

DOVE corriamo domenica?

Le corse in calendario dal 31-3-73 all'8-4-73 in Italia e all'estero

TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

RAI e TV ci pensano poco allo sport auto. Allora non dimenticate che tutte le domeniche-da-corsa e i giorni delle prove è a vostra disposizione la Speciale Segreteria **AUTO-SPRINT**. Conoscerete classifiche, tempi, posizioni, episodi di cronaca nel momento stesso in cui si stanno svolgendo a pochi o centinaia o migliaia di chilometri da voi. Ricordate: basta **TELEFONARE** allo (051) 46.56.24.



GARE SOPPRESSE ● Gara di F. 2 a Imola (1. aprile) ● 4 Ore di Estoril (8 aprile) ● BOAC 1000 (15 aprile) ● Rally di Ginevra (4-6 maggio) ● Targa Meneghina (6 maggio) ● F. 1 a Oulton Park (13 maggio) ● Trieste Opicina (20 maggio) ● F. 2 a Thruxton (28 maggio) ● F. 2 a Nogaro (30 settembre) ● Coppa delle Alpi (15-20 ottobre).

MARZO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
31	150 di Phoenix	Stati Uniti	Circuito di Phoenix km 4,426		●●● Stock Cars	Velocità in circuito	B. Unser (Eagle), media 202,8, nuovo record
31	Corsa di Taunus	Germania			●	Velocità in salita	
31-1/4	Rally di Norimberga	Germania			●●●	Rally	
31-1/4	Rally Las Cavas	Spagna			●	Rally	
31-1/4	Autosciatoria delle Dolomiti	AC Trento	Part. Trento Piazza Dante Arr. Madonna di Campiglio km. 85	ore 10,30 (31) ore 12,30 (31)	●	Autosciatoria	Donini (A 112)

Aprile

1	300 Km del Nurburgring	Germania	Circuito del Nurburgring km 28,29		●●● Interserie Camp. europ. GT	Velocità in circuito	Int.: Ganley (BRM) 2.10'59'' e 8, media 146,4. Giro più veloce: Ganley 9'7, media 150,3. GT: Fitzpatrick (Por- sche) 2.24'26''7, media 132,8. Giro più veloce: Schinken- tanz (Porsche) 10'8''8, me- dia 133.
1	Corsa di Ampus	Francia	Part. Ampus Arr. Draguignan km. 6,800	ore 13	●●● Camp. europ. montagna	Velocità in salita	Perrot (March) 6'48''1, nuo- vo record
1	Prove 24 Ore di Le Mans	Francia			●●● T, GT, S	Velocità in circuito	Bonnier-de Fierlant (Lola). Giro più veloce: Bonnier 3'56''2, media 207,892
1	Trofeo Rothmans	Inghilterra	Circuito di Mallory Park - km 2,17		●●● F. 5000	Velocità in circuito	Rollinson (Lola) 38'01''8, me- dia 171,34. Giro più veloce: Rollinson e Holland 44''4, media 176,32. Record: Ge- thin 42''8 (1970)
1	Premio Vienna	Austria			●●● T, F. 3	Velocità in circuito	
1	Atlanta 500	Stati Uniti	Circuito di Atlanta km 4,055		●●● Stock Cars	Velocità in circuito	B. Allison (Chevy), media 209,34
1	Coppe del Belgio	Belgio	Circuito di Zolder km 4,184		●●●	Velocità in circuito	Bourgoignie (Escort)
1	Avola-Avola Antica Coppa Belmonte	AC Siracusa	Part. Avola Arr. Avola Antica km 7,800	ore 8,30	●	Velocità in salita	Spadafora (1970)
1	Trofeo Paganini Trofeo Borghetti	Gentlemens MC	Circuito di Vallelunga km. 3,2	ore 8-12,30 ore 15-18,30	● gr. 1, 3, 5, camp. it. gr. 2, FF, Mexico	Velocità in circuito	
1	Trofeo Vignola in Fiore	Centro Studi Vignola	Part. Vignola Via Grandi Arr. Vignola Via Portello	ore 7,31	●	Regolarità	L. Imerito (Fulvia)
1	Rally Linea Mobili	AC Siena	Part. Colle Val d'Elsa Piazza Arnolfo Arr. Siena, Viale V. Veneto - sede AC	ore 7,01 ore 13,19	● Trofeo rallies naz.	Rally	
1	Rallycross Opsgrimpie	Belgio			●	Rallycross	
1	Corsa di Montserrat	Spagna			●●●	Velocità in salita	
1	Trofeo Primavera	Scud. Sporturismo	Part. Milano Parco-Piazzale Arco Pace Arr. idem	ore 9,30 ore 19,30	●	Autotorneo	Maggi (128 rally)

6-8	Rally Firestone SPAGNA	●●● Camp. europ. piloti	Rally				
6-8	Rally Interwest GERMANIA	●	Rally				
7-8	Milano S. Remo AC Milano	●	Regolarità	Cané (Fulvia)			
8	Trofeo Germania Hockenheim GERMANIA	●●● Trofeo europ. F. 2	Velocità in circuito	Jausaud (Brabham) 1.25'24'' e 2, media 190,08. Giro più veloce: Dépailler (Elf) 2'06'', media 194.			
8	Trofeo Paul Ricard FRANCIA	●●● Camp. europ. marche 2 litri	Velocità in circuito	Larrousse (Lola) 2.00'23''8, media 146. Nuovo record: Merzario (Abarth) 1'17''8, media 151,021			
8	Daily Express Silver Jubilee Silverstone INGHILTERRA	●●● F. 1, F. 5000 Camp. J. Player F. 3	Velocità in circuito	Fittipaldi (JPS) 53'17''8, me- dia 212,082. Nuovo record: Hailwood (Surtees) 1'18''8, media 215,155. Nuovo record F. 5000: McRae 1'19''6, me- dia 212,999.			

8	Coppa Primavera AC Salerno	●	Velocità in salita	Amphicar (Abarth) 5'33''3, nuovo record (1971)			
8	Trofeo Colline Romagna AC Forlì	●	Regolarità Trofeo rallies naz.	Marzatico (Porsche)			
8	Criterion Touraine FRANCIA	●	Rally				
8	Autocross Gross Hoflein GERMANIA	●	Autocross				
8	Corsa di Tonnerre FRANCIA	●	Velocità in salita	Mieusset (Pygmée) 1'4''3, nuovo record			
8	Coppa Scuderie Torinesi a Casale AC Torino	● gr. 1, 2, 3, 4, 5 F. Monza, F.F. F. 850, F. 3	Velocità in circuito				

LEGENDA: ●●● = Internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = chiusa



La battaglia del «grano»

● L'associazione dei costruttori vetture sport potrebbe praticamente sciogliersi. Si è constatato infatti, in una recente riunione in Svizzera, che è difficile armonizzare le esigenze dei vari associati specie in assenza del segretario (Ferguson) che sta poco bene. In particolare è difficile coordinare la questione ingaggi delle prove mondiali Marche, per ragioni del tutto opposte dalle analoghe vicende dell'Associazione Costruttori F. 1. In questa ancora non si trovano accordi perché la Lotus, McLaren e Tyrrell insistono su maxi richieste che altri costruttori come Ferrari e BRM si sono di-

chiarati disposti a ridimensionare (c'è stato un recentissimo aut aut: o si arriva a una decisione o si rompe il fronte). Nell'Associazione Sport il problema è diametralmente opposto. La Gulf Mirage per esempio ha fatto presente che essa parteciperà anche a quelle corse dove gli organizzatori avessero problemi di ingaggi adeguati. Questo perché l'interesse dello sponsor Gulf è di far correre comunque le proprie macchine per puntare al risultato pubblicitario delle vittorie e del mondiale Marche.

● Il più ostinato avversario dell'AICA (Associazione italiana autodromi) è il segretario CSAI dr. Saliti, che ha messo seri bastoni tra le ruote al progetto di richieste di date internazionali avanzate per il '74 dall'associazione dopo un accordo tra i soci. Forse il burocrate di via Marsala romana teme di perdere il suo potere di piccolo cabotaggio paternalistico, imponendo a suo criterio (anche di simpatia) date e manifestazioni.

● Curiosa la presentazione a Casale della 33tt12 Alfa, il giorno inaugurale della pista. Chi ha fatto caso al rombo del motore della vettura di Facetti (presto scomparsa dopo i giri reclamistici sulla pista) si è convinto che non fosse il 12 cilindri, ma semplicemente la sport 8 cilindri (con nuova scocca) che è stata ceduta alla Scuderia Brescia Corse. Bastava paragonare il brontolio con quello vero del boxer 12, fatto sentire dalla monoposto B.2 Ferrari di Merzario.

● Per i serbatoi antifiamma brevetto
● Per i serbatoi montati sulle Formula Ita-Autodelta pare che non siano lia dell'Abarth, pare che non siano ancora perfetti, anche dopo il cambramento del sistema di saldatura. Ma perché la commissione non è stata lasciata del tutto all'Autodelta? Ormai tra Alfa e Fiat, dopo l'accordo in Brasile, non è che ci sia proprio tutto quel distacco concorrenziale...

● Sempre pesante la situazione Lancia. L'incidenza degli scioperi tiene in scacco la produzione, che è all'80 per cento inferiore alle richieste. Ne soffre la stessa coupé HF Montecarlo che continua a ricevere prenotazioni, tanto che la sua produzione è stata ancora spostata a fine '74, un successo proprio reso possibile dalle corse. Intanto Cesarino Florio è diventato uno dei pochissimi direttori centrali Lancia (marketing): è il più giovane dello staff dirigente. Complimenti.

● Chissà se è vero che Ermanno Cuoghi, l'ex meccanico del team Wyer (il fedelissimo di Rodriguez) che tornò alla natale Modena l'anno scorso per entrare nella squadra prototipi Ferrari, abbia deciso di tornarsene in Inghilterra? Dalla Gulf-Mirage gli sono state fatte concrete offerte perché torni nella vecchia squadra. Tra l'altro si confida nella nostalgia che moglie e bambini Cuoghi hanno per Londra.

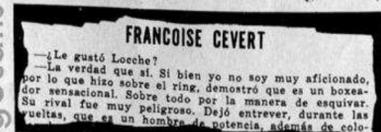
Hanno detto

Jackie Stewart (rispondendo a una domanda sulla nuova Ferrari): «Ho l'impressione che sia un po' troppo grossa e la squadra non dispone di un buon manager che indichi l'esatta condotta di gara».

Ancora lo scozzese, in eco a un giudizio sui piloti italiani: «E' un peccato che un Paese dalle grandi tradizioni come l'Italia, da alcuni anni non abbia piloti di primissimo piano. Merzario ha dimostrato di possedere molta consistenza, determinazione, senza guidare la macchina sino alla distruzione. E' un ragazzo ma già un personaggio; de Adamich è molto regolare, Nanni Galli non ha ancora avuto possibilità di farsi esperienza».

Hanno scritto

(una rivista specializzata argentina)



Indovinato l'errore? Che Cevert avesse... cambiato sesso non lo sapevamo.

Il belga entusiasta del test siciliano

ICKX-VACCARELLA coppia in TARGA

CEFALU' - Jacky Ickx ha lasciato la Sicilia con la Targa Florio nel cuore. Dopo quasi quattro giorni di soggiorno a Cefalù in compagnia della giovane moglie Catherine, appena «arrotondata» dalla recente maternità, il pilota belga è partito in aereo da Palermo giovedì pomeriggio diretto a Roma, appena in tempo per la prima sessione di prove della «6 Ore di Vallelunga».

Il belga della Ferrari non conosceva la Targa Florio e delle Madonie, aveva visto solo fotografie e sentito racconti. Per tre giorni ha «lavorato» sul Dino 246 GT inanellando giri su giri, da serio professionista. Talora è stato accompagnato da Vaccarella, cicerone di lusso, o da Sandro Munari, presente per il Rally di Sicilia, una volta anche da Catherine, che però dopo le prime curve si è sentita poco bene.

In totale ha accumulato 1800 Km con le più svariate condizioni di tempo, dall'asciutto alla pioggia, dal ventoso al cielo coperto. Non si può dire certamente che adesso sia un profondo conoscitore delle mille curve della corsa di Florio, ma certamente ha le idee chiare e saprà farle valere il prossimo 13 maggio sul 312 P.

«La Targa Florio è una corsa assolutamente fantastica — esordisce Ickx — una di quelle gare che incutono ammirazione e rispetto e che, credo, ogni pilota ambisce se non proprio di vincere quanto meno di correre. E' una corsa estremamente varia, una corsa "vera" che accoppia a un paesaggio stupendo un tracciato estremamente selettivo in cui il pilota può esprimere il meglio di sé e deve guidare con molta prudenza e intelligenza, se non vuol compromettere un risultato positivo. Qualcuno mi ha chiesto il mio pensiero sul problema della sicurezza di questa corsa. Ebbene, se io fossi del GPDA dovrei dire che bisognerebbe mettere guard-rails ovunque. Ma come si fa a piazzare 144 chilometri di rails? Fra l'altro mi si dice che la strada della Targa non si può toccare perché è dello Stato. E' un problema che conosco bene perché anche da noi, a Spa, per fare una piccola modifica bisogna chiedere mille permessi; ma il tracciato è talmente bello e caratteristico che sarebbe stato un vero peccato per me se non avessi potuto partecipare almeno una volta alla corsa di Florio prima del suo trasferimento in pista. Speriamo solo che il nuovo autodromo che gli organizzatori andranno a fare possa riprendere, seppure in pochi chilometri, le caratteristiche tipicamente stradali di questa prova unica al mondo».

Ickx è stato, nei quattro giorni di permanenza in Sicilia, oggetto di festeggiamenti e di manifestazioni di simpatia che lo hanno colpito.

«La gente di questi posti è carica di entusiasmo e si capisce che vive per la Targa. Il primo giorno che sono arrivato ed ho girato con Nino Vaccarella, ci siamo fermati a Collesano ed abbiamo avuto moltissimi appassionati a festeggiarci. Da allora quando sono passato nei centri abitati, qualche volta magari un po' troppo veloce, ho visto la gente che mi salutava con grandi gesti o che applaudiva. E' una cosa eccezionale, davvero; se io avessi fatto una cosa del genere dalle parti di casa mia... avrei preso improperi. E poi ci sono le scritte sui muri, sugli alberi, sulle case, un coro di incoraggiamento ai piloti impegnati in questa prova eccezionale. Oggi poi sempre a Collesano mi hanno regalato alcune decine di splendide arance di Sicilia».

Prima di lasciare la Sicilia «Pierino» non nasconde il proprio rammarico per non aver più tempo per altre prove. «E' un vero peccato — conclude il belga — che un pilota professionista non abbia più il tempo oggi, per preparare a dovere una gara. Il calendario è affollatissimo e ci si sposta da un angolo all'altro del mondo senza fermarsi mai. Una gara come la Targa Florio va invece preparata a fondo e a lungo. Io spero di aver il tempo, nei giorni precedenti la corsa, per "ripassare" ancora il percorso. Bisogna infatti conoscere bene ogni tratto, non solo per trovare i limiti, ma soprattutto, per prevenire ogni insidia, ogni macchia di umidità, ogni avvallamento del terreno. Questa siciliana è una corsa dove non è consentito secondo me, alcun errore. I piloti ormai lo sanno e non fanno follie. Proprio per questo non ci sono mai grossi incidenti e tutto si risolve con innocue uscite di strada. Ma per chi vuole vincere — e scrivere il proprio nome nell'albo d'oro della Targa credo sia l'ambizione di ogni pilota, come per Indianapolis o il Nurburgring — ci vuole una macchina eccezionale e molto senso della misura».

L'appuntamento è ora per la corsa. Ferrari manderà in Sicilia due vetture. Redman ci sarà solo se sua moglie... gli darà il permesso di partecipare (due anni addietro subì gravi ustioni in un brutto incidente con la Porsche) e Ickx ha fatto tra le righe il nome di Pace. Si torna comunque a parlare, anche se il belga non si sbottona, di una possibilità per Vaccarella. Pare che fossero sorti dei problemi di ingaggio tra l'offerta Ferrari e la richiesta del «preside volante». Ma poi sembra sia stata trovata una via d'incontro (magari anche con una possibilità per Le Mans se la Ferrari vi correrà).

g. m.

Silhouette tipo CSAI

● La posizione della nostra CSAI in tema di regolamentazione delle formule future, non è molto chiara, specie per quanto riguarda la famosa questione delle «silhouettes» caldeggiata da tedeschi e inglesi per il mondiale marche dal 1975. La mancanza di idee chiare ha convinto la Ferrari della necessità di cercare una alternativa per il progetto tedesco, che non può soddisfare la Casa italiana in quanto essa non avrebbe la dimensione di produzione di vetture che fanno di base al progetto tedesco, sostenuto da Opel, Ford e Porsche. In pratica esso vorrebbe permettere la massima libertà sotto la scocca, la silhouette di vetture standard di produzione. Una ulteriore levitazione insomma di quelle turismo da F. 1 oggi impegnate nell'euroturismo o delle GT. Invece la Ferrari cerca alcune limitazioni in una impostazione sempre liberistica di una vettura che echeggi però più sostanzialmente i prototipi o le GT di oggi. Le sollecitazioni modenesi hanno costretto CSAI e Anfia a una affrettata riunione a Milano per esaminare il problema. Ma i dirigenti del nostro sport non se la sono sentita di appoggiare il progetto suggerito da Maranello, anche se ne hanno pescato qualcosa. Tanto insomma da mettere insieme una proposta al solito ibrida, che sta a mezzo tra silhouette tedesca e orientamento del costruttore modenese, che avrebbe dalla sua anche i francesi. Il progetto Ferrari si può definire dei «prototipi testa di serie». Con tre punti principali. Anzitutto che fino al '75 si vada avanti con l'attuale regolamentazione, che la silhouette appunto non è valida, terzo che si punti a un conglobamento con il gruppo 7, limitando la cilindrata, escludendo il compressore e suggerendo un handi-cap per rendere valida la competizione anche alle minori cilindrata.

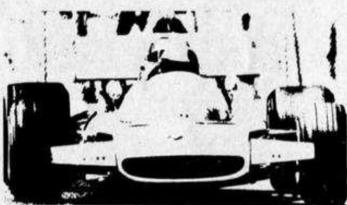
Marcellino

● Gli eredi crescono nel giro automobilistico sportivo. «Dede» e Sergio Barbasio hanno aggiunto una terza perla alla loro già felice collezione di figli. Giovanna e Francesca hanno dal 12 marzo una bella sorellina di nome Elena. Anche l'amico Kranefuss, d.s. della Ford tedesca ha avuto un fiocco in famiglia. Azzurro, per Daniel. Augurissimi a tutti.

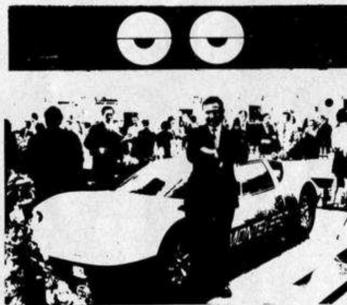


nelle pagine che seguono

MATRA cerca sponsor F.1



BRABHAM profeta in ITALIA



La cortina delle idee

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse

a pagina

2 Dove corriamo domenica?

3 LA ZANZARA

44 GIORNALE SCUDERIE

46 KARTING TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI rimarremo amici

50 INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA



Le cifre del G. P. SUDAFRICA

La classifica in pista 25 piloti al via	Pagella inviato AUTOSPRINT	Classifica MERITO al Computer
1. Stewart p. 9	●●●●●	Stewart p. 11,4
2. Revson 6	Stewart	Revson 11,2
3. E. Fittipaldi 4		E. Fittipaldi 11,1
4. Merzario 3		Scheckter 11,1
5. Hulme 2	●●●●	Hulme 10,1
6. Follmer 1	Scheckter, Revson, Hulme, E. Fittipaldi, Peterson, Reutemann, Merzario, Pace, Cevert	Reutemann 10,0
7. Reutemann —		Peterson 10,0
8. de Adamich —		Merzario 10,0
9. Scheckter —		Pace 9,8
10. Ganley —		de Adamich 9,6
11. Peterson —		Follmer 9,6
12. —	●●●	Lauda 7,5
13. —	Jarier, de Adamich, Lauda, Follmer, Ganley, W. Fittipaldi	W. Fittipaldi 7,3
14. —		Jarier 6,3
15. —		Ganley 5,2
16. —		Pretorius 5,1
17. —	●●	Keizan 3,8
18. —	Beuttler, Keizan, Pretorius	Beuttler 3,4
19. —		Cevert 2,6
20. —		Beltoise n.c.
21. —		Oliver n.c.
22. —		Ickx n.c.
23. —	n. c.	Hailwood n.c.
24. —	Oliver, Regazzoni, Ickx, Hailwood, Beltoise	Charlton n.c.
25. —		Regazzoni n.c.

SUDAFRICA al computer

La « rivelazione » di AUTOSPRINT dell'errore nelle tabelle ufficiali dei tempi sul giro del G.P. del Sud Africa che, qualora fosse resa ufficiale e... operante, muterebbe la classifica della terza prova mondiale e quella dei mondiali piloti, ha influenzato il giudizio del computer al quale abbiamo chiesto due diverse valutazioni della corsa in base appunto al... caso Hulme.

Il computer nel dare le due classifiche ha rivelato ancor più il suo metro di giudizio: la differente posizione di Hulme e quindi degli altri diretti interessati (Follmer, Reutemann, de Adamich, ecc.) non ha portato ad una notevole diversità nel giudizio del calcolatore sui piloti. La ragione in realtà è molto semplice, il calcolatore giudica in base ai tempi e non alle posizioni. Il fatto per esempio che de Adamich sia 8. ufficialmente e 7. (forse) in realtà non importa, importa il tempo di 44'28"10 con il quale de Adamich ha terminato la sua gara.

Le lievi differenze che si riscontrano tra i punteggi delle due classifiche sono dovute a ciò che segue; Hulme in partenza era assai pericoloso ai fini del piazzamento per gli altri concorrenti, il suo tempo lo candidava probabile vincitore; nel corso della gara e al termine tutti hanno saputo comportarsi in modo tale non solo da contenere (come dice la classifica ufficiale con il 5. posto) ma addirittura annullare la minaccia Hulme (8. posto secondo Autosprint). Tutti hanno per questo un merito addizionale, anche coloro che essendo lenti hanno solo saputo contenere il distacco.

Le cifre « mondiali » dopo la terza prova

Classifica mondiale	Classifica inviato	Classifica al Computer
E. Fittipaldi p. 22	E. Fittipaldi p. 14	E. Fittipaldi p. 35,4
Stewart 19	Stewart 12	Stewart 34,1
Hulme 8	Cevert 11	Hulme 31,3
Cevert 6	Hulme 11	Merzario 25,8
Merzario 6	Merzario 11	Ickx 22,3
Revson 6	Peterson 11	Cevert 20,6
Ickx 5	Reutemann 10	Lauda 20,3
W. Fittipaldi 1	Ickx 9	Peterson 20,2
Regazzoni 1	Pace 9	Beltoise 20,1
Follmer 1	Lauda 8	Pace 20
	Jarier 8	Regazzoni 19,3
	Beltoise 7	Revson 17,7
	Beuttler 7	Ganley 17
	Regazzoni 7	W. Fittipaldi 17
	Revson 7	Reutemann 16
	W. Fittipaldi 6	Jarier 12,7
	Ganley 6	Beuttler 11,8
	Scheckter 4	Galli 8,3
	de Adamich 3	Bueno 3,4
	Follmer 3	
	Galli 3	
	Hailwood 3	
	Keizan 2	
	Pretorius 2	

Media punti-gara

E. Fittipaldi	7,3
Stewart	6,3
Hulme	2,6
Cevert	2
Merzario	2
Revson	2
Ickx	1,6
W. Fittipaldi	0,3
Regazzoni	0,3
Follmer	0,3

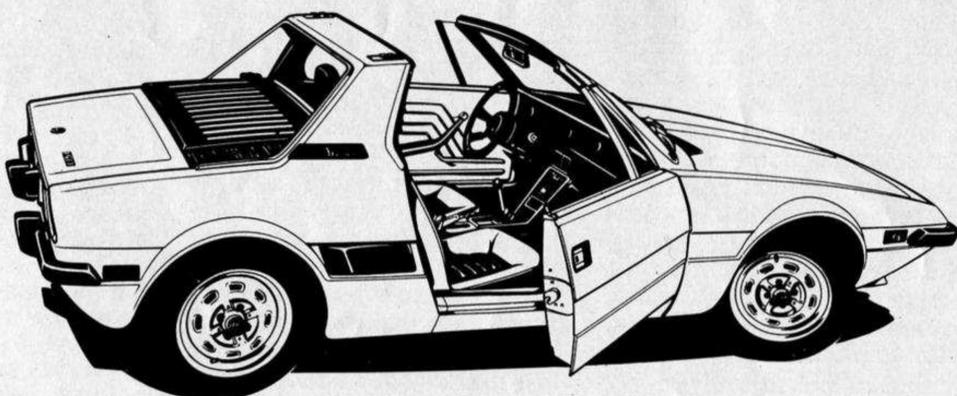
Cilindrata 1290 cm³, potenza 75 CV (DIN),
velocità oltre 170 km/h

FIAT

Fiat X1/9

La prima sportiva italiana di serie con

motore centrale



LE CONFIDENZE

di Eoin S. YOUNG

La MATRA cerca sponsor F.1

LONDRA - La Matra potrebbe tornare alle corse di Grand Prix verso la fine della stagione, se troverà un patrocinio adeguato. I progetti per una nuova vettura erano già pronti alla fine dell'anno scorso, ma i costi per continuare a correre senza aiuto esterno rendevano la situazione difficile per gli azionisti della Casa, quindi il ritiro. La Marlboro aveva accennato a un certo interesse nel patrocinare il team francese, ma non si andò mai oltre questo accenno. Anche la Gitane era interessata, già impegnata però con Lafosse come pilota e questi doveva seguire qualsiasi accordo venisse fatto. Nel frattempo prosegue il lavoro sul motore V12 di tre litri, per gare di lunga durata, e l'opzione è ancora aperta, per qualsiasi patrocinatore con molti fondi...

La COSWORTH ha risolto i dubbi VEGA

Chi dice che le corse non fanno migliorare la razza? Pare proprio che la Cosworth lo stia facendo, col lavoro di sviluppo sul motore Chevy Vega per vetture Sport e F. 2. Il suo più recente progetto è una versione V6 di tre litri, attualmente disponibile sui modelli Capri e Granada. Si riteneva che entrambi i motori non fossero adatti alle sollecitazioni delle gare, ma tanto Ford che GM hanno evidentemente svolto i lavori necessari, perché adesso i motori durano, al dinamometro.

In passato un membro della squadra corse della Ford disse che il Ford V6 inglese aveva una testata fatta con dei « crek », ma ora il motore è la base per uno da corsa che verrà montato su una Capri Le Mans 1974, che potrebbe anche vincere la classica 24 Ore. Il V6 sottoposto al « trattamento » Duckworth è stato portato a 3412 cc e dovrebbe, nelle intenzioni, erogare oltre 400 HP, secondo il direttore della Cosworth, Bill Brown che ha ottenuto il permesso di parlare di questo progetto semi-segreto, da Stuart Turner. Il numero massimo dei giri dovrebbe essere attorno a 9000-min. Ora si tratta di decidere se montare una, due o tre candele per ogni cilindro. Tre parrebbero molte, con così poco spazio già molto affollato, se si pensi che ci sono anche quattro valvole, però a quanto pare è fattibile; dipende da quante scintille occorrono per l'accensione di oltre 400 HP. Il motore sarà provato al dinamometro in giugno e dovrebbe essere pronto per le prove in pista in ottobre. Se tali prove daranno buoni risultati, ci si può aspettare una versione di serie delle Capri.

Intanto le prove al tunnel del vento sulle Capri di Colonia hanno migliorato il motore V6 di 2900 cc, portando la potenza da 320 a 340 HP. Ora si fa altrettanto al V6 inglese, trattandosi di un motore che promette di più, a lunga scadenza, di quanto faccia

quello tedesco che iniziò come un 2600 cc e dal quale non si può ottenere di più.

All'inizio il Chevy Cosworth F. 2 « entrò in stallo », quando le testate di serie cedettero rapidamente, creando una situazione d'incertezza, ma poi il problema venne risolto dalla Chevrollet e, in seguito, le testate sono state accettabili. Così dice Brown, quale aggiunge: « Poi finimmo in un vicolo cieco, arrivati a 270 HP. Parva impossibile superarli e non pensavamo che fossero adatti alla F. 2 in questa stagione, mentre osservando l'attuale situazione probabilmente sarebbero stati sufficienti ». I piani attuali per quanto riguarda il motore di due litri, si accentrano sul programma della GRD sport, mentre si prende una decisione sulla forma che dovrebbe avere il motore a scopo di omologazione.

I corni LOTUS

I meccanici della JPS-Lotus sanno fiutare un buon affare, quando presenta. Passeggiando per Johannesburg, prima del Grande Premio, hanno visto un paio di corni nella vetrina di un rigattiere e sono entrati per chiedere il prezzo. Hanno così saputo che si poteva scegliere fra ventisei corni della guerra dei Boeri (o forse dei caddetti di Kyalami?) per cui dopo avere mercanteggiato ottenendo prezzi favorevoli per tutti il lotto, sono usciti carichi di corni. Di tanto in tanto al box echeggiava il rumore di un esitante tentativo di suonare la Diana... Il prezzo corrente per ottenere un corno al box era sulle cinque sterline (più o meno L. 7.000).

Le doppie barricate

Bruce Johnson, che nel 1962 corse per la BRM in gare di F. 1 non solo campionato con Graham Hill e Richie Ginther, era a Kyalami, impegnato nella promozione di gare. Il miglior risultato mai ottenuto da

**Finalmente è saltato fuori il PIANO INGAGGI
e PREMI: molto ridimensionate le richieste**



Tanto tuonò... ma non piove (sui piloti F.2 per l'Europeo)

La zitella dei G.P.

Johnson è stato un quarto posto alla Coppa d'Oro a Oulton Park e pilotò inoltre una Lotus 23 per Ian Walker. Adesso lavora sull'altro lato della barricata, e organizza anche lavoro promozionale per corse di minore importanza. Altri piloti sudafricani temporaneamente appiedati erano John Love, Sam Tingle, Peter De Clerk, Bobby Olthoff e Basil van Rooyen. Era pure presente Henri Treu per la GPI e si vedeva aggirarsi per i sentieri dei boxes anche il suo successore alla CSI, Claude Le Guezec.

Come abbiamo già detto, Ron Tauranac è tornato al lavoro con la Trojan. Dopo avere rifiutato offerte da Lotus, Williams e altri, cominciava a sembrare che Ron sarebbe finito nel dimenticatoio, diventando una specie di zitella dei Grand Prix, invece il suo lavoro di consulenza alla Trojan lo farà restare, si direbbe, lontano dai campi di golf per il resto della stagione.

Tauranac ci tiene però a chiarire subito che la Trojan F. 5000 era già completa, al suo arrivo. « Il progetto è di Paul Rawlings e Bill Meece — dice — e non voglio che il merito vada a me ».

Le coppie di CHAPMAN

Mike Doodson, uomo PR della John Player, è rimasto un poco perplesso, a causa del mio recente pezzo in cui mi chiedevo come mai nessuno aveva copiato le caratteristiche velocistiche della JPS-Lotus 72, dato che è ormai in giro da quattro anni. Ha finito per confondere me e mi ha mandato la copia di una conversazione avuta con Chapman che, in fondo, non c'entrava fatto con quello avevo detto io, ma che ha però sollevato punti d'interesse, come accade facilmente chiacchierando con Chapman. A un certo momento Colin ha detto: « Due piloti del calibro di Fittipaldi e di Peterson hanno ovviamente i loro problemi e dovremo stare a vedere come saranno i nostri rapporti ». Dopo ha continuato: « Li ritengo entrambi piloti di buon senso... probabilmente una delle poche "coppie" delle quali si può prevedere che andranno d'accordo in piena armonia per tutta la stagione e che si renderanno conto che unendo le loro risorse e collaborando l'uno con l'altro, in effetti si aiuteranno ». Rispondendo a un'altra domanda, Chapman ha detto: « Sono ancora abbastanza antiquato per pensare che noi siamo il Team Lotus, che lavoriamo appunto come una squadra, per cui il fatto che vinca un pilota o l'altro passa in seconda linea, ciò che conta è che vada bene il team ». Chapman dubita che in Spagna ci sarà una vettura a sostituire la 72 e dice: « Non ha senso cambiare tanto per cambiare. Presenteremo un nuovo modello quando ci sarà conveniente farlo e quando riterremo che sia più competitivo di quello attuale ».

Ho provato interesse di fronte ai discorsi di Chapman sull'effetto possibile sulle vendite, ora che le sue vetture da corsa sono delle John Player Special e non delle Lotus. « Ho sentito — ha detto — che stavamo arrivando a un punto in cui un largo settore del pubblico, che avrebbe potuto pensare di comprare una Lotus come vettura turismo, poteva finire per concludere che non era una macchina adatta per andare a fare spese, o da affidare alla moglie, forse perché veniva considerata una vettura da corsa leggermente camuffata. Adesso quelle persone forse non collegheranno la John Player con la Lotus, come farebbe invece un appassionato di gare ».

Secondo me un appassionato che potrebbe subire l'influsso dei successi in corsa, dovendo decidere se comprare o no una Lotus, saprà che una John Player è in effetti una Lotus. Un possibile cliente non corsaiolo, che potrebbe non essere più invogliato ad acquistare una Lotus, non si renderà invece conto che è la stessa cosa di una « John Player Special »...

Eoin S. Young

Seguendo l'esempio dei loro « maggiori », ovvero dei colleghi più esperti e meglio organizzati delle monoposto da Grand Prix, anche i piloti di F. 2, costituitisi in associazione, avevano cominciato col fare la voce grossa, arrivando a richieste per il monte premi che si avvicinavano ai 45 milioni di lire. Poi, vista la resistenza degli organizzatori, sempre con un brontolio di tuono, le pretese erano scese a circa 30 milioni senza trovare, peraltro, ambiente favorevole all'accoglienza, soprattutto perché con la trovata CSI delle gare prioritarie e facoltative si erano venuti a formare due distinti modi di pensare fra coloro che avevano iscritto le gare in calendario.

