

FANTastica
CORSA
in SVIZZERA

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT

La prima domenica di aprile sottolineata (grazie allo sponsor MARLBORO) dal battesimo di un nuovo circuito italo-elvetico (nonostante le difficoltà dello sciopero delle dogane) in una gara inimitabile con tutti i piloti più famosi

REGAZZONI torna e vince con un turbo FERRARI 7000



Direttore - sportivo - cronometrista d'eccezione per Clay Regazzoni nella sua corsa - ritorno alla Ferrari: il direttore di Fiorano Sante GHEDINI, la cui escalation era già stata notata a Vallelunga

Zuffa generale all'arrivo, causata dalle HELENE «mondiali»

DALL'INVIATESSA

LUGANO - Regazzoni, al rientro, profeta in patria. Approfittando di una domenica lasciata libera dai grandi impegni internazionali, il C.A.L.A.C. ticinese (Club anti-legge anti-corse del Canton Ticino) con il patrocinio della Marlboro, ha potuto inaugurare con una manifestazione di enorme successo il nuovo circuito nato sui 16 km e 200 metri che vanno da Mendrisio fino ai monti di Montrasio, sul versante italiano del lago di Como. Un circuito bellissimo, sorto anche per il contributo della TV svizzera, utilizzando in parte strade esistenti e ricorrendo all'ingegnoso sistema di tracciare il rettilineo di partenza all'interno dello stadio di Mendrisio per poter sfruttare le tribune esistenti.

Altro particolare interessante, escogitato per poter eludere le leggi svizzere che vietano le corse in circuito, è il passaggio della pista in territorio italiano per un tratto di quasi un chilometro, dove è stato utilizzato un avamposto abbandonato della Guardia di Finanza

per alloggiare la direzione di gara ed i cronometristi. In questo modo le responsabilità giuridiche ricadono su individui che non si trovano in territorio svizzero rendendo possibile lo svolgimento di manifestazioni, malgrado la severa legge della confederazione.

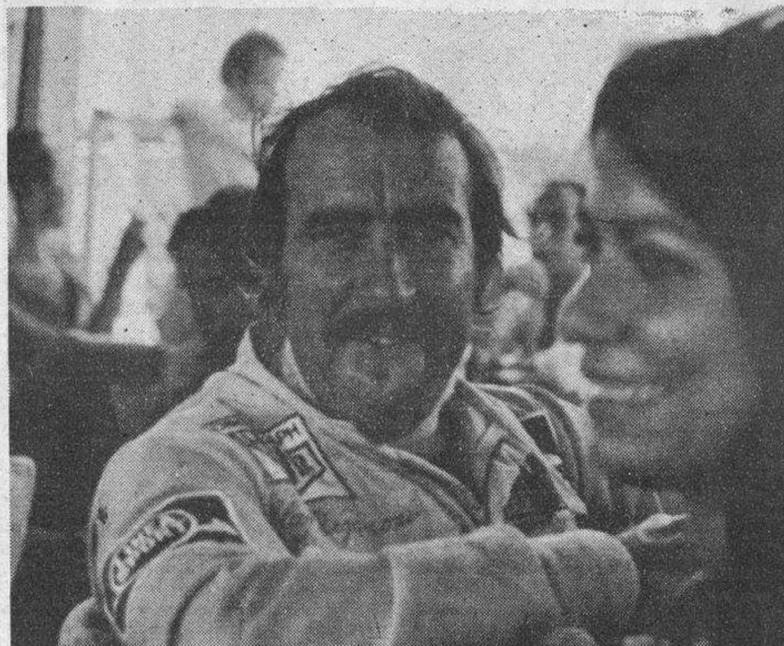
Naturalmente una soluzione di questo genere non ha facilitato il compito agli appassionati organizzatori ticinesi, che hanno avuto il loro daffare a convincere le autorità doganali italiane a lasciar sollevata la sbarra da passaggio a livello sulla linea di confine durante la gara.

Si pensi che il primo comunicato giunto da Roma imponeva che la sbarra venisse alzata ed abbassata al passaggio di ciascun concorrente!...

Fortunatamente poi tutto si è appianato ed il bellissimo percorso, che ricorda a tratti il Nurburgring ed a tratti Monza ha potuto avere la sua inaugurazione ufficiale.

Chi poteva essere il trionfatore se non l'idolo locale Regazzoni? Tornato alle corse contro il parere del medico (è dello stesso mr. Stanley della BRM che si è rifiutato di mettergli a disposizione la macchina) Regazzoni non ha faticato a trovare un mezzo all'altezza delle sue doti. Si è trattato nientemeno che di una Ferrari (particolare significativo), della 512 trasformata dalla Filipinetti per l'Interserie (con un'originale carrozzeria a pesce) sulla quale è stato montato il motore Ferrari 7000, 12 cilindri con turbocompressore. Superati alcuni problemi di gomme (dechappaggio) nei primi giorni di prove. La macchina ha filato a meraviglia durante la gara, lasciando poco spazio agli avversari che pure erano tanti ed estremamente qualificati.

Gli organizzatori svizzeri infatti hanno avuto l'intelligente idea di aprire la gara alla Formula Libera, ottenendo (grazie anche ai soldi Marlboro) un successo di partecipazioni e di vetture molto superiore ad ogni previsione. Basti dire che,



Il primo commento di Clay dopo la bella vittoria

(Telefoto)

insieme ad un discreto numero di F. 1, cerano alcune auto Can-Am e perfino Gurney che ha portato la sua Eagle-Indy, con la quale durante la settimana si sposterà al Nurburgring per effettuare prove in vista della sfida che Ecclestone ha accettato per Reutemann.

Altra macchina eccezionale la nuova Tyrrell 007 a freni anteriori entro-bordo portata in corsa da Stewart. La macchina completata all'ultimo momento per questo primo contatto con la pista, era equipaggiata dal motore ecologico anti-inquinamento realizzato da Granatelli. Il patron STP non ha voluto perdere questa occasione pubblicitaria data anche dal fatto che gli organizzatori avevano istituito un premio speciale per macchine di questo tipo, nella speranza di attirare le Shadow che invece hanno rinunciato.

Confermando che a Bologna le vicende Tecno sono avvolte da incertezza, David Yorke ha iscritto Amon con la monoscocca Martini

realizzata da Thompson in Inghilterra. La macchina, molto bella ma incredibilmente simile alla nuova Ferrari Formula Uno (questa però ha il musetto più largo ma non ha dato noie di raffreddamento) montava un motore Cosworth V 8.

Assente dalla sua macchina, un motore Tecno 12 cilindri era comunque della partita: affidato a Nanni Galli (anche lui al rientro come Regazzoni) il propulsore bolognese equipaggiava la Tui-F.S di Alan McCall opportunamente modificata. Il consulente telaista Tecno ci ha detto d'aver messo insieme questo motore per conto suo e di averlo portato in Inghilterra prima della clamorosa rottura con Pederzani.

Regazzoni è riuscito ad avere a Mendrisio anche Fittipaldi e Peterson. Naturalmente la John Player non ha accettato l'invito della Marlboro, per cui è stata la Bardhal a finanziare l'allestimento di una Lotus 49 che Chapman ha aggiornato per l'occasione. Peterson ha

avuto l'appoggio della Vick per disporre della «56» a turbina, che per questa corsa di formula libera non ha dovuto soggiacere alle regole di limitazione nell'aspirazione dell'aria.

Con l'aspirazione libera la macchina supera i 1000 HP emettendo un sibilo mostruoso. Peterson ha avuto i suoi problemi e praticamente non è mai stato tra i primi. Malgrado ciò Mr. Kikkeannen della Vick si è detto soddisfatto, perché la campagna pubblicitaria svedese potrà essere impostata sfruttando questa macchina: le Vick sono caramelle per la gola ed il turbino d'aria creato dalla turbina è perfettamente in carattere col prodotto.

La Ferrari ha rifiutato d'essere presente ufficialmente, ma Ickx ha potuto correre con la Stratos, compiendo tra l'altro un ottimo lavoro di messa a punto del nuovo motore Dino a 6 valvole per cilindro e tripla accensione sviluppato a Maranello.

Non ha destato sorpresa Beltoise sulla March: dopo le voci corse su questo possibile accordo, il francese (venuto in elicottero da Le Mans dopo aver abbassato il record del circuito) ha guidato la difficile 721 X dello scorso anno sulla quale era stato adattato il motore Matra.

A questo autentico festival del motore anche altre macchine italiane: Moretti ha schierato la sua Momo modello 73 con motore Porsche Turbo affidandola a Donohue, mentre Merzario ha portato in pista una interessante biposto realizzata segretamente dall'ing. Abarth. La macchina, con telaio in tubi quadri e profilo marcatamente a cuneo, monta il motore Fiat 130 ad iniezione posteriormente a sbalzo. La trasmissione automatica ad innesto rapido supplisce in parte al

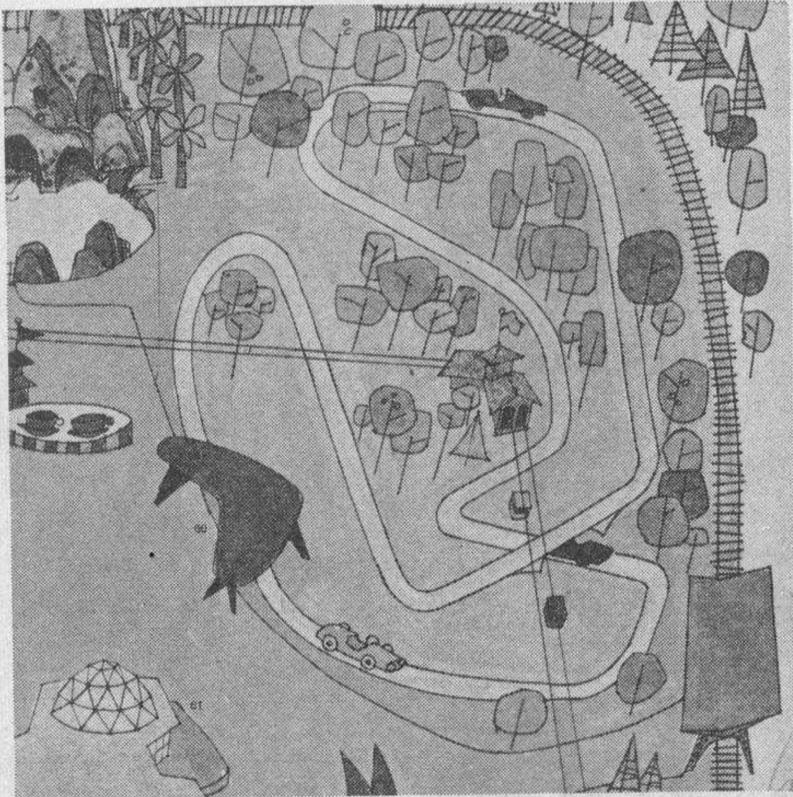
Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 22

Alla fine delle prove di sabato lo schieramento di partenza è risultato il seguente:

Così (in 13) al via

Regazzoni (Ferrari 7000T) in 5'06"4
Fittipaldi (Lotus 49 e Ford) 5'07"2
Amon (Tecno Ford) 5'07"7
SECONDA FILA:
Stewart (Tyrrell 007) 5'07"8
Gurney (Eagle) 5'07"9
TERZA FILA:
Peterson (Lotus 56 turbina) 5'08"0
Beltoise (March 721X-Matra) 5'08"4
Donohue (Momo-Pors. Turbo) 5'09"1
QUARTA FILA:
Hallwood (SurteesTSS Chevy) 5'10"0
Ickx (Stratos) 5'10"9
QUINTA FILA:
De Adamich (Pagnossin Ford) 5'11"1
(non partito)
Nanni Galli (Tui Tecno 12) 5'11"9
Merzario (Abarth Fiat 130) 5'12"8



Il difficile circuito di 16 chilometri della FANTASTICA SFIDA

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

la scarsa potenza del propulsore. E' un esperimento da seguire.

De Adamich, non essendo pronta la Surtees come al solito, si è presentato con una macchina molto interessante con telaio monoscocca in ceramica Pagnossin rafforzato da elementi in titanio. I risultati sono stati incoraggianti « E' molto rigida ma dà un po' l'impressione della fragilità » diceva il campione d'Italia dopo le prime prove. Purtroppo la preoccupazione del nostro pilota risultava confermata quando sabato, mentre veniva scaricata dal camion, la macchina è caduta rovinandosi.

Naturalmente non poteva mancare Hailwood che voleva partecipare a tutti i costi in moto (si era portato la sua MV privata) dicendo che su quel circuito nessuno avrebbe potuto stargli dietro. Regazzoni sarebbe stato favorevole ma altri si sono opposti. Sembrava di poter trovare un punto d'accordo col montaggio di un sydecar (ma Surtees rifiutava di fare il passeggero) per cui Mike ha preso il via con una T55 di Formula 5000.

L'altalena della cronaca

Dal passaporto di GURNEY all'aquila di PETERSON

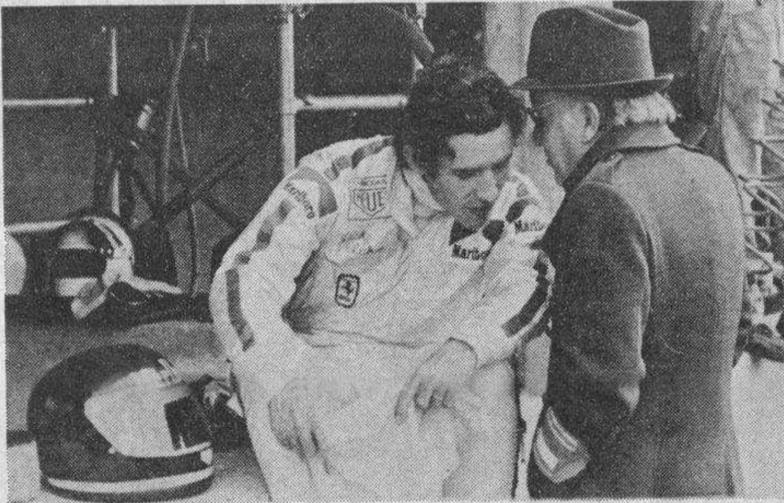
LUGANO - La corsa prende il via alle 14,30, con mezz'ora di ritardo rispetto all'ora prevista perché si è dovuto provvedere a far togliere dall'allineamento una Alfa 1900 carica di sigarette che un contrabbandiere aveva ben camuffato con grossi numeri, sperando di poter entrare inosservato nella parte di circuito italiana. Al via, reso caotico da uno zelante agente della strada svizzero che ha intimato l'alt alla macchina staffetta perché superava il limite della velocità cantonale, dopo un momento di smarrimento Stewart e Regazzoni hanno sorpreso Gurney che si è avviato in terza posizione seguito da Fittipaldi, Amon e Beltoise. Donohue guida il secondo gruppo precedendo Peterson, che ha difficoltà di aderenza per la strapotenza della sua turbina, Hailwood, Ickx, Merzario e Nanni Galli il cui motore ha qualche difficoltà di circolazione d'olio.

La corsa, che si disputa sulla distanza di quasi 350 km vive su due episodi principali: il primo è costituito dalla lotta Regazzoni-Gurney che inizialmente si contendono il secondo posto per poi riuscire a superare ed a distaccare Stewart la cui Tyrrell non è altrettanto veloce delle macchine degli avversari. Dietro di loro la lotta tra Amon e Fittipaldi dura poco perché il pilota della Tecno, prima si ferma ai box per cambiare la visiera, poi a controllare una gomma che pensava fosse a terra mentre in realtà andava benissimo.

L'altro episodio che ha eccitato il pubblico, soprattutto quello della parte italiana, è stata la lotta impari ingaggiata dalla Stratos di Ickx con Peterson, Donohue ed Hailwood. Col passare dei chilometri, le posizioni si chiariscono: compare Gurney per il cedimento del motore in territorio italiano. La cosa provoca anche un incidente di frontiera perché le guardie di confine pretenderebbero dal pilota, che si dirige a piedi ai box, il regolare passaporto. Il problema più grosso si è però posto a gara finita perché la macchina di Gurney è stata bloccata in Italia in quanto entrata senza regolare carnet (è stato garantito un intervento personale dell'ing. Rogano per sciogliere la vertenza).

Con la scomparsa di Gurney, Regazzoni va in testa per rimanerci fino al termine mentre Stewart e Fittipaldi si contendono il secondo posto metro per metro. Poco dopo anche Peterson è costretto al ritiro perché la sua turbina aspira un'aquila reale che si era abbassata a volo radente sulla pista con troppa imprudenza. Nello stesso giro Hailwood rompe una sospensione, e Donohue si ferma ai box dove ingaggia una lunga discussione con l'ing. Valentini, progettista della Momo, sulla teoria della relatività.

Merzario, autore di una corsa regolare,



Jacky ICKX si spiega con l'ing. Colombo. Pare che abbia addebitato al sorprendente ritorno in Ferrari di Regazzoni, la ragione vera della sua improvvisa partenza da Monza venerdì, dove inconcluse le prove della B. 3. Forse per questo ha preferito correre con la Stratos

LA CLASSIFICA

1. Regazzoni giri 20 in 1.43'12"0 media 188,520;
2. Stewart giri 20 1.44'01"0;
3. Fittipaldi giri 20 1.44'01"1;
4. Merzario giri 20 1.46'12"4;
5. Beltoise a 1 giro;
6. Amon a 2 giri;
7. Ickx a 2 giri;
8. Donohue a 2 giri;
9. Nanni Galli a 3 giri.

porta così la sua Abarth Fiat al quinto posto che diventerà il quarto quando Ickx entrerà ai box per controllare le sospensioni della Stratos. A tre quarti di gara le posizioni sono dunque le seguenti: Regazzoni con 38 secondi di vantaggio su Fittipaldi e Stewart. Poi Merzario a 2 minuti e tutti gli altri doppiati.

Le ultime battute sono molto emozionanti per il pubblico con Fittipaldi e Stewart ben consapevoli che solo uno di loro due arriverà secondo. Passando davanti ai box al penultimo passaggio Stewart fa un segno con la mano a Tyrrell, che Maria Helena Fittipaldi fraintende. Senza un attimo di esitazione la moglie del campione del mondo prende per i capelli Helene Stewart ed in men che non si dica ha inizio una zuffa generale.

Alla conclusione dei 5 minuti dell'ultimo giro è Maria Helena che prevale sulla rivale, mentre in pista è il muso della Tyrrell di Stewart a precedere quello della Lotus. In definitiva, verdetto di parità e tutti si stringono attorno al vincitore Regazzoni che stappa una enorme bottiglia di ottimo vino da pesce.

Gabriela Noris



P.S. - Impossibilitata a mandarvi fotografie causa sciopero dogane. Cercate voi in archivio adeguato. Ciao, Gabriela.

GINTHER collauda la HONDA del ritorno?

