

**Si è concluso  
anche il CAN-AM  
con un ADDIO**

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

**AUTO  
SPORT**

# domenica SPRINT

**RIVERSIDE** - Subito dopo l'arrivo della terza serie della Corsa dei Campioni, Mark Donohue ha annunciato:

« Questa è stata la mia ultima corsa. Correrò ancora alla finale di Daytona della corsa dei campioni per rispettare il mio contratto ma da oggi smetto con le gare. Ho corso per sette anni, adesso ne ho trentasette e non credo di poter sperare di far meglio di quel che ho fatto. Quindi smetto, e d'ora in avanti mi dedicherò a perfezionare la efficienza della squadra diventando presidente della Roger Penske Company.

« Ho avuto dalle corse molte cose buone, e spe-

ro di averne ancora in futuro, mettendo la mia esperienza al servizio della sempre maggior efficienza della squadra e dei nuovi piloti giovani che stanno arrivando. »

Così anche Donohue, dopo Stewart, annuncia che si ritira. Comprendiamo come egli sia giunto alla decisione perché davvero egli ha avuto dalle corse tutto quello che un pilota americano può sperare. Si ritira in bellezza, dopo aver conquistato anche la coppa Can-Am con una serie impressionante di sei vittorie consecutive anche se, come abbiamo visto, non troppo difficili. Ha concluso la sua carriera, con una impressionante prestazio-

ne avendo guidato quattro macchine diverse in ventiquattr'ore, le tre della corsa dei Campioni e la Porsche-Sunoco della Can-Am.

Ha vinto a Indianapolis, ha vinto il campionato Trans-Am, ha vinto anche nelle gare di durata come a Daytona. Non ha mai partecipato a fondo e quindi non ha potuto provare che anche in questa specialità poteva essere tra i migliori.

Eccellente tecnico, oltre che eccellente pilota, Donohue resta un esempio di classe e di serietà e lo ricorderemo come uno dei migliori che abbiamo mai visti.

f. l.

# L'ultima di DONOHUE

DALL'INVIATO

**RIVERSIDE** - Passeggiata tranquilla e senza nessun problema della Porsche-Sunoco di Mark Donohue nella gara conclusiva del campionato Can-Am 1973. Con questa, è la sesta vittoria conclusiva di Donohue nel Campionato di quest'anno, che è stato ancora trionfale per Roger Penske la cui squadra è davvero la più felice nei risultati.

La opposizione a Donohue non c'è stata e nelle due prove della gara di Riverside egli se n'è andato subito accontentandosi di condurre la macchina fino alla fine. La superiorità della Porsche 917/30 su tutte le altre ha fatto diventare stucchevole la corsa che non ha avuto interesse che per la presenza di una macchina nuova e per l'esperimento effettuato dalla Firestone con Mario Andretti. Esperimento parziale, tuttavia, perché i pneumatici speciali che dovevano permettere ai tecnici Firestone di vedere se anche nel campo delle Can-Am erano competitivi, non sono arrivati e quindi Andretti non ha potuto compiere la sua missione.

Si è comunque visto, durante la prima prova, che la McLaren di Andretti era competitiva, perché nei primi giri egli si è mantenuto al secondo posto nonostante una perdita di benzina che ha provocato lunghissime fiamme dagli scarichi del turbocompressore.

Le fiammate che uscivano dalla macchina di Andretti erano tali che si pensava che da un momento all'altro il fuoco divampasse totalmente, invece egli ha potuto finire la corsa anche se dopo qualche giro i pneumatici sono degenerati e gli hanno reso quasi impossibile controllare la macchina in curva. Così ha dovuto lasciarsi superare da Redman e da Hobbs.

Scheckter si era ritirato subito per la rottura del cambio. Nella seconda prova, la macchina di Andretti è stata equipaggiata con gomme Goodyear ed al volante è andato John Cannon che non ha contratto esclusivo con la Fi-

## Lo sostituirà REVSON in squadra PENSKE

**RIVERSIDE** - Insieme con l'annuncio del ritiro dalle corse di Mark Donohue è stato annunciato che per il 1974 i piloti della squadra saranno Peter Revson e Gary Bettenhausen che correranno in tutte le gare nelle quali le macchine saranno iscritte.

Il programma di attività dovrebbe coinvolgere tutte le gare della Can-Am, quelle del campionato Trans-Am e quelle del Campionato USAC. Ma non è stato ancora definito nei particolari, perché si attende di sapere come saranno regolamentate le gare Can-Am del 1974, dato che da più parti si annuncia che vi saranno notevoli cambiamenti nella formula delle macchine.

Una delle voci più attendibili dice che le macchine con sovralimentazione non potranno avere motori superiori ai tre litri di cilindrata.

restone. Andretti ha preferito non correre.

Una serie di piccoli incidenti ha eliminato tutti i migliori salvo ovviamente Donohue. Una collisione tra Hobbs e Oliver ha portato le due macchine al box contemporaneamente nei primi giri mentre la Shadow di Elford era ferma subito per la rottura dell'acceleratore al primo giro.

Cannon con la macchina di Andretti, non ha avuto fortuna perché durante la pausa nel tentativo di riparare la fuga di benzina che provocava le fiamme nella prima prova è stata alterata la distribuzione per cui la macchina è andata poco bene fino a che non ha dovuto ritirarsi per mancanza di pressione olio.

Al secondo posto dietro Donohue è stato per parecchio Brian Redman che però si è dovuto ritirare per il cedimento di una sospensione. Se pensate che già nelle prime fasi della gara la Ferrari di Sam Posey e l'Alfa Romeo di Minter erano nelle prime dieci posizioni vedrete come la gara sia stata povera. E non per le due macchine italiane, beninteso, che certo più di così non potevano fare. Alla fine

la Ferrari si è ritirata per corto circuito e la Alfa Romeo 33-3 è classificata quinta assoluta.

Anche questa ultima gara Can-Am ha dimostrato che è tempo che i regolamenti siano rivisti, perché lasciando completa libertà ora si ha il risultato che chi ha tanti soldi da spendere può fare una macchina fantastica che batte tutti, e gli altri non hanno difesa. Il che significa che questa strada ucciderà l'interesse che le gare Can-Am avevano suscitato.

**CAN-AM A RIVERSIDE** - Gara internazionale per la Canadian-American Challenge Cup - Riverside (California), 28 ottobre 1973.

**LA CLASSIFICA**

1. Donohue (Porsche 917-30) in 1.02''04'' e 182, media 193.600 kmh; 2. Haywood (Porsche 917-10) a 1'10''860; 3. Kemp (Porsche) a 1 giro; 4. Nagel (Lola) a 2 giri; 5. Minter (Alfa) a 3 giri; 6. Peckham (McLaren) a 3 giri; 7. Dutton (McLaren) a 4 giri; 8. Durst (McLaren) a 5 giri (fermato rottura pistone); 9. Muller-Perschl (Porsche) a 8 giri. Hanno finito soltanto 8 macchine.

● La gara della Formula Super VAU disputata prima della Corsa dei Campioni è stata vinta da Bob Lazier davanti a Elliott Forbes-Robinson ed allo svedese Bertil Roos.

## C'era anche ANDRETTI a Riverside « disturbato » dal turbocompressore C'è già la 917-30

**RIVERSIDE** - Due giornate di prove per le macchine della ultima corsa della Coppa Can Am. Ventiquattro vetture iscritte ma di macchine veramente interessanti ce ne sono molto meno. La Porsche turbo di Donohue è la più avanzata tecnicamente trattandosi della 917/30 recentemente messa a punto a Stoccarda e che ha il motore migliorato e soprattutto molte modifiche al telaio, nei confronti delle 917/10. Ci sono poi le altre Porsche turbocompressore, molto ben preparate, infine due macchine sperimentali americane di un certo interesse.

La Shadow col motore Chevrolet a turbocompressore che qui è affidata a Vic Elford e la McLaren che era di Hulme l'anno scorso e che era stata affidata a Mario Andretti. Questa macchina ha anch'essa il motore Chevrolet a turbocompressore che si dice sia il più potente di tutti, ma grossi problemi di tenuta di strada e di aderenza hanno impedito ad Andretti di poterla sfruttare a fondo.

Secondo Andretti gli aggiustaggi del turbocompressore sono tali per cui le reazioni del motore sono piuttosto strane. Innanzi tutto la potenza non c'è che a partire da 5200 giri e fino a 5700, e poi non è per niente progressiva per cui bisogna fare molta attenzione allo scatenarsi improvviso della spinta, che non è piacevole da controllare.

Si aggiunga che questa macchina è stata portata qui a titolo sperimentale anche per conto della Firestone, che ha messo a punto un nuovo tipo di pneumatico che dovrebbe permettere alla casa di entrare anche nelle corse Can Am che finora sono praticamente feudo della Goodyear.

Purtroppo una serie di scioperi ha impedito che le gomme sperimentali arrivassero a Riverside e così Andretti ha dovuto guidare con le gomme di tipo Indy che non erano adatte alla grossa mole di questa macchina.

Così le prestazioni di Andretti sono state relativamente modeste rispetto alla potenza teoricamente disponibile. Dicono infatti che da questo motore sia possibile trarre 1240 cavalli anche se per questa gara le regolazioni del turbocompressore erano tali da limitare la potenza a 110 cavalli che restano sempre tanti.

Lo stesso problema di motore d'altra parte lo ha avuto Elford con la Shadow, problema tra l'altro ancora più insolubile perché il comportamento di questa unità è stato davvero bizzarro.

Comunque al termine delle prove si è visto che le macchine migliori sono ancora quelle di Roger Penske, che per Donohue ha portato due vetture. E Donohue ha ottenuto il miglior tempo assoluto partendo così in prima fila.

Di interessante, almeno come curiosità c'è stata anche la presenza

di una Ferrari e di una Alfa Romeo. La Ferrari guidata da Sam Posey era la 512 M che era di Mike Parkes e che conservava la « gobba » sul tetto per permettere al lungo Parkes di entrare nell'abitacolo.

La gobba d'altra parte è servita perché anche Posey è di statura elevata. Nonostante qualche irregolarità all'accensione la Ferrari si è comportata abbastanza bene.

L'Alfa Romeo di Minter iscritta da Otto Zipper, era una 33 TT3 dalla carrozzeria completamente modificata. E tenendo conto della cilindrata è andata molto bene.

Chi ha particolarmente brillato durante le prove della Can Am è stato John Cannon, che nonostante non abbia mai avuto una macchina competitiva resta per noi uno dei migliori piloti che abbiamo mai visto, e anche David Hobbs che ha una macchina eccellente anche se col motore aspirato e non supercompressore.

Naturalmente come accade sempre nelle gare Can Am insieme con un piccolo gruppo di macchine di gran valore e di piloti di classe ci sono molte macchine vecchissime e piloti di valore medio se non addirittura mediocre.

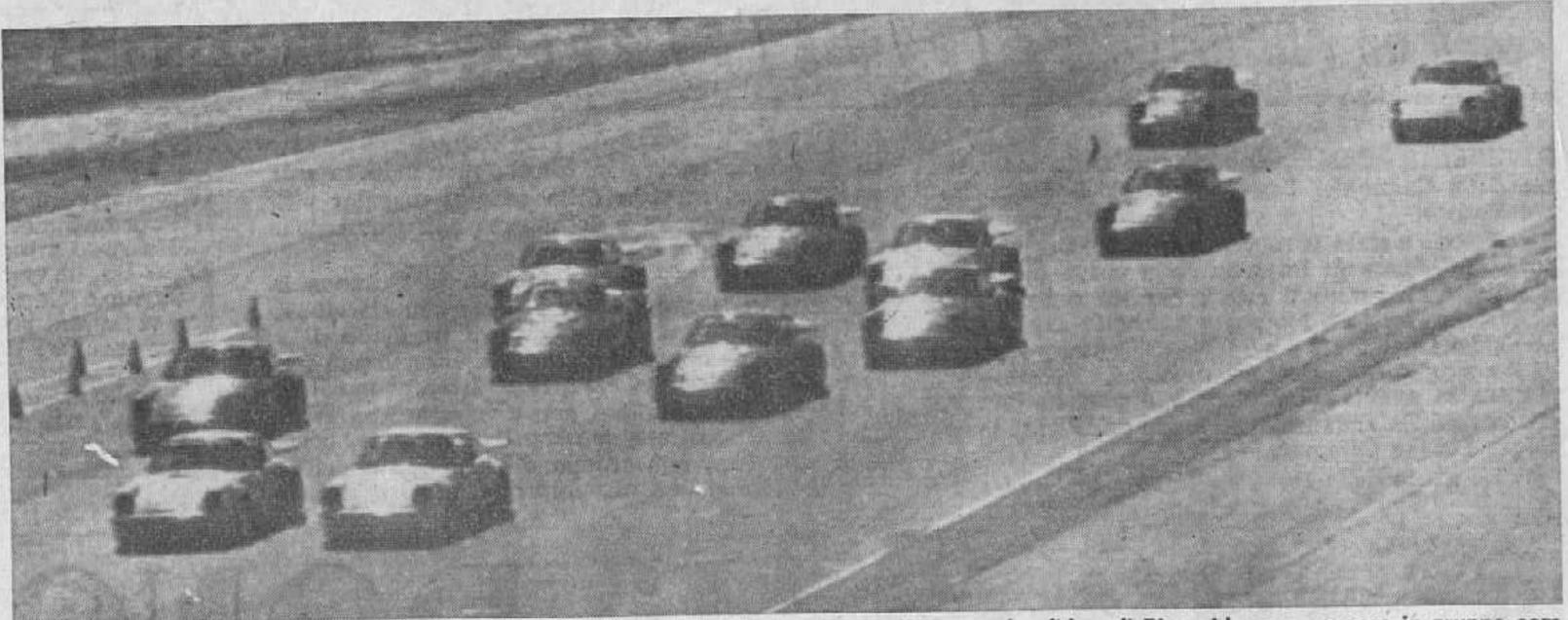
f. l.

## Tutti i tempi di qualificazione per la gara Can-Am

Donohue (Porsche Sunoco Turbo) 1'10'' e 290 media 209.170 kmh; Donohue (Porsche turbo) 1'11''487; Follmer (Porsche turbo) 1'11''600; Scheckter (Porsche Polak turbo) 1'11''809; Redman (Porsche Polak turbo) 1'13''760; Hobbs (McLaren M 20 Chevrolet aspirata) 1'13''848; Haywood (Porsche turbo) 1'14'' e 097; Kemp (Porsche turbo) 1'15''022; Andretti (McLaren M 20 Chevy turbo) 1'15''191; Oliver (UOP Shadow DN 2 Chevrolet asp.) 1'15''336; Cannon (Cannon McLaren M 8 F asp.) 1'15''393; Patrick (McLaren M 8 F Chevy) 1'16''700; Nagel (Lola T 260 Chevy) 1'17''099; Brown (McLaren M 8 F Chevy) 1'17''352; Elford (UOP Shadow DN 2 Chevy turbo) 1'17''651; Posey (Ferrari 512 M) 1'17''800; Cordts (John McLaren M 8 D Chevy) 1'17''900; Minter (Alfa Romeo 33-3) 1'18''126; Peckham (McLaren M 8 C Chevy) 1'18''178; Gunn (Lola T 269 Chevy) 1'18''189; Durst (McLaren M 8 F Chevy) 1'18''231; Kahlich (McLaren M 8 F Chevy) 1'18''461; Dutton (Chevy McLaren M 8 R) 1'19''842; September (Lola T 163 Chevy) 1'23''934; Saville-Peck (Costello SP 7 Oldsmobile) 1'24''000; Muller-Perschl (Porsche 908 spider) 1'24''781; Earl (Porsche 908 spider) 1'24''800; Wilson M 8 F Chevy turbo) 1'35''100.

L'americano del MARTINI R. T. ha sfruttato la sua conoscenza della CARRERA

● La scelta a caso delle Porsche (che qui a destra vedete alla via della prima prova) ha dato questi abbinamenti, validi per la prima gara: Follmer Blu Golfo, Donohue Bianco, Revson Giallo, Unser Rosa, Fittipaldi Beige, Hulme Blu Messico, Petty Turchese, Johncock Rosso, Allison Blu Bahamas, Pearson Fragola, Foyt Magenta, McCluskey Arancio.



Le dodici Porsche Carrera identiche, colori a parte, che hanno partecipato alla « grande sfida » di Riverside, sono ancora in gruppo compatto sul circuito californiano. Dopo le tre prove, la classifica provvisoria stilata in base ai risultati ha qualificato i sei piloti finalisti

# FOLLMER li ha battuti tutti!

RIVERSIDE - L'idea di far disputare una gara del genere di questa « Corsa dei Campioni », venuta a Roger Penske e che ha avuto subito l'appoggio entusiastico della Porsche e l'aiuto della Goodyear, l'hanno già avuta in tanti, nella storia delle corse automobilistiche.

Il poter davvero far confrontare grandi campioni su un piano di uguaglianza è un sogno che si ripete, e che se davvero si riuscisse a tradurre in realtà potrebbe infine dirimere le sempre controverse opinioni sul chi è proprio il più bravo di tutti.

Prima di Roger Penske e della Porsche, c'era stato un tentativo che era finito abbastanza bene. Quello di Piero Dusio e della Cisitalia, con la gara del Cairo del 1947, del quale ripareremo. Tentativo rimasto isolato per ragioni che non avevano nulla a che vedere con la validità della forma scelta. Ora la Porsche, con le sue Carrera RS, ha ripetuto l'esperienza mettendo in campo dodici macchine affidate a dodici grandi campioni.

Abbiamo visto quel che è accaduto, e possiamo dire che senza dubbio questo genere di corse ha una sua validità, perché a parte ogni considerazione pubblicitaria i piloti si sono davvero impegnati, persino troppo, e ciò ha potuto dimostrare che le differenze personali contano molto e riescono a far davvero lo scarto tra un pilota e l'altro.

Abbiamo visto come, in sostanza, il migliore di questa serie di tre gare sia stato Mark Donohue che ha saputo staccarsi nettamente sopra tutti, in ultimo però dalla conoscenza del percorso. E che, in ultima analisi il più bravo è stato Emerson Fittipaldi che tuttavia non ritroverete nella lista finale dei sei che andranno a Daytona in febbraio per la finalissima.

Quindi dobbiamo ringraziare la Porsche che ha messo in piedi questa operazione eccezionale e che, se ne trae della pubblicità, se l'è meritata.

L'idea è senza dubbio buona e merita di essere ripetuta, anche se non crediamo che lo sia di frequente perché il costo di una simile operazione deve essere davvero molto alto. Comunque abbiamo visto grandi nomi all'opera e in condizioni di quasi perfetta eguaglianza e il successo delle tre prove lo trovate nelle considerazioni che abbiamo esposte.

Resta da vedere, purtroppo, se la scelta dei piloti è stata davvero valida perché alla fin fine di confronto tra europei ed americani non si può parlare dato che a difendere il prestigio di una scuola diversa da quelle americane c'era soltanto Fittipaldi ed anche Hulme, che tuttavia è mezzo americano anche lui e che in ogni caso non è certo l'esponente più brillante del nostro attuale mondo occidentale delle corse.

Anche tra gli americani mancava qualcuno dei migliori, a dare un altro tocco di parzialità a questa manifestazione. Avremmo voluto ad esempio vedere cosa poteva fare Mario Andretti, in questa serie di gare, ma non sarebbe stato possibile. Così come non sarebbe stato possibile per altri piloti della Formula Uno, anche se gli organizzatori avessero voluto operarli. Tra i piloti che corrono con le gomme della Goodyear e non tra gli altri, perché era la Goodyear a finanziare in parte l'operazione. E così in ogni caso avremmo avuto solo una visione parziale del confronto al vertice.

Non abbiamo capito, comunque, perché nel momento

in cui si doveva scegliere il dodicesimo pilota non abbiano pensato a qualcuno dei più brillanti europei, ed abbiano invece scelto Roger McCluskey che anche in America è ormai in declino, e lo si è visto.

Non abbiamo capito, poi, perché quando Stewart ha annunciato che si ritirava e che quindi non avrebbe corso a Riverside, egli sia stato sostituito da Foyt e non per esempio da Ickx o Regazzoni o qualcun altro dei nostri. Pare che per Peterson ci sia stato un veto della Lotus, o almeno così dicono qui, ma oltre a lui ci potevano essere altri.

Comunque sia, la corsa c'è stata ed è stata divertente. Ha messo in luce certe caratteristiche peculiari di certi piloti abituati ad una forma di corse che noi non capiremo mai, tanto è lontana dalla nostra concezione dello sport dell'automobile, che non può essere ridotto a pura espressione di velocità attuata costi quel che costi, con assoluto non rispetto di regole che almeno ricordino la cavalleria.

Abbiamo però potuto constatare con piacere che alla fine il risultato è stato favorevole a chi le corse in automobile le fa secondo una pratica che è più vicina alle tradizioni che a quelle della brutale lotta per la conquista del posto. E ciò è consolante.

Peccato che adesso, a meno che non intervengano cambiamenti, Emerson Fittipaldi non possa andare alla finale di Daytona. Peccato, perché mancherà proprio l'unico elemento valido di un confronto Europa-America che avrebbe potuto se non insegnare qualcosa almeno far meditare gli americani su come fare le corse serie.

Franco Lini

## PRIMA PROVA

**HULME**  
non passa  
EMERSON K.O.

RIVERSIDE - Temperatura da piena estate al momento della partenza della prima prova della Corsa dei Campioni. Sole splendido e un poco di vento che ha pulito il cielo della California dallo smog tipico della zona di Los Angeles. A parte il giallo che ha coinvolto Fittipaldi e che vi raccontiamo a parte tutto bene, con un bel quadro multicolore di tutte le Porsche allineate dietro la macchina del direttore di corsa che era guidata da Dan Gurney. Due giri dietro la « pace car », poi un giro senza e infine il via.

Al momento dello scatto Follmer approfittava della posizione di retroguardia per anticipare la velocità e quindi riesce subito a guadagnare posizioni. Fittipaldi è meno fortunato ma anche lui riesce a superare qualcuno. Alla fine del primo giro Donohue è in testa (e vi rimarrà fino alla fine), seguito da Revson, Pearson, Unser, Follmer, Hulme, Foyt, Petty, McCluskey mentre Fittipaldi che era riuscito a superare parecchi portandosi dietro a Foyt e che si apprestava ad attaccare anche questa posizione deve fermarsi. Da segnalare che Johncock ha dovuto fermarsi per far cam-

biare le gomme posteriori e che in una collisione tra Unser e Allison entrambi hanno perduto terreno.