Pensavano i fortunati organizzatori con asterisco (ovvero quelli delle gare prioritarie) « perché dobbiamo sborsare tanti quattrini visto che la nostra è una di quelle gare alle quali gli aspiranti al titolo europeo F. 2 non possono mancare? », mentre, di contro, i meno fortunati a loro volta si dicevano « la nostra non è una corsa prioritaria e pertanto per fare venire i piloti, e soprattutto quelli che contano, oltre ai danari del monte premi dovremo mettere mani al portafogli per pagare ingaggi ».

Da questo stato di cose, braccio forte che si è protratto per lungo tempo, sino a che nell'ultima riunione fra i rappresentanti delle due categorie in sede CSI, si è giunti alla stesura del nuovo regolamento finanziario per le gare del Campionato d'Europa piloti F. 2, un regolamento che ha segnato il trionfo del buon senso in quanto ai piloti è stato giustamente riconosciuto un certo aumento nei premi, ma non tale da mettere in difficoltà gli organizzatori.

Tranne, e la cosa è nota, quelli dell'Automobile Club Bologna che si sono visti costretti ad annullare la loro corsa programmata per il 1. aprile 1973 in quanto, nonostante le reiterate richieste, non sapevano cosa sancire all'articolo PREMI sul loro regolamento (e anche, aggiungiamo, per la non concessione dell'attributo di gara prioritaria).

Ora il famoso regolamento finanziario per le gare europee di Formula 2 esiste e si estrinseca nelle seguenti voci:

« Gli organizzatori delle prove qualificative hanno adottato, di comune accordo, le seguenti disposizioni finanziarie:

● in ciascuna prova qualificativa i premi di classifica generale per tutti i concorrenti qualificati, senza distinzione fra conduttori di categoria A (lista di notorietà della CSI) e quelli di categoria B saranno i seguenti:

al 1. classificato Fr.S. 3.000 = L. 531.000

al 2. classificato Fr.S. 2.000 = L. 354.000

al 3. classificato Fr.S. 1.500 = L. 265.000

● in ciascuna prova si avrà, inoltre, una classifica particolare dei conduttori di categoria B con premi speciali. Parteciperà a questa classifica qualsiasi conduttore che abbia effettivamente preso la

Troppo « macchinosa » l'assegnazione del titolo

Il nuovo regolamento per l'assegnazione del titolo di Campione d'Europa è l'argomento più importante (oltre a quello finanziario) che si affianca alle vicende tecniche e sportive della nuova stagione di Formula Due. Negli anni precedenti l'assegnazione del Campionato era facile: ciascun pilota prendeva i migliori punteggi di un certo numero di gare stabilite e chi faceva più punti vinceva. Hailwood, Peterson, Regazzoni, Ickx, Beltoise e Servoz-Gavin hanno vinto così i loro campionati e tutto è sempre risultato chiaro.

A partire da quest'anno invece la FIA ha stabilito un regolamento che darà certamente luogo ad equivoci e probabilmente ad errori per la sua macchinosa. La misura di quanto le nuove regole non si prestino alla facile interpretazione l'hanno già data alcuni piloti che a Mallory Park non avevano ancora ca-

pito come il meccanismo funzionasse. In compenso chi potrà contare su un abile direttore sportivo, possibilmente giocatore di scacchi abituato alle mosse decisive, sarà alla partenza delle corse giuste e potrà avvantaggiarsi.

Come funziona dunque questo Regolamento? Le gare valide per il punteggio sono state divise in due categorie: quelle « base », che sono 12 già ridotte ad 11 per la cancellazione della seconda di Thruxton, e quelle « complementari » che sono scese da 10 ad 8 per la cancellazione di Imola e Nogaro. La gara di Mallory, prima della stagione, apparteneva a questo secondo gruppo. Mentre i punti conquistati nelle prove di base saranno validi per tutti, per le prove complementari ciascun pilota avrà diritto di

Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 8

partenza (in prova a corsa unica, o in due manches, o alla finale in prova con più batterie e una finale). I piloti, che non avranno percolato almeno la metà del numero dei previsti, riceveranno soltanto il 50% del premio destinato per la posizione che avranno occupato in classifica.

I premi speciali sono i seguenti:

1. Fr. S. 7.000 = (L. 1.239.000)	9. Fr. S. 2.500 = (L. 442.500)
2. Fr. S. 6.000 = (L. 1.062.000)	10. Fr. S. 2.250 = (L. 398.250)
3. Fr. S. 5.000 = (L. 885.000)	11. Fr. S. 2.000 = (L. 354.000)
4. Fr. S. 4.500 = (L. 796.500)	12. Fr. S. 1.800 = (L. 318.600)
5. Fr. S. 4.000 = (L. 708.000)	13. Fr. S. 1.600 = (L. 283.200)
6. Fr. S. 3.500 = (L. 619.500)	14. Fr. S. 1.400 = (L. 247.800)
7. Fr. S. 3.000 = (L. 531.000)	15. Fr. S. 1.200 = (L. 212.400)
8. Fr. S. 2.750 = (L. 486.750)	dal 16. in poi 1.000 (L. 177.000)

● Inoltre, a ciascun pilota che prenderà la partenza nella finale (per una prova in due batterie e una finale) o nella corsa propriamente detta (per la prova in corsa unica o in due manches) riceverà un premio di qualificazione calcolato sulla seguente scala:

1. posto sulla linea di partenza Fr. S. 1.300 = (L. 230.100)
2. posto sulla linea di partenza Fr. S. 1.000 = (L. 177.000)
3. posto sulla linea di partenza Fr. S. 800 = (L. 141.600)
4. posto sulla linea di partenza Fr. S. 400 = (L. 70.800)
dal 5. posto in poi, ciascuno Fr. S. 300 = (L. 53.100)

● Nel caso particolare di una prova prevista in due o più batterie e una finale, ciascun conduttore che avrà preso la partenza tuttavia senza qualificarsi per la finale, riceverà Fr. S. 400 (L. 70.800) se avrà coperto almeno il 50% della distanza prevista per la batteria, oppure Fr. S. 200 (L. 35.400) se non avrà raggiunto detta percentuale.

● Il pilota che avrà fatto registrare il miglior tempo sul giro nel corso della finale, o in una prova a corsa unica, o in una delle due manches se la corsa è così articolata, riceverà un premio di Fr. S. 1.000 (L. 177.000). Nel caso che due piloti abbiano fatto registrare il medesimo miglior tempo, il premio sarà suddiviso fra gli stessi, siano essi di cat. A o di cat. B.

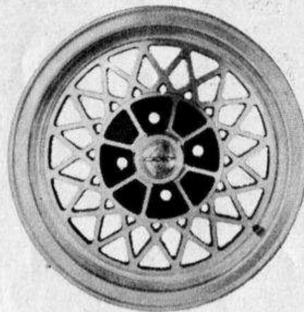
● Infine, nel caso di una prova disputata in due manches, i premi saranno suddivisi proporzionalmente alla lunghezza delle corse, secondo il piazzamento ottenuto nelle due manches o in una soltanto se si è piazzato una sola volta.

Importante: per il punteggio valevole per la classifica finale del Campionato europeo F. 2 sarà ritenuto valido soltanto il piazzamento generale conseguito nelle due manches.

I concorrenti avranno diritto anche ad un rimborso spese di viaggio il quale sarà calcolato sulla base seguente e per distanze « a volo d'uccello » dal luogo di partenza al circuito:

Fino a 500 km	Fr. S. 500 = (L. 88.500)
da 150 a 300 km	Fr. S. 600 = (L. 106.200)
da 300 a 600 km	Fr. S. 800 = (L. 141.600)
da 600 a 900 km	Fr. S. 1.000 = (L. 177.000)
da 900 a 1200 km	Fr. S. 1.200 = (L. 212.400)
oltre 1.200 km	Fr. S. 1.300 = (L. 230.100)
passaggio marittimo internazionale	Fr. S. 600 = (L. 106.200)

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



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



A. BENZONI & C.

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

Il 9 aprile a LISBONA si decide l'adesione alla G. P. I.

L'Associazione (int.) circuiti fa blocco contro CASE e piloti

MILANO - Il 9 aprile, a Lisbona, e più precisamente all'autodromo dell'Estoril, ove il giorno prima si svolgerà una prova sostitutiva di quella per il campionato europeo turismo, avrà luogo la riunione di primavera dell'A.C.I.P. (Associazione Internazionale Circuiti Permanenti) nel corso della quale saranno discussi gli argomenti più pressanti relativi alla vita e all'attività dei circuiti associati. In particolare modo sarà di grande importanza la discussione relativa alla decisione di aderire alla nuova organizzazione finanziaria Grand Prix International (G.P.I.), e ciò allo scopo di stabilire una linea comu-

ne di difesa contro le sempre maggiori pretese da parte delle organizzazioni dei costruttori e dei piloti. A tutt'oggi hanno assicurato la loro partecipazione i delegati dei seguenti circuiti: Francorchamps, Rouen, Brands Hatch, Zolder, Albi, Osterreiring, Casale, Imola, Monza, Oulton Park, Monaco, Clermont Ferrand, Le Mans, Vallelunga e Salzburgring, mentre per delega saranno rappresentati anche quelli di Siracusa e dell'Avus.

L'A.I.C.P., intanto, nel quadro della sua normale attività, ha fatto agli associati alcune interessanti comunicazioni, la più sintomatica delle quali è quella che nega

alle ispezioni dei membri della GPDA qualsiasi carattere ufficiale in tema di disposizioni di sicurezza dei circuiti in quanto dette disposizioni spettano soltanto alla Sottocommissione circuiti e sicurezza della CSI, nella quale l'A.I.C.P. è ben rappresentata. Ad ogni modo i suggerimenti degli ispettori GPDA debbono essere tenuti in buon conto perché dettati dall'esperienza.

Dopo avere fornito una lista completa dei risultati delle ispezioni effettuate dalla CSI ai circuiti membri dell'associazione, completandola dei miglioramenti e la-

vori suggeriti, l'A.I.C.P. invita gli associati a fornire, nel più breve tempo possibile, al fine di poter completare gli archivi societari, tre copie della planimetria di ciascun circuito corredandolo da una serie di fotografie, prese lungo il percorso, dalla partenza all'arrivo, in modo da potere riconoscere anche in sede di semplice discussione il percorso medesimo. Infine l'associazione rende noto che la presentazione della « fiche medica » da parte dei piloti alle verifiche sarà obbligatoria nel 1973 soltanto per le gare internazionali libere.

Ecco, l'elenco e l'indirizzo dei circuiti associati:

utilizzare i punteggi conquistati nelle prime quattro che avrà disputato, purché siano quattro gare in quattro Paesi diversi. Il fatto di aver preso la partenza costituisce partecipazione avvenuta per cui Beltoise, tanto per citare un esempio, essendo partito a Mallory, pur avendo distrutto il suo motore già al terzo giro, ha perso una delle quattro opportunità offertegli dalle prove complementari. Le altre tre ora dovrà sceglierle in tre nazioni diverse.

Cosa succede invece per Jarrier, il vincitore di Mallory? I nove punti che il parigino ha conquistato in Inghilterra sono validi a tutti gli effetti. Ora dovrà scegliere altre tre gare tra le due previste in Svezia, le due tedesche, quella di Pau in Francia e quella di Monza per il G.P. Lotteria. E' possibile, vista la potenza del suo BMW, che scelga la seconda di Hockenheim, Monza e la corsa di casa a Pau. Per lui c'è dunque una scelta, seppur limitata, in quanto potrà eventualmente sostituire una di queste gare con una delle due prove complementari previste in Svezia. Posizione più difficile per il Team Rondel, la Chevron e quanti altri non hanno corso a Mallory. Per loro esistono due prove praticamente obbligate che sono Monza in Italia e Pau in Francia. Poi le alternative si porranno tra Hockenheim e Norisring in Germania e tra Kinnekulle e Karlskoga in Svezia.

Questo per far punti, ma non è tutto! Evidentemente anche coloro che hanno già corso prove complementari a sufficienza, potranno ugualmente andare a disputare le altre per disturbare gli avversari che possono ancora sfruttare, cercando di togliere loro l'opportunità di fare punti.

Sarà tutto molto complicato, considerando che spesso le gare si susseguono di sette in sette giorni e tenere il ritmo non risulterà né facile né economico. Infatti, anche se abbiamo parlato sempre e solo delle gare complementari, restano le undici prove primarie cui perdere parte dato che sarebbe inutile fare strategie napoleoniche per sfruttare le opportunità offerte dalle prove complementari, se poi si perdessero quelle primarie.

g. n.

L'identi - kit completo (con indirizzi) dei circuiti di tutto il mondo

AFRICA DEL SUD KYALAMI: South African Moto Racing Club; PO Box 4961 - Johannesburg - Tél. 215881 - Delegato: A. Blignaut, direttore.

GERMANIA AVUS: Gesellschaft für Nebentriebe der Bundesautobahn N.b.H Poppeldorfer Allee 24 - 54 Bonn 1. - Tel. (02221) 7091 - Télex 886.173-gfnbn d. - Delegato: Werner Kornmesser, direttore.

HOCKENHEIM: Hockenheimring G m b H; Postfach 24 - 6832 Hockenheim - Tél. (06205) 6769 Office; (06205) 472 Circuit; Hockenheimring - Delegato: Erwin Fuchs, direttore.

NÜRBURGRING: Nürburgring G m b H; 5489 Nürburgring (Eifel) - Tél. (02691) 2031; Télex: 862891 - Delegato: Everhard Ludemann, direttore.

AUSTRIA OESTERREICHING (Zeltweg): Oesterreichring G m b H; A 8720 Pausendorf - Tél.: (03512) 2540 (Office); (03577) 2515 (Circuit) - Télex: 05-75525 - Delegato: Horst Mayr.

SALZBURGRING: Salzburgring G m b H & Co. KG. c/o ÖASC; Hütteldorfer Str. 2b - A 1150 Wien - Tél. (0222) 923348; Télex: 031-12711 Autriche - Delegato: Willy Loewinger, direttore.

BELGIO NIVELLES-BAULERS: Societé CAPENIB S.A. Circuit Automobile Permanent Européen de Nivelles-Baulers; Accés Nord 1400 Nivelles. Office: 100 rue Pierre Decoster-Bruxelles 1190 - Tél.: (067) 26181 (Circuit); (02) 430.628 (Office); Bruxelles - Delegato: Robert Benoît, amministratore delegato.

SPA-FRANCORCHAMPS: Circuit National de Francorchamps c/o Hôtel de Ville de Francorchamps (Circuit Francorchamps) - Tél.: (087) 75021 - RACB, 4 rue du Luxembourg - Bruxelles (Office); Tél.: 118.480 Brux; Télex: 22777 Francorchamps-Bru - Delegato: Léon Sven, amministratore delegato; 50 Quai du Commerce - Bruxelles 1000 - Tél. privé: 176444.

ZOLDER: Omloop Terlaemen Zolder - 3540 Zolder (Limburg) - Tél.: (011) 33338 - Télex: 39219 Circuit Zolder - Delegato: Baron Henri de Villenfagne de Vogelsange, presidente.

CANADA MOSPORT: Mosport Park Ltd; 5740 Yonge street - Willowdale (Ontario) - Tél.: (416) 2260.844 - Tél. privé: 63.33.119 - Delegato: Harvey M. Hudes, direttore generale.

COLOMBIA BOGOTA: Autodromo Internazionale de Bogota LTDA; Carrera 15 N. 85-42 - Oficina 413 - Bogota - Tél.: 368.633 - Delegato: Don Enrico Mejia, presidente.

SPAGNA JARAMA-MADRID: Circuito Permanente del Jarama-ODACISA; Calle Narváez 7, 2. izq - Madrid 9 - Tél.: 2767800 (Office); Télex: 061-27341 Autoclub Madrid - Delegato: Miguel Perez Minguez Gutierrez Solana, direttore generale.

STATI UNITI D'AMERICA BRIDGEHAMPTON: Bridgehampton Race Circuit, Millstone Road - Bridgehampton, (N.Y.) - Tél.: (516) 725.2121 (Circuit); 7 High street - Huntington, N.Y. - Tél.: (516) 423.6706 (Office) - Delegato: il direttore del circuito.

DAYTONA: Daytona International Speedway Corp.; 1801 International Speedway Boulevard - Daytona Beach (Florida 32015) - Tél.: (094) 2536711 - Delegato: Bill France, presidente.

INDIANAPOLIS RACEWAY PARK: Indianapolis Raceway Park Ltd.; Indianapolis (Indiana 46224) - Tél.: (317) 42204 - Delegato: Thomas W. Binford, presidente.

INDIANAPOLIS SPEEDWAY: Indianapolis Speedway Inc.; 4790 West 16th street - Indianapolis (Indiana 46224) - Tél.: (317) 241.2501 - Delegato: Anton Hulman, presidente.

SEBRING: The Sebring International Race Circuit - ARC of Florida Inc.; P.O. Box 719 - Sebring (Florida 33870) - Tél.: (813) 385.7355 - Cable: Floracing Sebring - Delegato: Alec Ulman, presidente - Suite 304 C, 230 Park Avenue - New York 17 (N. Y.).

ONTARIO: Ontario Motor Speedway; 3901 East G. street - Ontario (California) - Tél.: (714) 9335.811 (Circuit) - 3345 Wilshire Blvd. - Los Angeles (California 90005) - Tél.: (714) 9833.691 (Office) - Delegato: Raymond Smartis.

FRANCIA ALBI: Circuit Permanent Automobile d'Albi; 7 Bd. Paul Bodin. Albi - Tél.: ASAC 540.004 (Office) - Tél.: 542.57 (Circuit) - Cable: Amcca Albi - Télex: Chamcomalbi 51794 ASAA - Delegato: Armand Brouzés, presidente.

DIJON-PRÉNOIS: Société d'exploitation du Circuit de Dijon-Prénois - 5, Avenue Foch - 21 Dijon - Tél.: 328.568 - Delegato: François Chambelland, presidente.

LE MANS: Circuit des 24 Heures - Les Raineries, ACO Cedex N. 19 - 72 Le Mans-Gare - Tél.: (43) 840130; Télex: S.I.O.V.A.C.O. 72006 Mans - Delegato: Jean Pierre Moreau, segretario generale de l'A.C. de l'Ouest.

CLERMONT-FERRAND: Circuits des Montagnes d'Auvergne - ASA Club d'Auvergne; 61 Place Gallieni-Résidence d'Arverne - F-63 Clermont-Ferrand - Tél.: (73)

91.80.09 (Circuit); (73) 93.99.29 (Office) - Delegato: Jean Auchatraire, presidente.

MONTHERY: U.T.A.C. - Autodrome de Linas Montlhéry, 157/159 rue Lécorbe, 75 Paris 15e. - Tél.: 842.53.90 (Office) - Circuit de Montlhéry - Linas 91310 Montlhéry - Tél.: 901.10.47 (Circuit) - Delegato: Philippe Maillard-Brune, direttore.

PAU: Circuit de Pau; 1, Boulevard d'Aragon - 64 Pau - Tél.: 270.194 (Office); Tél.: 278.751 (Circuit) - Cable: Autoclub Pau - Delegato: Henri Vermoux, presidente.

PAUL RICARD: A.S. Paul Ricard; Route Nationale 8 - 83 Le Bausset - Tél.: (91) 54.75.97 - Télex: 43088 F. - Delegato: François Chevalier, direttore.

REIMS: Association Sportive A.C. de Champagne-Circuit de Reims; 8 Boulevard de la Paix - 51 Reims - Tél.: (26) 47.34.76 - Cable: Autoclubchamp - Delegato: Victor Canard, presidente.

ROUEN: Circuit Rouen-les-Essarts ASAC Normand; 46 rue Général Giraud - 76 Rouen - Tél.: (35) 71.49.83 (Office) - (35) 71.95.20 (Circuit) - Delegato: Jean Savale, presidente.

GRAN BRETAGNA BRANDS HATCH: Motor Circuits Development Ltd. - Brands Hatch Circuit. Fawkham near Dartford D A 3 8NG Kent - Tél.: West Ash (047-486) 331 - Télex: 96172 - Delegato: John Webb, C.J.D. Lowe, R.M. Foster.

DONINGTON PARK CIRCUIT: Bernard Wheatcroft Limited, Builders & Contractors; Aylestone Lane, Wigston; Leicester - LE8 1BD - Tél.: Leicester 881541 - Delegato: F.B. Wheatcroft.

MALLORY PARK: Motor Circuits Development Ltd. - Mallory Park Circuit - Kirby Mallory (Leicestershire) - Tél.: Earl Shilton 2631 - 2634, 3330 - Delegato: John Webb, C.J.D. Lowe, R.M. Foster.

OULTON PARK: Cheshire Car Circuit Ltd. - Oulton Park Circuit - Little Budworth, Tarpoley (Cheshire) - Tél.: Little Budworth 301/2 - Delegato: R.M. Foster direttore.

SILVERSTONE: Silverstone Circuits Ltd.; Near Towcester (Northants); NN12 8TN - Tél.: Silverstone (032734) 271 - Delegato: Peter C.T. Clark, presidente.

SNETTERTON: Motor Circuit Development Ltd. - Snetterton Circuit - Snetterton, Norfolk, NOR 10X - Tél.: Quidenham 303, 304 - Delegato: John Webb, C.J.D. Lowe, R.M. Foster.

THRUXTON: Thruxton (BARC) Circuit Ltd. - 44 Lowndes Street, London SW 1. (Office) - Thruxton Circuit, Andover (Hampshire) - Tél.: Weyhill 2607 (Circuit) - Delegato: Geoffrey Woodhouse, direttore.

ITALIA CASALE: Autodromo Casale s.r.l. - Piazza Mazzini (ang. Via Sedula) - 15033 Casale Monferrato (Alessandria) - Tél.: (0142) 83235 83236 - Delegato: Luigi Donna, presidente.

IMOLA: Società Autodromo «Dino Ferrari» c/o Automobile Club Bologna - Via Marconi, 7 - Bologna - Tel. (051) 27.99.22 - Delegato: Paolo Moruzzi, direttore sportivo.

MONZA: SIAS - Autodromo Nazionale di Monza - 20052 Monza (Milano) - Tel.: (039) 22.366, 22.448 - Telex: 33047 Autoclub Milano - Cable: Autodromonza. Delegato: Giuseppe Bacciagaluppi, direttore.

PERGUSA: Ente Autodromo Circuito di Pergusa - Via Roma, 429 - Enna - Tel.: (0935) 21823 (Office) - (0935) 21687 (Circuit) - Cable: Autoclub Enna - Delegato: Rino Mingrino, presidente.

SIRACUSA: Ente Autonomo Circuito di Siracusa - Foro Siracusano, 27 - 96100 Siracusa - Tel.: (0931) 24655, 24656 - Cable: Autoclub Siracusa - Delegato: Corrado Piccioni, presidente.

VALLELUNGA: EGAV - Ente Gestione Autodromo di Vallelunga - 00063 Campagnano di Roma (Roma) - Tel.: (06) 903009 - Delegato: Luciano De Luca, direttore.

GIAPPONE FUJI: Fuji International Speedway Co. Ltd. Oyama-cho Sunto-gun Shizuokaken; Marunouchi Building, 4-1-2, Chiome, Marunouchi, Chiyoda ku - Tokyo 100 - Tél.: 0550-6-1234 (Circuit); 03-216-5611 (Office). Delegato: Haruichi Moroshita, direttore.

OLANDA ZANDVOORT: Raadhuisplein Circuit van Zandvoort; Kiosk V.V.V. - Raadhuisplein, Zandvoort - Tél.: 38.69 (Office); 42.72, 2200 (pit 1) (Circuit) - Delegato: John Hugenholtz, direttore.

PORTOGALLO ESTORIL: Autodril, Sociedade do Autodromo do Estoril, S.A.R.L., Rua Vitor Cordon, 37-4, Esq. - Lisboa - Tél.: 370665; Télex: 1549 Imobil - Delegato: Joaquim Filipe Nogueira, direttore sportivo.

VILA REAL: Circuit International de Vila Real; Avenida Carvalho Araujo 94 - Vila Real - Tél.: Vila Real 22.819 - Delegato: Francisco Antonio Oliveira Teixeira.

PRINCIPATO DI MONACO MONACO: A.C. de Monaco; 23 Boul. Albert 1er - Monaco, Principauté - Tél.: 30.32.20; 30.30.72 - Télex: 46003 Autosportcarlo - Cable: Autoclub Monaco - Delegato: Jacques Taffe, commissario generale.

PROVE DI BASE (primarie)

8/4	Hockenheim
	Trofeo di Germania
23/4	Thruxton
29/4	Nurburgring
	Corsa all'Eifel
13/5	G.P. di Madrid
10/6	Nivelles
24/6	G.P. di Rouen
8/7	Zeltweg
	Jochen Rindt Memorial
29/7	Mantorp Park
26/8	Enna
	G.P. del Mediterraneo
16/9	G.P. di Albi
14/10	G.P. di Roma
	Vallelunga

PROVE COMPLEMENTARI

11/3	Mallory Park
6/5	G.P. di Pau
20/5	Kinnekulle
17/6	Hockenheim
29/6	Lotteria di Monza
12/8	Karlskoga
2/9	Salzburgring
9/9	Norisring

Ecco il meccanismo del campionato italiano '73 Feder-Scuderie

il CHALLENGE F.I.S.A. in 3 gironi

SIENA - Con il calendario che riportiamo accanto, si svolgerà, quest'anno, il « CHALLENGE FISA » organizzato dalla Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche con la collaborazione della Klüber Colombes italiana e delle case costruttrici Alfa Romeo, Autobianchi, Fiat, General Motors, Innocenti, Lancia e Renault. Al Challenge verranno ammesse le vetture appartenenti alle categorie « Turismo di serie CSAI » e « Gran turismo di serie CSAI », suddivise, per le turismo, nelle classi 850, 1000, 1150, 1300, 1600 e 2000, mentre per le Gran turismo le classi saranno 1300, 1600 e 2000.

Il Challenge è articolato su 3 gironi di qualificazione, Nord, Centro e Sud, su un girone finale nazionale e su una gara finale. Per i gironi di qualificazione sono previste cinque gare ciascuno con un massimo di tre risultati presi in considerazione; il girone finale è composto di tre gare delle quali due

Finale. Ai punteggi indicati, verranno applicati i seguenti coefficienti: ● girone finale nazionale gare in salita coeff. 1; gare in circuito coeff. 1,1

● finale coeff. 1,3

Potranno partecipare al Challenge i conduttori regolarmente iscritti alla FISA tramite le scuderie federate e in regola con il pagamento della quota personale di L. 5.000. Verranno esclusi dalle classifiche quei conduttori federati che avendo sottoscritto il cartellino per una determinata scuderia prenderanno parte ad una gara per altra scuderia: salvo non abbia ottenuto un preventivo regolare nulla-osta.

In ciascuno dei gironi di qualificazione sono rispettivamente comprese le seguenti regioni:

Girone NORD: Tre Venezie, Lombardia, Piemonte, Liguria, Emilia-Romagna.

Girone CENTRO: Toscana, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo-Molise.



Siamo a Vallelunga, e due gruppo 1 di cilindrata diversa sono a contatto « strettissimo ». Sono scene tipiche dell'agonismo che si riscontra nelle gare per vetture derivate dalla serie, Turismo e GT

in salita e una in circuito e con classifiche « a stralcio » per gli iscritti alla FISA.

Alla finale nazionale verranno ammessi un massimo di 21 conduttori per ogni classe e questo numero verrà determinato con un criterio di proporzionalità matematica rispetto al numero dei conduttori che hanno gareggiato in quella classe, in ciascuno dei tre gironi.

I punteggi previsti per il challenge sono i seguenti: Gironi di qualificazione - rispettivamente punti 9, 7, 5, 4, 3, 2, 1, dal primo al settimo classificato; per il Girone finale nazionale e per la Finale - rispettivamente 20, 17, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3 dal primo al quindicesimo classificato di classe.

Il risultato definitivo è dato dai due migliori piazzamenti conseguiti nelle tre gare del « girone finale nazionale », più quello acquisito nella « Finale ». In caso di ex-aequo si terrà conto del quarto risultato conseguito e in caso di ulteriore parità, si terrà conto del risultato della

Girone SUD: Campania, Lucania, Calabria, Puglie, Sicilia, Sardegna.

Si intendono automaticamente iscritti nei singoli gironi i piloti che figurano residenti nelle regioni sopra indicate e secondo la residenza dichiarata sul cartellino FISA che deve corrispondere a quella notificata alla CSAI al momento della richiesta della licenza.

Verranno esclusi dalla classifica del « Challenge » quei conduttori che dovessero incorrere nella esclusione dalla classifica particolare di una gara valida per il Challenge stesso.

● Per iniziativa della « MODENA CORSE » e con la partecipazione di circa 150 iscritti, ha avuto inizio il corso per navigatori (meglio dire, copiloti) da rally. L'ing. Piero Vicini, direttore del corso, e Franco Donini che lo affianca, hanno avuto la soddisfazione di tenere la loro prima lezione di fronte a quel numerosissimo e attento uditorio. Terminato il corso teorico, la « Modena Corse » metterà a disposizione alcune vetture per la parte pratica dell'insegnamento.

IL CALENDARIO

Girone NORD

27 maggio	AC Sondrio	Bormio-Stelvio
10 giugno	AC Bressanone	Bressanone-S. Andrea
17 giugno	Scuderia Friuli	Tolmezzo-Verzegnis
24 giugno	Autodromo Casale	Gara velocità in circuito
26 agosto	AC Brescia	Trofeo Valle Camonica

gare di riserva: da stabilirsi

Girone CENTRO

3 giugno	Scuderia Carpine	Gara in circuito a Magione
15 luglio	AC Lucca	Coppa Garfagnana
29 luglio	AC Ascoli Piceno	Coppa Teodori
15 agosto	AC Pescara	Cronoscalata di Popoli
19 agosto	AC Perugia	Trofeo Nardi

gara di riserva: 26 agosto Gubbio-Madonna della Cima (PR)

Girone SUD

29 aprile	AC Catanzaro	Nicastro-Acquavona
3 giugno	AC Sassari	Coppa Farris
10 giugno	AC Cosenza	Coppa Sila
8 luglio	AC Reggio C.	S. Stefano-Cambarie
22 luglio	AC Avellino	Cronoscalata Montevergine

gare di riserva: da stabilirsi

GIRONE FINALE NAZIONALE

9 settemb.	AC Palermo	Cefalù-Gibilmanna
23 settemb.	AC Siena	Coppa del Chianti

La data e la località della gara in circuito verrà successivamente comunicata.

Qualora per ragioni organizzative non venisse effettuata alcuna delle gare previste, esaurite o non effettuate anche quelle di riserva, la gara potrà essere sostituita con altra che verrà comunicata tempestivamente dalla Segreteria FISA, e ciò nei modi e nei termini indicati dall'art. 4 del regolamento generale dei campionati federali 1973.

Che cos'è l'«ALBO» delle SCUDERIE

SIENA - Democratizzazione in atto alla FISA che vuol dare un senso di realtà a questa parola tanto strombazzata, ma difficilmente presa in considerazione, nel corso della prima assemblea generale dell'anno 1973 ha preso una importante decisione: creazione di tre assemblee interregionali, Nord-Centro-Sud come i gironi dello challenge, che dovranno rendere più articolata l'attività dell'assemblea generale, ma che soprattutto, avranno la facoltà di eleggere tre vice presidenti dell'associazione, uno per ciascun gruppo. Verrà inoltre istituito un Albo nazionale delle scuderie, primo passo verso il riconoscimento ufficiale di questi organismi da parte della CSAI.

Mentre vengono confermate le modalità di svolgimento dello challenge riservato ai gruppi 1 e 3 CSAI, del quale diamo notizia a parte, la FISA ha altresì confermato lo svolgimento dei campionati federali (ai quali si aggiungerà quello femminile) che prenderanno in considerazione i migliori tre punteggi conseguiti nella partecipazione a cinque gare.

La FISA ha inoltre comunicato i nomi dei vincitori degli challenge 1972, vincitori che sono stati premiati a Roma in occasione della consegna dei riconoscimenti dei campioni italiani, vincitori di trofei e di coppe CSAI. Essi sono:

TURISMO - Cl. 850: Luigi Carletto (Padova Corse) - **Cl. 1000:** Matteo Vasta (Scuderia Saint Paul) - **Cl. 1150:** Attilio Salvadori (Squadra Piloti Senesi) - **Cl. 1300:** Giulio Regosa (Scuderia Mirabella M.M.) - **Cl. 1600:** Vittorio Ciardi (Squadra Piloti Senesi) - **Cl. 2000:** Miro Tamburini (Scuderia Chimera). **GRAN TURISMO - Cl. 1300:** Marcello De Vivo (Scuderia Apulia) - **Cl. 1600:** « Alligi » (Squadra Piloti Senesi).

Anche gli organizzatori di rallies si associano per «difendersi» dalla CSAI?

Dopo l'A.I.C.A. sorgerà anche l'A.I.O.R., l'associazione degli organizzatori di rallies? Sembra proprio di sì (e sarebbe giusto). La decisione della C.S.A.I. di dare validità per il campionato italiano al Semperit che è concomitante al Rally delle 4 Regioni, come pure la decisione di far partecipare la squadra Rally a tutte le prove della Mitropa sono una vera e propria provocazione per quegli organizzatori che con non pochi sacrifici cercano da tempo di mettere in piedi delle gare estremamente valide e degne di aspirare a validità europee, e che in premio si ritroveranno privi di partenti qualificati proprio per merito di scelte della nostra commissione

sportiva decisamente controproducenti.

E' chiaro, ad esempio, che la Lancia avrà tutto l'interesse ad andare al Semperit in quanto con un solo piccione le sarà possibile pigliare tre fave e cioè Campionato europeo conduttori, Mitropa Cup ed inoltre punti per il campionato italiano. Lo stesso la Fiat che oltretutto è molto impegnata nella Mitropa e nell'europeo, e che avrà appena terminato l'Acropoli con Pinto e Paganelli.

La morale è quindi una sola: gli organizzatori più danneggiati (in particolare quelli di Pavia e di Novara) avranno sì una folta partecipazione di piloti privati, ma nello

stesso tempo si troveranno sviliti sotto l'aspetto tecnico per le assenze di piloti qualificatissimi senza che la CSAI o la sottocommissione rallies abbiano mosso un dito in loro difesa.

Ovviamente tutto questo è abbastanza indegno, tantopiù che ad esempio di stranieri alle nostre gare di Mitropa non ne viene praticamente nessuno, mentre noi ci buttiamo sulle loro bellamente disinteressandoci dei guai che procuriamo ai nostri organizzatori, ben decisi adesso comunque a farsi valere o, in caso negativo, a prendere in esame anche la possibilità di lasciare tutto e dedicarsi a qualche altro sport.