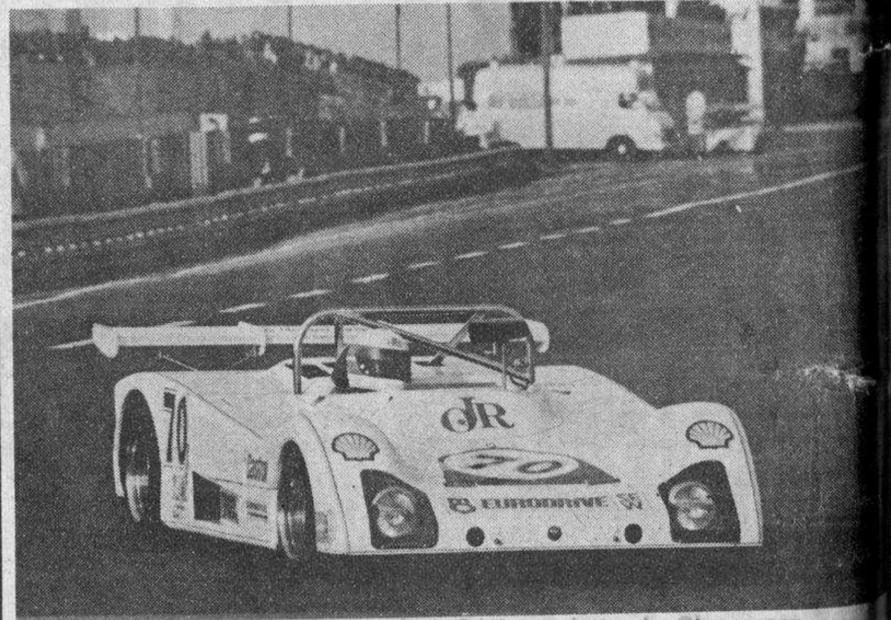
MODENA - Le sempre più insistenti voci di un rientro in forze dell'HONDA nelle corse automobilistiche hanno avuto una conferma in questi giorni grazie ad una indiscrezione di un meccanico della casa giapponese, il quale ha dichiarato che Richie Ginther, che concluse la sua carriera proprio alla casa giapponese, è ancora impegnato presso il settore esperienze della casa nipponica. I suoi periodi di permanenza in Giappone sono sempre più lunghi, e durante questi Ginther, che è un fantastico collaudatore, prova in continuazione prototipi non meglio identificati.

Non è improbabile quindi che tutte queste prove, prima o poi, portino ad un nuovo debutto della Honda che, per i suoi trascorsi, non potrebbe che riapparire a livelli molto alti nel campo agonistico.

Debutta a SILVERSTONE F.1 anche la nuova ISO-MARLBORO

SILVERSTONE - A porre i sigilli di eccellenza alla più qualificata gara di Formula 1 non di campionato che si sia mai vista, è arrivata la notizia che la nuovissima Ferrari 312 B3 farà il suo debutto mondiale a Silverstone (dogane permettendo) l'8 aprile, guidata da Jacky Ickx. Con l'iscrizione del ferrarista, saranno 16 le monoposto Grand Prix in gara e più esattamente: ICKX (Ferrari), STEWART (Tyrrell), FITTIPALDI e PETERSON (Lotus JPS), HULME e REVSON (McLaren-Yardley), REGAZZONI, BELTOISE e LAUDA (BRM-Marlboro), HAILWOOD e PACE (Surtees Fina), HILL (Shadow), OLIVER e FOLLMER (UOP Shadow), GANLEY (Iso-Marlboro) e forse VON OPEL (Ensign) e se qualche iscrizione delle Case verrà annullata, è presumibile che piloti quali HUNT aspettino dietro le quinte per sostituire chi manca. Howden Ganley dal canto suo guiderà la nuova monoscocca Iso Rivolta-Marlboro di F. 1, che è stata costruita in Inghilterra con la collaborazione dei tecnici della marca italiana.

Nei 40 giri del Trofeo d'argento del giubileo dei GNK-Daily Express, queste sedici monoposto F. 1, tutte rinnovate secondo il regolamento in vigore dal 1. aprile. Benché sia improbabile che si veda una ripetizione del recente risultato di Brands Hatch, quasi certamente le F. 5000 aggiungeranno qualità e quantità alle iscrizioni. Anche se forse il pubblico spera in 40 giri pieni di eventi, come quelli di Brands Hatch, una simile prospettiva rappresenta probabilmente un incubo per i teams di Grand Prix!



Ottimo il debutto della GRD 2 litri 5/73 condotta da Obermoser

BALLOT - LENA inaugura l'EURO-GT Carrera

NURBURGRING - Oltre alla gara Inter-serie, al Nurburgring si è corsa anche la prima prova del campionato europeo GT, vinta da Claude Ballot-Léna con la Porsche Carrera RSR, dopo che tutte le vetture favorite avevano avuto guai nella prima manche. La seconda è stata appannaggio di John Fitzpatrick, davanti a Ballot-Léna, ma poiché l'inglese si era ritirato al primo giro della manche iniziale, la vittoria è andata nettamente al francese.

Si può dire che la corsa è stata una « beneficiata » della Porsche, infatti tutte le vetture di testa erano le nuove e superiori Carrera RSR. Molte le lamentele, con l'asserzione che chi non aveva una vettura della Casa non riusciva a ottenere dalla Porsche le parti necessarie per convertire una vettura normale in osservanza alle caratteristiche corsaiole. Soltanto Erwin Kremer era riuscito ad ottenere le più recenti parti per le sospensioni e il motore di 2800 cc, perché la sua vettura era pilotata da Fitzpatrick, vincitore GT e della Coppa Porsche dello scorso anno. Gli altri hanno dovuto arrangiarsi con il motore di 2700 cc, assai più lento, mentre la maneggevolezza di queste vetture, prive delle speciali molle a spirale posteriori montate sulle altre, era inferiore.

La prima manche ha visto le due vetture della Casa, pilotate da Steckonig e da Schickentanz, prendere la testa mentre Fitzpatrick faceva una cattiva partenza, risalendo però ben presto al terzo posto, cioè già a metà del primo giro. Non ha però fatto di più, perché aveva difficoltà nell'ingranare la terza marcia e ha finito per mandare all'aria il motore, a 9200 giri/min. Sono così rimasti i due leaders a sferrarsi una terribile battaglia per il comando, fino a due giri prima della conclusione, quando d'un tratto sono entrambi spariti. Durante l'accanito duello Steckonig ha fatto un testacoda, urtando la barriera, per via di noie ai freni. Nel tentativo di evitare Schickentanz ha fatto saltare di giri il motore e si è fermato un poco oltre, per cui è stato uno stupito Ballot-Léna a tagliare per primo il traguardo, con 9" di vantaggio sull'analoga Porsche RSR di Haldi. Lo svedese Simonsen, sulla sua nor-

male Porsche 911 S, è arrivato con 3' di distacco.

Nella seconda manche Fitzpatrick è partito dal fondo dello schieramento con un nuovo motore ed entro tre giri si era portato al primo posto davanti a Ballot-Léna e a Schickentanz che si davano furiosa battaglia per la seconda posizione; la spuntava poi Ballot-Léna, mentre l'inglese restava attaccato al suo posto per soli 3", avendo avuto problemi con la sospensione posteriore. Poi Haldi, che prima era arretrato con le stesse noie alla sospensione, mentre Simonsen occupava il posto successivo, dopo essere stato arretrato come nella prima manche, anche se nel risultato finale ha occupato un bel terzo posto, grazie ai problemi accusati dagli altri nella prima manche.

La gara di contorno di F. 3 è stata incerta come risultato per un certo tempo, perché Serpaggi, Paoli e Nordstrom, che occupavano buone posizioni in classifica, sono poi stati squalificati, essendo le loro vetture risultate troppo leggere, sicché la classifica ha dovuto essere cambiata.

CORSE AL NURBURGRING - Gara di velocità in circuito valevole per il campionato europeo Gt e gara di F. 3 - 1 aprile.

LE CLASSIFICHE

Campionato GT

1. Ballot-Léna (Porsche Carrera RSR) 2.5'00"7, media kmh 153,4;
2. Haldi (Porsche Carrera RSR) 2.5'5"8;
3. Simonsen (Porsche 911-S) 2.10'42"8;
4. Keller (Porsche Carrera RSR) 2.11'00"7;
5. Zeller (Porsche 911-S) 2.13'00"7;
6. Cristmann (Porsche 914-6) 2.13'30"3;
7. Hargarten (Porsche 911-S) 2.17'53"4;
8. Dorin (Porsche 914-6) 2.18'50"5;
9. Rieder (Porsche 911T) 2.19'26"4;
10. Sassi (Porsche 911) 2.23'22"6.

Giro più veloce: Fitzpatrick 8'40"2 media kmh 158, nuovo record.

F. 3

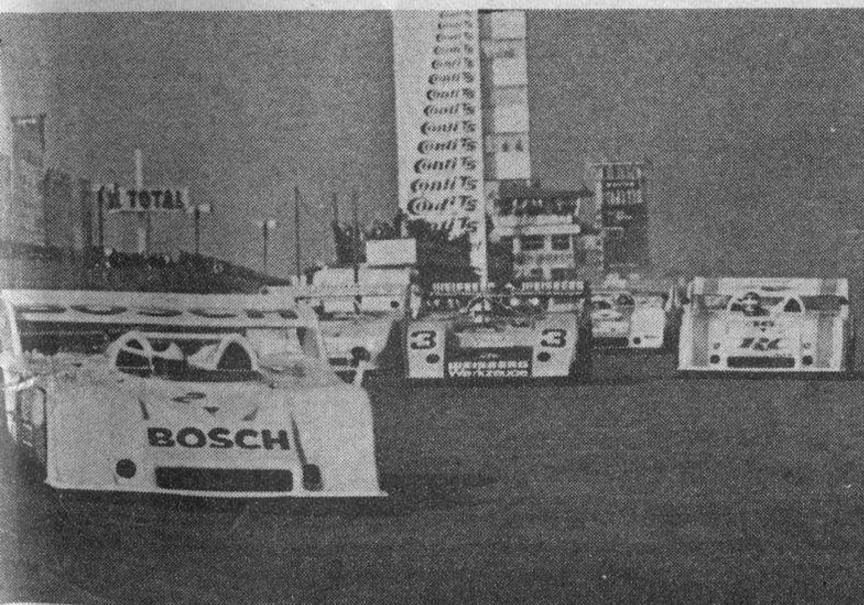
1. Ethuin (Martini Mk 12) 1.00'44"1;
2. Lafitte (Martini Mk 14) 1.00'44"5;
3. Wood (March 733) 1.00'58"5;
4. Andersson (Brabham BT 35) 1.00'59"9;
5. Carlsson (GRD 373) 1.1'00"3;
6. Max (Martini Mk 12) 1.1'9"1.

II NURBURGRING e la pioggia non adatti ai «mostri»

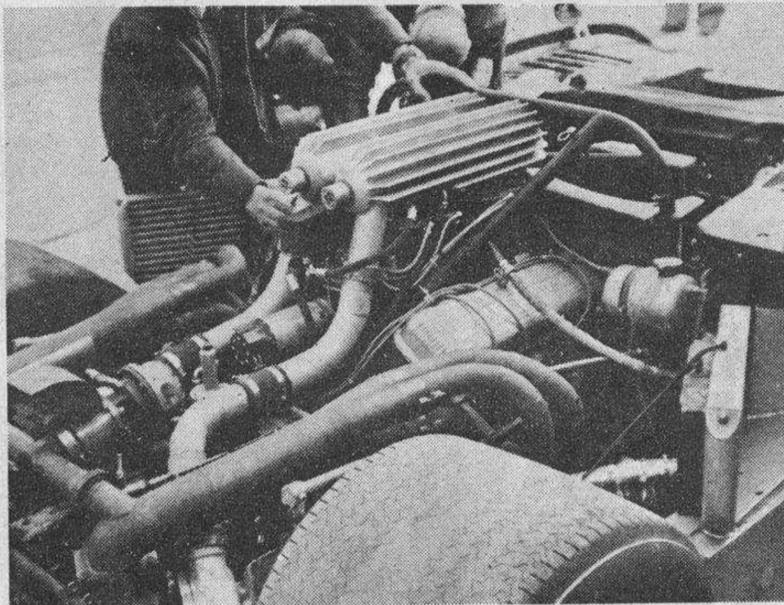
Per 2 volte FOLLMER rischia il peggio e Kauhsen «passeggia»

● **WILLI KAUSHEN** è un sentimentale ed un tradizionalista. Prima di ciascuna partenza in competizione chiama accanto a sé la gentile signora e ostentatamente la bacia per sei volte consecutive. Meno ostentatamente, invece, la moglie con mossa furtiva gli fa il segno della croce con il pollice sinistro sulla fronte. Una scenetta gentile nella bolgia dei motori che lanciano i loro primi ruggiti.

● **ERNST KRAUS**, un lungo ragazzino tanto biondo che lo si potrebbe paragonare ad un albino, non gode ancora tutta la popolarità che meriterebbe. Eppure i suoi miglioramenti sono continui tant'è che si permette, con una semplice Porsche 917-10 senza turbo-compressore, di stare in coda, ma veramente appiccicato, ai piloti del 1000 HP. Sulla linea di partenza è tranquillo, sorridente e parla fitto fitto con i suoi meccanici visto che nessuno lo avvicina. Ma se per caso, come è successo al «Ring», l'operatore della TV tedesca lo inquadra in un lungo primo piano, eccoti che diventa rosso come un peperone e vorrebbe scomparire nell'abitacolo.



Alla prima curva, la Porsche di Kauhsen guida il gruppo



Il motore Morand turboalimentato montato sulla McLaren di Pilette

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NURBURGRING - Kauhsen ha vinto una deludente gara Interserie, con la nuovissima Porsche cinque litri 917-10 con compressore. Il pilota tedesco ha ottenuto facilmente la vittoria in entrambe le manche davanti a Kinnunen, vincendo così il round d'apertura del campionato Interserie 1973, sul circuito del Nurburgring.

Il sabato si è gareggiato con un bel cielo soleggiato, mentre la domenica la seconda manche si è svolta con vento freddo e pioggia. Ciononostante circa 90.000 spettatori erano accorsi per vedere questa seconda parte della gara, decisamente poco interessante. Non si è mai avuto l'atteso duello fra il campione Can-Am, George Follmer, e il suo equivalente nell'Interserie, poiché nella prima manche Follmer è stato ben presto attardato da una foratura al pneumatico anteriore di destra, mentre nella seconda è entrato in collisione con una sport due litri, mentre le due vetture acceleravano per portarsi al via. La due litri è finita con due ruote sul guard-rail, mentre Follmer tirava dritto verso i boxes e si ritirava. Ha poi detto che la vettura non aveva subito quasi nessun danno, ma che lui non intendeva tornare in pista, al caso si fosse crepato qualche pezzo, rischiando di ammazzarsi se si fosse poi rotto del tutto il pezzo incrinato, ammesso che ci fosse. Dopo questo incidente Follmer era molto irritato, perché si era già lamentato per il sistema di partenza, dopo la gara del sabato, lo stesso sistema che causò l'incidente quasi mortale a Muller, nella gara Interserie del settembre.

La prima manche è iniziata dando l'impressione che sarebbe stata interessante. Kauhsen era al palo, e la sua ottima conoscenza del circuito gli era stata utile per segnare il miglior tempo di 7'31"5, nuovo record sport ufficiale. Il secondo miglior tempo è andato a Kelleners, che pilotava la McLaren M20 ex di Hulme con motore McLaren di 8300 cc in lega.

All'inizio è scattato in testa Kauhsen e al termine del primo giro si era già staccato di 22" da Kelleners, che era tallonato da Kinnunen. Alla fine della prima tornata Follmer è andato al box con un pneumatico anteriore afflosciato; si è dovuto sostituire e il pilota è tornato in pista attardato di quasi mezzo giro. Follmer ha addebitato la causa della foratura ai

sassi sulla strada che le vetture dovevano imboccare prima del via, concetto che ha detto di considerare tanto pericoloso che sciocco, perché le vetture si avviano su una curva e i pneumatici non hanno modo di scaldarsi.

Con ogni giro Kauhsen si staccava sempre più e al terzo ha stabilito un nuovo record in 7'31"4. Nella stessa tornata Kinnunen ha superato Kelleners, occupando così la seconda posizione, ma due giri più tardi Kelleners è comunque uscito di scena, quando il motore lo ha tradito sul rettilineo principale. Motore distrutto.

Sarebbe così rimasto al terzo posto Ernst Krause, con la nuova 917-10 senza compressore, di 5400 cc, ma un giro dopo il pilota è apparso al box

CORSA AL NURBURGRING - Gara di velocità in circuito valevole per la Coppa Interserie - 1 aprile.

LA CLASSIFICA - 14 giri

1. Kauhsen (Porsche 917-10 5 lit. con compr.) 1.49'36"3, media kmh 175; 2. Kinnunen (Porsche 917-10 5 lit. con compr.) 1.52'32"7; 3. Jost (Porsche 908-3) 1.56'20"8; 4. Pilette (McLaren M8F 5 lit. con compr.) 2.3'32"6; 5. Krause (Porsche 917-10) 2.3'18"4; 6. Loos (Porsche 917-10 con compr.) 2.6'20"1; 7. Obersmoser vincitore fra le due litri (GRD BDA S23) 2.7'10"5; 8. Twaiter (Chevron FVC B1 21) 2.15'10"0; 9. Raymond (Chevron FVC B21) 12 giri; 10. Harrower (Chevron FVC B21) 12 giri. Giro più veloce: Kauhsen 7'31"4, nuovo record.

con una foratura a un pneumatico posteriore. In terza posizione è così rimasta la piccola Porsche 908-3 di Jost, il quale è riuscito a conservarla fino alla fine, attardato di oltre un minuto rispetto a Kinnunen, mentre Kauhsen precedeva di 1' e mezzo il campione dello scorso anno, al quale il circuito del Nurburgring non piace affatto!

La molto modificata McLaren M8F di Pilette si è piazzata quarta e la vettura monta ancora un Morand Chevrolet con compressore, che è però stato abbassato e spostato in avanti. Per apportare migliorie si sono anche cambiati i condotti dell'afia e la forma degli sportelli, però, nonostante questo, Pilette ha detto che la vettura era poco maneggevole e ce la faceva

a malapena a stare davanti alla Chevron B 21 di due litri di Raymond.

Per via della mancanza di vetture Interserie sufficienti, gli organizzatori avevano di nuovo accettato in gara delle due litri, che non potevano però ottenere denaro del montepremi, e si è più che altro trattato di una gara entro una gara. Il tedesco Loos, con una nuovissima Porsche 917-10 di cinque litri con compressore, non è riuscito a sfruttare al massimo le possibilità della vettura e si è piazzato a 1' da Raymond, facile vincitore fra le due litri. Poi un'altra due litri, la Lola T290 di Bross, davanti a Follmer e a Kraus, che si erano fermati al box.

La domenica il tempo si era fatto veramente freddo, ma i problemi per via dei pneumatici che non si scaldavano abbastanza non avevano molta importanza perché, dopo che il via era stato rinviato di un'ora, la pioggia aveva bagnato la pista e molte vetture sono partite con pneumatici da pioggia o intermedi.

Il lungo ritardo ha causato il surriscaldamento del nuovo motore che durante la notte era stato montato sulla vettura di Kelleners, il quale non è riuscito neppure a partire per guasto a una guarnizione.

Quando i piloti hanno protestato, perché i pneumatici erano troppo freddi, si è permesso che venisse coperto un completo giro di riscaldamento, ma poi c'è stata un'altra attesa e in seguito tutti hanno dovuto rifare la partenza col solito sistema, per cui la situazione è rimasta pressoché immutata. Mentre le vetture acceleravano al via, Follmer si è messo per traverso, come si è detto, e ha urtato la parte anteriore della due litri di Boss, con la coda della Porsche. La vettura di Boss si è arrampicata sul guard-rail e Follmer si è ritirato di pessimo umore, anche se avrebbe potuto continuare e fare, senza dubbio, un'ottima gara.

Kauhsen ha di nuovo preso il comando e al termine del primo giro la situazione era uguale a quella della prima manche, con Kinnunen subito dietro. Benché montasse pneumatici asciutti, mentre la pista diventava sempre più umida, Kauhsen ha conservato la posizione di testa facilmente, vincendo con netto margine su Kinnunen che stava appena tagliando il traguardo mentre Kauhsen si apprestava a ricevere l'alloro.

Di nuovo terza la Porsche di Jost,

che ha così conquistato il terzo posto assoluto, sempre a spese di Krause che procedeva molto lentamente, più la pista diventava bagnata, perdendo così la terza posizione, dopo avere iniziato molto bene.

