

Nel BLU sempre
più dipinto di
BLU del CMM

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT

DIGIONE bis

DALL'INVIATO

DIGIONE - E così adesso sappiamo che la vittoria della Matra a Vallelunga non è stata un fatto casuale, favorito dalle circostanze. Non è stata una vittoria dovuta ad un grosso errore di scelta da parte della Ferrari, per quanto riguarda i pneumatici che sono stati il grosso punto debole delle macchine italiane. E' stata invece una dimostrazione effettiva di superiorità che ha trovato netto riscontro anche in questa gara di Digione che ha continuato il campionato del mondo marce 1973.

La superiorità della Matra si è espressa nelle due caratteristiche fondamentali che fanno una macchina da corsa, e cioè la tenuta di strada e la



MATRA a prova di errore

potenza. Più veloci in rettilineo e stabilissime nelle curve e controcurve, soprattutto su questo tracciato che è corto ma molto duro, le Matra hanno potuto staccare le Ferrari di quasi due secondi durante le prove, e senza che i loro piloti dovessero davvero «fare i numeri», come è invece toccato di fare a quelli delle Ferrari per ottenere il risultato massimo che è stato inferiore a quello degli avversari. Le Matra sono davvero molto forti, anche se oggi non hanno potuto dominare come avrebbero potuto. La Matra di Henri Pescarolo e Gerard Larrousse ha vinto, ma la Ferrari di Ickx e Redman è poco lontana, e nella classifica finale lo scarto non è quello che avrebbe potuto essere sulla base dei risultati delle prove.

E' stata una bella corsa, non vi è dubbio, ed abbastanza interessante anche per gli spettatori, ma ci chiediamo cosa sarebbe accaduto se alla Matra non avessero compiuto loro, stavolta, un errore nella preparazione della macchina e nella scelta dei pneumatici. La prima mezz'ora aveva detto fin troppo chiaramente cosa ci si doveva attendere, perché Cevert se n'è andato decisamente fin dal primo giro e Pescarolo dietro di lui si staccava progressivamente dagli altri, pur se con minor efficacia. Poi è venuta la prima sorpresa, con la Matra di Cevert che si fermava a dover cambiare una gomma dopo mezz'ora di corsa, e sono nate speranze o timori a

In uno dei tratti più lenti del circuito-giostra di Digione, le Ferrari di Redman e Merzario cercano di resistere alla Matra-Simca di Pescarolo, che li sta doppiando. La 1000 Km di Digione è tutta qui, una strenua difesa delle Sport rosse di Maranello all'attuale indiscussa superiorità delle vetture francesi

DIGIONE - Il campionato mondiale marce è tutto da discutere, adesso più che mai, ma la Ferrari ha la fortuna di avere un alleato prezioso in seno alla squadra Matra stessa ed è il personaggio che le permetterà di poter accumulare punti molto utili in due gare importanti, cioè alla Targa Florio ed alla Mille chilometri del Nurburgring. Questo stranissimo personaggio (per di più giornalista) ha convinto i «grandi capi» della Matra a non andare alle

Il «signor X»
darà
una mano
alla
FERRARI?

due corse citate, e così la Ferrari potrà ottenerne dei risultati che rappresenteranno dei punti preziosi, ai fini delle somme finali del campionato. E' una cosa che non riusciamo a capire e che non capiscono nemmeno i piloti della Matra, almeno quelli come Larrousse e Pescarolo che in quelle due corse sono sicuri di poter far bene. Però, visto che la decisione sembra ormai irrevocabile... tanto meglio, per la Ferrari, beninteso (ammesso che riesca a vincere queste due corse...)

di Vallelunga

seconda dei punti di vista. I guai alle gomme sono continuati, ed alla Matra ne hanno davvero consumate moltissime, con gli uomini della Goodyear che dovevano fare turni straordinari a montare un numero impressionante di ruote.

Non sappiamo esattamente quanto ne abbiano utilizzate, ma sono state davvero tante. Più che alla Ferrari, dove tuttavia avevano anche loro da fare con le ruote. Molto meno che alla Gulf-Mirage, che montava le Firestone e che in questa corsa di gomme ne ha usate meno di tutti.

Cosicché adesso si può trarre una morale abbastanza facile: la Matra ha voluto esasperare la tenuta di strada delle sue macchine, ricorrendo ad assetti che davano mag-

giore tranquillità ai piloti ma che in ultima analisi «costavano» le fermate per cambiare le gomme troppo sollecitate. Le Ferrari avevano cercato in ogni modo di migliorare la tenuta di strada, lavorando parecchio, ma non hanno potuto ottenere un risultato soddisfacente, perché le macchine così come sono strutturate adesso non permettono di più. In prestazioni pure quindi le Matra sono rimaste superiori nettamente, e nelle prestazioni alla distanza hanno potuto conservare il vantaggio nonostante il tempo perduto a cambiare gomme.

In altri termini ciò significa che anche se in questa corsa erano le Matra a soffrire di più dei mali che ha rallentato le Ferrari a Vallelunga, esse hanno potuto conservare un buon vantaggio. Fate i vostri conti e vedrete che in teoriche condizioni di uguaglianza le Matra sono superiori alle Ferrari. Dopo di che pensiamo che sia tempo che a Maranello pensino ai ripari, perché se va avanti così la posizione di primato nella classifica del campionato mondiale marce non la potranno conservare a lungo.

Anche le Gulf-Mirage si sono messe ad andare forte ed a tenere fino in fondo. A Digione quella di Bell ha ceduto, ma per la banale rottura di un cuscinetto di una ruota, mentre quella di Hailwood e Schuppan ha retto fino in fon-

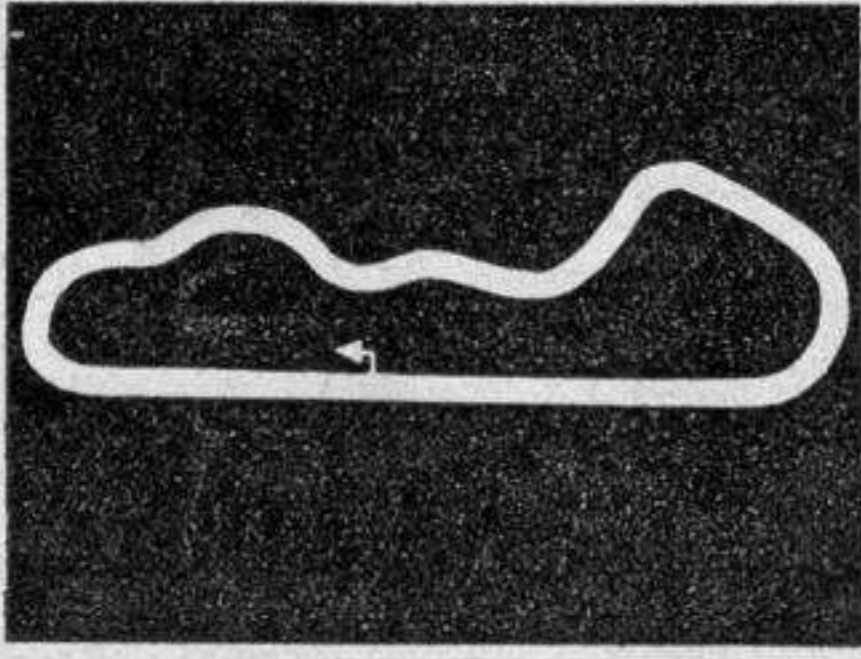
Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 20

AUTO
SPRINT 19

1000 KM. DIGIONE

gara internazionale di velocità valida quale terza prova del Campionato Mondiale Marche 1973. Autodromo di Dijon-Prenois, di 3.209 metri. 15 aprile 1973.



CONTINUAZ. DA PAGINA 19

do nonostante che la rottura di uno scarico la abbia rallentata dopo la prima ora di gara. Le vetture celesti arancione diventano perciò temibili, almeno nella versione spider col motore Cosworth, perché quella chiusa con il motore 12 cilindri Weslake sarà buona soltanto per Le Mans, ammesso che il motore sia in grado di spingerla come sperano.

Quello di Le Mans, comunque, è un discorso lungo che

che è stato ancora l'uomo migliore della squadra blu. Sfortunato perché ha dovuto pagare per primo lo scotto delle gomme fragili, Cevert ha guidato fin che i regolamenti lo hanno permesso, come ha fatto Ickx sulla Ferrari. E non a caso Ickx è stato il migliore degli uomini della Ferrari.

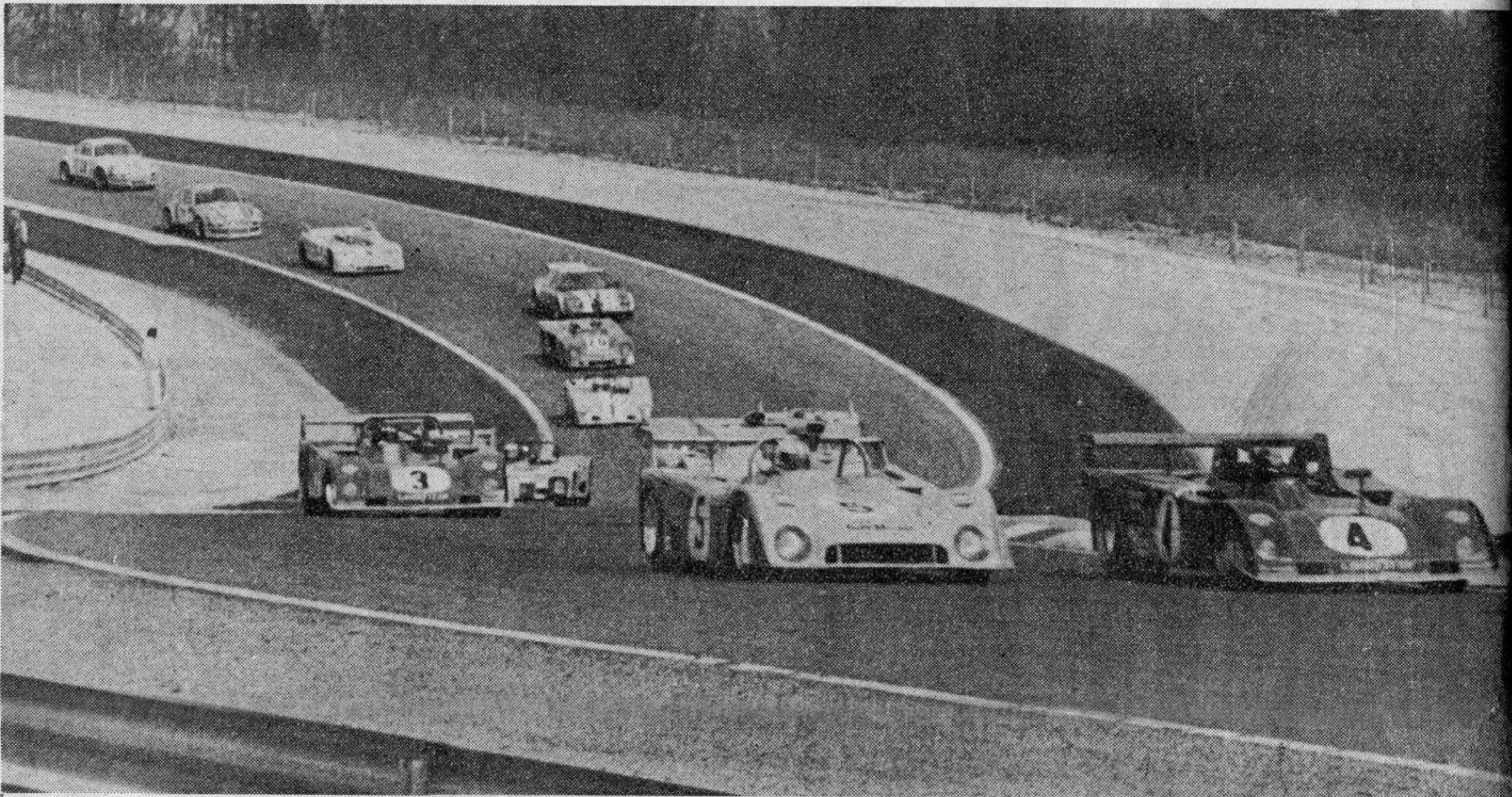
Secondi, nella graduatoria delle rispettive squadre, sono stati Henri Pescarolo alla Matra e Arturo Merzario alla Ferrari, ed è bene dirlo perché nella ridda di nomi altisonanti che affollano le gare sport qualche volta si ha tendenza a

stata, e a metà gara ha dovuto cominciare a fare molta attenzione nello sfruttamento del propulsore, per non rischiare la rottura definitiva. Cosicché alla fine ha dovuto rassegnarsi a lasciar passare la Matra di Cevert e Beltoise, questa Ferrari mutilata di almeno duemila giri e che fumava davvero troppo.

Dicevamo delle Gulf-Mirage. Hilwood è stato magnifico, attaccando in modo rabbioso e tenendosi aggrappato alla coda delle Ferrari fin che ha potuto. Poi ha avuto una perdita di tempo per dover cambiare

COSI' (IN 19) AL VIA

Pescarolo-Larrousse (MATRA-SIMCA) 59'9"	Cévert-Beltoise (MATRA-SIMCA) 59'4"
Merzario-Pace (FERRARI) 1'01'0"	Hailwood-Schuppan (GULF MIRAGE) 1'00'5"
Ganley-Bell (GULF MIRAGE) 1'01'6"	Ickx-Redman (FERRARI) 1'01'0"
Lafosse-Wisell (LOLA T 282) 1'02'6"	Edwards-Busby (LOLA T 292) 1'02'1"
Jost-Casoni (PORSCHE 908/3) 1'05'6"	Rouveyran-Migault (LOLA T 280) 1'03'8"
Juncadella-De Bagration (CHEVRON 8/8) 1'06'1"	Pianta-Pica (LOLA T 280) 1'06'0"
Jarier-Ligier (LIGIER JS 2) 1'10'2"	Haldi-Fernandez (PORSCHE 908/3) 1'07'3"
Cheneviere-Zbinden (PORSCHE CARRERA RS) 1'13'6"	Van Lennep-Muller (PORSCHE CARRERA RS) 1'11'3"
Fitzpatrick-Keller (PORSCHE CARRERA RS) 1'13'8"	Wicky-Olivar (PORSCHE 908/2) 1'13'7"
In neretto, il nome del pilota che ha preso la partenza.	Vinatier-Chasseuil (DE TOMASO PANTERA) 1'14'1"



Una delle «esse» velocissime complicate da saliscendi che caratterizzano il circuito di Digione. Nella foto, si riconoscono le Ferrari 312 P di Pace e Ickx e la Gulf-Mirage di Mike Hailwood

COSI' (IN 12) ALL'ARRIVO

1. Matra-Simca 670 (Pescarolo-Larrousse) km 1001.208 in 5.34'37"1, media 179.525 kmh; 2. Ferrari 312 P (Ickx-Redman) a 1 giro; 3. Matra-Simca 670 (Beltoise-Cevert) a 4 giri; 4. Ferrari 312 P (Pace-Merzario) a 4 giri; 5. Gulf-Mirage (Hailwood-Schuppan) a 9 giri; 6. Lola T 282 (Lafosse-Wisell) a 22 giri; 7. Lola 290 (Pianta-Pica) a 31 giri; 8. Porsche 908/3 (Haldi-Fernandez) a 41 giri; 9. Porsche-Martin RS (Van Lennep-Muller) a 46 giri; 10. Porsche Carrera RS (Fitzpatrick-Keller) a 49 giri; 11. Porsche Carrera RS (Cheneviere-Zbinden) a 55 giri; 12. Porsche 903/3 (Wicky-Olivar) a 93 giri.

I PRIMI RECORDS

Sulla distanza: Pescarolo-Larrousse (Matra-Simca) 312 giri alla media di 179.525 kmh.
Sul giro: Francois Cevert (Matra-Simca 670), il 165. giro in 1.00'6", media 190.634 kmh.

I RITIRATI	CAUSE
Ganley-Bell (Gulf-Mirage)	rottura cuscinetto ruota ant.
Jost-Casoni (Porsche)	grippaggio motore
Rouveyran-Migault (Lola)	rottura motore
Ligier-Jarier (Ligier)	perdita olio
Juncadella-De Bagration (Chevron)	difetto di alimentazione
Vinatier-Chasseuil (De Tomaso)	rottura alternatore e surriscaldamento
Edwards-Busby (Lola 2 litri)	fuoriuscita di una candela

Campionato Mondiale Marche dopo 3 prove

	24 Ore di Daytona 3-4/2	6 Ore di Vallelunga 25/3	1000 Km di Digione 15/4	TOTALE
FERRARI	15	15	15	45
MATRA-SIMCA	—	20	20	40
PORSCHE	20	8	3	31
CHEVROLET	12	—	—	12
LOLA	—	6	6	12
GULF-MIRAGE	—	—	8	8
CHEVRON	—	1	—	1

non è il caso di fare adesso perché tanto di qui ad allora ci saranno state tante cose che non vale la pena adesso di soffermarsi.

Un altro discorso, però, diventa importante ed è quello che riguarda le Alfa Romeo, che stanno arrivando. Non sappiamo ancora se ci saranno a Monza, visto che occorrerà che all'Alfa scelgano tra il mettere in campo una macchina non ancora sicuramente a punto oppure attendere fino a che ci sia una garanzia di buon comportamento. Noi siamo per la prima soluzione, comunque abbiamo l'impressione che le Alfa Romeo 12 cilindri saranno avversarie davvero temibili per tutti. Perciò per la Ferrari il discorso targa Florio e Nurburgring, anche in assenza delle Matra, non è tanto facile.

Quel che è grave è che le macchine così come sono adesso sono svantaggiate da una carenza costituzionale che non si potrà rimediare che con una sostanziale modifica del telaio. E questo non potranno farlo, ovviamente, in poco tempo e tanto meno adesso che le corse si susseguono a ritmo demente, una alla settimana. Vedremo quello che accadrà.

Intanto registriamo questa seconda vittoria della Matra e la seconda dimostrazione di eccellenza di François Cevert,

dimenticare i nomi che non hanno ancora raggiunto la grande fama. Pescarolo, per dichiarazione stessa dei dirigenti della Matra, è stato pari a Cevert nella gara di Valle-

le pastiglie dei freni, ma è stata poca cosa rispetto alla rottura di uno scarico che lo ha costretto a un ritmo ridotto e con il continuo timore di rompere una valvola o bruciare un pistone. L'aver portato a termine la gara in queste condizioni è stato davvero molto buono.

La Lola di Wisell-Lafosse, che era stata sempre a ridosso delle prime, ha terminato al sesto posto nonostante una lunga fermata per riparare l'impianto elettrico. Ed anche se non ha mai dato l'impressione di potersi mescolare ai primi essa ha marciato come si deve. Per le Lola dobbiamo dire che si ha l'impressione che alla squadra manchi adesso un coordinatore efficace, dopo la scomparsa di Bonnier, e se ne è avuta la prova con i ritardi che si sono verificati nella consegna delle macchine del Jolly Club, arrivate sulla pista dopo che le prime prove erano già finite. Peccato per Schon che non ha potuto nemmeno guidare, visto che dopo un giro di prova gli si è rotto l'alettone e quelli della Lola non hanno nemmeno tentato la riparazione che poteva essere fatta, come avevamo visto fare a Daytona sulla macchina di Wisell.

La tre litri di Pianta e Pica invece ha potuto girare regolarmente e ci ha dato una bella sorpresa. Pica ha ottenuto un tempo molto buono durante le prove e in gara i due

La MARLBORO pagherà il circuito più lungo

● Il circuito di Digione-Prenois sarà presto allungato a quasi quattro chilometri e mezzo, con un finanziamento della Marlboro che ha deciso di appoggiare in pieno gli sforzi di François Chamebland che è il capo della organizzazione locale. Dopo questo allungamento che lo renderà interessante anche per altre gare, verrà organizzata una gara di monoposto in modo da poter richiedere la effettuazione del 1974. Non sappiamo esattamente quale sia la posizione della FFSA a questo proposito ma è certo che questa notizia provocherà parecchie proteste e polemiche perché altri circuiti che, come Clermont Ferrand e Rouen, vorrebbero avere il G.P. di Francia.

lunga, e Merzario è stato pari a Ickx nei tempi di qualificazione della gara di Digione.

Purtroppo Merzario aveva con Pace la macchina che aveva il motore che si è gua-

sono andati benissimo tenuto conto del fatto che erano per la prima volta al volante di una macchina così potente. Anche se non era capace in assoluto di misurarsi con le macchine migliori, questa Lola era pur sempre una macchina rispettabile per i due italiani, e loro hanno saputo adattarsi molto bene e presto, compiendo una gara molto regolare e che li ha portati alla fine al settimo posto assoluto.

Hanno terminato la corsa soltanto le macchine da tre litri. Quelle da due litri sono

state eliminate da fatti diversi. Ed è stato un peccato specialmente per la Lola di Edwards che nelle prove e in gara è stato costantemente in mezzo alle tre litri. Migliorato il primato che apparteneva a Merzario con la Abarth, Edwards ha fatto una corsa splendida ed era in una posizione ammirevole, quando ha dovuto fermarsi perché gli era letteralmente saltata via una candela, evidentemente male avvitata, che ha danneggiato la testata. Ha ripreso, ma il guaio si è ripetuto ed ha dovuto ritirarsi.

Anche Mario Casoni, con la Porsche 908 di Jost, ha dovuto fermarsi, col motore che si rifiutava di continuare. Ed è peccato anche per lui perché con la macchina ormai vecchia aveva fatto cose di parecchio rilievo.

Ci sarebbe da dire del circuito. E' buonissimo, davvero molto impegnativo per le macchine e per i piloti ed è di quelli che richiedono molta ocularità nella messa a punto degli assetti, e nel ritmo di gara da parte dei piloti. Peccato che sia un poco corto, e

che i tempi di percorrenza siano proprio troppo corti. Tenere il conteggio dei giri è stata una impresa molto difficile per i cronometristi ufficiali e per quelli delle varie squadre. Adesso che la Marlboro ha deciso di adottare anche questo circuito, dopo aver «adottato» altri, il programma di allargamento dell'impianto con una parte da aggiungere e che porterà la lunghezza a oltre quattro chilometri e mezzo lo renderà uno dei migliori di Francia.

Hanno in programma di farvi disputare il Gran Premio di

Francia del 1974 e ciò comporterà ovviamente la disputa di una gara preliminare che dovrebbe essere messa in calendario per la fine di questo anno. E' un altro esempio di quanto sia efficace la iniziativa, in questo settore. E non c'è bisogno che ricordiamo il convegno di Taormina per farvi capire di cosa stiamo parlando.

Bene, adesso tutti a Monza, tra pochi giorni, a vedere cosa succede. Sarà una grande corsa, gente, una corsa molto importante.

f. l.

Mai incertezze nell'ALTALENA di 312 giri

50 giri		100 giri		150 giri		200 giri		250 giri	
1. Pescarolo-Larrousse	52'26''0	1. Pescarolo-Larrousse	1.46'15''1	1. Pescarolo-Larrousse	2.30'56''1	1. Pescarolo-Larrousse	3.33'26''	1. Pescarolo-Larrousse	4.27'12''7
2. Ickx-Redman	52'42''7	2. Beltoise-Cevert	1.46'35''6	2. Ickx-Redman	149 giri	2. Ickx-Redman	199 giri	2. Ickx-Redman	249 giri
3. Merzario-Pace	52'58''6	3. Merzario-Pace	99 giri	3. Merzario-Pace	148 giri	3. Merzario-Pace	197 giri	3. Merzario-Pace	247 giri
4. Ganley-Bell	53'07''1	4. Hailwood-Schuppan	99 giri	4. Ganley-Bell	148 giri	4. Cevert-Beltoise	196 giri	4. Beltoise-Cevert	245 giri
5. Cevert-Beltoise	49 giri	5. Ganley-Bell	99 giri	5. Hailwood-Schuppan	147 giri	5. Hailwood-Schuppan	196 giri	5. Hailwood-Schuppan	241 giri
6. Lafosse-Wisell	49 giri	6. Ickx-Redman	98 giri	6. Beltoise-Cevert	146 giri	6. Lafosse-Wisell	187 giri	6. Lafosse-Wisell	235 giri
7. Hailwood-Schuppan	48 giri	7. Lafosse-Wisell	97 giri	7. Pianta-Pica	140 giri	7. Pianta-Pica	181 giri	7. Pianta-Pica	223 giri
8. Rouveyran-Migault	47 giri	8. Jost-Casoni	95 giri	8. Lafosse-Wisell	137 giri	8. Haldi-Fernandez	178 giri	8. Haldi-Fernandez	213 giri
9. Jost-Casoni	47 giri	9. Pianta-Pica	91 giri	9. Haldi-Fernandez	133 giri	9. Rouveyran-Migault	174 giri	9. Van Lennep-Muller	212 giri
10. Pianta-Pica	46 giri	10. Edwards-Busby	90 giri	10. Jost-Casoni	132 giri	10. Van Lennep-Muller	170 giri	10. Fitzpatrick-Keller	209 giri
11. Jarier-Ligier	44 giri	11. Haldi-Fernandez	89 giri	11. Edwards-Busby	132 giri	11. Fitzpatrick-Keller	170 giri	11. Cheneviere-Zbinden	205 giri
12. Van Lennep-Muller	43 giri	12. Ligier-Jarier	87 giri	12. Van Lennep-Muller	129 giri	12. Cheneviere-Zbinden	163 giri	12. Wicky-Olivar	194 giri
13. Haldi-Fernandez	43 giri	13. Van Lennep-Muller	86 giri	13. Fitzpatrick-Keller	127 giri	13. Wicky-Olivar	156 giri	13. Rouveyran-Migault	174 giri
14. Fitzpatrick-Keller	42 giri	14. Fitzpatrick-Keller	85 giri	14. Cheneviere-Zbinden	123 giri	14. Ganley-Bell	148 giri	14. Ganley-Bell	148 giri
15. Edwards-Busby	41 giri	15. Cheneviere-Zbinden	83 giri	15. Ligier-Jarier	121 giri	15. Jost-Casoni	132 giri	15. Jost-Casoni	132 giri
16. Cheneviere-Zbinden	41 giri	16. Wicky-Olivar	76 giri	16. Wicky-Olivar	116 giri	16. Edwards-Busby	132 giri	16. Edwards-Busby	132 giri
17. Wicky-Olivar	37 giri	17. Migault-Rouveyran	61 giri	17. Migault-Rouveyran	68 giri	17. Ligier-Jarier	121 giri	17. Ligier-Jarier	121 giri
18. Juncadella-De Bagration	35 giri	18. Juncadella-De Bagration	36 giri	18. Juncadella-De Bagration	36 giri	18. Juncadella-De Bagration	36 giri	18. Juncadella-De Bagration	36 giri
19. Vinatier-Chasseuil	21 giri	19. Vinatier-Chasseuil	35 giri	19. Vinatier-Chasseuil	35 giri	19. Vinatier-Chasseuil	35 giri	19. Vinatier-Chasseuil	35 giri

Se ne sentono sempre tante...

Jacky ha cambiato idea sulle gomme!

DIGIONE - Questa ve la vendiamo, come la abbiamo ricevuta. I commenti potete farveli da voi. Sapete a cosa è dovuto il terzo tempo in prova, ottenuto dalla Gulf-Mirage di Hailwood-Schuppan? Secondo Ickx al fatto che le Firestone sono migliori delle Goodyear. Ma non era lui che l'anno scorso chiese alla Ferrari di passare ai Goodyear?

● Jacky Ickx ha voluto fare delle precisazioni, circa le supposizioni, fatte all'indomani di Varelungna, sul fatto che se il belga fosse salito al posto di Shenken, sulla Ferrari in seconda posizione, questa vettura avrebbe vinto la corsa.

«Innanzitutto», dice Ickx, «c'era il problema della diversa sistemazione del posto guida. Sia Schenken, che Reutemann, sono molto più alti di me, e quindi io non avrei mai potuto guidare la loro vettura. Poi ammesso, anche che fosse stato possibile perdere degli altri minuti per arrivare a sistemare il mio sedile sulla Ferrari, credo in tutta onestà che pur girando al massimo, avrei potuto essere più veloce dell'australiano al massimo di mezzo secondo al giro. Considerato che la Matra di Cevert, ci prendeva quasi un secondo al giro, come vedete non ci sarebbe stato proprio nulla da fare».