CHI CREDE in HERD e monopolio NOVAMOTOR

SPECIALI PER AUTOSPRINT

Al termine della prima prova del campionato italiano di F.3, a Casale, cominciamo a vederci più chiaro. Avevamo espresso a chiare parole tutta una serie di dubbi, sia per la vettura vincente che per il pilota che avrebbe potuto aggiudicarsi i primi nove punti della stagione. Ebbene, questi punti sono andati a Claudio Francisci, che ha portato alla vittoria la nuovissima Brabham BT 41 sulla quale non molti in campo internazionale facevano affidamento. Il primo collaudo in pista comunque è stato positivo per la bellissima monoscocca: i problemi che avevano afflitto la scorsa stagione la BT 38 non si sono più verificati e anzi i piloti sono riusciti a trovare una discreta messa a punto in un numero molto esiguo di sedute di prova. Solo Colombo e la Lombardi infatti avevano potuto provare la vettura qualche giorno prima, mentre Francisci la «spianava» in assoluto, dopo aver montato in fretta e furia un motore Novamotor a Novara.

L'impegno di Francisci

E tutto ciò è stato chiaramente visibile durante le batterie e la finale: si poteva notare come Colombo e la Lella si trovassero abbastanza a loro agio sulla monoscocca, pennellando in maniera perfetta tutte le curve, mentre il romano ci, è parso un poco più impegnato, ogni tanto sui cordoli, per cercare di mantenere il ritmo.

Ma alla fine la sua consumata abilità, la sua esperienza e soprattutto la sua calma in gara hanno avuto la meglio sul giovane Colombo, che

Questi i tempi delle prove a Casale

Colombo (Brabham BT 41) 1'05"9; Francisci (Brabham BT 41) 1'06"; Cinotti (Brabham BT 35) 1'06"4; Lombardi (Brabham BT 41) 1'06"3; Marazzi (Ensign) 1'06"4; «Pibo» (Brabham BT 35) 1'06"4; Giorgio (Ensign) 1'06"6; Pavasi (Branca) 1'06"6; Bodini (Tecno) 1'06"9; Filannino (Lotus) 1'06"9; Pica (Brabham BT35 Alfa) 1'07"1; Viale (Brabham BT 38) 1'07"1; Manzoni (Brabham BT 35) 1'07"2; Pesenti Rossi (Brabham BT 35 Alfa) 1'07"4; «Jean Albert» (March 733) 1'07"4; Tenani (March 733) 1'07"5; Noè (Lotus) 1'07"6; Mantova (Brabham BT 35) 1'07"6; Spreafico (GRD) 1'07"7; Bertaccini (Brabham BT35) 1'07"8; Franzoso (March 733) 1'08"1; Bergami (Branca) 1'08"1; «Guido» (Lotus) 1'08"2; Zorzi (Brabham BT 38) 1'08"3; Lo Voi (Brabham BT 28) 1'08"9; «Gimax» (Brabham BT 28) 1'09"; Rosei (Lotus Alfa) 1'09"; Fossati (GFB) 1'09"4; Pesce (Tecno) 1'09"6; Grassi (Brabham BT 35) 1'09"7; Giudici (Brabham BT 35) 1'09"9; Chiapatti (Tecno) 1'10"3; Cafarella (Quasar) 1'10"8; Corazza (Chevron Alfa) 1'11"3; Scardino (Brabham BT 35) 1'11"6.

● Molti piloti italiani hanno già dato la loro adesione per la corsa del 1. aprile al Nurburgring: come è noto la gara è dotata di ricchi premi e rimane un valido tracciato per un collaudo dei telai e soprattutto una ulteriore possibilità di misurarsi con piloti stranieri. Certamente sarà presente un grosso nucleo della scuderia Italia, che anche lo scorso anno prese parte al completo alla prova tedesca. Fra i piloti di altre scuderie vi saranno certamente Cinotti che con l'aiuto della Valvoline e della Scaini vuole portare al termine il maggior numero di gare possibile, poi Colombo, Filannino e Rosei.

In forze i nostri al NURBURGRING



L'insidia prima della 5. Il problema della terra in pista, già particolarmente sentito nonostante il prodigarsi degli addetti, si è ancora acuito quando questo mini-elicottero ha cercato di atterrare ai bordi della pista, sollevando ovviamente una nuvola di polvere: il pilota è dovuto subito ripartire «scacciato» un po' da tutti

CASALE - Per ora i soci della società autodromo di Casale traggono ancora un profitto simbolico per l'investimento che hanno fatto. Nessuno li ha aiutati: sono partiti in una decina ed ora sono aumentati di dieci volte, e di milioni, per l'impianto come appare attualmente, pare ne abbiano spesi già oltre 500. La pista è lunga 2 chilometri e 460 metri e larga costantemente dieci metri e mezzo. Molto guidata, è ancora troppo lenta per gare d'alto livello, ma perfetta per corse di vetture Turismo e Formula fino alla Tre. Si direbbe che risponde perfettamente ai canoni delle piste club inglesi: impegnativa e spettacolare.

Questa caratteristica, che potrebbe diventare un limite, è destinata ad avere vita breve: già in maggio inizieranno i lavori per l'estensione di di circa un chilometro con un braccio veloce che permetterà di far alzare la media del tetto dei 145 Km. ora toccati da Merzario nel suo giro in 1'01"1 di domenica, a 160-165 kmh. La nuova lunghezza consentirà impegni più gravosi, tanto che è già prevista l'iscrizione di una prova di F. 2 ed una Sport 2000 per la stagione '74.

Il pubblico piemontese, riservato e quasi sospettoso di fronte a queste novità, ha reagito bene. Era la festa di Casale e, un po' per questo e un po' per la curiosità, di gente ne è affluita molta e si è anche divertita. Dopo le riserve della vigilia, riserve che hanno anche significato non avere appoggi economici dalle autorità locali, i vercellesi e gli alessandrini hanno smesso di dire «ma cu ien drera che i fan cuili» (ma cosa credono di fare quelli!) per affacciarsi ai bordi della pista «a voghi cu ie' con la gent che l'è gni da tuta l'Italia». Avranno ancora una quindicina di occasioni quest'anno per abituarsi al nuovo tipo di spettacolo dato che il programma è già particolarmente ricco per un impianto appena nato.

COME SI CORRE OGGI A CASALE? Con la Formula 3 del vincitore Francisci si gira così: la quinta viene innestata subito prima dei box per arrivare in fondo al rettilineo principale a 6500 giri che equivalgono a 180 Km. l'ora, con i rapporti adatti per questo circuito. Questo è il punto più veloce e subito dalla quinta si deve passare alla quarta ed alla terza per percorrere le due curve a destra che diventano praticamente un unico curvone. Uscito da questa doppia curva, Francisci innesta la quarta per presentarsi in questa marcia all'insidiosa curvettina a sinistra che sta proprio alle spalle della torre dei cronometristi. Frena un po' ed entra sempre in quarta per poi

innestare un attimo la quinta prima dell'altra curva veloce del circuito.

Anche questa è da quarta, marcia con la quale arriva a 6200 giri al tornantino che si trova nel punto più distante dalla zona box. Per il tornantino Francisci innesta la seconda sulla sua Brabham BT 41, per poi uscire subito in terza ed in quarta, marcia con la quale si presenta sui 6200, 6300 giri per l'altro tornante del circuito. Anche questo lo percorre in seconda per poi mettere la terza e giungere prima delle due curve che immettono sul rettilineo dei box a 6200 giri di terza. Frenata, seconda e poi terza fra queste due ultime curve, quarta proprio all'uscita dell'altra, insidiosa e veloce, e poi quinta davanti all'ingresso dei box dove riprende un nuovo giro.

Le norme di sicurezza sono curatissime e lo provano i numerosissimi incidenti senza danni ai piloti delle due giornate di gare: non esistono protezioni fisse se si esclude il guard-rail che delimita la parte esterna della pista a buona distanza. Per il resto le reti in serie hanno la funzione di frenare le auto in sbandata. Purtroppo per i fotografi, e un po' per il pubblico, la distanza dalla pista è notevole secondo un metodo che va diffondendosi dopo la costruzione del Ricard e di Nivelles. Postazioni fisse saranno presto completate per i commissari che ora sono un po' troppo esposti. Poco guard-rail comunque, quasi a voler seguire la teoria di un pilota da Gran Premio d'anteguerra, Etancelin, che facendo recentemente il giro di un circuito ha chiesto: «Ma cosa fa tutto quel ferro al bordo della pista? Ai miei tempi c'erano le piante e la paglia che per quanto io so, sono più morbide del ferro».

Volendo trovare delle imperfezioni, (ma come non potrebbero esserci al primo collaudo) i coraggiosi imprenditori casalesi dovranno dedicare molta cura all'organizzazione del deflusso che oggi è ancora difficile. Poi, forse, rivedere alcuni dei cordoli all'esterno delle curve che per la loro altezza diventano un'esca al decollo delle vetture turismo (non solo Mexico!) e possono danneggiare la scocca delle più basse monoposto. Limature a parte, questo è un impianto bellissimo, capace di attirare all'automobilismo una regione da tanti anni digiuna di corse, e di confermare che un'evoluzione moderna del nostro sport è in atto. Qualche anno fa si mitizzava l'Inghilterra: oggi, con sempre nuovi impianti di questo tipo, la strada inglese è imboccata anche da noi. Saranno i nuovi campioni a dimostrarlo!

g. n.



Il pubblico, anche se non numerosissimo, ha affollato per questo S. Giuseppe motoristico il neonato circuito sulle rive del Po: si calcola che più di 5000 macchine fossero presenti per questa riuscita vernice padana

per un testa-coda al tornante ha lasciato via libera definitivamente al pilota romano.

A questo punto, e forse l'abbiamo già detto, un paragone con le altre vetture nuove almeno per l'Italia non è ancora possibile: le nuove March, in Italia non ancora perfettamente a punto (mentre in Inghilterra non fanno che mettere vittorie) non sono sembrate per ora macchine vincenti, anche se tutti abbiano riscontrato la loro velocità e soprattutto le grandi possibilità in curva. C'è naturalmente chi sostiene il contrario: Tino Brambilla ad esempio, ci diceva che le nuove vetture di Herd sono decisamente il non plus ultra in campo mondiale. Avremo tutto il tempo per vedere chi è dalla parte della ragione.

Incoraggianti le Ensign

Le Ensign di Marazzi e Giorgio hanno fatto cose egregie, almeno durante le prove ufficiali: bisogna tener presente che nessuno dei due piloti era mai salito sulla vettura e al termine dei pochi giri di prova erano riusciti a spiccare rispettivamente il 5. e 7. tempo assoluti. Poi in gara la totale mancanza di affiatamento col mezzo e i problemi di messa a punto hanno proibito ai due giovani di ottenere un risultato positivo.

Marazzi, forse quello dei due con meno problemi, ha sbattuto in batteria in circostanze ancora non chiare quando era ancora saldamente al quarto posto, mentre Giorgio, dopo un testa-coda strepitoso in batteria ha ripreso per poi fermarsi durante la finale con problemi alla pompa della benzina. Ora i due dovranno lavorare parecchio: ricordiamo che Giorgio monta ammortizzatori Bilstein, mentre Marazzi aveva i più tradizionali Armstrong. Tra l'altro una terza Ensign arriverà tra poco in Italia: anche Lorenzo Sassi si è deciso per questo tipo di vettura e cercherà di averla al più presto per installarvi il motore della Delta.

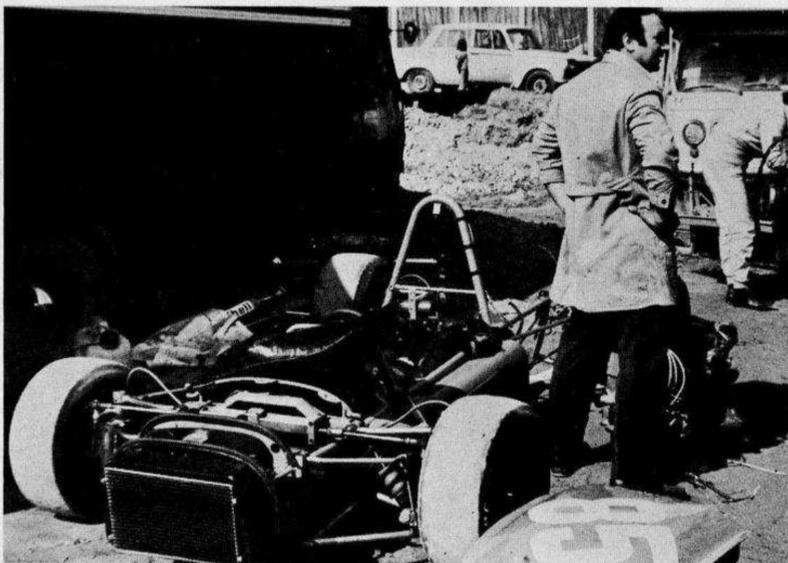
Rimane la prova vincente delle Brabham: speriamo sia l'inizio di una lunga serie, dal momento che le preferenze degli italiani si sono chiaramente riversate dalla parte di questa marca (ben sette BT41 circoleranno in Italia: ricor-

diamo oltre alle tre già circolanti quelle per Maggi, Pavesi, Ancherani e Francia) mentre in Inghilterra non ne è stato venduto nemmeno un esemplare, se si esclude quella per Randy Lewis, americano, che correrà in varie piste d'Europa.

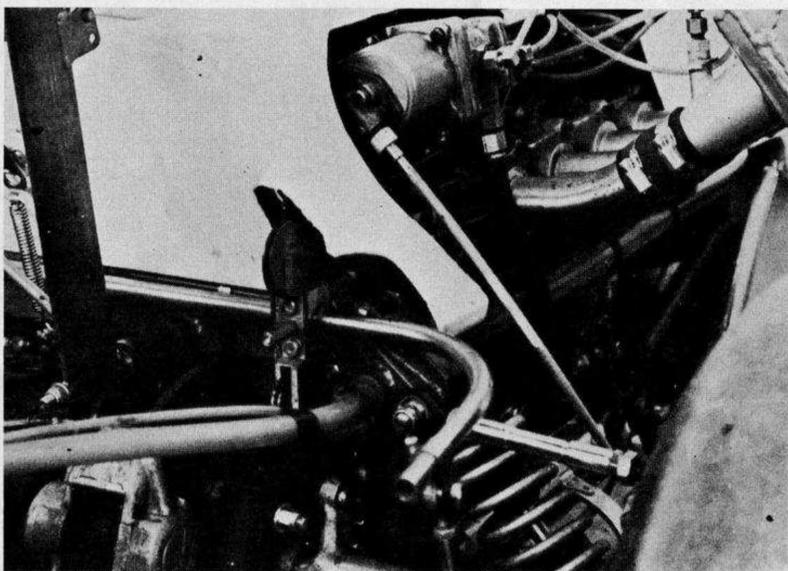
Predominio Novamotor

Per quel che riguarda i motori basterà fare poche cifre: su trentasette vetture che hanno provato 30 avevano motore Novamotor, tre motore Holbay e quattro il motore Alfa Wainer. Dei motori Nova solo pochi erano completamente nuovi edizione 73 (e soprattutto con bielle al titanio): solo Francisci, Giorgio e Colombo disponevano dei motori definitivi, mentre per altri si era ricorso a bielle d'acciaio particolarmente leggere. Ad ogni modo i motori sono sembrati tutti molto simili, come è buon uso della Casa di Novara che tende a non creare disparità fra i vari clienti.

Il motore Holbay nuovo, accreditato di un numero elevatissimo di cavalli, era montato sulla Branca di Bergami: purtroppo una uscita di strada al primo giro, e in seguito un bruttissimo contatto col guardrail hanno tolto tutte le possibilità al pilota della Passatore. Gli altri due motori erano montati sulla nuova GFB di Fossati e sulla Brabham di Provolo.



Alceste Bodini ha riesumato questo vecchio telaio Tecno (sopra) che era appartenuto a Giovannino Salvati, col quale ha ottenuto un buon risultato in gara. Qui sotto il particolare leveraggio, costituito da due carrucole sulle quali passava il cavo dell'acceleratore montato sulla Brabham con motore Alfa-Wainer di Pesenti Rossi

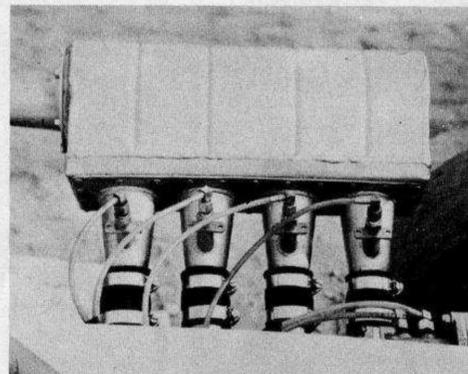


E veniamo al debutto del nuovo Alfa: la squadra ufficiale, composta da Pesenti Rossi e Pica ha portato alla prima prova i motori, completamente nuovi, sui quali spiccava la nuova sistemazione degli iniettori molto più distanti dalla ghigliottina. Tra l'altro si è tentato di rendere più diretto e dolce, il comando del gas con estemporanee realizzazioni, come un sistema di due carrucole per il cavo di Pesenti e un filo con una guaina piazzata in maniera diversa per la Brabham di Pica. Tra l'altro sono state provate nuove coperture Goodyear, di dimensioni identiche ai tradizionali Firestone e di mescola molto analoga, molto morbida. Le vetture sono state l'una bloccata da un guasto al cambio (quella di Pesenti) mentre Pica è giunto alla fine classificandosi undicesimo.

Doppietta Nettuno

Se dobbiamo fare una classifica di merito per le scuderie diremo che la Nettuno ha colto un successo pieno, con una doppietta Francisci-Cinotti che non lascia ombra di dubbio: peccato solo per il terzo pilota della scuderia bolognese, Roberto Marazzi, che se fosse giunto alla fine avrebbe certamente ottenuto un valido piazzamento. Anche la Lario, che quest'anno ha ottenuto un favorevole accordo con la Timex orologi, ha alla fine piazzato molto bene i suoi

uomini: Colombo è giunto terzo, Mantova quinto e Manzoni, al suo debutto particolarmente positivo, settimo davanti ai piloti che avevano molta più esperienza di lui. La scuderia Italia ha avuto il suo punto forte nell'unica concorrente femmina, la bravissima Lella Lombardi, che inalberava la stella e la ranocchia dei suoi sponsor, la Far-GGS: degli altri Spreafico ha ottenuto un confortante se-



I nuovi motori Alfa Wainer, portati in corsa da Pica e Pesenti Rossi, differivano da quelli della scorsa stagione per la diversa posizione degli iniettori, ora montati più lontani dalla ghigliottina

sto posto sempre con la GRD sponsorizzata Chicco mentre Grassi si è dovuto fermare per un principio d'incendio determinato dalla fuoriuscita di benzina dal serbatoio dovuto alla dimenticanza di chi avrebbe dovuto stringere con particolare cura il tappo del bocchettone.

Leopoldo Canetoli

solo K7 Philips registra come un "professional"

K7 fa tutto con un tasto solo

K7 ha il cuore fedele dei registratori professionali. La stessa meccanica dei grandi Philips a cassetta dà a questo prestigioso portatile quella profondità sonora che gli altri non hanno. Nella gamma K7 una vasta scelta di modelli. Mono, stereo, alta fedeltà. A pile. Ad alimentazione mista (pile e corrente). Con dispositivo per la sincronizzazione sonora di diapositive e film. Con livello registrazione automatico. E tanti, tanti altri moderni automatismi.



PHILIPS

MILANO - « Vogliamo ringiovanire l'immagine della Pirelli sul mercato italiano: disponiamo del materiale adatto e con esso ci rivolgiamo al mondo degli sportivi, dei giovani ». Queste sono le parole del Direttore Vendite dell'industria milanese, il dott. Roberto d'Alessandro, lui stesso giovane, dinamico, innamorato dello sport automobilistico, che guida una potente macchina sportiva e che, a suo tempo, ha disputato anche qualche gara in salita. Una ventata d'aria nuova, dunque, alla Pirelli; un rinnovato slancio verso lo sport che ci entusiasma.

« Sono stato un giovanotto con velleità sportive anch'io — continua il dott. d'Alessandro — e ho fatto anch'io conoscenza con i costi delle corse, anche le più dilettantistiche. Perciò abbiamo deciso di favorire tutti i piloti, tutti i licenziati C.S.A.I., offrendo loro condizioni d'acquisto dei pneumatici da competizione, « Rally » e « Supersport », veramente buone; anzi, direi di sottolinearlo bene questo veramente ».

L'« operazione », allora, può dirsi conclusa: cosa chiedono, infatti, i nostri piloti di qualsiasi ordine, Turismo, Gran Turismo, Rally, se non pneumatici di più elevate caratteristiche funzionali? Ed i livelli tecnici oggi raggiunti sono veramente al vertice: non soltanto nei rallies, dove il dominio è stato netto, ma anche sulle piste. Ai concorrenti di prima grandezza questo basta, giacché i problemi economici influiscono assai relativamente. Il problema si pone per la grande massa dei praticanti il nostro sport: abbiamo visto i prezzi di listino della nuova produzione Pirelli e ne abbiamo constatato l'ammontare. Del resto, tutte le gomme da corsa, più in alto si sale nella scala dei valori tecnici, hanno costi crescenti, che tutti conoscono. Ora che si aggiunge una ragionevole facilitazione d'ac-

Un programma di rilancio con queste agevolazioni

La PIRELLI per ringiovanire scrive ai piloti

quisto, il passo avanti ci pare della massima importanza.

Come sempre, ci chiediamo molti perché. E' solo una iniziativa pubblicitaria momentanea o è un apporto completo all'attività sportiva? e fin dove potrà giungere? e come l'« operazione » potrà attuarsi, con quali criteri?

La sintesi dei fatti può così definirsi: successi crescenti per le gomme da rally in questi ultimi anni, iniziando l'attività quasi clandestinamente, da parte dei tecnici guidati dall'ing. Barassi, quando ancora di sport non si voleva più sentir parlare. Risultanze tali da favorire utilissimi trasferimenti di esperienze nella normale produzione: gli stessi MS 35 con cui Munari ha vinto i maggiori rallies, li usiamo ora anche noi, con tanta soddisfazione, sulla nostra normale vettura, per andare a sciare. E siccome il rally moderno non è tutto neve e fango, il passaggio alla gomma da asciutto, sempre più spiccatamente da corsa, è avvenuto con bella progressione. Esattamente un anno fa, noi stessi abbiamo per primi

dato notizia della gomma « slick » che si stava allestendo alla Pirelli, gomma al livello della produzione di formula, con corda fino a 300 mm., ovvero per cerchi fino a 12 pollici! E' stato uno sforzo tecnico rimarchevole, che ha permesso alla Pirelli di tornare all'avanguardia nel campo delle gomme « racing », che qui si preferisce chiamare « Supersport ». Con frutti insperati, proprio nel momento in cui i reparti sperimentali stavano completando i perfezionamenti di nuove gomme per vetture veloci di serie, quindi con tutte le possibilità di far tesoro degli ultimi insegnamenti delle corse.

E chissà che nel giro di pochi anni la Pirelli non torni nella competizione a tutti i livelli, dal Rallye alla « F. 1 » o alla Sport. Se si vuole ringiovanire una immagine, questo può essere un punto d'arrivo, perché sono proprio i giovani a non conoscere il ruolo avuto da questa marca nei Grandi Premi del passato; e forse neppure a sapere che a questi tecnici si deve l'« invenzione » del radiale e del

cinturato, oggi universalmente diffuso.

« Per ora, però — ammonisce il dott. d'Alessandro — ci interessa la parte della competizione più vicina alla normale utenza, per avere trasferimenti rapidi di ogni esperienza. Abbiamo creato una organizzazione interna strettamente comunicante, fra tecnici di progettazione, di assistenza alle corse, di marketing, eccetera, che fanno capo alla mia direzione, perché tutto il ciclo sia rapidissimo. Dalle informazioni provenienti dall'esperienza sportiva all'industrializzazione delle soluzioni più proficue, tutto deve avvenire in pochissimi mesi, non più in lunghi anni. Perciò, non ci interessa tanto vincere le corse, quanto ricercare le caratteristiche tecniche più adatte a migliorare la produzione di serie ».

Il momento industriale, poi, è favorevole: c'è una ripresa alla Pirelli, dopo le note vicende sindacali, veramente intensa, assecondata, ovviamente, dalla bontà della produzione. E l'avvenire stesso di questa industria è legato, se

non determinato da questo nuovo impulso.

Tutto questo è quel che c'è dietro una semplice lettera che il dott. d'Alessandro, d'accordo con la C.S.A.I., ha inviato a tutti i licenziati, informandoli delle facilitazioni d'acquisto; c'è un impegno tecnico, come sempre, ragionevole; una ferma volontà di servire lo sport e di servirsi sperimentalmente dell'attività sportiva; una ferma determinazione di tornare a vertici industriali altissimi.

Ora, vorremmo sapere ancora qualcosa in più, qualche particolare anche spicciolo: ci perdoni il dott. d'Alessandro, se gli chiediamo addirittura che sconti i nostri piloti potranno avere e come potranno procurarsi le gomme più adatte alla loro attività.

« L'entità delle agevolazioni — ci precisa il dirigente — è molto variabile, come ben si può comprendere. E' copiosa e tutti i piloti se ne renderanno conto. Il fatto importante è che abbiamo dato una impostazione nuova, giovane, anche a tutte le nostre filiali, in ogni città. E le disposizioni non sono soltanto quelle di andare incontro economicamente ai corridori, ma di stabilire con loro un rapporto diretto. Si deve discutere la gomma prima di montarla e dopo la corsa, perché ogni osservazione, ogni esperienza ci giunga al centro rapidamente. Vogliamo dare ai piloti « gentleman » un'assistenza completa. Stabiliamo rapporti importanti di collaborazione con le maggiori Scuderie. Nei piccoli centri, dove non vi sono Filiali, sceglieremo anche semplici venditori, appassionati sportivi, che ci aiuteranno in questa opera di ringiovanimento e di dedizione sportiva ».

Per molti, questa rinascita sportiva della Pirelli sarà uno « choc »; noi l'attendevamo da tempo e soprattutto ci aspettiamo impegni e dedizioni crescenti, a vantaggio d'un generale progresso.

e. b.



TROFEO RALLYES

SIMCA
AUSONIA - KLEBER

CAMPIONATO 1973

Per i piloti di vetture del Gruppo Chrysler (Simca, Chrysler, Sunbeam) in gara nelle prove Rallyes Internazionali valide per il Campionato Italiano Rallyes e nelle prove Rallyes Nazionali valide per il Trofeo CSAI. Premi oltre 12 milioni, pagati ogni 3 gare. Challenge femminile. Assistenza sui percorsi.

ISCRIZIONI PRESSO

Chrysler Italia, sue Concessionarie, Agenzie Assicurazioni Ausonia, Succursali Kléber Colombes Italiana, sedi CSAI, Scuderie e Delegazioni ACI.

AGEVOLAZIONI D'ACQUISTO

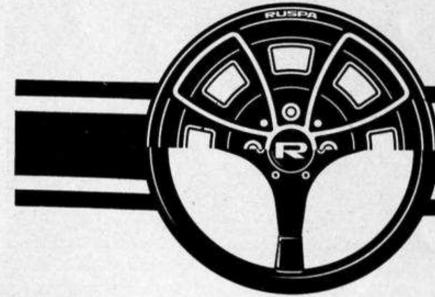
Sulle vetture del Gruppo Chrysler e sui principali accessori di gara a tutti i piloti impegnati in almeno 5 competizioni a calendario CSAI (rallye e velocità).

INFORMAZIONI

Chrysler Italia S.p.A. - Casella Postale 480 - 10100 Torino - Telefono (011) 96.988.32



per una vettura più sportiva, ruote e volanti



RUSPA

RUSPACROMO

10070 ROBASSOMERO (TORINO)
VIA CRISTOFORO COLOMBO 2
TELEFONO (011) 92.35.400



Programmi dal 27 marzo al 2 aprile

DOMENICA 1

Programma nazionale
Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.

TUTTI I GIORNI

Programma nazionale
Ore 13,40 (al termine del telegiornale) - Sport.
Ore 19,45 - Telegiornale sport.
Ore 20,40 (al termine del telegiornale) - Sport.

TV Svizzera

MERCOLEDI' 28

Ore 23,00 - Notizie sportive.

SABATO 31

Ore 23,00 (circa) - Notizie sportive.

DOMENICA 1

Ore 18,00 - Domenica Sport
Ore 22,00 - La Domenica Sportiva (parzialmente a colori)

LUNEDI' 2

Ore 19,45 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste.

SABATO 31

Secondo programma
Ore 11,35 - Ruote e motori.

DOMENICA 1

Programma nazionale
Ore 20,45 - Sera sport.

Secondo programma
Ore 12,00 - Antoprima sport.

Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.

LUNEDI' 2

Programma nazionale
Ore 8,00 - Lunedì sport.

Ore 20,50 - Sera sport.

TUTTI I GIORNI

Secondo programma
Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.

Terzo programma
Ore 18,30 - Bollettino transmittibilità strade statali.

SABATO-DOMENICA

Programma nazionale
Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 9,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00.

Secondo programma
Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30 - 24,00.

Può ringraziare PICA per COLOMBO nel « sacco »

SPREAFICO si battezza in F. 3

VARANO - Fernando Spreafico si è aggiudicato il 1. Trofeo « Angelo Cinquetti » gara d'apertura della stagione agonistica dell'Autodromo San Cristoforo di Varano Melegari. Giustamente i dirigenti varanesi hanno intitolato questa gara al non dimenticato direttore di corsa che lo scorso settembre perse la vita proprio sull'asfalto della pista parmense. La manifestazione è iniziata in mattinata con la celebrazione di una messa in suffragio del dott. Angelo Cinquetti e, dopo un breve intervallo, sono cominciate le corse. Dopo la finale delle Ford Mexico (solo tre le vetture alla via con vittoria incontrastata di Ravizza) scendevano in pista le Formula 3 che disputavano le batterie.

Colombo, che nelle prove aveva stabilito il miglior tempo con un ottimo 52"2 vinceva agevolmente la prima, davanti a Filannino e a Manzoni. Colombo che conduceva la nuova Brabham BT 41 si confermava quindi il favorito numero uno anche perché, la sua vettura dimostrava di essere perfettamente a posto.

Nella seconda batteria però, Fernando Spreafico su GRD 372 faceva segnare un tempo di 5" inferiore a quello di Colombo, preannunciando una bella lotta. La manifestazione continuava quindi, con le corse riservate alle « Gr. 1 ». I vincitori delle varie classi erano: per la 1000 cc « Calimero », che sfruttava il vantaggio preso in partenza su Pezzali, nella classe 1300 Grassetto che non faceva altro che confermare, la validità delle 128

coupé sul tortuoso tracciato varanese, nella 1600 Campani giunto completamente solo, e nella 2000 Pezzali che si rifaceva della sconfitta delle 1000 precedendo Torelli e Cattani.

Scendevano in pista quindi le Gran Turismo raggruppate in due divisioni: da 1000 a 1600 e da 1600 fino ad oltre 2000. La prima divisione era appannaggio di Francesco Galbiati che, dopo aver lottato duramente oltre che con Pellanda, anche con il cambio, riusciva a distanziare l'avversario e vincere tranquillamente. Nella seconda divisione Giovanni Borri al via con la nuova Porsche Carrera 2800, guardato con interesse anche da « patron » Bonomelli non aveva difficoltà a prendere la testa e vincere tranquillamente. Alle sue spalle il compagno di scuderia Gatta e quindi Corini che in partenza ha avuto guai con il cambio. Giro veloce di Borri (56"6) però non deve essere considerato indicativo, in quanto il pilota parmense non ha dovuto forzare.

Quindi è stata la volta delle Sport con tre Dallara su cinque partenti. Piazza, solo esponente della classe 1300, passeggiava e senza forzare comandava la sparuta fila, seguito da « Ragastas » e Dalla Chiesa, anche oggi, come nelle prove, alle prese con il cambio. Dallara comunque si è detto soddisfatto della prova delle sue vetture promettendo che il motore « 4 valvole » verrà montato sul 1300 di Piazza fra non molto tempo.

Quindi la finale della Formula 3

che chiudeva la giornata. Una giornata fredda e grigia che però non ha tenuto lontano dalle tribune di San Cristoforo i soliti appassionati calcolati sulle cinquemila unità. Dunque Spreafico e Mantova sono in prima fila, Colombo in seconda. Quando la bandierina si abbassa è Spreafico che prende la testa seguito da Mantova, Pica, Colombo, Manzoni e Pesenti Rossi. Al secondo giro Mantova lascia la seconda posizione a Pica che passa nel rettilineo lungo, mentre Pesenti diventa quinto.

Spreafico prende un buon margine di vantaggio e Pica tiene a bada Colombo passato terzo. La Brabham BT 41 di Colombo dà la sensazione di essere nettamente superiore alla Brabham BT 35 di Pica e infatti, a due giri dal termine, Colombo riesce a passare; Spreafico è ormai troppo lontano, mentre Mantova prende la terza posizione.

g. b. m.

● L'ASSOCIAZIONE AUTOMOBILISTICA NEO-ZELANDESE ha annunciato (in attesa dell'approvazione della FIA) due rallies internazionali per il 1974. Uno si chiamerebbe Shell 74 Commonwealth Games Rally e si svolgerebbe a Christchurch alla fine di gennaio; l'altro sarebbe il Heatway Rally, che si spera sarà valido quale prova di campionato. Si svolgerebbe in luglio.

Vallelunga dal dirigibile

La grande festa dello sport indetta da Alfredo Pigna per solennizzare la millesima edizione della « Domenica sportiva » non è certamente stata una sorpresa per nessuno; da diverso tempo si sapeva che l'avvenimento sarebbe stato opportunamente sottolineato con una trasmissione da grande anniversario. Ci si aspettava molto da questo numero straordinario e tuttavia, come era prevedibile d'altronde, si è dimostrato una enorme delusione. Per tutti.

La monotona sfilata dei « campioni » (ma quanti ne mancavano?) ha dato l'impressione di una di quelle « passerelle » da avanspettacolo o, meglio, da circo equestre. Qui, infatti, si presentavano al pubblico autentici « mostri » delle diverse discipline sportive

QUELLO CHE VEDREMO

Appuntamento dal Nurburgring?

Dovremmo vedere la 300 Km del Nurburgring (col debutto Interserie delle CAN-AM americane. «Dovremmo»; ma alla RAI non intende pronunciarsi sull'argomento ed è quindi inutile illudersi di ricevere notizie in proposito.

e Pigna, con il suo noto fair play, non ha certamente contribuito a togliere questa impressione nei telespettatori.