Dopo il primo giro Pilette è andato al box per fare controllare la sospensione posteriore, dicendo che la vettura era poco maneggevole, e intanto anche Loos procedeva molto lentamente, sicché dietro a Jost c'era di nuovo la due litri di Raymond, il quale faceva un'ottima corsa.

Più o meno a metà, le vetture di testa erano tanto sparpagliate che spesso c'erano distacchi di vari minuti, fra l'una e l'altra, mentre la pioggia aggravava la situazione sia per i piloti che per il pubblico.

Tutti si sono sentiti sollevati, quando la bandiera si è abbassata davanti a Kauhsen, dopo la sua vittoria meritata, ma poco combattuta, davanti a Kinnunen, il quale montava pneumatici intermedi e riusciva qualche volta a risalire, mentre la pista diventava più bagnata verso la fine. Ad terzo posto, Jost era staccato di quasi 4', mentre Krause era quarto, con due ulteriori minuti di ritardo.

Nell'ultimo giro varie due litri sono incappate in testa-coda e Raymond ha perso una sicura vittoria di classe appunto quando si è girato, danneggiando la vettura. Intanto accadeva la stessa cosa a Twaites, che è però riuscito a raddrizzarsi e a tagliare il traguardo, lasciando tuttavia la vittoria di classe a Obersmoser sulla nuova GRD 1973.

Nonostante la sua fermata, Pilette ce l'ha fatta a piazzarsi sesto nella seconda manche, risultato sufficiente a dargli il quarto posto assoluto dato che Krause si era fermato nella prima manche.

Decisamente un inizio dell'Interserie poco eccitante, ma si deve riconoscere che il tempo e la lunghezza del circuito non sono stati certamente di aiuto. Quando le vetture andranno a Imola, per la seconda gara, questa dovrebbe essere più combattuta perché Follmer non avrà lo svantaggio di dovere impraticarsi di un circuito tanto difficile. Nonostante soltanto pochi giri di prova, per via di noie alla frizione, l'ultimo giro di Follmer nei primi giorni era superiore di soli 1"5 al nuovo record di Kauhsen e questo è un fatto degno di lode.

Jeff Hutchinson

● **RHEINHOLD JOST** ha un'attività senza limiti: con la sua Porsche 908/3, il cui propulsore è curato direttamente dalla casa di Stoccarda, partecipa sia alle gare del mondiale marche come a quelle dell'Interserie. Il bravissimo pilota tedesco è sponsorizzato dalla LUFTHANSA, compagnia aerea di bandiera tedesca, e sulla vettura, quasi un simbolo di vittoria, porta la scritta «THE RED BARON», chiara allusione all'asso dell'aviazione della prima guerra mondiale, il plurivittorioso Von Richthofen.

● Colta a volo: parlano il direttore di corsa **SCHATZ** (tesoro), il commissario sportivo **PIERRE AUMONIER** e **GERHARD HARLE**. Chiede l'inglese: «E' vero che la Porsche non correrà più i motori Can-Am?». Risposta a due voci: «Nulla di più inesatto. L'ing. Fuhrmann ha detto testualmente che il programma Interserie-Can-Am continuerà e verrà potenziato perché ha notizia che in America già stanno provando il turbo per la McLaren ed egli non vuole ritornare a sentire ogni domenica prima McLaren, seconda McLaren. Non sarebbe conveniente per la Porsche».

a. c. p.

Gare all'Aspern

QUESTER tre volte

VIENNA - La giornata di corse ad Aspern, il circuito sull'aeroporto civile nei pressi di Vienna, potrebbe essere definita il «festival di Quester».

Gli organizzatori speravano vivamente in un grande duello fra Quester e il pilota di Grand Prix, Lauda, i quali disponevano entrambi di BMW gruppo 1, ma già in prova è stato subito chiaro che le vetture non erano assolutamente a parità. Quester è stato più veloce di 2", anche se Lauda ha tentato di tutto per non essere da meno. In gara tutti e due i piloti hanno fatto mediocri partenze, tanto che si sono trovati in quinta e in sesta posizione, ma dopo mezzo giro Quester era già in testa, tallonato da Lauda la cui vettura era però decisamente meno veloce. Questo ha permesso a Quester di formarsi un vantaggio di 5", mentre Lauda era assillato da problemi causati dal motore. A dieci giri dalla fine, poi, ha avuto una foratura al pneumatico anteriore di sinistra e Quester ha potuto così vincere senza essere ulteriormente preoccupato.

Di nuovo dominio di Quester nella gara del gruppo 2. L'austriaco pilotava un coupé BMW-Schnitzer e al team ufficiale ci tenevano tutti a vedere la differenza fra la loro vettura e la Schnitzer perché a Monza il direttore corsa della Casa, Jochen Neerpasch, aveva annunciato che avrebbe pagato la somma di 10.000 marchi se la Schnitzer si fosse qualificata. Si qualificò e Brambilla fece una magnifica gara, in mezzo a Stewart e ai «divi» Ford, prima dell'abbandono. Neerpasch doveva dunque pagare, ma prima ha detto che voleva vedere il motore. Non gli fu possibile, per motivi definiti «tecnici», cioè i meccanici di Schnitzer sono dovuti partire al più presto.

Questa volta era Quester, il pilota ufficiale, a disporre della Schnitzer, ma è stato dichiarato che non esisteva differenza nel motore.

Terza vittoria di Quester in F. 3. Avrebbe dovuto trovarsi al confronto con Lauda, ma questi non ha potuto, stando alle clausole del suo contratto con la BRM, partecipare alla gara.

Hannes Steinmann

PREMIO VIENNA - Gare di velocità in circuito per vetture di F. 3, gr. 1, 2, Formula V e Formula Ford - Aspern, 1 aprile.

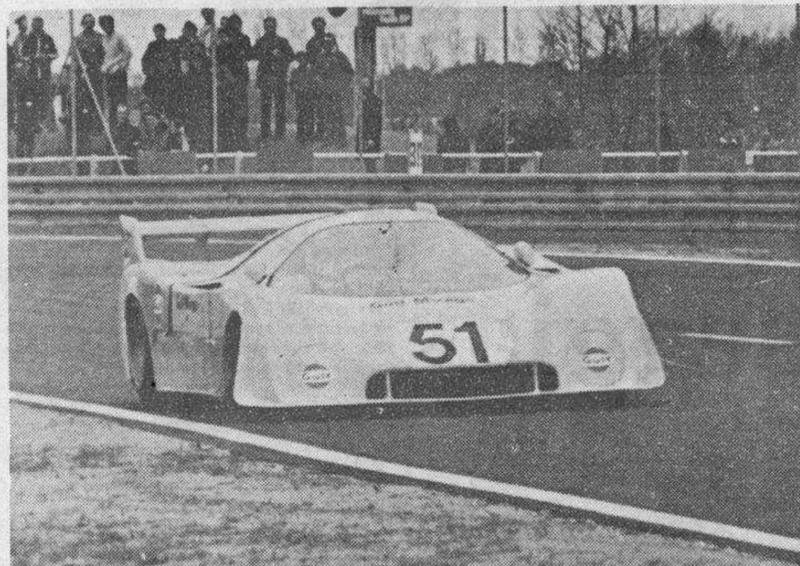
LE CLASSIFICHE

Gruppo 1 - 25 giri - Classe 1300 cc: Wiettschnig (Alfa); classe 1600 cc: Reinauer (Alfa); classe 2000 cc: Quester (BMW 2002 T1).

Gruppo 2 - 25 giri - Classe 1300 cc: Regvard (Alfa); classe da 1600 a 2000 cc: Manhalter (BMW 2002); classe oltre 2000 cc: Quester (BMW-Schnitzer).

Formula 3 - 1. Quester (Albert F. 3); 2. Rieder (Brabham); 3. Albert (Albert F. 3). **Giro più veloce:** Quester e Rieder 1'01"9, media kmh 151,21.

Il record di BELTOISE non basta alla MATRA nelle prove «24 ORE»



Ogni Le Mans ha il suo «mostro». Quello di queste prove preliminari era senza dubbio la nuova carenatissima Gulf-Mirage Sport

La MIRAGE-917 singhiozza col W-12 a trecento le «Carrera»!

DALL'INVIATO

LE MANS - In principio quella di far effettuare delle prove preliminari, un paio di mesi prima della 24 Ore, era stata accolta come una buona idea. Ed erano in molti ad andare a Le Mans, per provare le loro macchine sul «campo di battaglia», in maniera da essere almeno edotti di come le macchine rispondessero effettivamente alle previsioni teoriche. C'è stato un periodo, cinque o sei anni fa, che le prove erano addirittura più eccitanti della corsa, con favolosi duelli a suon di decimi di secondo in meno ad ogni giro, e con la gente eccitatissima.

Sarà perché erano i tempi degli accecanti confronti Ferrari-Ford, o quelli Ferrari-Porsche; di certo c'è che fino a qualche tempo fa queste prove preliminari della 24 Ore di Le Mans erano un avvenimento importante, dal punto di vista dei tecnici e da quello degli osservatori e degli spettatori.

Tempi passati. Pian piano la decadenza della 24 Ore francese, avvertibile ogni anno di più, data la pervicace ostinazione dei responsabili dell'ACO nel non voler ammettere di essere sulla falsa strada, questa decadenza ha ovviamente avuto la prima fase evidente nelle giornate di prove. E lo specchio del come la 24 Ore attuale sia davvero scesa in basso lo abbiamo avuto nei due giorni noiosissimi passati a Le Mans, a veder girare (molto poco) pochissime macchine.

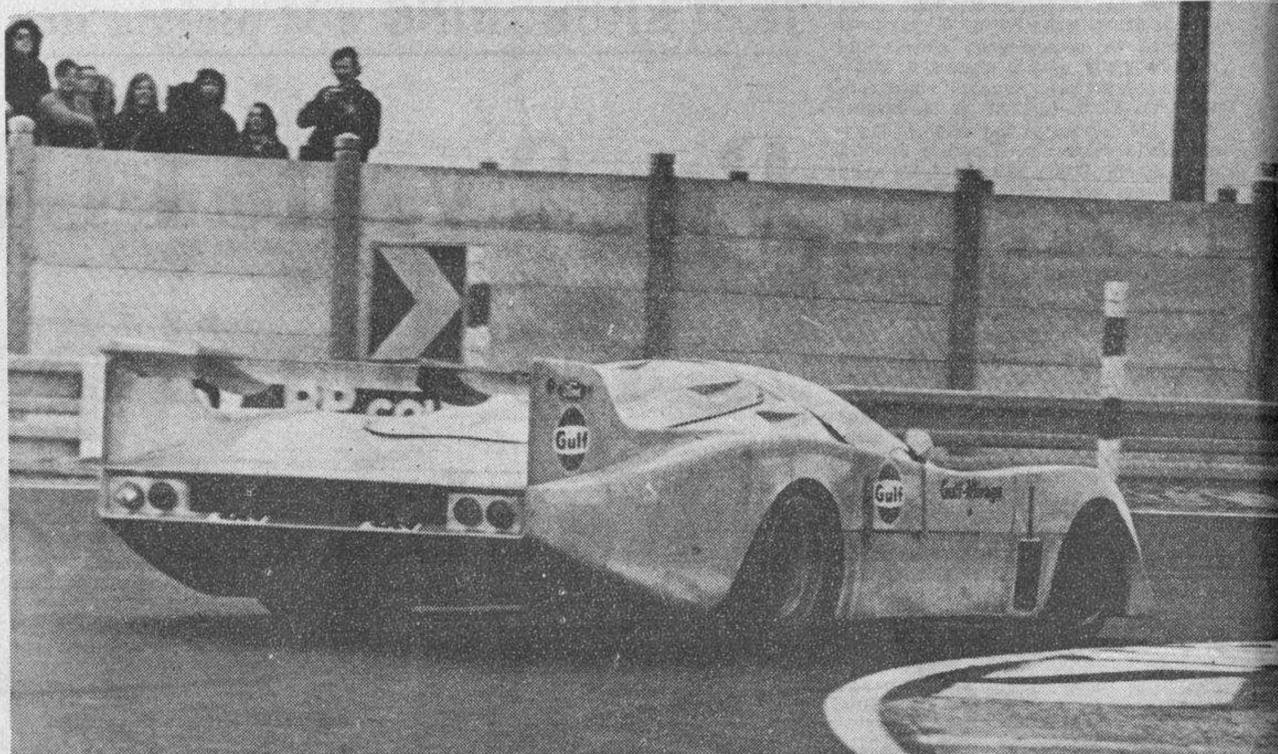
Di gente contenta, tra lo sparuto gruppetto di persone che popolava la zona box, davanti a tribune desolatamente deserte, c'erano soltanto i personaggi Porsche, quelli che erano sul posto già dal venerdì e quelli che sono sopraggiunti domenica mattina, con un piccolo aereo privato, dopo aver lasciato il Nurburgring dove avevano già avuto modo di rallegrarsi (con le macchine dell'Interserie). Il gruppetto arrivato domenica mattina,

in tempo per assistere alle evoluzioni del mattino per le prove della 24 Ore, ed a quelle del pomeriggio per la gara di 4 ore, era praticamente lo Stato Maggiore della marca, col dott. Fuhrmann in testa, accompagnato dall'ing. Bott, dall'ing. Falck e dal capo delle relazioni pubbliche Manfred Jankte.

I contenti erano loro, e ne avevano ragione. Le due Porsche Carrera portate a Le Mans hanno assolto la loro missione, duplice missione: impressionare la gente che stava a vederle, a fornire ai loro costruttori tanta nuova esperienza, da sfruttare più avanti. A completare il quadro, poi, la Carrera ha anche vinto la corsa delle 4 ore.

Gli unici ed essere contenti sono stati quelli della Porsche. Gli altri, quasi tutti, da queste due giornate hanno tratto ben poco di utile, ai fini della gara di giugno. La Matra ha fatto girare una macchina, con poche modifiche, almeno modifiche dichiarate o visibili; e se ha avuto la piccola gloria del miglior tempo assoluto, che tra l'altro è anche il nuovo primato (sia pure ufficioso) non ha potuto battere il gran colpo di grancassa, col tempo di 3'35" che Beltoise ed i tecnici ritenevano possibile. Il vento abbastanza forte, in senso contrario al rettilineo delle Hunaudieres, non ha permesso di tirare fino in fondo ai regimi di cui il motore era teoricamente capace. Due rotture del motore, una il sabato e l'altra domenica mattina poco prima della fine delle prove, hanno un poco mortificato la soddisfazione della gente della Matra; che tra l'altro era abbastanza delusa per le notizie dall'Italia, che danno come «stremamente probabile» il forfait della Ferrari per giugno.

Poco contenti anche alla Gulf-Mirage, nonostante l'eccitazione per le prime prove della loro nuovissima macchina chiusa, disegnata e costruita apposta per la 24 Ore. Il motore Weslake 12 cilindri a V, che la Ford ha voluto fosse installato su questa macchina, non ha reso mai come speravano, e così la lunghissima e bassissima vet-



Sopra, una vista posteriore della 3000 Gulf-Mirage presentata alle prove di Le Mans mette ancor più in risalto la sua accuratissima profilatura. Questa vettura era dotata del 12 cilindri Weslake

tura, che qualcuno ha battezzato «Mirage 917», è stata in pista davvero molto poco. Sabato ha fatto soltanto un giro, con andatura a singhiozzo tra l'altro, non avendo una adeguata alimentazione. Qualcosa era poco chiaro, nel sistema di arrivo della benzina, e l'origine del guaio non è stata scoperta. La domenica però Derek Bell è riuscito almeno a compiere tre giri di fila, anche se con tempi decisamente modesti, il che ha almeno permesso di constatare che la nuova macchina è riuscita dal punto di vista aerodinamico.

Deluso anche Guy Ligier, che aveva la sua JS 2 dotata del nuovo motore Maserati 6 cilindri a V, troppo nuovo per andare subito bene, ma che comunque era abbastanza soddisfacente. La rottura di un cerchione, causata da fatica del metallo, gli ha procurato una grossa emozione, e danni rilevanti alla macchina, impedendogli di correre la successiva 4 ore.

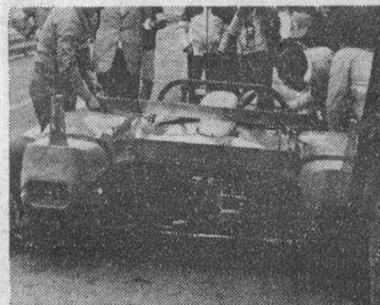
Delusi anche nel clan delle Ferrari, perché nonostante tutta la buona volontà dei piloti e le cure dei tecnici, le Daytona sono state nettamente più lente delle Porsche Carrera, e una diecina di secondi al giro è proprio uno scarto deprimente.

Delusissimi quelli che erano venuti a Le Mans sperando di vedere qualcosa di interessante, che hanno avuto la novità assoluta della Mirage chiusa, ma che per il resto sono rimasti a bocca asciutta. Infine delusi, anzi arrabbiati, tutti quelli che sono a capo dei servizi pubblicitari delle case che tradizionalmente sono presenti a Le Mans, sotto varie forme. La grossa spesa di affitto dei locali, di messa in funzione dei loro servizi abituali, è stata assolutamente inutile; e non fa piacere a nessuno gettare danaro dalla finestra.

Il ricordo PORSCHE

Vi dicevo della «Mirage 917». Il battesimo è stato spontaneo, appena la si è vista, perché questa nuova macchina ricorda moltissimo le Porsche 917 coda lunga del 1971. Ovviamente la cosa non sorprende, perché è chiaro che la Porsche aveva compiuto delle accurate ricerche aerodinamiche prima di giungere al risultato che tutti hanno visto. E poiché le ricerche erano fatte in funzione dell'impiego specifico (Le Mans) il buon risultato era quello più funzionale. Di conseguenza i tecnici della Gulf-Mirage, che andavano alla ricerca dello stesso risultato, non potevano che giungere a soluzioni molto simili. La grossa differenza sta nel fatto che applicando tecniche più moderne, ed avendo anche degli elementi di base differenti, hanno potuto fare una macchina che è bassissima, e che provvista di tutte le parti esterne ha un coefficiente di penetrazione limitato a 0,30, migliore quindi di quello della Porsche 917. Una macchina davvero molto bella, che con un propulsore pari ai migliori dovrebbe diventare temibile. Tutto sta, adesso, nel vedere se il motore Ford Weslake 12 cilindri darà i risultati sperati, che sono ancora ignoti perché finora vi sono sempre stati dei guai nelle parti accessorie. Costruita attorno ad un telaio monocoeca integrale, la nuova Gulf-Mirage dovrebbe raggiungere i

345 orari sul rettilineo delle Hunaudieres, ma non ha potuto dimostrarlo. I rilevamenti effettuati sabato, in condizioni di tempo soddisfacenti (domenica il vento ha ridotto le possibilità velocistiche pure) hanno dato 327 kmh per la Matra di Beltoise, 319 per la Gulf Mirage spider di Ganley (motore 8 cilindri Cosworth), 291 kmh per la Porsche Carrera di van Lennep e 288 kmh per la Ferrari Daytona di Wollek. Sono dati attendibili. Resta



Le Matra 670 avevano sulle code dei rialzi applicati in maniera provvisoria, smontabili

adesso da vedere cosa è capace di fare la Gulf-Mirage coupé, certo più veloce di quella spider.

Da quel che sappiamo, e dobbiamo fidarci di quello che ci dicono, la nuova macchina è stata studiata non soltanto in funzione prettamente velocistica, ma anche per avere una soddisfacente stabilità sui settori «manovrati». Hanno cioè cercato di ottenere un certo equilibrio aerodinamico che permetta di sfruttare la maggior velocità teorica in rettilineo ai fini del rendimento complessivo sul giro, facendo cioè in modo che nelle altre parti del percorso il comportamento della vettura sia almeno pari a quello del modello spider. Se vi sono riusciti lo sapremo soltanto in giugno, quando la macchina sarà in campo per la 24 Ore.

