

LEGGETE  
SUBITO

nelle pagine che seguono

La pista  
maledetta



La crisi  
«europea»  
negli USA



E' tornato  
un cavaliere

il pallottoliere  
delle rubriche

domenica SPRINT

il giornale  
delle corse

a pagina

- 3 Dove corriamo domenica?
- 5 LE CONFIDENZE di E.S. YOUNG
- 43 LE NUOVE AUTO
- 45 KARTING
- 46 TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETEICI rimarremo amici
- 50 COMPRAVENDITA
- 51 INFORMATUTTO MARKET SPRINT

• Watkins Glen, giorni delle prove (difficili) 312 P. Nessuno dei compagni di squadra riesce a eguagliare il tempo di Merzario (comunque lontano dalle Matra). Carlos Reutemann, serio serio, va da Ickx e gli fa: «Senti... perché non ci mettiamo dietro ad Arturo e impariamo da lui come riesce a fare il tempo?...» Non è stata fotografata la fulminante occhiataccia del «Giacomo» belga.

• C'era qualcuno che era interessato ai progressi di Gabriele Serblin, il ventunenne pilota che dalle Marche 2000 è approdato anche in F. 2, grazie a de Adamich. Però, proprio da quando ha trovato questo «protettore», l'interesse per Serblin è scemato.

## «Buon anno» a denti stretti

• Il tecnico responsabile dello staff Goodyear sui campi di gare — a detta del nostro Manocchia — non è sembrato molto in buoni rapporti con Merzario a Watkins Glen. Tutto pare sia cominciato già nei giorni delle prove, quando Arturo si affannava a migliorare i tempi. Improvvisamente riuscì a scendere di un secondo appena gli montarono quelle che, con indifferenza, mr. Alexander aveva portato finalmente dicendo: «Vanno bene sulle Matra...».

I rapporti si sono fatti ancora più accesi in gara, quando a Merzario è capitato quel po' po' di desciaappamento nel momento in cui teneva ancora testa alla Matra di Larrousse. Pare che gli avessero montato gomme sperimentali inedite. Così, quando Arturo si è fermato, voleva che gli cambiasse tutte e quattro le gomme, invece gliene hanno sostituite solo due. Dalla cronaca della 6 Ore avete già letto cosa è capitato a quel punto: dopo due giri Merzario è rientrato indignato al box, protestando perché la macchina «non si teneva» e si è fatto sostituire da Pace. Il sempre pignolo brasiliano ha fatto due giri e anche lui è tornato a fermarsi, ripetendo il giudizio di Merzario. Solo allora i tecnici Goodyear si sono decisi a sostituire anche le altre due gomme contestate.

Dando per scontato il Mondiale, la Goodyear forse ha curato a un certo punto più la Matra. Radiobox però dice che nell'atteggiamento del clan «Buon Anno» si echeggia una irritazione verso lo staff modenese, dopo certi «addebiti» per (comprensibili) frettolose «negligenze» dei gommisti sui campi di gara.



• A proposito di Monza. La pista è chiusa per lavori alla variante Ascari, l'unica concessa dopo l'ok dell'Amministrazione di Monza, come leggerete appresso. Ai primi di agosto è atteso il sopralluogo di una super commissione di burocrati ed esperti: dal Prefetto di Milano a Jackie Stewart. Auguriamoci che il neo-generale dei Vigili del Fuoco di Milano ing. Migliano (a proposito: complimenti!) possa portare il suo notevole bagaglio di esperienza, acquisito anche negli anni difficili di agilità ad Imola.

• Sempre su Monza. Non si è capito bene chi abbia avuto interesse, a due giorni dalle più certe indiscrezioni sul vero contenuto della perizia tecnica dell'ing. Sandro Colombo, per gli incidenti a Pasolini e Saarinen, di far sapere che proprio la fantomatica macchia di olio sarebbe stata la causa della tragedia. Invece, poi, si è appunto saputo che la perizia avrebbe indicato la causa di tutto nel grippaggio di un pistone sulla moto di Pasolini. Non si capisce o si capisce troppo bene? (Non scordiamoci che certi colleghi di certi giornali avevano drammaticamente titolato o detto in TV: «ho visto la macchia d'olio»).

## Il «CORRIERONE» ci ripensa

«...E' perciò, questo, un problema che trascende le singole organizzazioni — piloti, Case, circuiti — ma che deve essere affrontato globalmente dalla società, attraverso i suoi rappresentanti responsabili. Poiché NON E' PENSABILE CHE LE CORSE — ormai fatto di costume e di spettacolo, più che fatto sportivo — POSSANO ESSERE ABOLITE, bisogna trovare la maniera di regolarle meglio con norme precise e drasticamente applicate. E' un problema italiano ed europeo...»

Non stupite se vi diciamo che queste frasi sono apparse, nel contesto di un articolo a firma di Enzo Passanisi, sul «Corriere della Sera» di Milano. La tragedia di Francorchamps, nella 24 Ore turismo, non poteva mancare di trovare immediata eco sul quotidiano più impegnato d'Italia contro le corse. Ma si vede che qualche critica, su certi atteggiamenti moralistici a senso unico, deve essere andata a segno se — bontà loro — anche i censori del «Corrierone» adesso non mettono più in discussione l'abolizione delle corse ma soltanto la razionalizzazione tecnico-regolamentare di esse. E su questo siamo pienamente d'accordo anzi solidali col quotidiano milanese!

E' vero che il seguito dell'articolo del collega Passanisi, che entra stupefacentemente con giudizi particolari e precisi nel merito di certe regole della turismo (forse con l'ausilio del capo servizio sportivo Lorenzo Pilogallo), non è in assoluta sintonia con una obiettiva valutazione del problema. Vengono per esempio chieste certe soluzioni di sicurezza che non è vero non siano già applicate sulle vetture turismo (vedi per esempio roll-bar).

Il collega Passanisi, poi, poteva pretendere dai suoi informatori specializzati il suggerimento che certi miglioramenti, sul piano della sicurezza nel settore

delle vetture da corsa, potrebbero essere sempre portati a vantaggio di tutti, confermando così che un certo cordone ombelicale con il progresso tecnico in arrivo dalle piste è indiscutibile. E' il caso, per esempio, delle strutture deformanti applicate sulle monoposto F. 1 che, con altri accorgimenti, sono state proprio quelle ad aver favorito che il famoso impatto a otto sulla pista di Silverstone, a velocità maggiore di quella di Spa, si risolvesse in modo meno cruento di quanto è avvenuto sul circuito belga con vetture più «difese». Una difesa, però, di quelle che la tecnica ormai dovrebbe superare. Ma non la supera, proprio perché i progettisti e costruttori delle autovetture normali snobbano o addirittura non conoscono i progressi realizzati proprio grazie alle macchine da corsa.

Tanto è vero che il progetto americano dell'ESV, la vettura sicura sollecitata da Nixon, punta a trasformare le macchine in carri-armati per protezione negli urti. Mentre si mostrano più razionali mezzi che si disintegrano all'urto ma l'assorbimento del guscio e del telaio sono tali da evitare (a loro spese) al massimo le conseguenze a guidatori e passeggeri. Dal loro pulpito, i grandi esperti del «Corriere» (in morale e in tecnica), avevano avuto anche altre occasioni per sollecitare prese di coscienza nel settore della sicurezza non solo delle auto da corsa. Per esempio quando si è trattato di sostenere la causa del serbatoio antifiamma Autodelta, che invece è stato lasciato cadere non denunciando, come fece AUTOSPRINT, le complesse manovre di costruttori gelosi per un ritrovato che, se certo modificabile, costituiva già un indiscutibile punto di partenza, proprio per risolvere il problema del fuoco che non è solo un pericolo per le automobili da corsa!

• Pare che la Marlboro, un po' troppo disillusa dei risultati ottenuti dalle sue finanziatissime Squadre Corse (vedi BRM, ISO ecc.) per l'anno prossimo sia orientata a CAMBIARE sistema di finanziamento anche in Europa. Passerebbe così a finanziare gli autodromi, nel quadro dei sempre più necessari ammodernamenti di sicurezza.

• Luciano Pederzani non ha più voglia di andare alle corse, visto che Yorke e Amon non hanno digerito la soluzione accettata dalla Martini per i contrasti con il costruttore bolognese. Questo non significa però che, comunque vada la nuova monoscocca all'inglese rosso-blu, Pederzani non porti avanti per il G.P. d'Italia il progetto di far correre Vittorio Brambilla, così disponibile colaudatore in questo periodo.

• Aspettiamo dall'ing. Rogano una risposta (esauriente) alla mancata promessa iscrizione di Imola nel calendario Marche '74. Nostre informazioni ci permetterebbero già di dire cosa c'è dietro. Ma vogliamo ancora essere generosi.

• La tragedia di Spa ha avvilito (e non poteva essere altrimenti) l'ambiente Alfa Romeo. Si continua con i tests di preparazione a Balocco, sia dell'Alfetta turismo per Zandvoort, che delle 33tt12 destinazione Imola. Alla 500 KM che festeggerà il cinquecentesimo numero di AUTOSPRINT, le due Alfa Romeo 3 litri saranno guidate da Regazzoni e Stommelen e dal test dipenderà la presenza alla 1000 KM argentina. E' sempre più probabile che in quella occasione i due Fittipaldi abbiano una terza Alfa da guidare.

• Solo dopo metà agosto Andrea de Adamich potrà ricominciare a camminare. Adesso è a Levanto in convalescenza e conta di rientrare nelle corse proprio il 21 ottobre, per la 1000 KM di Buenos Aires. Per la ripresa di allenamento si affiderà, al momento opportuno, anche alla sua monoposto F. 2.

• I rappresentanti motociclisti hanno chiesto, alla proprietà dell'autodromo di Imola, che per loro venga realizzata nella parte alta del circuito, in zona Tiro a Volo, una mini-chicane di 100 metri per rallentare la velocità a due ruote.

• Quello che non si capisce in Italia: in 20 anni di boom motoristico non si è mai reputato necessario realizzare un Ministero della motorizzazione (il giornalista romano Ugo Trombetti ne

fu paladino per anni). Ma evidentemente i rivoli economici legati all'automobile facevano e fanno gola a troppe direzioni generali di Ministeri. In compenso adesso, in quattro e quattr'otto, si è inventato il Ministero dell'Ecologia!

• C'è un pilota che qualcuno chiama adesso «Garibaldi». Forse perché, nonostante tutto, obbedisce sempre (a sue spese) a differenza di un altro che obbedisce sempre poco?

• «QUI Napoleone, passo...» Sapete chi si nasconde dietro questo nome in codice, alla frequenza radio dei collegamenti (l'esempio Lancia ha fatto scuola) nella squadra Fiat? Facile: l'ing. Russo, che è il capo equipage della squadra rally torinese. Non risulta che Cesare Fiorio abbia, in codice, il nome di WELLINGTON.

Marcellino



## TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

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



**GARE SOPPRESSE** G.P. Brno (20 maggio) ● F. 2 a Thruxton (28 maggio) ● Can-Am a Donnybrooke (24 giugno) ● Garessio - S. Bernardo (29 giugno) ● F. 2 all'Osterreichring (8 luglio) ● Washington Trans-Am (5 agosto) ● Pergusa, Premio F.3 (5 agosto) ● Rally Liegi - Mosca - Liegi (1-9 settembre) ● F. 5000 F.3 (5 agosto) ● F. 5000 F.3 (5 agosto) ● Trans-Am Dauville (9 settembre) ● Can-Am a Michigan (15 settembre) ● F. 2 a Nogaro (30 settembre) ● Coppa delle Alpi (15-20 ottobre).

Le corse in calendario dal 4/8 al 12/8/'73 in Italia e all'estero

### AGOSTO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
4-5	G.P. di Germania	Germania	Circuito Nurburgring km 28,29	ore 14,30	●●● Camp. mondiale piloti F. 1	Velocità in circuito	Ickx (Ferrari 312 B2) 14 giri in 1.42'12"3, media 187,700
4-5	Salita di Osnabruck	Germania	Osnabruck km 6,700	ore 10	●●● T, GT, S, F. 3	Velocità in salita	
4-5	Corsa a Schleizer	Germania Occ.	Schleizer		●●● Tutti i gruppi	Velocità in circuito	
4-5	G.P. Danimarca a Djursland	Danimarca	Circuito di Djursland		●●● T, GT, F. 3, F. F.	Velocità in circuito	
4-5	Salita Haut-Cantal	Francia		ore 14	●●● T, GT, S	Velocità in salita	Martin (Tecno) 1'58"2
4-5	Salita di Treffort	Francia		ore 14	●●● T, GT, S	Velocità in salita	Luchaud (Pygmée) 1'18"7
5	Corsa a Thruxton	Gran Bretagna	Circuito di Thruxton km 3,791	ore 15	●●● GT, F. 3	Velocità in circuito	F. 3, Williamson (GRD) 19' e 25" media 184,37
5	Salita di Boméréé	Belgio	Boméréé-Charleroi	ore 14	●●● T, GT, S	Velocità in salita	Willy Braillard (Pygmée) in 1'00"35
5	Autocross a Melen	Belgio	Melen		●●● GT, T	Autocross	
5	Salita «La Bien Parecida»	Spagna			●●● T, GT, S	Velocità in salita	
5	Corsa a Silverstone	Gran Bretagna	Circuito di Silverstone km 2,590	ore 14	●●● F. 5000	Velocità in circuito	Van Lennep (Surtees TS 11) 31'50"6, media 150,840
5	Donnybrooke Continental	Stati Uniti	Circuito di Dallas		●●● F. 5000	Velocità in circuito	
5	Yankee 400	Stati Uniti	Circuito del Michigan		●●● Stock cars	Velocità in circuito	
5	Rallycross a Valkenswaard	Olanda	Valkenswaard		●●● T, GT	Rallycross	
5	Coppa Bruno Carotti	AC Rieti	Rieti-Terminillo		●●● T, GT, S, F. 3	Velocità in salita	Nesti (Chevron 2000) in 6' e 29", media 139,735
5	Giro Valli Piacentine	AC Piacenza	part. p.zza Cavalli arr. via Millo	ore 22 (4) ore 6 (5)	● T1, T2, GT3, GT4	Rally nazionale	1972: non disputato
5	3. Gimkana automobilistica « Città di Meolo »	Meolo c/o Nichele Luciano tel. 0421/6189	P.zza C. Battisti	ore 14	● GT e T	Gimkana	Pantano (Fiat 500)
5	Coppa Apruzzi	Scud. Apulia	Ostuni	ore 15	● GT e T	Gimkana	
9-11	Rally Rias Bajas	Spagna	part. Rias Bajas arr. Rias Bajas		●●● GT e T	Rally	Reverter (Alpine-Porsche)
11-12	Salita di Altmühlal	Germania			●●● T, GT, S, F. 3, F. V, F. Super V, F. F.	Velocità in salita	
11-12	Salita di Dunieres	Francia	Dunieres		●●● T, GT, S	Velocità in salita	Mieusset (March) 1'12"8, media 114,230

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »



## Due monoposto F. 1 per GRAN PREMIO?

● Corre voce che un nuovo regolamento del 1974 imporrebbe l'accettazione di sole due iscrizioni per ogni team nelle gare di grand prix, presumibilmente affinché un maggior numero di squadre possa iscriversi a una corsa con la possibilità di qualificare le proprie vetture. Sarebbe comunque una legge difficile da controllare. Che cosa impedirebbe a un team di tre vetture di farne correre una sotto colori diversi, apparentemente per un concorrente privato assistito dalla Casa?



# Le forature pericolo n.1

**LONDRA** - Il recente ripetersi di forature nelle gare di F. 1 mi spinge a chiedermi quando i piloti cominceranno a chiedere la loro campagna sulla sicurezza dalle piste alle società che producono pneumatici. E' stata una foratura a dare il via all'incidente mortale di Birrell a Rouen, anche se la morte del pilota è stata causata dalle barriere montate in modo sbagliato. I piloti hanno

minacciato di boicottare la corsa, se non si provvedeva in qualche modo alle barriere, ma non si è mai accennato al boicottaggio delle corse finché le Case non abbiano costruito un pneumatico anti-foratura. In questi tempi la concorrenza è talmente forte che, evidentemente, il prezzo da pagare per un ritmo più serrato è una maggior frequenza di forature.

Ed Alexander, il boss del settore corse della Goodyear in Europa, ammette che il problema esiste e dice che soltanto una presa di posizione da parte di tutti, nel mondo delle corse, farebbe migliorare la questione delle forature. Ai tempi della Dunlop, quando la Goodyear apparve per la prima volta sulle piste, attorno al 1965, la pressione dei pneumatici era di circa 3 atmosfere e una foratura in generale significava lo scoppio del pneumatico, con risultati drammatici e spesso pericolosi. Oggi i grossi pneumatici senza camera d'aria hanno una pressione di circa 0,8-1 atmosfera, e questo grande volume, con pressione bassa, ha aiutato a creare una situazione in cui una foratura fa sgonfiare

il pneumatico lentamente, fatto che riduce notevolmente il pericolo. Alexander fa però notare che i pneumatici sono fatti di gomma e tela e non possono quindi affrontare pezzi di metallo in pista.

«Io vorrei che ci fosse un'ispezione del circuito un quarto d'ora prima di ogni sessione di prove e della gara, da parte del commissario addetto al circuito e di un rappresentante di ogni Casa di pneumatici, come succede a Indianapolis. Quando ho camminato attorno a qualche pista, qui, ho sempre raccattato dadi, bulloni e pezzetti di metallo che si erano staccati dalle vetture. Potrebbe essere d'aiuto se i proprietari dei circuiti affrontassero la spesa per comprare una scopa

per ogni commissario, cercando di alleggerire questo problema, dato che si tratta effettivamente di un problema. Mi piacerebbe anche che fossero resi obbligatori in F. 1 e in F. 2 bulloni di sicurezza sui cerchi delle ruote. Oggi in F. 1 tutti usano bulloni di sicurezza, ma per qualche motivo molte squadre non li utilizzano in F. 2».

Bob Martin, l'equivalente di Alexander alla Firestone, dice che lavorano attorno a un materiale che sigilla, verniciato o spruzzato all'interno del pneumatico, che parrebbe efficace per ridurre il numero delle forature. Resta però questo problema: il materiale serve per un solo giorno, per cui deve essere ridato ogni mattina.

A quanto pare la CSI ha scritto alle Case di pneumatici, chiedendo proposte per cercare una soluzione ai vari problemi, per poi imporre, ma il tono della lettera non ha reso la gente che si occupa di pneumatici molto fiduciosa, sul fatto che la CSI abbia in mente idee veramente costruttive.

Se si compilasse un elenco di limiti minimi per la costruzione, che le Case di pneumatici dovrebbero rispettare, anche se significasse una sosta nella ricerca di maggior velocità che ormai ci aspettiamo ogni anno? Per lo meno le condizioni sarebbero uguali, per Goodyear e Firestone, e forse il numero delle forature sarebbe più ridotto.

Eoin S. Young

## L'errore con l'ORSO

● Riparlano del GP D'INGHILTERRA, se gli uomini della Yardley-mac si sono trovati sommersi da una certa confusione, prima che cominciasse la gara, perché dopo avere detto un addio pieno di sollievo al loro stanco e vecchio furgone, tutto pareva indicare che il nuovo sarebbe arrivato troppo tardi per essere utilizzato. Inoltre il loro solito autista ha avuto un incidente stradale in moto, perdendo i sensi, e questo ha impasticciato le accurate disposizioni programmate per l'interno del furgone, dato che l'autista era l'unica persona che sapesse dove doveva essere riposta ogni cosa. Per aumentare la confusione, Hulme gli aveva regalato uno dei suoi vecchi caschi, il giorno in cui ha avuto l'incidente, e poiché c'era scritto sopra il nome di Denny, in chiare lettere (e visto che l'uomo che l'aveva in testa era svenuto) è stato naturale che gli addetti all'ambulanza pensassero di avere fra le mani l'«Orso», in cattive condizioni.

## CEVERT cambia: MATRA - MARCH?

● Corre sempre voce che per la prossima stagione Fittipaldi lascerebbe la Lotus per passare alla Tyrrell, e che il patrocinio Elf verrebbe sostituito da quello della Marlboro. Le stesse voci dicono che Cévert passerebbe al team ufficiale della March, con vetture equipaggiate con motori Matra. Sempre sul tema di queste voci dubbie, si dice che le Texaco Star di F. 2 sono un po' grandi per questa formula e che anche per questo diventerebbero senz'altro i prototipi della nuova Lotus F. 1, mediante un cambio di motori.

## Un posto per ALAN MOFFAT

● Alan Moffat ha vinto il campionato turismo australiano per la Ford, con una Falcon GTHO, ma la sua stagione si è conclusa in modo un po' caotico! Dopo avere segnato il giro più veloce in prova, nella penultima corsa del campionato, la sua vettura è stata rubata dal garage sicché per partecipare alla gara Moffat ha dovuto prendere una Falcon in prestito. E' arrivato secondo e così pure nell'ultimo round, dietro alla Holden Torana ufficiale di Brock; dopo Brock è stato però squalificato, per collettore di scarico di dimensioni troppo grandi, per cui vincitore è stato dichiarato Moffat. Ha intenzione di venire in Europa, più avanti nella stagione, in cerca di un posto nel team Ford ufficiale.

## Impianti di scarico con uscita a megafono

per:  
FIAT 126 - 850  
127 - 128  
Autobianchi A 112  
Lancia Fulvia coupé  
BMW

Comparazione tempi di ripresa 128 rally 1300 cc

Km/h	scarico originale	scarico ANSA
0 - 50	3.9	3.7
0 - 100	12.2	10.9
0 - 120	17.2	15.8





La partenza convulsa delle sessanta macchine ha avuto qualche fase caotica, perché qualcuno ha fatto a gomitate, in mezzo al gruppo. In testa sono andate subito le BMW. All'ingresso del ponte delle Acque Rosse (sotto) sono entrate per prime le BMW di Muir e Stuck, con gli altri già staccati



**PHILIPPE TOUSSAINT**, il nostro collaboratore belga che è anche pilota turismo, senza riserve accusa un circuito che deve ormai **SPArire**, nell'interesse dello sport auto

# La pista

Oggi lo sport automobilistico deve svolgersi in veri e propri stadi, progettati a questo scopo. Tutti i circuiti stradali sono destinati a sparire. A Le Mans l'hanno capito e si è messo in cantiere un vero circuito permanente, parallelamente alle strade pubbliche utilizzate prima. Tutte le parti troppo veloci (grandi curve ecc.) sono state rivedute e corrette, diventando curve più strette e libere sui lati laterali. A Rouen, pure teatro di numerosi massacri, tutto è stato riveduto, Barcellona (Montjuich) prevede un circuito permanente fra due anni. Lo stesso si può dire per la Targa Florio. A Monaco si erano prese misure di sicurezza eccezionali e, comunque, le velocità raggiunte erano relativamente poco elevate. Col passare del tempo, un solo circuito è rimasto al rimorchio del progresso: quello di Francorchamps.

## Gestione incompetente

Perché? Prima di tutto, e soprattutto, per via dell'incompetenza di chi lo gestisce. E' gente che non ha capito nulla dell'evoluzione subita dallo sport automobilistico. Hanno perfino agito contro corrente, migliorando di continuo la pista per renderla la più veloce d'Europa, ma al tempo stesso la più pericolosa. Il direttore vero e proprio ha inoltre opinioni molto papali, per quanto riguarda la propria autorità, e non vuole sentire obiezioni. Eppure, dal 1967 in poi, il campanello d'allarme ha suonato. Tutti l'hanno sentito, meno i principali interessati.

Poi, per mancanza di denaro, Francorchamps dipende inoltre da crediti provinciali. Realizzare una pista semi-permanente, o addirittura permanente, rappresenta un budget di 200 milioni al minimo (i responsabili ritengono

che la cifra sia inferiore ma sbagliano, almeno se si vogliono fare cose valide). Questi crediti potrebbero venire accordati, come aiuto economico, perché Francorchamps fa parte del patrimonio nazionale. L'ambiente è fantastico e il pubblico, sia belga che straniero, vi accorre in massa. L'industria alberghiera e turistica ci vive sopra largamente.

Francorchamps è un bell'esempio d'industria terziaria e merita senz'altro questo aiuto economico. Però tarda ad arrivare. Perché? Si parla di tribolazioni linguistiche (la parte fiamminga del paese vorrebbe compensazioni) ma ci si chiede anche se il proget-



La GTam di Massimo Larini, dopo le impressionanti capriole che l'hanno ridotta a un rottame

to sia appoggiato con sufficienti convinzioni, dinamismo ed efficacia. In ogni modo, all'attuale stadio, Francorchamps è condannato. All'estero le altre autorità sportive non lo ammettono più. In seno alla CSI si formuleranno varie domande e, per salvare l'immagine dello sport automobilistico, la CSI non potrà più ammettere il rischio di massacri in ogni corsa disputata su quel circuito. Dal punto di vista belga, il RACB e la CSN si trovano di fronte a un dilemma insolubile. Non vogliono neanche lo-





Il « punto » su  
un campiona-  
to diventato  
una nuova  
frontiera del-  
la tecnica

# La testa di ponte MARCHE

Il « Campionato Europeo per vetture da turismo » ha appena oltrepassato la metà del cammino che deve percorrere per arrivare alla fine di questa edizione del 1973, e già si vede proiettato verso il 1974. Il motivo di un così abbondante anticipo di prospettive, non è dovuto, come abitualmente succede in questi casi, ad un predominio talmente schiacciante da parte di qualcuno dei concorrenti da rendere inutile ogni paragone ed ogni valutazione. Al contrario, la lotta per la conquista del titolo continentale per Marche, forse non è mai stata tanto incerta ed indecisa, come quest'anno, grazie al « repechage » dell'Alfa Romeo, ed alla lotta che le « nuove » BMW debbono sostenere per colmare lo svantaggio concesso all'inizio di stagione alle « vecchie » Capri.

Il « fatto-chiave » per cui tutti rincorrono il 1974 è invece dovuto alla nuova frontiera di prestazioni, che sulla scia dei tempi al di sotto dei quattro minuti a Spa e appena al di sopra degli otto minuti al Nurburgring (tanto per citare le ultime sbalorditive performances in ordine di tempo), le « turismo-monstre » stanno inseguendo.

Sull'onda di un regolamento, che forse fra tutti è quello meno adeguato alla realtà

tecnica, i progettisti tedeschi, o tanto vale dire Ford e BMW, stanno cercando di bruciare le tappe, attraverso le « Turismo », per arrivare a collaudare quelle « silhouette », che in sede internazionale i loro rappresentanti alla CSI, stanno spingendo, spezzando le deboli resistenze dei contestatori italiani.

La prospettiva e la portata di questo fenomeno, che evidentemente tende a creare per le due Case una testa di ponte di supremazia almeno per le prime gare del « Mondiale Marche » del futuro, osservata attraverso la lente dell'Europeo Turismo, fa capire perché Neerpasch e Kranefuss considerino ognuna delle gare attuali un episodio a sé, legata alla successiva non tanto dalla necessità di rimediare ad eventuali lacune od a colmare eventuali



Al termine di 24 durissime e drammatiche ore, sul podio della gara turismo di Spa salgono per primi Hezemans e Quester (a sinistra), vincitori con la BMW, seguiti da Mass e Fitzpatrick, con la Ford Capri, giunti comunque molto lontani. Questa è la quarta vittoria della BMW nella 24 ore di Spa



Sul podio, hostesses e piloti del Promo-team, primi nella Coppa del Re con le GTV gruppo 1. E' la quarta volta consecutiva che l'Alfa Romeo si aggiudica questo prestigioso titolo per le squadre

passivi, quanto dalla possibilità di recepire attraverso le smagliature del Regolamento, quelle soluzioni tecnicamente all'avanguardia, anche se economicamente all'opposto della definizione « vetture di serie » adattate alle competizioni, capaci di creare il fardello di esperienze e conoscenze da sfruttare in futuro.

Per valutare esattamente questa realtà di « turismo » trasformate in « laboratori in abito di serie », basta pensare al fatto che Neerpasch non è in grado di precisare il costo delle sue due « 3.0 CSL » e che a Colonia dopo che Glemser ha distrutto in una uscita di strada la Capri (salvandosi grazie a quelle cinture ed a quei roll-bar, che in tutte le vetture da corsa sono obbligatori con buona pace di quell'articolaista che sul « Corsera » ignorando i massacri del Mozambico, in prima pagina ha scritto che la recente tragedia di Spa era dovuta alla assenza di misurare protettive all'interno ed all'esterno delle « vetture di serie » gonfiate solo nei motori!) non sono riusciti nel giro di quindici giorni ad al-

lestirne un'altra per la corsa di Spa.

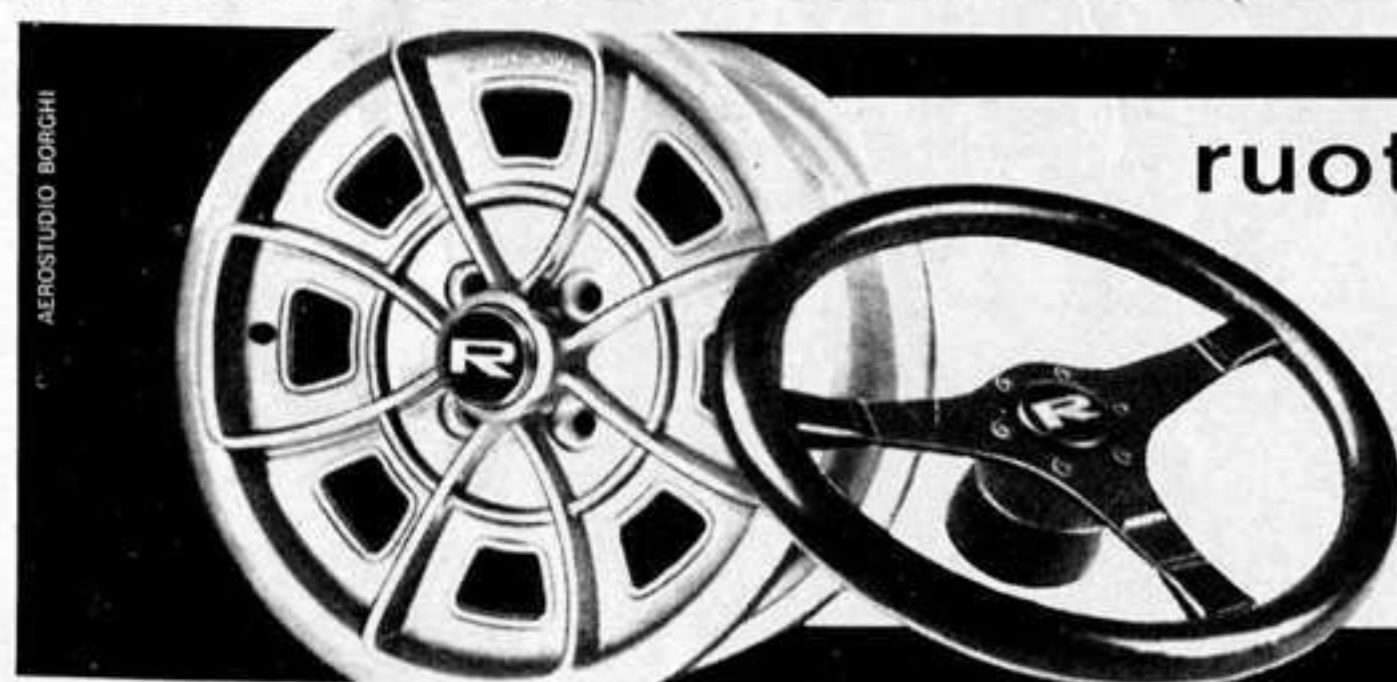
Il via per la marcia a tappe forzate verso le « silhouette », tanto per fare una notazione cronologica che potrà servire per il futuro, senza dubbio è stato dato al Nurburgring dall'alettone posteriore che Neerpasch ha fatto omologare per i suoi coupé « 3.0 CSL » e che ha fatto acidamente commentare quelli della Ford Colonia con osservazioni tipo: « Noi crediamo che le corse fossero riservate alle automobili e non agli aeroplani ».

Ma la pinna non è che il primo, anche se impressionante ma ad onor del vero efficace, passo di una rivoluzione che a tamburo battente nel 1974, porterà la BMW ad avere delle vetture con motori da 3800 cc e con oltre 400 cavalli sotto il cofano e la Ford Colonia, a delle « Dyan » (come si chiamerà il modello base di serie che a partire dalla primavera sostituirà sui mercati internazionali la Capri) dotate di altrettanto ingegnosi artifici aerodinamici delle BMW ed a motori da 3500 cc elaborati

da Cosworth, parimenti capaci di erogare potenze abbondantemente al di sopra della barriera dei 400 CV, rimanendo al di sotto della quale sia secondo Neerpasch sia secondo Kranefuss il prossimo anno non varrebbe nemmeno la pena di presentarsi in pista.

Poiché il regolamento prevede il paravento, a questo punto davvero ridicolo, delle omologazioni appare evidente che programmi del genere di quelli appena enunciati per BMW e Ford, non sono al momento attuale solo sulla carta, ma stanno già prendendo corpo e sostanza presso i reparti competizione di Monaco e di Colonia.

E' una constatazione che serve a giustificare tante cose sulle ultime e forse sulle future gare dell'Euroturismo, come ad esempio il fatto che Neerpasch abbia montato per una gara impegnativa come la « 24 ore di Spa » delle molle valvole di materiale nuovo, che poi hanno clamorosamente ceduto sulla vettura affidata ad Amon-Stuck, o che alla Ford si accetti con supina rassegnazione la supremazia

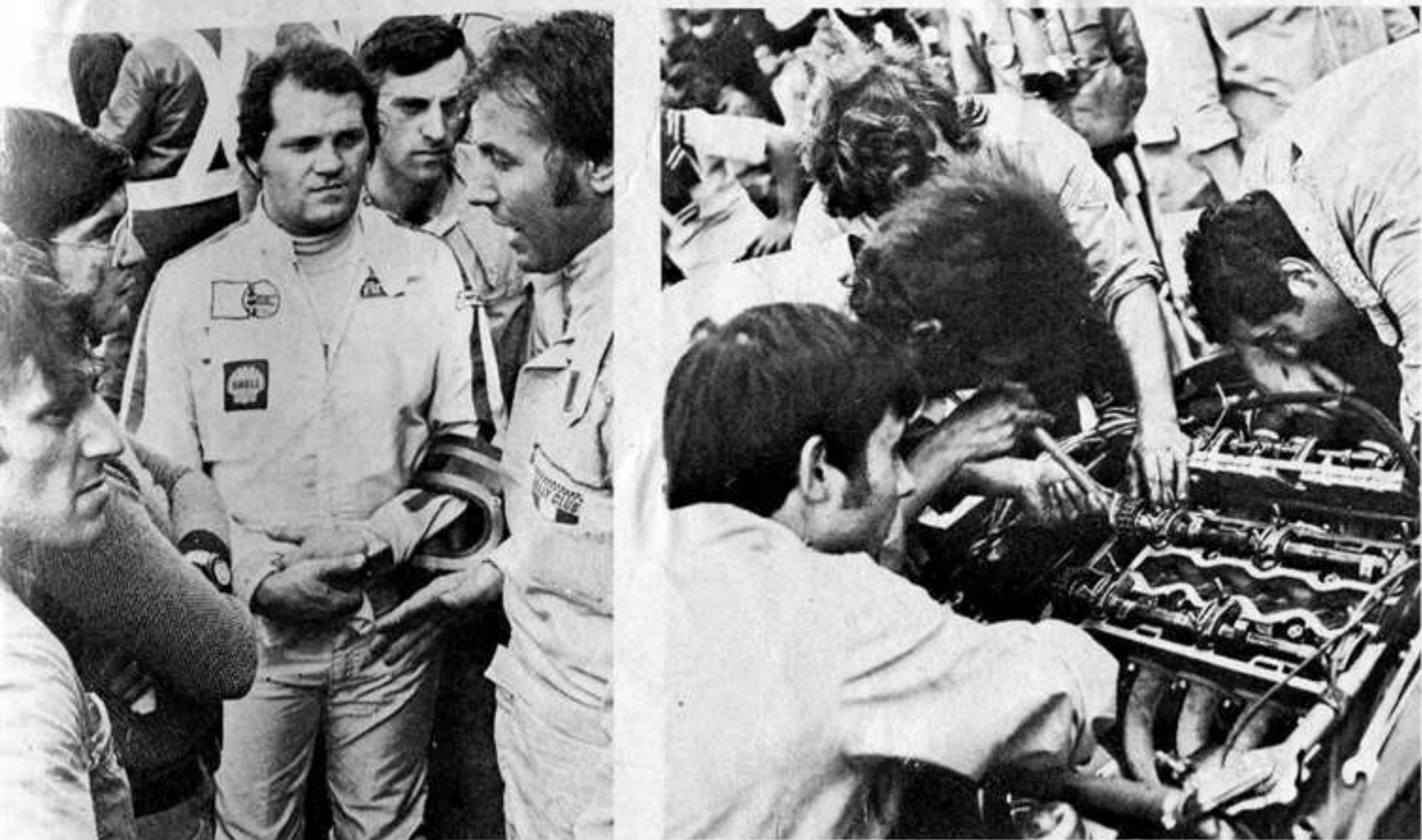


ruote e volanti

# RUSSPA

## RUSPACROMO

10070 ROBASSOMERO (TORINO)  
VIA CRISTOFORO COLOMBO 2



A sinistra, uscito di strada in prova, Finotto racconta a Marelli, Donà e Corbari com'è andata. Molti danni alla macchina ma pilota illeso. A destra, in 28' i meccanici Autodelta hanno cambiato una valvola alla GTAm di Dini-Donà, un vero record



La vettura vincitrice, la BMW 3.0 CSL di Toine Hezemans e Dieter Quester, è l'unica vettura ufficiale della casa bavarese ad aver terminato la corsa. Alla fine, aveva un vantaggio incolmabile sulla Ford Capri inseguitrice, oltre quindici giri di pista



Ecco le tre GTV Alfa della squadra Promo-team sfilare in parata sul traguardo. Quella di Mandron-Gilles, reca i segni di una collisione in partenza. Gli altri sono Imbert-Bijtenbier e Joosen-Stalpaert

zia accordata dall'alettone alla tenuta di strada delle super potenti BMW, puntando già fin d'ora sulle doti di affidabilità e resistenza delle Capri, che tutto sommato non sembra siano poi così trascendenti.

Dietro le tende di questa partita che Kranefuss e Neerpasch giocano nel 1973, con un occhio al 1974, è così potuto rispuntare nella rincorsa al titolo continentale per Marche, il nome dell'Alfa Romeo, dopo che a Milano sul finire dello scorso anno si era deciso di non difendere la vittoria del 1972, dimostrando per l'ennesima volta quanto certe decisioni aprioristiche delle nostre Case, siano basate più su componenti emotivi che razionali.

A favore del rilancio del « Biscione », hanno concorso sia le affermazioni dei privati che hanno in parte regalato alla Casa milanese punti inattesi, sia soprattutto la constatazione che le « vecchie » GTAm pur partendo battute sul piano delle prestazioni nei confronti delle Ford « Escort » e delle BMW « 2002 » non lo sono altrettanto sul piano della affidabilità, argomento da non sottovalutare per un Campionato che nella sua quasi totalità si svolge su gare di durata.

La « seconda giovinezza » delle GTAm e di Carlo Facetti, che ha dimostrato di essere tra i più forti in un campo dove oramai dopo i raffronti effettuati tra i vari Mass, Glemser, Stuck, Hezemans, Quester, con i Verewaren, Fittipaldi, Amon, Stommelen, è indubbio esistono dei veri

e propri « specialisti », a questo punto rende molto più concrete di quello che possano sembrare le possibilità di affermazione finale dell'Alfa Romeo, soprattutto in funzione di quel discorso « Alfetta » che sia pure appena abbozzato, potrebbe far prendere alle classifiche della prima divisione nei prossimi mesi degli sviluppi a senso unico.

Non sappiamo quali e quanti problemi stanno assillando Chiti, nella preparazione della vettura, ma dando per



Sulle Alfa GTAm c'era questa « bozza » al cofan, per evitare il bloccaggio accidentale dell'asta comando dell'acceleratore

scontato che all'Autodelta ci sia la volontà di vincere questo titolo europeo (l'unico che potrebbe dare consistenza al magro bilancio agonistico del 1973 dell'Alfa Romeo) e che quindi si cerchi di fare al più presto nel definire le prestazioni ed i rendimenti dell'Alfetta, magari facendola correre invece di farne la gemella di quella « 33TT12 » che sembra non dover conoscere altre piste all'infuori di Balocco, si può già fin d'ora dire che la berlina di Dini-Donà è una jolly di capitale importanza, sia a Zandvoort, che al Ca-

stellet, che al Jarama, e forse anche a Silverstone.

Infatti al debutto svedese di Mantorp-Park, si è visto che l'Alfetta, più potente della GTAm, è anche notevolmente più maneggevole e precisa della sorella più anziana. Sono caratteristiche che rapportate a quelle dei circuiti che abbiamo appena menzionato, potrebbero quasi colmare il divario di prestazioni in assoluto che attualmente esiste nei confronti delle Escort e delle « 2002 ».

E' evidente che con un presupposto del genere i piloti Ford e BMW non potrebbero più affrontare a ritmo rilassante le prossime prove. E poiché è noto che nessuna delle due Case tedesche segue direttamente lo sviluppo delle vetture impegnate nella prima divisione, preferendo lasciare il compito delle esperienze e degli sviluppi ai preparatori che, anche se meritevoli, per forza di cose sono tuttavia costretti a condurre un lavoro spesso più aleatorio ed occasionale di quello attuabile in un reparto corse ufficiale, potrebbe anche non essere peregrina l'ipotesi di uno « stress da Alfetta » garantibile almeno nelle fasi iniziali di ogni competizione per le Escort e le « 2002 ».

Alla lunga questo gioco è ovvio-potrebbe tranquillamente favorire le GTAm, più impegnabili a capitalizzare il patrimonio di punti nella classifica generale del titolo per Marche dell'Euroturismo.

Tito Zogli

## Tutti i tempi delle prove a SPA

PILOTI	VEETTURA	CIL.	GR.	GIOVEDÌ	VENERDÌ
Amon-Stuck	BMW 3.0 CSL	3340	2	3'49''1	3'50''6
Muir-Joisten	BMW-Alpina 3.0	3300	2	3'58''7	3'52''3
Hezemans-Quester	BMW 3.0 CSL	3340	2	4'01''1	3'52''5
Peltier-Menzel	BMW-Alpina 3.0	3300	2	4'22''6	3'54''8
Mass-Fitzpatrick	Ford Capri RS	2995	2	4'02''4	3'57''6
Heyer-Koinigg	Ford Capri RS	2995	2	4'21''1	4'00''7
De Fierlant-Gaye	BMW 3.0	3300	2	4'21''3	4'04''4
Xhenceval-Brailard-Dieudonne	BMW 3.0	3300	2	4'14''8	4'07''7
Brun-Cocher	BMW-Alpina 3.0	3300	2	4'30''2	4'08''3
Mesia-Jimenez	Ford Capri RS	2994	2	4'59''8	4'14''1
Crabtree-Buncombe-Sanger	Chevy Camaro Z28	5722	2	4'30''6	4'16''0
Barrios-Zapico-Uriarte	Ford Escort	1995	2	—	4'17''0
Facetti-Larini	Alfa Romeo GTAm	1985	2	4'18''7	4'18''6
Dini-Donà	Alfa Romeo GTAm	1985	2	4'42''3	4'25''2
Bertinchamps-Deprez	Chrysler-Hemicuda	6976	2	4'37''3	4'30''3
Tricot-Haxhe	Opel Commodore	2800	1	4'43''0	4'31''4
Vermeulen-Hingst-Frankenhou	Opel Commodore GSE	2797	1	5'12''7	4'33''3
Christine-Neve	Opel Commodore	2784	1	4'45''0	4'34''7
Kottulinsky-Andersson	Toyota Celica	1588	2	4'41''0	4'34''7
Wauters-Polak-Joossens	Opel Commodore	2784	1	4'50''7	4'35''2
Berndston-Ravenel	Opel Commodore	2784	1	4'54''3	4'35''4
Vermeulen-Frankenhou	Opel Commodore	2784	1	4'46''6	4'35''5
De Drieker-De St. Hubert	Opel Commodore GSE	2784	1	4'47''8	4'36''5
Hunt-Lloyd	Chevy Camaro Z28	5722	1	5'19''3	4'38''1
Laurent-Pedro	BMW 3.0 SI	2990	1	4'57''4	4'38''8
Lagodny-Koob	BMW 2002	1998	2	—	4'42''9
Hine-Spice	Ford Capri GT	2994	1	4'58''4	4'46''4
Fontaine-Lubin	Ford Escort	1995	2	5'14''5	4'46''9
Berger-Dubos	Alfa Romeo GTV	1962	1	5'00''9	4'47''2
Pooky-Grano	Alfa Romeo GTV	1962	1	5'00''3	4'47''2
Ballot Lena-Lagniez	Alfa Romeo GTV	1962	1	5'03''1	4'47''6
Goldstein-Dewael	Ford Capri GXL	2992	1	5'04''2	4'48''0
Hirth-Morhs	BMW 2002	1990	2	5'24''2	4'48''8
McIntosh-Helsen	BMW 2002 TI	1990	2	4'57''4	4'49''4
Vermeulen-Matthysen-Vermeu	Opel Manta	1887	1	5'10''3	4'51''1
Lacroix-Sonveau	BMW S.0 CSI	2990	1	5'10''4	4'51''6
Foussaint-Noë	Alfa Romeo GTV	1962	1	—	4'52''8
Feider-Heid	BMW 2002 TI	1990	2	5'13''0	4'53''7
Imbert-Bijtenbier	Alfa Romeo GTV	1962	1	4'58''2	4'55''5
Joosen-Stalpaert	Alfa Romeo GTV	1962	1	5'07''3	4'56''5
Dupré-Boucher	Audi 100 S	1871	2	5'17''8	4'57''5
Detrin-Raus	BMW 2002 TI	1990	2	4'58''1	5'08''3
Walton-Clarkson	Ford Capri	2994	1	5'06''2	4'58''7
Chaban-Naveau	Renault-Gordini 12	1565	2	6'06''6	4'59''9
James-Crespin	Alfa Romeo GTV	1962	1	5'25''3	5'00''4
Soulard-Guitteny	Alfa Romeo GTV	1962	1	5'06''6	5'00''8
Malgahaes-Rubens	Alfa Romeo GTV	1962	1	5'15''4	5'01''1
Mandron-Gillisen	Alfa Romeo GTV	1962	1	5'53''3	5'01''8
Coffeyn-Worwick	Ford Escort	1594	2	5'20''4	5'02''9
Thorne-Blackburn	Vauxhall Firenza	1945	1	5'28''8	5'05''6
Alix-Remion	Fiat 128	1290	2	5'06''6	5'07''7
Rieu-Vanderschrick	BMW 2002 TI	1990	2	5'30''1	5'07''6
Marquet-Vanderheyden	Simca Rallye 2	1298	2	5'19''4	5'08''2
Globet-Laine	Simca Rallye 2	1298	2	5'20''3	5'08''5
Willer-Lepri	Fiat 128 coupé	1290	2	5'11''3	5'09''0
Geronimo-Sauvage	Renault-Gordini	1565	2	5'25''7	5'09''5
Delbouch-Degey	Renault-Gordini	1565	2	5'40''9	5'10''0
Gulson-Brown	Alfa Romeo GTV	1962	1	5'21''7	5'13''1
Herman-Delhaes	Simca Rallye 2	1298	2	5'26''2	5'18''9
Simon-Feltier	Simca Rallye 2	1298	2	5'13''2	5'10''4



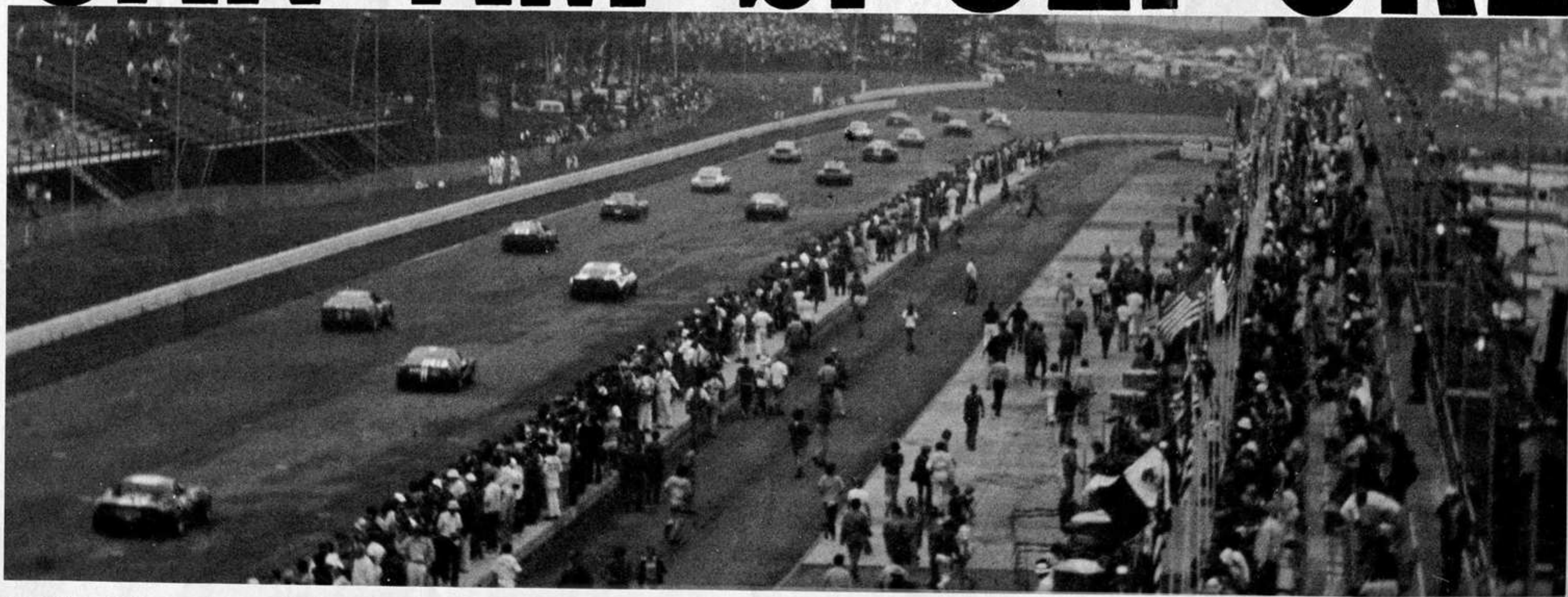
## TUTTO IL MONDO E' PAESE

Le corse all'europea non riescono a «chiamare» il pubblico americano perchè mancano i beniamini di casa



Qui sopra, un pensieroso Larrousse prima del via. La V sulla tuta è un buon auspicio. Sotto, lo schieramento

# CAN-AM b. SEI ORE



**WATKINS GLEN** - Perché, mi chiedevo, la Can-Am richiama un numero quasi doppio di spettatori della 6 Ore Marche? Erano le 22,30, avevo lasciato la sala stampa dopo aver trasmesso i servizi ed avevo imboccato la stretta e sinuosa strada che conduce dalla collina della pista alla cittadina. Una lunga, ininterrotta fascia bianca di luci nell'altro senso, poche luci rosse dei proseliti della «Sei ore» che lasciavano il campo delle operazioni perché a loro, evidentemente, non interessava la corsa Canadian American.

Il giorno prima circa 60 mila spettatori avevano fatto da cornice alla gara tra i bolidi rossi e quelli blu francesi, per la can-Am l'organizzazione annunciava 90 mila paganti che erano giunti immediatamente dopo la corsa ed avevano innalzato le tende lungo il circuito. Erano due categorie di giovani, due mentalità totalmente diverse. Come mai, in una nazione tra le più ricche di appassionati di automobilismo tanto dislivello? Vedete, la sei ore marche, si corre una volta l'anno in USA. Le vetture che vi partecipano sono quasi tutte straniere, le grandi protagoniste sono europee, come i piloti. Ed essi scuotono 60 mila aficionados che nonostante la pioggia e l'inclemenza del tempo quasi invernale (nonostante si fosse in pieno luglio), erano arrivati a Watkins Glen, decisi a star lì impalati dietro le reti di protezione per osservare il duello «mondiale».

Questa manifestazione però resta in formato anemico (rispetto alla Can-Am che si corre undici volte

in quattro mesi) e non trova il grande appoggio della stampa americana, che si getta a corpo morto nel «battage» solo pochi giorni prima della manifestazione e poi chiude il libro per riparlare l'anno prossimo.

D'altro canto gli «sponsor», quelli che gettano nel calderone della reclame milioni di dollari, non esistono in questo settore. Non vi sono i milioni di dollari della L.M., Viceroy, STP, R.C., Valvoline, per citarne alcune. Di conseguenza il monte premi per una corsa-marca diventa quasi ridicolo di fronte alle centinaia di migliaia di dollari messi in palio per la Can-Am. Però se andate a chiedere a quei giovani che vengono per la Can-Am se una «sei ore» è più spettacolare della corsa canadese americana, vi sentirete dire: «**Indubbiamente, ma non ci interessa, non ci sono i nostri beniamini**».

Per esempio, la sei ore vinta nel 1972 da Mario Andretti in coppia con Jacky Ickx, richiamò circa 80 mila spettatori. Con ciò non vogliamo dire che solo l'asso di Nazareth ebbe il potere di richiamare 20 mila spettatori in più, tuttavia un nome noto e familiare ha questa altra forza. E non a caso quest'anno gli organizzatori avevano chiesto ad Andretti di Partecipare alla Can-Am, non fosse altro per poter mettere il suo nome e la foto sul programma. Ma quando la stampa ha fatto sapere che «piedone» non avrebbe corso, è caduto un secchio gelato sull'entusiasmo di molti. Per questo motivo (e per gli altri intuibili) le gare di «endurance»

in USA non attecchiscono troppo. E' quasi eroico lo sforzo compiuto da Bill France di Daytona il quale organizza la Sei ore di Daytona, o da una mano amica a Sebring la quale non ha i mezzi — per mancanza di sponsor — per poter pagare i nomi grossi e le grandi scuderie e si accontenta di offrire una gara di resistenza riservata alle sport.

Ma sin quando questi sforzi, questi sacrifici, potranno durare? Forse tra un paio di anni potremo tirare le somme e vedere se gli Stati Uniti potranno rimanere nell'ambito organizzativo per le gare di lunga durata o se alzeranno le mani per concentrarsi esclusivamente nella Formula USAC, alla Can-Am e Stock Car. Il discorso cambia quando si parla di monoposto, di Gran Premi. Per questo genere di corsa sono moltissimi gli appassionati. Ecco perché la L.M. Continental 5000 sta prendendo vasto campo e lascia credere che nel 1974 quel tipo di gara potrebbe offuscare addirittura la Can-Am, che certe volte — vedi Watkins Glen — diventa monotona, incolore, sonnacchiosa.

Le prospettive per una continuazione di quest'ultima ad alto livello sono poche. Se Donohue continuerà a vincere come a fatto sul circuito del Glen, non solo gli spettatori si addormenteranno e si asterranno dal correre alle corse nei vari circuiti, ma gli stessi concorrenti si troveranno costretti ad abdicare risparmiando così vari biglietti da mille. Ma di questo ce ne occuperemo in un altro servizio.

Lino Manocchia



QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE...

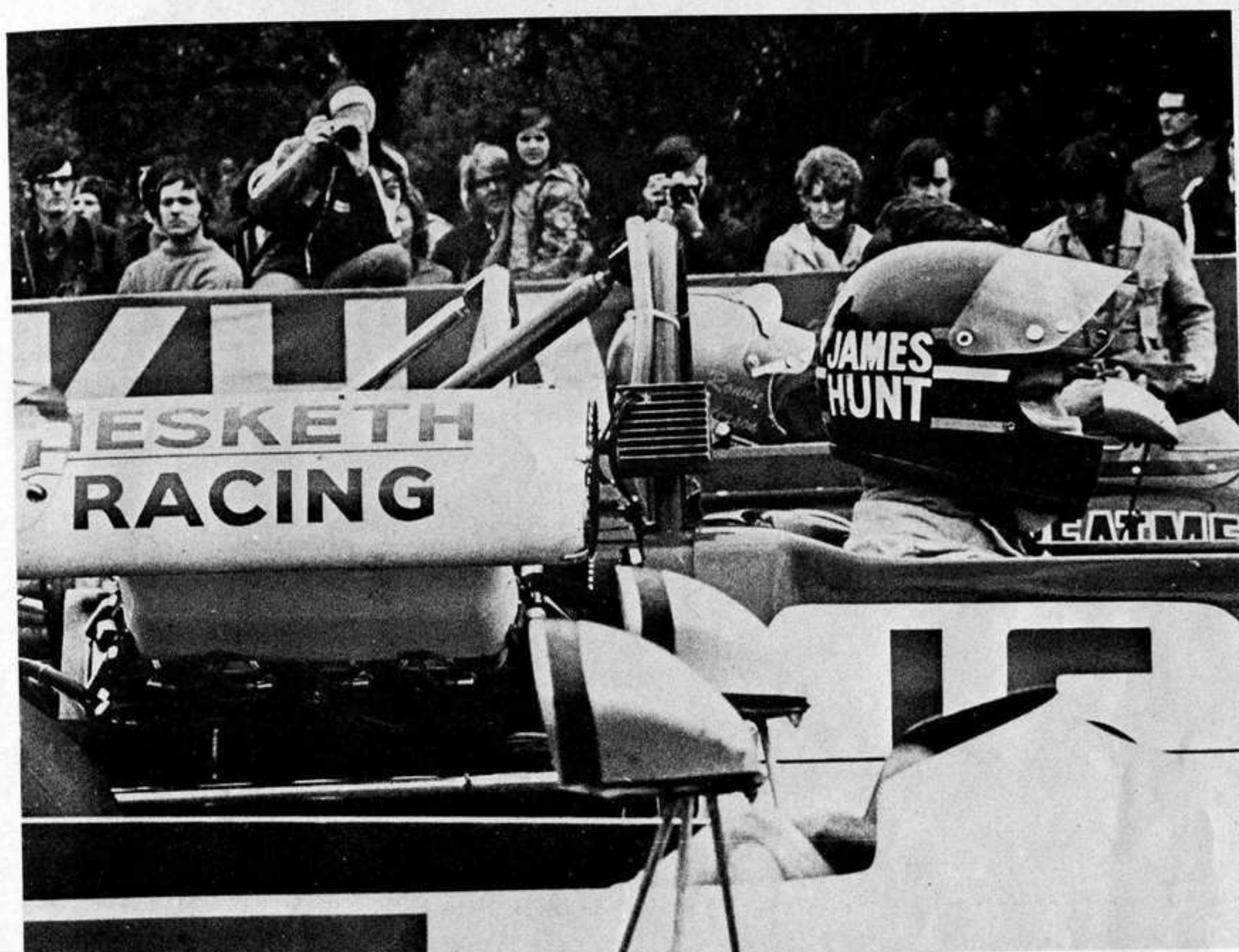
**MAZDA**

LAMPADE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedetele presso i migliori elettrauto







La prima gara con il team Hesketh, James la fece ad Oulton Park, in Formula 2. Lo vediamo sullo schieramento di partenza con la sua March fra Vern Schuppan (in primo piano) e Ronnie Peterson

il  
ritratto  
di attua-  
lità



Chi è **JAMES HUNT** la nuova stella veramente inglese dell'automobilismo d'oltremania

E' nato a Epsom nel Surrey (GB) il 29 agosto 1947. Nelle sue esperienze in F. 3 e F. 2 era considerato un pilota pericoloso per le sue ripetute uscite di strada. Ha debuttato in F. 1 per la Scuderia di Lord Hesketh nel G.P. di Monaco '73 al volante di una March 731. Sempre con la stessa vettura ha conquistato il 6. posto nel G.P. di Francia e il 4. posto nel G.P. di Gran Bretagna sommando così 4 punti in classifica

# E' tornato un cavaliere

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - In meno di un anno si è passati da « Hunt the Shunt » (Hunt, l'incidente) a un divo in ascesa della F. 1. Un anno fa James Hunt dava l'impressione di essere un pilota senza avvenire in F. 3 e non parliamo poi di mettere piede in F. 1, fatto che sembrava assai remoto: mentre scriviamo fra gli inglesi è il pilota in testa alla classifica del mondiale 1973. In effetti, è l'unico conduttore inglese (da distinguere da scozzesi ecc.) che abbia ottenuto punti di campionato. Si tratta di un notevole cambiamento di situazione, in una carriera che ha visto molte fasi alterne, carriera in cui, a un certo momento, Hunt sembrava destinato a lasciare un segno nel mondo delle corse più per i suoi spettacolari incidenti, che per i suoi successi. Adesso, comunque, tutto pare indicare che si sia improvvisamente maturato e nelle gare di « prima categoria » questo porta al successo.

Parliamo dei fatti basilari e del retroscena corsaiolo. Hunt è nato il 29 agosto 1947 a Epsom (la città a sud di Londra ove si corre il famoso Derby ippico) ed è figlio di un agente di cambio. Benché negli anni che passò in collegio s'interessasse assai più allo sport che agli argomenti accademici, in famiglia si voleva che diventasse medico. Nel 1965, comunque, andò ad assistere per la prima volta a una gara automobilistica e, arrivati al 1967 gareggiava già con un Mini, « in economia ». Più avanti in quell'anno passò alla Formula Ford e nel 1968 si fece la fama di pilota da battere.

Continuando l'attività con finanze che a volte parevano quasi invisibili, pose piede nella F. 3 con una Brabham BT 21 vecchiotta, con la quale ben presto batteggiava con piloti del calibro di Peterson, il quale disponeva delle vetture più recenti. In effetti, James « ereditò » da Ronnie la sua prima guida su una macchina aggiornata



All'inizio dello scorso anno, Hunt faceva parte, con Brendan McNerney, della squadra ufficiale March-STP per i campionati di F. 3

(dopo che lo svedese aveva avuto un incidente a Monthléry quando gli affidarono la primissima March, la 693, per partecipare all'ultima importante gara dell'anno a Brands Hatch.

I due anni successivi li passò in F. 3 con una Lotus 59 arancione e con March 713. I risultati furono piuttosto ineguali: alcune ottime vittorie, oscurate da un numero eccessivo di spettacolari incidenti, alcuni senza dubbio avvenuti per errori commessi dal pilota. In generale derivavano dai suoi sforzi eccessivi, poiché essendo un ragazzo deciso ad ottenere successo nel mondo delle corse, James riteneva ovviamente di dovere

vincere. Del resto qualcosa di questa mentalità gli è rimasta attenuata però adesso da un maggior buon senso. Nel 1971 ottenne una guida in F. 2 (a Brands Hatch con una March 712M), ma tutto indicava che lo scorso anno avrebbe continuato in F. 3 con il team STP-March. Volendo essere benevoli, si può soltanto dire che i risultati furono scoraggianti e a Monaco si arrivò alla famosa separazione dalla March.

Poi apparve lord Hesketh, con l'invito a pilotare per il team Dastle di F. 3. Quelle vetture con freni entrobordo sembravano promettenti, ma James ebbe un grosso incidente in una delle gare di

contorno del GP d'Inghilterra (fatto che rafforzò ulteriormente la sua vecchia fama di conduttore dedito agli incidenti) e dopo rimase ferito in un incidente stradale. In seguito, per qualche settimana, continuò a vagare per i parchi macchine in preda a grande depressione, dato che le corse erano la sua vita e il futuro in quel campo appariva molto nero.

Comunque la più strana corsa del 1972, la Rothmans 50.000, gli fornì un'occasione per dare una « lavata » alla sua fama piuttosto dubbia. La March gli mise a disposizione una F. 2 vecchia di un anno (pare quale sorta di compenso per il licenziamento avvenuto a Monaco) e Hesketh fornì il denaro, dirigendo la squadra. James fece una bellissima corsa, piazzandosi quinto e convincendo molta gente che era degno di cose migliori.

Le cose migliori sembravano essere la F. 2, con la prospettiva di una stagione 1973 piena. All'improvviso, poi, il programma del team Hesketh comprese una TS9B e forse, più tardi ci sarebbe stata anche una TS14. Hunt portò la TS9B al terzo posto nella Corsa dei Campioni, e per un pelo non riuscì a strappare la seconda a Hulme. Poi, il secco annuncio della Surtees, in cui si alludeva al fatto che, poiché lord Hesketh non era soddisfatto dei risultati ottenuti con la F. 2, aveva deciso di rinunciare.

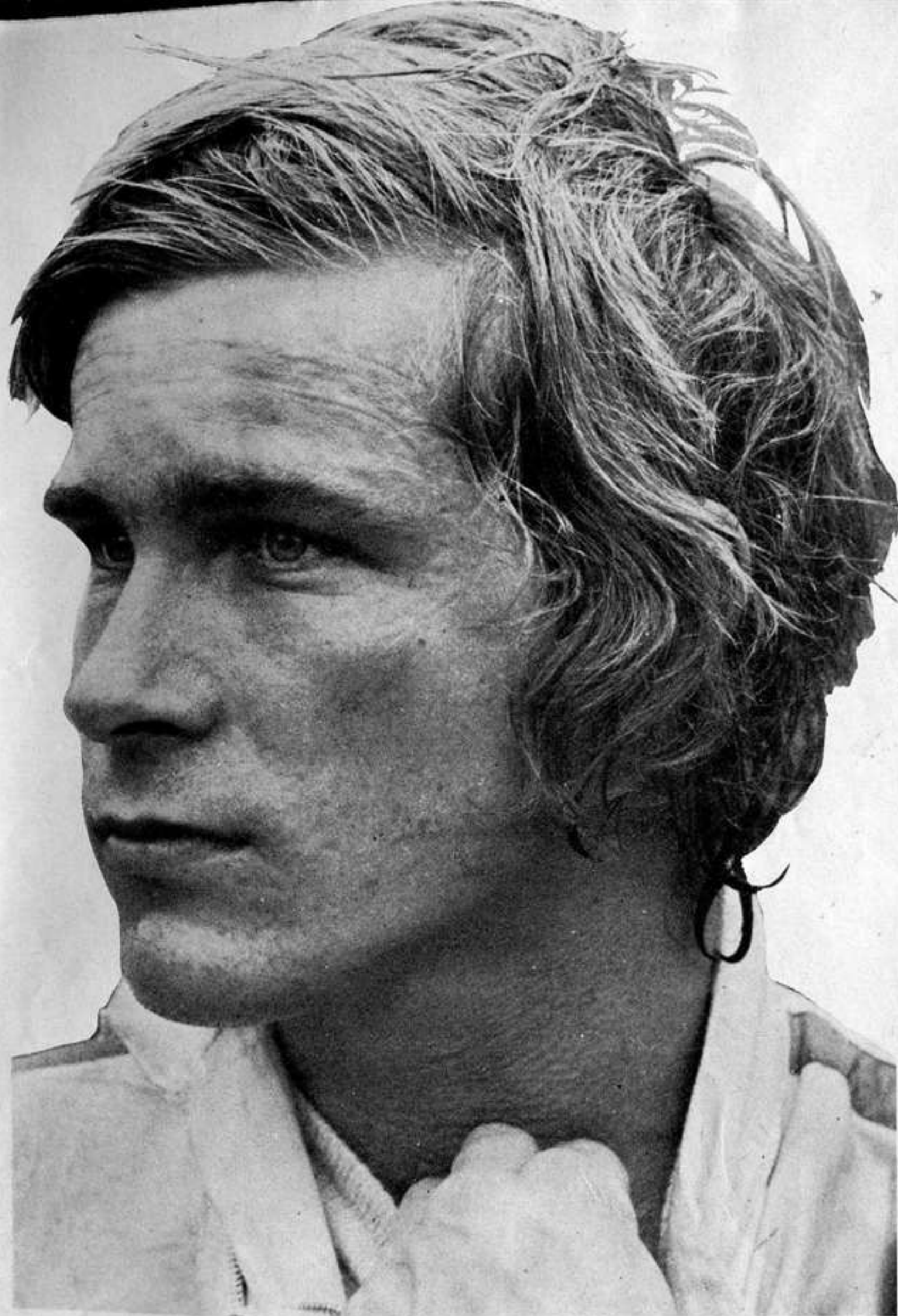
Quanto lontano fosse tutto ciò dalla verità, diventò chiaro a Monaco ove il vistoso team Hesketh apparve con una bianca March 731G, un grosso panfilo, un elicottero Jet Ranger, una elegante Rolls-Royce e varie altre cose che fanno parte dell'apparato della vita della gente chic, in questa nostra epoca. A prescindere dai particolari che danno un suo stile personale al team, James sembrava essere lì lì per ottenere un punto nel campionato mondiale, quando il motore lo tradì. E qui c'è una fine ironia, perché proprio a Monaco, l'anno prima, la March aveva licenziato

Hunt che ora, nel 1973, dava le migliori prestazioni mai ottenute con una March F. 1. Il primo punto per Hunt e per la March si è avuto al Ricard, ove Scheckter ha attirato l'attenzione di tutti, poi sono arrivati altri tre, meritissimi punti a Silverstone... ove di nuovo Scheckter è riuscito a essere citato a grossi titoli sui giornali!

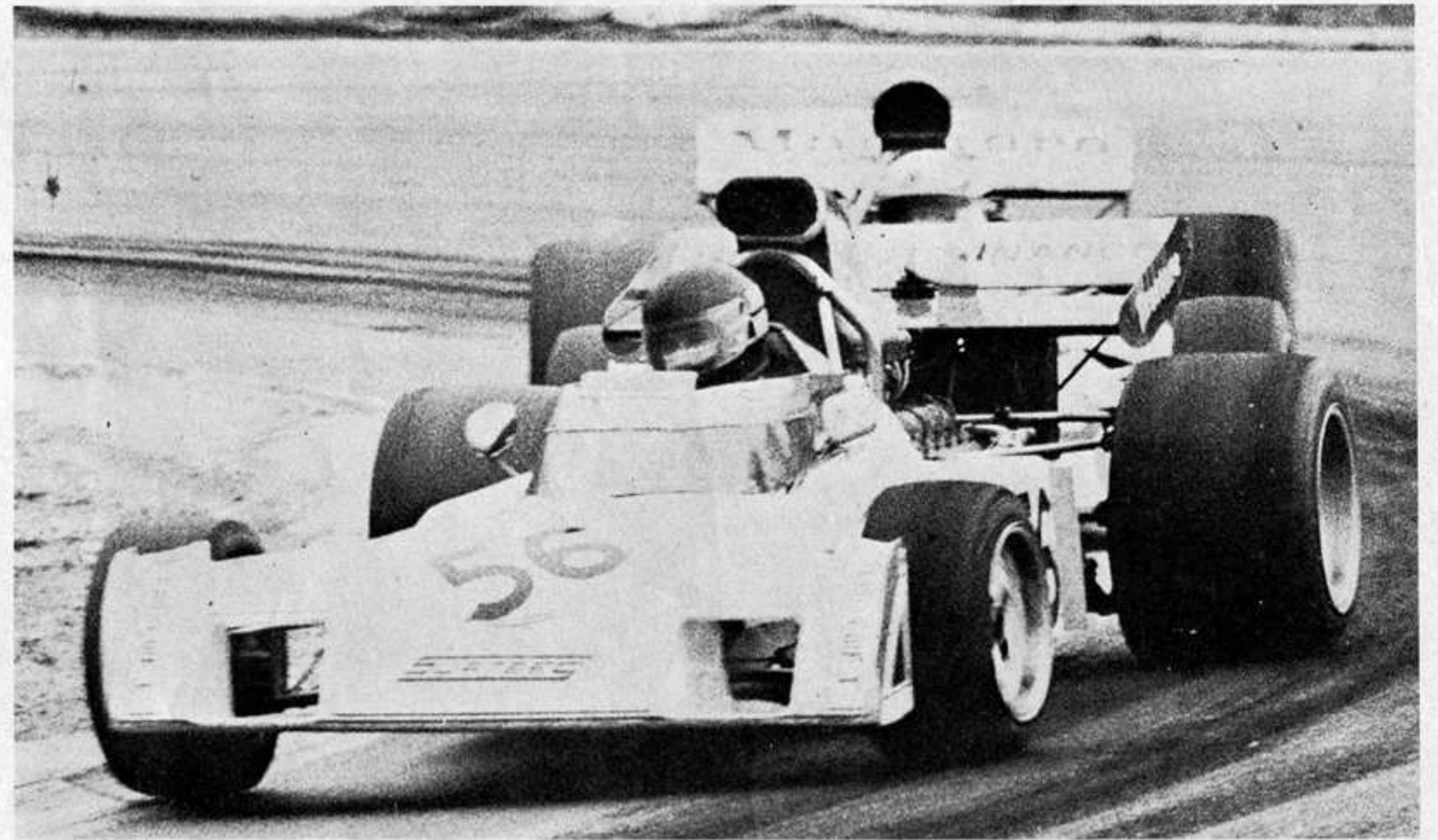
La partecipazione alla gara di Silverstone è stata uno sforzo del tipo che si vedeva di frequente nei Grandi Premi, ai tempi di Hawthorn e di Collins, al quale, da allora, ci è raramente capitato di assistere (viene in mente, forse, il debutto di Merzario nel Gran Prix inglese dello scorso anno). Il paragone con Hawthorn e con Collins è in fondo giusto, perché sotto molti aspetti Hunt ricorda quel paio di gai cavalieri del moderno circo dei Grand Prix. Soltanto Hailwood è un tipo più o meno altrettanto estroverso, infatti James e Mike sono diventati amiconi, ritrovandosi appunto sullo stesso piano.

James non si lascia influenzare affatto dalle considerazioni che potrebbero probabilmente avere molto peso con i vecchi esperti dei Grandi Premi: dispone di una vettura che non è stata competitiva (sulla carta); ha l'handicap di correre per un team privato di scarsa importanza (sulla carta) e quello (sulla carta) di usare pneumatici « sbagliati »; è stato a malapena considerato (sulla carta), fra i migliori piloti di F. 2.

Nel GP d'Inghilterra ha tartassato Hulme più o meno dal via alla fine, pilotando di proposito con una tattica intesa a trarre vantaggio dal minimo errore commesso da uno dei leaders, questo benché avesse un pneumatico che si sfaldava, ridotto ormai quasi alla tela negli ultimi dieci giri. Il suo motore non era assolutamente il miglior DFV presente a Silverstone e la presa d'aria dinamica, montata dopo che quella originale era stata rovinata dai detriti dovuti all'incidente, gli è costata qualche altro giro/min. Si è accorto che gli riu-



Sopra, Hunt alla Rothmans 50.000, la gara che lo rivelò come pilota ormai maturo, dopo le perplessità iniziali. Sotto, James con la Surtees al suo debutto in F.1, nella Coppa dei Campioni



sciva di riguadagnare frenando nelle curve e mentre le copriva, perdendo però tempo in accelerazione: questo fatto si può riflettere in modo strano, tre «grandi» che lo hanno preceduto sul traguardo, oppure essere indice della notevole abilità di James.

Hunt è probabilmente consapevole che le corse di Grand Prix potrebbero essere un giocattolo che lord Hesketh sarebbe pronto a buttare via, se fosse scoraggiato da una serie di mediocri posizioni sullo schieramento di partenza e da regolari decimi posti in classifica, ma sa anche che se c'è un soffio di successo, allora non è escluso che il team diventi una presenza fissa nei Grandi Premi per un bel po' di tempo, garantendogli un posto in squadra.

Un altro aspetto di questo Hunt più maturo si è avuto nel Tour of Britain, ove correva con una tufismo per la prima volta, dopo gli inizi con la Mini. Non illudiamoci, la Camaro Z28 che ha portato alla vittoria in quella corsa era una vettura «zoppicante» e si è dovuto averne cura, in ogni prova speciale. «Hunt, l'incidente» dei tempi della F.3 sarebbe stato incapace del dominio di sé necessario, quindi le sue prestazioni nel Tour sono significative quanto la sua gara di Silverstone una settimana dopo.

Hunt s'inserisce molto bene nell'insieme del Team Hesketh, che sotto tanti aspetti è in contrasto con l'attuale, serio e professionista «circo» dei grandi premi. D'accor-



Un altro segno della «maturazione» di Hunt si è avuto una settimana prima del Gran Premio di Gran Bretagna, quando egli ha vinto il Tour of Britain, a sorpresa, con questa grossa Chevrolet Camaro

do, è un gruppo formato di tipi che amano divertirsi (anche se adesso c'è fra loro Postlethwite, ex della March, per i controlli meccanici) e il loro genere di vita ne fa un insieme particolare, a sé: nessun'altra tenda da ricevimento a Silverstone, neppure quella della Marlboro, aveva aragoste fresche sul menu della colazione, il giorno della gara. E' pertinente, il fatto che James sia un mangiatore e un bevitore entusiasta. La sua figura magra e dinoccolata, i suoi capelli biondi e i suoi occhi azzurri piacciono al gentil sesso, infatti ha parecchie amiche, oltre a un legame regolare/irregolare, ma non ha la fama di dongiovanni che hanno alcuni dei suoi colleghi.

E' deciso fermamente a restare tale. Le corse passano prima delle ragazze, per lui, e qualunque cosa possa fare pensare il suo aspetto, James Hunt è un pilota professionista. Non è però ancora guastato. Quando ci siamo visti, pochi minuti dopo il GP d'Inghilterra, è stato fermato anche dal direttore del circuito che gli ha chiesto di non allontanarsi, perché era possibile che gli venisse assegnato il premio «Pilota del Giorno». James è sembrato sorpreso in modo genuino e contento quanto del premio Siffert, assai più prestigioso. Nonostante i suoi duri anni in F.3, c'è ancora qualcosa della matricola in Hunt e questo è già una simpatica cosa in sé, nell'attuale mondo dei Grandi Premi.

David Hodges



I cuscinetti FAG hanno volato in tutti i progetti Gemini e sono arrivati sulla Luna con Apollo 15, Apollo 16, Apollo 17... e non erano cuscinetti speciali ma cuscinetti di normale produzione di serie



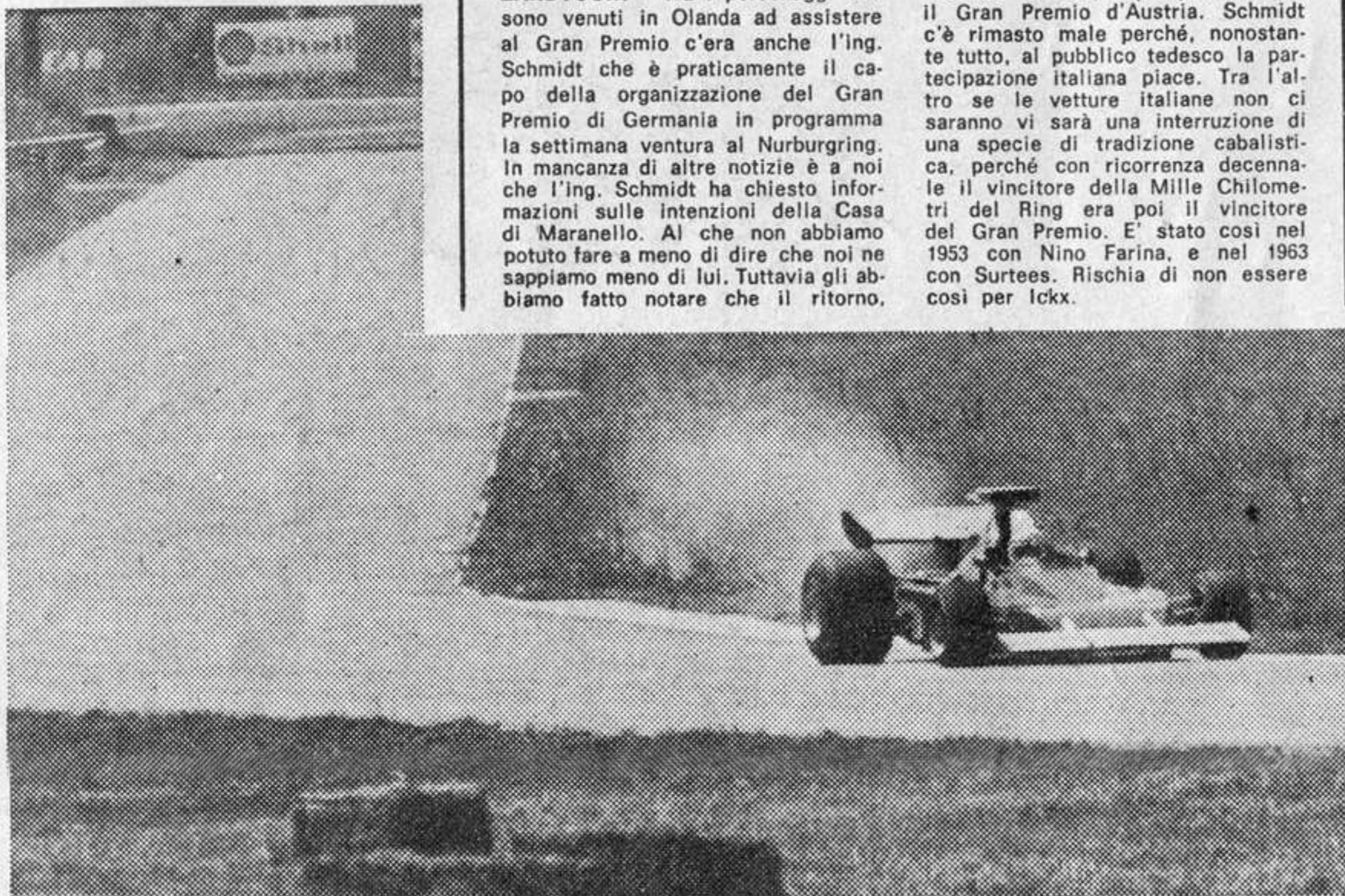
## La B. 3 sperimentale nervosa ma rapida

FIORANO - La versione rinnovata (da Forghieri) della B 3 ha girato a lungo, con Merzario a Fiorano la scorsa settimana. La vettura, ha di nuovo i radiatori laterali, più arretrati ancora, un nuovo alettone anteriore a tutta larghezza ed una presa d'aria dinamica per il motore simile a quella della 312 P. La vettura si è dimostrata molto migliore, più « nervosa » e forse più difficile da guidare, ma decisamente redditizia, se Merzario, con 1'14"2, ha potuto stabilire il nuovo record assoluto del tracciato da collaudi della casa modenese

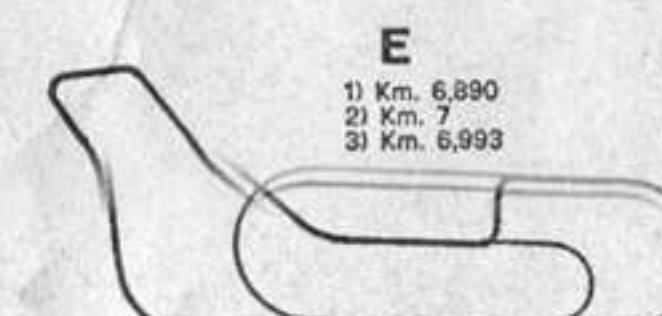
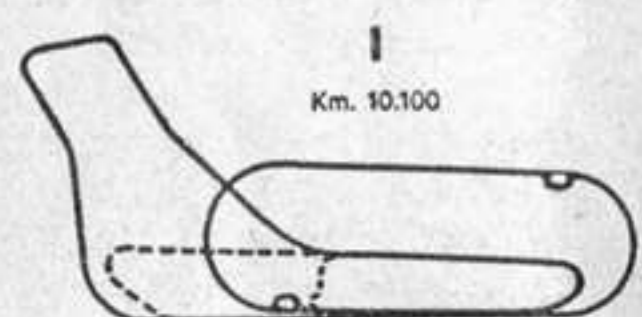
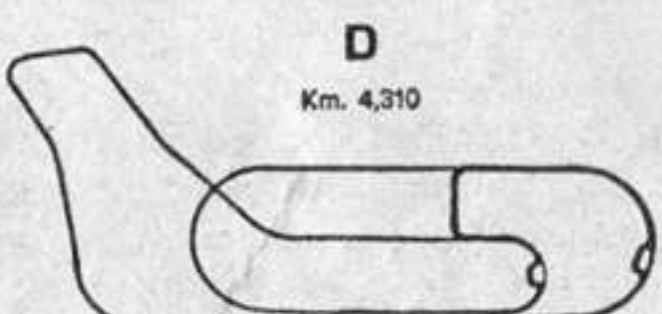
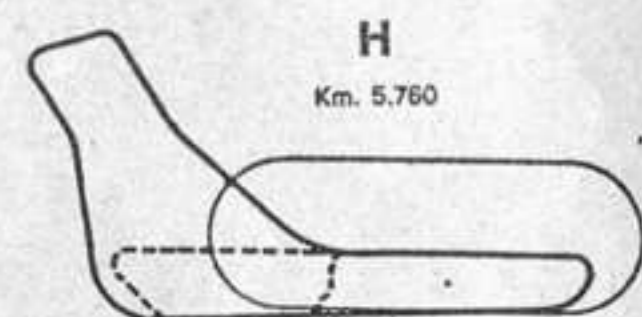
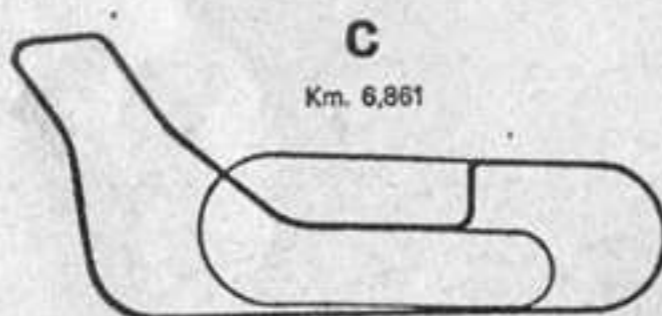
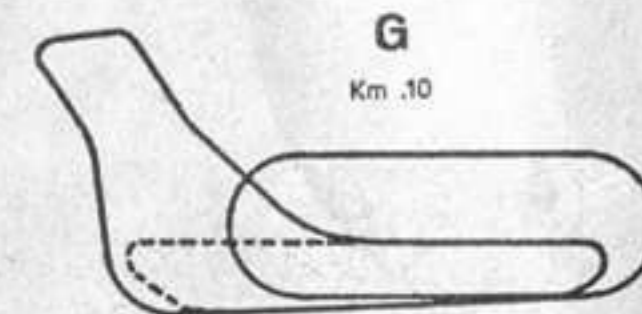
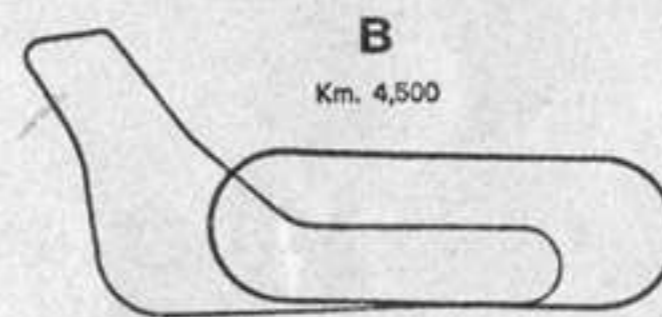
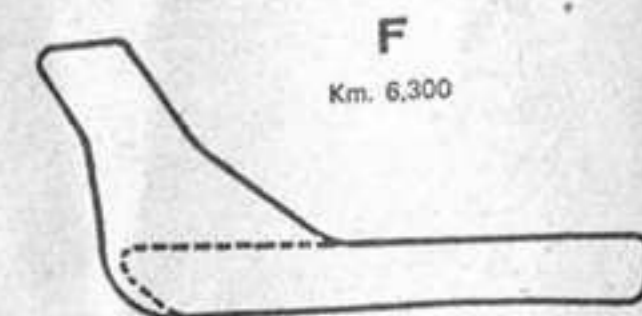
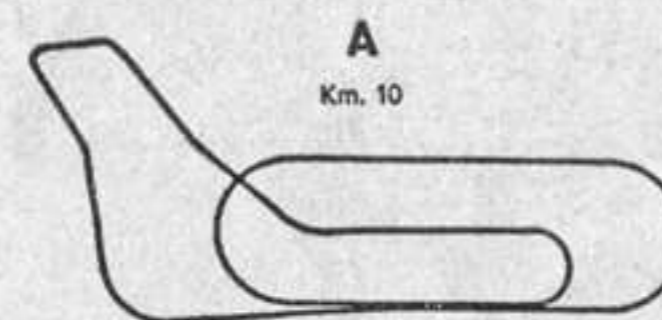
### ... andrà in GERMANIA?

ZANDVOORT - Tra i personaggi che sono venuti in Olanda ad assistere al Gran Premio c'era anche l'ing. Schmidt che è praticamente il capo della organizzazione del Gran Premio di Germania in programma la settimana ventura al Nurburgring. In mancanza di altre notizie è a noi che l'ing. Schmidt ha chiesto informazioni sulle intenzioni della Casa di Maranello. Al che non abbiamo potuto fare a meno di dire che noi ne sappiamo meno di lui. Tuttavia gli abbiamo fatto notare che il ritorno,

secondo le voci, è più previsto per il Gran Premio d'Austria. Schmidt c'è rimasto male perché, nonostante tutto, al pubblico tedesco la partecipazione italiana piace. Tra l'altro se le vetture italiane non ci saranno vi sarà una interruzione di una specie di tradizione cabalistica, perché con ricorrenza decennale il vincitore della Mille Chilometri del Ring era poi il vincitore del Gran Premio. E' stato così nel 1953 con Nino Farina, e nel 1963 con Surtees. Rischia di non essere così per Ickx.



## 1922-1972: i tracciati monzesi



## Ispezione CSI a IMOLA

Nei prossimi mesi, la CSI effettuerà una serie di ispezioni ad alcuni circuiti membri della AICP, l'associazione internazionale circuiti permanenti, che raggruppa la maggior parte degli impianti europei ed anche extra-europei.

I circuiti interessati saranno:

l'Osterreichring, che è stato ispezionato da Herbert Schmitz in questi giorni, mentre Delamont avrà l'incarico di visionare i circuiti italiani di Casale Monferrato, ai primi di agosto, e di Imola, ai primi di settembre. Sono ispezioni che la sottocommissione circuiti e sicurezza della CSI fa periodicamente ai tracciati non solo nuovi, ma in attesa di ospitare impegni importanti o in via di rimodernamento.

In teoria, la CSI si dà da fare, con proposte e nuove alternative, ma in pratica i suggerimenti suoi o degli stessi piloti si scontrano con le difficoltà che obiettivamente a volte hanno i proprietari dei circuiti. Ad esempio, ora la sottocommissione circuiti e sicurezza ha precisato che in gene-

rale dovrebbe esserci un accesso in pista per i mezzi di soccorso ogni 300 metri circa. Ma quando poi, ai lati del tracciato, non vi sono corsie di scorrimento, come è nel caso di Zandvoort, allora sono richieste che gli ispettori inviati ai sopralluoghi non possono far rispettare.

Fra le altre assurdità, con tutto il denaro che gira attorno alle corse automobilistiche, c'è anche il fatto che il programma di studi e tests sulle barriere di sicurezza, voluto dalla FIA, è stato sospeso per mancanza di fondi. Sono problemi, questi, riproposti drammaticamente dai recenti luttuosi incidenti, e dei quali si occuperà la Sottocommissione della CSI nella sua prossima riunione, che si terrà a Milano il 3 settembre prossimo.

Il prezzo dei terreni che fiancheggiano l'autodromo, venerdì 27 luglio pomeriggio, era già salito: la decisione di sfratto presa dal consiglio comunale monzese ha provocato anche effetti di questo tipo, non solo le lamentele dei cittadini (ma chi se ne importa dei cittadini elettori, quando si è seduti sulla sedia giusta e quando certi « sacrifici » possono fare arrivare su altre ancora migliori?) e quelle degli sportivi che tanto, dopo un po' di strepiti, staranno zitti e si abitueranno.

E' il sistema dei politici all'italiana, quello di arrivare ad ottenere ciò che si vuole a tutti i costi, di superare senza troppa impressione l'ondata di protesta e poi lasciare che le acque si calmino e l'episodio venga dimenticato. Gli scandali dei baracati di Gibellina, degli appalti autostradali, degli spionaggi telefonici, dopo un gran rumore vengono insabbiati, lasciano il posto ad altri e chi vuole approfittarne ne approfitta, responsabili o approfittatori ha poca importanza.

Si può immaginare che paura possono fare adesso le lamentele per lo sfratto di Monza: sciocchezze per la quarantina di consiglieri comunali monzesi (ma quando si è votato si contavano una decina di assenti, anche queste sono cose che capitano), sciocchezze soprattutto ora che lo scopo di silurare l'autodromo è praticamente raggiunto.

La decisione di cacciare l'Autodromo dal Parco, di fatto, era stata già presa da qualche anno anche se erano in molti a non volerlo credere: il problema per poter giungere alla votazione definitiva era di mettersi d'accordo su quali sarebbero stati i vantaggi di ciascuno degli uomini, delle correnti e dei partiti del grottesco mini-parlamento della malintesa democrazia monzese. Per questo una decisione che sarebbe toccata all'ordinaria amministrazione, quella di approvare l'aggiornamento del tracciato della pista per adeguarlo alle esigenze tecniche e di sicurezza, divenne subito un rischio per il disegno di chi l'autodromo non lo voleva.

Si era nel '70, quando le prime varianti vennero approvate dall'assessore del Parco, ma fu lo spazio di un momento: chi aveva deciso per il no all'autodromo era già molto forte allora e l'episodio determinò nientemeno che il siluramento della Giunta. Le varianti naturalmente non si fecero e non fu che il primo di una serie di episodi analoghi. Tentativi su tentativi non sfociarono a nulla ed « Italia Nostra », i giornali benpensanti (per chi?) e la TV si scagliarono contro l'eccidio del verde. Alla TV lo zelante cronista fece perfino una descrizione dei lavori programmati mostrando l'autodromo e le varianti su un disegno, deprecando lo sterminio delle piante, e indicando il senso di corsa opposto a quello reale: fedeltà d'informazione aiutami!...

## Si oppongono i franchi tiratori

Si arrivò all'aprile di quest'anno. C'era un certo ottimismo; sembrava che fosse la volta buona dell'approvazione. Lo stesso ing. Bacciagaluppi era molto fiducioso. Invece ecco quattro franchi tiratori di una delle correnti DC ad opporsi. Volevano qualche cosa in cambio che non si era potuto dare? Probabile. E il risultato fu ancora no.

Le varianti non si facevano ma l'autodromo continuava a funzionare,

# Un altro sponsor «fumante»

GRAZ - Dopo la John Player e la Marlboro, ecco un'altra marca di sigarette che appare sulla scena dei Grandi Premi: il GP d'Austria, infatti, che si svolgerà il 19 agosto, sarà patrocinato da una Casa austriaca di sigarette e avrà il nome del suo più recente tipo: Memphis.

L'accordo è stato annunciato durante una conferenza stampa e il direttore della società, che appartiene allo Stato, non ha parlato di cifre, cioè non ha detto quanto investe la sua Casa nel Grande Premio. Si ritiene però che la cifra si aggiri sul milione di scellini. Inoltre si è accennato all'intenzione della società di patrocinare forse il Grande Premio anche in futuro.

Un quarto della somma è destinato alle spese pubblicitarie, mentre il resto è a disposizione degli organizzatori dell'Osterreichring. Un altro nuovo patrocinatore è l'Autofina, un importante istituto bancario che quest'anno spende un terzo del suo budget pubblicitario per l'Osterreichring e per il Grande Premio. Dal sabato mattina il circuito organizzerà un festival per il pubblico, che avrà termine la domenica sera senza interruzione, salvo quella per le gare.

Si era accennato alla possibilità che venisse annullato il round austriaco del campionato due litri all'Osterreichring, in calendario per il 16 settembre. Gli organizzatori avevano detto di non potere fare di-

sputare la gara, ma pochi giorni dopo hanno potuto garantirsi l'aiuto finanziario necessario, per cui la corsa ci sarà. Esiste però una certa diffidenza nei confronti dei piloti inglesi, dato che gli iscritti erano numerosi alla 1000 Km, ma poi in gara ce ne fu soltanto una piccola percentuale. Inoltre il pubblico austriaco non nutre fiducia verso i piloti inglesi e non si può dargli proprio torto.

Il Rally delle Alpi Austriache, valevole per il campionato del mondo, quest'anno avrà molti mutamenti. Si svolgerà dal 12 al 16 settembre e per la prima volta comprenderà prove speciali. Per percorsi di collegamento saranno ammesse velocità di soli 45-55 orari. Il percorso sarà annunciato soltanto 25 giorni prima della partenza, per evitare troppe ricognizioni. Se un pilota sarà colpevole di avere svolto ricognizioni a velocità troppo elevata, o non rispondenti al codice della strada, sarà severamente punito o addirittura escluso dalla corsa.

A Vienna si è saputo che si dovranno prendere misure severe per garantirsi che in futuro si possano svolgere rallyes in Austria, perché sta diventando sempre più difficile organizzarle, per gli ostacoli che pongono le autorità del paese.

Hannes C. Steinemann  
V8eBlogScans

Già alle stelle  
i prezzi dei  
terreni per  
la nuova pista

A sinistra, dove verrà prolungata la pista alla Ascari, per creare una variante più ampia che si inserirà in quella già esistente (sotto). A destra, entrata (sopra) e sbocco del vecchio tracciato che si poteva utilizzare per una variante

# MONZA «loro»

ad essere vitale a rendere centinaia di milioni al Comune ed agli Enti Locali ogni anno, a dare lavoro e commercio ai monzesi, a richiamare al verde del Parco almeno mezzo milione di persone all'anno, molte e molte di più di quante vadano a respirare l'aria nella zona di libero accesso. Insomma, era una situazione veramente antipatica per chi DOVEVA silurare l'impianto!

Ci sarebbe voluto qualche cosa di grosso, magari un morto o due, così, per la causa. Quelli che erano decisi al siluramento cominciarono a prendere le sembianze dei killers. Non toccò alle auto il pagamento del prezzo, toccò a Pasolini ed a Saarinen: per quello che si voleva ottenere era un colpo sensazionale.

Quando si seppe della morte dei due campioni, e noi eravamo a Monza, insieme allo sbigottimento ci fu la precisa sensazione che per l'autodromo fosse veramente finita! Ma la vittoria di chi voleva buttare fuori gli sport del motore dal Parco non doveva essere ancora completa, la ostinata volontà di non aver concesso le variante doveva richiedere un prezzo ancora più alto: l'assurda e non meno condannabile superficialità della Federazione Motociclistica permise di dare alla causa di chi non vuole gli sport motoristici ed i suoi impianti anche i nomi di Galtruccio, Chionio e Colombini.

Gli oppositori avevano dovuto aspettare più del previsto ma oramai era fatta: l'autodromo sarebbe stato sfrattato, l'impianto demolito e lasciato alla causa di un verde che potrebbe chiamarsi in molti modi meno che ecologico!

Dal 1979 Monza non ci sarà più, questo è quanto si può dire oggi dopo la votazione di giovedì notte anche se, in teoria, la caduta di questa Giunta e l'elezione di una nuova, favorevole, entro l'anno di scadenza, potrebbe ancora fare cambiare le cose. C'è, è vero, anche il parere del Comune di Milano che è comproprietario del Parco, ma l'orientamento politico del capoluogo lombardo fa prevedere schiementi simili a quelli monzesi e quindi la conferma della sentenza.

## Chi trova 3 miliardi?

Che ci sia la convinzione di dover fare le valigie è confermato dai movimenti dei dirigenti dell'autodromo che hanno già iniziato a guardarsi attorno per trovare quel milione e mezzo di metri quadri che occorrono per un nuovo impianto. Romolo Tavoni è andato subito a Varese per primi contatti orientativi ma i costi e le disponibilità sono impossibili. Ora il raggio si allarga ma la vera probabilità è che l'autodromo finisca dalle parti di Brescia, quasi a voler fare giustizia, a distanza di cinquantadue anni, al fatto che il primo Gran Premio d'Italia fu proprio in quella città e che la decisione di portare l'impianto vicino a Milano (presa da un certo Arturo Mercanti che non godette di troppa benevolenza in quei tempi), fosse proprio di un bresciano.

Restano cinque anni, tanti e pochi considerando la rapidità con cui i nostri amministratori si muovono. Occorrono anche tre miliardi (più quelli necessari a distruggere l'impianto esistente — si parla di

uno —, ma questo è un altro discorso), una cifra considerevole che AC Milano, SIAS e Regione devono reperire in fretta se non si vuole trasformare un trasloco in definitivo addio. Tra l'altro la politica di «austerità» del nuovo ministro del Tesoro La Malfa non gioca certo a vantaggio di un nuovo impianto. Forse per questo il più acceso sostenitore dell'attuale sistemazione dell'autodromo è stato proprio il repubblicano Claudio Viganò!

Insomma, un brutto affare per chi si trova dalla parte cattiva della decisione, un affare esattamente opposto rispetto a quello fatto dai pochi che dalla chiusura dell'impianto si aspettano ed avranno vantaggi concreti.

Ma c'è un'altra domanda scottante che si pone adesso: COSA FARA' MONZA FINO AL '78? Non contento di dare lo sfratto (per la solita paura che poi le cose andando troppo bene possano tornare allo status ante) il consiglio comunale monzese ha approvato la realizzazione di una sola variante, quella della «curva Ascari». Incredibile ma vero: la nuova variante del curvone, quello degli incidenti che i piloti detestano, è stata vietata! Secondo chi governa, la curva più spaventosamente pericolosa deve rimanere così. C'è da domandarsi se non sia per avere nuovi lutti e nuove opportunità per cacciare gli intrusi.

## Una variante naturale

Si è vietata l'autorizzazione alla costruzione di una variante che praticamente esiste già: quella che potrebbe essere ricavata imboccando la vecchia pista della Pirelli (larga più di 15 metri) che si trova all'ingresso del curvone sulla destra, prendendola per circa 200 metri e poi girando a sinistra sfruttando un viottolo sterrato largo una decina di metri che rientra proprio a tre quarti del curvone dove si verificò l'ultimo grave incidente delle moto. Una variante perfetta, già tracciata, che sarebbe costata l'abbattimento di poche robinie, mentre una quercia di piccole dimensioni si sarebbe spostata con la sua zolla a cura della SIAS. No, non si fa, è stata la risposta!

Approvata invece la modifica all'ingresso della variante della curva Ascari: in sostanza si renderà diritta la zona di frenata che ora è in curva e non permette di vedere se è capitato qualche cosa all'interno del tratto più lento. La variante diventerà più ampia e si realizzerà una scappatoia adeguata.

Sul problema della variante prima del curvone, vietata la soluzione più logica, le decisioni possibili non sono molte: o mantenere il zig-zag di adesso, che non è comunque adeguato ad un impianto permanente (seppure a termine) oppure, a malincuore, distruggere l'ingresso della pista sopraelevata perdendo la possibilità d'uso per i record, e sfruttare lo spazio che questa offre senza che nessuna delle piante venga toccata. E' quello che probabilmente verrà fatto, anche perché la condanna della pista è comunque irrevocabile.

Gabriela Noris

La politica ha condannato due volte:  
ma cosa ci riserva l'agonia di 5 anni?

*Le colpe per MONZA non le hanno solo gli amministratori comunali, ma anche i responsabili della SIAS che, con i loro errori e tentativi di non accettare a tempo debito necessarie soluzioni evolutive della tecnica agonistica, non hanno anticipato certe vicende negative. Ora che non serve più, si taglia quella pista sopraelevata, il cui errore di scelta tecnica fu all'origine della inadeguatezza di Monza alle attuali esigenze dello sport motoristico. Ed ora che è troppo tardi, lo spazio già indiscutibile per le varianti lo trovano! Ma non ci sono robinie da tagliare, solo erbacce e cemento. Diciamolo francamente, specie dopo aver visto quello che è avvenuto a Zandvoort: prima di tutto gli «animatori» delle corse (e delle piste) debbono imparare che a qualsiasi prezzo è un loro dovere risolvere certi problemi quando si può, senza aspettare i rintocchi dell'ultima condanna!*

m. s.



## Ignorando la tragica fine di WILLIAMSON il francese fa doppietta al Mantorp Park

Per la sesta volta, Jarier ha dominato il Campionato F. 2, che ormai è sulla strada di aggiudicarsi con la sua March-BMW

Perchè scelto (e perchè ha firmato) J. P. JARIER per la squadra «cavallino» del '74

# La vendetta con la MATRA

Circa un mese fa, quando ancora non poteva parlare liberamente dei suoi contatti a Maranello, Jean Pierre Jarier nel recinto dei boxes di Le Castellet, dove era impegnato con la March di F. 1, si lasciò andare ad una « intervista-confessione » che, rivista oggi a distanza di tempo, assume un particolare sapore di « gioco della verità ».

« E' vero, gli chiedemmo, in quella occasione, che in Italia c'è chi vorrebbe ingaggiarti per il 1974? »

« Non lo so — rispose il parigino che a 27 anni, dopo il purgatorio della F. 3 dello scorso anno, ha imparato ad aprire la bocca solo per lo stretto necessario (un particolare che a Maranello deve evidentemente avere impressionato positivamente visto il genere di politica che si conduce da sempre) — comunque la cosa mi interesserebbe ».

« Sotto quale profilo, insistemmo, ti piacerebbe? Non hai paura che il mezzo non sia competitivo, o perlomeno di bruciarti le ali come è successo a tanti altri piloti prima di te? »

« Arrivare a una vettura rossa col cavallino, per me, non significherebbe solo entrare a far parte di una delle Scuderie più famose del mondo, che, anche se in questo momento è afflitta da particolari problemi tecnici, ha certo la capacità tecnica ed umana per risollevarsi. Per me la vostra Casa sportiva maggiore, come qualsiasi altra possibilità di fare il professionista del volante in continuazione, vuole soprattutto dire prendere la più bella rivincita della mia vita, contro i costruttori e le autorità sportive francesi.

« La Matra, che pure ha dovuto ingaggiare per Le Mans, otto piloti tutti di nazionalità francese, ad esempio ha completamente ignorato il fatto che io fossi in quel momento in testa al Campionato Europeo di F. 2, e posso assicurare che per arrivare là in cima, nonostante i cavalli del mio motore BMW, ho dovuto mettercela tutta.

« Dicono che in Italia è difficile venire fuori per i piloti locali, ma non illudetevi, in Francia è lo stesso. Prendiamo gli sponsor. La Elf i soldi li dà a Tyrrell ed a Stewart, ma se si tratta di aiutare un pilota francese... Fatta eccezione per il mio amico Arnold, io sarei ancora al volante di una vettura di serie. Per non dimenticare poi i giornali francesi, per loro esistono solo Cevert e Beltoise! Se dovessi avere una F. 1 rossa vincente... è meglio che non ci pensi... le soddisfazioni che mi leverei! »

Ora ad un mese di distanza da queste frasi, Jean Pierre può finalmente cominciare a levarsi qualche piccolo nodo che aveva in gola, anche se ufficialmente non si vuole confermare da Modena che il contratto è stato già firmato lunedì 16 luglio.

L'unica cosa che ci dispiace per lui, è che per il momento la soddisfazione di avere anche la vettura vincente forse può essere piuttosto lontana. Mentre la cosa che ci dispiace per noi, e per i tifosi italiani, è che a lavare eventuali « panni sporchi » in casa altrui, all'insegna di quel « nemo propheta in patria », che sembra non avere nazionalità, sia ancora una volta una Casa italiana.

Tito Zogli

Campionato Europeo F. 2 dopo 11 prove	Mallory Park	Hockenheim	Thruxton	Nurburgring	Pau	Kinnekulle	Nivelles	Hockenheim	Rouen	Monza	Mantorp Park	Totale
JARIER	9	9			9		9		9		9	54
MASS						9	6	9	6		6	36
DEPAILLER		6		9		6			2	6	3	32
WOLLEK			9	3	4							16
BEUTTLER			6		6		3					15
V. BRAMBILLA	2		1	4			4	3				14
BELL		4		6						3		13
COULON		1						4	4	4		13
WILLIAMSON					2					9		11
VANDERVELL		2					2	6				10
MORGAN	4		3				1					8
McCONNELL	6											6
W. FITTIPALDI		3							3			6
JAUSSAUD			2		3						1	6
GUNNARSSON				1	4							5
BIRRELL			4									4
KAZATO								2		2		4
WATSON											4	4
DHALQVIST						3						3
LEPP	3											3
SCOTT				2								2
PRYCE											2	2
MOSER				1				1				2

## JARIER «volante»

MANTORP PARK - Ignaro della tragica sorte toccata a Roger Williamson a Zandvoort, Jarier ha vinto senza essere ostacolato nella gara di F. 2 svedese. Il francese si è aggiudicato entrambe le manches con stile nettamente convincente e la sua March-BMW è andata alla perfezione. Si tratta della sesta vittoria nel campionato europeo, che gli dà una solida posizione in testa alla classifica, davanti a Jochen Mass e a Patrick Dépailler. La finale era per somma dei tempi e Mass è arrivato secondo, con la sua immacolata Surtees-Matchbox; era arrivato terzo nella prima manche, alle spalle di Dépailler, secondo in quella successiva. Terzo assoluto John Watson, con un bel ritorno in F. 2 al volante di una Chevron ufficiale. Per Jarier l'avversario più temibile è stato Dépailler, il pilota della Elf, che nella prima sessione di prove è andato come un fulmine, frantumando il record sul giro, stabilito da Gethin in 1'25"6, con un magnifico 1'22"8,

a oltre 175 orari, un tempo cioè più veloce di 0,8 secondi di quelli di Jarier e di Watson. Infatti tutti si aspettavano che sarebbe stato Dépailler ad aggiudicarsi facilmente la gara. E invece non doveva succedere. Nella terza sessione di prove il francese girava con pneumatici nuovi a velocità moderata, poi d'un tratto uno di quelli posteriori si è staccato, spedendo uno stupefatto Dépailler all'indietro in mezzo ai cespugli, con danni rilevanti alla vettura. Compiendo sforzi disperati i meccanici della Elf-Coombs sono riusciti a riparare la macchina durante la notte, ma nelle prove della domenica mattina si è storta una valvola.

Anche a questo si è rimediato e Dépailler è scattato in testa all'abbassarsi della bandiera nella prima manche. E' però ben presto stato raggiunto da un Jarier « volante », però è arrivato comunque secondo, stabilendo un nuovo record.

Nella seconda manche Dépailler ha avuto continue noie ai pneumatici e non ha potuto fare meglio che occupare il quinto posto. Per somma dei tempi era quarto, perdendo così altri tre preziosi punti a vantaggio di Mass. Quinto e sesto assoluti i piloti della Motul, Pryce e Jean Pierre Jaussaud. Pryce disponeva di una vettura nuovissima e ha trascorso le prime due sessioni di prove a farsi la mano sulla vettura, cercando diversi rapporti al cambio. Quando è stato veramente pronto per lanciarsi, nell'ultima sessione ha rotto la frizione. In corsa ha però compiuto rapidi progressi, quinto nella prima manche, dopo essere partito piuttosto in fondo dello schieramento, e quarto nella seconda.

Jaussaud nella prima manche ha duellato con Vandervell, su March-BMW, e con il divo della F. 3 svedese, Torsten Palm, che pilotava una Surtees-Matchbox, ed è arrivato ottavo, mentre nella seconda ha occupato la sesta posizione, avvicinandosi a Dépailler. Fra gli altri favoriti, Wollek ha segnato il quarto miglior tempo in prova ed è andato bene nella prima manche, finché una foratura lo ha messo fuori gara.

I piloti della March-BMW, Vandervell e Coulon, hanno avuto noie mec-

caniche dopo avere dato belle prestazioni nella prima manche e « l'uomo della Elf », Jabouille, ha accusato una perdita d'olio. Il Team GRD più forte era quello dell'ex pilota Picko Troberg, il Pierre Robert Team, il cui pilota principale era l'unico conduttore classificato CSI, Reine Wisell. Anche loro hanno avuto la loro dose di guai. I motori non sono mai andati veramente bene e la domenica mattina Wisell ne ha mandato all'aria uno pre-

CORSA A MANTORP PARK - Gara di F. 2 valevole per il campionato europeo - 29 luglio 1973.

### LA CLASSIFICA

1. Jarier (March BMW) 1.42'05"; 2. Mass (Surtees TS15) 1.42'25"7; 3. Watson (Chevron B25) 1.42'30"6; 4. Dépailler (Elf) 1.42'50"6; 5. Pryce (Motul M1) 1.43'16"6; 6. Jaussaud (Motul M1) 1.43'43"1; 7. Gubelman (March BMW) 69 giri; 8. Ikuzawa (GRD) 69 giri; 9. Roos (GRD) 68 giri; 10. Wollek (Motul M1) 68 giri.

Giro più veloce: Dépailler 1'22"8, nuovo record.

so in prestito, sicché si è dovuto prenderne in prestito un altro ancora, dalla Chevron.

La partenza è stata ritardata perché Wisell avesse il tempo di portarsi sullo schieramento, ma poi la sua vettura ha avuto una perdita di carburante e non è riuscita ad avviarsi. Fra gli altri membri del team, Gunnarsson è uscito di pista e un altro divo della F. 3, Gunnar Nordstrom, ha mandato a farsi benedire il motore.

Il pilota numero due della Surtees, Palm, è andato molto bene nella prima manche, ma poi è incappato in un testa-coda, danneggiando il radiatore della vettura in modo irreparabile. C'erano anche — se pure mai veramente in lizza — l'americano Bill Gubelman su March-BMW, il pilota della Surtees, Silvio Moser, e i clienti della GRD Ikuzawa e Kazato del Team Nippon, poi Roos che correva per Fred Opert e lo svizzero Vonlanthen.

Tege Tornvall

1. TROFEO LIFE - Gara nazionale di velocità in circuito valevole per il campionato italiano vetture gr. 4 e 5 e trofeo F. Italia - Misano, 29 luglio 1973. LE CLASSIFICHE

GRAN TURISMO GR. 4  
Classe 1000: 1. «Poker» (Abarth OTS) 31'51"2, media 108,524 kmh; 2. Brambilla (Abarth OTS) 31'43"5. Giro più veloce: Brambilla 1'51"7, media 112,415 kmh.

Classe 1300: 1. Paolo Monti (Alpine) 31'11", media 127,507 kmh; 2. Artina (Alpine) 31'16"8; 3. Rombolotti (Alpine) a 1 giro. Giro più veloce: Monti 1'36"1, media 130,664 kmh.

Classe 1600: 1. Angelo Chiapparini (Alfa GTA) 31'55"2, media 131,120 kmh; 2. Schon (Alpine) 32'06"3; 3. Rossi (Alfa GTA) 32'06"7; 4. «Carter» (Alpine) 32'14"2; 5. Bonfanti (Alfa Romeo GTA) a 1 giro; 6. Balocco (Alfa GTA) a 1 giro. Giro più veloce: «Carter» 1'34"2, media 133,299 kmh.

Classe 2000: 1. «Cam» (Porsche 914) 30'59"4, media 128,309 kmh; 2. Rebai (Porsche 914) 31'31"8; 3. Capra (Porsche 911) 31'49"9; 4. «Tambauto» (Porsche) a 1 giro. Giro più veloce: «Tambauto» 1'35"3, media 131,761 kmh.

Classe 3000: 1. Giovanni Borri (Porsche 2800) 30'39"2, media 136,541 kmh; 2. Bonomelli (Porsche 2800) 30'40"5. Giro più veloce: Bonomelli 1'29"6, media 140,143 kmh.

MISANO senza riposo (e molto accanimento)

# MOHR battezza il TECNOCINO 8B 2000

## SPORT GR. 5

Classe 1000: 1. Stefano Sebastiani (AMS) 31'11", media 127,513; 2. Govoni (AMS) 32'11"5; 3. «Lucal» (AMS) 32'48"3. Giro più veloce: Sebastiani 1'35"9, media 130,936 kmh.

Classe 1300: 1. Stefano Buonapace (Chevron B23) 30'35"9, media 143,624 kmh; 2. Piazzi (Dallara) 31'31"3; 3. Anastasio (AMS Fiat) a 2 giri. Giro più

veloce: Buonapace 1'25"5, media 146,863 kmh.

Classe 1600: 1. Giovanni Morelli (Chevron B24) 31'20"1, media 146,926 kmh; 2. Lise (Chevron B21) 31'21"6; 3. Polin (Lola T290) a 1 giro. Giro più veloce: Lise 1'22"4, media 152,388 kmh.

Classe 2000: 1. Manfred Mohr (AMS Tecno) 30'31"7, media 150,809 kmh; 2. «Gianfranco» (Abarth Osella) 30'51";

3. Zaniratti (Abarth Osella) a 1 giro; 4. «McBoden» (Chevron B21) a 9 giri. Giro più veloce: Mohr 1'21"3, media 154,450 kmh.

## F. ITALIA

1. batteria: 1. Pier Carlo Ghinzani 14'54"1, media 140,440 kmh; 2. Zorzi 14'56"5; 3. Cavina 14'59"6; 4. Leoni 14'59"9; 5. Simonetti 15'24"2; 6. Cesarini 15'24"2; 7. Magnani 15'24"6; 8. Fossi

15'39"5; 9. Facchinetti 15'41"; 10. Mastaglio 15'48"7; 11. Buttani 15'49"3; 12. Geminiani 16'32"; 13. Riccietelli a 1 giro; 14. Piccolomini a 3 giri. Giro più veloce: Zorzi 1'28"4, media 142,045 kmh.

2. batteria: 1. Gian Franco Brancatelli 14'48"8, media 141,278 kmh; 2. Regosa 14'51"9; 3. Gunnella 15'05"3; 4. Facibeni 15'14"5; 5. Tagliaberi 15'14"9; 6. Serena 15'23"3; 7. Bergami 15'25"9; 8. Papperini 15'28"7; 9. Grimaldi 15'29"8; 10. Sala a 1 giro; 11. Fabiani a 5 giri. Giro più veloce: Brancatelli 1'28"2, media 142,367 kmh.

3. batteria: 1. Alfredo Ruggeri 14'56"3, media 140,095 kmh; 2. Martini 14'56"7; 3. Buratti 15'00"5; 4. Ricci 15'06"4; 5. Abate 15'08"9; 6. Bossoni 15'09"4; 7. Spataro 15'11"9; 8. Ponzone 15'13"1; 9. Ongari 15'42"5; 10. Riva 15'57"; 11. Ferrari 16'02"2; 12. Stefanoni a 3 giri; 13. Fiorini a 5 giri; 14. Morvillo a 5 giri. Giro più veloce: Martini 1'28"1, media 142,529 kmh.

Finale: 1. Giulio Regosa 22'12", media 141,405 kmh; 2. Ghinzani 22'17"1; 3. Zorzi 22'27"5; 4. Cavina 22'35"2; 5. Cesarini 22'38"4; 6. Leoni 22'39"; 7. Ricci 22'39"4; 8. Gunnella 22'43"2; 9. Tagliaberi 22'58"7; 10. Magnani 23'00"2; 11. Simonetti 23'01"2; 12. Ponzone 23'09"; 13. Papperini 23'43"3; 14. Serena a 1 giro; 15. Spataro a 1 giro; 16. Ruggeri a 6 giri. Giro più veloce: Ghinzani 1'27"8, media 143,016 kmh.



MISANO - In questa documentazione fotografica la fine «ingloriosa» della Lotus Texaco F. 2 di Ronnie Peterson, che concluse la corsa F. 2 della scorsa settimana dopo neanche un giro all'ombra della curva della quercia al Santamonica di Misano. Si vede chiaramente sopraggiungere la vettura, che lo svedese sta guidando nello spazio erboso all'interno della curva stessa: e si nota pure il pilota che in fretta se la squaglia sfilandosi rapidamente dall'abitacolo. Alle sue spalle una alta colonna di fumo. La solita paura del fuoco fa il pasticcio. Lo zelante commissario di percorso, arrivato con una certa superficialità istintiva, vuota addosso il solito estintore di schiumosante, facendo innervosire a morte Ronnie che finisce per aggredirlo a male parole, cacciandolo via a spintoni. Ne nacque un battibecco: tra l'altro il commissario — per fare il saccente — invitava lo svedese a non attraversare la pista e a servirsi dell'apposito sottopassaggio. Consiglio che il pilota non seguì. Per questa infrazione, e per l'aggressione al commissario, pare che il pilota della Lotus sia stato deferito alla CSI per sanzioni disciplinari. Anche Fittipaldi ebbe i suoi problemi con gli ufficiali di gara adriatici, certamente «acerbi».

## Quando gli «ufficiali di gara» esagerano...

## F. ITALIA kamikaze (ma squalifiche alle porte?)

● A Misano erano presenti, ma non sono stati ammessi alla gara Truffo e Farneti: pare che in seguito a verifiche tecniche al termine della gara di Imola siano state riscontrate irregolarità evidenti (condotti lucidati per il primo, bielle fressate per il secondo). Saranno giudicati a Varese martedì prossimo dal giudice CSAI.

● Crisi e malcontento fra i commissari di percorso dell'AC Rimini, che per protesta e disaccordo con i dirigenti del Santamonica hanno defezionato in gran parte. Il loro posto è stato preso da commissari dell'AC Forlì: ma pare che le proteste che i commissari riminesi elevano non siano del tutto infondate.

● Il telaio di F. Italia, peraltro robustissimo nonostante le capriole e i salti mortali ha mostrato un altro inconveniente: abbiamo riscontrato ben quattro monoposti con il tubo che chiude la centina posteriore, quella che ha fatto il cambio, completamente spezzato in due tronconi.

MISANO - La caparbia volontà del tedesco Manfred Mohr che da tempo cerca il successo con lo strapotente otto cilindri Tecno ha finalmente avuto soddisfazione: il binomio Tecno-AMS è riuscito a superare la sua prima prova del fuoco, portando a termine la gara, grazie soprattutto alla oculata guida del teutonico che vanta un'esperienza veramente non indifferente. Nessun problema fin dai primi giri per la sport «tutta bolognese»: l'unico che poteva avere qualche chance era il marchigiano «Gianfranco» che anche questa volta è stato baciato dalla sfortuna e ha concluso la gara (che aveva iniziato traversie) praticamente senza freni.

Scontata quindi la vittoria di Mohr: per fortuna la gara è stata animata da altri due duelli che hanno ravvivato un poco lo spettacolo. Perliamo della lotta Morelli-McBoden» risoltasi a favore del primo che ha dovuto sudarsi la posizione, mentre ormai Mohr e «Gianfranco» con le due litri erano imprendibili. Poi il bellissimo ritorno di Lise, che ha veramente insidiato Morelli e non ce l'ha fatta per un pelo.

Nella 1300 assente Francisci scontata e netta vittoria di Stefano Buonapace, che ha portato il suo Chevron-Armaroli fino in fondo (dopo averlo rimesso a posto dopo l'uscita in prova) sempre però girando su tempi di estremo interesse: alle sue spalle il solito Uiazzi con la Dallara e Anastasio con una AMS con motore Fiat 128 Trivellato. Nella classe minima Stefano Sebastiani non ha mai avuto problemi, mentre Govoni ha dovuto lottare a lungo con «Lucal».

Vittoria scontata anche nelle GT di Giovanni Borri, alla Caccia di preziosi punti per il campionato, che ora guida tranquillamente e si accinge a concludere prima del tempo con favolosi en plein. La corsa è stata per gran parte in mano a Bonomelli, che ha lasciato naturalmente la vittoria al compagno di squadra mai impensabile, pensieroso da attacchi estranei. Nella 2000 vittoria di «Cam» con la 914: da sottolineare la sfortuna nera che ha fermato «Tambauto» mentre guidava agevolmente la classe, questa volta sotto l'aspetto di una vitina allentata, che ha costretto il bresciano a una sosta ai box. Rimane per lui il giro più veloce.

Molto bella invece la gara delle 1600, con Giorgio Schon chiaramente al comando e terzo assoluto della corsa per gran parte della gara. A un certo punto però sono mancati i freni all'Alpine-Giada del milanese,

che ha subito l'attacco di Chiapparini e di «Carter», pur riuscendo a mantenere la GTA di Rossi. All'ultimo giro poi ancora un colpo di scena. «Carter» rompe il motore e perde così clamorosamente la sua seconda posizione, visto che Chiapparini ormai era impensabile con la veloce GTA preparata da Balduzzi.

Nella 1300 Paolo Monti ha disputato una corsa veramente formidabile: per molto tempo davanti a vetture ben più potenti, ha facilmente controllato la corsa di Artina e Rombolotti, che accusava noie al cambio, mentre Calicetta era ripetutamente fermo ai box con guai alla temperatura dell'acqua.

Nella 1000 praticamente gara solitaria di «Poker» sempre davanti a Brambilla: a movimentare la corsa c'è stato anche un incidente, vittima la GTA di Fusar-Bassini che è incappata in un rovinoso testacoda alla curva in stata del rettilineo più lungo.

Questa curva è stata teatro di diversi altri incidenti, specie con le F. Italia che hanno disputato tre batterie più una finale. Il migliore questa volta è risultato Giulio Regosa, che si era a dire il vero già messo in luce in queste ultime prove. Regosa, partito in prima fila, riusciva a frapportare tra sé e gli avversari un discreto margine quasi subito: nei primi giri erano fuori causa tra l'altro i suoi avversari più duri come Brancatelli, Martini costretto a buttare di proposito la macchina contro il guardrail vistasi occlusa la pista da Baratti e Ruggeri in testa-coda, Bossoni e altri.

Dalla metà gara emergeva molto forte Ghinzani, che però non riusciva lo stesso ad acchiappare il fuggitivo: Zorzi era sempre saldamente terzo, mentre ad acchiappare la posizione il duello fra Cavina, Cesarini, Leoni e Gunnella si risolveva in quest'ordine d'arrivo. Molto spettacolari, veramente mozzafiato alcuni incidenti (o meglio capriole): di uno era vittima Abate, forse toccato alla fine del rettilineo, che volava al di là del guard-rail rimanendo sotto la macchina.

Analogamente durante la seconda batteria Fabiani a causa del distacco di una ruota, capriolava più volte nel bel mezzo del rettilineo più lungo: ma ancora una volta la solida struttura delle monoposto scuola ha retto brillantemente e i salti mortali si sono risolti con tanta paura, qualche sospensione tranciata di netto, ma soprattutto senza la minima escoriazione.

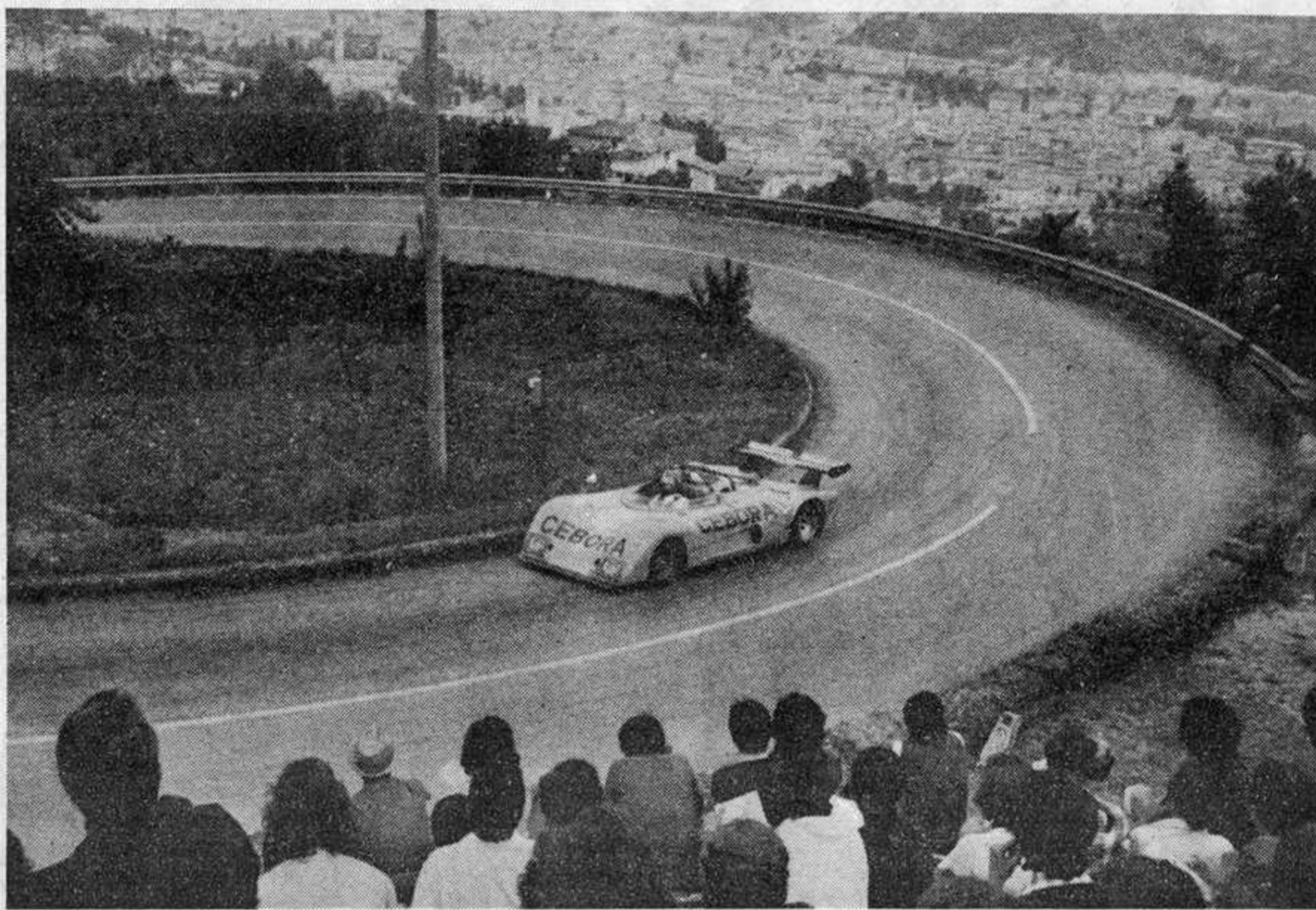
Leopoldo Canetoli

## La «grana» ALPINE

ASCOLI - Nel corso delle verifiche le prime «vittime» non potevano che essere i due commissari sportivi nazionali dottor Pelliccioni e ingegner Catti. Ormai da troppo tempo alle gare scoppia la «grana» della Renault Alpine 1300. È giunto il momento di varare le conclusioni al riguardo. L'uomo dell'«esposto», come ormai abbiamo considerato Runfola (e, notiamo, egli non ha tutti i torti) ad ogni gara fa presente che l'Alpine Renault 1300 di Bersano non corrisponderebbe alla fiche francese rilasciata a Librizzi, pur essendo la fiche di Bersano rilasciata dalla CSAI.

Noi speriamo — ma non ci crediamo dato che la differenza fra le due fiche fu già nota alla Trento-Bondone dal commissario tecnico Galmanini che la notificò alla CSAI — che finalmente questa ultima intervenga con una sua decisione.

È troppo semplice dire «siamo in ferie». Ormai per queste Alpine 1300 siamo giunti al punto critico e si noti che al Bondone, alla Cesana-Sestriere e oggi ad Ascoli erano commissari sportivi e tecnici fra i migliori che figurano nell'elenco della CSAI. Figuriamoci cosa può succedere con dei commissari meno preparati e non capaci di prendere decisioni. Questa grana speriamo riesca a farla decifrare l'avv. Dini che domenica prossima a Rieti funzionerà da commissario sportivo delegato CSAI.



Battendo, oltre al suo record assoluto, anche l'Abarth Osella di Pilone e le March-BMW di Turizio e Scola, Nesti ha vinto anche questa edizione della «Coppa Teodori» valida per l'assoluto montagna

lini su Fiat 128, che aggiudicandosi con il nuovo primato la 1300 gruppo 2, si insediava al primo posto della classifica provvisoria. Bisognava attendere ancora circa venti minuti perché Fossati, su una Porsche Carrera RS, riuscisse lui a diventare il nuovo matatore della gara.

Era un primato indiscutibile ma che non aveva ragione di esistere dato che dopo di lui erano in vista le sport gruppo 5. Toccava a Boeris della Nord-Ovest, aggiudicarsi il nuovo miglior tempo provvisorio della giornata. Ma dieci minuti dopo era la volta dei grossi calibri della 2000. Irrompeva Nesti, demoliva il suo primato precedente di oltre 5". Passavano i secondi e Pilone, pur facendo una corsa allo spasimo abbattendo il record precedente della gara, non riusciva a salire in meno di 5'02"51. Niente da fare per Turizio, Scola, Berruto, Giliberti e Moreschi, questi ultimi fermati per guasti al motore. E così, come il copione voleva, Nesti ce l'ha fatta e tutti al parco chiuso si affollavano intorno al suo bolide giallo e a questo flemmatico protagonista della splendida impresa.

In breve diremo ora delle categorie e delle varie classi. Nella turismo gruppo 1, detto di Galassetti che su Alfa Romeo GTV ha ottenuto il miglior tempo della categoria, rileviamo le prove di Papanti nella 850, di Santandrea nella 1000, di Betti nella 1150, di «Cargo» nella 1300, di Pepini nel

# Irrompe Nesti anche a S. Marco

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

ASCOLI - State certi che quando Mauro Nesti si muove dalla sua «tana» toscana c'è da supporre il tentativo verso il colpo gobbo. Così nella ormai lunga e bellissima storia della Ascoli-Colle San Marco, Nesti, aggiudicandosi il Trofeo Teodori, si iscrive per la seconda volta nell'albo d'oro della manifestazione. La sua vittoria ha un significato perché è stata conseguita su altri competitori di tutto riguardo. C'era Pilone con la sua Abarth Osella, c'erano Turizio e Scola con un'identica vettura alla sua, c'era Giliberti con la Chevron B 23 ex Scola. Ma, nonostante la loro corsa smagliante, tutti hanno dovuto inchinarsi alla superiorità del pilota della Cebora.

C'è stato un finale da grandi emozioni allestito giù ad Ascoli sul traguardo di partenza dall'infaticabile direttore di corsa dottor Lombardo e dai telefoni del professor Casadio. Sulla dirittura di arrivo, abbiamo visto questo finale in una memorabile sequenza di colpi di scena.

Il primo exploit è stato di Bocconi, rientrato alle gare dopo il grave infortunio stradale (diciamo stradale!) di Fornovo, che con il suo tempo di 6'23"24, doveva essere alla testa della classifica speciale per circa un'ora intanto che si sgranavano i concorrenti delle altre classi. Dopo circa un'ora di attesa piombava sul traguardo Ar-



In uno degli affollatissimi tornanti che portano al Colle S. Marco, l'Alpine di Sgattoni va a paglia

Carlo Burlando

ASCOLI-COLLE S. MARCO, COPPA PAOLINO TEODORI - gara nazionale di velocità in salita - Ascoli Piceno, 29 luglio 1973

### LE CLASSIFICHE

#### GRUPPO 1

**Classe 850** - 1. Vittorio Papanti (Fiat 850) 7'46"04 media 77,253 kmh; 2. «Cloubar» (Fiat 850) 7'48"55; 3. Mani (Fiat 850) 8'05"17.

**Classe 1000** - 1. Luigi Santandrea (Mini Cooper) 7'19"57 media 81,911 kmh; 2. Sartori (Fiat 127) 7'25"21; 3. Ceci (Autobianchi A 112) 7'28"51; 4. Queredo (Fiat 127) 7'29"04; 5. Campanella (Autobianchi A 112) 7'31"52; 6. Blagioni (Autobianchi A 112) 7'34"19; 7. De Marco (Fiat 127) 7'40"02; 8. De Palma (Fiat 127) 7'44"25; 9. Ricci (Fiat 850 S) 7'51"67.

**Classe 1150** - 1. Franco Betti (Fiat 128) 6'59"95 media 85,734 kmh; 2. Carrotta (Fiat 128) 7'08"44; 3. Ferretti (Fiat 128) 7'10"50; 4. Campagnola (Fiat 128) 7'11"05; 5. «Leo» (Fiat 128) 7'17"07; 6. Silla (Fiat 128) 7'17"25; 7. «Gian» 7'19"64; 8. Giordano (Fiat 128) 7'20"82; 9. Cuccotti (Fiat 128) 7'38"21; 10. «Discus» (Fiat 128) 7'42"21.

**Classe 1300** - 1. «Carg» (Simca Rally 2)

6'58"83 media 85,959 kmh; 2. Sbrolla (Renault Gordini) 7'00"61; 3. Moretti (Simca 1000) 7'11"01; 4. Menichetti (Simca Rally 2) 7'11"34; 5. De Santis (Simca Rally 2) 7'17"07; 6. Rossi (Simca Rally 2) 7'19"21; 7. Brunì (Simca Rally 2) 7'21"21.

**Classe 1600** - 1. Marcello Gepini (A.R. GT) 6'59"13 media 85,898 kmh; 2. Gentile (A.R. GT) 6'59"76; 3. Bianchi (Fiat 124 C) 7'40"56.

**Classe 2000** - 1. Mauro Galassetti Mauro (A.R. GTV) 6'52"07 media 87,378 kmh; 2. D'Orìa Alfredo (A.R. GTV) 7'37"75.

#### GRUPPO 3

**Classe 1300** - 1. Bruno Ripani (Fulvia HF) 6'46"36 media 88,604 kmh; 2. Caccarelli (Fulvia HF) 7'16"91; 3. De Laurentis (Fiat X 1/9) 7'26"74; 4. Chianucci (Fulvia HF) 13'23"05.

**Classe 2000** - 1. Nunzio Bianchi (Porsche 914) 7'32"74 media 79,552 kmh.

**Classe oltre 2000** - 1. Orlando Tamburini (Porsche 911) 6'29"95 media 92,331; 2. Rocchetti (Porsche 911) 6'29"98; 3. Mascarini (Porsche 911) 6'58"74.

#### GRUPPO 2

**Classe 500** - 1. Franco Spinucci (Fiat 500) 7'22"26 media 81,411 kmh; 2. «Razzolino» (Fiat Giannini) 7'23"65; 3. Amodeo (Fiat Giannini) 7'28"48; 4. Forti

(Fiat 500 F) 7'41"18; 5. De Fulgentis (Fiat 500 F) 7'47"93; 6. Gagliardi (Fiat 500 F) 7'53"15; 7. Rotti (Fiat 500 F) 7'59"48; 8. Quartaroli (Fiat 500 F) 8'12"60; 9. Damiani (Fiat Giannini) 8'19"67.

**Classe 600** - 1. Armando Sbrolla (Fiat Giannini 590) 6'56"24 media 86,206 kmh; 2. «Gin Tonic» (Fiat Giannini 590) 6'57"63; 3. Bigazzi (Fiat Giannini 590) 7'00"03; 4. Romoli (Fiat Abarth 595) 7'04"99; 5. Sidoli (Fiat Abarth 595) 7'14"83; 6. Gagliardi (Fiat Giannini 590) 7'21"40.

**Classe 700** - 1. Adriano Proietti (Fiat Abarth 695) 6'51"89 media 87,399 kmh; 2. Testi (Fiat Giannini 650) 6'55"96; 3. Gasperini (Fiat Giannini 650) 7'02"83; 4. «Sassa» (Fiat Giannini 650) 7'03"53.

**Classe 850** - 1. Roberto Curatolo (Fiat Abarth) 6'37"52 media 90,566 kmh; 2. «Svig» (Fiat Abarth) 6'44"52; 3. Carbone (Fiat Abarth) 7'11"46; 4. Corsi (Fiat Abarth) 7'26"61.

**Classe 1000** - 1. G. Franco Gonzi (Autobianchi Abarth A 112) 7'00"08 media 85,714 kmh; 2. Lansdei (Autobianchi Abarth A 112) 7'10"19.

**Classe 1150** - 1. «Pepito» (Fiat 128) 6'50"07 media 87,804 kmh; 2. Valentini (Fiat 128) 7'16"30.

**Classe 1300** - 1. Paolo Arlini (Fiat 128) 6'11" media 97,035 kmh; 2. Goscè (Fiat 128) 6'21"43; 3. Capponi (A.R. GTAJ) 6'52"32; 4. Grilli (Fiat 128) 6'52"34; 5. «Jo-Jo» (Fiat 128) 6'56"37.

**Classe 1600** - 1. Riccardo Ricci (BMW) 6'12"24 media 96,722 kmh; 2. La Vecchia (A.R. GTA) 6'32"31; 3. Trapani (A.R. GTV) 6'39"30; 4. «Katia» (Fiat Abarth 124) 8'55"85; 5. Sparano (A.R. GTV) 6'46"64 media 88,539 kmh; 2. Viridis (A.R. 2000) 7'27"94.

**GRUPPO 4**

**Classe 1000** - 1. Camillo Spica (Abarth OTS) 6'42"92 media 89,352 kmh; 2. Pezzella (Abarth OTS) 6'56"74; 3. Sani (Abarth OTS) 7'50"81.

**Classe 1300** - 1. Aldo Bersano (Renault Alpine) 6'07"14 media 98,065 kmh; 2. Runfola (Lancia Fulvia SZ) 6'27"21; 3. Chieli (Lancia Fulvia SZ) 7'01"82.

**Classe 1600** - 1. Giulio Andrenacci (A.R. GTA) 5'54"17 media 101,660 kmh; 2. De Luca (A.R. GTA) 5'58"38; 3. Litrico (A.R. GTA) 6'00"93; 4. Di Rienzo (A.R. GTA) 6'08"33; 5. Nataloni (Lancia HF) 6'09"14; 6. Cattane (A.R. GTA) 6'22"06.

la 1600, mentre nel gruppo 3, detto di Bocconi che al suo rientro alle gare ha trovato modo di aggiudicarsi il miglior tempo del gruppo, ricordiamo Ripani nuovo primatista della 1300, Bianchi che non ha trovato avversari nella 2000 e Tamborini che si è aggiudicato per soli 3 centesimi di secondo di vantaggio, la classe nei confronti di Rocchetti.

Nel gruppo 2, dopo Arlini miglior tempo in assoluto del gruppo, ricordiamo che nella 500 la vittoria è arisa a Spinucci davanti a «Razzolino», che nella 600 Sbrolla ha avuto la meglio su «Gin Tonic» mentre nella 700 Proietti ha fatto corsa a sé. Nella 850, nonostante il locale «Svig» abbia sfruttato al massimo il suo mezzo meccanico, la vittoria ha premiato il portacolori della Tricolore, Curatolo. Nella 1000 Gonzi, che non ha potuto partecipare, per mancata omologazione della sua vettura nel gruppo 1, non poteva fare a meno di aggiudicarsi la vittoria nella categoria superiore così come «Pepito» nella 1150, Ricci nella 1600 e Poloni nella 2000.

Nella gran turismo gruppo 4 la vittoria del gruppo non poteva non aridere a Fossati su Porsche Carrera RS, mentre nelle altre classi il successo è toccato a Spica nella 1000, Bersano nella 1300, Andrenacci nella 1600 e Rovida nella 2000.

**Classe oltre 2000** - 1. Guido Fossati (Porsche Carrera RS) 5'41"51 media 105,417 kmh; 2. Arfè (Porsche Carrera RS) 6'00"51.

#### GRUPPO 5

**Classe 1000** - 1. Gabriele Ciuti (AMS) 5'44"10 media 104,620 kmh; 2. «Jokrysa Pier» (AMS) 5'49"67; 3. «Lucien» (AMS) 5'59"22; 4. Merendi (Bandini) 7'16"38; 5. Mainardi (Bandini) 7'16"86; 6. Davico (AMS) 7'26"93.

**Classe 1300** - 1. Vittorio Bernasconi (AMS) 5'43"01 media 104,956 kmh; 2. «Jean Jack» (Abarth OT) 6'23"32; 3. Solinas (Abarth OT) 6'36"14.

**Classe 1600** - 1. Giovanni Boeris (Chevron B 21) 5'33"27 media 108,043 kmh; 2. «Paul Chris» (AMS) 5'41"41; 3. Lovato (Lola Abarth) 5'57"69; 4. Ricciardi (Ricciardi A. R.) 6'00"40; 5. Cochetti (AMS) 6'00"43; 6. Migliarini (Abarth Osella) 6'00"69; 7. Savoldi (Abarth Osella) 6'08"95.

**Classe 2000** - 1. Mauro Nesti (March BMW) 4'59"38 media 120,280 kmh; 2. Pilone (Abarth Osella) 5'02"51; 3. Turizio (March BMW) 5'11"22; 4. Scola (Chevron B 23) 5'28"75; 5. Berruto (Abarth) 5'56"33.

**Classe oltre 2000** - 1. Giuseppe Pizzo (Abarth) 6'30"11 media 92,011 kmh.

Ad AVOLA ha trovato la macchina giusta  
FERLITO per battere anche il record

# L'Abarth che non perde

SIRACUSA - Pareva proprio che un valido vincitore, e per valido intendiamo fare riferimento oltre che al pilota anche al mezzo, non dovesse proprio esprimerlo questa edizione, la 14., della «Coppa Belmonte», la gara ripesicata quasi a forza dopo il noto «pesce d'aprile» che rimandò a casa, a soli 3 giorni dalla disputa programmata, un sacco di sportivi e piloti già sul percorso a provare.

Indubbiamente il ritorno della «Avola-Avola Antica» rappresenta la soddisfazione più grossa per molti sportivi, e siracusani e avolesi, e premia in modo particolare più che la volontà, non convinta, ma oserebbe dire «forzata», dell'ACI di Siracusa, la passione sportiva, la caparbietà di uno dei veri sostenitori della corsa, il comandante dei vigili urbani di Avola capitano Rubino, che tanto si è battuto e tanto ha fatto, rivolgendosi a destra e a manca, fino a riuscire a far disputare la gara che il 21 marzo 1970 fu sospesa, mentre era in corso di svolgimento la 13. edizione, inspiegabilmente a seguito di un lieve incidente occorso alla Abarth 850 del pilota catanese Accomando.

## Con tenacia per la vittoria

Dicevamo che pareva non dovesse esprimerlo un vincitore questa edizione visti gli inconvenienti occorsi sin dalla vigilia a un piccolo manipolo di vetture Sport in lizza per l'assoluto, cioè a quanti avevano ripiegato ad Avola piuttosto che ad Ascoli Piceno (che poi aveva condizionato parecchio,

con diverse imposizioni, la disputa stessa della corsa). Enzo Ferlito invece è stato il più tenace di questi sfortunati protagonisti, con l'Abarth 2000 già di «Manuelo» (e già a sua volta di «Amphicar», forse una delle macchine con più assoluti successi). E' riuscito a tirarne fuori un assoluto, il suo primo di stagione, e alla sua prima cavalcata sul mezzo. Ed ha battuto pure il record che apparteneva al catanese Vito Coco che lo realizzò nel '64, a bordo di una Ferrari 250 GT col tempo di 5'28"3 (questo record però tiene conto della disputa sul percorso corto, quello attuale era di km 7,800).

Più che altro deve questa sua vittoria però ad un bullone, quello stesso bullone fornitogli quasi all'ultimo momento da un carro attrezzi dell'ACI e necessario per consolidare il giunto del semiasse destro. Tutta una serie di guasti lo avevano costretto a passare una notte in bianco. Ha guidato d'istinto, e con la forza della disperazione in corpo, stanco morto di sonno e di rabbia, ha vinto.

Ma c'erano poi problemi di vittoria? L'altra Abarth, una 3000, che avrebbe potuto impensierirlo, oltre evidentemente a non essere a punto non trovava una corrispondenza nel conduttore, il messinese Franco Lisitano che non si trova a suo agio nel mezzo, abituato com'era con la Fulvia SZ.

Sta invece venendo fuori un po' alla volta un altro pilota messinese, Giovanni Arcovito, che con un'Abarth 1600, una delle 4 macchine di Osella affidate al preparatore dello Stretto Parnasso, si è piazzato al terzo posto nell'assoluto. La vera sorpresa della corsa in senso assoluto è comunque il

pilota ragusano «King», un ex meccanico di De Sanctis che in prova aveva realizzato il miglior tempo assoluto, in 5'15"8, con un'Alpine 1800 preparata dal bravo Bellino e dallo stesso pilota, mentre in gara è sceso a 5'05"6 che prima dell'arrivo al traguardo dello Sport è stato il tempo più ammirato.

## I piloti nouvelle vague

Il pilota ibleo con la sua affermazione entra di diritto in quella nuova «ventata» che stanno portando avanti nel corso di questa stagione alcune nuove leve dell'automobilismo siciliano, come per esempio il messinese Gangemi che, continuando in quella serie favorevole di affermazioni, ad Avola è riuscito a battere il dominatore riconosciuto e tenuto in tutto il meridione, della 1000 gruppo 2, Santo Famoso, portacolori della nuova scuderia Lloyd Italia di Catania.

In questa sua brillante marcia gli è forse di carica psicologica il sapere di guidare la macchina che già fu di Merzario, quando il pilota comasco era agli albori della sua carriera da Osella. Per avere un quadro della lotta tra i due basti sapere che al terzo di classe, il ragusano Jemmolo, sono stati dati quasi 40"1. E' mancato, quasi sulle strade di casa, Lello Fichera con la sport di Blancato dopo aver sbattuto in prova una sospensione, come pure molto attesa era la prova di «Carab» con un'Alpine. La gara, anche se non titolata, era molto sentita e proprio questo ha tradito molti piloti.

Nuccio Marino

XIV COPPA BELMONTE-AVOLA AVOLA ANTICA - Gara di velocità in salita - Percorso km 7,800 - Siracusa, 29 luglio 1973

### LE CLASSIFICHE

#### TURISMO GR. 1

Classe 1000 - 1. Giovanni Serio (Autobianchi A 112) 6'12"; 2. Agosta (Fiat 127) 6'14"; 3. Messina (Fiat 127) 6'18"; 4. Picciurro (Mini Cooper 1000) 6'00"; 5. «Rincione» (Mini Cooper) 6'21"; 6. «Robby» (Autobianchi A 112) 6'26"; 7. Veninata (Autobianchi A 112) 6'28"; 8. Filadelfo (Mini MK 3) 6'32"; 9. Girolando (Fiat 127) 6'37"; 10. Zaccaria (Mini Cooper 1000) 6'51"; 11. Scribani (Mini Minor MK 3) 7'11".

Classe 1150 - 1. Matteo Vasta (Fiat 128 C) 5'53"; 2. media kmh 71,367; 2. Lucà (Fiat 128 C) 6'10"; 3. Merlinio (Renault R8 TS) 6'36"; 4. Grasso (Fiat 128) 7'40".

Classe 1300 - 1. Nicolò Livigni (Fiat 128 C) 5'12"; 2. media kmh 75,903; 2. Zuccarello (Fulvia HF 1600) 5'32"; 3. Arrostuto (Fiat X 1/9) 6'07"; 3. Ferraro (Lancia Fulvia C) 6'14"; 4. Argaglia (Simca 1200 C) 6'24"; 5. Fiorentino (Fiat 850 S) 6'40"; 6. Gulisano (Fiat X 1/9) 6'45".

Classe 1600 - 1. Florindo Mollica (Alfa Romeo GTV) 6'15"; 2. media kmh 67,092; 2. Guarnera (Alfa Romeo GTV) 6'25"; 3. Giordano (Mazda 1600) 6'34".

#### GRAN TURISMO GR. 3

Classe 1300 - 1. Sebastiano Cannamela (Fiat X 1/9) 6'00"; 2. media kmh 69,922; 2. Arrostuto (Fiat X 1/9) 6'07"; 3. Ferraro (Lancia Fulvia C) 6'14"; 4. Argaglia (Simca 1200 C) 6'24"; 5. Fiorentino (Fiat 850 S) 6'40"; 6. Gulisano (Fiat X 1/9) 6'45".

Classe 1600 - 1. Black Shiver (Alpine 1600) 5'32"; 2. media kmh 75,903; 2. Zuccarello (Fulvia HF 1600) 5'32"; 3. Canzoneri (Fulvia HF 1600) 5'45"; 4. Zoccali (Alpine 1600) 5'52"; 5. Lauro (Lancia Fulvia) 5'59"; 6. Casella (Lancia Fulvia) 6'04".

#### TURISMO GR. 2

Classe 500 - 1. « Enrico VIII » 6'14";

media kmh 67,379; 2. Petralia 6'18"; 3. Belfiore 6'34"; 4. Cilia 6'38"; 5. Denaro 6'44"; 6. Musarra 6'48"; 7. Rinzivillo 7'11"; 8. Gerbino 7'22"; 9. Cappello 8'47"; 10. Micale 9'24"; 11. Guastella 12'46" (tutti su Fiat 500).

Classe 600 - 1. Piero La Pera 6'01"; 2. media kmh 69,632; 2. Russo 6'05"; 3. Macri 6'10"; 4. Iacopino 6'14"; 5. Morale 6'19"; 6. Pula 6'26"; 7. Bucolo 6'28"; 8. Caruso 6'30" (tutti su Fiat Abarth).

Classe 700 - 1. «Heart Mad» (Fiat Abarth 695) 5'44"; 2. Saia (Fiat Abarth 695) 5'51"; 3. Carlino (Fiat Abarth 695) 5'54"; 4. Caratozzolo (Fiat Giannini) 5'59"; 5. Papalia (Fiat Abarth) 6'00"; 6. Lauricella (Fiat Giannini) 6'07"; 7. Artimagnella (Fiat Abarth) 6'12"; 8. Marchese (Fiat Abarth) 6'13"; 9. Guarnaccia (Fiat Abarth) 6'33"; 10. Pistorio (Fiat Abarth) 6'34"; 11. Pirrello (Fiat Abarth) 6'46".

Classe 850 - 1. Roberto Villa (Fiat Abarth) 5'46"; 2. media kmh 72,748; 2. Crisci (Fiat Abarth) 6'02"; 3. Russo (Fiat Abarth) 6'14"; 4. Oddo (Fiat Abarth) 6'25"; 5. Rito (Fiat Abarth) 6'27"; 6. Avara (Fiat Abarth) 6'49"; 7. Sottile (Fiat Abarth) 7'16".

Classe 1000 - 1. Sebastiano Gangemi (Fiat Abarth 1000) 5'14"; 2. media kmh 80,101; 2. Famoso (Fiat Abarth 1000) 5'16"; 3. Iemmolo (Mini Cooper) 5'56"; 4. Lo Piccolo (Abarth) 5'58"; 5. Proccida (Autobianchi A 112) 6'05"; 6. Farina (Abarth) 6'14"; 7. Uliano (Autobianchi A 112) 6'30"; 8. Malifa (NSU TTS) 11'25".

Classe 1150 - 1. Francesco Russo (Fiat 128) 5'52"; 2. media kmh 71,408.

Classe 1300 - 1. Salvatore Mannino Alfa R. GTA) 5'32"; 2. media kmh 75,880; 2. Papa (Alfa R. GTA) 5'50"; 3. Cavallaro (Alfa R. GTA) 6'42".

Classe 1600 - 1. Gaetano Punzo (BMW) 5'24"; 2. media kmh 77,586; 2. Laganà (BMW) 5'28"; 3. La Mantia (AR GTV) 5'29"; 4. Caruso (AR GTV) 5'50"; 5. Stivala (AR GTV) 6'00".

Classe 2000 - 1. Giovanni Platania (BMW

2000 TI) 5'17"; 2. media kmh 79,270; 2. « Jimmy » (Alfa Romeo 1750 C) 5'41"; 3. Giunmarra (BMW) 5'43"; 4. Ferraro (BMW 2002) 5'51"; 5. « Itnas » (AR GTAm) 5'54".

GRAN TURISMO SPECIALE  
Classe 1000 - 1. Giuseppe Melluzzo (Abarth OTS) 5'39"; 2. Iacono (Abarth OTS) 5'51"; 3. Valenza (Abarth OTS) 6'01"; 4. « Athos » (Abarth OTS) 6'07"; 5. Alessi (Racer Bertone) 6'08".

Classe 1300 - 1. Salvatore Consolo (Alpine 1300) 5'20"; 2. media kmh 82,460; 2. Iacono (Fulvia Z) 5'21"; 3. Parrinello (Fulvia HF) 5'49".

Classe 1600 - 1. « Carab » (Alpine 1600) 5'18"; 2. media kmh 79,245; 2. Savoca (AR GTA) 5'24"; 2. Strano (HF 1600) 5'24"; 4. Morabito (AR GTA) 6'25".

Classe oltre 1600 - 1. « King » (Alpine 1800) 5'05"; 2. media kmh 82,460; 2. Marchiolo (Porsche 911 S) 5'17"; 3. Traina (Porsche 911 S) 5'34"; 4. Accardi (Porsche 911 S) 5'36"; 5. Barbanti (AR Duetto) 5'56"; 6. Lavoro (AR Duetto) 5'59".

#### SPORT GR. 5

Classe 1000 - 1. Emanuele Fichera (Abarth 1000) 5'06"; 2. media kmh 82,218; 2. Lauro (Abarth 1000) 5'21"; 3. Scuderi (OSC 1000) 6'53".

Classe 1300 - 1. Salvatore Cucinotta (Abarth 1300) 5'39"; 2. media kmh 74,226.

Classe 1600 - 1. Giovanni Arcovito (Abarth 1600) 4'59"; 2. media kmh 84,280; 2. Virzi (AR SZ 1600) 6'13"; 3. Cicero (OPC 1600) 7'40".

Classe fino a 3000 - 1. Vincenzo Ferlito (Abarth 2000) 4'53"; 2. media kmh 85,948; 2. Lisitano (Abarth 3000) 4'58".

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Vincenzo Ferlito (Abarth 2000) 4'53"; 2. media kmh 85,948; 2. Lisitano (Abarth 3000) 4'58"; 3. Arcovito (Abarth 1600) 4'59"; 4. « King » (Alpine 1800) 5'05"; 5. Fichera (Abarth 1000) 5'06"; 6. Gangemi (Fiat Abarth 1000TC) 5'14"; 7. Famoso (Fiat Abarth 1000 TC) 5'16"; 8. Marchiolo (Porsche 911 S) 5'17"; 9. Platania (BMW 2002 TI) 5'17"; 10. « Carab » (Alpine 1600) 5'18".

Si è spento a LIEGI



# LARINI ha resistito per una settimana

LIEGI - Dopo una settimana di lotta contro la morte, con uno stato di coma alternato ad alcuni momenti di ripresa, Massimo Larini è spirato, sabato sera, assistito dal fratello gemello Flavio che era con lui dal momento del suo ricovero all'ospedale Baviera di Liegi.

Nato 32 anni fa a Viareggio, Massimo Larini possedeva con un socio una commissionaria Alfa Romeo nella sua città natale. Alfista da sempre, aveva iniziato qualche anno fa a correre, mettendosi in luce con la GTA e vincendo anche una Coppa Carri nel momento di grande fulgore di queste vetture. Pur restando un «gentleman», aveva da qualche tempo infittito i suoi impegni con la squadra Autodelta per l'Euroturismo. Era sposato e padre di una bambina di 7 anni e di un bambino di 5.

Nell'incidente durante la 24 Ore di Spa, Larini aveva riportato una frattura cranica, una frattura alla gamba, la frattura di sei costole con lesioni polmonari ed altre ferite di minore entità. Fin dal suo ricovero, le funzioni cerebrali erano praticamente perdute, anche se giovedì scorso era sembrato che il suo organismo riuscisse a riprendersi. Poi, sabato sera, la fine.

## La «rabbia» di PETERSON

CONTINUAZ. DA PAGINA 23

mente qualche secondo al giro rispetto a Stewart che appariva scatenato tanto che Cevert stentava a tenergli dietro. Il vantaggio di Peterson scendeva a soltanto cinque secondi, mentre mancavano una quindicina di giri alla fine.

Poi però Peterson riusciva a stabilizzare il distacco in questa misura e tutto lasciava prevedere che sarebbe riuscito a non farsi raggiungere. Cevert era sempre terzo tranquillamente, e quarto era sempre Hunt che continuava la sua corsa molto buono. Dietro c'era poi Revson anche lui isolato e infine la coppia Beltoise-Pace che si era formata quando il brasiliano aveva dovuto cedere alla offensiva di Revson. La lotta tra Beltoise e Pace è stata molto bella e corretta ma è finita quando Pace ha dovuto fermarsi per far cambiare la gomma anteriore sinistra che si era sbocconcellata al centro lasciando larghe chiazze vuote. Così Beltoise non aveva più nemmeno lui avversari vicini e poteva concludere la sua corsa al meglio.

Il colpo di scena finale, decisivo ed importante, si aveva a quattro giri dalla fine. Peterson rallentava molto e si faceva superare da Stewart che passava al comando proprio davanti ai box e dal giro successivo Peterson rientrava col motore muto e doveva abbandonare. Così le Tyrrell diventavano prima e seconda e Hunt diventava terzo, risultato eccellente e meritato. Quarto Revson, quinto Beltoise e sesto Van Lennep con Iso, che così ottiene il primo risultato onorevole della stagione.

La corsa finiva così con gli uomini della Tyrrell intenti solo a far gesti di andar piano a Stewart e Cevert.

f. l.

## TRANS-AM al giovane Greenwood

ELKHART LAKE (Wisconsin) - La settima tappa del Campionato Trans-Am è andata a John Greenwood che con la sua rossa Corvette ha preso il comando verso la metà della gara ed ha saputo contenere gli spunti rabbiosi di Warner Agor che nel tentativo di rimontare il distacco ha compiuto anche il giro più veloce marciando alla media di 161.960 kmh, nuovo record della corsa.

Il vincitore oltre a guadagnarsi 2 milioni e mezzo di premio, ha accumulato anche nove punti valevoli per il campionato. Sul magnifico tracciato, che il 26 agosto vedrà impegnati i bolidi Can-Am, i 23 partiti hanno fatto degno cornice alla gara delle 5000 Continental, in due batterie, richiamando lungo i bordi del percorso 35 mila spettatori.

Alla gara di sabato, non partecipava Peter Gregg, con la sua Porsche Carrera, ma ciò non toglie nulla alla vittoria del giovane e coraggioso pilota del Michigan che si è permesso anche di distaccare lo scatenato Agor di un minuto e 28 secondi.

SETTIMA GARA TRANS-AM - Circuito di Road America Elkhart Lake (Wisconsin).

### LA CLASSIFICA

1. John Greenwood (Corvette) che impiega 30 ore 14'42" per percorrere i 78 giri alla media di 155,721 kmh; 2. Warner Agor (Camaro); 3. Al Holbert (Porsche Carrera); 4. Elliot Robinson (Carrera); 5. Nichter (Camaro).



F. 5000 a sorpresa

**SCHECKTER**  
si arrende  
a **REDMAN**

**ELKHART LAKE** - Brian Redman, con una gara coraggiosa, spettacolare, intelligente, ha vinto la 100 miglia Road America sul tortuoso percorso del Wisconsin, battendo di un secondo il sud africano Jody Scheckter che interrompe così la serie vittoriosa nella Formula 5000 L.M.

Scheckter, partito nella prima manche dalla « pole position » con a fianco David Hobbs, non ha avuto fortuna o ha titubato in certe circostanze, tanto che l'inglese della Carling Black Beer, approfittando anche di una momentanea cattiva carburazione della « Winston Delta Lola » di Scheckter è schizzato avanti vincendo la prima batteria.

Sotto un sole caldissimo, con oltre 35 mila spettatori che facevano da cornice alla 5000, il plotone ha ripreso la seconda manche e dopo il primo dei 25 regolamentari giri, Redman è riuscito a sgattaiolare da un ingorgo di macchine meno veloci assumendo il comando sino alla fine. Scheckter però non si è accontentato ed ha ingaggiato con lui un duello veramente entusiasmante.

Comunque il coraggio del sud americano non è bastato, e Jody ha dovuto accontentarsi della seconda posizione.

**5000 ELKHART LAKE WISCONSIN** - Gara di F. 5000 per il campionato L.M. LA CLASSIFICA

1. Brian Redman (Steed Lola) che gira alla media di 173.720 kmh;
2. Jody Scheckter (Lola 300 Winston) ad un secondo;
3. Happy Wietzes (Lola);
4. Dodid Hobbs (Lola 330);
5. Bob Muir (Lola).

**MOSPORT** bocciato dall'USAC, allontana i progetti di gemellaggio tra gli americani e la F.1

**Alzano i muretti a INDY**  
(non pensano ai piloti!)

**NEW YORK** - L'USAC, cioè la United States Auto Club, ha diramato un comunicato nel quale è detto che la corsa del 5 agosto, che avrebbe dovuto aver luogo sul circuito di Mosport (Toronto), non verrà disputata. Il motivo è chiaro. Il 90 per cento dei corridori e costruttori americani non hanno aderito alla richiesta degli organizzatori canadesi poiché la manifestazione avrebbe avuto luogo su percorso con curve di vario tipo, una pista cioè adatta per un Grand Prix ell'europa ma inadeguato alle caratteristiche attuali delle vetture tipo Indy.

In un primo tempo gli organizzatori canadesi prevedendo una scarsa partecipazione di monoposto Indy, avevano pensato di includere nei partenti, anche diverse monoposto 5000, quelle che partecipano al campionato L.M. Anche questo fattore ha spinto i piloti USAC al rifiuto di partecipare.

Eravamo a Watkins Glen e, parlando con Johnny Rutheford, abbiamo udito il parere dell'asso della McLaren: « Non conviene forzare una macchina delicata e costosa per una gara di scarso interesse. Del resto il turbocompressore non risponderebbe come nelle corse su ovale ed i costruttori non se la sentono — giustamente — di rischiare tanto per così poco. Se un'altra anno unificheranno la USAC e Formula Uno (e gli europei dovranno allinearsi con noi col turbo compressore) allora ci penseremo su e decideremo ».

Rutheford faceva notare che le vetture 5000 più leggere, più manovrabili sicuramente avrebbero potuto dar scacco matto ai grossi bolidi col turbo, per cui soltanto sei piloti di secondo piano, si erano decisi ad inviare la loro iscrizione.

Contemporaneamente la USAC ha emesso una lista di « innovazioni » che verranno apportate al catino di Indianapolis, dopo i luttuosi incidenti capitati nell'ultimo Memorial Day: tre morti, un ferito

grave sono stati un totale da far riflettere ogni sportivo benpensante, anche se le decisioni prese non sono certo per proteggere la vita dei piloti ma solo gli spettatori.

Anzitutto, la curva numero quattro, dove la vettura di Swede Savage « esplose », il muretto interno verrà alzato di mezzo metro (un metro e dieci in tutto) mentre il muretto sul rettilineo centrale, dove Salter urtò, volando contro la grossa rete di protezione, sarà aumentato di oltre mezzo metro.

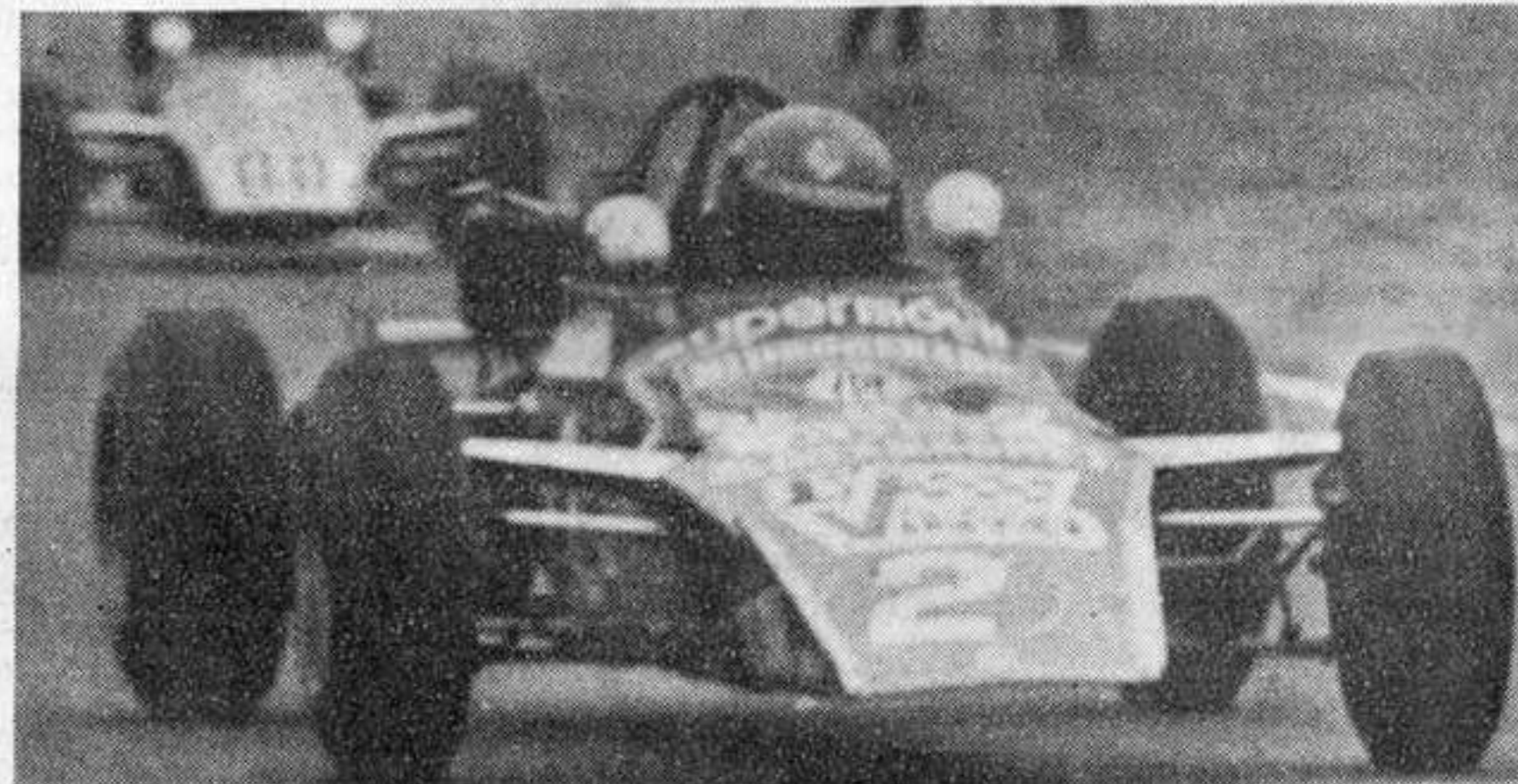
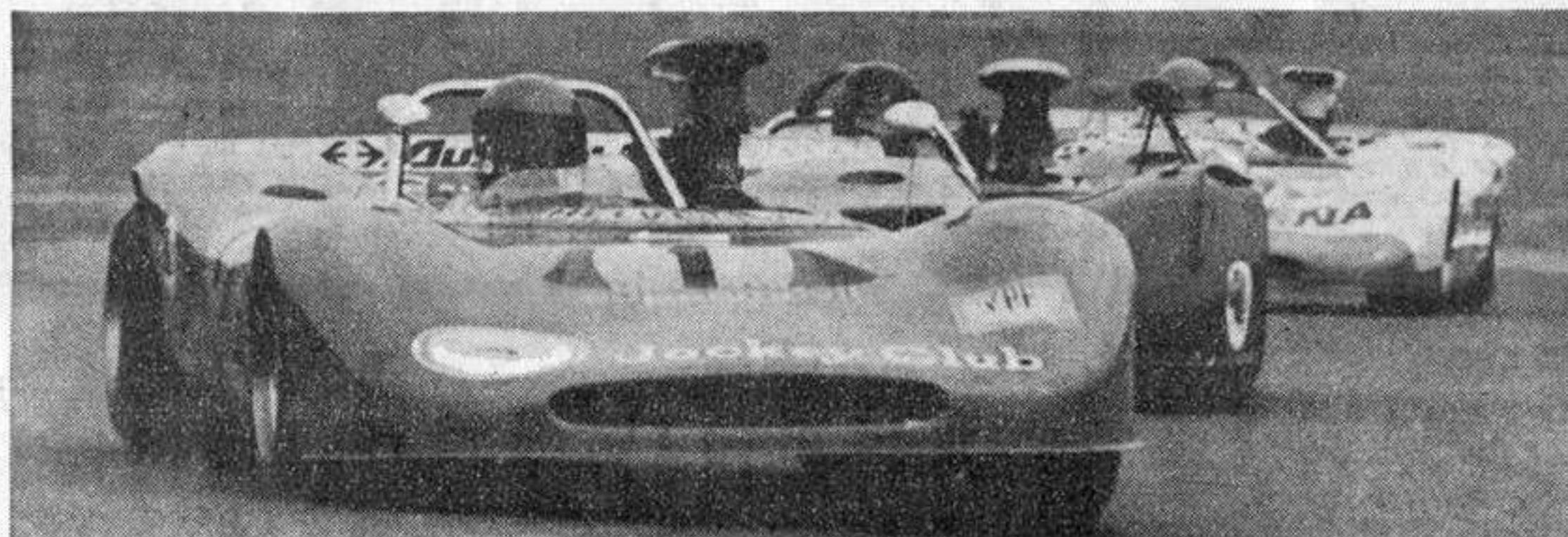
Contemporaneamente una serie di file di poltrone, esistenti nel piccolo prato tra la pista e le tribune principali, dietro il suddetto muro, verranno eliminate onde prevenire che carburante, fiamme e rottami possano colpire gli spettatori, come avvenne per le tre ragazze rimaste ferite (una diventata cieca) durante la corsa del « Memorial Day ».

Quanto ai rifornimenti, malgrado le nuove idee, resta da vedersi cosa deciderà il comitato direttivo. Si parla di installare un deposito di carburante sotterraneo per ogni box (il quale verrà a sua volta aumentato per ogni macchina di circa 8 metri rispetto all'attuale, per consentire ai meccanici di lavorare con più libertà e sicurezza).

Altri hanno prospettato l'idea di costruire un deposito unico sotterraneo, dal quale le macchine potranno attingere il carburante

« Resta da vedere se questo sistema potrà funzionare » ha commentato Clarence Cagls Vice Presidente del Comitato preposto alle innovazioni. « Col sistema attuale i 33 serbatoi sono delle vere bambe esplosive. Se una macchina dovesse schizzare su uno di essi, il catino diverrebbe una vera Pompei e migliaia di spettatori, meccanici e dirigenti perirebbero!... »

I. m.



Alcune immagini delle gare all'Autodromo di Buenos Aires. Qui sopra, Di Palma guida la corsa SP seguito da Recalde e Del Rio. A destra, Guerra con la Tulia-XI-Renault in testa nella gara per F. 4

**Nemmeno gratis a vedere le S.P. argentine!**

**BUENOS AIRES** - Un tentativo per salvare il vacillante automobilismo argentino è stato fatto all'autodromo municipale: far correre due categorie, la SP e la F. 4 con la speranza di attirare pubblico. Il vantaggio era dato dal fatto che non si pagava entrata, tutto era gratis in quella domenica. I corridori di SP avevano accettato di buon grado perché gran parte della loro attività è « foraggiata » dalle case ufficiali, ma non così quelli di F. 4 (pur partecipando) che devono mettere quattrini di loro tasca e qualcosa riescono ad incassare appunto con l'apporto del pubblico. Ma la buona volontà di organizzatori e piloti non aveva riscosso in quella del pubblico, che si faceva presente in un numero ben al di sotto di tutte le previsioni, per poi disertare l'autodromo quando nell'ultima serie SP restavano in gara soltanto cinque vetture e molto distanziate l'una dall'altra. Insomma una netta sconfitta per questa categoria che, con tanta fatica, va avanti spinta più dall'orgoglio e dalla buona volontà che dai risultati.

Oggi in Argentina si salvano le ca-

tegorie popolari, come il « turismo nazionale » che permette massicce iscrizioni di piloti della nuova leva, oppure corse in pista tipo le 12 e 24 ore, ma dove corrono le Fiat e le Peugeot i cui piloti si danno battaglia a sportellate con grande gioia del pubblico che assiste gridando a queste manifestazioni. Ed anche il TC, con tutto che è una categoria puramente argentina, riscuote favori sempre più tiepidi, perché anche lì le distanze annullano la bellezza della gara, anche se le velocità sono veramente elevate. Oggi occorrono gare in cui i « big » possono partecipare, ma che diano modo ai giovani di provare l'ebbrezza delle gare, ammettendo più iscritti possibili. Anzi, diremo meglio, in un recente rally di Fiat 600 e 128 vi è stata una serie di proteste perché gli iscritti hanno chiesto che non si facciano correre i professionisti del volante, lasciandoli alle macchine da competizione, mentre le altre debbono essere riservate solamente agli appassionati.

Certamente la formula pistaiole che oggi piace a tutti è la F. 4 che ha visto oltre 60 macchine iscritte in

questa gara contro le 11 di SP. Una differenza sostanziale, come, se scusate il paragone, la si può riscontrare fra una gara per il mondiale Marche e una di Formula Italia. Poi, sentite questa, sullo stesso circuito n. 9, solamente le cinque macchine più veloci di SP superavano il tempo della migliore vettura di F. 4, cioè, salvando l'enorme divario della cilindrata, il vincitore di F. 4 avrebbe potuto tranquillamente correre in mezzo alle SP senza sfigurare, anzi facendo sfigurare le maggiori cilindrata.

Così è un errore sacrosanto portare in pista le SP come spettacolo e le F. 4 come corollario, bisognerebbe fare il contrario, cioè le F. 4 che riempiono le tribune, come corsa principale e le SP come riempitivo perché potrebbero servire come scusa per assentarsi un momento per « un bisogno », in attesa che le monoposto rientrino in gara. E per quel fattore incomprensibile che ancora impera nell'automobilismo argentino, le SP hanno grandi premi, mentre le F. 4 sono le cenerentole, in gara e nei premi. Ed anche qui dovrebbe essere il contrario perché il pubblico paga

per vedere 60 macchine alla via, con tutti i vantaggi di uno spettacolo incandescente, mentre le SP si allungano come un serpente e la gara, la maggior parte delle volte, viene vinta da chi ha avuto la fortuna di avere un motore che ha tenuto.

Non possiamo poi tralasciare di menzionare ancora una volta il problema gomme che affligge questi piloti di SP. Con le slick locali non possono fare nulla, con quelle importate, che poi non si importano per una serie di cavilli burocratici, niente da fare perché oltre a mancare sul mercato costano, in proporzione, quasi più della vettura. Ed allora per avere quattro piattone che durano solo una corsa i piloti fanno miracoli, mentre nelle F. 4 le gomme sono praticamente di serie e durano molto di più di una sola gara.

Domenica scorsa il pubblico col ritirarsi per andare a mangiare e per scaldarsi dopo alcune ore sulle gelide tribune, ha detto basta ad una categoria che non ha più adepti e che morirà, se non oggi, domani.

Augusto C. Bonzi

**CORSE DI VELOCITA' SP e F. 4** - Autodromo municipale - Circuito n. 9 - Buenos Aires, 16 luglio 1973.

**LE CLASSIFICHE**

**Vetture SP (66 giri):** 1. Luis Di Palma (Berta Tornado) in 1.06'45" alla media di 138.320 kmh; 2. Recalde (Berta Tornado); 3. Del Rio (Berta Tornado); 4. Pauloni (Chevrolet); 5. D'Agnillo (Marto Tornado).

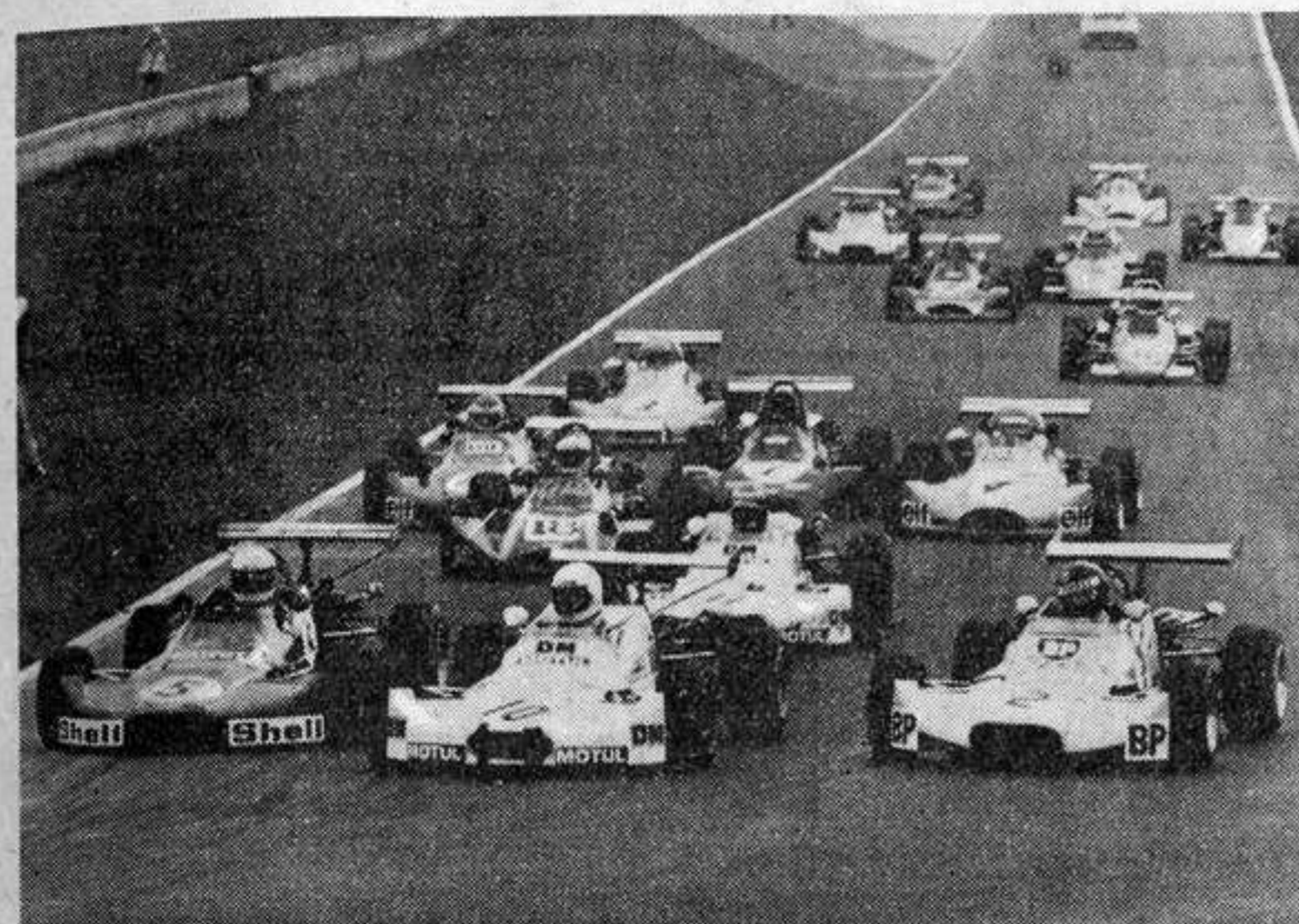
**Vetture F. 4 - Finale:** 1. Guerra (Tulia Renault) in 32'24"8 alla media di 123.856 kmh; 2. De Amorrortu (Tulia Renault) a 20"; 3. Marielli (Tulia Renault) a 43"; 4. Mazzoni (Tulia) a 51"2; 5. Vinuesa (Tulia) a 57"6; 6. Balbuena (Tulia) a 1'02"; 7. Barreto (Tulia) a 1'15"3.

**Giro più veloce:** Guerra alla media di 126.776 kmh.

Le serie erano state vinte da Guerra, Pugliese e Beamonte. Dopo questa gara la classifica dei campionati è la seguente:

**SP =** 1. Di Palma, punti 45; 2. Pauloni, 23; 3. Lopez e Recalde, 21; 5. Del Rio, 16; 6. Favero, 13; 7. Garcia Veiga, 8; 8. Aranzana e D'Agnillo, 3.

**F. 4 =** 1. De Amorrortu, punti 59; 2. Guerra, 51; 3. Beamonte, 23; 4. Gibson, 16; 5. Laskac e Marielli, 10; 7. Balbuena, 8; 8. De Quesada, 6; 9. Fama, 5.



La partenza della gara per F. 3 al nuovo circuito di Croix-en-Ternois. Alla prima staccata vediamo Beguin, Max e Paoli con le Martini

La F. 3 di ETHUIN a CROIX EN TERNOIS

# PARIGI scopre il suo autodromo

**CROIX EN TERNOIS** - Situato a due chilometri da Parigi e a una cinquantina da Lille, il circuito di Croix en Ternois sembra destinato a un bell'avvenire. Per il momento, questo è vero, si tratta di «un piccolo circuito» con un tracciato che sviluppa mt. 1900, ma è previsto che venga allungato di circa un chilometro e mezzo. L'ottima visuale di cui godono gli spettatori e il carattere tecnico della pista, dotata di ottimi dispositivi di sicurezza che non sono però a scapito dello spettacolo, sono pure degli eccellenti atouts.

I circa 15.000 spettatori che hanno assistito alla manifestazione, la cui prova principale era il GP di Saint Pol di F. 3, è del resto una buona dimostrazione del successo verso il quale si avvia questo vero e proprio stadio automobilistico.

Il ritorno di Ethuin — in gran forma — e dei motori Vegantune, le persistenti difficoltà per l'Alpine Renault, benché i suoi motori Dudot non paiono mancare di potenza, la conferma delle doti di Béguin e il sicuro valore rappresentato dai motori Holbay, sono stati i punti salienti delle due manches di trenta giri (km. 57), con finale per somma dei tempi. Precisiamo subito che sono state duramente combattute dal principio alla fine, creando uno spettacolo appassionante.

Sedici monoposto al via, con una maggioranza di piloti francesi, che ora

paiono avere sostituito gli inglesi in testa alla F. 3. C'erano però anche Andersson, Svesson, Lewis e McDonald.

Su questo circuito le Marche non erano avvantaggiate, dato che sono più adatte a piste veloci. Andersson si piazzava quarto, Albera settimo e Ragnotti, nonostante un'uscita che gli ha storto l'alettone, settimo. Quanto a Rousselot, dopo problemi ai freni e un testa-coda, non riusciva a ripartire sicché si è piazzato sedicesimo... a venti giri.

Poco successo anche per l'Alpine Renault. Serpaggi, ostacolato agli inizi da Cudini (il circuito pone a volte delicati problemi di sorpasso) ha occupato la quinta posizione.

Nella gara per Formula Renault, la rivelazione dell'anno è stato Arnoux su Martini Shell, che si è imposto davanti a Tambay su Alpine Elf. I due piloti erano nettamente staccati dal gruppo capeggiato da Couderc, su Martini BP.

j. r. j.

**GP DI SAINT POL - Croix en Ternois - Gara di F. 3, 22 luglio 1973**  
**LA CLASSIFICA**  
 1. Ethuin (Martini) 57'45"1; 2. Béguin (Martini) a 9"5; 3. Serpaggi (Alpine) a 17"; 4. Laffite (Martini); 5. Max (Martini); 6. Cudini (Martini); 7. Albera (March); 8. Ragnotti (March); 9. Lewis (Brabham); 10. Andersson (March).

## Esaltante F. 3 a BRANDS HATCH: TONY BRISE di forza sugli ambiziosi francesi, la LOMBARDI davanti a tutti in «MEXICO»

# LELLA conquista gli inglesi

**BRANDS HATCH** - Importante vittoria di Tony Brise, nella gara valevole per il campionato di F. 3 sia John Player che di Francia, nella quale ha preceduto Conny Andersson e Laffite. Le manche di qualificazione sono state vinte da Brise, Harness ed Ethuin e nella seconda si è visto l'ottimo debutto inglese di Lella Lombardi che ha portato la sua Brabham al terzo posto. Nella finale la conduttrice italiana ha occupato un lodevole undicesimo posto e dopo ha avuto la consolazione di vincere la gara «Celebrità Mexico» a inviti, il cui schieramento era formato dai piloti piazzatisi bene in altre gare.

In contrasto con la gara di F. 3, contorno al Grande Premio a Silverstone, questa aveva attirato i più noti conduttori francesi (in complesso c'erano piloti di sedici nazionalità). Pochi scandinavi avevano disertato le attività nordiche — quali che fossero — che avevano impedito loro di partecipare alla gara di Silverstone e così Lella Lombardi è coraggiosamente arrivata dal sud per cimentarsi contro cinquanta uomini circa.

Pochi giorni prima della gara aveva provato la sua BT41 sul circuito, affascinando un gruppo di giornalisti, per quanto le è stato possibile tenendo conto del fatto che lei non sa una parola d'inglese e loro pochissimo italiano. Brise è bene intenzionato a cercarla di dissuaderla dal recarsi su quel malfamato circuito, ma Lella è stata felice della sua prima esperienza a Brands Hatch, dimostrando che non era per nulla impressionata di scendere a 49'8 al giro, benché avesse l'handicap di rapporti sbagliati, il che significava che era costretta a usare la quinta quando ci voleva la quarta.

Béguin ha ottenuto la posizione al palo per la prima manche in 47"2, niente di meno che mezzo minuto sotto il record della F. 3. Brise (March) e Laffite (Martini) completavano la prima fila, entrambi in 47"8.

Brise ha fatto una partenza stupenda, conducendo per tutta la manche davanti a Laffite e Friedrich. All'inizio Leclère era terzo, ma poi è arrestato con la pressione dell'olio che scendeva ed è arrivato nono, non riuscendo così a qualificarsi per la finale. Sesto Musetti, poco dopo il via, ma un ritorno di fiamma lo ha relegato all'ottavo posto nella finale. Béguin ha fatto una partenza lenta per rottura del pedale dell'acceleratore, ma si è ripreso ed è arrivato sesto.

In complesso le prove per la seconda manche sono state un poco più veloci. Lella Lombardi, in seconda fila, ha

uguagliato il record sul giro in 48"2, come ha pure fatto Paoli su Martini. Dopo le prime prove finalmente i rapporti della conduttrice italiana erano giusti e i suoi tempi sono migliorati di più del secondo previsto dal suo team. Lella continuava ad essere soddisfatta del circuito, di una calma impressionante in prova. Ha poi fatto una bellissima partenza, sbucando con forza oltre i piloti della prima fila (Dahlqvist, Harness e Jones) e portandosi al secondo posto, dietro a Harness, già alla prima curva (dopo ha detto «mi sentivo talmente emozionata di essere seconda»); Jones era terzo, davanti a Kuwashima, e alla forcella i due hanno tentato di passare ognuno su un lato di Lella. Jones ci è riuscito, mentre Kuwashima finiva contro il terrapieno in testa-coda, come pure Paoli, che seguiva da vicino.

Prima fila tutta francese per la terza manche: Serpaggi (Alpine) Ethuin (Martini) e Cudini (Martini) Gerber si era qualificato in 48"3, prima di avere un incidente.

Ethuin è scattato in testa, davanti a Cudini, Serpaggi e Andersson, il quale ha fatto una partenza fulminea dalla terza fila. Passadore si è portato alle spalle di Andersson e i primi cinque si sono staccati. La corsa è proseguita in quell'ordine, benché Serpaggi tentasse disperatamente di strappare il comando a Ethuin.

Lo schieramento della finale si è deciso secondo i tempi delle manche e in prima fila c'erano Brise, Ethuin e Serpaggi. Lella Lombardi era in quinta. Ancora una volta stupenda partenza di Andersson dalla terza fila e lo svedese ha strappato la posizione di testa sia a Brise che a Laffite. Questa volta la partenza di Lella Lombardi è stata meno buona, infatti l'italiana ha abbordato la prima curva in sedicesima posizione. Brise, alla forcella nel secondo giro, è andato in testa e da

**CORSA A BRANDS HATCH - gara di F. 3 valevole per il campionato John Player, 29 luglio 1973**  
**LA CLASSIFICA - 30 giri**  
 1. Brise (March) 24'33"4, media kmh 146,27; 2. Andersson (March) 24'37"; 3. Laffite (Martini) 24'39"4; 4. Serpaggi (Alpine) 24'39"4; 5. Harness (March) 24'40"; 6. Jones (GRD) 24'44"; 7. Cudini 24'50"7; 8. Passadore (GRD) 25'07"8; 9. Friedrich (March) 25'10"; 10. Béguin (Martini) 25'12"6; 11. Lella Lombardi (Brabham) 25'13";  
**Giro più veloce:** Brise, Béguin, Ethuin, Andersson in 48"2.

quel momento si è piano piano staccato dagli altri. Il secondo posto è sempre stato occupato da Andersson, tallonato continuamente da Laffite, Serpaggi ed Ethuin. Al terzo giro Dahlqvist ha urtato il terrapieno. In fondo Lella Lombardi se la cavava bene con il gruppo che comprendeva conduttori tutt'altro che disprezzabili, e i suoi avversari più diretti erano Max e Roberts. Al sedicesimo giro la gara si è divisa in due netti gruppi, quando il motore di Rousselot lo ha tradito e la vettura ha inondato d'olio la pista e Passadore, che era all'insanguamento. Anzi, conduceva il secondo gruppo importante, in fondo al quale Lella Lombardi attaccava con successo prima Roberts, poi Max, per avvicinarsi a Ian Taylor in tredicesima posizione. A cinque giri dalla fine Brise aveva un vantaggio inattaccabile di 5", ma alle sue spalle ferveva una lotta indemoniata. Ethuin, che teneva a bada Laffite in terza posizione ha urtato, due curve prima del traguardo: una ruota della sua Martini è volata sopra le teste degli spettatori, poi attraverso il parabrezza di una vettura parcheggiata lì dietro, per fortuna vuota.

La vittoria di Brise ha impedito il trionfo francese che a un certo momento tutti avevano previsto. I sud americani sono stati deludenti, con Passadore e Friedrich nono e decimo. Lella Lombardi si è piazzata, undicesima, come si è detto, e può sembrare un piazzamento mediocre, dopo le sue sorprendenti prestazioni nella prima manche, ma in effetti è stato un ottimo risultato, considerando che era staccata di soli 40" da alcuni piloti veramente in gamba. Ha comunque fatto da «battistrada» a tutti nella gara Mexico per inviti, che ha vinto con un netto vantaggio di 2"8, alla media di kmh 104,48, davanti a Morgan, Wilds e Buzaglio, mentre il vincitore della gara di F. 3, Brise, era ottavo. Vorremmo rivedere la signorina Lombardi e, forse, adesso che ha potuto constatare che l'Inghilterra non è un paese ostile, può darsi che altri italiani di F. 3 seguano il suo esempio.

Come contorno c'erano alcune gare di Formula Ford. La principale l'ha vinta Morgan, secondo il peruviano Koechlin. «Devo farmi onore — ha detto quest'ultimo — perché oggi è la giornata nazionale del Perù.» E' stata una gara tranquilla, senza incidenti, ratrizzata però per chi sapeva già che cosa era successo a Zandvoort.

David Hodges

CORRIERE CORSE	MANIFESTAZIONE	CLASSIFICA	SINTESI DELLA CORSA
H... olanda in Irlanda	IRLANDA - GP di Dublino - Gara di F. 5000	1. Holland (Trojan) 56'01"2, nuovo record; 2. Edwards (Lola) 56'15"; 3. Van Lennep (Lola) 56'22"8.	La gara si è disputata in due manche, vinte entrambe da Holland che ha fatto una corsa brillantissima. Nella prima manche secondo è arrivato Van Lennep, nella seconda Edwards.
3. round, vince Stommelen	GERMANIA - Corsa a Diepholz - Gara turismo	1. Stommelen (Porsche Carrera).	Il terzo round del campionato turismo tedesco è andato a Stommelen, seguito dal pilota ufficiale della Ford, Hans Heyer su Capri. L'austriaco Koinigg ha vinto facilmente nella classe fino a 2000 cc con una Escort RS.
1" qui era molto	FRANCIA - Corsa di Les Andelys - Gara di velocità in salita	1. Maublanc (Chevron) 35"2, nuovo record.	Ha dovuto lottare con Martin, su McLaren, però Maublanc ce l'ha fatta nella breve salita in Normandia, con 1" di vantaggio, da non disprezzare su un percorso tanto corto.
Non si sa mai	FRANCIA - Corsa di Eymoutiers - Gara di velocità in salita	1. Morel (Martini) 2'44"8, media kmh 123,664. Record: Morel (1972).	Pareva ormai certa la vittoria di Rua, su Pymée, quando il pilota ha fatto un testa-coda in una delle ultime curve, lasciando così via libera a Morel, che non se l'aspettava di certo.
Almeno il record	FRANCIA - Corsa di Cacharat - Gara di velocità in salita	1. Andruet (Abarth) 1'25"3. Record: Lapierre (1972).	La bella vittoria di Andruet è stata tanto più bella, perché il pilota francese ha battuto le monoposto in gara. Il recordman della corsa, Lapierre, ha avuto la sfortuna di fare un testa-coda nella prima salita e di uscire nella seconda, però il suo record è rimasto imbattuto.
Controlli « indulgenti »	FRANCIA - Rally Réunion - Rally	1. Nicolas-Roué (Alpine).	I vincitori hanno dominato nettamente sui 63 partecipanti alla gara, di cui soltanto 23 hanno tagliato il traguardo. Seconda l'Alpine di Greder-Vignerone. C'è da dire che Greder aveva « saltato » un controllo, ma l'addetto ai controlli ha detto di averlo visto passare, per cui non c'è stata penalizzazione. Gara interessante, ma organizzazione piuttosto superficiale e di «manica larga», come si vede.

# Il rally romeno di 2400 chilometri sub giudice per le prove speciali: «scaricato» MUNARI (3°) preceduto da BARBASIO

## Inutilmente ROHRL nel Danubio

**BUCAREST** - Vittoria probabilmente inutile di Rohrl-Berger ai fini del campionato europeo conduttori, nel Rally del Danubio in Romania. Un rally assurdo, lungo 2400 chilometri, dei quali 900 da percorrere in concentrazione e con sole undici prove speciali per 105 km. Gli organizzatori hanno voluto copiare dal Rally di Montecarlo, con l'avvicinamento della prima prova speciale alla fine dello stesso.

Una volta di più si deve dire che gli inutili e pericolosi percorsi di avvicinamento devono essere aboliti. Il discorso deve valere anche per il famoso Rally di Montecarlo, altrimenti succede che anche nei rallies minori gli organizzatori, cercando di «scopiazare» per avere il loro attimo di celebrità, finiscono col copiare solo le caratteristiche negative. E' troppo chiedere ai piloti di guidare per migliaia di chilometri inutili, con la stanchezza che annebbia la vista e la mente, per il solo scopo di fare della pubblicità, anche quando a volerlo sono dei principi. Tutti sanno che i soli gravi incidenti, nel Rally di Montecarlo, sono accaduti durante gli avvicinamenti.

Il Rally del Danubio prevedeva cinque città di partenza: Belgrado, Rosice in Cecoslovacchia, Tarnovo in Bulgaria, Budapest e Bucarest. Causa i pochissimi iscritti, solo 47 col rischio di perdere la validità fin dall'inizio, poiché per il campionato europeo sono ri-

chiesti almeno 40 partenti, le città di partenza sono rimaste solo due; Bucarest e Budapest, quest'ultima con tre soli partecipanti. Immaginiamoli tristi in una grande piazza deserta in attesa del via.

Nella prima prova speciale alla fine dell'avvicinamento, una corsa in salita vera e propria di 12 km, Rohrl segnava un «tempone» mentre per Munari-Mannucci la gara era già definitivamente compromessa per l'assoluto. Una foratura galeotta li costringeva ad accusare un ritardo di 2.45", irrecuperabile in dieci prove speciali tutte molto brevi. Pinto-Scabini (quest'ultimo sostituiva Bernacchini, rimasto a Milano per assistere il piccolo figlio ammalato), che erano gli unici a poter impensierire Rohrl, si ritiravano dopo l'unica tappa tirata del rally, con un fondo simile al greto di un torrente, per la rottura della coppa dell'olio e del differenziale.

Il rally si trascinava verso la fine senza alcuna emozione, con Barbasio-Macaluso saldamente in seconda posizione e Munari-Mannucci demoralizzati e poco convinti di poter risalire in classifica. Il fattaccio, che potrà avere ripercussioni notevoli su tutto il campionato, è successo dalla sesta prova speciale.

I cronometristi di uscita di questa prova, arrivati troppo in ritardo, si piazzavano ben lontani dal punto indicato sul regolamento, allungando così la prova a

27 km, invece dei 12 previsti. Tutti i concorrenti, pensando di aver terminato la prova, rallentavano per togliersi i caschi, alcuni addirittura si fermavano, e alla fine, sorpresa, ecco il tavolo dei cronometristi che belli, belli prendevano i loro tempi. La giuria decideva di abolire così la prova, senza pensare che il chilometraggio totale delle prove speciali rimane così di km 92,8, mentre le norme statutarie della F.I.A. comuni per tutti i rallies valevoli per il Campionato Europeo ne prevedono almeno 100, per cui il Rally dovrebbe venire annullato.

Bella ma inutile la vittoria di Rohrl e Berger, che hanno ancora una volta dimostrato di valere molto e di possedere una vettura oggi più veloce della Lancia Fulvia e della Fiat Abarth 1800. Per battere questa verde gialla Opel Ascona, ci vogliono ormai la Stratos e la Fiat con motore di 1850 cc.

Il prossimo atto per l'Europeo Piloti si svolgerà su due fronti, con San Martino di Castrozza e il Baltico, in Danimarca, concomitanti. Rohrl dovrebbe avere vita facile al Baltico, se non ci penseranno la Fiat e la Lancia a mandare qualche pilota, mentre al San Martino, Munari e Mannucci cercheranno di fare il «poker» anche se dovranno vedersela con gli scatenati piloti in lizza per il Campionato Italiano.

Daniele Audetto

## Agopuntura in blu con DECE'

**BORGOTICINO** - Sulla pista Azzurra di Borgo Ticino, Decè su Alpine Renault con il tempo di 46.94 (nuovo record) ha vinto le ultime due prove del Torneo «Tchen - Agopuntura cinese», organizzato dalla scuderia Sporturismo. Quando una gara viene vinta migliorando il record, si può anche aver corso da soli, la vittoria è significativa; se poi il risultato viene conseguito su concorrenti di spicco, viene logico affermare che il vincitore è proprio il migliore.

E' questo il caso di Adriano Decè, che si è imposto su concorrenti dallo stile «irruento», vedi il bravissimo Ardizzone (già vincitore della gara del 21 luglio) Gol, Rinaldi, Salino, Scanavino e «Bigi Cars» e su concorrenti regolari come il sorprendente Albertalli, Cesari, Queti, Maggi, Ghersi, Bertolo, Pizzero, Comparini, Cevrati, Colombo, i fratelli Aliotta, Latona, Giudici e Fioretti.

In settembre e ottobre si svolgeranno le prossime gare.

**TROFEO TCHEN AGOPUNTURA** - Gara di velocità a cronometro - Borgo Ticino, 29 luglio 1973

### CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Adriano Decè 46'94;
2. Ardizzone 47'28;
3. Albertalli 47'52;
4. Cesari 47'84;
5. Scanavino 47'87;
6. Gol 48'78;
7. Salino 49'00;
8. Queti 49'24;
9. Maggi 49'65;
10. Ghersi 50'11;
11. Bertolo 50'15;
12. Pizzero 50'52;
13. «Bigi Cars» 50'75;
14. Comparini 51'17;
15. Cedrati (51'62) 51'34;
16. Colombo (51'66) 51'34;
17. Ubezio 51'35;
18. Azzolari 51'40;
19. Rinaldi 51'89;
20. Coatti 52'05;
21. Botto 52'25;
22. Milani 52'34;
23. Giudici 52'35;
24. Aliotta F. 52'43;
25. Fornara 52'63;
26. Latona 52'91;
27. Fioretti 53'02;
28. Tassi 53'23;
29. Aliotta M. 53'30;
30. Negro 53'47.

## Deciso in famiglia tra i sanmarinesi HF GIULIANELLI e CANTELLI nel Basso Casentino

## Un mini-rally quasi a «secco»

**AREZZO** - Lotta in famiglia tra i piloti sanmarinesi Giulianelli e Cantelli e le loro Fulvia HF nella prima edizione del Rally del Basso Casentino, ideato dall'A.C. Arezzo e dalla Pro-Loce del paese di Capolona lungo i monti di questa zona che sembra fatta apposta per ospitare gare del genere, come dimostra anche il più importante Alpe della Luna che si svolge nella parte alta del Casentino.

Ed è stato proprio nella vicinanza di questa importante manifestazione, svoltasi sei giorni prima, che ha nuociono un poco a questa prima edizione del Rally, dato che gli iscritti sono stati solo una quarantina ed i partiti 32; comunque la prima volta, senza titoli, all'infuori di quello dei campionati sociali di Arezzo e San Marino, non si può ottenere tutto. Sarà per il prossimo anno visto che la maggior parte dei partecipanti ha trovato valido il percorso di 350 Km. con 8 prove speciali, due ripetute quattro volte, tracciato che può essere facilmente modificato anche per quanto riguarda i tratti speciali.

E sono stati proprio questi ultimi, specie la seconda prova all'Alpe di Popi, 2800 metri tutti in salita, a definire la classifica; comunque la prima prova speciale era decisamente più «guidata» ed ha contribuito a delineare i migliori nei quattro giri del tracciato; comunque per qualcuno erano un po' troppo tirate anche certe tappe di trasferimento. Si parte alle 8,30 per i primi due giri; nella prima prova speciale si distinguono Barboni davanti a Ravaoli, Giulianelli, Sansone e Rubbieri; nella seconda, miglior tempo di Ravaoli con la Fulvia, mentre il 124 Special di Rubbieri non può tenere il passo della Lancia specie nella prova in salita.

Dopo il primo giro è al comando Ravaoli seguito da Giulianelli. Il pilota della Grifone Erg fa il miglior tempo nella terza prova speciale, mentre nella quarta è nuovamente Giulianelli a prevalere. A metà gara quaranta minuti di neutralizzazione prima di riprendere il via per gli ultimi due giri. Proprio all'incolonnamento si verifica un fatto clamoroso: Ravaoli abbandona la gara in segno di protesta, sembra contro un presunto errore di un cronometrista nei suoi confronti e dal quale sarebbe stato irreparabilmente danneggiato. Di più non sappiamo in quanto non ci è stato possibile rintracciare il pilota.

La classifica provvisoria a metà gara vede in testa Giulianelli seguito nell'ordine da Cantelli, Barboni, Sansone e Fasce.

Ventitré i piloti che ripartono per

**1. RALLY DEL CASENTINO - Rally nazionale - Arezzo, 29 luglio 1973**

### LE CLASSIFICHE

1. Marino Giulianelli-Volpinari (Fulvia HF) 28'48";
2. Cantelli-Paccagnella (Fulvia HF) 29'04";
3. Barboni (Fulvia HF) 29'20";
4. Sansoni-Ghigi (Fulvia HF) 29'30";
5. Fasce-Bariotti (Fulvia HF) 30'26";
6. Del Carlo-Taccola (Opel Kadett) 30'32";
7. Riccardi-Terreni (Opel Ascona) 32'28";
8. «Stefy»-Rivari (Opel Ascona) 32'38";
9. Mantellini-Sansovini (A.R. GTV) 33'06";
10. Fochi-Fochi (Simca R 2) 33'10";
11. Baccani-Baraghi (Fulvia HF) 33'34";
12. Di Luca-Casario (Opel Ascona) 33'52";
13. Chiarini-Brenni (Volkswagen 1600) 34'14";
14. Vecchi Piazzi (A-112) 35'33";
15. Benedetti-Batelli (A-112) 35'44";
16. Paganelli-Compagnoni (A-112) 35'50";
17. Biasardi-Biasardi (Fiat 127) 36'45";
18. Volpi-Fani (Fiat 128 Coupé) 37'59".

la seconda metà gara: nel corso del terzo giro guasti meccanici fermano tra gli altri Rubbieri, Boninsegni, e i pratesi Signorini-Baccetti che con un vecchio Cooper S erano primi nella classe 1300. La quinta prova è appannaggio poi di Sansone davanti a Giulianelli, mentre nella sesta il sanmarinese è di nuovo il più bravo. Alla fine del terzo giro il duello per la vittoria vede sempre impegnatissimi i due piloti di San Marino mentre un'altra gara c'è tra Barboni e Sansone.

Per l'ultimo giro partono in diciotto e la penultima prova vede la supremazia di Giulianelli e l'ultima di Cantelli. Un'errore anche lieve può ribaltare la classifica provvisoria ma non è così e Giulianelli in coppia con Volpinari vince davanti alla coppia Cantelli-Paccagnella per una differenza di 16"; terzo è Barboni. Tra gli arrivati buone le prove di Sansone-Ghigi primi del Gr. 3; di Del Carlo-Taffola primi del Gr. 1 oltre 1300 con la Kadett 1900; di Fuochi della Val d'Elisa (Simca Rally 2) primo nel Gr. 1 fino a 1300, di Vecchi-Piazzi della San Marino primi del raggruppamento 2-4 fino a 1300, di Volpi-Fani (Carlo Benelli) su 128 Coupé nel Gr. 1150. Ha terminato la gara validamente anche la 127 di Biasardi della Mugello Corse. Oltre alle difficoltà del tracciato, che tuttavia non è di quelli «spezza macchine», si è aggiunta anche quella della benzina, poiché è da venerdì che nell'aretino scarseggiano i carburanti. Comunque gli organizzatori avevano fatto un po' di scorta e i concorrenti se la sono cavata alla meglio ricorrendo alle... riserve. Una di queste è servita anche a chi scrive.

Marco Grandini

**RALLY DEL DANUBIO** - Gara internazionale valida per il Campionato europeo conduttori - Bucarest, 27-29 luglio 1973  
LA CLASSIFICA

1. Rohrl-Berger (Opel Ascona 1900 RS) punti 4.777;
2. Barbasio-Macaluso (Fiat Abarth Spyder 1800) p. 4.856;
3. Munari-Mannucci (Lancia Fulvia HF 1600) p. 4.924;
4. Ionescu-Triscea (R-12 Gordini) p. 5.516;
5. Toplodolski-Iliev (Renault R-12 Gordini) p. 5.840;
6. Motoc-Motoc (Renault R-12 Gordini) p. 5.883;
7. Pescaru-Popescu (Dacia 1300) p. 6.132;
8. Bachtin-Mistkowsky (Fiat 125) p. 6.209;
9. Markowski-Radecki (Fiat 125) p. 6.216;
10. Marek-Jedynak (Fiat 125) p. 6.232.

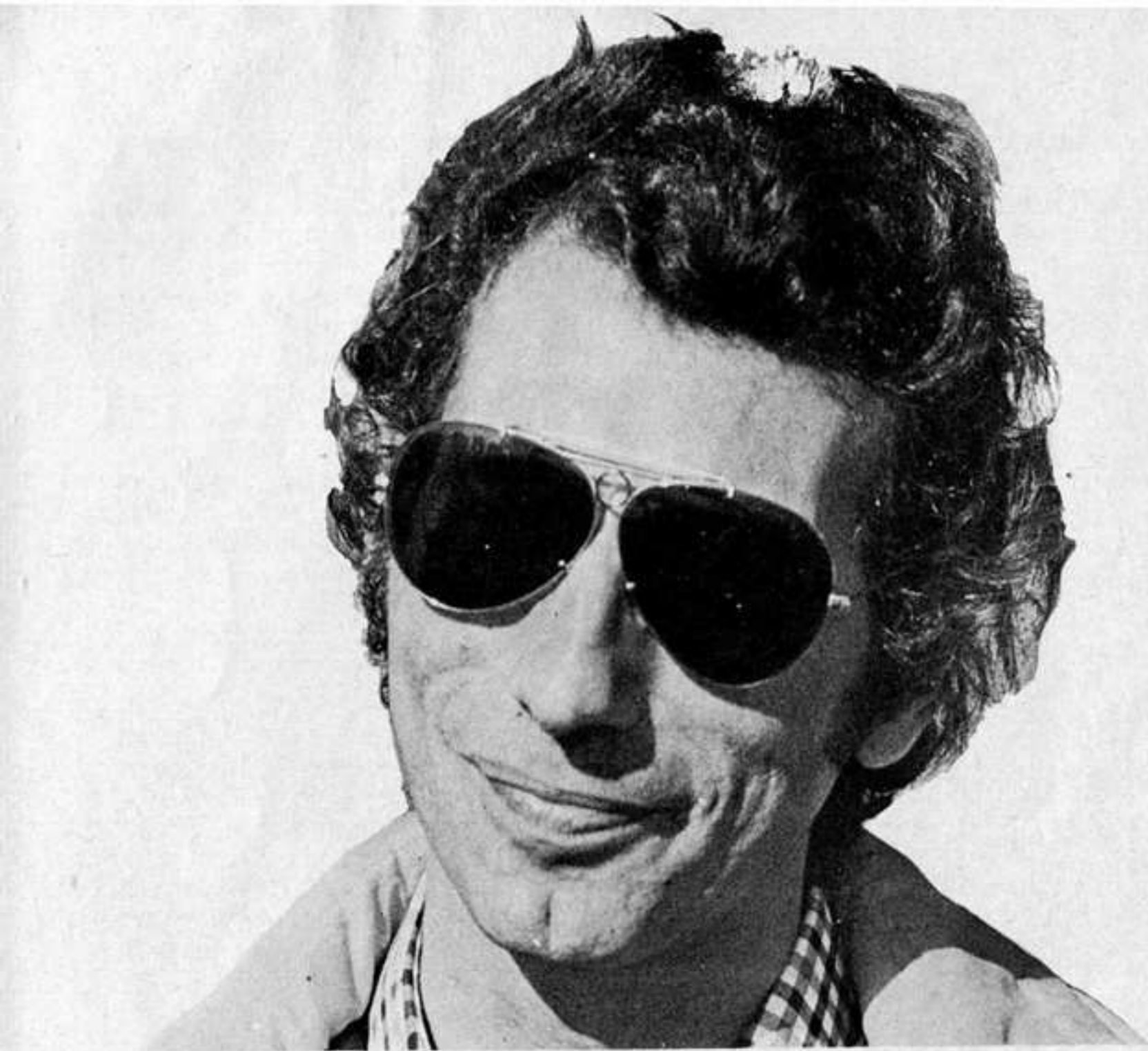
### Le prove speciali

1. Prova: 1. Rohrl 6'41"; 2. Pinto 6'54"; 3. Barbasio 7'01"; 28. Munari 9'25".
2. Prova: 1. Rohrl 5'59"; 2. Munari 6'09"; 3. Barbasio 6'10"; 4. Pinto 6'16".
3. Prova: 1. Rohrl 2'53"; 2. Munari-Pinto 2'56"; 4. Barbasio 2'58".
4. Prova: 1. Pinto 7'37"; 2. Munari 7'43"; 3. Rohrl 7'54"; 4. Barbasio 8'00".
5. Prova: 1. Munari-Rohrl-Barbasio 1'48".
6. Prova: ANNULLATA.
7. Prova: 1. Rohrl 8'46"; 2. Barbasio 8'47"; 3. Munari 8'50".
8. Prova: 1. Rohrl 3'07"; 2. Barbasio 3'16"; 3. Munari 3'17".
9. Prova: 1. Munari 6'45"; 2. Rohrl 7'00"; 3. Barbasio 7'18".
10. Prova: 1. Rohrl 6'56"; 2. Munari 6'58"; 3. Barbasio 6'59".
11. Prova: 1. Munari 11'16"; 2. Rohrl 11'50"; 3. Barbasio 11'53".

● Il 5 agosto prossimo, a Vibo Valentia, verrà inaugurata la PISTA CALABRIA per gare karting, che l'AC Catanzaro ha dedicato alla memoria della M. O. Filiberto Barreca. In quell'occasione verrà disputata una gara nazionale.

Due clamorose anticipazioni (al solito a prova di smentita) stavolta nel giro-rally

# BARBASIO d.s. FIAT LANCIA a iniezione



Fur perseguitati come sempre dalla sorte più nera, Paganelli-Russo si sono espressi anche in Polonia al meglio delle loro possibilità terminando anche la prima tappa con ben nove minuti di vantaggio sul secondo in classifica, Warmbold con l'altra Fiat. Il loro prossimo impegno sarà il Rally delle Azzorre dove correranno assieme a Munari



Decisamente positivo il debutto con la Fiat dell'equipaggio composto da Warmbold-Todt che si sono brillantemente assicurati il Rally di Polonia e che quasi certamente saranno anche al via del 1000 Laghi finlandese. Nella foto vediamo i vincitori all'arrivo a Cracovia circondati dagli appassionatissimi meccanici della Casa torinese

## WARMBOLD cercherà punti anche in FINLANDIA

Achim Warmbold, sullo slancio del successo Fiat in Polonia, è molto probabile sia anche alla partenza del Rally dei 1000 laghi in Finlandia. La certezza della sua presenza è direttamente legata al buon cuore degli organizzatori che a termine di regolamento hanno già chiuso le iscrizioni da oltre un mese, ma che, vuoi per avere un equipaggio molto quotato in più, vuoi perché la Fiat è sempre la Fiat anche in Finlandia, potrebbero fare uno strappo alla regola ed offrire alla Casa italiana la prima occasione dell'anno di battersi senza la concorrenza delle quasi imbattibili Alpine.

Delle prospettive future nel campionato mondiale marche abbiamo avuto l'occasione di parlarne con l'ing. Russo in occasione del Rally Alpe della Luna e l'impressione che ne abbiamo riportato è che pur sotto una certa cortina fumogena fitta fitta di dichiarazioni senza speranza per come si possono mettere le cose, a Torino qualche sogno di un finale clamoroso esista.

L'invio di Warmbold in Finlandia in fondo ne è la riprova più lampante: in caso di vittoria (molto improbabile comunque perché solo gli specialisti nordici riescono a mantenere quel ritmo infernale in tutto quel susseguirsi di dossi) la Casa torinese potrebbe aggiungere altri venti punti al suo attivo e presentarsi quindi alle battute finali con concrete speranze di potersi di-

fendere al meglio tanto più che se è vero che in Corsica la squadra francese potrà certamente fare affidamento su di un successo pieno, è altrettanto vero che negli Stati Uniti (per il Press on Regardless) è la Fiat ad avere il favore dei pronostici sia per la presenza dei suoi piloti canadesi che (e soprattutto) di quella di almeno un paio di sue vetture certamente alla partenza nel caso la corsa al titolo fosse ancora aperta.

Certo, occorrerà una buona dose di fortuna perché tutto questo possa accadere, ma ci sembra estremamente interessante che tra i dirigenti torinesi non si sia gettata la spugna anzitempo (come i primi risultati dell'anno potevano invitare a fare) ed anzi si sia continuato con più vigore dando così validità al campionato, che altrimenti si sarebbe risolto in un monologo Alpine, ed arrivando a questa finale che indubbiamente non può che esaltarci come sportivi.

Tornando per un attimo al Rally di Polonia vorremmo rendere ancora per un momento merito ai nostri Paganelli-Russo che contrariamente a quanto pubblicato dalla quasi totalità dei resoconti del rally non si trovavano al termine della prima tappa in 2. posizione dietro a Warmbold-Todt, bensì primi con ben nove minuti di vantaggio. Comunque Paganelli avrà adesso di che consolarsi alle Isole Azzorre dove assieme a Mu-



Al via del rally polacco c'era anche l'Alpine di Therier (il pilota francese più in forma del momento), ma nulla ha pouto contro le scatenatissime Fiat, nonostante il taglio finale costato la squalifica

nari parteciperà alla «Vuelta» dei primi di agosto. Questa partecipazione portoghese di Paganelli è tutt'altro che casuale, anzi sarà la prima di un terzetto di corse che quest'anno il pilota romagnolo disputerà per i colori di una scuderia-sponsor locale alla guida di una Fiat 124 spider 1600 di sua proprietà.

Appunto Paganelli ha ottenuto il contratto (leggi ingaggio) anche per Munari che sarà al via però

della sola prima gara alla guida ovviamente di una Lancia ottenuta dal suo reparto corse.

Paganelli con questi suoi interessi portoghese (ma lo sapete che in Grecia il D.S. Strasser, senza andare tanto per il sottile o per vie diplomatiche, gli ha chiesto di guidare una Volkswagen in uno dei primi rallies invernali?) tenta di assumere una nuova veste, quella del pilota non più legato soltanto ad una scuderia

(pur nel suo caso restando sempre fedele alla stessa marca) ma libero di offrirsi a vari sponsor secondo una scuola che all'estero ha trovato tantissimi proseliti proprio tra i più affermati campioni toccando vertici inavvicinabili nel «duo» Tony Fall-Mike Wood che da anni riescono ad ottenere continuamente ingaggi favolosi dalle più disparate case automobilistiche pur non riuscendo mai (per tutta una somma di motivi) a terminare una corsa.

Potrebbe essere questa la nuova strada dei nostri migliori piloti, specie adesso che anche all'estero si sono accorti del loro valore, segno che la politica ralistica italiana alla lunga ha dato i suoi frutti, specie allorché ci si è accorti che i fenomeni stranieri sulle nostre macchine e sulle nostre strade non erano poi quella fine del mondo di cui venivano accreditati.

In Italia i campioni ce li siamo creati in casa (come i francesi d'altronde) sullo slancio dell'ambizioso confronto che ha sempre mosso quelli che si affacciavano alla specialità e potevano misurarsi a stretto contatto con i più blasonati campioni, perché, non ci stancheremo mai di ripeterlo, è solo correndo con i migliori che è possibile imparare e rendersi conto di quanto si è inferiori pur tenendo in debito conto gli innegabili vantaggi di cui possono usufruire i piloti accasati.

Nello scorso numero di AUTOSPRINT avete visto, in occasione del resoconto da Pieve Santo Stefano del Rally Alpe della Luna, una foto di Barbasio che impartiva ordini ai meccanici Fiat. Quella può probabilmente considerarsi una foto precorritrice dei tempi perché sembra (e potrebbe essere la vera bomba rallistica del '74) che SERGIO BARBASIO diventi il prossimo anno il direttore sportivo della Casa torinese.

La notizia ovviamente è soltanto officiosa ma era un po' sulla bocca di tutti, o perlomeno su quella di molti di quelli che «contano», e a dire il vero non è poi che sorprenda troppo conoscendo le indiscusse doti organizzative, la personalità e l'abilità di Barbasio che di persona ha saputo offrirci negli ultimi anni la chiara esemplificazione di quello che si può ottenere applicando il cervello.

Ma non è questa la sola novità: dopo il rally, infatti, Ballestrieri non è rientrato subito nella Liguria, ma si è fermato a Torino a provare la Fulvia HF di Bossetti, quella per intendere col motore ad iniezione che da qualche tempo sta facendo molto parlare di sé per le prestazioni eccezionali che vengono attribuite al suo propulsore. Il test è stato in effetti molto positivo ed in particolare sembra che BALLESTRIERI sia stato molto impressionato dalla potenza che questo motore riesce ad esprimere già ai più bassi regimi.

Non vorremmo sbagliarci, ma siamo pronti a scommettere che adesso che dal motore a carburatori è già stato spremuto l'inverosimile (bravissimi quindi i tecnici Lancia) sia proprio questa la strada che si percorrerà

per allungare ancora di più la vita della sempre più sorprendente HF 1600.

Alla Lancia continuano sempre le prove della STRATOS che è stata iscritta con due equipaggi al prossimo Tour de France, ma che potrebbe essere anche alla partenza del Rally di S. Martino di Castrozza (con Munari) sempre che il percorso risulti accessibile per le caratteristiche piuttosto pistaiole della vettura.

A proposito del RALLY DI S. MARTINO è oramai certo che non si sconfinerà più in Jugoslavia (sia per motivi tecnici che per il non gradimento manifestato da diversi conduttori italiani) ma si correranno due giri di circa ottocento km, cadauno il primo dei quali ricalcherà parte del vecchio percorso classico (giù fino al Monte Grappa, Valstagna, il Ghertele, il Manghen) e il secondo (che partirà dagli stabilimenti dell'acqua Idrea che patrocinerà anche questo rally) finirà sui territori fino ad oggi riservati esclusivamente al Rally delle Alpi Orientali (Paulare, Monte Crostis, Sauris) concludendosi con una bellissima prova di ben 31 km, che, si spera, avrà il potere di tenere desto sino in fondo l'interesse della corsa.

Ma torniamo all'Alpe della Luna, un rally che tutti i piloti hanno esaltato per la bellezza delle prove speciali e che invece hanno un po' criticato per la troppa facilità dei controlli orari, il motivo conduttore di tutta la gara è stata la continua, inesorabile eliminazione di molte macchine causata dal «vapour look» che ha colpito tutti i possessori delle vetture turismo e gran turismo

di serie le cui pompe meccaniche della benzina sembravano impazzite.

Adesso qualcuno ha proposto di liberalizzare il montaggio della pompa elettrica così come è stato fatto per l'accensione elettronica, ma questo ci sembra ben difficilmente accettabile proprio per tener fede a quel «di serie» che deve pure significare qualcosa di ben preciso, anche se non ci nascondiamo che i «soliti furbi» montano pompe elettriche volanti (o silenziose) con il chiaro scopo di farla in barba ai commissari tecnici verificatori.

Il G.1 comunque non ha visto il risultato condizionato da quanto sopra perché i migliori sono riusciti ad uscirne pressoché indenni ed il solo ad accusare grossi inconvenienti è stato Brai, ma erano noie ben diverse e facilmente localizzate tanto è vero che nel secondo giro (dopo avervi posto rimedio) il capintesta di questo trofeo ha chiaramente dimostrato come su queste strade si trovasse veramente a suo agio.

Per concludere, vorremmo sottolineare un particolare molto confortante: nonostante come commissario tecnico ci fosse il preparato e competente Caneschi (capace solo con la sua presenza di far scappare in G.2 diversi G.1 dalla codina di paglia) a fine gara sono state verificate ben sei vetture, quella di Ballestrieri, quella di Verini, quella di Ravaoli, quella di Cambiaghi, quella di Ambrogetti e quella di De Eccher: tutte quante sono risultate regolari.

Carlo Cavicchi

## Le prove speciali della Luna

Anche se con una settimana di ritardo rispetto a quanto è nostra abitudine, pubblichiamo i tempi delle prove speciali del Rally Alpe della Luna che ci sono stati richiesti da diversi lettori scusandoci per il contrattempo dovuto alla mancanza di spazio

### P.S. A CASE DAGA

1. Ballestrieri-Maiga 7'50"; 2. Pregliasco-Garzoglio a 3"; 3. Verini-Torriani a 8"; 4. Bossetti-Ulivi a 15"; 5. Barbasio-Macaluso a 17"; 6. Uccari-Mursia a 19"; 7. De Eccher-Salvador a 21"; 8. Aguzzoni-Toffoli a 22"; 9. Perazio-Rossi a 26"; 10. Brai-Rudy a 31.

### P.S. B COLCELLATO

1. Ballestrieri-Maiga 11'07"; 2. Verini-Torriani a 3"; 3. Pregliasco-Garzoglio a 7"; 4. Barbasio-Macaluso a 15"; 5. Bossetti-Ulivi a 34"; 6. Brai-Rudy a 43"; 7. De Eccher-Salvador a 46"; 8. Ambrogetti-Torriani a 52"; 9. Monaco-Rossi a 54"; 10. Perazio-Rossi a 1'02".

### P.S. C SESTINO

1. Pregliasco-Garzoglio 11'11"; 2. Verini-Torriani a 2"; 3. Barbasio-Macaluso a 8"; 4. Ballestrieri-Maiga a 9"; 5. Bossetti-Ulivi a 18"; 6. Perazio-Rossi a 29"; 7. De Eccher-Salvador a 31"; 8. Cambiaghi-Mora a 38"; 9. Brai-Rudy a 40"; 10. Ambrogetti-Torriani a 40".

### P.S. D CASTELDELICI

1. Pregliasco-Garzoglio 8'03"; 2. Verini-Torriani a 8"; 3. Bossetti-Ulivi a 12"; 4. De Eccher-Salvador a 18"; 5. Barbasio-Macaluso a 23"; 6. Ballestrieri-Maiga a 23"; 7. Ravaoli-Mazzoni a 23"; 8. Rossi-Defendenti a 26"; 9. Cambiaghi-Mora a 27"; 10. Ambrogetti-Torriani a 28".

### P.S. E VALSAVIGNONE

1. Ballestrieri-Maiga 11'43"; 2. Pregliasco-Garzoglio a 7"; 3. Verini-Torriani a 21"; 4. Barbasio-Macaluso a 21"; 5. Brai-Rudy a 39"; 6. Ambrogetti-Torriani a 47"; 7. Cambiaghi-Mora a 54"; 8. Ravaoli-Mazzoni a 1'02"; 9. Monaco-Rossi a 1'11"; 10. Pittoni-De Dominicis a 1'15".

### P.S. F S. POLO

1. Pregliasco-Garzoglio 8'22"; 2. Verini-Torriani a 1"; 3. Barbasio-Macaluso a 9"; 4. Ballestrieri-Maiga a 20"; 5. Brai-Rudy a 23"; 6. De Eccher-Salvador a 26"; 7. Boninsegni-Boninsegni a 29"; 8. Ravaoli-Mazzoni a 30"; 9. Cambiaghi-Mora a 32"; 10. Ambrogetti-Torriani a 33".

### P.S. G S. SALCETA

1. Verini-Torriani 14'23"; 2. Ballestrieri-Maiga a 4"; 3. Barbasio-Macaluso a 11"; 4. Pregliasco-Garzoglio a 16"; 5. Cambiaghi-Mora a 48"; 6. Ambrogetti-Torriani a 1'06"; 7. Ravaoli-Mazzoni a 1'09"; 8. Boninsegni-Boninsegni a 1'10"; 9. Baggio-Bonamico a 1'19"; 10. Presotto-Cimolai a 1'22".

### P.S. H MONTE S. MARIA

1. Verini-Torriani 17'40"; 2. Ballestrieri-Maiga s.t.; 3. Pregliasco-Garzoglio a 4"; 4. Baggio-Bonamico a 1'10"; 5. Ravaoli-Mazzoni a 1'19"; 6. Ambrogetti-Torriani a 1'21"; 7. De Eccher-Salvador a 1'22"; 8. Presotto-Cimolai a 1'26"; 9. Monaco-Rossi a 1'27"; 10. Brai-Rudy a 1'29".

### P.S. A/1 CASE DAGA

1. Ballestrieri-Maiga 7'55"; 2. Pregliasco-Garzoglio s.t.; 3. Verini-Torriani a 3";

4. Barbasio-Macaluso a 12"; 5. De Eccher-Salvador a 26"; 6. Ravaoli-Mazzoni a 28"; 7. Brai-Rudy a 30"; 8. Ambrogetti-Torriani a 39"; 9. Boninsegni-Boninsegni a 44"; 10. Baggio-Bonamico a 44".

### P.S. B/1 COLCELLATO

1. Pregliasco-Garzoglio 11'14"; 2. Verini-Torriani a 3"; 3. Ballestrieri-Maiga a 8"; 4. Barbasio-Macaluso a 12"; 5. Brai-Rudy a 41"; 6. Ambrogetti-Torriani a 1'; 7. Cambiaghi-Mora a 1'03"; 8. Ravaoli-Mazzoni a 1'16"; 9. Presotto-Cimolai a 1'19"; 10. De Eccher-Salvador a 1'21".

### P.S. C/1 SESTINO

1. Ballestrieri-Maiga 11'04"; 2. Verini-Torriani a 4"; 3. Pregliasco-Garzoglio a 10"; 4. Barbasio-Macaluso a 15"; 5. Brai-Rudy a 34"; 6. Ravaoli-Mazzoni a 49"; 7. Ambrogetti-Torriani a 52"; 8. Monaco-Rossi a 53"; 9. Cambiaghi-Mora a 54"; 10. Brambilla-Laera a 1'04".

### P.S. D/1 CASTELDELICI

1. Ballestrieri-Maiga 8'02"; 2. Verini-Torriani a 5"; 3. Monaco-Rossi a 20"; 4. Ravaoli-Mazzoni a 22"; 5. Brai-Rudy s.t.; 6. Barbasio-Macaluso s.t.; 7. De Eccher-Salvador a 23"; 8. Pregliasco-Garzoglio s.t.; 9. Presotto-Cimolai a 29"; 10. Cambiaghi-Mora a 33".

### P.S. E/1 VALSAVIGNONE

1. Pregliasco-Garzoglio 12'08"; 2. Barbasio-Macaluso a 4"; 3. Ballestrieri-Maiga a 7"; 4. Brai-Rudy a 18"; 5. Monaco-Rossi a 29"; 6. Ravaoli-Mazzoni a 33"; 7. Augustin-Strametto a 57"; 8. Tabanelli-Capra a 1'; 9. Presotto-Cimolai a 1'; 10. Ambrogetti-Torriani a 1'01".

### P.S. F/1 S. POLO

1. Ballestrieri-Maiga 8'14"; 2. Pregliasco-Garzoglio a 2"; 3. Verini-Torriani a 5"; 4. Barbasio-Macaluso a 10"; 5. De Eccher-Salvador a 20"; 6. Brai-Rudy a 21"; 7. Cambiaghi-Mora a 28"; 8. Ravaoli-Mazzoni a 33"; 9. Monaco-Rossi a 36"; 10. Presotto-Cimolai a 40".

### P.S. G/1 S. SALCETA

1. Ballestrieri-Maiga 14'30"; 2. Pregliasco-Garzoglio a 4"; 3. Barbasio-Macaluso a 9"; 4. Brai-Rudy a 34"; 5. Cambiaghi-Mora a 42"; 6. Ravaoli-Mazzoni a 42"; 7. Monaco-Rossi a 48"; 8. Ambrogetti-Torriani a 58"; 9. Pittoni S.-Vanzani a 1'01"; 10. De Eccher-Salvador a 1'02".

### P.S. H/1 S. MARIA

1. Ballestrieri-Maiga 17'51"; 2. Barbasio-Macaluso a 6"; 3. Pregliasco-Garzoglio a 21"; 4. Brai-Rudy a 30"; 5. Cambiaghi-Mora a 45"; 6. Monaco-Rossi a 45"; 7. Ambrogetti-Torriani a 52"; 8. Ravaoli-Mazzoni a 55"; 9. Tabanelli-Capra a 1'09"; 10. Pittoni-De Dominicis a 1'13".

### P.S. A/2 CASE DAGA

1. Ballestrieri-Maiga 8'04"; 2. Barbasio-Macaluso a 1"; 3. Verini-Torriani a 5"; 4. De Eccher-Salvador a 17"; 5. Brai-Rudy a 18"; 6. Pregliasco-Garzoglio a 23"; 7. Ravaoli-Mazzoni a 26"; 8. Ambrogetti-Torriani s.t.; 9. Tabelli-Capra a 30"; 10. Cambiaghi-Mora a 30".

● Se mai sarà possibile stilare una classifica per il casco più bello, questa verrebbe vinta senza dubbi da MAIGA SENIOR, che si è fatto dipingere il suo ad imitazione perfetta delle decorazioni Marlboro sulle Fulvia. Il «pittore» è stato ovviamente lo stesso che ha rifinito le vetture.

● Decisamente il pilota che ha fatto parlare di più di sé è stato CAMBIAGHI che si è presentato con al seguito addirittura due fans portoricane fatte venire per l'occasione dal sudamerica.

# OLTRE GLI ALTRI



● Prerogativa delle ruote ULTRA è quello di essere fuse in bassa pressione. Fusione in bassa pressione significa per la ruota la compattezza ottimale dei getti adibiti a elevati sforzi di flessione alternata.

Con l'alimentazione a diffusione radiale si garantisce l'uniformità della distribuzione termica nello stampo, si favorisce la simmetria dei ritiri, l'assenza di tensioni molecolari che diversamente sarebbero causa di sbilanciamento. Con la bassa pressione si allarga la possibilità di impiego di leghe a caratteristiche più elevate rispetto ai sistemi tradizionali.

● La concentricità e la complanarità delle ruote ULTRA vengono poi ulteriormente garantite dalla lavorazione simultanea su torni ULTRA-automatici di alta precisione.

● Le boccole in bronzo anti frizione interfuse garantiscono in ogni condizione di lavoro il perfetto bloccaggio della ruota al mozzo.

● Ogni modello ULTRA è studiato per ogni vettura in funzione delle sue caratteristiche tecniche.

● L'integrità della superficie e la lucentezza naturale della lega impiegata sono protette dalla applicazione a caldo di resine sovrapposte.

ULTRA RUOTE

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

## Serpaggi come un serpente

FRANCIA - Corsa a Magny Cours - Gara di F. 3  
 1. Serpaggi (Alpine) 32'29"1, media kmh 147,760.

In prova i favori del pronostico sono andati ai piloti delle Martini, tra i quali Laffite. Poi al via è scattato in testa Serpaggi, poco dopo Ethuin (Martini) ha urtato Albera su March, che ha dovuto abbandonare, poi Laffite incappava in un testa-coda e tutto agevolava Serpaggi, che dai tre quarti di corsa in poi non ha praticamente avuto avversari.

## Bisognava pensarci

FRANCIA - Corsa di Flaine - Gara di velocità in salita  
 1. Maublanc (Chevron) 5'43"95; 2. Bayard (Lola); 3. Mieusset (March). Record: Maublanc 5'20"5 (1972).

Tempo spaventoso, pioggia battente e perfino nebbia. La strada scivolosa ha reso prudenti i piloti e la vittoria di Maublanc non era del tutto prevista, dato che in prova Mieusset aveva segnato il tempo migliore. Alcuni concorrenti non sono partiti, non avendo pneumatici da bagnato.

## Lotta contro se stesso

LUSSEMBURGO - Corsa di Reisdorf - Gara di velocità in salita  
 1. Koob (Brabham) 1'44"5, nuovo record

Il solito Koob, che ha dovuto lottare soprattutto contro se stesso, cioè per migliorare il tempo segnato lo scorso anno in questa gara. Ci è riuscito.

## 70 contro il record

FRANCIA - Corsa di Corsavy - Gara di velocità in salita  
 1. Péchaire (Pygmée) 3'2"4, nuovo record.

Cielo grigio, minaccia di pioggia e 70 concorrenti che volevano migliorare il record di Daumet, cosa che Péchaire ha fatto di stretta misura.

## Ancora maltempo

FRANCIA - Corsa di Pouillé Les Co-teaux - Gara di velocità in salita  
 1. Martin (McLaren) 47"9. Record: Martin 45"2 (1972).

Anche qui pioggia, ma gli spettatori erano oltre 8000 per assistere alla gara di mt. 1600, su percorso assai tortuoso. Molte uscite, per fortuna con sole contusioni, e Martin, che correva « in casa », si è imposto facilmente davanti a Dhôtel su BBM Cosworth.

## Jaussaud in carrozza

FRANCIA - Corsa di Tancarville - Gara di velocità in salita  
 1. Jaussaud (March) 55"2, nuovo record.

La presenza di Jaussaud ha cambiato il tono della gara, e dato che oltre tutto era assente Martin, con la sua potente McLaren F. 5000, Jaussaud non ha fatto nessuna fatica a vincere, migliorando il record di Martini (56"1).

## Mondiale rallies 1974?

NUOVA ZELANDA - Rally Heatway - Rally  
 1. Mikkola-Porter (Escort).

Mikkola-Porter hanno condotto dal principio alla fine, sul percorso di km 4800 che si snoda sulle isole sia del nord che del sud della Nuova Zelanda. La gara è ritenuta una potenziale prova del campionato mondiale rallies. Secondo l'equipaggio formato dal neo-zelandese Marshall e McWatt su Escort, terzo Mehta su Datsun.

## STOCK CAR spettacolo

PEARSON  
verso  
il milione \$

HAMPTON (GEORGIA) - David Pearson, continuando nella sua spettacolare corsa verso il milione di dollari vinti, ha conquistato anche la « 500 Dixie » Stock Car battendo l'accanito rivale Cale Yarborough su Chevrolet.

Il vincitore a bordo della Mercury, preparata dai famosi Woods Brothers, ha vinto 17 mila dollari, portando così il totale vinto durante la sua carriera a 986.650 mila dollari.

Questa di Hampton è la nona vittoria consecutiva dell'anno. Pearson ha conquistato la prima posizione dopo 253 miglia di corsa e dopo che Cale Yarborough — che aveva guidato per 110 giri — ha dovuto fermarsi tre volte quando, di volta in volta, gli scoppiava un pneumatico.

Richard Petty, tre volte vincitore in questo ovale, si è ritirato dopo pochi giri, quando ha bruciato il motore della sua Dodge. Altri assi della categoria come Bobby Isaac, Buddy Baker e Bobby Allison hanno dovuto ritirarsi per noie al motore.

La lotta tra Pearson e Yarborough è stata accanita nel primo arco di corsa, sino alla prima foratura del biondo pilota che da due anni sta tentando la fortuna ad Indy. Dopo la prima foratura, Pearson ne ha approfittato per prendersi tutto il vantaggio possibile. Al termine della 500 Miglia, il vincitore aveva due giri di vantaggio su Cale.

DIXIE 500 HAMPTON GEORGIA STOCK CAR

1. David Pearson (Mercury) alla media di 130,211 miglia; 2. Cale Yarborough (Chevrolet) a 2 giri; 3. Donnie Allison (Chevrolet) a 5 giri; 4. Joe Frasson (Dodge) a 7 giri.

## Perché la CSAI fino all'ultimo non ha creduto all'annullamento? Il retroscena di PERGUSA F. 3

ENNA - L'altalena delle decisioni circa il regolare svolgimento del « Premio Pergusa » per vetture di Formula 3 all'autodromo ennese si è finalmente conclusa. La gara, in calendario per il 5 agosto, era stata in un primo momento depennata viste le richieste eccessivamente onerose pervenute all'AC Enna. Questo avveniva il 15 luglio scorso. Ma il giorno dopo la situazione veniva ribaltata e i responsabili dell'Ente Autodromo decidevano di mettere ugualmente in cantiere la corsa, su insistenza della CSAI, sperando di poter trovare un accordo economico con i piloti.

Sette giorni dopo, esattamente lunedì passato (23 luglio) nuovo capovolgimento (questa volta definitivo). Con un comunicato gli organizzatori ennesi hanno fatto sapere di aver deciso di annullare definitivamente dalla « Stagione motoristica ennese » il « Premio Pergusa » di F. 3, perché sino a quel momento si erano registrate solo cinque iscrizioni, mentre non si sarebbe fatto in tempo a prolungare i cordoli delle chicanes. Questa seconda motivazione è ovviamente solo una giustificazione ufficiale, mentre i motivi veri vanno ricercati nell'eccessivo onere economico della manifestazione, non sufficientemente bilanciata — seppur parzialmente — da possibili utili.

La decisione è stata presa nel corso di una riunione dell'Ente Autodromo Pergusa svoltasi nel gabinetto del sindaco di Enna dott. Aldo Alerci, quando è stato fatto il punto su tutta la « Stagione motoristica ennese » che vedrà svolgersi regolarmente la Coppa Città di Enna (15 agosto) valida per l'Euromarche 2000 e il G.P. del Mediterraneo (26 agosto) valido per il Trofeo d'Europa F. 2 che avrà al via anche Emerson Fittipaldi e Ronnie Peterson con le Texaco Star.

Il rappresentante della provincia dott. Michele Speciale ha assicurato l'imminente svolgimento di una riunione della giunta provinciale per deliberare la quota associativa dell'Ente Autodromo per il '73 (20 milioni). Il sindaco Alerci da parte sua, ha confermato l'impegno del comune di concedere un contributo di 18 milioni di lire.

*Quello che non si capisce è perché la CSAI, messa sull'avviso per questa rinuncia dagli organizzatori di MISANO, che erano pronti a recuperare la corsa abbia insistito nella sua convinzione che la corsa si sarebbe certamente fatta ad ENNA. Ora si vede il risultato. E poi il dr. Saliti e C. dicono di fare gli interessi dell'automobilismo!*

## Un 2000 ARMAROLI 6 cilindri V

## MARTINI bianco e nero

Dopo essere dilagati « a macchia d'olio » nel campo della trasformazione dei motori Ford nelle cilindrate da 1300 e 2000, Armaroli e Negrini stanno per dar vita ad un motore completamente progettato e costruito da loro. Il programma prevede in effetti due motori, un 1000 ed un 2000, che però sono lo sviluppo l'uno dell'altro, tanto che il progetto è solo uno.

Il 2 litri sarà un 6 cilindri a V di 60 gradi, con distribuzione bialbero a cinghia dentata e quattro valvole per cilindro. Questa architettura è stata preferita al boxer per poter realizzare un'unità più compatta e facilmente alloggiabile nel vano motore delle vetture attuali, senza difficili modifiche.

Le prime esperienze saranno fatte su una metà di questo motore, cioè su un 1000 a tre cilindri che conserverà l'inclinazione di 30 gradi che avranno le bancate del successivo 2 litri a V rispetto alla verticale. Questo per riprodurre il più fedelmente possibile le condizioni di funzionamento che si risconterranno non appena sarà assemblato il 6 cilindri.

Attualmente, il progetto è ancora sul tavolo da disegno, e le prime esperienze al banco prova con il tre cilindri 1000 si attendono per l'autunno. Per la stagione '74, entrambi i motori dovrebbero essere pronti.

Con la gara di Casale si sono già svolte 13 delle 23 gare in programma per il Campionato di Formula Italia 1973, ma per l'assegnazione del Trofeo Black & White niente ancora di deciso. Difatti ad una chiara superiorità del leader della classifica Martini nella prima fase, fa riscontro il ritorno di Truffo nelle prove successive con Ghinzani a fare da terzo incomodo. Possiamo quindi dire che sono stati pienamente raggiunti gli scopi che il Trofeo Black & White si prefiggeva e cioè quelli di mantenere vivo l'interesse del pubblico e contemporaneamente di stimolare l'impegno dei piloti in ogni fase della gara onde creare in quelle che vengono considerate le nuove leve dell'automobilismo italiano, quelle doti di continuità di ritmo essenziali per un pilota di formula.

TROFEO BLACK & WHITE per la FORMULA ITALIA Classifica dopo 13 corse	19/3 CASALE	15/4 VALLEL.	23/4 VALLEL.	1/5 IMOLA	6/5 MISANO	13/5 VARANO	27/5 VARANO	31/5 MISANO	3/6 IMOLA	10/6 VALLEL.	21/6 MAGIONE	8/7 MAGIONE	15/7 CASALE	TOTALE PROV. 8 MIGLIORI PUNTEGGI
1. G. MARTINI	—	9	9	13	13	13	13	13	13	—	7	—	8	96
2. D. TRUFFO	13	2	3	3	—	8	9	4	8	13	3	11	13	79
3. P. GHINZANI	4	5	10	9	7	9	—	2	3	—	10	4	—	58
4. G. BOSSONI	4	6	4	6	—	4	2	4	9	7	—	3	—	44
5. A. GUNNELLA	—	13	4	4	2	—	6	3	2	—	—	—	—	34
6. R. FARNETI	6	—	2	2	7	3	—	—	4	3	—	—	—	27

Il criterio di assegnazione dei punteggi è il seguente: per la finale 6 punti al primo, 5 al secondo, 4 al terzo, 3 al quarto, 2 al quinto, 1 al sesto; per le batterie 4 punti al primo e 2 al secondo; per le prove di qualificazione 3 punti al miglior tempo. Agli effetti della classifica finale del Trofeo verranno presi in considerazione gli 8 migliori punteggi complessivi di ogni pilota.

Eccezionale partecipazione alla  
gara velocità a tappe francese

# Le BORA debuttano al TOUR-auto

NIZZA - Novantasei equipaggi hanno risposto presente al richiamo degli organizzatori del «Tour de France Automobile» e questo ancora prima del termine di chiusura ufficiale delle iscrizioni, decretando un successo senza precedenti alla grande prova stradale francese. E' una sorpresa che supera qualsiasi previsione e che accontenta anche i più pessimisti. Ma la soddisfazione degli organizzatori e delle grandi ditte che li affiancano con tangibili contributi, non è soltanto limitata a registrare questo eccezionale numero di adesioni molto raro nelle gare ralistiche francesi, bensì è avvalorata dal valore delle partecipazioni ufficiali e dai nomi dei piloti iscritti (un vero peccato che soltanto tre equipaggi italiani, sia pure con Munari-Mannucci e la Lancia Stratos, abbiano avuto il coraggio di affrontare la lunga randonné).

Fra le principali «teste di serie» balzano subito agli occhi le iscrizioni di due MASERATI-BORA con Jaussaud e Migault, di due LANCIA-MARLBORO STRATOS, l'una appunto di Munari-Mannucci e l'altra con Andruet-«Biche», di tre Ligier JS.2 i cui conduttori si celano ancora sotto la X, di dieci PORSCHE CARRERA RS con Lafosse, Piot, «Jicehelle», Almeras, Ballot Lena, Haldi, Bayard, Frequelin, Egretaud, di due DE TOMASO PANTERA una delle quali con Vinatier, di due BMW 3,0 CSL con Beltoise e Waldegaard e di una FERRARI-DAYTONA il cui equipaggio è ancora sconosciuto.

In totale 23 vetture Turismo di serie, 22 Turismo speciale, 19 Gran turismo di serie e 32 Gran turismo speciale e gruppo 5 Sport «Tour-Auto» daranno vita a questa manifestazione che prenderà il via il 14 settembre prossimo per un periplo di 5.700 chilometri suddiviso in cinque tappe: Nizza-Clermont Ferrand, Clermont Ferrand-Lille, Lille-Albi, Albi-Biarritz e Biarritz-Nizza.

Ecco la lista dei concorrenti:

## GRUPPO 1: TURISMO DI SERIE

Joel Bonnemaison-Guy Coisy (F) Simca - Claude Buchet-J. Claude Herard (F) Opel Ascona 16S - Marcel Grue-X (F) Toyota Celina - Michel Henaut-Gilles Guerin (F) Fiat 124 - Maurice Van Den Bruwaene-A. Buge (F) Audi NSU 80 - Pierre Bos-Jean Malet (F) Opel Ascona - J. Louis Billard-Georges Moreau (F) BMW 2002 TI - «Sial»-«Louet» (F) Alfa Romeo 2000 - Roland Imbert-X (F) Alfa Romeo 2000 - Francis Vincent-Richard Salustri (F) Alfa Romeo 2000 - «Jaca»-Jean Beidel (F) Alfa Romeo 2000 - Richard Kuss-X (F) Alfa Romeo 2000 - Jean Louis Davin-X Alfa Romeo 2000 - Serge Delsere-Guy Michel (F) Mercedes 280E - Aime Dirand-Bernard Vautrin (F) BMW 3.0 SI - Raymond Pontier-J. S. Couloumies (F) BMW 3.0 SI - «Depnic»-X (F) BMW 3.0 SI - Christian Coeuille-«Sylvain» (F) Opel Commodore GSE - Jean Louis Ravenel-X (F) Opel Commodore GSE - Jacky Ravenel-X (F) Opel Commodore GSE - Henri Greder-X (F) Opel Commodore GSE - M. Claude Beaumont-Christine-Giganot (F) Opel Commodore GSE - J. Pierre Vialle-X (F) Ford Mustang.

## GRUPPO 2: TURISMO SPECIALE

J. Paul Moreau-J. Paul Coquelet (F) Simca Rallye 2 - Georges Alexandrovitch-B. Pujos (F) Fiat 128 - Jean-Francois Catala-X (F) NSU - Bernard Coetmeur-Jacques Betry (F) Renault R 1173 - Emile Holvoet-Claude Holvoet (B) Toyota Celica - Gérard Cuyvet-Jacques Dagat (F) Audi 80 - X-X Audi 80 - X-X Audi 80 - X-X Audi 80 - René-Claude Herren-Alain Jaccard (F-CH) Audi 80 - J. Claude Gamet-Michel Gamet (F) Ford Escort 1600 RS - Georges Mouel-J. Yve Goasdoué (F) Alfa Romeo GTAm - Vladimir Arlanoff-«Buche» (B) BMW 2002 TI - Raymond Rue-Luciano Trombotto (MC-I) Opel - Clauss Nolle-Franck Nolle (D) Daimler Benz 280 E - Alain Flotard-André Colard (F) Ford Capri RS - «Patou»-X (F) Ford Capri RS - J. Claude Briavoine-Vincent Laverne (F) Ford Capri - Philippe Heuz-Guillaume Breton (F) Ford Capri RS - J. Pierre Rouget-Philippe Routte (F) Ford Capri LV - Jean-Pierre Beltoise-Jean Todt (F) BMW 3.0 CSL - Waldegaard-X (S) BMW 3.0 CSL - Maurice Nusbaumer-Naud (F) Renault R 1173.

## GRUPPO 3: GRAN TURISMO DI SERIE


Roger Soulat-X (F) Fiat 124 - Philippe Dagan-Francoise Dagan (F) Lancia 1600 HF - «Principe»-Francesco Bonvino (I)

Fiat Abarth 1800 Rally - Christian Lorang-Jacky Jung (F) Alpine A 110 - Roger Adonio-Patrick Pierron (F) Porsche 911S - «Ardu»-X (F) Porsche 911 SCF Carrera - Guy Gentis-Bernard Poizat (F) Porsche Carrera - Noel Labaune-Jean Maurin (F) Porsche Carrera - Bernard Cheneviere-X (CH) Porsche Carrera - Thierry Sabine-Willy Huret (F) Porsche Carrera - Pierre Lelong-Patrick Lelong (F) Porsche Carrera - «Gedehem»-Gérard Hugon (F) Porsche Carrera - Francois Servanin-Jean Pin (F) Porsche 911 SCF - Jacques Diebolt-J. Pierre Vast (F) Porsche 911 SCF - Francis Roussely-J. Francois Grobot (F) Porsche 911 S - Claude Laurent-Jacques Marche (F) Porsche 911 S - Jean-Marie Almeras-X (F) Porsche Carrera RS - Jean Vinatier-X (F) De Tomaso Pantera - X-X De Tomaso Pantera.

## GRUPPO 4 e GRUPPO 5:

### GRAN TURISMO SPECIALE e SPORT «TOUR AUTO»

Miloud Khalfi-X (DZ) Alpine - «Charlotte»-Marie-José Hommel (F) Alpine A 110 - Jean-Claude Sellos-X (F) Alpine A 110 - Claude Villon-X (F) Alpine A 110 - Jacques Marquet-X (F) Alpine A 110 - Emilio Paleari-Paolo Monti (I) Alpine A 110 - Michel Alibelli-Oswald Peri (F) Alpine A 110 - X-X Alpine A 110 - X-X Alpine A 110 - M. Jullien-P. Toujan-Y. Celestin (F) Alpine A 110 - Michel Robini-«Tchio» (F-I) Jide 1800 - Jean-Louis Gama-X (F) Jide 1600 - M. Odile Desvignes-Brigitte Carrier (F) Porsche 911 S - Dominique Thiry-Robert Witz (F) Porsche Carrera - Jean Egretaud-X (F) Porsche Carrera - Guy Frequelin-X (F) Porsche Carrera - Hervé Bayard-René Ligonnet (F) Porsche Carrera - Claude Haldi-X (CH) Porsche Carrera - Claude Ballot-Lena-J. C. Morenas (F) Porsche Carrera - Jacques Almeras-X (F) Porsche Carrera - J. Francois Plot-Richard Grand (F) Porsche Carrera - «Jicehelle»-Christine Caron (F) Porsche Carrera - Jean-Louis Lafosse-X (F) Porsche 911 - Martial Delalande-Jacques Balayer (F) Ligier JS 2 - XX-Guy Ligier (F) Ligier JS 2 - XX-Guy Ligier (F) Ligier JS 2 - Jean-Claude Andruet-«Biche» (F) Lancia Stratos - Sandro Munari-Mario Mannucci (I) Lancia Stratos - Thierry Gore-Wakisaka (F-J) Lamborghini Miura - J. Pierre Jaussaud-X (F) Maserati Bora - Francois Migault-P. Marie Paivin (F) Maserati Bora - X-X Ferrari Daytona.



per rivederla  
così  
non occorre  
essere fotografi,  
basta  
scegliere  
gli obiettivi giusti  
alla

# PHOTO-DISCOUNT

Milano Piazza De Angeli 3 Novara Corso Cavour 9 Concesio (BS) La Rinascente




## RAID

**STABILIMENTO  
E DIREZIONE VENDITE ITALIA**  
44043 MIRABELLO (FERRARA)  
ARGINE POSTALE 69  
☎ (0532) 847.126

**DIREZIONE  
VENDITE ESTERO**  
10131 TORINO (ITALY)  
VIA VILLA DELLA REGINA 12  
☎ (011) 878.646

**COSTRUZIONE  
VOLANTI  
SPORTIVI**

## LE BATTERIE FIAMM SI PRESENTANO COSI'



- Rispondono a rigorosi capitolati delle grandi case automobilistiche.
- Sono prodotte in una vasta gamma, oggi arricchita dalla serie in polipropilene, che soddisfa qualsiasi esigenza e copre tutti gli impieghi.
- Sono a disposizione degli utenti su tutto il territorio nazionale grazie a una qualificata e capillare rete di vendita.

FIAMM: la Casa che produce anche le famose trombe elettropneumatiche



C-50 MILANO SEMPIONE 63  
ELIL BULO

QUALITA'

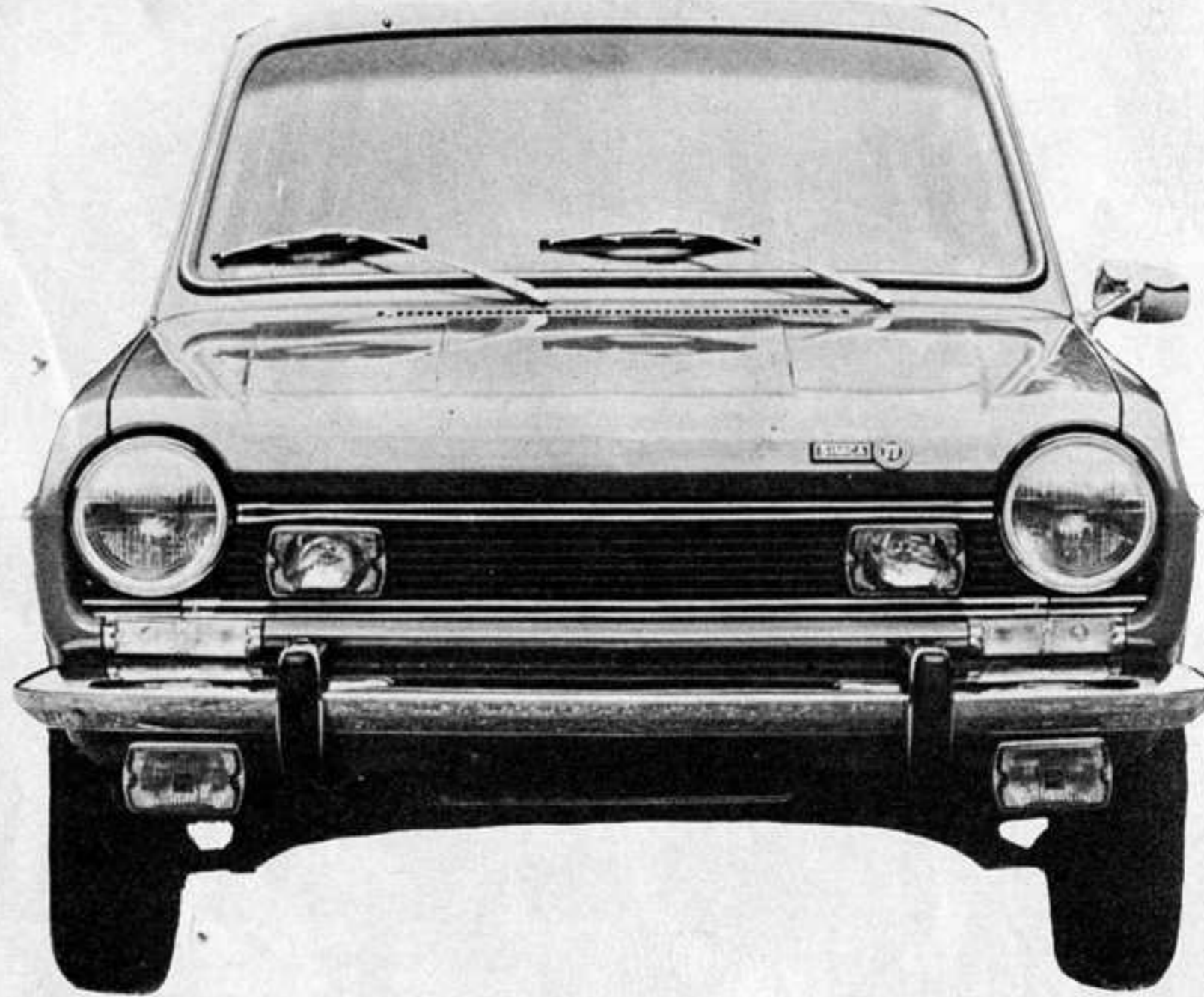
Sei anni dopo è comparsa a Silverstone

# La JAGUAR che mai corse

In occasione del Gran Premio di Gran Bretagna, corso a Silverstone il 14 luglio, una delle vetture più osservate non era una Formula 1, ma una sport, e neppure modernissima. Si trattava della JAGUAR XJ13, progettata nel 1966 come logica evoluzione delle Jaguar tipo «D», che era stata disegnata dal medesimo progettista, Malcom Sayer. Ma fu messa in disparte per il ridimensionamento dei programmi sportivi della casa di Coventry, nel 1967.

La vettura è molto bella ed affusolata, come si può vedere dalle foto, e realizzata secondo i canoni aerodinamici in vigore otto anni fa, ma con tecniche molto moderne. Il motore, un cinque litri a V bialbero ad iniezione, era posto in posizione centrale posteriore su un telaio monoscocca in lega leggera. Nel corso di collaudi effettuati a cura del MIRA, l'ente inglese per le ricerche dell'industria automobilistica, la «vecchia» Jaguar XJ13, guidata da David Hobbs ha percorso il tracciato sopraelevato del MIRA alla media di 257 kmh.

Le sospensioni sono tradizionali, con triangoli sovrapposti. La lunghezza della vettura è di 4200, larghezza 1100. Prima di scomparire di nuovo nei capannoni di Coventry, la Jaguar XJ13 è stata condotta per un giro di pista, di fronte al pubblico assiepato per il Grand Prix dall'amministratore delegato della Jaguar, Lofty England.



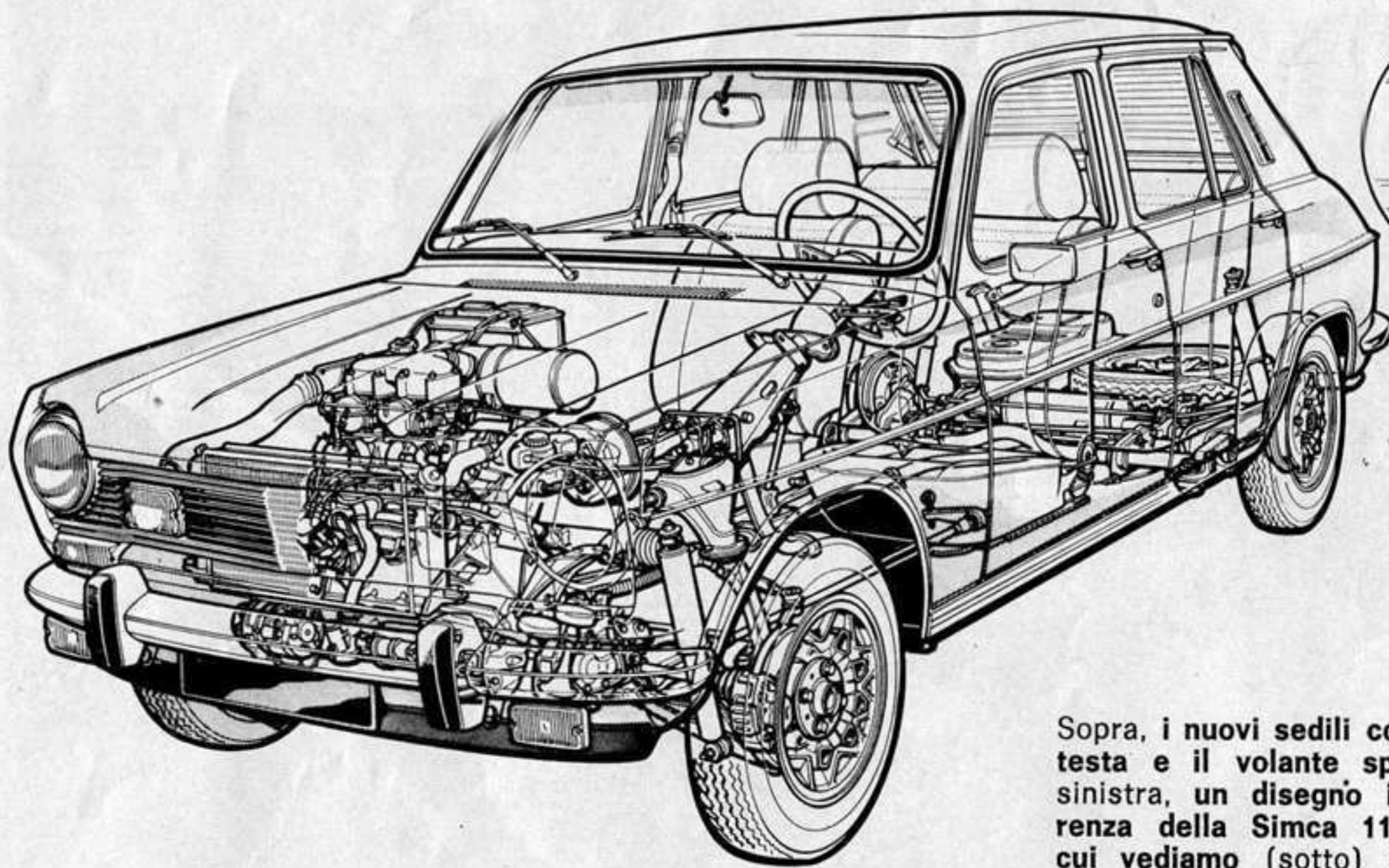
Per festeggiare la milionesima «1000»

## SIMCA «ti» anche a 5 porte

Ad un mese di distanza dall'uscita, dalle catene di Poissy, del milionesimo esemplare della Simca 1100, la trazione anteriore francese aggiunge una nuova ed interessante versione alla sua gamma. Nata nel settembre 1967, con 1118 cc. e 53 CV, la Simca 1100 raggiunge, in questa nuova versione denominata «TI», gli 82 CV-DIN con i 1294 cc., del motore già in dotazione alle Rally 2 ed alla Matra-Simca «Bagheera». Il motore è dotato di due carburatori doppio corpo, con equipaggiamenti migliorati: frizione più robusta, alternatore più potente, nuovi cerchi la 13" in lega leggera, tre gruppi ottici del tipo alogenato.

La Simca 1100 TI viene offerta nella versione a 3 e 5 porte, con la carrozzeria arricchita da piccole superfici aerodinamiche anteriori e posteriori, che contribuiscono al miglioramento dell'aerodinamica. La disposizione di queste superfici aerodinamiche, la loro inclinazione e la loro superficie sono state determinate da prove sistematiche su vetture di produzione. Molto importanti i guadagni in fatto di rumorosità dati da queste appendici: quella anteriore, sotto il paraurti, è in metallo; quella posteriore, subito dietro al tetto, in materia plastica.

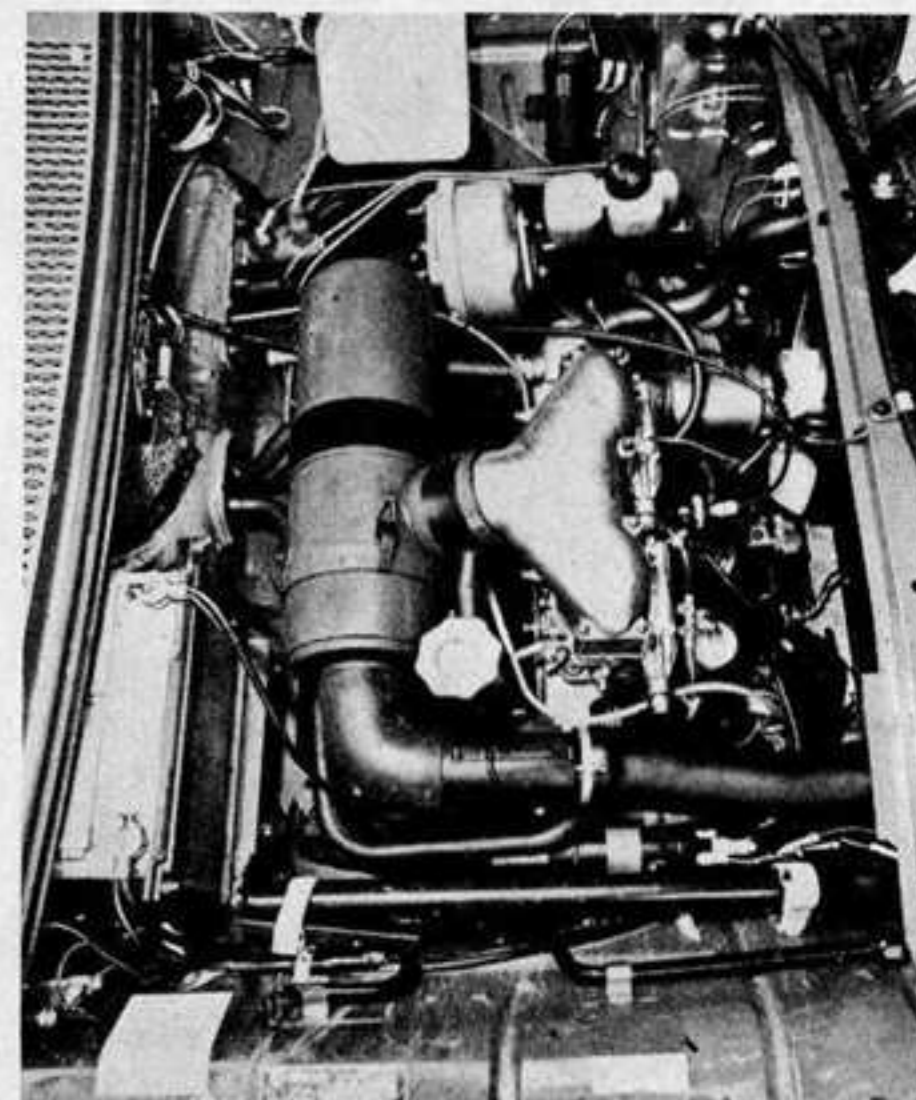
La nuova vettura, che vanta una velocità di punta di 165 kmh, ha adottato come colore di lancio un rosso molto intenso, chiamato rosso Sumatra.



Sopra, i nuovi sedili con poggiatesta e il volante sportivo. A sinistra, un disegno in trasparenza della Simca 1100 TI, di cui vediamo (sotto) il motore

### L'identi-kit della SIMCA 1100 TI

**Vettura:** berlina a scocca autoportante a 3 o 5 porte. Sospensioni a 4 ruote indipendenti, molle a barra di torsione, barre antirollio. **Motore:** 4 cilindri in linea, anteriore trasversale, alesaggio 76,7, corsa 70. Cilindrata 1294 cc. Potenza 82 CV-DIN a 6000 giri/min. Coppia massima 11 kgm a 3800 giri. Rapporto di compressione 9,8:1. Distribuzione aste e bilancieri. Alimentazione con due carburatori doppio corpo invertiti Weber. **Frizione** monodisco a secco, molla a diaframma. **Cambio** a 4 velocità + retromarcia, tutte sincronizzate, comando a leva centrale. Sterzo a cremagliera. **Freni** idraulici a doppio circuito con servofreno, freni anteriori a disco, posteriori a tamburo. **Ruote** pressofuse in lega leggera da 13", pneumatici 145 HR 13. **Passo** 2520, carreggiata anteriore 1383, posteriore 1332, **peso** 940 kg (3 porte), 950 kg (5 porte). **Velocità** massima 165 kmh.



## MACKINLAY'S io e te



Old Scotch Whisky  
invecchiato 5 anni





Gli eleganti sedili avvolgenti della nuova Ford Escort 2000

Prima risposta  
alla DOLOMITE S  
↓  
una ESCORT  
più potente  
**RS 2000**



La più recente versione Escort, la RS 2000, ha un motore con distribuzione monoalbero, con 100 CV ed una stabilità veramente eccellente. Dovrebbe venire omologata in gruppo 1 a partire dal 1974

LONDRA - Come era prevedibile, la « **ADVANCED VEHICLE OPERATIONS** » della Ford è entrata nella classe due litri « ad alte prestazioni », con un'altra versione della Escort. Si tratta della RS2000, per la quale si è raggiunto lo scopo di unire alte prestazioni a comodità. Fino al mese di ottobre la vettura sarà disponibile soltanto in Germania, ove ci sono già clienti sicuri in attesa che siano costruiti i primi 2000 esemplari. Negli altri paesi europei la RS2000 verrà immessa sul mercato alla fine dell'autunno. In Inghilterra costerà circa 200 sterline più della Mexico e 200 meno della recente Dolomite Sprint. Il motivo per questa apparentemente bizzarra strategia di vendita risiede nel fatto che la Mexico normale e la RS2000 non erano disponibili in Germania, ove c'è già molta richiesta per vetture quali la Opel Ascona SR, senza contare che si tratta di un paese ove l'agilità su strade tor-

tuose non basta, occorre anche la possibilità di raggiungere velocità elevate sulle autostrade.

La Ford ha fatto provare la vettura ad alcuni giornalisti su una pista di prove militare, che comprende una curva a 180 gradi e un percorso molto tortuoso. La vettura ha dimostrato di avere le doti della Mexico, senza alcuni dei suoi difetti. Soprattutto era più stabile della Mexico e si poteva affrontare il fondo in certi punti accidentato, con una velocità di venti chilometri orari superiore.

La Ford AVO prevede che all'inizio della prossima primavera la RS2000 verrà omologata in Inghilterra nel gruppo 1. Per felice coincidenza (?) il campionato turismo inglese verrà disputato coi regolamenti di questo gruppo, e la classe minore sarà quella fino a due litri.

d. h.



## Un'ALFASUD da 2 milioni

TORINO - La concessionaria Alfa Romeo Monzeglio e &, di Torino, molto conosciuta nell'ambiente sportivo per le sue elaborazioni, ha presentato una speciale versione della Alfa Romeo Alfàsud, chiamata « Alfàsud Monzeglio Rally ». La serietà scientifica delle elaborazioni di Monzeglio sono una garanzia per questa preparazione stradale della Alfàsud, dal cui motore sono stati ricavati, con interventi minimi, 85 CV per una velocità massima di 170 kmh.

Non è stata dimenticata la sicurezza di marcia, con un ritocco dell'assetto e l'ado-



Sopra al titolo, l'aspetto aggressivo della Alfàsud-Monzeglio. Qui sopra, il volante speciale

zione di cerchi Cromodora da 6 pollici, dotati dei nuovissimi pneumatici Michelin ZX 165/70-13, che sono stati commercializzati in Italia solo da poco tempo.

Nel prezzo di vendita della vettura, fissato in lire 1 milione 980.000 su strada, sono compresi anche: il servofreno (di serie solo sulle Alfàsud di produzione più recente), l'accensione elettronica, due fari antinebbia, poggiatesta, cintura di sicurezza, volante Monzeglio ricoperto in pelle, contagiri elettronico, fari antinebbia posteriore, retrovisore sul parafrangente e sedile di guida anatomico.

## Molto seccato l'ing. Alfieri alla Maserati Chi blocca la BORA ?

MODENA - Clima di ferie imminenti anche alla « Maserati ». Lo stabilimento di Via Ciro Menotti sta chiudendo per le vacanze. Ma nel suo ufficio l'ing. Giulio Alfieri sta ancora aspettando la Commissione o il commissario della CSI per la omologazione delle due « Bora » G.4. La storia si fa vecchia e quasi quasi sembra una di quelle favole che lasciano tutto inconcluso. Ma non sarà così alla « Maserati ». Dice l'ing. Alfieri, col suo parlare forbito, da umanista: « Probabilmente si tratta di quei fatti impenetrabili che sono comuni al nostro settore... »

Si spieghi meglio, per favore...  
Non c'è da dire di più. Io credo che non dipenda proprio soltanto dalla CSI...

E da che cosa, allora?  
Mah!  
Quindi si deve andare per induzione e non è difficile arrivare a qualificare quelle forze oscure come piccoli stratagemmi per ritardare il più possibile la comparsa di queste macchine. Supposizioni, ma non del tutto infondate.

Insomma, la concorrenza. Da quale parte? Difficile stabilirlo.

Le macchine sono qui pronte; ci sono tutti i documenti relativi che si riferiscono alla produzione. Alfieri aspetta di sostenere... l'esame. Un esame per lui facilissimo da superare. Le macchine sono in regola. Prima c'è stato il (presunto) ritardo di documentazione che hanno costretto al rinvio di circa sei mesi: ora siamo già a fine luglio e addio programmi immediati! Erano stati presi contatti con gli organizzatori di Watking Glen.

« Ora — conclude un po' amaramente Alfieri — pensiamo al Tour de France... una prova assai significativa... »

Possiamo dire condizionata per diverse ragioni?

Non direi proprio che noi siamo condizionati per essere italo-francesi, ma è indubbio che il Tour de France che parte il 14 settembre è una prova di altissimo prestigio. Poi non siamo noi a iscrivere le macchine, ma la nostra rappresentanza francese. Migault sarà uno dei piloti: non conosco ancora l'altro.



## La birotante

LONDRA - La Mazda RX4 è una novità per l'Europa ed è stata immessa sul mercato inglese alla fine di giugno. Si tratta della più grande vettura con motore rotante prodotta finora dalla Casa costruttrice giapponese Toyo-Kogyo che prevede di produrne 40.000 al mese, giunti alla fine dell'anno. La RX4 esiste in versione turismo e coupé e monta il motore 12A a due rotori, che eroga 130 HP a 7000 giri/min. Per il resto la meccanica è convenzionale, l'aspetto un poco goffo e lo spazio sui sedili anteriori è limitato da una specie di panchetto che pare avere poca utilità. Nonostante una folla di strumenti di cui potrebbe essere orgoglioso un piccolo aereo, i progettisti hanno posto alcune spie luminose anche sul tetto, sopra il parabrezza.

Vetture sportive  
**FERRARI**  
**MASERATI**  
**LAMBORGHINI**  
**PORSCHE**  
**DE TOMASO**

scafi da diporto

Sports cars sales and service

**Sports Cars** s.a.s.

di DROGO & VASSALLO

41100 MODENA via Emilia ovest 800  
telefono (059) 33 03 69