Tra i numerosi ospiti — per la maggior parte olimpionici — si è ritenuto doveroso invitare anche due rappresentanti dell'automobilismo sportivo, Nanni Galli e Arturo Merzario; anche se poi i due piloti e la disciplina che rappresentavano sono stati abilmente ignorati. Abbiamo infatti assistito a interviste, premiazioni, ricordi anche corredati da immagini di repertorio. Ma per l'automobilismo non si è ritenuto opportuno mostrare nemmeno una delle tante vittorie che hanno dato lustro internazionale sia ai piloti che alle Case e alle industrie italiane. C'è da meravigliarsi? No; sappiamo

troppo bene come e in che modo il nostro sport viene considerato dalla TV. E tuttavia ci eravamo illusi che questa volta, in una occasione così importante — almeno all'apparenza — ci si ricordasse non solo dello sport del volante ma anche e soprattutto dei nomi prestigiosi che hanno contribuito validamente e in maniera determinante a mantenere vivo l'interesse per le macchine italiane.

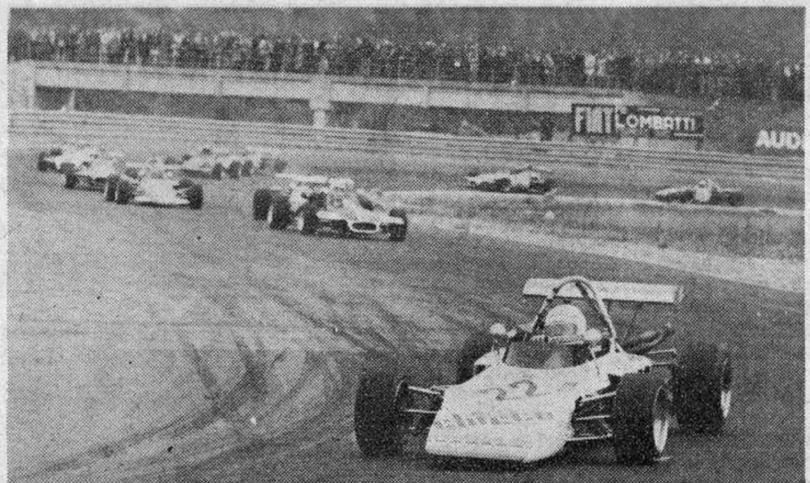
La squallida settimana TV è terminata così: con una « festa » da dimenticare, con un consuntivo sportivo da non ricordare, con l'assenza assoluta di notizie automobilistiche.

In compenso siamo riusciti ad avere in extremis un decente servizio sulla Sel Ore di Vallelunga: i collegamenti sono stati tre (più quello al telegiornale delle 13,30), alternati con la gara di motociclismo ad Imola, abbastanza anche se c'era poco da fare per rendere le corse più movimentate. Per fortuna che il regista ha inserito nel primo collegamento in diretta una bella sequenza della partenza, registrata nella mattinata, che ci ha mostrato i primi giri della gara, gli unici condotti in testa dalla Ferrari.

Vallelunga è indubbiamente un tracciato che si presta a riprese televisive, nel senso che con poche telecamere si riesce a coprire il novanta per cento del tracciato: così le riprese sono state abbastanza interessanti, come pure l'intervista volante che Casucci è riuscito ad avere con Clay Regazzoni, che ha spiegato ancora una volta la dinamica del suo incidente di Kyalami. In « Domenica Sportiva » poi il trionfo MATRA ha avuto il suo cesello con le riprese dall'alto della corsa, dal dirigibile Goodyear.

Gio' Luni

● Il filmato «L'apprendista campione» di Maurizio Oliviero, da noi annunciato per lunedì 26 nella rubrica « Immagini dal mondo », è stato spostato, a causa degli scioperi in corso alla RAI-TV, al lunedì successivo 2 aprile. Si tratta, quindi, soltanto di un rinvio, ma ai ragazzi non sarà tolto il piacere (speriamo) di assistere alle interessanti esperienze di un giovane su una monoposto Formula Italia.



A sinistra, la GRD 372 di Spreafico guida il « serpente delle F.3 » a Varano, precedendo all'ingresso del tornantino le Brabham di Mantova, Pica e Colombo. A destra, conclusione a lieto fine, tranne che per la vettura del concorrente Cantù, che uscito da solo controlla mesto i danni subiti



1. TROFEO « ANGELO CINQUETTI » - Gara nazionale di velocità in circuito - Varano Melegari, 25 marzo 1973

LE CLASSIFICHE FORD MEXICO

1. Luigi Ravizza (Ford Mexico) 13'36" alla media di kmh 95,294; 2. Braga (Ford Mexico) 13'50"2; 3. Albera (Ford Mexico) 14'43"5.
Giro più veloce: Ravizza in 1'07" alla media di kmh 96,717.

TURISMO GR. 1

Classe 1000 cc: 1. «Calimero» (Morris Cooper) 14'47"3 alla media di kmh 87,635; 2. Pezzali (A 112) 14'48"2; 3. Ferrari (A 112) 15'01"5; 4. Tortoroli (Fiat 850) 10'05"5; 5. Ponte (Fiat 127) a 1 giro; 6. Ricci (Fiat 850) a 1 giro.
Giro più veloce: «Calimero» in 1'12"3 alla media di kmh 89,626.
Classe 1300 cc: 1. Pier Luigi Grassetto (Fiat 128 Coupé) 14'00"3 alla media di kmh 92,539; 2. Ranzato (Fiat 128) 14'06" e 6; 3. Vannini (Fiat 128) 14'17"5; 4. Cogato (Fiat 128) 14'20"7 5. Campaci (GT Junior) 14'23"3 6. Siliprandi (Mini Cooper) 14'28"5; 7. Giorgi G. (Fiat 128) 14'35"1; 8. Giorgi C. (Innocenti) 14'48"7.
Giro più veloce: Grassetto in 1'09"1 alla media di kmh 93,757.

Classe 1600 cc: 1. Nino Campani (GT Junior) 13'40"1 alla media di kmh 94,318; 2. Lucini (GTV) 14'26"3; 3. «Giorgis» (GTA) 14'32"3; 4. Caramatti (GTV) a 1 giro.
Giro più veloce: Campani in 1'07"5 alla media di kmh 96.

Classe 2000 cc: 1. Arcabio Pezzali (Alfa 2000) 13'29"7 alla media di kmh

96,034; 2. Torelli (Opel) 13'42"3; 3. Cattani (Alfa) 13'44"1.

Giro più veloce: Pezzali-Torelli 1'06"6 alla media di kmh 97,297.

GRAN TURISMO GR. 4

Classe 1000 cc: 1. Paolo Carlo Brambilla (Abarth OTS) 13'57"3 alla media di kmh 57,382.

Giro più veloce: Paolo Carlo Brambilla in 1'13"3 alla media di kmh 88,404.

Classe 1300 cc: 1. Francesco Galbiati (Lancia Fulvia HF) 13'03"1 alla media di kmh 99,297; 2. Pellanda (Fulvia Zagato) 13'15"6.

Giro più veloce: Galbiati in 1'03"7 alla media di kmh 101,727.

Classe 1600 cc: 1. Carter (Alpine) 12'09" e 3 alla media di kmh 106,623; 2. Bonfanti (GTA) 12'24"4; 3. Trombotti (Alpine) 12'24"8; 4. Aligi (GTA) 12'37" e 3; 5. Bocconi (Alpine) 12'37"9; 6. Ferri (GTA) 12'44"3; 7. Deiana (HF 1600) a 1 giro; 8. Gabani (GTA) a 1 giro 9. Pescina (Alpine) a 1 giro.
Giro più veloce: Carter 58"4 alla media di kmh 110,959.

Classe oltre 2000 cc: 1. Giovanni Borri (Porsche Carrera 2800) 11'52"8 alla media di kmh 109,091; 2. Gatta (Porsche 2000) 12'08"9; 3. Corini (Porsche 2400) 12'10"7; 4. Benvenuti (Porsche 2000) 12'23"5; 5. Zanini (Porsche) a 1 giro.
Giro più veloce: Borri in 56"6 alla media di kmh 114,487.

SPORT GR. 5

Classe 1000 cc: 1. «Ragastas» (Dallara) 11'47"6 alla media di kmh 109,892; 2. Dalla Chiesa (Dallara) 12'20"9; 3. Bonvicini (Abarth) 12'53"8.
Giro più veloce: Ragastas in 57"4 alla media di kmh 112,892.

Classe 1300 cc: 1. Giuseppe Piazza (Dallara) 11'41"8 alla media di kmh 110,800.

Giro più veloce: Piazza 57" alla media di kmh 113,684.

FORMULA TRE

1. Batteria: 1. Alberto Colombo (Brabham BT 41) 5'29"7 alla media di kmh 117,925; 2. Filannino (Lotus) 5'35"3; 3. Manzoni (Brabham BT 35) 5'35"6; 4. Pesenti Rossi (Brabham BT 35) 5'36"1; 5. Noè (Lotus) 5'38"5; 6. Scardino (Brabham BT 35) 5'42"5; 7. Passera (Lotus) 5'43"1; 8. Pesce (Tecno) 5'44"1.
Giro più veloce: Colombo in 53" alla media di kmh 122,254.

2. Batteria: 1. Fernando Spreafico (GRD 372) 5'24"4 alla media di kmh 119,852; 2. Mantova (Brabham BT 35) 5'27"2; 3. Pica (Brabham BT 35) 5'27"5; 4. Bertaccini (Brabham BT 35) 5'39"3; 5. «Gimax» (Brabham BT 28) 5'45"4; 6. Provo (Brabham BT 35) 5'46"9; 7. Guidetti (Brabham BT 38) 5'48"9; 8. Fasan (Brabham BT 35) 5'49"1.
Giro più veloce: Spreafico in 52"1 alla media di kmh 124,366.

FINALE

1. Fernando Spreafico (GRD) 10'44"5 alla media di kmh 120,651; 2. Colombo (Brabham BT 41) 10'50"1; 3. Mantova (Brabham BT 35) 10'52"8; 4. Pica (Brabham BT 35) 10'53"3; 5. Pesenti Rossi (Brabham BT 35) 10'59"1; 6. Filannino (Lotus) 10'59"2; 7. Manzoni (Brabham BT 35) 10'59"8; 8. Fasan (Brabham BT 35) 11'11"7; 9. «Gimax» (Brabham BT 28) 11'19"5; 10. Noè (Lotus) 11'27"6; 11. Provo (Brabham BT 35) 11'29"5; 12. Guidetti (Brabham BT 35) 11'30"9; 13. Passera (Lotus) a 1 giro.
Giro più veloce: Colombo in 52"4 alla media di kmh 123,664.

Le nuove date
internazionali

«TAGLIATI» tutti i calendari 1974

SPECIALE PER AUTOSPRINT

GINEVRA - La sessione di lavoro della CSI, dedicata ai calendari per il 1974, è stata piuttosto laboriosa, come al solito, dato che ormai è di moda da parte di tutti di volere «la grande corsa di prestigio» e quindi le richieste di gare titolate sono diventate una infinità.

Bene o male qualcosa ne è venuto fuori, ed è la «ossatura» del calendario internazionale 1974, quella cioè che costituisce la base fissa (si fa per dire), sulla quale innestare poi le altre gare non valevoli per alcun campionato. Base fissa, dicevamo, che appare già adesso mobile, perché talune date saranno cambiate, ed altre sono già ora fluttuanti.

Intanto, sulla base del documento che vedete in queste pagine e che ne è una primizia, osservate come stanno le cose.

Da segnalare in maniera particolare è la stesura del calendario relativo al campionato europeo delle Gran Turismo, campionato che finalmente è varato in modo definitivo e che a nostro avviso merita molta attenzione, perché insieme con quello europeo Turismo dovrebbe davvero diventare il solo vero campionato dei costruttori. Forse con un poco di buon senso e con una ripassatina al dizionario, un giorno si capirà come sia almeno fuori posto chiamare campionato dei costruttori quello attuale, al quale concorrono squadre che non sono di costruttori (Lola, Mirage, Chevron, ecc.).

Comunque questo campionato GT è varato e comporterà undici prove. Due prove per Francia, Italia e Germania; una in Belgio, Portogallo, Gran Bretagna, Olanda e Spagna. Le gare italiane richieste erano tre, ma la limitazione a due comporterà il sacrificio di Imola o Santa Monica, perché la seconda è quella dell'Intereuropa a Monza. Ed è giusto perché le vetture Gran Turismo, come denominazione e sostanza sono state create proprio dall'Intereuropa. Sarà probabilmente Imola a dover rinunciare alla gara prevista.

Il campionato europeo GT comporterà tre divisioni: fino a 2000 cc., fino a 3000 cc., ed oltre 3000 cc. Le gare dovranno essere disputate su almeno 3 ore o almeno 500 km., limiti che erano quelli dei G.P. di Formula 1 fino a pochi anni or sono. E' probabile che venga anche immessa una gara da disputarsi in America, nel quadro di una «Coppa Atlantica» che è in discussione e che se sarà cristallizzata comporterà tre prove in Europa e tre negli USA.

Per il campionato europeo Turismo, che sta sempre più diventando importante, è stata scelta la lodevole soluzione di una gara per nazione, con una votazione che ha visto cinque sì contro due no.

E per il campionato europeo della Formula Due c'è stata una vera rivoluzione, con la limita-

CAMPIONATO MONDIALE PILOTI F. 1

27 gennaio	G.P. d'Argentina	Buenos Aires
10 febbraio	G.P. del Brasile	Interlagos
2 marzo	G.P. del Sudafrica	Kyalami
28 aprile	G.P. di Spagna	Jarama
12 maggio	G.P. di Monaco	Montecarlo
26 maggio	G.P. del Belgio	Nivelles
9 giugno	G.P. d'Olanda	Zandvoort
23 giugno	G.P. di Svezia	Scandinavian Raceway

7 luglio G.P. di Francia

21 luglio	G.P. di Gran Bretagna	Brands Hatch
4 agosto	G.P. d'Europa	Nurburgring
18 agosto	G.P. d'Austria	Osterreichring
8 settembre	G.P. d'Italia	Monza
22 settembre	G.P. del Canada	Mosport
6 ottobre	G.P. degli Stati Uniti	Watkins Glen

CAMPIONATO MONDIALE MARCHE

3-4 febbraio	24 Ore di Daytona	Stati Uniti
7 aprile	Corsa ad Atlanta (12 ore?)	Stati Uniti
25 aprile	1000 Km di Monza	Italia
5 maggio	1000 Km di Spa	Belgio
26 maggio	1000 Km del Nurburgring	Germania
15-16 giugno	24 Ore di Le Mans	Francia
30 giugno	1000 Km dell'Osterreichring	Austria
27 luglio	6 Ore di Watkins Glen	Stati Uniti
29 settembre	1000 Km di Brands Hatch	Gran Bretagna
20 ottobre	1000 Km di Buenos Aires	Argentina

CAMPIONATO EUROPEO PILOTI F. 2

10 marzo	Mallory Park	Gran Bretagna
7 aprile	Deutschland Trophée	Germania
	Hockenheim	
15 aprile	Thruxton	Gran Bretagna
5 maggio (o 12)	G.P. di Pau	Francia
12 maggio (o 5)	G.P. di Barcellona	Spagna
2 giugno	Jochen Rindt Memorial	Austria
	Osterreichring	

zione a dodici prove, che non è piaciuta a molti, perché in calendario ne erano state ammesse addirittura 23. Ne restano 13, ma sarà eliminata o quella prevista in Germania il 22 settembre o quella di Nogaro del 29.

E' rimasta l'inflazione per il campionato mondiale piloti (F. 1) che ha in calendario 15 prove, ma c'è qualche dubbio sulla effettuazione del G.P. del Brasile, almeno a Interlagos che quest'anno non è stato un modello di organizzazione; la data relativa è comunque incerta.

Per il campionato marche le gare previste sono dieci e non 11 come nel 1973, perché non è stata ancora confermata la Targa Florio. Infatti la CSI si era già pronunciata definitivamente sulla condanna del circuito delle Madonie attuale e la commissione dei calendari, ha rimesso al Bureau della CSI la eventuale accettazione della Targa Florio, sul nuovo circuito previsto; comunque in ogni caso la data dovrà essere collocata in agosto o settembre. Da rilevare che è tornata in calendario la gara americana annullata quest'anno, con collocazione ad Atlanta. E' da credere che il nuovo gruppo organizzativo, formatosi a Sebring dopo che la famiglia Ulmann ha deciso di non continuare ad occuparsi di corse, voglia riprendere il progetto di far disputare la «12 ore» sul circuito di Road Atlanta. Vedremo se ci riusciranno. Ed è da segnalare il ritorno in calendario della 1000 km. di Brands Hatch, piazzata però in settembre, ad una data che ci pare abbastanza infelice, una settimana dopo il Tour de France e lo stesso giorno del G.P. di Zandvoort per le GT.

Tra campionato mondiale piloti e campionato mondiale marche dovrà poi essere risolto il conflitto di date tra 1000 Km. del Nurburgring e G.P. del Belgio; sarà probabilmente la 1000 Km. a spostarsi una settimana prima.

Comunque per quei piloti (e quei tecnici e giornalisti) che partecipano a gare differenti, un consiglio: tenete pronte molte valigie, perché mancherà il tempo di far lavare le camicie

f. l

30 giugno	G.P. di Rouen	Francia
28 luglio	Mantorp Park	Svezia
11 agosto	G.P. di Zolder	Belgio
25 agosto	Corsa in Italia	Italia
22 settembre (?)	Corsa in Germania	Germania
29 settembre (?)	G.P. di Nogaro	Francia
6 ottobre	Corsa in Italia	Italia

CHALLENGE CAN-AM

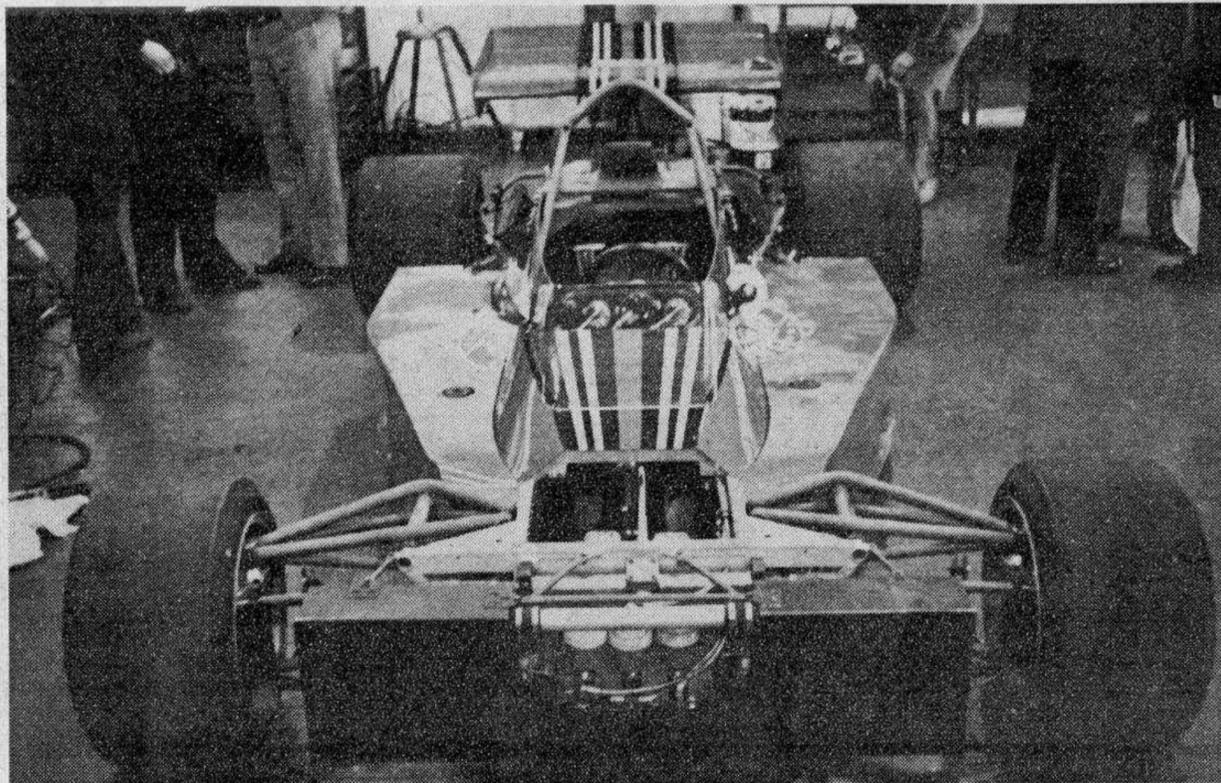
2 giugno (o 16)	Corsa a Mosport	Canada
16 giugno (o 30)	Circuito da designare	Canada
14 luglio	Corsa a Road Atlanta	Stati Uniti
28 luglio	Corsa a Watkins Glen	Stati Uniti
11 agosto	Corsa al Mid-Ohio	Stati Uniti
25 agosto	Corsa a Elkart Lake	Stati Uniti
15 settembre	Corsa a Donnybrooke	Stati Uniti
29 settembre	Corsa a Edmonton	Canada
13 ottobre	Corsa a Laguna Seca	Stati Uniti
27 ottobre	Corsa a Riverside	Stati Uniti

CAMPIONATO D'EUROPA GRAN TURISMO

11-12 maggio	G.P. di Parigi a Montlhery	Francia
2 giugno	Corsa in Italia	Italia
16 giugno	300 Km del Nurburgring	Germania
30 giugno	Coppe Benelux	Nivelles
14 luglio	G.P. dell'ACP Estoril	Portogallo
3-4 agosto	Rheinland Preis - Nurburgring	Germania
18 agosto	Corsa a Thruxton	Gran Bretagna
1 settembre	Coppa Intereuropa a Monza	Italia
13-22 settembre	Giro di Francia	Francia
29 settembre	G.P. di Zandvoort	Olanda
13 ottobre	Coppa di Barcellona al Montjuich	Spagna

CAMPIONATO D'EUROPA VETTURE TURISMO

24 marzo	4 Ore di Monza	Italia
14 aprile	Trofeo d'Austria al Salzburgring	Austria
19 maggio	G.P. di Brno	Cecoslovacchia
2 giugno	Corsa a Mantorp Park	Svezia
7 luglio	G.P. del Nurburgring	Germania



La TECNO è pronta per MISANO

Forse è la volta buona: e lo speriamo veramente, per Luciano Pederzani e tutto il suo team, per Chris Amon che a Monza sulla BMW turismo non è riuscito neppure a fare un giro. Dalla settimana entrante finalmente la nuova Tecno F.1 inizierà la serie dei collaudi su strada, compiendo i primi passi sull'autodromo Santamonica di Misano Adriatico.

Ormai tutto è deciso: la macchina è ora definitivamente pronta, con i serbatoi che hanno fatto perdere tanto tempo e con tutti gli aggiustamenti richiesti da Amon in persona quando nel mese di febbraio venne a visitare la factory bolognese e la sua nuova monoposto creata da Alan McCall e Wiss, sotto la precisa regia del boss Pederzani in persona.

La macchina l'avevamo già vista, mentre stava nascendo, ma solo ora, con le definitive scritte del noto aperitivo sponsorizzante e degli altri prodotti utilizzati (la Castrol, la Firestone e la Motorcraft), con le strisce blu, bianco rosse della Martini assume veramente un aspetto completo.

Mentre spianiamo la nostra attrezzatura fotografica il neozelandese «padre» della monoscocca sta ancora sistemando alcune regolazioni degli ammortizzatori anteriori: non c'è infatti tempo da perdere e se si vuole provare al più presto bisogna sistemare tutte le cose a puntino.

La macchina è ora veramente sfavillante: rossa, con un augurale numero tre applicato sul musetto, molto largo e tanto, tanto basso. Ma la mo-

noscocca comincia all'altezza delle sospensioni anteriori: in quel punto è veramente molto stretta, lasciando intravedere le robuste sospensioni (danno un'impressione di solidità quei tubi scuri) a bilanciere con ammortizzatori (Koni) e molle interne, mentre i gruppi freni sono sistemati in posizione tradizionale all'interno dei cerchi. La pedaliera è sistemata fra le sospensioni, con i pedali incernierati in basso: da questo punto la monoscocca si allarga di colpo assumendo quella forma panciuta per contenere i serbatoi e terminando con due grosse prese che convogliano l'aria ai radiatori dell'olio, posti quindi alle spalle del pilota.

L'abitacolo è molto spazioso: la bombola del liquido estinguente è

20-21 luglio	24 Ore di Francorchamps	Belgio
11 agosto	Trofeo di Zandvoort	Olanda
1 settembre	Corsa al Paul Ricard	Francia
22 settembre	Corsa a Silverstone	Gran Bretagna
6 ottobre	4 Ore di Jarama	Spagna

CAMPIONATO D'EUROPA MARCHE 2000

7 aprile	Trofeo Paul Ricard	Francia
5 maggio	Corsa in Italia	Italia
27 maggio	Thruxton	Gran Bretagna
9 giugno	Corsa in Italia	Italia

23 giugno	Trofeo d'Auvergne - Charade	Francia
11 agosto	Corsa a Karlskoga	Svezia
1 settembre	Eifel Pokal Nurburgring	Germania
22 settembre	Trofeo di Nivelles	Belgio
6 ottobre	Corsa all'Estoril	Portogallo
20 ottobre	2 Ore di Jarama	Spagna
27 ottobre	400 Km del Montjuich	Spagna

CAMPIONATO D'EUROPA DELLA MONTAGNA

31 marzo	Ampus-Dranguignan	Francia
28 aprile	G.P. Montagna a Dobratsch	Austria
19 maggio	Salita Serra Estrela	Portogallo
26 maggio	Corsa al Montseny	Spagna
9 giugno	Mon. Ventoux	Francia
30 giugno	Trento-Bondone	Italia
7 luglio	Cesana-Sestriere	Italia
28 luglio	Freiburg-Schauinsland	Germania
18 agosto	St. Ursanne-Les Rangiers	Svizzera
15 settembre	Premio di Slovenia-Gorjanci	Jugoslavia
6 ottobre	Salita al Feleac	Romania

CAMPIONATO DEL MONDO DEI RALLIES PER MARCHE

11-19 gennaio	Rally di Montecarlo	Princip. Monaco
14-17 febbraio	Rally di Svezia	Svezia
12-17 marzo	Rally Tap	Portogallo
11-14 aprile	East African Safari	East Africa
21-26 maggio	Rally dell'Acropoli	Grecia
20-23 giugno	Rally del Marocco	Marocco

12-14 luglio	Rally di Polonia	Polonia
2-4 agosto	Rally dei Mille Laghi	Finlandia
11-15 settembre	Rally Alpenfahrt	Austria
3-6 ottobre	Rally d'Italia	Italia
o 17-20 agosto		
16-20 ottobre	Press on Regardless	USA
31 ottobre-4 nov.	Rally Rideau Lakes	Canada
15-20 novembre	Rally Rac	Gran Bretagna
30 nov. - 1 dic.	Tour de Corse	Francia

CAMPIONATO EUROPEO RALLY CONDUTTORI

1-3 febbraio	Rally Artico	Finlandia
16-17 febbraio	Rally di Costa Brava	Spagna
1-3 marzo	Rally di San Marino	Rep. S. Marino
1-3 marzo	Snow Rally	Finlandia
7-10 marzo	Rally Stuttgart	Germania
5-7 aprile	Rally Firestone	Spagna
11-13 aprile	Rally d'Italia	Italia
11-14 aprile	Circuit of Ireland	Gran Bretagna
27-28 aprile	Criterium Alpin	Francia
5-11 maggio	Rally dei Tulipani	Olanda
9-12 maggio	Rally di Jugoslavia	Jugoslavia
10-12 maggio	Rally Welsh	Gran Bretagna
12-19 maggio	Rally di Parigi	Francia
24-26 maggio	Rally Wiesbaden	Germania
2-6 giugno	Rally Scozzese	Gran Bretagna
13-15 giugno	Rally Semperit	Austria
14-16 giugno	Rally d'Antibes	Francia
20-23 giugno	Rally « Zlatni Piassatzi »	Bulgaria
29-30 giugno	Rally 12 Ore d'Ypres	Belgio
5-7 luglio	Rally Vltava	Cecoslovacchia
19-21 luglio	Rally dell'Egeo	Turchia
2-4 agosto	Rally del Danubio	Romania
28-31 agosto	Rally d'Italia	Italia
28 agost. - 1 sett.	Rally Baltico	Germania
13-22-settembre	Tour de France	Francia
30-31 agosto	Rally Cordatic	Ungheria
4-5 ottobre	Monaco-Vienna-Budapest	Ungheria
18-20 ottobre	Rally dei Mille Minuti	Austria
25-27 ottobre	Rally di Spagna	Spagna
26-27 ottobre	Rally di Lugano	Svizzera
1-3 novembre	Rally Andernach	Francia

Un programma più
concreto del previsto

TORNA la MASERATI!

(Con le BORA
a Le MANS)

MODENA - C'è qualcosa da precisare sulle «Bora» alla 24 Ore di Le Mans. E' il dr. Drieux, un esponente della Maserati a chiarirci alcuni aspetti di questo «rientro», indiretto ovviamente, della Casa del Tridente alle competizioni.

«Oggi posso essere più preciso — inizia il dr. Drieux — perché ho potuto "aggiornarmi" sulle trattative intercorse con la nostra importatrice di Parigi, la "ETS-Thepenier" che ha previsto di ingaggiare due nostre vetture "Bora" omologabili per il Gruppo 4, da schierare alla 24 Ore di Le Mans del 9-10 giugno».

— Quindi a questa proposta voi avete aderito senza indugi.

«Ci siamo impegnati per preparare le due macchine ritenendole idonee a sopportare una gara così tremenda come è la corsa francese. Una sarà pronta nei primi giorni della entrante settimana e sarà provata all'auto-dromo di Modena».

— Ma la pista è preclusa alle auto.

«Speriamo di poterla avere a disposizione».

— Alle prove del 1.º aprile a Le Mans andrete coi due esemplari?

«Uno sarà pronto, ma l'altro potremo consegnarlo soltanto in aprile-maggio».

— E per la omologazione?

«Non abbiamo ancora la certificazione di omologazione per il Gruppo 4; stiamo presentando il dossier».

— Non avrete problemi per il numero delle vetture costruite?

«Assolutamente no. Siamo a posto in tutto. Attendiamo la visita a Modena di una Commissione CSI».

— Quindi la Maserati, sia pure indirettamente, si ripresenta alle corse.

«E' un settore che appassiona e basta».

— Comunque voi certamente state lavorando in officina per preparare due Gran Turismo da competizione.

«Non è l'unico lavoro che stiamo facendo. Abbiamo anche tre Ligier azionate dai motori Maserati che saranno ripresentate, sempre per conto di una équipe privata, alla 24 Ore di Le Mans. Come vede non abbiamo alcuna difficoltà a sperimentare la nostra efficienza tecnica in questo settore, per quanto non vi siano, per nostro conto, dei programmi verso questa attività diretta. Siamo in grado per nostri clienti di preparare macchine che possano ben figurare anche nelle competizioni».

Il dr. Drieux è persona assai affabile e di estrema cortesia. E', col Direttore Generale della Maserati ing. Malleret, uno dei maggiori esponenti della officina di via Ciro Menotti.

E intanto mentre Molinari e i suoi amici dello staff ex De Tomaso (ma ve ne sono altri che collaborano ai nuovi progetti), continuano nella loro officina per la preparazione della prototipo 75 con motore Lamborghini, ecco che si annuncia per il 29 prossimo a Salvarola Terme la presentazione della «Pantera» - Rally - G. 3 (il primo esemplare già preparato) che con Trenti parteciperà ai rallies. E' una vettura adattissima per questo genere di corse. Avremo modo di descriverla dopo la presentazione che avrà luogo per iniziativa e collaborazione della «Modena Corse» e di uno sponsor (che potrebbe essere un industriale della Ceramica).

Mario Morselli



In queste foto, le prime immagini della nuova Tecno-Martini Formula 1. Qui sopra, a destra Alan McCall assieme a Wyss

L'identi-kit della TECNO F.1-'73

Telaio monoscocca portante in lamiera di lega leggera rivettata e incollata - Sospensioni anteriori: doppi triangoli con ammortizzatori e molle interne; posteriori: quadrilateri inferiori, biellette superiori e puntone di reazione applicato alla monoscocca - Sterzo pignone e cremagliera - Freni doppio circuito idraulico, pinze Lockheed e dischi Girling ventilati - Cambio Hewland FG 400 a 5 marce con differenziale autobloccante - Gomme Firestone 9/20/13 anteriori e 14/24/13 posteriori - Dimensioni passo mm 2540; carreggiata ant. mm 1600; carreggiata post. mm 1473 - Motore Tecno PA 123/6 1973 12 cilindri a 180°; alesaggio x corsa mm 80,98x48,46; cilindrata 2995 cc; rapporto di compressione 10,8 : 1; potenza max 475 CV a 10.800 giri-min.; alimentazione iniezione ind. Lucas; frizione Borg and Beck multidisco a secco.

posta fra le gambe del pilota, mentre sul cruscotto sono sistemati al centro il contagiri, ai lati i due strumenti per l'olio, l'acqua e la pressione del carburante. Il roll-bar alle spalle del pilota è irrobustito da due traverse che entrano nell'abitacolo ed è di forma leggermente triangolare: tra l'altro un piccolo poggiatesta imbottito è posto a protezione di eventuali urti violenti che causano quelle noiose fratture cervicali derivate dal noto «colpo di frusta». Il motore, completamente portante, è applicato direttamente alla monoscocca: si tratta dell'ormai noto dodici cilindri a 180°, ancora migliorato nelle sue caratteristiche, in grado di erogare potenze superiori ai 480 CV. Ad esso è applicato il cambio Hewland FG 400 che

sostiene un telaio al quale sono unite le sospensioni posteriori: quadrilateri deformabili inferiormente, biellette superiore e lungo puntone che va a collegarsi con la parte finale della monoscocca.

I freni questa volta sono interni, con grossi dischi Girling ventilati, mentre le pinze sono della Lockheed: i portamozi, sia anteriori che posteriori, sono stati realizzati dallo stesso Pederzani e sostengono ruote da 9/20/13 anteriormente e 14/24/13 posteriormente.

La carenatura è completa: anche la parte superiore del 12 cilindri è stata coperta da una cupoletta in vetroresina, mentre fa spicco in ultimo un grosso alettone applicato in posizione più arretrata possibile.