La Mirage, in ogni caso, sarà una delle poche attrattive della prossima corsa, dato che non ci saranno le Alfa Romeo e non ci sarà probabilmente la Ferrari. E se la messa a punto della macchina sarà stata buona potrebbe essere una avversaria dura per le Matra.

Le quali, d'altra parte, saranno certo differenti da quella che abbiamo visto oggi. La macchina di Beltoise-Larrousse era in sostanza quella che hanno utilizzato l'anno scorso Pescarolo e Hill per vincere, con la applicazione delle due codine lunghe che erano sulla macchina di Cevert. Unica modifica un accorciamento del muso, con un cambiamento della forma, adesso un poco a «unghia» (la moda è a questa soluzione). Sappiamo però che alla Matra stanno sperimentando al tunnel dei modellini diversi, con l'ovvio intento di avere qualcosa di nuovo appunto per Le Mans. E' chiaro che non hanno voluto effettuare prove pubbliche, per non svelare anzitempo i loro segreti. Sappiamo anche, e questa è notizia ghiotta, che alla Porsche hanno appena finito di costruire... un cambio speciale per la Matra, e quindi fra non molto dovremmo ve-

dere delle novità anche in questo campo. Intanto quel che è sicuro è che la Matra ha rinunciato alla trasferta in Sicilia per la Targa Florio, ma non per ragioni tecniche. I piloti volevano andarci, e Pescarolo sta ancora facendo pressioni, ma uno dei personaggi del sottobosco sportivo francese, che per il momento è considerato dai capi Matra come un oracolo, ha sdegnosamente affermato che non ne vale la pena! Visto come le Matra vanno (Valllunga insegna) e visto che i piloti dovevano essere Pescarolo e Larrousse, in fondo dobbiamo dire che questa sorprendente decisione è un favore alla Ferrari.

L'altra macchina che era interessante in queste prove, e che sarà una delle attrattive della 24 Ore, è di certo la Porsche Carrera. Col motore portato a tre litri, come vi avevamo anticipato fin da Daytona, vi sono state altre modifiche di rilievo. Migliorata la sospensione McPherson, è stata migliorata anche l'aerodinamica della macchina, con una sagomatura alla parte inferiore della carrozzeria, quella che era stata aggiunta appunto sulle Carrera in occasione della 24 Ore di Daytona. Da piazza che era questa parte è diventata sagomata, ai lati del radiatore dell'olio, ed i risultati sono stati subito netti, con un incremento velocistico che è notevole. Dai 270 chilometri orari di Daytona ai 291 di Le Mans c'è un bel salto, anche se molto è dovuto al lunghissimo rettilineo di Le Mans, che permette un lancio prolungato. Il comportamento in curva di questa macchina, poi, è assolutamente esemplare. Con i freni che ha, con la accelerazione di cui dispone per il buonissimo rapporto peso-potenza, questa macchina è davvero eccezionale. E lo vedremo durante la 24 Ore, di certo.

L'handicap del peso

C'erano anche le Ferrari Daytona, che restano macchine da rispettare anche se superate dallo sfruttamento dei regolamenti che la Porsche ha saputo fare. Hanno provato dei nuovi pneumatici Michelin, che sono risultati buoni anche se con parecchia deriva, e complessivamente c'è stato un miglioramento, anche grazie al potenziamento del motore. Tuttavia resta il grosso freno del peso, (1350 chili!) ad impedire che le Daytona possano difendersi in modo onorevole. Wollek e Andruet sono stati bravissimi, ma sono a... dieci secondi dalla Porsche di van Lennep!

Non abbiamo potuto vedere di cosa sia capace la nuova Lola, perché Larrousse ha avuto un sacco di guai durante le prove e certo poteva fare molto meglio. Come riferimento possiamo citare quello che Larrousse ha fatto durante la gara delle 4 ore, cioè 4'07"4, appena migliore di quello della Porsche Carrera. Di certo potrà fare meglio.

Ai fini statistici diciamo che hanno partecipato a queste prove 31 macchine; ma a parte il fatto che parecchie erano da museo, in pista si sono viste molto poco.

Che noia, gente!

Franco Lini

I migliori tempi delle prove per la 24 ORE

MATRA (Beltoise-Larrousse) 3'36"3, media kmh 227,018
MIRAGE V.8 (Ganley) 3'40"7
MIRAGE V.12 (Bell) 3'56"5
PORSCHE CARRERA (Van Lennep-Muller) 4'09"6
PORSCHE CARRERA (Schurti-Konig) 4'12"7
LIGIER JS 2 (Ligier-Jarier) 4'15"6
CORVETTE (Greder-M. C. Beaumont) 4'16"7
CHEVRON B 23 (Juncadella-Juncadella) 4'17"7
FORD CAPRI (Birrell-Heyer) 4'19"3
CHEVRON B 23 (Le Guellec-Robinson) 4'19"7
FERRARI DAYTONA (Andruet-Wollek) 4'20"0
FERRARI DAYTONA (Guitteny-Migault) 4'21"1
PORSCHE 910 (Touroul-Rouget) 4'21"3
LOLA T 292 (Larrousse) 4'23"
PORSCHE 908 (Ortega-Merello) 4'25"6
FERRARI DAYTONA (Quist-Kremmer) 4'26"2
CORVETTE (Aubret) 4'28"9
FERRARI DAYTONA (Green-Corner) 4'29"8
LOLA 290 (Henry-Stadler) 4'33"3
PORSCHE CARRERA (Grueb) 4'34"9



Muller e Van Lennep brindano alla loro vittoria nella 4 Ore ottenuta con la Carrera-Martini

Una 4 ORE combattuta a VAN LENNEP - MULLER

La frizione tradisce LARROUSSE e la Porsche fa «coppiola»

DALL'INVIATO

LE MANS - Con un tempo grigio e freddo, circa 50.000 persone affollano i 13.640 metri del circuito della Sarthe per la 4 Ore, che vede al via 25 vetture. Fra i principali assenti notiamo Guy Ligier, che nel corso delle prove del mattino per la 24 Ore ha rotto la ruota posteriore destra della sua JS2 alla curva di Arnage, per un difetto di lavorazione.

Nel primo giro, la Carrera di Van Lennep prende il comando davanti alla Corvette di Greder, alla Porsche 910 di Touroul, alla Ford-Capri di Birrell. Seguono Migault (Daytona), Schurti (Carrera), Dubos (Chevron) e Larrousse (Lola 292). Già al secondo giro rinviene fortissimo Birrell, mentre anche Larrousse è già quarto dietro a Touroul. Al terzo passaggio, mentre un testa-coda relega Birrell all'ottavo posto, Larrousse è già secondo a 8" da Van Lennep, che comanda sempre la corsa, e finirà per passarlo al sesto giro, andandosene con lui a staccare gli avversari.

Poco prima della prima ora di corsa, Larrousse che aveva 15" di vantaggio sulla Porsche Carrera di Van Lennep si arresta per il rifornimento, perdendo 2 minuti e mezzo e scivolando al nono posto. Poi il francese avrà delle noie di frizione che lo costringeranno ad altre soste, perdendo ogni chance.

Al 14. giro incidente spettacolare alla Lola T 290 di Jacques Henri, che rimane illeso dopo aver disintegrato la macchina contro il guard-

4 ORE DI LE MANS, gara internazionale libera per vetture dei gruppi da 2 a 5 - Circuito di Le Mans, 1 aprile 1973.

CLASSIFICA GENERALE

1. Gijls Van Lennep-Herbert Muller (Porsche Carrera Martini RS) nelle 4 ore km 772,628, media 193,157 kmh;
2. Touroul-Rouget (Porsche 910) km 754,116;
3. Andruet-Wollek (Ferrari Daytona) km 753,185;
4. Schurti-Konig (Porsche Carrera RS) 753,013;
5. Migault-Rouveyrant (Lola T 290) 742,735;
6. Green-Corner (Ferrari Daytona) 725,241;
7. Dubos-Christine (Chevron B 21) 703,695;
8. Aubriet-Depnic (Chevrolet Corvette) 693,142;
9. Geurie-Bonnetmaison (Ford Capri) 693,142;
10. Seiz-Vetsch (Porsche 911) 678,445.

Giro più veloce: l'11. di Gerard Larrousse (Lola T 292) in 4'07"4, media 198,480 kmh.

rail 300 metri prima di Mulsanne. La corsa è stata interessante in pratica solo in questa prima fase, movimentata dalla rimonta di Larrousse e da quella altrettanto bella della Daytona di Andruet. A Larrousse resta la consolazione del giro più veloce, stabilita all'11. giro in 4'07"4, media 198,480 kmh.

Mentre Muller, che ha sostituito Van Lennep, continua a guidare la corsa, la battaglia si sviluppa per il secondo posto fra Birrell, Andruet, Greder e Touroul, ma lontana dalla Porsche Carrera che alla seconda ora ha accumulato circa 3 minuti di vantaggio. Fra i ritiri, da segnalare oltre a quello di Larrousse-Bayard definitivamente fermati dalla rottura della

guarnizione della testa, quello di Greder-Beaumont per perdita d'olio.

Alla terza ora, solamente tre vetture sono a pieni giri: si tratta della Porsche-Carrera di Van Lennep-Muller, che hanno 3'30" di vantaggio su Andruet e 4' su Touroul, mentre gli altri sono largamente distanziati. Dopo non molto, anche Andruet e Touroul sono doppiati dalla Gran Turismo del Martini International mentre alla guida sono Wolleck e Rouget.

Nel corso dell'ultima ora, mentre la coppia di testa prosegue indisturbata la sua marcia, la Ferrari Daytona di Andruet-Wollek è purtroppo costretta a rallentare, dando così via libera alla Porsche 910 di Touroul-Rouget per la seconda piazza. Quarti gli austriaci Manfred Schurti e Konig, con una Carrera privata che hanno compiuto una gara molto regolare.

a. c.

Varato il premio '73 CHEVRON

MILANO - Giunto alla sua quindicesima edizione, anche per il 1973 il «Premio Chevron Sportsman dell'Anno» per gli sports del motore consisterà in tre distinti trofei d'oro riservati ai piloti italiani dell'automobilismo, motociclismo e motonautica. Un'apposita giuria selezionerà i vincitori in base alle risultanze derivate dall'applicazione del regolamento particolare del premio. I trofei verranno insindacabilmente aggiudicati tenuti presenti i punteggi acquisiti dai selezionandi o in base a particolari note di merito.

Per quanto riguarda l'automobilismo, per la qualificazione verranno prese in considerazione tutte le gare del calendario internazionale e nazionale interessanti le categorie di vetture Formula 1, Sport, Formula 2, campionati internazionali rallies, Formula 3 e Formula Ford. I punteggi verranno assegnati ad uso campionato mondiale piloti, e cioè 9 punti al primo, 6 al secondo, 4 al terzo, 3 al quarto, 2 al quinto e 1 al sesto. Sarà tenuto conto del rapporto tra numero di gare disputate e punteggio acquisito, così come le competizioni sono suddivise in gruppi di diversa importanza che vedono F. 1 e Sport assieme, F. 2 e rallies separatamente, F. 3 e F. Ford ancora assieme.

• **JODY SCHECKTER** il giovane campione sudafricano (che pare sia stato contattato dalla Ferrari), parteciperà alla prima gara del campionato L&M, a Riverside, a bordo di una Winston-Delta Chevron F. 5000.

Che corsa a MALLORY PARK GETHIN se ne va ma sull'asciutto rimonta McRAE!

MALLORY PARK - McRae ha vinto questa gara di F. 5000, che ha avuto sorti molto alterne, grazie alla sua giocata d'azzardo nel montare pneumatici d'asciutto mentre la pista era bagnata.

Le prime prove erano state molto incerte, dato che nessuna squadra sapeva bene quali pneumatici montare visto che la pista era per lo più asciutta, con chiazze però di bagnato. Alcuni brutti testa-coda hanno convinto quasi tutti che i pneumatici da asciutto sarebbero stati decisamente un errore. Quelli intermedii parevano rispondere alla situazione e Ray Allen, che li aveva montati sulla Surtees, è stato il più veloce al termine della sessione, anche se il suo tempo di 47"6 era bene al di fuori del record di Jarier in 41"8. Seguiva McRae (48"4) poi Edwards e Dean entrambi con 48"6, quindi Thompson e Gethin in 49".

La Chevron di Gethin aveva per la prima volta una nuova efficace carenatura, con un dispositivo posteriore per portare il flusso d'aria all'alettone posteriore, mentre Rollinson disponeva della prima McRae con muso a tutta larghezza. L'unica altra novità era la Begg FM5 di David Oxtun, la prima vettura costruita in Nuova Zelanda che abbia corso per ora in Europa.

Scheckter ha completato un solo giro, prima che si rompesse un bilanciere, per cui è rimasto in disparte fino alla seconda sessione. Ha detto della Trojan: «Non è ancora a posto,» però i tempi che ha segnato dopo hanno smentito questo commento. Gunn ha fatto un testa-coda con la March 73A finendo contro un terrapieno, ma riportando soltanto danni superficiali (Robin Herd ha però deciso che non si effettuassero riparazioni immediate).

Un forte vento aveva completamente asciugato la pista, per la seconda sessione di prove, che è risultata divertentissima dato che le vetture si facevano trascinare nella scia di altre.

McRae ha conquistato la posizione al palo col tempo di 41"8, uguagliando il record assoluto. Quattro piloti hanno girato in 42", nell'ordine in cui hanno occupato i posti nello schieramento, cioè Gethin, Scheckter, Lunger e Hobbs (prima David aveva detto «Questo week-end sono abbastanza soddisfatto, la vettura pare andare molto meglio che a Brands Hatch»). Il sesto più veloce, Rollinson, ha pure migliorato il vecchio record della F. 5000, in 42"2. Seguivano Holland (42" e 4), Belso (42"8), Dean (43") ed Edwards (43"2). Lo schieramento era dunque formato di McRae Chevron, Lola, Lola, McRae, Trojan, Lola, Chevron e Lola nei primi dieci posti quindi, purché la pioggia che minacciava di cadere fosse stata benigna, la gara prometteva di essere interessante. Gli altri, tutto sommato, non erano proprio surclassati (l'americano Bob Brown aveva segnato 43"6, Oxtun 44"2) mentre fra il restante gruppo non c'erano se non altro i piloti terribilmente lenti che in passato si vedevano in questa formula.

La pista era bagnata, ma la pioggia cadeva leggerissima mentre si formava lo schieramento. Quasi tutti hanno scelto di partire con pneumatici da bagnato, alcuni con intermedii, ma la Lola di Edwards montava slicks, mentre McRae aveva optato per slicks con scanalature tagliate a mano «Se la pioggia non cesserà — ha detto — avrò del guai». All'abbassarsi della bandiera il motore della vettura di Lunger si è spento, Belso ha urtato con una ruota posteriore la Lola ferma ed è finito sull'erba, fuori gara.

Gethin ha preso il comando, seguito da Scheckter e da Hobbs che è poi stato sostituito da Holland, prima del termine del giro, mentre il sole sbucava fra le nubi e cominciava a fare asciugare la pista.

Ben presto Gethin ha preso ad aumentare il proprio vantaggio, mentre l'uomo «del palo», McRae, arretrava, finendo in decima posizione al termine del terzo giro. Scheckter a questo punto stava abbastanza saldo al secondo posto, mentre dopo un acca-

nito duello Thompson strappava il terzo a Holland. Lunger è andato al box, ove si è avviato alle noie che gli dava il motore, invece dopo sette giri Scheckter ha dovuto abbandonare per guasto. Al tempo stesso la giocata d'azzardo di Edwards, nella scelta di pneumatici da asciutto, è risultata bruscamente perdente e il pilota è finito contro un terrapieno, mentre frenava prima della forcella.

La posizione di comando di Gethin era ormai presa per scontata e l'attenzione del pubblico si accentrava sul duello fra Thompson e Holland per la seconda posizione, duello ai ferri corti che in seguito ha portato ad accuse di guida spericolata, mentre venivano sventolate le bandiere gialle ove era occorso l'incidente ad Edwards. Hobbs occupava la quarta posizione, non lontano dai due che duellavano per la seconda. Benché al decimo giro McRae fosse salito al settimo posto, e cominciasse a trarre vantaggio dalla sua scelta in fatto di pneumatici, sembrava completamente fuori gara, essendo stato doppiato da Gethin al decimo giro. La vettura di Ge-

TROFEO ROTHMANS - Gara di velocità in circuito per vetture di F. 5000 - Mallory Park, 1 aprile 1973.

LA CLASSIFICA

1. McRae (McRae) 41'23"2, media kmh 157,45;
2. Thompson (Chevron) 41'48"8;
3. Allen (Surtees TS8) 41'49"2;
4. Gethin (Chevron) 42'12"4;
5. Dean (Chevron) 49 giri;
6. Holland (Trojan) 49 giri;
7. Rollinson (McRae) 48 giri;
8. Santo (Surtees TS11) 48 giri;
9. Baker (McLaren M10V) 46 giri;
10. Hobbs (Lola T330) 46 giri.

Giro più veloce: McRae 42"4, media kmh 184,42, nuovo record di categoria.

thin stava però «scodinzolando» sempre più, mentre Peter controllava a fatica i suoi sbandamenti. Holland si è portato in seconda posizione e i varchi fra i leaders si sono allargati, mentre Hobbs perdeva sempre più terreno.

A metà gara Allen aveva strappato la quinta posizione a Rollinson, che ben presto ne ha persa un'altra a favore di McRae. Ora Gethin ha fatto una rapida sosta al box, ritenendo che gli si stesse afflosciando un pneumatico, ma è ripartito senza cambiarlo, in seconda posizione alle spalle di Thompson, dato che anche Holland si è fermato al box. Un poco dopo, sosta di Hobbs che ha montato pneumatici da asciutto, perché ormai la pista si era quasi completamente asciugata. McRae ne ha approfittato in pieno e al trentacinquesimo giro occupava la terza posizione, guadagnando rapidamente terreno nei confronti dei leaders. Ha superato Gethin al quarantunesimo giro e una tornata più tardi Gethin ha perso, un'altra posizione, a vantaggio di Allen.

A cinque giri dalla fine McRae ha preso il comando e si è staccato rapidamente, mentre Allen guadagnava altrettanto rapidamente terreno su Thompson. Alla fine il commissario con la bandiera a scacchi ha «mancato» McRae, che stava doppiando tre vetture per volta ed è andato direttamente al parco macchine, ignaro di avere vinto finché un giornalista si è precipitato a dirglielo. Thompson, che sulla linea del traguardo era affiancato ad Allen, credeva di avere vinto! Confusione generale! McRae ha ammesso: «Non sapevo davvero; so soltanto che all'inizio era terribilmente pericoloso». Quanto a Thompson, ha detto: «Ho completamente perso il filo, ma dal box mi avevano segnalato la seconda posizione all'inizio del secondo giro».

McRae ha stabilito un nuovo record di categoria nelle ultime fasi, anche se — non è sorprendente — non è riuscito ad uguagliare quello assoluto di Jarier.