Allison tuttavia perderà altro tempo perché gli si stacca il lunotto posteriore e quindi ne è alterata la aerodinamica della macchina.

Dopo il ritiro di Fittipaldi al nono giro, dovuto a una perdita di benzina alla alimentazione. Le posizioni non sono definite perché per il secondo posto c'è molta battaglia. Infatti Pearson riesce a superare Revson che deve lasciar passare anche Unser. Revson però cede solo perché proprio non può farne a meno ma resiste alla maniera americana degli stock-cars fino a che può. Un genere di spettacolo che la

gente qui apprezza molto ma che da noi farebbe gridare allo scandalo. Comunque Pearson dopo essere passato deve a sua volta rallentare con una gran fumata e a un giro dalla fine deve fermarsi.

Dietro intanto Hulme aveva assunto un ritmo migliore di quello iniziale e stava recuperando su Follmer che lo aveva passato e distanziato. Però Hulme non è riuscito che ad accodarsi a Follmer senza passarlo. La gara termina senza altre fasi interessanti. Donohue ha oltre otto secondi di vantaggio su Unser seguito da Revson, Follmer Hulme, Foyt, Petty.

## SECONDA PROVA

**Così (in 12) al via della prima gara**

FITTI PALDI	DONOHUE
REVSON	FOLLMER
PEARSON	HULME
UNSER	FOYT
ALLISON	PETTY
JOHNCOCK	MCCCLUSKEY

Risultato prima prova (trenta giri)  
1. Mark Donohue 45'07" media 162,50 kmh; 2. Unser; 3. Revson; 4. Follmer; 5. Hulme; 6. Foyt; 7. Petty; 8. McCluskey; 9. Pearson a 2 giri; 10. Johncock a 2 giri; 11. Allison a 16 giri; 12. Fittipaldi a 11 giri.

**Sportellate da scintille alla stock-car**

Classificato ultimo Fittipaldi parte 1. nella seconda prova, durante la quale le macchine sono allineate secondo l'ordine di arrivo ma i piloti sono spostati in ordine inverso. Donohue è quindi ultimo.

Donohue d'altra parte non andrà lontano perché gli si blocca subito il cavo dell'acceleratore e deve ritirarsi. Fittipaldi resta in testa per quasi tutto il primo giro, ma è poi passato sulla

linea del traguardo da Pearson e Allison. Tuttavia mantiene il contatto anche se difende la guida un poco rude dei due che lo precedono. Infatti un esempio di come intendano le corse costoro lo danno subito dopo Johncock e Petty che collidono e vanno fuori strada. Johncock può continuare con la carrozzeria ammaccata mentre Petty deve fermarsi al box per cambiare una gomma forata.

Fittipaldi dopo aver perduto una cinquantina di metri nella fase iniziale riprende e si riaccoda ai due di testa. Dietro si forma un quartetto serrato con McCluskey, Follmer, Foyt e Revson mentre Hulme, Unser e gli altri sono staccati. Pearson diventa primo netto al decimo giro con Fittipaldi al secondo posto perché aveva superato Allison e Follmer è quarto essendo riuscito ad emergere dal gruppetto inseguitore.

Al giro successivo Fittipaldi è di nuovo al comando della gara con però Pearson a ruota: Follmer intanto incalza i due tanto che al 15. giro passa Pearson ed attacca Fittipaldi. Mentre McCluskey compie due testa-coda e quindi perde terreno, Follmer se ne va e dietro di lui restano a contatto Pearson e Fittipaldi con più lontano Foyt e Revson e Allison. Il motore di Fittipaldi lascia qualche fumata spessa e ci potrebbe spiegare il rallentamento e ciò potrebbe spiegare il rallentamento costantemente terreno ed è raggiunto e poi superato da Foyt e Revson che si sono staccati.

La battaglia per il secondo posto è

accanita. Fittipaldi riesce a passare davanti a Pearson e sembra dovervi rimanere ma verso la fine della corsa assistiamo a un numero di alta scorbaccia. Pearson urta decisamente la macchina di Fittipaldi nel bel mezzo di una curva e la sbilancia. Fittipaldi riesce a mantenerla in pista e i due escono dalla curva appaiati. Dopo il breve rettilineo seguente altra manovra a spingere di Pearson che manda Fittipaldi decisamente fuori pista all'esterno. Fittipaldi sale di sbieco sul terreno e tra un gran polverone riesce a riportarsi in pista con una mezza giravolta. Riprende al terzo posto e

## Risultato seconda prova

1. George Follmer 45'12" media 162,6 kmh; 2. Pearson; 3. Fittipaldi; 4. Revson; 5. Foyt; 6. Unser; 7. Allison; 8. Hulme; 9. Johncock a 1 giro; 10. Petty a 1 giro; 11. McCluskey a 11 giri; 12. Donohue a 23 giri.

non potrà più far altro. Un collega americano ci spiega che adesso Fittipaldi sa come correre negli stock-cars perché Pearson è un maestro di cose del genere. La gente è in sollucchio, noi molto meno. Che cose del genere siano normali lo dimostrano poi le sportellate decise tra Foyt e Revson e quelle da scintille tra Unser e Allison. Vedremo cosa accadrà nella terza prova.

# Era stato penalizzato per un disguido orario Ci son volute le scuse per trattenere FITTIPALDI!

RIVERSIDE - Giallo appassionante durante la giornata di sabato. Pare che nel corso della riunione dei piloti che si è tenuta alla fine delle qualificazioni per la corsa dei campioni sia stato detto che al «Drivers meeting» di sabato mattina tutti dovevano essere presenti e che gli eventuali ritardi sarebbero stati penalizzati con lo spostamento del colpevole nelle ultime posizioni dello schieramento di partenza.

Non sappiamo se Fittipaldi abbia capito bene quello che è stato detto, ma il fatto è che lui (e anche Follmer) sono giunti al meeting con qualche minuto di ritardo. Per Fittipaldi erano esattamente quattro.

Applicando alla lettera quello che sarebbe stato detto il giorno prima il direttore di gara ha posto Fittipaldi e Follmer nella ultima linea dello schieramento della prima gara, nella quale Fittipaldi avrebbe dovuto essere in testa.

Il brasiliano ha dovuto sotto-

stare alla imposizione, ma si è ripromesso poi di non partecipare alle altre corse. E durante la prima prova, poi, ha avuto anche dei guai derivanti dalla necessità di superare altri concorrenti, cosa che lo ha portato fuori strada.

Alla fine della prima prova Fittipaldi ha annunciato la sua decisione di andarsene, giudicando assolutamente antisportivo il provvedimento adottato, che è stato effettivamente stupefacente e tale da falsare del tutto il già povero confronto tra piloti di scuola europea e di scuola americana.

Tra l'altro il ritardo di Fittipaldi è stato determinato dalle condizioni del traffico alle porte del circuito dove anche lui come gli altri ha dovuto fare una lunga attesa per entrare.

All'annuncio della decisione naturalmente si è scatenato un pandemonio con tutti i responsabili in agitazione. E sono cominciate lunghe trattative nelle quali sono stati coinvolti i dirigenti del-

la Goodyear che ha patrocinato la corsa, quelli della Porsche e Roger Penske, oltre a John Goossens della Texaco che era qui ad accompagnare Fittipaldi (ed anche a definire i rapporti McLaren-Texaco-Marlboro-Yardley che sembravano piuttosto complicati).

Il risultato è stato che alla fine, Fittipaldi ha accettato di continuare, anche perché Roger Penske ha tenuto una conferenza stampa improvvisata nella quale ha pubblicamente ammesso di aver compiuto un grosso errore al quale purtroppo non vi era più rimedio. Ha presentato le sue scuse a Fittipaldi dichiarando che era felice di constatare che il brasiliano non volesse anche lui compiere l'errore di ritirarsi.

Tutto bene quel che finisce bene, ma resta il fatto che per Fittipaldi la decisione iniziale ha eliminato ogni possibilità di vincere la corsa dei campioni.

f. l.

● La definizione della complessa vicenda che riguarda la squadra McLaren di Formula Uno per il 1974 pare sia giunta ad un buon punto. La Yardley che pareva fare resistenze dato che aveva un contratto con la McLaren per il 1974, si ritirerebbe dalle corse e quindi non vi sarebbe più nessun ostacolo. Pare che a determinare la soluzione dell'accordo sia stato il fatto che la Yardley fa parte del gruppo della British American Tobacco Company, che quindi si sarebbe trovata a dover finanziare in parte una squadra che porta i colori della Marlboro, cioè di una casa concorrente. Comunque è confermato che la McLaren avrà due piloti e cioè Fittipaldi e Hulme.

## L'AQUILA 5000 novità d'ottobre

● Secondo i programmi 1974 della USAC una quarta gara di 500 Miglia si aggiungerà alle tre classiche esistenti al fine del Campionato americano USAC. Si tratta della 500 Miglia del Texas, da disputare il primo settembre e cioè alla fine del campionato. Le altre sono quelle di Ontario il 19 marzo, Indianapolis e Pocono (7 luglio).

● Novità abbastanza importanti nella regolamentazione delle gare del Campionato USAC. Le modifiche tecniche alle macchine, in vista della riduzione delle velocità, concernono soprattutto la aerodinamica, con la limitazione degli alettoni alle dimensioni attuali delle Formula Uno. Una modifica che non è tecnica, ma che avrà come conseguenza del cambiamento tecnici è la limitazione della quantità del carburante assegnata ad ogni macchina per la gara. Riducendo parecchio la quantità di carburante disponibile per poter correre le 500 Miglia si obbligheranno i concorrenti ad utilizzare minor potenza dai motori e quindi a marciare meno forte. Questa soluzione non varierà il numero dei rifornimenti, che saranno pressoché uguali. Dato che la riduzione della potenza permetterà di effettuare maggior percorso con la stessa quantità di carburante. Come beneficio accessorio ma abbastanza importante, anche se curiosamente nessun americano sembra avervi pensato, ci sarà la maggiore longevità dei motori attuali, che essendo arrivati a un punto di sviluppo da permettere di tenere la distanza con potenze attorno al novecento cavalli, dureranno certamente di più con potenze certo inferiori e proporzionali ai consumi ridotti cui saranno obbligati.

● Dan Gurney ha pronta nella sua officina di Santa Ana la prima versione della Eagle destinata alle corse della Formula «A» americana, che corrisponde alla Formula 5000 europea. Il prototipo ha già girato a Riverside

nei giorni scorsi ed ha dato soddisfazione. Sullo stesso telaio è possibile montare il motore Cosworth otto cilindri tre litri della Formula Uno e secondo i piani di Gurney la nuova Eagle sarà in campo di certo per le due ultime gare del Campionato Mondiale 1974, per essere collaudata in vista della partecipazione continua alle gare del 1975. Tuttavia è probabile che una Eagle sia vista in gara già nelle prime corse del 1974, con la scuderia privata di Sam Posey che ha deciso di acquistare la prima macchina e di acquistare anche i motori Ford Cosworth. Il progetto è a buon punto tanto è vero che Posey sta già cercando una base fissa in Europa, forse in Svizzera o forse vicino a un circuito, per esempio il Paul Ricard.

● Dan Gurney pare sia molto interessato a motori a dodici cilindri per il suo programma di Formula Uno. Ha anzi detto chiaramente che intende prendere contatti con la Matra per utilizzare il dodici cilindri a V francese, ma probabilmente non si rende conto che questo motore non è adatto alla Formula Uno attuale, non avendo subito molta evoluzione negli ultimi tempi.

● Emerson Fittipaldi è andato in giro per la California al volante di una Rolls Royce, prestatagli dal cantante brasiliano Sergio Mendez che a Hollywood sta facendo furore. Fittipaldi e sua moglie sono stati ospiti di Mendez nella villa di Encino che è dalla parte opposta di Los Angeles. Vale a dire che ogni giorno Fittipaldi ha dovuto farsi circa 250 chilometri tra andata e ritorno.

● Visto in giro per i box di Riverside anche Graham McRae, che qui era disoccupato. Pare che egli abbia intenzione di correre in Formula Uno, l'anno venturo ma non si sbilancia molto sui contatti che ha in corso. Comunque non si tratta della Shadow.



BONNEVILLE. Ferve il lavoro, sul Lago Salato, in preparazione per la settimana della velocità che richiamerà, sulla striscia abbacinate di Bonneville, decine e decine di aspiranti recordmen della velocità

### TERZA PROVA

## FITTIPALDI escluso da Daytona

La terza prova della Corsa dei Campioni è decisiva, perché determina la classifica finale di questa prima parte. Per alcuni c'erano intenzioni bellissime al via di questa terza serie: naturalmente, coloro che avevano ottenuto buone posizioni nelle due gare precedenti erano abbastanza tranquilli, ed erano quelli che erano stati sfortunati prima che dovevano battersi. Tra questi, Emerson Fittipaldi e Mark Donohue.

In prima fila c'era Mark Donohue, che era stato classificato ultimo nella gara precedente, mentre in ultima fila era Follmer. Fittipaldi era terzo. Il via è stato regolare, ma Pearson ha avuto uno scatto e si è avvantaggiato subito scavalcando qualche posizione già prima della curva successiva al traguardo. Ma subito lo va a riprendere Donohue.

Fittipaldi, passato ultimo al primo giro, ben presto si mette a proseguire, passando molti con un'identica manovra di staccata ritardata nella curva che precede la zona box. Le posizioni nei primi giri vedevano in testa Donohue, seguito da Hulme, Johncock, Pearson, McCluskey, Unser, Revson,

Foyt, e sono rimaste tali sino all'ottavo giro, quando McCluskey si ritirava con il motore rotto, imitato da Johncock al giro dopo.

Al decimo giro, Donohue era imprevedibile, dietro a lui Hulme che era isolato, poi Unser, Pearson, Foyt, Follmer e Revson uniti, Fittipaldi che stava sopraggiungendo ed infine gli altri un po' staccati. Poi, Fittipaldi riesce a passare Revson e si accoda ad un terzetto composto da Pearson, Foyt e Follmer. La progressione del brasiliano continua, ed Emerson passa prima Follmer poi gli altri fino ad arrivare al quarto posto, dietro ad Unser. Si ritirano anche Petty ed Allison.

Al 23. giro Hulme fa un testa-coda e perde molte posizioni, così Fittipaldi diventa terzo. Tenta di raggiungere Unser per strappargli la posizione che lo qualificerebbe per la finale, ma non vi riesce.

Si sono qualificati: Follmer, Unser, Donohue, Revson, Pearson e Foyt.

### Risultato terza prova

1. Mark Donohue, in 45'18", media 161,90; 2. Unser; 3. Fittipaldi; 4. Pearson; 5. Follmer; 6. Revson; 7. Foyt; 8. Hulme; 9. Allison a 10 giri; 10. Petty a 11 giri; 11. Johncock a 21 giri; 12. McCluskey a 22 giri.

### Classifica a punti finale

Follmer punti 29; Donohue 28; Unser 26; Revson 25; Pearson 24; Foyt 22; Fittipaldi 21; Hulme 14; Allison 12; Petty 12; Johncock 9; McCluskey 8.

## Difficile adattarsi con le « neutre »

RIVERSIDE - Tre giorni di prove, per i dodici della corsa dei campioni, ma per rispettare il principio dell'ignoranza delle macchine da usare effettivamente in gara, le prime prove sono state effettuate con macchine muletto. Tre vetture a disposizione e prove a turno sotto la direzione di Roger Penske che è ideatore e organizzatore di questa competizione.

Nella prima giornata erano presenti tutti meno Gordon Johncock che era impegnato a Indianapolis in prove di gomme. Le macchine erano messe a punto per avere un comportamento neutro e così per qualcuno vi è stata maggior difficoltà di adattamento che per altri.

Come conseguenza si sono registrate parecchie sbandate e qualche testa-coda, con protagonisti Petty, McCluskey, Follmer e Allison. Denis Hulme ha avuto la stessa avventura di Merzario a Watkins Glen, perché in piena curva gli si è spezzato l'alettone e così ha compiuto un completo giro, senza però urtare nulla.

Nella prima parte della prima giornata il miglior tempo lo ha ottenuto Fittipaldi, che ha perciò dimostrato di essere il più svelto nell'adattarsi a condizioni non abituali. Fittipaldi infatti era il meno favorito non avendo

## Questi i tempi delle prove a Riverside

	I giornata	II giornata	III giornata
Fittipaldi	1'31"26	1'29"81	1'28"42
Donohue	1'30"52	1'29"19	1'28"64
Revson	1'30"89	1'30"80	1'28"81
Follmer	1'31"40	1'29"98	1'29"14
Pearson	1'31"24	1'30"61	1'29"32
Hulme	1'33"00	1'30"01	1'29"38
Unser	1'31"00	1'30"05	1'29"68
Foyt	1'32"54	1'30"88	1'29"73
Allison	1'31"32	1'30"16	1'29"86
Petty	1'32"21	1'31"44	1'30"03
Johncock	—	1'32"13	1'30"34
McCluskey	1'33"78	1'33"21	1'31"50

mai guidato una Porsche e non avendo mai visto Riverside. Più tardi altri hanno fatto meglio di lui, come vedete nella lista dei tempi di prova.

Quel che le prove hanno dimostrato è che le Porsche Carrera debbono essere davvero solide perché hanno resistito benissimo ai maltrattamenti inflitti dai dodici, che non sono andati troppo in finezza.

Nella seconda giornata stesso procedimento, stavolta presenti tutti. La maggior familiarità con le macchine ha permesso tempi migliori che nella prima giornata.

I tempi comunque erano indicativi, perché ai fini della posizione di partenza sarebbero stati validi solo quel-

li delle successive qualificazioni ufficiali. Alla fine delle prove della seconda giornata c'è stata la cerimonia della assegnazione a sorte delle macchine da usare effettivamente.

La terza giornata di prove ha visto in pista finalmente le macchine destinate alle corse. Per gruppi di quattro i piloti hanno potuto effettuare sette giri ciascuno per tentare di conoscere bene la macchina di cui disponevano. Poi si son avute le effettive qualificazioni, effettuate col sistema NASCAR e cioè individualmente, con un totale di quattro giri, uno di lancio, due cronometrati e uno di arresto.

f. l.

# «Congelate» le LIGIER



Duemila chilometri  
in una cornice di pubblico  
che i ritiri-chiave  
non hanno avvilito

DAL DIRETTORE

**TORINO (ottobre)** - «Allora telefono a Torino per l'albergo?» domandò Giuseppe, l'onnipresente segretario della Scuderia Nettuno, con un sorriso che gli tagliava la faccia in due. Mario Casoni, il trentaquattrenne finalese che stava riassaporando il piacere di un successo pieno in una carriera agonistica lunga già dodici anni, lo calmò subito: «No, no, aspettiamo stasera a Casale. Telefonerai di lì. Sai, un pizzico di scaramanzia fa sempre bene...».

Accadeva a Varano de' Melegari, verso le 15 del pomeriggio di sabato. La pista della passione sul greto del fiume era incorniciata dalla immancabile siepe di spettatori che stavano con entusiasmo assistendo all'ultima tappa del Giro automobilistico d'Italia, quella che avrebbe potuto e dovuto essere la prova decisiva, una prova-verità, con la maestosa Pantera De Tomaso da una tonnellata e passa a scarrocciare in mezzo alle più agili avversarie ipotizzate alla vigilia. Invece, per Mario Casoni l'unica preoccupazione era ormai che non gli giocasse un brutto scherzo la frizione, sollecitata nel traffico nell'ultimo trasferimento o che lo abbandonassero del tutto gli ammortizzatori posteriori (ormai «finiti») della sua GT gr. 4 di proprietà Jolly, etichettata «Nettuno» di Bologna, ma in realtà Panterone ufficiale della De Tomaso, abilmente mimetizzata da quel birichino dell'ing. Aurelio Bertocchi. Questi è stato un po' il guastafeste primigenio di quella che a Torino avevano preparato come una sagra Lancia-Fiat; una manifestazione automobilistica che ha riportato nelle strade di metà Italia le emozioni visive più di stampo Mille Miglia che di «rally gigante», anche se certe combinazioni ibride da questa angolazione ne hanno un po' complicato e anche avvilito certe vicende.

L'albergo a Casoni, come al suo partner copilota Cesare Minganti (che ha fatto in realtà solo il navigatore, perché l'industriale di liquori, corridore ormai dilettante per forza, non lo ha lasciato mai guidare per tre giorni), e come agli otto tecnici meccanici al seguito, glielo avrebbe prenotato solo verso le dieci della sera a Torino uno sportivissimo dirigente del servizio relazioni pubbliche della Fiat, mentre la folla che si stipava foltissima intorno alla rampa d'arrivo dell'Automobile Club Torino, stava appena finendo di digerire la delusione per l'assenza delle biancoarancio Stratos o delle Fiat rososonero del team Abarth, ai posti del successo. Perché delusione è stata, anche per il pubblico torinese, quando magari ti aspettavi che la vittoria della sorniona Pantera, condotta magistralmente da Casoni per duemila chilometri nell'Italia che finiva a Misano Adriatico, fosse motivo sotto sotto di una compiaciuta e maliziosa soddisfazione per i giovani torinesi, specialmente, quelli che si descrivono così ribelli ormai al mammismo della Casa automobilistica nata Agnelli.

E invece delusione vera fu; pur se gli applausi a Mario Casoni non erano certo tiepidi, come ai quarantasette superstiti che hanno portato a termine questa avventura suggestiva di una corsa che ha beneficiato di un prologo di quell'estate di S. Martino di fine ottobre-primi novembre, anche se le luminose giornate di azzurro e di sole hanno respirato un'aria polare.

Quella temperatura sottozero è stata un po' la indiretta protagonista. Portandosi dietro la temperatura del Sestriere anche negli autodromi della Bassa Padania e dell'Adriatico, ha complicato le già disagiate vicissitudini di macchine e piloti. Nel frigorifero dei parchi chiusi by night le ottantatré vetture che avevano iniziato la fatica



Subito alla partenza, iniziano i guai per le Ligier: quella di Chasseuil non si avvia, e viene spinta giù dalla pedana a forza di braccia. Così matura la squalifica. Dopo un paio d'ore, anche l'altra Ligier è «out». Qui sotto, Brambilla spiega la dinamica della sua sbandata al Sestriere



# La maglia rosa si



da Torino, alle sei del mattino di giovedì 25 ottobre, hanno pagato un po' tutte lo scotto delle rispettive ambizioni. Ma hanno finito per pagarle di più quelle più sofisticate, le Stratos come le Ligier-Maserati o le Fiat col motore delle due litri sport Abarth Osella, «congelate» negli organi più delicati. E un pizzico di improvvisazione preparatoria, come di presunzione, hanno finito per giocare da carte decisive contro quella belva alla modenese, i cui 500 cavalli Ford nel maestoso vestito dei designers Ghia gestione De Tomaso, hanno nitrito rotondo con un passo da trottatore sprint.