A VARANO la «scuola» MORROGH

ROMA - La scuola di pilotaggio Henry Morrogh, che solitamente tiene i suoi corsi all'autodromo di Vallelunga, ha in programma, dopo quelle effettuate dal 21 al 25 corrente a Casale Monferrato, un ciclo di prove addestrative che si svolgeranno sulla pista S. Cristoforo a Varano de' Melegari nei giorni 31 marzo, 1, 7 e 8 aprile prossimo.

• La COPPA DELLE ALPI, gara valedole per il campionato rallies piloti, in calendario per i giorni 15-20 ottobre, è stata soppressa.

LAUDA si è trovato a vincere mentre NEERPASCH già lasciava l'autodromo dopo il dominio FORD con STEWART e MASS

Doppio regalo per BMW (e ALFA!)



Questa è la BMW CS Alpina vincitrice della 4 Ore di Monza, guidata da Niki Lauda e da Brian Muir (nella foto impegnato in parabolica). Si tratta di una vettura del 1972 dotata del motore 3000 cc

DALL'INVIATO

MONZA - Jochen Neerpasch, capo della neonata squadra ufficiale della BMW, aveva già chiuso i bagagli. Era già salito sulla sua automobile e stava partendo per Monaco, un poco abbacchiato perché una batosta non se la aspettava, anche se alla prima uscita delle sue macchine era difficile prevedere una vittoria. La batosta, invece, le sue macchine l'avevano presa, una per il sopraggiungere di una cascata di guai davvero impensabili, l'altra per una banale bruciatura della testata. E dopo le tante prove che le sue macchine avevano fatte, e durante le quali questo genere di guai non era accaduto, il verificare che soltanto in corsa possono sopraggiungere le cose più strane deve essere stato molto irritante, anche se un « vecchio lupo » delle piste come Neerpasch a questo genere di cose è ormai abituato.

Neerpasch era già in automobile, motore avviato, ed i suoi hanno dovuto rincorrerlo, e fermarlo, agitatissimi, per dirgli che in testa alla corsa era passata la BMW di Lauda, e che quindi era il caso di restare ancora a Monza, almeno fino alla fine. Sono tornati al galoppo fino alla pista, in tempo per vedere la BMW bianca di Lauda passare il traguardo sotto la bandiera a scacchi. Un quasi comico epilogo, per la prima avventura ufficiale della BMW, che torna a casa con tanto lavoro ancora da fare prima che le sue macchine abbiano la affidabilità indispensabile, ma anche con in tasca i punti che la pongono in testa alla classifica del campionato europeo.

In coabitazione, e non stupite, con l'Alfa Romeo, che imitando la Ferrari a Daytona ha raccolto anche lei il massimo punteggio per il campionato europeo senza saperlo. Quello dell'Alfa Romeo che vince la divisione fino a 2000 cc., è proprio un fatto inaspettato, ma quello della BMW non tanto.

Questa 4 Ore di Monza, che ha richiamato tanta gente a vedere delle macchine almeno somiglianti a quel-

le di produzione (e la gente non è stupita) è stata una gran corsa, una anticipazione divertente e molto equilibrata di quanto si vedrà nel corso dell'anno. Ha detto che in prestazioni assolute le BMW sono ancora un poco inferiori alle Ford Capri, e lo saranno di più nelle gare sui percorsi più tortuosi di quello di Monza, con lo svantaggio del peso che si trascinano dietro; ma ha anche detto che la BMW ha altre risorse oltre quelle attuali, perché le macchine di Schnitzer si sono dimostrate molto veloci, capaci di stare anche davanti alle Capri.

Vittorio Brambilla, magari anche su di giri per essere davanti ai suoi tifosi, ma comunque bravissimo, ha potuto battersi con Stewart e Mass da pari a pari ovviamente perché la macchina glielo permetteva. Il che significa che la sua macchina aveva qualcosa di più delle BMW ufficiali, perché anche Brambilla deve ammettere che andare più forte di Stuck sia pure a Monza, non avendo la esperienza del giovane tedesco (un asso, credetemi) sulla stessa macchina, è impresa difficile.

Quel « qualcosa in più » che la BMW può avere in serbo anche per le sue macchine ufficiali e che certo aveva quella di Schnitzer affidata a Vittorio Brambilla e Bob Wollek, è rappresentato da un inedito motore da 3500 cc., che aveva parecchi cavalli in più di quelli appena sopra i 3300 della squadra ufficiale. Non ha resistito, d'accordo, ma l'esperienza è stata compiuta e non sarà difficile guarire il piccolo male della tenuta. Chi abbia avuto l'idea di portare la cilindrata a 3500 cc., e chi l'abbia fatto, è un poco un mistero. Può darsi sia stato Schnitzer, può darsi sia stato il reparto di Neerpasch. In fondo ciò ha poca importanza. L'importante è che l'accresciuta potenza del motore abbia potuto compensare la differenza di peso tra le BMW e le Capri. Ciò vuol dire, in altre parole, che le BMW ufficiali possono avviarsi presto alla competitività assoluta. E che perciò le prossime gare del campionato saranno davvero molto interessanti.

Dicevamo che la vittoria di una BMW non è una sorpresa. Certo che, così come si è verificata a Monza, lo è stata per tutti; ma in partenza si poteva ben prevedere che una BMW avesse modo di imporsi. Soprattutto perché già alla fine del 1972 si era visto come le macchine « private » di Schnitzer fossero in grado di marciare forte. I progressi invernali ci sono stati da entrambe le parti, e basta leggere i confronti tra i tempi dell'anno scorso e quelli di oggi per rendersene conto. Solo che le Capri hanno più esperienza passata, e per loro i guasti sono limitati. Tutto qui, per il momento.

Che abbia vinto la macchina di Niki Lauda, che coglie così la prima grossa affermazione internazionale, stupisce perché questa macchina non era la migliore, nel senso che non era la più potente. Tuttavia i piloti la hanno utilizzata al meglio, ed il terreno che erano costretti a perdere davanti alle Capri, ed anche alle altre BMW, ha avuto un notevole compenso nella resistenza. In fondo la vittoria è da considerarsi persino involontaria, perché i fratelli Bowen-

Domenica l'autosciatoria monzese

MONZA - Sabato prossimo, 31 marzo, avrà inizio la 4. Autosciatoria Città di Monza che ad una prova di regolarità pura abbinata la gara di sci di Madonna di Campiglio. La parte automobilistica si svolgerà con le vetture dei concorrenti e sarà ripetuta con cinque Alfa sud messe a disposizione dal comitato organizzatore, che è lo SCI-CAI di Monza.



Nei primi giri di gara si è sviluppata una bellissima battaglia fra le Capri di Stewart e Mass e le BMW di Vittorio Brambilla e Stuck



Qui siamo alla seconda curva di Lesmo, ed è la BMW 3300-Schnitzer di Vittorio Brambilla a precedere le due Capri di Stewart e Mass

sipen nel preparare la vettura hanno dovuto ricorrere a una soluzione di ripiego, che certo non lasciava loro molte speranze velocistiche.

In prova, sul banco, il loro motore 3300 cc., previsto per questa corsa, ha ceduto, e così sono stati « costretti » a ricorrere a un motore 3000 cc., che era pronto e collaudato. Non hanno detto nulla, restando con la macchina iscritta nella classe oltre 3000, ed hanno soltanto raccomandato ai piloti di non preoccuparsi per la mancanza di potenza rispetto alle altre similari, e di preoccuparsi soltanto di rispettare certi regimi. In gara la macchina non ha potuto fare ovviamente moltissimo, nell'inseguimento dei primi, ma non è stata staccata in modo troppo forte. E così, con meno potenza e velocità delle altre, ha fatto la sua strada, che è stata poi quella del successo.

E' un poco una rivincita abbastanza lieta, per la Alpina, che dopo aver tenuto alto per tanto tempo il nome della BMW nelle gare si era vista un poco messa in disparte degli ultimi tempi, perché da quanto pare anche il nuovo reparto corse ufficiale ha una preferenza per l'altro preparatore, lo Schnitzer. Tra l'altro dal punto di vista della tenuta di strada ci è parso che la Alpina avesse molti meno difetti di quelli delle altre BMW, perché più « piatta » nelle curve, anche se meno spettacolare.

Spettacolarissime sono state, invece, le Ford Capri, che ovviamente avevano accentuato il difetto di « alzare la gamba », cioè sollevare la ruota anteriore interna in curva, per il fatto di avere moltissima potenza ed accelerazione con poco peso. Vedere le Ford in azione alla parabolica era davvero uno spettacolo divertente, anche se forse lo era meno per i piloti, e ci pareva di essere tornati ai tempi delle Ford Cortina-Lotus, quelle che una volta abbiamo viste con una sola ruota per terra (Sebring, 1963, e guidava un certo Clark!). Spettacolari, ma certo non soddisfacenti quelli che le hanno preparate, che stanno cercando il modo per eliminare quello che è sicuramente un difetto.

Comunque, anche con tutti questi

difetti le Ford Capri sono state le macchine migliori. E poiché Monza non concede molto alla guida ed alla tenuta di strada pura, si deve giungere alla conclusione che le Ford Capri di Colonia, della squadra diretta da Michael Kranefuss, sono davvero molto buone, in fatto di potenza e velocità.

La corsa l'hanno dominata loro, e se la gente ha potuto divertirsi alle acrobazie di Jody Scheckter, sudafricano stella nascente, i competenti hanno potuto più apprezzare lo stile di Jackie Stewart, che anche se è parso molto rilassato, al contrario di quanto avviene durante i Grandi Premi, si è impegnato a fondo quando era necessario, in prova e in gara. Il risultato è stato che Stewart era in testa alla gara, quando la macchina si è fermata, e si avviava alla vittoria. C'è solo da rimpiangere che non abbia potuto esserci il confronto con l'altro famoso pilota da Gran Premio, quel Chris Amon che sta ridiventando « italiano » e che non ha nemmeno potuto toccare il volante della BMW, in gara.

La cronaca scritta di Zigliotto vi dice come sono andate le cose, minuto per minuto. Vedrete le prodezze di Vittorio Brambilla, la irresistibile marcia delle Capri, tutto quello che la corsa ha dimostrato e mostrato. E vedrete anche corse Hans Stuck, ormai molto di più di una promessa, sia avviato a diventare un campione, con gioia del padre che era a Monza e che sta rivivendo i suoi anni giovanili. Vedrete anche della delusione di Birrell e Fitzpatrick, che in queste gare sono tra i migliori e che dopo tre giri erano già... negli spogliatoi.

A Monza era accorsa tanta gente, tantissima confrontata a quella che aveva assistito alle prime edizioni della « 4 Ore ». Vuol dire che la gente sa apprezzare nel loro valore le cose. La gente non si lascia più imbambolare dalle cose montate artificialmente, ma sa valutare, e lo constatiamo con molto piacere, perché è un indice certo di maturità.

Franco Lini

La cronaca in altalena

In due ore le CAPRI avevano fatto il vuoto, ma...

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - Delle 27 vetture ammesse al via della 4 Ore di Monza, prima prova del campionato europeo turismo, se ne allineano alla partenza alle 13,30 solo 25. Mancano infatti la Escort 1800 dello spagnolo Uriarte, e la Chevrolet Camaro di tedesco Eberhardt. Entrambi questi conduttori hanno rotto il motore durante le prove, e non è stato possibile sostituirlo durante la notte.

In prima fila accanto alla Capri «RS» tre litri di Stewart autore del miglior tempo delle due giornate di prove con 1'38"2 (lo scozzese al suo debutto sulla pista monzese con la BRM F. 1 1500 segnò in prova 1'38"8), c'è Vittorio Brambilla, con la BMW coupé 3300 messa a punto da Schnitzer. Secc messa a punto da Schnitzer. Seguono Mass, con la seconda Capri della Ford-Colonia, Stuck con la BMW ufficiale, Birrell sulla terza Capri e Hezemans sulla seconda

fronti dei battistrada, Hezemans è costretto a fermare la vettura che divide con Amon subito ai boxes al quarto giro. La versione ufficiale e che il dado di fissaggio della ruota posteriore sinistra si è allentato danneggiando la sospensione. Tuttavia il pilota olandese dichiara che la BMW era inguidabile fin dalla partenza. Lo sarà anche nei pochi giri che Toine riuscirà a fare in seguito, alternandoli con frequentissime fermate ai boxes. Stessa sorte di Hezemans incontra Tino Brambilla, la cui prima fermata ai boxes, con noie al cambio, è al sesto giro.

Ritiratosi con la vettura che doveva condurre con Brun, Tino viene tenuto di riserva da Schnitzer per salire sulla macchina di Vittorio, che nel frattempo continua a condurre davanti alle due Capri

1800 cc in gara sono rimaste a questo punto solo 15 vetture.

Nonostante siano rimasti soli, Stewart e Mass continuano a tenere con le loro Capri un ritmo elevatissimo, girando sempre al di sotto dell'1'40. Dopo 52 giri c'è il primo rifornimento e Glemser dà il cambio a Stewart mentre Scheckter subentra a Mass. Ma anche così gli uomini della Ford Colonia non adottano nessuna misura prudenziale. Kranefuss dice che i suoi piloti sono liberi di fare la loro corsa, ma forse il d.s. ha già calcolato anche il giro di svantaggio che ha accumulato il terzo classificato Lauda.

Stewart vorrebbe partire subito per Ginevra, anche perché in serata suo figlio Mark, di quattro anni, dà un party per i suoi amichetti e la presenza del celebre padre, per

Lang. Al 117. giro, mentre mancano circa 35 minuti alla conclusione delle 4 ore, Stewart all'imbocco del «curvone» sente il motore spegnersi all'improvviso. Tenta di rimetterlo in moto, ma non c'è nulla da fare. Per cui, mentre lo scozzese abbandona la Capri a Lesmo e rientra a piedi, ai boxes Ford scoppia il dramma.

Mass ha uno svantaggio nei confronti di Lauda di oltre mezzo minuto. Un distacco incolumabile in solo mezz'ora di corsa. Kranefuss e soci sperano che Lauda non riesca a terminare la corsa senza dover fare un altro rifornimento. Solo che anche se l'idea è giusta, e Lauda rientra ai boxes per rifornire, il tempo impiegato non va oltre i 20", per cui l'austriaco torna in gara sempre in vantaggio di circa 26" nei confronti di Mass. A



Piuttosto spettacolare Gerry Birrell, non c'è che dire. Solo che non è questa la maniera migliore, su due ruote, di affrontare la parabolica. Le Capri sono ancora alla ricerca di un più efficace assetto

superstiti, essendosi al 10. giro fermata quella di Birrell con la guarnizione della testa bruciata. La selezione imposta dal ritmo tenuto dagli uomini di testa è altissima. Dopo mezz'ora di corsa sono rimaste in gara solo 18 vetture, e di queste molte già denunciano preoccupanti noie. Stewart, anche per tenere fede al suo nome, fa di tutto per mantenere la testa anche se Brambilla e Mass sono incollati alle sue ruote come ombre.

Poco prima dello scadere della prima ora di corsa si ha però il primo colpo di scena. Vittorio Brambilla, che ha dimostrato in questo frattempo di essere un pilota degno dei più famosi specialisti delle turismo, è costretto a rientrare ai boxes, per la rottura del motore. A completare il momentaneo crollo BMW si aggiunge pochi giri dopo anche il ritiro, per la stessa causa, della seconda BMW ufficiale, quella di Stuck-Amon. Così dopo un'ora soltanto di corsa, non sembra più esserci storia per il risultato finale, con Stewart saldamente al comando, seguito dall'altra Capri di Mass e dalla BMW tre litri «Alpina» di Lauda, che accusa già un distacco di 36".

Nella prima divisione, mentre Brodie-Bourgoignie, sono costretti a numerose fermate ai boxes, per l'imperfetto funzionamento del motore della loro Escort, al comando si installano con relativa sicurezza lo spagnolo Barrios e l'italiano Grano, sempre su Escort, preparata dalla Broadspeed ma con motore da

di più vincitore anche nelle «Turismo», è ritenuta indispensabile. Tuttavia Kranefuss non può fare questo favore allo scozzese, anche perché Glemser non vuole guidare per tre ore e passa di seguito. Passa così la seconda ora, senza che niente venga a modificare l'aspetto assunto dalla corsa. Grano, salito sulla «Escort» al posto di Barrios, è sempre primo nella seconda divisione, mentre Rosselli si è ritirato e per i 12 concorrenti rimasti in pista, l'unica preoccupazione rimane solo quella di arrivare in fondo.

Al 102. giro, poco dopo la terza ora di corsa, secondo ed ultimo rifornimento per tutti. Stewart torna al volante della Capri di testa e sembra avviato a raccogliere gli applausi degli oltre ventimila tifosi presenti attorno all'anello monzese. Mass, che sostituisce Scheckter, invece si attarda ai boxes per cambiare una gomma e per stringere la cinghietta dell'alternatore, allentatasi. L'intervento richiede circa due minuti, per cui Lauda con la BMW, riesce ad installarsi in seconda posizione.

Alla Ford comunque nessuno si preoccupa di questo particolare. Stewart è sempre in testa con un giro di vantaggio. Meno bene invece le cose nella prima divisione, per Grano-Barrios, che accusano un imperfetto funzionamento della pompa di iniezione e sono costretti a girare a rilento, cedendo la prima posizione alla regolarissima Alfa GTAm degli slavi Regwart-

questo punto, gli uomini di Colonia, si rassegnano ed espongono a Mass, che, pure sta dando il tutto per tutto per rimontare, il cartello «H.P.» (Hold Position — mantenere la posizione).

Così Lauda-Muir e gli uomini della «Alpina» vanno a cogliere un successo che certo non rientrava nelle loro previsioni prima della partenza.

Eugenio Zigliotto

Bertinchamps ...turista a Nivelles

NIVELES - Due corse valide per il Trofeo del Belgio per vetture turismo si sono disputate sul circuito di Nivelles. Nella prima corsa, riservata alle vetture fino a 1600 cc, si trovavano macchine di turismo di serie di gr. 1 e macchine migliorate, quest'ultime tuttavia non ancora dei gruppi 2. Emilio Holvoet con una Toyota si è imposto.

Nella seconda corsa, la più interessante, da 1600 a 3000 cc, Pierre Yves Bertinchamps con la Chrysler Hemiacuda di 6,9 litri vinceva surclassandola sulla Ford Mustang di Pierre Rubens. Alla fine del primo dei dieci giri era Rubens a passare nella prima posizione ma, già al secondo giro, Bertinchamps s'involava letteralmente.

Gara di velocità in circuito 25 marzo
LE CLASSIFICHE
Classe fino a 1600 cc: 1. Holvoet (Toyota) 18'41"5; 2. Mattoza (Alfa Romeo) 18'43"5; 3. Vandecaveye (Renault) 19'09"18
Classe da 1600 a 3000 cc: 1. Bertinchamps (Hemiacuda) 17'14" alla media di kmh 126,475; 2. Rubens (Mustang) 17'41"; 3. Baillien (Ford) 17'54";

COSI' (IN 27) AL VIA

Stewart-Glemser (Ford Capri RS LW) 1'38"2	Brambilla V.-Wolteck (BMW) 1'38"4
Mass-Scheckter (Ford Capri RS LW) 1'38"8	Stuck-Amon (BMW 3,0 CSL) 1'39"4
Birrell-Fitzpatrick (Ford Capri RS LW) 1'39"6	Hezemans-Ouester (BMW 3,0 CSL) 1'39"9
Lauda-Muir (BMW Alpina) 1'40"4	Kreds-Kautz (Ford Capri RS) 1'42"2
Brambilla E.-Brun (BMW) 1'42"9	Bourgoignie-Brodie (Ford Escort) 1'45"4
Fritzing-Odenthal (Ford Capri) 1'45"8	Ruiz Gimenez-Mesia (Ford Capri RS) 1'45"8
Mohr-Finotto (BMW 2002 TI) 1'47"7	Barrios-Grano (Ford Escort) 1'47"5
Rosselli-Buoso (Ford Escort) 1'48"4	Strok-Kulundzic (Ford Escort) 1'49"1
Knecht-Gerny (BMW Schnitzer CS) 1'49"1	Alvala-Pal Joe (Ford Escort) 1'49"7
Manhalter-May (BMW) 1'50"5	Regwart-Lang (Alfa R. GTAm) 1'50"8
«Esap»-Tatog (Ford Capri) 1'51"7	Eberhardt (Chevrolet Camaro) 1'53"1
Capietti (Ford Escort) 1'53"8	Uriarte (Ford Escort) 1'53"8
Massa-D'Angelo (Alfa R. GTAm) 1'54"7	Herzog-Pallavicini (BMW) 1'57"1
Colzani-Finotto (Ford Escort) 1'58"8	

4 ORE DI MONZA - Gara internazionale di velocità valida per il campionato Europeo Turismo Speciale - Autodromo di Monza, 25 marzo 1973

CLASSIFICA GENERALE

1. Lauda-Muir (BMW Alpina) in 4.01'29" e 6 giri 142, km 816,500, media 202,862 kmh; 2. Mass-Scheckter (Ford Capri RS) 4.01'51"; 3. Gimenez-Mesia (Ford Capri RS) giri 135; 4. Kreds-Kautz (Ford Capri RS) giri 134; 5. Fritzing-Odenthal (Ford Capri) giri 132; 6. Knecht-Gerny (BMW Schnitzer) giri 120; 7. Regwart-Lang (Alfa Romeo GTAm) giri 126 (1. della classe fino a 2000 cc, media 178,680 kmh); 8. Barrios-Grano (Ford Escort) giri 125; 9. Herzog-Pallavicini (BMW) giri 122; 10. Stewart-Glemser (Ford Capri RS) giri 116; 11. Alvala-Pal-Joe (Ford Escort) giri 109. Giri più veloci: il 6. ed il 17. di Vittorio Brambilla, ed il 23. di Mass in 1'38"5, media 210,425 kmh.

Le gomme movimentano le prove

MONZA - La 4 Ore di Monza è stata movimentata, venerdì e sabato pomeriggio, da due turni di prova altamente spettacolari, alla ricerca della messa a punto e del «tempo» che, in certi casi, era stata invano tentata nei giorni precedenti. E' il caso di Ford e BMW, che erano a Monza dall'inizio della settimana eppure non erano riusciti a trovare, nessuno dei due teams tedeschi, una soluzione soddisfacente per gli assetti.

Ci sbagliammo, ma le gommature Dunlop utilizzate dalla maggioranza delle vetture non si sono rivelate molto adatte alle ormai notevolissime potenze di BMW e Ford Capri, in collegamento con i veloci curvoni monzesi e con il peso non indifferente di queste Turismo che sono delle prefigurazioni delle «silhouettes», tanto sono ormai diverse dalle vetture di serie da cui derivano.

A tre quarti del primo turno di prove, era dunque Stuck ad avere spiccato il miglior tempo, in 1'39"8, mentre proprio sul finire era la Capri di Jochen Mass a togliere altri sei decimi da questo record già impressionante. I due «big» presenti, Amon e Stewart si limitavano a prendere contatto con le vetture, pur essendo tutt'altro che lenti. Molto veloce anche Lauda, che con Brian Muir divideva l'unica BMW-Alpina presente, che però dava già l'impressione,

CONTINUA A PAGINA 30

I due vincitori di Monza, Lauda (a sinistra) e Brian Muir

sport di Neerpasch. In quarta fila BMW-Casa preparata dalla MotorLauda con la BMW preparata dalla «Alpina».

La partenza, lanciata, vede al termine del rettilineo centrale al comando Vittorio Brambilla tallonato da Stewart, da Mass e via via da tutti gli altri. Al comando della prima divisione, fino a due litri, c'è subito il favorito Brodie, che ha sulla sua Escort l'unico motore due litri Cosworth in alluminio. Con un giro di ritardo è Tino Brambilla, sulla seconda BMW di Schnitzer. Il pilota monzese, infatti non è riuscito ad avviare il motore della sua vettura alla partenza.

Mentre in testa la battaglia divampa subito violentissima tra il Vittorio Brambilla ed i due piloti della Ford, Stewart e Mass, le BMW ufficiali mostrano subito la corda. Infatti mentre Stuck perde progressivamente terreno nei con-

CONTINUAZ. DA PAGINA 27

come del resto Von Stuck, di aver già espresso il proprio limite.

Fra le 2 litri, impressionante l'assetto messo in mostra dalla Escort RS della Norman Reeves Motors di Bourgoignie e Brodie. Il venerdì, è stato l'inglese a dare spettacolo, mentre il sabato Bourgoignie è sceso a livelli ancora migliori. La macchina, perfettamente curata come scocca, ma non in possesso di un motore strepitoso, aveva in particolare un retrotreno completamente diverso da quello delle altre RS, con un parallelogramma di Watt ed un diverso ancoraggio dei puntoni, integrato da una barra antirullo. Difficile spiegare il risultato, ma in parabolica, pur sollecitata senza pietà in repentini mutamenti di

Brambilla sulle BMW-Schnitzer n. 4 e 5, Von Stuck sulla 1 e Birrell sulla 11. Stuck ha girato molto poco, visto che lui il tempo lo aveva già fatto il giorno prima, ed Amon ha avuto a disposizione la vettura per molto tempo, pur non trovando il ritmo e la decisione necessaria.

Stewart non ci ha messo molto a far capire la bontà sua, della vettura (che montava un motore nuovo) e delle sue Goodyear, spiccando il miglior tempo assoluto (1'38"2, alla media di 210,794) anche prima di andare alla caccia della BMW di Amon regalando così un'anteprema succosa al numerosissimo pubblico presente.

In questa seconda giornata, appariva un altro 2 litri nuovo, e cioè la BMW di Finotto-Mohr. Si tratta, questa volta, del motore 16 valvole «Casa», quello diritto per intenderci che

Per metà aprile la GPDA attende la decisione per le varianti di MONZA

MILANO - « Se non ci saranno le nuove varianti io non correrò al Gran Premio d'Italia. Questa è la mia opinione, personale naturalmente, perché è per me che posso parlare. Però se dico una cosa la mantengo ».

Le frasi assumono un peso diverso a seconda del momento e del punto in cui si inseriscono in un discorso. Jackie Stewart ci ha detto questo alla fine di una garbata, ma ferma puntualizzazione su quanto era stato detto, di scusso e chiacchierato al margine delle due riunioni avute tra i rappresentanti della GPDA e quelli dell'autodromo, durante le due giornate di prova.

« So che non è questione di denaro, che è un problema politico... D'altro canto io credo che questo problema, politico o no, stia diventando un grosso problema ».

Andiamo per ordine: venerdì, Stewart ed Amon si sono fatti portavoce della GPDA presso la direzione dell'autodromo, chiedendo, tra l'altro, cosa fosse previsto per le nuove varianti. La risposta avrebbe dovuto essere oggetto di discussione in una riunione GPDA dedicata ai circuiti delle gare mondiali del secondo semestre. Ancora una volta l'ing. Bacciagaluppi ed i suoi collaboratori non hanno potuto rispondere: sono mesi che le varianti sembrano sul punto di essere autorizzate dagli amministratori comunali monzesi, per poi essere sempre negate. Sabato mattina, in un secondo incontro tra i piloti ed i dirigenti dell'autodromo, la GPDA ha accettato una proroga e discuterà il problema di Monza più avanti. Il fatto è comunque in sospeso e stando a Stewart ha una sola soluzione:

« Le varianti dello scorso anno erano quello che erano; allora le abbiamo accettate perché rappresentavano un miglioramento rispetto a prima. La velocità veniva ridotta e questo era molto importante. Comunque si formavano degli imbottigliamenti e tutto era molto provvisorio. Infatti, quelle varianti dovevano avere validità un solo anno e non è neppure il caso di parlarne per il prossimo Gran Premio. D'altra parte, senza è troppo pericoloso e nessuno vorrebbe tornare indietro, quindi... ».

Quindi bisogna farle nuove, più larghe, è evidente: lo

sanno perfettamente l'ing. Bacciagaluppi, Restelli e Tavoni, ma è altrettanto chiaro che i velleitari don Rodrigo alla « non s'ha da fare » esistono ancora da queste parti.

« Per le auto turismo non esiste il problema? »
« Con queste macchine è molto diverso: prima di tutto si va sensibilmente più piano; poi le ruote sono coperte e tutto il complesso delle protezioni è maggiore. Con il turismo Monza così com'è può andare, per le formula uno no ».

« Il 29 giugno è in calendario una gara di formula due, la GPDA è aperta anche ai piloti di questa formula, quale posizione verrà presa per questa gara? »

« Non sta a me dirlo, sarà l'incaricato all'ispezione del circuito per la formula due a decidere. Ad esempio, potrebbero accettare di usare ancora una volta le varianti vecchie: in fondo erano valide per un anno... Un anno che scade prima del Gran Premio d'Italia però! »

La posizione dello scozzese è precisa anche se ribadita come personale:

« In fondo il problema di Monza non è tanto della GPDA — aggiunge — quanto della CSI... »

Puntualizzazione politica anche se un po' sibillina; certo la GPDA valuta le situazioni e dà il suo parere sul circuito. Se ci saranno le varianti tutto andrà bene, se non ci saranno toccherà alla CSI intervenire e proporre una alternativa, magari quella di un altro autodromo. Se la patata bollente finirà nelle mani della CSI, si saprà entro aprile: la sospirata autorizzazione ai lavori dovrebbe infatti arrivare nel giro di tre settimane.

Parlando con Stewart gli abbiamo anche chiesto se era vero che dovesse andare alla TV: « No, non devo andare, non vado alla Televisione... ». Ma era stato invitato? « No, nessuno mi ha chiesto questo ufficialmente... ».

Invece qualche cosa gli era stato chiesto, ma poi gli era stato anche detto che per ragioni tecniche (?) l'intervista era stata annullata. Paura di perdita di prestigio per Val-lungna?

g. n.

TEMPI delle due giornate di prova a MONZA

Pilota	Vettura	Venerdì	Sabato
Stewart	(Ford Capri)	1'40"3	1'38"2
V. Brambilla	(BMW 3.300)	1'40"5	1'38"4
Mass	(Ford Capri)	1'39"2	1'38"8
Glemser	(Ford Capri)	1'41"2	1'39"0
Von Stuck	(BMW 3.300)	1'39"8	1'39"4
Wollek	(BMW 3.300)	1'41"5	1'39"5
Birrell	(Ford Capri)	1'40"7	1'39"6
Amon	(BMW 3.300)	1'41"0	1'39"8
Hezemans	(BMW 3.300)	1'39"9	1'40"3
Fitzpatrick	(Ford Capri)	1'42"7	1'40"1
Lauda	(BMW 3000)	1'40"4	1'40"7
Scheckter	(Ford Capri)	1'41"8	1'40"4
Muir	(BMW 3.300)	1'50"6	1'41"5
Qeester	(BMW 3.300)	—	1'41"6
Krebs	(Ford Capri)	1'41"5	1'42"1
E. Brambilla	(BMW 3.300)	1'47"1	1'42"9
Kautz	(Ford Capri)	1'43"7	1'43"7
Brun	(BMW 3.300)	1'46"6	1'44"3
Bourgoignie	(Ford Escort)	1'50"7	1'45"4
Fritzinger	(Ford Capri)	1'45"8	1'46"7
Ruiz	(Ford Capri)	—	1'45"8
Mohr	(BMW 2000)	—	1'47"0
Brodie	(Ford Escort)	1'47"5	—
Barrios	(Ford Escort)	2'47"4	1'47"5
Rosselli	(Ford Escort)	1'49"5	1'48"4
Odenthal	(Ford Capri)	1'50"8	1'48"5
Knecht	(BMW 3000)	1'50"9	1'49"0
Strock	(Ford Escort)	1'56"6	1'49"0
Kuhiedzic	(Ford Escort)	2'06"6	1'49"1
Grano	(Ford Escort)	—	1'49"7
Manhalter	(BMW 2000)	1'50"5	—
Pal Joe	(Ford Escort)	1'50"6	1'50"5
Regvard	(Alfa GTAm)	1'50"8	—
Mesia	(Ford Capri)	—	1'51"6
Esap	(Ford Capri)	—	1'51"7
Gerny	(BMW 3000)	1'59"7	1'51"8
Ruoso	(Ford Escort)	1'51"8	—
May	(BMW 2000)	1'52"1	—
Tatog	(Ford Capri)	—	1'52"3
Eberhardt	(Chevy Camaro)	1'59"5	1'53"0
Capietti	(Ford Escort)	2'31"4	1'53"8
Uriarte	(Ford Escort)	1'53"8	—
Esap	(Opel Commodore)	—	1'54"4
Massa	(Alfa GTAm)	1'54"7	—
Finotto	(BMW 2000)	—	1'55"1
Tatog	(Opel Commodore)	—	1'55"4
Cordio	(Alfa GTAm)	1'56"3	—
Leng	(Alfa GTAm)	2'10"3	1'57"0
Herzog	(BMW 2000)	—	1'57"0
Pallavicini	(BMW 2000)	—	1'57"1
D'Angelo	(Alfa GTAm)	1'57"6	—
Colzani	(Ford Escort)	—	1'58"8
Finotto	(Ford Escort)	—	2'00"4
Ricci	(R 12 Gordini)	2'18"8	2'03"4
Monti	(R 12 Gordini)	2'05"4	2'06"2
Leibold	(Ford Escort)	2'15"8	2'06"5
Barretta	(Chevy Camaro)	—	2'07"7
Sterzinger	(Ford Manta)	—	2'18"7
Muller	(Ford Escort)	—	2'26"0
Truci	(Ford Escort)	—	2'29"5
Werner	(Toyota)	2'36"0	—



Stewart e Mass, qui a colloquio, hanno diviso il primato nelle due giornate di prove con le Ford Capri n. 10 e 12

La proporzionale non guasta l'avvio del turismo tricolore

MONZA. Tradizionale inizio del Campionato Italiano Turismo in concomitanza con la 4 Ore monzese, con la prima delle 13 gare in pista previste da un calendario veramente impegnativo. Il fatto che quest'anno la vittoria assoluta e di classe in questa sempre spettacolare categoria sarà « giocata » solamente in circuito (al contrario degli anni passati in cui le gare in pista a punteggio pieno erano in numero inferiore alle salite) potrebbe sminuire l'importanza di questi primi risultati.

La giornata monzese prevedeva tre gare di 14 giri ciascuna per le prime otto classi del Gruppo 2, mentre le 2000 e le oltre 2000 andavano a caccia di punti nella gara internazionale di 4 Ore, sen-

za coefficienti moltiplicativi. E questo, se può essere « ingiusto » relativamente al diverso impegno profuso, e d'altra parte giusto per mettere sullo stesso piano tutte e dieci le classi in funzione del Campionato di categoria.