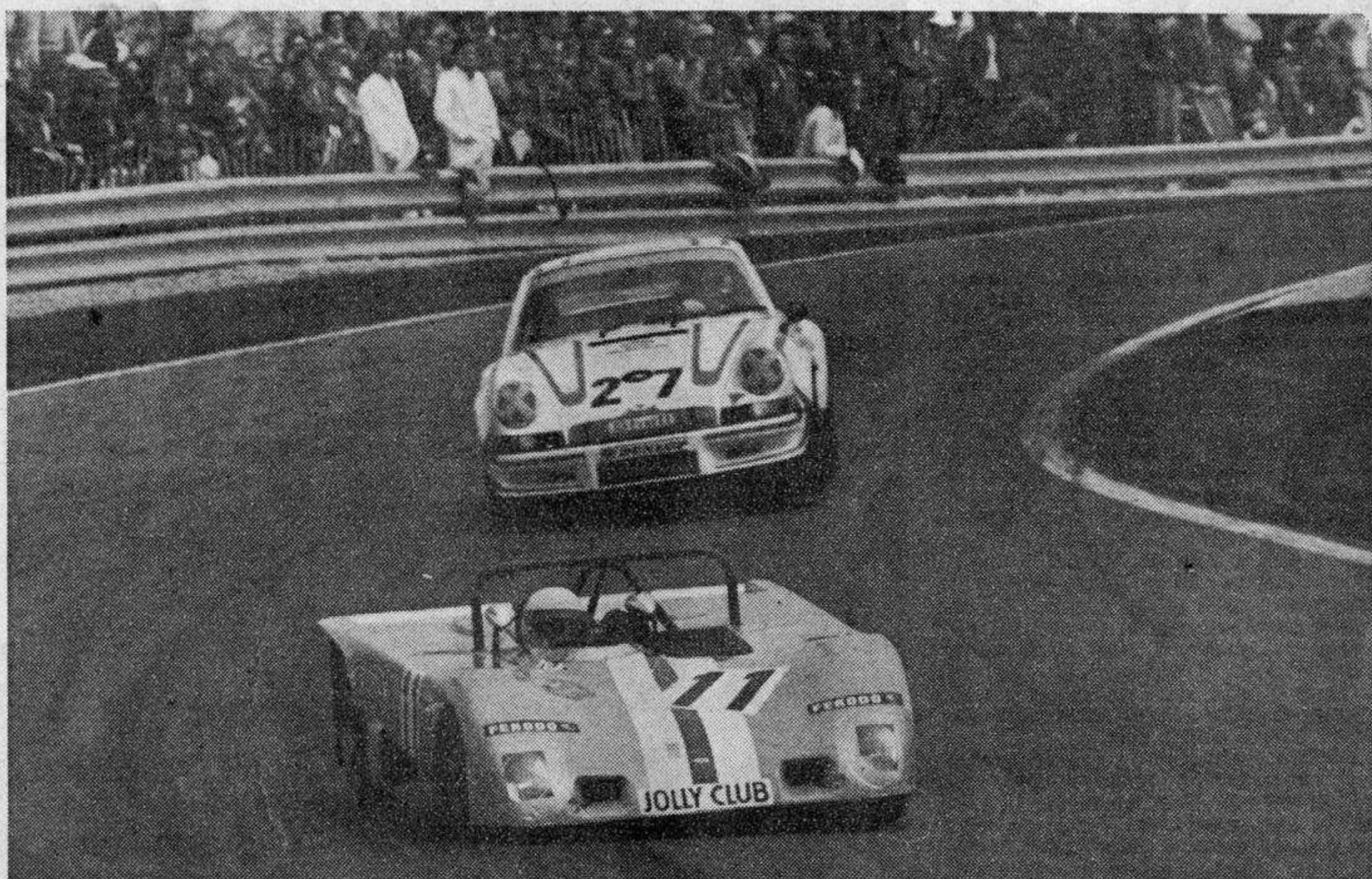
● Francois Cevert dopo le due giornate di prove: «In tutta la mia carriera di pilota, questa è la prima

volta, che arrivo alla fine delle prove, senza dover dire ai tecnici, modificate questo o quello. Queste Matra, sono arrivate a Digione in condizioni di messa a punto perfette. Credetemi, è facile fare i tempi quando si può correre in queste condizioni».

● Meraviglia tra i piloti della Matra e del Gulf-Mirage, per le traiettorie inconsuete seguite dai piloti della Ferrari. Nessuna meraviglia invece per Ickx, Pace, Redman e Merzario. La Ferrari era talmente sottosterzante che seguire le traiettorie normali non era possibile. Allargando le curve, c'era almeno la speranza di non dover ricorrere a «remate» ammazabraccia.

● Giorgio Pianta: «Non so cosa sia, ma dopo tre o quattro giri, sento le braccia molto stanche». Pino Pica, suo compagno di corsa sulla Lola tre litri del Jolly Club: «Per forza, non fai mai ginnastica!». Vuoi vedere che le teorie dei vari Neerpasch e Kranefuss stanno facendo proseliti, a tutti i livelli?

● Vern Schuppan deve ancora farsi le ossa, nell'ambiente delle «grandi corse». Non solo quando è al volante, ma anche quando è a piedi. A Digione la sua «ingenuità» per poco non gli costava molto cara. Infatti l'australiano, sceso dalla Lutus Elan del collega Crombac, che lo aveva accompagnato al circuito, si è



Veramente ottima la corsa di Giorgio Pianta e Pino Pica al volante della Lola 3 litri del Jolly. Sono arrivati infatti settimi assoluti. Nella foto, la Lola è seguita dalla Porsche Carrera RSR di Keller

messo tranquillamente a parlare con un amico. Per essere più a suo agio, a questo punto ha commesso una imperdonabile leggerezza. Infatti ha appoggiato il suo casco, bianco a righe giallo oro, sul cofano della vettura. Giusto il tempo di dire buon giorno all'amico, e il casco aveva preso il volo. Il povero Schuppan, messo subito così duramente di fronte agli implacabili «cacciatori di ricordi» non sapeva darsi pace. Per sua fortuna il ladro oltreché «cacciatore» era anche uno sportivo. Per

cui alcune ore dopo, quando agli altoparlanti è stato annunciato che Schuppan, senza il casco non avrebbe potuto prendere parte alle prove, il prezioso accessorio, misteriosamente come era partito, è tornato sul cofano della «Elan».

● In Francia sono in programma per i prossimi mesi parecchie gare per macchine sport fino a duemila, non incluse in alcun campionato. Il primo maggio ne è prevista una a Magny-Cours ed il 27 maggio e 26 agosto altre due sul circuito di Arras-en-

Ternois. Sono gare che saranno disputate in due prove con classifiche per somma di tempi.

Alla gara di Magny-Cours hanno già aderito Elford con la March BMW poi Larrousse Edwards Lafosse con le Lola, poi Andruet su Abarth, Miles su GRD e Hine su Chevron. Della organizzazione di queste gare si occupa la Promocourse, 100 Avenue de Neully - 92522 Neully, Telefono 6375251.

Tito Zogli

Mai incertezze
dalla cronaca

Una gomma attarda CEVERT

(e ICKX deve
recuperare
sulla Mirage)

DALL'INVIATO

DIGIONE - La partenza era prevista per le ore dodici ma è stata data con una ventina di minuti di ritardo per la necessità di pulire la pista dai residui di gomma e altro lasciati dalle macchine delle formule minori. Dopo un giro individuale di ricognizione lo schieramento è stato effettuato a due per due e le macchine hanno compiuto il giro di lancio dietro la Iso-Marlboro del direttore di corsa.

Al via, le due Matra di testa sono scattate più velocemente di tutti ed a metà del primo giro Cevert era in testa nettamente seguito da Pescarolo, Hailwood, Pace, Ickx, Bell, che a loro volta avevano già staccato la Lola di Wisell e la Lola di Migault Pianta era partito bene e per qualche giro è stato davanti a Jost che era seguito dalla Lola due litri di Edwards. In coda era la Pantera De Tomaso di Vinatier che marciava a fatica su questo circuito poco adatto alle macchine pesanti.

I primi doppiaggi sono cominciati dopo soltanto cinque giri creando una certa confusione ma senza rischi per la disciplina di tutti. Nella operazione di favorimento dei sorpassi da parte del più veloci si è molto distinto Pianta che tutti hanno complimentato. Dopo pochi giri Ickx è riuscito a passare davanti a Pace ma sempre dietro Hailwood sul quale tuttavia il belga ha guadagnato terreno. Ickx riusciva ad accodarsi ad Hailwood ma le due matra erano sempre più lontane e la situazione di gara era molto chiara perché era evidente che le macchine francesi facevano quello che volevano.

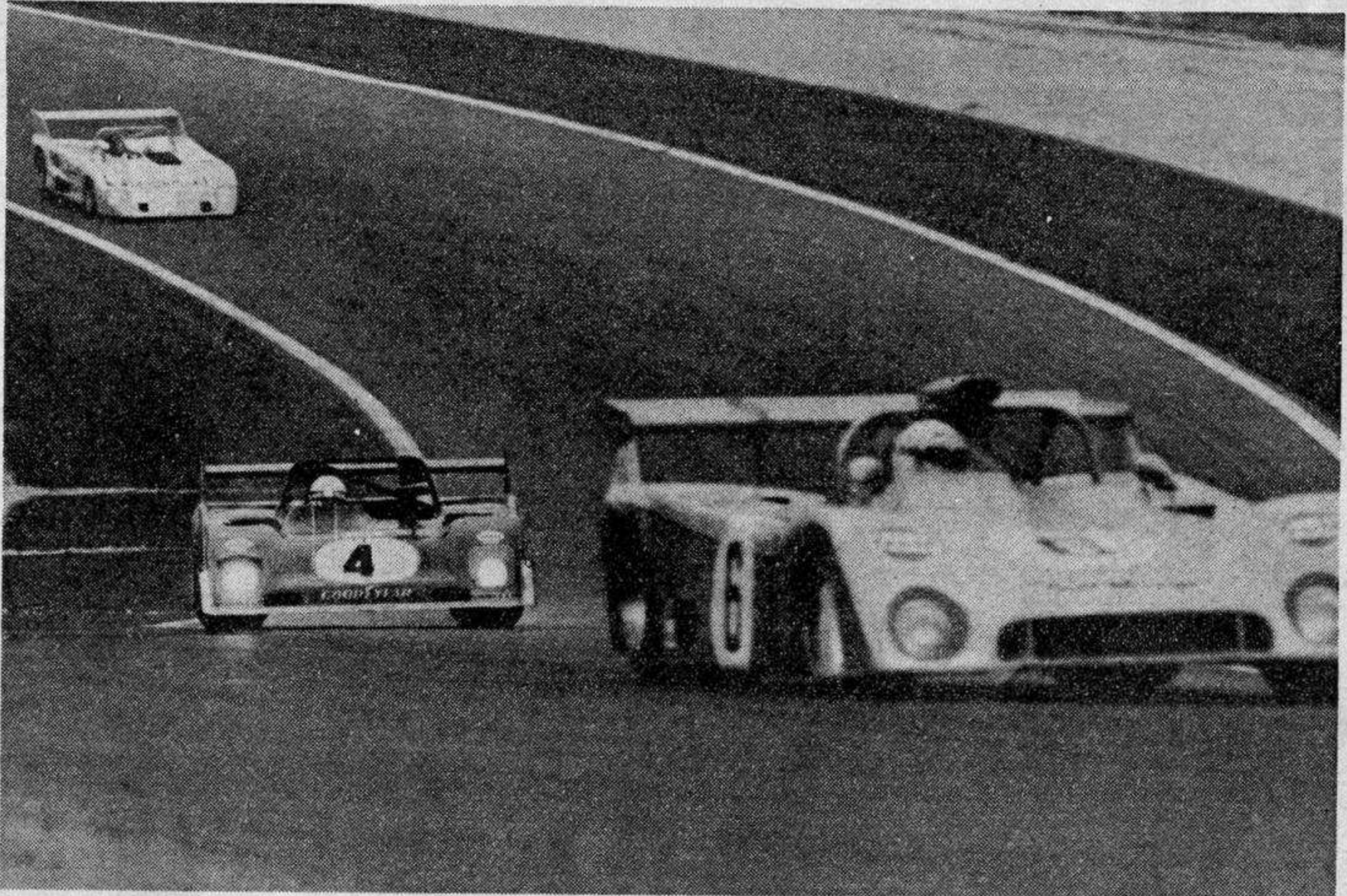
Tuttavia, dopo una mezz'ora di gara si è prodotto il primo colpo di scena con il rallentamento di Cevert che è stato avvicinato da Pescarolo il quale poco dopo diventava primo perché Cevert era fermo al box a cambiare una gomma. Era la prima fermata di moltissime che le Matra dovevano effettuare per la stessa ragione. Quasi contemporaneamente la Pantera di Vinatier rallentava e poi si fermava mancando di pressione olio. Si era rotta la cinghia della pompa e quindi doveva fermarsi. Riprendeva ma poco dopo doveva abbandonare.

Dopo 35 minuti di corsa Ickx passava davanti ad Hailwood ed era quindi secondo, poi Hailwood si fermava anche lui per cambiare una gomma e quindi al terzo posto passava Pace seguito da Bell e con Wisell quinto. Verso lo scadere della prima ora la Ferrari di Pace ha cominciato a fumare molto, e poco dopo doveva fermarsi per rifornirsi di olio. Saliva Merzario dopo che aveva cambiato anche una gomma che cominciava a sgonfiarsi. Nel frattempo si era fermata la macchina di De Bagration col motore che non andava più per mancanza di benzina. Le tubazioni di alimentazione erano ostruite. Ancora una fermata per la Matra ma stavolta era la macchina di Pescarolo che riforniva regolarmente e saliva Larrousse.

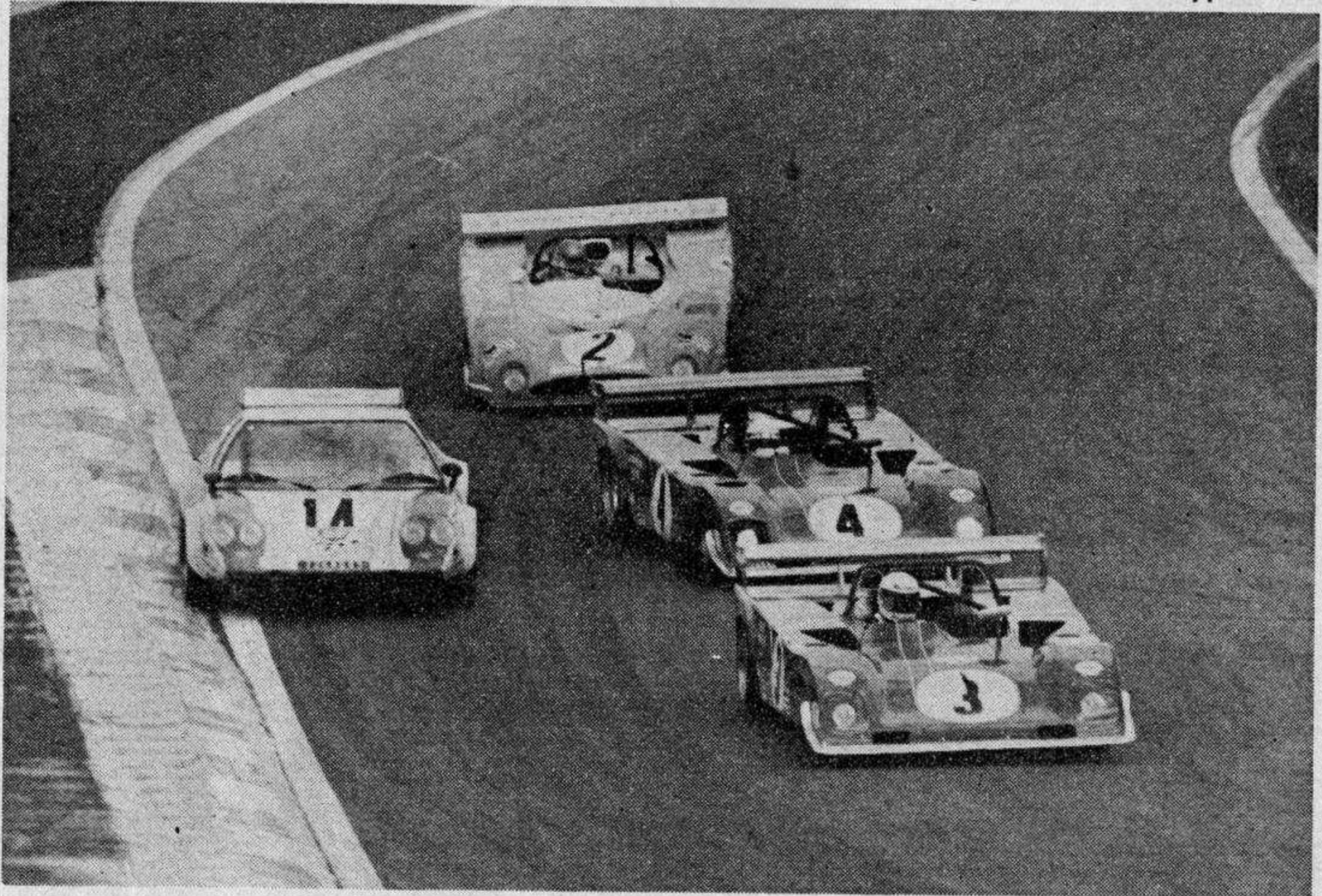
Al cambio dei piloti sulla Matra di Beltoise-Cevert venivano cambiate le gomme, ma la macchina compiva soltanto un giro. Qualcosa non andava proprio. Oltre ai guai alle gomme, per questa Matra c'era anche una imprevista difficoltà a rimettere in moto il motore dopo la successiva fermata. Al successivo cambio dei piloti sulla Ferrari di Merzario Pace veniva se-



La 1000 Km di Digione ha appena avuto inizio, e già le Matra di Cevert e Pescarolo sono in testa



Sopra, Arturo Merzario segue la Gulf-Mirage di Ganley. Il pilota italiano è stato inferiore solo ad Ickx nel «clan» Ferrari. Sotto, Redman e Merzario, con Pescarolo a ruota, evitano la Ligier di Jarier. Secondo Peter Schetty, tornato d.s. per l'occasione, le Ferrari hanno un passo ancora troppo corto



gnalato che le temperature erano elevate. I meccanici constatarono poi la necessità di un enorme rifornimento di olio immettendo nel serbatoio tutto il contenuto della bombola a pressione, cioè dodici litri. Le posizioni come rileverete dalla tabella ufficiale erano con la Matra in testa seguita dalle due Ferrari di Ickx-Redman e di Pace-Merzario. Però una imprevista fermata di Ickx per far cambiare una gomma metteva Merzario al secondo posto ma poco dopo Ickx ridiventava secondo.

Dopo circa tre ore di corsa la macchina di Casoni si fermava sul circuito col cambio fuori uso ma poteva continuare successivamente fino a raggiungere il box. Tuttavia per essere rimessa in pista doveva essere spinta e quindi veniva squalificata. Durante un normale rifornimento, della Gulf-Mirage di Hailwood si sprigionava una fiammata subito estinta, ma che provocava un poco di ulteriore ritardo per questa macchina. Quella di Bell poi aveva delle chiare noie ad una ruota anteriore e ripartendo Bell provava a frenare riuscendo soltanto a bloccare le ruote. Poco dopo si ritirava con una ruota ballonzolante per la rottura di un cuscinetto.

Dopo tre ore e venti minuti era la volta della Lola due litri di Edwards a fermarsi a lungo al box ed era peccato perché questa macchina era stata brillantissima. Una candela era stata «sparata» fuori dal motore e la testata era stata danneggiata per cui anche se ripartiva durava poco fermandosi tra una nuvola di fumo. Anche la Ligier di Jarier doveva fermarsi col motore che rischiava di rompersi per una perdita di olio che provocava una lunga scia di fumo. Tra l'altro il motore Maserati aveva dato segni di fatica già in prova con una probabile porosità della testata.

Le note di cronaca erano alimentate dalle fermate ai box più che da quello che accadeva in pista. Le posizioni erano ormai chiare con la Matra di Pescarolo-Larrousse sempre in testa e le due Ferrari dietro. Ickx, ammirevole, teneva il volante fino che poteva senza infrangere il regolamento e lo stesso faceva Cevert alla Matra. del due, il migliore in assoluto è stato certo Ickx per quello che ha fatto con la Ferrari.

Nell'ultima ora le posizioni parevano acquisite ma la Ferrari di Merzario e Pace doveva rallentare ancora di più per non rischiare di rompere il motore e così Beltoise ne approfittava per passare al terzo posto che manteneva fino alla fine mentre sulla pista cominciava a cadere un poco di pioggia.

f. l.

FOLLMER rinuncia alla SHADOW?

LONDRA - George Follmer non sembra troppo felice in questo momento e si ha l'impressione che se la Shadow non farà presto a dimostrare un po' più di potenziale, il pilota potrebbe essere tentato di tornare a «pascoli» più promettenti sull'altra sponda dell'Atlantico. Fra parentesi il suo posto sulla Rinzler Porsche 917/10 K, per il Martini Super Sport, la gara Interserie del 20 maggio, sarà preso da Charlie Kemp, che quest'anno sarà il suo compagno nella Coppa Can-Am.

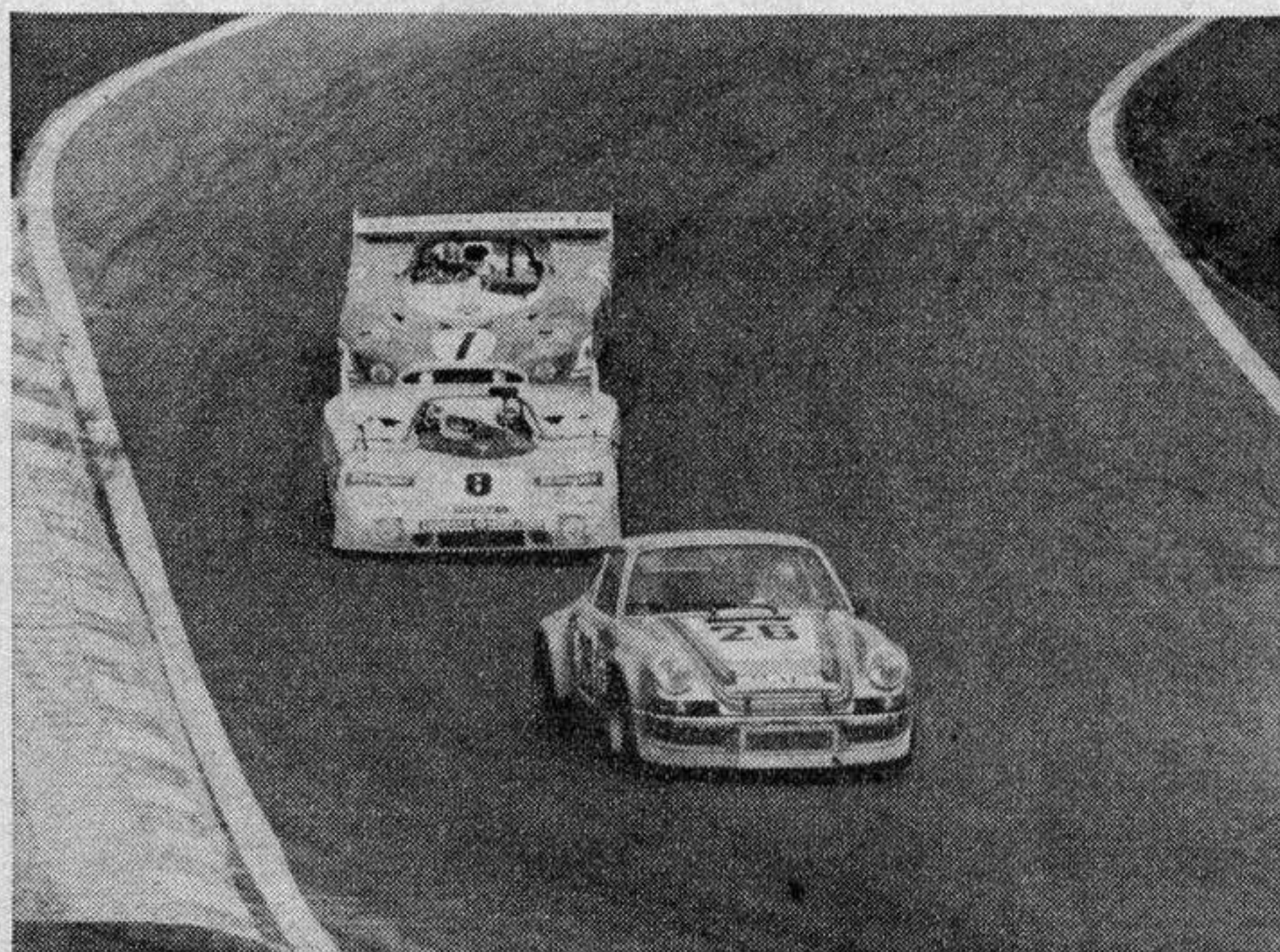
● Grazie alle numerose vittorie ottenute dalla MARCH in F.2 e nei campionati Lombard e Forward Trust di F.2, la Casa sta ricevendo numerosissime richieste per nuove vetture. Poco fa due March-BMW 732 sono state vendute alla Svizzera, destinate a Roland Salomon e a Jacques Jolliat che parteciperanno al campionato svizzero, che comprende gare nazionali in salita e in circuito altrove, più alcune competizioni di F.2.

● Nei giorni scorsi la RONDEL RACING ha inaugurato la sua nuova officina a Feltham nel Middlesex. L'imponente edificio ha spazio sufficiente per mettere a punto almeno sei vetture da corsa, dispone di un reparto prototipi, di uno per la verniciatura e così via.

DIGIONE - Due sessioni di prove, come al solito, per questa terza prova mondiale. Il venerdì non c'erano tutte le macchine iscritte perché qualcuno era in viaggio e qualcuno era sul circuito ad aspettare inutilmente le macchine che dovevano arrivare dalle fabbriche, come è stato il caso di Pianta, Schon e Pica che erano convinti di trovare le loro Lola qui ma che hanno poi appreso con disappunto che erano partite soltanto a mezzogiorno da Ginevra.

Le prove sono cominciate con un certo ritardo per la messa in opera dei dispositivi organizzativi che erano utilizzati per la prima volta nelle norme volute dai regolamenti. Come al solito la prima giornata è stata dedicata alle messe a punto ed alle verifiche degli assetti già effettuati prima, durante le prove private. Si è visto tuttavia subito che le Matra non avevano tanto bisogno di messa a punto e che erano già in grado di andare molto forte, come infatti è avvenuto.

Per le Ferrari invece, anche se andavano meglio che il giorno prima quando avevano effettuato parecchi giri, le cose si mettevano poco bene per una certa instabilità nell'affrontare le difficoltà di questo circuito, che è parti-



Cevert, imperversante nei primi giri, sta per superare la 908/3 di Fernandez e la Carrera di Van Lennep, unica Porsche Martini in gara

colare. Le curve e controcure che si succedono con la aggiunta di notevoli dislivelli hanno richiesto alle macchine doti particolari di stabilità che le Ferrari non avevano per quello che ormai si deve considerare un difetto originario.

Da sottosterzanti a sovrasterzanti

Le macchine infatti hanno una spiacevole tendenza a sollevarsi troppo nella parte anteriore, dopo una frenata e nel momento dell'accelerazione, per cui la relativa aderenza delle ruote anteriori le fa diventare sottosterzanti, ed i piloti debbono richiamarle violentemente se vogliono effettuare la curva col risultato che appena dopo la macchina diviene sovrasterzante ed ha tendenza perciò a mettersi in testa-coda.

Il controllarle in queste condizioni è stato ovviamente un lavoro impenoso, che i piloti hanno saputo fare a fatica. E nonostante l'impegno di tutti è stato impossibile ottenere i risultati che hanno invece ottenuto le Ma-

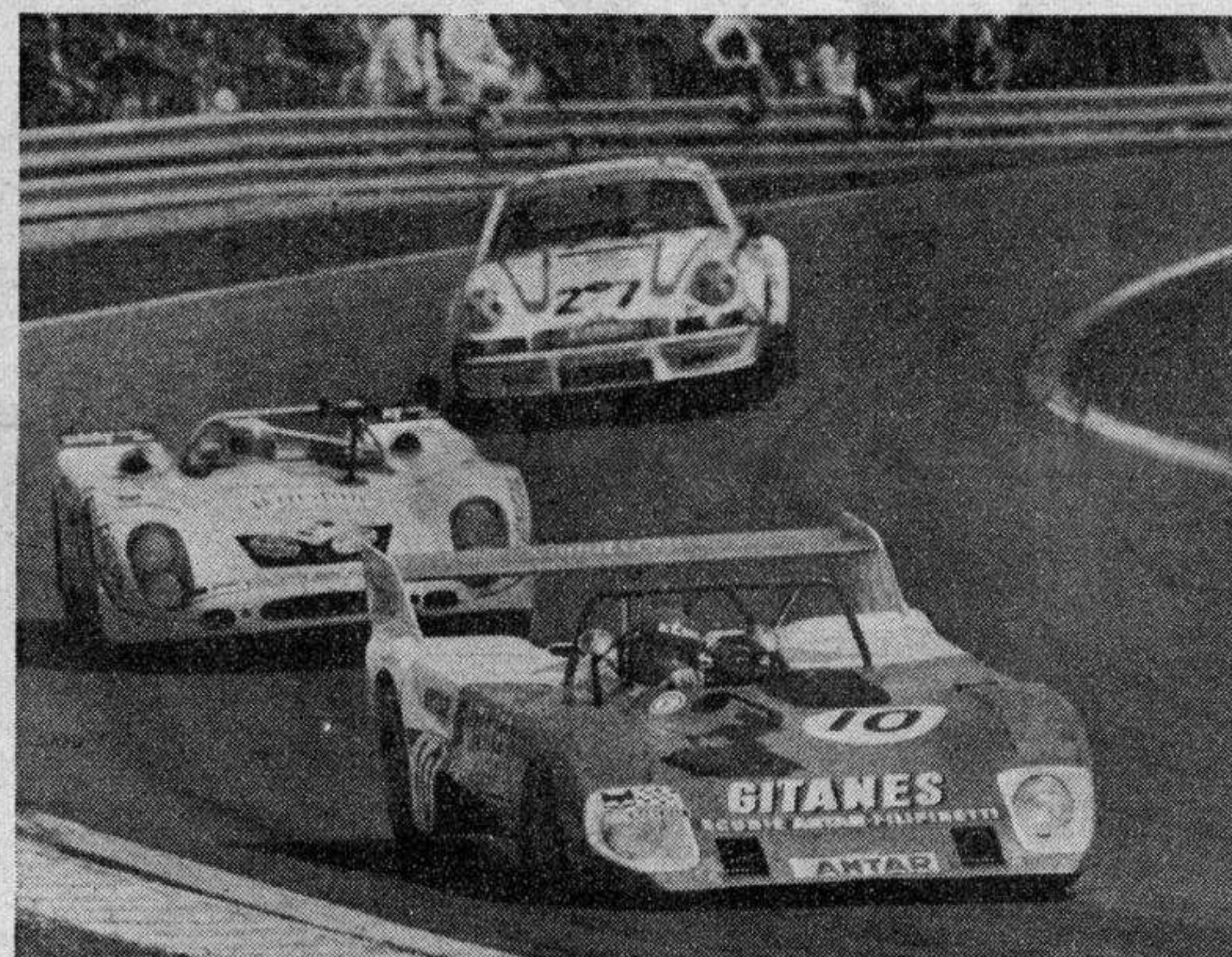
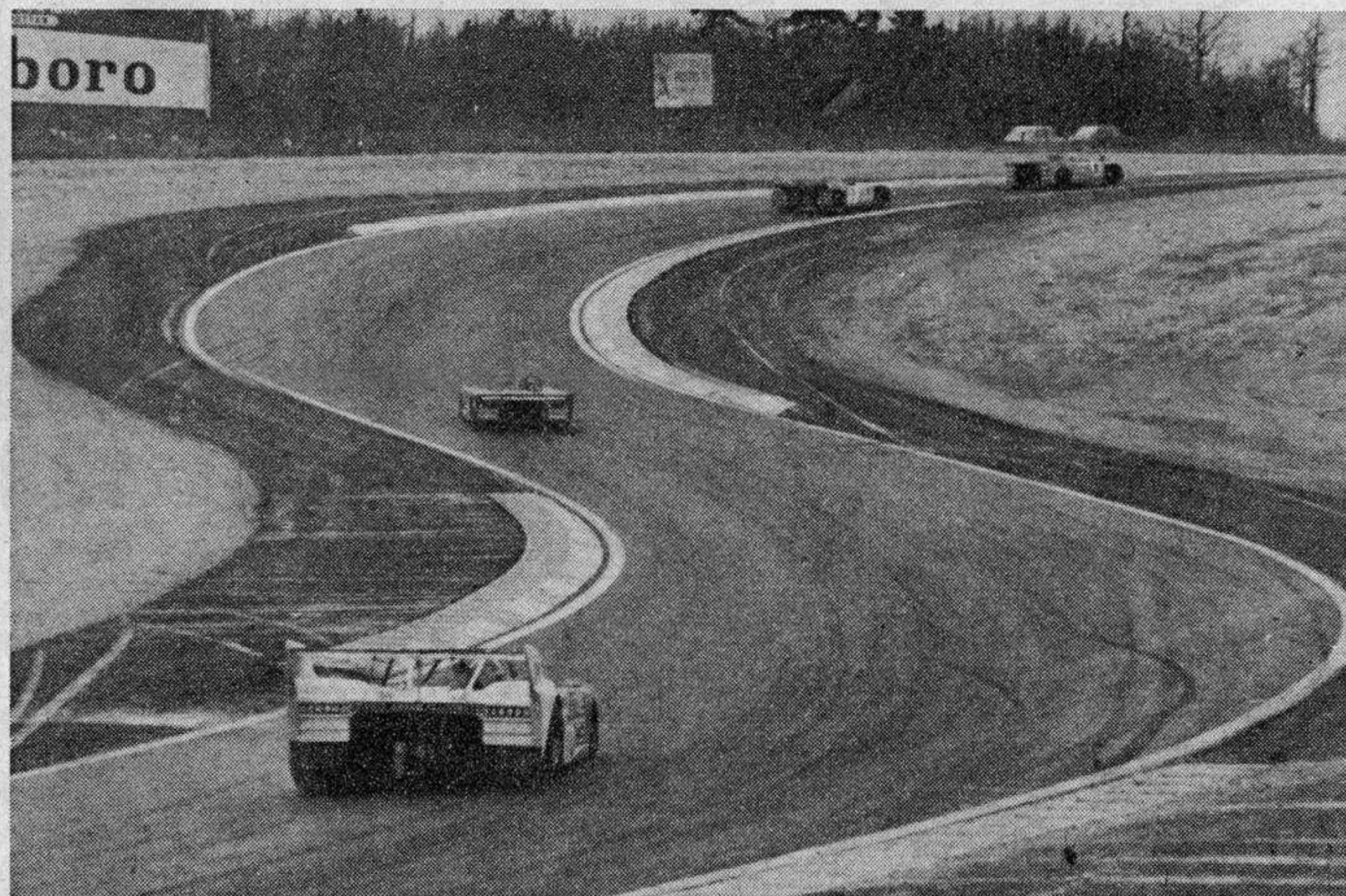
tra ed anche la Mirage di Hailwood. Da segnalare che durante le prime prove c'è stata un'innocua uscita di strada di Redman, un testa-coda di Merzario che ha girato pochissimo ma che tuttavia ha ottenuto il miglior tempo delle Ferrari, una sbandata di Muller con la Porsche Carrera che aveva le sospensioni troppo soffice e che ha poi dovuto cambiare le molle per poter essere guidata con minore acrobazia.

