

Dalle piste inglesi
di PASQUA al
rendez-vous monzese

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT



E' tornato a sorridere Ickx, l'imprevedibile belga che si è « svegliato » nel primo giorno di prove a Monza ottenendo un tempo veramente eccellente e soprattutto dimostrando di poter tenere un « passo » sul filo dei giri record preesistenti. Ickx ha provato anche la B3, secondo tipo, a Fiorano

Altre impressioni, alla vigilia delle ultime prove monzese.

REDMAN, che ha potuto provare poco la vettura sempre guidata dal compagno ICKX: « La macchina, come dimostra il tempo fatto, è perfettamente a punto; scodinzola solo un po' in frenata, ma cercheremo di metterla a posto in quest'altro giorno che ci rimane. Questa sera i meccanici cambieranno il motore e ne avremo uno fresco per le ultime prove e per la gara di mercoledì. Finalmente qui non abbiamo avuto problemi di gomme e tutto fila per il meglio. Speriamo che duri. »

MERZARIO, è un po' « buio » alla fine delle prove, perché Cevert gli ha rubato il posto alle spalle di Ickx, ma è contento della macchina che dice « Sta andando rapidamente verso una competitività degna del titolo di Campione del Mondo che porta. »

BELL: « Si è rotto il cambio sulla

mia Gulf-Mirage, e non abbiamo potuto girare molto. Qui a Monza abbiamo due motori Ford-Cosworth. Per ora li preferiamo ai 12 cilindri Weslake, la macchina migliora corsa per corsa, e presto speriamo di essere ancora più competitivi. »

REGAZZONI, disoccupato di lusso, ha visto così le prove di lunedì: « La Ferrari si è dimostrata molto a punto, ma anche la Matra-Simca non è da meno, sarà una gara tutta da vedere. Ovviamente per motivi sentimentali, tifo per la Ferrari; però quando penso a quella 33 che abbiamo in Autodelta e che non adoperiamo mi fa una rabbia... Di certo è che a Monza, in questi giorni, pur con una macchina nuova di zecca non avremmo sfigurato in mezzo a tanta compagnia, io non la capisco la decisione dell'Alfa di rimandare il debutto. Dopo il G.P. di Spagna andrò con una G.T. a provare il circuito della Florio che non cono-

sco, ma Ickx che c'è stato recentemente me ne ha parlato in modo entusiastico. Certo che la Targa o quest'anno o mai più; e bisogna approfittarne. »

LARROUSSE, ha potuto provare poco, ma si ripromette di fare un buon tempo prima della fine delle prove. Gli chiediamo conferma del forfait della Matra alla Targa: « Sì è vero — dice — avevamo chiesto io e Pescarolo una macchina per correre magari come privati, ma ci è stata negata. L'obiettivo della Matra-Simca — ci ha detto il sig. Lagardere — è la 24 Ore di Le Mans; se poi verrà anche il Mondiale Marche bene, ma tutte le forze sono per la classica francese. E non andremo neppure al Nurburgring! Mi spiace perché, con una macchina come la Matra-Simca io correrei tutte le domeniche. »

cev.

Veramente poco pasquale

la bolgia di THRUXTON F.2

PESCAROLO 1° sub-judice

per l'inchiesta su BEUTTTLER

THRUXTON - In questa memorabile gara di campionato di F. 2, vittoria di Henri Pescarolo, risultato che non sembrava probabile fino quasi alla fine del quarantottesimo dei cinquanta giri previsti, momento in cui i leaders, Birrell e Beuttler, sono entrati in collisione. Pescarolo, molto vicino, ha a malapena evitato le due vetture per finire con buon vantaggio su Mass, che in seguito è stato squalificato, anticipando altre decisioni che si attendono in settimana per i reclami che si sono accavallati.

Il « compressore stradale », cioè la March-BMW, si è dimostrato fragile (la vettura di Beuttler è stata l'unica della Casa a portare a termine la corsa) e i timori che la stagione 1973 potesse rivelarsi una ripetizione del dominio Brabham-Honda del 1966 sono in gran parte svaniti. Le manches di qualificazioni sono andate a Dépailler e a Williamson. Dobbiamo però già dire che i risultati finali hanno sollevato reclami e che è in corso un'inchiesta.

Nelle prove del 21 aprile c'era un'atmosfera da « lotteria », dato che le condizioni della pista variavano di continuo, da asciutto a bagnato, e l'unico fatto chiaro era che sul bagnato i Goodyear di F. 1 con nuova mescola regalarono da 3" a 5" per giro. I Firrestone erano competitivi su fondo asciutto. Poche le novità tecniche. La Brabham ha aggiunto due grandi spoilers all'alettone anteriore della BT40, modificando anche la sospensione. Jabouille aveva la nuova Elf con motore Cosworth (mentre Dépailler disponeva ancora del Hart), le Chevron sfoggiavano un nuovo alettone posteriore, dopo che alle verifiche, durante le prove, quello originale era stato dichiarato troppo grande. Come previsto la Lotus non aveva completato in tempo le Texaco Star, anzi Emerson Fittipaldi non si è neppure dato la pena di venire in Europa.

Sul bagnato le Motul si sono dimostrate le più veloci, calando invece di tono appena la pista si è asciugata. La potenza della

March-BMW non ha potuto essere sfruttata al massimo sul bagnato, infatti nessuna delle vetture ufficiali si è qualificata per un posto in prima fila (e clienti March, Beuttler — guida molto liscia — e Vittorio Brambilla, hanno rimediato alla situazione).

Situazione critica per i pneumatici e i componenti di alcune squadre guardavano con ansia il cielo, per vedere se c'erano le nubi grigie che hanno reso tanto malinconiche le feste pasquali in Inghilterra, mentre altri pregavano con fervore perché piovesse.

Per qualificarsi per la finale si dovevano disputare le manche e la prima ha visto al via soltanto sedici partenti, a causa di ritiri. Walker era presente, ma la sua cavaglia non è ancora completamente guarita per cui non ha gareggiato. Assente da Adami perché doveva andare a Salisburgo (gara poi rinviata). Reutemann a quanto pare non poteva partecipare per via del suo contratto con la Ferrari, Fittipaldi come si è detto non disponeva di vettura, Gunnarsson ha mandato a farsi benedire tutti i motori in prova, Lunger non aveva motori disponibili.

Scheckter e Wollek, con le Motul, hanno dominato la prima sessione di prove sul bagnato (1'23"6 e 1'23"8) seguiti da Dépailler, Jarier, Birrell ed Ernesto Brambilla (1'29"8). E' stata però la seconda sessione a decidere delle posizioni nello schieramento. Dépailler e Pace hanno girato entro il record, Beuttler, Coulon e Jarier l'hanno uguagliato (Jarier poco prima che il suo motore perdesse tutto l'olio ed è riuscito a spegnerlo in tempo per salvarlo). Fra i piloti che sono incappati in testa-coda, Pescarolo, Wollek e Scheckter. Brambilla si è fermato sul circuito ed è stato trainato al box; il suo motore aveva avuto un ritorno di fiamma ad oltre 8000 giri/min. per cui per il giorno di gara si è dovuta cambiare la scatola dell'accensione.

David Hodges

CONTINUA A PAGINA 24

Così (in 30) al via!

DEPAILLER (Elf 2)	COULON (March-BMW)	WILLIAMSON (GRD)
PESCAROLO (Motul)	SCHENKEN (Motul)	
SHECKTER (Motul)	WOLLEK (Motul)	HUNT (Surtees)
GETHIN (Chevron)	JABOUILLE (Elf 2)	
KAZATO (GRD)	PACE (Surtees)	WINGFIELD (Brabham)
IKUZAWA (GRD)	WILKINSHAW (GRD)	
McCONNELL (Surtees)	JAUSSAUD (Motul)	GUBELMAN (Brabham)
MOSER (Surtees)	HAILWOOD (Surtees) n.p.	
JARIER (March-BMW)	MASS (Surtees)	BELTOISE (March-BMW) n.p.
BIRRELL (Chevron)	MORGAN (Chevron)	
VANDERVELL (March-BMW)	DAL BO (Pygmée)	V. BRAMBILLA (March-BMW)
W. FITTIPALDI (GRD)	BEUTTLER (March-BMW)	
MIGALUT (Pygmée)	SCOTT (Scott)	



Henri Pescarolo si è trovato su un piatto d'argento la vittoria a Thruxton, in una prova di Formula 2 (prioritaria) in cui è successo veramente di tutto

CORSA A THRUXTON - Gara di velocità in circuito, valevole per il campionato Europeo di F.2 - 24 aprile.

LE CLASSIFICHE

Prima batteria - 28 giri
 1. Dépailler (Elf II) 33'54", media kmh 187,90; 2. Coulon (March-BMW) 33'59"; 3. Pescarolo (Motul M. 1 Smith); 4. Scheckter (M. 1 Smith) 34'41"6; 5. Wollek (Motul M. 1 BDA) 34'47"4; 6. Hunt (Surtees TS15 Hart) 34'52"4; 7. Pace (Surtees TS15 Hart) 27 giri; 8. Wingfield (Brabham BT40) 27 giri; 9. Ikuzawa (GRD) 27 giri; 10. McConnell (Surtees TS15 Hart) 27 giri; 11. Birrell (Chevron B25 Hart) 27 giri; 12. Beuttler (March-BMW) 26 giri.
Giro più veloce: Jarier e Pace 1'11"2, media kmh 191,70.
Seconda batteria - 28 giri
 1. Williamson (GRD Cosworth) 34'25"2, media kmh 185,01; 2. Schenken (Motul M. 1 Smith) 34'36"4; 3. Gethin (Chevron B25) 34'58"2; 4. Jabouille (Elf II) 35'06"; 5. Kazato (GRD 273) 35'23"8; 6. Walkinshaw (GRD) 27 giri; 7. Hailwood (Surtees TS15 Hart) 26 giri.
Giro più veloce: Mass 1'11"4, media kmh 191,97.
Non classificati, avendo percorso meno del 90% della distanza: Fittipaldi (Brabham BT40) 24 giri; Migault (Pygmée) 20 giri; V. Brambilla (March-BMW) 16 giri.
Finale (provvisoria) - 50 giri
 1. Pescarolo 1.1'45"4, media kmh 184,19; 2. Wollek 1.2'; 3. Birrell 1.2'21"; 4. Morgan (Chevron) 1.2'33"; 5. Jausaud 1.3'21"8; 6. T. Brambilla 49 giri; 7. Williamson 49 giri; 8. Gubelman 49 giri; 9. Hunt 48 giri; 10. Moser 48 giri; 11. Pace 48 giri.
Giro più veloce: Coulon 1'11"2, media kmh 191,70.
Hanno finito ma non sono stati classificati: Walkinshaw 44 giri; Ikuzawa 42 giri.

Infuocata nelle batterie e «gialla» in finale la corsa di Thruxton

La furberia di SURTEES costa la squalifica (da 2°) a MASS

THRUXTON - Il tempo del giorno di gara ha soddisfatto la March, anche se pochi altri, perché mentre le vetture uscivano è addirittura comparso un debole sole, anche se è saltato fuori troppo tardi per attirare un folto pubblico. Nel giro di riscaldamento Pace ha avuto noie alla frizione e Surtees si aggirava ansioso, per aiutare a risolvere il problema.

All'abbassarsi della bandiera Pace e Beuttler sono scattati in testa, seguiti da Jarier e da Pescarolo. Attraverso le lunghe curve sulla parte posteriore del circuito sono state davanti le Surtees azzurre e gialle, che conducevano al termine del primo giro, seguite da Jarier, Beuttler, Pescarolo, Coulon con la March di Filipinetti, quindi Brambilla. Non era dunque una March a condurre, anche se ce n'erano parecchie nel gruppo di testa. D'altro canto la manche sarebbe stata lunga e dovevano accadere molte cose.

Pace e Jarier si sono staccati, mentre Beuttler teneva a bada Coulon, Brambilla e altri cinque piloti in gruppo serrato. Alla seconda tornata Pace ha stabilito un nuovo record in 1'11"2, mentre Blades e Dal Bo sostavano al box. Al terzo giro Coulon ha strappato la terza posizione a Beuttler in frenaggio, poi James Hunt ha infilato la sua Surtees oltre la gialla March. Birrell è andato al box per fare cambiare un pneumatico forato. Al quinto giro Dépailler si è portato al terzo posto, e intanto Brambilla, che lanciava una sfida a Beuttler (con foga eccessiva, si è poi visto) ha allargato troppo, andando a urtare contro la chicane con la sua March Beta. Al sesto giro Pace ha rallentato e Jarier ha preso la testa... poi entrambi sono andati al box. La vettura di Pace accusava forti vibrazioni alla ruota posteriore di destra, Jarier aveva staccato l'interruttore dei contatti elettrici. Entrambi sono ripartiti, ma ormai fra i leaders l'ordine era il seguente: Dépailler, Coulon, Beuttler, Scheckter e Pescarolo. Entro due giri i piloti della Motul si sono scambiati le posizioni, quando Scheckter ha fatto segno a Pescarolo di passare. Due tornate dopo Pescarolo ha strappato la terza posizione a Beuttler. Intanto il motore della vettura di Dal Bo era «scoppiato» e McConnell aveva sostato al box. Jarier, che ce la metteva veramente tutta, diremmo quasi con spericolatezza, per riguadagnare terreno, è incappato in una testacoda e ha perso tempo.

Vola la March di JARIER

Scheckter si sforzava per controbattere la potenza del motore BMW di Beuttler, mentre i due lottavano coi denti, e alle loro spalle Jarier si è

fatto avanti, superando tanto Hunt che Wollek al sedicesimo giro. Alla tornata successiva ha raggiunto Beuttler, da poco spodestato da Scheckter, e alla chicane lo ha urtato. La March di Jarier è balzata in aria, poi tutti e due i piloti sono andati al box per fare svolgere un controllo, dopo quell'incidente assolutamente inutile.

Nelle ultime fasi della manche i concorrenti erano ben sparpagliati e Pescarolo non riusciva a superare McConnell, benché ci provasse giro dopo giro; il canadese era naturalmente tardato di vari giri, dopo la fermata al box. La manche si è dunque conclusa con un 1-2-3 francese, disputata in un'atmosfera piuttosto arroventata, che non era stata prevista. Scheckter ha fatto un testacoda nel giro di raffreddamento.

BRAMBILLA senza gas

Per la seconda manche si sono avuti ritiri in numero minore. Niente vettura per Peterson, Watson continuava a fare lo spettatore, Binder non si è neanche visto, l'iscrizione della GRD di Stanton non si è concretata e neppure quella della GRD del Team Pierre Robert.

Sul bagnato, più veloci questa volta Schenken e Jausaud su Motul, entrambi con 1'23"6, poi Beltoise, Vandervell, Mass, Hailwood, Scott. L'undicesimo tempo è stato quello di Vittorio Brambilla, in 1'29"4. Il circuito non era completamente asciutto per cui i tempi sono stati meno buoni (strano a dirsi, nessun testa-coda però). Tre piloti hanno segnato 1'13"4, occupando così la prima fila, mentre la posizione al palo andava a Williamson. «Sono stato fortunato di avere la vettura messa bene a punto», ha poi detto il pilota, che ha però dovuto interrompere la sessione per noie alle sospensioni. Surtees era felice di vedere Mass vicino a Roger, perché Jochen è considerato il «numero uno» in F.2 e si erano infatti garantiti che disponesse della vettura migliore, mentre Brambilla era molto soddisfatto del suo tempo e del suo posto in prima fila. Wilson Fittipaldi, benché si sentisse influenzato, è riuscito a qualificarsi (anche per la gara si sentiva poco bene e aveva intenzione — come ha poi detto — di «prendere la partenza, senza fare niente di spettacolare però il motore era fantastico. Ho spinto per un attimo sul rettilineo e per un pelo non volavo».

Al via della manche è andato in testa Williamson, seguito da Brambilla, Mass e Beltoise, ma al termine del primo giro Mass era al secondo posto, perché Brambilla aveva perso tempo per un freno bloccato (una tornata più tardi

è andato lentamente al box con una mano alzata: si era rotto il cavo del comando del gas). Williamson precedeva dunque Mass, Beltoise, Schenken, Vandervell e Morgan. Mentre entrava nella chicane, al quarto giro, tallonato da Mass, ha tardato a frenare e ha dovuto infilarsi nell'uscita di sicurezza, ripartendo poi in sesta posizione. Uno dei primi a sostare al box è stato Fittipaldi per fare sostituire il filo di una candela, lavoro che ha richiesto parecchio tempo, poi è arrivato Morgan per fare fissare l'alettone posteriore che si stava staccando. Scott è finito sul tratto erboso ed è sparito di scena. Hailwood, che al quarto giro era arrivato sull'erba in testa-coda, ha sostato a sua volta per un controllo.

Intanto Williamson ha raggiunto Vandervell e il seguente duello ha portato i due vicini a Schenken, sicché ha avuto inizio una lunga battaglia a tre. Vandervell è stato respinto in terza posizione, al tredicesimo giro, e quasi subito dal motore BMW è cominciato a sgorgare fumo azzurrino, che giro dopo giro sembrava annunciare l'ultimo respiro del gruppo propulsore. Dietro, Schenken e Williamson si sono più volte scambiati la quarta posizione. Al quindicesimo giro è ripartito Brambilla e Morgan si è ritirato, mentre Migault faceva un'ulteriore fermata al box... che non doveva essere l'ultima.

Ora sembravano avere la situazione in mano Mass e Beltoise, primo e secondo. Il francese non era abbastanza vicino all'altro per minacciarlo, ma al sedicesimo giro Mass si è fermato sul circuito, lasciando Beltoise con 19" di vantaggio su Vandervell, fino alla ventesima tornata, quando Williamson è apparso in seconda posizione (due giri dopo Vandervell è finalmente andato al box, ove la sua March è subito stata spinta via). Alla ventitreesima tornata Williamson conduceva di nuovo, dato che il motore di Beltoise era scoppiato in modo spettacolare. Schenken occupava un saldo secondo posto, e nelle ultime fasi Gethin è finalmente riuscito a portare la sua Chevron oltre Jabouille, in terza posizione. Per quasi tutta la gara il motore della vettura di Williamson saliva a un massimo di soli 7500 giri/min.

SCHENKEN braccia al cielo

Lo schieramento per la finale è stato fatto a seconda dei tempi dei primi dieci in ogni manche, più i dieci successivi a seconda dei tempi più veloci sul giro. Come prevedibile Beltoise non c'era, ma non si è visto sullo schieramento neppure Hailwood che aveva terminato bene. Alcuni piloti molto veloci, quali Fittipaldi, Jarier e Beuttler erano in fondo.

Quando si è abbassata la bandiera, Schenken si è mosso di qualche centimetro, poi ha sollevato entrambe le mani perché, come ha detto dopo «si era rotto qualcosa nella trasmissione». Jabouille ha urtato la Motul ed è filato via, dentro un fossato di sicurezza. Fittipaldi ha fatto una partenza velocissima e aveva superato varie file dello schieramento quando ha urtato la Motul; la ruota posteriore si è storta e la Brabham si è fermata slittando in mezzo a una pioggia di scintille. Poi Jarier ha urtato la vettura dello sfortunato Tim, per cui quattro piloti di primo piano sono spariti di colpo. Intanto Williamson era scattato in testa, tallonato da Coulon. Per ultimo è arrivato Vandervell, che si è poi ritirato.

BEUTTLER e BIRRELL ai ferri corti

Coulon ha quindi preso la testa in frenaggio e si è piano piano staccato da Williamson nei giri successivi, anche perché Roger aveva un pneumatico posteriore di sinistra che si afflosciava; dopo otto giri è infatti andato al box per cambiare la ruota e ha perso un giro, rispetto ai leaders, rimontando poi con tenacia per tutto il resto della gara. Dépailler si è avvicinato a Coulon, ma i suoi attacchi sono sfumati quando il motore l'ha tradito al nono giro. Così Coulon era bene avanti, mentre Scheckter aveva superato Pescarolo e Wollek. Seguiva Gethin, ben presto superato dal compagno Birrell. Anche Beuttler migliorava la propria posizione e ora Brambilla era tredicesimo, con la March poco maneggevole dato che al primo giro si era staccato lo spoiler di sinistra sul muso. Birrell, quarto, ha attaccato Pescarolo che tentava di non staccarsi dallo spettacolare Schenken, che guidava con foga, fidando nelle proprie velocissime reazioni. Mentre Coulon pareva avere la situazione in mano al ventesimo giro, Birrell aveva approfittato quando Pescarolo aveva preso una curva a sinistra troppo larga, e ora sferrava battaglia a Scheckter. Entro un giro era secondo, quindi le tre Motul. Dietro, Beuttler si avvicinava a Hunt che aveva un pneumatico che si afflosciava, tanto che in rettilineo la vettura ondeggiava. Poi venivano Mass e Pace (si è saputo dopo che Mass era «illegalmente» salito sulla vettura di Hailwood, dato che questi aveva trovato la maneggevolezza sempre peggiori coi Firestone dalla mescola molto dura).

Al ventitreesimo giro Coulon è stato tradito dall'impianto del carburante, per cui è andato in testa Birrell, tallonato da tre Motul e da Beuttler. Due tornate più tardi Beuttler ha superato

Wollek e sei giri più tardi era secondo perché Scheckter aveva lasciato il circuito per foratura. Mass e Pace hanno superato Hunt; più indietro Brambilla era decimo, ma riusciva con fatica a precedere Jausaud, in una loro corsa «privata» che è durata per molti giri. Al quarantesimo giro l'ordine era: Birrell, Beuttler e Pescarolo, quest'ultimo un poco arretrato, perché era riluttante a buttarsi in un duello con Beuttler. Cadeva una pioggerella leggera che ha convinto Pace e Hunt a recarsi al box, Pace per montare quattro pneumatici intermedi, Hunt soltanto per sostituire quello forato. Ormai Jausaud aveva avuto la meglio su Brambilla. La battaglia per il comando si è fatta molto tesa e al momento cruciale si è avuto al quarantottesimo giro, alla chicane. Beuttler ha creduto che Birrell avesse allargato troppo a sinistra, aprendo un varco, ma Birrell ha detto «non aveva possibilità di passare».

Invece Beuttler ha tentato, portandosi con le ruote sul cordolo. («Avevo pensato che si guidasse così soltanto in Formula Ford», ha poi detto Birrell). «Mi è venuto troppo vicino», ha dichiarato Beuttler, comunque la prima volta in cui le vetture si sono toccate non ci sono stati danni, mentre la seconda volta la Chevron di Birrell è volata sopra la ruota posteriore della March di Beuttler («non so guidare troppo bene su due ruote», ha detto Gerry). Entrambe le vetture si sono fermate e il gioco di attesa di Pescarolo ha dato frutti, infatti il francese si è infilato avanti, al comando. Wollek, dopo essere entrato nell'uscita di sicurezza della chicane, è tornato in pista al secondo posto ed è passato anche Mass. Beuttler e Birrell sono ripartiti, quest'ultimo non troppo veloce temendo che le ruote fossero danneggiate.

La parola al tribunale

E così, finita la gara, sono cominciate le discussioni. Mass è inevitabilmente stato squalificato, appena si è scoperto il trucco di Surtees, ma due ore dopo era ancora in corso l'inchiesta sul comportamento di Beuttler. E' interessante notare che Birrell non ha fatto reclamo. Era contento della sua corsa, che infatti è stata eccezionale. La Chevron invece ha protestato e Beuttler è stato squalificato provvisoriamente. Il tribunale del RAC dovrà confermare o annullare durante la settimana. Comunque, questa gara piena di emozioni deve avere ampiamente ricompensato i 30.000 spettatori, per la giornata trascorsa con un tempo tanto deprimente.

David Hodges

Movimentato da incidenti spettacolari il Gran Premio SINGAPORE

Vern SCHUPPAN profeta in ASIA

SPECIALE PER AUTOSPRINT
SINGAPORE - L'australiano Vern Schuppan e la sua March 722 si sono aggiudicati in bellezza il Gran Prix di Singapore, a conclusione di una lunga e solitaria galoppata, iniziata al 18. e conclusasi al 50. ed ultimo giro. Schuppan, ha coperto i 240 chilometri della gara in 1 ora, 38 minuti e 58 secondi precedendo di oltre trentotto secondi il neozelandese Graham Lawrence. Terzo è finito John MacDonald, che non è riuscito a bissare il successo conseguito nel gran pre-

GRAN PREMIO DI SINGAPORE - Gara di velocità internazionale - Formula libera - Singapore, 22 aprile 1973.
LA CLASSIFICA
 1. Vern Schuppan (March 722) 50 giri in 1.38'58"3; 2. Lawrence 1.39'36"8; 3. MacDonald a 1 giro; 4. Stewart a 1 giro; 5. Smith a 3 giri; 6. Bussell a 3 giri; 7. Millen a 7 giri; 8. Allison a 8 giri; 9. Geoghegan a 9 giri; 10. Simon a 14 giri. **Giro più veloce:** Leo Geoghegan, in 1'54"9, nuovo record.

mio della Malaysia.

Su un tracciato rivelatosi quanto mai veloce, la gara è vissuta per i primi giri sul duello fra Lawrence, che sarà secondo al traguardo, e l'australiano Leo Geoghegan. Partito fortissimo, Lawrence, che per tre volte ha scritto il suo nome nell'albo d'oro della corsa, ha condotto dal primo al sesto giro allorché è stato dapprima raggiunto e poi superato da Geoghegan.

SALISBURGO sotto la neve l'EURO-TURISMO a maggio

SALISBURGO - La bufera di neve abbattutasi all'improvviso sulla regione di Salisburgo ha fatto tornare a casa, con una giornata di anticipo, tutti i piloti convenuti al Salzburgring per la disputa della 2. prova del « Campionato Europeo per vetture da Turismo ». La gara che doveva segnare il rientro ufficiale delle Alfa Romeo nel Campionato con le GTAM 2000 affidate a Facetti-De Adamich e Larini-Dini ha visto perciò effettuare solo la prima sessione di prove ufficiali.

Prove affrontate, ad onore del vero, da tutti i piloti presenti, sia della squadra Alfa Romeo, sia della squadra Ford, sia della squadra BMW con una certa apprensione perché le prime avvisaglie della bufera si presentavano già sotto forma di nevischio.

Per la seconda giornata di prove, come detto, neve alta quaranta centimetri, spazzaneve all'opera lungo il percorso e organizzatori con le mani nei capelli. Unica decisione accettabile è stata perciò quella di rimandare il tutto a momenti migliori, in altre parole al 19 maggio, quando il calendario offre la data lasciata libera dal Gran Premio di Brno, il cui circuito non è stato giudicato agibile dalla GPDA.

t. z.

Una volta in testa, Geoghegan ha impresso al Gran Prix un ritmo quanto mai sostenuto ed è stato forse proprio il treno di marcia a tradire l'australiano che al 20. giro dopo circa 100 chilometri di corsa è stato costretto ad una sosta forzata ai box. A questo incidente ne è seguito un altro: protagonista di un doppio testa-coda, Geoghegan è uscito fuori pista dando definitivamente via libera a Schuppan, sulla cui scia si era portato Lawrence.

Nel tentativo di guadagnare le posizioni perdute, Geoghegan si è superato facendo segnare il miglior tempo sul giro con un record inferiore di 0,6 secondi al precedente imbattuto da tre anni. Il tentativo dell'australiano di riportarsi sui battistrada non ha avuto fortuna e Geoghegan, ha concluso la gara in nona posizione.

Una volta in testa Schuppan, la cui March 722 ha risposto in pieno, ha via via distanziato il neozelandese Graham Lawrence che al traguardo giungerà con oltre mezzo minuto di distacco. Una corsa entusiasmante e movimentata con un incidente spettacolare, quello occorso a Sonny Praja che all'ottavo giro è uscito di pista evitato miracolosamente dagli altri bolidi che sovrappungevano.

Peter Laughlin



L'articolo su « La Formula teste-di-serie » di ENZO FERRARI, apparso nello scorso numero di AUTOSPRINT, non poteva non suscitare la replica, peraltro imbarazzata, del Presidente della CSAI ing. ROGANO. Tanto imbarazzata che l'ha affidata a una dichiarazione « defilata » sulle colonne del quotidiano sportivo torinese. Ecco la difesa del discusso difensore delle esigenze italiane in sede internazionale:

« Dal 1. gennaio 1976 la corrente capeggiata dai delegati tedeschi vorrebbe che il campionato mondiale Marche fosse aperto a vetture di serie raccolte nell'arco che va dal Gruppo 1 al Gruppo 4, con determinate modifiche meccaniche non molto distanti da quelle che l'annesso « J » contempla per l'attuale Gruppo 2. Il blocco motore, intanto, resterebbe intoc-

Il « DRAKE » non lascia scampo

Attento lettore di tutta la stampa, ENZO FERRARI non ha certo lasciato l'ultima parola all'obbiettivo dei suoi giustificati strali (non a caso l'ALFA ROMEO stessa è dalla sua parte in questa occasione). Ed ecco la sua abilissima sottolineatura della schivante prosa dell'esponente CSAI:

I timori restano

« Leggo su 'Tuttosport' di giovedì la dichiarazione dell'ing. Rogano, qualificata come 'replica a Ferrari'; appare a me invece una risposta 'flessibilmente diplomatica'. Le affermazioni del presidente della C.S.A.I. non tranquillizzano i timori e ci sono verità che consentono un'unica interpretazione: la scadenza della vigente formula del Campionato mondiale marche è fissata al 1974, non al 1975, come io invece avevo auspicato insistendo nel ricordare un accordo che avrebbe dovuto legare cilindrata e scadenza alla Formula Uno.

Il minimo di esemplari per ottenere l'omologazione, indipendentemente dalla tesi C.S.A.I. dei 150, o meno, è

stato fissato dal Bureau Permanent in 500, il che, come ho precisato, ci estromette praticamente dal futuro Campionato. La maggioranza germanica, in sede di Bureau e di C.S.I., è un fatto compiuto e rinuncio ad elencare i nomi.

Pertanto la 'diplomazia flessibilità tendente a creare una maggioranza decisionale in seno alla C.S.I.' si traduce in una speranza. I 'mostri' non scompariranno perché l'ultimo recente orientamento del Bureau prevede la sola conservazione della forma generale della carrozzeria di base della vettura ed il mantenimento del basamento motore, tutto il resto è libero, aperto cioè a qualsiasi interpretazione ed esasperazione tecnica.

Più costose dei prototipi

Questo significa la costruzione di vetture che saranno più costose degli attuali prototipi, saranno delle perpetue bugiarde, perché della vettura originaria di base avranno soltanto l'illusorio aspetto esteriore ed i clienti mai potranno acquistarle.

Botta e risposta tra ROGANO e ENZO FERRARI per la « silhouette » CSI

Si difende (male) la CSAI

cabile. Di queste macchine i tedeschi vorrebbero che fosse richiesta la costruzione di una serie minima di 500 esemplari. La tesi dei costruttori italiani, alla quale naturalmente la CSAI si associa, portandola avanti con cautela non disgiunta da una oculata azione diplomatica, è invece per un minimo di 150 esemplari, in modo da ampliare il numero dei potenziali costruttori in grado di concorrere al campionato.

La proposta Ferrari per i prototipi potrebbe essere la tesi alternativa della nostra delegazione, che già si muove per i normali canali epistolari onde impostare una azione a largo raggio. Azione, si badi bene, che ha già consentito di cancellare dal dialogo l'iniziale concetto di 'silhouette', introdotto da chi ora potrebbe addirittura portarsi sulle nostre posizioni ».

Poi è stata decisa l'impostazione di un futuro gruppo 7, che verrebbe unificato al gruppo 5: come a dire le vetture della serie CAN-AM, libere di cilindrata e compressori, unificate alle 3000, e lo studio della regolamentazione è stato affidato alla delegazione americana, che ha ovviamente interesse a favorire le grosse cilindrate di 7000 e 8000 cc. E questi sono mostri o prototipi stradali destinati alla serie?

Un'azione legittima

Questi i timori che ho esternato segnalando all'attenzione degli sportivi la situazione che si va delineando. Per cambiare quello che in sede internazionale è già stato fatto, o si va perfezionando, a danno degli italiani, ci vuole un'azione che all'Italia è legittima per la sua posizione di Paese grande costruttore e concorrente per ininterrotta tradizione. Non è tempo di polemiche interne, né di equilibrismi diplomatici. Siamo con lei, ing. Rogano, e gridiamo 'Forza C.S.A.I.' alla maniera che vorremmo imitata in sede internazionale ».

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Non gli era mai capitato

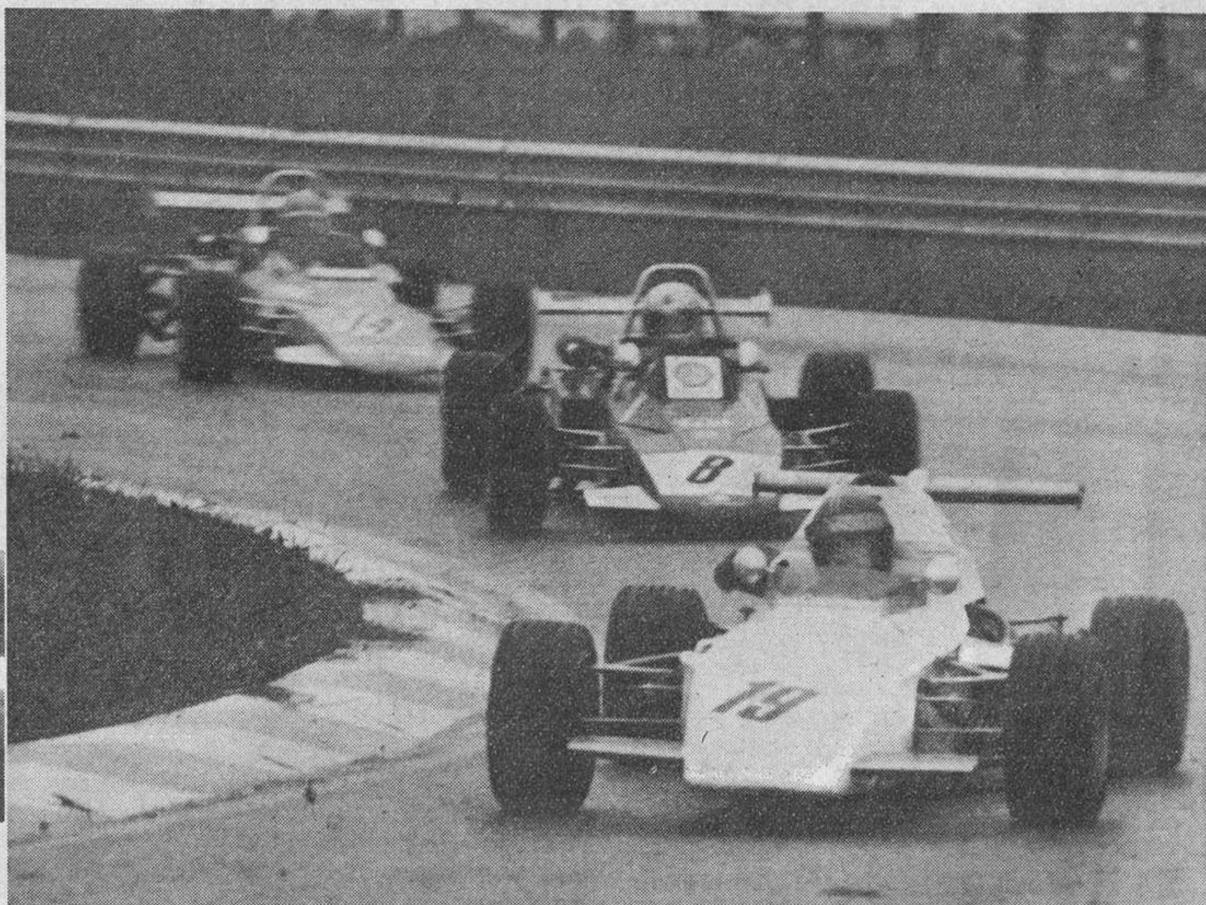
AUSTRIA - Corsa Austria-Italia-Jugoslavia all'Osterreichring - Gara di velocità in circuito

1. Austria.

L'Austria ha vinto questa corsa fra tre nazioni (per vetture gr. 1 e 2) con 28 punti, precedendo Italia (14 punti) e Jugoslavia (8 punti). Gli austriaci hanno vinto in tutte le classifiche e c'erano soltanto piloti privati, eccettuato Quester che su coupé BMW-Schnitzer era stato il più veloce in prova. Iniziata la gara, con la pioggia scrosciante, Quester ha avuto un guasto ed è stato colpito da alcuni pezzi dell'albero di trasmissione, penetrati attraverso il pavimento. È rimasto illeso, ma stupefatto, non essendogli mai capitata una cosa simile.

Un anno dopo nel « VIGORELLI »

La vendetta di GIORGIO



spodesta FRANCISCI

Per Carlo Giorgio (qui sopra davanti a Francisci e Colombo) esce dal box un cartello significativo, portogli da Marazzi, sfortunato protagonista di un incidente in prove libere che ha distrutto la sua Ensign

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MISANO - Era esattamente da un anno, dal « Vigorelli » dello scorso anno, disputatosi a Monza, che Carlo Giorgio covava propositi di vendetta: dal momento che proprio al Vigorelli, nonostante fosse riuscito in extremis a portarsi in Italia la sua macchinina nuova, non aveva polemicamente preso il via, coerente a una decisione di massa presa qualche tempo prima, riguardo alla famosa contestazione della F.3 internazionale con strozzatura da 21,5.

E ci rimase molto male quando si accorse che molti altri piloti, pur di concorrere all'assegnazione della vettura che la scuderia Madunina mette annualmente in palio oltre ai soliti premi, avevano allegramente preso il via, stigmatizzati dalla CSAI e dall'ANCAI che in quell'occasione prese posizioni che poi deve aver dimenticato.

E la vendetta, il chi fa l'aspetti del romano, è venuta puntuale qui al Santamonica, dove Carletto, anche se non completamente a cuor leggero, ha vinto l'edizione del Vigorelli 1973. Abbiamo detto non a cuor leggero perché molti hanno pensato che Alberto Colombo, rinvenuto fortissimo nella parte finale avrebbe potuto insidiare la posizione di leader del Giorgio: Colombo da parte sua non ha compiuto errori, ha guidato veramente forte, anche se della pinnata Ensign di Giorgio non ha mai potuto vedere altro che la coda (il muso d'altronde lo aveva visto a suo agio in batteria, quando per tutta la gara era stato sicu-

ro al comando, appunto davanti a Giorgio).

Due giovani quindi, due speranze sicure per il nostro automobilismo: noi d'altronde lo sostenevamo da un pezzo. Da tempo Giorgio si era dimostrato uno dei nostri più forti portacolori, e solo un finale campionato giocato stranamente male dal pilota del Jolly (ma passerà alla Nettuno?) che generalmente passa per

lista nella classifica tricolore. Francisci ha dovuto accusare nei riguardi dei due un ritardo di circa un minuto: e per di più si è fatto bruciare in volata da un certo Hoffmann, svizzero, pilota indubbiamente positivo a Misano ma non certo fra i più noti in Europa.

Non riusciamo a trovare una spiegazione logica a questa sua debacle: che il romano non fosse particolarmente a

in prova un pistone) perché si sarebbe certamente inserito nella lotta tra i primi. Un'ultima segnalazione di merito per Alessandro Pesenti Rossi, che ce la mette sempre tutta per portare a un buon risultato il motore Alfa: chissà se a Settimo Milanese, sazi degli stratemponi dei 12 cilindri, un giorno o l'altro riusciranno a dare una manciata di cavalli in più anche allo strozzato da 1600!

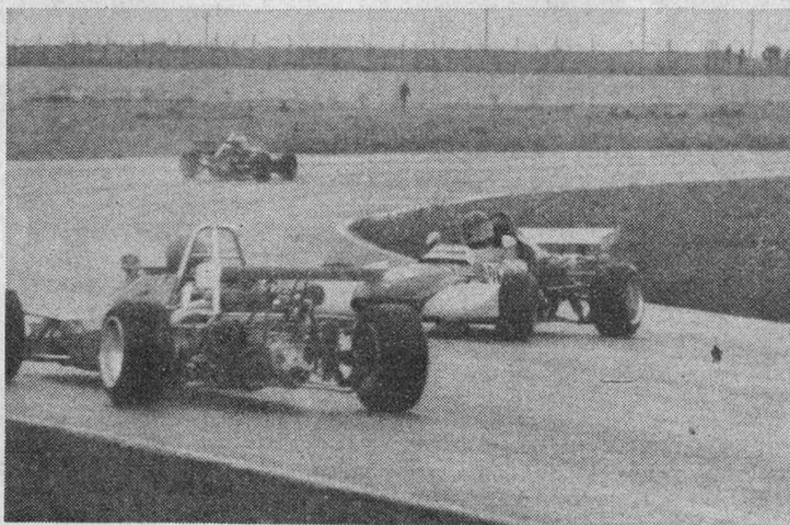
lombo. Infatti è il pilota delle GRD a imboccare per primo il lungo rettilineo davanti a Colombo, Carlo Giorgio, Bodini e Lella Lombardi, che incappa in un testa-coda all'uscita della curva della Quercia che le pregiudicherà la gara. Colombo però passa subito a condurre, sin dal primo passaggio davanti a Giorgio: e i due in pochi giri se ne andranno, conducendo tutta la batteria più o meno con lo stesso lieve distacco.

Alle loro spalle Spreafico perderà ben presto terreno, finendo poi col girarsi e perdendo due posizioni: problemi subito anche per Bergami (mancanza di corrente) e per Pica che si gira e perde posizioni. Verso il decimo giro, dopo Colombo e Giorgio, è Pesenti Rossi che ha la meglio su Bodini, poi attaccato da Spreafico: Cammarone intanto entra al box e abbandona la corsa. E con queste posizioni si giunge al termine.

I « numeri » di FLAMMINI

Per la seconda batteria (assente Bozzetto che aveva rotto il motore in prova) ancora tutte gomme da bagnato, tranne lo svizzero Dubler che monta slicks: il via è da manuale, con Francisci che avvantaggiato dalla posizione di corda entra per primo nella prima curva. Sul rettilineo più lungo le posizioni sono dunque: Francisci, Flammini, Mantova Pesca, «Pibo» e Hoffmann, mentre Donà inizia una serie di fermate dovute a un difettoso funzionamento dell'impianto frenante. Al terzo giro è Flammini che passa al comando: la sua guida è forse un po' sporca, e molte volte rischia il testa-coda sull'asfalto molto bagnato, dimostrando una gran grinta e un buon dominio della macchina. Pesca rompe il motore proprio sul rettilineo davanti al box: siamo al 6. giro e Flammini, che faceva costantemente la curva che immette sul rettilineo d'arrivo con la macchina completamente « a bandiera » finisce col girarsi e dopo tre piroette si ritrova in quinta posizione. Ma sembra che la cosa non lo impensierisca: recupera presto posizioni su posizioni e due giri dopo è di nuovo terzo alle spalle di Francisci e Mantova.

Anche Sassi, che era partito in fondo allo schieramento, recupera molti posti, ma viene fermato prima dalla rottura della frizione (le sue «grattate» fanno inorridire i meccanici ai box!) e infine da quella del cambio, nel corso di un testa-coda. Mantova intanto sta premendo alle costole di Francisci: al 13. giro lo passa e se ne va di qualche metro, finché al penultimo giro incappa in un testa-coda e si fa sfuggire il primo posto, che va a Francisci e anche il secondo dallo svizzero Hoffmann, che Mantova fa passare pensandolo un doppiato.



Il circuito di Santamonica ha un asfalto tanto « aderente » quando è asciutto quanto scivoloso con la pioggia. I testa-coda (qui vediamo la Tecno di Lenzi) si sono sprecati. A destra, il vincitore Carlo Giorgio, che covava la vendetta sin dal Vigorelli '72, si è così rilanciato verso il titolo italiano

uno dei più furbi, gli aveva precluso la via del titolo italiano: lo stesso dicasi per Alberto Colombo, da quest'anno in possesso finalmente di un mezzo veramente competitivo, col quale già da Casale aveva dimostrato tutto il suo valore.

Due giovani che hanno finalmente spodestato il «vecchio» (si fa per dire) Claudio Francisci, già vincitore nella prima prova di Casale e quindi capo-

suo agio sul bagnato è ormai cosa nota, ma dopo le intense sedute di prova, la sua conoscenza profonda del circuito e il suo buon affiatamento con la vettura facevano certamente sperare di più.

Dopo di lui troviamo Cinotti, ancora a un traguardo positivo, dopo la bella gara di Casale: e peccato che non fosse perfettamente a posto col motore (nel quale aveva rotto



LE BATTERIE

COLOMBO ci prova

L'indecisione sulle gomme da montare ha causato un notevole ritardo sull'orario di partenza, dal momento che Mirto Ventura, direttore di gara, ha concesso all'ultimo momento, dopo che già tutti i concorrenti avevano preso le loro decisioni, la possibilità a tutti di rivederle e montare le gomme acqua. Cosa che alla fine hanno fatto tutti, tranne Franzoso e Maselli: subito dopo partenza lanciata, con Spreafico che parte leggermente meglio di Co-

CLASSE 500

SINGAPORE
si... scarica

E' stata questa prima gara certamente una delle più combattute, con uno stuolo di macchinette tutte uguali, multicolori, sorrette da un tifo ai box superiore certamente a quello che si sarebbe fatto per le F. 3. Subito problemi per «Giorda» (Luicar) secondo tempo in prova, che non riesce a mettere subito in moto la macchina e deve partire in ultima fila: al via il più lento è Ciardi (Bacci), ma già dal primo passaggio l'esotico «Singapore» (Cevenini) ha preso la prima posizione.

Viene su molto forte Tamburini (Garavello), mentre Bianchi (Cevenini) passa Drovandi (Adolfo): Tamburini è ben presto primo, ma altrettanto presto è fermo ai box con la seconda marcia fuori uso. E «Singapore» riprende il comando, sempre davanti a Ciardi, Bianchi, Dovandi, Squarise (Angelino) e «Giorda» che sta rinvenendo molto forte. Sembra che Ciardi possa a un certo punto spuntarla su «Singapore», che però gli resiste molto bene: Drovandi, dopo aver superato Bianchi, deve fermarsi sul percorso col motore fuori uso, poco prima di «Giorda» che accusa problemi a sua volta.

Momenti di panico al box Cevenini, quando il capolista «Singapore» a pochi giri dal termine perde clamorosamente sul rettilineo dei box il terminale dello scarico, ma sembra che il motore non ne risenta per niente. «Non è mai andato così forte» ci ha detto esausto e soddisfatto il pilota,

Le turismo sotto l'acqua

che riuscendo a mantenere la posizione fino alla fine guadagna altri 9 punti per il trofeo di classe.

CLASSI 600-700-850

«YANKEE»
da passeggio

Ventuno al via per il secondo raggruppamento, che prevede tre diverse classi di vetture: Biselli (Biselli) dalla seconda fila azzecca una buona partenza e si porta al comando. Posizione che tiene per pochissimi metri: è la volta di Savoia (Caravello) che prende la testa, ma si ferma subito ai box e non ripartirà più.

Da questo momento è Bernero (Fren) a condurre la gara: e da questo momento non avrà veramente più antagonisti. L'unico a resistere al suo ritmo è Gabriele Gattà (Adolfo) in possesso di una bicilindrica 700 veramente impressionante: con la piccola Abarth infatti il forlivese si permette il lusso di sopravanzare diverse 850. E soprattutto, nonostante il passo, riuscirà questa volta a vincere la serie di sfortune che lo perseguitavano e ad arrivare alla fine della corsa. Nella 700 è fermo quasi subito Mazzeschi (Garavel-

lo) mentre Gattafoni (Gattafoni) cede alla fine al forcing di Magri (Cevenini) e Fasolino (Cevenini) che partito molto bene perde tempo con alcuni testacoda.

Nella 600 «Yankee» (Lanini) non ha veramente antagonisti, fermatosi «Piero» quasi subito e porta al traguardo la sua vettura che per diversi giri è riuscita ad impegnare non pochi concorrenti di categorie superiori.

CLASSI 1000-1150-1300

SANTUCCI
indisturbato

Lotta tra Alfa, Fiat e Abarth in questo raggruppamento, che vede la GTAJ di Bigliazzi prendere il via molto bene davanti a Galimberti (Monzeglio). Vantaggio di pochi metri però: al primo passaggio è infatti Galimberti, con la gialla GTA che precede il plotone, poi viene Bigliazzi. Primo delle 1000 è Amighini (Garavello) in pochi giri terzo assoluto davanti a «Tambauto» (Cevenini).

Nella 1150 Santucci (Vaccari) parte meglio di tutti i concorrenti della sua classe, ma si trova ben presto a lottare (e viene anche superato) da Galmozzi (Galmozzi). Il capolista delle rombanti

1150 però viene subito meno e Santucci riprende il comando che manterrà indisturbato per tutta la gara. Lotterà solo per la platea con Ghislotti (Alfa GTAJ), mentre Galimberti, che ha preso un consistente vantaggio su Ciardi conclude tranquillamente vincitore.

CLASSI 1600-2000-3000

Bandiera nera
per «Bloody Black»

Sempre sotto l'acqua la corsa delle grosse turismo: sullo scatto hanno la meglio le Escort di Ruoso (Tersi) e «Alval», ma i «bestioni» da tre litri si fanno subito sotto.

Viene fermato con bandiera nera «Bloody Black Tiger» che era partito contro volontà dei commissari di percorso: e ci vogliono diversi giri perché il pilota si avveda della segnalazione del direttore di gara. E ben presto le grosse hanno ragione delle piccole Escort: al 5. giro «Esap» (Ford Capri) passa Ruoso, mentre «Tatog» (Opel Conrero) si avvicina ad «Alval».

E poco dopo le due grosse passano: rimarranno in testa fino alla fine; solo «Esap» perderà la posizione ed entrerà ai box compiendo un rabboccamento di carburante sotto gli occhi esterefatti dei commissari di gara. Nella 2000, detto di «Alval» e Ruoso, peraltro fermi dopo la metà gara, la vittoria andrà a Massa (Alfa GTAm), mentre nella 1600 Riccardo Ricci (BMW Ferraris) per nulla impegnato dalle varie Alfa GTV condurrà una gara di tutta tranquillità giungendo come al solito vincitore alla fine.

Eurodebutto
dell'AMS
Tecno 2000

MISANO - Continuano a giungere di minuto in minuto le iscrizioni per la gara dell'Europeo 2000 alla segreteria dell'autodromo di Santamonica e già al termine di questa settimana si possono contare nomi prestigiosi, anche se lo sciopero delle poste rallenta in maniera considerevole questo iter burocratico.

Molte inoltre le telefonate, in inglese e francese: Vic Elford ha comunicato in questi giorni la presenza di una squadra da lui condotta con vetture March. Le macchine per il momento sono due, ma è possibile che aumentino: certa è invece la presenza di almeno 4 March ufficiali, iscritte dal team Trivellato, il cui capofila sarà l'olandese Toine Hezemans.

E' previsto che per la messa a punto di tali vetture scenda a Misano addirittura il progettista Robin Herd, dal momento che alla March hanno in mente di cambiare alcune parti della carrozzeria, fra le quali il musetto.

Anche l'AMS ha confermato la sua presenza con due macchine nuove: una per Manfred Mohr, che monterà il nuovissimo motore Tecno 8 cilindri 2000 e la vettura ufficiale condotta da Cerulli Irelli, con motore Ford.

L'Abarth Osella naturalmente è stata tra le prime ad assicurarsi l'iscrizione e anzi è attesa nella settimana entrante per una intensa seduta di prove; Piloti presenti per questa marca, alla ricerca di una affermazione in terra italiana, il nostro Nanni Galli che sarà validamente spalleggiato dall'austriaco Dieter Quester, che appare in grande forma in questi ultimi tempi.



Anche le Turismo sono state disturbate dalla pioggia, per di più caduta a tratti. Nella foto a sinistra, vediamo la Opel Commodore del vincitore «Tatog» superare una Escort, mentre un'altra è «al'erba». Sopra, alla curva della quercia un bel gruppo di protagonisti della terza corsa, fra cui Amighini (Abarth) e Santucci (128)

LA FINALE

FRANCISCI
non tiene

Per la finale qualcuno modifica la vettura: è il caso di Giorgio e Colombo che allungano leggermente i rapporti. Ancora pioggia, ancora gomme acqua tranne Bodini: Lella Lombardi parte come prima riserva non essendosi schierato Dubler. Al via difficoltà per «Pibo» e Fasan, che perdono tempo nel giro di ricognizione: Francischi è nettamente più veloce a partire, mentre Manzoni è costretto a «tagliare» letteralmente la prima curva per un contatto con Maggi. L'egemonia di Francischi dura pochi giri: Giorgio lo infila di prepotenza in staccata e così pure poco dopo anche Colombo. E i due se ne vanno: il loro distacco si manterrà costante sul 4° per molti giri, finché verso la fine Colombo si avvicinerà, senza però riuscire nell'intento. Subito problemi per Mantova, che entra ai box e per Flammini che rimane sul percorso: Francischi perde secondi ogni giro e verrà alla fine affrontato e battuto nella volata per il terzo posto.

GRAN PREMIO VIGORELLI - Gara di velocità in circuito valida per il campionato italiano di Formula 3 - Autodromo di Misano Adriatico, 23 aprile 1973.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Alberto Colombo (Brabham) 20 giri in 33'21"4, media 125,477 kmh; 2. Giorgio (Ensign) 33'22"8; 3. Pesenti Rossi (Brabham) 34'18"0; 4. Pavesi (Brabham) 34'33"7; 5. Spreafico (GRD) 34'36"8; 6. Maggi (Brabham) 34'40"0; 7. Bodini (Tecno) 34'54"7; 8. Lenzi (Tecno) 34'58"8; 9. Scardino (Brabham) 34'59"6; 10. Grassi (Brabham) a 1 giro; 11. Pica (Brabham) a 1 giro; 12. Bertaccini (Brabham) a 1 giro; 13. Lombardi (Brabham) a 2 giri; 14. Kessel (Brabham) a 2 giri; 15. Chiappatti (Tecno) a 2 giri; 16. Franzoso (March) a 3 giri; 17. Floer (March) a 3 giri; 18. Maselli (Brabham) a 3 giri; 19. Cammarone (Quasar) a 7 giri.

Giro più veloce: Giorgio in 1'36"5, media 130,119 kmh.

2. batteria: 1. Claudio Francischi (Brabham) 20 giri in 31'35"2, media 132,509; 2. Hoffmann (GRD) 31'43"1; 3. Mantova (Brabham) 31'43"7; 4. Flammini (Brabham) 31'46"7; 5. «Pibo» (Brabham) 31'55"1; 6. Filannino (Lotus) 32'40"6; 7. Manzoni (Brabham) 32'40"9; 8. Rosei (Lotus) a 1 giro; 9. Fasan (GRD) a 1 giro; 10. Cinotti (Brabham) a 1 giro; 11. Dubler (Brabham) a 1 giro; 12. Tenani (March) a 1 giro; 13. Guidetti (Brabham) a 2 giri; 14. Baliva (De San-

ctis) a 2 giri; 15. Donà (March) a 4 giri; 16. Sassi (Lotus) a 6 giri.

Giro più veloce: Flammini in 1'31"8, media 136,784 kmh.

Finale: 1. Carlo Giorgio (Ensign) 28 giri in 45'14"7, media 129,512 kmh; 2. Colombo (Brabham) 45'15"9; 3. Hoffmann (GRD) 46'14"2; 4. Francischi (Brabham) 46'14"6; 5. Cinotti (Brabham) 46'32"1; 6. Pesenti Rossi (Brabham) 46'33"1; 7. Pavesi (Brabham) a 1 giro; 8. Pica (Brabham) a 1 giro; 9. Filannino (Lotus) a 1 giro; 10. Maggi (Brabham) a 1 giro; 11. «Pibo» (Brabham) a 1 giro; 12. Rosei (Lotus) a 1 giro; 13. Lenzi (Tecno) a 1 giro; 14. Spreafico (GRD) a 1 giro; 15. Lombardi (Brabham) a 2 giri; 16. Tenani (March) a 2 giri; 17. Grassi (Brabham) a 2 giri; 18. Bertaccini (Brabham) a 2 giri; 19. Fasan (GRD) a 2 giri; 20. Scardino (Brabham) a 8 giri.

Giro più veloce: Colombo in 1'33"7, media 134,008 kmh.

La classifica del
campionato Italiano
di F. 3 (dopo 2 prove)

FRANCISCI p. 13; Colombo 10; Giorgio e Cinotti 9; Lombardi 3; Mantova e Pesenti 2; Spreafico e Pavesi 1.

V8eBlogScans

TROFEO SANTA MONICA - Gara nazionale valida per il campionato italiano Turismo gruppo 2 - Autodromo di Misano Adriatico, 23 aprile 1973.

LE CLASSIFICHE

Classe 500: 1. «Singapore» (Giannini) 23 giri in 45'21"2, media 106,135 kmh; 2. Ciardi (Fiat) 45'21"7; 3. Bianchi (Fiat) 45'50"9; 4. Squarise (Fiat) 46'37"6; 5. Venturi (Giannini) 47'19"6; 6. Lenardon (Fiat) a 1 giro; 7. Piazza (Giannini) a 1 giro; 8. Lombardi (Fiat) a 3 giri; 9. Buffoli (Fiat) a 3 giri; 10. «Giorda» (Giannini) a 4 giri; 11. Mezzetti (Giannini) a 8 giri; 12. Drovandi (Giannini) a 9 giri.

Giro più veloce: Tamburini (Giannini) in 1'55"8, media 108,434 kmh.

Classe 600: 1. «Yankee» (Giannini) 23 giri in 45'57"4, media non comunicata; 2. Rangoni (Giannini) 46'00"1; 3. Bettazzi (Abarth) 46'15"1; 4. Giuliani (Giannini) a 1 giro; 5. Cesarini (Abarth) a 3 giri.

Giro più veloce: non comunicato.

Classe 700: 1. Gabriele Gatta (Abarth) 23 giri in 45'13"8, media non comunicata; 2. Magri (Giannini) 45'37"9; 3. Gattafoni (Giannini) 45'53"5; 4. Fasolino (Abarth) 46'34"0.

Giro più veloce: non comunicato.

Classe 850: 1. Vittorio Bernero (Abarth) 23 giri in 45'04"7, media 106,778; 2. Folin (Abarth) 47'27"3; 3. Lumello (Abarth) a 1 giro; 4. Biselli (Abarth) a 3 giri.

Giro più veloce: Bernero, in 1'46"5, media 117,905 kmh.

Classe 1000: 1. Rino Amighini (Abarth) 28 giri in 53'01"6, media non comunicata; 2. «Tambauto» (Abarth) 53'14"6; 3. Del Bono (Abarth) 53'50"7; 4. Palumbo (Abarth) a 2 giri; 5. Trolese (NSU) a 2 giri.

Giro più veloce: non comunicato.

Classe 1150: 1. Enzo Santucci (Fiat 128) 28 giri in 53'38"5, media non comunicata; 2. Frasson (Fiat 128) a 1 giro.

Giro più veloce: non comunicato.

Classe 1300: 1. Giancarlo Galimberti (Alfa GTAJ) 29 giri in 52'37"2, media 115,333 kmh; 2. Bigliazzi (Alfa GTAJ) 53'50"0; 3. Ghislotti (Alfa GTAJ) a 1 giro; 4. Invernizzi (Alfa GTAJ) a 1 giro; 5. Gargan (Fiat 128) a 2 giri; 6. Girena (Fiat 128) a 2 giri; 7. Grilli (Fiat 128) a 5 giri; 8. Bonaccorsi (Alfa GTAJ) a 5 giri.

Giro più veloce: Galimberti in 1'47"5, media 116,807 kmh.

Classe 1600: 1. Riccardo Ricci (BMW) 29 giri in 53'21"0, media non comunicata; 2. Nappi (BMW) 53'23"2; 3. Cormio (Alfa GTV) 53'56"3; 4. Chiapparini (Alfa GTV) a 2 giri; 5. Zini (Alfa GTV) a 2 giri; 6. Daverio (Alfa GTV) a 5 giri.

Giro più veloce: non comunicato.

Classe 2000: 1. Ademaro Massa (Alfa GTAm) 29 giri in 53'47"8, media non comunicata; 2. Cipriani (BMW) a 1 giro.

Giro più veloce: non comunicato.

Classe 3000: 1. «Tatog» (Opel Commodore) 29 giri in 52'16"3, media 116,102 kmh; 2. «Esap» (Ford Capri) 53'01"6.

Giro più veloce: «Esap» in 1'42"0, media 123,105 kmh.

RUSSELL WOOD

si avvantaggia bene nel «J. P.»

dopo OULTON PARK

In processione contro le barriere!



Dalla F. FORD si può crescere

SILVERSTONE - Assieme a Ian Taylor, pluricampione di F. Ford e già chiaramente in evidenza in F. 3, anche **Mo Harness** (che proviene sempre dalla Ford) ha già chiaramente dimostrato le sue possibilità sulle monoposto superiori. Ormai dalla gara di Silverstone, primo appuntamento internazionale e primo round del John Player Championship ha dimostrato tutte le sue capacità: e quelle della sua nuova Ensign, da poco consegnatagli da Morriss Nunn. Quest'anno Harness ha trovato una splendida occasione: Ted Savory, ex pilota e titolare di una importante compagnia specializzata in arredamenti, ha appena abbandonato l'attività sportiva e ha deciso di creare un nuovo team di F. 3, con vetture Ensign e motori Holbay. Capo meccanico del Modus Team Ensign sarà Nick Jordan: tra l'altro Savory ha disposto, per gli spostamenti rapidi di pezzi e motori, l'uso dell'elicottero Bell Jet Ranger, di cui dispone la sua compagnia. «Sarà molto utile», ha dichiarato Nick Jordan, «specialmente qui in Inghilterra dove molti circuiti sono ubicati vicino ad aeroporti».

Fuma... bianco-rosso-oro il «fantasma» di BAFFO

LONDRA - «Un nuovo pacchetto di sigarette». E', se non altro, apparsa alla luce la Shadow di Graham Hill, splendente nei colori bianco, rosso e oro dei pacchetti di sigarette Wills Embassy, e si è avuta la notizia che il legame è più ambizioso di quanto si fosse previsto. Infatti l'accordo fra Hill e la Wills avrà la durata di tre anni e si vuole fare gareggiare un team di due vetture nel 1974, anno in cui forse il nome Shadow verrà abbandonato, e non è escluso che la squadra costruisca le proprie vetture. Intanto la macchina verrà iscritta come Embassy Ford, dall'Embassy Racing Team.

La Shadow DNA1 1/993 (la prima Embassy Ford) costruita dai meccanici di Hill con «parti» Shadow, è stata frettolosamente completata la notte prima che la vettura venisse mostrata alla stampa il 18 aprile. La seconda vettura è in via di completamento, come riserva. Il colore base è il bianco, con una larga striscia rossa dal muso all'abitacolo. L'emblema delle Embassy Racing spicca in oro attraverso il muso e carenatura del motore.

Hill è molto soddisfatto della combinazione. Si direbbe che gli piaccia l'idea di avere un team di quattro vetture e due piloti il prossimo anno, epoca in cui prevede che il previsto legame con la Shadow sarà ormai superato. Il team è formato dal direttore della squadra, de Cadenet, da due

ex meccanici di F. 2 di Hill e da due ex meccanici della Shadow. La Wills vede nell'operazione un ulteriore ampliamento delle sue attività motoristiche, che per ora su piano internazionale si limitavano al recentemente annunciato campionato europeo di rallycross.

● **Mike HAILWOOD** ha ricevuto in questi giorni a Londra il premio **Ladbroke** destinato a un gesto coraggioso nello sport, il coraggio dimostrato nel salvare Regazzoni, dopo il noto incidente.

● Il **Criterium Alpino** del 6 maggio era stato annullato perché il regolamento federale lo aveva riportato al coefficiente 5, anziché 6 come nel 1972. L'ASA di Grasse, trovando la decisione inammissibile, aveva soppresso la gara, ma ora dopo discussioni con il presidente dell'FFSA è stato deciso di rimetterlo in calendario, dietro promessa che l'anno prossimo ci saranno riforme per dare risalto alle competizioni di prima piano, fra cui appunto il Criterium Alpino.

● La situazione alla Renault, alla Peugeot e in altri stabilimenti francesi è a un punto morto, ed è previsto un «maggio caldo», anche se il segretario della CGT rifiuta di fare paragoni con quello «caldissimo» del 1968.

● In Finlandia, nell'«Ice Cup Finland 1973» successo dell'Alfa GTV che con Markula e Salutskiy ha conquistato i primi due posti del gruppo 1, classe oltre 1600, mentre i primi due della classe 1600 sono andati alla GT junior di Ruokonen e Forsmann.

CORSA DI F. 3 - Gara di velocità in circuito valevole per il campionato John Player - Oulton Park, 20 aprile 1973.

LE CLASSIFICHE

Prima manche (10 giri)

1. Brise (GRD) 16'20", media kmh 163,14; 2. Wood (March 733) 16'20"6; 3. Magee (Brabham) 16'26"; 4. Kuwashima (March 733) 16'26"; 5. Dahlqvist (Merlyn) 16'30"2; 6. Harness (Ensign) 16'32"6.

Giro più veloce: Wood, Brise, Kuwashima 1'36"6, media kmh 166,35.

Seconda manche (10 giri)

OULTON PARK - Russell Wood ha ampliato il proprio vantaggio nella classifica del campionato John Player di F. 3, con una netta vittoria davanti a Jones a Oulton Park. La gara si è svolta sotto una pioggia torrenziale che ha decimato il campo già ai primi giri, quando un pilota dietro l'altro è finito in testa-coda contro le barriere.

Leader per la prima metà della gara, Brise è poi stato eliminato da una collisione con Musetti. Kuwashima si è piazzato terzo, dopo una corsa condotta con una calma che non gli è abituale, e attualmente occupa il secondo posto nella classifica del campionato. Il brasiliano Lionel Freidrich quinto, dopo una gara che ha fatto ottima impressione, tanto più che si trattava della seconda della sua vita su monoposto e della sua prima sotto la pioggia. Fra gli assenti il team «Racing Brazil Angeleri» i cui piloti per le March 733 Novamotor sono Antonio Guarano Menezes e «Teleco». Sembra però possibile che Guarano non venga in Europa, come doveva fare.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

OULTON PARK - Nella prima manche Brise ha condotto dal principio alla fine, sempre tallonato però da Wood che a poi terminato staccato di pochissimo. Magee su Brabham, che aveva perso terreno, è riuscito a occupare il terzo posto, benché negli ultimi giri Kuwashima non gli desse respiro. Freidrich si preoccupava soprattutto d'imparare a conoscere il circuito e si è qualificato piazzandosi all'ottavo posto, alle spalle di Harness e di Roberts. Anche Passadore ha fatto una corsa calma, cedendo proprio all'ultimo giro la diciannovesima posizione a Ginn. Zetterstrom ha urtato la barriera di sicurezza, Gerber è finito contro il terrapieno.

Jones scatta e vince la manche

Per la seconda manche il numero dei partenti era ridotto a 15, per via di ritiri, e la gara è stata più lenta della prima. Alan Jones aveva ottenuto la posizione al palo, tempo 1'36" e 8, seguito da Ian Taylor su March e dall'australiano Perkins su GRD. Wilds era in quinta fila, posto molto arretrato tenendo conto delle sue solite prestazioni, ma aveva avuto noie al motore in prova. Tyrrell occupava un posto in sesta fila, per guasto alla frizione. Wilds non è poi partito perché quando era già sullo schieramento la sua vettura ha cominciato a perdere olio. Il portoghese Santo, in quarta fila, durante la notte aveva dovuto fare svolgere molto lavoro sulla sua March con cui aveva urtato in prova.

All'abbassarsi della bandiera, è scattato in testa Jones e non ha più perso la posizione per tutta la manche, seguito da Perkins. Alle loro spalle regnava il caos e si vedevano nuvole sprigionate dalla gomma. Le ruote delle vetture di Henton e di Taylor si sono urtate, entrambi i piloti sono finiti sul tratto erboso, ma sono tornati in pista. Taylor è poi sostato al box per fare eseguire un controllo, è ripartito ed è finito ultimo, riuscendo comunque a classificarsi per la finale.

1. Jones (GRD) 16'24"6, media kmh 162,43; 2. Perkins (GRD) 16'32"4; 3. Henton (GRD) 16'40"8; 4. Nordstrom (GRD) 16'48" e 6; 5. Keel (March 723) 15'55"2; 6. Carlsson (GRD) 16'56".

Giro più veloce: Jones 1'37", media kmh 164,87.

Finale (20 giri)

1. Wood (March 733) 39'58"4, media kmh 133,36; 2. Jones (GRD) 41'17"; 3. Kuwashima (March 733) 41'18"6; 4. Magee (Brabham) 41'52"6; 5. Freidrich (March 733) 41'53"6; 6. Taylor (March 733) 41'56"6; 7. Dahlqvist (Merlyn) 19 giri; 8. Bulow (GRD) 19 giri; 9. Keele (March 723) 19 giri; 10. Nordstrom (GRD) 18 giri; 11. Crossley (March 733) 16 giri; 12. Musetti (Royale) 14 giri.

Giro più veloce: Brise 1'53"4, media kmh 141,03.

Le «manches» si sono disputate su pista asciutta. Brise (GRD) e Wood (March) hanno ugualato il record di categoria in 1'36"2, occupando così le prime due posizioni nello schieramento. Poi Kuwashima sulla March 733 con cui ha sostituito la GRD, quindi Dahlqvist su Merlyn, Harness su Ensign e via via tutti gli altri. Freidrich, che era in quinta fila, aveva segnato 1'39"4, tempo meno buono di quello che aveva tanto stupito nelle sue prime prove su monoposto a Silverstone, ma in seguito ha ammesso di aver trovato il circuito di Oulton molto difficile (benché «favoloso»).

Durante la manche ha però migliorato il tempo di 2". Accanto a lui c'era Gerber, quindi un altro nuovo arrivato sud americano, il campione dell'Uruguay del 1971, Pedro Passadore, che faceva il suo debutto europeo con una GRD, tempo 1'40"4. In fondo c'era Musetti, che sostituiva Sutcliffe sulla Royale Shellsport e che ha dovuto usare un motore preso in prestito, dato che il suo aveva esalato l'ultimo respiro dopo due giri di prova.

Intanto fra i primi tre e gli altri si era formato un largo varco. Dietro a Nordstrom, sempre quarto, ferveva la battaglia per i posti dal quinto all'undicesimo, battaglia che si è poi spezzata in due duelli fra tre vetture ognuno, durante i quali Sedley è finito contro la barriera con l'Ensign.

Per la finale lo schieramento era lusinghiero per la GRD, che occupava sei dei primi sette posti. La pioggia ha preso a cadere prima che ventinove macchine apparissero in pista e una non ha neppure raggiunto lo schieramento, quella di Ginn che aveva urtato nel giro di riscaldamento. Brise era al palo, e con lui in prima fila cerano Wood e Jones. Freidrich, il brasiliano, non era affatto preoccupato al pensiero di correre per la prima volta in vita sua su una pista bagnata. «Sarà un'ottima esperienza», ha detto. Tutti, meno Passadore, montavano pneumatici da bagnato, ma dopo un giro l'uruguayano ha deciso che girare con gli slicks su una pista inondata d'acqua non era una buona idea, per cui si è subito ritirato. Le condizioni meteorologiche facevano ritenere che sarebbero state avvantaggiate le GRD, dalla larga carreggiata.

Sul circuito festival in giallo

Brise ha immediatamente preso la testa, ma alla prima curva numerosissimi piloti hanno cominciato a uscire di pista slittando e nella prima fase soltanto Brise e Wood, che era in seconda posizione, davano l'impressione di gareggiare calmi e tranquilli. Primo giro, prima curva: sparizione di Perkins e di Sullivan, e, come ha poi detto Musetti, per le tre successive tornate «si vedevano bandiere gialle tutt'attorno al circuito». Al quinto giro restavano in gara soltanto quattordici concorrenti e soltanto nove sullo stesso giro del leader. Oltre a Passadore, anche Tyrrell ha preferito la prudenza al coraggio e quando il suo motore inzuppato si è rifiutato di usare più di due cilindri, già al primo giro, il pilota è andato dritto filato al parco macchine.

Al quinto giro Brise Wood lottavano per la posizione di testa, fa-

cendo una gara incredibilmente serrata sotto l'acquazzone. Intanto Jones aveva strappato il terzo posto a Magee che poco dopo cedeva la quarta posizione a Kuwashima. Alle loro spalle lotta per la sesta posizione fra Bulow, Freidrich e Taylor, il quale aveva fatto una notevole rimonta dal fondo dello schieramento. I leaders hanno continuato a lottare gomito a gomito, mentre Henton incappava in un violento testa-coda, prima contro la barriera, poi contro i rottami della GRD di Robards uscito di pista poco prima.

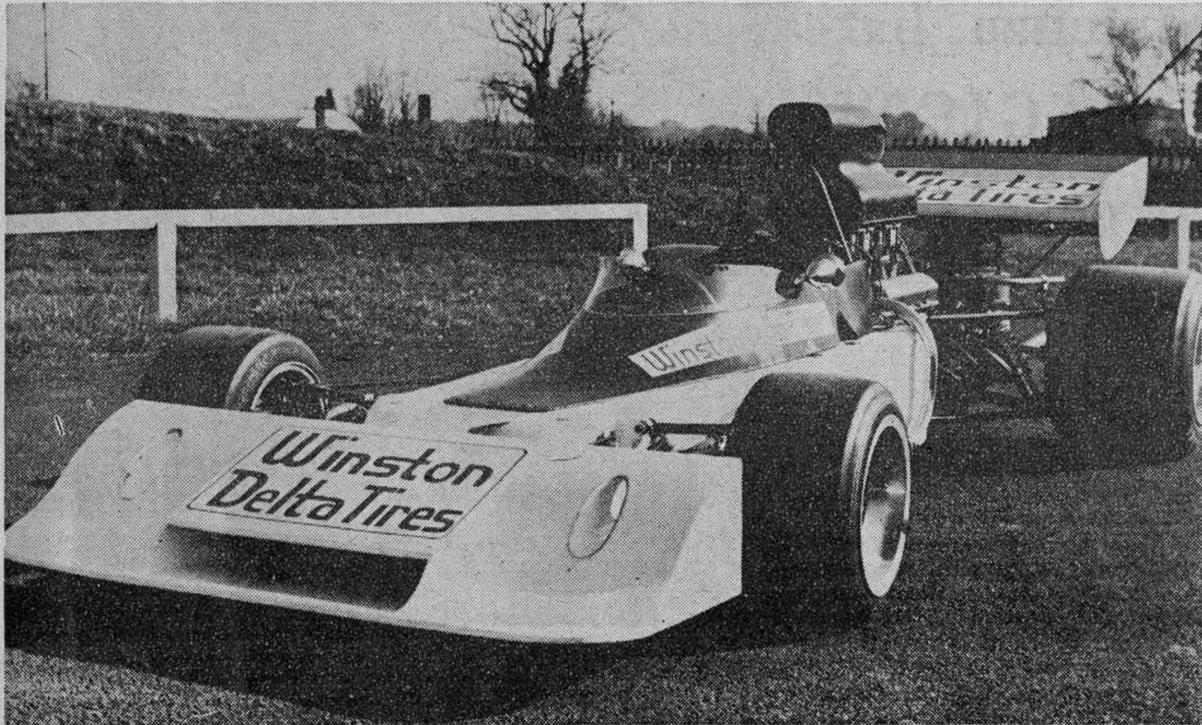
Brise-Musetti scontro e k.o.

Situazione complicata alla tredicesima tornata, mentre tre piloti raggiungevano Musetti per doppiarlo per la prima volta, mentre i leaders si apprestavano a farlo per la seconda. Musetti ha visto tre vetture, in mezzo agli spruzzi e si è spostato facendo segno di passare. Non si è reso conto che subito dietro c'era Brise e questi era handicappato, perché all'inizio della gara aveva perso la visiera. Risultato. Brise ha urtato la ruota posteriore della vettura di Musetti ed è slittato sull'erba con la ruota anteriore storta. Musetti è arrivato lentamente al box con una foratura, quindi è ripartito con prudenza, con tre pneumatici da bagnato e uno slick, per concludere tenacemente e con lentezza la gara (all'ultimo posto).

E così Wood si è trovato con un buon vantaggio su Jones e su Kuwashima. Dietro di loro il duello si svolgeva ora fra Magee Freidrich e Taylor, perché Dahlqvist era arretrato col motore che sputacchiava e Bulow era uscito di scena per testa-coda (un ulteriore testa-coda lo ha fatto finire contro il terrapieno, all'ultimo giro, ma è stato classificato ugualmente).

Un'altra ottima vittoria, dunque, per la March 733 che in F. 3 sta diventando la vettura da battere. Resta da dire che sarà bene tenere d'occhio Freidrich, però bisogna aggiungere che chiunque sia sopravvissuto a una gara tanto dura merita decisamente i punti di campionato ottenuti.

David Hodges



Questa è la Trojan T-101 di Formula 5000 con la quale Brett Lunger, californiano, ha vinto il quarto round del campionato Rothmans per vetture della Formula 5000, divenendo il favorito per la vittoria finale

Dopo un'ispezione di BACCIAGALUPPI e WESTBURY

La C. S. I. riqualifica il circuito di SPA

BRUXELLES - Bacciagaluppi per la CSI e Westbury per la GPDA sono andati a studiare i circuiti belgi, soprattutto quello di Francorchamps dove si disputerà la 1000 km di SPA il 26 maggio, e quello di Zolder che ospiterà il GP d'Europa di F. 1.

Si sa che questa visita al circuito di Francorchamps aveva una importanza capitale, dato che i piloti, e soprattutto Stewart, si rifiutavano di corrervi se non fossero stati apportati numerosi miglioramenti. Bacciagaluppi ha dichiarato che, secondo lui la terza fase dei lavori richiesti è conclusa e che, quindi, la CSI darà «semaforo verde» per questo circuito. Restava ad udire il parere di Westbury, portavoce della GPDA, ma anche lui ha detto che la realizzazione degli ultimi lavori risponde a quanto era stato richiesto e che, pertanto, avrebbe presentato un rapporto positivo ai suoi amici della GPDA.

Ha però aggiunto che ciò non vuole assolutamente dire che tutti i piloti di tale associazione accetteranno senz'altro di prendere il via a Francorchamps, ma che a questo punto si tratterà di una questione personale. Si rivedrà forse Stewart sul circuito nazionale belga, circuito dove prima di lui avevano brillato conduttori quali gli Ascari padre e figlio, Nuvolari, Farina, Wimille, Fangio, Clark e tanti altri.

Inutile dire che il «semaforo verde» della CSI da un lato, e della GPDA dall'altro, rappresenta una decisione molto importante non solo dal punto di vista belga, ma internazionale.

Forse si era condannato il circuito di Francorchamps un poco troppo frettolosamente, ma sul piano esclusivamente belga il passo è fatto e se il circuito sarà effettivamente omologato il GP del Belgio di F. 1 verrà disputato ad anni alterni a Francorchamps, Nivelles e Zolder. Per quanto riguarda Zolder, ove si disputerà il GP d'Europa, i delegati della CSI e della GPDA hanno dichiarato che tutto è a posto, salvo per qualche piccolo particolare che sarà evidentemente riveduto prima della data fissata. Per Nivelles, infine, si tratta di un circuito modernissimo per il quale tutti gli esami sono stati positivi.

Invasione di 250 tedeschi a Zolder

ZOLDER - Le corse che si sono disputate sul circuito belga erano valedoli per vari campionati tedeschi. Poiché, in previsione del GP d'Europa, la pista aveva un nuovo rivestimento, si è rivelata particolarmente scivolosa e quindi ci sono state alcune uscite, per fortuna senza gravi conseguenze, in ognuna delle gare che hanno visto in lizza oltre 250 concorrenti. Nella maggioranza si trattava naturalmente di tedeschi, che si erano dati appuntamento in Belgio per queste prove. La più importante, e la più spettacolare, è stata quella per monoposto, in cui le Formule VW, Super VW e Ford erano riunite in una sola competizione. Non c'è voluto molto tempo per rendersi conto che le Formule Ford erano senz'altro le più veloci.

CORSE A ZOLDER - 23 aprile - Gare di velocità in circuito. Vincitore assoluto: Binder (Merlyn). Formula VW: Reyers. Formula Super VW: Koft. Turismo: Rudiger Faltz. Prototipi: Grainal (Lola).

BOURGOIGNIE soltanto 3° in salita

SPA - La quarta corsa in salita del campionato belga è stata vinta da Polak, al volante di una Formula Ford Vaney, davanti al belga Vanderschrick, che pilotava una Porsche 911 S. Bourgoignie, attualmente in testa al campionato, è riuscito a occupare soltanto il terzo posto, ma è giusto aggiungere che ha dovuto effettuare la salita su strada decisamente più bagnata di quanto fosse toccato ai suoi avversari.

CORSA DI SPA - 23 aprile - Gara di velocità in salita. 1. Polak (Vaney) 2'28"95; 2. B. Vanderschrick (Porsche 911 S) 2'32"17; 3. Bourgoignie (GRD) 2'34"21; 4. Crespin (Merlyn) 2'36"40; 5. A. Vanderschrick (Porsche 911 S gr. 3) 2'41"33; 6. Tricot (Opel Commodore) 2'41"86; 7. Berger (Alfa) 2'42"45.

SCHECKTER punta sulla 5000 U.S.A.

NEW YORK - Il campionato Lyggett e Meyers 973 di F. 5000 avrà inizio il 29 aprile. La serie di quest'anno è formata di nove prove, di cui la prima a Riverside, l'ultima a Pocono all'inizio di settembre. La grande novità per questa stagione è l'iscrizione di una Winston Delta Tire F. 5000, di nuova progettazione. La piloterà Jody Scheckter, il ventitreenne pilota che in marzo al GP del Sud Africa diede magnifiche prestazioni. Nelle ultime prove di qualificazione segnò il secondo miglior tempo, ottenendo un posto in prima fila, accanto al compagno di squadra Hulme e davanti all'altro, Peter Revson. Commentando su questa bella prova, Stewart disse: «Le prestazioni di Jody sono state fantastiche. Sta dando al Sud Africa un bellissimo nome, nel campo delle gare internazionali.»

Il campionato LM di quest'anno sarà uno dei più ricchi e fra tutte le vetture spiccherà la Winston Delta. Il telaio è per tre quarti di lunghezza una monoscocca, i puntoni di reazione sono ricavati sulla paratia dietro il pilota. Lo sterzo a cremagliera è lavorato in magnesio e sono previsti regolaggi diversi. Sterzo con piantone a giunti universali. Il cambio è un Hewland DH-300 a cinque marce e retromarcia e il differenziale è autobloccante. Freni anteriori e posteriori a disco ventilati Lockheed. Ruote ant.: 13"x11", post. 13"x16". Passo m. 2,53. Carreggiata ant. m 1,511, post. m 1,524. Il motore è un Alan Smith di 420 HP.

Il presidente della Winston Delta Tire Co. ha detto che le prestazioni già messe in luce da Scheckter danno alla sua squadra ottime possibilità di vincere la serie. Vedremo.

a. m.

● Con decisione a sorpresa, COULON piloterà una Dart GRD nella gara di F. 3 a Monaco, come compagno di squadra di Jones. La cosa è stata combinata fra la GRD e la Filipinetti.

VAN LENNEP «giocato» a SNETTERTON

Un doppiaggio giova a LUNGER

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SNETTERTON - E' stato il californiano Brett Lunger a vincere il quarto round del campionato Rothmans di F. 5000, il venerdì di Pasqua, dopo un duello durato per tutta la gara con il campione in carica, Gijs van Lennep.

Van Lennep, al volante della Lola T330 Chevrolet della Shellsport Luxembourg, agli inizi ha preso la testa, ma Lunger non gli ha mai dato un attimo di pace. Al ventiquattresimo dei venticinque giri la coppia al comando ha doppiato la Lola di Guy Edwards e questi ha, senza volerlo, intralciato van Lennep: in un baleno Lunger è passato avanti e non ha mai più mollato la posizione di testa. Oltre a vincere la corsa si è creato un buon vantaggio nella classifica del campionato, grazie al successo ottenuto agli inizi di stagione nel team Lola di Carl Hogan e, dopo questa corsa di Snetterton, si può senz'altro considerarlo il favorito per il titolo.

Van Lennep, che, è giusto dirlo, aveva condotto per buona parte della gara, è riuscito a conservare il secondo posto, staccato da Lunger di soli 0'6". Terzo Steve Thompson su Chevron, che in seguito ha detto di avere avuto problemi coi pneumatici. Quarto e quinto Dean e Brown con le Chevron Chevrolet dell'Anglo American Racing.

Abbiamo dato per sommi capi i risultati della competizione, ora entriamo nei particolari. Come abbiamo detto, al via è andato in testa van Lennep che traeva vantaggio dalle numerose modifiche apportate alla Lola dopo i primi rounds del campionato. Lo seguiva Lunger, dietro al quale c'erano Thompson, Brown, Dean, Holland, Oxtton e Pilette. Quest'ultimo era rapidamente risalito da una posizione poco buona sullo schieramento, dovuta a rapporti sbagliati del cambio in prova.

Dopo due tornate i primi tre piloti erano ormai ben distanziati dagli altri, mentre Holland si era portato al quinto posto, alle spalle di Brown. In fondo al gruppo procedevano un poco isolati Tom Belso su Lola, Clive Santo su Surtees TS11 ed Ashley su Lola T330, il quale alla forcilla aveva avuto una collisione che lo ha poi costretto al ritiro.

Il ritmo della gara si è ben presto stabilito, con van Lennep che conservava un vantaggio di un paio di lunghezze rispetto a Lunger, il quale si sforzava chiaramente per guadagnare terreno. Thompson occupava un solitario terzo posto e, come abbiamo già accennato, dopo ha detto che i suoi Firestone non andavano bene. Ben presto Pilette si è insediato al quarto posto, davanti a Dean e a Brown, mentre Holland inseguiva il terzetto formato dalle Chevron, ma poi al tredicesimo giro il motore della sua vettura si è grippato per surriscaldamento.

Cheché stesse accadendo più indietro, gli occhi di tutti erano fissi sui due leaders. Lunger ha veramente compiuto ogni sforzo per strappare il comando a van Lennep, ma l'ordine è mutato soltanto a un giro e mezzo dalla fine. Per l'incidente cui abbiamo già accennato, van Lennep è stato ostacolato da Edwards, mentre doppiava lui e Oxtton (i due erano sesto e settimo) e in un batter d'occhio Lunger si è trovato al comando. Van Lennep non ha avuto modo di rimediare e ha dovuto accontentarsi di un secondo posto meritatissimo.

Dopo Thompson, soltanto Dean e Brown hanno concluso la gara sullo stesso giro. Edwards era staccato invece di un giro, col motore che emetteva suoni poco rassicuranti, fatto che non gli ha impedito di tenere valorosamente a bada il neo-zelandese Oxtton che ha fatto una corsa degna di lode, sulla Begg-Chevrolet. Belso ha occupato l'ottava posizione, davanti

alla McRae di Rollinson — il quale montava pneumatici intermedi, dato che sperava nella pioggia — e all'identica vettura di Russell.

Si sono avuti soltanto quattro ritiri, quelli di Pilette, per rottura della pompa del carburante, di Holland, di Evans la cui Trojan ha urtato già al primo giro, e di Ahsley per incidente come si è detto.

TROFEO ROTHMANS - Gara di velocità in circuito, per vetture di F. 5000 - Snetterton, 20 aprile 1973.

LA CLASSIFICA

25 giri, km 119,03 (circuito km 4,361)
1. Lunger (Trojan T101 Chevrolet) 33' 26"4, media kmh 195,64; 2. Van Lennep (Lola T330 Chevrolet) 33'27"; 3. Thompson (Chevron B24) 33'57"6; 4. Dean (Chevron B24) 34'15"6; 5. Brown (Chevron B25) 34'38"8; 6. Edwards (Lola T330 Chevrolet) 24 giri; 7. Oxtton (Begg Chevrolet) 24 giri; 8. Belso (Lola T330) 24 giri; 9. Rollinson (McRae Chevrolet) 24 giri; 10. Russell (McRae Chevrolet) 24 giri; 11. Santo (Surtees TS11) 24 giri; 12. Featherstone (Lola T190X) 21 giri.
Giro più veloce: Lunger 1'18"4, media kmh 200,27, nuovo record.

Nelle prove battuto un record sul bagnato

SNETTERTON - Per le prove si sono presentati in pista diciotto piloti, ma se ne sarebbero poi visti soltanto sedici sullo schieramento di partenza. Il povero McRae, sulla cui vettura era stato montato un nuovo motore Bartz a iniezione, non è riuscito a metterlo in moto né nel giorno delle prove non ufficiali, né al mattino della gara, per cui non è partito. L'altro escluso, ancora prima di cominciare, è stato l'australiano Colin Hyams.

Il più veloce è stato van Lennep che ha girato in 1'20", esattamente 1" sotto il record sul giro vecchio, condiviso da Redman e da Gardner. Accanto all'olandese in prima fila c'era Lunger con la Trojan di Taylor, con base in Europa, che fino al giorno delle prove non si era mai mosso. Seguivano Thompson (Chevron Chevrolet), Oxtton (Begg Chevrolet), Brown (Chevron Chevrolet) e Dean (Chevron Chevrolet).

Per la durata delle prove le condizioni in pista non sono mai state ideali. Le vetture sono partite su fondo bagnato, ma tutti i tempi migliori sono stati stabiliti con pneumatici da asciutto. Benché van Lennep sia sceso di 1" sotto il record di 1'21", gli esperti avevano predetto che se le condizioni fossero diventate buone si sarebbe coperto il giro in 1'17"5 (durante prove non ufficiali, Fittipaldi — così si dice — avrebbe girato appunto sul circuito di km. 4,361 in 1'17", con la Formula 1 John Player Special-Ford).

Michael Kettlewell

● Tra le tante iniziative editoriali fiorite in questi giorni a Palermo in vista della «ultima» Targa Florio, c'è quella di una rivista intitolata «Addio Targa!». Pare se ne occupi un certo on. Muccioli che si è fatto mallevadore anche di richieste di adesioni pubblicitarie. Ad una di queste l'interpellato ha risposto: «Aderiamo, ma sinceramente avremmo preferito essere presenti in una pubblicazione che si chiama "ARRIVEDERCI TARGA". A stretto giro telegrafico l'onorevole ha informato di avere subito preso atto del suggerimento, cambiando il titolo della rivista.

Una corsa tutto riposo

FRANCIA - Corsa di Beauvais - Gara di velocità in salita

1. Martin (McLaren) 1'25", nuovo record.

Martin ha faticato poco a ottenere la vittoria, in questa gara valevole per il campionato francese della montagna. Sui km 3 del percorso ha migliorato di 6/10 il record detenuto da Pignard con una Brabham F.2 (1'25"6). Ottima prestazione del secondo arrivato, Styjak su Abarth 2000.

Con questa partenza battezzato anche MAGIONE senza il...viatico della CSAI



A sinistra, parte la prima batteria delle Mexico: è il via all'autodromo di Magione, inaugurato senza neppure una « presenza » o un telegramma dalla CSAI. A destra, Ciccozzi si dà la carica



5000 spettatori, 130 piloti e CICCOCZZI da bis

MAGIONE - Le corse automobilistiche hanno un loro fascino e cinquemila spettatori nonostante il freddo ed un vento gelido, hanno seguito con appassionato interesse le vicende della « Pasqua del Pilota » che ha segnato l'inaugurazione del nuovo e modernissimo autodromo di Magione, realizzato per volontà di un gruppo di autentici sportivi.

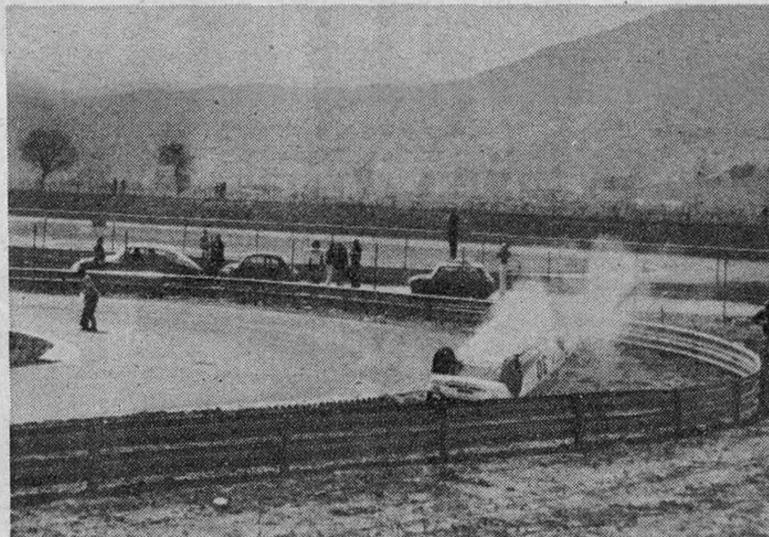
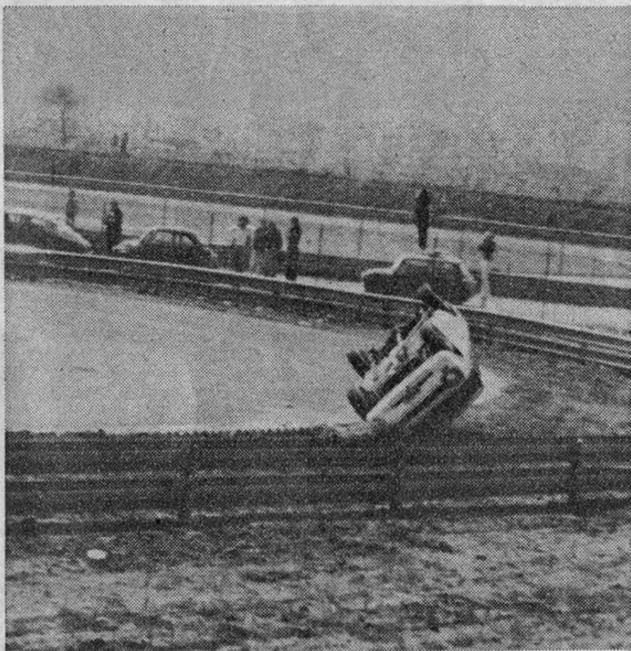
Ma le corse automobilistiche hanno anche un importante significato tecnico specie quando a farla

da protagonisti su piste di qualificate nobiltà come è risultata la pista tutta da guidare dell'autodromo perugino, sono vetture da Turismo che dalla normale « serie » sono derivate.

Oltre 130 piloti hanno animato da sabato, l'apertura della Pasqua del Pilota. Tanti i vincitori, pochi gli sconfitti. Trattandosi (ad eccezione della F. Ford, della Mexico) di una classica manifestazione all'insegna della « medaglietta », è giusto che un

po' tutti abbiano potuto cogliere un briciolo di gloria al cospetto di una folla appassionata e competente che va facendosi sempre più amica dello sport del volante.

Sul piano tecnico nessuna indicazione di rilievo se si eccettua, favorita anche dalla bella giornata di Pasqua, la prestazione di Ciccozzi nella F. Ford dove il pilota della scuderia del Passatore ha ottenuto la miglior media nelle due giornate.



Le strettissime curve di Magione hanno giocato un brutto scherzo a queste Ford Mexico, ribaltatesi in sincronia. A sinistra, De Rosa arriva lungo e capota, scivolando a pancia all'aria (sopra). A destra, ecco arrivare Baronio, un po' lunghetto anche lui, come si vede



Ma addentriamoci subito nella cronaca. Pasqua di folla con una giornata di sole che ha rallegrato tutti dopo il gelido inizio di sabato dove le prove si sono corse con freddo, acqua e nevischio. In lizza le Ford Mexico e le F. Ford. Le due gare escono esaltate dai suoi uomini più buoni che hanno nettamente dominato la contesa. La storia delle due finali è presto fatta. Nella Ford Mexico scatta Negro e Presenzini e Revello lo inseguono, ma già al terzo giro si capisce che Negro ha in mano la corsa e non può perdere.

L'unico sussulto alla corsa lo si registra quando Revello supera Presenzini e Benusiglio mentre Alvisi e Maggiora si trovano rilanciati nelle piazze d'onore seguiti dal giovane Biagiotti che ha disputato una bella gara. Le batterie avevano anticipato il risultato della finale che è stata uno specchio fedele di quelle, prime indicazioni. Presenzini aveva dominato nella prima manche distanziando di quattro decimi di secondo Benusiglio e di 7" Revello che non ha forzato prendendosi poi la rivincita nel finale. Mentre Negro ed Alvisi non hanno avuto av-

versarsi nella seconda lasciando a circa 1" Maggiore risultato l'unico avversario ad impensierirli.

Due leaders per una vittoria

Nella F. Ford era evidente sin dalla batteria che la corsa si sarebbe aperta sulla lotta tra il portacolori della Passatore Ciccozzi e l'alfiere della Mirabella, Zorzi, con anticipazioni chiarissime che trovavano una puntuale conferma nei trenta giri della finale. Nessuno è infatti apparso in grado di contendere il successo ai due leaders, nessuno è stato capace di porre una alternativa al successo. Nessuno è stato tanto abile da inserirsi nella lotta per le due prime piazze quand'anche specie Ciccozzi poteva essere attaccato nel finale per una defaillance del suo motore. Del resto contro la supremazia e la decisione dei due leaders divisi all'arrivo da un solo secondo, non c'era nulla da fare. Ciccozzi e Zorzi dunque e le due loro Pirola sul polcoscenico di Magione.

Ma non possiamo dimenticare né la prova del suo diretto avversario Zorzi, né quella di « Lucas » miglior tempo in prova, di Daccò e Vairani che si sono dimostrati piloti bravi, capaci di mostrare al massimo le doti innegabilmente generose dei motori Ford. Lunedì con inizio alle nove, e tempo poco promettente entrano in pista le 850 del Gr. 1. Dopo breve inizio di Fruzzetto, Cattaneo prende la testa per non più lasciarla staccando nettamente Ferrari e Fruzzetto che finiscono nell'ordine.

Nella seconda corsa per le vetture del gruppo fino a 1000 corsa senza storia, Gigondi della Piloti Senesi se la fa da padrone, mentre « Calimero » e Scaccini si giocano la seconda posizione sul giro dei decimi di secondo.

Un altro portacolori della Piloti Senesi Mobili, Morandi, fa sua la classe fino a 1150, mentre destano una eccellente impressione Grassetto e Goggi nella 1300 dandosi un'accanita battaglia conclusasi proprio sul filo del traguardo.

Campani, Zimboni senza difficoltà nella 1600, mentre Campesan della San

Marco, con una guida pulita e sicura si aggiudica con la vittoria nella classe 2000 il miglior tempo del gruppo.

Il tempo comincia ad incupirsi, cadono le prime gocce di pioggia mentre il vento si fa ancora più acuto.

La pioggia guasta la festa

In lizza le 500 e le 600 del gruppo 2: nella prima classe ha la meglio la guida più sicura di Razzolino su Fabbrini e Capolsini, mentre Sidoli della Tricolore tenendo a bada Folchi si aggiudica il miglior tempo del raggruppamento.

Campani non contento della vittoria nella 1600 Gr. 1, si impone anche, con netto margine di vantaggio, nella 850 Gr. 2 davanti a Pera e Bietolini mentre Mannucci e Cappellini si aggiudicano il primato nella classe 1000 e 1150. Il raggruppamento e il miglior tempo del gruppo è però appannaggio di Sacchini che ha imposto con la sua superiorità di guida anche l'eccellenza

del suo mezzo meccanico Alfa Romeo GTAm a disposizione.

Ormai si corre sotto la pioggia, nel raggruppamento del gruppo 3, Vannini della San Marco riesce ad imporsi su Guarducci per un decimo di secondo, mentre le vittorie nelle altre classi sono appannaggio di Salamina e Vicari.

Nel gr. 4, operando un bellissimo spunto Massai passa a condurre il rugente carosello. Ma al secondo giro però « Carter » diventa leader concludendo vittoriosamente la gara davanti a Tarpani, primo della classe 2000 e a Pucca vincitore della 1300. Aggiudicandosi inoltre il Trofeo posto in palio per il miglior tempo assoluto nella giornata. Più distanziato finisce Brambilla che si aggiudica con netto margine di vantaggio la 1000 cc.

La lunga e animata giornata della Pasquetta si conclude con la corsa aperta al gruppo 5. La pista bagnata e la pioggia ormai battente non permettono exploit di valore. Nella 1000 si impone Zoppis mentre Anastasi non ha difficoltà con la sua AMS 1300 ad avere la meglio nel raggruppamento.

Carlo Burlando

PASQUA DEL PILOTA - Gara nazionale di velocità in circuito - Autodromo di Magione (Perugia), 22-23 aprile 1973.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. Cattaneo 19'41"5, media kmh 75,406; 2. Ferrari 19'51"6; 3. Frusetti 20'00"2; 4. Ghini 20'27"6. Giro più veloce: Cattaneo in 1'17"6, media kmh 76,546.

Classe 1000: 1. Gonzi 19'12"4, media kmh 77,317; 2. « Calimero » 19'19"6; 3. Cattini 19'20"1; 4. Galli 19'20"1; 5. Brucolini 19'24"4; 6. Giorato 19'24"4; 7. Boldrini 19'36"6; 8. Cappellini 19'55" e 7; 9. Cresci 19'56"2; 10. Parrini 20'01"8; 11. Paganelli a 1 giro. Giro più veloce: Gonzi in 1'15", media 79,200.

Classe 1150: 1. Betti 18'59"8; 2. Giorgi 19'06"2; 3. Vannini 19'17"7; 4. Serlupi 19'21"3; 5. « Leo » 19'21"7; 6. Grassetto R. 19'25"1; 7. Taverna 19'27"3; 8. Ferretti 19'27"3. Giro più veloce: Giorgi in 1'14"6, media kmh 80,053.

Classe 1300: 1. Grassetto P.L. 18'37"4; 2. Fossi 18'38"3; 3. De Sanctis 18'53"7; 4. « Fargo » 19'07"9; 5. Menichetti 19'16"2; 6. Calandra 19'48"1; 7. Brogioni a 2 giri; 8. Campaci a 4 giri. Giro più veloce: Fossi in 1'13"2, media 81,147.

Classe 1600: 1. Campani (A.R. 1600) 18'19"8, media kmh 81,014; 2. Pepini (id.) 18'25"5; 3. Stefanelli (id.) 18'26"6; 4. Gentile (id.) 18'27"5; 5. Paccagnini (id.) 19'21"4. Giro più veloce: Campani in 1'12"3, media kmh 82,157.

Classe 2000: 1. Campisani (Alfa 2000) 18'12"4, media kmh 81,564; 2. Aglietti (id.) 18'33"9; 3. Talia (id.) 19'03"3. Giro più veloce: Campisani in 1'12", media kmh 82,614.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. « Razzolino » 19'24"6, media kmh 76,507; 2. Fabbri 20'03"3; 3. Capolisi a 1 giro; 4. Bartolini a 1 giro; 5. Ferranti a 1 giro; 6. Baldanzi a 2 giri; 7. Boninsegni a 8 giri. Giro più veloce: « Razzolino » in 1'16"3, media kmh 77,850.

Classe 600: 1. Sidoli 19'04"1; 2. Folchi 19'14"3; 3. Orazioli a 5 giri. Giro più veloce: Sidoli in 1'13"3, media 81,036.

Classe 700: 1. Tali 18'49"2, media kmh 78,905.

barth) a 1 giro; 3. Sani (Abarth) a 1 giro. Giro più veloce: Brambilla in 1'20"2, media kmh 74,064.

Classe 1300: 1. Pucca (HF) 17'39"8, media kmh 78,468; 2. Chieff (Lancia Z) a 1 giro. Giro più veloce: Chieff in 1'13"9, media kmh 80,378.

Classe 1600: 1. « Carter » (Alpine) 17'26"8, media kmh 85,118; 2. Vicari (Alpine) a 1 giro; 3. Massai (Alfa GTA) a 2 giri. Giro più veloce: « Carter » in 1'08"3, media kmh 86,969.

Classe 2000: 1. Tarpani (Porsche) 17'38"1 (giri 14) media kmh 78,593. Giro più veloce: Tarpani in 1'13"6, media kmh 80,706.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Zoppis (AMS) 18'33"9, media kmh 68,916. Giro più veloce: Zoppis 1'20"8, media kmh 73,514.

Classe 1300: 1. Anastasio (AMS) 18'27", media kmh 80,417. Giro più veloce: Anastasio in 1'12"7, media kmh 81,705.

CHALLENGE FORD MEXICO - KLEBER

1. batteria: 1. Remo Presenzini 17'40"3, media kmh 84,051; 2. Benusiglio 17'40" e 7; 3. Revello 17'47"3; 4. Fargion 17'51"1; 5. D'Amore 17'52"1; 6. Sapignoli 17'53"3; 7. Pucci 17'57"1; 8. Braga 17'58"5; 9. Zanini 18'09"3; 10. Mascagni 18'18"4; 11. Trento 18'33"8; 12. Baronio a 5 giri. Giro più veloce: il 14. di Benusiglio in 1'09"4, media kmh 85,590.

2. batteria: 1. Franco Negro 17'29"4, media kmh 84,917; 2. Alvisi 17'29"9; 3. Maggiora 17'45"5; 4. Biagiotti 17'48"8; 5. Di Gregorio 17'52"7; 6. Corradetti 17'59"7; 7. Lumini 18'00"4; 8. Giorgetti 18'00"6; 9. Cai 18'08"8; 10. Notaro 18'09"3; 11. Nainfe 18'12"3; 12. Cattaneo 18'22"8; 13. Buda 18'41"2; 14. Alvisi a 1 giro; 15. Pinardi a 3 giri. Giro più veloce: il 13. di Alvisi in 1'08"6, media kmh 86,588.

Finale: 1. Franco Negro 34'45"2, media kmh 85,466; 2. Revello 34'54"3; 3. Presenzini 34'56"4; 4. Benusiglio 34'57"8; 5. Alvisi 34'58"1; 6. Maggiora 34'58"5; 7. Biagiotti 35'15"8; 8. Sapignoli 35'25"1; 9. Pucci 35'25"8; 10. Giorgetti 35'26"6; 11. Fargion 35'37"1; 12. Zanini 35'41"6; 13. Lumini 35'49"1; 14. Corradetti 35'56" e 8; 15. Caio a 1 giro; 16. Braga a 1 giro; 17. Di Gregorio a 2 giri; 18. D'A-

Perdono facilmente la testa i piloti di F. ITALIA RUGGERI, GUNNELLA e FARNETI anche pugili

VALLELUNGARING!

ROMA - A distanza di una settimana dall'ottima impressione suscitata la Formula Italia si ripresentava sul circuito di Vallelunga per la terza gara di campionato.

Purtroppo le concomitanze di Misano e soprattutto di Magione, dove si disputava una gara molto simile a quella romana, hanno procurato molte defezioni. Comunque, se lo spettacolo non è stato sempre di cartello, si sono viste anche delle cose buone. Nella seconda batteria Ruggeri era costretto al ritiro per aver urtato Salvatori, girato al tornante. Il mancato accesso alla finale faceva perdere il lume della ragione a Ruggeri che aggrediva Salvatori reo di... essersi trovato sulla sua strada.

Un secondo incidente era però più grave. Nella finale Gunnella e Farneti, ormai staccati, si presentavano nell'ordine alla Viterbo. Pare che Farneti volesse passare all'avversario all'interno mentre, a sua volta, Gunnella aveva impostato una curva piuttosto stretta. A scopo intimidatorio, secondo la testimonianza di un commissario di percorso, nel suo diritto, secondo un altro commissario. I due comunque si toccavano e per Farneti la gara era finita.

Subito dopo il delegato CSAI Banti decideva di sospendere ad entrambi i piloti la licenza e di togliere Gunnella dall'ordine d'arrivo. Squallidissima e piuttosto grave poi l'aggressione del meccanico di Farneti nei riguardi di Gunnella che portava sul volto i vistosissimi segni dell'incidente.

La finale della F. Italia potrebbe

Veramente curiosa storia la gara riservata al G. 3, con Tamburini, Fioravanti e Ripani facili vincitori delle tre categorie previste. Dall'atmosfera di disarmo generale con cui si presentava il Gr. 2, impegnato nella gara titolata di Misano, si salvava appena le tre classi delle bicilindriche con un discreto numero di iscritti.

Dalle 700 si passava direttamente alle 1600 e 2000, dal momento che le altre classi erano deserte. Le 5 macchine in pista diventano subito 4 perché la BMW di Rocco ha uno dei suoi soliti guai. Via libera quindi alla GTAm di Rampa (Angelini).

Veramente curiosa infine, la gara riservata alla F. 850. Per 14 giri Fasanella (Lucky) e Tommasini (AZ) attuale leader del campionato, si erano, dati battaglia alternandosi al comando. All'ultimo giro però entrambi i piloti si autoeliminavano al tornante, dove, agganciati finivano fuori pista. Veniva quindi fuori Ciccozzi (De Sanctis) partito in ultima fila, dove era stato relegato per aver provato fuori tempo. Per il pilota romano era la seconda vittoria in due giorni.

La gara riservata al Gr. 4 si prospetta buona per la presenza di alcune macchine competitive ma all'atto pratico la pioggia rovinerà tutto. Nardini (Porsche) si involerà facendo segnare la media più alta di tutta la giornata ad esclusione della F. Italia, mentre il duello tra le GTA di Rampa e Randazzo durerà solo pochi giri.

g. c.

2. TROFEO TEXACO - Gara nazionale di velocità - Autodromo Vallelunga, circuito corto - 22-23 aprile 1973.

LE CLASSIFICHE

FORMULA ITALIA - 1. Batteria (16 giri)
1. P. Carlo Ghinzani 17'46"5 media kmh 90,180; 2. Martini 18'00"8; 3. Truffo 18'00"8; 4. Corolli 18'20"5; 5. Riccietelli 18'29"9; 6. Fabiani 18'34"3; 7. Sangiulio 18'47"4; 8. Riva 18'47"6; 9. Pederzoli 18'49"6; 10. Buttani 18'51"1; 11. Oliviero 18'52".

Giro più veloce: non comunicato.

2. Batteria

1. Aldo Gunnella 17'28"8 media kmh 91,603; 2. Farneti 17'49"5; 3. Sottanelli 18'06"2; 4. Bacci 18'11"2; 5. Brancatelli a 1 giro; 6. Ferrari a 1 giro; 7. Fiorini a 1 giro; 8. Moscajoli a 1 giro; 9. Salvatori a 4 giri; 10. Abate a 10 giri. Giro più veloce: Gunnella 1'04"6 media kmh 93,065.

3. Batteria

1. Giuseppe Bossoni 17'37"5 media kmh 90,954; 2. « Eddy » 17'38"1; 3. Caneva 17'47"4; 4. Peruzzi 17'51"6; 5. Grimaldi 17'51"6; 6. Tagliaferro 17'53"8; 7. Cesarini 17'55"3; 8. Di Benedetto 17'55"7; 9. Serena 18'18"6; 10. Ponzone 18'29"6; 11. « Jo Condor » a 1 giro; 12. Cozza a 1 giro; 13. Pedretti a 5 giri. Giro più veloce: non comunicato.

Finale (30 giri)

1. P. Carlo Ghinzani 34'11"5 media kmh 87,875; 2. « Eddy » 34'19"5; 3. Martini 34'20"1; 4. Truffo 34'23"1; 5. Gunnella 34'36"2; 6. Bacci 34'45"5; 7. Grimaldi 34'50"6; 8. Riccietelli 34'52"1; 9. Bossoni 34'52"2; 10. Di Benedetto 34'57"3; 11. Cesarini 34'58"; 12. Tagliaferro 35'06"2; 13. Caneva 35'13"; 14. Peruzzi a 1 giro. Giro più veloce: Ghinzani 1'05"6 media kmh 91,646 kmh.

NB: il conduttore Gunnella è stato escluso dalla classifica.

GRUPPO UNO: Classe 850 (15 giri)

1. Giuseppe Porciatti (850 S) 20'36" media kmh 68,082. Giro più veloce: Porciatti 1'24"8 media kmh 70,896.

Classe 1000

1. Renzo Ceci (A-112) 20'06"2 media kmh 74,764; 2. Landi (A-112) 20'17"3; 3. Ricci (Fiat 903) 20'22"; 4. Campanella (A-112) 20'39"1; 5. De Palma (Cooper) 20'40"5; 6. Carrotta (Fiat 903) 20'49"8; 7. Vagnozzi (A-112) 20'51" e 8. Giro più veloce: Ricci 1'18"3 media kmh 76,781.

Classe 1150

1. Attilio Salvatori (Fiat 128 C.) 19'16"8 media kmh 77,955 kmh; 2. Campagnola (Fiat 128 C.) 19'17"6; 3. Vasta (Fiat 128 C.) 19'18"2; 4. Lorenzoni (Fiat 128 C.) 19'22"0; 5. Cuccotti (Fiat 128 C.) 19'58"3; 6. Giordano (Fiat 128 C.) 20'02"4. Giro più veloce: Salvatori 1'16" media kmh 79,105.

Classe 1300

1. G. Franco Riccietelli (Simca) 18'21"7 media kmh 81,838; 2. « Tool » (Simca) 18'27"1.

Giro più veloce: « Tool » 1'11"5 media kmh 84,083.

Classe 1600

1. Alessandro Fiordelisi (Alfa Romeo) 19'27"1 media kmh 72,104. Giro più veloce: Fiordelisi 1'20"4 media kmh 74,776.

Classe 2000

1. Franco Selvatici (Alfa Romeo) 18'38" e 6 media kmh 80,610; 2. Pezzali (Alfa Romeo) 18'59"4; 3. Squassina (Alfa Romeo) 19'06"7; 4. Pacetta (Alfa Romeo) 19'28"5.

Giro più veloce: Squassina e Pezzali 1'12"1 media kmh 83,384.

GRUPPO TRE - Classe 1300 (15 giri)

1. Brupo Ripani (Lancia HF) 17'43"3 media kmh 84,794; 2. Salamina (Lancia HF) a 1 giro; 3. Alibrandi (Fulvia Montecarlo) a 1 giro. Giro più veloce: Salamina 1'09"9 media kmh 86,008.

Classe 1600

1. Fioravanti (Alpine) 16'44"5 media kmh 89,754; 2. Conti (Alpine) 16'50"5; 3. « Black Silver » 17'34"7; 4. Bonazzi (Lancia HF) 17'45"7.

Giro più veloce: Fioravanti 1'05"6 media kmh 91,646.

Classe oltre 1600

1. Orlando Tamburini (Porsche) 16'38"1 media kmh 90,330; 2. Valle (Porsche) 17'25"7.

Giro più veloce: Tamburini 1'05"2 media kmh 92,208.

GRUPPO DUE - Classe 500 (15 giri)

1. Antonio Gentili (Fiat) 20'33"2 media kmh 73,121; 2. « Gastone » (Giannini) 20'39"3; 3. Lagana (Fiat) a 1 giro; 4. Santoni (Fiat) a 1 giro; 5. Barboni (Fiat) a 1 giro; 6. Marroni (Fiat) a 1 giro; 7. « Tiramolla » (Fiat) a 3 giri. Giro più veloce: Gentili 1'18"3 media kmh 76,781.

Classe 600

1. Enrico Bellini (Abarth) 20'14"2 media kmh 74,248; 2. Colonnelli (Abarth) 20'38"3; 3. Testi Giannini a 1 giro. Giro più veloce: Bellini 1'16"7 media kmh 78,383.

Classe 700

1. Proietti (Giannini) 20'01"9 media kmh 75,024; 2. Pacetta (Abarth) a 1 giro. Giro più veloce: Proietti 1'15"3 media kmh 79,840.

Classe 1600

1. Maurizio Possumato (Alfa GTV) 18'09"7 media kmh 82,740; 2. Di Lauro (Alfa GTV) a 1 giro; 3. « Rara » (Alfa GTV) a 1 giro. Giro più veloce: Possumato 1'11"4 media kmh 84,201.

Classe oltre 1600

1. Luigi Rampa (Alfa GTAm) 17'56"1 media kmh 83,755. Giro più veloce: Rampa 1'10"3 media kmh 85,519.

FORMULA 850 (giri 15)

1. Massimo Ciccozzi (De Sanctis) 18'10"1 media kmh 82,765; 2. Salti (De Sanctis) 18'18"8; 3. Fasanella (Lucky) 18'18"5; 4. Brunetti (De Sanctis) 18'45" e 8; 5. Tomassini (A.Z.) a 1 giro; 6. « Astolfo » (X) a 2 giri. Giro più veloce: Fasanella 1'07"8 media kmh 88,141.

GRUPPO QUATTRO - Classe 1300 - (15 giri)

1. Germano Nataloni (Lancia Z) 18'09"1 media kmh 82,780. Giro più veloce: Nataloni 1'11"2 media kmh 84,438.

Classe 1600

1. Luigi Rampa (Alfa GTA) 18'37" media kmh 80,711; 2. Seminara (Alfa GTA) a 1 giro; 3. Lagana (Alfa GTA) a 2 giri; 4. Randazzo (Alfa GTA) a 4 giri. Giro più veloce: Randazzo 1'09"1 media kmh 87,004.

Classe oltre 1600

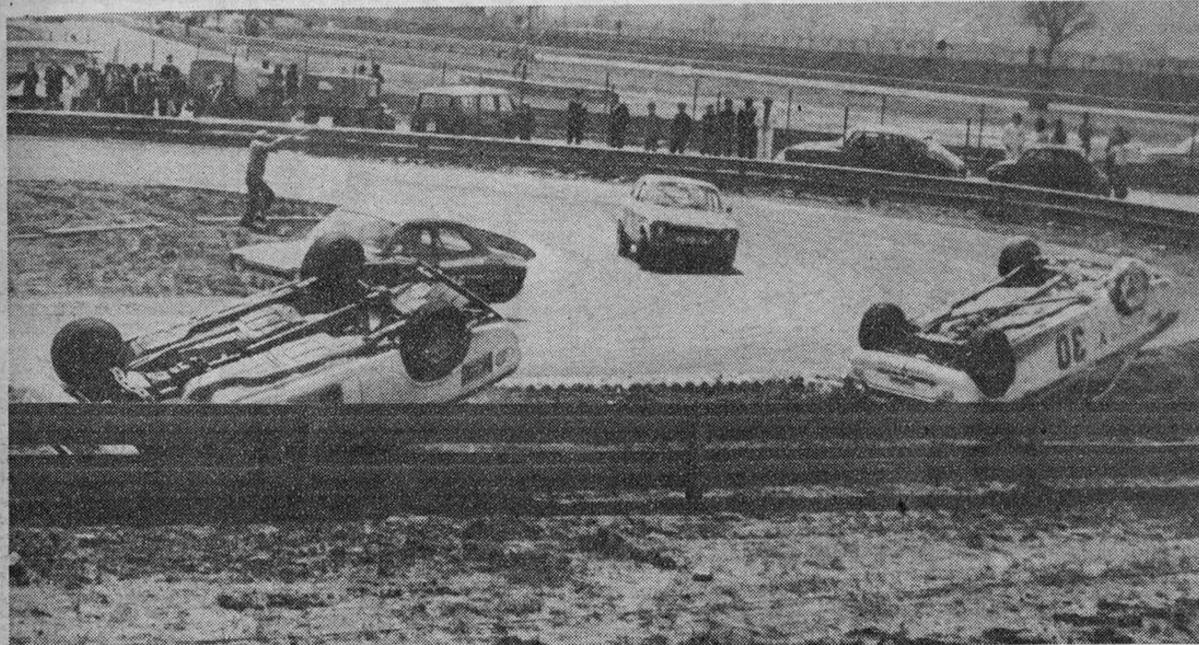
1. Roberto Nardini (Porsche 911) 17'47" e 5 media kmh 84,468; 2. Maione (Porsche 911) 18'19"3; 3. Pantò (Opel GT) 18'34"6; 4. La Starza (Porsche 914-6) a 2 giri. Giro più veloce: Nardini 1'09"8 media kmh 86,131.

GRUPPO CINQUE - Classe 1000 (25 giri)

1. « Lucien » (AMS) 24'59"3 media kmh 80,196; 2. Sebastiani (AMS) 25'25"5; 3. « Popsy Pop » (AMS) 25'45"5. Giro più veloce: « Lucien » 1'13"2 media kmh 82,131.

Classe 1300

1. Lisitano (Abarth) 26'25"3 media kmh 68,260; 2. Zampolli (Abarth) a 8 giri. Giro più veloce: Lisitano 1'20"8 media kmh 74,405.



Ed eccole qua, le due berline Mexico, mostrare in maniera inverosimile la pancia al pubblico. Come due tartarughe rovesciate, sono una vicina all'altra incapaci di reagire. Nessun danno ai piloti

Classe 850: 1. Campani 18'42"6; 2. Pera 18'47"3; 3. Bietolini a 1 giro; 4. Rosati a 1 giro; 5. Viotto a 6 giri. Giro più veloce: Campani in 1'12"3, media kmh 82,157.

Classe 1000: 1. Nannucci (A 112) 19'32" e 5, media kmh 75,991. Giro più veloce: Nannucci in 1'15"8, media kmh 78,364.

Classe 1150: 1. Cappellini (Fiat) 18'40" e 6, media kmh 74,211. Giro più veloce: Cappellini in 1'14"3, media kmh 79,946.

Classe 2000: 1. Sacchini (A.R. GTAm) 18'22"3, media kmh 80,831. Giro più veloce: Sacchini in 1'10"7, media 84,016.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Salamina (Lancia) 20'13"8, media kmh 73,406; 2. Coscioni (Lancia) a 1 giro. Giro più veloce: Salamina in 1'19"2, media kmh 75,000.

Classe 1600: 1. Vicari (Alpine) 19'11"4, media kmh 77,383; 2. Dal Pra (Alpine) a 1 giro; 3. Ponticelli (Lancia) a 1 giro. Giro più veloce: Vicari 1'15"5, media kmh 78,675.

Classe 2000: 1. Guarducci (Opel) 18'58"9 (giri 14), media kmh 73,017. Giro più veloce: Guarducci in 1'18"8, media kmh 75,380.

Classe oltre 2000: 1. Vannini (Pantera) 18'58"8, media kmh 78,240. Giro più veloce: Vannini in 1'14"6, media 79,624.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Brambilla (Abarth) 17'53"5, media kmh 71,923; 2. Friso (A-

more a 7 giri. Giro più veloce: il 9. di Negro in 1'08"4, media kmh 86,842.

CAMPIONATO CHEVRON - F. FORD

1. batteria: 1. Massimo Ciccozzi 15'31"7, media kmh 96,634; 2. Monguzzi 15'32"1; 3. Daccò 15'40"4; 4. Vairani 15'47"3; 5. Boscotrecase 15'50"2; 6. Brunelli 15'58" e 8; 7. Casoni 16'13"; 8. Pasquetti 16'13"5; 9. Palazzo 16'13"8; 10. Mattioli 16'20"5; 11. Magni 16'21"8; 12. Revello a 2 giri; 13. Fabiani a 3 giri. Giro più veloce: il 11. di Revello in 1'00"6, media kmh 93,019.

2. batteria: 1. Zorzi 15'37"7, media kmh 95,015; 2. « Lucas » 15'40"8; 3. Zampatti 15'42"8; 4. Nisini 15'44"6; 5. Caglioni 15'47"1; 6. Marelli 16'02"5; 7. Minardi 16'02"9; 8. Jean Albert 16'16"7; 9. Capello 16'26"4; 10. Cecchi 16'31"1; 11. « Hego » 16'33"1; 12. Maggioni 16'34"; 13. Benusiglio a 1 giro; 14. Morelli a 1 giro. Giro più veloce: il 13. di Zorzi in 1'00"5, media kmh 98,181.

Finale: 1. Ciccozzi 30'07"6, media 98 e 534; 2. Zorzi 30'08"6; 3. « Lucas » 30'14"5; 4. Daccò 30'33"8; 5. Vairani 30'36"3; 6. Marelli 30'37"6; 7. Caglioni 30'38"; 8. Minardi 30'41"4; 9. Boscotrecase 30'46"8; 10. Zampatti 30'48"7; 11. Monguzzi 30'55"6; 12. Palazzo a 1 giro; 13. Capillo a 1 giro; 14. Jean Albert a 1 giro; 15. Casoni a 1 giro; 16. Pasquetti a 1 giro. Giro più veloce: il 16. di Zorzi ed il 21. di Ciccozzi in 59"3

essere definita il festival dei testa coda: quasi nessuno ne è andato esente. Non Bossoni, primo per due giri e poi relegato in ultimo. Non Gunnella che, quando sembrava essersi involato, inaugurava la moda di girarsi in una insidiosissima pozzanghera al centro della esse. Sempre nello stesso punto si gireranno anche Martini, Truffo (meno incisivo del solito oggi) e Sottanelli che erano sempre stati nelle prime posizioni.

Nella turismo buono, come detto, il Gr. 1, con diversi nomi noti, tranne che nella 850, dove il solitario Porciatti ha lottato contro se stesso. La prima gara prevedeva, oltre alla 850, la 1000 e la 1150. Nella classe maggiore le 128 coupé di Attilio Salvatori, Vasta e Campagnola faranno quasi tutta la gara nell'ordine. Campagnola, di casa a Vallelunga, inflerà il catanese al tornantino ad un giro dal termine e farà suo il secondo posto. Nella 1000 monologo di Ceci.

Nella gara che raggruppava le tre classi maggiori (1300, 1600 e 2000) assenti i centoventottisti più noti, solitaria cavalcata della Simca 1300 di Riccietelli che continua a sbalordire per la facilità con cui ormai distanzia anche le 2000. Tra queste un volontario Selvatici non poteva che vincere la categoria, superato anche dall'altra Simca di « Tool ».

Per la capriola di ANDRUET durante le prove in Sicilia

Già sfumata la TARGA per la STRATOS?

PALERMO - Confuso tra le migliaia di turisti che hanno preso d'assalto l'isola per le ferie pasquali, Jean-Claude Andruet è giunto in Sicilia martedì sera, col « diretto » aereo Torino-Palermo e la solita mezz'ora di ritardo. Il popolare vincitore del Rally di Montecarlo si è trasferito immediatamente in un hotel di Santa Flavia e ha pregato alcuni amici palermitani di trovargli una vettura in affitto per effettuare le prime ricognizioni.

Purtroppo però il « tutto esaurito » non riguardava solo gli alberghi e non si è riusciti a trovare in tutta Palermo una macchina d'affitto. D'altro canto anche la filiale Lancia di Palermo non aveva nulla a disposizione e così mercoledì mattina Jean-Claude ha fatto... il turista pure lui.

Nel pomeriggio, con un coupé Fulvia « in prestito », il pilota francese ha fatto, sotto una pioggia scrosciante, una prima ricognizione dei 72 chilometri della Targa, prendendo delle note, metro per metro, da rallyman attento e scrupoloso, e così è venuto fuori un quaderno fitto di annotazioni: 50 metri, destra a fondo, 60, tornante a sinistra, eccetera... Forse è la prima volta, in sessant'anni di storia, che i 7 chilometri della Florio vengono vivisezionati tanto accuratamente.

Al giovedì, con una bisarca, arrivava miracolosamente (per gli scioperi dei traghetti) la tanto attesa Stratos. Dapprima Jean-Claude faceva un giro completo di Targa, quindi, nel pomeriggio, tutta l'equipe Lancia, al comando dell'ingegner Dallara, si installava a Bivio Scalfani, da dove si domina tutta la valle di Granza e, con l'ausilio di un paio di radioamatori (gli stessi

go circa sei chilometri, può essere considerato, come tracciato e come qualità di fondo, un qualcosa di medio dei mille e mille differenti punti della corsa siciliana. Jean-Claude faceva una « tirata » in senso di corsa, veniva preso il tempo, effettuate delle regolazioni, sostituite le gomme con altre di tipo diverso; quindi tornava lentamente al punto di partenza e, dopo essersi accertato via radio che non ci fossero macchine in senso contrario, iniziava nuovamente a provare a fondo.

Questa altalena è stata fatta per tre volte. Sono state provate dapprima delle Pirelli « rain », quindi si è passati alle slick Goodyear e Firestone. La differenza si è subito notata: con questo tipo di pneumatici infatti si aveva un guadagno di oltre un secondo a chilometro, come dire, su un giro di Targa, quasi un minuto e mezzo!

Quasi al tramonto, dopo che era stata effettuata una saldatura estemporanea a un collettore che si era staccato, Jean-Claude ridiscendeva in « marcia di trasferimento » per portarsi all'inizio della base cronometrata. Ma proprio nel punto più basso della vallata, all'uscita di una curva a destra piuttosto aperta, affrontata a velocità sostenuta anche se non eccezionale (il pilota francese ha parlato di « oltre 100 kmh »), la Stratos come impazzita, forse per avere trovato del breccino ai margini della sede stradale, entrava in controsterzo e Andruet non riusciva a riprenderla. La vettura allora puntava all'esterno della curva e, dopo aver divelto una pietra miliare ed abbattuto un paletto in ferro che sosteneva un cartello di segnaletica

Una ventina di nonne ALFA pronte per la « FLORIO » dei ricordi

PALERMO - Più di venti « fedelissimi » del biscione hanno già aderito, a una decina di giorni dall'apertura delle iscrizioni, alla rievocazione storica della Targa Florio in programma, prima delle prove ufficiali del 10 maggio e prima della gara del 13, sul tracciato della Targa Florio. Com'è noto l'A.C. Palermo ha invitato il registro Italiano Alfa Romeo a questa manifestazione che porterà, a mezzo secolo di distanza, le più belle veterane Alfa Romeo sulle stesse strade che le hanno viste protagoniste di indimenticabili battaglie agonistiche. Quest'anno infatti ricorre il cinquantenario della prima vittoria dell'Alfa Romeo alla Targa Florio (Sivocci, 1923) e l'occasione andava solennizzata. Fra le auto più belle una citazione a parte merita la « RL Targa Florio » che porterà in gara il conte Giovanni Lurani Cernuschi. Si tratta di una delle quattro Alfa ufficiali che presero parte alla Targa Florio del '24. A mezzo secolo di distanza la « RL » di Lurani sarà ancora al centro dell'attenzione della gente delle Madonie, il prossimo 13 maggio.

che hanno assistito la Lancia all'Elba e al Rally di Sicilia, oltre che la Ferrari in Targa lo scorso anno e che già per quest'anno si sono impegnati a dar manforte alla duplice accoppiata « Ferrari-Lancia », installando anche un apparato retrasmittente sulla Stratos, per tenere contatti continui con i box) venivano bloccate le vetture che si immettevano sul circuito in senso inverso di marcia.

La Targa, si sa, in Sicilia è particolarmente sentita, e nessuno degli automobilisti o dei camionisti pregati di attendere qualche minuto ha avuto nulla da ridire (con grande sorpresa di Andruet); anzi si sono guardati lo spettacolo della Stratos impegnata sui tornanti delle Madonie.

Il tratto prescelto per le prove, luni-

verticale, si inerpica con la parte sinistra su un terrapieno sopraelevato, quindi « entrava in vite » e ricadeva sulla strada a ruote all'aria. Dopo avere strisciato per un tratto sul tetto la Stratos ritornava sulle quattro ruote, distruggendo le sospensioni e spezzando completamente gli ammortizzatori.

Andruet, che non aveva il casco ma era solidamente allacciato con le cinture a sei punti, restava del tutto incolume; solo un po' di emozione e qualche scheggia di cristallo sul viso. La Stratos però era davvero malridotta, con la carrozzeria completamente « ko », la scatola guida e i cerchi fuori uso e tutti i radiatori abbondantemente sforacchiati. La costruzione torinese ha dimostrato, grazie anche al robusto rollbar, di potere vantare ec-

Per l'autodromo della TARGA

Arrivati i cento milioni della Regione continua la rivolta dei Sindaci

PALERMO - La Targa Florio riesce a fare i miracoli? C'è da crederlo se sono stati sufficienti meno di sette giorni per vedere seguire i fatti alla parole pronunciate dall'assessore al Turismo della Regione siciliana circa la disponibilità del governo a realizzare l'autodromo « Targa Florio », che si propone di tenere in vita la più antica corsa del mondo. Nel corso della giunta di governo di lunedì 16 aprile infatti è stato varato, proprio su proposta di Macaluso, un primo finanziamento di 100 milioni come mossa iniziale per mettere in moto la complessa macchina tecnico-burocratica in grado di portare, nel più breve tempo possibile, a ultimazione i lavori dell'autodromo.

Con questo atto si è avuta la conferma « ufficiale » che la Regione siciliana è interessata all'iniziativa e quindi si potrà adottare la procedura d'esproprio. La prossima mossa del « programma autodromo » è rappresentata da un incontro tra tecnici, esponenti politici piloti e giornalisti, in programma per giovedì 26 aprile, nel corso della quale si stabiliranno i tempi e i modi di realizzazione dei progetti.

Intanto sulle « alte Madonie » si è formato un comitato composto da una dozzina di Comuni i quali hanno proclamato lo « stato d'agitazione » avendo saputo che il previsto autodromo proposto dall'A.C. Palermo, ricade a valle delle Madonie (anche se finora non c'è stata

alcuna dichiarazione ufficiale in tal senso). I sindaci delle alte Madonie rivendicano ai loro Comuni il diritto di avere il più vicino possibile l'impianto, che ritengono una valida molla turistica. Hanno anche avanzato una proposta di localizzazione, nei pressi di Calcarelli, accanto, ma ben distinto, all'altro costruendo autodromo del barone Pucci.

I propugnatori di questa tesi adducono, tra i motivi validi, il fatto che l'orografia tormentata della zona sarebbe più vicina alle caratteristiche della « vecchia » Targa Florio. Inoltre assicurano che, nonostante i 700 metri di quota, sulle Madonie, non c'è mai nebbia o freddo e che un simile impianto potrebbe funzionare senza intoppi per tutto l'anno. Basterebbe risolvere il problema della ricettività alberghiera che è pressoché inesistente e (in parte) quello della viabilità, visto che lo svincolo « Tre Monzelli » dell'autostrada Palermo-Catania è solo ad alcuni chilometri di distanza.

Di contro si dovrebbero fare tutta una serie di rilievi topografici e geologici che il progetto dell'A.C. Palermo già contiene, il che, in termini di tempo, vorrebbe dire risparmiare quanto meno un anno, e questo, con i quarti di luna che corrono alla C.S.I., non è poco...

g. m.

cezionali doti di sicurezza passiva e di solidità, comunque « questi » 20 milioni di Stratos sono andati distrutti.

Sul luogo dell'incidente si portava subito, insieme ai meccanici, l'ingegner Dallara, arrivato appositamente in Sicilia sin dalla sera prima, e che aveva il comando dell'equipe Lancia. Al tecnico non restava che constatare la notevole entità dei danni riportati dalla vettura e organizzare il recupero della Stratos.

Sulle cause dell'incidente appare estremamente difficile avanzare una qualche ipotesi. Premesso che Andruet sapeva bene di aver sotto delle slick Firestone ancora da rodare e scaldare, e che non era impegnato a fare il tempo, perché si stava solo portando al via della base cronometrata, appare possibile (anche se improbabile) una momentanea distrazione del pilota (che avrebbe potuto voler dare un'ennesima controllata alle sue note) oppure una conferma della già evidenziata « incompatibilità » della Stratos con le gomme a battistrada liscio. In effetti l'incidente di Scalfani, all'origine, presenta una notevole serie di analogie con quello accaduto proprio ad Andruet, con la medesima unità Stratos, alla « Lyon-Charbonniers », quando le slick ancora fredde lo costrinsero ad abbandonare — mentre era in testa — per una improvvisa sbandata che danneggiò il radiatore anteriore in seguito all'urto con un paletto.

Questa volta le conseguenze per la vettura sono state più gravi, e si è avuta l'impressione che con questo tipo di coperture la macchina, quando va in sbandata, diventi poco controllabile. D'altra parte il vantaggio delle slick sulle altre coperture è talmente elevato che bisognerà cercare una qualche soluzione al problema. Di contro, diceva lo stesso Andruet, per scaldare le gomme bisogna spingere un po', e appena si va a fondo vengono fuori i guai; quindi è quasi un circolo vizioso.

Il « rebus » in effetti è piuttosto antipatico. Infatti, ad esempio alla Targa Florio (se la tesi dell'incompatibilità della vettura con le slick fosse confermata dalle analisi) si avrebbe la poco simpatica circostanza che la vettura, al via, dovrebbe marciare piuttosto lentamente fino a che si scaldino le gomme. Analogamente, in corsa, dopo uno scambio di pneumatici, bisognerebbe regalare secondi preziosi agli avversari più diretti (che in Sicilia saranno le Porsche Carrera del Martini Racing) per far scaldare il nuovo treno di gomme.

Dopo l'incidente del giovedì, Dallara e la vettura danneggiata hanno ripreso la via di casa, mentre Andruet ha continuato la ricognizione sul percorso con un 128 Fiat d'affitto. Il francese si fermerà in Sicilia fino al prossimo giovedì. Per il primo maggio invece è atteso sulle Madonie Sandro Munari che dovrebbe a sua volta iniziare gli allenamenti. Diventa peraltro molto dubbia la partecipazione della squadra Lancia-Marlboro alla Targa, in quanto non c'è un « muletto » di Stratos per completare gli allenamenti e la preparazione tecnica da riportare sulla vettura da gara.

Giulio Mangano

FOLLMER a IMOLA e nuove ore per la F. 3

Secondo round del Campionato Inter-serie ad Imola, nel meeting che inaugurerà la stagione '73 dell'autodromo Dino Ferrari e che si svolgerà nei giorni 29 e 30 aprile e 1 maggio.

La manifestazione, che comprende anche gare per il campionato Italiano Formula 3 e la Coppa CSAI di Formula Italia, vedrà in lizza quanto di meglio c'è attualmente in Europa relativamente alle vetture del gruppo 7. Oltre al campione in carica Kinnunen, e al vincitore del Nurburgring Kauhsen, disporranno delle potentissime Porsche 917 turbocompresse anche Loos, ed i due attesissimi campioni americani Follmer, vincitore della Can-Am '72 e Kemp, che come Follmer utilizza una delle 917 turbo del team Rinzier-Royal Cola.

La manifestazione del 1. maggio, che si correrà sul circuito comprensivo della chicane esistente (quella definitiva sarà pronta per settembre), prevede anche una gara di Campionato Italiano di Formula 3, il cui corso è stato sportivamente facilitato dagli organizzatori bolognesi che — tenendo presente la gara a Casale di due giorni prima — hanno modificato gli orari delle prove per poter dar modo a chi ha corso a Casale di arrivare in mattinata ad Imola e partecipare alle qualificazioni.

Concluderà la giornata una prova per le monoposto di Formula Italia, che prevede ben tre batterie ed una finale.

Ecco i nuovi orari di Imola.

DOMENICA 29 APRILE: 10,30 - 11,10
1. turno di prove F. Italia; 11,20 - 12
2. turno di prove F. Italia; 12,10 - 12,50
3. turno di prove F. Italia; 13,50 - 14,30
4. turno di prove F. Italia; 14,40 - 15,40
prove Inter-serie; 15,50 - 16,30 5. turno di prove F. Italia; 16,35 - 17,15 6. turno di prove F. Italia; 17,20 - 18,20 prove Inter-serie.

LUNEDI' 30 APRILE: 10,30 - 11,30 prove Formula 3; 11,30 - 12,30 prove Formula 3; 12,30 - 13 prove F. Italia (chi non ha provato il 29); 14,30 - 15 1. batteria F. 3; 15,10 - 16,10 prove Inter-serie; 16,20 - 16,50 2. batteria F. 3; 17 - 18 prove Inter-serie.

MARTEDI' 1 MAGGIO: 12 1. batteria F. Italia; 12,50 2. batteria F. Italia; 13,40 3. batteria F. Italia; 14,30 1. manche Inter-serie; 15,40 Finale Formula 3; 16,40 Finale Formula Italia; 17,30 2. manche Inter-serie.



Ermete Amadesi, titolare della CEA, premia Paolo Moruzzi

La CEA premia le salamandre delle piste

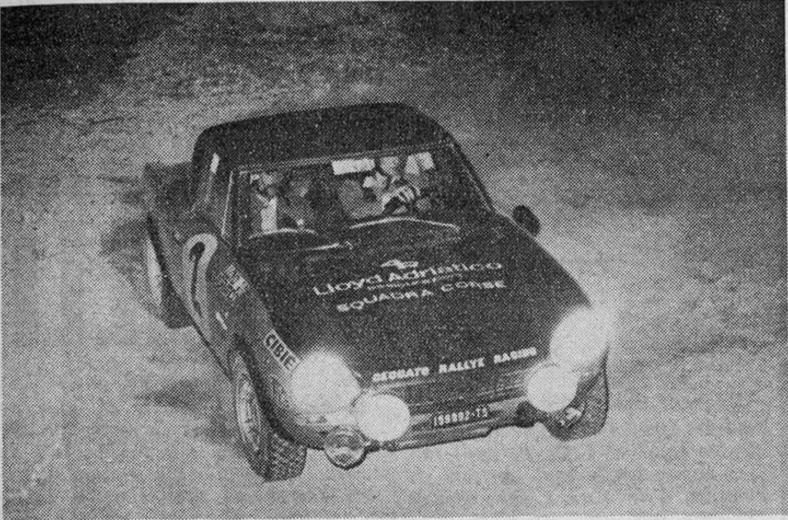
Fra le tante premiazioni che si succedono al termine di una stagione agonistica e prima dell'inizio della successiva, una, avvenuta qualche sera fa in un piccolo paese nei pressi di Bologna, merita una particolare menzione: la festa della CEA, l'organizzazione anticendio bolognese delle corse. E non per le medaglie distribuite, diciamo così, ai personaggi di contorno anche se grossi dirigenti sportivi come Paolo Moruzzi, il presidente della CS dell'AC Bologna, ma per quelle medaglie e quelle coppe che sono andate a quegli uomini che nei punti pericolosi di un qualsiasi autodromo vigilano sulla sicurezza e sono una garanzia di vita per i piloti impegnati nella competizione: gli uomini forti dei servizi anticendio.

Alla CEA impera Ermete Amadesi. Un industriale del fuoco, che il fuoco conosce in ogni particolare e che con i mezzi da lui prodotti, combatte e vince. Ermete Amadesi, giunto alle corse quasi per caso, dalle corse ha tratto uno spirito innovatore.

Naturalmente tutto questo non può fare da solo. Ha bisogno di una equipe specializzata, di tecnici particolari che con le loro idee ed esperienze possono aiutarlo a fare sempre meglio, ad usare i migliori materiali, a creare quelle macchine di veloce impiego con le quali dare tranquillità ad organizzatori e protagonisti delle competizioni. E, lasciatecelo dire, i risultati gli danno ragione.

E' quindi giusto che i suoi collaboratori vengano premiati. In una festa particolare, in un ambiente particolare, con cibi, e vini, e procedimenti particolari. V'era anche un'orchestra, alla festa della CEA: quella di Marino, poeta contadino, giunta in volo da Londra, per allietare col suono della fisarmonica, gli oltre cento presenti impegnati a lavorar di mandibole. Era tutto un tavolo d'onore, un ferro di cavallo riccamente imbandito ove un vigile del fuoco « discontinuo » stava a contatto di gomito col sindaco di Varano, un ufficiale di gara dell'automobile Club di Bologna si misurava a colpi di porchetta e fagioli con le cotiche con l'autista della Maserati « fire hunter ». Il vino condivide le chiacchiere e le cibarie, e di chiacchiere se ne sono fatte tante e di cibarie se ne sono consumate tonnellate.

Una festa semplice, improntata all'amicizia ed alla reciproca stima. Una festa in carattere con la CEA.



Bacchelli, ottimo terzo assoluto al «Due Valli» veronese, con la Fiat-Abarth 1800, ha inseguito per tutta la corsa le Lancia HF 1600

Inseguono invano le FIAT-ABARTH

le HF anche nel «DUE VALLI»

Perde la... testa TONY con Pelganta

VERONA - Il numero «1» decisamente non porta buono a «Tony», che fresco vincitore del Trofeo Colline di Romagna era il conduttore da battere nell'at-tessissimo rally delle Due Valli, organizzato dall'Automobile Club di Verona su un tracciato di chilometri 366 snodantesi attraverso le prealpi scaligere. Partito con il numero uno, il portacolori della Giada ha percorso pochi chilometri alla guida della sua Alpine: dopo la prima prova speciale di Grezzana-Righi di chilometri 3,400, «Tony» per via della rottura della guarnizione di testa ha dovuto abbandonare la corsa.

Alle sue spalle, Bacchelli, Fasan, Pittoni, Marzatico, Pelganta, Albarello,

2. RALLY NAZIONALE DELLE DUE VALLI - Valido per il Trofeo Rallies Nazionali - Verona, 21-22 aprile 1973.

LA CLASSIFICA

1. Giacomo Pelganta (Fulvia HF 1600) penalità 406; 2. Ardizzoia (Fulvia HF 1600) 520; 3. Bacchelli (Fiat Abarth) 550; 4. Pittoni (Fiat 124 ST) 563; 5. Boretto (Lancia Fulvia HF 1600) 567; 6. Fasan (Alpine 1600) 577; 7. Baron (Opel Ascona) 577; 8. Albarello (Fulvia HF 1600) 585; 9. Zandonà (Opel Ascona) 619; 10. Tabanella (Opel Ascona) 608; 11. Marzatico (Fiat Abarth) 619; 12. Isnardi (Opel Ascona) 625; 13. Montaldo (Fulvia HF 1600) 649; 14. «Uccari» (Alpine 1600) 654; 15. Giampietro (Simca R-2) 681; 16. Bedin (Mini Cooper) 705; 17. Beretta (A.R. 2000) 742; 18. Baggio (Abarth 1800) 767; 19. Baggio Giorgio (Opel Ascona) 792,4; 20. Zanonno (Fiat 124 Special) 806; 21. Dece (Renault Alpine) 826; 22. De Angeli (Fiat) 829; 23. Ceccato (Fiat 127) 859; 24. Rebuli (Simca R-2) 869; 25. Bettega (Fiat 128) 871; 26. Gallotto (Opel Ascona) 894; 27. Airoidi (Fulvia HF 1600) 929; 28. Pasetti (Fiat 128) 978; 29. Slabo (Simca) 993; 30. Riveroli (Fiat 128 Coupé) 1024; 31. Bergamasco (Fulvia HF) 1044; 32. Ferrari (Renault R-8) 1053; 33. Manfrinato (Mini Cooper) 1060; 34. Revello (Fulvia Coupé) 1099; 35. Spiller (Fiat 127) 1111; 36. «Alber-to» (Fiat 128) 1124; 37. Scattolin (Fiat 127) 1156; 38. Paolo Pietro (Renault Gordini) 1170; 39. Giampietti (Renault Gordini) 1200; Radaelli (Simca R-2) 1204; 41. Cappello (Fiat 124) 1208; 42. Benassi (Opel Ascona) 1245; 43. Dal-l'igna (Fiat 127) 1262; 44. Fusetti (Fiat 128) 1265; 45. Danatoni (Fiat 128 Coupé) 1271; 46. Zucchetti (Fiat 125 S) 1289,8; 47. Ceradini (Fulvia Coupé 1300) 1315; 48. Sanetti (Fiat 128 Coupé) 1341; 49. Baso (Porsche 911-S) 1349; 50. Sacchi (Fiat 128) 1361; 51. Vasino (A-112) 1373; 52. Bertello (A-112) 1379; 53. Casati (Fulvia HF 1600) 1426; 54. Merlin (Fiat 128 Coupé) 1536; 55. Pegoraro (Fiat 127) 1553; 56. Volpato (Fiat 124 Sport) 1558; 57. Visconti (Fiat 850 Coupé) 1639,4; 58. Carraro (Ford Escort 1300) 1713; 59. Bovolin (Fiat 127) 1823; 60. Casotti (Fiat 127) 1830; 61. Bodin (A-112) 1850,2; 62. Montamezzo (NSU 1200) 1921,2; 63. Calò (Fiat 127) 2000,2; 64. Sartori (A-112) 2059; 65. Rabelli (Fulvia HF 1600) 2595; 66. Polato (Volkswagen) 4999.

Ardizzoia, hanno dato così vita ad una appassionante lotta che ha tenuto vivo l'interesse degli sportivi per tutto l'arco della bella ed avvincente competizione automobilistica svoltasi in notturna con partenza in via Pallone a Verona, proprio di fronte al Comando dei Vigili Urbani (in Piazza Brà si stava lavorando per l'allestimento della stagione lirica) e arrivo di fronte alla Fiera dell'Agricoltura sul raccordo dell'autostrada Modena-Brennero.

Questo rally delle Due Valli non ha deluso l'aspettativa dei numerosi tifosi e nonostante la temperatura nelle ore notturne si aggirasse su valori invernali, i tracciati scelti per le prove speciali erano affollati di appassionati e di sportivi equipaggiati per la circostanza. La competizione ancora una volta è risultata particolarmente selettiva e selezione c'è stata; basti dire che dei 132 equipaggi partiti, sessantasei si sono classificati, mentre altrettanti hanno dovuto abbandonare.

Diremo subito che proprio nella prima prova speciale quella disputata tra Grezzana e Righi, la competizione ha subito una interruzione di 40 minuti che poi sono stati prolungati a sessanta a causa dell'uscita di strada di una Fiat 128 coupé, il cui conducente Daniele Favalesi, per evitare di investire un pedone che in quel momento stava attraversando la strada, è uscito dalla sede stradale investendo due spettatori che hanno riportato ferite non gravi.

Sono state per i conduttori sette ore e mezzo di guida ininterrotta lungo strade comunali in gran parte con fondo sterrato che hanno messo a dura prova piloti e mezzi meccanici. Giacomo Pelganta su HF 1600 ha saputo intelligentemente distribuire le possibilità del suo mezzo con la sua qualità di conduttore validissimo chiudendo l'appassionante carosello con 406 penalità e distanziando nettamente (114 penalità in meno) il suo più pericoloso avversario, Gianfranco Ardizzoia pure su HF 1600. Lotta serratissima anche per le altre posizioni, nelle quali il biondo Bacchelli della squadra 4 R Lloyd Adriatico l'ha spuntata di un soffio sul compagno di squadra Leo Pittoni. Proseguendo nella carellata della classifica individuale rimarchevoli sono state ancora le prestazioni di Boretto pure su HF 1600, di Fasan su Alpine sesto a soli dieci punti di scarto; seguono nell'ordine Baron e Albarello entrambi della Palladio, Zandonà e Tabanelli rispettivamente della Piave Jolly Club e del Jolly Club di Milano e Marzatico della 4 R Lloyd Adriatico.

Ed ora ci corre l'obbligo di parlare del futuro di questo rally delle Due Valli, una competizione che diciamo francamente è cresciuta in fretta giacché si parla per il '74 di elevarlo alla «dignità» di internazionale. Questi gli intendimenti dell'Automobile Club di Verona per la prossima stagione sportiva: un rally ad alto livello dunque su un tracciato di circa 600 chilometri organizzato tutto dal sodalizio veronese.

Attilio Trivellato

Era stato classificato ex aequo con l'asiatico MEHTA

KALLSTROM ha perduto il SAFARI a tavolino

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NAIROBI - Shekhar Mehta, un asiatico espulso dall'Uganda, è stato dichiarato vincitore del Safari automobilistico dell'Africa Orientale, a conclusione di uno dei finali più serrati nella ventennale storia del rally. Allo svedese Harry Kallstrom, anch'egli, come Mehta, al volante di una Datsun giapponese, è stato assegnato il secondo posto. I piazzamenti sono da considerarsi praticamente definitivi, come ha precisato un portavoce dell'organizzazione, a meno di una protesta, peraltro improbabile, dell'ultimo minuto.

Mehta, che aveva come navigatore l'inglese-keniano Lofty Drews, ha raggiunto il palazzo del comune di Nairobi lunedì mattina con 405 penalità contro 406 di Kallstrom. Tutto sembrava chiaro, ma dopo il rituale esame delle macchine per accertare i danni eventuali subiti nelle ultime battute della corsa, a Mehta veniva assegnata un'altra penalità, portando il totale a 406 e determinando quindi una situazione di completa parità con Kallstrom.

21 alla... Mehta

A questo punto si faceva ricorso al regolamento che stabilisce, in caso appunto di parità, un riesame delle prime tappe del rally e l'assegnazione della vittoria al pilota che abbia perduto meno punti ai primi posti di controllo. E' risultato così che durante la terza sezione del rally, Kallstrom aveva perduto più punti di Mehta, il quale ha commentato: «Sarebbe bello risultare alla pari con Harry, ma vincere è vincere. Harry ha fatto una buona corsa. La sua sfortuna è stata la nostra fortuna». Mehta ha spiegato che la penalità aggiuntiva assegnatagli al termine della corsa è derivata dalla rottura di un faro provocata dall'urto con uno stormo di volatili a Nakuru. Mehta ha aggiunto che domenica, a Kericho, durante la terza tappa del rally, non aveva ormai più alcuna speranza di vittoria trovandosi in sesta posizione alle spalle di vari eccellenti piloti europei. Poi, con la serie di ritiri, le cose hanno cominciato a mettersi per il meglio per lui.

Ventuno degli 89 equipaggi impegnati nel rally hanno portato a termine la micidiale prova, partita giovedì da Nairobi e svoltasi sulla distanza di 5134 chilometri. Lo svedese Ove Andersson e il francese Jean Todt, su Peugeot 504 a iniezione, si sono piazzati terzi davanti agli inglesi Tony Fall e Mike Wood su Datsun 1800. Il dominio delle Datsun, cinque nei primi

dieci posti, è stato molto netto. L'affermazione dei colori giapponesi è risultata ancor più marcata per il piazzamento fra i primi dieci di due Colt Galant.

Il 27enne Mehta, che fa il commerciante a Nairobi dopo essere stato espulso dall'Uganda alcuni mesi fa, è passato a condurre negli ultimi 320 chilometri. L'ultimo tratto è stato particolarmente difficoltoso, a causa della pioggia torrenziale che in più tratti aveva trasformato le strade in piste fangosissime. Il navigatore di Kallstrom, Claes Bilstam, ha dichiarato che la loro Datsun, un modello meno potente, non è riuscita a reggere di fronte alla 240 di Mehta, la quale è riuscita a recuperare ben otto minuti in pochi chilometri.

«La nostra strategia è stata di procedere a un ritmo infernale sperando

EAST AFRICAN SAFARI - Gara internazionale valida per il Campionato Mondiale Rallies per marche - Nairobi, 19-23 aprile 1973.

CLASSIFICA GENERALE

1. Mehta-Drews (Datsun 240Z) penalità 406; 2. Kallstrom-Bilstam (Datsun 1800 SSS) p. 406; 3. Anderson-Todt (Peugeot 504) p. 523; 4. Fall-Wood (Datsun 1800 SSS) p. 554; 5. Huth-McConnel (Peugeot 504) p. 790; 6. Mikkola-Davenport (Ford Escort) p. 833; 7. Sigh-Mitchell (Colt Galant) p. 843; 8. Ulyate-Smith (Fiat) p. 874; 9. Kirkland-Field (Datsun 1600 SSS) p. 877; 10. Noon-Barnard (Datsun 1600 SSS) p. 905.

che tutto andasse bene», ha detto Mehta subito dopo l'arrivo. Il suo navigatore, Drews, ha detto che la loro tattica è stata di non chiedere troppo alla macchina nelle prime fasi della corsa sperando nel logorio delle macchine avversarie. La strategia evidentemente ha dato i risultati sperati, anche se i vincitori hanno dovuto chiedere molto sia al mezzo meccanico sia ai propri nervi e ai propri muscoli. Drews ha raccontato che a un certo punto hanno dovuto liberarsi di un paraurti danneggiato nell'investimento di un cane a colpi di accetta.

La corsa, nelle cui prime battute era parso profilarsi un successo della Ford Escort dell'inglese Roger Clark, si è poi improvvisamente accesa, ribaltando situazioni e classifica, nella giornata di sabato. Attardato da noie meccaniche Clark, che nella prima metà del Safari aveva raggranellato una mezz'ora di vantaggio sui più diretti concorrenti, è stato costretto dapprima a fermarsi e poi a ritirarsi.

Su un terreno ridotto in poltiglia

dalla pioggia, l'equipaggio inglese (Clark pilota, Porter navigatore) ha dovuto cedere al posto di controllo del Monte Margaret la prima piazza alla Datsun degli svedesi Harry Kallstrom e Claes Bilstam. Pochi chilometri dopo il ritiro di Clark, la Ford sopperiva alla perdita dell'inglese con un ritorno fantastico del finlandese Timo Makinen che passava dal quarto al primo posto.

Giapponesi all'assalto

Ma anche l'avventura della seconda Ford Escort ufficiale era destinata a concludere anzitempo il rally. Nel tratto dei laghi, ed in particolare su un tratto di 145 km disseminato di ben cento curve ad S (senz'altro il più duro del rally) anche Makinen si bloccava.

La legge del Safari e dell'Africa si confermava inesorabile e più forte anche della volontà dei piloti e della bontà dei mezzi. Fuori le due Ford più pericolose straripavano le giapponesi Datsun. Ad 880 km dalla conclusione della corsa, passavano a condurre Kallstrom e Bilstam dinanzi alla Datsun 240Z del finlandese Rauno Aaltonen a soli tre punti. Altre due Datsun al quarto e quinto posto dopo circa 4300 chilometri di corsa mentre si assottigliava sempre più il campo delle vetture in gara. L'unica Ford ancora fra i primi dieci era la Escorts RS 1600 di Hannu Mikkola, vincitore del Safari dello scorso anno. Poi la conclusione a suspense di cui s'è detto e la vittoria di Mehta.

Andrew Torchia

La Coppa OLIVARI al 6 maggio

CAGLIARI - La gara in salita «Coppa Gigi Olivari», che avrebbe dovuto disputarsi domenica 22 aprile, è stata rinviata al 6 maggio prossimo. La corsa, sui 14 chilometri che vanno da Monte Acutto a Campuomu, con un dislivello di 251 metri, e che non si disputa dal 1970, sarà valida per il Trofeo Nazionale della Montagna per i gruppi 4 e 5.

● La CHAMPION sta seguendo con particolare attenzione gli sviluppi delle nuove tecniche sul motore rotativo WANKEL in quanto sembra che prevalga la tesi di montare su di essi due candele invece che una sola come sosteneva la General Motors.



kléber vince

Al Rally Nazionale delle 2 Valli,
Verona, 22-23 aprile 1973

1. del gruppo 1, classe 4 oltre 1300: Leo PITTONI, su Fiat 124 ST, della scuderia 4R Lloyd Adriatico.
1. del gruppo 2, classe 5 sino a 1300: «GIAMPIERO», della scuderia Conegliano Corse, su Simca Rallye 2.
1. categoria esordienti: Paolo ISNARDI, della scuderia Jolly Club, su Opel Ascona RS.



KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE



La F.2 è tornata agli anni d'oro

Benché quella di Hockenheim non fosse la prima gara di F.2 della stagione, l'attenzione di tutti era accentrata sul circuito tedesco, in quanto molte squadre non erano state presenti al round di apertura a Mallory Park. Secondo me la F.2 si prepara a un'ottima stagione, i problemi relativi alla resistenza dei motori, registrati l'anno scorso, sono ormai superati, e molte squadre ben organizzate, con piloti di primo piano, sono ora presenti in questa formula. Sembra proprio di essere tornati ai bei tempi della F.2, con tante squadre ufficiali: LOTUS (le nuove Texaco Stars per Fittipaldi e per Peterson), SURTEES (Mass, Hailwood, Pace), GRD (Williamson, Walker), MARCH (Beltoise, Jarier), CHEVRON (Gethin, Birrell), BRABHAM (con Watson, quando sarà guarito dopo l'incidente di Brands Hatch, e Wilson Fittipaldi), ALPINE (Cévert, Dépailler, Jabouille) oltre alla RONDEL (io e Scheckter) e alla MOTUL-RONDEL (Pescarolo, Jaussaud e Wollek). Senza contare i numerosi privati.

L'esempio tedesco

Il fatto che tanto la gara di Mallory Park quanto quella di Hockenheim siano state vinte dalla March-BMW ufficiale ha indotto parecchia gente a dire che avremo una ripetizione di quanto accadde nel 1966, con la vecchia F.2, quando soltanto le Brabham ufficiali di Jack Brabham e di Hulme avevano il motore Honda. Quelle vetture dominarono ovunque, perché i Cosworth SCA erano meno potenti (eccettuato alla fine della sta-

gione, quando Rindt ebbe la meglio con la sua Brabham Winkelmann).

A Hockenheim, anche se Jarier ha condotto in entrambe le manches più o meno dall'inizio alla fine, l'«eroe» locale, Mass, con una delle Surtees Matchbox ufficiali, in prova è stato veloce come Beltoise, con un motore Cosworth BDA di Brian Hart, per cui in fatto di potenza il vantaggio della BRM non sembra enorme. In questo momento tutti i costruttori di motori stanno lavorando di lena per uguagliare la potenza del motore tedesco, e soprattutto la sua coppia, che pare proprio la ragione principale della superiorità del BMW.

In passato quello di Hockenheim era un circuito che richiedeva molta potenza, ma da quando sono state create le chicanes è diventata molto importante anche una buona curva di coppia, appunto per uscire dalle chicanes e immettersi nel tortuoso settore dello stadio. Si può naturalmente dire lo stesso per Mallory Park, con quella sua stretta forcella.

L'assurdo regolamento

Per quanto mi riguarda, in questo momento l'unico vero problema per la F.2 è rappresentato dall'organizzazione del campionato europeo. Attualmente c'è la differenza fra piloti classificati e piloti non classificati: se non si è classificati si gareggia per i punti di campionato e per i premi finali, ma se si è classificati si ha il premio di partenza. Ciò significa che gli organizzatori meno ricchi non possono permettersi di disporre di molti piloti classificati, sicché, a meno che si sia l'«eroe» locale, si può avere difficoltà per ottenere l'iscrizione, se si è classificati.

Quando ci si rende conto che quest'anno piloti il cui livello è quello dei Grandi Premi, quali Beltoise, Scheckter, Jarier, Gethin e altri non sono classificati, la cosa diventa palesemente assurda. Secondo me tutti dovrebbero gareggiare a parità, per i premi d'arrivo, mentre quello di partenza è ormai superato. Nelle corse moderne è così, ci si basa sulle prestazioni. Quanto all'assurdo doppio sistema dei rounds e dei punti di campionato, non vi accennerò soprattutto perché non lo capisco e, del resto, credo che non lo capiscano neppure gli altri piloti.

A Hockenheim il nostro vero problema è stato la potenza: la Rondel è in attesa degli FVD veramente di due litri, che deve consegnare Alan Smith, mentre io ho dovuto utilizzare un motore di 1930 cc Jody aveva il Cosworth BDG, pure un poco deludente. L'FVD deriva dall'originale progetto FVA, cioè con camme a cascata d'ingranaggi, mentre naturalmente il BDG ha il comando cinghia dentata. Il mese scorso ho provato un FVD a Goodwood, per un giorno, e andava veramente bene, ma dopo ha avuto un guasto in frenata. Quale risultato di questa scarsità di motori, anche se la Rondel era molto maneggevole e soddisfacente, il mio miglior tempo in prova è stato di 2'04"1, mentre l'anno scorso con la Brabham ero riuscito a segnare 2'03"7. Beltoise e Mass, in prima fila, avevano segnato 2'02"8 e il mio tempo era il sesto, mentre Jody mi era subito dietro, con l'ottavo.

La corsa si disputava in due manches di venti giri, ma per me la prima è durata soltanto un cen-

tainaio di metri. Beuttler, Jody ed io — Jody aveva fatto una spettacolosa partenza, dalla fila più indietro — abbiamo lasciato lo schieramento affiancati e, benché in quel punto la pista sia piuttosto larga, all'improvviso mi sono accorto che la mia Rondel aveva quattro ruote a sinistra! Fra il mio compagno Jody e me c'è stata una battaglia, in cui si può dire che eravamo avvinghiati! Poi ho fatto un testa-coda, urtando Beuttler, e siamo entrambi usciti di pista, mentre Jody continuava con una foratura.

Il duro lavoro di Ron e Clive

Dopo questo fatto Jody è stato certamente criticato a voce generale, ma in seguito ho visto un film dell'incidente alla TV tedesca e, senza volere essere troppo diplomatico, penso sinceramente che si sia trattato di uno di quegli incidenti che a volte accadono fatalmente nelle corse.

Comunque, Ron Dennis della Rondel e il mio meccanico, Clive Walton, si sono trovati di fronte a una vettura piuttosto contorta novanta minuti prima che avesse inizio la seconda manche. La sospensione anteriore di sinistra era

molto danneggiata, anche se la monoscocca aveva resistito in modo magnifico all'urto, tanto che la vernice non era neppure sceggiata. Posteriormente il montante era storto e così pure la traversa di rinforzo sul cambio. Peggio ancora, dal punto di vista del lavoro da svolgere, le slitte del dosatore dell'iniezione erano piene di sudiciume, per cui si è dovuto smontare ogni cosa (i piccoli cuscinetti e i tiranti) per effettuare un'accurata ripulitura.

Ron e Clive hanno lavorato come pazzi: Clive ricostruiva la parte anteriore, mentre Ron smontava il sistema dell'iniezione. Non c'era tempo per provvedere alla parte posteriore, se non per cercare di regolare le strane angolazioni causate dal montante e dalla traversa di rinforzo storti. Naturalmente ci si è riusciti soltanto parzialmente, e non ci restava che sperare che la vettura fosse abbastanza maneggevole.

E così, mi sono trovato in fondo allo schieramento di venti vetture con la macchina mezza storta e con nessuna possibilità di classificarmi (i risultati venivano ricavati dalla somma dei tempi), deciso però a tentare, dopo il duro lavoro svolto da Ron e da Clive. In effetti, la maneggevolezza non era troppo stramba ma purtroppo il

dosatore si bloccava ancora per cui sulle prime ho dovuto essere cauto. Dopo cinque o sei giri, tuttavia, il residuo di sporcizia deve essere sparito perché ho potuto cominciare a spingere al massimo.

Stare lontano da Jody

Ho scoperto che la mancanza di potenza significava che non potevo superare in rettilineo, quindi mi è toccato restare nella scia, giocando sulla frenata fatta all'ultimo momento, ma piano piano i miei tempi sono migliorati. Ho anche avuto un po' di fortuna, dato che alcune vetture si sono ritirate, alcune sono uscite di pista, tanto che a due giri dalla fine ero in quarta posizione. Più di lì non sono arrivato, perché non vedevo neppure la terza vettura (la Surtees di Bell).

Non sono neanche apparso nella classifica finale, s'intende, ma almeno avevo fatto del mio meglio. Del resto non si disputa mai una corsa, soprattutto con una vettura nuova, senza imparare qualcosa. Se Jody ed io riusciremo a stare lontani l'uno dall'altro, mi chiedo come andranno le prossime gare...

Tim Schenken

Ricambio originale: per lui non conta ma per voi sì.

Trapianto con rigetto. Non rischiatelo!



Usate ricambi originali



Il brivido in campagna

MONTESE (MO) - Si è svolta in questa ridente località dell'appennino modenese la prima «gita» per veicoli fuori strada, organizzata dal Club Nazionale Fuoristrada di Bologna in collaborazione con la locale concessionaria Cisa Leyland Innocenti. Quella che doveva essere una innocua passeggiata si è poi trasformata in una serie di arrampicate da sesto grado, nelle quali si sono cimentati quasi la totalità dei fuoristradisti, amanti sì della natura ma anche avidi di una certa dose di brivido. La partecipazione è stata massiccia: ben 46 mezzi, con abbondanza di Range Rover, Land Rover oltre alle solite Toyota e le più consuete Campagnole, Jeep e Alfa Matta. Un totale di oltre



150 persone venute da Venezia, Verona, Genova, Milano e Trento: totale la partecipazione del Panzer Club di Prato e del Genova Fuoristrada club, i cui componenti si sono pacificamente sfidati in ardue arrampicate al termine di una abbondante libagione. Fine giornata tutti contenti: appuntamento quindi per più impegnativi ritrovi, come il prossimo che si svolgerà il 23 aprile a Montemurlo, raduno a cura del Panzer Club di Prato.

Uno sciatore ha deciso a Monte Campione

BOARIO TERME - A Monte Campione in Valcamonica 2.a edizione dell'autosciatoria, organizzata dall'Azienda autonoma di Boario, dall'AC Brescia e dallo Sci Club di Monte Campione.

Nella gara automobilistica ha vinto Giorgio Sala su Fulvia 1600 HF, mentre sulla neve si è nettamente imposto Roberto Confortola la cui brillante affermazione è stata determinante per la conquista del primo posto nella classifica della combinata, assieme al compagno Mimmo Raimondi di Vercelli.

II. AUTOSCIATORIA MONTE CAMPIO-NE - 24-25 marzo 1973.

AUTOMOBILISTICA: 1. Giorgio Sala (Fulvia HF 1600); 2. Onelia Baldo (Mini Minor); 3. Raimondi (Fulvia); 4. Mosconi (Fulvia HF); 5. Donnini (A112 Abarth); 6. Laura Simonini (Fulvia 1300); 7. Maggione (BMW 2002); 8. Mologni (Fulvia); 9. Gheza (Fulvia).

COMBINATA: 1. Raimondi-Confortola (Vercelli); 2. Mosconi-Birbauer (Tonale); 3. Baldo Ambrosi-Marinelli (Verona); 4. Donnini-Lunelli; 5. Maggioni-Lanfranchi.

PETRINI battezza l'AUTOTORNEO

MILANO - Sulla pista Rossa all'Idroscalo si è svolta una prova dell'Autotorneo promosso dalla Scuderia Sporturismo. La gara ha visto l'attacco iniziale di Renzo Pambianchi finché il perentorio 46'38 di Petrini non mette tutti a tacere.

AUTOTORNEO ITALIANO SPORTURISMO 1973 - TROFEO TCHECH-AGOPUNTURA CINESE - 7. Trofeo Pista Rossa, Milano, 15 aprile 1973.

Classifica assoluta maschile: 1. Petrini Giuseppe 46,38; 2. Maggi Gianfranco 47,24; 3. Santori Bruno 47,40; 4. Ghersi Giacomo 47,41; 5. Falcone Fortunato 47,57; 6. Togni Aldo 47,76; 7. Ghersi Achille 47,91; 8. Carassola Marco 48,00; 9. Chioroppo Mino 48,24; 10. Maggi Giordano 48,33.



Sopra, in volo l'Alfa GT Junior di Luigi Gnani, vincitore della classe 2 del gr. 1. Sotto, Barolo (Alfa 2600) precede Semenzato (Fiat 2300)

Sportellate per farcela



1, classe fino a 1000 con varie «sportellate» alla prima curva dopo la partenza e rimanevano pertanto attardati Tosi su Opel Kadett e Pezzo su Fiat 850, mentre Iseppi su Simca 1000 prendeva il comando della corsa. La vittoria era già in pugno a quest'ultimo quando dopo un pauroso volo, rompeva il motore sicché unico a terminare la gara era Tony su Fiat 850 che stava vistosamente recuperando.

Nella classe da 1000 a 1500 vittoria di Gnani su Alfa Romeo GTJ che precedeva nell'ordine Tiso su Lancia Flavia 1500 e Borghi su Fiat 1300 che dopo un contatto abbastanza violento con la Taunus di Golfetto perdeva il cofano e varie parti della vettura.

Nella «oltre 1500» Bondanelli su Fiat 2300 S Coupé prendeva subito la testa della corsa seguito da Fassino su Citroen DS 19 e riusciva a tenerla fino alla penultima curva dell'ultimo giro dove entrava in testa-coda; Fassino che lo seguiva da vicino non poteva fare a meno di tamponarlo e pertanto vinceva a sorpresa Bucchi su Ford Taunus 17 M.

Il giro più veloce è stato quello di Semenzato su Fiat 2300 in 1'16" netti al di sopra del record ufficiale della pista appartenente a Borghi su Fiat 128 coupé in 1'14"8.

OCCHIOBELLO - Sulla nuova pista di autocross di Occhiobello di Rovigo, costruita dal Cross Car Club Ferrara, è cominciato il campionato regionale di Autocross. La pista, distante solo 10 chilometri da Ferrara, ha una lunghezza di circa 990 metri e una larghezza che varia fra i 10 e i 12 metri, ed ospiterà il 16 settembre una gara nazionale valida per il campionato italiano.

La gara di apertura, nonostante le avverse condizioni del tempo ha visto

al via ben 30 concorrenti di cui 18 dello «Stock-Car Spinea» e 12 del «Cross Car Club Ferrara».

I piloti del Cross Car Club si sono splendidamente imposti in tutte e tre le classi del gruppo 1 mentre nel gruppo 2 hanno dominato quelli dello Stock Car Spinea con Semenzato su Fiat 127 relativamente alla classe fino a 1300 cc e con De Zorzi su Volkswagen con motore Porsche nella classe oltre 1300 cc. Movimentatissima e molto discussa la finale del gruppo

Se corri perchè vuoi

Se corri perchè devi



Lunga durata:
perché è costruita con lamiere di 12/10, senza risparmio di punti-saldatura; perché la struttura è compatta e perfettamente rifinita.

ABARTH

Chi conosce il valore di questa «firma» sa anche perché Abarth dà di più. La lunga esperienza maturata nelle competizioni sportive conferma la validità delle soluzioni per qualsiasi vettura.

ABARTH

anche nella marmitta

Alto rendimento:
perché è tecnicamente concepita per far respirare meglio il motore.

Un simpatico rombo:
perché è fonicamente collaudata.

Costante rendimento nel tempo:
la qualità e la tecnica costruttiva Abarth sono ormai confermate in tutto il mondo.



...e ricorda:
volante ABARTH
Armatura in Avional
Impugnatura rivestita con «vera pelle»
Collaudato a 10.000 cicli 20 Kg.
Montato all'origine su: **ABARTH RALLY**
124 FIAT - AUTOBIANCHI-ABARTH
Ora i prodotti ABARTH sono distribuiti dai Ricambisti Concessionari e dagli Specialisti Elaboratori che espongono questa targa



SELECOM SpA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE
DI RICAMBI ED ACCESSORI
PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTTRICE ESCLUSIVA DI:

ABARTH
GAUSS
NGK
SPARVA

PILOTI ABARTH:

Radiografati i PERCHE' dei problemi della nuova 2000

Decollano anche le «OSELLA»

TORINO - Il guaio maggiore al Castellet per il Team Osella era stato di non aver potuto collaudare le due macchine, nuove di zecca, causa la mancanza di tempo. Una sola delle due Abarth 2000 aveva fatto qualche giro in « campo volo ». E per la verità Osella non era soddisfatto. Ma secondo i dati era identica al « muletto » che aveva fatto il tempone (1'13"1) a Vallelunga. Purtroppo la realtà dei fatti si era rivelata in tutta la sua gravità al Castellet quando Merzario, dopo due giri di prova, si fermava denunciando gli stessi difetti trovati da Osella in « campo volo ». Incredibile, ma dal « muletto » alle vetture nuove la differenza era enorme.

Purtroppo il « muletto » era in disarmo in officina in quanto si era ricorsi a carrozzerie nuove che non si potevano adattare se non con grande lavoro sulla prima macchina, in più la scarsa disponibilità di cambi e materiale (la Hewland non consegna) aveva impedito di andare con più di due macchine complete. Basti dire che per trovare dei cambi di scorta, uno era stato acquistato usato da Surtees, uno da Tondelli ed uno da un privato. In più questi cambi non erano predisposti per i freni centrali e quindi un lavoro maggiore per adattarli e lavorare le flange giunte grezze dalla Hewland. L'unica vettura '72 disponibile era in gara a Casale con Pilone.

Tornati da Castellet, le vetture sono state radiografate e non hanno mostrato differenze dal « muletto » che per le dannate molle e la forma della carrozzeria, modificata in più punti, senza prove sufficienti. Tra il resto il sistema di raffreddamento ha mostrato la corda e già oggi è pronto un cofano modificato che andrà immediatamente in prova.

Al Castellet, Arturo si è impegnato al limite e per fare il tempo è uscito 5 volte: ed è logico che fosse contrariato e nervoso. Dopo il tempo di

Vallelunga, ottenuto con cerchi troppo piccoli (14" di canale), si era tornati più che soddisfatti e convinti che con cerchi da 15" si sarebbe potuto ottenere facilmente 1'12"8. Con questa fiducia si è deciso di lavorare su due macchine completamente nuove in quanto il « muletto » aveva già combattuto le sue battaglie. Purtroppo una dannata partita di molle non esatte ha sconvolto i piani del Team e, in più, si è messa di mezzo una strana portanza dovuta

6 tipi di collettori d'aspirazione per Fiat 128 - 3 tipi di collettori d'aspirazione per carburatori D.C.O.E. per BMW 1600, 2000, 2500, 2800, 3000.

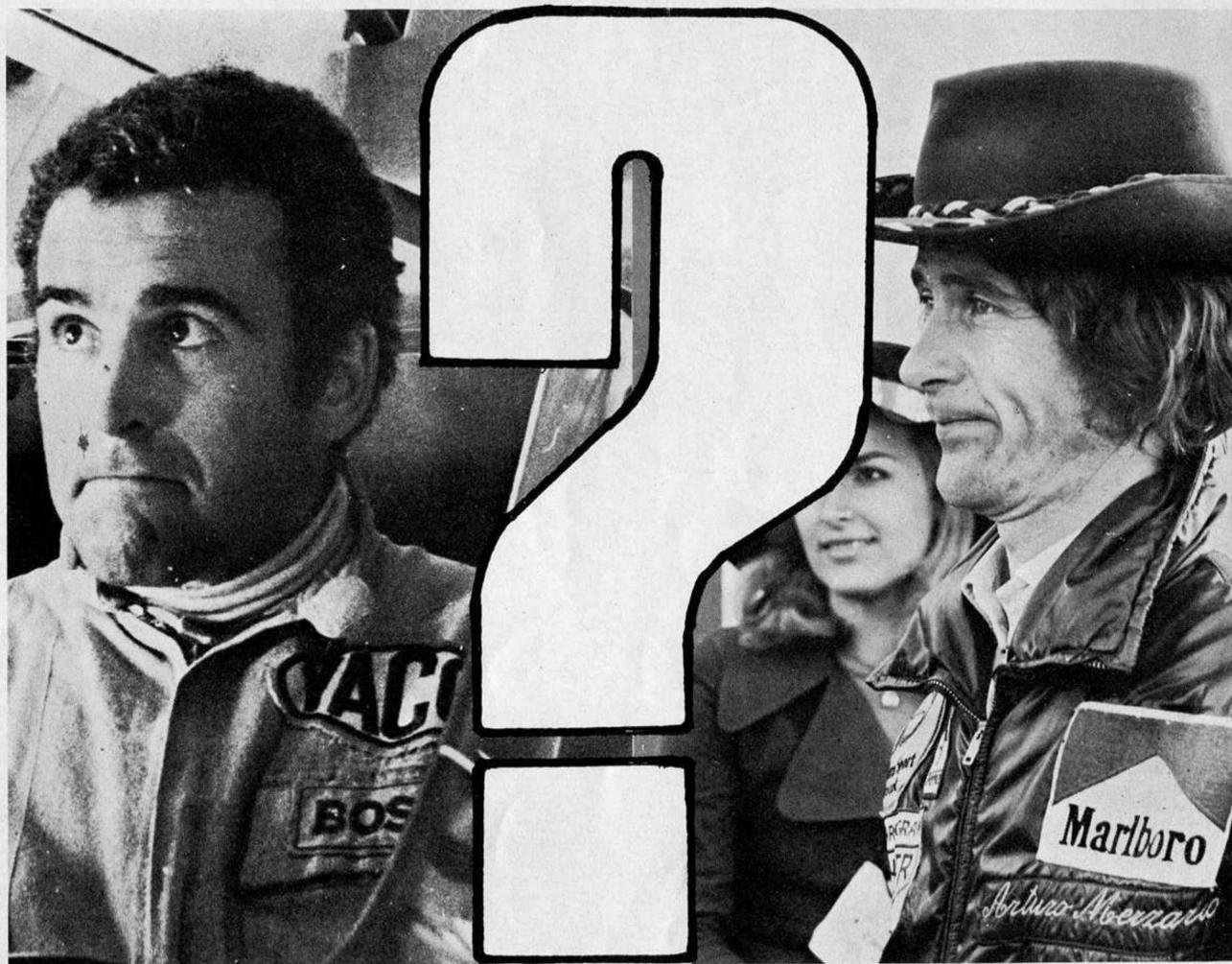
CAMILLO ALQUATI

via Dante 91 Cremona
tel. 20450 - 30285

e presso i migliori ricambisti e carburatori



come vanno le macchine ?



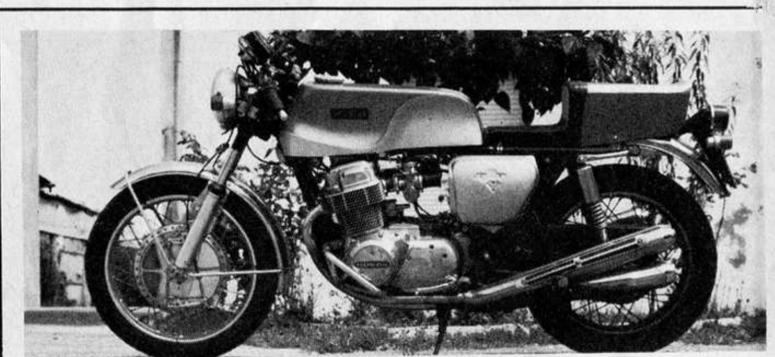
Nei visi di ANDRUET e MERZARIO c'è la risposta, chiara, al quiz sulla competitività attuale delle Abarth Osella 2000. A Misano il 6 maggio le cose andranno meglio? C'è da sperarlo. A proposito, con MERZARIO e REDMAN impegnati a Spa sulle Ferrari, nel «Trofeo Giunti» sulla pista adriatica dovremmo vedere GALLI sulla 2 litri torinese. Il pratese è anche candidato a correre in Targa con la stessa macchina con «Lele» PINTO, che per la Targa Florio ha rinunciato ad un importante rally con la Fiat. Sempre che l'Alfa Romeo, non potendo usufruire di REGAZZONI e REVSON, non rifacciasse essa un pensierino sul pratese per completare il tris di STOMMELLEN, DE ADAMICH e FACETTI...

alla nuova forma della carrozzeria (lo stesso guaio delle Ferrari Sport, guarda caso...) che ha peggiorato le cose.

A Vallelunga il « muletto » aveva fatto molto ben sperare perché, pur avendo un avantreno con troppa presa era giusto nel veloce, in particolare alla « esse » del salto dove si comportava meglio della vettura '72, al tornantino e nelle curve da 2.a sovrasterzava un po' troppo, ma certo per colpa dei calettamenti stretti dei cerchi posteriori. Al Castellet invece nelle curve veloci con alettone a incidenza zero sottosterzava troppo mentre nelle curve lente aveva un eccesso di sovrasterzo per cui era decisamente inguidabile.

Per i motori tutto o.k. hanno resistito con minimi danni agli 11.000 giri e ai 110 °C per cui fanno ben sperare. Anche in quella direzione si sta lavorando in quanto si trattava di motori all'85% delle possibilità.

Giorgio Rossotto



carenatura moto con plancia smontabile per Honda, senza plancia e senza staffe, 500 - 750 cc L. 40.000
serbatoio sagomato Honda
in vetroresina competizione L. 32.000

EUROMECC

di Fabbri Filippo

11023 CHAMBAVE (Ao)
Via Aosta, 7 - Tel. (0166) 4755

Stabilimento: via Val Seriana 3/a
ROMA tel. 89 70 96 - 83 19 345

PUMA



per risposta inviare
L. 200 in francobolli

scatola di montaggio
al favoloso prezzo di
L. 352.000
anziché L. 440.000

Non potendosi effettuare il prossimo Rally di Bari che era in calendario per la fine di aprile, il campionato italiano dei rallies osserverà una sosta di un mese più che gradita dalla maggioranza dei privati reduci da un inizio di stagione decisamente intenso culminato con il Rally dell'Elba cui notoriamente fa seguito una lunga sosta tra officina e carrozzeria per rimettere assieme le vetture che vi hanno partecipato.

Con l'Elba anche le varie classifiche, quella assoluta e quelle di gruppo, hanno definito il loro volto con Munari e Barbasio al comando del campionato, unici, con Ambrogetti e Brai, a poter contare su tre risultati utili consecutivi in tre prove disputate.

Per Munari, che è impegnato anche sul fronte europeo, il risultato elbano, pur nel suo risvolto amaro per l'inopinato arresto a pochi chilometri dall'arrivo dove tutti già l'attendevano vincitore, è estremamente utile anche in funzione dell'alto coefficiente attribuito alla gara (1,6) perché i 17,6 punti che si è assicurato giungendo settimo (ed al limite del tempo massimo al C.O. successivo la pronta riparazione operata dai suoi meccanici) potrebbero alla lunga rivelarsi molto utili tanto più che il campionato di quest'anno promette di essere molto denso di gare e lo stesso Munari, proprio per gli impegni europei del programma Stratos, si troverà sicuramente a dover saltarne qualcuno.

Molto importante quindi, il nono posto di Brai che adesso è saldamente al comando del G. 1 anche se l'impennata di Ormezzano ci assicura che alla Fiat sono ben decisi a vendere cara la pelle in questo turismo di serie che sta vivendo il suo vero anno di gloria. Nel G. 3 è invece in testa, Dall'Ava pur con soli due risultati che sta raccogliendo adesso i frutti del tanto seminato negli anni passati, ma Ambrogetti il suo più diretto rivale poteva sperare di certo in qualcosa di più in classifica senza la disavventura subita (anche da lui) nel finale di gara. Comunque pare che tutto in questo gruppo (affollatissimo gli anni passati e piuttosto deserto quest'anno) sia da definirsi all'interno del Jolly Club, cui appartengono sia Dall'Ava che Ambrogetti, perché Ferraris sembra non fili in perfetto accordo con la sua scuderia, la Grifone, che pur negli anni passati ha lanciato piloti come Pregliasco ed attualmente assente anche Pelganta.

A questo punto la Coppa delle Dame potrebbe considerarsi scontata perché Tominz, col clamoroso terzo posto dell'Elba che la lancia anche in campo europeo, ha ampiamente recuperato il terreno perduto a S. Marino nei confronti della Pittoni, ferma nel finale all'Elba dopo una gara molto generosa alla guida di una vettura ridotta ad un rottame.

Donatella Tominz e Gabriella Mamolo meritano veramente di venire citate perché la loro corsa è stata all'altezza dei migliori ed il prestigioso piazzamento finale è stato il frutto di una condotta di gara saggia, ma pur sempre caratterizzata da tempi molto veloci in tutte le prove speciali. Inutile dire che l'aver preceduto un pilota di vaglia come Dall'Ava oppure lo stesso Ormezzano che pur disponendo di un G. 1 aveva pur sempre una vettura ufficiale di certo non assistita peggio di quella delle due ragazze rendono loro giustizia.

Adesso per le due triestine c'è da ritentare la scalata al titolo europeo, e quest'anno potrebbe essere davvero la volta buona tanto più che un inizio migliore non poteva davvero esserci. Ora toccherà alle rivali buttarsi alla caccia di punti ed in particolare alla Beaumont (a proposito lo sapevate che alla fine dell'anno passato era in procinto di passare alla Lancia per guidare una HF G. 3 anche nei rallies italiani?) campionesa in carica e certamente l'unica in grado di impensierire le due conduttrici italiane che comunque hanno già il titolo a portata di mano.

Un mese di intervallo per fare i conti del campionato italiano RALLY, (ma c'è già chi può andare oltre)

Donatella come MUNARI punta all'EUROPEO



Gabriella e Donatella, dopo tante ore sedute dentro la Fiat-Abarth Rallye, alla fine del Rally elbano si sono sedute sopra alla macchina che hanno portata al magnifico terzo posto in classifica assoluta

La OPEL al merito azzurro

La sosta in campionato giunge al momento opportuno soprattutto poi per quei piloti che a fine mese saranno impegnati nella prima prova della Mitropa Cup, il Martha Rally in Austria, e che, se si fosse corso il Rally di Bari, avrebbero perso di certo punti preziosi per la classifica italiana.

Tra questi « Principe » si ripresenterà con l'Opel Ascona G. 2 di Conrero nel attesa alla riprova dopo la prima apparizione troppo breve all'Elba dove comunque ha molto bene impressionato, con lui, Brai, completerà l'équipe Opel che sarà al via della gara austriaca con due piloti italiani nonostante il veto posto alle vetture straniere all'interno della squadra rally CSAI.

Proprio questa scelta della Opel, di mandare a proprie spese i suoi due piloti in un primo tempo inclusi nell'elenco CSAI e poi esclusi perché alla guida di vetture estere, ha convinto il presidente dell'ANCAI, ing. Ceard, a mandare sia alla General Motors

che all'Autotecnica Conrero una lettera di plauso all'iniziativa.

Restando in tema di squadra azzurra, occorre purtroppo notare come alla sua guida non vi sarà al solito il suo ideatore Dante Salvay, costretto a letto per gravi motivi di

salute (e a proposito gli giungano i migliori auguri di AUTOSPRINT per una pronta guarigione). Al momento non è stato ancora deciso chi sarà il suo sostituto, ma da più parti si sussurra che potrebbe essere Cavallari, tantopiù che il campione di Adria sem-

bra oramai aver attaccato l'auto al chiodo (visti i tempi lunghi dell'Alfa).

Sempre all'Elba si è avuta la conferma, da parte dell'avv. Stochino, che il Rally Alpe della Luna si farà sicuramente. Al contrario delle passate edizioni comunque la gara sarà più breve (soli 820 km) divisa in due giri uguali con diciotto prove speciali in tutto. Si partirà quindi alle 17 di sabato 21 luglio per arrivare al mezzogiorno della domenica successiva.

Diverso sarà anche il percorso della prima tappa del Rally di Sanremo, valido anche quest'anno come prova mondiale. Non si sconfinerà più nel pavese ma sarà tutta raccolta sopra Savona con qualche puntata in Piemonte al confine della Liguria. Un fatto decisamente positivo perché renderà molto più agevole la ricognizione del percorso ed il raggiungimento delle speciali specie per quei piloti privati che avranno al solito poco tempo a disposizione per provare.

Campionato Italiano Rallies Internazionali	S. MARINO	SICILIA	ELBA	TOTALE
Munari-Mannucci	32	32	17,6	81,6
Barbasio-Macaluso	22,4	24	27,2	73,6
Ballestrieri-Maiga	27,2	27,2	—	54,4
Bray	12,8	20,8	14,4	48,0
Verini-Scabini	20,8	22,4	—	43,2
Dall'Ava-Maiga	—	19,2	22,4	41,6
Ormezzano	14,4	—	20,8	35,2
« Rudy »	—	20,8	14,4	35,2
Ambrogetti-Torriani	11,2	14,4	4,8	30,4
Cambiaghi-Baj	9,6	17,6	—	27,2
Pregliasco-Garzoglio	24	—	—	24
Tominz-Mamolo	—	—	24	24

Trofeo rallies nazionali	COPPA DELLA FAVERA	CESENA	SIENA	COLLINE DI ROMAGNA	TOTALE
PELGANTA	17	14	15	17	63
BALLESTRIERI	20	20	20	—	60
« TONY »	15	—	17	20	52
FASAN	14	17	—	15	46
BACCHELLI	7	11	14	10	42
SANSONE	—	13	10	12	35
CAVRIANI	12	10	11	—	33
RAVAIOLI	3	—	13	13	29
« UCCARI »	—	9	8	8	25
CANE'	—	—	9	14	23
AGUZZANI	5	6	12	—	23
CANTELLI	—	7	—	9	16
POLESE	—	15	—	—	15