Le prove ufficiali, opportunamente divise in due turni il venerdì ed il sabato, hanno falciato notevolmente la solita miriade di vetture convenute a Monza (137 erano gli iscritti alle gare nazionali) stabilendo coloro che avrebbero avuto il diritto a prendere il via. Oltre alla percentuale del 117% rispetto alla media dei tre migliori tempi di classe, da non superare per poter partire, quest'anno i concorrenti hanno avuto un'altro « scoglio »: si tratta dell'ammissione alla par-

tenza, nel caso di raggruppamenti di più classi, in base alla percentuale di vetture qualificate nelle prove. Un criterio internazionale venuto buono anche per le gare nostrane, che avrà anche i suoi lati buoni, ma che consideriamo ingiustamente punitivo per i concorrenti di quelle classi che hanno un minor numero di iscritti, che vengono letteralmente « spintonati » fuori dalle classi più numerose.

Con un po' più di buona volontà, forse, gli organizzatori monzese avrebbero anche potuto fare quattro corse, invece di tre, anticipando di una mezz'ora le partenze di domenica mattina. Si sarebbero accontentati ventiquattro piloti di più.

traiettorie, la vettura non accennava al minimo rollo, rimanendo « piatta » come se fosse in rettilineo.

L'unica novità vera, il venerdì (a parte le magnifiche BMW 3.300 ufficiali e non), è stata la BMW 2002 ti di Manhalter-May, preparata da Schnitzer e dotata della recentissima testa a 16 valvole omologata dal preparatore tedesco per conto della Casa.

Il sabato, i tempi già eccellenti del giorno precedente sono stati ulteriormente abbassati, con estrema regolarità, dai protagonisti. Basti pensare che, al termine delle prove, erano ben quattordici i piloti al di sotto del 1'41"8, vecchio record di Soler-Roig con la Capri, nella 4 Ore dello scorso anno. Una avvisaglia degli eccellenti risultati tecnici che ci si attendeva si era avuta alle 14, quando, in un turno di prove non ufficiali concesso dagli organizzatori, con tempi non validi Vittorio Brambilla si era spinto fino ad un 1'37"8 che era stato segnato da molti cronometri. All'inizio delle prove valide, sono subito scesi in pista Stewart sulla n. 10, Qeester sulla 2, Lauda sulla 6, i due

è utilizzato dalla BMW in F. 2 e nelle Sport. La macchina era preparata dalla GS Tuning, diretta da Dieter Basche, e Manfred Mohr l'ha guidata a lungo; anche se la vettura ha paleato molte noie, fra cui un anormale consumo d'acqua, i tempi spiccati sono buoni, anche se non all'altezza delle Escort.

Fra le altre cose, la BMW della GS Tuning collaudava dei nuovissimi quanto anonimi (non c'erano indicazioni sui fianchi) pneumatici Dunlop a profilo ultrabasso, montati su cerchi di 14 pollici di diametro. Si sono dimostrati molto buoni, anche se non ancora perfetti come carcassa.

Fra le vetture italiane da segnalare la bella prestazione della Capri di « Esap » « Tatog », mentre fra le molte Escort « nazionali » il più veloce è stato Alberto Rosselli, con la macchina di Ruoso, anche se con un motore non certamente all'altezza dei migliori. Buono anche il debutto di Grano sulla vettura di Barrios, mentre Capietti e Truci sono stati rallentati da un'avaria al motore che ha impedito al toscano di qualificarsi.

1. corsa. Si inizia alle 9, in perfetto orario, con già parecchio pubblico sulle tribune (non a Lesmo, che la tribuna di Lesmo è stata smantellata in attesa di quella definitiva). Alla prima corsa partecipano undici vetture della classe 500, solo cinque (vedi ammissione con criterio proporzionale, novità '73) della 600 ed otto della 700.

La partenza è lanciata, e subito va al comando un quartetto composto da Gatta, Mazzeschi, « York » e Magri. Quest'ultimo è già fermo a Lesmo con il filo della bobina staccato. Ripartito ultimo, risalirà fino al quarto posto di classe prima di rompere. In testa restano Mazzeschi e « York », dopo che anch' Gatta rompe prima di Lesmo, al secondo giro, ed i due si staccano progressivamente dagli altri guidati autorevolmente da Giannini 590 di « Piero ». Nelle 500, si sviluppa una bella lotta tra Bianchi, Esti (Luicar) e Ciarcelluti (Adolfo), che si conclude con il giro dei primi due e con il predominio di quest'ultimo.

Verso il quarto giro Mazzeschi, in possesso di un'ottima macchina preparata da Garavello, si scrolla di dosso anche « York » e se ne va indisturbato: per la vittoria in questa prima

corsa non vi sarà più storia. Anche « Piero » si stacca dagli avversari di classe, che sono « Tibeli » (Garavello), che porta al debutto del racing da 12" extralarghi, e Bettazzi, che batterà con la 695 di Fasolino (Cevellini) per buona parte della gara. Prima del termine, con Mazzeschi che mantiene un ritmo elevatissimo (farà il giro più veloce, nuovo record, al decimo passaggio), si ferma anche Gattafoni, con la Giannini da lui stesso preparata, mentre Squarise e Battilani, liberatisi di Fraghy, arrivano a ridosso di Ciarcelluti.

Arrivo in volata per le 500 di « Pado » e Moriconi, mentre da segnalare la sfortunata gara di Gonnelli (Vaccari), che ha dovuto sostare al box per rimettere l'astina dell'olio, sfilatasi.

2. corsa. Al via della seconda corsa, che raggruppa le classi 850, 1000 e 1150, si allineano 22 vetture: mancano la 128 di Camathis e la 850 di « Jango ».

Tutto abbastanza regolare, comunque, con Amighini (Garavello) e Del Bono (Baistrocchi) che prendono la testa dalla prima fila. Li inseguono la 1150 coupé di Cozzarolo (Trivellato) e la 1000 di Pasolini e « Tambauto ». Purtroppo, si ritira subito Valerio, miglior tempo in prova delle 850, con

un tubo dell'olio sfilato. Al secondo giro è al box anche Busi, con un iniettore bloccato, mentre in testa Del Bono e Amighini si alternano a condurre. Intanto, si sviluppa una bellissima lotta, che durerà tutta la corsa, fra le 850 di Ravinale, Biselli, Savoia e Bernero. Il gruppetto perderà Ravinale, al settimo giro.

Nella 1150, dopo Cozzarolo che è nel gruppo delle Abarth, rinviene bene Santucci (Vaccari), che passa Galmozzi e si insedia al secondo posto di classe. Al quarto giro, Amighini passa staccato con evidenti noie al cambio che lo tagliano fuori dalla battaglia. Così in testa va Del Bono, ma per un solo giro, dato che si ferma lungo il percorso dando via libera ad un terzetto composto dalle Abarth di Pasolini e « Tambauto » e la 128 di Cozzarolo, che si accontenta palesemente del primato di classe non inserendosi nella lotta per la prima piazza.

Nella 850, si alternano un po' tutti al comando e questa battaglia porta ad un magnifico nuovo record sul giro, ottenuto da Biselli al penultimo giro. Dietro ai primi, passano Santucci, Binati e Galmozzi distanziati di una cinquantina di metri l'uno dall'altro. La corsa è ancora molto aper-

GARA NAZIONALE TURISMO SPECIALE - Autodromo di Monza - 25 marzo 1973. 14 giri del percorso di 5.750 metri pari a km 80,500.

CLASSIFICA

Classe 500: 1. Giuseppe Ciarcelluti (Fiat 500) 34'02"4, media 131,756 kmh (13 giri); 2. Squarise (Fiat 500) 34'09"5; 3. Battilani (Fiat 500) 34'11"2; 4. «Pado» (Fiat Giannini) 34'13"; 5. Moriconi (Fiat Giannini) 34'13"2; 6. Corti (Fiat 500) 34'49"4; 7. Gonnelli (Fiat Giannini) 34'56"8; 8. Drovandi (Fiat Giannini) a 1 giro.

Giro più veloce: il 2. di Ciarcelluti in 2'31"9, media 136,274 kmh

Classe 600: 1. «Piero» (Fiat-Giannini) 33'59"3, media 142,107 kmh; 2. «Tibeli» (Fiat-Abarth) 34'17"7; 3. Bettazzi (Fiat-Abarth) 34'42"5; 4. «Kalogher» (Fiat-Giannini) a 1 giro.

Giro più veloce: il 2. di «Tibeli» ed il 3. di «Piero» in 2'22"2, media 145,569 kmh

Classe 700: 1. Renato Mazzeschi (Fiat-Giannini) 32'55"9, media 146,667 kmh; 2. «York» (Fiat-Giannini) 33'09"2; 3. Betti (Fiat-Giannini) a 1 giro; 4. Fasolino (Fiat-Abarth) a 4 giri; 5. Gattafoni (Fiat-Giannini) a 5 giri.

Giro più veloce: il 10. di Mazzeschi in 2'19"9, media 147,962 kmh

Classe 850: 1. Arnaldo Savoia (Fiat-Abarth) 29'16"9, media 153,176 kmh (13 giri); 2. Bernero (Fiat-Abarth) 29'17"; 3. Biselli (Fiat-Abarth) 29'17"7; 4. Folin (Fiat-Abarth) 29'59"8; 5. Pera (Fiat-A-

barth) 30'07"3; 6. Carbone (Fiat-Abarth) a 1 giro; 7. Ravinale (Fiat-Abarth) a 2 giri.

Giro più veloce: il 13. di Biselli in 2'10"3, media 158,864 kmh

Classe 1000: 1. Enrico Pasolini (Fiat-Abarth) 29'07"2, media 165,865 kmh; 2. «Tambauto» (Fiat-Abarth) 29'08"1; 3. Binati (Fiat-Abarth) 30'24"2; 4. Amighini (Fiat-Abarth) a 2 giri.

Giro più veloce: il 3. e il 13. di Pasolini in 2'03"1, media 168,155 kmh

Classe 1150: 1. Paolo Cozzarolo (Fiat 128 coupé) 29'08"3, media 165,761 kmh; 2. Galmozzi (Fiat 128) 30'21"9; 3. Santucci (Fiat 128) a 2 giri; 4. Frasson (Fiat 128) a 5 giri.

Giro più veloce: il 12. di Cozzarolo in 2'03"2, media 168,019 kmh

Classe 1300: 1. Luigi Pozzo (Alfa GTAJ) 27'04", media 178,448 kmh; 2. Galimberti (Alfa GTAJ) 27'04"2; 3. Litrico (Alfa GTAJ) 27'04"3; 4. Invernizzi (Alfa GTAJ) 27'43"5; 5. Gargan (Fiat 128 coupé) 28'14"8; 6. Grilli (Fiat 128 coupé) 28'27"8; 7. Cuccaro (Fiat 128 coupé) a 1 giro; 8. Ghislotti (Alfa GTAJ) a 1 giro; 9. Verdoia (Alfa GTAJ) a 1 giro

Giro più veloce: il 10. di Pozzo in 1'53"8, media 181,898 kmh

Classe 1600: 1. Angelo Chiapparini (Alfa GTV) 27'37"1, media 174,883 kmh; 2. Cormio (Alfa GTV) 28'23"5; 3. Zanini (Alfa GTV) 23'28"1; 4. Gianfranco Ricci (R12 Gordini) 28'55"7; 5. Ricciardo Ricci (BMW) a 1 giro; 6. Comin (Alfa GTV) a 1 giro.

Giro più veloce: il 4. di Chiapparini in 1'57"2, media 176,621 kmh.



Stewart da premiato (da Rogano, con il Casco d'Argento 1972) a premiatore (di Fitzpatrick, per il Campionato GT), comunque protagonista. Lo scozzese, delegato dalla GPDA, ha dato il suo OK all'ing. Bacciagaluppi per la variante definitiva alla pista di Imola

Troppo... veloce Autosprint per Stewart

Jackie prenota il quarto «Casco»

MONZA - Non si era ancora spenta, letteralmente, l'eco dei motori sul circuito di Monza, ed ancora era fresca l'impressione di sicurezza e di facilità con cui Stewart aveva fatto segnare il miglior tempo nelle prove della 4 Ore, con la Capri n. 10, che lo scozzese faceva il suo ingresso, vero ospite d'onore, al ristorante del villaggio dell'autodromo.

Ad attenderlo c'era il signor Schmitz, dell'Automobile Club tedesco, uno dei componenti delle sottocommissioni CSI e delegato alla premiazione del Campione d'Europa Gran Turismo 1972, l'inglese John Fitzpatrick.

Herr Schmitz, dopo aver ricordato come Monza fosse uno dei luoghi più adatti, per il suo fascino e la sua tradizione, ad accogliere questa cerimonia, ha parlato del futuro del Campionato GT, ricordando la funzione spettacolare e tecnica delle gare per vetture derivate dalla serie, ed ha infine pregato Stewart di premiare il suo collega Fitzpatrick, che ha vinto il Campionato GT '72 al volante di una Porsche 2500.

Ma Stewart non era il solo per fare l'ospite: era lì, e pareva molto contento di esserci, per ricevere lui stesso un premio, quel Casco d'Argento per il suo secondo posto nel Mondiale '72 che, come ha ricordato il nostro direttore Marcello Sabbatini, Stewart aveva rifiutato di farsi spedire o consegnare (magari da Fittipaldi in Brasile...), ma che voleva ricevere direttamente. A Monza se n'è presentata l'occasione, e così Stewart ha ricevuto, dalle mani del presidente della CSAI, ing. Rogano, (sic!) la sua terza statuetta:

«Ne voglio una quarta — ha detto — e magari iridata... Ringrazio AUTOSPRINT per questo riconoscimento; è un giornale fantastico, che mi piace molto anche se non capisco l'italiano e devo limitarmi alle foto in genere. Quello che non comprendo è come faccia a riuscire così bene e così rapidamente la domenica notte non ostante ci lavori Franco Lini!».

Per la cronaca, la sintetica traduzione dell'intervento di Stewart l'ha fatta proprio Franco Lini, con molto fair play.



Alcuni episodi determinanti nelle gare Turismo per i campionati nazionali. Sopra, la 850 di Ravinale in testa-coda in parabolica. Sotto, ancora in parabolica la BMW di Ricci infilata nella sabbia al 1. giro



ta, ed i colpi di scena non mancano a movimentare la classifica. Come all'undicesimo giro, quando Santucci arriva ai box a tre cilindri, e viene rimandato in pista per conquistare almeno il terzo posto.

All'ultimo giro, dopo che «Tambauto» ha cercato invano di passare, Pasolini regola il compagno di scuderia e la 128 di Cozzarolo. Molto attesa la volata fra le 850, con Bernero (Fren) che si fa sorprendere in parabolica e non riesce a rimontare Savoia (Garavello). Terzo è Biselli.

3. corsa. Solo diciassette le macchine schierate per la terza corsa in programma, dato che mancano le 1600 BMW di Smittarello e Alfa Romeo di Cantarelli.

Ottima la partenza, con Invernizzi che prende la testa con perfetta scelta di tempo. Le due GTA-Monzeglio di Pozzo e Galimberti sono subito duramente impegnate da Invernizzi, mentre l'altra GTA, la Autodelta di Litrico, stenta a mantenere la loro ruota. Nella 1600, primo ed indisturbato è Chiapparini, che farà una magnifica corsa solitaria fino al termine, giungendo quarto assoluto alle spalle delle velocissime Alfa 1300.

Al quarto giro, Litrico riesce a riprendere il contatto con i primi, do-

po essersi liberato di Chiapparini, e da questo momento il quartetto di testa darà spettacolo. Nella 1600, dietro Chiapparini, sono le GTV di Cormio e Zanini che sono precedute dalla 1300 di Gargan, al suo debutto con la 128 e non del tutto assuefatto alla trazione anteriore. La Gordini R.12 di Gianfranco Ricci farà buona parte della corsa in lotta con la 128 di Grilli, mentre Ricciardo Ricci, con la BMW, è staccatissimo per una entrata non del tutto ortodossa della GTA Junior di Ghislotti, al primo giro in parabolica.

Al settimo giro, quando poco prima della parabolica la GTAJ di Galimberti perde il lunotto, Invernizzi tenta di andarsene, ma le gialle vetture di Monzeglio non lo mollano, ed anche Litrico resiste alla ruota.

Si arriva così al dodicesimo giro, quando nel doppiaggio di Ricci Litrico perde qualche metro, toccando anche a Lesmo, mentre contemporaneamente Invernizzi accusa le noie di alimentazione che lo costringeranno a rallentare. Rallenta anche la Gordini di Ricci, mentre Litrico riprende contatto ma non ce la fa contro Pozzo e Galimberti, che concludono nell'ordine la loro bellissima corsa.

La 12 Ore formato USA

GREGG bisse DAYTONA a SEBRING

SEBRING - Peter Gregg e Hurley Haiwood, la coppia regina della Daytona mondiale 1973, ha bissato il grosso successo, dominando dall'inizio alla fine la nuova prova di durata, disputata sulla distanza di dodici ore al Sebring-raceway. Con Gregg e Haiwood, le Porsche Carrera sono state le vere mattatrici della gara in quanto hanno fatto loro anche il secondo posto con Minter-Keyser e il quarto con Eggerton-Robinson. L'onore delle macchine di casa, dei grossi mastodonti statunitensi, è stato difeso al limite delle possibilità da Ron Grable e John Greenwood che con la loro Corvette sono riusciti a farsi distanziare soltanto di circa 42 km., mentre una Camaro ha occupato il quinto posto.

Nelle 12 ore di corsa i vincitori hanno percorso 225 giri del circuito, pari ad una distanza di 1.884 km., ad una media di oltre 156 kmh. e il loro successo si è profilato netto dopo circa una metà della lunga gara, quando la distanza con gli inseguitori ha cominciato a superare i due giri. Con la nuova vittoria i due conduttori hanno nettamente smentito tutti coloro che avevano accreditato soltanto alla fortuna la loro affermazione di Daytona, anche se questa era stata inopinatamente favorita dal ritiro di tutte le sport valide.

12 ORE DI SEBRING - Gara di durata per vetture GT e T2 - Sebring, 25 marzo 1973

CLASSIFICA

1. Peter Gregg-Hurley Haiwood (Porsche Carrera RSR) 225 giri per 1.884 km alla media di 156,105 kmh; 2. Minter-Keyser (Porsche Carrera RSR) a 10 miglia; 3. Grable-Greenwood (Corvette) a 25 miglia; 4. Eggerton-Robinson (Porsche Carrera RSR) a 31 miglia; 5. Gimondo-Bindman (Camaro).

AVOLA non sarà un «pesce»

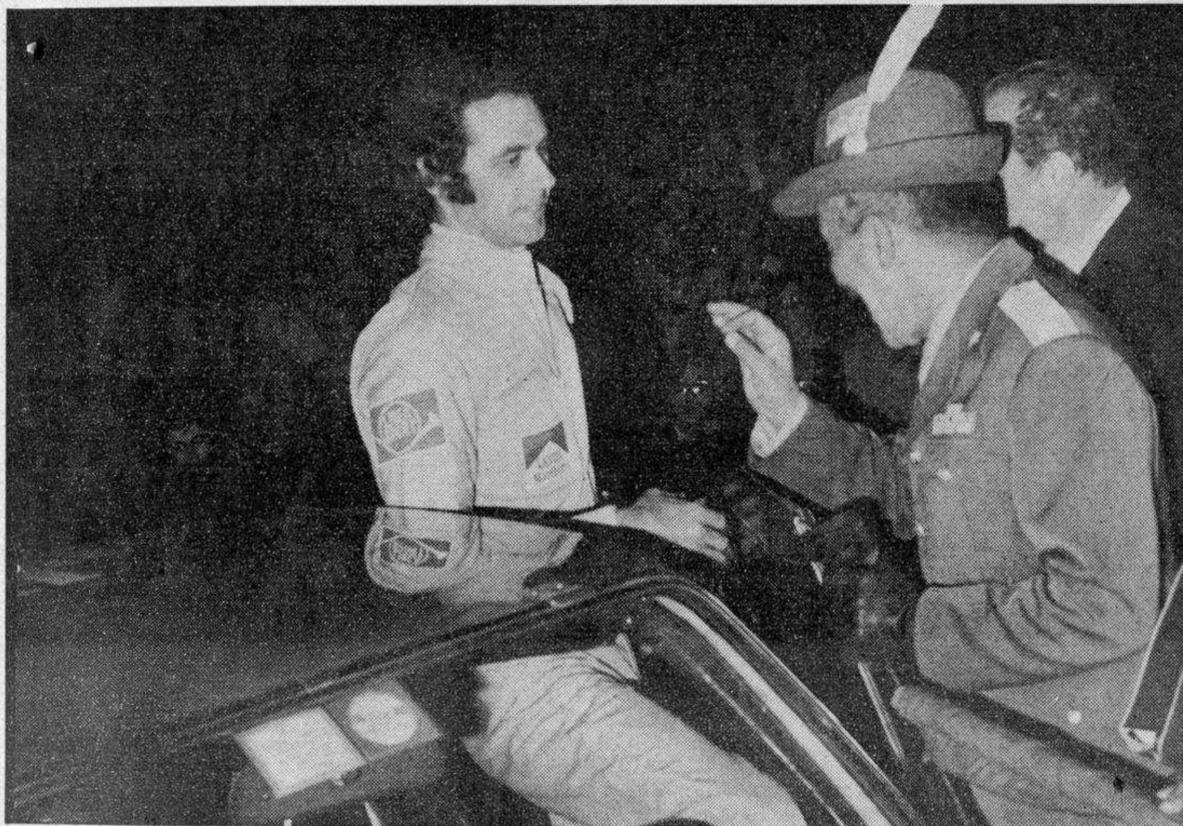
SIRACUSA - La corsa in salita Avola - Avola Antica in programma per domenica 1.º aprile e che sembrava dovesse essere sospesa, si farà. Gli organizzatori dell'Automobile Club di Siracusa sono riusciti ad avere ragione delle residue resistenze delle autorità, preparando un percorso idoneo, e sono pronti ad accogliere i tanti concorrenti che sicuramente saranno presenti alla gara.

Le verifiche si svolgeranno ad Avola nella giornata di venerdì 30 marzo, dalle 8,30 alle 18,30 con una breve interruzione per la colazione; le prove si svolgeranno sabato dalle 14 alle 18, mentre la gara prenderà il via domenica mattina alle ore 8,30.

Vic ELFORD torna alle corse al Nurburgring

NURBURGRING - Vic Elford torna alle corse? Così parrebbe visto che il suo nome è fra quelli dei partecipanti alla 300 Km ADAC in programma per il 1.º aprile sul grande circuito tedesco, in una gara Interserie che vedrà, con la partecipazione di George Folmer, il primo passo del tanto agognato connubio CanAm-Interserie.

Interrogato in proposito, Elford, dopo avere detto che nello sport e nella vita «non bisognerebbe assolutamente pronunciare la parola 'mai'» ha chiarito che questa sua partecipazione la si deve intendere soltanto come «lancio pubblicitario della Scuderia Elford» e delle possibilità che questa può offrire con le sue vetture March delle quali il prestigioso conduttore inglese è l'importatore per l'Europa. E, a proposito di questa vettura, equipaggiata con un due litri BMW, Elford ha detto: «E' una vettura veloce, molto ben equilibrata, con ottima tenuta di strada. Approfitto della mia perfetta conoscenza del circuito, sul quale ho vinto tre 1000 Km e due 500 Km, ho la ferma speranza di potermi classificare subito dopo i primi tre nella classifica generale».



Primo a partire, Munari ha ricevuto auguri da tutti e non ha smentito la sua fama in Sicilia

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CEFALU' - Il primo a complimentarsi con Sandro Munari, splendido vincitore del « 2. Rally Internazionale di Sicilia », è stato Amilcare Ballestrieri. Il ligure gli ha stretto la mano, semplicemente; poi con un lampo negli occhi assennati gli ha detto: bravo. Tutto qui, ma in questa parola, scambiata sotto una pioggia ingenerosa sul lungomare di Cefalù; c'erano condensati due giorni e due notti di travagli, di incertezze, di grinta.

Munari dunque ha bissato il successo dello scorso anno nella prova madonita. Se ci si mette anche la vittoria ferrarista alla Targa Florio si arriva alla confortante conclusione che il « drago » ha conquistato tre vittorie in gare internazionali in soli 12 mesi sotto il cielo di Sicilia. Il discorso porta subito al « tifo » che ha accompagnato Sandro, con la sua continua, schiacciante, imperante superiorità, per tutta la sua cavalcata, attraverso 1400 chilometri di fango, di pioggia, di nebbia, di vento. Il pubblico siciliano ha trovato in Munari quasi un secondo Vaccarella e non ha smesso un momento di « tirarlo » verso la vittoria. Sandro ha accolto l'incitamento, come un ideale testimone, e con la regolarità e la progressione che lo contraddistinguono ha lasciato il vuoto tra sé e gli uomini della Fiat, frapponendo fra la sua Fulvia numero uno e gli spider Abarth 1800 il bravissimo Amilcare Ballestrieri, rincalzato di lusso per una gara quasi scontata in partenza.

Gli uomini del « feldmaresciallo » Silecchia, pure avviliti da tutta una serie di cedimenti (Paganelli, durante la prima tappa, prima di girarsi e picchiare definitivamente, aveva voluto sostituire il differenziale Borg-Warner con uno tradizionale; Ormezzano ha fuso verso la metà della prima tappa per la rottura della pompa dell'olio; Barbasio che aveva montato lo scarico « ex-Paganelli » ha avuto l'abitacolo invaso per tutta la seconda tappa dal gas di scarico e insieme a Gino Macaluso ha dovuto fare indigestione di latte per disintossicarsi durante tutta la giornata di domenica; Verini ha fatto due prove speciali senza tergiacristallo e, sempre nella prima giornata, era rimasto a secco di benzina col risultato di concludere la « Cefalù-Gibilmanna » vistosamente trainato dalla 124 ST Gruppo uno Ormezzano) hanno ingoiato il rospo con difficoltà. Tutti gli spider torinesi hanno accusato problemi di gomme, soprattutto durante la bagnatissima seconda tappa. Provando e riprovando tra racing, MS 35 e altri tipi assortiti si sono bruciati minuti preziosi che hanno finito per pesare sotto forma di un pesante ritardo sul clan di Mirafiori. Inoltre per gli uomini della Fiat sono venute meno, alla domenica, le quattro prove di Polizzi e la seconda di S. Agata, annullate in extremis per una insidiosa nebbia (Polizzi) e per il fango (S. Agata).

Proprio per la soppressione delle prove di Polizzi è sorta a fine corsa una certa polemica, accesa dalle dichiarazioni di Verini e blandamente mitigate da Silecchia. Il pilota della Fiat, finito quarto in classifica generale, ha evidenziato che alla Lancia

avevano tentato da tempo di ridurre il numero dei passaggi sullo sterrato di Polizzi. Il discorso trae origine, piuttosto alla lontana per la verità, dalle perplessità avanzate una quindicina di giorni addietro da Ballestrieri che, in sede di ricognizioni, aveva fatto presente che soltanto dimezzando il numero delle prove (otto) da svolgersi a Polizzi ci sarebbe stata una qualche possibilità di avere la Stratos in Sicilia. Gli organizzatori, saputo questo avevano precisato ufficialmente che in nessun caso il percorso del Rally poteva venir cambiato, pur consapevoli di perdere una protagonista di enorme richiamo.

Venuto meno il problema Stratos, di Polizzi non s'era più parlato, fino all'alba di domenica, quando si scoprì che una fitta nebbia gravava sulle Madonie e che proprio a Polizzi e sulla Cefalù-Gibilmanna erano più insidiosi i candidi banchi. A questo punto, visto che alla Lancia erano rimaste sempre su le gomme da sterrato e non si erano fatti più cambiamenti (risparmiando preziosi minuti tra un controllo orario e l'altro, nel

nuti) già concretizzato nella prima tappa.

Il Rally di Sicilia '72, secondo atto del campionato italiano oltre che del « Five Rallies Challenge », è apparso ovviamente più maturo rispetto a quello dello scorso anno, sia sotto il profilo organizzativo che per quanto riguarda la scelta del tracciato. Non sono mancate di contro certe disfunzioni, la più macroscopica si è riscontrata al sabato mattina, quando si è dovuta rinviare alla domenica la prova in salita a tempo libero « Cefalù-Gibilmanna » perché la polizia aveva dimenticato di mandare il servizio d'ordine per bloccare il tracciato, come stabilito dall'ordinanza prefettizia. Questa « rarefazione » del servizio d'ordine (fortunatamente solo al primo giorno) ha provocato spiacevoli inconvenienti, con vetture contromarcia nelle prove speciali. Ne sa qualcosa Munari che sfiorato una Beta nella terza prova di Polizzi, al sabato, perdendo i codolini sinistri.

Di contro i 18 superstiti (erano 29 alla conclusione della prima tappa) sui 53 che venerdì notte, con cornice di folla entusiasta avevano preso il via dal centro di Palermo si sono dichiarati piuttosto soddisfatti anche se tutti hanno trovato — soprattutto per le condizioni incredibilmente negative del tempo — particolarmente duro questo rally.

Scorrendo, seppur brevemente, la classifica finale, salta agli occhi la splendida conferma di Brai-Rudy, finiti con l'Ascona 1900 G.1 addirittura quinti assoluti nonostante una foratura nella prima tappa che li ha costretti a fare 10 chilometri a passo d'uomo e una innocua uscita a Sant'Agata, alla domenica, che ha visto esibire « Rudy » in un sollevamento... Opel imprevisto, bruciando 15 secondi di prova speciale, e l'ottimo sesto assoluto di Dall'Ava-Maiga con l'HF del Jolly Club.

La General Motor di Mario Pernice può andare fiera anche del settimo posto assoluto di Cabiaghi-Bay con l'Opel Ascona Conrero gruppo uno (l'altra Ascona di « Principe » Oberti si è ritirata quasi subito col radiatore sforacchiato da un'uscita di strada) e del 12. posto con la Manta dei locali privati Costagliola-Esposito.

Fra i forfaits di rilievo restano da segnalare quello di Pregliasco-Garzaglio, fermati fra Lascari e Collesano alla fine della prima tappa dallo stesso inconveniente che si era già verificato a San Marino: la rottura della molla dello spinterogeno. Anche Trucco non ha finito la prima tappa, avendo bruciato la guarnizione della testa, mentre Serena Pittoni, che già febbricitante aveva picchiato mentre stava per entrare al sabato nel parco chiuso, si ritirava quasi subito, la domenica, dopo la prova della Ferla.

L'incidente più insolito comunque è toccato allo Spider 124 (1600) ex ufficiale di Tacchini, il quale è letteralmente caduto dalla bisarca sulla Messina-Palermo (con malcelata sorpresa di un camionista che se l'è trovato improvvisamente davanti) e che, riparato in tempo utile per la partenza, si è perso il ponte posteriore, forse per la gran botta precedente, già nella prima giornata.

Giulio Mangano

Il « DRAGO » è diventato il VACCARELLA dei rallies per gli appassionati siciliani

MUNARI fa tris e la « FIAT » perde la testa:



Contrariamente al suo solito, Munari non ha attaccato subito, giocando sulla difensiva e preoccupandosi di salvaguardare il motore

La miniera all'ELBA

● Gli organizzatori del prossimo RALLY dell'ISOLA D'ELBA, preoccupati dalla ormai cronica disorganizzazione delle nostre poste, hanno prorogato il termine ultimo di accettazione delle iscrizioni portandolo dal 22 marzo al 30 marzo. La prossima edizione del Rally sarà la più lunga mai effettuata con ben 1500 chilometri di cui 324 di prove speciali (38!). Di queste, nuove saranno la prova di Monte Poppe, quella di Monte Castello (modificata) e quella della « miniera » che i concorrenti dovranno improvvisare in gara essendo questo tratto interdetto al passaggio delle auto durante i giorni di prova.

● La Squadra Alpine che parteciperà al prossimo RALLY del MARCOCCO sarà composta al solito da tre vetture guidate da Therier, Nicolas e Darniche. Inoltre ci sarà una Gordini R. 12 G. 2 per Piot.

● E' nato in Inghilterra un nuovo team da RALLY, con sede a Oxford, che parteciperà a prove nazionali e internazionali. Lo patrocina una ditta di materiali plastici, la Moss Ltd., e il team avrà due o tre vetture. Si chiamerà Team Roberts Moss e i piloti saranno Richard Wooldridge, con una Escort Mexico, e John Jago con una Escort 1300 GT.

● Ai primi di maggio saranno pronti i regolamenti per il RALLY SHERRY che si correrà dal 19 al 23 settembre. Dall'anno scorso sono state apportate molte modifiche: nuove strade, sul percorso di km 1.600, e un maggior numero di prove speciali.

● Martedì sera, mentre ritornava in albergo, Silecchia veniva fermato dai Carabinieri di Cefalù per avere acceso gli abbaglianti in un centro abitato. Nasceva ben presto uno scambio di opinioni piuttosto movimentato che portava il D.S. Fiat al... fresco nella locale caserma. Mannucci e Macaluso — che accompagnavano Silecchia — chiedevano rinforzi al barone Pucci e al proprietario del night cefaludese «U Trappitu», e ottenevano ben presto il rilascio del prigioniero.

● Erasmo Bologna, neo rallyman con una Fulvia preparata da Facetti (che pare disponga di un collettore miracoloso, produttore di cavalli in abbondanza), presentatosi all'assistenza Jolly durante la prima notte per tutta una serie di lavoretti, decideva di fare qualcosa da sé. Preso un bidoncino di plastica versava il contenuto nel serbatoio dell'HF. La delusione arrivava poco dopo, all'ingresso di S. Agata, quando scopriva, col motore ormai muto, di aver versato nel serbatoio acqua al posto della benzina.



Verini, in forma splendida, è stato il protagonista della fase iniziale del rally. La conclusione lo ha visto invece... contestatore

L'accusa senza perifrasi di VERINI agli organizzatori dopo essere stato in testa per metà gara:

Siete complici della LANCIA!

CEFALU' - Se gli organizzatori del Rally di Sicilia hanno spostato la partenza in Piazza Politeama, il salotto di Palermo, perché rivivesse una delle fasi più suggestive del famoso giro di Sicilia e per attirare folla, ci sono riusciti in pieno, anzi, sicuramente, i risultati sono andati al di là delle loro intenzioni. Il marchio a questo rally l'ha dato proprio la partenza. Una folla incredibile, strabocchevole, entusiasta ha infatti gremito la piazza, circondando di calore la pedana da cui prendevano il via i concorrenti.