La Ligier ha bruciato le sue speranze nell'angoscia della sorpresa mattutina della patina brinata che ha gelato condotti di alimentazione e candele. E qui Ligier ha peccato in superficialità ricorrendo troppo tardi all'ausilio delle candele più calde per mandare in moto la tre litri di Chasseuil, che

sarebbe poi stata tolta di gara a Susa da una bandiera nera per la squalifica rigorosa ma giusta, solo se fosse stata estesa alla casalinga Fiat di Pinto, anche essa avvilita al silenzio dell'avviamento a spinta dalla pedana del Corso Unità d'Italia.

Nella morsa del freddo, che bruciava altrettanto presto le ambizioni dell'altra Fiat spider di Pianta e Pica, avrebbe finito per essere stritolata anche la Stratos più indiziata come aspirante al successo, la Lancia col Dino 2 valvole affidata a Merzario. Una 2 valvole novità con un nuovo albero appena realizzato per offrirgli 15 cavalli in più. Il bocciolo di una camme, alteratosi forse per un piattello troppo duro delle punterie nei giorni di prova è stato determinante. Ed ha trovato, nell'altrettanto difficile avviamento a freddo la trappola ulteriore con la condensa nei getti che ha tradito il malessere di quella camme guasta che non ha

dato più troppe chances all'ex ferrarista, fino al ritiro di Imola. Sofferenza agonistica che, di contrappunto, ha portato alle esagerazioni di Andruet con l'altra Stratos altrettanto sperimentale col 4 valvole, il cui mancato risparmio ha offerto il bagno d'olio dello sbiellamento alla pista misanese nella notte del venerdì nero Lancia.

Dalla ghiacciaia, che aveva altrettanto subito compromesso con le freddissime gomme slick le possibilità del Brambilla Vittorio, caduto nella trappola del Sestriere con l'altra Ligier gialloverde, ha finito per muoversi tranquillo solo quella GT mascherata, il cui nome d'animale africano la faceva ipotizzare non così facilitata. Ma, senza perdere un colpo nemmeno in avviamento, la Pantera di Mario Casoni si è costruita, prova speciale dopo l'altra, il suo gruzzolo di secondi da poter puntare tutti sul tabloid di Imola, dove ha fatto saltare il banco di tutte le rivali,



Ecco la Ligier di Vittorio Brambilla fuori strada, lungo la Cesana-Sestriere. Il pilota monzese è attorniato dal pubblico. La vettura è sbandata a causa delle gomme non in temperatura. Le Stratos sono durate un po' di più: quella di Andruet fino a Misano (vediamo il francese allontanarsi dopo la sbiellata), quella di Merzario fino a Imola. A destra, Arturo abbandona il Giro e la sua Stratos con la distribuzione in avaria

## «Sfinite» le STRATOS



**LANCIA e FIAT hanno  
trovato la sconfitta  
nella fragilità dei  
loro motori potenziati**

# addice a CASONI



E' stato proprio ad Imola che Casoni si è assicurato la vittoria. Ecco la Pantera del finale uscire dalla variante seguito dalla Porsche di Bonomelli e dalla Stratos di Merzario. Sopra, a salutare Casoni a Torino c'era anche l'ing. Rogano. A destra, Cesare Minganti, il bravo « navigatore » di Casoni. E' un bolognese rallista dilettante di 24 anni



ponendo sul filo dei duecento all'ora l'ipoteca al successo finale di Torino.

E' una corsa da mille episodi, annotazioni, drammi umani e tecnici, spigolature, emozioni, questa tipo Giro. Dove tre tappe da 600 chilometri l'una, caroselli in pista di notte e di giorno, 80 e più macchine il doppio di piloti e quattro volte tanti (se non più) di assistenti, fanno coreografia e cronaca viva per un romanzo. Perciò devi stemperarla in rivoli, sezionarla, cercando di raccontare tutto, forse a puntate, ma non dimenticando subito quello che serve per capire. E ci proverai anche se non speri di riuscirci in pieno e soprattutto di accontentare tutti. Perché, se questo primo Autogiro dell'Italia concessoci dagli organizzatori torinesi, ha avuto il Casoni maglia rosa apprezzatissima e certo... Felice, come quel corridore da due ruote che in genere si cimenta per la delizia degli sportivi nelle corse

a tappe più abituali, l'analisi tecnico-agonistica impone di non dimenticare le Porsche bianco-arancio del popolare « Camomilla », il Bonomelli bresciano che ha portato la sua Carrera gr. 5 al secondo posto assoluto finale, pur se ben staccata dalla Pantera, e la gr. 3 di Borri al terzo posto assoluto. E ciò, nonostante certe defaillances agli alternatori che poi si sarebbero chiarite meglio in difetti d'alimentazione per canalizzazioni sporche.

Avaria quest'ultima che, comunque, ha permesso al bravissimo pilota parmigiano di resistere terzo assoluto al prodigarsi generoso della poco maneggevole Daytona Ferrari che un giovane « mecenate » romano aveva messo a disposizione del piccolo abruzzese Micangeli, difeso benissimo fino al quarto posto assoluto finale, nonostante la solitaria esperienza di questa macchina dal nome altisonante, ormai depauperato anche in questo settore agonistico che si fece gloria

con la GTO di... bizzarrina memoria!

Come non si può, in un'analisi immediata del rendiconto finale, dimenticare la strepitosa arrembante cavalcata in pista dell'Ascona versione Conrero di Colzani, che però pagava puntualmente ai controlli orari scotti al cambio o di tiranti dell'iniezioni fragili, come al guaio decisivo all'alimentazione, che hanno reso nulli i suoi maestosi vantaggi sulla GTAm di Vittorio Venturi, frantumata nella coppa dell'olio a Imola sul cordolo della variante, così da lasciar via libera all'affermazione in gruppo 2 turismo alla 1600 BMW che il barbuto Ricci con Mezzetti ha portato pur nella paura dell'accensione, a un notevolissimo ottavo posto finale, oltre che al primo di categoria. Con le Alfa 1300 non potevano se non dimostrare una promettente qualità agonistica Bigliuzzi ma soprattutto il 24enne bergamasco Ghislotti, poi condannati dalle immancabili avarie

d'usura al cambio o da problemi di gomme congeniali ai concorrenti meno assistiti.

E tantomeno sarebbe giusto sorvolare sulla rigorosa progressione cronometrica di Pittoni, sfuggito persino a facili riserve rallistiche, da non sottrarsi alla battaglia con la sua Alpine 1300 in pista per meritarsi un sesto posto assoluto. Tanto più convincente se si conta la Porsche di Marazzi alle sue spalle, peraltro svantaggiata dalla più garibaldina partecipazione, con due sole gomme di scorta, al punto da far figurare « sporco » in pista a Varano il pilota della Nettuno, rematore di necessità con un Casoni in preoccupato sorpasso.

E' vero, peraltro, che quel gruppo 3 di Pittoni meritava alla Porsche del Tour di Cheneviere, per l'occasione iscritta con Ilotte. Ma nel caos delle penalizzazioni della Misano notturna, le penalizzazioni per i giri in più affrontati dai piloti sempre preoccupati per quelli che sono stati conteggiati scandalo dei giri a cronometro, Ilotte è precipitato nella classifica che non sempre rende giustizia. Un dramma che ha accusato l'Alfa Romeo 1600 preparucchiata da Bosato per due torinesi, tra i quali il Mussa faceva spettacolo. Quinto assoluto fino a Varano, ma l'aver dimenticato di stringere i getti ha fatto crollare un bel meritato castello di tempi.

Quel castello di qualità che hanno altrettanto ampiamente meritato i tre moschettieri della battaglia senza respiro in gruppo 1, Pezzali, Piazzi e Selvatici, con le Alfa duemila, finiti in fila dal 10 al 13. posto assoluto (Mussa all'undicesimo come intervallatore), nettamente avvantaggiati sulle BMW di Mici e del nostro Magri, che hanno fatto storia a sé pur nelle ricorrenti sfavorevolezze dei freni e del-

la minore velocità ottimale nei confronti delle Alfa. Riccitelli, infine, con la Simca Rally 2 dal suo canto ha finito di avvilire, in certi paragoni sul filo della polemica tecnica, i suoi contraddittori in 128 coupé o in Alfa 1300.

Il tutto condito in un calderone che ha macinato 25 mila litri di benzina in questi chiari di luna di oro nero, con un Mario Casoni travestito da feddayn, non tanto solo emblematico perché te lo vedevi comparire dalla notte di Misano in poi, in formato antifreddo con quel gran fazzoletto bianco a far da seconda protezione al cappuccio della tuta ignifuga sotto il berretto biancomarrone da picciotto.

Un calderone che ha bruciato, tra alcune scioccanti vicende che non fanno certo vanto a una pur così precisa organizzazione come quella del dottor Aimaretti, anche gli ultimi gap di credibilità CSAI in tema di regolamenti sportivi. Nell'orgia della Nemesi, cominciata sulle pedane del Musco dell'automobile, e che a parte sintetizziamo, questo Autogiro delle beffe ha voluto anche ironizzare con un campionato italiano assoluto (quello GT) strappato al formidabile Borri, come si temeva, dal pur meritevole Artina con la sua Alpine 1300. Solo che l'ha conquistato senza lasciar neppure all'improvvisato regolamento di validità tricolore della prova superstradale, il buongusta di un alibi di classifica. Un ultimo posto assoluto può bastare anche per diventare tricolori!

Come non è bastato, di contro, presentarsi favoriti col biglietto da visita di vincitori del Tour, per guadagnarsi quella maglia rosa, che forse di più in questo caso (italiano) per la Lancia-STRATOS avrebbe dovuto essere... gialla!

**Marcello Sabbatini**

Inviato speciale di **AUTO SPRINT** Andrea annota la rapida scomparsa di Vittorio BRAMBILLA e la superdelusione PINTO

# La velocità da non sacrificare



Qui sopra, Andrea de Adamich che ha seguito il giro per Auto-sprint, a colloquio con l'ing. Dallara ad Imola. A destra, una delle coppie Fiat era formata da Pino Pica e Giorgio Pianta



Pinto e Bernacchini sulla Fiat-Abarth 2 litri quattro valvole, ripreso al primo tornante della Cesana-Sestriere. Le vetture torinesi hanno finito la loro gara quasi subito, senza potersi esprimere

Aver seguito questo giro con la mia macchina stampa «AUTO-SPRINT» in coppia con Marcellino, mi ha fatto pesare meno il non aver partecipato alla gara. Mi sono divertito anche così, dovendo affrontare il problema dal punto di vista notizie, cioè interessandomi alla fine di ogni gara in pista o della tappa alla sera di che cosa avevano come problemi i vari piloti; dovendo chiedere «Allora Arturo tutto bene?», «Ehi, Mario, come ti trovi con la Pantera nel traffico?». E poi, naturalmente, valutando personalmente la situazione agonistica e tecnica con le mie opinioni personali.

Ho un'esperienza diretta in questo tipo di gare, sia come ex-rallista, sia come partecipante al Tour de France-Auto. Non sapevo però come avrebbe «funzionato» la Stratos contro la Pantera di Casoni, né che possibilità avevano le Ligier sia come prestazioni, sia come resistenza. Il ritrovarmi, poi, tra le mani come protagonisti Arturo Merzario e Vittorio Brambilla mi lasciava più che soddisfatto su quello che mi potevo aspettare in quelle piste molto miste tipo Casale e Varano Melegari. Insomma le premesse, per uno come me, di avere oltre che le notizie da scrivere anche lo spettacolo da vedere c'erano. E molto solide.

Ma ve li pensate Arturo Merzario e Vittorio Brambilla alla prima frenata dopo la partenza di Casale? Questo era il momento che più mi affascinava di tutto il Giro d'Italia. Li vedevo già partire bene tutti e due dallo schieramento di partenza ed arrivare praticamente appaiati al momen-

to di entrare in curva. Beh, lasciamo perdere i sogni e restiamo nella realtà! Ma dovete pensare che per due piloti abituali a correre su monoposto con le ruote scoperte e quindi il rischio di agganciarci, l'aver intorno e sopra una carrozzeria abbastanza solida, porta ad un tale senso di sicurezza che quello che per gli altri sarebbero state considerate «sportellate» per loro sarebbero state «carezze» ecc. ecc. Ma pazienza, speriamo nel prossimo anno.

Così, come Arturo e Vittorio erano da considerare due uomini-spettacolo, così tutti gli altri erano gli uomini del risultato, quelli cioè da fine gara in cima alla classifica. Casoni naturalmente in testa al gruppo, poiché Mario è un bel «volpone» in questo tipo di gare e se oggi ti concede uno, puoi star sicuro che il giorno dopo ti ritrovi con due in meno e quindi dietro a lui in classifica.

Forse questa volta gli altri (vedi Lancia) gli hanno concesso un po' troppo e lui si è preso tutto, cioè la vittoria assoluta al Giro d'Italia, organizzato dalla Fiat e «ipotecato» dalla Stratos. Dietro a Casoni mi sarei aspettato di trovare, a breve distanza, anche la Fiat-Abarth 2000 di Pianta-Pica. Pensavo che l'esperienza rally della vettura nella versione meno pistaiola fosse tale che questo tipo di macchina fosse praticamente «a prova di errore» cioè a prova di rottura.

Direi che le due Fiat sono state le più scalognate (se così si può dire) di tutto il lotto dei concorrenti, ma forse hanno risparmiato ai loro piloti un'agonia più lunga tipo quelle delle due Lancia. Cer-

to, quello che ho visto più avvilto di tutti i ritirati è stato certamente Pinto e naturalmente il suo coequipier Bernacchini. Era molto spiaciuto e penso perché Raffaele è sempre stato amante delle gare di velocità, ed è molto tempo che si deve «accontentare» dei rallies! Sicuramente lui più di tutti sentiva la possibilità di sfogare questo suo desiderio di corsa in pista attraverso il Giro d'Italia. E' stato bloccato sullo schieramento di partenza per la rottura del motorino di avviamento proprio alla prima gara in pista a Casale. Neanche la soddisfazione di un po' di agonismo!...

Il più allegro dei ritirati decisamente è Arturo Merzario. Sembrava gli si fosse sgonfiato il canotto mentre stava prendendo il sole al mare, finendo in acqua con tutto quello che c'era a bordo. Il vederlo passare sul rettilineo box di Imola, sempre più piano, aveva del patetico. Poi Merzario dentro la macchina è proprio piccolo, sembra seduto sulla pista e per guardare fuori deve tirare in su la testa, per cui dava l'idea del «bisogno di protezione» in questi suoi passaggi a cento all'ora, dove gli altri erano magari già a duecento, con un rumore di motore che sembrava funzionare ad un cilindro dei suoi sei disponibili. Veniva quasi voglia di saltare in pista correndo a fianco della macchina e, battendo con una mano sul tetto, dicendogli «su non preoccuparti che tanto ci sono qua io». Quando, poi non è più passato, penso che a nessuno possa essere venuto per la mente che si fosse ritirato per incidente, che so, uscita di pista.

Andava troppo piano per correre questo tipo di rischi!

Brambilla se ne è ritornato a casa troppo presto per poter dare giudizi. Certo era quello che faceva sperare più di tutti, conoscendo il suo temperamento e sapendo che per Vittorio non si sarebbe trattato di una gara a tappe, ma di tante gare in pista in cui lui avrebbe dato il meglio di sé stesso in ognuna, sfruttando anche al massimo la macchina, trasferimenti, concreti. Peccato proprio, perché in piste tipo Imola e Misano con la Ligier, era l'unica a poter contrastare il passo alla Pantera di Casoni, data la minor potenza della Stratos, che in queste piste dava per scontata la perdita di un buon gruppetto di secondi.

Casoni è stato forse quello che tutti si aspettavano: cioè che finisse in ottima posizione la gara. L'ha addirittura vinta! Ha saputo perdere poco dove sapeva di perdere, ma ha saputo recuperare anche più del previsto ad Imola, dove i cavalli del suo motore contavano. Il ritrovarsi senza avversari dopo Misano gli ha facilitato il compito. Ma, se anche Andruet non si fosse ritirato, sarebbe stata dura per lui tenere in mano la situazione senza dover sfruttare al massimo la Stratos quattro valvole, che si sapeva già in partenza delicata nella parte motore e quindi da risparmiare il più possibile, nella speranza di poterla riportare a Torino sulle sue quattro ruote e non sul camion della Lancia-Marlboro, come invece è avvenuto.

Il rally è partito alle sette di giovedì mattina da Torino con

una temperatura che faceva pensare alla neve in prossimo arrivo dalle montagne. Quando poi, Marcellino ed io, siamo andati come razzi al Sestriere per assistere all'arrivo della gara in salita, ci siamo convinti che prima o dopo l'organizzazione Lancia avrebbe tirato fuori le gomme con chiodi o speciali per neve, poiché lassù a 2000 metri si era circondati da montagne piene di neve e tutto dava l'impressione che presto anche la pianura ne sarebbe stata invasa. Invece sono stati tre giorni bellissimi e, salvo i geli notturni, il sole in cielo ha permesso a Marcellino di stabilire che quella era l'estate invernale di San Martino, per cui nessuna preoccupazione!

Certo che se noi abbiamo preso freddo, le macchine che dovevano restare tutta la notte nel parco chiuso all'aperto, come minimo si sono prese delle belle bronco-pneumoniti, di cui alcune fulminanti tipo la Ligier di Chasseuil che neanche è riuscita a dare un colpo di tosse, o meglio di motore, la mattina della partenza.

Altra fulminante quella alla Fiat Abarth di Pianta, che la mattina del giorno dopo a Varano Melegari, in temperatura analoga, era addirittura ricoperta da uno strato di ghiaccio. Questo è un problema importante per il futuro, se soprattutto si vorranno avere in gara macchine anche più corsaiole, le quali, la mattina hanno bisogno di cure particolari anche se hanno passato la notte al caldo. E' un peccato, infatti, vedere delle vetture competitive eliminate da motivi che nulla hanno a che



Merzario ed Andruet, con Nik Bianchi, a Casale dopo il «fattaccio». Nel corso del primo giro, Merzario infilava il francese alla staccata dell'ultimo tornante, «rubandogli» la corda ed infilandosi per primo nella curva. Andruet cercava di resistere all'esterno, con il risultato di finire sul prato compiendo un lungo testa coda che lo relegava nelle posizioni di centro. Di qui, le molte polemiche

La strana telefonata a VARANO

## Com'è saltato fuori quel giro - in - più?

VARANO DE' MELEGARI - L'ambientazione è siberiana per la prima prova della seconda tappa nel miglieutodromo varanese, 200 coraggiosi appassionatissimi sfidano la rigidità del clima per seguire il test a cronometro mattutino anticipato di un quarto d'ora per timore di far troppo tardi la sera a Misano. Poi i piloti Lancia ritardeeranno, ma un colpo di spugna non mancherà. Via comunque col primo raggruppamento ma l'ingresso in pista non corrisponde alla sequenza dei tempi migliori se non secondo i gruppi e Casoni allora se la deve vedere con l'Alpine 310 di Davico che figura in gr. 5 e che l'ostacola per un lungo giro. Risultato: Andruet, partito per primo può raggiungere il finale, in quel momento terzo in classifica assoluta e gli dà un severo scarto, tutti secondi pieni, questi, non da dividere per tre come nelle altre prove in pista. Ma ecco il fattaccio. Conclusi da Andruet i sei giri (oltre quello di lancio e di rallentamento) il direttore corsa dà bandiera, che si fa rossa per fermare Casoni che vorrebbe continuare, sostenendo di aver percorsi 5 giri. Sarà il giallo. La polemica infuria, si arriva al reclamo ma i commissari sportivi nicchiano, si tenta di non farlo

CONTINUA A PAGINA 28

m. s.

# Sciupata la grinta di MERZARIO



Ad Imola, reduce dal «mancato» Rally 1000 Minuti, c'era anche Munari. Eccoli con Andruet

vedere con una gara praticamente di velocità, poiché penso che, quando una classifica generale dipende dai risultati in pista, non sia giusto sacrificare tutti gli sforzi dei piloti a causa di una notte più rigida del normale, e magari compromettere il motore nel tentativo di scaldarlo progressivamente ed uniformemente.

Il pubblico lungo i percorsi e nelle piste è stato abbastanza valido. Ho avuto anch'io qualche saluto ed applauso ed anche Marcellino ha avuto i suoi fans. Devo aggiungere che, nonostante la Zanzara fosse con me in macchina, non ho mai avuto altri atti vandalici consumati sul nostro mezzo di trasporto, né ho mai dovuto intervenire per sedare «risse» con fans non d'accordo con il nostro direttore e con le sue posizioni! Tutto è rimasto sotto controllo, ci siamo divertiti tutte e due.

Ora le migliaia di chilometri percorsi insieme gli hanno fatto ben valutare la mia guida «sicura e prudente» per cui alcuni timori dell'essere al mio fianco gli sono passati ed a Torino sabato sera ci siamo salutati con la promessa che al prossimo Giro d'Italia 1974 ci saremo anche noi, sia come inviati stampa per AUTOSPRINT, sia come partecipanti attivi con una vettura competitiva tale da poter aspirare ai primi posti della classifica! Un equipaggio de Adamich-Sabbatini è temibile in ogni caso. L'unico problema resta sempre uno solo, quello di convincere Sabbatini a fare la Cesana-Sestriere al mio fianco in gara...

Andrea de Adamich

TORINO - Se Casoni, quale vincitore del Giro è stato il personaggio finale quello di cui ora parlano i giornali, Merzario è stato indubbiamente il personaggio pre-gara e quello di cui si è parlato di più nei primi due giorni. Arturo è un pilota F.1 internazionale, ex pilota della Ferrari, per cui era indubbiamente il più importante degli iscritti; è stato giusto che su di lui si accentrasse l'attenzione dei giornalisti.

Poi Merzario, in queste situazioni, non ha bisogno certo di essere pregato per dire le cose come stanno o di fare quello che il pubblico si aspetta da lui, cioè azioni spettacolari che lasciano traccia. Ma forse questa sua partecipazione al Giro d'Italia nella squadra Lancia ha lasciato tante valutazioni e polemiche in sospenso, che solo la vittoria di Andruet sull'altra Stratos poteva insabbiare.