La Mirage di Hailwood non ha potuto continuare le prove per aver rotto la frizione ed infine Reine Wisell è uscito di strada alla fine delle prove danneggiando un poco la parte posteriore della carrozzeria che è stata sostituita con una dipinta totalmente di bianco per le prove del giorno dopo.

Il sabato le Ferrari hanno provato, oltre a tutti gli esperimenti con molle differenti, con aggiustaggi diversi delle barre di torsione e con altre prove, anche un musetto inedito, simile a quello già provato tempo fa ma con una forma a unghia tipo Can-Am molto più pronunciata. Il risultato è stato però uguale e quindi si è rinunciato a questa soluzione che non dava miglioramenti.

Nessuno o quasi ha migliorato i

Subito sul filo del testacoda i ferraristi



A sinistra, una bella inquadratura del nuovo impianto francese, che sarà ideale una volta allungato. Qui sopra, Wisell (qui alla guida) e Lafosse hanno portato al sesto posto assoluto la Lola-Gitanes della Filipinetti-Antar

Cambiati poco i tempi in 2 giorni di PROVE

Equipaggio	Vettura	Venerdì	Sabato
François Cevert-Jean Pierre Beltoise	Matra-Simca MS670	59"4	1'00"1
Henri Pescarolo-Gerard Larrousse	Matra-Simca MS670	59"9	1'00"8
Mike Hailwood-Vern Schuppan	Gulf-Mirage Ford	1'00"5	1'01"6
Arturo Merzario-Carlos Pace	Ferrari 312 P	1'01"0	1'01"6
Jacky Ickx-Brian Redman	Ferrari 312 P	1'01"8	1'01"1
Howden Ganley-Derek Bell	Gulf-Mirage Ford	1'01"6	1'01"8
Guy Edwards-Jim Busby	Lola T 292	1'02"1	1'03"1
Jean Louis Lafosse-Reine Wisell	Lola T 282	1'02"6	1'02"9
Daniel Rouveyran-François Migault	Lola T 280	1'05"5	1'03"8
Reinhold Jost-Mario Casoni	Porsche 908/3	1'06"2	1'05"6
Giorgio Pianta-Pino Pica	Lola T 280	—	1'06"0
Jose Juncadella-Jorge De Bagration	Chevron B 23	1'08"3	1'06"1
Claude Haldi-Christian Fernandez	Porsche 908/3	1'07"9	1'07"3
Jean Pierre Jarier-Guy Ligier	Ligier JS 2	1'10"6	1'10"8
Gijs Van Lennep-Herbert Muller	Porsche-Martini RS	1'12"0	1'11"3
Bernard Cheneviere-Christian Zbinder	Porsche Carrera RS	1'14"0	1'13"6
André Wicky-Max Cohen Olivar	Porsche 908/3	1'14"9	1'13"7
John Fitzpatrick-Paul Keller	Porsche Carrera RS	1'14"7	1'13"8
Jean Vinatier-Guy Chasseuil	De Tomaso Pantera	1'16"1	1'14"1

In neretto, il tempo valido per lo schieramento di partenza.



Prima della 1000 Km, fra le altre gare di contorno, c'è stata una corsa per le « vedettes » con le Renault R. 12. Eccole prima del via

Fra le « vedettes » invitate alla simpatica gara, si è fatto notare il bravo cantante Nino Ferrer



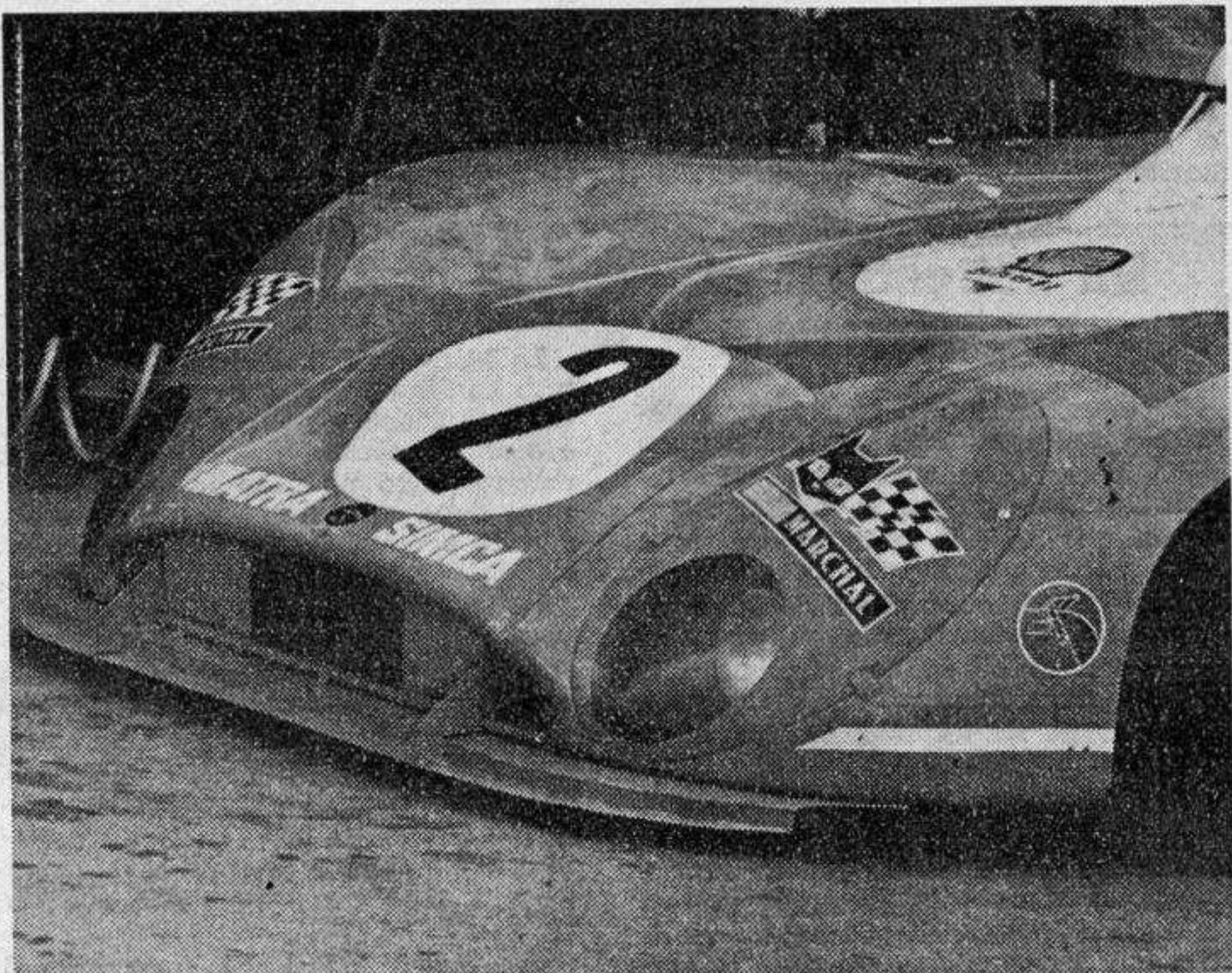
tempi della giornata precedente, dato che la pista era diventata scivolosa perché avevano girato anche le macchine della Formula Renault e della Coppa Gordini. Perciò il tempo ottenuto da Ickx che è uguale a quello ottenuto da Merzario la vigilia è da considerare eccellente. Sempre però inferiore a quello delle Matra.

Sotto il nevischio le prove del venerdì

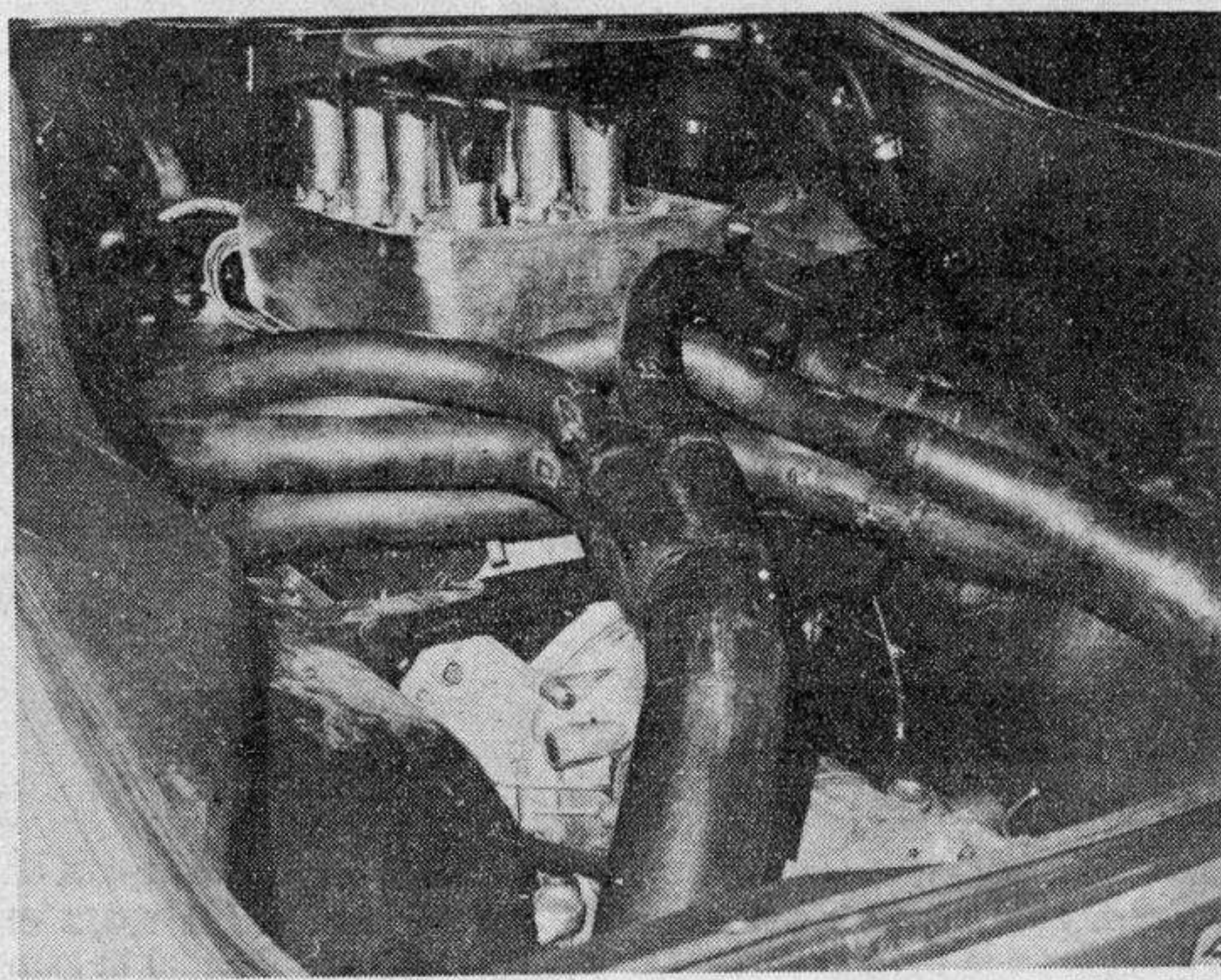
Le Matra hanno girato pochissimo non avendone bisogno perché avevano ottenuto i loro tempi la vigilia. Pescarolo e Larrousse hanno compiuto in tutto 28 giri mentre Cevert e Beltoise ne hanno fatti 44. La Ferrari di Ickx-Redman ha fatto 71 giri e quella di Merzario-Pace ne ha fatti 70. Più di tutti ha girato la Mirage di Bell e Ganley che è stata in pista per 82 giri.

Mentre il venerdì faceva molto freddo e durante le prove è persino caduto del nevischio che peraltro non ha disturbato, il sabato il tempo era migliorato anche se era rimasto freddo. Non avendo potuto effettuare un giro in modo decente, perché gli si era rotto l'alettone posteriore durante il primo, Giorgio Schon ha girato con la macchina priva dello stabilizzatore e così il suo tempo non è stato valido per la qualificazione. Per cui sono state ammesse soltanto 19 macchine che sono quelle che vedete nello schieramento di partenza.

f. l.



Sulle Matra (questa è quella vincente) la parte anteriore era appesantita da questo «labbro» inferiore, che comunque era molto efficace



Gli enormi scarichi della Pantera di Vinatier-Chasseuil. Alla 1000 Km di Monza, ne avranno una identica, dal Jolly Club, «Gero» e Gallo

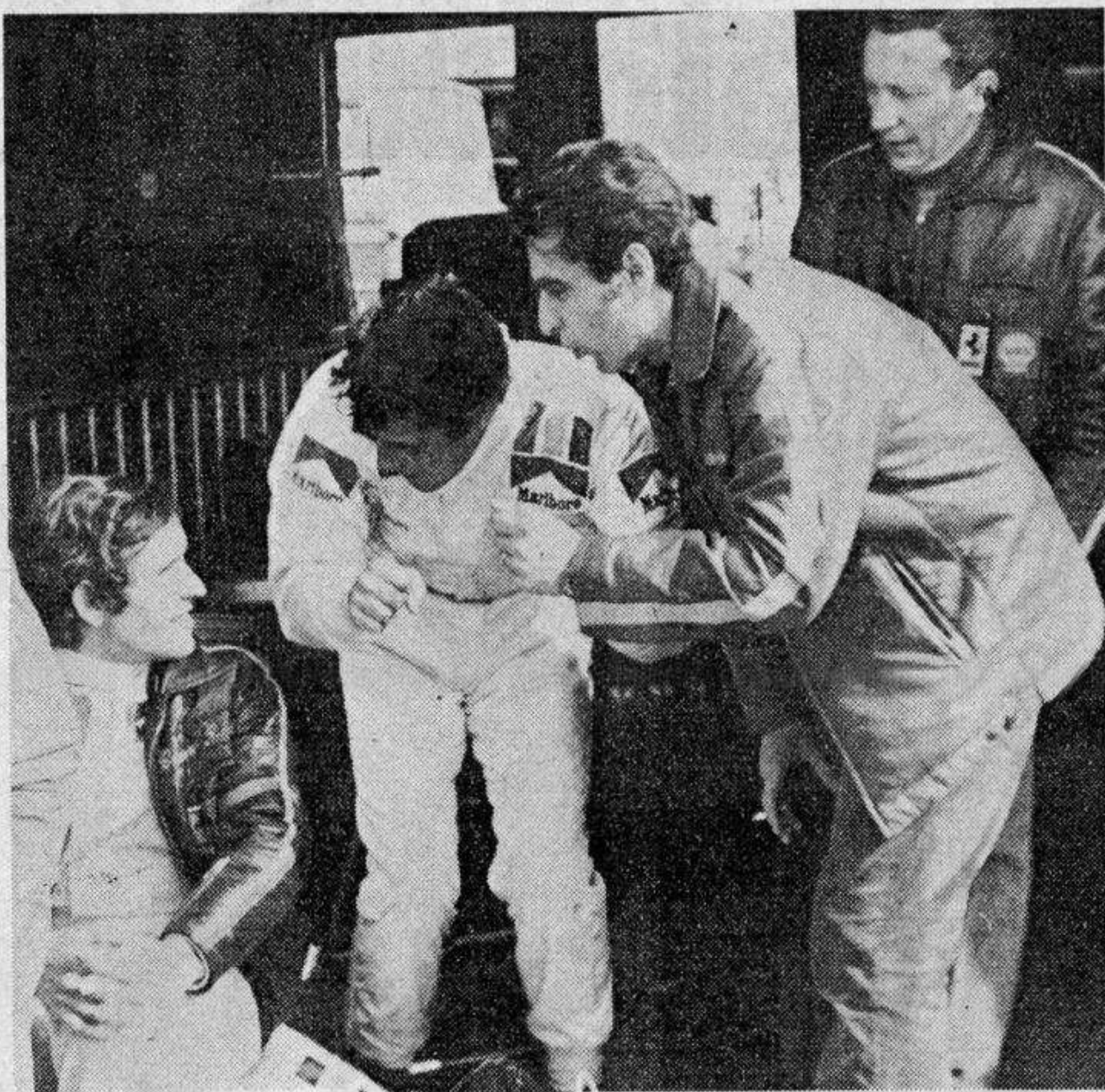
Perchè novità
di TECNICA

Il labbro e l'organo MATRA

DIGIONE - Poche innovazioni rispetto alla gara di Vallelunga per le macchine note. Le Matra avevano soltanto delle piccole varianti alla aerodinamica anteriore, con la macchina di Pescarolo-Larrousse dotata del musetto già visto e con quella di Cevert-Beltoise col musetto leggermente accorciato come a Le Mans. Sotto il muso ed in posizione orizzontale è stato posto una specie di labbro che nella macchina di Cevert-Beltoise era più sporgente proprio perché aveva il musetto più corto.

Novità importante alla Matra è stata la scelta di nuovi tubi di scarico con quattro uscite, ognuna delle quali serve per tre cilindri. Questo al fine di limitare il danno delle risonanze e quindi di migliorare le evacuazioni dei gas. Pare che questa soluzione abbia fatto guadagnare parecchi cavalli.

Novità importante sulla Lola che era destinata a Schon e Canonica. Il telaio era quello della Lola 292. Ma il motore anziché il solito Cosworth era un Ford Capri RS, uguale a quello delle macchine del campionato turmo. L'idea non è cattiva, ma pare che il motore ricevuto da Colonia non fosse proprio a punto, tanto più che i meccanici della Lola per far andare in moto il motore che recalcitava hanno semplicemente mosso la fasatura dello spinterogeno, come se si trattasse di un motore da trattore. Cosa valga questa soluzione non sappiamo, perché la macchina non ha potuto girare abbastanza.

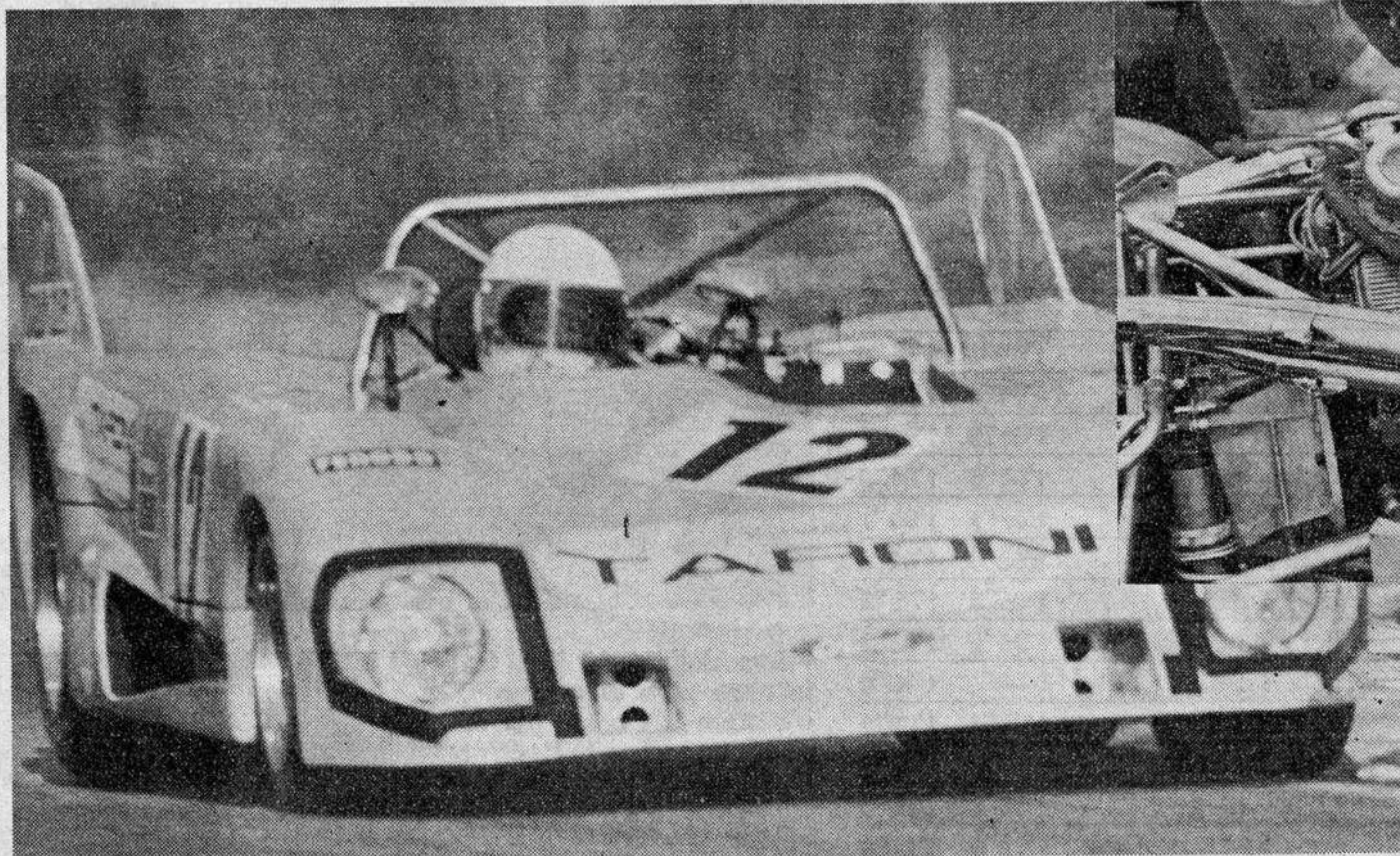


Al box Ferrari è riapparso Schetty, in «ferie lavorative». Eccolo con Redman ed Ickx discutere di qualcosa che c'entra con il cambio. Sotto, la Lola-Ford di Schon ed il suo motore, il 6 cilindri Capri

Non è bastato SCHETTY...

● Peter Schetty ha fatto a Digione la sua ricomparsa nei boxes Ferrari. «Piccolo svizzero» si è affrettato a precisare. «Non ho cambiato idea. Con le corse ho chiuso. Anzi mi ha fatto chiudere mio padre. Perché per poter venire qui a Digione, per esempio, ho dovuto prendere due giorni di ferie. Siccome è il primo anno che lavoro nell'azienda e di ferie non ne ho tante, capite bene che ben difficilmente potrò fare il direttore sportivo a tutte le gare in cui è presente la Ferrari.»

● A compendio della 57. edizione della TARGA FLORIO, l'AC Palermo offrirà uno spettacolo d'eccezione invitando il «Registro vetture d'Epoca Alfa Romeo» al raduno rievocativo delle vecchie glorie della casa italiana che sfileranno sul percorso.



● Giorgio Schon, il figlio della famosa disegnatrice di moda internazionale Mila Schon, inalberava sulla sua Lola con motore Ford Capri, una vistosa insegna «Filati di seta della Repubblica popolare cinese». Secondo le dichiarazioni del pilota del Jolly Club, da parte delle autorità maoiste, c'è un con-

creto interessamento verso le corse automobilistiche. Il patrocinio attuale, di entità limitata, attenderebbe l'esito delle prime corse, per sfociare in iniziative ben più importanti con base Pechino, per propagandare nel mondo i prodotti dell'industria cinese. Cosa accadrà con il «libretto rosso» delle corse Marlboro?

La FERRARI protesta per le prove in Sicilia

PALERMO - La 57. — e con tutta probabilità ultima — Targa Florio «tradizionale» si svolgerà, come ormai è noto, il 13 maggio prossimo, su undici giri del «Piccolo Circuito delle Madonie», di 72 chilometri.

Le 80 vetture ammesse come limite massimo alla partenza saranno suddivise nelle categorie Sport Gruppo 5, Gran Turismo gruppo 4 e Turismo gruppo 2, queste ultime come da regolamento non ammesse alla spartizione dei punti mondiali.

Ovviamente, la validità della Targa è per il Mondiale Marche e per la relativa coppa GT, ma vi saranno in palio anche molti punti per i campionati italiani Gran Turismo e Sport.

Purtroppo, la Targa si svolgerà appena una settimana dopo la 1000 Km di Spa, anch'essa valida per il Mondiale Marche, e questo complicherà molto le cose per le squadre, come è per la Ferrari, che si deve velocemente trasferire con l'intera equipe di tecnici, meccanici, pezzi di ricambio e vetture, dal Belgio alla Sicilia. E tutto questo in tempo per mercoledì, giorno fissato per le verifiche.

L'obbligo a questo tour-de-force ha ispirato ad Enzo Ferrari un telegramma di protesta agli organizzatori ed alla CSAI, nel quale (oltre a denunciare l'assurdità di certi calendari), Ferrari si scaglia anche violentemente contro una vistosa pecca regolamentare contenuta nel regolamento della gara siciliana, avallato dalla CSAI. Infatti, contrariamente alle norme CSI sulle prove Mondiali, i due turni di prove non sono in due giorni, ma in un giorno solo, esattamente il giovedì.

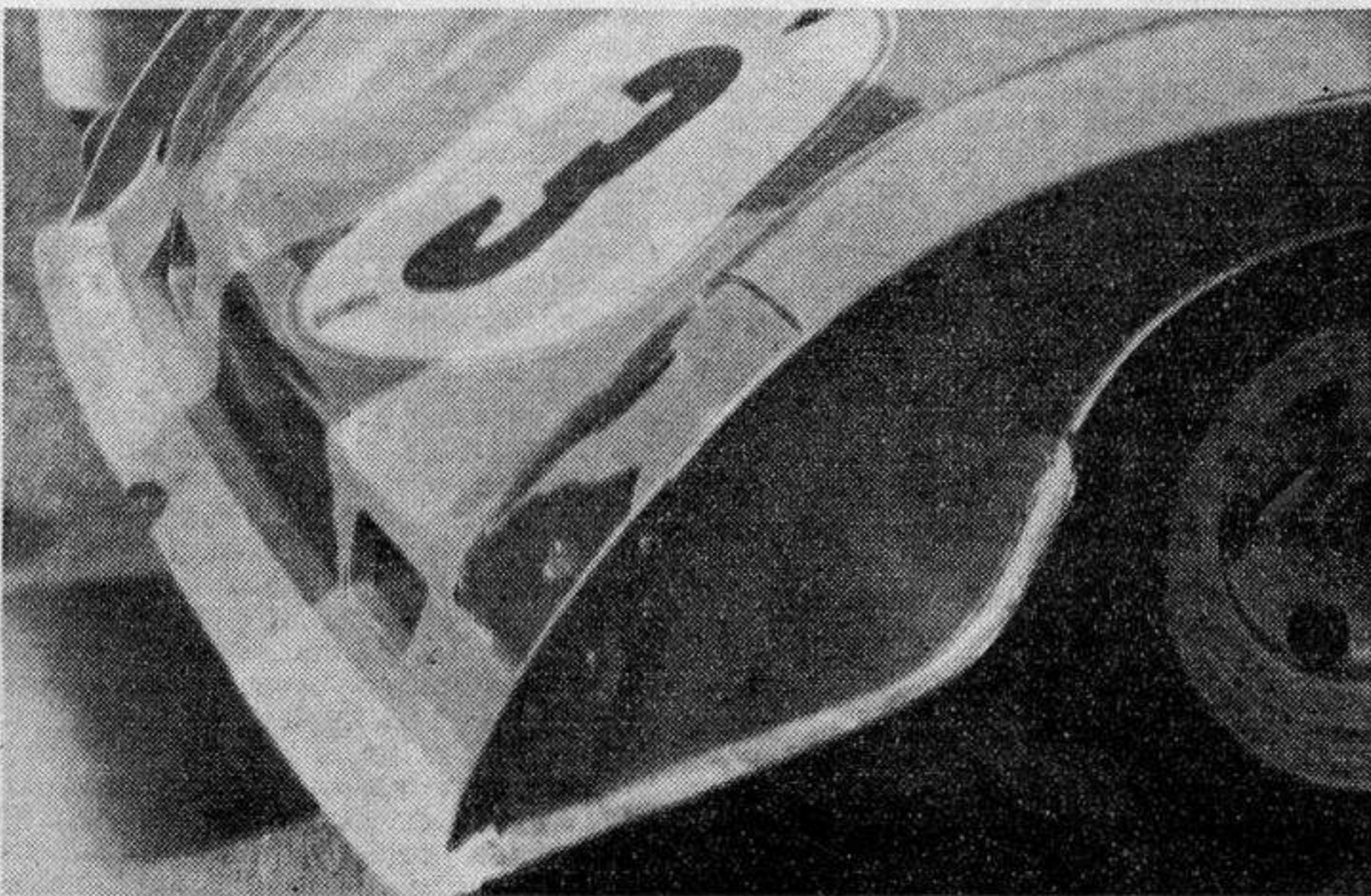
Vedremo cosa intende fare la CSI, cui il telegramma del «drake» è pervenuto in copia, anche perché è ovvio che una cosa è provare in due turni intervallati da poche ore, una cosa è avere il secondo turno il giorno successivo. Certamente gli organizzatori dell'AC Palermo avranno avuto i loro problemi e le loro ragioni per riunire le prove in un solo giorno, non ultima delle quali la pratica impossibilità di «chiudere» il percorso in due giorni successivi, oltre al giorno della gara.

La Cina è vicina... alle corse!

E' sbagliata la nuova AERODINAMICA o fa difetto anche la POTENZA?



Durante le prove, alla Ferrari hanno provato sulla 312 Ickx-Redman, anche un nuovo muso (sopra) più deportante del solito (foto sotto)



Il muso « sperimentale », rivelatosi poi inutile, fotografato dal di sotto. Caliri osserva, pensoso

Il virus della FERRARI

«Le ragioni? Lei mi chiede le ragioni di questa nuova mancata vittoria?» E' Enzo Ferrari che parla, al telefono, pochi minuti dopo la conclusione della gara di Digione, della quale gli abbiamo dato il risultato. «Le mie macchine 312 P hanno forse vinto troppo e i tecnici hanno goduto di molti elogi. La conclusione è che oggi soffriamo di indigestione. Bisognerà fare una iniezione di digiunatori per ristabilire equilibrio per la salute degli uomini e delle macchine.»

Fin qui il Drake. Ed anche se tenta, con certi suoi ormai proverbiali accostamenti, di sfumare la crudezza delle proprie considerazioni critiche, si avverte dalla voce l'amarezza repressa di chi, da cinquant'anni, non sa arrendersi e soffre ogni risultato delle domeniche agonistiche. Ai problemi della F. 1 aveva fatto il callo in questi ultimi anni, ma nel campo dei prototipi non aveva forse mai sofferto di tanta disillusione come in queste ultime settimane, tra Vallelunga e Digione. E' inutile, comunque, sollecitarlo ad altre considerazioni.

Non «scarica» tutta la potenza

Non ha nemmeno la necessità di rifugiarsi nel calcio d'angolo delle difficoltà degli scioperi. Casomai, ci sembra di capire, non ammette il divario della potenza del motore. Qualcuno ha accennato a 15 cavalli in più della Matra, si parla che nel team blu ci sia addirittura un motore «letto» a 507 cavalli. Invece per la Ferrari il problema sarebbe quello di non scaricare tutta la potenza in terra. Ed il Drake ha buon gioco di conferma delle considerazioni «lette» sui computer cronografici a Roma. Dove il divario tra Ferrari e Matra, alla pari nel «dritto», si drammatizzava nel «misto», quasi sfiorando i 7/10 e più in poche centinaia di metri!

Di contrappunto, però, ci sono le prestazioni

della stessa nuova B.3 F. 1, che «sente» persino la vicinanza nei tempi a Misano della inedita Tecno Martini di Amon, scesa nelle ultime prove di questi giorni scorsi a l'13", contro l'12"6 di Merzario con monoscocca Ferrari. Si garantisce che le nuove Ferrari, anche a Digione, hanno accusato il problema della leggerezza dell'avantreno; i piloti debbono alzare il piede dall'acceleratore nel momento più delicato e dando potenza il muso si alza e la macchina si scompone. Questo significa che la macchina, allungata 12 cm. di passo, per farla come la vo-



Ghedini a Ickx: «sei secondo, e «Pesca» è imprevedibile»

levano i piloti, cioè meno nervosa, in realtà ha perso qualità competitive. Anche perchè forse, tutto lo studio aerodinamico eseguito al tunnel di Stoccarda risulta ora inesatto. Lì non si avevano dubbi sul nuovo profilo; a conti fatti in pista invece questo «sollevamento» risulta tanto serio da far impallidire risultati e titolo mondiale conquistato (senza avversari adeguati) l'anno scorso!

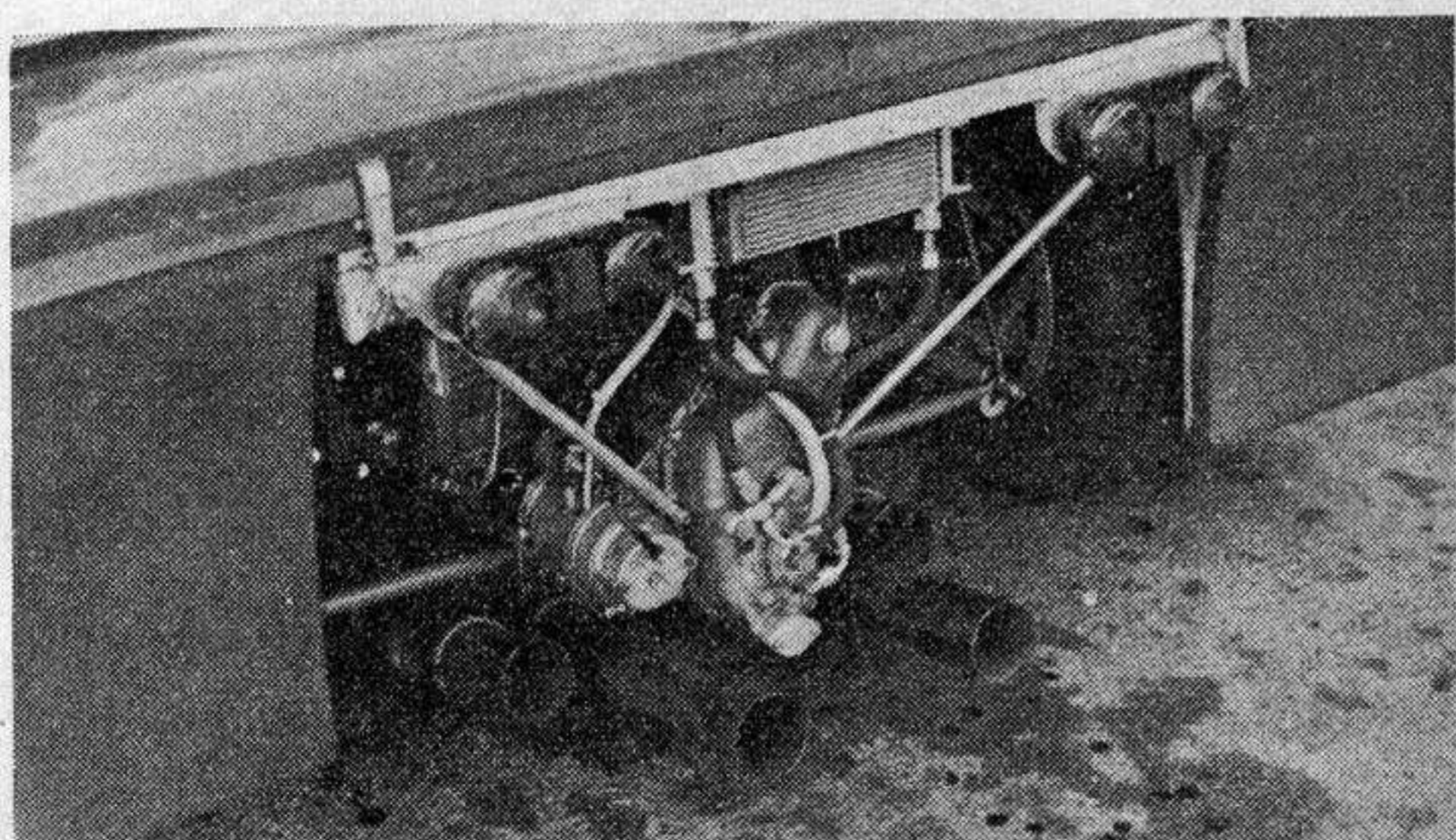
Resta la curiosa constatazione. Che la Ferrari in questi ultimi tre anni si è distinta per aver «cambiato» le macchine vincenti. Lo fece nel '71 quando rinunciò alla mattatrice B. 1 (nella seconda parte della stagione '70) per affannarsi nel tentativo inutile della B. 2 mai tanto deprecata per le sue sospensioni orizzontali, cosiddette «le divaricanti».

Nel '70-'71 ebbe una sport-prototipo che è arrivata al titolo mondiale con prestazioni record (in paragone alle sport 5000) che furono il suo titolo di credibilità. Ma invece di migliorarla com'era, è stata praticamente fatta daccapo. E i risultati sono questi. Con la Matra che fa due «pieni» di vittoria e la Ferrari che si difende, per ora, con 5 punti in più in classifica iridata grazie ai tre posti d'onore conquistati.

Un «aiuto» dall'Alfa Romeo

Auguriamoci che il bandolo di questa matassa sia trovato presto e che l'indigestione non venga curata col digiuno continuato ma con il pasto di vittorie normali, magari più sudate ma vittorie. Solo l'idea delle smargiassate di quel monsieur Durarouge è deprimente! Magari che venga presto l'Alfa a dare una mano, anche rischiando con un pizzico di garibaldinismo il ritardo di preparazione accusato per i noti problemi aziendali. Se non altro, dottor Luraghi, lei dispone di un poker di piloti che, al momento, è più forte ed omogeneo di quello che può mettere in campo la Ferrari. Tentar non nuoce. Mai. Non fosse altro per fare qualche prodezza sul giro a Monza, anche se il traguardo di mille chilometri può essere ancora lontano per i boxer milanesi.

Marcello Sabbatini



Prove in sordina dell'Alfa a Vallelunga (nella foto, il nuovo cambio). Nè giornali né tanto meno la TV (sempre attenti alla Ferrari) ne hanno parlato: forse perché con l'Alfa c'è un pilota « antipatico »?

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VALLELUNGA - Dopo il buon esito delle prove sostenute al Castellet, per l'Alfa era previsto un secondo test sulla pista di Monza, dove, in occasione della prossima 1000 KM, dovrebbe debuttare almeno una nuova 33tt12, tutto dipende dai pezzi di ricambio. A Monza invece pioveva a dirotto ed il clan dell'Alfa, dopo una snervante attesa durata un giorno e mezzo, decideva improvvisamente di dirottare verso il favoleggiato sole romano.

Mercoledì dunque arrivavano a Vallelunga il pilota Rolf Stommelen, gli ingegneri Severi e Michel Tetu (questo ultimo è il tecnico dell'aerodinamica al quale si deve tra l'altro il nuovo cofano motore con forma a cupolone) otto meccanici e naturalmente una 33tt12 con un motore di scorta. Tra uno sprazzo di pioggia ed un « buco » di sereno la prima giornata veniva dedicata alla ricerca dell'assetto giusto, senza nessuna preoccupazione per i tempi che si aggiravano intorno all'1'12"-1'13". Tra l'altro il pilota aveva anche l'ordine di limitare il regime del motore a 10.500 giri perché con le poche scorte a disposizione si preferiva non rischiare.

Stommelen comunque trovava la macchina troppo sottosterzante per i bruschi cambiamenti di direzione im-

posti dal tortuoso circuito di Vallelunga, tanto che veniva deciso di ammorbidire al massimo le barre stabilizzatrici anteriore e posteriore, irrigidendo invece gli ammortizzatori. Con questa regolazione la macchina aveva un assetto un po' strano, con un accentuato rollio soprattutto al treno anteriore.

Tuttavia a Stommelen (che ha una guida piuttosto personale e vistosa) non dispiaceva, tanto che verso la fine del pomeriggio, dopo una sosta per la regolazione dell'anticipo (com'è complicata questa operazione sulla 33tt12!) e per il controllo della convergenza delle ruote anteriori riusciva a girare in 1'11"7. Un tempo già buono quindi tenendo conto che, se l'ago del contagiri questa volta era fermo al 11.000 giri, la macchina era pur sempre equipaggiata di un cambio con rapporti inadatti.

Al giovedì mattina le prove riprendevano sempre con Stommelen; però nel frattempo erano arrivati anche Andrea de Adamich e Peter Revson, insieme all'ingegner Marelli. La giusta scelta dei rapporti ed uno spurgo al circuito frenante danno immediatamente i loro benefici. Il pilota tedesco in soli dieci giri riesce a segnare l'ottimo tempo di 1'10"7 che non avrebbe sfigurato nemmeno alla 6 Ore di marzo, anche se lontano dal mitico record di Cevert.

Mentre i meccanici provvedevano

allo sostituzione, de Adamich, rivelando impensate doti di meccanico, provava a correggere la geometria delle sospensioni alla F. Italia dell'amico Peruzzi, in allenamento per la gara di domenica. Ben presto veniva imitato anche da Stommelen ed

Più certe
due macchine
in TARGA

L'Alfa Romeo è ancora incerta se debuttare a Monza. Lo deciderà nelle prove in programma in questi giorni a Monza. Potrebbe anche avvenire che gareggi una sola vettura. Magari con Stommelen-Regazzoni, mentre de Adamich potrebbe essere inviato a Imola con la 33tt12 il 1. maggio, (ritardato arrivo dalla Spagna permettendo), nella gara Interserie adatta, senza troppe necessità agonistiche di vittoria (viste le maxi cilindrate presenti) a preparare la partecipazione alla Targa Florio. Nel caso della gara siciliana è prevedibile che le due macchine Alfa previste trovino tra i propri piloti anche Facetti, al posto di qualcuno degli stranieri che non gradisce l'impegno siciliano.

due non avrebbero esitato a smontare mezza macchina se non fosse intervenuto l'ingegner Marelli a dare una mano ai due volenterosi ma improvvisati meccanici.

Al pomeriggio torna in pista l'Alfa, prima con Stommelen che in pochi giri si avvicina ad un solo decimo dal suo tempo-record della mattinata, e quindi con de Adamich. Anche Andrea compie poche tornate perché il rollio dell'avantreno ha causato una rottura alla parte anteriore della carrozzeria che in qualche curva striscia sull'asfalto. Dopo una rapida riparazione al box si preferisce far partire Revson perché c'è aria di pioggia e Severi desidera che provi con tempo asciutto.

Secondo de Adamich la macchina si comporta molto bene in rettilineo e nei curvoni veloci, mentre nei misti è meno sincera: all'ingresso delle curve sembra sia sottosterzante per « partire » poi improvvisamente di coda all'uscita. Intanto Revson, che prima di questo momento non ha mai visto Vallelunga, passa rapidamente da tempi che si aggirano intorno all'1'13" fino ad un significativo 1'12"1. L'opinione dell'americano è poi preziosa per Severi e Marelli: la macchina è ancora troppo sottosterzante perché le barre morbide invece di eliminare il difetto lo hanno accentuato nelle curve strette, a causa del già menzionato fenomeno di

rollio.

A questo punto anche Stommelen è convinto e si decide non solo di irrigidire l'avantreno ma anche di montare posteriormente una barra di dimensioni più generose. L'ultimo turno di prova è ancora per Revson. Nonostante la pista sia ormai umida, perché la sera è arrivata da un pezzo, il pilota-Yardley abbassa subito il suo tempo precedente arrivando ad 1'11"1.

Infine venerdì, fra un piovasco e l'altro, de Adamich sfrutta la sua conoscenza del tracciato e riesce ad ottenere un ottimo 1'09"8, ben presto imitato da Stommelen che arriva a 1'10" netti. Il tedesco ammette che si debba riuscire a scendere ad almeno 1'9", anche se il tempo della Matra gli sembra inavvicinabile. Assai contenuto è risultato il consumo delle gomme. Ne sono state cambiate molte poche e forse è stato il particolare che ha dato meno preoccupazioni nonostante la macchina quest'anno si sia presentata con gomme posteriori di misura 13.0/26.0-13 in luogo di quelle da 26" usate nel 72. Pare che la differenza voluta dalla Good-year per ragioni di semplicità di costruzione, non comporti nessun beneficio ma anche nessun inconveniente. Da martedì 17 prova a Monza, tempo permettendo.

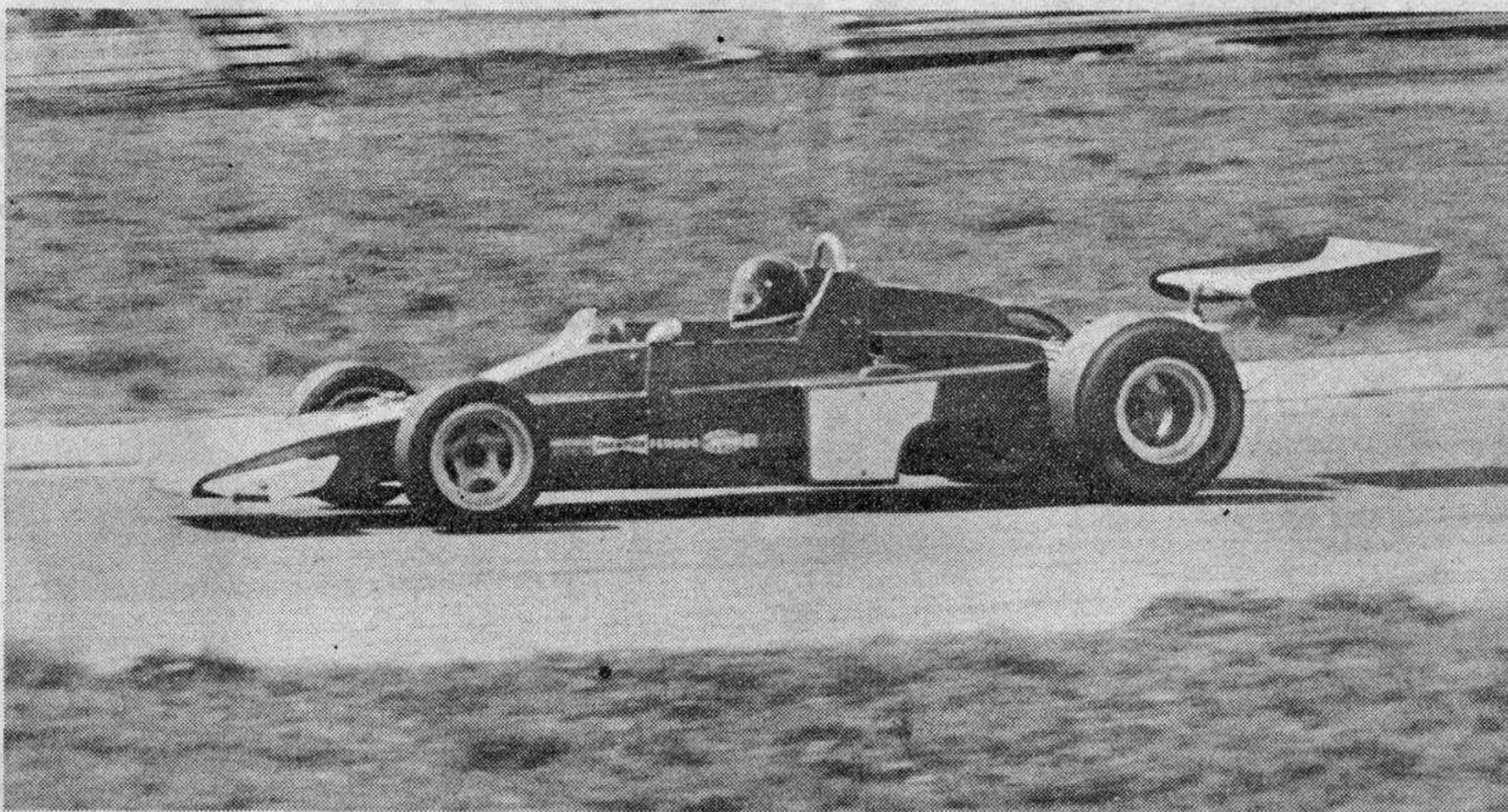
d. b.

Si ritroveranno anche a MONZA le squadre italiane

La B.3 concilia il sonno a Ickx?

VALLELUNGA - Il caso Ickx con la Ferrari ha minacciato nuovi clamorosi sviluppi delle prove romane. Il pilota belga, nell'interrotto test della B3 a Vallelunga, è apparso un po' svogliato e soprattutto senza grinta. Pare che, tra l'altro, non avesse condiviso la rinuncia al debutto nella gara F. 1 di Silverstone. Comunque è anche vero che, in questo periodo, avrebbe problemi di coliche renali e certe medicine prese per cura contribuirebbero al suo particolare stato forma. Una cosa è certa. Ed è che tra un arresto e l'altro di quelli frequentissimi al box di Vallelunga, mentre i meccanici lavoravano, il pilota aveva tendenza ad appisolarsi!

Comunque la équipe ferrarista non è stata molto fortunata anche per il clima. Infatti dopo qualche giorno di tempo « accettabile » le condizioni atmosferiche sono peggiorate e la Ferrari ha trovato a Vallelunga freddo, vento e pioggia. Presenti a queste prove l'ingegner



Ickx a Vallelunga con la B3. Parallelamente a queste prove Ferrari, l'altra F. 1 italiana, la Tecno, provava a Misano. Amon ha girato in 1'13", ma si dice sicuro di scendere sotto i 12" quando avrà le molle più dure, per diminuire il rollio, ed il motore definitivo, più fresco e più potente dell'attuale

Colombo « supervisore » del Reparto Corse e l'ing. Ferrari, insieme ad una équipe di quattro meccanici. Pilota della F. 1 è stato Jacky Ickx, che poi mercoledì si è trasferito in Francia per le prove in vista della 1000 km di Digione. Il pilota belga dopo le recenti « voci » di dissenso (poi smentite e rientrate) è apparso piuttosto allegro e ben disposto, ma al tempo stesso desideroso di terminare prima possibile questi collaudi. (In altra parte del giornale avete letto qualcosa di più preciso in merito).

Nelle intenzioni del clan ferrarista c'era il desiderio di collaudare la macchina su un percorso impegnativo come quello campanese e di cercare un parametro di tempi con quelli realizzati dalla Matra Sport e con quello ormai quasi « preistorico » di Emerson Fittipaldi.

Dopo che i meccanici della Ferrari si erano improvvisati « spazzini » per ripulire la pista dalla paglia caduta dalle balle utilizzate per la corsa moto-

ciclistica della scorsa domenica, Jacky Ickx ha iniziato verso le dodici le prove, pur se le condizioni del tempo non erano certamente ideali. Lunga e laboriosa è stata la messa a punto della macchina e lunghe e febbrili sono state le soste ai boxes che il belga ha compiuto. Alla fine della giornata, il pilota numero uno del clan modenese aveva coperto circa una trentina di giri. Pur se le prove non erano tese (almeno per la prima giornata) alla ricerca del record, Ickx è sceso moltissimo coi tempi verso la fine dei tests. Il suo miglior tempo è stato un 1'09"7 che certo non è un pessimo tempo, ma che è superiore di oltre un secondo al tempo stabilito dalla Matra Sport di Cevert nelle prove della Sei Ore.

Martedì le prove si sono svolte mentre soffiava un terribile quanto freddo vento. Ickx ha proseguito nella messa a punto della macchina (particolarmente assetto) e sono stati montati dei piccoli convogliatori di aria da-

vanti ai radiatori laterali. I tempi medi erano scesi dall'1'11 del giorno precedente all'1'10", mentre ripetutamente Ickx faceva segnare il tempo di 1'09"8. Poi verso le 13 cadeva un grosso acquazzone che costringeva l'équipe ferrarista ad una sosta. Da segnalare che Ickx ha provato anche un cerchio anteriore di nuovo disegno.

Poi verso la fine delle prove Ickx è tornato a fissare i cronometri ad 1'09"7 che resta la sua migliore prestazione di queste prove. Poi, come già detto, la pioggia ha costretto la Ferrari dapprima a sospendere i tests e poi ad interromperli del tutto, per cui Ickx è tornato in Belgio (in attesa di andare a Digione) e l'équipe ferrarista ha fatto vela verso Maranello.

L'ing. Colombo non era molto allegro, né soddisfatto, perché pensava di riuscire ad avere dei dati ben precisi, ed invece questa assurda primavera romana, non ha permesso alla Ferrari di giungere a risultati concreti. Nel complesso la B3 ci è parsa in-

6 decimi in più il record

● Fa piacere scoprire che la valutazione azzardata a orecchio dell'ultima 6 Ore di Vallelunga, trovi eco in una notizia adesso ufficiale. Si tratta del tempo record nella gara romana, accreditato dai cronometristi, al terzo giro, alla Ferrari 312 P di Schenken. Subito dopo la corsa fu indicato il tempo ufficiale del giro veloce di 1'9"7. Adesso, controllato il time-record, si è meglio valutato che il giro veloce, se resta al pilota austriaco della Ferrari, è però di 1'10"3, media di 163,869 kmh.

teressante e « fruttuosa ». Forse se il tempo le fosse stato favorevole, avrebbe potuto raggiungere più in fretta la competitività, mentre ora alla Ferrari saranno costretti a svolgere ulteriori prove con questa neonata. Il programma previsto è da martedì a Monza. Dice l'ing. Colombo: « Il guaio della Ferrari è che, come siamo messi e con le necessità di prove di messa a punto continue, dovremmo avere un pilota — non impegnato nei prototipi — dedicato solo alla F. 1, per completare i test tra una gara e l'altra... Per Ickx, forse, il risultato più fruttuoso è stato l'aver imparato che il... maschio della mucca non è il « mucco », (come il pilota belga asseriva), ma il toro (come gli hanno insegnato i meccanici della Ferrari), il tutto nato in una pausa delle prove (quando non si appisolava) mentre veniva regolata per l'ennesima volta la barra anteriore.

Claudio Porrozi

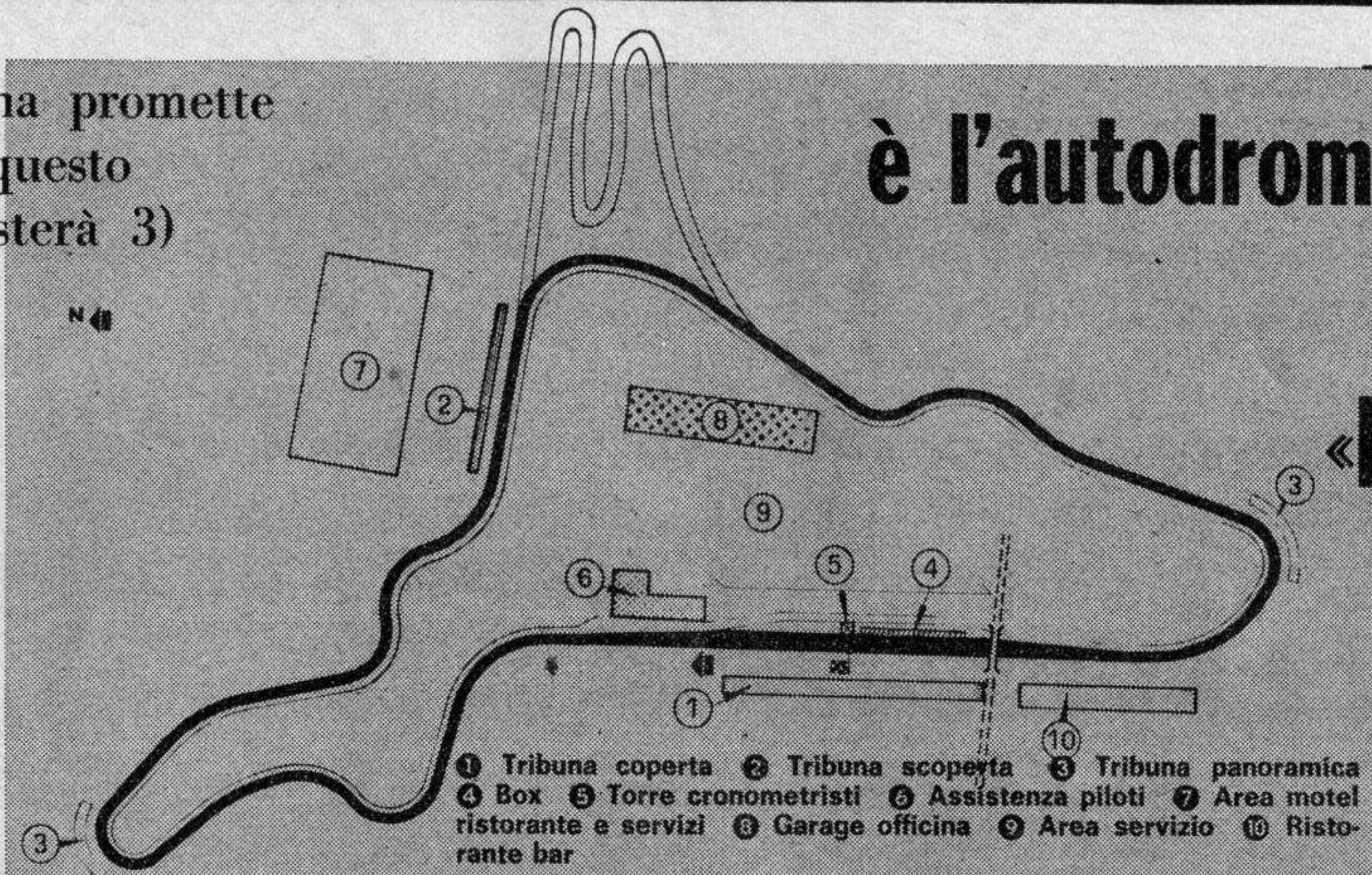
La REGIONE siciliana promette un MILIARDO per questo impianto (che ne costerà 3)

● L'impianto (studiato dal trio Ribaud, Tesoriere, Di Mino) è raggiungibile dall'autostrada Palermo-Catania, dalla SS 113 e dalla SS 120; sono previsti ampi parcheggi all'interno e all'esterno in un'area di circa 3 milioni di metri quadrati (con motel, ristorante e servizi, un garage-officina, un ristorante, un bar).

● Il pubblico potrà seguire il 90 per cento del tracciato e sarà protetto da una rete metallica ad assorbimento d'energia. Previsto lungo la pista un impianto anticendio centralizzato.

● La pista è progettata di una larghezza costante di soli metri 9 (13 sul rettilineo principale), il raggio delle curve è variabile da 70 a 400 metri, le curve sono in totale 12, i boxes sono sul rettilineo principale a destra del tracciato che ha un senso di rotazione destrorso. Previsti impianto TV a circuito chiuso e servizi telefonici interni.

● Il costo dell'opera è previsto in circa 3 miliardi di lire, suddiviso in un arco di tempo di circa 18 mesi.



è l'autodromo-speranza per la «FLORIO» '75

PALERMO - «Abbiamo voluto riportare per quanto possibile lo spirito del vecchio tracciato delle Madonie su questo circuito permanente "Targa Florio". Le curve che abbiamo disegnato riprotono le Madonie, così come il rettilineo dei box di circa 1300 metri vuol riprodurre, in scala ovviamente quello famoso di Bonfornello.»

Chi dice questo è l'ing. Ribaud che, assieme ai professori Te-

Ogni paese delle MADONIE lo vuole



«Vorremmo che i rappresentanti della CSAI senza facili rassegnazioni, mettessero in evidenza l'ingiustizia riservata alla Targa con la cancellazione della sua data per il '74. Avevamo detto che avremmo pensato anche all'autodromo se proprio no volevano più la Targa stradale ma perché non ci hanno lasciato la data di una corsa che avremmo intanto potuto far svolgere a Pergusa senza rompere la tradizione?». Con queste parole l'avv. Nino Sansone, presidente dell'AC Palermo ha «attaccato» frontalmente (foto sopra) la CSAI. Il segretario Saliti, spedito frettolosamente a Palermo per «ogni evenienza» era livido e lo vedete in atteggiamento significativo (sotto) nella sua preoccupata risposta di difesa quando ha scaricato tutte le responsabilità della Targa-vietata (per il futuro) sul barone von Hanstein, che in sede CSI sarebbe stato asperissimo. Curioso però che il segretario minirichelieu di casa nostra abbia poi tenuto a precisare che, anche se l'autodromo di Palermo si facesse nei tempi annunciati, prima di ottenere la «nuova Targa» dovrebbe... fare la (solita) prova di un anno! Evviva! che rappresentanti abbiamo! Ma lui lo sa che stava parlando della corsa più antica del mondo, senza la quale non avrebbe avuto mai un posto come quello in cui si pavoneggia?



DAL DIRETTORE

PALERMO - La parola d'ordine «Salviamo la Targa!» è corsa un po' in tutta la Sicilia, in queste ultime settimane. E ha fatto proseliti. Oltre ad avere preoccupato le autorità politiche se, nella regione dove ancora si è sotto l'impressione negativa di come sono diventati lunghi i tempi di soccorso costruttivo per i terremotati del Belice, l'assessore al turismo in persona, on. Macaluso, ha sentito il dovere di prendere un solenne impegno davanti alla stampa specializzata nazionale che «...se per salvare la Targa è necessario realizzare un impianto fisso, lo faremo e nei tempi brevi». Non ha

preso impegni matematici, carta canta, l'onorevole, ma l'hanno sentito in troppi annunciare che, intanto, sarebbero stati stanziati cento milioni per il varo della operazione e poi approntati i mezzi tecnici di legge per proseguire il programma, perché non sia costretto a mantenere la parola. Lui o chi per lui. La legge c'è, quella che per statuto speciale offre certi finanziamenti promozionali dello Stato per la Sicilia con facoltà di destinazione secondo interessi anche turistici immediati. L'art. 38 prevede il meccanismo operativo, che però — ha spiegato l'onorevole — si articola in tre anni. Ma, ha prontamente ribattuto l'avv. Sansone, Presidente dell'AC Palermo, intanto si può partire anticipando il problema più complesso che è quello degli espropri.

Ecco il punctum dolens, anche se gli appassionati attivisti dell'AC Palermo — che in pochi mesi hanno messo a fuoco il progetto dell'autodromo Targa Florio accanto descritto — fanno mostra che (se si vuole) l'ostacolo non ci sarà. Però mettere 400 piccoli proprietari di fronte al fatto reale dell'esproprio per l'utilità turistico-sportiva delle tradizioni, non dovrà essere troppo facile! Tanto più che l'ubicazione dell'autodromo a ridosso di Cerda (dove l'AC Palermo ha già rilevato 200 mila mq. di terreno già appartenenti agli eredi del fondatore della Targa Vincenzo Florio) sta già sollevando le gelosie dei «veri abitanti» delle Madonie. E ci sarebbero sindaci di 26 paesi dell'interno depressivo che hanno inviato telegrammi a tutti (dalla Regione all'AC, ai giornali) per rivendicare il diritto ad averlo loro l'autodromo. E per di più con offerta di terra gratis. Quella terra che, all'esproprio, dovrebbe costare secondo i calcoli ufficiali non più

di 300 milioni (pari a 250 mila lire per ettaro) ma che in realtà molti «locali» valutano a ben più caro prezzo.

In ogni caso l'accorato slancio del Presidente dell'AC Palermo ha già fatto il miracolo di far saltare fuori un progetto completo anche con tutte le componenti geologiche e di rilievi catastali, grazie al gratuito appoggio dell'Ente Sviluppo Agricoltura che ha messo a disposizione anche i rilevamenti aerofotogrammetrici. Adesso si opera in tre sensi. Far svolgere una eccezionale edizione dell'«ultima» Targa, recuperare la data per il '74 (per non creare frattura di edizioni) e la CSAI ha promesso che alla riunione (turistica) della CSI a Indianapolis i nostri rappresentanti si batteranno «come leoni», far marciare l'iniziativa col governo regionale per andare ai lavori a fine anno. Poi ci vorranno diciotto mesi per avere strada e servizi, il tutto per una spesa di due miliardi (1 della Regione e 1 naturalmente dell'AC con mutuo), più altri 800 milioni in seguito per i lavori aggiuntivi (leggi tribune, torri ecc.), per i quali si hanno già sponsor disponibili come Fiat e Marlboro.

Allora i lavori quando cominceranno? Ha ribadito curioso un giornalista. Mentre l'on. Sansone cercava uno spiraglio, l'on. Macaluso si stropicciava l'occhio stirando le labbra quasi a un complice sorriso. Laggiù, a fondo sala, il barone Pucci ascoltava attento, pensando al suo autodromo «madonita», quello che dice di aver già tracciato e il cui terreno tiene pronto lì, come alternativa. Solo che i suoi colleghi si decidano...

sab.

sorriere e Di Mino dell'Università di Palermo sono i progettisti del circuito permanente "Targa Florio". L'autodromo dovrebbe sorgere (il condizionale è per quei 400 proprietari che dovrebbero accettare l'esproprio dei loro terreni) alle spalle delle attuali tribune di Cerda. Più precisamente nella «conca» dove, fino all'ultima edizione, atterravano gli elicotteri del servizio di soccorso.

Qual è lo sviluppo del circuito?

«Quello che abbiamo presentato in questi giorni è di metri 6363,76; ma lo avevamo studiato perché fosse in realtà di chilometri 10,500 con una serie di curve ad "esse", che però in questa sede di presentazione sono state eliminate per una questione di costi. Per realizzare questa serie di curve avremmo dovuto sbancare una intera montagna.»

Quali misure di sicurezza avete previsto?

«Abbiamo realizzato larghi spazi all'esterno della carreggiata. Nelle curve più impegnative c'è la possibilità di fuga; ci sono circa 4 metri ai lati della pista per frenare chi dovesse uscire, poi un doppio guard-rail con fascia superiore rinforzata, una serie di triple reti di contenimento freneranno le auto che dovessero uscire di pista.»

Qual è la velocità media che si dovrebbe sviluppare su questo circuito?

«Abbiamo calcolato che la media sul giro per un prototipo attuale non dovrebbe superare i 160 kmh, con punte di velocità massima intorno ai 220-230 kmh, in una eventuale gara di F. 1 le medie e le velocità di punta sarebbero leggermente maggiori.»

Quale sarà la capienza per il pubblico di questa realizzazione?

«Bisogna innanzi tutto tenere presente che abbiamo scelto la zona dietro alle tribune di Cerda per due ragioni principali: una per eventualmente dare una partenza simbolica alla futura Targa dalle vecchie tribune da dove è sempre avvenuta, l'altra perché l'andamento del terreno in muratura ci permette di usare delle tribune naturali, oltre a quelle in muratura che verranno costruite che ci dovrebbero permettere di poter ospitare fino a 250-300 mila persone.» (Forse esagera...)

Giancarlo Cevenini

La «COPPA ITALIA» romana

Bruciano records sul «lungo» le Formule Italia

Le piccole cilindrate hanno dato spettacolo sul circuito lungo dell'autodromo di Vallelunga. Ecco a destra, alla curva del semaforo, l'Abarth 595 di «Tibelli» su due ruote. Con lui sono «Yankee», Gattafoni, Gasperini e l'Abarth 850 di Folin. «Tibelli» romperà il motore



SPECIALE PER AUTOSPRINT

VALLELUNGA - Dopo un silenzio che durava da tempo memorabile, l'ente che gestisce l'autodromo di Vallelunga è uscito allo scoperto ed ha organizzato un'ottima gara per il campionato italiano G.2 e per il campionato della F. Italia. Felicissima l'idea di fare disputare le gare sul percorso lungo perché se è meno spettacolare per il pubblico, tecnicamente è assai più valido. I piloti poi lo preferiscono sia perché è più divertente, sia perché le macchine sono molto meno strapazzate. Sul percorso di km 3,200 vince veramente chi ha la macchina completa, sfruttabile al meglio sia nel tratto veloce, sia in quello molto più lento tra la curva della trincea e il tornante.

Solo il cambio frena VALERIO

Alle dieci e mezza parte la prima delle quattro gare turismo. Sono schierate in tutto 22 macchine: 6 della classe 850, 9 di quella fino a 700 e 7 della 600. Non si presentano M.A.S.H. (Lanini) che ha grippato in prova e Nocci. Tra le 850 il miglior tempo in prova era di Valerio (Bastrocchi ad iniezione) in 1'39"3 che distanziava di cinque decimi il suo ormai tradizionale rivale Savoia (Garavello). Al primo giro è proprio Valerio a condurre la fila, seguito da Savoia, Bernero (Fren) Biselli e Ravinale. Quest'ultimo però aveva il motore che fumava vistosamente fin dalla partenza e si ferma subito ai box. Il primo delle bicilindriche è Gatta (Adolfo) mentre a pochi decimi e Magri (Cevenini) tra le 600 conduce la fila «Yankee» (Lanini) la cui Giannini sembra poter tenere il ritmo delle sorelle maggiori.

Intanto Valerio continua a guidare indisturbato fino al quinto giro finché la sua macchina, ottima di motore ma carente di assetto, non comincia ad accusare noie al cambio. Per questo motivo sarà costretto a fermarsi all'undicesimo giro dando via libera a Savoia che vince indisturbato. Nelle «piccole» fermi molto presto Magri e «Yankee» si formava un terzetto composto da Gatta, «York» e «Piero» seguiti da Gattafoni e «Tibelli», quest'ultimo molto al di sotto del suo tempo in prova. Dopo il ritiro di Gatta, bellissima volata finale tra i due piloti di Vaccari: la spuntava di un soffio Piero.

Senza benzina dopo l'arrivo

La seconda corsa vede riunite le classi 1000, 1150 e 1300. Non si schiera Squillace la cui 128-Trivellato ha rotto in prova, mentre «Tambauto» si presenta con una normalissima A112 al posto del suo «millino» Abarth. Nella classe 1300 fin dalle prove gli alfisti hanno recitato la parte del padrone a testimonianza delle

difficoltà che le 128, con sole quattro marce, incontrano nei percorsi di misto-veloce. In prova un solo decimo divideva le GTA (entrambe Autodelta) di Litrico e Bigliuzzi, però in gara il catanese prendeva decisamente la testa e vinceva con disinvoltura. Forse troppa, visto che, giunto sul traguardo piuttosto piano, si fermava poco dopo senza benzina!

«GIORDA» in BIANCHI

Tra i 128, fermi Grilli (cambio) e Chiaramonte (testata) saltava fuori il regolare Gargan. Nella 1150 (che de-



Molto belle le prove e le corse di Formula Italia, e relativamente pochi gli incidenti. Qualcuno, comunque, ci ha rimesso qualche ruota. Sotto, al tornante si gira «Esap» (Ford Capri), mentre sopraggiungono la Commadore di «Tatog» e la BMW 1600 di Riccardo Ricci



serto questa classe) non faticava Santucci, mentre tra le 1000 Amighini (Garavello) ripeteva la bella gara di due domeniche fa.

Poco prima di mezzogiorno ultima gara della mattinata. Sono in pista 23 piloti usciti dalle tiratissime qualificazioni della classe 500.

In prova tempo eccezionale di «Giorda» (Lui-Car) in 1'50"3. In gara invece Amodeo (Bachetti), dopo una partenza incredibile di Laganà, condurrà dal primo all'ultimo giro senza venire minimamente disturbato. Emergeva chiaramente anche Bianchi (Cevenini) che con progressione distanziava «Giorda». Notevole la gara di Squarise (Angelino) ultimo al primo giro e quarto alla fine.

Decide un testacoda

Dopo le manches della F. Italia tornano in pista le turismo delle tre

classi maggiori. Non si presentano l'Escort di «Alval» e l'Opel di Bonaccorsi, grippata in prova. Partenza fortissima di Ruoso, mentre la bellissima ma ultradelicata BMW 16 valvole di Rocco ha un ennesimo guaio. Le Escort di Ruoso e Finotto (entrambe curate da Terzi) danno vita ad un duello interessante ma al quarto giro il secondo prenderà la testa ed aumenterà progressivamente il suo vantaggio. Ruoso poi si gira al tornante e perderà anche il secondo posto a vantaggio di Cipriani.

Nelle retrovie «E.S.A.P.» (Caprikautz), «Tatog» (Opel-Steinmetz) e Ricci (BMW-Sprint-Car) faranno quasi tutta la gara insieme, finché E.S.

La prima manche, tutto sommato, è stata la più monotona perché Gunnella se ne andava subito e vedeva aumentare via via il suo vantaggio, davanti a Ghinzani e Farneti. Più movimentata la seconda batteria, con Ruggeri e Truffo che facevano tutta la gara insieme. Il secondo adottava una tattica temporeggiatrice ed aspettava l'ultimo giro per passare primo. In variante però si faceva poi infilare dal più navigato Ruggeri autore di una staccata lunghissima, che vinceva per un decimo.

Nella terza batteria Martini sembrava volesse imitare Gunnella, restando in testa con notevole vantaggio fino al settimo giro. Poi stranamente si scomponesse dando via libera a Bossoni e solo a due giri dal termine riprendeva la posizione di leader.

La finale vedeva perdere uno dei probabili protagonisti fin dal giro di ricognizione. Truffo con il cambio bloccato non si portava nemmeno sul traguardo. Senza storia la lotta per il primo posto che era appannaggio di Gunnella in testa per tutta la gara. Accessissima invece era la lotta per la seconda piazza tra Martini, Bossoni e Ghinzani con continuo scambio di posizioni per tutti i diciotto giri. Alla fine la spuntava il primo, autore anche di un giro più veloce assai significativo.

C. P.

COPPA ITALIA - gara nazionale di velocità in circuito per vetture di F. Italia e Turismo gruppo 2 - Vallelunga, 15 aprile 1973

LE CLASSIFICHE

F. ITALIA

1. Batteria (12 giri pari a km 38,400) - 1. Aldo Gunnella 17'19"7 alla media di 132,940 kmh; 2. Ghinzani 17'23"3; 3. Farneti 17'33"2; 4. Buratti 17'34"3; 5. Piccolomini 17'38"2; 6. Corrolli 17'46"7; 7. Oliviero 17'52"1; 8. Sottanelli 17'55" e 9; 9. Fiorino 18'02"7; 10. Cozza 17'20" e 1 a 1 giro.

Giro più veloce: il 9. di Gunnella in 1'24"9 alla media di 135,686 kmh.

2. Batteria - 1. Amedeo Ruggeri 17'25" alla media di 132,249 kmh; 2. Truffo 17'25"1; 3. Cesarini 17'41"5; 4. Regosa 17'42"1; 5. Tagliaferri 18'02"4; 6. Pedretti 18'03"3; 7. Pedersoli 18'04"1; 8. Ricci 18'04"8; 9. Angelini 18'10"8; 10. «Jo Condor» 18'41"6.

Giro più veloce: il 11 di Truffo in 1'25"6 alla media di 134,579 kmh.

3. Batteria - 1. G. Carlo Martini 17'25"8 alla media di 132,172 kmh; 2. Bossoni 17'26"1; 3. Eddy 17'29"8; 4. Peruzzi 18'13"1; 5. Lombardi 18'26"7; 6. Buttani 18'32"5; 7. Riva 18'55"4; 8. Mastaglio 17'16"3 a 1 giro; 9. Salvatori 17'35"8 a 1 giro.

Giro più veloce: il 7. di Bossoni in 1'24"7 alla media di 135,009 kmh.

Finale - 1. Aldo Gunnella 25'38"8 alla media di 134,726 kmh; 2. Martini 25'44"5; 3. Bossoni 25'45"1; 4. Ghinzani 25'45"7; 5. Ruggeri 26'00"3; 6. Buratti 26'03"1; 7. Farneti 26'09"1; 8. Regosa 26'14"9; 9. Cesarini 26'20"3; 10. Piccolomini 26'24"5; 11. Pedretti 26'27"4; 12. Corrolli 26'27"8; 13. «Eddy» 26'41"2; 14.

Pedersoli 26'54"8; 15. Sottanelli 27'04"8. Giro più veloce: il 17. del n. 34 Martini in 1'24"02 alla media di 136,817 kmh.

TURISMO GRUPPO 2

Classe 500 - 1. Pasqualino Amodeo (Fiat) 26'43"2 alla media di 100,620 kmh; 2. Bianchi (Giannini) 26'50"1; 3. Giorda (Giannini) 27'04"3; 4. Squarise (Fiat) 27'08"5; 5. «Enrico VIII» (Fiat) 27'10"1; 6. «Sassa Roll-Bar» (Giannini) 27'18"1; 7. Battilani (Fiat) 27'27"1; 8. Giuliani (Fiat) 27'42"1; 9. Ciarcellutti (Fiat) 27'52" e 8; 10. «Gonzales» (Fiat) 28'16"1; 11. Santoni (Giannini) 28'29"4; 12. Rosoni (Fiat) 28'31"8; 13. Baronio (Giannini) a 4 giri; 14. «Clent» (Fiat) a 4 giri; 15. Mezzetti (Fiat) a 5 giri.

Giri più veloci: il 3. di Amodeo ed il 10. di Squarise in 1'52"9 a 102,037 kmh.

Classe 600 - 1. «Piero» (Giannini) 26'30"9 alla media di 108,614; 2. Scandali (Abarth) 26'44"7 a 1 giro; 3. Testi (Giannini) 26'27"8 a 1 giro; 4. Fracassini (Giannini) 26'29" a 1 giro; 5. «Singapore» (Giannini) a 1 giro (penalità 1 minuto); 6. Tibelli (Abarth) a 3 giri; 7. Yankee (Giannini) a 5 giri.

Giro più veloce: il 13. di «Piero» in 1'44"2 a 110,556 kmh.

Classe 700 - 1. «York» (Giannini) 26'31" e 2 alla media di 108,597 kmh; 2. Gattafoni (Giannini) 26'49"7; 3. Gasperini (Giannini) a 1 giro; 4. Fasolino (Abarth) a 1 giro; 5. Pizzi (Abarth) a 1 giro; 6. Gatta (Abarth) a 7 giri; 7. Proietti (Giannini) a 8 giri.

Giro più veloce: il 15. di «York» in 1'43"7 a 111,089 kmh.

Classe 850 - 1. Arnaldo Savoia (Abarth) 25'07"4 alla media di 114,634 kmh; 2. Biselli (Abarth) 26'33"8; 3. Bernero (Abarth) a 2 giri; 4. Ravinale (Abarth) a 4 giri; 5. Valerio (Abarth) a 5 giri; 6. Folin (Abarth) a 5 giri.

Giro più veloce: il 6. di Savoia in 1'38" e 2 alla media di 117,311 kmh.

Classe 1000 - 1. Rino Amighini (Abarth) 26'09"6 alla media di 117,402 kmh; 2. Pasolini (Abarth) 26'24"9; 3. Binati (Abarth) a 1 giro; 4. «Tambauto» (A112) a 2 giri; 5. «Jimmi» (Abarth) a 6 giri; 6. Del Bono (Abarth) a 8 giri.

Giro più veloce: il 3. di Amighini in 1'34"6 alla media di 121,775 kmh.

Classe 1150 - 1. Santucci (Fiat 128) 27'22"6 alla media di 119,245; 2. Galmozzi (Fiat 128) a 1 giro; 3. Cozzarolo (Fiat 128) a 1 giro.

Giro più veloce: il 9. di Santucci in 1'34"6 alla media di 121,775 kmh.

Classe 1300 - 1. Mario Litrico (Alfa) 26'01"5 alla media di 125,414 kmh; 2. Bigliuzzi (Alfa) 26'13"9; 3. Galimberti (Alfa) 26'39"9; 4. Ghisloti (Alfa) 26'54"8; 5. Gargan (Fiat 128) 27'05"1; 6. Bonaccorsi (Alfa) 27'23"1; 7. Chiaramonte (Fiat 128) a 8 giri.

Giro più veloce: il 12. di Litrico in 1'30"4 alla media di 127,433 kmh.

Classe 1600 - 1. Riccardo Ricci (BMW) 27'13"7 alla media di 119,734; 2. Nappi (BMW) 27'19"4; 3. Ciardi (Ford) 27'22"5; 4. Rossi (Alfa) a 1 giro; 5. Zanini (Alfa) a 1 giro; 6. «Rara» (Alfa) a 2 giri.

Giro più veloce: il 9. di Ricci in 1'34"8 alla media di 121,518 kmh.

Classe 2000 - 1. Martino Finotto (Ford) 26'13"7 alla media di 124,412 kmh; 2. Cipriani (BMW) 26'37"2; 3. Ruoso (Ford) 26'54"1.

Giro più veloce: il 3. di Finotto in 1'29"1 alla media di 129,438 kmh.

Classe oltre 2000 - 1. «Tatog» (Opel) 27'14"8 alla media di 119,789 kmh; 2. «Esap» (Ford) 26'19"4 a 1 giro; 3. «Bloody Blak» (Opel) a 1 giro.

Giri più veloci: il 2. di «Tatog» ed il 15. di «Esap» in 1'34"4 alla media di 122,033 kmh.

GUNNELLA inappellabile

Solito affollamento di piloti nella F. Italia che fin dalle prove libere faceva strabiliare per i tempi incredibili registrati, molti dei quali al di sotto del record di Merzario che ha collaudato questa macchina sul lungo di Vallelunga. Il secondo appuntamento della stagione non vedeva iscritto Allemand, vincitore della gara di Casale; il che potrebbe avvalorare la voce che il suo motore sia stato trovato irregolare alle verifiche dopo quella corsa.

TRICOLORE GT e 850 a CASALE
con VARESE e TOMMASINI leaders

Un sorriso per «sor GINO»

CASALE - Due giorni intensi con tempo perfetto, ottime gare e buon pubblico sono il bilancio positivo della terza gara all'Autodromo di Casale. Una nuvola di formule e formidine hanno sommerso lo sparito manipolo di granturismo e sport che teoricamente avrebbe dovuto essere il piatto più succulento.

Ben cinquanta iscritti nella F. Monza. Nella prima batteria scatta in testa Viale su Repetto, seguito da Ottini, Carini, Sofia e Sario. Viale però al quinto giro va in testa-coda al tornantino e precipita così al settimo posto mentre in testa è ora Panzeri. Nella foga dell'inseguimento Viale migliora il record sul giro (portandolo a 1'26"9, media 101,910). Vince Panzeri, Viale è quarto.

Nella seconda batteria, dopo lo scatto di Gianoli passa in testa Pozzoli che però poco dopo va in testa-coda; al comando è ora di nuovo Bartoli che vince davanti a Frigerio su Frimar, e Pozzoli. Dalla finale sono esclusi Bionda e Mercatelli per noie all'estintore. Scatta al comando Ottini davanti a Panzeri, Bartoli e Viale. Subito dopo la parabolica Viale è terzo e al secondo giro è già al comando davanti a Ottini e Panzeri. Tutto sembra facile per il casalese ma al tornantino fa due testa-coda successivi.

All'8. giro in testa è Frigerio seguito a 6" da Sario; Viale, lanciato nel suo ennesimo recupero accompagnato dal tifo dei presenti con un favoloso sorpasso conquista il secondo posto e inizia con accanimento la caccia di Frigerio bruciandoli manciate di secondi ad ogni giro. Lo raggiunge poco dopo e lo supera nella veloce curva che precede il traguardo. Al traguardo felice è Viale, mentre Frigerio vede sfumare il secondo posto all'ultimo giro, per avaria.

Nella gara delle F. 850 record della sfortuna all'anconitano Danilo Dentamaro, che doveva far debuttare la nuova bella Fagioli (motore Lavazza); in prova al primo giro, quando è lontano dai box, lo spinterogeno si disintegra e per lui la gara è subito inesorabilmente finita ancor prima di iniziare. Avrà comunque certamente modo di rifarsi presto.

Nella prima batteria Sartori e Regini sono subito fuori per le solite noie agli anticendi. Scatta Verrelli seguito da Zorzi, Zago e Fasanella. Il distacco tra Verrelli, Zorzi e gli altri aumenta subito. Valori dall'ordine di quasi 20" e la gara non ha storia se non per la lotta col cronometro, mentre le posizioni restano per lo più inalterate.

Seconda batteria. Scatta al comando Rampini su BWA, seguito da Radaelli su Monteverde e Callegari su Giuliani (a cui in mezz'ora circa era stata sostituita la testata). Al secondo passag-

gio Callegari è al secondo posto alle spalle di Rampinini, terzo è Tommasini. La lotta è accesa e le posizioni non si mantengono invariate per molto. Callegari riesce ad andare al comando al 5. giro, ma subito Tommasini lo brucia in parabolica. Terzo è Callegari con il motore in difficoltà.

In finale scatta in testa Verrelli, ma alla parabolica è solo terzo. Tommasini va in testa-coda al tornantino al 3. giro, ma conserva il primo posto; alle sue spalle lottano Verrelli e Zorzi, che subito dopo esce di causa per la rottura di un mozzo già sostituito in prova. Al 3. posto è Rampinini seguito da Radaelli, Mammini e Zago. La lotta al comando è ristretta tra Tommasini e Verrelli che cerca di superarlo e vi riesce all'8. giro alla parabolica, anche perché Tommasini è un po' rallentato da noie al cambio. Tutto sembra deciso quando Verrelli, che viaggia al comando con 10" di distacco su Tommasini, all'ultimo giro sente cadere il suo motore, forse un po' troppo sfruttato. Tommasini, prontissimo, recupera e lo beffa superandolo a pochi metri dal traguardo, vince e procura al «sor Gino» una soddisfazione «in terra straniera».

Nella gara delle Gran Turismo Gr. 4 pochi i concorrenti, stranamente assenti da questa appetibile gara ricca di premi e punti. In prova Artina e Bersano avevano duellato a lungo a colpi di record. Più prudente Bersano calmato da un saggio Varese, aveva concesso margine all'avversario che insistendo (con rapporti più corti) aveva spiccato un ottimo 1'16"7 a scapito forse della meccanica della sua Alpine. Infatti in finale Artina non si presenta e così Bersano con calma olimpica, girando a regimi di minimo consumo, vince la facile trasferta.

Nelle Sport un po' più di movimento, ci pensa Zampoli con la sua Abarth Osella 1300 a riscaldare l'ambiente ottenendo in prova un ottimo 1'10"9. In gara scatta bene Varese seguito da Anastasio che partito fortissimo «brucia» dalla seconda fila Zampoli un po' in surplus rallentato da un attimo di pausa del suo motore. Varese intanto se ne va guidando in modo scientifico, mentre alle sue spalle Zampoli incalza Anastasio che sembra resistergli. Soria e Peano sono subito ai box con problemi di vario genere. All'ottavo passaggio Zampoli supera Anastasio e si butta sulle tracce di Varese, ma al dodicesimo giro quando è a soli cinque secondi dal battistrada va in testa-coda al tornantino e perde dodici secondi pur mantenendo la posizione. Per Zampoli non vi è più nulla da fare, non solo ma un blocco al cambio al quint'ultimo giro lo ferma quando ormai era rassegnato al secondo posto.

Giorgio Rossotto

Con la PASQUA del PILOTA «VIA» a MAGIONE!

Dal 21 aprile lo sport automobilistico ha 1650 metri di pista in più. Si inaugura, infatti, con un meeting di tre giorni adeguato all'importanza dell'avvenimento, l'ottavo circuito italiano, quello di Magione in provincia di Perugia.

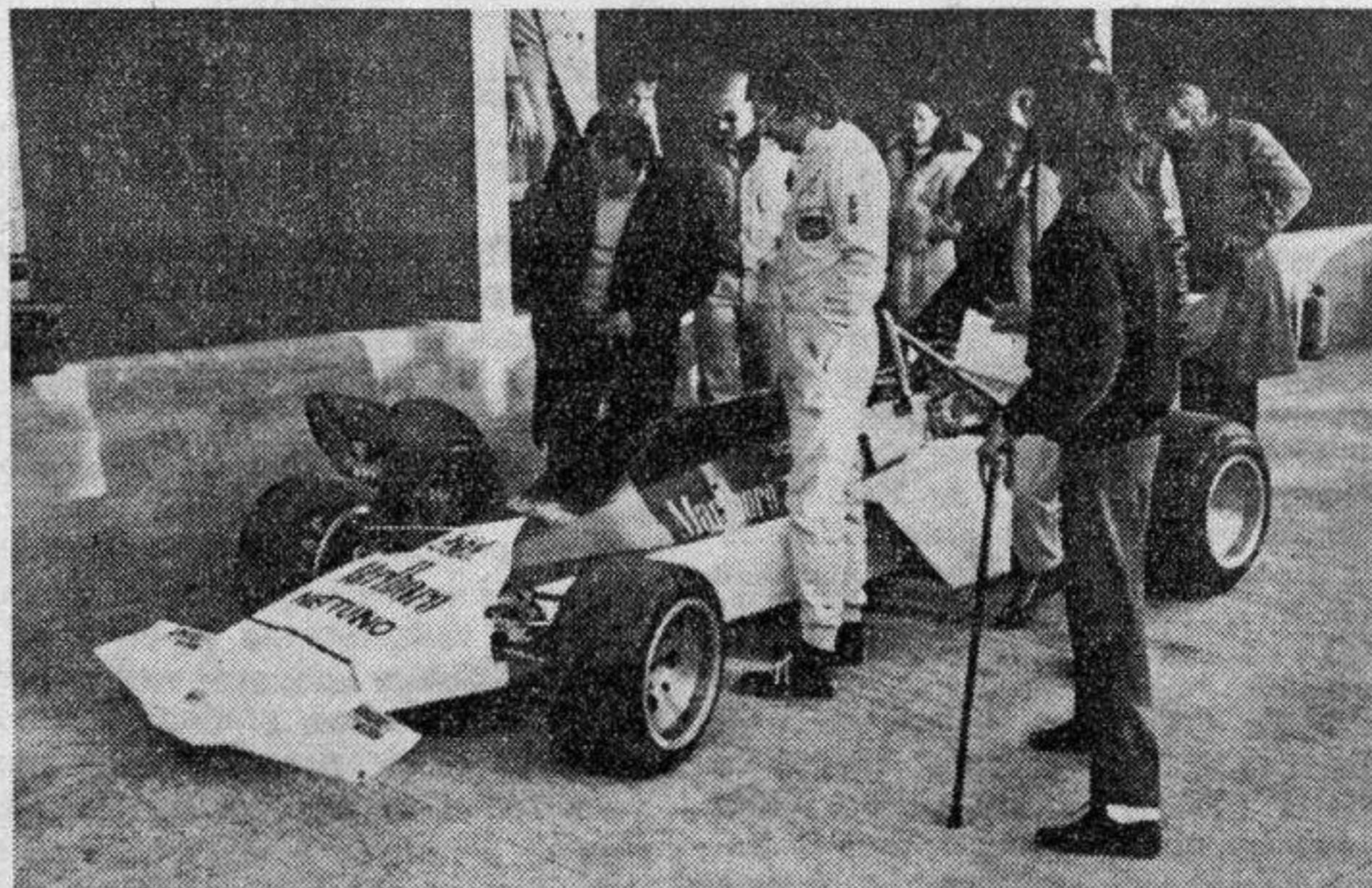
Si tratta, come si vede, di un «minicircuito» di quelli tanto auspicati dalla CSAI per le gare club all'inglese, il prototipo dei quali è stato Varano Melegari. Magione ha, per molti versi, una storia simile, dato che è stato impostato e voluto da un gruppo di appassionati locali.

La gara di inaugurazione, la «Pasqua del pilota», comprende corse per i gruppi 1, 2, 3, 4 e 5, a partecipazione nazionale ed è valida per il Campionato Chevron di F. Ford e per il Challenge Ford-Mexico-Kléber. Dato il prevedibile afflusso di iscritti, le gare sono previste nei giorni di domenica (la F. Ford) e di lunedì (le altre ca-

tegorie), con la possibilità di definire esattamente il programma dopo le prove ufficiali di sabato.

Giovedì 12 aprile è stata a Magione la commissione di vigilanza per il sopralluogo dell'impianto, che è stato approvato. Per la CSAI, era presente il dottor Walter Berardi, vice-direttore dell'AC di Perugia, che sarà anche direttore di corsa. Sarà coadiuvato dal dott. Amos Pampaloni dell'AC di Firenze, mentre i commissari di percorso locali, che hanno seguito appositi corsi, avranno il loro «battesimo» assistiti dai più esperti colleghi provenienti da Firenze, da Milano e forse da Roma.

Il servizio di sicurezza si avvarrà di postazioni fisse e di due mezzi veloci, uno dell'AC di Milano ed uno dei vigili del fuoco locali. Per la gara di inaugurazione è stato fissato un biglietto unico di 2000 lire. La Lancia ha promesso che manderà una Stratos-Marlboro ed un paio di Beta per una esibizione.



A Misano, Vittorio Venturi ha preso confidenza con la Brabham-Marlboro BT 40 di F 2. con cui disputerà l'europeo della montagna

VENTURI al 2° round

MISANO ADRIATICO - Dopo la «vernice» della sua nuovissima Brabham-Marlboro Formula 2, avvenuta due settimane fa nel corso della premiazione della Scuderia Nettuno e dell'AC Bologna, Vittorio Venturi ha iniziato i collaudi di questa BT 40, con la quale disputerà le gare del campionato europeo della Montagna e qualche gara in pista.

Purtroppo, l'arrivo in extremis della vettura, complicato dalle agitazioni del personale delle dogane, non ha permesso al pilota bolognese di debuttare nella gara d'esordio del Campionato, all'Ampus, e quindi in attesa di partecipare alla gara di Dobratsch si è a lungo allenato la scorsa settimana al Santamonica, saggiando anche le possibilità del suo motore Armaroli 2 litri.

La vettura ha confermato la sua fama di monoposto non «facile», dato che ha messo in mostra un eccesso di sottosterzo che ne ha per un bel po' di tornate limitato le possibilità in curva, non ostante tutta

una serie di interventi operata sulle regolazioni. In questo periodo, Venturi che si alternava con Dini, era su tempi attorno all'1'20", con migliori tempi di 1'19"3 per lui e 1'19"6 per il toscano.

Infine, riportando le regolazioni ai parametri base e lavorando solo sulla barra posteriore, si è riusciti a far «lavorare» un po' di più l'avantreno, con il risultato che Venturi è sceso a 1'18"5 che può essere considerato molto buono, visti anche i vari inconvenienti di «rodaggio» della vettura, come ad esempio una leggera sregolazione del comando del cambio.

Le prove di adattamento della macchina e di affiatamento dei piloti sono proseguite questa settimana sul circuito adriatico, dopo l'intermezzo di maltempo, con l'obiettivo di «scoprire» tutti i segreti della BT 40, in modo da presentarsi al secondo round del campionato scalatori, il 29 aprile, con buone possibilità di successo.

MOSER in slalom con la TS 10

LUGANO - Sull'aeroporto della base svizzera di Lodrino, a pochi chilometri da Lugano, si è aperto il campionato svizzero di velocità con una manifestazione affollatissima di piloti e macchine di buon livello. La gara si è svolta con una formula insolita, quella dello slalom su di un percorso in parte velocistico ed in parte acrobatico che non ha consentito di superare i cento chilometri ora di media neppure alla Surtees F. 2 del vincitore.

Ma in Svizzera le cose vanno così per via di quella legge anti-corse in circuito che diede lo spunto alla «Gara-pesce» dell'AUTOSPRINT del primo aprile (a proposito la TV ticinese ha ricevuto telefonate di lamentela per non aver pubblicizzato abbastanza l'avvenimento!).

Questa volta, tra gli oltre 200 concorrenti presenti, c'è stato un vero vincitore, il simpatico e tenace Silvio Moser che ormai da tempo è alla ricerca della vittoria anche in campo internazionale. Con la sua Surtees TS 10 non ha avuto vita troppo facile perché, se la Porsche Carrera 2800 di Nerhard è stata messa fuori gara dall'imprudenza del suo pilota, a dar battaglia a Moser c'è stato Vonlanthen con la GRD 273 di F. 2.

Tra le GT, eliminata la Carrera, la più veloce della muta Porsche è stata la 911 di 2500 cc guidata da Bulmer, mentre una gara molto bella ha compiuto Mauris che con l'Alpine 1300 si è inserito al sesto posto assoluto.

GARA DI VELOCITA' A LODRINO - Gara nazionale valida per il campionato svizzero - Lodrino, 15 aprile 1973.

CLASSIFICA FINALE
1. Moser (Surtees TS 10) 1'33"72, media 92,208 (tempo ottenuto nella seconda prova del percorso di 2.400 m);
2. Vonlanthen (GRD 273) 1'35"06;
3. Obrist (Brabham BT 36) 1'41"25;
4. Anserimin (BWA Ford 1000) 1'42"86;
5. Bulmer (Porsche 911 2500) 1'45"13;
6. Mauris (Alpine Renault 1300) 1'46"33;

GARA A CASALE - Nazionale per ST Sport e F. Monza - Casale Monferrato, 15 aprile 1973.

LE CLASSIFICHE

FORMULA MONZA (20 giri km 49,200)
1. Alberto Viale (Repetto) 30'25"7, alla media di kmh 97,015; 2. Ottini (Melesi) 30'40"3; 3. Frigerio (Frimar) 30'45"2; 4. Sario (Vigezzi) 30'46"1; 5. Gianoli (RGB) 30'51"4; 6. Pozzoli (Repetto) 30'55"8; 7. Rosso (Repetto) 31'14"5; 8. Cappellotto (Repetto) 31'18"5; 9. Maestri (LAB) 31'20"6; 10. Sofia (Sofia) 28'17"6 (giri 18); 11. Pavese (Repetto) 19'20"6 (12 giri).

Giro più veloce: 11. Viale e il 19 Sofia in 1'27"9, alla media di 100,751 kmh.

FORMULA 850 (22 giri km 54,120)
1. Mauro Tommasini (AZ De Sanctis) 28'55"7, alla media di kmh 112,250; 2. Verrelli (BWA) 28'57"; 3. Rampinini (BWA) 29'08"7; 4. Radaelli (Monteverde) 29'9"7; 5. Mammini (De Sanctis) 29'50"2; 6. Zago (BWA) 30'0"2; 7. Fasanella (Laki) 30'5"3; 8. Clerici (BWA) 30'23"6; 9. Capponi (De Sanctis) 28'58" e 6 (21 giri); 10. Forelli (Bignami) 29'0"6 (21 giri); 11. Gabelli (Brogam) 29'11"2; 12. Pozzoli (Dagradà) 29'35"2; 13. Avati (Maco) 29'47"7 (19 giri); 14. Marinelli (Bellasi) 23'24"2 (16 giri).

Giro più veloce: 19. Radaelli (Monteverde) 1'16"9, alla media di kmh 115,163.

GRUPPO 4 (41 giri)

Classe 1000 cc: 1. Giovanni Baldi (Racer Bertone) 58'21"1, alla media di kmh 78,395 (31 giri).

Giro più veloce: 29. Baldi in 1'35"7, alla media di kmh 92,539.

Classe 1300: 1. Aldo Bersano (Alpine Renault) 57'17"6, alla media di kmh 105,625; 2. Puca (Lancia HF) 57'34"1 (38 giri); 3. Stroppolo (Lancia Fulvia Zagato) 59'5"7 (34 giri).

Giro più veloce: 37. di Bersano in 1'21", alla media di kmh 109,333.

GRUPPO 5

Classe 1000 cc: 1. Luigi Peano (AMS) 50'53"9, alla media di kmh 89,834 (31 giri).

Giro più veloce: 22. Peano in 1'30"1, alla media di kmh 98,291.

Classe 1300: 1. Gianni Varese (Lola Abarth Osella) 49'45"5, alla media di kmh 121,624 (41 giri); 2. Anastasio (AMS Ford) 50'21"6 (giri 39); 3. Solinas (Abarth Osella) 50'35"1 (39 giri); 4. Zampoli (Abarth Osella 1300) 43'54"3 (36 giri).

Giro più veloce: il 19 di Varese in 1'10"8, alla media di kmh 125,085.



kléber vince

Al 6. Rally Internazionale dell'Isola d'Elba
XI Trofeo Bettoia

12 - 13 - 14 aprile 1973

4. assoluto e 1. del Gruppo 3: DALL'AVA - MAIGA su Lancia Fulvia HF 1600 della Scuderia Jolly Club, iscritto allo Challenge Kléber

Kléber

KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE

Seimila spettatori intorno all'anello di Varano con piloti sempre impegnati anche in «numeri»

Tutti abbonati meno SPREAFICO

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VARANO DE MELEGARI - Un successo maggiore non potevano veramente aspettarsi gli amici dell'AC Parma, con più di 6000 spettatori che si accalcavano sul ponte «tribuna» e sui montacarri circostanti per seguire una giornata veramente densa di corse, come è ormai abitudine degli sportivi varanesi.

Ancora un nome su tutti, un nome che i varanesi stanno cominciando a conoscere molto bene, quello di Fernando Spreafico, deciso e sicuro dominatore (come d'altronde poche settimane fa, sullo stesso tracciato) della corsa clou della giornata. Il giovane campione, già vincitore del challenge di F. Ford 71, dopo un anno di rodaggio con la GRD, macchina notoriamente difficile da mettere a punto, sta cogliendo in questa stagione i primi risultati di rilievo.

In secondo piano tutti gli altri: da Mantova, partito male con una candela, e che poi ha recuperato rabbiosamente riuscendo a riprendere Man-

che si è permesso il lusso di impegnare a fondo piloti del calibro di Paleari, spiccando un tempo strepitoso sul giro in 58"1

Nelle altre corse vittorie di «Razzolino» su Pesenti nella 500, di Segalini davanti a Baldazzi nella 600-700 (vincitore della sottoclasse minore era Sidoli) di «Nik» (Fiat Abarth 1000) davanti a Curatolo e Campani con le 850, di Battistini e Machenna rispettivamente nella 1150 e 1300.

Molto affollata la gara che vedeva raggruppate le 1600 e le 2000 gr. 2: Torelli (BMW 2000) lottava fino alla fine e resisteva a Zarpellon (Alfa GTAm), mentre Chiapparini (Alfa GTV 1600) regolava Alvise e Bernardi.

Nelle GT, detto della vittoria di Borri (3000), «Carter» (1600) e Gatta (2000), la gara delle 1100 e 1300 era vinta agilmente da «Il Vagabondo», mentre per la «sagra delle Dallara» sport (5 macchine su 6 partenti) Ferrari vinceva su Dalla Chiesa (classe 1000).

Leopoldo Canetoli

CATTINI faccia a terra per spingere

MISANO - Di un singolare incidente è rimasto vittima Remo Cattini, neo direttore sportivo del circuito di Santamonica di Misano: mentre portava aiuto a un pilota di F.3 rimasto senza benzina sul tracciato, lo aiutava a ripartire con la solita spinta, cadeva malamente a terra appena la vettura si metteva in moto di scatto battendo violentemente il volto sull'asfalto. Subito soccorso veniva medicato e gli erano praticati ben 15 punti di sutura per rimarginare una vasta ferita: ne avrà per una quindicina di giorni, ed è un vero peccato dal momento che la sua presenza era quanto mai importante per lo svolgimento del GP Vigorelli, in programma durante le feste di Pasqua a Misano Adriatico.

Gli orari del G.P. Vigorelli F. 3 al «SANTAMONICA»

● VERIFICHE SPORTIVE E TECNICHE: sabato ore 16,30-18 - domenica 10,30-12.

● PROVE DI QUALIFICAZIONE: domenica ore 15,40-16,40 - 17,30-18,30.

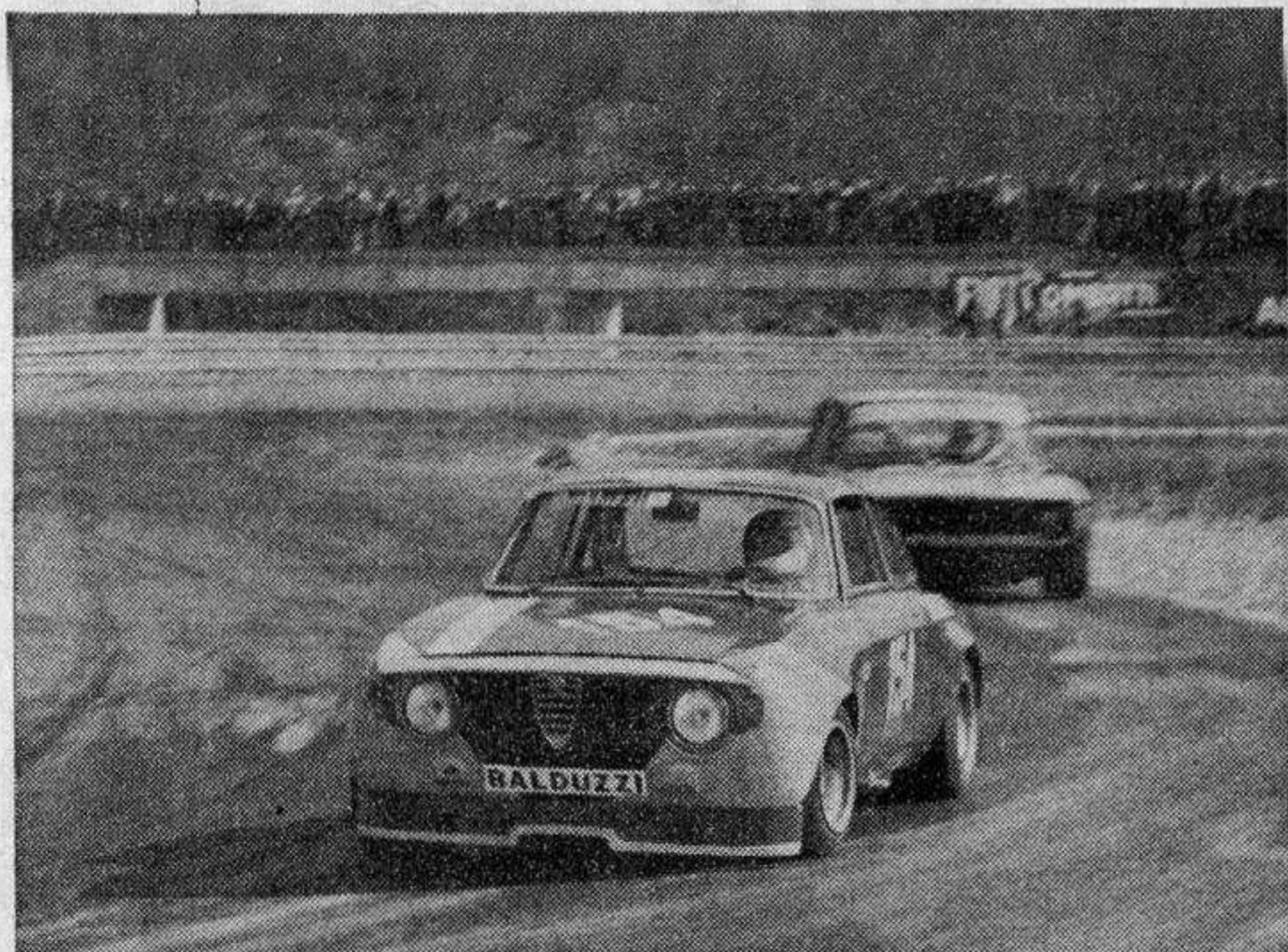
● SVOLGIMENTO GARE: lunedì ore 13,30 partenza 1. batteria - 14,15 partenza 2. batteria - 17,30 partenza finale.

G.P. Vigorelli a MISANO F.3 senza respiro!

Con la disputa del tradizionale GP Vigorelli, quest'anno spostato da Monza al nuovissimo impianto di Misano, in programma il lunedì di Pasqua, prenderà veramente il via questo campionato italiano di F.3, che aveva visto alla sua battuta iniziale la vittoria delle nuove Brabham BT41 su un lotto di concorrenti per la verità non ancora completo. Dalla prova di Misano ci saranno proprio tutti: e da questa data in poi le altre prove si susseguiranno con un ritmo micidiale e i piloti dovranno sostenere un vero tour de force per essere presenti a tutti gli appuntamenti. Non riusciamo a capire come faranno i nostri a correre a Casale il 29 e poi passare a Imola per il giorno dopo, dove dopo aver effettuato le prove (sempre il giorno 29!) dovrebbero impegnarsi nella terza prova di campionato. Misteri del nostro calendario!

Ad ogni modo per questa corsa pasquale ci saranno proprio tutti: a cominciare dalle nuove Brabham (ci saranno anche le BT41 di Maggi, Pavesi, Ancherani e forse Francia, oltre a quella per lo svizzero Jurg Dubler) mentre in casa Trivellato March dovrebbero essere arrivate le nuove vetture (quella per Bozzetto già c'era da tempo: alludevamo a quelle per Walter Donà e per Clois Avigni). Vi sarà una nuova Ensign anche per Lorenzo Sassi che monterà un motore Ford Delta identico a quello dello svizzero Pesca, che dovrebbe spianare il suo vecchio Lotus completamente modificato dall'ing. Dallara (a meno che non voglia fare anche lui un pensiero March), mentre Carlo Giorgio e Roberto Marazzi, già possessori delle F.3 con la pinna da pescecane stanno allenandosi per prendere un po' più di confidenza col mezzo. Nessuna GRD probabilmente sarà schierata: ci saranno invece tutte le Brabham BT35 della scuderia Italia, macchine molto solide e perfettamente collaudate, che daranno del filo da torcere sul veloce tracciato dell'Adriatico.

Fra gli stranieri vi saranno anche gli austriaci del team Albert (che come è noto utilizza motori Renault) e naturalmente una lunga serie di svizzeri e francesi. Impossibile avere gli inglesi impegnati a Mallory Park



Sopra, «Machenna», primo delle 1300 gr. 2, sfoggiava un vistoso spoiler anteriore. A destra, «Carter» e Paleari sfiorano Benvenuti girato



zoni, autore di una prova veramente positiva, a Pesenti Rossi, alla Lombardi. Ma soprattutto è stato chiaro a tutti che i piloti non volevano correre rischi in questa gara chiusa e rovinare le vetture prima di prove più importanti, come quelle di campionato italiano. Ci sono riusciti lo stesso (a rovinare in parte le monoposto) il solito «Gimax» (ma poverino, questa volta non ne ha colpa lui) e l'americano Carrutherz, venuti in collisione tra loro, mentre Provo e Guidetti, letteralmente uno infilato nell'altro, hanno riportato danni di lievissima entità.

L'altra corsa abbastanza importante vedeva impegnate le Gran Turismo da 1600 a 3000 cc: subito in testa (era prevedibile!) il parmense Giovanni Borri, con la nuova Porsche 2800 preparata da Bonomelli che non ha avuto veramente rivali (a parte l'assetto della sua Carrera che speriamo riesca a migliorare prima di impegni tipo Targa Florio) mentre alle sue spalle si è scatenata una lotta bellissima tra le altre Porsche 2000 e le agilissime Alpine Renault, calate in massa al S. Cristoforo. In ottima luce «Carter» al volante di una 1600

«IV TROFEO AC DI PARMA» - Gara nazionale di velocità in circuito - Varano de' Melegari, 15 aprile 1973.

LE CLASSIFICHE TURISMO SPECIALE

Classe 500: 1. «Razzolino» (Giannini 500) in 14'46"3, media kmh 87,736; 2. Pesetti (Fiat 500) 14'46"5; 3. Spadafora (Giannini 500) 15'19"5; 4. Rossi (Fiat 500) 15'24"9; 5. Grulli (Fiat 500) 15'38" e 1; 6. Bertuccelli (Fiat 500) 15'41"9; 7. Lombardi (Fiat G. 500) 15'50"3; 8. Segalini (Fiat G. 500) a 1 giro; 9. Alboni (Fiat 500) a 4 giri; 10. «Don Corno» (Fiat G. 500) a 5 giri.

Il giro più veloce: «Razzolino» e Pesetti in 1'12"5, alla media di 89,379 kmh.

Classe 600: 1. Carlo Sidoli (Abarth 595) in 14'36"5, media kmh 88,716; 2. Pezzola (Giannini 595) 14'41"7; 3. Mediani (Abarth 595) 14'42"1; 4. Gianni (Giannini 590) 15'34"1; 5. «Helsa Popping» (Abarth 595) a 1 giro; 6. Rangoni (Giannini 590) a 1 giro; 7. Colia (Giannini 590) a 3 giri.

Il giro più veloce: Sidoli in 1'10"3, media kmh 92,176.

Classe 700: 1. Giovanni Segalini (Giannini 650) in 14'17"2, media kmh 90,714; 2. Baldazzi (Abarth 695) 14'20"3; 3. Talli (Abarth 695) 14'34"6; 4. Caramaschi (Abarth 695) 14'43"0.

Il giro più veloce: Segalini in 1'08"5, media kmh 94,598

Classe 850: 1. Roberto Curatolo (Abarth 850) in 13'13"9, media kmh 97,947; 2. Campani (Abarth 850) 13'18"1; 3. Pera (Abarth 850) 13'25"2; 4. Pace (Abarth 850) 13'49"9; 5. Fiori (Abarth 850) a 1 giro.

Il giro più veloce: Pera in 1'04"4, media kmh 100,621.

Classe 1000: 1. «Nik» (Abarth 1000) in 13'12"0, media kmh 98,182; 2. Piacentini (Autobianchi) 13'53"8.

Il giro più veloce: «Nik» in 1'04"3, media kmh 100,777.

Classe 1150: 1. Giuliano Battistini (Fiat 128) in 12'48"7, media kmh 101,158; 2. Giovanelli Amerigo (Fiat 128) 13'48"1.

Il giro più veloce: Battistini in 1'02"0, media kmh 104,516.

Classe 1300: 1. «Machenna» (AR GTA) in 13'29"1, media kmh 96,107.

Il giro più veloce: «Machenna» in 1'00"8, media kmh 106,578.

Classe 1600: 1. Angelo Chiapparini (AR GTV) in 12'45"5, media kmh 101,581; 2. Alvise (BMW) 13'00"9; 3. Bernardi (AR GTV) 13'14"2; 4. Bolis (AR GTV) a 1 giro; 5. Viviani (BMW) a 5 giri; 6. Baldan (BMW) a 6 giri.

Il giro più veloce: Chiapparini e Alvise in 1'02"4, media kmh 103,846.

Classe 2000: 1. Armando Torelli (BMW) in 12'23"4 alla media di 104,600 kmh;

2. Zarpellon (AR GTA) 12'23"4; 3. Daverio (AR 1750) 12'38"3; 4. Moreschi (Ford E.) 13'06"5; 5. Pozzi (BMW) a 1 giro; 6. «Nainfe» (Ford Mexico) a 1 giro.

Il giro più veloce: Zarpellon in 1'00"3 media kmh 107,462.

GRAN TURISMO SPECIALE

Classe 1000: 1. Paolo Carlo Brambilla (Abarth OTS) in 12'57"9 alla media di 91,631 kmh.

Il giro più veloce: Brambilla in 1'08"4 alla media di kmh 94,736.

Classe 1300: 1. «Il Vagabondo» (Alpine 1300) in 12'35" alla media di 102,993 kmh; 2. «RB» (Alpine R.) 12'41"8; 3. Gagliati (F. HF) 12'45"; 4. «Cortes» (Alpine) 13'21"8; 5. Vacca (Alpine R.) a 5 giri.

Il giro più veloce: «Il Vagabondo» in 1'01"5 alla media di 105,365 kmh.

Classe 1600: 1. «Carter» (Alpine) in 12'08"8 alla media di kmh 106,696; 2. Paleari (Alpine R.) 12'30"1; 3. Chiapparini (AR GTA) 12'47"9; 4. Signorini (AR GTA) 12'48"; 5. Cattaneo (AR GTA) a 1 giro; 6. «Duccio» (Alpine) a 1 giro.

Il giro più veloce: «Carter» in 58"1 alla media di 111,531 kmh.

Classe 2000: 1. Ugo Gatta (Porsche 2000) in 12'07"3 alla media di kmh 105,916; 2. Benvenuti (Porsche 911) 12'38"1; 3. Rovida (Porsche) 12'42"9; 4. Monti (Alpine 1800) a 2 giri.

Il giro più veloce: Monti in 58"8 alla media di kmh 110,204.

Classe 3000: 1. Giovanni Borri (Porsche 2800) in 11'55"4 alla media di 108,694 kmh.

Il giro più veloce: Borri in 58"5 media kmh 110,769.

SPORT

Classe 1000: 1. Romano Ferretti (Dallara) in 12'24" alla media di 104,516 kmh; 2. Dalla Chiesa (Dallara) 12'24"7; 3. Bonvicini (Abarth) 12'44"4.

Il giro più veloce: Dalla Chiesa in 59"6 alla media di kmh 108,724.

Classe 1300: 1. Giuseppe Piazzi (Dallara) in 11'48"3 alla media di kmh 109,784; 2. Tesini (Dallara) 12'22"9; 3. «John John» (Dallara) 12'43"4.

Il giro più veloce: Piazzi in 57"7 alla media di kmh 112,305.

FORMULA 3

1. Fernando Spreafico (GRD 372) in 17'58"4 alla media di 120,178 kmh; 2. Pesenti (Brabham BT35 Alfa) 18'05"6;

3. Mantova (Brabham BT35) 18'06"2; 4. Manzoni (Brabham BT35) 18'06"2; 5. Lombardi (Brabham BT41) 18'06"6;

6. Grassi (Brabham BT35) 18'15"6; 7. Scardino (Brabham BT35) 18'16"; 8. Filani (Lotus) 18'16"4; 9. Fasan (GRD) a 1 giro; 10. Maselli (Brabham BT23) a 1 giro; 11. Guidetti (Brabham BT33) a 2 giri.

Il giro più veloce: Mantova in 52"5 alla media di kmh 123,428.



Un miliardario speranza USA in 5000

RIVERSIDE - La prima gara delle nove che si correranno nella serie di F. 5000 negli Stati Uniti si svolgerà, com'è noto, a Riverside il 29 di questo mese. Più di cinquanta piloti si sono iscritti alla corsa che avrà un «tono» molto internazionale, visto che vi prenderanno parte piloti inglesi, australiani, neo-zelandesi, sud africani, canadesi e americani. Il contingente «Kiwi» (Australia-Nuova Zelanda) è capeggiato dal campione 1972 Graham McRae, mentre altri «kiwi» sono

Match, Bartlett, Muir e Hyams. Jody Scheckter rappresenterà il Sud Africa, mentre i «veterani» Wietzes e Kroll arriveranno dal Canada. Si spera che la corsa segni anche il debutto della nuova Eagle F. 5000 di Gurney, attualmente ancora in fase di costruzione. La maggiore speranza americana è Brett Lunger (nella foto con la sua LOLA 5000) che è un membro della miliardaria famiglia DUPONT de Nemours.

Avventura a lieto fine per BALLOT - LENA a NIVELLES

Anche per un lunotto appannato prevalgono le turismo sulle GT

NIVELLES - Il VII Trofeo del mare del Nord si è svolto sotto una pioggia incessante e i primattori della giornata sono stati Peltier e Gardner. Il programma prevedeva tre prove: una corsa per turismo speciale, una per GT speciale e una finale con i migliori di questi due gruppi, a seconda dei tempi realizzati nelle rispettive gare.

Nella prima, per turismo speciale, il belga Alain Peltier, su BMW 3.2 CSL, si è imposto davanti a Gardner su Camaro, a Bourgoignie su Ford Capri e a Brian Muir su BMW 3.3 CSL. Peltier ha preso il comando al secondo giro, davanti a Kantz su Capri e a Gardner che era già incappato in un testa-coda. Muir era più staccato.

Al quinto giro Bourgoignie era risalito al secondo posto, alla nona tornata Gardner superava prima Kantz, poi Bourgoignie, conservando quindi la seconda posizione fino al termine del quindicesimo giro. La corsa di Peltier è stata magnifica e il pilota ha messo in luce una grande abilità, benché la pista fosse molto scivolosa.

Nella gara per GT speciali si prevedeva il duello, che non poteva mancare, fra le due Porsche Carrera di Ballot-Léna e del tedesco Schickentanz. Infatti c'è stato, per qualche giro, ma poi Ballot-Léna ha rallentato per il mancato funzionamento dello sbrinatori. Aveva dovuto slacciare la cintura di sicurezza per aprire un finestrino, nella speranza che si sbrinasse il lunotto posteriore. Al settimo giro, ormai

non ci vedeva quasi più e usciva di pista restando per fortuna illeso, anche se costretto al ritiro. Da quel momento, Schickentanz prendeva il volo verso una sicura vittoria, che otteneva davanti a Henzer su Carrera e a Christmann su Porsche 911S. Era chiaro che in queste due gare i piloti non avevano sottoposto le vetture a sforzi eccessivi, in vista della finale i cui premi erano decisamente più attraenti. La finale era dunque attesa con impazienza, l'impazienza cioè di assistere al duello fra turismo speciali e GT speciali, ma già dopo tre giri si è capito che le turismo si sarebbero imposte senza fatica.

Ha preso il comando Muir e non l'ha più mollato. Al penultimo giro aveva 10" di vantaggio su Gardner, ma poi ha sbagliato un cambio e il suo motore è andato a farsi benedire. E' allora passato in testa Gardner, seguito da Bourgoignie e da Peltier. La prima fra le GT, la Porsche Carrera di Schickentanz, riusciva a piazzarsi soltanto quinta.

Degno di nota, nella finale, il belga Dex su Escort. Quando a Muir, avendo coperto il numero di giri regolamentare, nonostante il ritiro è stato classificato con due giri di distacco, al diciassettesimo posto.

C'erano poi altre due gare, una riservata alle monoposto di formula VW 1300, una alla Formula Super V, nelle quali s'imponavano rispettivamente e senza fatica, il finlandese Rosberg su Hansen e l'austriaco Konigg su Kaimann.

André Royez

Il «Trofeo Giunti» EURO 2000 il 6 maggio al Santamonica

MISANO - L'Autodromo Santamonica recupererà la data alla quale l'AC Roma ha rinunciato. E' la prova valida per il Campionato europeo marche 2 litri che avrebbe dovuto svolgersi il 6 maggio a Vallerlunga. La competizione si svolgerà nella medesima data e consisterà in due manches di 40 giri ciascuna (km 139,520) per un totale di km 279,040 e classifica finale per somma di tempi. Le prove ufficiali avranno luogo nelle giornate di venerdì 4 e sabato 5 maggio, dalle ore 14 alle 17, mentre le partenze delle due manches avverranno rispettivamente alle ore 14,30 e alle 17 di domenica 6 maggio. La competizione titolata avrà anche un degno contorno in quanto per la stessa giornata sono programmate ga-

re di Formula Italia e di Formula Ford le cui finali si svolgeranno fra una manche e l'altra dell'Euro 2000.

Per espresso desiderio della baronessa Giunti, è certo che l'Automobile Club di Roma concederà alla Santamonica S.p.A. l'autorizzazione di intitolare la gara europea «Trofeo Ignazio Giunti» così come era in calendario per l'autodromo di Vallerlunga.

Intanto è pervenuta ai dirigenti del Santamonica la «licenza di pista permanente», ovvero il tracciato adriatico ha avuto il giusto riconoscimento alla definitiva agibilità e per qualsiasi tipo di vettura e di gara. Giusto premio per dei proprietari-gestori che non lesinano certamente danari e fatiche per lanciare definitivamente il loro bel tracciato.

TROFEO MARE DEL NORD - gara di velocità in circuito per vetture Turismo Speciale e GT Speciale - Nivelles 14 aprile 1973

LE CLASSIFICHE

Gruppo 2 - 15 giri - 1. Peltier (BMW 3.2) 26'08"1 alla media di 128,241 kmh; 2. Gardner (Chevrolet Camaro) 26'18"0; 3. Bourgoignie (Ford Capri RS) 26'19"6; 4. Muir (BMW 3.3 CSL) 26'21"1; 5. Kautz (Ford Capri RS) 26'30"6; 6. Tuerlinx (Chevrolet) 26'38"5; 7. Bonefeld (BMW 2800 CS) 27'02"5; 8. Alein Dex 27'33"5; 9. Berg (Ford Escort BDA) 27'36"3; 10. Hurgtan (BMW 2002 TII) 27'54"6.

Gruppo 4 - 15 giri - 1. Schickentanz (Porsche Car.) 26'06"2 alla media di kmh 128,397; 2. Henzer (Porsche Car.) 26'27"3; 3. Christman (Porsche 911 S) 27'00"7; 4. Sindel (Porsche Carr.) 27'02"1; 5. Larson (Porsche 911 S) 27'23"5; 6. Kuhlmann (Porsche 911) 14 giri; 7. Keller (De Tomaso) 14 giri; 8. Ruder (Porsche) 14 giri; 9. Miroux (Datsun 240Z) 14 giri; 10. De Jamblinne (Alpine 1600) 14 giri.

Gruppi 2e 4 - Finale - 15 giri - 1. Gardner (Chevrolet Camaro) 23'40"7 alla media di kmh 141,547; 2. Bourgoignie (Ford Capri RS) 23'50"3; 3. Peltier (BMW 3.2 CSL) 24'16"6; 4. Tuerlinx (Chevrolet) 24'33"1; 5. Schickentanz (Porsche Car.) 24'44"9; 6. Henzer (Porsche Car.) 25'05"1.

Brutto incidente di ZUCCOLI per la sospensione

VERONA - Carlo Zuccoli, il noto pilota toscano, è stato vittima di un terribile incidente stradale. Mentre percorreva la strada che porta a Verona, a 12 km dalla città scaligera, e più esattamente a S. Pietro di Lavagno, per la rottura della sospensione posteriore della sua vettura è andato a sbattere violentemente contro un platano. Nel grave incidente Carlo Zuccoli ha riportato la frattura del bacino, della mano sinistra e gravi ferite al volto. Quando è stato raccolto era quasi praticamente dissanguato, ma il pronto ricovero e le alaci cure della equipe ospedaliera sono valse a far sì che ora Carlino sia dichiarato fuori pericolo, anche se ne avrà almeno per quattro mesi.

A Carlo Zuccoli che avrebbe dovuto essere presente alla gara Interserie di Imola, i migliori auguri di tutta la redazione di AUTOSPRINT.

Torna a vincere a Trenton dopo gran battaglia con Vukovich

C'è voluta una strega per Andretti

TRENTON - E' tornato a vincere Mario Andretti, avendo la meglio anche sulla malasorte che lo perseguitava da qualche tempo. La prima delle due batterie di 150 miglia ciascuna, creata per la prima volta nello speedway di Trenton l'ha vinta A.J. Foyt (dopo che alla vigilia si era piazzato al primo posto a fianco di Gordon Johnkock che è finito in coda al texano), mentre Mario Andretti, infastidito molto dalla pompa dell'olio che gli sta dando noie da Dallas nel Texas, si piazzava in quarta posizione, dopo aver compiuto un forcing spettacolare che gli ha consentito di risalire quattro posizioni di partenza e di liberarsi nel traffico lento che i piloti «minori» creavano lungo il percorso di un miglio e mezzo.

La media ottenuta nelle prove di qualificazione, 168,434 miglia orarie è scesa a 137,435 per sei bandiere gialle che sono intervenute a causa di quattro testa-coda e l'incendio di una macchina, subito al via, prontamente spento dai vigili presenti. La potenza della Eagle di Bobby Unser ha dominato fino al 68. dei cento giri, quando la trasmissione costringeva il leader al ritiro. I meccanici prontamente tentavano di riparare la macchina per la seconda manche.

Il duello più entusiasmante lo si è avuto tra A.J. Foyt, scattato al comando a bordo della sua Coyote arancione, e le due Eagle di Unser e la 72 di Johnkock della Scuderia Bignotti. Ma appena Unser ha trovato lo spiraglio giusto, ha superato il rivale e lo ha abbandonato di oltre 150 metri in appena due giri. La sosta obbligatoria al box per il rifornimento ha registrato la più veloce delle gare di Foyt all'80., di appena 17" mentre gli altri hanno impiegato dai 19 ai 24 secondi. Bobby Unser si è avvantaggiato sul rettilineo grazie alla potenza della sua Eagle Offy, mentre Foyt riprendeva in curva, alla stessa maniera di Andretti, maestro nelle curve dove effettuava sorpassi spettacolari. In complesso, una prima batteria elettrizzante che ha fatto scattare in piedi i quarantamila spettatori felici in una giornata primaverile leggermente ventosa.

Quando alle 14 locali lo starter dà il via alla seconda manche, Bobby Unser riesce a partire in fondo al plotone, mentre Vukovich e Andretti prendono il comando tallonati da Savage, Al Unser e Bettenhausen. A.J. Foyt, che aveva avuto noie al compressore, sembra in netta ripresa. Intanto, dopo dieci giri la media è di 159,173 miglia orarie. Appassionante duello tra Andretti e Vukovich che è più forte nel rettilineo ma è tenuto a bada in curva da Mario.

Dopo 24 giri però l'asso di Nazareth supera l'avversario e tira fortissimo. La media aumenta a

159,920. Al 35. Andretti resta bloccato dal traffico e passa in terza posizione poiché è superato da Savage mentre Bettenhausen, che aveva superato Al Unser, nello sforzo spacca il motore.

A metà gara ecco i passaggi: Vukovich, Andretti, Savage, Al Unser e Bobby Unser a 8" dal leader. Dopo essere passato terzo, però il pilota di Gurney deve abbandonare per noie alla sospensione posteriore. La battaglia ora è imperniata su Andretti che al 60. riprende il comando e lo terrà sino alla fine senza cedere un secondo agli inseguitori. Foyt, che forza per rimontare varie posizioni, all'88. giro deve abbandonare con una grossa fumata del motore. Intanto nel forcing finale Vukovich rimonta al 4. posto, supera Al Unser e finisce secondo mentre la media scende a 149,626 per un'altra bandiera gialla. Andretti, la vecchia guardia dell'USAC, finalmente è tornato a vincere. Alla vigilia eravamo andati con il pilota italo-americano da una strega abruzzese del luogo, ma di questo particolare curioso diremo la prossima settimana.

Lino Manocchia

200 MIGLIA DI TRENTON - gara di velocità in circuito valevole per il campionato USAC - Trenton, 15 aprile 1973

LE CLASSIFICHE

1. serie - 1. A. J. Foyt (Coyote Foyt) che copre le 150 miglia in 1.05'29" alla media oraria di 137,435 (punti 24); 2. Johnkock (Eagle Offy); 3. Vukovich (Eagle Offy); 4. Andretti (Parnelli Offy); 5. Savage (Eagle Offy); 6. Bettenhausen (McLaren Offy); 7. Unser (Parnelli Offy); 8. McCluskey (McLaren Offy); 9. Mosley (Eagle Offy); 10. Leonard (Parnelli Offy).

2. serie - 1. Mario Andretti (Parnelli) media 148,730; 2. Vukovich (Eagle); 3. Al Unser (Parnelli); 4. Savage (Eagle); 5. Leonard (Parnelli) a 1 giro; 6. McCluskey (McLaren); 7. Dich Simon; 8. Mosley (Eagle); 8. Lee Hunzmen.

7 miliardi d'investimento per ONTARIO?

TRENTON - Dopo un primo anno trionfale e un secondo in tono minore, il «big O» l'ovale di Ontario, costato circa 40 milioni di dollari, aveva chiuso i battenti. Non ce la facevano più a pagare l'affitto di due milioni di dollari all'anno. Ma da pochi giorni, come un fulmine a ciel sereno, l'annuncio che un gruppo di milionari (tra i quali Parnelli Jones, Tony Ulman e Peter Firestone dell'omonima famiglia dei pneumatici) hanno assunto il comando dell'impianto ha così dichiarato: «Mister Ulman è ricchissimo e non si è messo con noi per guadagnarci altri soldi: il nostro è veramente uno sforzo compiuto nel nome dello sport, sarebbe stato un peccato vedere morire questo impianto che non ha eguali al mondo.»



Col «nonnino» Haggbom, il giovanissimo Warmbold ha colto un prestigioso successo, il più importante ottenuto dalla VW-Porsche della Scuderia Salisburgo che sarà presente in massa all'Acropoli

SPECIALE PER AUTOSPRINT

PORTOFERRAIO - «Noi secondo giro anderemo piano» ci aveva detto Strasser D.S. della «Salisburgo» scesa all'Elba con ben quattro Volkswagen 1600. Al contrario le vetture tedesche sono andate fortissimo proprio nel secondo giro, più forte di tutti meno che di Munari ed alla fine, quella composta dall'equipaggio indubbiamente di maggior valore, si è assicurata la corsa.

Onestamente non si può parlare del clamoroso successo Warmbold-Haggbom senza parlare dell'incredibile colpo di scena finale che ha fermato Munari e Mannucci proiettati verso il quinto successo consecutivo (il terzo nell'europeo conduttori), ma nello stesso tempo occorre fare molta attenzione a non far passare in secondo piano la corsa del «maggiolone» solo perché arrivata negli ultimissimi momenti quando la Lancia poteva già contare su un ennesimo successo.

Munari, stupendo protagonista della seconda tappa, perlomeno quanto lo sono stati Ballestrieri e Paganelli nella prima, ha veramente mille motivi per imprecare alla malasorte e non tanto per il come si è fermato quanto per il momento in cui si è dovuto fermare. A soli quaranta chilometri dal termine di una corsa, che per difficoltà ambientali non crediamo possa avere termini di paragone con nessuna altra, un pilota avrebbe il diritto di arrivare in fondo. Ciononostante è questa una caratteristica cui questo rally in particolare, ma un po' tutti i rallies in generale, non potranno mai sottrarsi.

BARBASIO il saggio

Warmbold comunque non ha rubato veramente nulla perché fino in fondo ha preteso il massimo dal suo mezzo ottenendo costantemente tempi d'eccezione nonostante avesse l'handicap continuo delle ripetute prove su asfalto al Monte Perone dove i suoi pochi cavalli mostravano sempre la corda costringendolo ad inserire con una caparbietà davvero teutonica.

Ma tra i protagonisti indiscussi di una corsa che ne ha visti anche tanti altri perdersi per strada, occorre metterci Barbasio autore a nostro avviso qui all'Elba di una delle sue prestazioni migliori in assoluto. Barbasio è riuscito infatti a condurre al traguardo di Portoferraio una vettura divenuta via via sempre più inguidabile, amministrando saggiamente prima il suo vantaggio accumulato all'inizio, poi difendendosi sempre con grinta pur senza sacrificare inutilmente la macchina dietro il miraggio di un primo posto, che via via diventava sempre più

irraggiungibile.

Si crediamo proprio che in questa occasione Barbasio abbia offerto veramente un saggio di intelligenza e di serietà professionale decisamente ammirevoli, premiate alla fine da un secondo posto che testimonia meglio di qualsiasi altro discorso la sua progressione dal suo arrivo in casa Fiat: quarto a S. Marino, terzo in Sicilia e secondo qui all'Elba. Con Montecarlo e la Costa Brava sono quattro volte (consecutive)

Nemmeno il «DRAGO» si salva nell'ELBicidio!

6. RALLY DELL'ISOLA D'ELBA - Terza Prova del campionato italiano e quinta del campionato europeo conduttori - Portoferraio, 12-14 aprile 1973.

CLASSIFICA FINALE

1. Warmbold-Haggbom (VW 1302 S) 5.37'03"; 2. Barbasio-Macaluso (Fiat 124 S) 5.38'39"; 3. Tominz-Mamolo (Fiat

124 S) 6.13'11"; 4. Dall'Ava-Maiga (Lancia HF) 6.14'50"; 5. Ormezzano-Cartotto (Fiat 124 ST) 6.18'44"; 6. Baggio-Cecchetto (Fiat 124 ST) 6.32'24"; 7. Munari-Mannucci (Lancia HF) 6.35'47"; 8. Ceccato-Baggio (Fiat AB 124) 6.40'16"; 9. Brai-Dal Pozzo (Opel Ascona) 6.42' e 46"; 10. Gargini-Dominici (Lancia HF) 6.57'49"; 11. Monaco-Bonamico (Fiat 124 S) 6.58'05"; 12. Bagna-Rossi (Lancia HF)

7.00'12"; 13. Stringhini-Braschi (Lancia HF) 7.08'44"; 14. Boss-Baron (Opel Ascona) 7.11'32"; 15. Ambrogetti-Torriani (Lancia HF) 7.33'43"; 16. Signorini-Corsetti (Fiat 128c.) 7.42'50"; 17. Brion-Stuani (Fiat 128 c.) 8.23'25"; 18. Molinari-Molinari (Ford Escort) 8.23'27"; 19. Carminati-Braitto (Opel Ascona) 8.27'53"; 20. Volpi-Piacani (Opel Ascona) 8.36'19"; 21. Filippi-Maffei (Opel Ascona) 8.49'19".

Panzer

VW

te ed anzi al massimo, per noi sadici che stiamo a vedere dalla finestra, ha ricreato solo un maggiore interesse. Dei ritirati più illustri diciamo già in cronaca anche se Bisulli, Verini, Paganelli e Ballestrieri meriterebbero qualcosa di più se non altro perché hanno avuto il coraggio (a prescindere dagli ordini di scuderia che in fondo lasciano sempre il tempo che trovano) di attaccare subito e con decisione.

Discorso a parte quello di Pin-

certamente la macchina più distrutta di quelli fermi per la strada, ed iniziamo dalle speriamo future campionesse europee, Donatella Tominz e Gabriella Mamolo, che hanno ottenuto un prestigioso terzo posto assoluto che non deve assolutamente ingannare, perché loro qui all'Elba hanno marciato veramente sempre fortissimo con tempi che parlano da soli.

Dietro di loro Dall'Ava-Maiga, hanno vinto il G. 3 ed una guerra

Simoni, poi, spariti loro, dalla volontà di Cambiaghi-Baj che hanno corso per oltre sei ore senza il parabrezza anteriore e posteriore sotto anche una violenta grandinata e con la macchina ridotta a sogliola per uno spettacolare capottamento, ed infine dai due veri trionfatori finali Ormezzano quest'oggi con Cartotto perché Falletti è militare e Baggio-Cecchetto sicuramente la rivelazione di questo rally dell'Elba.

Brai-«Rudy» nonostante tutte le peripezie della prima tappa hanno reagito con grande classe ed alla fine hanno preso altri punti in classifica con cui consolidare il primato in campionato italiano per il turismo di serie. Ceccato, che rientrava dopo tanto, non ha avuto certamente vita facile, ma l'essere arrivato in fondo nonostante tutti i guai non fa che riprovare il suo talento peraltro mai messo in discussione da nessuno.

Si BAGNA di felicità

E veniamo agli altri, ai nomi nuovi: Monaco-Buonamico sono stati superbi anche se estremamente inesperti ed ingenui. Dopo aver fatto segnare tempi di rilievo e non aver puntato ai primissimi posti solo per non correre inutili rischi, si sono fatti precedere di pochissimi secondi dai bravi quanto regolari Gargini-Dominici che comunque avrebbero potuto precedere con ben maggiore margine. Bagna, alla sua terza corsa solamente, non ha certo nascosto la sua felicità ma molto del merito non può non andare a quel «computer» che è Rossi il suo copilota. Alla loro prima uscita con l'Opel, «Boss»-Baron sono andati oltre le più rose previsionsi e senza tutti gli inconvenienti lamentati sarebbero certamente arrivati più avanti.

All'Elba poi, c'erano anche due locali (di Capoliveri crediamo), Signorini-Corsetti, seguiti costantemente da un pubblico che all'arrivo li ha letteralmente portati in trionfo. Brion-Stuani, Molinari-Molinari, Carminati-Braitto, Volpi-Piacani e Filippi-Maffei sono stati gli altri incredibili arrivati, tutti estremamente meritevoli soprattutto perché tra quelli di certo meno dotati di mezzi al seguito e di assistenza.

Ma a questo punto bisognerebbe parlare del rally in sé stesso e delle sue ambizioni mondiali; è comunque un discorso da riprendere assieme, organizzatori e piloti, se si vuole mai che all'Elba si continuino a correre queste gare con la stessa passione da entrambe le parti.



«Tramezzino» Ormezzano, in coppia con Cartotto per l'assenza di Falletti partito per il servizio militare, ha vinto il G. 1 ed è per lui la 3. volta che gli succede in 4 gare disputate da quando è alla Fiat

su cinque corse che riesce a portare all'arrivo una macchina, lo spider 1800 dell'Abarth, che non ha avuto davvero un facile inizio di stagione.

Dicevamo prima di Munari. Il «Drago» ha iniziato il rally in condizioni fisiche abbastanza precarie, che ne hanno in parte condizionato la condotta di gara per tutta la prima notte, poi si è scatenato e per gli altri non c'è stato altro da fare che mettersi sulla difensiva. La rottura del giunto, pur rompendo ovviamente le uova nel paniere perché ha fatto saltare una certezza quasi matematica di successo sia nell'europeo che nel campionato italiano, non ha compromesso comunque nien-

to-Bernacchini sempre alle prese con dei problemi alla frizione e che al contrario, soprattutto per gli interessi in campo europeo, avevano impostato la loro corsa per arrivare fino in fondo senza rischiare troppo, magari scatenandosi come Munari nel secondo giro. Purtroppo non ne hanno avuto la possibilità, pagando anche loro lo scotto di un fondo che per la sua durezza lascia perlomeno perplessi.

Le terribili «dame»

Ma veniamo agli arrivati, quelli che pur avendo finito si ritrovano

privata con la loro macchina che si era messa in testa di non volere arrivare. Rotta dappertutto, col vetro anteriore ridotto ad una ragnatela, le porte che non si chiudono, senza retromarcia sin dalla partenza, l'HF alla fine ha dovuto capitolare ed è arrivata al traguardo tra gli sguardi sbalorditi di tutti noi.

Dall'Ava ha nettamente staccato il suo rivale di gruppo Ambrogetti, ma quest'ultimo ha anche lui da recriminare per aver perso proprio nel finale un sacco di posizioni per una maledetta «toccata» che gli è costata quasi 40".

Bella al solito la lotta nel G. 1 vivacizzata all'inizio dalla «verve» di Smania-Bertollo e di Besozzi-

Non è mai troppo tardi (un rally)! anche GRAHAM HILL ci prova

LONDRA - «Graham Hill su Datsun Bluebird 180 B SSS». Una iscrizione senz'altro inconsueta. E' però vero: Graham piloterà una Datsun nel Tour of Britain in luglio, il suo primo rally dal 1966. Dice infatti: «E' un bel pezzo che non corro rallies, però questo dà ottime possibilità ai piloti. Nella maggioranza si svolgerà su circuiti e quindi non mi toccherà fare quelle cose pericolosissime nelle foreste, in piena notte!» Hill capeggerà un team di tre Datsun, dietro invito di David Joliffe, che era suo meccanico nel 1962 ed è ora il direttore della Datsun Baker Street. Al via non potranno esserci più di ottanta vetture.

Warmbold

La FIAT d'attacco consolata da BARBASIO

PORTOFERRAIO - Novanta vetture prendono la partenza per questa sesta edizione del Rally dell'Elba, gara valida anche per il campionato europeo conduttori.

La prima prova, quella del MONTE POPPE (5 km in 6') crea subito una certa selezione in quanto nessuno riesce nemmeno ad avvicinarsi al tempo imposto. Ligio agli ordini di scuderia che prevedono un immediato attacco suo e di Paganelli, Bisulli ottiene incredibilmente il miglior tempo nonostante fosse proprio questa la prova più ostica (alla vigilia) per lui. Al secondo Warmbold (che si destreggia al meglio nel misto strettissimo che caratterizza la seconda parte di questa prova) mostra subito le sue intenzioni. Questo inizio è già fatale a Tauffer-Bonelli (che sbiellano subito dopo) e alla debuttante Lancia Beta G.5 di Svizzero. Miglior fortuna non ha avuto nemmeno l'X-1/9 di Mattiazzo ferma ancora prima di partire per un incidente frontale in prova pochissime ore prima del via con il muletto di Verini. Questi i migliori tempi: Bisulli 6'23", Warmbold 6'26", Paganelli 6'26", Pinto 6'29", Munari 6'29", Verini 6'29".

La successiva FALCONAIA-MONTE LENTISCO (km. 20 in 24'), una di quelle dal fondo più contestato, viene letteralmente aggredita dagli uomini della Fiat che ottengono i quattro migliori tempi (solo Barbasio è staccato di qualche secondo ed è settimo) subito prima di Trombotto con la Volkswagen.

Intanto si ferma (e si ritira Rubbieri con la vettura alle prese con un motore che non dà segni di vita, mentre un altro possibile protagonista del G.1, Trucco, è dalla partenza che corre senza luci per la rottura dell'alternatore.

Questi i tempi dei primi: Paganelli 25'44", Verini 25'44", Pinto 25'50", Bisulli 25'50", Ballestrieri 25'53". Alla Falconaia segue un C.O. tiratissimo nel corso del quale si fermano la Vistarini (per la rottura di una barra stabilizzatrice), Invernizzi (dolorante ad un piede) e finisce in mare la Lancia di Marin-Bond riducendosi ad un ammasso contorto di lamiere senza però danni rilevanti ai piloti.

Non crea selezione invece l'asfalto del MONUMENTO (6 km in 7'12") dove ben nove macchine restano nel tempo imposto. Intanto si sta già delineando la lotta nel G.1 e nel G.3 dove Smania e Dall'Ava stanno andando oltre ogni previsione.

BISULLI e VERINI subito K.O.

Dall'asfalto del Monumento al fondo della MINIERA (km 5,5 in 6'36") dove sono addirittura dieci i piloti che rimangono entro il limite nonostante non fosse stato possibile provarla prima della gara. I migliori tutti nel tempo: Warmbold, Barbasio,

Fischer, Pinto, Ballestrieri, Bisulli, Munari, Trombotto, Pregliasco, Paganelli.

Nessuno resta invece nel tempo nella FALCONAIA-CAVO (km 16 in 19'12") dove si scatenano Ballestrieri e si ritira Bisulli col cambio rotto. Questi i tempi: Ballestrieri 20'19", Pinto 20'32", Munari 20'32", Barbasio 20'44", Warmbold 20'48".

Verini comunque pur terminando tra i primi si deve ritirare col motore rotto, mentre gli altri si accingono a ripetere la prova della MINIERA dove ancora una volta nove macchine rimangono nel tempo imposto subito seguite da un esaltante Smania. I migliori nove sono: Warmbold, Fischer, Ballestrieri, Pregliasco, Pinto, Barbasio, Munari, Paganelli, Trombotto.

Sempre nove le macchine che rimangono nel tempo al VOLTERRAIO (km 5 in 6') tallonate questa volta dall'altra Special T di Ormezzano Cartotto mentre il calvario di Brai «Rudy» continua con la loro macchina alle prese di continuo con tutti i guai possibili ed immaginabili. I magnifici sono: Ballestrieri, Pinto, Pregliasco, Barbasio, Paganelli, Fischer, Munari, Warmbold, Trombotto.

Alle prime luci dell'alba viene affrontata la prova di MONTE CASTELLO (km 9 in 9'36") dove il solo Pa-



Barbasio (foto sopra) è riuscito ancora una volta a terminare una gara molto dura, con il 1800 che sta dando tanti pensieri alla Fiat

ganelli si stacca con decisione dagli altri che seguono tutti fino a Pregliasco distanziati l'uno dall'altro sempre di un solo secondo. In questa prova Ormezzano buca una gomma e danneggia la scatola guida; nel frattempo si sono fermati anche Andreolini-Nalin per una uscita di strada. Ecco comunque i tempi: Paganelli 9'36", Barbasio 9'44", Ballestrieri 9'45", Pinto 9'46", Fischer 9'47", Munari 9'48".