Dalla partenza all'arrivo. Dalle facce fresche e sorridenti di piazza Politeama, ai lineamenti disfatti dalla fatica del lungomare di Cefalù. Sandro Munari è stato più «drago» che mai, ma le sue dichiarazioni sono sempre tranquille, ragionate: «E' stata più dura dell'anno scorso, il maltempo ci ha costretti a un impegno sfiante, continuo. Fortunatamente non ho avuto problemi, eccetto qualche piccolo guaio all'inizio e un motore nuovissimo e molto legato che mi ha fatto cominciare con una certa prudenza.»

Ballestrieri, giudica positivamente la sua corsa: «Arrivare dietro a Munari, che sta attraversando un periodo di grande vena, devo considerarlo già un grosso successo. Così, mi sono limitato a non forzare eccessivamente e a non rischiare più del giusto. E' stato sufficiente lasciare dietro le Fiat, che evidentemente hanno per le mani dei problemi: sul bagnato, in tutta franchezza, non 'camminano'.»

— Come ha trovato il percorso rispetto allo scorso anno?

«Decisamente migliore: il fatto di avere adeguato il Rally di Sicilia alla 'scuola francese', vale a dire scegliendo in stragrande maggioranza strade asfaltate, ha finito con l'esaltare le qualità di guida. Tanti, troppi rallies, puntano più sulla spettacolarità delle prove speciali sullo sterrato, che così diventano vere lotterie. Certo, è stata dura anche qui, soprattutto per le avverse condizioni atmosferiche.»

Brontolii, malumori, dichiarazioni polemiche tra i denti, nel clan Fiat, dove non si riesce a digerire una sconfitta indubbiamente molto pesante. Al centro delle discussioni, la soppres-

sione delle quattro prove speciali di Polizzi nella seconda tappa.

Verini, fa delle dichiarazioni piuttosto gravi: «Evidentemente, la Lancia sapeva con larghissimo anticipo che da Polizzi non si sarebbe passati, tanto è vero che aveva già predisposto di conseguenza i posti di soccorso prima che venisse resa nota la decisione degli organizzatori. Tra l'altro, so che alla Lancia Polizzi non era gradita.»

Comunque, non c'è dubbio che, esclusa la prima fase della corsa, le Fiat hanno avuto grossi problemi.

«Personalmente, ho dovuto correre la settimana e l'ottava prova speciale della prima tappa senza i tergicristalli. In generale, comunque, i nostri problemi hanno riguardato le gomme. Abbiamo montato i racing e sul bagnato si sono rivelati un disastro; solo nella fase finale, con i pneumatici da neve, siamo riusciti ad andare bene. L'esperienza in ogni caso servirà: ci rivediamo all'Isola d'Elba.»

Puccio Corona

Dimezzate le prove speciali

PRIMA TAPPA

PS. A - Ferla - Km. 5 - Tempo 6' - Ballestrieri 6'17"; Munari 6'22"; Barbasio 6'25"; Verini 6'26"; Pregliasco 6'26"; Bologna 6'30"; Paganelli 6'33"; Brai 6'47"; «Principe» 6'53"; Barba 6'54".

PS. B - Piano Fate-Lascari - km. 10 - Tempo 12' - Ballestrieri 13'00"; Verini 13'08"; Munari 13'10"; Barbasio 13'15"; Pregliasco 13'18"; Paganelli 13'44"; Brai 13'50"; Besozzi 13'55"; Bologna 13'57"; Ormezzano 14'07".

PS. C - Lascari-Collesano - km. 10 - Tempo 12' - Verini 11'39"; Ballestrieri 11'44"; Pregliasco 11'52"; Barbasio 11'58"; Munari 12'10"; Paganelli 12'15"; Bologna 12'26"; Brai 12'43"; Ambrogetti 12'44"; Besozzi 12'51".

PS. D - S. Agata - km. 4,580 - Tempo 5'30" - Verini 6'30"; Munari 6'31"; Barbasio 6'39"; Paganelli 6'44"; Pregliasco 6'44"; Dall'Ava 7'00"; Ormezzano 7'02"; Besozzi 7'05"; Brai 7'05"; Ambrogetti 7'15".

PS. E - Sciafani - km. 4,160 - Tempo 5' - Munari 6'00"; Barbasio 6'04"; Verini 6'08"; Ballestrieri 6'09"; Paganelli 6'10"; Pregliasco 6'12"; Bologna 6'28"; Dall'Ava 6'35"; Ferraris 6'35"; Ambrogetti 6'35".

PS. F - Polizzi - km. 9,160 - Tempo 11' - Munari 12'25"; Pregliasco 12'26"; Ballestrieri 12'32"; Verini 12'39"; Barbasio 12'44"; Paganelli 13'01"; Dall'Ava 13'09"; Ambrogetti 13'31"; Ormezzano 13'45"; Besozzi 13'58".

PS. G - Madonnuzza - km. 13,330 - Tempo 16' - Ballestrieri 16'06"; Pregliasco 16'15"; Verini 16'17"; Munari 16'35"; Paganelli 16'44"; Barbasio 16'50"; Dall'Ava 17'17"; Brai 17'25"; Ormezzano 17'26"; Tacchini 17'36".

PS. H - Polizzi - km. 9,160 - Tempo 11' - Ballestrieri 12'10"; Pregliasco 12'12"; Munari 12'14"; Verini 12'16"; Barbasio 12'21"; Paganelli 12'21"; Ormezzano 13'17"; Ambrogetti 13'28"; Brai 13'29"; Ferraris 13'30".

PS. I - Lascari - km. 10 - Tempo 12' - Munari 12'00"; Ballestrieri 12'00"; Verini 12'00"; Barbasio 12'06"; Dall'Ava 12'13"; Tacchini 12'22"; Brai 12'25"; Ormezzano 12'29"; Besozzi 12'29"; Ambrogetti 12'32".



Il quinto posto assoluto, e soprattutto il primato nel G. 1, hanno premiato la costanza di Brai

PS. M - Piano Fate - km. 10 - Tempo 12' - Munari 13'08"; Ballestrieri 13'18"; Pregliasco 13'18"; Verini 13'25"; Paganelli 13'30"; Barbasio 13'52"; Besozzi 14'19"; Dall'Ava 14'22"; Ormezzano 14'22"; Trucco 14'25"; Tacchini 14'25".

PS. O - Sciafani - km. 4,160 - Tempo 5' - Ballestrieri 6'27"; Munari 6'33"; Pregliasco 6'38"; Verini 6'52"; Barbasio 6'55"; Ambrogetti 6'55"; Ferraris 6'58"; Ormezzano 7'06"; Brai 7'11"; Tacchini 7'11"; «Iccudrac» 7'11".

PS. P - Polizzi - km. 9,160 - Tempo 11' - Barbasio 11'46"; Ballestrieri 12'05"; Munari 12'08"; Pregliasco 12'35"; Brai 13'18"; Dall'Ava 13'20"; Ormezzano 13'28"; Ambrogetti 13'43"; Verini 14'00"; Tacchini 14'02".

PS. Q - Madonnuzza - km. 13,330 - Tempo 16' - Munari 16'25"; Ballestrieri 16'27"; Pregliasco 17'28"; Verini 17'32"; Brai 17'50"; Barbasio 17'52"; Dall'Ava 18'19"; Besozzi 18'19"; Tacchini 18'23"; Ferraris 18'45".

PS. R - Polizzi - km. 9,160 - Tempo 11' - Munari 12'13"; Ballestrieri 12'27"; Pregliasco 12'35"; Barbasio 12'47"; Verini 12'47"; Brai 13'35"; Dall'Ava 13'39"; Ambrogetti 13'50"; Cambiaghi 13'58"; Besozzi 14'01".

PS. S - Lascari - km. 10 - Tempo 12' - Ballestrieri 12'02"; Verini 12'30"; Munari 12'33"; Barbasio 13'01"; Brai 13'03"; Ferraris 13'09"; Ambrogetti 13'11"; Dall'Ava 13'12"; Besozzi 13'23"; Cambiaghi 13'26".

PS. T - Ferla - km. 5 - Tempo 6' - Munari 6'41"; Ballestrieri 6'54"; Barbasio 7'16"; Brai 7'17"; Dall'Ava 7'22"; Ambrogetti 7'23"; Ferraris 7'24"; Besozzi 7'31"; Cambiaghi 7'32"; Verini 7'34".

CLASSIFICA GENERALE DOPO LA PRIMA TAPPA - 1. Munari-Mannucci (Lancia HF) 3.03'21"; 2. Ballestrieri-Maiga (Lancia HF) 3.03'51"; 3. Barbasio-Macaluso (Fiat 124SP) 3.08'17"; 4. Verini-Sciabini (Fiat 124SP) 3.09'11"; 5. Brai-Rudy (Opel Ascona) 3.18'54"; 6. Dall'Ava-Maiga (Lancia HF) 3.20'19"; 7. Besozzi-Gianni (Simca R2) 3.21'06"; 8. Ambrogetti-Torriani (Lancia HF) 3.23'44"; 9. Cambiaghi-Bay (Opel Ascona) 3.25'02"; 10. Ferraris-Del Prete (Lancia HF) 3.28'33"; 11. «Iccudrac»-Barbato (Fiat 128) 3.33'17"; 12. Restivo-«Apache» (Fiat 124T) 3.39'42"; 13. Pittoni-Vanzi (Lancia HF) 3.46'04"; 14. Pernice-Caramazza (Lancia HF) 3.55'22"; 15. Costagliola-Esposito (Opel Manta) 4.01'35"; 16. Tagliaviva-Giambanco (Lancia HF) 4.06'24"; 17.

De Simone-«Devil» (Ford Mex.) 4.08'57"; 18. Piraino-Anselmi (BMW 2002) 4.12'06"; 19. De Pasquale-Giacalone (Fiat 128) 4.12'16"; 20. Glorioso-Sacchi (Fiat 127) 4.12'44"; 21. Di Garbo-Guccioni (Simca R2) 4.16'15"; 22. Veninata-Iacono (Autobianchi A112) 4.18'16"; 23. Spatafora-Varino (Fiat 127) 4.22'19"; 24. Garrota-Lo Iacono (Fiat 128) 4.26'07"; 25. Fontana-Fanuele (Morris Cooper) 4.28'44"; 26. Manno-Caruso (Fiat 124) 4.31'26"; 27. «Giap»-De Vivo (Simca R2) 4.35'03"; 28. «Ronzinante»-«Gierre» (Fiat 127) 4.36'23"; 29. Pollicino-Cescimanno (Autobianchi A111) 5.04'07".

SECONDA TAPPA

PS. A - Ferla - km. 5 - Tempo 6' - Munari 6'38"; Verini 7'09"; Ferraris 7'19"; Besozzi 7'20"; Dall'Ava 7'23"; Brai 7'24"; Ambrogetti 7'25"; Cambiaghi 7'43"; «Iccudrac» 7'44"; Ballestrieri 7'55".

PS. B - Piano Fate - km. 10 - Tempo 12' - Munari 14'08"; Ballestrieri 14'28"; Barbasio 14'36"; Verini 14'52"; Dall'Ava 15'00"; Brai 15'04"; Ambrogetti 15'11"; Besozzi 15'19"; Ferraris 15'23"; Cambiaghi 15'40".

PS. C - Lascari - km. 10 - Tempo 12' - Munari 12'40"; Ballestrieri 12'44"; Bar-

basio 12'48"; Verini 12'48"; Dall'Ava 13'04"; Brai 13'05"; Ambrogetti 13'26"; Besozzi 13'34"; Ferraris 13'41"; Cambiaghi 13'51".

PS. D - S. Agata - km. 4,580 - Tempo 5'30" - Munari 7'19"; Barbasio 7'24"; Verini 7'47"; Besozzi 8'00"; Ballestrieri 8'11"; Brai 8'13"; Cambiaghi 8'27"; Ferraris 8'32"; Restivo 9'36"; «Ronzinante» 10'25".

PS. E - Sciafani - km. 4,160 - Tempo 5' - Ballestrieri 7'00"; Munari 7'06"; Ferraris 7'30"; Brai 7'38"; Ambrogetti 7'40"; Barbasio 7'45"; Besozzi 7'46"; Verini 7'48"; Dall'Ava 7'49"; Cambiaghi 8'09".

PS. G - Madonnuzza - km. 13,330 - Tempo 16' - Ballestrieri 16'53"; Munari 17'02"; Verini 17'18"; Barbasio 17'20"; Brai 18'08"; Besozzi 18'22"; Ambrogetti 18'44"; Dall'Ava 20'09"; Piraino 20'10".

PS. I - Lascari - km. 10 - Tempo 12' - Verini 13'08"; Munari 13'18"; Ballestrieri 13'21"; Barbasio 13'41"; Cambiaghi 14'04"; Brai 14'28"; Ambrogetti 14'47"; Dall'Ava 14'48"; Restivo 15'08"; Besozzi 15'54".

PS. M - Piano Fate - km. 10 - Tempo 12' - Barbasio 14'22"; Verini 14'30"; Munari 14'47"; Ballestrieri 15'05"; Ambrogetti 15'24"; Brai 15'50"; Dall'Ava 15'59"; Cambiaghi 16'06"; Besozzi 16'33"; Restivo 17'11".

PS. N - S. Agata - km. 4,580 - Tempo 5'30" - Barbasio 7'04"; Verini 7'06"; Munari 7'19"; Ballestrieri 7'30"; Brai 7'43"; Dall'Ava 8'04"; Ambrogetti 8'05"; Cambiaghi 8'13"; Besozzi 9'12"; Restivo 9'24".

PS. O - Sciafani - km. 4,160 - Tempo 5' - Ballestrieri 6'36"; Munari 6'38"; Barbasio 6'40"; Verini 6'43"; Ambrogetti 7'03"; Dall'Ava 7'04"; Besozzi 7'09"; Cambiaghi 7'16"; Brai 7'26"; Pernice 7'42".

PS. Q - Madonnuzza - km. 13,330 - Tempo 16' - Verini 16'05"; Barbasio 16'26"; Ballestrieri 16'32"; Munari 16'45"; Brai 17'30"; Cambiaghi 17'41"; Ambrogetti 18'29"; Dall'Ava 19'02"; Pernice 19'33"; Piraino 19'50".

PS. S - Lascari - km. 10 - Tempo 12' - Verini 12'19"; Brai 12'28"; Barbasio 12'31"; Ballestrieri 12'32"; Munari 12'33"; Ambrogetti 12'54"; Dall'Ava 13'08"; Cambiaghi 13'11"; Restivo 14'50"; Besozzi 14'57".

PS. T - Ferla - km. 5 - Tempo 6' - Munari 6'50"; Verini 6'54"; Barbasio 6'56"; Ballestrieri 6'59"; Ambrogetti 7'04"; Dall'Ava 7'15"; Brai 7'18"; Cambiaghi 7'19"; Besozzi 7'37"; Costagliola 8'10".

Pertusio si aggiudica anche la Coppa di Amelia

Lo sterrato tradisce SANTORUM

AMELIA - Si è svolta ad Amelia la 2. Coppa Città di Amelia, 3. prova del Trofeo della Regolarità, organizzata dalla locale Pro Loco con la collaborazione tecnica della Scuderia Borzacchini di Terni, gara che ha avuto unanime consenso dei partecipanti. Infatti sia le prove svolte in notturna sabato e quelle successive sono risultate ben studiate, quindi molto impegnative, in particolar modo le due su sterrato che sono state veramente quelle che hanno determinato i primi posti della classifica.

Giornata bella e numeroso il pubblico presente nelle prove speciali, cosa che ha fatto molto piacere agli organizzatori che fin d'ora hanno riconfermato la continuazione della manifestazione anche per il prossimo anno. Regolare è stata la gara di Pertusio che è riuscito a respingere gli attacchi portati ora da Pavanello, ora da Santorum, pilota quest'ultimo in continuo progresso che è stato privato dal successo per una incertezza nella prova su sterrato.

Buone le prestazioni di Luigina Imerito e di Maria Cristina Poggiali che si sono classificate subito dopo i tre sopracitati concorrenti. La gara ha avuto termine all'ora prevista e molto veloci sono stati i cronometristi che hanno anticipato l'esposizione delle classifiche di oltre due ore.

2.a COPPA CITTA' DI AMELIA - Terza prova valida per il Trofeo Nazionale della Regolarità - 25 marzo

CLASSIFICA
1. Piero Pertusio (Lancia 1300) penalità 11,8; 2. Pavanello (Lancia 1600) 13,7; 3. Santorum (Lancia 1300) 14,1; 4. ime-

rito Luigina (Lancia 1300) 14,3; 5. Poggiali Maria Cristina (Lancia 1300) 15,3; 6. Cavallucci (Lancia 1600) 15,8; 7. La Rovere (Lancia 1300 Montecarlo) 18,1; 8. Di Capua (Lancia Montecarlo 1300) 18,9; 9. Forato (Lancia 1300) 19,5; 10. Piaggio (A.R. 1300 Super) 20,2; 11. Rausi (Lancia 1300) 20,3; 12. Pellegrini (A.R. GT 1300) 22,8; 13. Camera D'Afflitto Enrica (Autobianchi A 112) 24,4; 14. Bronzini (Lancia 1300) 25,3; 15. Menichetti (Fiat 128) 25,6; 16. Fava Angela (Lancia 1300) 25,7; 17. Castillet Argentina (Lancia 1300) 26; 18. Panerai (Lancia) 29,6; 19. Picci (Lancia 1300) 31,9; 20. Faldini (Lancia 1300) 32,1; 21. Crippa (Lancia 1300) 34,3; 22. Menichetti Maria Grazia (Fiat 128 Coupé) 37,7; 23. Calogera (Lancia Zagato 1300) 38; 24. Baglioni (Lancia 1600) 42,5; 25. Minà (Fiat 850) 46,4; 26. Giangiuli (Lancia HF 1600) 49,6; 27. Alessi (Lancia 1300) 53,5; 28. Madai (Lancia 1300) 53,5; 29. Attanasio (Fiat 124 Coupé) 54; 30. Calise (Fiat X 1/9) 60; 31. Paradisi (Autobianchi A 112) 64,1; 32. Piccirilli (Autobianchi A 112) 64,3; 33. Paolotti (Daf 66 Maraton) 75,9; 34. Oliviero Maria (Alfa Giulia 1300) 76,1; 35. Ghergo Franca (A 112) 83,7; 36. Grugni (Lancia 1300) 85,1; 37. Cirelli (Mini Cooper 1300) 88,7; 38. Fiorelli (Fiat 127) 100,3; 39. Contilli (Fiat 127) 103,1; 40. Bileri (Fiat 128 Rally) 106,5; 41. Galeazzi (Fiat 128) 108,8; 42. Pappalardo Enrichetta (Fiat 127) 126,3; 43. Carosi (Autobianchi A 112) 131,2; 44. Todisco (Simca Rally) 142,8; 45. Fatati (Fiat 850) 171,1; 46. Lupatelli (Fiat 124 Coupé) 188,6; 47. Di Costanzo (Innocenti Cooper 1300) 187,8; 48. Costantini (Alfa Romeo 1300) 228,2.
Iscritti 57. Verificati 54. Partiti 54. Classificati 48.

MASSIRONI apre l'AUTOTORNEO

MILANO - Inizio in grande stile del nuovo modulo « a premiazione separata » dell'Autotorneo Italiano. L'adesione dei « campioni » era già scontata, ma quella delle nuove leve soltanto aleatoria. Invece, già con la prima gara si è avuta una visione di quelli che saranno gli sviluppi del torneo e come i vari Dolfini, Bertagnon e Quietti potranno dire la loro parola. Le varie gare sono state appannaggio di Franco Dolfini, Rita Ramanzini, Giuseppe Cattane e Dino Massironi che è risultato il vincitore assoluto.

TROFEO TCHEN - AGOPUNTURA CINESE Autotorneo Italiano - Milano, 25 marzo 1973

CLASSIFICA ASSOLUTA MASCHILE
1. Dino Massironi 45,9; 2. Petrini 46,4; 3. Massironi G. 46,9; 4. Trezzi 47; 5. Gherardi 47,3; 6. Dolfini 47,8; 7. Togni 47,9; 8. Gheri A. 48,3; 9. Gheri G. 48,5; 10. Bertagnon 48,5; 11. Cantù 48,7; 12. Faraldi 48,9; 13. Aniti 48,9; 14. Pambianchi 49,1; 15. Bruzese 49,7.
CLASSIFICA ASSOLUTA FEMMINILE
1. Rita Ramanzini 48,6; 2. Linda Massironi 52,6; 3. Adele Arata 54,7; 4. M. Teresa Marro 58,5; 5. Magda Cappiello 60,5.

6 italiani testa-di-serie

● La C.S.I. ha comunicato la nuova lista dei piloti di importanza internazionale che hanno diritto ai primi posti di partenza in tutte le competizioni internazionali. In questo elenco compaiono anche gli italiani **Ballestrieri, Barbasio, Munari, Paganelli, Pinto e Trombotto**. Questo elenco comprende un totale di 56 nomi e la parte del leone la fanno adesso i francesi che hanno in lista ben dodici piloti superando gli svedesi (sempre in testa in passato) che ne hanno dieci.

Con 1.500.000 FASAN ci prova

● Dall'Alpine alla F. 3 è un salto che in passato ha tentato Andruet e che adesso farà anche Aldo FASAN. Il pilota veneto ha infatti affittato per tre corse (e per un milione e mezzo di lire) una Brabham BT 35 della Scuderia Italia. Con questa vettura, ancora competitiva e facile da guidare, ha iniziato il suo ambientamento al Trofeo Cinquetti a Varano per continuare nelle domeniche libere da impegni rallistici. Dopo tre prove prenderà poi la decisione definitiva e cioè se continuare sulla strada della velocità o restare nel mondo dei rallies.

● L'Autosciatoria Città di Monza, organizzata dallo SCI CAI Monza, si svolgerà nei giorni 31/3-1/4 con le gare così articolate: gara automobilistica all'Autodromo di Monza e gara di slalom gigante a Madonna di Campiglio. Per l'occasione i concorrenti avranno a disposizione per la prova automobilistica alcune vetture Alfased, concesse dall'Alfa Romeo.

● **BALLESTRIERI**, attuale leader del Trofeo dei rallies nazionali, sarà al via anche del prossimo Rally linea Mobili a Siena in programma per il 1. Aprile. La gara consisterà in due giri con quattro prove speciali da ripetersi due volte, da Villarosa a Castellina in Chianti (km. 2,250), da Le Mulina a S. Fedele (km. 4,250), da Bivio Monte Luco a Rosennano (km. 4,250) e da Cetine a Bivio Siena (km. 1,650).

Snobbato dagli italiani il discusso «MONTE jr»

Guillame (e Simca) il giorno dopo

MONACO - Non è stato un gran rally. Poteva esserlo, questo sì. Perché poggiava su di un percorso di tutto rispetto: 432 km con sette prove speciali abbastanza varie e soprattutto lunghe (85 km in tutto) per una « sprint », almeno come la intendiamo a casa nostra. Perché l'idea di riservare la gara non soltanto ai seconda categoria francesi ma addirittura esclusivamente alle vetture del gruppo 1 un suo fascino lo aveva. « Non vogliamo, ripetevano i monegaschi alla vigilia, fare una copia sbiadita e insipida del Monte. Il nostro intento resta quello di dare soprattutto ai giovani la possibilità di avvicinarsi ai rallies con la minor spesa possibile ».

Il risultato ha dato loro ragione solo parzialmente. D'accordo: nel centinaio di equipaggi che hanno preso il via una larga parte era rappresentata da neofiti in assoluto ma lo spettacolo ne ha perso. Anche per il cronico disinteresse che gli italiani hanno riservato al Montecarlo Junior. Sei equipaggi — tanti erano i nostri in gara — sono veramente pochini per una prova che chiaramente aveva fatto l'occhiolino ai rallisti italiani inserendo addirittura una prova speciale, la prima, sullo sterrato che sta ai rallies transalpini come un circuito sul ghiaccio sta ai nostri. Tant'è: i piloti italiani, quelli meno esperti intendiamo, all'estero sono disposti ad andarci solo per il Montecarlo « vero ». Anche quando ragionevolmente debbono sapere di non poter aspirare a nulla più della targa con il numero. Non escono dal confine invece per uno « Junior » che pure sembra fatto su misura per chi vuol farsi una buona esperienza.

A peggiorare il giudizio sulla gara ci si è messo poi il grosso pasticcio delle classifiche finali. Dovevano, per regolamento, essere affisse alle 18 di sabato, una dozzina d'ore dopo la conclusione della gara e pareva già un margine di tutto rispetto. In effetti alle 18 sono state rese pubbliche ma... errate, con i soliti Orlandini-Orlandini (apparsi parecchia meno a loro agio sulla BMW di quanto non lo fossero l'anno scorso sull'Alpine) davanti ai sorprendenti, bravissimi, Guillame-Gros su una Simca Rally 2 che già preannunciavano reclamo per un minuto a loro dire malamente appioppatogli ad un controllo orario. Non erano i soli comunque a reclamare e soprattutto non dovevano avere tutti i torti se gli organizzatori decidevano subito dopo di ritirare le classifiche per ricomunicarle, in edizione riveduta e corretta, a mezzogiorno del giorno dopo insieme ad una circolare il cui contenuto informava che i tre primi controlli orari erano stati annullati a posteriori!

Vittoria così per Guillame. Con pieno merito, considerato che ben cinque prove speciali (le prime) lo hanno visto in vetta, una secondo ed una terzo. Un ruolino di marcia che giustifica ampiamente il commento spontaneo di un concorrente: « Hanno reso la vittoria al legittimo proprietario ».

A quasi trenta secondi i monegaschi Gandolfo-Gandolfo su Gordini R8, sempre molto regolari e addirittura terzi gli antichi primi Orlandini-Orlandini, soltanto nella sesta prova speciale capaci di mettere a profitto la maggior potenza del proprio due litri. Giustizia anche per Gueguen-Cabot e la loro Simca Rally 2 portata ad un buon quarto posto dopo essere stata relegata al tredicesimo nella prima graduatoria ufficiale.

Soprattutto le Simca sono state le

maggiori stelle di questo Montecarlo Junior terminando al primo, quarto, quinto e settimo posto malgrado il campo dei partenti contasse su diverse Capri, BMW, Opel Ascona, Alfa Romeo GT ed i soliti, immancabili, Gordini.

I nostri. Per trovarli bisogna scendere un po', fino al sedicesimo posto di Chiappoli-Bullani su 128 coupé. Un piazzamento non proprio eclatante ma che i liguri hanno accettato di buon grado, soprattutto il pilota al debutto corsaiolo. Ventitreesimi altri due debuttanti, Pertile-Stillitano su Simca Rally 2. Più indietro Figini-Penna (Innocenti Cooper) e Tosi-Arturo (128 Rally) rispettivamente quarantunesimi e quarantaduesimi. Ancora sfortunato in una gara monegasca Avenoso, questa volta in coppia con Sorrentino su 128 Coupé. Il più esperto degli italiani in gara non è riuscito a concludere la prima prova speciale. Dopo aver dato spettacolo su un fondo a lui molto congeniale il sanremese si è ritrovato a 500 metri dai cronometristi con il motore autoridottosi ad un tre cilindri per il distacco dei collettori di scarico. Peccato visto che i tempi rilevati verso la metà della prova gli stavano dando ragione.

Fuori classifica infine anche Rossi-Orsetti (Simca 1100) finiti fuori tempo massimo per le penalità elargite loro a piene mani, in sede di verifica tecnica per la rottura del tubo di scarico. « Chissà, fossimo stati francesi forse in classifica ci saremmo ancora » è stato il loro commento e forse hanno ragione.

Guido Rancati

RALLY MONTECARLO JUNIOR - Monaco 23-25 marzo

LA CLASSIFICA

1. Guillame-Gros (Simca Rally 2) 1.15' e 32"; 2. Gandolfo-Gandolfo (R8 Gordini) 1.16'07"; 3. Orlandini-Orlandini (BMW 2002) 1.17'34"; 4. Gueguen-Cabot (Simca Rally 2) 1.17'56"; 5. Frachet-Franchet (Simca Rally 2) 1.17'58"; 6. Accabo-Duperrieu (Alfa Romeo Giulia) 1.20'10"; 7. Hay-Hay (Simca Rally 2) 1.21'05"; 8. Noaro-Cepitelli (Toyota) 1.21'19"; 9. Tabur-Boeri (Opel Ascona) 1.21'45"; 10. Salino-Decour (Opel Ascona) 1.21'45"; 11. Franchizini-Conte (Simca 1100 S) 1.21' e 55"; 12. Ferrazzo-Martorelli (Simca Rally 2) 1.21'58"; 13. Brill-Zorgnotti (Simca Rally 2) 1.22'03"; 14. « Pistole »-Washington Erle (Renault 16 TL) 1.23'09"; 15. Fourmachat-Andraca (Fiat 128 Rally) 1.23'31"; 16. Chiappoli-Bullani (Fiat 128 coupé) 1.23'48"; 17. Amaranto-Guasco (Ford ASXL) 1.24'02"; 18. Ngouli-Biango (NSU) 1.25'02"; 19. Gete-Berti (Saab 96) 1.25'34"; 20. Mats-Soubrier (A 111) 1.25'47"; 21. Michau-Fauchille (Opel Ascona) 1.25'51"; 22. Pertile-Stillitano (Simca Rally 2) 1.25'52"; 23. Latil-Bayio (BMW 1600) 1.25'53"; 24. Goglio-Bertolotto (R8 S) 1.26'32"; 25. Tchine - Guasco (R8) 1.26'44"; 26. Bonnin-Jemulo (Simca Rally 2) 1h27'28"; 27. Gnoni-Aggermont (A.R. GT) 1.28'37"; 28. Verola-Gazzellio (Simca 1100) 1.29' e 15"; 29. Feneyrol-Hurez (Simca Rally 2) 1.29'55"; 30. Dechambeno-Gouriau (Fiat 128) 1.30'12"; 31. Rolando-Pugnale (Simca Rally) 1.30'23"; 32. Bartolone-Maron (R8 Gordini) 1.30'46"; 33. Audibert-Gherardo (R8 Gordini) 1.31'03"; 34. « Shaft »-Jiaquou (Datsun) 1.31'10"; 35. Decourcelle-Decourcelle (Simca Rally) 1.32'10"; 36. Braida-Grandi (R8 Gordini) 1.33'17"; 37. Pucci-Lewis (Fiat 128) 1.33'43"; 38. Beucienoun-Country (NSU 1000) 1.34'; 39. Figini-Penna (Innocenti Cooper) 1.34'12"; 40. Tosi-Arturo (Fiat 128 Rally) 1.35'09"; 41. Ferri-Bruna (Ford Escort) 1.36'41"; 42. Pages-Casagrande (R8 Gordini) 1.38'06"; 43. Renoux-Santarelli (R8 Gordini) 1.41'41"; 44. Valet-Buquet (R8 Gordini) 1.45'20"; 45. Anton-Figuere (NSU 1000) 1.48'16"; 46. Mathis-Grac (Citroen 2 CV) 1.59'34".



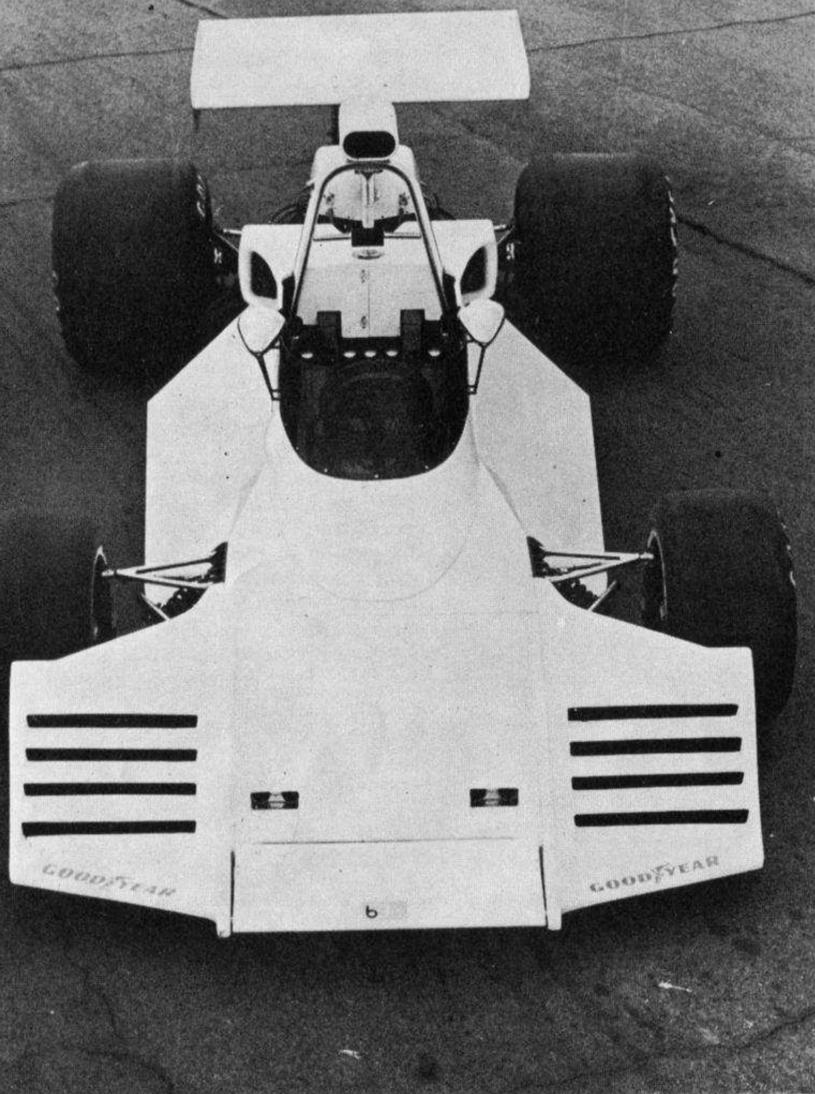
kléber vince

Al 2. Rally Internazionale di Sicilia
23-25 marzo 1973

BRAI - « RUDY » su Opel Ascona 1900 della Conrero-Jolly Club vincitori del G. 1 e 5 assoluti
DALL'AVA - MAIGA su Lancia Fulvia 1600 HF della scuderia Jolly Club vincitori del G. 3 e 6 assoluti

Kleber

KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE



LONDRA - La Brabham BT 42 è un progetto del tutto nuovo, conforme ai regolamenti FIA del 1973, per quanto riguarda struttura deformabile, peso, sistema dell'olio e del carburante. Diversa in questo dalla 37, che derivava dal telaio BT 34, la 42 è nuova in ogni particolare e si sono ottenuti gli scopi basilari impliciti in un veicolo da corsa, con un minor numero di compromessi.