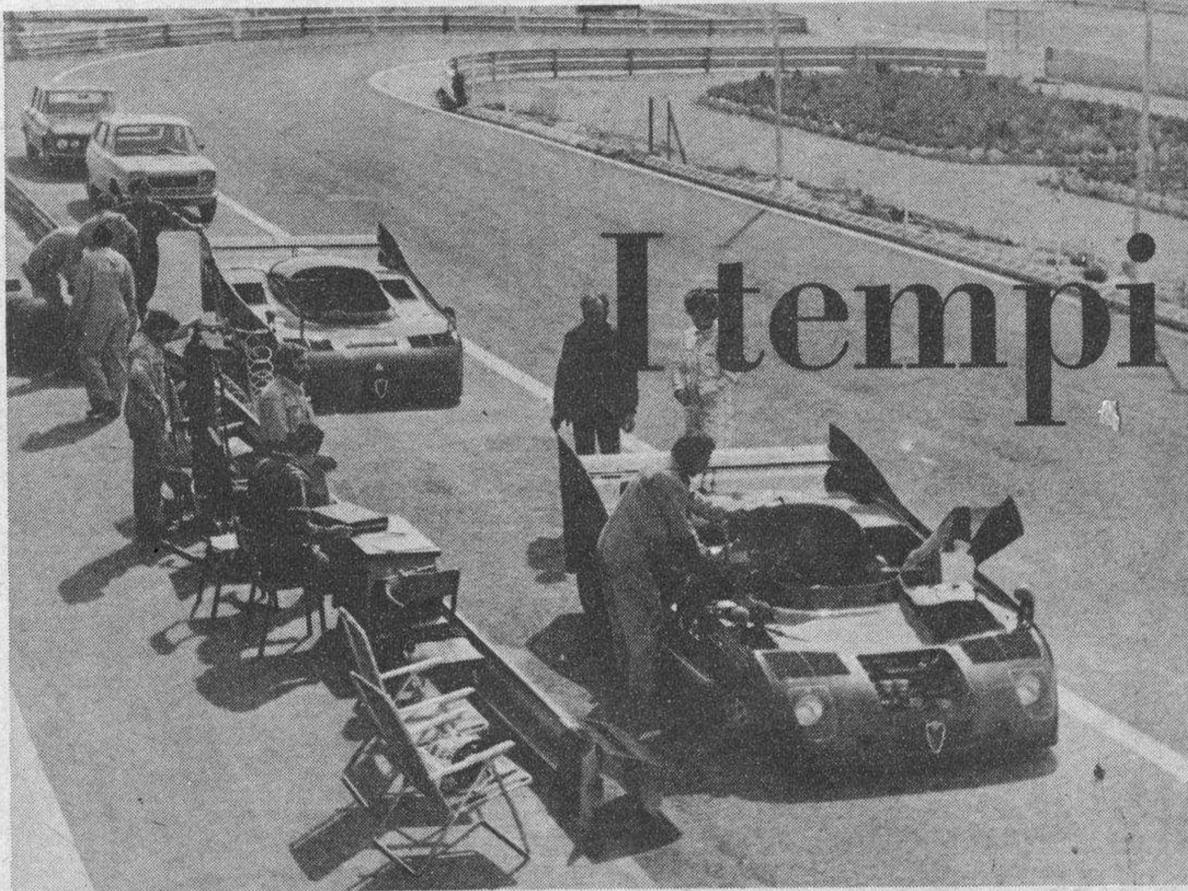
Gethin ha terminato la gara con il battistrada molto consumato su due pneumatici un poco sul terzo, mentre su quello posteriore di sinistra non ce n'era quasi più. Che corsa!

David Hodges

Silenziatore sulle F. MONZA

Una novità apparsa nel Notiziario CSAI n. 5 riguarda il regolamento tecnico delle FORMULA MONZA, le vetturette con motore della Autobianchi giardiniera che il 15 aprile a Casale inizieranno la battaglia per la relativa Coppa CSAI. Come si sa, queste vetture sono state concepite praticamente per le gare in notturna all'autodromo di Monza, sulla pista Junior, ed è su questo tracciato che si svolgerà il Trofeo Cadetti patrocinato dall'Agip, con gare nelle serate di giovedì.

Dopo il precedente delle prove di durata della Ford, che con il loro rumore scatenarono le proteste degli abitanti delle zone vicine all'autodromo, la CSAI non ha voluto correre rischi con le piccole monoposto, obbligandole al montaggio di un silenziatore. Il gruppo richiesto dal regolamento è il silenziatore posteriore della Fiat 128, che deve essere montato in modo che la tubazione a monte del silenziatore sia collegata con il tubo di ingresso originale del silenziatore, la cui lunghezza minima non deve essere inferiore ai 2 centimetri. Per compensare la perdita di potenza conseguente, la CSAI ha anche permesso parimenti di lavorare gli assi a cammes sia negli eccentrici che nelle parti cilindriche, a patto che sia sempre visibile la stampigliatura Fiat di origine.



Schierati nei box del Ricard, i due esemplari 33tt12 utilizzati per le prove. La terza macchina è stata «cannibalata», come ha detto l'ing. Chiti, cioè usata per asportare i ricambi eventualmente necessari

Ai livelli delle Formula 1 le prestazioni della 33 tt 12 in collaudo per 3 giorni con STOMMELEN sulla pista francese

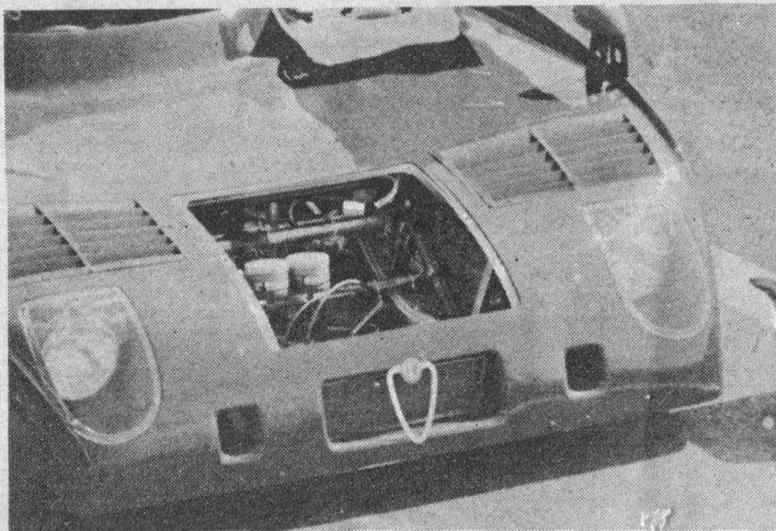
I tempi dell'ALFA si leggevano nel viso dei «matristi»

La MATRA
«blocca»
DIGIONE
(per dispetto
alla FERRARI)

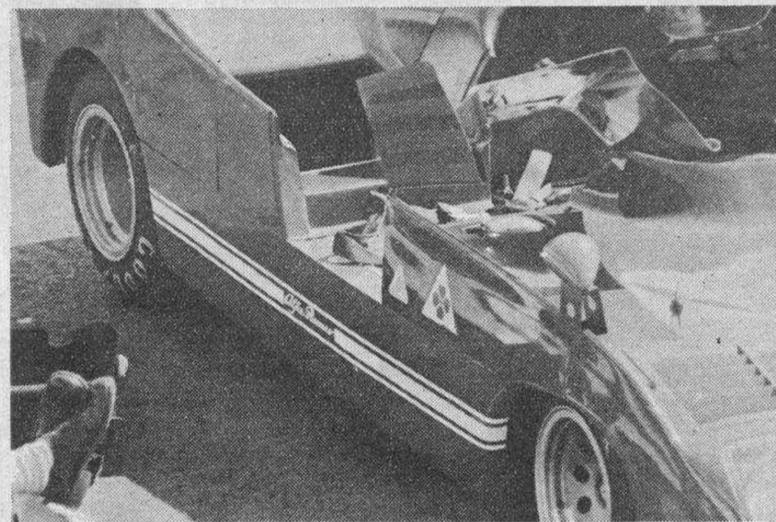
L'ambiente del Mondiale Marche si scalda. In attesa di verificare la consistenza della minaccia Alfa Romeo, che si annuncia molto temibile, Matra e Ferrari non trascurano i «colpi bassi» per non avvantaggiare in alcun modo l'avversario.

Subito dopo la 6 Ore da lei vinta, la Matra avrebbe voluto restare a Valledlunga a proseguire la messa a punto delle sue già ottime 670, ma la Ferrari — che già aveva affittata la pista per capire cosa era successo ai suoi pneumatici — non ha voluto la casa rivale in coabitazione.

Di rimando, la Matra ha affittato in esclusiva la pista di Digione, sede della prossima corsa Mondiale, dal lunedì al giovedì precedenti le prove ufficiali, ed in questo modo la Ferrari non potrà fare le consuete prove di regolazione altro che durante le sessioni di prove valide per lo schieramento, quando il tempo non è molto e le traiettorie sono disturbate dalle altre vetture in prova.



Sopra, la parte anteriore del modello Alfa più recente, con il radiatore olio centrale. De Adamich, in soli 16 giri, ha fatto 1'53"



Il radiatore acqua laterale Alfa Romeo. La Matra, che con la Ferrari sarà l'avversario dell'Alfa, sostiene di aver quasi pronto un motore da oltre 500 CV, non terminato per mancanza di fondi! A Roma gli HP erano 496, sempre stando alle dichiarazioni di monsieur Ducarouge

LE CASTELLET - Pur dilaniata dagli scioperi, l'Autodelta continua la sua proficua messa a punto della nuova Sport 3 litri a motore 12 cilindri. Dopo gli ottimi risultati di tre settimane fa, in questa sessione di prove la nuova vettura Alfa ha ottenuto uno strepitoso 1'50"6 con Rolf Stommelen, che rappresenta un progresso molto importante nei tempi sia pure ufficiosi registrati su questo tracciato, ed abbassa ampiamente il record della Matra (1'52"2), equiparandosi ai tempi della Formula 1 Tyrrell di Stewart. Stommelen ha girato anche sul percorso piccolo, ripetendo facilmente tempi sull'1'13"2. (La Ferrari con Redman sul percorso da GP non scese sotto l'1'52"6).

In questa occasione, l'Autodelta aveva portato al Ricard tre vetture, due delle quali si sono alternate in pista alla guida di Stommelen e Zeccoli (e l'ultima giornata Andrea de Adamich). Le due vetture (la terza è stata portata per... attingervi ricambi) sono identiche, differendo esteriormente solo per la posizione del radiatore anteriore del lubrificante. Le prove, condotte dall'ing. Chiti in persona assieme all'ing. Severi, sono state indirizzate anche verso accurati test di pneumatici.

Sono scomparsi anche i problemi di porosità delle testate che avevano disturbato non poco lo sviluppo del motore. Ora le fusioni non sono più fatte fare in Emilia, ma in Germania, ed i problemi sono scomparsi. D'altra parte, la difficoltà di approvvigionamento dei materiali provenienti dall'estero e le stesse difficoltà sindacali nel nostro paese che ancora rallentano in maniera determinante il programma dell'Alfa Romeo, per cui è escluso il debutto a Digione. Si dovrebbe invece arrivare alla 1000 Km. di Monza con sufficienti scorte di pezzi di ricambio per un debutto adeguato alle qualità che la vettura sta mettendo in mostra. Qualche problemino è affiorato al Castellet ma solo marginale. Niente di serio, però, de Adamich, che ha provato anche lui la macchina al Ricard per qualche giro, è rimasto impressionato dall'altissima velocità della 33tt12 e dalla potenza del motore, così come dalla già avanzata messa a punto dell'autotelaio. De Adamich in 16 giri è arrivato a girare in 1"53". Premesse eccellenti, dunque, che rilanciano l'Alfa Romeo in un ruolo che è qualcosa di più che quello di terzo incomodo fra Ferrari e Matra, nel Campionato Mondiale Marche.

Nei visi dei tecnici francesi, che seguivano le prove dei milanesi dai propri uffici (la Matra è di stanza al Castellet) si poteva leggere il... risultato dei test Alfa!...

Jean Pierre Pagan

OFFICINA	B.R.E.	AUTORIZZATA
	CONCESSIONARIA PER L'ITALIA VETTURE E MOTORI CORSA	AUDI NSU
2002 (16 valvole) CV. DIN 275	SCHNITZER RICAMBI - ASSISTENZA	3000 cc. (iniezione) CV DIN 380
Roma — Via Collatina, 92	Telefono (06) 255929	

V8eBlogScans

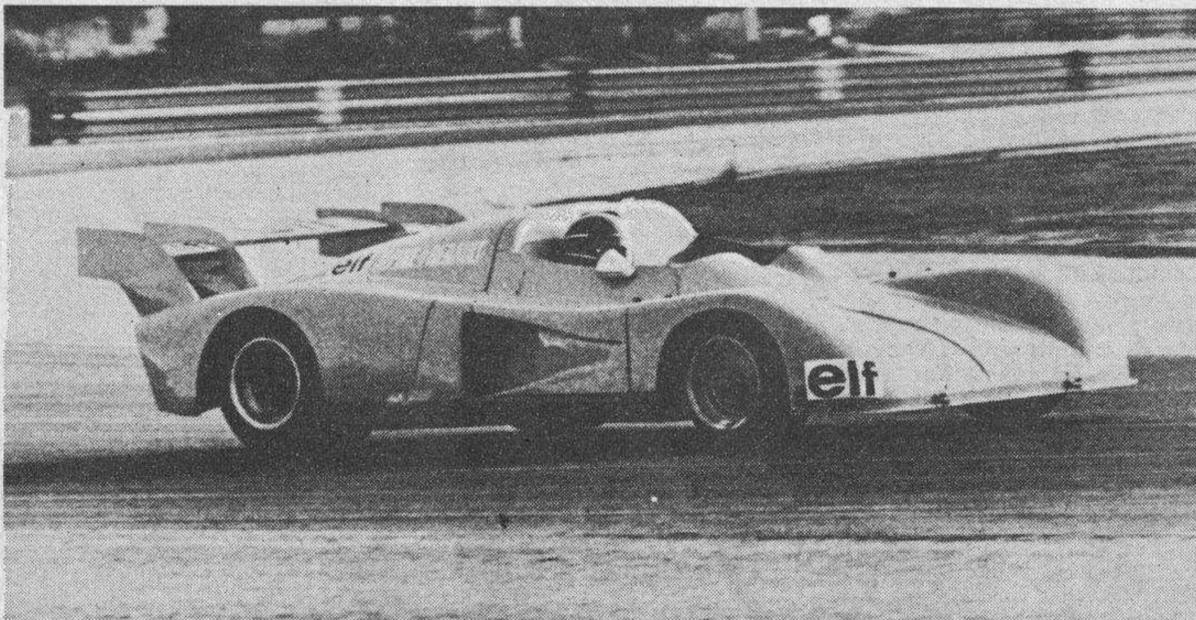
eBlogScans

LE CASTELLET - A metà della scorsa settimana l'Alpine Renault ha collaudato, al Paul Ricard, il primo esemplare della sua attesa Sport 2000 dotata del nuovissimo motore 6 cilindri a V recentemente presentato su Autosprint. Le prove, svoltesi nella massima segretezza, sono state condotte da Patrick Depailler, mentre nessuna informazione supplementare è uscita dalla bocca dei responsabili Alpine presenti.

Si può solo dedurre quanto si vede dalla foto e cioè che la vettura mantiene l'aspettazione aerodinamica caratteristica delle vetture da corsa di Dieppe, è dotata di due radiatori acqua laterali e di un alettone posteriore a tutta larghezza con le parti laterali più basse di quella centrale.

La carenatura della vettura è studiata, anche posteriormente, ed ha un'aria tutt'altro che provvisoria, segno che le prove nel tunnel a vento sono state accurate, anche se le prove in pista dovranno dire l'ultima parola. Ed infatti qualche problema è sorto.

La vettura, pur non girando mol-



La linea estremamente aerodinamica della nuova Alpine-Renault 2000 6 cilindri, apparsa al Ricard. Sotto, uno degli esemplari di 2 litri 1973 in allestimento da Osella. Ci correranno Merzario e Galli

to per noie ripetute al propulsore (che ad ogni modo ha mostrato di possedere i 280 CV dichiarati) ha ottenuto un tempo di 1'16"8 (a 5/10 dal record di Merzario con l'Abarth)

Non deve essere stato considerato sufficiente per il debutto se la nuova ambiziosa vettura blu ha dato forfait per la « prima » dell'Euro Marche 2000 che si svolgerà domenica prossima, 8 aprile, al Paul Ricard, e che vedrà al via una trentina di vetture, nelle due manches di quaranta giri (per un totale di 300 km).

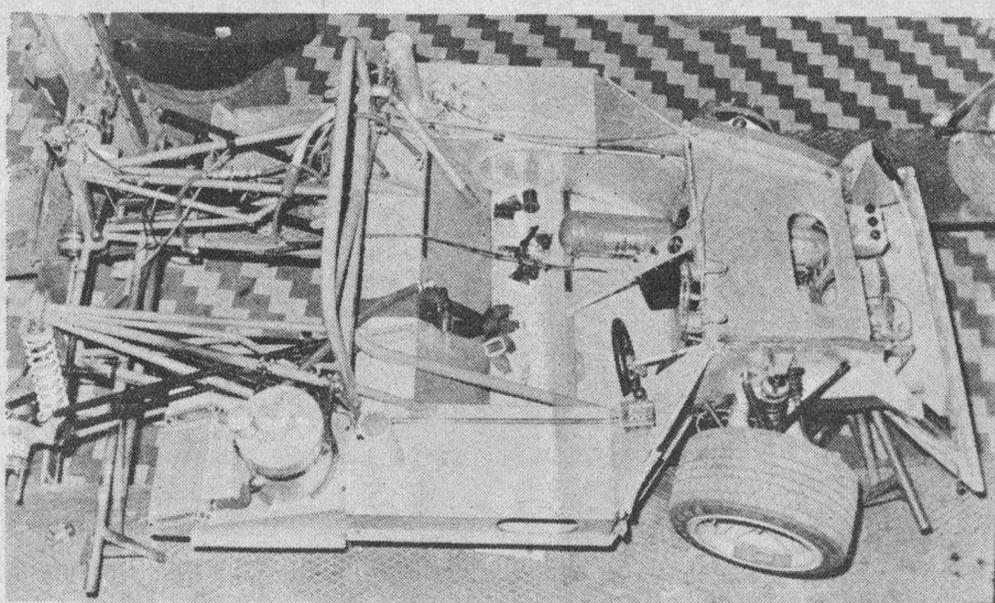
La Casa francese ha costruito in effetti due motori V6, ma nel primo c'è stata una modifica alla fasatura dell'accensione che ha danneggiato le valvole di una bancata per cui l'Alpine Renault ha preferito rinunciare. Fra gli iscritti alla corsa del Paul Ricard figurano: Merzario, Galli, Andruet (Abarth), Miles (GRD), Swietlik, Pel-tier, Hezemans (March-BMW), Mohr (Ams Tecno), Larrousse, Edwards, Craft, Henri, Juncadella, Smith, Hine.

La 2000 BLU ci ripensa

La quarta stagione del Campionato Europeo 2000 dovrà designare quale marca, fra CHEVRON, LOLA ed ABARTH-OSELLA, potrà fare il bis. Infatti, nelle tre precedenti edizioni, sono state le tre diverse marche citate ad aggiudicarsi nell'ordine questo campionato marche continentale che è sempre uno dei più incerti ed appassionanti per il grande equilibrio di uomini e mezzi in campo.

A questo proposito, basti pensare alla vittoria « in volata » dell'Abarth-Osella lo scorso anno, ottenuta proprio all'ultima gara in calendario. Non sarà diverso quest'anno, se si considera che alle tre marche già impegnate in questo fronte si aggiungeranno altre squadre con tutti i presupposti per ben figurare, come GRD, ALPINE-RENAULT e MARCH-BMW. La prima correrà l'Euro 2000 con il team Dart capitanato da John Miles, mentre la marca francese disporrà, per la vettura dotata del nuovissimo 6 cilindri, dei suoi Depailler e Jabouille. Le Marche saranno capitanate da Hezemans.