Arturo non ha bisogno certo di fare i tempi con la Stratos per far sapere che va forte; quindi certe situazioni che si sono create al Giro lasciano un po' perplessi gli ambienti «specializzati» che hanno seguito gli avvenimenti.

Rifacciamo quindi un po' la storia degli avvenimenti, per chi non ha potuto seguire fin dall'inizio la vicenda. Anche perché per Arturo questo Giro d'Italia rappresentava, come ho già detto, un passatempo in cui sfogare i suoi istinti corserecci a fine stagione, ma per altri la valutazione può essere stata differente.

Ho saputo certe cose personalmente, altre le ho chieste direttamente ad Arturo ed ecco quindi la «novella» di Arturo Merzario al Giro d'Italia su Lancia Marlboro Stratos:

Arturo viene contattato dalla Lancia per partecipare al Giro d'Italia con una Stratos; gli viene spiegato che viene ingaggiato perché, quale pilota di F.1, può contrastare con le sue capacità la maggior potenza delle Ligier-Maserati anche al volante di una vettura meno potente. Le caratteristiche delle piste fanno pensare che un pilota come Merzario, sfruttando al massimo la macchina in ogni pista, senza preoccuparsi del risultato finale, può mettere alla frusta le due Ligier, costringendole alla resa prima del termine del combattimento.

Gli viene anche comunicato che si sta preparando una versione a quattro valvole del motore Dino; motore che con cinquanta cavalli circa in più del tradizionale permetterebbe prestazioni molto migliori. Se il «quattro valvole» girerà bene, sarà naturalmente per Merzario, indipendentemente dal rischio della resistenza dati gli scopi precisi per cui Merzario è stato ingaggiato.

Le due vetture, una «quattro valvole», una «due valvole», vengono collaudate da Merzario a Casale. Le prestazioni del quattro valvole sono molto migliori, per cui Merzario è convinto di poter sicuramente contra-

stare il passo alle Ligier, anche in piste veloci tipo Imola o Misano.

Cesare Fiorio, a questo punto, comunica ad Arturo che lui preferisce vedere il pilota italiano al volante del due valvole per la sua maggior affidabilità alla distanza e lascia ad Andruet il quattro valvole, facendo notare ad Arturo che tanto lui anche con il due valvole sarebbe andato più forte di Andruet sull'altra Stratos! Arturo accetta la decisione, con i tempi che corrono, facendo presente però che a lui era sembrato di capire che il suo ingaggio era stato deciso per combattere con le Ligier e non per stare davanti ad Andruet che era suo compagno di squadra.

L'eliminazione di Chasseuil e Brambilla, praticamente dopo due ore dalla partenza del Giro, finiscono per aumentare ancora di più la possibi-

lità di giungere alle curve prima di superare Andruet, mi lascia già sorpreso!

Arturo già a Sestriere era passato con una tonalità di motore che non faceva presagire nulla di buono. Lo «stiramento» finale del 6 cilindri a Imola è stato solo un tirare in lungo i sintomi già manifestati dalla macchina fin dalla mattina della partenza. Io penso che in ogni caso Arturo avrebbe dovuto essere seduto al volante del quattro valvole. Al di là di ogni considerazione Arturo è un pilota di velocità ed il suo ingaggio era solo in funzione di questo. Avrebbe ravvivato la corsa, anche pubblicamente per gli organizzatori, che avrebbero potuto puntare nei primi due giorni di gara sulla lotta Merzario-Brambilla.

Andruet, rallyman, non avrebbe



Veramente malridotta l'Alpine di Schon-«Vagabondo», dopo la paurosa uscita al Sestriere causata da un salto sul quale la vettura ha perso aderenza. Per fortuna, nessun danno ai due piloti

lità di giudicare la decisione di mettere Merzario su di una vettura più lenta di quella di Andruet. Quella scelta ci ha portati poi al fatto di Casale in cui Merzario è stato in difficoltà al primo giro della gara, proprio perché «doveva» sfruttare il più possibile fin dalla partenza le sue capacità di guida anche su di una vettura più lenta.

Per Merzario si trattava di recuperare terreno perduto a causa del già difettoso suo motore nella Cesana-Sestriere, e Casale era il posto adatto per farlo, come del resto è avvenuto. Per Arturo poi, ex-campione Europeo della Montagna, trovarsi 22 secondi di ritardo dopo la Cesana-Sestriere, deve essere stato un bello choc. Ed il fatto che abbia ad-

avuto alcun problema a fare una gara d'attesa pensando alla fine e lasciando gli altri a tirare, con la giustificazione implicita di avere una macchina inferiore. Pensare che Merzario ragionasse nello stesso modo non era pensabile! Non è certo Arturo quello che va al Giro d'Italia a fare la gara d'attesa, lasciando Vittorio Brambilla a lottare con Andruet col «quattro valvole». Si sarebbe buttato nella mischia con ancora più ardore e quindi compromettendo forse la gara di durata predisposta per il «due valvole».

Dall'altra parte, anche senza più avversari come si è poi verificato, ci si sarebbe trovati in una situazione delicata ed imbarazzante; perché, ve lo immaginate andare a dire ad Ar-

turo: «Val piano, risparmia e lascia vincere le gare ad Andruet, tanto la sua quattro valvole prima o dopo rompe.»? Non è nel carattere di Merzario e non era in ogni caso nella valutazione del suo ingaggio pensare di coordinare la gara.

Io penso che anche per la tranquillità della squadra Lancia, Merzario sul quattro valvole non avrebbe dato fastidio ad Andruet. E questi, giustificato dal suo motore meno potente poteva fare la gara con spirito differente dal suo compagno.

Sono convinto che Andruet con il quattro valvole un po' condizionato dagli eventi lo sia stato. Andruet è un pilota con ambizioni velocistiche, cioè di lasciare il mondo tipo rally ed entrare in quello delle gare in pista. Pensate che, avendo la possibilità di dare la «paga» a Merzario, e quindi di valorizzarsi, se la sarebbe lasciata scappare? Gli avevano dato una vettura più veloce di quella di Merzario, quindi diventava delicato per lui di far vedere che non la sapeva sfruttare appieno. (Ecco quindi una spiegazione all'incidente di Casale e della determinazione di Andruet di cercare di non farsi passare da Merzario).

In più far vedere in Francia che aveva battuto Merzario in pista, poteva essere importante per il suo prestigio e per i suoi programmi, perché nel mondo delle corse oggi sappiamo la storia del quattro valvole e del due valvole, ma domani contano i risultati e solo questi restano per iscritto. Quindi, a conclusione, Merzario su due ed Andruet su quattro, problemi per tutti. Viceversa, tutti contenti e soddisfatti. Certo il ritiro delle due Stratos rende facile la critica alle decisioni. Ma solo la vittoria di Merzario al Giro poteva dar ragione alle scelte, perché, se per caso Andruet vinceva il giro con il quattro valvole e Merzario no con il due, le critiche sarebbero aumentate, poiché poteva sembrare tutta un'organizzazione anti-Merzario!

In ogni caso Arturo ha fatto il suo dovere da buon professionista fino in fondo ed anche quando a Imola la macchina praticamente non marciava più, ha continuato ad andare, sperando di finire la prova e di avere il tempo di qualche riparazione utile per proseguire il giro.

Certo, come ha detto Sabbatini, sarebbe stato interessante vedere se Munari avesse potuto partecipare al Giro! A chi sarebbe andato, in questo caso, il quattro valvole, tra lui ed Andruet? (Per la cronaca: quando Sandro è comparso a Imola, nel ritorno improvviso dall'Austria dove gli avevano annullato il rally europeo del 1000 minuti il giorno prima del via, non ha avuto dubbi nell'indicare la macchina che avrebbe guidato al Giro se non fosse stato infastidito dall'inutile diversivo austriaco.

de adam.

Abbiamo affidato al cfrario delle pagine precedenti la più documentabile testimonianza delle varie prestazioni in questo 1. Giro d'Italia automobilistico (che nel '74 — è stato garantito — arriverà senz'altro a Roma con una gara che durerà un giorno in più, includendo gli autodromi di Vallelunga, del Mugello al quale quest'anno si è dovuto rinunciare e le salite del Terminillo, Sassotetto ecc.). E' stata una necessità di spazio, per questo finale di stagione convulso che non ti lascia sfogo a cronache.

E' così che la cronaca viva del nostro Tour ve la riproporremo in pillole anche nel prossimo numero. Per ora ci limitiamo a completare il quadro con alcune altre vicende-chiave che hanno dato la paprika a questa manifestazione peraltro curata abilmente dallo staff dell'AC Torino diretta dal dott. Aimaretti. E' cominciata con

**LA SQUALIFICA-LAMPO:** sulla pedana di Torino, il giovedì la gialloverde Ligier-Maserati di Chasseuil si è presentata a spinta. E così ha proseguito con il placet dei responsabili del via. Poi lo stesso è capitato alla Fiat di Pinto, il cui motorino gracchiava senza « prendere ». Nel timore di un reclamo (Lancia) a Susa il pilota



presentare a Imola, lo portano avanti per controllare il cronologico. Poi diranno che è respinto perché infondato (e incamereranno la tassa di 30 mila lire): i cronologici dimostrerebbero che... Andruet aveva fatto un giro in più mentre Casoni ne avrebbe fatti sei giusti! E così... tutto va bene. Il timore era di invalidare la prova, magari annullarla. E per la Stratos sarebbe stato un bel guaio visto che poche ore dopo doveva correre a Imola contro quei po' po' di cavalli di Casoni.

Questa la cronaca, ma nessuno è rimasto convinto del controllo dei cronometristi in loco. A NOI RISULTA CHE NEL MOMENTO PIU' PREOCCUPANTE DEI CONTROLLI E' ARRIVATA UNA CHIAMATA DAL CENTRO DI TORINO DOVE TUTTI I DATI VENIVANO CONVOGLIATI. IL GEOM. COVA, CAPO DEI CRONOMETRISTI TORINESI, HA ORDINATO QUALCOSA E, seppur di malavoglia, i suoi colleghi parmigiani hanno obbedito. CHE COSA HA ORDINATO il geom. COVA?

PER FORTUNA CASONI ha poi vinto a Varano non c'è stata più la temuta bagarre che poteva essere determinante con la STRATOS di ANDRUET, altrimenti quali conclusioni si sarebbero dovute trarre sulla validità di questo Autogiro?

P.S. sul problema cronometristi, non solo al GIRO, sarà comunque il caso di ritornare, perché si atteggiavano troppo a Lo Bello (e non è detto siano altrettanto bravi!).

m. s.



Questa Ferrari Daytona, proprietà di Toni Palma, appassionato giovanotto romano, guidata da Maurizio Micangeli e Pietromarchi, curata dai due ex meccanici ferraristi di stanza a Maranello in proprio (auspice Merzario) William Sale e Giovanni Malberti, ha fatto la sua bella figura nelle non facili tappe del Giro. Quarta assoluta poteva finire terza se la Porsche di Borri (qui in curiosa coincidenza attardante) non avesse saputo reagire anche alla malasorte finale. Avrebbe potuto guidarla Merzario, ma ci fu qualcuno che sconsigliò l'ideuzza considerata « polemica ». In compenso assistenza anche in ricambi non se ne ottenne alla vigilia. Solo a Misano, quando era salita al quarto posto, suscitò l'interesse di Maranello. Allora gli avrebbero mandato anche degli assistenti d'appoggio per il rush finale. Ma ben fecero gli appassionati « clienti » a rifiutare la tardiva prodigalità.

francese è stato raggiunto dalla squalifica, peraltro non applicata alla due litri rosse di casa (ma la Nemesi a Casale, con l'ormai inarrestabile depauperamento del motorino, avrebbe tagliato la testa al toro della polemica). Ligier comunque avrebbe continuato per un po' a sbraitare di « mafia ». Avvilendosi del tutto quando gli sarebbe arrivata la notizia del ritiro altrettanto lampo di Vittorio Brambilla che sulle scale della Cesana, verso metà percorso avrebbe trovato nelle sue gomme slick fredde il tallone d'Achille per una sbandata passando dalla 3. alla 4. nel tratto misto veloce. Testa-coda da manuale e urto del posteriore destro contro un paracarro. Lago d'olio per il blocco cambio spacciato.

**LA CAPRIOLA DI SCHON** - Quando li abbiamo trovati, a tardo pomeriggio, fuori dall'autodromo di Casale, Schon e il Vagabondo, in attesa della signora Paleari che ridesse loro i bagagli, facevano un po' impresse. Erano chiaramente acciaccati: Schon con una botta in testa, il suo navigatore siciliano con un piede zoppicante e un grande mal di schiena. Era comunque poco, pochissimo per una capriola durata duecento e più metri in un dirupo per fortuna pratiggiante dopo l'ultimo ponte in curva della Cesana. Lì c'era un avvallamento di terreno dove l'Alpine è piombata saltando via leggera, spezzando due paracarri e poi rituffandosi giù fino a rimanere stroncata in fondo, con i due piloti storditi ma illesi. « Non capisco — dirà Schon —

con la Commodore e l'Ascona lo facevo in pieno questo punto... ». E invece, appunto l'Alpine più leggera, gli ha preso la mano. Spiega Merzario: « Non ricade in assetto giusto e si è buttati fuori. Con la Stratos si riatterrava di misura per rimanere in strada, se si teneva il piede giù... ».

**IL CORPO - A. CORPO ANDRUET-MERZARIO** - Brontolava come un camion la rossa Stratos 2 valvole già ai primi approcci con la salita di Cesana. E Sodano, pur deliziato dalle traiettorie pulitissime del « velocista » partner, cominciò a temere un'altra sua corsa poco serena nel risultato, come è poi stato. Aveva intuito subito l'Arturo che il bocciolo di una camme avrebbe prima o poi condannato una valvola all'asfittico ultimo respiro (di Imola). Ma non gli vollero credere. O perlomeno fecero finta Cesare Fiorio e C. (come fecero finta che a Imola andasse ancora tutto liscio con la 4 valvole di Andruet che invece già sollecitava 4 litri di acqua e poi pressione olio in calo, tanto da arrivare allo sbiellamento). In quel momento iniziale però le preoccupazioni erano solo per Merzario. Che con i 22 secondi all'incirca persi col diretto partner aveva un diavolo per capello. Ed è perciò che alla prima prova in pista di Casale, pensò solo a rifarsi e dalla seconda fila dove il quarto tempo in salita lo aveva relegato, scattò subito — grazie a Casoni che gli si apriva davanti — a caccia del compagno di squadra francese. Ma questi dalla prima curva si lasciò pun-

CONTINUAZ. DA PAGINA 25

tare senza accennare a facilitazioni. Così, nel tornantino che precede la curva dei boxes, la curiosa U allargata casalese, entrò di forza. In accelerazione, rubò la corda ad Andruet che, scioccamente, volle resistere in seconda ruota mentre la Stratos dell'italiano scarrocciava verso l'esterno per la forza centrifuga fino a che il suo posteriore sinistro non fece un bel graffione alla fiancata destra della vettura di Andruet con la fida Biche. Fu un attimo: Andruet finì in testa-coda, mentre poi qualcuno del pubblico avrebbe fischiato Merzario e i giornalisti presenti vomitato accuse! Ma di Andruet irriducibile e poco intelligente antagonista, considerato il vantaggio che aveva, nel rischiare di mantenere una traiettoria impossibile ormai fattasi soffiare nella più ovvia manifestazione di agonismo, non si discusse se non la sua reazione controllata dal « break! » di Fiorio appena i due scesero di vettura al parco chiuso. Merzario comunque non si avvantaggiò molto perché i suoi 22" a metà gara si ridussero a 11 e rotti alla fine, nella rimonta di Andruet facilitata dal rinnovato difettare del motore due valvole e dalla diminuita consistenza della frenata.

La pace tra i due galletti (anche in team Osella 2000) verrà a Misano, la notte del venerdì nero quando, mal comune mezzo gaudio, anche Andruet seguirà a cinque ore di distanza la sorte del ritiro di Merzario a Imola. Una stretta di mano e « Corro a trovare un aereo per Parigi... ».

m. s.

**1. TROFEO CAMPIDOGGIO** - Gara nazionale di velocità in circuito - Vallelunga, 28 ottobre 1973.

LE CLASSIFICHE

FORMULA ITALIA - 1. BATTERIA

1. Roberto Farneti 14'56"5 media 107,297 kmh; 2. Bossoni 15'00"4; 3. Zorzi 15'00"3; 4. Brancatelli 15'04"4; 5. Pederzoli 15'05"5; 6. Grimaldi 15'13"4; 7. Narcisi Giro più veloce: il 15. di Brancatelli in 55" (kmh 109,309).

2. BATTERIA

1. Giancarlo Martini 14'50"9 media 107,971; 2. Regosa 14'52"5; 3. Sottanelli 14'57"2; 4. Leoni 15'04"6; 5. Oliviero 15'05"1; 6. Ferrari 15'27"6; 7. Di Benedetto 15'38"4.

Giro più veloce: il 15. di Leoni in 54"5 FINALE

1. Renzo Zorzi 28'00"5 media 107,732 kmh; 2. Farneti 28'01"8; 3. Leoni 28'02" e 2; 4. Brancatelli 28'02"9; 5. Regosa 28'10"5; 6. Sottanelli 28'11"4; 7. Bossoni 28'20"1; 8. Pedersoli 28'23"5; 9. Grimaldi 28'31"9; 10. Narcisi 28'47"1; 11. Ferrari a 1 giro; 12. Di Benedetto a 7 giri; 13. Oliviero a 11 giri.

Giro più veloce: Regosa in 54"6, media 110,109 kmh.

FORMULA 850

1. Leonardo Verrelli (BWA) 30'37"3 media 98,165 kmh; 2. Tomassini (De Santis) 30'39"3; 3. Rampinini (BWA) 30'39"6; 4. Venanzi (Tecno) 30'42"8; 5. Del Giovane (Del Giovane) 30'43"5; 6. Bruscolotti (De Santis) 31'21"9; 7. Fidotti (De Santis) 31'32"2; 8. Brunetti (De Santis) a 1 giro; 9. Santone (Tecno) a 1 giro;



Francisci ha vinto ancora nella « sua » pista con la Chevron-Angelini

10. Zappacosta (A.Z.) a 1 giro; 11. Sartori (De Santis) a 1 giro; 12. Coloni (De Santis) a 2 giri; 13. Rizzi (Del Giovane) a 2 giri; 14. Dattoli (De Santis) a 5 giri; 15. Capponi (De Santis) a 10 giri; 16. Gentileschi (Sinibaldi) Giro più veloce: il 7. di Rampinini in 1'00"0, media 100,200 kmh.

GRUPPO 1

CLASSE 1000

1. Marino (A 112) 19'09"2, media 83,484 kmh; 2. Santandrea (M. Cooper) 18'11" e 8; 3. Cannarella (A 112) 18'14"2; 4. Greco (A 112) 18'52"4; 5. Delta (A 112) a 1 giro; 6. Ghini (A 112) a 1 giro; 9. Finotti (A 112) a 3 giri.

Giro più veloce: Marino in 1'11"3 CLASSE 1150

1. Vasta (Fiat 128) 17'38"7, media 85,179 kmh; 2. Camozzi (F. 128) 17'41"1; 3. Cucconi (F. 128) 18'32"6; 4. D'Amanti (F. 128) 18'12"5; 5. Amaro (F. 128) 18'14"8; 6. Dittono (F. 128) a 1 giro.

Giro più veloce: il 10. di Vasta in 1'09"8 (kmh 86,131).

CLASSE 1300

1. « Cargo » (Simca RS) 17'17"2, media 86,943; 2. Chinetti (Simca RS) 17'21"9; 3. De Santis (Simca RS) 17'23" e 3; 4. Accorsi (R. Gordini) 17'26"2; 5. Santamano (F. 128) 17'26"6; 6. Menichetti (Simca RS) 17'45"1; 7. Gosce (Simca RS) 17'45"1; 8. « Nor Matic » (Simca RS) 17'50"5; 9. Rossi (Simca RS) 17'59"1; 10. Bruni (Simca RS) 18'05"6; 11. Pierantoni (Simca RS) Giro più veloce: il 4. di Cargo in 1'08" (kmh 88,411).

CLASSE 1600

1. Gentile (A.R. GTJ) 17'55", media 83,888; 2. Furlanetto (A.R. GTJ) 18'18"5. Giro più veloce: il 14. di Gentile in 1'10"2 (kmh 85,641).

CLASSE 2000

1. « Il Liscio » (A.R. GTV) 17'10"7, media 87,479; 2. Vecchione (A.R. GTV) Giro più veloce: il 5. di « Il Liscio » in 1'08" (kmh 88,411).

GRUPPO 3

CLASSE 1300

1. Ripani (Fulvia HF) 16'23"2, media 85,606; 2. Salamina (Fulvia HF) 16'24"2; 3. Chianucci (Fulvia HF) 16'28"2; 4. Alibrandi (Fulvia HF) 17'14"1; 5. Raschi (Fulvia HF) 17'19"1; 6. Lattanzio Giro più veloce: il 13. di Ripani in 1'09" (kmh 87,130).

CLASSE 1600

1. Conti (R. Alpine) 16'11"1, media 92,863; 2. Fioravanti (Alpine) 16'21"9; 3. Bonazzi (Fulvia HF) a 1 giro.

Giro più veloce: il 5. di Conti in 1'03"7 CLASSE OLTRE 1600

1. Ranzolin (Porsche) 16'38"3, media 90,333; 2. « Giada » (Porsche) 17'17"9. Giro più veloce: il 2. di Ranzolin in 1'05"4 (kmh 91,926).

GRUPPO 2

CLASSE 1500

1. Laganà (Giannini) 18'05"9, media 83,046; 2. « Gastone » (Giannini) 18'08"4; 3. Baidanzi (Fiat) 18'10"2; 4. Ciardi

(Fiat) 18'10"8; 5. « Baronio » (Giannini) 18'15"4; 6. « Emme » (Giannini) 18'21"6; 7. « Morabito » (Fiat) 18'21"9; 8. Gentili (Fiat) 18'25"9; 9. Pesetti (Fiat) 18'26"9; 10. Grassani (Fiat) 18'51"9; 11. « Shaff » (Fiat) 18'56"2; 12. Santoni (Giannini) 19'05"9; 13. Rotti (Giannini) a 1 giro; 14. Di Tomasi (Giannini) a 3 giri.

Giro più veloce: « Gastone » in 1'10"9 CLASSE 600

1. « Yankee » (Giannini) 16'45"2, media 89,713; 2. Bellini (Abarth) 17'36"8; 3. Cesarini (Abarth) a 1 giro; 4. Ettari (Giannini) a 1 giro.

Giro più veloce: « Yankee » in 1'05"9 (kmh 91,229).

CLASSE 700

1. Santucci (Giannini) 16'33"2, media 90,797; 2. Proietti (Giannini) 16'47"5; 3. Testi (Giannini) 17'13"7; 4. Lauricella (Giannini) 17'32"4; 5. Bifulco (Abarth) a 1 giro.

Giro più veloce: il 6. e 13. di Santucci in 1'05"4 (kmh 91,926).

CLASSE 850

1. Villa (Abarth) 16'83"7, media 88,961; 2. Gerbino (Abarth) 17'12"2; 3. Bruno (Abarth) 17'17"9; 4. Scala (Abarth) 17'43"2.

Giro più veloce: il 12. di Villa in 1'66"6 (kmh 90,270).

CLASSE 1000

1. Baracca (Abarth 1000) 15'58"9, media 75,230.

Giro più veloce: il 7. di Baracca in 1'13"7 (kmh 81,573).

CLASSE 1150

1. « Paperone » (Fiat 128) 16'05"7, media



93,361; 2. Valentini (Fiat 128) 16'19"3; 3. Siliprandi (Fiat 128) 16'19"1.

Giro più veloce: il 9. di Paperone in 1'02"3 (kmh 96,500).

CLASSE 1300

1. Grilli (Fiat 128) 15'51"2, media 94,789; 2. Biagiotti (A.R. GTA) 16'02"4; 3. Tiaci (A.R. GTA) 16'18"5; 4. Mannino (A.R. GTA) a 1 giro.

Giro più veloce: il 3. di Grilli in 1'01"4 (kmh 97,915).

CLASSE 1600

1. Belli (Ford) 15'19"7, media 98,053; 2. Iacoangeli (A.R. GTA) 16'01"5; 3. Sorrentino (BMW) 16'03"9; 4. La Vecchia (A.R. GTA) a 1 giro; 5. Alfano (A.R. GTA) a 1 giro; 6. Mura (A.R. GTV) a 1 giro; 7. Ciardi (Ford) a 5 giri.

Giro più veloce: il 5. di Belli 1'00"4 (kmh 99,536).

CLASSE 2000

1. Rampa (A.R. GTAm) 15'19"1, media 98,096.

Giro più veloce: l'8. di Rampa in 1'00"3 (kmh 99,701).

GRUPPO 4

CLASSE 1300

1. De Ruggero (Fulvia Z) 15'34"6, media 83,640; 2. Raschi (Fulvia HF) a 1 giro; 3. Guerisoli (L. Zagato) a 3 giri.

Giro più veloce: il 5. e 10. di Guerisoli in 1'04"4 (kmh 93,354).

CLASSE 1600

1. Nataloni (Fulvia HF) 15'32"5, media 96,707.

Giro più veloce: il 4. di Nataloni 1'01" (kmh 98,557).

CLASSE OLTRE 1600

1. Radicella (Porsche) 14'56"5, media 100,591; 2. « Bramen » (Porsche) 15'02"3; 3. Masone (Porsche) 15'43"4; 4. « Bloody Black Tiger » (Opel GT) a 1 giro; 5. Sani (Porsche) a 2 giri.

Giro più veloce: 1. e 8. di « Bramen » in 58"8 (kmh 102,244).

GRUPPO 5

CLASSE 1000

1. Ceraolo (AMS) 18'25"6, media 103 e 317; 2. Stefanelli (AMS) 18'54"2; 3. « Kuda » (AMS) 18'41"9; 4. « Yokrisa » (AMS) 19'15"1.

Giro più veloce: 5. di Ceraolo in 56"6 (kmh 106,219).

CLASSE 1300

1. Francisci (Chevron) 18'22"3, media 109,080; 2. Tondelli (Chevron) 18'34"2; 3. Pettiti (AMS) 19'04"1.

Giro più veloce: 14. e 15. di Francisci in 54" (kmh 111,333).

CLASSE 1600

1. Morelli (Chevron) 17'44"6, media 107,296; 2. Pellegrino (Chevron) 17'45"3; 3. Lovato (Loia) 18'09"2; 4. Giannotti (Abarth) 17'31" a 1 giro.

Giro più veloce: 13. di Pellegrino in 53"6 (kmh 112,164).

CLASSE 2000

1. Serblin (BMW) 17'15"9, media 116,072; 2. Marzi (Chevron) 17'40"2; 3. Scola (BMW) 17'43"1; 4. Nappi (BMW) 17'34"7.

Giro più veloce: il 2. di Serblin in 50"3 (kmh 119,522).



# SERBLIN da Campidoglio

Con mogli e fidanzate al lavoro  
fa miracoli il GRUPPO PILOTI  
ROMANI: 270 in corsa in un  
TROFEO caro alla tradizione

Serblin, con la March BMW, precede la Chevron di Marzi all'ingresso della «esse». Serblin ha conquistato il nuovo record della pista

F. ITALIA

FORMULA 850

## ZORZI spegne tutte le velleità

Chi ha detto che le gare di Formula Italia per essere valide devono vedere schierate una cinquantina di iscritti con le tre batterie di prammatica nella scorsa primavera? A Roma si sono presentati solo quattordici piloti, eppure per la presenza di quasi tutti i nomi dell'alta classifica lo spettacolo non è certo mancato e la finale ha tenuto desto l'interesse fino all'ultimo giro. Tuttavia anche la scarsità degli iscritti deve essere considerata un po' un campanello di allarme: con un campionato arrivato alla sua ventunesima gara e con la carenza di pezzi di ricambio non c'è da meravigliarsi se alla chiusura delle iscrizioni si erano presentati solo tre piloti. Poi c'è stata una spinta dall'alto ed i piloti sono aumentati ma è necessario che le voci della suddivisione del campionato in gironi non restino solo tali.

E veniamo dunque alla gara. Alle 8,30 della mattina si schiera la prima batteria con sette macchine in pista. Certo sono poche ma ci penserà la finale a riscattare tutto. Al palo è Renzo Zorzi, miglior tempo in prova (54'9'') con a fianco Farneti mentre dietro c'è Brancatelli che in questa occasione ha guidato la macchina dell'amico Truffo. Ottima partenza di Zorzi che alla fine del primo giro ha già un piccolo vantaggio mentre alle sue spalle il trio Farneti-Bossoni-Brancatelli, con un ottimo senso scenografico, passa il traguardo sulla stessa linea. Dopo pochi giri Zorzi ha dei guai con la frizione che slitta e viene infilato da Farneti che guiderà tranquillo fino alla fine. Brancatelli invece si scompone in variante e passa ultimo. Rimonterà diverse posizioni mentre anche Bossoni riesce ad infilare Zorzi ed è secondo.

Altri sette piloti in pista per la seconda batteria che vede l'exploit iniziale del giovane Leoni che ancora non ha digerito Vallelunga, dove non ha mai corso. Dopo un giro però Regosa prende le redini della gara e guida con sicurezza una lunga fila composta, oltre che da lui, da Martini, Sottanelli e Leoni. Regosa però andrà per un attimo a prati, lascerà la prima posizione a Martini e per il bresciano ci sarà solo un secondo posto dopo una bella rimonta.

La finale vede subito uscire di scena due primi attori. Regosa si gira nella «esse» e passa ultimo; uguale sorte toccherà dopo a Martini che non dovrà nemmeno inseguire a causa della rottura di un semiasse. Per quindici giri ci sarà quindi una lunga schermaglia fra Farneti, Bossoni, Zorzi, Sottanelli, Leoni e Brancatelli. Leoni dimostra una certa decisione e si fa sottile ma una grinta ancora maggiore la sfodererà Renzo Zorzi, alla sua 27.a gara quest'anno, il quale non fatica molto ad infilare sia Bossoni che Farneti.

## VERRELLI è campione

Con cinque vittorie all'attivo, tre delle quali di seguito, Leonardo Verrelli ha ormai la certezza matematica di essersi aggiudicato il Campionato Italiano della F. 850. Il campionato, pur se la soluzione era ormai nell'aria da un po', è stato sempre incerto e vivace, con molti piloti degni di inserirsi nelle prime posizioni, tuttavia la vittoria finale del milanese non fa una grinza. È stato spesso sfortunato al pari degli altri ma nelle altre occasioni è sempre stato quello che ha sbagliato di meno e che ha unito alle doti di guida una buona dose di intelligenza: In questa gara ha iniziato spiccando il miglior tempo in prova, alla pari con Del Giovane. Il pilota costruttore romano però ha realizzato il tempo, guidando con un impegno impossibile in corsa perché la sua macchina, incidentata a Magione, non era ancora a posto. In gara infatti non potrà andare oltre il quinto posto.

Verrelli invece, con la quasi sicurezza del campionato decideva di abbandonare la sua abituale tattica temporeggiatrice e se ne andrà con decisione fin dall'inizio. Riesce a prendere tutti di sorpresa e guidando in scioltezza la sua fida BWA-Biraghi si guadagna i 9 punti che lo consacrano campione. Alle sue spalle intanto si scatenava l'abituale bagarre che rende le gare delle F. 850 sempre interessanti. Dopo uno spunto iniziale di Fasanella (Lucky-Zende) molto bella la corsa di Venanzi («Tecno-Autoracing») che migliora di gara in gara e che era partito deciso a vincere, e ce l'avrebbe forse anche fatta se non avesse commesso l'errore determinante di entrare troppo forte nella seconda parte della «S» con conseguente sbandata.

Altra bella gara, quella di Tomasini, che dopo il divorzio per incompatibilità di carattere con l'amico Zende, è passato a guidare una De Sanctis curata direttamente dal Sor Gino. Con una macchina veramente a punto ha fatto suo il secondo posto dopo una magnifica lotta, durata praticamente tutta la gara, con la BWA-Biraghi di Rampinini.

GRUPPO 1

## Si vestono in pista

Alla mattina, tra le batterie e la finale della F. Italia, si sono disputate le solite interessanti corse dei gruppi 1 e 3 peccato che l'anticipo di una decina di minuti di tutte le corse ha escluso parecchi piloti (altri si sono vestiti sulla linea di partenza!) ma se questi ultimi studiassero un po' questi benedetti regolamenti saprebbero che è necessario essere allineati mezz'ora prima della partenza. Nella gara delle

classi 1000 e 1150, chiara superiorità del catanese Matteo Vasta che con la sua verde 128 prende subito la testa e per Campagnola non resterà che il secondo posto. Altrettanto si può dire della classe inferiore, dove il salernitano Marino non ha avversari per la sua 112-Abarth, intanto dietro c'è una bella ammucciata di 128, 112 e Cooper con predominio finale di Santandrea.

Subito dopo sono in pista tutte le altre classi del Gr. 1. Anche in questo caso la fanno da padrone i protagonisti del FISA che certo hanno più padronanza della pista. Indiscutibile quindi il dominio de «Il Liscio» nella 2000, di Gentile nella 1600 e di «Cargo» nella 1300.

GRUPPO 3

## Sfigurano tre PORSCHE

Il Gr. 3 è aperto anche alla classe oltre 2000, perciò in pista vi sono anche alcune Porsche, tra cui una Carrera. Al palo comunque si trova tranquillamente l'Alpine del reatino Annino Conti, vincitore del FISA, con a fianco l'altra Alpine di Fioravanti, deciso a rifarsi delle ultime sfortunate gare. Questi sa che con la sua macchina decisamente inferiore, l'unica tattica è cercare di partire «alla morte». Riuscirà infatti a stare davanti per un giro ma poi è evidente che il duo Conti-Alpine (con in più Giuliani che ha preparato la macchina) sono dei clienti troppo difficili e per il pilota romano non resterà che la consolazione del secondo posto e quella forse maggiore di avere fatto sfigurare tre Porsche che non hanno mai impensierito le agili Alpine.

Nella classe maggiore comunque il veneto Ranzolin stava in testa dall'inizio alla fine, mentre Tamburini era secondo. Quando il romano si fermerà con un bilanciere rotto occuperà la piazza la Carrera di «Giada» che decisamente non prendeva troppo sul serio la corsa. Nella 1300 Ripani partito molto male con la solita HF di Macciocca ha dovuto sudare le proverbiali sette camicie per riprendere i fuggitivi Chianucci e Salamina.

GRUPPO 2

## Col fiato grosso L'ANGELINI 2000

Poco prima di pranzo l'aperitivo consiste nella solita tiratissima gara delle 5000. Al palo è Laganà (Castelli) ma dalle retrovie emerge Galluzzo (Giral-di) che per un paio di giri starà in testa. Fermo quest'ultimo la gara sarà dominata dalla Giannini di Laganà ma alle sue spalle «Gastone» (Tamburini), partito male, si renderà protagonista di un ottimo inseguimento che gli permetterà di stabilire un nuovo

VALLELUNGA - Per gli appassionati romani non proprio giovanissimi è stata una piacevole sorpresa l'idea del Gruppo Piloti Romani di riprendere, per la loro gara di Vallelunga, il nome di una vecchia e gloriosa gara romana, il Trofeo Campidoglio. Sicuramente, in un clima di nostalgici ricordi, saranno stati fatti i confronti, d'obbligo per le gare di Vallelunga, con il periodo aureo dell'autodromo-salotto, quando pare che le gare fossero tutte belle e la cornice di pubblico degna di un incontro di calcio. Ci sarebbe da discutere su queste idee ormai fisse, comunque possiamo tranquillamente affermare che questa gara non ha niente da invidiare alle migliori del recente passato. Ben 270 iscritti, numerosi i piloti di spicco pur con la pericolosa concorrenza dell'attraente Giro d'Italia e veramente ottimo il parco macchine, nel quale spiccavano le undici sport delle classi oltre 1300.

Quest'anno è la prima volta che si vedono in pista queste classi per una gara non titolata e lo sforzo del Gruppo Piloti Romani, convinti dalle insistenze di alcuni appassionati, è stato ripagato dalla presenza di ben tre March-BMW, oltre che da altre ottime macchine.

E spendiamo due parole anche per questa Scuderia romana che, come tutte le cose della Capitale, è continuamente sotto il torchio dell'inquisizione, ora osannata ed ora vilipesa. Al giorno d'oggi non ci pare merito da poco tenere in piedi l'organizzazione di una gara del tutto privatamente e per pura passione sportiva perché purtroppo gli sponsors non sono facilmente reperibili. Per cercare di contenere i costi vengono coinvolte anche le mogli e le fidanzate, in una organizzazione frenetica e un po' famigliare ma alla fine d'importante è che le gare si facciano e che i piloti vengano accontentati.

record del circuito piccolo. Dopo l'intervallo entrano in pista le classi 600, 700 e 850. In quest'ultima classe non si schiera Pacetta ed è un peccato, perché forse era l'unico in grado di poter almeno tentare di impensierire, il diabolico duo Santucci-Vaccari. Infatti il romano con la solita 700 dominerà la gara dall'inizio alla fine con la solita grinta.

Infine il Gr. 2 chiudeva il suo ciclo con una gara che raggruppava tutte le altre classi. Rampa (Alfa GTA-Angelini) con la unica 200 in pista non dovrebbe avere problemi ed infatti condurrà in testa tutte le gare ma sempre con il fiato grosso perché appena dietro Beli, con la meno potente ma più agile Escort 1600 preparata da Carlini, non cesserà mai di infastidire. Al contrario, nella 1300, Grilli vinceva senza problemi ed ugualmente «padrone» nella 1150.

GRUPPO 4

## NATALONI non s'arrende

Tutte raggruppate in una stessa gara le Gr. 4 delle classi 1300, 1600 ed oltre. Al palo le due bellissime Porsche Carrera, rispettivamente preparate da Jerussi e dalla Sportwagen, di Radicella e di «Bramen». La gara vivrà tutta nel duello di questi due piloti, nell'ordine per tutti i 15 giri e sempre a pochi metri l'uno dall'altro. Non si può certo dire che il reggiano «Bramen» si sia risparmiato con la sua elegante Carrera bianco-azzurra: staccate lunghe, ruote sui cordoli, traiettorie estemporanee.

Il tutto gli è valso la soddisfazione del giro più veloce con tempo record ma il più regolare e redditizio Radicella poteva tranquillamente aggiudicarsi la sua prima vittoria con la macchina di Stoccarda. Per metà gara alle spalle di questi si trovava la 914/6 di «Cam» che stava disputando una

corsa di ottimo livello, purtroppo finita presto. Altra bella gara e soprattutto interessante per il pubblico quella di Nataloni (Lancia HF-Facetti) e Maione (Porsche 2000-Sportwagen) ed è un peccato che la carambola del secondo al tornantino li abbia divisi.

GRUPPO 5

## FRANCISCI vittima n. 2

Erano molte le sport iscritte ma vuoi per i guasti in prova, vuoi per le assenze, quelle effettivamente partenti erano solo 20 nelle quattro classi. Non pensiamo che la pista di Vallelunga non possa ospitare 20 sport, sia pure con notevoli differenze di potenza, per una gara di venti giri ed è un peccato che si sia dato corso alle due solite divisioni che rendono le gare un po' monotone.

Nella classe 1300 Francischi ha regalato ad Angelini la seconda vittoria, con la macchina dotata del motore «made in Roma» che ormai sembra del tutto a posto ed a livello dei migliori Ford. Alle spalle di Francischi comunque non ha sfigurato Tondelli che con una Chevron dotata di un motore Ford-Smith è stato anche in testa all'inizio e poi non molto distante dal battistrada. Nella 1000 bellissima soddisfazione del palermitano Ceraolo che aveva certo la macchina meno dotata del lotto.

Nella 2000 era scontata la supremazia di Serblin con la March-BMW ma l'assolo del vicentino non è stato affatto monotono perché nonostante la pista ormai sporca d'olio è partito deciso a stabilire un ottimo tempo sul giro. Giro dopo giro, rosicchiava qualche cosa al suo tempo di prova e conquistava il record assoluto del piccolo di Vallelunga. Dietro lotta ai ferri corti tra Marzi (Chevron-Hart) e Scola (March-BMW) mentre nella 1600 ennesima bella gara di Morelli.



Con la vittoria di Pelganta, Pietro Polese (nella foto) con l'Alpine ha perso la possibilità di vincere il Trofeo dei Rallyes Nazionali

# POLESE cade nella trappola LANCIA tesagli nel durissimo RALLY PONENTE

# PREGLIASCO aspetta e PELGANTA è campione

## INCREDIBILE: per una dimenticanza della sua Scuderia CANE' perde il titolo gr. 3

GENOVA - Nonostante il « grido di dolore » della vigilia, le cause ed il numero dei ritiri non giustificano certo la qualifica di rally più scassamacchine di altri attribuite alla 33. edizione Riviera di Ponente la quale ha avuto il merito, naturale o casuale che sia, di aver portato sul suo teatro di gara i migliori rallyisti nazionali accompagnati dagli « ufficiali » Lancia, Ballestrieri e Pregliasco, inviati d'urgenza dalla Casa torinese per impedire a Polese di ottenere una nuova vittoria che lo avrebbe portato a pari punti del lancista Pelganta.

Il copione che voleva Ballestrieri vincitore non è stato rispettato. Il simpatico pilota della Lancia già alla partenza ci aveva espresso i suoi dubbi in una sua vittoria scontata: « Sarà che son pessimista di natura ma proprio non riesco a sentirmi nei panni del vincitore predestinato. In gara può succedere di tutto e la mia vettura è quella che Lampinen ha usato al Rally dei Fiori e che lo domenica scorsa ho portato al Rally-Cross di Asti ». Ed il banale guasto meccanico all'acceleratore ha dato questa volta ragione al pessimismo di Ballestrieri.

Il copione è stato invece rispettato con la vittoria morale di Pregliasco e la vittoria reale di Pelganta, salito sulla cima dell'albero della cuccagna, sia pure in virtù di un prevedibile gioco di squadra, ma dopo aver dimostrato le sue alte qualità. Infatti non solo ha ottenuto il miglior tempo nella prova di Noceto (1. giro) ma nelle altre ha conseguito, 4 secondi e 2 terzi posti.

Usciti di gara Ballestrieri e Polese, Pregliasco è stato protagonista di una gara stupenda. Non ci si piazza al primo posto in quattro prove speciali piazzandosi 2 volte quarto se non si posseggono qualità di rilievo e non si è padroni del mezzo meccanico.

La competizione ci ha offerto una dimostrazione mirabile non soltanto di potenzialità, ma anche di aggressività e di mordente di Boretto che con il terzo posto assoluto conquistato oggi ha 90 probabilità su cento di aggiudicarsi la Coppa CSAI per il Gruppo 3, a danno dello sfortunatissimo Canè che non ha preso la partenza per una inconcepibile dimenticanza della sua scuderia, il Lloid Adriatico, che non l'ha iscritto in tempo, mentre a nulla è valso il suo prodigarsi nei giorni antegara per la presa di posizione « fin troppo regolamentare » degli organizzatori genovesi.

Ottima anche la gara di Mon-

dino che ha portato la sua Opel Ascona preparata da Conrero al primo posto del Gruppo uno, di Sciascia che finalmente ha allontanato la sfortuna di Giampietro. Vincitore su Simca Rally 2 della classe fino a 1300 del Gruppo 2 di Ravaoli, Zandonà, Giuliano, Codognelli, Giusto, Fasce. Vanno accomunati in un

unico sincero elogio Ballestrieri e Polese (il quale dovrebbe ora aggiudicarsi 2 rallyes sui 3 restanti per avere la gioia di assaporare la vittoria in un campionato rallyes), Barboni, Tabaton, Marengo ed altri che pure avendo dato quanto era nelle loro possibilità non hanno avuto alleata la fortuna.

## Disertato dai big il rally di SPAGNA HALDI non resiste al ritorno di BABLER

MADRID - Dopo tre giorni di gara, 1800 chilometri e 26 prove speciali, la coppia spagnola di moda, Babler-Antolin, vincitrice di tutti i rallyes importanti spagnoli, si è imposta anche in questa 21. edizione del Rally di Spagna, valido per il campionato europeo conduttori. A dire la verità, la concomitanza con il Rally dei 1000 minuti (che poi non si è effettuato) ha privato il rally spagnolo dei due protagonisti del campionato, cioè Munari e Rohri, ma la gara è stata ugualmente molto combattuta e bella. La lotta per il primo posto si è sviluppata, nel corso della prima tappa che comprendeva una sola prova speciale su terra, fra quattro piloti: Babler, con la Seat ufficiale 1430 con motore 1800 da 160 CV, iscritta nel gruppo 5; Claude Haldi, con la stessa Porsche Carrera che aveva al Tour de France; il francese Etchevers e lo spagnolo Reverter, il cinquantenne gentleman presidente dell'associazione spagnola piloti e costruttore della sua Alpine-Porsche con motore 2500.

Haldi ha iniziato subito fortissimo, vincendo la prima e la terza prova speciale, ma poi non ha potuto resistere al ritorno di Babler, molto in forma dopo le sue recenti vittorie. Tutti e tre i piloti ufficiali della Seat, cioè Babler, Canellas e Zanini, erano qui dopo aver partecipato al rally francese Bayonne-Cote Basque, vinto da Fiorentina, dove Babler si è ritirato, Zanini è arrivato sesto e primo del gruppo 1, e Canellas si è classificato quarto. A proposito di Canellas, che comunque ha vinto il Challenge Basco-Navarrese, al Rally di Spagna è stato molto sfortunato: dopo aver perso 2 minuti nella prima prova speciale a causa della pompa del carburante, si è lanciato in un magnifico recupero che lo ha portato dal 42. al 5. posto assoluto. Purtroppo, quando ormai era certo di questo piazzamento, il suo motore si fermava proprio nell'ultima prova speciale di tutta la corsa.

Babler ha con fermato il suo primo posto durante tutta la seconda tappa, che comprendeva molti più sterrati della prima. Dietro a lui, bella lotta per il secondo posto che è stato conquistato da Reverter che ha avuto la meglio su un Haldi più pruvolare la seconda tappa ed in dedente, dato che non aveva potuto

fnitiva aveva una vettura non troppo competitiva. Qualcosa di più ci si aspettava da Etchevers, che invece conosceva bene il tracciato.

Nel gruppo 2, Zanini non aveva rivali ed ha compiuto una gara tranquilla. Molto bene si è comunque comportato il privato Pradera, che è sempre stato nei primi posti assoluti. Nel gruppo 1, molti colpi di scena. La prima tappa era stata dominata dalle Simca 1200 di Munoz e Onoro. Il pilota ufficiale, Munoz era però costretto al ritiro per noie alla trasmissione, mentre Onoro usciva di strada, dando via libera quindi alla coppia « Esqualo Rivero »-Goyanez; quest'ultimo ha guidato molto bene per tutta la seconda tappa.

L. G. Canomanuel

RALLY DI SPAGNA - Gara internazionale valida per il Campionato Europeo Conduttori - Madrid, 26-28 ottobre 1973.

### CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Babler-Antolin (Seat 1430-1600 gruppo 5) penalità 10.167,1; 2. Reverter-Reverter (Alpine-Porsche gr. 5) 10.277,5; 3. Haldi-Van der Hoeven (Porsche Carrera gr. 3) 10.293,5; 4. Etchevers-Etchevers (Porsche 911 S gr. 5) 10.300,5; 5. Zanini-Savater (Seat 1430-1600 gr. 2) 10.642,6; 6. Pradera-Comin (Seat 124-1600 gr. 2) 10.798,8; 7. Crady-Fernandez (Porsche 914 gr. 5) 11.248,5; 8. Esqualo Rivero-Goyanez (BMW 2000 TII gr. 1) 11.947,9; 9. Gehados-Garco (Seat 1430 gr. 2) 12.253,5; 10. Valero-Alonso (Seat 1430-1600 gr. 2) 12.392,2; 11. Esqualo Canella-Suarez (BMW CSL 3.0 gr. 2) 12.468,2; 12. Bertrand-Travado (Seat 1430-1600 gr. 2) 12.603,4; 13. Blanco-Hengstemberg (Seat 1430 gr. 1) 12.722; 14. Brugue-Blancaford (Seat 1430 gr. 1) 13.114,3; 15. Ocea-Bilbao (Seat 1430 gr. 1) 13.235,2; 16. Dotor-Garcia (Seat 124 gr. 5) 13.304,4; 17. Canizos-Canizos (Seat 1430 gr. 1) 13.305,7; 18. Lagarto-Alcalde (Simca Rallye gr. 2) 14.344,9; 19. Mesa-Mesa (Seat 124-1800 gr. 5) 14.713,2; Coppa della Dame; 20. Acha-Miranda (Seat 1430-1800 gr. 5) 14.738,6; 21. Sanchez-Belanguer (Mini Cooper 1275 gr. 2) 14.979,5; 22. Piracas-Balbuena (Mini 1000 gr. 2) 15.793,6; 23. Vidal-Prieto (Citroen 2 CV gr. 1) 17.710,6.

### LA CRONACA

#### BALLESTRIERI « gas » bloccato

Il prologo della 33. Riviera di Ponente si è svolto sabato sulla pista di rallycross di Garaventa. Una gara veramente interessante che ha divertito il folto pubblico presente ed anche i piloti che hanno accolto la novità con benevolenza. Tutta da seguire in particolare è stata la prima batteria che ha messo in evidenza Ballestrieri e Polese che hanno compiuto i 2 giri del percorso in 4'02" seguiti da Pelganta, Pregliasco, Billia, Barboni, Sciascia e Boretto.

La prova del Rally-cross è stata fatale a Tabaton (rottura del giunto) a Lisino (foratura) e a Bittanze (noie meccaniche).

Dopo l'exploit autocrossistico il rally è tornato sui binari la domenica con la prima prova su asfalto, quella di Dondero. Polese spinge a fondo e vince senza penalizzazioni, precedendo Ballestrieri (che lamenta già noie meccaniche alla sua HF), un Pelganta in gran forma, un Pregliasco alle prese con noie al cambio, un ottimo Boretto, Barboni, Mondino. In questa prova spariscono Bulfoni, Agnello, Cantore, Brion.

Pregliasco si scatenava nella prova di Fascia, dal fondo piuttosto ostico, mentre in bella evidenza si pongono Pelganta, Sciascia, Ravaoli, Barboni e Boretto, ed escono di scena due primatori, Ballestrieri e Polese, ma mentre Ballestrieri si ritira subito causa bloccaggio dell'acceleratore, Polese (per il decentramento di una ruota) è poi obbligato al ritiro nella prova dopo con un giunto rotto.

La decimazione si fa sempre più forte e a farne le spese sono soprattutto Marengo (rottura del semiasse) e il forte Illicher. Pelganta ottiene il miglior tempo nella prova di Noceto seguito da Pregliasco, Galatini, Boretto, Ravaoli, Sciascia, Biglia, Mondino.

A Torriglia al termine del 1. giro, le posizioni sono le seguenti: in testa Pelganta, a 2" Pregliasco, a 31" Boretto al quale l'assistenza delle 3 Gazzelle deve provvedere alla saldatura del ponte posteriore. A 38" Barboni e Sciascia, a 43" Ravaoli. Seguono più distanziati Galatini, Billia, Mondino, Giuliano, Palmas, Zandonà.

A questo punto la corsa rischia di trascinarsi stancamente con un Pregliasco che, nonostante il cambio in disordine, si aggiudica le ultime tre prove speciali seguito a ruota da Pelganta, ma ci pensano a raddriarla, mettendosi in luce, Sciascia, Ravaoli, Billia (che ha compiuto il 2. giro con lo sterzo claudicante), Mondino, Zandonà Codognelli, e Barboni che nell'ultima prova sparisce quando stava assaporando un quindi posto assoluto (rottura del differenziale). Colpo di scena, per meglio dire di squadra, all'ultimo controllo orario, quello di arrivo, dove Pregliasco giunge con 24" di ritardo lasciando via libera a Pelganta per la vittoria.

Carlo Burlando

● Il concorrente Pelganta, su segnalazioni del commissario addetto al controllo di Fascia, è stato penalizzato di 5" (tempo reale 24'53") per breve sosta non autorizzata nella « zona controllo » (comma F. Art. 23 del regolamento rallyes internazionali e nazionali).

### 33.a COPPA RIVIERA DI PONENTE - Prova valida per il Trofeo dei rallyes nazionali - Genova 27-28 ottobre 1973 CLASSIFICA GENERALE

1. Giacomo Pelganta (HF 1.6) in 24'58";
2. Pregliasco (HF 1.6) 25'04"; 3. Boretto (HF 1.6) 25'36"; 4. Sciascia (HF 1.6) 25'48"; 5. Ravaoli (HF 1.6) 25'58"; 6. Billia (HF 1.6) 26'02"; 7. Mondino (Opel Ascona) 26'31"; 8. Zandonà (Opel Ascona) 26'35"; 9. Giuliano (Fiat 124 SS) 26'37"; 10. Codognelli (HF 1.6) 27'10"; 11. Ferraris (HF 1.6) 27'21"; 12. Giusto (HF 1.6) 27'31"; 13. Gianpietro (Simca R 2) 27'33"; 14. Ferri (Simca R 2) 28'08"; 15. Galatini (HF 1.6) 28'18"; 16. Ravinale (Fiat 128 C) 28'29"; 17. Chiebbotti (Fiat 128 C) 28'33"; 18. Castagnasso (HF 1.6) 28'46"; 19. «Eolo» (HF 1.6) 28'56"; 20. Baldacci (Simca R 2) 29'02"; 21. Doglio (Fiat 128 C) 29'04"; 22. Tarasco (Fiat 128 C) 29'12"; 24. Zucchi (Opel Ascona) 29'15"; 25. Cola (Fiat 128 C) 29'23"; 26. Bulfoni (Mini Cooper) 29'24"; 27. Polledro (MG) 29'27"; 28. Dimroci (A 112) 29'32"; 29. Spadoni (HF 1.6) 29'37"; 30. Riccardi (Opel Ascona) 29'38"; 31. Montabone (Fiat 128 C) 29'47"; 32. Carini (Fiat 127) 29'54"; 33. Bollati (AR Alfetta) 30'04"; 34. Landra (Fiat 128) 30'05"; 35. Vigo (HF 1.6) 30'13"; 36. Beverone (ARGT Jr.) 30'18"; 37. Zucarello (Fiat 128) 30'34"; 38. Semeria (Fiat 125 S) 30'45"; 39. Aschieri (Fiat 127) 30'55"; 40. Moita (A 112 Abarth) 30'59"; 41. Castaldi (Fiat 128 SL) 31'07"; 42. Ciravegna (A112) 31'11"; 43. Cirio (A.R. 2000) 31'18"; 44. Fasce (HF 1.600) 31'25"; 45. Bettati (R.B. Gordini) 31'35"; 46. Polastri (Fiat 127) 31'51"; 47. Filippa (Fiat 127) 33'08"; 48. Magnani (Fiat 850 S) 33'38"; 49. Bicchichi (Simca R 2) 34'18"; 50. Odeto (Fiat 127) 34'18"; 51. Castagnagna (R.B. Gordini) 38'42"; 52. Peirona (Fiat 128 C) 39"; 53. Mandarini (HF 1.3) 39'16"; 54. Donati (Fiat 128 C) 43'03".

#### 4 a PREGLIASCO su 7 prove speciali

- P.S. A - AUTOCROSS - Km. 2,900 tempo base 3'50".
1. Ballestrieri e Polese 4'02"; 3. Pelganta 4'03"; 4. Pregliasco 4'06"; 5. Billia.
- P.S. B - DONDERO - Km. 1,800 tempo base 2'10".
1. Polese 2'08"; 2. Ballestrieri e Pelganta 2'11"; 4. Pregliasco 2'13"; 5. Boretto 2'16"; 6. Barboni 2'17".
- P.S. C - FASCIA - Km. 3,400 tempo base 4'05".
1. Pregliasco 4'21"; 2. Pelganta 4'26"; 3. Sciascia 4'32"; 4. Ravaoli 4'37"; 5. Boretto e De Stefano 4'40".
- P.S. D - NOCETO - Km. 3,000 tempo base 3'36".
1. Pelganta 3'50"; 2. Pregliasco e Boretto 3'52"; 4. Galatini 3'54"; 5. Ravaoli 3'55"; 6. Sciascia 3'57".
- P.S. E - DONDERO - Km. 1,800 tempo base 2'10".
1. Pregliasco 2'16"; 2. Boretto 2'19"; 3. Pelganta, Billia, Barboni, Sciascia e Zandonà 2'18"; 8. Giuliano, Galatini e Mondino 2'20".
- P.S. F - FASCIA - Km. 3,400 tempo base 4'05".
1. Pregliasco 4'20"; 2. Pelganta 4'29"; 3. Boretto 4'33"; 4. Billia 4'35"; 5. Ravaoli 4'37"; 6. Sciascia 4'38"; 7. Barboni 4'39"; 8. Mondino 4'40".
- P.S. G - NOCETO - Km. 3,000 tempo base 3'36".
1. Pregliasco 3'32"; 2. Pelganta 3'36"; 3. Sciascia 3'44"; 4. Boretto 3'45"; 5. Ravaoli 3'46"; 6. Billia 3'47"; 7. Galatini 3'49"; 8. Zandonà 3'51".

Come è morto ESTEFANO NASIF in una CARRETTA a Concepcion

## Dopo tre capriole cinture strappate

**BUENOS AIRES** - Estefano Nasif, uno dei più conosciuti e valorosi piloti argentini è morto in un incidente occorsogli durante la disputa del «Gran Premio Ricostruzione nazionale», gara valida per la classifica del campionato argentino Turismo Carretera che il pilota scomparso guidava con largo margine sui diretti avversari «Hermanos Suarez».

La competizione prevedeva lo svolgimento di due tappe con partenza e arrivo a Concepcion, città natale del pilota scomparso. Già nella prima tappa si era registrato un luttuoso incidente del quale era rimasto vittima il conduttore Pasciulli, rovesciatosi in una profonda scarpata, ma tutto sembrava essere rientrato nella normalità e dopo 443 chilometri di corsa, all'arrivo a Rioja si presentava primo proprio Nasif Estefano che in tal modo guadagnava altri cinque preziosi punti per la classifica del campionato, punti che gli permettevano di distanziare forse definitivamente Hermanos Suarez, assente per problemi tecnici.

La seconda tappa, quella del ritorno a Concepcion, si svolgeva su un percorso sinuoso e difficile di montagna per una lunghezza di 454,300 km. Nasif Estefano passava subito in testa

seguito da Gradassi, che poi risulterà il vincitore della competizione, e conduceva con tranquillità e grande precauzione perché la sua vettura, specie nelle difficili salite, tendeva ad andare via di coda.

Superati con una certa facilità i primi tornanti di una dura salita, ad una curva veloce Nasif usciva con una ruota dalla strada andando a finire con la stessa su un punto sabbioso. La vettura veniva così ad essere arrestata bruscamente, partiva con la coda in alto e compiva sei giri su se stessa, battendo di muso e di coda. Alla terza capriola, le cinture di sicurezza di Nasif cedevano e il pilota veniva proiettato fuori dall'abitacolo andando a finire sulla strada. Proprio in quel momento la vettura ricadeva e andava a finire sul capo del pilota uccidendolo istantaneamente. Inutilmente soccorso, Estefano veniva immediatamente trasportato ad un centro di rianimazione, ma vi giungeva cadavere. Il co-pilota, invece, rimaneva attaccato al sedile e non riportava alcuna scalfitura.

La corsa veniva vinta da Gradassi che ritornava alla vittoria, quasi un postumo omaggio alla memoria di Nasif Estefano, suo compagno di scuderia nella Ford Falcon. Dato che con i cinque punti conquistati nella prima tappa, Nasif Estefano aveva raggiunto nella classifica del campionato la somma di 143 punti contro gli 82 degli Hermanos Suarez, questi dovranno vincere almeno tre delle quattro gare che ancora restano per aggiudicarsi il titolo. In caso contrario a Nasif Estefano andrà il campionato argentino post mortem, come, a suo tempo, è accaduto per Jochen Rindt.

Augusto C. Bonzi

**GRAN PREMIO DELLA RICOSTRUZIONE NAZIONALE** - Corsa in due tappe per vetture TC - Concepcion, 21 ottobre 1973.

### CLASSIFICA

1. Gradassi (Ford Falcon) in ore 7.58'34, media 112,510 kmh; 2. Giordano (Torino) a 9'02"; 3. Espinosa (Torino) a 58'; 4. Lizeviche (Torino) a 1.00'30; 5. Vigilanco (Ford); seguono Rodriguez (Chevrolet), Etchevarry (Torino), Parodi (Dodge), Cao Lopez (Ford).  
Classifica del campionato TC dopo il G.P. Ricostruzione: 1. Nasif Estefano, punti 143; 2. Hermanos Suarez, 82; 3. Gradassi, 64; 4. Iglesias, 60; 5. Marincovich, 44; 6. Giordano, 27; 7. Monuzzi, 24; 8. Martinez, Boero e Malnati, 21; 10. R. Iglesias e Traverso, 17.



LAVORI in CORSO a MONZA: con il nuovo Presidente e l'austerità forse si salva l'autodromo

Si lavora alla variante alla curva Ascari di Monza. In alto, l'ingresso «vecchio». Sotto, una vista del tracciato in costruzione che, piegando prima a destra, si innesta nella chicane esistente

## Nasce la variante!



### Si «chiude» a MAGIONE

**MAGIONE** - Domenica 4 novembre, la Scuderia Carpine-Ruffo chiuderà la stagione agonistica 1973 all'autodromo umbro con il 2. Trofeo Magione, aperto a tutte le classi dei gruppi da 1 a 4. Data la relativamente tarda conferma dell'effettuazione della gara, gli organizzatori accetteranno iscrizioni fino a giovedì. Nella giornata di sabato, si svolgeranno le verifiche e le prove ufficiali, mentre le corse avranno inizio alle ore 10 di domenica.

**MONZA** - I bulldozer nel Parco ed il senatore Camillo Ripamonti in Corso Venezia come nuovo Presidente dell'A.C. Milano hanno dato un po' di speranza a chi non vuole abituarsi all'idea che l'Autodromo di Monza debba fare le valigie nel nome del verde pubblico.

Coi bulldozer si sta facendo la correzione alla variante est, quella della Curva Ascari per intenderci, che come si era progettato a suo tempo sfruttava la favorevole assenza di alberi nella zona di ingresso. I lavori sono piuttosto avanti: poco oltre il sottopassaggio si è lasciato il percorso in leggera curva a sinistra che portava ad imboccare la Ascari e, in questi ultimi tempi, a compiere la frenata della variante in curva, per proseguire con il nuovo tracciato perfettamente rettilineo.

Grosso modo il tratto rettilineo termina dove prima trovavano posto i commissari per lasciare un più ampio spazio all'imbocco della variante che si sviluppa con una curva abbastanza larga a sinistra, un ritorno a destra attorno alla vecchia pianta intoccabile e già oggi protetta da barriere in gomma, per continuare con l'uscita utilizzata nei due Gran Premi del 1972 e 1973. Complessivamente la variante diventa una doppia esse piuttosto larga con frenatona dritta all'ingresso che potrà dare spettacolo oltre che selezione.

Il nuovo Presidente ing. Ripamonti, tra l'altro esperto di urbanistica, di problemi del traffico e della viabilità oltre a coprire la carica di Ministro dei Beni Culturali ed essere stato ministro della Sanità, il Commercio Estero e la Ricerca Scientifica, si è recato a Monza in questi giorni ed il suo intervento lascia bene sperare per il futuro dell'impianto.

La speranza si fonda su di un fatto fuori discussione: un uomo che appartiene all'attuale Governo della austerità, non può dimenticare che buttando fuori l'impianto per disporre del verde si dovrebbe spendere miliardi (sei o sette) per ricostruirne un altro... «Il modo più costoso che si possa concepire per comprare delle piante» come diceva perplesso l'ing. Bacciagaluppi, tripido responsabile del futuro della pista. Infatti, con i soldi necessari a comprare i 200 ettari a costruirlo ed a demolire il vecchio, si potrebbero acquistare centinaia di ettari di bosco contigui all'attuale di terreno per il nuovo autodromo, impiahto con un duplice vantaggio: salvaguardare il patrimonio di impianti di cui dispone oggi la pista monzese.

La nuova variante, per rimanere al presente, sarà presto un fatto compiuto. Mancherà invece l'altra, quella che si possa sostituire all'assurda lama di coltello allestita fortunosamente dopo i box. Come noto l'intelligente progetto di tagliare via il curvone sfruttando la vecchia pista Pirelli è stato bocciato e non c'è neppure molta speranza che venga rispolverato. D'altra parte una soluzione dovrà essere certamente trovata e non è escluso che proprio l'autorità ed il buon senso dell'onorevole Ripamonti (le persone che hanno avuto a che fare con lui pare abbiano tratto questa impressione di uomo alla mano che sa ascoltare e capire) possano dare una spinta anche alla realizzazione della variante più importante, quella che precede il tratto maggiormente pericoloso del circuito.

Gabriela Noris

### Chi era NASIF

Estefano Nasif era nato nel 1932 a Concepcion e cominciò a correre nel 1955 nella categoria «potenza limitata». Ottenne il suo primo successo nella «potenza libera» nel 1957 e tre anni dopo partecipò al G.P. d'Argentina al volante di una Maserati F. 1 arrivando ottavo. Nel 1961 venne in Europa dove acquistò una De Tomaso per correre nella Formula Junior, ma non diede seguito al programma, rientrando in patria e continuando a correre nella F. 1 meccanica nazionale.

Nel 1963 vinse il titolo di campione argentino F. 1 e nel 1964, in coppia con Andres Vianini vinse, con una Porsche 911, la categoria nella 12 Ore di Rojma. Nel 1964 fu ancora campione argentino F. 1 e vice campione nella categoria Turismo preparato. Negli anni 1965 e 1966 non ebbe soverchia fortuna partecipando a competizioni di F. 3 con una Brabham e nella categoria Turismo Carretera con Ford Falcon. Nel 1967 passò alla Torino e passarono alcuni anni di scarsa vena. Nel 1972 vinse tre gare ed al termine dell'anno era secondo nella classifica del campionato. Quest'anno aveva già vinto cinque corse ed aveva praticamente il titolo di campione argentino TC a portata di mano.

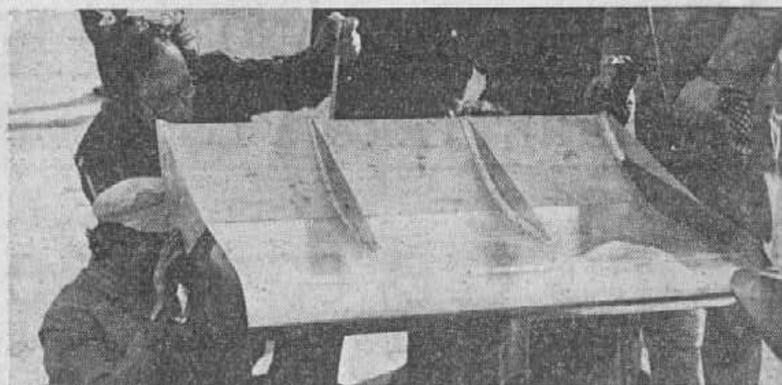
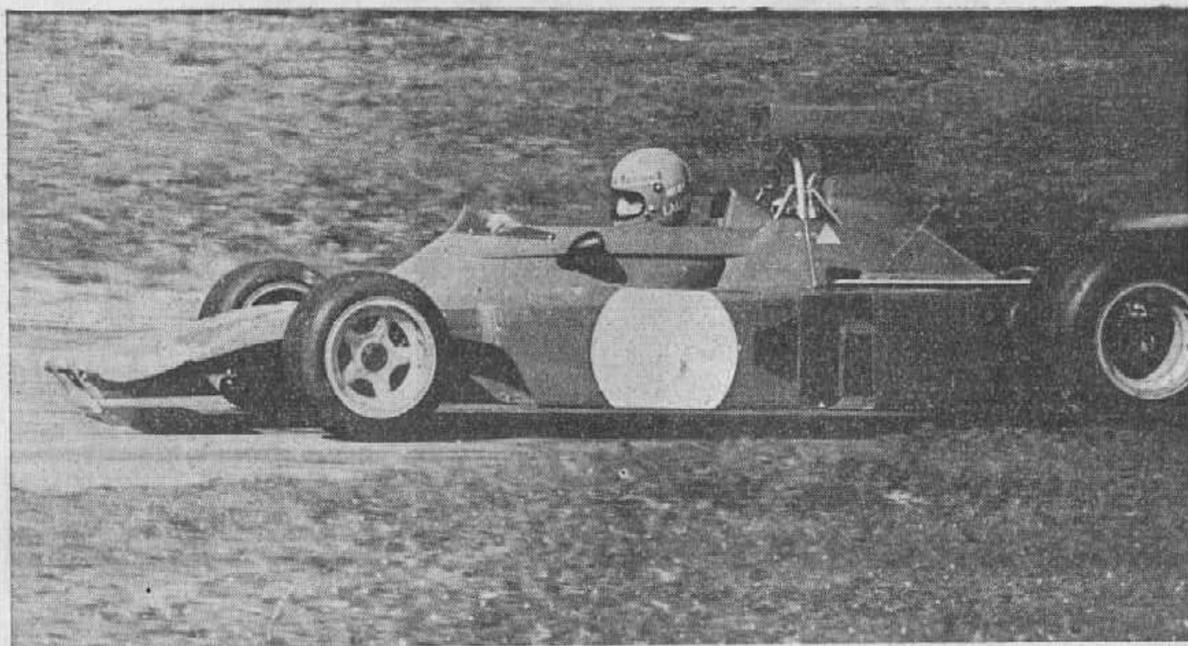
# kléber vince

Alla 33. Coppa Riviera di Ponente

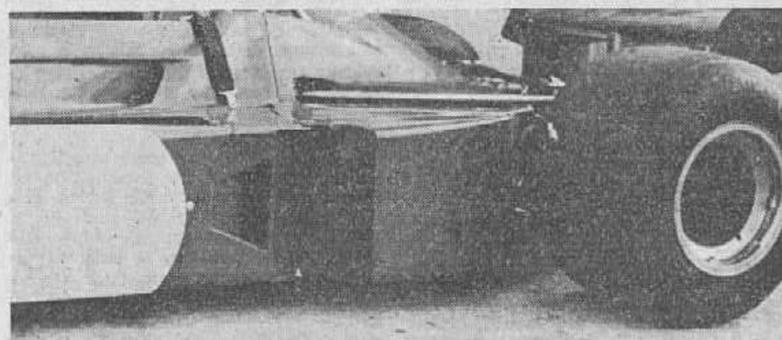
7. assoluto e 1. del gruppo 1: Gianni MONDINO, su Opel Ascona 1900, della scuderia Veltro di Cuneo

## Kleber

KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE



A sinistra, Niki Lauda al volante della più recente versione di Ferrari F. 1, con il posto di guida avanzato. Qui sopra, l'ing. Forghieri controlla la regolazione del nuovo alettone. Sotto nuove prese d'aria



PROVE senza scalpore a VALLELUNGA: irraggiungibili per ora le MATRA Sport

# La FERRARI non «chiama» più fans

VALLELUNGA - Questa volta, per le prove della Ferrari, non era presente la solita folla di giovani appassionati entusiasti ed esuberanti, felici di poter vedere da vicino le rosse vetture di Maranello. C'erano naturalmente gli irriducibili ma non era più come una volta. Mancava soprattutto il tifo, tanto che quando una piccola pattuglia di «estremisti» ha cercato di inneggiare a Merzario non ha trovato una sufficiente corralità per la scarsità di persone presenti.

Se la Ferrari sperava perciò di riavvicinare gli sportivi con queste reclamizzate sortite di lavoro per portare famiglia agli orecchi specie il nome di Lauda, per il momento le speranze sono suffragate solo dal grande entusiasmo di Forghieri che certo molto più del poco comunicativo ingegner Colombo riesce a creare una atmosfera se non altro più fiduciosa.

Assieme a Forghieri erano presenti alle prove l'ingegner Caliri, Sante Ghedini ed un tecnico della Koni, l'olandese Richter, oltre naturalmente ai piloti Regazzoni e Lauda. Questi ultimi arriveranno assieme sulla Daytona dello svizzero nella mattinata di mercoledì, un po' in ritardo perché c'era stata una sosta fuori programma con due carabinieri e Clay aveva dovuto conciliare una multa salata.

Due le F. 1 portate, uguali e diverse nello stesso tempo. Uguali perché le indifferenze visibili si limitano alla posizione leggermente più avanzata (circa 10 cm) del posto di guida nella macchina di Lauda ed alla diversa sistemazione di alcune prese d'aria. La macchina di Regazzoni ha la novità del radiatore dell'olio completamente esposto all'aria mentre quella dell'acqua hanno soltanto una piccola fessura di sfogo. Al contrario nella macchina di Lauda queste carenate restano quelle usuali: aperte per l'acqua e chiusa per l'olio. Le differenze più importanti sono però misteriose e riguardano impercettibili variazioni negli attacchi delle sospensioni oltre ad un nuovo cambio per la macchina a guida avanzata che dovrebbe variare la ripartizione dei pesi.

Proprio quest'ultima macchina è stata una piccola piacevole novità delle due giornate. Non ha dimostrato doti trascendentali né la Ferrari per questo è tornata competitiva dalla sera alla mattina, tuttavia ha almeno dimostrato di andare un po' meglio dell'altra. I piloti la gradiscono perché è più precisa e meno nervosa ed i tecnici hanno ora delle indicazioni utili per chiarire i dubbi sulle possibilità delle macchine moidesi. Sono state fatte anche molte prove di ammortizzatori e la presenza del signor Richter, della Koni olandese, non era casuale. E' stato provato il nuovo tipo SP 6, studiato per essere abbinato ai cerchi di 17" di canale che a parità di gomma restringono leggermente la carreggiata posteriore. Non pare abbiano dato gli effetti sperati: ed inoltre i tempi migliori sono sempre stati fatti con

i cerchi da 18" ed ammortizzatori SP5 normali. Nessuna indicazione invece per le gomme. Ne erano state portate pochissime e tutte a miscela piuttosto dura, scegliendo tra gli avanzati delle ultime corse, perché gli scioperi delle compagnie aeree in Inghilterra hanno bloccato le scorte.

Tra i due piloti, l'impegno ed il valore dimostrato durante i due giorni è inversamente proporzionale ai loro tempi. Sappiamo che durante i test i tempi hanno un valore relativo per i piloti perché a causa delle frequenti regolazioni la macchina non è mai uguale per tutti. Tuttavia per non generare equivoci è meglio precisare che è da attribuire soltanto all'impossibilità di girare con la macchina nelle migliori condizioni, per la scarsità del tempo a disposizione, se Regazzoni non è riuscito a segnare i tempi di Lauda.

Certo le loro prestazioni complessive non vanno disgiunte dalle ancora non eccelse possibilità della macchina ma tra i due Regazzoni ci è sembrato il più voglioso di emer-

gere mentre Lauda, pur preciso e meticoloso nei collaudi, non pare abbia il « physique du roi » adatto e con quella sua strana posizione di guida in avanti non ha acceso l'entusiasmo del (poco) pubblico presente desideroso di vederlo all'opera.

Con buona pace dei sostenitori delle otobrate romane, le prove sono state condizionate da un fastidiosissimo vento di tramontana che aveva fatto abbassare la temperatura a livelli invernali, creando certo ulteriori difficoltà ai tecnici ed ai piloti tanto che Lauda pubblicamente definiva Vallelunga con una frase di sapore prettamente cambroniano.

Circa i tempi da prendere come esempio, scartato l'1'11"6 di Fittipaldi con la Lotus, perché segnato in un gran premio «farsa», restavano l'1'10"7 di Brambilla con la F. 2 e naturalmente lo storico spauracchio di Cevert che con la Matra si qualificò per la 6 Ore in l'08"55. Infine, per restare in famiglia, c'era anche l'1'09"7 segnato da Ickx durante i primissimi collaudi della 312 B3, nel-

la primavera scorsa, quando il pilota belga attraversava il suo famoso periodo di crisi. Comunque intorno a questo tempo c'è un piccolo mistero.

Nel corso di queste ultime prove c'era la tendenza a maggiorario di un secondo, forse per non creare nervosismi ai piloti che non riuscivano (e non potevano) migliorare le posizioni di qualche mese fa. Oppure i miglioramenti ci sono stati ed allora è stata una pletosa bugia quella dell'ingegner Colombo nel riferirci un tempo di comodo. A noi comunque pare di ricordare di averlo visto anche nella tabella esposta per il pilota.

Comunque sia questi sono i risultati della due giorni romani. Mercoledì con la pista piuttosto sporca perché c'era ancora da paglia dei motociclisti, Regazzoni girava a lungo con la macchina classica senza segnare tempi di rilievo perché chiaramente si stavano sperimentando soluzioni nuove in fatto di assetto ed inoltre al motore che già non era

all'altezza della situazione, si crepavano quattro tubi di scarico. Molto meglio andava la macchina di Lauda a guida avanzata sulla quale verso la fine della giornata montava lo svizzero che riusciva ad abbassare di tre decimi il miglior tempo del collega, arrivando a l'09"8. Il motore che girava tranquillamente oltre i 12.500 giri andava veramente bene ma nel clima di austerità instaurato ultimamente si decideva che era meglio non rischiare quel ben di Dio e nella notte veniva cambiato con un motore più adatto ai collaudi.

Il giorno dopo Regazzoni continuava con la sua macchina ma era perennemente fermo al box perché il motore non voleva saperne di salire oltre i 10.000 giri. Invano i meccanici si affannarono alla ricerca del guato e soltanto quando verrà cambiata l'intera pompa di iniezione si avrà qualche segno di miglioramento. Forghieri ne approfittò per tentare nuove soluzioni, come l'attacco più avanzato dei bracci di sterzo, comunque inutile perché a metà pomeriggio una molla valvola porrà fine al test.

Intanto verso l'una era stata terminata la macchina a guida avanzata sulla quale era stato montato un motore considerato di categoria B e che invece andava piuttosto bene. Proseguendo negli esperimenti, viene anche montato un nuovo alettone che nel lato più vicino al motore presenta un piccolo bordo nella lamiera, definito da Forghieri un «turbolatore» che ha lo scopo di creare un maggior carico. Sempre per aumentare il carico sull'alettone, durante la mattinata Caliri ed un lattoniere lo completavano allungandolo di circa 15 cm. Vengono anche montate delle gomme siglate 2989, un po' più tenere delle durissime 2872 ed il pilota austriaco riesce ad innalzare un buon numero di giri tutti al di sotto del tempo di Regazzoni, fino ad arrivare a l'09"4 che resterà la miglior prestazione delle due giornate.

Intanto Regazzoni arrancava con la sua macchina decisamente meno a posto e poi sarà costretto a fermarsi, imitato però anche da Lauda con il cambio bloccato perché i vecchi leveraggi male si adattano alla modifica. Viene provveduto in qualche modo ed infine tocca a Regazzoni concludere le prove con la macchina migliore ma ormai è piuttosto tardi e lo svizzero riesce a fare solo pochi giri.

Alla fine i tecnici sembravano abbastanza soddisfatti e parevano tenere maggior conto dei risultati globali delle prove piuttosto che delle sentenze del cronometro. Speriamo abbiano scelto la strada giusta, in caso contrario il tempo di Lauda, di soli tre decimi più basso di quello primaverile di Ickx potrebbe significare che pur con tutte le modifiche il plafond della macchina è quello ed è difficilmente migliorabile.

## Debutta la LOTUS '74

LONDRA - Mentre AUTOSPRINT sta arrivando in edicola, al Castellet Ronnie Peterson sta collaudando la nuova F. 1 Lotus con cui parteciperà al campionato mondiale piloti il prossimo anno. Disegnata da Bellamy, e derivata direttamente dalla «Texaco Star» di F. 2, è stata definita da Peter Warr «una macchina favolosa», e ha aggiunto che per ora può solo anticipare che i radiatori dell'acqua sono posteriori con un angolo molto accentuato. La nuova Lotus di F. 1 è molto leggera, addirittura sotto il peso minimo prescritto dai regolamenti. Queste prove che si svolgono a Le Castellet vengono fatte dopo che qualche giro a Silverstone tempo fa non aveva dato esito soddisfacente, per alcuni inconvenienti alle sospensioni che, ora si spera, siano stati eliminati.

● Interpellato telefonicamente il d.s. della Lotus, Warr, a proposito del secondo pilota da affiancare a Peterson, ci ha detto: «Schenken, Wisell e altri 6-7 piloti si sono fatti avanti per avere la nostra seconda macchina. La decisione avverrà il 31 ottobre. Noi della Lotus non siamo una società di beneficenza, e non diamo la nostra vettura di F. 1 con la quale un pilota può guadagnare anche 300 milioni in un anno, dietro ad una semplice telefonata di raccomandazione di questo o di quel personaggio. Non accettiamo raccomandazioni da nessuno, neanche se questi è il n. 1 che abbiamo in squadra...».

● Le tre Lotus che hanno corso il mondiale 73, sono state vendute a due sudafricani, Love e Evans, mentre la terza è stata data ad una società che la porterà in giro per il mondo alle mostre d'auto da competizione.

● Qualcuno ha chiesto al d.s. della Lotus P. Warr come sono i rapporti con Fittipaldi. Warr ha detto che il brasiliano è impegnato con la Lotus fino alle ore 24 del 31 dicembre, e fino a quel momento non può guidare nessun'altra macchina senza il loro consenso. «In via eccezionale è stato concesso a Fittipaldi — ha continuato Warr — di provare la settimana prossima a Le Castellet la McLaren di F. 1. Ma a due condizioni: la prima è che la vettura deve avere un colore

neutro e nessuna scritta pubblicitaria, la seconda è che Fittipaldi deve provare con il suo casco che porta abitualmente e con gli stessi colori e decalci pubblicitarie, inoltre deve avere la stessa tuta di sempre con le stesse identiche scritte pubblicitarie che ha avuto in tutte le gare quest'anno».

● Bonnie Peterson, e James Hunt (che saranno a Bologna per la premiazione del Casco Iridato di AUTOSPRINT il 27 novembre) andranno alcuni giorni dopo a Lugano all'apertura del saloncino delle auto organizzato da Regazzoni e Moser.

● Rifiutati dalla Shadow per il prossimo anno, sembra che Follmer e Oliver siano definitivamente usciti dal giro della F. 1, e che nel '74 non avranno nessuna monoposto con cui correre il mondiale piloti.

● Si dice a Londra che Ickx sia tornato in auge presso la Tyrrell. Il manager inglese lo vorrebbe e la Goodyear avrebbe dato il suo benestare (in dollari), ma chi nicchia ancora è la ELF che non se la sente di pagare per un pilota che non sia francese. La decisione sul secondo pilota della Tyrrell verrà presa in questa settimana.

● Le file della McLaren si stanno sempre dipiù assottigliando. Fino a qualche tempo fa ci dovevano essere due squadre, Fittipaldi e Ickx con la Marlboro McLaren, e Revson Hulme con la Yardley McLaren. Poi Revson se ne è andato o è stato messo alla porta non si è ben capito; Ickx è stato rifiutato. Ora sono due soli, dunque: «Fitti» ed Hulme.

● Sempre a proposito della McLaren: sembra che la Yardley non sia stata contenta quest'anno e che in settimana ci sarà a Londra una riunione di tutti i direttori per decidere se continuare con la squadra di quest'anno o cambiare.

● Peterson giura che Fittipaldi non ha ancora firmato con la McLaren, e che esistono ancora possibilità che il brasiliano resti alla Lotus, Chapman lo vorrebbe, Peterson pure, perché dicono: «E' meglio averlo in squadra che contro».

Giancarlo Cevenini

Daniele Buzzonetti

**E' FINOTTO che ha acquistato le Brabham tricolori F.1**

## Per MERZARIO tre alternative alla BRM

MILANO. Finalmente sono arrivate le due BRABHAM F. 1 (le March non erano disponibili) che Dario Fiorelli ha acquistato in Inghilterra per conto di Martino Finotto, il patron nazionale che ha deciso di impiantare una scuderia F. 1 in Italia. Sono arrivate le prime due macchine, (sono quelle '73 adoperate da Reutemann e Stommelen negli ultimi Gran Premi) mentre la terza, in via di costruzione, arriverà in Italia appena sarà ultimata. Mistero ancora per i piloti, che ci è stato detto dovranno essere tutti con « passaporto verde »: Finotto vorrebbe avere MERZARIO o BRAMBILLA come pilota di punta, ma i rapporti con i due italiani (che interessano anche alla ISO) restano da stabilire.

In questi giorni sono stati aganciati anche rapporti con la Martini e Rossi, la nota casa di aperitivi entrata qualche anno fa nel mondo della F. 1 con la Tecno: ma assente il conte Gregorio Rossi tutto si è mantenuto a

livello di trattativa molto « alla lontana ». Certo che, se qualcosa si potesse combinare con la casa di Torino (ripetiamo i contatti sono ancora in alto mare, dal momento che la Martini poco tempo fa si era dichiarata non interessata a questo settore) bisognerebbe trovare alla svelta anche un pilota di primo piano e qualcuno faccia ancora il nome di Jacky Ickx.

Sta di fatto che le macchine partiranno al più presto per il Sudamerica, dove disputeranno direttamente assidue dalla Casa, le prime 2 gare del campionato.

Niente di nuovo per quel che riguarda la scelta di un direttore tecnico e di uno sportivo: per ora tutto rimane ancora in mano a Dario Fiorelli che si sta dando un gran da fare per ottenere una serie vantaggiosa di contratti pubblicitari. Il resto verrà: e certamente per la prossima settimana qualcosa di definitivo sarà deciso per la squadra F. 1 di Martino Finotto.



Nella faida delle scelte economiche dei demagoghi politici rischia di rimanere travolto il PRESIDENTE - da - CORSA, il dr. GIUSEPPE LURAGHI

# S.O.S. ALFA

Sul futuro dell'attività sportiva dell'Alfa Romeo gravano, serie minacce. In questi giorni circolano insistenti le voci di dimissioni coatte o volontarie del presidente Giuseppe Luraghi, l'uomo che nove anni fa decise « motu proprio » di riportare il marchio prestigioso della Casa milanese e le capacità dei piloti italiani nel mondo delle corse. L'alternativa (o la rinuncia) di Luraghi dalla presidenza dell'Alfa Romeo (e non dell'Alfa Sud) significherebbe la fine del reparto competizioni di Settimo Milanese, l'Autodelta. Non è mistero per alcuno, anzi è una realtà, che le corse nell'azienda di Stato sono ancora oggi possibili grazie soltanto « all'imprimatur » di Luraghi che è sempre stato convinto assertore della causa dello sport del volante, inteso come « imprescindibile esigenza del progresso automobilistico e magnifica esaltazione delle qualità umane ».

Ha sempre creduto, Luraghi, nell'impegno rivolto ad incoraggiare e valorizzare le certo non fitte schiere dei giovani e meno giovani piloti di casa nostra (Ignazio Giunti, Nanni Galli, Andrea de Adamich, Carlo Facetti, Teodoro Zeccoli, Nino Vaccarella, Gianluigi Picchi, ecc.) estendendo il raggio d'azione della Scuderia Autodelta dal turismo allo sport prototipo, inventando pure un gemellaggio tecnico che ha consentito preziose esperienze in F. 1 (con le McLaren-Alfa e le March-Alfa) dell'otto cilindri 3000, precursore del 12 cilindri boxer, che ora equipaggia i prototipi del « Quadrifoglio » in attesa della definitiva affermazione.

Chi, al momento, farebbe altrettanto e con gli stessi risultati? Lasciamo l'interrogativo senza risposta, per ora. Ma è un interrogativo che si pone già oggi in termini indifferibili.

Perché, diciamo pure, è poco probabile — se il gruppo dei « sinistri » d.c. insiste — che il presidente-da-corsa ce la faccia a restare al suo posto ancora oltre il 31 dicembre '74, giorno in cui scade il suo mandato triennale. Giochi politici, la strategia del potere, l'interesse dei sindacati, le pressioni di certi ministri, finiranno per quella data ad indurre il consiglio d'amministrazione dell'Alfa Romeo a preferire un altro presidente, più disponibile, meno scomodo, rigorosamente aderente agli attuali canoni della programmazione economica (che non sempre guarda, come nel caso dell'Alfa Romeo, con gli interessi e la serenità economica vera dei singoli e della Nazione).

Ma cosa succede esattamente al Presidente dell'Alfa Romeo Giuseppe Luraghi? Egli sostiene, in posizione contraddittoria e pressoché isolata, il potenziamento della fabbrica di Arese per accrescerne la produttività, per renderla così più competitiva e concorrenziale sul mercato sia interno che estero. All'I.R.I. (che tramite la Finmeccanica controlla il pacchetto azionario dell'Alfa) si sostiene che il dr. Luraghi è libero di fare scelte secondo i superiori interessi della azienda (120 miliardi d'investimenti ad Arese, fino al 1979) ma si ammette tuttavia che gli obiettivi economici ed industriali dell'Istituto coincidono con la politica meridionalistica sollecitata da governo e sindacati nonché dalla regione Lombarda.