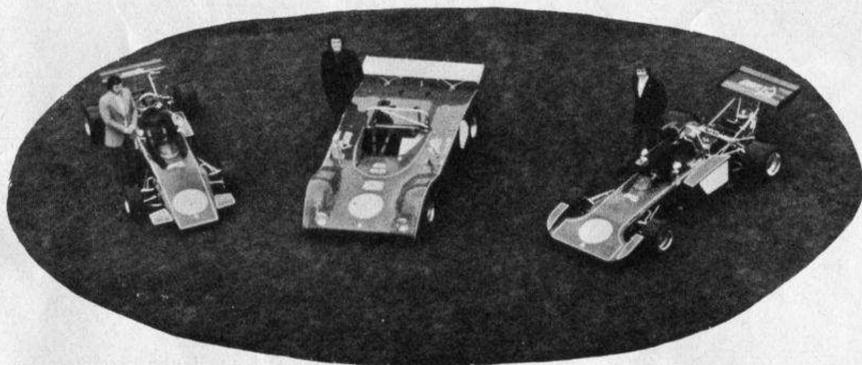
Le dimensioni sono state tenute al minimo, allo scopo di ottenere un peso basso e prestazioni elevate. Il progetto mette in luce molte migliorie, in fatto di aerodinamica, semplicità strutturale e facilità di manutenzione. Il telaio ha una forma essenzialmente triangolare, per tenere il più basso possibile la massa del peso del carburante e della struttura deformabile. Questa forma serve anche per fornire una sezione telaio molto semplice e robusta. Nella progettazione generale l'aerodinamica ha svolto un ruolo assai impor-

tante. L'area frontale è molto piccola, in rapporto al normale standard della F.1, questo allo scopo di ottenere una maggior velocità.

Sono stati montati due radiatori dell'acqua anteriori, dato che si tratta di una soluzione molto efficiente che consente l'uso di piccole unità, montate il più basso possibile. Il muso a tutta la larghezza, in un sol pezzo, ospita i radiatori e serve per approfittare della stretta carreggiata, unendo le ruote anteriori. Prese d'aria per la ventilazione sono state adottate per tenere il muso il più possibile corto. Un alettone montato al centro è regolabile soltanto per una questione di particolari aerodinamici, dato che la forma basilare del muso è stata progettata in maniera da creare una deportanza. La carenatura dell'abitacolo è stata assottigliata e un nuovo tipo di convogliatore d'aria è spostato in avanti per consentire un flusso d'aria ininterrotto verso l'ala posteriore di nuovo disegno.

Senza compromessi la nuova BT 42

Si tinge di «giallo» (TOYOTA) il futuro GRD



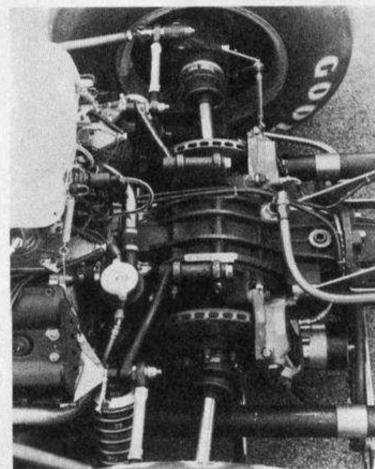
I tre piloti delle DART-GRD, Jones, Miles e Walker posano accanto alle loro vetture, rispettivamente una F. 3, una 2000 gr. 7 ed una F. 2. Qui sotto, vediamo, da sinistra, Alan Jones, il patron della DART, Denys Dobbie, il costruttore delle GRD, Mike Warner e Dave Walker

In tutta la vettura le superfici anteriori sono progettate in modo da forzare l'aria al di sopra della vettura, anziché sotto (come un piatto rovesciato). Il centro di gravità del carico del carburante e tutta la massa del telaio coincidono quasi, mantenendo così costante la distribuzione del peso sui due assi, con serbatoi pieni o vuoti.

Nell'interesse della sicurezza del pilota, tutti i fori d'accesso al serbatoio del carburante e i raccordi sono lontani dall'abitacolo. Misuratori e cavi elettrici scorrono entro il telaio in un condotto di accesso che forma l'angolo superiore della sezione laterale triangolare.

Il pilota è ulteriormente protetto da un cerchio di acciaio nella zona dei piedi e delle caviglie e i serbatoi del carburante finiscono prima della sezione anteriore del telaio, che in caso d'incidente in generale assorbe gli urti. La centina sul cruscotto fornisce un roll-bar secondario.

Poiché la zona a «sandwich» piena di schiuma di gomma è molto rigida, il telaio ha tre pareti nella zona, ove termina



A sinistra del titolo, la linea abbastanza singolare della BT 42 Brabham. Qui sopra, un particolare della sospensione dietro

la struttura deformabile e inizia la meno robusta sezione anteriore, nel tentativo di rendere più gradualmente le qualità strutturali di assorbimento all'urto.

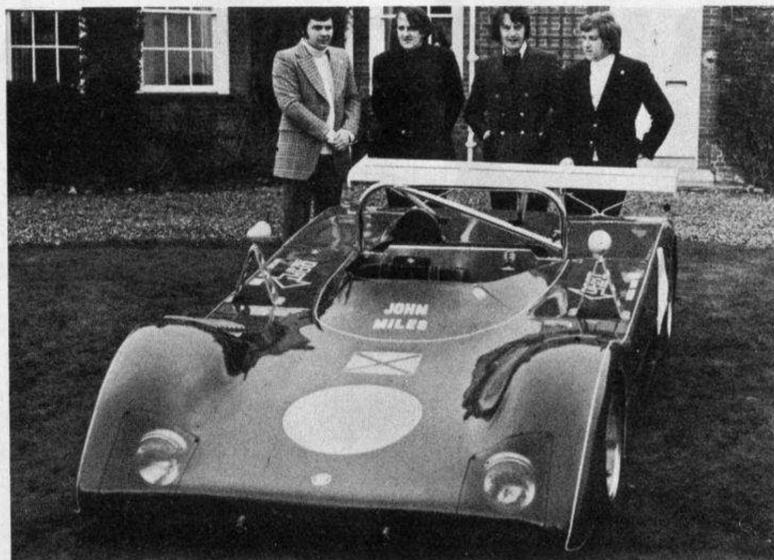
La sospensione anteriore è nuova in quanto sono usate le componenti basilari della vettura per assorbire i pesi della sospensione direttamente, senza l'aiuto di qualsiasi

struttura intermedia. I pesi della sospensione posteriore passano direttamente sulla parte posteriore del monoblocco del motore, mediante una speciale fusione in lega leggera. I bracci inferiori paralleli sono infulcrati in una speciale piastra di raccordo. La barra anti-rollo è montata sotto il cambio.

Il sistema del carburante si avvale di raccordi d'aviazione, in osservanza ai regolamenti 1974. Tutti i raccordi intercollegati sono contenuti entro il telaio e il motore è alimentato mediante un unico giunto auto-oscillante. Il serbatoio dell'olio è posto dietro il pilota, entro la monoscocca. Un unico radiatore dell'olio, a forma di V, è situato dietro la testa del pilota. L'aria fredda arriva al radiatore mediante condotti su entrambi i lati della carenatura dell'abitacolo.

La posizione del radiatore dell'olio e di un serbatoio per carburante dietro il sedile ha spostato in avanti il pilota di circa cm. 12, in confronto con la tipo 37. Lo sterzo a cremagliera si trova quindi dietro la linea centrale dell'asse anteriore.

LONDRA - Abbiamo già parlato della GRD recentemente, ma dopo avere chiacchierato col capo, Mike Warner, a Brands Hatch possiamo aggiungere qualcosa. Abbiamo avuto la netta impressione che ci sia qualcosa di più, nel legame GRD-Toyota, di quanto sia stato annunciato e, anzi, addirittura che le intenzioni corsaiole della Toyota possano essere più ambiziose di quanto ci si sia resi conto. Dalla Toyota nascerà probabilmente una delle più decise iniziative giapponesi nel mondo delle corse, dai tempi della Honda. Il relativo insuccesso del tentativo Grand Prix della Honda ebbe come risultato un «fermo» in tutte le attività giapponesi in questo campo, perché la «perdita di faccia» implicita fu notevole e altre Case non se la sentivano di affrontare le possibilità di un insuccesso. Naturalmente la Toyota sta già cautamente ampliando la propria attività nei rallies ed ora punterà sulle gare sport e di F. 2.



Recentemente ha comprato due GRD e, a sua volta, la GRD s'interessa all'«impresa» Sigma Le Mans. Warner dice: «Copieranno le vetture, è chiaro, ma è meglio che copino le nostre piuttosto che quelle di altri».

In complesso le prospettive della GRD appaiono più rosee, di quando ne parlammo, e fra poche settimane dovrebbe essere diramato un altro annuncio d'importanza, a ruota con la definizione dell'accordo con la DART. Le GRD della DART Racing sono molto eleganti, coi loro colori blu elettrico e bianco, e una delle fotografie che pubblichiamo illustra due dei principali personaggi, Denys Dobbie e Mike Warner, fra i piloti Jones e Walker.

Fra parentesi, abbiamo visto Dave Walker a Brands Hatch, aggirarsi zoppicando sulle grucce, ma prevede di potere gareggiare già a Hockenheim. Quel giorno a Brands Hatch si correva una gara di F. 3, che non può

essere stata molto soddisfacente per la GRD, che si era abituata a vedere Williamson vincere su una sua vettura. Tony Brise, che viene giudicato il successore logico di Williamson, ha ottenuto la posizione al palo con la GRD, facendo però una cattiva partenza, alla quale non è mai riuscito a rimediare. Alan Jones, della DART GRD, non ha potuto fare altro che tallonare Mike Wilds, fino al sesto posto, davanti a Kuwashima con la nuova GRD patrocinata dalla Shell-Sport.

Che novità d'inizio stagione abbiamo raccattato a Brands Hatch? Si devono tenere d'occhio Ian Taylor e il giovane Dick Parsons, che ha fatto una corsa liscia ottenendo una convincente vittoria nella gara di Formula Ford; con una Royale relativamente vecchia, ha battuto nettamente piloti della formula già affermati, quali Bob Arnott e Derek Lawrence che disponevano di vetture molto più recenti.

David Hodges

Una monoscocca rivoluzionaria la MOMO-Ferrari 5000

MILANO - Ancora un telaio d'eccezione da Giorgio Valentini, il progettista che più ammiriamo in questo campo, per l'instancabile opera di ricerca avanzata e di sperimentazione difficile. E' il telaio della nuovissima Momo tipo Can-Am o Interserie, con motore Ferrari 5000 cmc. sovralimentato. Si tratta d'una monoscocca in lega leggera con strutture in titanio ben integrate; un telaio destinato ad accoppiare doti di leggerezza e di rigidità a torsione e a flessione di primissimo ordine.

Il disegno ripete in larga parte quello dell'esemplare due litri dell'anno scorso, con tutti i perfezionamenti che l'ing. Valentini ha potuto accumulare dall'esperienza, e soprattutto con un radicale ridisegno, in funzione delle caratteristiche dei materiali impiegati. Gli elementi in titanio, saldati alla scocca in lamiera d'alluminio, sono una traversa anteriore per l'attacco delle sospensioni, una traversa, sempre anteriore, per l'attacco delle pompe-freni, del tirante inferiore della sospensione e della pinza dei freni.

Anche i tubi laterali di passaggio della tiranteria dello sterzo sono in titanio e in questo materiale è tutto il telaio posteriore. Infatti, la scocca, in lamiera dello spessore di 1,5 mm. (0,8 mm. per i diaframmi interni), termina alle spalle del guidatore ed il motore sarà applicato, con un sistema assai originale, con funzione portante. Quel che più apprezziamo in questa monoscocca è il disegno della parte anteriore, il magistrale collegamento fra gli elementi laterali e quelli centrali. Tanto più che su quello che normalmente si chiamerebbe cruscotto viene montata la scatola dello sterzo, a cremagliera, con la citata tiranteria.

Il piano inclinato

Inoltre, si ha un piano inferiore inclinato all'indietro, che s'è rivelato fin dal telaio della due litri vantaggiosissimo nel conseguimento della migliore posizione di guida, con appoggio perfetto delle cosce e grande aiuto in frenata, con i valori di decelerazione che oggi si raggiungono. Gli elementi della scocca sono incollati e uniti da chiodi del tipo a testa larga, non con rivetti a strappo. Nei due elementi o cassoni laterali verranno parzialmente alloggiati i serbatoi della benzina, mentre un terzo serbatoio troverà posto dietro al piano inclinato del sedile, per una capacità totale di 200 litri.

Oltre alla progettazione, dobbiamo lodare anche l'esecuzione, dovuta al-

l'officina di Manfredi, ben attrezzata per saldature in argon e per la migliore lavorazione della lamiera d'alluminio come del titanio; insomma l'ideale per la costruzione degli autotelai delle odierne vetture da corsa, qualcosa che non ha proprio nulla da invidiare agli specialisti inglesi. Con una certa evoluzione, in questa direzione potremmo tornare ad avere una importante produzione specializzata di autotelai, per tornare alle posizioni d'un tempo, quando i « tubolari » di Colombo, ad esempio, erano richiesti da tutto il mondo.

Un telaio di 40 chili

Ora, il nuovo telaio di Giorgio Valentini, compresi gli attacchi, ha un peso di 40 chili, un risultato davvero lusinghiero, per una vettura di 2,50 metri di passo e carreggiata anteriore e posteriore rispettivamente di 1,42 e 1,55 metri, una vettura destinata ad ospitare un motore che si avvicinerà ai mille cavalli.

Questo progetto dell'ing. Valentini tende ad una macchina con distribuzione dei pesi di circa 40-60% fra anteriore e posteriore, giungendo al massimo a 38-62%, con serbatoi baricentrali e pur con una incidenza del motore (230 chili) abbastanza sensibile.

Poi, anche posteriormente, per l'attacco delle sospensioni, si avrà un telaio in titanio; con prese d'aria laterali, tipo NACA, anche i radiatori acqua-olio saranno posteriori e inclinati. Rimarchevole è il fatto che si ripeteranno le rivoluzionarie sospensioni della due litri Momo dell'anno passato, con circuiti ad alta pressione, e le originalissime ruote con cuscinetti anulari di grande diametro. Beninteso, in un ridisegno completo, sia per la geometria, sia per i portamozzoli, di cui quello superiore sorprenderà certo gli intenditori per la sua esecuzione. Ancora freni anteriori entrobordo o sospesi, con cospicui perfezionamenti cinematici per tutto l'avantreno. E cerchi-ruote leggerissimi, se per canali di 17 pollici non si superano i 4,5 Kg e per canali di 11 pollici i 3,3 Kg.

Adesso l'attesa è vivissima per la parte carrozzeria: visto il profilo alare prescelto e taluni impostazioni per il frontale e per la parte posteriore, potremmo aspettarci qualcosa di veramente nuovo, ricco di attrattive aerodinamiche. In una macchina che per leggerezza, rigidità, efficienza delle sospensioni, riduzione massima delle masse non sospese, potrà dare dei punti alla più avanzata produzione di questo settore.

benz.

La Mille... Miglia.

(Simca 1000 Rallye 2. Cuore di ferro per piloti di acciaio)



Simca 1000 Rallye 2. La sportiva da competizione, fatta per correre e per vincere. Ancora una conferma del successo della Simca 1000, già sulle strade del mondo con un milione di esemplari. Simca, con oltre mille punti di assistenza in tutta Italia, offre un servizio su cui si può contare. Simca fa parte del Gruppo Chrysler. Una garanzia in più.

Simca 1000 Rallye 2

1294 cmc.
82 CV DIN
170 km/h
km da fermo 34"
L. 1.449.000
I.V.A. e trasporto compresi

Simca 1000 Rallye 1

1294 cmc.
60 CV DIN
150 km/h
km da fermo 36,6"
L. 1.199.000
I.V.A. e trasporto compresi



CHRYSLER

SIMCA

Simca 1000 a partire da L.999.000. IVA e trasporto compresi.

6 Porsche
6 messicani

MESSICO - Sei ore del Messico - Gara di durata

1. Debaque-Rojas (Porsche)

Centonove gli equipaggi al via, soltanto 51 all'arrivo, in questa gara riservata alle T e alle GT. Dominio delle Porsche, che hanno occupato i primi sei posti, tutte pilotate da conduttori messicani.

Gli hanno
dato una mano

SPAGNA - Rally Fallas - Rally

1. Babler-Antolin (Seat)

Terza prova del campionato spagnolo, e prima della gara dubbi sulle possibilità che le Seat ufficiali di Babler e di Canellas potessero sconfiggere la Porsche di Gargallo. Canellas ha avuto un guasto meccanico, ma Babler ce l'ha fatta, battendo la Porsche con foga straordinaria, ma anche perché verso la fine alla vettura di Gargallo si è rotto il cambio.

Nove minuti
costano cari

FRANCIA - Rally d'Anjou - Rally

1. Farjon (Alpine)

Con la vittoria ormai in tasca, Touroul, su Porsche, ha perso negli ultimi chilometri, subito dopo l'ultima prova speciale in salita. Fino a quel momento si era imposto, ma un guasto meccanico lo costringeva poi a lasciare il passo a Farjon, avendo dovuto aspettare l'aiuto di uno spettatore per rimediare al guasto: tempo perso, nove minuti.

«Prima» della
Coppa di Francia

FRANCIA - Ronde Terres de Beauce - Rally

1. Touroul-Soula (Bugster Porsche)

Si trattava della prima edizione della gara, valevole per la Coppa di Francia dei rallyes. La Saab di Kerc, arrivata seconda, ha confermato le sue doti su terreno difficile.

Viva la
Marina!

HONG KONG - Rally di Hong Kong - Rally

1. Culcheth-Syer (Morris Marina)

L'«uomo» della British Leyland, Culcheth, ha iniziato la sua stagione 1973 con una bella vittoria in questo rally patrocinato dalla Rothmans. Ha preceduto il secondo arrivato, Moorat su Escort, di ben sei minuti. Per quasi tutto il rally avevano condotto Makinen-Liddon, su un'altra Escort, ma poi un guasto al motore ha posto fine alla loro corsa.

LAFOSSE
in volata

FRANCIA - Coppe dell'ACIF - Velocità in circuito

1. Lafosse (Lola) 28'47", media kmh 141,985; 2. Larrousse (Lola); 3. Rouveyran (Lola).

Nonostante il freddo, molti gli spettatori per la gara internazionale, nelle cui prove Lafosse ha segnato il miglior tempo. In gara faceva la migliore partenza e la battaglia gli ferveva alle spalle fra Bayard, Vinatier, Ballot-Léna e altri. Larrousse è riuscito a superare Rouveyran, che lo precedeva, e ha conservato il secondo posto fino alla conclusione, mentre Lafosse era irraggiungibile.

Fiori di
casa

FRANCIA - Rally Côte Fleurie - Rally

1. Bourdon (Alpine) 17'59"2

Aiutato dalla perfetta conoscenza del percorso, Bourdon ha vinto questo rally per la quinta volta. Unico serio avversario, Coeuille pure su Alpine, che si è piazzato a 7" dal vincitore.

Soffiava forte
il «mistral»

FRANCIA - Rally Mistral - Rally

1. Saliba-Lagadec (Simca)

Furiosa battaglia fra Saliba e Panciatichi su Alpine, che ha però dovuto accontentarsi del secondo posto, essendo stato penalizzato più dell'avversario. Ottima gara di Barailler, arrivato quarto con una Opel Ascona di serie. Una prova di velocità è stata annullata per uscita di strada di un'Ascona. Su 103 partiti, 78 arrivati.

TRENTON inaugura la «doppia partenza» nelle corse USAC

TRENTON - Dopo la mancata gara d'apertura del campionato USAC 1973 a Phoenix, (causa il nubrifragio) la corsa di Trenton costituirà la vera «anteprima» della famosa «500 Miglia» che si correrà alla fine di maggio e darà alle vetture più nuove e potenti la possibilità di mettersi in vista, nella previsione di lanciarsi poi nella grande mischia sul vecchio «bryckyard» dell'Indiana.

Quest'anno, la quinta «300 Miglia» assumerà un nuovo e più interessante aspetto: verrà disputata in due manches di 100 giri ciascuna sul circuito a forma di rene della lunghezza di metri 2.400. «La gara dello scorso anno fu di 200 miglia, su 134 giri — ci ha detto George Hamid presidente del circuito — ma quest'anno le corse saranno due con due partenze, due arrivi al traguardo, due vittorie di manche e un vincitore assoluto».

La «300 Miglia» del 1973 somiglia all'impresa USAC in Argentina, l'anno passato, quando si corsero due manches e fu usato un sistema di punteggiaggio totale. Più o meno, avvenne la stessa cosa due anni or sono all'Ontario, quando le vetture europee di Formula 1 gareggiarono contro le F. 5000 americane. Gli organizzatori di Trenton, però, aggiungono qualcosa: le vetture che saranno costrette ad abbandonare nel corso della prima manche, potranno ripartire dal fondo dello schieramento, nella seconda, in quanto, come tutti gli appassionati sanno, molto spesso la meccanica più costosa e sofisticata ha tendenza a guasti che possono venire riparati in breve tempo. Con il nuovo sistema si permetterà pertanto a chi ha avuto sfortuna all'inizio, di rifarsi più tardi.

Abbiamo parlato con Bobby Unser a questo proposito e il forte pilota ci ha detto: «Questo sistema renderà la gara più serrata e sarà più gradito agli spettatori. Le fermate ai box avranno una importanza basilare e bisognerà evitare di fermarsi troppo presto onde potere sempre avere carburante a sufficienza per coprire le 150 miglia. Bisognerà quindi procedere ad una miscela di calcoli esatti e di buon lavoro da parte dei meccanici; non sarà soltanto una questione di velocità». Tra parentesi, Bobby Unser detiene il record sul miglio e mezzo di

Trenton, alla media di oltre 276 kmh.

Da un punto di vista generale, che cosa ne ricaverà il campionato USAC che non abbia già da offrire? Darà senz'altro al pubblico la emozione di gare brevi e veloci che molti piloti USAC considerano gare «sprint» se paragonata a quelle di Indy, Pocono e Ontario. Ad ogni modo, quest'anno, gli appassionati potranno assistere a due tipi di gara: a quelle lunghe e meditate di 500 miglia che mette alla prova la resistenza delle vetture, e a molte corse «sprint» più veloci ed eccitanti.

L'«anteprima» della più importante corsa per vetture USAC-Indy è pronta: Trenton sta facendo la sua toilette primaverile. Le prove di qualificazione si svolgeranno sabato 14 aprile, mentre la corsa si disputerà domenica 15.

Adriano Manocchia

Luigina sempre seconda

NOVARA - Definita dagli organizzatori una gara a «carattere turistico», il 1. Trofeo ELF - 2. Coppa Chrysler Simca si è rivelata una competizione altamente impegnativa per piloti e copiloti, ben altrimenti abituati nelle gare di regolarità. Bandita la necessità di una estrema precisione e di quella inutile serie di passaggi per effettuare i quali non sarebbe forse necessario avere la patente, la gara organizzata dall'AC di Novara puntava esclusivamente su capacità e ritmo di guida da parte del pilota, prontezza e altrettanta ritmica sicurezza da parte del copilota che, solitamente relegato al compito di semplice regola-schiacciati, doveva quindi fungere da perfetto navigatore, riconoscendo il percorso sul radar fornito dagli organizzatori alle verifiche, novità assoluta per le gare di regolarità.

Risultava prima l'ottima copia Magistri-Rondonotti che hanno raggiunto il successo dopo averlo ripetutamente sfiorato nelle precedenti edizioni. Segue la... solita Luigina Imerito che non smentisce le proprie capacità di prima regolarista italiana, e quindi Leone, Simeolletto, Sobrero e tutti gli altri. L'estrazione di una vettura Simca, con la quale Pavanello ha vinto una prova di maneggevolezza ha chiuso la serata.

LUCENTI con la Rally 2 nel «Valdelsa»

COLLE VAL D'ELSA - Eliseo Lucenti, al volante di una Simca Rally 2, ha vinto, distanziando nettamente tutti gli avversari, la seconda gara sociale organizzata dalla Squadra Corse Valdelsa in collaborazione con la locale concessionaria Chrysler-Simca, valida per il campionato 1973 della scuderia toscana.

Su un percorso di trenta chilometri da ripetersi tre volte, con tre controlli orari e tre prove speciali svoltesi su 1000 metri di strada sterrata, si sono dati appuntamento alcune decine di appassionati, alcuni dei quali alle prime «esperienze», proprio come vuole lo spirito della manifestazione. Si può dire che soltanto nel primo giro vi è stata una parvenza di lotta con Lucenti che, comunque, controllava la situazione. Poi, ben sostenuto dal mezzo meccanico, il capofila ha pigliato sull'acceleratore e per gli altri è svanita ogni speranza. Ecco la classifica finale:

TROFEO VALDELSA, gara sprint riservata - 1. Eliseo Lucenti (Simca Rally 2); 2. Razzanelli (Fiat 128 coupé); 3. Borghini (Fiat 124 c); 4. Sovali (Fiat 128 rally); 5. Baccellini (Fiat 127); 6. Santaronecchi (Mini Cooper); 7. Pesucci (Autobianchi A112); 8. Lapucci (Renault R8); 9. Stefanori (Fulvia Zag 1300); 10. Cencioni (Fiat 850 spider); 11. Papanti (Fiat 128); 12. Nocentini (Simca LS); 13. Riggi (Fiat 128); 14. Chianucci (Simca GLS); 15. Rossi (Mini minor); 16. Grassini (Fiat 850); 17. Poggi (Cortina GT); 18. Rodani (Fiat 850 sp.); 19. Viani (Fiat 500); 20. «Nanni» (Abarth 595); 21. Bernini (Mini minor).

1. TROFEO ELF - 2. COPPA CHRYSLER SIMCA - Gara di regolarità nazionale 17 marzo 1973

CLASSIFICA
1. Magistri-Rondonotti (Mini Cooper) penalità 813; 2. Luigina Imerito (Fulvia HF 1600) 997; 3. Leone (Fulvia Coupé 1300) 1099; 4. Simeolletto (Simca 1000/S) 1104; 5. Sobrero (Autobianchi A 112) 1165; 6. Nosenzo (Fiat 128 Coupé) 1195; 7. Barbero (Fiat Rally 2) 1205; 8. Pavanello (Lancia Fulvia) 1307; 9. Pettineo (Fulvia Coupé) 1365; 10. Barbarino (Autobianchi A 112) 1462; 11. Birolì (Fiat 128) 1552; 12. Moro (Fiat 127) 1795; 13. Bertoldi (Fiat 128) 1815; 14. Zagato (Fiat 128 Coupé) 1828; 15. Milesi (Fulvia Coupé 1300) 1920; 16. Carnio (Lancia Fulvia) 1952; 17. Gancia (Fulvia Coupé 1300) 1968; 18. Bacchella (Fiat 124 Rally) 2019; 19. Foglia (Fiat 124 Sp. 1600) 2185; 20. Ferri (Simca 1100) 2202; 21. Calcatelli (Fulvia Coupé 1300) 2336; 22. Pezzotta (Fulvia A. 3S) 2350; 23. Feltrin (Fiat 850 Coupé) 2410; 24. Testoni (Fulvia HF 1600) 2473; 25. Cadario (Autobianchi A 112) 2630; 26. Forato (Fiat 128) 2673; 27. Bertola (Fiat X/1990) 2719; 28. Cuccino (Fiat 124) 2846; 29. Trovatore (Fulvia C.R.S.) 3017; 30. Maggi (Alfa R. GTJ) 3191; 31. Peracchio (Fiat 128 Rally) 3237; 32. Vistarini (Fulvia HF 1300) 3278.

Cronomonologo in Umbria PERTUSIO bis

TERRI - Tutti i big della regolarità si sono dati appuntamento alla quarta edizione della Coppa delle Sorgenti di Acquasparta, prima prova del Trofeo della Regolarità. Il solo assente era il campione uscente, Giuliano Canè che pare intenzionato a disertare quest'anno questo tipo di competizioni. Si è imposto per pochissimi centesimi, aggiudicandosi l'ambito trofeo, il bravo e costante Piero Pertusio della Scuderia Jolly Club, seguito da Luigina Imerito che sempre sa far valere le sue doti.

Buone anche le prove di Pavanello, Santorum, Menichetti e dell'esordiente Forato, nonché quelle delle signore Maria Cristina Poggiali e Angela Fava. Una giornata fredda ma con cielo sereno ha fatto da cornice allo scenario tipicamente umbro. I concorrenti lungo il percorso hanno così potuto ammirare le bellezze naturali del lago di Piedilago e della cascata delle Marmore. Purtroppo un inconveniente alle apparecchiature in una prova speciale, quella di Sangemini, ha protratto più del previsto l'impegno dei concorrenti. L'organizzazione curata meticolosamente dalla Scuderia Borzacchini di Terni, è stata molto buona.

Al termine, tutti un po' stanchi, ma contenti, i partecipanti si sono ritrovati per la premiazione al ricco rinfresco offerto dal commendatore Creonti, sindaco di Acquasparta, dandosi appuntamento per il 25 marzo ad Amelia dove si disputerà la seconda Coppa Città di Amelia gara di regolarità anche questa organizzata dalla Scuderia Borzacchini e valida per il Trofeo.

4. COPPA SORGENTI DI ACQUASPARTA - Gara di regolarità valida quale 1. prova del Trofeo Nazionale - Terni, 11 marzo 1973.

LE CLASSIFICHE
Iscritti 62, partiti 60, classificati 57.

CONDUTTORI
1. Piero Pertusio (Lancia 1300); 2. Pavanello (Lancia Montecarlo); 3. Santorum (Lancia 1300); 4. U. Menichetti (Fiat 128 Rally); 5. Forato (Lancia 1300); 6. Nannè (Ford Escort); 7. Di Capua (Lancia Montecarlo); 8. Aimone (Lancia 1600 HF); 9. Cavallucci (Lancia 1600 HF); 10. Santarelli (Fiat 128 Rally); 11. Faldini (Lancia); 12. Bressi (Lancia); 13. Adamo (Lancia); 14. Natale (Lancia); 15. Pellegrini (Alfa Romeo); 16. Aleffi (Lancia); 17. Borghesio (Lancia); 18. Baglioni (Lancia).

CONDUTTRICI
1. Luigina Imerito (Lancia); 2. Maria Cristina Poggiali (Lancia); 3. Angela Fava (Lancia); 4. Enrica Camera d'Afflitto (A 112); 5. Argentina Castillet (Lancia); 6. Maria Grazia Menichetti (Fiat 128 C); 7. Liana Raimondi (Fiat 127).

ESORDIENTI
1. Tito Forato; 2. Attanasi.

PERUGIA - Di stretta misura Piero Pertusio si è imposto nella gara automobilistica dell'Autosciatoria Foligno-Norcia, organizzata dall'AC Perugia e dal locale Sci Club. Dietro di lui, di sole 0,2 penalità si è classificato Forato, anch'egli su Lancia HF. Terza l'Alfa Romeo di Pellegrini. Nella prova di sci ha vinto Pietro Spinelli, mentre nella combinata Mauro Formica si è imposto facendo tutto da solo: la prova auto e quella di sci. La famiglia Formica si è particolarmente distinta sugli sci, infatti Marco ha corso con Pertusio, arrivando secondo, e Marcello quarto in coppia con Fabrizio Granalli. Lo stesso Formica ha vinto la categoria Esordienti.

AUTOSCIATORIA FOLIGNO-NORCIA - Foligno 19 marzo 1973.

CLASSIFICA AUTO
1. Piero Pertusio (Lancia HF) penalità 3,8; 2. Forato (Lancia Fulvia) 4; 3. Pellegrini (A.R. 1300) 7,7; 4. Alessi (Lancia Fulvia) 7,8; 5. Santarelli (Fiat 128) 8,1; 6. Attanasi (Fiat 124 Coupé) 10; 7. Formica Mauro (BMW 1600) 10,5; 8. Ghergo Franca (A-112) 11; 9. Fratini (Lancia Fulvia) 13; 10. Giangiuli (Lancia HF 1600) 13,6; 11. Rombini (Fiat 500) 15,4; 12. Ticchioni (Fiat 124) 17,9; 13. Formica Marcello (Mini Cooper) 18,4; 14. Romagnoli (Simca 1300) 18,4; 15. Fratini Paola (Fiat 500) 20,6; 16. Longarini (Lancia Fulvia) 22,7; 17. Pileri (Fiat 128) 28,9; 18. Bartoli (Renault R-8) 28,9; 20. Spinelli (Fiat 128).

CLASSIFICA FEMMINILE
1. Franca Ghergo penalità 11; 2. Fratini 20,6; 3. Ascani 38,2; 4. Tesorini 56,4.

SCI
1. Pietro Spinelli 47,4; 2. Granalli Fabrizio 47,99; 3. Giostra G. 48,52; 4. Innocenti 48,71; 5. Formica Mauro 50,39; 6. Pignatelli 50,87; 7. Tattini 51,36; 8. Laureti 52,33; 9. Romagnoli 52,86; 10. Granalli 53,8; 11. Fracco 53,9; 12. Ticchioni 55,70; 13. Archilei 55,85; 14. Formica Mario 56,34; 15. Ticchioni A. 57,54.

CLASSIFICA FEMMINILE SCI
1. Giostra Luisa; 2. Severini Teresa; 3. Matteuzzi Silvia.
COMBINATA
1. Mauro Formica-Mauro Formica; 2. Pertusio-Formica Marco; 3. Santarelli-Granalli; 4. Formica Marcello-Granalli Fabrizio; 5. Fratini-Tattini; 6. Forato-Piccioni; 7. Pellegrini-Luzzi; 8. Spinelli Angelo-Spinelli Pietro; 9. Longarini-Pignatelli; 10. Alessi-Simoncini; 11. Romagnoli Alfredo-Romagnoli Alfredo; 12. Ticchioni Fausto-Ticchioni Massimo; 13. Laureti Dario-Laureti Dario; 14. Fratini-Giostra; 15. Attanasi-Ciancaleoni; 16. Innocenti Luigi-Innocenti Luigi; 17. Luna-Archilei; 18. Giangiuli-Chinetti; 19. Bartolo-Pierangeli; 20. Salvatori-Giostra Giuseppe; 21. Ghergo Franca-Gherardi; 22. Pileri-Camuzzi; 23. Rondini-Cocciari.
ESORDIENTI
1. Mauro Formica penalità 10,5; 2. Ghergo Franca 11; 3. Fratini 13; 4. Rondini 15,4; 5. Formica Marcello 18,4; 6. Romagnoli 18,4; 7. Fratini Paola 20,6; 8. Longarini 22,7; 9. Laureti 31,5; 10. Spinelli 32.