Ballestrieri si vendica sul MONTE S. MARTINO (km. 10,8 in 12'58") unico nel tempo imposto davanti a Munari, a Warmbold (veramente cocciuto come un tedesco) e a Paganelli. Dietro Besozzi sta correndo al solito incredibilmente e con la sua Simca è secondo alle spalle di Smania nel G.1. Frattanto si è ritirato Suni arrivato ad un C.O. dove non c'erano più i cronometristi. Il colpo è troppo forte per il pilota milanese che decide sul campo di ritirarsi definitivamente dal mondo delle corse. Questi i migliori tempi: Ballestrieri 12'46", Munari, 12'58", Warmbold 12'59", Paganelli 12'59", Barbasio 13'00", Fischer 13'06".

Si arriva così alla prova velocissima del MONTE PERONE (km. 7 in 8'24") dove è ancora Ballestrieri a menare la danza seguito dal tenace Paganelli. In pratica a darsi battaglia per il primo posto in classifica

sono proprio loro che dall'inizio non si risparmiano di certo mentre piuttosto è Pinto ad andare più cauto alle prese com'è con dei problemi alla frizione. Migliori tempi sono quelli di: Ballestrieri 8'40", Paganelli 8'43", Barbasio 8'51", Munari 8'53", Pregliasco 8'57".

Il camion in P.S.

Colpo di scena alla partenza della successiva prova del MONUMENTO: partite le primissime vetture è la volta di Paganelli-Russo senonché proprio al via del commissario la Fiat si vede la strada sbarrata da un camion di una nota marca di gelati che sta bellamente sopraggiungendo lungo la P.S. Momenti di confusione poi arrivano anche altre vetture ed i piloti, giustamente in questo caso, si rifiutano di partire e la prova viene annullata come il successivo C.O.

Si torna allora a MONTE CASTELLO dove è il turno di Paganelli ad ottenere il miglior tempo con grande gioia di alcuni suoi fans forlivesi costantemente al suo seguito in tutti i rallies italiani. Purtroppo si ferma la Simca di Besozzi con una ruota anteriore fracassata e con questa già il 50% delle vetture partite



non è più in gara. Questi i tempi: Paganelli 9'23", Warmbold 9'32", Ballestrieri 9'36", Munari 9'40", Fischer 9'44".

Stupenda prova, ma sempre troppo facile, il VOLTERRAIO viene superato agevolmente da ben dieci vetture tra cui l'Ascona G.2 di «Principe» Oberti che impressiona sia per la potenza che per la facilità con cui il suo conduttore la distrugge contro i murettili ai lati della strada emulato comunque con ottima sincronia dal fratello «Boss» la cui gara è così ricca di alti e bassi da far venire il mal di mare. I dieci migliori in tutti i casi sono: Ballestrieri, Warmbold, Pinto, Paganelli, Pregliasco, Munari, Trombotto, Fischer, Barbasio, «Principe».

Per la terza volta si ritorna sulle strade della FALCONAIA e questa volta Ballestrieri non può ripetersi perché un sasso galeotto gli frantuma la coppa dell'olio bloccandolo sul percorso. Gli farà compagnia entro breve Pregliasco che a brevissima distanza (questi due liguri sembra proprio lo facciano apposta a rompere sempre insieme) capotterà con consumato mestiere. Ecco quindi i migliori: Paganelli 25'35", Warmbold 26'08", Barbasio 26'18", Trombotto 26'32", Fischer 26'40".



Il debutto di Trombotto con il maggiolone è stato molto positivo anche se non ha terminato la gara. Nonostante la relativa poca potenza della macchina (125 CV) i suoi tempi sono stati sempre tra i migliori

Il risveglio del «DRAGO»

La situazione non è decisamente gradita a Munari ed in questo momento inizierà la sua rabbiosa rimonta che si concretierà in tre migliori tempi nelle successive tre prove, mentre al contrario Paganelli rallenterà un minimo il ritmo per non sforzare troppo la vettura.

Questi i migliori sull'asfalto del PERONE: Munari 8'47", Pinto 8'55", Paganelli 8'57", Warmbold 9'03", Barbasio 9'11". Questa invece la situazione al MONUMENTO: Munari 7'16", Warmbold 7'20", Pinto 7'23", Barbasio 7'29", Paganelli 7'29": continua la strage della FALCONAIA che già aveva fermato Bisulli, Verini, Ballestrieri e Pregliasco. Questa volta è il turno del capoclassifica Paganelli che rompe il differenziale, mentre merita una citazione la corsa di Ceccato-Baggio che sono già diverse ore che si trascinano con la sospensione posteriore ridotta in condizioni indesiderabili ed una ruota che sembra attaccata solo per miracolo. Questi i migliori: Munari 11'11", Pinto 11'11", Barbasio 11'24", Trombotto 11'36", Warmbold 11'44".

Mancano solo due prove al termine della prima tappa e le vetture sono ancora troppe; per fortuna allora c'è ancora il MONTE CASTELLO che frantuma le speranze di Pinto proprio nel giorno del suo compleanno (un venerdì 13 di certo non beneaugurante), fermo anche lui per la rottura del differenziale. I più veloci sono: Warmbold 9'38", Munari 9'45", Barbasio 9'49", Fischer 9'54", Trombotto 10'00".

Ancora una prova, il POPPE ed ancora un successo di Munari, mentre Trombotto continua a recuperare posizioni su posizioni in classifica assoluta dove è al comando Barbasio. Questi i primi: Munari 6'35", Barbasio 6'35", Fischer 6'37", Warmbold 6'40", Trombotto 6'46".

Questa la classifica dopo il primo giro:

1. Barbasio-Mancuso 3.18'59"; 2. Munari-Mannucci 3.19'44"; 3. Warmbold-Haggbon 3.19'54"; 4. Fischer-Siebert 3.26'23"; 5. Trombotto-Zanchetti 3.34'07"; 6. Smania-Rudy 3.34'28"; 7. Tominz-Mamolo 3.34'36"; 8. Dall'Ava: Maiga 3.37'12"; 9. Ormezzano-Faletti 3.42'04"; 10. Ambrogetti-Torriani 3.43'36"; 11. Pittoni-Braschi 3.47'46"; 12. Ceccato-Baggio 3.50'51"; 13. Baggio-Cecchetto 3.51'26"; 14. Pittoni S.-Lanzi 3.52'24"; 15. Monaco-Bonamico 3.56'35".

FISCHER a mare

Si riprende dopo solo sei ore di riposo (quindi al massimo tre di sonno). I trenta superstiti tentano la traversata del MONTE POPPE ed è Munari ad imporsi davanti ad un Warmbold la cui continuità ha semplicemente del sorprendente. Questi i tempi: Munari 6'39", Warmbold 6'41", Barbasio 6'49", Fischer 6'56", Trombotto 7'03".

Causa le cattive condizioni del fondo, desiderando avere qualche vettura all'arrivo, gli organizzatori decidono di abolire tutti i passaggi delle speciali della FALCONAIA. La seconda prova è allora quella del MONUMENTO dove però gli organizzatori non vedono premiati i loro sforzi causa le peggiorate condizioni atmosferiche. Purtroppo esce di scena Smania: una violenta picchiata al guado di Bagnaia ha tolto lubrifica-

zione al motore. Questi i migliori tempi: Munari 7'23", Warmbold 7'29", Barbasio 7'40", Fischer 7'53", Trombotto 8'07".

La violentissima pioggia rende estremamente insidioso il fondo della MINIERA, e questa volta il solo Munari riesce a stare nel tempo: Munari 6'34", Fischer 6'38", Warmbold 6'39", Barbasio 6'43", Trombotto 6'59".

Di una paurosa uscita di strada è vittima anche il maggiolone di Fischer-Siebert che mentre percorreva la Segagnana sono finiti fuori strada.

Nella ripetizione della MINIERA è questa volta impossibile per tutti restare nel tempo: Warmbold 6'44", Barbasio 6'45", Munari 6'47", Trombotto 7'15", Brai 7'16".

Resta nel tempo il solo Munari al VOLTERRAIO dove ottengono ottimi tempi anche Dall'Ava e Monaco. Questi i migliori: Munari 5'58", Warmbold 6'01", Barbasio 6'05", Trombotto 6'17", Dall'Ava 6'24".

Sulla successiva prova del CASTELLO, si ritirano Trombotto-Zanchetti. La loro Volkswagen ha subito infatti il distacco della ruota anteriore sinistra. I tempi: Warmbold 10'07", Munari 13'17", Warmbold 13'21", Barmezzano 11'28", Baggio 11'29".

La lotta tra i primi continua anche a MONTE S. MARTINO ma ormai Barbasio deve difendersi come può perché la sua Fiat non riesce più a sterzare come dovrebbe nelle curve a sinistra. Primi sono allora: Munari 13'17", Warmbold 13'21", Barbasio 13'44", Baggio 15'22", Ormezzano 15'22".

Il semiasse decisivo

Prima di affrontare il MONTE PERONE la classifica vede Munari in testa con venti secondi di vantaggio su Warmbold e trenta su Barbasio. Questi i tempi: Munari 9'32", Barbasio 10'12", Tominz 10'22", Warmbold 10'24", Dall'Ava 10'38", Warmbold si rifà subito al MOMUMENTO dove si assiste all'exploit di Monaco e di Ormezzano mentre il tempo tende sensibilmente a migliorare grazie ad un forte vento di tramontana. Questi i migliori: Warmbold 7'19", Munari 7'26", Barbasio 7'37", Monaco 7'47", Ormezzano 7'50".

E ancora Warmbold a primeggiare sul MONTE CASTELLO: Warmbold 9'55", Munari 10'11", Barbasio 10'36", Ormezzano 11'00", Ceccato 11'07".

Questi i migliori tempi al Volterraio: Warmbold 5'56", Munari 5'57", «Boss» 6'09", Dall'Ava 6'10", Barbasio 6'11".

MONTE PERONE: Munari 8'56", Barbasio 9'13", Warmbold 9'17", Dall'Ava 9'39", Ceccato 9'44".

MONUMENTO: Munari 6'57", Warmbold 7'05", Barbasio 7'07", Dall'Ava 7'19", Ceccato 7'26".

FALCONAIA: Munari 10'32", Dall'Ava 10'57", Barbasio 11'01", Warmbold 11'18", Baggio 11'40".

A questo punto la corsa potrebbe considerarsi finita senonché il colpo di scena finale non manca: al via del MONTE CASTELLO, Munari rompe un giunto e perde la corsa, riuscendo a ripartire solo in extremis con quasi mezz'ora di ritardo.

Questi i tempi delle ultime due prove: MONTE CASTELLO: Warmbold 9'58", Barbasio 10'10", Dall'Ava 10'38", Baggio 10'51", Ormezzano 11'03.

MONTE POPPE: Munari 6'40", Warmbold 6'59", Barbasio 7'08", Dall'Ava 7'08", Ceccato 7'09".

Carlo Cavicchi

«SPEEDY» profeta in patria
nella Sprint-LANA a Biella

PERAZIO anche col cambio rotto

BIELLA - «Speedy» Perazio, l'idolo locale, ha vinto la prima edizione del Trofeo della Lana, la nuova gara dell'Automobile Club di Biella. Dopo il forfait dato da Pelganta i pronostici erano alla vigilia per una sua facile vittoria nella gara di casa. Un pubblico da gran premio era disseminato dalla partenza a tutte le prove speciali e sin nei tratti meno impegnativi dei trasferimenti.

A Biella l'automobilismo conta un grandissimo numero di appassionati e la partecipazione di parecchi locali, aveva portato l'entusiasmo alle stelle. Forse proprio però, la responsabilità di far bene davanti al suo pubblico, ha un poco frenato l'attuale irruenza di Perazio che ci è parso decisamente non nella forma migliore. Si è poi trovato a lottare con un Boretto sempre in crescendo che è riuscito a staccarlo leggermente nelle prime prove, strapazzando però un po' troppo la sua Fulvia fino a vedersi costretto al ritiro per la rottura di un giunto.

Anche «Cippo» Sella, un altro pilota locale, perfettamente conosciuto del percorso, dopo due belle prove si fermava per guai al motore.

I colpi di scena non erano ancora finiti, anche Perazio lamentava guai al cambio e si vedeva costretto a guidare con le marce di cui riusciva via via a disporre. Si faceva intanto sotto Bocca, porta colori della Bracco Corse, che trattandosi di una gara intitolata al campione che ha dato il nome alla Scuderia, si era presentato al via con particolare accanimento. La lotta su cui è vissuta buona parte della corsa, rimaneva incerta fino alle ultime battute quando Perazio riusciva finalmente ad aggiudicarsi la corsa con sole tre penalità di distacco.

Il percorso, due giri di soli 115 km. con quattro prove speciali per giro, è stato giudicato particolarmente valido e impegnativo da più dei piloti, ciò che ha deciso gli organizzatori dell'A.C. Biella a chiedere per l'anno prossimo l'inserimento della gara fra le prove per il Trofeo Nazionale dei rally.

Da segnalare che tutte le fasi della partenza sono state trasmesse in diretta da Tele-Biella la televisione libera di cui ci siamo già ampiamente occupati, che ha anche dedicato alla manifestazione un ampio servizio nelle trasmissioni domenicali dedicate allo sport.

Gigi Mosca

LA CLASSIFICA

1. Perazio-Danasino (Lancia Fulvia HF 1600) penalità 207; 2. Bocca-Garavaglia (Renault 12 Gordini) 210; 3. Del Prete-Gigli (Lancia Fulvia 1600 HF) 286; 4. Bay-Ferrero (A.R. 1600) 286; 5. Piscicelli-Piscicelli (Opel Ascona 1900) 301; 6. «Andyson-Vy» (Fiat 124 1600) 317; 7. Polledro-Polledro (Fiat 128 1300) 337; 8. Renati-Piccoli (A-112) 340; 9. Cerrato-Cerri (Fiat 124) 342; 10. Tarasco-Riva (Fiat 128) 347; 11. Avandero-Griffa (Lancia Fulvia 1600 HF) 356; 12. Marengo-Pelro (Lancia Fulvia 1600) 359; 13. Scaglione-Menghi (Lancia Fulvia 1600) 370; 14. Fren-Giachino (Fiat 128 Rally) 372; 15. Bianco-Murieri (Opel Ascona) 380; 16. Zuccarelli-Morando (Fiat 128 Coupé) 384; 17. Garin-Sanfort (Lancia Fulvia 1600) 387; 18. Barbero (Simca Rally 1300) 387; 19. Moro-Moro (Fiat 124 S) 390; 20. Chiabotti-Paschetto (Fiat 128) 395; 21. Lago-Corno (A-112) 398; 22. Re-Leone (Opel Ascona) 401; 23. Bianchetto-Zanone (Opel Ascona) 403; 24. Bidone-Lera (Fiat 128 Rally) 418; 25. Mercandino-Salusolia (Simca Rally 1300) 423; 26. Fogliano-Gilli (Opel Ascona 1900) 434;

27. Cappelli-Rollini (Renault Gordini) 438; 28. Ruoretta-Molina (Renault Gordini) 449; 29. Cavanna-Serra (Fiat 128) 460; 30. Curci-Carmignani (Fiat 128) 463; 31. Berruto-Luparia (Fiat 850 Coupé) 471; 32. Alemanno-Alemanno (A-112) 484; 33. Bacchiato-Elia (A-112) 493; 34. Manadel Piano (Lancia Fulvia 1300) 510; 35. Mazzone-Lanfranchini (Fiat 127) 512; 36. Spiez-Girola (BMW 1600) 513; 37. Cartafornon-Sassone (A-112) 527; 38. Motta-Bettis (Renault Gordini) 532; 39. De Michelis-Cossotto (Fiat 127) 533; 40. Madama-Pisano (Renault Gordini) 569,4; 41. Pallia-Totto (VW-Maggiolino 1500) 576; 42. Lastrucci-Marchese (Fiat 127) 630; 43. Bisbonis-Dinunzio (Ford Escort 1300) 646; 44. Giorgi-Bottazzi (Fiat 128 S) 695; 45. Ceravegna-Viglione (A-112) 699; 46. Reder-Schneider (A.R. 2000) 707; 47. Tanavino-Pozzo (Ford Escort 1300) 713,6; 48. Casupolo-Giulietti (Renault 1600) 1029; 49. Carrera (NSU 600) 1663; 50. Vigada-Vigada (Fiat 127) 1975.

● Corre voce che OVE ANDERSSON si sia sentito male tornando dal Rally TAP e si trovi in un ospedale di Bruxelles, ove si riteneva fosse andato per recarsi agli uffici europei della Toyota. Pare che nell'incidente al TAP si fosse rotto alcune costole, fatto che all'ospedale portoghese non fu rilevato.

Bocche amare per la regolarità-gimcana di VARESE

Messi a tacere i contestatori

VARESE - L'Automobile Club di Varese per questo 15. Trofeo della Provincia ha messo un po' di gimcana alla Sport Turismo, insieme ad una abbondante dose di regolarità di quella buona. Ne è uscito un cocktail che ha lasciato la bocca amara un po' a tutti, ai regolaristi prima di tutto che salvo poche eccezioni proprio non si sono trovati con la gimcana ed anche ai gimcanisti che sono letteralmente crollati nelle prove colpite.

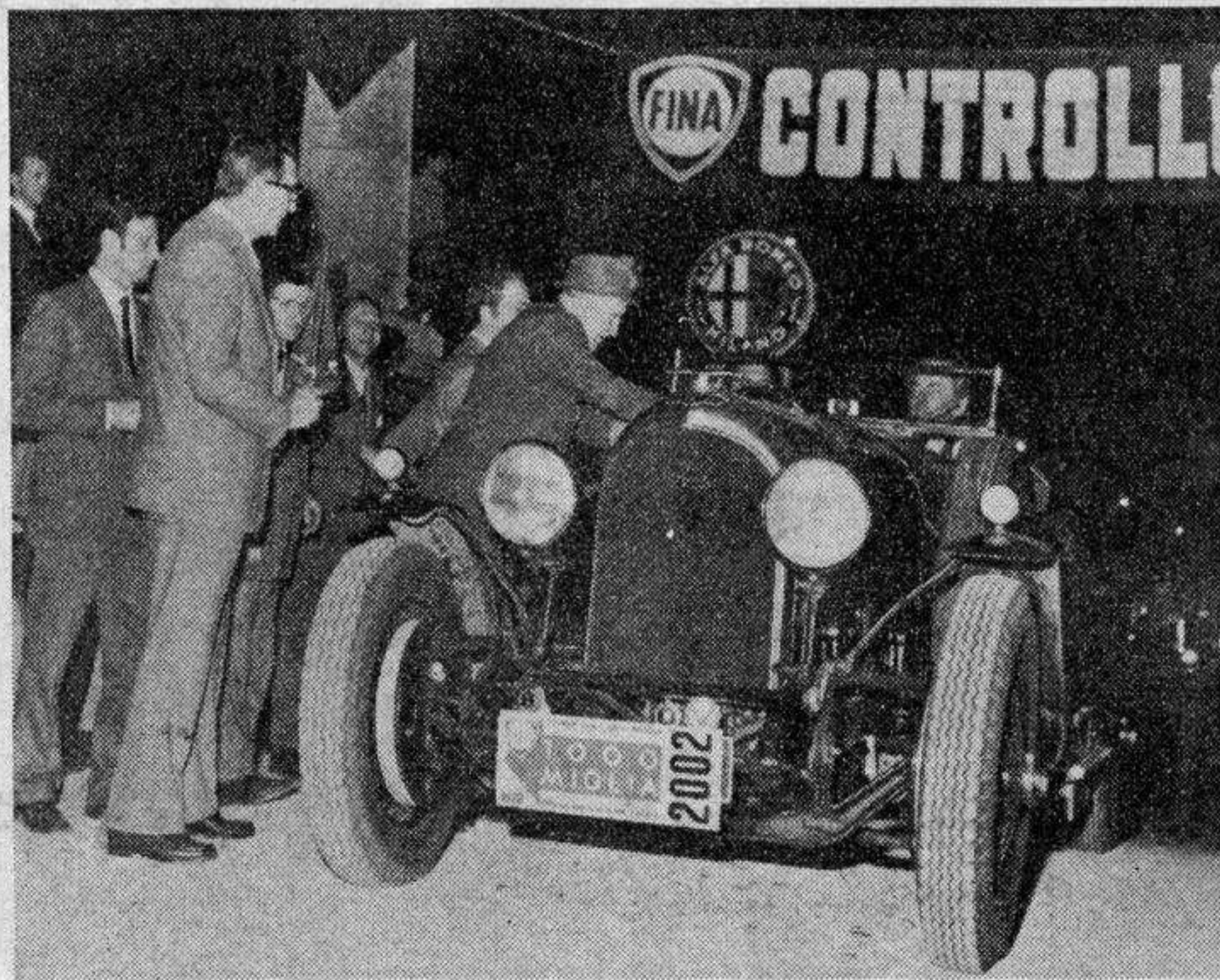
Sulla prima prova e sull'ultima, quelle che appunto per la verità anche noi proprio non siamo riusciti a comprendere c'è stato qualche tentativo di contestazione da parte di alcuni nomi grossi, subito però annientato alla maniera forte dai commissari sportivi. Le nostre critiche non vogliono comunque togliere proprio nulla ai meriti del vincitore Santorum che ha saputo ottimamente e più velocemente degli altri adattarsi alla situazione.

Se un poco è cambiata la scena i primi attori sono rimasti sempre gli stessi. Infatti al secondo posto si è piazzato Pertusio seguito da Nosenzo, da Pavanello e dalla Imerito.

g. m.

15. TROFEO PROVINCIA DI VARESE - Gara nazionale di regolarità - Varese, 15 aprile 1973.

LA CLASSIFICA
1. Mario Santorum penalità 20,32; 2. Pertusio 22,34; 3. Nosenzo 23; 4. Pavanello 23,08; 5. Imerito 28,14; 6. Donini 37,48; 7. Bertola 40,42; 8. Testoni 42; 9. Ferrario 42,74; 10. Gancia 42,82; 11. Magistri 44,60; 12. Gatti 46,10; 13. Gibelli 46,50; 14. Fasano 47,2; 15. Barbera 49,52; 16. Poggiali 51,5; 17. Dentis 52,9; 18. Bianchi 54,36; 19. Leva 55,5; 20. Forato 55,72; 21. Casalone 56,32; 22. Possina 61,82; 23. Balocco 61,9; 24. Canuto 67,22; 25. Amelotti 68,78; 26. Forato 69,08; 27. Rossi 69,50; 28. Piroli 69,98; 29. Caponi



La Bentley del 1926 degli inglesi Whitehouse e Harben si appresta a prendere il via per questa quarta edizione della 1000 Miglia storica

1° maggio «fuoristrada»

Il Club nazionale Fuoristrada di Bologna, organizza per il prossimo 1. maggio il IV Trofeo Internazionale Fuoristrada sulle montagne attorno a Loiano, su quei monti cioè che durante la seconda guerra mondiale videro impegnati migliaia di mezzi fuoristrada (a quattro ruote motrici, come quelli ammessi a partecipare). La formula di questo Trofeo consisterà in tratti di avvicinamento a velocità turistica e tratti speciali a cronometro che i concorrenti affronteranno uno per volta. Il percorso totale sarà di circa 100 km di cui solo una minima parte di prove speciali. La manifestazione inizierà con una mostra mercato a S. Lazzaro di Savena dal 28 aprile al 1. maggio, poi domenica 29 ci sarà una gara di Gim-Cross e la seconda prova internazionale di regolarità femminile fuoristrada. Inoltre, verranno presentati film a soggetto fuoristradistico. La quota di partecipazione che dà diritto anche alla cena per due persone è di L. 15.000; le iscrizioni dovranno pervenire al Club Nazionale Fuoristrada, Via 25 aprile, 2 - S. Lazzaro (Bologna).

un po' dei suoi bollori penalizzandolo e ammonendolo.

Con questa affermazione di Fargion, che ha quasi tagliato il traguardo viaggiando su due ruote, tenendo la vettura in bilico per una decina di metri, si apre la quarta stagione agonistica per il rallycross Challenge Ford Kléber. Ottimo il primo atto! Chi ben comincia...

RALLYCROSS DI ASTI - Prima prova del campionato '73 - Asti, 15 aprile 1973. Classifica dopo le 16 batterie

1. Giacalone in 6'34"4; 2. Del Carlo 6'36"2; 3. Fargion 6'38"9; 4. Popoff 6'43"4; 5. Silvani 6'44"8; 6. Canepari 6'53"7; 7. Frino 6'53"9; 8. Bosca 7'15"8; 9. D'Amore 7'30"6; 10. Tacus a 2 giri; 11. Cascone a 2 giri; 12. Coscera a 2 giri.

Finalissima

1. Fargion; 2. Giacalone; 3. Del Carlo.

MILLE MIGLIA STORICA - Coppa Fina - Gara internazionale per vetture d'epoca - Padova, 13-15 aprile 1973.

LA CLASSIFICA

1. Anselmi (Fiat 509 S - anno 1926); 2. Carbò-Viladomin (Hispano Suiza H 6 B - 1956); 3. Bascons-Gleave (Hispano Suiza - 1927); 4. Medici-Milanesi (OM 665 - 1926); 5. Bell-Glover (Alvis SD 12/50 - 1927); 6. Tabbenor-Gates (Bentley Opel - 1928); 7. Davis-Goodacre (Bentley - 1930); 8. Bonini-Moroni (Alfa Romeo 6 C GS - 1929); 9. Cherrett-Cherrett (Alfa Romeo 6 C GS - 1933); 10. Riley-Riley (Alfa Romeo MM - 1931); 11. Elliot-Pyle-Watson (Talbot 105 - 1933); 12. Crocker-Hunt (Lagonda-Rapier - 1934); 13. Ponchia-Hardo (Wollsey S - 1932); 14. Ravizza-Parolini (MG PA - 1934); 15. Guerra-Brusa (MG - 1932); 16. Tieche-Musselwhite (MG J.4 - 1933); 17. Teodori-Arborini (MG TD - 1947); 18. Genovese-Cerletti (Fiat Coppa d'Oro - 1933); 19. Accorsi-Ferrari (Fiat Slat 508 - 1933); 20. Marri-Marri (Fiat

C'erano tutte
le auto più note

Il pelle- grinaggio 1000 Miglia

PADOVA - Quattro anni orsono quando nella veste di presidente del Veteran Club, Giulio Dubbini decise di ripercorrere con alcuni amici, alla guida di vetture sportive d'epoca, le strade che sono legate alla più leggendaria corsa automobilistica del mondo, la Mille Miglia, probabilmente non pensava che l'interesse per questa romantica cavalcata sarebbe cresciuto a dismisura. Dubbini è titolare di una nota industria di torrefazione di caffè e da molti anni si dedica alla ricostruzione e alla messa a punto di autentici esemplari di vetture sportive, alcune delle quali legate alla famosa competizione bresciana.

L'interesse per queste vetture d'epoca è cresciuto al punto che quattro dei cinque capannoni che compongono l'industria di Dubbini sono occupati da officina, carrozzeria, garage. Insomma, in via Caprera a Padova c'è un vero e proprio museo di vetture sportive d'epoca che vale la pena di visitare per toccare con mano un mondo che sembrava appartenesse soltanto al passato.

«Organizzando la Mille Miglia storica — ha detto Giulio Dubbini — intendo ripercorrere quelle strade che sono legate alle grandi vittorie automobilistiche della corsa più lunga del mondo e dimostrare che, nonostante siano trascorsi molti anni, quelle stesse vetture sono ancora efficienti e in grado di sostenere lunghi viaggi. Un altro scopo della Mille Miglia storica è quello di risvegliare negli italiani e in particolare tra gli sportivi, l'amore per queste vetture ad evitare che gli esemplari più interessanti e gloriosi vengano acquistati da collezionisti stranieri».

La quarta edizione della Mille Miglia storica Coppa Fina ha così raccolto tutte le marche più famose che diedero vita alle varie edizioni della Mille Miglia, tra cui i modelli vincitori di quattro coppe con oltre trenta concorrenti provenienti da Inghilterra, Spagna, Germania, Svizzera e Olanda. Quest'anno poi si sono fatte le cose come si conviene a una rassegna che riscuote sempre maggior successo: mossiera della manifestazione è stata Tina Castagneto, moglie del compianto Renzo Castagneto, ideatore e organizzatore con il conte Aimò Maggi, il conte Mazzotti e il giornalista Canestrini, dell'indimenticabile corsa bresciana. Fra i partecipanti alcuni nomi illustri degli anni d'oro della Mille Miglia come Consalvo Sanesi e Augusto Zanardi su Alfa Romeo Disco volante, Bonini e Moroni su Alfa Romeo 6 cilindri 1750. Presenti anche la Lancia, la Ferrari, la Mercedes alle quali hanno fatto corona altre marche tra cui Osca, Giaur, MG, Jaguar, Bugatti, Cisitalia, Stanguellini e uno splendido gruppo di Balilla Coppa d'Oro oltre a numerose marche straniere.

Attilio Trivellato

Coppa d'Oro - 1931); 21. Tartara-Mietta (Fiat Coppa d'Oro - 1933); 22. Claudani-Claudani (Fiat Coppa d'Oro - 1933); 23. Nordera-Dolcetta (MG TD - 1948); 24. Semprucci-Bencini (Fiat Coppa d'Oro - 1933); 25. Caproni (Fiat Coppa d'Oro - 1934); 26. Guerra-Brusa (Fiat Coppa d'Oro - 1934); 27. Gatti-Lotti (Fiat Coppa d'Oro - 1934); 28. Romani-Caretta (Fiat Coppa d'Oro - 1936); 29. Baruzzi-Barbi (Fiat Coppa d'Oro - 1934); 30. Lodico-Palchero (Fiat Coppa d'Oro - 1934); 31. Renault-Isidori (SS Jaugar 100 - 1935); 32. Pozzoni-Carosi (Alfa Romeo 6 C - 1939); 33. Bonfanti-Rinaldi (Alfa Romeo B 6 C - 1936); 34. Frey-Peterson (Talbot Lago - 1937); 35. Giese-Giese (BMW 328 - 1937); 36. Leonhard-Leonhard (BMW 328 - 1938); 37. Stoyel-Hilton (Fraser Nash 328 - 1939); 38. Zanoletti-Cicogna (Lancia Aprilia - 1938); 39. Nyffeler-Scherle (Veritas - 1947); 40. Dubbini-Fonda (Cisitalia - 1947); 41. Monti-Chinasso (Giaur Giannini - 1950); 42. Vasoin-Boria (Lancia Paganelli