Luraghi è solo o quasi. Dopo che il progetto-Arese è stato bocciato a ferragosto, dal C.I.P.E. (Comitato Internazionale per la Programmazione Economica) non gli resta che modificare

la sostanza, riservando al Sud gli investimenti. Ma, fino ad oggi, l'ago della bussola di Luraghi ha segnato sempre « Nord ». Nella vicenda si sarebbero inseriti, in questi ultimi tempi, addirittura il segretario della d.c. Fanfani e i ministri delle partecipazioni statali Gullotti e del mezzogiorno Donat Cattin. Sarebbero loro i più accessi, forse i più autorevoli, sostenitori di un cambio di guardia al vertice dell'Alfa Romeo.

D'altra parte, i difensori della linea-Luraghi, (il presidente non si è ancora espresso pubblicamente sull'argomento) raddoppiano delle capacità produttive e della mano d'opera ma di « investimenti che per il 20% riguardano i piani di completamento degli impianti e per l'80% i programmi di agguinzatura tecnica dei macchinari con l'introduzione pure di automatismi ormai socialmente indispensabili ». Spendere i 120 miliardi nel Mezzogiorno per un nuovo complesso industriale comporterebbe una spesa di quattro o cinque anni, prima di poter contare su una produzione a pieno ritmo. Si aggraverebbe gravemente in questo modo, la posizione commerciale dell'Alfa Romeo che già oggi consegna a 3-5 mesi. Rinunciando al potenziamento di Arese vale quindi, sostengono le persone vicine a Luraghi, sacrificare (senza possibilità di recupero) le posizioni acquisite oggi, a prezzo di dure battaglie con la concorrenza e con i sindacati. Ha detto recentemente Luraghi che « il blocco alle industrie del Nord, per un'alternativa nel Sud, vuol dire che per il tempo necessario a costruire una nuova fabbrica aumenterà notevolmente la disoccupazione, perché i giovani non troveranno lavoro né al Nord né al Sud ».

Ma le ragioni di Luraghi non vanno più al governo in carica, il quale — attraverso il documento-relazione di Gullotti sulla riforma della partecipazione statale — vuole in futuro aumentare il controllo politico ed amministrativo sulle aziende di stato (come l'Alfa Romeo) limitando la facoltà ai leaders tecnocratici (come Luraghi) di fare e disfare entro certi limiti.

Ha dichiarato che con i tempi che corrono è sempre più proibitivo il compito dei capitani d'industria e degli imprenditori al servizio dello Stato: hanno sempre più minor margine divisionale, vincolati come sono da precise direttive politiche e partitiche senza che possano tener conto degli interessi reali delle aziende. L'affermazione anticipa in un certo senso quella che sarà la raccomandazione del governo quando, tra un anno, si tratterà di trovare un sostituto a Luraghi. Un Presidente di nome e non di fatto, senza responsabilità ma anche senza autonomia.

Taluni già ventilano la possibilità di un'alternativa all'Autodelta prima che sia troppo tardi, ma a questo progetto di sganciamento dalla Casa madre si frappongono ostacoli finanziari pressoché insuperabili. Come farebbe la Scuderia del Quadrifoglio a sopravvivere con i soldi provenienti dalle industrie degli accessori? E' un problema che appassiona tutti gli sportivi ai quali la CSAI dovrebbe, con una certa sollecitudine, dare certe assicurazioni, magari con un intervento del presidente ACI Carpi de' Resmini.

Lino Ceccarelli



VARANO - Ad Arturo Merzario è piaciuta tanto l'esperienza (pur amara) del Giro d'Italia, da assistere all'ultima tappa come spettatore, dopo il suo ritiro di Imola con la STRATOS esaurita. E' arrivato fin a Casale e Torino sabato notte. Però a Varano de' Melegari c'era qualcosa di interessante. Lo vedete in questa foto: è tra il direttore generale ISO, il dr. SALA e il neo superdirettore tecnico ing. Dallara (che ha appena lasciato la Squadra Corse Lancia). I tre si sono visti durante la penultima gara del Tour italiano e a Merzario sono state fatte offerte precise di correre per i colori della ISO-Marlboro F. 1 nel '74. Poco prima con Vittorio Brambilla era stata concertata analogo iniziativa per la ISO-Beta, monoposto cioè realizzata da Dallara (con motore Cosworth) con i colori dello sponsor che ha già fiancheggiato Brambilla in F. 2 quest'anno. Con il monzese l'accordo è praticamente già raggiunto, invece Merzario ha chiesto qualche giorno per valutare anche le offerte BRM e SHADOW. Partirà per l'Inghilterra a fine settimana.

### Un altro PREMIO SICUREZZA all'ing. CHITI

● Ancora un altro riconoscimento all'ing. Carlo Chiti e al suo serbatoio di sicurezza Autodelta: giovedì prossimo il tecnico toscano riceverà in Olanda il CENTRAL BEHEER TROPHY 1973, attribuitogli da un speciale commissione per il brevetto nel settore della sicurezza al direttore generale dell'Autodelta. Un premio analogo fu attribuito allo stesso progettista del serbatoio di sicurezza da una compagnia di assicurazioni italiana, la Lloyd Adriatico, che votò un'analoga motivazione di conferimento: « per il contributo offerto alla sicurezza dell'automobile non soltanto nelle corse ».

### REVSON ha indicato ARTURO

● Dopo aver firmato un contratto con la Shadow, Revson ha fatto tre nomi di piloti che vedrebbe volentieri in squadra con sé: REUTEMANN, REDMAN e MERZARIO. Con il primo le avances... sono cadute nel nulla, con Redman si sta trattando in questi giorni ma l'inglese non ha troppa voglia di ritornare in F. 1 (almeno ha sempre dichiarato questo). Resta Merzario che però, praticamente, è molto vicino a concludere con la BRM. Infatti il comasco che ha rifiutato le offerte della Ferrari preferendo l'Alfa Romeo per le gare sport, andrà a provare (e si sa firmare) il contratto con la BRM la prossima settimana a Silverstone, dopo aver collaudato la F. 1 di Stanley, la BRM-B.A.

## Dopo Daytona il Messico

MESSICO - 1000 del Messico - Gara di velocità in circuito

1. Haywood-van Beuren-Rojas (Carrera).

Il vincitore della 24 Ore di Daytona con due coequipiers messicani, ha vinto questa gara GT. Hobbs, che pilotava una Javelin col messicano Jourdain, ha dovuto ritirarsi per guasto al novantottesimo giro dei duecento previsti.

## Molto pubblico vittoria scontata

FRANCIA - Corsa di Ottange - Gara di velocità in salita

1. Maublanc (Chevron) 49"9.

Decine di migliaia di appassionati e prevista vittoria di Maublanc sul tracciato molto tormentato. Secondo, staccato di 2", Henry su Lola.

## Bene sul bagnato

FRANCIA - Corsa di Cabaretou - Gara di velocità in salita

1. Pignard (Pygmée) 5'.

Le prove non erano state favorevoli per Pignard, che aveva avuto noie alla batteria. Il miglior tempo andava dunque a Mieusset. In corsa invece, su strada umida, Mieusset aveva una foratura, e Pignard, molto a suo agio sul bagnato, si aggiudicava la vittoria.

## Bis di Cowan

AUSTRALIA - Rally Total Southern Cross - Rally

1. Cowan-Vryson (Mitsubishi).

La Mitsubishi ha fatto la parte del leone in questo rally, occupando i primi quattro posti. I vincitori si erano aggiudicati la gara anche lo scorso anno.

## In dieci « fuori » tutti illesi

FRANCIA - Rally del Poitou - Rally

1. Touroul-Laverne (Porsche).

Vincitori delle tre prove speciali Touroul e Laverne hanno dominato la gara che ha visto al via 62 concorrenti. Strade scivolose, dieci uscite, però senza danni.

## Km 13.000 per la terza volta

GERMANIA - Giro d'Europa - Rally

1. Waldner-Boeckmann (Opel).

13.000 km di percorso e nell'ultima tappa da Budapest a Travemunde, passando per Praga, ci sono stati parecchi ritiri. Ha vinto un'equipaggio della Germania occidentale, per il terzo anno consecutivo.



**LE PROSSIME GARE** 1 novembre - PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc - 4 - PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc - 4 - PISTA CALABRIA - Vibo V. - gara naz. cl. 100 e 125 cc - 18 - PISTA DEL SOLE - Firenze - gara naz. cl. 100 e 125 cc - 25 - PISTA OTTAVA - Sassari - gara ch. cl. 100 cc - 25 - AUTODROMO VALLELUNGA - Roma - K 250 prova Campionato Italiano - 2 dicembre - PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc 1. prova Torneo dei Campioni - 2 CIRCUITO DI RIETI - K 250 - ultima prova Campionato Italiano.

# « Maretta » karting

ROMA - Il Comitato Nazionale Karting è stato riunito a Roma il 20 ottobre 1973, per un esame panoramico di quella che sarà la nuova impostazione della politica sportiva nei prossimi anni. Tutto il lavoro, sul filo conduttore di quanto esaminato e proposto dalla Commissione Tecnica della Federazione. Erano invitati anche i costruttori dei motori e dei telai.

Il riassetto delle categorie, anzi più che il riassetto, la necessità di una loro staticità, è stato il problema che con la sua soluzione nel senso proposto dalla Commissione tecnica, ha portato alle seguenti decisioni:

### • Attività nazionale

- determinare in via opzionale, il passaggio dalla prima alla seconda categoria di un gruppo di circa 40 piloti che hanno trovato difficoltà per vari fattori il loro inserimento nella massima categoria;
- non determinare alcun passaggio dalla seconda alla terza categoria;
- solo pochi passaggi dalla terza alla seconda categoria di quei piloti veramente idonei sia per motivi sportivi che per altri fattori;
- aggiornamento qualitativo dei propulsori della seconda categoria con l'immissione di quelli omologati nel biennio 1971-1972. Omologa nuovi telai per la seconda categoria come quelli della BM e della Clambo di Bologna;
- classificazione piste in tre gruppi A, B, C. Prove titolate solo su tracciati che possano assicurare un alto contenuto sportivo e tecnico alle prove, e cioè che abbiano uno sviluppo di almeno 800 metri di lunghezza ed una larghezza di 7-8 metri;
- Campionati Italiani raggruppati per classi in unica soluzione. Due giornate per la classe 100 cc. (1., 2. e 3. categoria), due giornate per la classe 125 cc.

## Gli italiani a POSTUMIA

POSTUMIA - Terra di conquista è la Jugoslavia-Karting per i piloti italiani ed in particolare per i veneti e per i lombardi. A Postumia, dove si disputava una delle gare più importanti dell'intero anno agonistico degli amici jugoslavi, i piloti italiani, tanto per non smentire una supremazia europea, l'hanno fatta da padroni, ad essi, infatti, sono andate le vittorie delle due gare più importanti, della classe unica della 100 cc e della classe 125 cc.

Ravaglia che, si badi bene, è un pilota della terza categoria, non ha certo penato per regolare in modo netto l'austriaco Veit, Cremonini e Turk. Silvestri, Gardoni e Ambroso, nella 125 cc, hanno trasformato una vittoria in trionfo, giungendo nell'ordine ed avendo dato alla gara tutto un sapore di preta marca italiana.

### LE CLASSIFICHE

Classe 100 cc: 1. Ravaglia; 2. Veit; 3. Cremonini; 4. Truk; 5. Bozic; 6. Novak. Classe 125 cc: 1. Silvestri; 2. Gardoni; 3. Ambroso; 4. Lavric; 5. C.D. Sigmond; 6. Lavrencic.

## Memorial CANTELLI

FIRENZE - La Scuderia « Tre Pietre » di Firenze, ha voluto onorare la memoria del povero Bruno Cantelli, con un Trofeo intestato al non dimenticato pilota. Il tutto in un clima più sereno e senza eccessi questa volta.

Tonioni, nella prima categoria, ricordandosi di essere stato un validissimo pilota negli anni scorsi, si è presentato a Firenze tecnicamente preparato. Ha vinto pertanto sul milanese Perego ed il siciliano Ravanello, in modo netto.

Nella 100 cc. categoria la presenza di Ravaglia, Mascetti, Di Vita, Crema, Colonnaci e Franceschini, un gruppo cioè

di piloti validissimi, ha reso la gara loro riservata di un interesse agonistico così rilevante da offrire a tutti uno spettacolo inusitato.

La vittoria è andata al più meritevole, a Franceschini che ha dovuto penare per contenere e controllare fino sul palo d'arrivo l'azione di Di Vita che è rimasto incollato alla ruota dell'avversario senza mai trovare lo spiraglio dell'entrata.

### LE CLASSIFICHE

Classe 100, 2. cat.: 1. Bartolini; 2. Zani; 3. Guggioli; 4. Lastri; 5. Bressan. Classe 100, 1. cat.: 1. Tonioni; 2. Perego; 3. Ravanello; 4. Guzzo. Classe 125, 2. cat.: 1. Miccoli; 2. Biancalani; 3. Filippelli; 4. Zullo. Classe 100 cc, 3. cat.: 1. Franceschini; 2. Di Vita; 3. Crema; 4. Bambinelli; 5. Ravaglia.

## Stanchezza calabra sotto la pioggia

VIBO - Tutto in formato ridotto sulla pista Calabria di Vibo Valentia, dove si è notata una certa stanchezza organizzativa non certo in senso di smobilitazione, ma di qualche ripensamento affiorante. Non ci sono problemi gravi, specie quando, l'attività karting della Calabria è accentrata nelle mani di un ente quale l'Automobile Club di Catanzaro, ma una sentita necessità di un rapporto positivo da parte del Calabria Karting Club. Quando a un certo rallentamento si aggiunge una pioggia torrenziale, tutto va avanti alla meno peggio, meno l'apporto agonistico di ben trenta piloti presenti ed interessati solo a competere.

I due fratelli Vestri, Giancarlo e Duccio, sono stati i mattatori della terza categoria e Giancarlo, alla fine, è risultato il vincitore; terzo il fratello Duccio non avendo potuto contenere l'andare dell'esordiente Licci.

Tutto uno spettacolo per via della pioggia battente e per le numerose uscite, rientri, e testa-coda, la gara della 125 cc. La vittoria alla fine ad Antonio Iarrera su De Gaetano e Andeloro.

(1. e 2. cat.). La prima giornata dedicata a tutte le prove selettive, la seconda esclusivamente alle finali;

2 fra le punizioni elargite fa spicco quella inflitta al pilota Elio De Angelis, 3 mesi, per quanto accaduto nel Campionato Italiano di 3. categoria.

### • Attività internazionale

Alla relazione di Gallo è seguita un'ampia discussione. Sia la Federazione che i costruttori per bocca di Grana, presidente della specifica associazione internazionale, hanno amaramente constatato che malgrado un intenso lavoro preparatorio di una intesa anche in alto loco per portare il karting internazionale su un livello sportivo e tecnico differente da quello sinora fatto praticare, nulla di nuovo purtroppo è emerso, anzi ancora una volta ha prevalso la disattenzione per i problemi vitali dello sport del karting e, calendario gare come al solito disarmonico e settario.

Unica obiezione di Gallo, quella che su tutti gli argomenti in discussione la decisione è presa per votazione. Così ancora e sempre, fino a quando non ci sarà una Federazione Internazionale, il Principato di Monaco (6 piloti praticanti), Belgio (111 piloti divisi in due associazioni), Paesi dell'Est (ai quali la classe 100 cc non interessa), Svizzera (1 sola pista e 150 piloti) e gli esempi potrebbero continuare, i destini di paesi come la Francia (circa 2000 piloti), l'Italia (circa 1500 piloti), Germania (circa 800) con centinaia di piste, devono essere condizionati e bistrattati.

Al termine della riunione Gallo ha promesso, accettando le giuste critiche, pur nella amovibilità delle decisioni prese a Parigi, di battersi nella riunione del gruppo lavoro che sarà tenuta a Milano nei prossimi giorni.

### LE CLASSIFICHE

Classe 100, 3. cat.: 1. Vestri G.C.; 2. Licci; 3. Vestri D.; 4. Ceruti; 5. Mazzone. Classe 100, 2. cat.: 1. Pileggi; 2. Donato; 3. Paoli; 4. Mastroviti; 5. Serra. Classe 100, 1. cat.: 1. De Bellis; 2. Ceravolo; 3. Pizzo. Classe 125, cc., 2. cat.: 1. Iarrera A., 2. De Gaetano; 3. Andeloro; 4. Millone; 5. Lisitano G. KHCvIL

## Alla Parilla il Marche '73

ROMA - Il « Campionato Italiano Scuderie e Marche », conclusosi con la quinta prova sulla pista di Roma, in concomitanza con il Trofeo Nazionale CSAI, ha chiuso definitivamente la brillante, ma anche pesante stagione agonistica 1973. Una quinta prova tirata per la rilevante posta in palio (che si concretava con fior di quattrini e premi d'onore) tra la Scuderia del Parma Karting Club, la Scuderia Gabbiani e la Venieri che hanno combattuto allo spasimo e senza alcun risparmio. Uno scarto di punti, a conclusione della quarta prova, tanto minimo da alimentare le speranze finali dei tra sodalizi in lotta.

La Scuderia Venieri è subito uscita di scena perché Mazzotti nella prima finale e Giugni nella seconda con le loro prestazioni avevano tutto compromesso, mentre si era difeso bene Masini. La giornata disgraziata di Gabbiani, non a sufficienza sostenuta e protetta dallo strapotere di Necchi, che ha avuto il Chever il suo giustiziere, ha determinato il risultato chiuso con un punto di vantaggio per la scuderia del Parma Karting Club.

Era in verità arduo battere la compattezza del Parma Karting Club, che oltre ad assicurarsi una continuità di risultati positivi, poteva anche contare su un apparato tecnico della massima validità. La lame ed il suo motore Parilla, che si è dimostrato il più valido in una continuità così esasperata, ha vinto

meritatamente il Campionato Italiano Marche.

### CLASSIFICA SCUDERIE 5, PROVA

1. Scuderia Parma K.C. p. 115; 2. Scuderia Gabbiani 115; 3. Scuderia Baroni K-2 111; 4. Scuderia Venieri 110; 5. Scuderia Arcionia 110; 6. Scuderia BM K-1 108.

### CLASSIFICA FINALE CAMPIONATO ITALIANO SCUDERIE 1973

1. Scuderia Parma K.C. p. 500; 2. Scuderia Gabbiani 499; 3. Scuderia Venieri 492; 4. Scuderia Arcionia 483; 5. Scuderia BM K-1 472; 6. Scuderia Baroni K-2 471.

### CLASSIFICA FINALE CAMPIONATO ITALIANO MARCHE 1973

1. Parilla p. 33,5; 2. Komet 23,5; 3. BM 21,5.

## Italia batte Francia per forfait

ROMA - L'incontro tra le rappresentative giovanili di Italia e Francia, in programma alla Pista d'Oro di Roma, è andato inopinatamente alla malora per il forfait della Francia. Due a zero per l'Italia ed arriverci nel 1974 nell'incontro di ritorno. Gli organizzatori in difficoltà, hanno sostituito l'incontro con due gare di contorno, della classe 100 cc 2. e 3. categoria.

Elio De Angelis passato in seconda categoria e sotto i fulmini della CSAI-C.N.K. per via di quanto accaduto alla prova di Campionato Italiano di settembre, ha inaugurato la nuova categoria con una vittoria significativa per il suo rapido inserimento.

Musica agonistica più allegra nella terza categoria e duello ai ferri corti fino all'arrivo tra De Cesaris ed il più piccolo dei De Angelis.

### LE CLASSIFICHE

Cl. 100 - 2. cat. 1. De Angelis E.; 2. Ventura. Cl. 100 - 3. cat. 1. De Cesaris; 2. De Angelis R.; 3. Vincenzi; 4. Pirro.

## MORANA si dimette BERTOLI presidente FIK

ROMA - Vincenzo Morana, dopo quasi tre anni di conduzione della Federazione e già da diverso tempo sull'altalena delle « dimissioni sì... dimissioni no » per motivi strettamente personali, ha deciso di andarsene. Il Consiglio Federale, nella sua riunione del 19 ottobre a Roma, ha eletto il nuovo presidente nella persona di Walter Bertoli di Brescia, che negli ultimi due anni è stato portato alla ribalta del karting nazionale ed internazionale dalla sua attività, passione e dedizione alla causa dello specifico settore. Un uomo giusto al posto giusto.

Morana aveva assunto la presidenza a Livorno in un periodo delicato per la Federazione. La sua opera silenziosa è stata senz'altro efficace, ma contrasti di fondo lo dividevano dalla segreteria e da una parte del Consiglio. L'ultimo delicato contrasto è stato quello che ha causato la decisione definitiva.

## 1000 modellini. in mostra a Firenze

FIRENZE - Il più famoso è Michele Conti di Torino ed il più giovane Luigi Rinaldelli di 9 anni, fiorentino: in questi due estremi si sintetizza la terza mostra dei modellini di auto (oltre alle moto, aerei, mezzi militari) organizzata dalla ditto Dreoni di Firenze. Quest'anno gli espositori sono ben centoventi per un totale di circa duemila pezzi esposti, la metà dei quali auto.

La presenza di un'opera di Michele Conti, per la prima volta presente a Firenze, è il leit motiv di questa manifestazione che rimarrà aperta fino al 4 novembre, festivi compresi, con orario 9-13 e 15,30-19,30 nei locali di via Cavour.

La « regina » della manifestazione è veramente di « sangue blu »: si tratta infatti di una Rolls Royce Cabriolet, modello Phantom 2 del 1932, bianca con interno in pelle rossa, veramente eccezionale, ed alla sua prima « uscita » in pubblico. Ma la risonanza del nome di Conti non fa passare in seconda linea altre grosse presenze a questa mostra, particolarmente gradite ai collezionisti. In particolare da segnalare numerosi esemplari, disposti da vari amatori, di famosi modelli (Marklin, Dinky Toys) risalenti al periodo che va dal 1930 al 1940, alcuni dei quali vere rarità. I centoventi espositori, in gran parte toscani, ma sta aumentando la presenza di altre città d'Italia, si possono suddividere in tre settori, in linea di massima: quelli che espongono pezzi originali prodotti da varie case con particolare riguardo ai modelli da tempo non più in commercio; quelli che elaborano i pezzi originali; gli appassionati del montaggio e della sua elaborazione.

Alla mostra fiorentina sono presenti tutte le « scale » possibili immaginabili così come varia è la scelta dei materiali, dalle vecchie vetture di latta, a quelle in ghisa, in plastica, per finire addirittura a due grossi modelli in creta, una Fiat 804 ed una Alfa Romeo P2, realizzate da Marcello Santoni.

Mille modellini tutti da vedere, insomma, in una mostra che cresce sempre di più insieme al rinnovato interesse per il modellismo in genere e per quello automobilistico in particolare.