Da segnalare poi la presenza della AMS, che potrà portare al debutto (si spera) l'atteso 8 cilindri boxer della Tecno.



L'ABARTH ha migliorato il record di Vallelunga

VALLELUNGA - All'inizio della scorsa settimana Arturo Merzario, lasciato libero dalla Ferrari mentre Pace faceva i tests supplementari per la Ferrari, ha collaudato nuovamente a Vallelunga la 2000 Abarth-Osella per la definitiva messa a punto in vista della gara d'esordio dell'Euro 2000, al Paul Ricard l'8 aprile prossimo.

Il lunedì, Merzario ha ottenuto 1'13"8, dimostrando così che le prove recenti svolte a Fiorano erano state positive. Poi, nella mattinata del martedì, Merzario si è spinto fino ad un ottimo 1'13"1 che è estremamente indicativo delle possibilità della macchina se si tiene conto che essa disponeva ancora del motore '72 e di cerchi non adatti alle nuove misure dei pneumatici.

Infatti, Osella è in attesa dei nuovi cerchi con canale anteriore da 10" e posteriore da 15", e la vettura ha provato con cerchi più stretti di un pollice. Tutto ciò lascia supporre che la nuova 2000 torinese possa ottenere tempi ancora migliori, inferiori all'1'13". Al Paul Ricard, la squadra italiana si trasferisce da mercoledì con tre vetture, due versione '73 con i motori più recenti per Merzario e Galli ed una versione '72 per Andruet.

DOVE SI VINCE

Questo il calendario dell'Euro Marche 2000, che non considera la gara di Vallelunga (intitolata a Ignazio Giunti) ricusata dagli organizzatori romani: ● 8 APRILE Trofeo Paul Ricard (Francia) ● 3 GIUGNO Conchiglia Shell a Imola (Italia) ● 17 GIUGNO Trofei d'Auvergne (Francia) ● 15 AGOSTO Coppa città di Enna (Italia) ● 2 SETTEMBRE 500 Km Nurburgring (Germania) ● 16 SETTEMBRE Trofei d'Austria (Austria) ● 14 OTTOBRE Corsa al Montjuich (Spagna) ● 21 OTTOBRE Trofeo al Jarama (Spagna).

Ricordiamo che da quest'anno le vetture ammesse alle gare valide per questo campionato dovranno essere in regola con le prescrizioni del gruppo 5, mentre lo scorso anno potevano gareggiare anche le 2 litri gruppo 7, cioè senza limiti di peso. Il limite per le vetture 2000 è di 575 kg. A queste prove possono partecipare anche vetture del gruppo 4, sempre con il limite a 2000 cc, a patto che rispettino i minimi di qualificazione.

L'Italia ha in calendario tre prove valide per il Campionato Europeo MARCHE 2000, a Vallelunga, Imola e Pergusa. E' ormai certo però che la prima di queste corse, e proprio il Trofeo Giunti in programma a Vallelunga il 6 maggio, non si farà (avrete letto a pagina 3 la notizia delle difficoltà finanziarie degli organizzatori, notizia che evidentemente si riferisce alla gara per 2 litri e non alla Formula 2 come erroneamente stampato).

Quando EMERSON FITTIPALDI ha saputo che al Daily Express Trophy dell'8 aprile sarà in pista anche Stewart ha detto: « E' una buona notizia per il "Daily Express", ma cattiva per me e vi permetto di ripetere ciò che dico ».

Come si VINCE

Il Campionato d'Europa Marche 2000 è riservato alle vetture di questa cilindrata dei gruppi 5 e 4. Nell'arco dell'annata, per l'aggiudicazione del titolo si prenderanno in considerazione per ogni marca i migliori risultati su un totale delle prove organizzate meno due, cioè — se verranno organizzate tutte e otto le gare in calendario — si sommeranno i sei migliori risultati.

Abbinato al campionato Marche è anche un Trofeo conduttori, vinto lo scorso anno da Merzario. Per essere valide, le prove del Campionato 2000 dovranno avere una distanza di corsa compresa fra i 250 ed i 600 km., oppure una durata minima di 1 ora e 3/4. Per ogni corsa di una lunghezza o una durata superiore ai 300 km. o alle 2 ore, per ogni vettura dovranno partecipare due conduttori.

● La gara CAN-AM in calendario a Donnybrook, il 16 settembre, si correrà invece sul circuito di Michigan.

TORINO - Nonostante il gran lavoro di questa vigilia di gare nell'officina di Osella l'ambiente è sereno e ancor più perché è stato definito per il terzo anno consecutivo l'accordo con la Motul. Gli ultimi piccoli problemi inerenti la posizione della scritta « Motul » sul muso delle vetture per l'Europeo sono stati superati e la scritta apparirà anche sul muso sotto il plexiglass del posto guida. Molta soddisfazione di Enzo Osella e del patron della Motul, dr. Rivetti. L'olio utilizzato sarà il 300 V interamente sintetico dalle elevatissime caratteristiche.

Nell'officina intanto il lavoro è proseguito nelle ultime settimane a ritmo supersonico per approntare i dieci telai della nuova vettura con strabiliante efficienza. Si è ricorsi ad una esecuzione modulare con l'aiuto di un nuovo « plateau » e di una saldatrice a filo a fiamma dissodante.

Il nuovo 2 litri nelle sue strutture essenziali è ormai noto, e poche sono le modifiche ulteriori effettuate: la barra antirollio anteriore ha cambiato posizione e ora lavora meglio, l'alettone è unico a profilo modificato e presenta una maggiore efficienza sentendo meno i disturbi, il musetto con fari e prese d'aria, freni più verso il centro è ora senza la bavetta deportante inferiore, i dischi-freno sono ora senza i tagli di scarico. Le prese d'aria laterali sono definitive.

Le operazioni di costruzione, tutte meticolosamente studiate nelle loro sequenze, hanno permesso di ridurre per quanto possibile i tempi di esecuzione permettendo inoltre di disporre in breve tempo di ricche scorte di semilavorati e addirittura di parti finite da assemblare. Della vettura nascono prima il telaio anteriore a tubi quadri supportante sospensioni a pedaliera, poi quello posteriore a tubi rotondi comprendente roll-bar e sostegni motore, cambio e sospensioni posteriori. Suc-

OSELLA prepara 10 vetture

cessivamente vengono disposti sul « plateau » e uniti con un corpo centrale a tubi quadri che sopporta sedili e serbatoio trasversale.

Il tutto ormai solido viene in una stazione successiva rivestito di una scorza in alluminio incollata e rivettata a formare un blocco monolitico se non leggerissimo certo molto robusto a sollecitazioni composte di trazione e flessione.

In quanto al peso, non ci sono pro-

Due « salite » venete si scambiano

UDINE - La Scuderia Friuli, organizzatrice della gara in salita « Tolmezzo-Verzegnis », comunica che per la concomitanza con le prossime elezioni politiche regionali le Autorità amministrative locali non hanno dato il loro benestare all'effettuazione della corsa nella data prevista del 17 giugno.

Grazie alla collaborazione dell'AC di Bolzano e del MAC di Bressanone, che hanno accettato lo scambio di data, la corsa friulana potrà ad ogni modo essere effettuata, anticipando la data al 10 giugno, mentre la gara « Bressanone-S. Andrea » verrà disputata il giorno 17 giugno. Si è ora in attesa del benestare della CSAI e della FISA per rendere operante questa variazione del calendario.

blemi perché la macchina è nei limiti ed è meglio abbondare in robustezza che in zavorra. Il roll-bar è ora a due tubi affiancati e saldati per maggiore resistenza a parità di sezione frontale. La resistenza della vettura è stata messa a dura prova dal guard-rail di Vallelunga e ha superato l'esame a pieni voti: in poche ore infatti il danno era riparato e se la macchina non è tornata subito in pista è perché mancava la parte anteriore della carrozzeria, irrecuperabile.

Nell'officina di Osella vengono realizzati la maggior parte dei componenti, scarichi del motore compresi. Lavorazioni, montaggio e prova dei motori è compito specifico e supervisionato dallo stesso Enzo Osella. Le carrozzerie vengono costruite da Cigala & Bertinetti che ultimamente ha ottenuto risultati degni delle migliori costruzioni inglesi.

I programmi del '73 sono estremamente nutriti: Merzario con Galli (attesi al debutto al Castellet) parteciperanno all'Europeo, Pilone e Andruet all'Europeo Montagna. Il Team sarà presente anche alla Targa probabilmente con Pinto, che Osella ha piacere di mettere alla prova quanto prima. Due dei destinatari del nuovo 2000 sono Filannino e « Pal Joe » divenuti ora entrambi piloti ufficiali Motul. Il Team non è andato a Vallelunga in quanto verrebbe compromessa una accurata preparazione della prima gara dell'Europeo, al Castellet.

Tra le tante idee accarezzate, la più interessante è il progetto di una nuova sede per l'officina dalle parti di Volpiano, vicino all'Autostrada di Ivrea. Il progetto comprende 3000 mq coperti e una pista adiacente di prova di un po' meno di un chilometro. Da sottolineare che Osella è anche in trattative per una ulteriore sponsorship.

Giorgio Rossotto

VALLELUNGA - Una maratona di ben nove ore: questa può essere definita la gara che il Gentlemen's Motor Club ha voluto organizzare sul Piccolo di Valledlunga. Il dottor Giacobetti si era preparato ad una giornata così fitta, ma alla fine i cronometristi (bravissimi nonostante l'impegno), gli ufficiali di gara, gli addetti ai lavori, e tutti coloro che hanno voluto o dovuto assistere a tutte le gare erano veramente all'estremo delle forze.

Questa esperienza pure estremamente interessante in alcuni momenti, non dovrebbe essere ripetuta. Pare purtroppo che i due gruppi «di serie» (uno e tre) siano stati «consigliati» in alto loco... Il numero delle gare in sé per sé non è rilevante ma a rendere pesante il tutto ci sono i venticinque minuti su cui si deve articolare ciascuna gara di campionato Turismo. Tutto comunque si è svolto nel migliore dei modi, anche se pure questa volta il tempo non è stato ideale.

FRANCISCI sub giudice

TAMBURINI ringrazia

GRUPPO 1 - Alle nove del mattino parte la prima gara del denso programma. Al via otto macchine e al termine dei quindici giri la spunta Paolo Benedetti con la Fiat 127, che vince dopo che Vagnozzi partito in testa aveva perso la posizione di leader in seguito ad una sbandata ed era tornato a tallonare il romano che comunque regola il pilota dell'A-112 per quattro decimi. Nella 850 sia Papaniti che Tortoroli unici due concorrenti terminati nell'ordine, venivano eliminati dal-

kee» che approfittava anche del ritiro di «Piero», mentre a Tibeli andava il nuovo record sul giro.

Prima gara del pomeriggio la 1000 e 1150 che vedeva al via quattordici partenti. Dopo una bellissima partenza di Amighini va in testa Santucci con la 128-Vaocari, seguito da Amighini (Abarth-Garavello) e da Pasolini (Abarth-Osella). Santucci acquista il suo vantaggio mentre i suoi avversari perdono terreno e va a vincere alla media di quasi 96 chilometri all'ora.

Nella 1000 Amighini regola Pasolini, «Jimmy» (Abarth-Bellino) e Del Bono

Assai movimentata la «9 ORE» del Gentlemen's Motor Club con le maxi turismo straniere beffate dalla GTAm Angelini

giora pur se il maggiore protagonista è stata Lella Lombardi che, vittima di un testa-coda, in pochi giri è passata dall'ultima alla 7. posizione. Nella seconda batteria un ottimo Biagiotti aveva la meglio su Fargion e Negro, mentre Carlo Giorgio era autore di una bella rimonta, dopo essere partito in ultima fila. Nella finale, alla quale sono state ammesse 11 vetture, Giagiotti ha dominato per gran parte della corsa controllando molto bene Presenzini. Poi Giorgio lo ha raggiunto e lo ha infilato alla Viterbo.

In questa fase (molto regolare, ma... professionistica) Biagiotti si girava e dai



L'Alfa Romeo GTV di Vincenzo Zanini in testa-coda durante lo svolgimento della gara per 1600 gruppo 2. La vettura di Buttari l'ha evitata



La Opel Commodore di «Tatog» e «Bloody» precedono le Escort nella corsa per le classi superiori del Turismo. Indietro è Francischi che vincerà la classe 2000 e la corsa con la GTAm-Angelini. Tuttavia il risultato non è stato convalidato a causa di un reclamo

la classifica poiché in seguito alle verifiche tecniche, causate da un reclamo del secondo contro il primo, i due risultavano irregolari.

La seconda gara vedeva al via quindici macchine della 1150, 1300 e 2000. Dopo una lotta iniziale fra Tamburini e Pezzali quest'ultimo va in testa e sembra avviarsi ad un sicuro successo quando, a quattro giri dalla fine, va «lungo» al tornantino e viene raggiunto e superato da Tamburini. Ottimo terzo sarà Gianfranco Riccitelli che ha portato la sua Simca 1000 Rally 2 alle spalle di Tamburini ed ha preceduto ben tre 2000! Dietro di lui si è piazzato, sempre nella 1300 Zagari con una Fiat 128 Coupé. Nella 1150 dopo che si era ritirato al terzo giro Cuccotti, Campagnola vinceva su Lorenzoni.

KING, «YANKEE» e SANTUCCI O.K.

GRUPPO 3 - Unica corsa per le gruppi 3 di 1300 e 1600 e sicura vittoria di King con l'Alpine 1600 davanti a Pessina con macchina identica e Bonazzi con la Fulvia. Nella 1300 Bruno Ripani aveva la meglio fra tutte le Lancia Fulvia precedendo di 2'4 Salamina. Dopo la gara le macchine venivano verificate e pur se una delle due Alpine era giudicata irregolare, non è stato fatto alcun comunicato ufficiale perché deve essere verificata anche la Fulvia di Bonazzi.

GRUPPO 2 - Chiudeva il programma antimeridiano la 600 che vedeva una bella partenza di «Yankee» (Lanini) che precedeva «Piero» (Vaocari) e «Tibeli» (Garavello). Era quest'ultimo che prendeva poi la testa ed aumentava il suo vantaggio sugli immediati inseguitori. Poi al penultimo giro il cambio si bloccava ma «Tibeli» avrebbe ugualmente vinto se non fosse stato vittima di un testa-coda alla «S». Vinceva così «Yan-

Partono quindi le 700 e le 850. Va subito in testa Valerio (Baistrocchi) seguito da Savoia (Garavello) e dall'ottimo «Mash» (Lanini) che è primo delle 700. La corsa non ha storia per le 850 con «Valerio» che guida con autorità con la sua macchina ad iniezione, mentre nella 700 «Mash» è costretto a ritirarsi (frizione?) e quindi la vittoria va a «York» dopo che anche Mazzeschi era costretto al ritiro. Ambedue i record sul giro sono stati ampiamente battuti rispettivamente da Mazzeschi e da «Valerio». Scendono quindi in pista le diciotto 500 tra le quali vince nettamente il ritrovato «Baronio» (Sanna) davanti a Drovandi (Adolfo) e Ciardi (Ciardi) mentre Gentili (Gentili) si deve accontentare del quarto posto, e del giro veloce.

Penultima gara del gruppo 2 con le 1300 e 1600. Splendida partenza di Grilli che va in testa seguito da «Society», Squillace, Chiamonte e gli altri. Poi «Society» con la GTA di Angelini va in testa ma è costretto all'8. giro al ritiro, seguito un giro dopo da Arlini e due giri dopo da Chiamonte. Quindi Grilli vince, favorito anche dal fatto che Squillace era costretto a rallentare. Nella 1600 Riccardo Ricci vinceva davanti a Gianfranco Ricci (Renault) e Possumato (GTV). Grossa delusione nelle 2000 e 3000 dove ci si aspettava di più dalle Ford Escort e dove invece ha vinto (pur se sul risultato pende un reclamo) Claudio Francischi con l'Alfa di Angelini, seguito dalla grossa Opel di Angelo Bonaccorsi (che aveva dei rapporti del tutto inadatti) e dalla Escort di Ruoso.

CARLO GIORGIO mexicano

Ventotto i piloti che hanno partecipato alla gara delle Mexico, articolata in due batterie e una finale. Nella prima eliminatória, vittoria di Presenzini su Mag-

box lo si invitava alla vendetta, che il pilota toscano fortunatamente non metteva in pratica. Dietro i primi tre troviamo Benusiglio che precede la Lombardi, che si trova ora al secondo posto in campionato dietro Negro.

Solo 22 partecipanti alla gara di FORMULA FORD. Nella prima batteria vince Giuseppe Monguzzi davanti a Ciccozzi (che preferisce riservarsi per la finale) e Vairani, tutti e tre con i motori curati da Gianni Pirola. Ottimo sesto il debuttante Nisini. Nella seconda eliminatória vince Renzo Zorzi (anche egli Pirola) davanti a Della Noce (che cosparge la pista d'olio) e Cagliani con la BWA. Nella finale dopo uno spruzzo iniziale di Ciccozzi, va in testa Monguzzi che vince davanti a Zorzi, che per essere rimasto per metà gara senza frizione, è autore di una splendida rimonta che lo porta al secondo posto; terzo è Cagliani davanti a Ciccozzi che accusava noie

Nella notte terzo GOVONI

Chiudeva il programma il GRUPPO 5 che correva mentre la notte (e non il tramonto) scendeva sull'autodromo. Dopo un rush iniziale di «Paul Chris» che correva con la AMS-Alfa di Angelini, Pasquale Anastasio prendeva la testa con la AMS-Ford e vinceva nettamente davanti allo stesso «Paul Chris» e Stefano Sebastiani che vinceva la classe 1000. In questa gara si è avuto il ritorno di Odoardo Govoni che è giunto terzo nella 1000 dietro all'ottima Abarth di Falorni. Mentre il buio più fitto scende su Valledlunga (mancava, a causa del temporale, anche la corrente elettrica) veniva assegnata ad Anastasio la Coppa Borghetti, mentre la Coppa Paganini-Moquettes andava a Santucci.

Claudio Porrozi

TROFEO PAGANINI MOQUETTES e TROFEO BORGHETTI - Gara nazionale in circuito - Valledlunga, 1 aprile 1973

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1 (15 giri pari a km 25,050)

Classe 850: 1. Vitaliano Papaniti (Fiat 850) 19'10"8, media 78,356; 2. Tortoroli (Fiat 850) 19'40"9. Giro più veloce: Papaniti in 1'14"5, media 80,697.

Classe 1000: 1. Paolo Benedetti (Fiat 127) 18'44"8, media 80,160; 2. Vagnozzi (A 112) 18'45"2; 3. Pezzoli (A 112) 18'55"9; 4. Broccolini (A 112) 19'03"3; 5. Landi (Mini Cooper) 19'38"5; 6. Mongelli (Mini Cooper) 19'42"1. Giro più veloce: Benedetti e Vagnozzi 1'13"4, media 81,907.

Classe 1150: (tutti su Fiat 128 coupé): 1. Attilio Salvatori 17'58"8, media 83,550; 2. Lorenzoni 18'16"9; 3. Giordano 18'30"8; 4. Fortini a 1 giro. Giro più veloce: Salvatori in 1'11"1, media 84,556.

Classe 1300: 1. Gianfranco Riccitelli (Simca 1000) 17'31"3, media 85,625; 2. Zagari (Fiat 128 coupé) 17'49"3; 3. Fossi (Fiat 128 coupé) 18'01"6; 4. Menichetti (GTAJ) 18'29"3; 5. «Pierino» (Fiat 128 coupé) 18'35"7. Giro più veloce: Riccitelli in 1'08"5, media 87,766.

Classe 2000: 1. Miro Tamburini (GTV) 17'28"4, media 85,874; 2. Pezzoli (GTV) 17'35"5; 3. Campesan (GTV) 17'43"1; 4. Aglietti (GTV) 18'15"3; 5. Di Blasio (Fiat 124 coupé) a 1 giro. Giro più veloce: Pezzoli in 1'08"4, media 87,894.

GRUPPO 2 (25 minuti minimi)

Classe 500 (tutti su Fiat 500): 1. «Baronio» 25'02"3, media 80,160; 2. Drovandi 25'04"3; 3. Ciardi 25'15"3; 4. Gentili 25'30"1; 5. «Singapore» 25'31"3; 6. Squarise 26'02"2; 7. «Sassa Rollbar»

«Jo-Jo» (Fiat 128) a 3 giri; 6. Itrico (GTAJ) a 5 giri. Giro più veloce: «Society» (Alfa GTAJ) in 1'05", media 92,492.

Classe 1600: 1. Riccardo Ricci (BMW) 26'23"8, media 83,510; 2. Gianfranco Ricci (Renault) 26'31"9; 3. Possumato (Alfa Romeo) 26'49"2; 4. Zanini (GTV) 26'54"1 a 1 giro; 5. Sacchini (GTV) a 2 giri; 6. Ciardi (Ford Escort) a 4 giri. Giro più veloce: Ricci (BMW) in 1'06"4, media 90,542.

Classe 2000: 1. Claudio Francischi (GT Am) 25'12"9, media 87,404; 2. Ruoso (Ford Escort) 25'33"5; 3. Finotto (Ford Escort) 25'35"2; 4. Taddeucci (BMW) a 1 giro; 5. Rocco (BMW) a 2 giri; 6. «Alval» (Ford Escort) a 6 giri. Giro più veloce: «Alval» in 1'05"7, media 91,506. Classe 3000 (tutti su Opel): 1. Angelo Bonaccorsi 25'30"9, media 86,375; 2. «Tatog» 26'14"4; 3. «Bloody Black Tiger» a 2 giri. Giro più veloce: Bonaccorsi in 1'07", media 89,721.

GRUPPO 3 (giri 15)

Classe 1300 (tutti su Fulvia HF): 1. Bruno Ripani 17'41", media 83,500; 2. Salamina 17'43"4; 3. Caio a 1 giro; 4. Coscioni a 1 giro; 5. Anna Maria Dionisi a 1 giro. Giro più veloce: Ripani in 1'09"9, media 86,008.

Classe 1600: 1. «King» (Alpine) 16'46"4, media 89,506; 2. Bonazzi (Fulvia HF) 17'35"6. Giro più veloce: «King» in 1'06"4, media 90,542.

GRUPPO 5 (giri 11)

Classe 1000: 1. Stefano Sebastiani (AMS) 17'21"1, media 87,122; 2. Falorni (Abarth) 17'22"3; 3. Govoni (AMS) a 1 giro; 4. Maggiorelli (Abarth) a 1 giro; 5. Stefanelli (Abarth) a 1 giro. Giro più veloce: non comunicato.

Classe 1300: 1. Pasquale Anastasio (AMS) 16'31"9, media 90,750; 2. «Paul Chris» (AMS) 17'01"2. Giro più veloce: «Paul Chris» in 1'03", media 95,428.

Challenge MEXICO-KLEBER

1. batteria (12 giri)

1. Ramuccio Presenzini 13'48"3, media 86,174; 2. Maggiora 13'49"3; 3. Corradetti 13'50"6; 4. Mascagni 13'51"6; 5. Cattaneo 13'56"6; 6. Zanini 13'57"5; 7. Lella Lombardi 13'58"3; 8. Benusiglio 14'00"2; 9. Clementi 14'01"5; 10. Caio 14'03"4; 11. Alvisi 14'04"5; 12. Gatti 14'04"9; 13. «Nainfe» 14'08". Giro più veloce: Lombardi in 1'07"5, media 89,066.

2. batteria

1. Biagiotti 13'41"9, media 87,750; 2. Fargion 13'42"3; 3. Negro 13'48"7; 4. Revello 13'49"; 5. Popoff 13'54"2; 6. Giorgio 13'56"7; 7. Notaro 13'57"3; 8. «Spiffero» 14'03"3; 9. Galatini 14'05"1; 10. Braga 14'09"7; 11. Lumini 14'09"8; 12. Grimaldi 14'19"2; 13. Pucci 14'21"5; 14. Savignoli 14'21"5. Giro più veloce: Revello in 1'07"5, media 89,066.

FINALE (27 giri)

1. Carlo Giorgio 33'14"5, media 81,312; 2. Fargion 33'22"5; 3. Negro 33'25"9; 4. Benusiglio 33'34"2; 5. Lombardi 33'35"5; 6. Maggiora 33'35"7; 7. Mascagni 33'42"4; 8. Zanini 33'47"; 9. Popoff 33'50"1; 10. Corradetti 3'51"1; 11. «Zeffiro» 34'00"7; 12. Revello 34'02"; 13. Notaro 34'02"3; 14. Caio 34'19"6; 15. Clementa 34'24"; 16. Presenzini 34'24"8 a 1 giro; 17. Biagiotti a 2 giri. Giro più veloce: Negro in 1'12"3, media 88,153.

F. FORD (12 giri)

1. batteria: 1. Giuseppe Monguzzi (BWA) 11'52"4, media 101,202; 2. Ciccozzi (Dulon) 11'53"4; 3. Vairani (Matta) 12'00"5; 4. Daccò (BWA) 12'04"4; 5. Aurienna (Tecno) 12'10"2; 6. Nisini (Lotus) 12'19"5; 7. Marelli (Tecno) 12'25"3; 8. Casoni (Tecno) 12'31"3; 9. Caviglia (Pirola) 12'32"5; 10. «Hego» (Matta) 12'45"59; 11. Fabiani (De Sanctis) a 1 giro. Giro più veloce: Monguzzi in 58"3", media 103,121.

2. batteria: 1. Renzo Zorzi (Pirola) 12'32"6, media 95,991; 2. Della Noce (Tecno) 12'35"7; 3. Cagliani (BWA) 12'46"1; 4. Zampetti (BWA) 12'55"8; 5. Minardi (BWA) 12'56"2; 6. Revello (Gozzoli) 12'57"; 7. Boscotresase (BWA) 13'11"4; 8. Ciulli (De Sanctis) 13'20"9; 9. Maggioni (Tecno) 13'23"3; 10. Capillo (De Sanctis) 13'38"5; 11. Morelli (BWA) a 1 giro. Giro più veloce: Zorzi in 59" media 101,898.

FINALE (27 giri)

1. Giuseppe Monguzzi 30'43"5, alla media di kmh 88,015; 2. Zorzi 30'46"; 3. Cagliani 30'58"5; 4. Ciccozzi 30'59"7; 5. Revello 31'07"4; 6. Aurienna 31'08"; 7. Minardi 31'21"; 8. Della Noce 31'30"1; 9. Nisini 31'33"7; 10. Vairani 31'40"4; 11. Zampatti 31'40"9; 12. Caviglia 31'41"3; 13. Daccò 31'45"; 14. Marelli 31'50"8; 15. Casoni a 1 giro; 16. Ciulli a 1 giro; «Hego» a 2 giri. Giro più veloce: Zorzi in 1'07"6 alla media di kmh 88,934.

Continua la serie LANCIA nel «Linea MOBILI» senese Di 2" TONY cede a BALLESTRIERI



Sopra, la Porsche di Enzo Boldrin prosegue la corsa senza il vetro anteriore. A destra, Antonio Trenti ha portato al debutto la Pantera

Il RALLY DI BARI si farà sicuramente nonostante da oltre dieci giorni stia pioviendo ininterrottamente e sulle strade lucane si susseguono gli smottamenti di terra. Questa corsa, così come il 999 minuti ed il Rally delle 4 Regioni, è concomitante con una prova della Mitropa cup, il Martha Rally in Austria, ma dovrebbe contare ugualmente su diversi big alla partenza. In particolare la Lancia ha già iscritto Munari e Ballestrieri mandando in Austria Lampinen, Pelganta (la polemica con Salvay continua) e Pregliasco.

Piuttosto intricata invece la situazione del 999 MINUTI che è concomitante con il Rally del Marocco

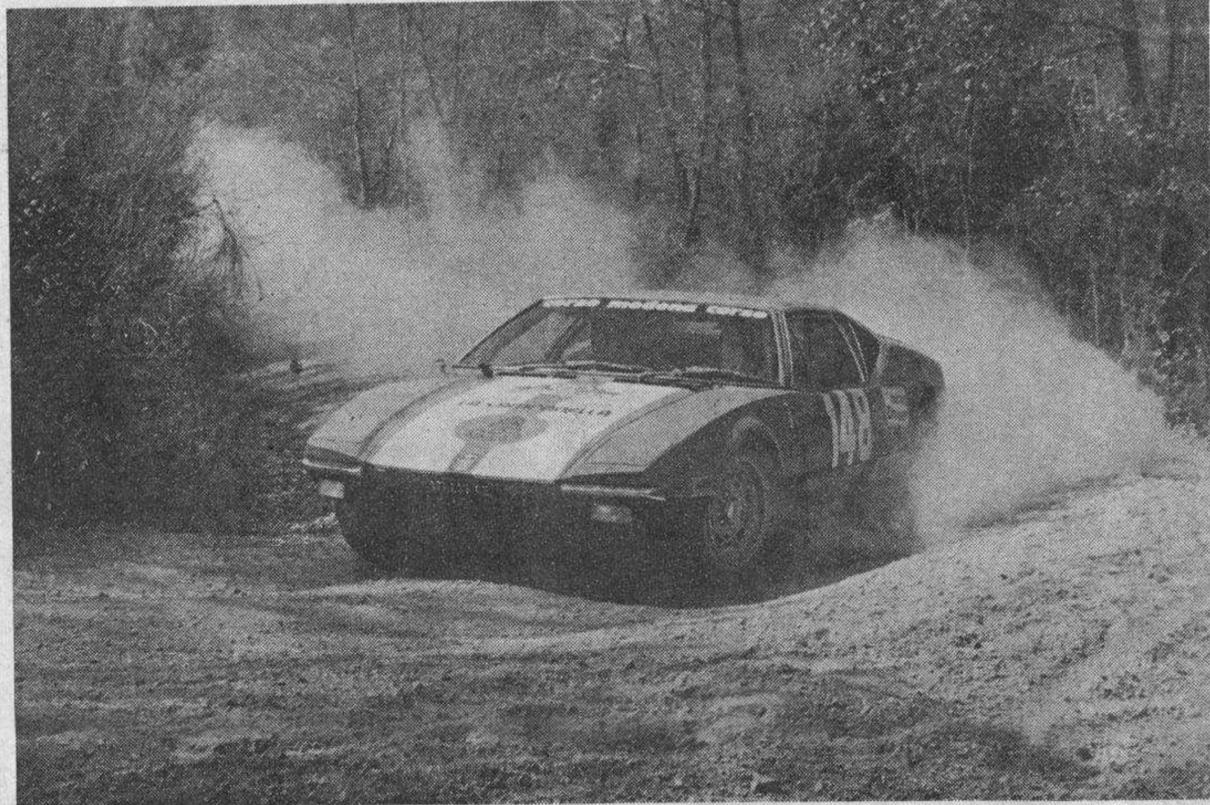
(valido per il mondiale), la Targa Florio, il Rally di Jugoslavia (valido per l'Europeo) e il Rally di Hessen (valido per la Mitropa).

Alla corsa novarese dovrebbero andare comunque Ballestrieri e Pregliasco per la Lancia e Paganelli e Barbasio per la Fiat, in Marocco Waldegaard e Aaltonen con le Fiat, alla Florio con la Stratos Munari e Andruet (quest'ultimo però difficilmente potrà provare il percorso siciliano), in Jugoslavia Lampinen (Lancia) e Pinto (Fiat) ed infine all'Hessen Pelganta (Lancia) e Verini (Fiat).

Alla Lancia hanno poi deciso, adesso che già tre Stratos sono pronte, di mandare Munari al «Firestone» in

Spagna e Andruet al Criterium Alpino, mentre il successo incontrato dalle radioline dei radioamatori siciliani in occasione del recente rally che si è svolto nell'isola, ha convinto il d.s. Lancia a ripetere l'esperimento all'Elba e se il caso anche per tutto il resto della stagione, ivi compresa, ovviamente, la Targa Florio.

● Come già annunciato, al Rally dell'Elba sarà presente al debutto la Lancia Beta del Jolly Club con alla guida Svizzero. La vettura comunque non correrà in G. 1 come si sperava, ma, non avendo ottenuto l'omologazione, nella categoria prototipi.



SPECIALE PER AUTOSPRINT

SIENA. Anche la terza edizione del Rally Nazionale Linea Mobili si è conclusa: la consuetudine vuole che al verbo che abbiamo usato si accompagni l'avverbio « felicemente ». Unico neo la troppa vicinanza all'arrivo dell'ultima prova speciale che ha portato ad un incidente, fortunatamente risolto senza conseguenze, ma che ha costretto gli organizzatori ad una neutralizzazione di venti minuti, a un notevole ritardo nello stilaggio delle classifiche nonostante l'abilità dei cronometristi addetti al centro stesso.

Prima della partenza si era parlato un po' con tutti i concorrenti di questo 3. Rally nazionale, e con tutti si erano fatti dei pronostici che inevitabilmente indicavano la coppia Ballestrieri-Sodano come favorita, anche se si rischiava di sembrare monotoni assolutamente poco originali. Nessuno si aspettava infatti che nelle gare nazionali Ballestrieri avesse dalla sua quel tanto o quel poco di più per staccarsi da quell'élite di piloti privati che si cimentano normalmente in questo tipo di gare. E Ballestrieri, come voleva il pronostico, ha vinto, ma senza sminuire il valore del suo più diretto avversario « Tony » che resta un degno antagonista allo stesso livello.

L'ordine di arrivo della competizione assume le caratteristiche di una esauriente e cristallina riprova delle qualità del porta colori della Lancia Marlboro diventata con questa terza vittoria consecutiva la stella più luminosa del rallyismo nazionale.

Ballestrieri ha vinto dopo aver dimostrato che difficilmente altri avrebbero potuto togliergli il successo. Ma la manifestazione senese ci ha offerto anche una dimostrazione non soltanto della potenza fisica e stilistica ma anche dell'aggressività e del mordente che potrebbe essere il

preannuncio di una personalità spiccata ed evoluta in un elemento come « Tony », finito a soli 2" dal vincitore, il che sta a indicare a sufficienza l'estrema incertezza che ha caratterizzato tutto l'andamento della gara. A Ballestrieri quindi tutti gli onori che spettano a un vincitore, a « Tony » il riconoscimento di essersi battuto sportivamente al limite delle sue possibilità.

Terzo è stato Pelganta, dimostratosi il ben conosciuto e collaudato pilota, un vero mastino sempre alle ruote dei due leader fino al termine della gara. Sul resto del fronte da segnalare le belle prestazioni di Bacchelli, Ravaioli, Aguzzoni, Cavriani (vincitore del gruppo 3.), Sansone, Canè (primo degli esordienti), « Vaccari », Casarotto, Bompani (che al volante di una Opel Ascona si è aggiudicato il gruppo 1), Orsi, Marco, Zandonà, tutti elementi che fanno parte delle guardie nobili della gara, tutti elementi che hanno difeso a denti stretti le loro prospettive di classifica dando origine ad una selezione di valore chiaro e spietato.

Chi ha deluso sono stati Polese e Fasan, ma forse più che nella loro debolezza il motivo va cercato nel fatto che i due non sono ancora riusciti a sapientemente disciplinare la potenza delle loro Alpine Renault, e Pittoni che ha valide attenuanti dalla sua per il non perfetto funzionamento della pompa della benzina della sua Fiat 124 ST, mentre per Presotto la rottura del motore a quattro chilometri dal traguardo quando era alla guida del Gruppo 1, a conclusione della gara, ha avuto il sapore di una beffa di cattivo gusto. Vanno ancora segnalate le prove di Palmas, Montaldo, Mondini, Cola, Rupieri e di quanti altri hanno portato a termine la competizione.

Carlo Burlando

3. RALLY NAZIONALE LINEA MOBILI - Gara nazionale - Siena 1 aprile 1973

CASSIFICA ASSOLUTA

1. Amilcare Ballestrieri (HF 1,6) 29'49";
2. « Tony » (Renault Alpine 1,8) 29'51";
3. Pelganta (HF 1,6) 29'57"; 4. Bacchelli (Fiat Abarth SP) 30'28"; 5. Ravaioli (HF 1,6) 30'32"; 6. Aguzzoni (Renault Alpine 1,6) 30'41"; 7. Cavriani (Porsche 911T) 30'43"; 8. Sansone (HF 1,6) 30'51"; 9. Canè (Porsche 911 S) 31'01"; 10. « Uccari » (Renault Alpine S) 31'20"; 11. Casarotto (HF 1,6) 31'21"; 12. Bompani (Opel Ascona 1,9) 31'25"; 13. Orsi (Renault Alpine 1,6) 31'26"; 14. Monaco (Fiat 124 SS) 31'28"; 15. Zandonà (Opel Ascona 1,9) 31'38"; 16. Galmas (HF 1,6) 31'39"; 17. Pittoni (Fiat 124 ST) 31'43"; 18. Montaldo (HF 1,6) 31'58"; 19. Cola (Fiat 128 C) 32'10"; 20. Mondini G. (Renault Alpine) 32'15"; 21. Rubbieri (Fiat 124 ST) 32'17"; 22. Giusto (HF 1,6) 32'18"; 23. Giovanardi (HF 1,6) 32'31"; 24. Girovano (ARGT 2000) 32'32"; 25. Piscicelli (Opel Ascona) 32'37"; 26. Bramino (HF 1,6) 32'45"; 27. Di Taranto (HF 1,6) 32'48"; 28. Mancini (Fiat 124 S) 33'12"; 29. Bocca Renault Gordini R12) 33'13"; 30. « Vanni » (Fiat 128 C SL) 33'16"; 31. Fasce (Lancia S) 33'22"

Si è preso la rivincita a VIGNOLA

PAVANELLO... in fiore

VIGNOLA - Pavanello (Lancia Montecarlo assai efficiente), secondo a Terni otto giorni or sono, dove dovette inchinarsi a un successo soffiato gli meritamente da Piero Pertusio, si è preso una chiara rivincita qui a Vignola, imponendosi nel « Rally Vignola in Fiore » gara di regolarità, seconda prova del Trofeo Nazionale che, in silenzio ma con fattiva operosità e con tanto merito, gli amici del centro studi di Vignola, auspice l'Automobile Club di Modena, hanno organizzato come meglio non si poteva attendere. E non si trattava certamente di percorso facile per tratti di montagna e saliscendi che hanno lasciato poca tregua ai concorrenti. Pavanello, buon conoscitore del tracciato, ma — soprattutto — arido come sempre nelle prove

speciali (ed erano tre: a Ospitaletto, Castagneto e Pieve di Trebbio) non ha avuto vita facile perché Nanni della Scuderia Mugello gli è sempre stato a ridosso.

Certamente l'abilità di Pavanello è riuscita a prevalere. Pertusio, che ha lamentato qualche inconveniente, si è classificato terzo ed è indubbio che la sua prova è quanto mai significativa.

Il Campionato, dunque, è quindi apertissimo. Luigina Imerito, che lo scorso anno aveva vinto sotto la bufera, con il sole è il clima da vera fioritura (dei frutti di Vignola), ha il quinto posto onorevolissimo. Ma prima di lei vediamo Mario Santorum che si è ben comportato complessivamente. Una prova molto dura, con partenze ritardate per ragioni indipendenti dalla organizzazione. Il servizio di cronometraggio è risultato positivo. Foila entusiasta lungo tutto il percorso. La premiazione ha avuto luogo all'Old River verso sera.

m. m.

TERZO TROFEO VIGNOLA IN FIORE - Gara di regolarità - valevole quale seconda prova del Trofeo Nazionale - Vignola 1 Aprile 1973.

CLASSIFICA

1. Giorgio Pavanello (Lancia Montecarlo) penalità 16,3; 2. Nanni (Ford Escort) 16,8; 3. Pertusio (Lancia Fulvia 1300) 17,2; 4. Santorum (Lancia Fulvia HF) 17,6; 5. Imerito (Lancia Fulvia HF) 17,6; 6. Barbero L. (Simca Rally) 18,6; 7. Barbero E. (Fiat 128 Rally) 20,9; 8. Poggiali (Lancia Fulvia) 24,6; 9. Gibelli (Lancia Fulvia) 25,9; 10. Cavallucci (Lancia Fulvia) 27,2; 11. Nosenzo (Fiat 128 Rally) 27,2; 12. Vorato (Lancia Fulvia) 29,5; 13. Sommlà (Fiat 128 Rally) 29,7; 14. Piaggio (A.R. Giulia) 32,4; 15. Borghesio (Lancia Fulvia) 33,2; 16. Prandi (Lancia Fulvia) 36,9; 17. Simoletto (Simca Rally) 36,9; 18. Malmusi (Fiat 850) 38; 19. Simoni (Lancia) 41; 20. Vicini (Lancia Fulvia HF) 41,6.

CLASSIFICA CONDUTTRICI

1. Luigina Imerito (Lancia Fulvia) p. 17,6; 2. Poggiali (Lancia Fulvia) p. 24,6; 3. Menichetti (Fiat 128 Rally) 42,8.



7 aprile 1968
Hockenheim
ore 12,45

muore
Jim
CLARK

Nato pilota

nel prossimo numero la sua storia che è già leggenda

L'auto-sci decisa a MONZA dall'Alfasud

MADONNA DI CAMPIGLIO - Si è conclusa sulle nevi di Campo Carlomagno, la quarta edizione dell'Autosciatoria di Monza organizzata con la consueta perfezione dal glorioso Sci CAI Monza. La competizione, che ogni anno riscuote sempre maggior successo, ha visto impegnato un numero davvero notevole di conduttori e sciatori.

La prova automobilistica si è disputata all'Autodromo di Monza sul percorso Junior, lungo il quale erano state distribuite cinque prove di abilità. Tutti i concorrenti hanno sostenuto due prove: la prima con la loro vettura, la seconda con un'Alfasud messa a disposizione dalla Casa. Praticamente la prova automobilistica è risultata determinante ai fini della classifica finale autosci, in quanto la prova di slalom gigante, disputata sul Grossté, non ha che confermato le posizioni già acquisite dai conduttori.

AUTOSCIATORIA DI MONZA - Gara combinata auto-sci - 1 aprile 1973

LE CLASSIFICHE

Gara automobilistica (Autodromo di Monza)

1. Ambrogetti (A 112) 4'05"14; 2. Pillera (Mini Cooper) 4'11"15; 3. Bocconi (A 112) 4'12"16; 4. Berlassina (Mini Cooper) 4'15"05; 5. Missaglia (A 112) 4'21"32; 6. Marisoli (A 112) 4'23"39; 7. Vittadini (Mini Cooper) 4'26"44; 8. Ongaro (Alpine Renault) 4'30"48; 9. Viscardi (A 112) 4'31"03; 10. Vivanti (A 112) 4'31"25.

Slalom gigante

1. Peter Stubenrus 48"6"; 2. Brichecchi 50"; 3. Serafini 50"7"; 4. Tradate e Villa 51"; 6. Guazzoni 51"4"; 7. Vigevano 52"; 8. Moretti e Massari 52"2"; 10. Rossi 53"2".

Combinata assoluta autosci

1. Ambrogetti-Sant'Agostino (A 112) tempo totale 4'58"74; 2. Pillera-Serafini (Mini Cooper) 5'01"35; 3. Bocconi B-Barbani Cooper) 5'07"01; 4. Missaglia-Stucovi (A 112) 5'09"92; 5. Berlassina-Dinoni (Mini Cooper) 5'12"85; 6. Manzoli-Guazzoni (A 112) 5'14"79; 7. Vittadini-Rossi (Mini Cooper) 5'19"54; 8. Vivanti-Vigevano (A 112) 5'25"25; 9. Nember-Massari (A 112) 5'27"53.

Combinata autosci femminile

1. Francesca Levi-Daniela Rossi Trava-glia (Mini Cooper) 5'94"98; 2. Annalisa Contini-Nadia Gallimberti (Mini Cooper) 6'39"64.

Sulle Dolomiti accoppiata Santorum-Maffei

PADOVA - Mario Santorum e Mauro Maffei hanno vinto la decima edizione dell'Autosciatoria delle Dolomiti al termine di due giornate di gare appassionanti. La prova automobilistica è stata disputata lungo un tracciato di 85 km con partenza dalla piazza Dante di Trento e arrivo a Madonna di Campiglio. Lungo l'itinerario i concorrenti (53 equipaggi) hanno superato due delle tre prove speciali e precisamente quella di Pinzolo in via Fucine e di Madonna di Campiglio lungo il lato sinistro del laghetto, una volta superato il controllo orario, mentre la prova speciale di Ragoli, posta a 47 km dalla partenza, non ha avuto luogo per una simpatica coincidenza. Un corteo nuziale di auto si è inserito lungo il rettilineo dove doveva essere sostenuta la prova, per cui i commissari sportivi hanno deciso di annullarla.

Al termine della prova automobilistica la classifica provvisoria vedeva al vertice della graduatoria Santorum seguito dalla guidatrice Castillet, da Giorgio Sala, uno tra i fedelissimi di questa ormai classica competizione autosci, dall'equipaggio composto da Donini padre e figlio e via via tutti gli altri.

La seconda giornata ha visto impegnati gli sciatori e, per la prima volta quest'anno, è stata inserita a fianco della prova di slalom gigante, anche una gara di fondo sulla distanza di 8 km. La prova ha avuto un discreto successo perché vi hanno partecipato specialisti di buona levatura in rappresentanza delle migliori società della zona e il successo è andato a Bonaldi del G.S. Fiamme Oro. Nello slalom gigante, disputato in un'unica prova sulla pista «Nube d'Argento» su un tracciato dello sviluppo di metri 1900 con un dislivello di metri 280 e

con 40 porte, si è imposto il campione locale Detassi che ha preceduto di un solo decimo Valentini del G.S. Carabini e i consoci Cozzio e Maffei. La combinata autosci, come riferito, è stata appannaggio del duo Santorum-Maffei mentre al posto d'onore si è inserito Roberto Moggio con Bruno Bonaldi, vincitore quest'ultimo della gara di fondo.

Attilio Trivellato

AUTOSCIATORIA DOLOMITI, gara combinata di regolarità e sci - Madonna di Campiglio - 31 marzo 1 aprile 1973.

LE CLASSIFICHE

Gara automobilistica

1. Mario Santorum (Fulvia Coupé) pen. 7,8; 2. Castillet Argentina (Fulvia 1,3S) 9,9; 3. Sala (Fulvia HF) 10,6; 4. Donini (A. 112) 10,8; 5. Gogelet (Fiat 124) 12,1; 6. Valler (Fulvia coupé) 12,6; 7. Viaro (Lancia R) 14,2; 8. Testoni (Lancia HF) 14,7; 9. Broggi L. (BMW 2000) 21,1; 10. Mosconi (Fiat 124) 22,9; 11. Moggio (Fiat 124 sport) 22,9; 12. Beccaluva (Fiat 128) 26,8; 13. Zanetti (A.R. 1,6) 28,8; 14. Vitale (Fiat 128) 35,3; 15. Dell'Antonio (Fiat 128) 38,3.

Slalom gigante

1. Detassis (S.C. Campiglio) 47"9; 2. Valentini 48"; 3. Cozzio 48"45; 4. Maffei 49"1; 5. Broggi 49"8.

Combinata autosci

1. Santorum-Maffei (Fulvia coupé) punti 101,89; 2. Moggio-Bernardi (Fiat 124 sport) 96; 3. Castillet-Mazzarini (Fulvia 1,3 S) 95,38; 4. Lela-Grassi (Fulvia 1,6) 92,88; 5. Valler-Marchi (Fulvia coupé) 92,66; 6. Groggi L.-Broggi M. (BMW 2000) 92,04; 7. Gogelet-Gufler (Fiat 124) 92,27.

Ricomincia da MAGGIORA l'autocross

MAGGIORA - La stagione autocrossistica sta per prendere il via. Organizzatori e clubs aderenti alla F.I.F. (federazione italiana fuoristrada) nella loro riunione di Parma hanno stilato un calendario di massima che prevede le seguenti date: **8 aprile, MAGGIORA (NO); 9 maggio, SONDRIO; 27 maggio, ORNAVASSO (NO); 10 giugno, MANERBA (BS); 24 giugno, LA SPEZIA; 1 luglio, MAGGIORA; 15 luglio, SALVATERRA (RE); 29 luglio, ORNAVASSO; 16 settembre, FERRARA; 23 settembre, SONDRIO; 30 settembre, BARCACCIA; 14 ottobre, LA SPEZIA; 4 novembre, MANERBA.**

Le gare in calendario verranno disputate su piste omologate e in base ai regolamenti abbozzati dalla CSAI e discussi a Borgomanero, tenendo anche presenti le norme internazionali. Le vetture verranno suddivise in tre gruppi, vetture di serie classi 1000, 1500 e oltre; vetture speciali classi 1300 e oltre; vetture monoposto di costruzione artigianale, montanti organi meccanici o parte di essi di vetture di serie. Per ogni classe potranno essere ammesse un massimo di 24 vetture che saranno suddivise in manches di 8 vetture ciascuna.

Partenza, dunque, a Maggiora con qualificazioni alle ore 9,30 e immediato inizio delle batterie eliminatorie. Semifinali e finali avranno inizio alle ore 14,30.

Ricomincia MAGGI nell'Autotorneo

MILANO - Prima i fratelli Gherzi, poi Bruno Lanteri ed infine Giordano Maggi, del Club Autosprint di Milano, vincitore assoluto della prova, hanno dato spettacolo alla folla di appassionati presenti all'arco della Pace, una volta di più rivelatosi il posto ideale per lo svolgimento delle prove dell'Autotorneo organizzato dalla scuderia. La premiazione si è svolta alla presenza dell'on. Enrico Rizzi, il quale ha elogiato l'opera della scuderia milanese verso i giovani appassionati di automobilismo. Il Trofeo Tchen-Agopuntura ha visto la vittoria in campo femminile di Piera Calvini su Mini-Cooper, mentre i vincitori delle varie classi sono stati Carlo Adamoli, Enzo Bruzzese, Daniele Cedrati, Primo Cantù e Giacomo Gherzi.

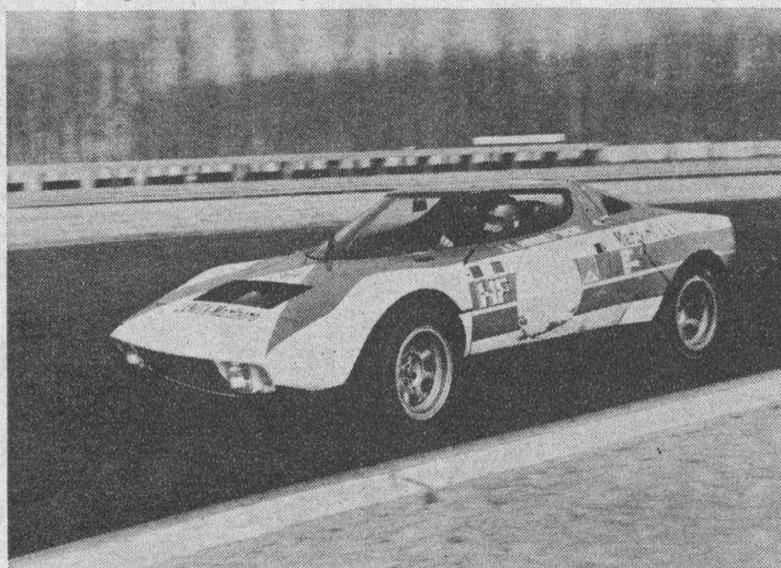
TROFEO TCHEN-AGOPUNTURA CINESE - valida per l'Autotorneo - Milano, 1 aprile 1973.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Giordano Maggi, punti 41,14; 2. Lanteri 41,41; 3. Maggi 41,65; 4. Gherzi G. 41,69; 5. Ottogalli 41,96; 6. Gherzi A. 41,99; 7. Togni 42,17; 8. Amiati 42,56; 9. Bertagnon 43,09; 10. Cantù 43,23; 11. Falcone S. 44,54; 12. Falcone G. 44,66; 13. Bruzzese 44,74; 14. Cedrati 44,82; 15. De Giuli 45,07; 16. Chiorazzo 45,14; 17. Falcone F. 45,59.



A sinistra, fra una prova e l'altra Andruet si consulta con l'ing. Dallara, che segue la massa a punto della Stratos. Sotto, eccola in azione



Dimagrirà la STRATOS in TARGA

CASALE MONFERRATO - Intensissime prove a Casale della Stratos pilotata da Jean Claude Andruet, sotto la responsabilità tecnica dell'ing. Dallara: erano in programma tre giorni, ridotti in pratica poi ad uno e cioè mercoledì 28 marzo, con un caldo notevole tanto che nelle pause il simpatico francese ne ha approfittato per prendere la tintarella. Ottima l'impressione che la Stratos Marlboro ha destato nei presenti, con il suo rombo rauco, l'aspetto nerboruto e la fluida guida del bravo pilota francese. Sono stati spiccati degli ottimi tempi, abbondantemente sotto il limite l'18".

Particolarmente attivo e impegnato Andruet che si è dimostrato un ottimo collaboratore in questa delicatissima fase. Buona la sua impressione sul circuito, un po' meno quella dei cordoli che sono troppo alti e in un paio di punti sembrano fatti apposta per far saltare le macchine oltre il guard-rail; anche l'uscita della seconda curva veloce è un poco da criticare per l'estrema vicinanza della barriera ARMCO alla pista.

Si tratta di dettagli ma è importante che sin d'ora si mettano in luce. Proprio per una divagazione su un cordolo ne sovrifica un ammortizzatore, danno lieve e rapida riparazione.

Nel pomeriggio poi Andruet spiccava ripetutamente i tempi migliori a dimostrare che la «nuvola» Lancia è già oggi un discreto ciclone. Andruet non era per nulla soddisfatto ed era convinto che con un assetto pista (si è provato con macchina alta e gomme Dunlop, alla mattina presto su pista umida con «Rain» Pirelli) e gomme adatte si possa scendere sotto l'11"10"; con il motore 4 valvole si potrà arrivare a l'8" che è un tempo fantastico considerando il record di Colombo su Brabham Formula 3, l'05"2".

D'altronde sono i limiti a cui si de-

ve arrivare se si vuole essere competitivi con le Porsche Carrera. Sabato 30, Maglioli e lo stesso Andruet hanno proseguito le prove di ammortizzatori, prese aria e gomme a Chivasso, sulla pista Lancia dove verrà provata anche la vettura per Munari.

La Stratos disponeva del motore tradizionale a carburatori (245 HP a 7700, con un rapporto da 200 kmh in 5.a), un leggero brontolio di carburazione all'uscita dalle curve sarà ovviato con l'uso della presa d'aria dinamica. Il responsabile della parte motore della squadra HF, signor Tonti, è attualmente in stretti rapporti con la Ferrari, in particolare con l'ing. Forgnieri, per mettere a punto una evoluzione rallistica del Dino 2400 Ta-

smania: in sostanza sul Dino Stratos trasmetteranno le teste 4 valvole con lievi modifiche, il che comporterà un aumento secco di potenza di 45 HP.

Il nuovo motore dovrebbe erogare 290 HP a 8500 giri. In attesa delle teste definitive, le prime saranno fuse direttamente alla Ferrari e differenziali per i condotti di aspirazione in grado di ospitare anche i carburatori oltre all'iniezione Lucas (con comando a farfalla per sicurezza e non a ghigliottina). Per facilitare la messa a punto in prima edizione dovrebbero essere adattate proprio due teste del Tasmania, questo per guadagnare tempo e se possibile, come è nei voti del «boss» Cesare Fiorio, essere alla Targa con una vettura estremamente competitiva, per Munari e Andruet.

Da sottolineare che la situazione aziendale Lancia e Ferrari non concilia questi programmi. I lavori di modifica sulle testate saranno consistenti, basti l'esempio che sul Tasmania per stringere i dadi delle teste occorreva togliere le molle valvola. Nelle versioni definitive, come già detto, i condotti di aspirazione non saranno ricavati completamente di fusione. La Borgo ha già fornito pistoni a tre segmenti di nuovo disegno.

E' un peccato che non si possa utilizzare il carter in alluminio del Tasmania che differisce troppo per disposizione degli accessori da quello in ghisa del Dino. E' anche in atto l'operazione peso: a Lyon la Stratos pesava 880 kg., alla Targa peserà 830 kg e forse anche meno, considerato che non avrà le attrezzature rallistiche. Interessante notare che a Casale come a Torino Andruet girava con una bellissima Beta-Marlboro estremamente appariscente, che potrebbe anche avere un ottimo successo commerciale.

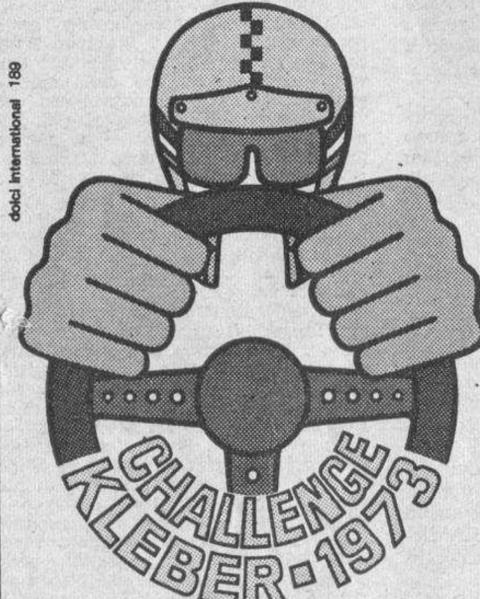
g. r.

PIANTA collauda la « 124 » 2000

CASALE MONFERRATO - Venerdì scorso, sulla pista di Morano Po, ha girato a lungo una Fiat-Abarth spider rally alla guida di Giorgio Pianta che era dotata non del 1800 derivazione 132, ma del 4 cilindri 2000 Abarth Osella.

Sono così ufficialmente iniziate le prove su strada di questo nuovo «conubio», annunciato a suo tempo da AUTOSPRINT, che è destinato a riportare in quota la vettura della squadra ufficiale Fiat da rally, attualmente non proprio soddisfacente.

Il bialbero 4 valvole montato è uno dei motori dell'Europeo Marche opportunamente «sgonfiato», ma che doveva comunque avere abbondantemente più di 200 CV. I tempi di Pianta si sono aggirati sull'11"15", tre secondi meno di quanto ottenuto con la 124-1800, il che è incoraggiante per una vettura sperimentale. Nella stessa occasione, Pianta ha collaudato alcuni esemplari di Formula Italia.



kléber vince

Al Rally Linea Mobili

1 aprile 1973

2. Assoluto TONI (Alpine Renault)

4. Assoluto BACCHELLI (Fiat 124 spider)

GR 1 Classe oltre 1300 BOMPANI (Opel Ascona 1900)

GR 1 classe 1150 PERAZZO (Daf 55 Marathon)

GR 3 CAVRIANI (Porsche 911 S)

Kleber

KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE