

Spostate al venerdì le prove della FLORIO

ROMA - In un suo comunicato stampa di sabato scorso, la CSAI ha comunicato una variazione piuttosto importante al programma della Targa Florio, in calendario il 13 maggio. Infatti, le prove di qualificazione non si terranno più giovedì 10, ma venerdì 11, questo dice il comunicato, « per venire incontro alle esigenze dei costruttori e dei piloti ».

Naturalmente, sono posticipate di 24 ore anche le verifiche. I due turni di prove, previsti dalle 9 alle 12 e dalle 13 alle 16,30, restano invariati. Il riflesso immediato più importante di questa decisione è dato dal fatto che le squadre ufficiali, che hanno corso la 1000 Km di Spa la domenica precedente, avranno un giorno di tempo in più per trasferirsi in Sicilia e mettere a punto le vetture, proprio come aveva chiesto Ferrari in un suo telegramma. Nel frattempo, sono ufficialmente pervenute le iscrizioni delle due Ferrari presenti, con gli equipaggi Ickx-Redman e Vaccarella-Merzario.



Sulla scia di Munari che l'hanno scorso si presentò vincendo alla Targa Florio, diversi altri rallisti tenteranno quest'anno di ripeterne l'impresa. E' il caso di Andruet già da tempo sulle strade sicule, oppure quello assai probabile di Lele Pinto, ma è anche il caso adesso di Trombotto che farà coppia con « Tony » alla guida di un'Alpine 1600 messagli a disposizione dalla Giada Corse che manderà in Sicilia anche altre otto vetture, tre 1800 per Paleari-Schon, Altoè-Ramoino e Cullati-Dovico, una 1600 per Ricci-X e quattro 1300 per Calicetti-Monti, Rombolotti-Rombolotti, Poker-Fasan e Vacca-Deiana.

Questo squadrone è il frutto del nuovo abbinamento che la Giada, la squadra corse ligure appoggiata dalla Renault italiana, ha ottenuto con la Quarry Jeans. Direttore sportivo e tecnico è al solito l'attivissimo Giacomini mentre delle pubbliche relazioni se ne occuperà il pilota Calicetti.

La Giada prevede di partecipare nella corrente stagione al campionato italiano gran turismo ed a tutte le principali corse del Trofeo dei rallies nazionali.

Oltre 200 giri con la 312 P per "riprendere la mano"

VACCARELLA sotto pressione per la TARGA a FIORANO

MODENA - Nino Vaccarella, giunto a Modena sabato pomeriggio, ha provato nel pomeriggio di domenica a Fiorano, nella massima tranquillità, la 312 prototipo con la quale in coppia con Merzario, sarà al via della Targa Florio.

Si è pensato soprattutto a sistemare per Vaccarella l'abitacolo. Il « presidente palermitano » è apparso soddisfatto di riprendere il volante di una vettura di Maranello. « Sono di casa alla Ferrari — ha detto Nino — anche se vi sono dopo un periodo di interruzione. E naturalmente alla Targa spero di farcela ancora col mio amico Merzario ».

Molti giri ha compiuto Vaccarella — sudando forte — sotto lo sguardo attento dell'ing. Enzo Ferrari, dell'ing. Colombo e dell'ing. Caliri, oltre che di Forghieri, la cui presenza alle prove di Fiorano è significativa. Le prove, interrotte subito, sono continuate con altri 200 giri lunedì.

Della Targa avevamo parlato sabato con l'avv. Nino Sansone, venuto a Modena per la costituzione della Filipinetti a « società a responsabilità limitata ». Ugolini sarà il responsabile per l'Italia mentre il « patron » Giorgio Filipinetti avrà la responsabilità per la Svizzera. Ugolini torna quindi alla ribalta e sarà direttore sportivo della Filipinetti « nuova edizione » (con base a Formigine) incominciando della Targa Florio. L'avv. Sansone sarà il procuratore legale — come professionista, naturalmente — di questa società.

Sansone ha parlato con l'ing. Enzo Ferrari, avendo la conferma delle due

prototipo 312 al via della Targa sul tradizionale percorso. Le coppie saranno quelle annunciate: Ickx-Redman e Merzario-Vaccarella. « Non ci sarà la Matra — ci ha confermato l'avv. Sansone — ma con la Ferrari abbiamo l'interesse assicurato. Prevedo la presenza di un pubblico dal 550 al 600 mila spettatori... »

E, naturalmente, parlando di pubblico, di Targa, della corsa più antica, unica al mondo nel suo genere, era logico che l'avv. Sansone ci ribadisse la sua amarezza per la inaccettabile decisione della Commissione sportiva internazionale. « Avessero almeno una conoscenza diretta del percorso — ha affermato l'avv. Sansone — ma non abbiamo visto nessuno; non è stato compiuto alcun sopralluogo. Vogliono una Targa — come dire? — surgelata, in circuito; vedremo tutto intorno del cartelloni pubblicitari al posto dell'incantevole scenario naturale. Faremo dunque il circuito; l'ho già annunciato e non so se proporrò una mille chilometri o una dodici ore; non so davvero. Ma il vecchio percorso non lo abbandoneremo; proporrò una prova per l'Europeo gran turismo. E' chiaro che il percorso della Targa o si accetta com'è o lo si rifiuta; non vi sono vie di mezzo. Non si può né adattarlo né modificarlo. »

— Ma è sicuro che con l'autodromo riavrete la prova del mondiale Marche?

« Se vogliamo l'impianto, è implicito che la prova la dovremo avere. Comunque, la pista sarebbe stata costruita ugualmente, perché abbiamo programmi per F. 1, F. 2, ecc. Dobbiamo

corrispondere alla passione degli sportivi siciliani e di quelli che vengono in Sicilia per le corse automobilistiche in tutte le loro espressioni. Ma io non mi arrenderò ancora per il nostro percorso naturale, che è molto più sicuro di tanti altri percorsi: in certi tratti non si può andare oltre i 90 orari. A Indianapolis vi sarà presto una riunione CSI e organizzatori americani per i calendari intercontinentali, ecc. Sarò presente e mi batterò con tutte le mie forze per riavere la corsa sul tracciato delle Madonie. Come è possibile abolire di fatto una corsa senza averne data preventiva comunicazione e averne motivato le cause? »

L'avv. Sansone prima di lasciare Modena sabato sera ha visitato il monumento ai Caduti dell'automobilismo e l'asilo dedicato ai corridori, realizzati da don Sergio Mantovani.

« E' un'opera — ha detto l'avv. Sansone riferendosi al monumento — che onorando i nostri Caduti conferma quali sono stati gli ideali sportivi del promotore. Ci ricorderemo tutti in Sicilia di questo perenne ricordo per i corridori. »

L'avv. Sansone invierà materiale storico della Targa Florio per la costituzione Biblioteca dell'automobilismo sportivo che don Sergio Mantovani va realizzando. All'aeroporto di Bologna, in partenza per Palermo sabato sera, l'avv. Sansone si è incontrato con Vaccarella e l'ing. Caliri, diretti a Maranello per le prove di domenica. Come dire, tre siciliani all'ombra delle Due Torri!

Mario Morselli

Omologata la testa ALFETTA a 4 valvole

MERZARIO bruciarecord a MISANO

Dal 1.0 maggio è scattata l'omologazione della testata a quattro valvole per l'Alfa Romeo « Alfetta », per le gare del gruppo 2. Da tempo alcuni esemplari di Alfetta sono in collaudo a Balocco, nella pista sperimentale della Casa, e con la testata nuova la vettura ha già dato risultanze molto promettenti.

La nuova testa ha un angolo fra i due assi delle valvole molto ridotto, ed è stata prodotta in 103 esemplari che sono stati accuratamente contati dal delegato FIA, Paul Frère. Con il nuovo motore a 4 valvole, portato a 2 litri quasi « pieni », l'Alfetta gruppo 2 ha una velocità massima di 235 kmh, con un regime di rotazione di poco superiore agli 8.000 giri. Il peso della macchina, purtroppo, è molto vicino a quello di serie, cioè è stato fissato in fiche a 950 kg.

● In un tragico tamponamento sulla Bologna-Firenze ha perso la vita PIETRO MONZEGLIO DRAGO, ex pilota di chiara fama che si disimpegnò nelle principali corse del campionato internazionale alternandosi alla guida di tutte le principali vetture del tempo, quali Ferrari, Maserati, Stanguellini, Osca e Alfa Romeo. Attualmente Drago, che aveva quarantasette anni, aveva aperto un salone di rivendita di auto di grossa cilindrata e auto d'epoca dopo aver cessato la sua attività come carrozziere.

MISANO ADRIATICO - Arturo Merzario, già con la mente alla 1000 Km di Spa, ha posto l'Abarth-Osella che piloteranno Quester e Galli il 6 maggio nel ruolo di favorita del Trofeo Giunti, seconda prova del campionato Marche 2000, strapazzando il record della pista per le 2 litri sport da lui stesso detenuto.

Il comasco, che conosce ormai a menadito sia la pista che la vettura, tornata evidentemente al meglio della condizione dopo gli inconvenienti accusati al Ricard, ha in soli quattro giri realizzato il tempo di 1'17" netti che sarà il punto di riferimento per gli aspiranti (di lusso) alla vittoria domenica prossima. L'azione di Merzario è stata interrotta dalla pioggia, comunque siamo ormai al limite anche se forse un altro mezzo secondo lo avrebbe potuto « limare ».

La vettura era dotata del nuovo motore, e con la stessa molto bene si è comportato Quester che, guidandola per la prima volta e vedendo per la prima volta anche la pista di Santamonica, è sceso fino a 1'18"2 dopo essersi mantenuto sopra all'1'20" nella giornata precedente, con la vettura dotata del motore « muletto » e dei rapporti non perfetti.

LE CASTELLET - La squadra della Matra aveva riunito nei giorni scorsi sul circuito Paul Ricard quasi tutti i suoi piloti 1973. Infatti giovedì scorso erano presenti sul Ricard, già alle otto del mattino Pescarolo, Beltoise, Cévert, Larrousse, Jaussaud e Fiorentino, per procedere ad un test che in linea di massima sarebbe dovuto durare trentasei ore. Scopo principale dell'operazione era naturalmente la prova del nuovo cambio Matra-Porsche. Per motivi noti soltanto alla squadra della Matra, l'inizio delle prove si è avuto soltanto verso le ore 16 per cui Pescarolo, Beltoise e Cévert hanno coperto pochi giri: Pescarolo due non cronometrati, Beltoise sei (1'55"2), Cévert quattro (1'56"), prima che i tre partissero in volo per Barcellona, per disputare il GP di Spagna. In occasione di questa prova i tre suddetti conduttori hanno gustato lo champagne offerto da Jean Marie Dubois, della Moet et Chandon, per festeggiare il trentaseiesimo compleanno di Beltoise.

LE CASTELLET - La Matra, e non è un segreto per nessuno, ha sempre avuto, come la maggioranza dei costruttori, problemi in fatto di scatola del cambio, tanto che lo Hewland, quanto con lo Z.F. Per quanto riguarda lo Hewland, ci si trovava di fronte a una realizzazione a volte non troppo curata dal punto di vista del montaggio e della scelta dei materiali (rottura di forcelle, di ingranaggi). La Matra ha dunque riesaminato i punti deboli, uno per uno, per migliorare la resistenza di questi cambi, ma per le corse di durata non si poteva ancora fidare sufficientemente. Per contro lo Z.F. presentava problemi di minore entità, che si sono rivelati però praticamente insolubili perché non esistono stocks di parti di questa marca o, per lo meno, occorre un tempo incredibile per ottenerle, cioè da quattro a sei mesi.

Già da vari mesi correva voce che la Matra avesse in riserva un progetto di scatola del cambio e che si fossero presi contatti con la Porsche, di cui è

ben noto l'ottimo lavoro in questo campo, per condurre in porto questa realizzazione. La Matra per lo studio, la Porsche per il montaggio, iniziavano dunque il lavoro attorno al progetto. Già a priori, e dopo una prova di km. 300, alla Matra erano soddisfatti della « nuova nata », dato che durante le prove non si era manifestato il minimo fastidio, da parte del cambio, eccettuato per un problema riguardante il raffreddamento dell'olio, dovuto alla rottura di un asse che faceva ruotare la pompa dell'olio del cambio. Questa modifica, già prevista dalla Porsche durante le prove al banco, non si è potuta effettuare sulla scatola montata al Ricard, ma il fatto non ha preoccupato i due tecnici della Casa tedesca, presenti alle prove.

Quanto alla vettura stessa, si può dire che deriva dalla 670 con cofano anteriore molto spiovente, la più importante modifica della carrozzeria essendo l'allungamento di due gambi posteriori rialzati e sormontati da derive fisse, come pure la sistemazione

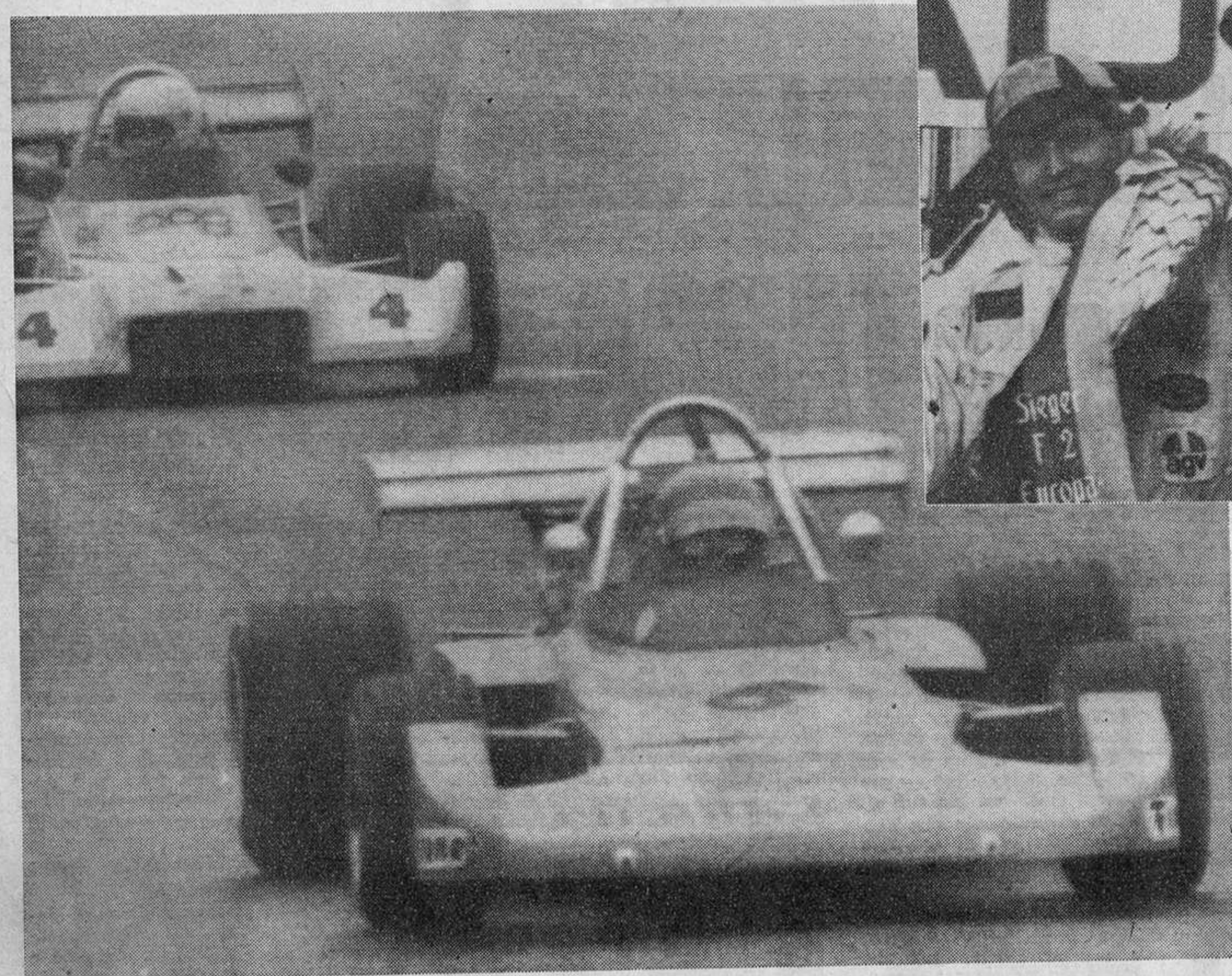
Un cambio PORSCHE per le MATRA di LE MANS

dell'alettone posto più vicino all'asse delle ruote posteriori; questo è rinforzato da due supporti appoggiate sul piano fisso, evitando in tal modo le deformazioni alle alte velocità.

Queste prove hanno permesso ai nuovi piloti della Casa, Jaussaud e Fiorentino di familiarizzarsi con la vettura, che praticamente non avevano mai guidato. Jaussaud, le cui doti sono note, ha segnato rapidamente tempi sempre più bassi, girando poi regolarmente in 1'56" sul circuito grande di km. 5,800. Quanto a Fiorentino è riuscito a segnare 2'03", tempo tutt'altro che disprezzabile in questa presa di contatto con la vettura che piloterà senza dubbio a Le Mans. Per Larrousse, invece, si trattava di prove di routine e ha girato regolarmente in 1'55". Appuntamento, dunque, a Le Mans ove tre delle quattro vetture iscritte saranno al via con il nuovo cambio Matra-Porsche, che già fin d'ora sembra un'ottima atout, in mano al costruttore francese.

Jean Pierre Pagan

Rein Wisell e Tim Schenken sono giunti primo e secondo al Nurburgring in Formula 2, lasciando i punti per l'europeo a Depailler, non classificato FIA. Sotto, la GRD vincitrice seguita dalla Motul, seconda



Dopo 4 prove così L'EURO F.2

JARIER 18 punti; Depailler 15; Wolleck 12; Bell 10; V. Brambilla 8; Morgan 8; McConnell e Birrel 6; Lepp, W. Fittipaldi, Jaussaud 3; Vandervel, Scott 2; Salisbury, Coulon, Williamson, Moser 1.

WISSELL (quasi a sorpresa) sul bagnato per l'EIFEL

EIFEL-RENNEN - Gara internazionale di velocità valida per il campionato europeo di F. 2 - Nurburgring, 29 aprile 1973.

CLASSIFICA (10 giri)

1. Reine Wisell (GRD 273) 1 ora 31'22"9; 2. Schenken (Motul M 1) 1.31'25"1; 3. Depailler (Elf 2) 1.31'40"5; 4. Bell (Surtees TS15) 1.32'09"9; 5. V. Brambilla (March BMW) 1.32'11"7; 6. Wolleck (Motul M 1) 1.32'46"5; 7. Scott (Scott) 1.33'48"5; 8. Moser (Surtees TS10) 1.35'49"2; 9. Kazato (GRD 273) 1.36'47"2; 10. Coulon (March BMW) 1.36'48"3; 11. Williamson (GRD 273) 1.37'20"9; 12. Gubelmann (March BMW) 1.37'33"8; 13. Ikuzawa (GRD 273) 1.37'34"3; 14. E. Brambilla (March BMW) 1.39'22"8; 15. « Sangry-La » (Surtees TS10) 1.40'32"7.

Giro più veloce: Derek Bell (Surtees TS15) in 8'36"7, media kmh 159,1.

Decide un cocktail di gomme

SPECIALI PER AUTOSPRINT

NURBURGRING — Al Ring i valori si ristabiliscono già quando la pista è asciutta, si può immaginare col bagnato! E questa volta di bagnato ce ne è stato, di tutti i tipi, dalla pioggia a dirotto fino al mezzo asciutto dove è più facile scivolare. In queste condizioni al vertice sono andati a mettersi di forza i piloti più bravi e più esperti; se poi abbia contato più la bravura o più l'esperienza non è facile dirlo: certo è che Wisell ha usato una astuzia che sicuramente lo ha avvantaggiato, quella di montare anteriormente due gomme Goodyear intermedie con solco approfondito a mano e Firestone da pioggia dietro.

Lo svedese deve sicuramente a questa trovata, oltre che alla sua guida, alla bontà del nuovo Ford FVD di Smith e ad una GRD ormai a buon livello, se alla fine di una corsa piena di incertezze la corona d'alloro l'ha cinta lui. Viva Wisell dunque, in una giornata di grazia dove ha lottato con una grinta che ben gli si conosceva ai tempi della F.3 e che ancor oggi sa ritrovare quando macchina e condizioni glielo permettono.

Si è visto all'inizio quando è riuscito a tenersi a portata di vista del gruppetto trainato dallo scatenato Jarier che tra i boschi dell'Eifel era poco più di un nuvolone di pioggia, e più tardi quando ha iniziato l'attacco a Depailler (per tre quarti di gara al comando con la sua ELF) staccando di un pugno di secondi il coriaceo Schenken che non lo aveva mai perso di vista durante questa splendida gara.

E ancora, a due giri dalla fine, quando lo svedese è passato in testa ed ha potuto finalmente mettere a frutto la saggezza della sua scelta in fatto di gomme: la pioggia diminuiva e Depailler era in difficoltà con le Goodyear ed un assetto più adatto al tempo pessimo. La sua soluzione teneva alla perfezione e non gli è rimasto che vincere: « Non so come fare a chiedere il 50 per cento del premio di partenza alla Firestone e l'altro 50 per cento alla Goodyear... » diceva Wisell divertito e soddisfatto.

Schenken era al suo fianco sul podio. Contento? Nel complesso sì, ma forse meno di quanto avrebbe potuto visto che al via era molto fiducioso

CHI C'ERA

Quelli che al Campionato ci tengono sono venuti all'appuntamento dell'Eifel malgrado la concomitanza di Barcellona e di numerose altre gare e la difficoltà a ricomporre le sparse membra dopo il movimentato lunedì di Pasqua a Thruxton.

Jarier per primo, naturalmente, dopo il colpo a vuoto in Inghilterra e senza troppi rimpianti d'aver ceduto la sua March F. 1, per una volta a Pescarolo. Insieme a Jarier sulla March BMW STP anche Stuck, su di un circuito che nel suo caso, si può ben dire, è « di famiglia ». Con le March BMW (ormai perfette per via del nuovo circuito d'acqua che ha preso il posto di quello originale difettoso) anche Tino e Vittorio Brambilla, il francese Coulon e l'americano Gubelmann. Ancora alla ricerca del suo primo punto in campionato, Mass è tornato su questa pista che lo vide vincitore lo scorso anno nella prova non di campionato disputata con la March, alla guida della sua solita Surtees Fina avendo Bell come compagno di squadra. Sempre con la TS 15 James Hunt e David McConnell mentre con la TS10 sponsorizzata da Atienne Aigner il terzo pilota italiano, « Sangry-La », che monta la nuova versione del BDA Armadori. Con la TS 10 anche il « quasi » italiano Silvio Moser.

Il Team Rondel, malgrado il successo di sei giorni fa, ha mandato due sole delle sue cinque Motul M1 per Schenken (unico pilota CSI presente) e Wolleck. Jaussaud è impegnato a fare prove con nuove soluzioni per le sospensioni ed anche le due auto presenti in Germania hanno sensibili modifiche nelle molle e nelle barre per ovviare ad una eccessiva morbidezza che, anche se positiva sul bagnato, diventa un inconveniente serio in condizioni normali.

Ben sette le GRD, benché manchi ancora quella ufficiale di Walker che si aspetta a Pau. Williamson è l'uomo di punta insieme a Wisell, poi vengono Ikuzawa, Kazato, Gunnarsson, Vonlanthen e l'esordiente inglese McInerney. Gli altri due Team ufficiali sono quelli della Elf, con le profilate Elf 2 i fedeli Depailler e Jabouille e quello della Chevron che dispone solo di Birrel perché Gethin è impegnato in USA con la Formula A. L'altra B25 Chevron è quella azzurra e blu del cliente di riguardo Morgan.

Praticamente assente la Brabham che ha una sola BT40 per il non velocissimo cliente Wingfield: Watson non è ancora completamente a posto dopo le fratture di Brands Hatch e Wilson Fittipaldi e de Adamich sono a Barcellona. Per arrivare ai 30 piloti convenuti bisogna contare anche le vecchie Brabham di Binder ed Anweg, la March del tedesco Keller e la bella e solitaria Scott di Richard Scott.

Le prove non sono molte: due turni di poco più di un'ora ciascuno che, su di un circuito di 22 km, non consentono troppe distrazioni. Per di più la pioggia guasta la festa sabato pomeriggio per cui lo schieramento forse non rispecchia esattamente quanto si sarebbe potuto ottenere con più calma. Questo almeno è il punto di vista di Jarier che non nascondeva la possibilità di scendere ancora di qualche secondo...

Certo, le March sono andate come fulmini, tanto che alla

fine il miglior tempo è perfino andato al meno esperto dei piloti-Casa, quel giovane Stuck che nel tratto di salti e cunette tra i due Karussel, dove lo abbiamo visto, faceva paura con una guida velocissima, ma forse un po' troppo « tirata » per uno che è solo per la terza volta al volante di una F. 2. Il tempo di Stuck, 7'30"5, è di ben 21 secondi più basso rispetto a quello della Formula segnato un anno fa. Un incremento impressionante che dipende in parte dalle modifiche apportate ad alcuni tratti del circuito (in particolare presso Adenau) ed in parte dai motori, che quest'anno sono sensibilmente più potenti. Il tempo di Stuck è venuto all'ultimo momento, proprio nel giro che il tedesco ha fatto sulla scia di Jarier, fino a quel momento leader indisturbato che è poi finito secondo ad un solo decimo dal compagno. Si tratta di un distacco minimo, il minimo anzi se è vero che alla March hanno pregato il francese di dare opportunità a Stuck qui in Germania.

Prima di Mass, che ha rotto il motore quasi subito sabato e si è dovuto tenere il tempo di venerdì, ancora una volta è andato a mettersi Depailler con la sua Elf: due secondi di ritardo rispetto ai leaders con una macchina che tocca continuamente il terreno con la pancia non è certo molto, soprattutto non è molto considerando che il Ford Hart in alluminio non ha l'accelerazione dei BMW anche se forse vale qualche cosa in più in allungo.

Un formidabile quinto tempo assoluto a poco più di tre secondi dai primi è quello di Vittorio Brambilla: un tempo che non è una sorpresa per chi ha osservato il più giovane dei fratelli monzesi ultimamente. Riflessivo, calmo, con le idee chiare, Vittorio non ha faticato ad arrivare a questa posizione che è rimasta inavvicinabile per tutti gli altri piloti privati. Alle sue spalle, ultimi sotto i sette minuti e quaranta, Bell, Schenken e Wisell. Non è decimo, ma con più di dieci secondi di ritardo dai primi, il promettente Coulon e Roger Williamson che ha potuto provare poco con la macchina messa finalmente a posto un attimo prima che si mettesse a piovere. Problemi anche per Tino Brambilla, di stomaco però, per i saliscendi del Nurburgring che hanno il non invidiabile record di far star male anche chi guida. Stesso guaio anche per Gunnarsson.

Lontani dalle prime posizioni anche alcuni dei forti: Morgan, col motore rotto, Hunt col pedale del freno che va in fondo perché la sua Surtees monta ancora freni posteriori Girling e non Lockheed come quelli degli ufficiali che accusavano lo stesso inconveniente, Jabouille che ha perso la codona carenata della sua Elf ed è riuscito a fare solo 4 giri in due giorni e Wolleck col motore 400 giri al di sotto del normale. Un po' indietro anche « Sangry-La » con rapporti troppo lunghi e percorso non familiare. Fortunatamente mancava l'assillo della qualificazione che era garantita per tutti.

Unico rimasto senza speranze è Jerry Birrel, uscito maleamente per essere piombato all'improvviso dall'asciutto al bagnato con le gomme slicks. Lui è partito subito, per l'Inghilterra però, con la sua Chevron un po' stortina.

della « morbida » Motul particolarmente docile sul bagnato. « Congratulazioni a Wisell, non a me. Ho fatto una stupida partenza perché ho aspettato che la bandiera venisse abbassata come si usa e non sono partito come gli altri, quando l'hanno alzata. Poi sono andato contro il guard-rail nel tentativo di superare Jabouille e ancora nella terra più tardi! »

Subito dietro Jarier in partenza, il pilota della ELF era stato alle spalle dell'avversario fino all'approssimarsi della conclusione del secondo giro quando il leader s'è infilato nel testacoda che gli è costato la sospensione posteriore destra e la gara. Da quel momento Depailler ha condotto con decisione misurata, amministrando per molti giri un vantaggio di 7-8 secondi su gli implacabili Wisell e Schenken. Poi la pioggia è calata e negli ultimi due giri, con la macchina diventata difficilissima da guidare, ha dovuto cedere ad entrambi.

Così, ora, al francese Jarier che per la seconda volta è rimasto a bocca asciutta e non ha aggiunto nulla ai suoi 18 punti si avvicina il francese Depailler che è a quota 15, e poi ancora un altro francese, Bob Wolleck, che classificandosi sesto è salito a quota 12. Una bella suspense per il campionato ed un sospiro di sollievo per chi temeva che davanti ai motori BMW i Ford avrebbero dovuto inchinarsi indifesi.

Dopo i contenti, gli scontenti: primo fra tutti Stuck che ha guidato la March in modo egregio ed è stato in un primo tempo secondo, poi quarto dopo un testa-coda all'insidioso dosso di Brunnchen per fermarsi ad un paio di chilometri dalla fine con un semiasse rotto.

Non bene anche per Tino Brambilla fermato al primo giro da una collisione e ripartito attardato dopo la sostituzione di una ruota e per Morgan, Williamson e Hunt che sono stati arrestati da guasti.

Molto bene invece Scott, settimo alle spalle di Wolleck lungamente alle prese con la tenuta di strada, e Moser che è terminato ottavo dopo essere partito senza aver praticamente fatto le prove ufficiali. Bene anche « Sangry-La » che comincia a prender gusto alle corse in pista dopo i suoi propositi di campionato della montagna.

Gabriela Noris

Brambilla jr. accecato per distrazione dall'estintore

NURBURGRING - Questa volta non possiamo lamentarci neppure noi, ed il merito è di Vittorio Brambilla che tra prove e gara ha dimostrato di non essere da meno di nessuno. La sua corsa ed il suo quinto posto assoluto non sono sufficienti a metter nella giusta luce quello che il nostro pilota, correndo da privato ha saputo fare.

In un circuito dove chi va forte « si sente » perché nei punti difficili riesce a tenere il piede schiacciato sull'acceleratore, quindi in un circuito dove è facile farsi tradire dalla foga quando le condizioni sono cattive, Vittorio è riuscito a tenersi costantemente al vertice incorrendo in un unico piccolo errore (ma chi non ne ha fatti oggi?) che gli è costato molti secondi e sicuramente un posto in classifica:

« Al Karussell ero dietro a Stuck e l'ho guardato per stimare il distacco. Mi è bastata questa distrazione per scivolare fuori

BARCELONA - C'è una grossa notizia dagli Stati Uniti: Mark Donohue correrà a Indianapolis con una delle nuove Eagle, che recentemente hanno dimostrato di essere le macchine più veloci del tipo USAC. Dopo aver provato le McLaren, ed aver anche visto quello che la McLaren ha fatto per la 500 miglia in quest'anno, Donohue ha potuto constatare come queste macchine siano in realtà troppo voluminose e quindi meno veloci delle altre. Di conseguenza, volendo ovviamente tentare di vincere ancora la corsa dei tanti milioni, ha convinto Roger Penske ad acquistare una Eagle. Cosa fatta, e la squadra di Penske sta già lavorando per la meticolosa messa a punto del bolide.

REDMAN 5000 su SCHECKTER

RIVERSIDE - I 50 mila spettatori accorsi sul magnifico percorso di Riverside, dotato di nove curve molto impegnative, hanno potuto osservare un duplice spettacolo che ha avuto inizio sin dalla vigilia, quando nelle prove della F. 5000 Jody Scheckter, il 23enne sudafricano, a bordo di una « Trojan » T 101 Chevrolet pur provando su fondo alquanto sdrucioloso, ha ottenuto una media di 193,700 kmh « stracciando » così il vecchio record di David Hobbs, campione del 1970, su Lola.

Il plotone presentatosi a Riverside era compatto e ricco di nomi dal sapore internazionale, poiché vi erano piloti neozelandesi, australiani, europei ed americani.

Alla prima prova della « Continental 5000 » ribattezzata quest'anno « L.M. Championship » campionato ricco di un monte premi complessivo di 600 mila dollari, si schieravano Scheckter, in prima posizione, seguito da Brett Lunger, il giovane milionario della ditta Dupont che terminò secondo lo scorso anno, al volante di una Lola Chevrolet, Brian Redman che vinse questa corsa nella passata edizione, anche egli su Lola, Frank Matich, l'australiano che ha disegnato la sua « Matich-Holden Repco », Tony Adamowicz e David Hobbs ambedue su Lola, Peter Gethin su Chevron, Eppie Weitzes e Max Stewart, il primo canadese l'altro australiano sempre su Lola.

macchine completamente nuove, interessanti che fanno aprire gli occhi agli organizzatori i quali, già da tempo, intendevano creare un tipo di campionato misto che vedrebbe in lizza le Formula 5000 ed i bolidi tipo Indy, un po' come avvenne due anni fa ad Ontario.

In corsa, Brian Redman su Lola manteneva la testa tallonato tenacemente da Jody Scheckter il quale non mollava l'avversario che però riusciva a guadagnare, durante le cento miglia di percorso circa 12 secondi. La gara non ha registrato incidenti di rilievo ad eccezione di un testa-coda di uno dei 24 partenti che finiva nel prato che fiancheggia la pista. Al termine della gara il vincitore affermava:

« Mi è sembrato di essere in una corsa di Formula Uno. Sia i "veterani" che i "rookie" sono stati perfetti, superlativi. Ora ho aperto la porta al campionato ed intendo continuare in quel senso ».

100 Miglia L.M. Championship Riverside 5000 California - Gara internazionale per vetture F. 5000 - Riverside 29 aprile 1973.

CLASSIFICA FINALE
1. Redman Brian (Lola) alla media di 118,413 miglia orarie; 2. Scheckter (Trojan T101 Chevy) a 12 secondi; 3. Adamowicz (Lola); 4. Hobbs (Lola); 5. Gethin (Chevron); 6. Lunger (Lola); 7. Stewart (Lola).

«AQUILE» a INDY per DONOHUE e GRANATELLI

INDIANAPOLIS - Come un fulmine a ciel sereno, don Andy Granatelli ha concluso un accordo-sprint che scuoterà le acque della USAC e renderà la 500 miglia di Indy ancor più eccitante. Ha stabilito con la Patrick Petroleum di patrocinare le due « Eagle » blue che Giorgio Bignotti — già della Parnelli Jones — ha messo a posto per la 500 miglia dell'Indiana.

Granatelli, che possiede anche due Lola, ha preso, prima della corsa di Trenton, il pilota Art Pollard passato ad altra scuderia. Così ha deciso di far gareggiare una sola Lola rossa che il fratello Vincent sta preparando per la corsa del « Memorial Day ».

Ma Indy per Granatelli ha un valore immenso, anche perché nel 1969 vi trionfò con la sua STP-Brawner pilotata da Mario Andretti. Così, ha accantonato il progetto della pompa antipollution ed ha gettato le basi per una collaborazione... Finanziaria con la Patrick, la quale si potrà permettere di portare ad Indy anche una terza macchina di scorta. (A proposito, lo stato della California ha già approntato l'applicazione della pompa antipollution inventata dalla STP ed at-

tualmente la General Motors e la Ford sono in trattative per l'applicazione nel 1975 di tale pompa considerata dagli esperti molto efficace).

Le due Eagle di Bignotti cambieranno colore, per « vestirsi » di rosso arancione della STP e saranno pilotate da GORDON JOHNCOCK e da SWEDEE SAVAGE: « Se prima avevamo il 50 per cento della chance di vittoria ad Indy — ci ha detto Bignotti —, questa volta le possibilità salgono al 70 per cento. » Nell'officina di Indianapolis si sta lavorando in segreto per perfezionare i due bolidi che già a Trenton fecero parlare i tecnici. Bignotti è un veterano di Indianapolis dove vi ha trionfato nel 1966, nel 1970 e 1971 con Al Unser su Lola Bignotti.

I. m.

● La BP ha affidato a quattro società l'esecuzione di lavori riguardanti lo sviluppo dei piani di produzione del campo petrolifero di Forties, situato nelle acque inglesi del Mare del Nord, al largo di Aberdeen.

Così
(in 23)
al via

sotto la pioggia, disperatamente

STUCK (March BMW 732) 7'30"5	JARIER (March BMW 732) 7'30"6	DEPAILLER (Elf 2 Hart) 7'32"3
MASS (Surtees TS15 Hart) 7'33"2	V. BRAMBILLA (March BMW 732) 7'33"9	
BELL (Surtees TS15 Hart) 7'35"2	SCHENKEN (Motul M1 Smith FVO) 7'38"9	COULON (March BMW 732) 7'41"9
WILLIAMSON (GRD 273 Cosw. BDG) 7'43"1	E. BRAMBILLA (March BMW 732) 7'43"4	
BIRRELL (Chevron B25 Hart) 7'46"1	WOLLECK (Motul M1 Smith FVD) 7'46"8	HUNT (Surtees TS15 Hart) 7'52"7
JABOUILLE (Elf 2 Cosw. BDG) 7'56"1	KELLER (March 722 Cosw. BDE) 7'59"8	
IKUZAWA (GRD 273 Racing Serv.) 8'00"8	MORGAN (Chevron B25 Wood) 8'01"1	WINGFIELD (Brabham BT40 Wing.) 8'02"1
SCOTT (Scott Mod. 2 Richard.) 8'03"1	KAZATO (GRD 273 Racing Serv.) 8'07"2	
McCONNELL (Surtees TS15 Hart) 8'12"4	BINDER (Brabham BT36 R. Serv.) 8'13"4	VOLANTHEN (GRD 273 Smith BDA) 8'14"8
SHANGRY-LA (Surtees TS10 Armadori) 8'21"2	McINERNEY (GRD 273 Smith FVD) 8'24"4	
GUNNARSSON (GRD 273 Rac. Services) 8'33"6	AMWEG (Brabham BT38 C. BDE) 8'34"1	GUBELMANN (March BMW 732) 8'36"8
MOSER (Surtees TS10 C. BDG) 15'22"5		

dalla traiettoria sopraelevata. Non sarebbe stato nulla se non si fosse messo automaticamente in azione l'estintore. Sono rimasto coperto dal polverone ed ho dovuto aspettare che si scaricasse tutto prima di poter ripartire».

Una disavventura a lieto fine comunque ed un risultato che non resterà isolato.

Non poteva mancare il neozelandese Graham McRae definito il « Cassius Clay dell'automobilismo » per la sua instancabile parlantina che, come è noto, ha disegnato la sua macchina con la quale ha vinto la Tasmania Cup 1973.

Prima ancora di correre, aveva detto: « Son venuto a Riverside per vincere, ma a prescindere dal risultato odierno, potete contare che il campionato "L.M." quest'anno lo vincerò io ».

In complesso al via si sono schierate

NURBURGRING - Piove disperatamente, così si decide di far fare un intero giro di lancio a tutti. Decisione saggia perché nessuno ha realmente provato con la pioggia ma realizzazione mal fatta perché le 28 macchine allineate (mancono Birrell per incidente e McConnell senza motore) vengono condotte per una intera tornata dalla macchina staffetta. Conclusione, nessuno capisce niente delle condizioni reali, si consuma benzina non prevista e si rischiano collisioni che per fortuna non avvengono.

Dopo una sosta di una decina di minuti durante i quali tutti restano fedeli alle gomme da pioggia benché di piovere abbia momentaneamente smesso, viene dato il via con le auto ferme al loro posto. La partenza non è molto corretta perché nelle prime file alcuni scattano prima e chi ne fa le spese sono soprattutto Schenken e Bell che si avviano lentamente. Resta fermo Hunt sulla cui macchina non è ancora completato il montaggio delle gomme da pioggia al posto delle intermedie.

E' subito in testa la March di Jarier con Depailler, Mass, Vittorio Brambilla e Wisell nell'ordine. Nella nuvola d'acqua seguono gli altri, con Keller e Gunnarsson che si girano subito. Le posizioni di testa restano abbastanza stabili durante tutto il giro, se si esclude la rimonta di Schenken e Jabouille. Al termine del primo giro Jarier e Depailler sono vicini. Manca invece Mass che arriva poco dopo lentamente e va ai box col motore rotto. Così terza è l'altra March-BMW di Stuck e quarto Vittorio Brambilla. Leggermente più indietro Wisell, Schenken, Jabouille, Morgan e Wolleck.

Già parecchio staccato Coulon che precede tutti gli altri. Oltre a Mass vanno ai box anche Binder e Tino Brambilla che deve cambiare il cerchio anteriore sinistro.

Il secondo giro è fatale a Jarier che compie un testa-coda, urta col retrotreno e non può riprendere. Via libera per Depailler che ha accumulato qualche secondo di vantaggio sulle due

March di Stuck e Brambilla. Più staccati i « volponi » Wisell e Schenken e Bob Wolleck con l'altra Motul. Sparisce intanto Jabouille (Foratura) e si ferma ai box Morgan (motore) mentre Coulon, Williamson e Bell sono ormai tanto lontani da non poter più essere considerati aspiranti alla vittoria.

Al terzo giro le cose non cambiano molto se si esclude la scivolata di Vittorio Brambilla dal terzo al quinto posto per la sbandata di Karussell. I passaggi vedono Depailler sempre in testa con Stuck piuttosto vicino, poi Wisell e Schenken insieme ad una quindicina di secondi e Vittorio un centinaio di metri più indietro. Wolleck chiude sempre il gruppo dei primi mentre Bell si è liberato di Williamson (box per distributore d'iniezione) e Coulon che ha perso terreno. Subito dopo Ikuzawa, Scott, Moser e Kazato.

Depailler inizia il giro della metà gara con 7 secondi di vantaggio su Stuck che per un testa-coda si è fatto avvicinare da Wisell e Schenken, per i quali l'altoparlante annuncia un nuovo giro più veloce.

Al sesto giro una sorpresa: dietro a Depailler sono Wisell e Schenken (ancora un giro più veloce per l'australiano) mentre Stuck è quarto un po' attardato; Depailler ha un vantaggio di una decina di secondi ma sa di non avere un margine capace di salvaguardarlo completamente. Dietro, prosegue la bella corsa di Vittorio Brambilla che controlla facilmente Wolleck e di Bell che invece guadagna visibilmente sui

due. Poi il Sorprendente Scott e via via gli altri. « Sangry'la » è 16. e Tino Brambilla 19. ma impegnatissimo a rischiarare posti.

Settimo passaggio da cardiopalma: la pioggia ha ridotto la sua intensità e Depailler, Wisell e Schenken si presentano insieme, Stuck è a 200 metri mentre ad una ventina di secondi Vittorio si è liberato di Wolleck che è ormai insidiato dal velocissimo Bell che ha appena tolto a Schenken il record del giro. Per Depailler è ormai evidente che la vittoria se ne sta andando: con la pista più asciutta gli avversari sono a loro agio e infatti Wisell prima di compiere un nuovo giro lo supera.

Visto che lo svedese è passato, Depailler prova a resistere almeno a Schenken ma un giro dopo più o meno nella stessa posizione dove era stato superato da Wisell, anche Schenken riesce a sorprenderlo. Dietro al solito quarto, Stuck, le cose non si stanno mettendo bene per Vittorio Brambilla che ha ormai Bell alle spalle. L'ultimo giro inizia con le auto in queste posizioni. Wisell, Schenken a 3 secondi e Depailler a 5, poi Stuck da solo e Vittorio Brambilla e Bell insieme, Wolleck, Scott, Moser, Kazato che è rimasto senza il compagno Ikuzawa con un calo di motorie e Coulon più lontano.

Gli ultimi 22 chilometri riservano ancora due sorprese: oltre a quella prevista del sorpasso di Bell a Vittorio Brambilla, c'è l'altra meno piacevole della rottura del semiasse di Stuck che toglie al giovane tedesco un meritissimo quarto posto.

Vittoria dunque di Wisell e prima vittoria anche del nuovo discusso motore Ford DVF che la CSI non ha ancora omologato e per il quale a caldo si parla di reclamo. In effetti, la Ford ha dato la garanzia dell'avvenuta regolare produzione e non è credibile che qualcuno voglia andare fino in fondo.

g. n.

Culla argentina

● Giovedì scorso a BUENOS AIRES è nata Cecilia, primogenita di Guglielmo « Willy » Martire, direttore di « CORSA », che per ritmo e stile è l'Autosprint dell'America Latina. Con le nostre felicitazioni al papà ed alla signora Ema, porgiamo a Cecilia i migliori auguri.

Prove generali a ZOLDER per la F.1 e una spettacolare gara turismo 1300

100mila franchi scaldano Gardner

ZOLDER - Nel G.P. di Zolder, che prevedeva più di una gara, quella senza dubbio di maggiore interesse è stata la corsa riservata alle turismo speciali di oltre 1300 cc. Fin dall'inizio il belga Bourgoignie, su Ford Capri Broadspeed, ha preso la testa e non l'ha più abbandonata fino all'ottavo giro. Nel frattempo Frank Gardner aveva cominciato a fare una rimonta piuttosto spettacolare e, infatti, ben presto prendeva a riguadagnare due secondi per giro sul leader. Alla nona tornata gli strappava addirittura il comando e da quel momento era

fino a un certo momento ha praticamente dominato Alain Dex su Ford Escort, costretto poi all'abbandono per una foratura, momento in cui passava avanti il belga Raus, su BMW 2002TI.

La seconda corsa era riservata alle vetture fino a 1300 cc., dello stesso gruppo, e al via andava in testa Vernaeve su BLMC Cooper, davanti a Neri Junior su Fiat 128 coupé, il quale ben presto era costretto al ritiro per cambio bloccato. In breve, cioè al quarto giro (su 15), è passato al comando l'inglese Hanson su Escort con motore a sedici cilindri, il quale non mollava più la posizione. Nella stessa gara da segnalare l'ottimo comportamento della DAF 66 del belga Haxhe.

E' poi seguita una corsa per vetture dei gruppi 3, 4 e 5 vinta dal belga Freddy Grainal su Lola, che è rimasto in testa dal principio alla fine. Il suo solo serio avversario è stato l'olandese Vanstraelen; pilotava un'analoga vettura ma l'ha poi praticamente distrutta finendo contro le barriere di sicurezza. Per fortuna il pilota è rimasto illeso.

Grainal si è imposto nelle sport, davanti al belga Miroux su Datsun, staccato però di un giro, e un altro belga, Dejambline su Alpine, ha ottenuto la vittoria nella GT di serie.

A questo punto possiamo asserire che la corsa per Ford Mexico è stata la più spettacolare della giornata, con un bellissimo confronto fra piloti inglesi e piloti belgi. Nella Formula Ford ha vinto Aherhard Siza, mentre il campione di karting, Gold Stein, si era aggiudicato la prima delle due manche.

Come abbiamo già avuto occasione di dire, il fondo del circuito sfoggiava un nuovo rivestimento, in previsione del G.P. d'Europa di F.1, e in seguito Bourgoignie ha detto che, dal punto di vista della tenuta di strada, la pista di Zolder non è mai stata buona come adesso. Speriamo che abbia ragione.

André Royez

GRAN PREMIO DI ZOLDER - 29 aprile - Gara di velocità in circuito per Turismo Speciale, Sport, GT, F. Ford, e Ford Mexico.

LE CLASSIFICHE

Gruppo 2 - Oltre 1300: 1. Gardner (Chevrolet Camaro) 15 giri in 26'07"1, alla media di kmh 145,415; 2. Bourgoignie (Ford Capri RS) 26'09"05; 3. Peltier (BMW 3.0 CSL) 26'36"1; 4. Raus (BMW 2002 TI) 26'40"4; 5. Detrin (BMW 2002 TI) 27'02"4.

Fino a 1300: 1. Hanson (Ford Escort) 28'00"3; 2. Vernaeve (BLMC Cooper S) 29'16"5; 3. Gillissen (Alfa Romeo) 29'49"7; 4. Neri (Fiat 128 coupé) 30'31"4; 5. Sauvage (BMLC Cooper) 30'40"1.

Giro più veloce: Gardner 1'41"6, media kmh 149,527.

Gruppi 3, 4, 5: 1. Granail (Lola T290) 15 giri in 26'34"1, alla media di kmh 142,952; 2. Miroux (Datsun 240) a 1 giro; 3. Vanierschot (Alpine) a 1 giro; 4. Guignard (Porsche 911 T) a 1 giro; 5. Berger (Alfa Romeo TZ) a 1 giro.

lui a imporre il ritmo, fino alla vittoria che gli ha fruttato i 100.000 franchi belgi in palio. Una bella doppietta, con la corsa vinta a Nivelles quindici giorni fa.

In questa competizione Peltier accusava qualche noia ai freni e ha potuto quindi ottenere soltanto il terzo posto, anche se è giusto aggiungere che le sue prestazioni sono state degne di lode. Non contento di vincere, Gardner ha anche segnato il miglior giro alla media di kmh. 149,527. Nella classe da 1300 a 2000 cc.,

MIEUSSET ha vinto anche a DOBRATSCH l'Euro-salite

L'erede di PERROT

KLAGENFURT - Jimmy Mieusset si è avviato piuttosto bene, sulle orme di Xavier Perrot, nell'Europeo della Montagna di quest'anno. Il francese infatti, al volante della sua March 722, ha vinto anche la seconda prova di questo campionato, a Dobratsch, dopo essersi aggiudicato la gara d'apertura, all'Ampus.

Già in prova, Mieusset era stato il più veloce, e si è aggiudicato la prima delle due salite in programma, sui 6.400 metri del percorso, con il tempo di 2'54"33, alla media di 131,9990 kmh. Nella seconda manche, Mieusset ha vissuto di rendita facendosi sopravanzare dal tedesco Helmut Koinigg, con una formula libera Kaimann a motore Opel ma ottenendo la vittoria assoluta per circa 2 secondi. A Mieusset resta anche il

miglior tempo assoluto di manche, mentre è curioso notare come Koinigg abbia ripetuto esattamente nella seconda salita il tempo ottenuto nella prima.

Dietro ai primi due troviamo molte altre monoposto, fra cui la Super Vau Kaimann di Lothar Schoerg. Con questa vittoria, Mieusset guida saldamente, con 40 punti, la classifica provvisoria del Campionato della Montagna.

8. CORSA IN SALITA DI DOBRATSCH - Gara internazionale valida quale seconda prova del campionato europeo della montagna - Klagenfurt (Austria), 29 aprile 1973.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Jimmy Mieusset (March 722) 2'54"33 + 2'56"92: 5'51" e 25; 2. Helmut Koinigg (Kaimann-Opel) 2'56"59 + 2'56" e 59; 5'53"18; 3. Kurt Bieder (Brabham) 6'14"60; 4. Hans Wittwer (Brabham) 6'23"34; 5. Lothar Schoerg (Kaimann) 6'29"98; 6. Fritz Boehler (Bosch Special) 6'43"53.

Combattutissima (ed anche pericolosa) sfida a Brands Hatch sotto la pioggia: 1. THOMPSON

Una 5000 in tribuna (d'onore)!

BRANDS HATCH - Steve Thompson ha ottenuto una convincente vittoria in questa combattutissima gara del campionato Rothmans di F. 5000, mettendo in mostra il meraviglioso comportamento sul bagnato per il quale già in passato si è fatto notare. Alle sue spalle le posizioni mutavano di continuo, per via di numerosi testacoda. Smentendo la fama che si era fatta negli scorsi anni, la F. 5000 continua a offrire al pubblico gare appassionanti, nonostante l'assenza di personaggi di spicco quali Hobbs (in America), Gethin e Scheckter.

Le prove si sono svolte su pista umida, che piano piano è diventata addirittura fradicia. Come era accaduto a Snetterton, la posizione al palo è andata a van Lennep, (tempo 47", di 3" fuori del record per il circuito corto di Brands Hatch sul quale si è disputata la gara) il quale sta dimostrando che ora oltre alla sua nota sicurezza di guida sprema anche velocità dalla Lola.

Accanto a lui, per la partenza mobile, c'era Lunger (48"4), poi in seconda fila Russell e Belso con 49" (Belso ha segnato questo tempo po-

chi attimi prima di porre fine alla propria sessione di prove, uscendo di pista alla forcella, come ha fatto anche McRae che era in terza fila). Il sesto miglior tempo è stato quello di Thompson (49"2). Dean era in ultima fila con Pilette, però in gara entrambi sono riusciti a portarsi avanti.

La sorpresa delle prime fasi è stato Russel, che da tempo era considerato uno dei piloti di F. 5000 sempre nelle retrovie: questa volta, invece, sul bagnato, ha compiuto un ve-

ro sforzo per fare bella figura e ci è riuscito al punto di strappare il comando a Lunger al secondo giro. Alla quarta tornata Russell è finito in testa-coda alla forcella, con la McRae però ancora in pista, e addirittura col muso nella direzione giusta. Ha potuto continuare e procedere a occupare la prima posizione.

Intanto Oxtan ha perso il controllo della vettura, sulla traditrice superficie accanto ai boxes, finendo contro la tribuna d'onore. La sua Begg è rimasta gravemente danneggiata, il pilota praticamente illeso. Benché gli spruzzi della pioggia ostacolassero la visibilità, gli altri concorrenti sono riusciti a evitare i rottami della vettura sulla pista, ma le condizioni atmosferiche rendevano le cose difficili per tutti, soprattutto per van Lennep e per McRae i quali hanno dovuto entrambi sostare ai box, per farsi dare nuove visiere. La seconda fermata di van Lennep, per fare stringere i dadi di una ruota, gli è costata qualsiasi possibilità di ottenere punti di campionato (si è piazzato dodicesimo alle spalle di Trimmer).

Nel frattempo Thompson aveva tolto la posizione di comando a Russell al quinto giro e al diciottesimo Lunger ha ricacciato Russell al terzo posto, dal quale, poi, è piano piano arretrato al decimo, evidentemente stanco.

Mentre Thompson continuava a condurre, Lunger ha dovuto cedere il secondo posto a Belso per via di un testa-coda alla forcella, poco dopo la metà gara. Ormai Dean si era fatto strada in mezzo al gruppo, che lottava per le posizioni dalla quarta alla settima, e si avvicinava per iniziare la battaglia per il terzo posto. Anche Pilette risaliva bene, tallonando Dean. Poi la gara si è fatta meno combattuta quando alcuni fra i possibili aspiranti alle prime posizioni, compresi Edwards e Holland, sono incappati in testa-coda, anche se si sono tutti ripresi e hanno potuto continuare. Oltre a Oxtan, l'unico altro pilota ad abbandonare è stato Rollinson, per rottura dell'albero motore. La F. 5000 sta forse diventando sicura, oltre che veloce e combattuta? Negli anni passati nessuno l'avrebbe certamente previsto.

Nelle ultime fasi Dean e Pilette hanno superato Lunger, non riuscendo però a raggiungere Belso, che ubbidiva bene alle segnalazioni che gli venivano fatte dal box.

La vittoria di Thompson è stata meritatissima e gli fa occupare il primo posto nella classifica del campionato, con 60 punti, due più di Lunger che ne ha quattro pi di Dean.

Adam Fleming

TROFEO ROTHMANS - Gara di velocità in circuito per vetture di F. 5000 - Brands Hatch, 23 aprile 1973.

LA CLASSIFICA (65 giri)

1. Thompson (Chevron) 1.01'48"2, media kmh 126,53; 2. Belso (Lola) 1.01'48" e 2; 3. Dean (Chevron) 1.01'50"1; 4. Pilette (Chevron) 1.01'54"4; 5. Lunger (Trojan) 1.02'08"6; 6. Santo (Surtees TS11) 1.02'25"2; 7. Holland (Trojan) 64 giri; 8. Ashley (Lola) 64 giri; 9. McRae (McRae) 64 giri; 10. Russell (McRae) 64 giri. Giro più veloce: Dean 54"2, media kmh 132,42.

CORSA A MALLORY PARK - Gara di velocità in circuito, valevole per il campionato John Player di F.3 - 23 aprile 1973.

LE CLASSIFICHE

Prima manche (10 giri) - 1. Taylor (March) 9'21"6, media kmh 139,24; 2. Brise (GRD); 3. Harness (Ensign); 4. Wood (March); 5. Dahlqvist (Merlyn); 6. Friedrich (March). Giro più veloce: Taylor, 54", media kmh 152,10.

Seconda manche (10 giri) - 1. Jones (GRD) 9'19"1, media kmh 139,89; 2. Magee (Brabham BT41); 3. Passadore (GRD); 4. Wilds (Ensign); 5. Maskell (Dastle); 6. Perkins (GRD). Giro più veloce: Jones 54"8, media kmh 146,69.

Finale (40 giri) - 1. Jones 35'21"2, media kmh 147,32; 2. Brise 35'24"2; 3. Wood 35'52"4; 4. Taylor 36'03"1; 5. Magee 36'03"2; 6. Friedrich 36'11"4; 7. Wilds 39 giri; 8. Maskell 39 giri; 9. Perkins 39 giri; 10. Harness 39 giri. Giro più veloce: Magee 51"4, media kmh 152,13.

Mark Stone

Un «brasiliano da tener d'occhio» in F.3

MALLORY PARK - Il secondo round del campionato John Player di F. 3 ha visto la vittoria di Alan Jones, su DART-GRD, con pista bagnata, fatto anche troppo consueto in Inghilterra nel periodo pasquale. Per la prossima prova, il «circo» della F. 3 si trasferirà a Zandvoort il 20 maggio e attualmente Wood è in testa alla classifica del campionato con 52 punti. Seguono Jones (37), Ian Taylor (21), Kuwashima (20) e il «brasiliano da tenere d'occhio», Lionel Friedrich, quinto con 14 punti.

Le iscrizioni per la gara di Mallory sono state inevitabilmente ridotte dalla carneficina avvenuta nei primi giri a Oulton Park, tre giorni prima.

Nella prima manche i partenti erano 19 con Brise (GRD), Taylor (March) e Wood in prima fila, Harness e Keele in seconda, Kuwashima, Dahlqvist e Friedrich in terza. Il nuovo arrivato brasiliano, non abituato a questo tipo di circuito stretto disponeva del tanto usato motore Holbay 1972, e deve ancora scegliere fra un altro Holbay o un Novamotor 1973. Se la cava però bene, anche col vecchio motore...

Taylor ha condotto sempre, salvo

per i primi metri, seguito da Brise che occupava un sicuro secondo posto. Harness e Wood si davano battaglia per il terzo; più staccato Dahlqvist, che è riuscito verso la fine ad avere la meglio sui «combattenti» Friedrich, Carlsson e Keele. Kuwashima ha perso ogni possibilità, per via di un testa-coda.

Scarno schieramento per la seconda manche, nella quale Jones era al palo, con accanto Magee su Brabham e l'uruguayano Passadore (GRD), che disputava la seconda gara europea della sua carriera. In seconda fila Wilds e l'americano Hilliar, entrambi su Ensign, in terza Maskell su Dastle, Henton su GRD e Perkin pure su GRD. In fondo c'era Musetti con la Royale Shellsport, insieme con von Preussen.

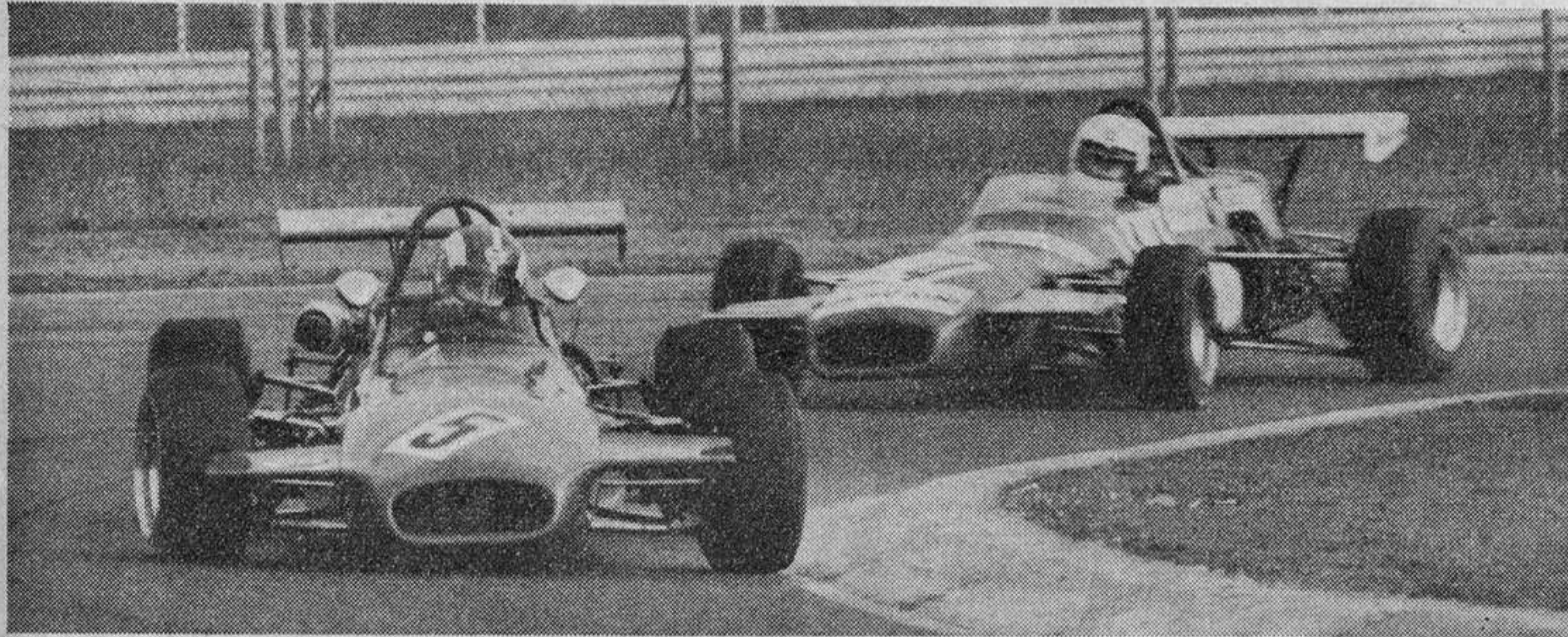
L'ordine dei primi tre non è mai mutato, dal principio alla fine, con Jones sempre davanti e Magee e Passadore (dovremo dunque tenere d'occhio un altro sud americano?). Dopo quattro tornate Wilds ha avuto la meglio su Perkins e al termine l'australiano è stato spodestato dal quinto posto ad opera di Maskell. Musetti si è piazzato decimo.

Nella finale, con Jones, Taylor e Brise in prima fila, è stato di nuovo Jones a prendere la testa. Dopo la prima curva, alla seconda tornata, si era creato un bel vuoto alle spalle perché Taylor era incappato in un testa-coda davanti agli altri del gruppo. Mentre la pista cominciava finalmente ad asciugarsi, Brise ha piano piano cominciato a fare diminuire il vantaggio di Jones e al sedicesimo giro l'ha superato. Jones ha ribattuto, è passato di nuovo avanti e ha tagliato il traguardo per primo. Passadore, sesto nel gruppo dei leaders nelle prime fasi, è finito contro il terrapieno per una foratura.

Per miracolo Dahlqvist non ha urtato, quando dalla sua Merlyn si è staccata una ruota, e Harness è passato al decimo posto, dal quarto, dopo uno «scontro» con il terrapieno, alla forcella. Incidente anche per Wilds, ma nonostante il muso storto della vettura il pilota è riuscito a risalire dal dodicesimo al settimo posto. Concludiamo dicendo che il sesto posto di Friedrich è non da sottovalutare.

PESENTI ROSSI molla l'ALFA

CASALE - Già da qualche giorno la notizia girava per l'aria: gli sponsor aficionados di Pesenti, stanchi di vederlo impegnato allo spasimo con un mezzo non all'altezza dei migliori, hanno finalmente preso una decisione. Sono andati alla Novamotor e hanno comprato due motori, mentre la Scuderia Italia gli cede una Brabham BT 41 (comprata da Dubler). Grande il disappunto di Roberto Angiolini, patron del Jolly Club, che aveva stipulato con l'Alfa e con Pesenti l'accordo. Per l'Alfa continueranno a correre PINO PICA e probabilmente anche ROBERTO MARAZZI. Angiolini, dal canto suo, intende cedere le BT 35 a Fiorelli (scud. Italia) per montare i motori Alfa su telai Ensign



Ormai Cinotti ha raggiunto il fuggitivo Flammini e lo supererà proprio in questo tornante il giro successivo. In alto a destra, al termine della gara l'abbraccio di Margherita Bandini al vincitore

CASALE MONFERRATO - Credo sia un vero peccato che papà Flammini se ne sia andato così bruscamente quella domenica mattina, dopo aver messo in guardia il figlio Maurizio, e senza voler assolutamente vedere la prova dell'occhialuto «Gira Gira» al suo debutto a Casale. Si sarebbe veramente goduto uno spettacolo unico: e «Gira Gira» non solo avrebbe dato al padre una dimostrazione di maturità e coscienza delle proprie possibilità che veramente non ci saremmo aspettati.

E per un pelo Maurizio non è riuscito a vincere: ha resistito per tre quarti della gara (dopo aver vinto in bellezza la batteria) in testa, finché Cinotti è riuscito a passare approfittando di una cambiata sbagliata del leader. Mai un secondo posto sarebbe stato più meritato di questo: purtroppo all'ultimo giro il motore (già stanco) del nostro campionario ha cominciato a emettere tutta una serie di rumori poco seri, riuscendo a portare il fantino a un quarto posto che non gli rende assolutamente merito.

Ci siamo dimenticati a questo punto di parlare del vincitore, ma la soddisfazione di scoprire un nuovo talento nel nostro piccolo mondo della F. 3 ci ha fatto passare in secondo piano la chiarissima vittoria di Sandro Cinotti. Chissà perché, forse perché Sandro corre in F. 3 da tanti anni, eravamo propensi a pensare che il pilota della Nettuno fos-

se ormai uno della vecchia guardia, uno di quei piloti che non possono avere un avvenire per raggiunti limiti di età. Sandro ha però solo 27 anni: e soprattutto, da quest'anno oltre a una grandissima voglia di vincere, anche una concentrazione, una calma e una sicurezza che probabilmente non ha avuto mai prima d'ora.

Se poi c'era ancora bisogno di una conferma a quanto già abbiamo detto la scorsa settimana, sulle capacità di Alberto Colombo e Carlo Giorgio, in contrapposizione al momento di stasi di Claudio Francisci, la gara di Casale ne è una riprova ben precisa. Colombo ha condotto una bella gara, mantenendo un'apoteosi di piazzato fino alla fine: Carlo Giorgio, partito come prima riserva al posto di Dubler in ultima fila, dopo una corsa caparbia è ancora riuscito a giungere tra i primi tre, subito alle spalle di Colombo, pur portando in corsa la March che Trivellato gli ha affidato per la prima volta. Francisci invece si è trovato subito in difficoltà, fin dal primo giro quando si è girato clamorosamente alla curva dietro la torretta causando quel groviglio di monoposto una dentro l'altra, che ha messo fuori combattimento i tre della scuderia Italia (Grassi, Scardino e Manzoni) e l'innocente Filannino.

can.

LE BATTERIE

Dalle gomme sbagliate alla rivelazione Flammini

Dopo le vicende avverse che avevano accompagnato le prove del sabato svolte sotto l'acqua battente soprattutto nella seconda manche, dove ben tre testa coda paurosi erano accaduti in un attimo davanti ai box eliminando tra l'altro il bravo e sfortunato Pica, la domenica mattina alla partenza della 1. batteria, la pista comincia ad asciugare.

Partono insieme tutti i piloti che hanno effettuato il secondo e disastroso turno di prove sotto l'acqua scrosciante il giorno precedente.

Lella Lombardi ha dei guai con il tubo della benzina e parte in ritardo insieme a Dietmar, Scardino e Baliva.

Stalferi è fuori per l'estintore. La pista intanto sta asciugandosi sempre di più e al via scatta in testa Flammini seguito da Colombo, Spreafico, Pescia e Filannino.

Jean Albert costretto a partire con le slick si trova ad avere le gomme più adatte e man mano scompare l'umido, il suo ritmo aumenta paurosamente tanto che finirà secondo.

Sassi è subito in difficoltà con il motore e si deve ritirare. All'ottavo giro Spreafico, in terza posizione, al primo tornante va in testa-coda e spezza, grattando contro il cordolo, un tubo dell'acqua, il motore ne soffre naturalmente, e si rompe costringendolo al ritiro. Flammini, intanto in testa, conduce una corsa favolosa lontano dagli attacchi di tutti, Colombo che è partito con troppo scotch davanti ai radiatori ha la temperatura alle stelle e le gomme da pioggia dechappano sulla pista che diventa via, via più asciutta.

LA FINALE

E' presente per la finale insieme a Dragoni la signora Bandini, che fa da madrina alla gara. La pista è del tutto asciutta e c'è anche un po' di sole; in prima fila partono il formidabile Flammini e la sorpresa Albert. Alla curva antistante i box gran parapiglia di macchine,

originato da un testa-coda di Francisci che ne esce comunque indenne ma atardato.

In testa è saldamente Flammini che conduce una gara da manuale, seguono Pescia, Albert, Pesenti, Cinotti, Colombo, Bodini e Maggi. Carlo Giorgio ripescato per forfait di Dubler, dall'ultima fila intanto rimonta a grandi passi quando gli si stacca in parte la carenatura posteriore che spenzola pericolosamente da tutte le parti. Quando sembra lo fermino con la bandiera nera, la sorte benigna spezza l'ultimo legame di fibra che trattiene la plastica e Giorgio è di nuovo libero nella sua favolosa rimonta che lo porterà dall'ultimo al terzo posto.

Francisci è intanto ottavo, dopo aver avuto ragione di Jean Albert e Bozzetto. Cinotti a dieci giri dal termine, affianca Flammini all'ingresso della parabolica ma quest'ultimo bellamente gli resiste, il giro dopo comunque al tornante Flammini sbaglia un cambio e fulmineo Cinotti lo supera ed è primo e se ne va solo al comando.

All'ultimo giro, colpo di scena. La sfortunata nega il secondo meritissimo posto al generoso Flammini che si vede mancare il motore.

FORMULA FORD

«Lucas» non sbaglia

La prima batteria si svolge su pista bagnata alla domenica mattina. Il bravo Cagliani va in testa al 3. giro superando Stasciu partito bene in testa. Nella seconda batteria parte in testa Monguzzi e vince seguito da un soffio da Lucas, terzo è Cicozzi, non brillante come d'abitudine, per qualche noia. In finale al primo giro gran baranda in parabolica: vanno fuori in parecchi e alcuni sono fuori causa. In testa è intanto Lucas su BWA Alloni e Bolgiana che precede Monguzzi (BWA Birola), Cicozzi (Dulon Pirola), Minardi su Alloni e Terzi su Delta MK2.

Colpo di scena all'ultimo giro: Monguzzi, dopo vani tentativi, riesce a bruciare Cicozzi (in difficoltà per noie ai freni) in staccata al primo tornante, conquistando il secondo posto

Accoppiata Biraghi nella formula cenerentola

Con la pista pure bagnata parte la prima batteria. Scatta al comando Mammini seguito da Callegari e Zorzi. Subito in parabolica Callegari passa in testa e vince nettamente con 5" di margine. Nella seconda batteria, sempre su pista bagnata, Tommasini parte male e ne approfittano Del Giovane (su vettura autocostituita), Verrelli (BWA Biraghi) e Fasanella su Lucky. Tommasini recupera ed è subito secondo alle spalle di Verrelli mentre Del Giovane è scivolato al 3. posto.

La finale si svolge nel pomeriggio su pista asciutta. Scatta bene Verrelli ma è primo in parabolica Del Giovane, 3. è Mammini mentre un gran parapiglia coinvolge quattro vetture alla curva antistante i box. Verrelli è sempre in testa e vince

F. MEXICO

Lella si rifà con le Mexico

Nella finale della gara Ford Mexico scatta in testa Revello seguito da Fargion, Lella Lombardi e D'Amore che divaga senza danni all'esterno della curva antistante i box. La schiera è serrata e numerosi sono i contatti e ne fanno le spese in molti, tra questi l'outsider Franco Negro che purtroppo è fuori causa, e Maggiora che riparte con un parapiglia distrutto. Fargion lotta ai ferri corti con Revello che riesce a superare; 5. è Benusiglio davanti a Biagiotti e D'Amore. Lella intanto si rifà della sfortuna patita in F. 3 e attacca con decisione femminista Fargion che ne soffre e si scompone un poco. Al 7. giro Lella supera bellamente Fargion all'interno del tornante e attacca in pochi giri il battistrada Revello. I primi tre disputano in un fazzoletto di pista e molto bella è la lotta soprattutto tra la alessandrina e Revello. All'8. giro Lella ha ragione di Revello e lo supera all'interno del curvone che lo porta a fare un testa-coda senza conseguenze.

Giorgio Rossetto



CINOTTI

la spunta nel

NOVOLAN F.3

Papà non vuole ma «GIRA-GIRA» rischia di vincere

6. GRAN PREMIO NOVOLAN - Gara internazionale di Formula 3, valevole come 3. prova del campionato italiano - Casale Monferrato, 29 aprile 1973.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Alessandro Pesenti Rossi (Brabham BT 41) 19'56"5; 2. Cinotti (Brabham) 20'08"2; 3. Maggi (Brabham) 20'15"9; 4. Bozzetto (March 733) 20'17"4; 5. Manzoni (Brabham BT35) 20'19"0; 6. Mantova (Brabham BT35) 20'22"4; 7. Kessel (Brabham) 20'26"9; 8. Dubler (GRD) 20'27"4; 9. Francia (Brabham BT41) 20'28"4; 10. Giorgio (March 733) 20'34"3; 11. «Gimax» (Brabham) 20'44"3; 12. Pavese (Brabham BT41) a 2 giri.

Giro più veloce: il 14. di Cinotti in 1'12"2, media kmh 122,659.

2. batteria: 1. Maurizio Flammini (Brabham) 19'29"9; 2. «Jean Albert» (March) 19'31"8; 3. Francisci (Brabham BT41) 19'35"4; 4. Pescia (March) 19'51"7; 5. Colombo (Brabham BT41) 19'54"9; 6. Bodini (Tecno) 19'55"1; 7. Grassi (Brabham) 20'02"3; 8. Filannino (Lotus) 20'03"5; 9. Scardino (Brabham BT35) 20'06"2; 10. Tenani (March) 20'10"9; 11. Floer (March) 18'58"6; 12. Lella Lombardi (Brabham BT41) 19'55"5; 13. Hurst (March) a 2 giri; 14. Spreafico (GRD) a 3 giri; 15. Sasso (Ensign) a 10 giri; 16. Baliva (De Sanctis) a 10 giri.

Giro più veloce: il 14. di «Jean Albert» in 1'10"1, media kmh 126,514.

FINALE

1. Sandro Cinotti (Brabham) 29'04"6; 2. Colombo (Brabham BT41) 29'08"3; 3. Giorgio (March) 29'09"3; 4. Flammini (Brabham) 29'12"5; 5. Pesenti Rossi (Brabham) 29'26"1; 6. Mantova (Brabham BT35) 29'27"6; 7. Francia (Brabham BT41) 29'44"5; 8. Francisci (Brabham BT41) 29'48"9; 9. «Jean Albert» (March) 29'55"1; 10. Bozzetto (March) 30'02"3; 11. Bodini (Tecno) 30'10"3; 12. Tenani (March) a 1 giro; 13. Pescia (March) a 2 giri; 14. Kessel (Brabham) a 5 giri; 15. Maggi (Brabham) a 18 giri.

Giro più veloce: il 19. di Cinotti in 1'05"5, media kmh 135,206.

CHALLENGE KLEBER - FORD MEXICO 1973.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. David Fargion 15'17"1; 2. Lella Lombardi 15'19"5; 3. Benusiglio 15'22"8; 4. Negro 15'23"6; 5. Ravizza 15'38"4; 6. «Baronio» 15'42"2; 7. «Spiffero» 15'43"2; 8. Giorgetti 15'48"7; 9. Degregorio 15'49"7; 10. Lumini 16'01"1; 11. Braga 16'01"4; 12. Zanini 16'10"2; 13. Innocenti a 1 giro; 14. Ponti a 1 giro.

Giro più veloce: il 7. di Fargion in 1'30"1, media kmh 98,291.

Seconda batteria: 1. Renzo Revello in 15'25"2; 2. D'Amore 15'28"1; 3. Buda 15'38"5; 4. Biagiotti 15'39"9; 5. Maggiora 16'05"4; 6. Mici 16'20"1; 7. Alvisi 16'21"5; 8. Piccione 16'22"2; 9. Babbini 16'27"7; 10. Albera 16'31"6; 11. Presenzini 16'34"1; 12. Caio 16'41"8; 13. Pucci 16'42"2.

Giro più veloce: il 10. di Revello in 1'30"5, media 97,876.

FINALE

1. Lella Lombardi 28'27"4, giri 20; 2. Buda 28'32"3; 3. Revello 28'37"4; 4. Biagiotti 28'39"2; 5. Baronio 28'46"2; 6. Benusiglio 28'51"1; 7. «Mici» 28'52"1; 8. Fargion 28'54"5; 9. Giorgetti 28'57"7; 10. Alvisi 28'57"9; 11. D'Amore 28'58"8; 12. Babbini 29'06"3; 13. Piccione 29'27"2; 14. Spiffero 29'27"7; 15. Ravizza 29'29"7; 16. De Gregorio a 6 giri; 17. Lumini a 8 giri.

Giro più veloce: l'11. di Revello in 1'24"2 alla media di 105,128.

Campionato Chevron per vetture di formula Ford

Prima batteria: 1. Pepe Cagliani (BWA) in 14'12"1; 2. Sterzel (Delta) 14'15"1; 3. Magni (Bellasi) 14'25"3; 4. Marelli (Tecno) 14'36"3; 5. Vairani (Matta) 14'44"1; 6. Dacco (BWA) 14'44"6; 7. Bionda (BWA) 14'46"1; 8. Bosco Recase (Quasar) 14'51"1; 9. Bertini (Lotus) 15'06"9; 10. Casoni (BWA) 15'27"2; 11. Fassi (BWA) a 1 giro; 12. Revello (Gozzoli) a 7 giri.

Giro più veloce: l'8. di Vairani in 1'23"4, media 106,187 kmh.

Seconda batteria: 1. Giuseppe Monguzzi (BWA) 13'51"3; 2. «Lucas» (BWA) 13'52"3; 3. Cicozzi (Dulon) 13'55"2; 4. Zorzi (Pirola) 13'55"9; 5. Minardi (BWA) 14'11"1; 6. Beluardo (Branca) 14'24"7; 7. Palazzo (BWA) 14'34"2; 8. Terzi (Delta) 14'34"4; 9. Maggioni (BWA) 14'37"3; 10. Hego (Matta) 14'40"8; 11. Paschetto (Tecno) 14'45"1; 12. Benusiglio (Brabham) 14'47"4; 13. Cicchi (Pirola) 14'47"7; 14. Pane (BWA) 14'58"6; 15. Morelli (BWA) 15'10"5; 16. Senni (Delta) a 6 giri.

Giro più veloce: Monguzzi in 1'21"3, media 108,930 kmh.

FINALE

1. Lucas (BWA) in 24'47"0; 2. Monguzzi (BWA) 24'52"8; 3. Cicozzi (Dulon) 24'53"3; 4. Zorzi (Pirola) 25'04"0; 5. Sterzel (Delta) 25'12"7; 6. Dacco (BWA) 25'22"5; 7. Terzi (Delta) 25'29"9; 8. Cagliani (BWA) 25'32"1; 9. Palazzo (BWA) 25'41"5; 10. Beluardo (Branca) 25'43"7; 11. Minardi (BWA) 25'45"1; 12. Marelli (Tecno) 25'54"3; 13. Bionda (BWA) a 1 giro; 14. Bertini (BWA) a 1 giro; 15. «Hego» (Matta) a 1 giro; 16. Boscotrecase (Quasar) a 1 giro.

Giro più veloce: il 4. di «Lucas» in 1'13"4, media 120,654 kmh.

TROFEO SCUDERIA MENECHINI - Gara di velocità formula 850.

Prima batteria: 1. Italo Callegari (Giuliani) 21'28"9; 2. Mammini (De Sanctis) 21'33"8; 3. Ragaiolo (Biraghi) 21'43"2; 4. Zorzi (Barelli) 21'51"5; 5. Zago (BWA) 22'18"8; 6. Radaelli (Monteverde) 22'46"2; 7. Crivelli (Biraghi) 22'47"7; 8. Avanzini (BWA) 22'52"6; 9. Filosi (Biraghi) 21'18"5; 10. Carena (BWA) 21'28"1; 11. Sartori (De Sanctis) 22'11"5.

Giro più veloce: l'8 di Mammini e il 12. di Callegari in 1'24"6, media kmh 104,681.

Seconda batteria: 1. Leonardo Verrelli (BWA) 21'10"2; 2. Delgiovane (Delgiovane) 21'21"8; 3. Tommasini (AZ) 21'22"2; 4. Rampinini (BWA) 21'31"4; 5. Avati (Maco) 22'01"9; 6. Forelli (Bignami) 22'40"5; 7. Ciceri (BWA) a 1 giro; 8. Pozzoli (Dagrada) a 1 giro; 9. Fasanella (Lucky) a 1 giro; 10. Mac Tob (BWA) a 1 giro; 11. Capponi (De Sanctis) a 6 giri.

Giro più veloce: il 14. di Verrelli in 1'22"9, media 106,828.

FINALE

1. Leonardo Verrelli (BWA) 28'41"4; 2. Ragaiolo (Biraghi) 28'41"6; 3. Zorzi (Bardelli) 28'57"6; 4. Tommasini (AZ) 29'05"1; 5. Rampinini (BWA) 29'13"1; 6. Mammini (De Sanctis) 29'14"1; 7. Radaelli (Monteverde) 29'59"8; 8. Forelli (Bignami) a 2 giri; 9. Filosi (Biraghi) a 2 giri; 10. Avanzini (BWA) a 2 giri; 11. Carena (BWA) a 2 giri; 12. Pozzoli (Dagrada) a 6 giri; 13. Del Giovane (Del Giovane) a 8 giri; 14. Ciceri (BWA) 29'05"1.

Giro più veloce: il 21. di Verrelli in 1'16"2 alla media di kmh 116,20.

Al MARTHA il pilota della LANCIA conferma il suo momento magico



BALLESTRIERI leader 2 volte!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VIENNA - In Austria, al Martha Rally si parla italiano. Quasi una vendetta alla beffa dell'Elba con un dominio incontrastato dalla prima all'ultima prova, sebbene alla partenza figurassero tutti i migliori piloti austriaci della specialità.

Su tutti Amilcare Ballestrieri e Silvio Maiga, che si sono portati fuori dalla mischia fin dalla prima prova speciale, aumentando via via il loro vantaggio, fino alle ultime due prove, dove si concedevano un sapiente relax. Ballestrieri, bisogna dirlo, è come il

RALLY MARTHA GODPOKAL - Prima prova della Mitropa Cup - Vienna, 28-29 aprile 1973.

CLASSIFICA GENERALE

1. Ballestrieri-Maiga (Lancia Fulvia HF 1600) pen. 2.634,9; 2. Pregliasco-Sodano (Fulvia HF 1600) p. 2.662,3; 3. Grundsteidl-Hopf (BMW 2002 TI) 2.671,3; 4. Verini-Scabini (Fiat Abarth 1800 spider) 2.675,6; 5. Russling-Weiss (Porsche Carrera 2,7) 2.682,2; 6. Knorr-Pitz (Porsche Carrera 2,7) 2.699,5; 7. Wittmann-Berger (Volkswagen 1303 F) 2.763,9; 8. Janger-Gottlieb (Volkswagen 1303 S) 2.768; 9. Zockl-Bohs (BMW 2002 TI) (primi del Gr. 1) 2.789,3; 10. Fischer-Siebert (Volkswagen 1303 S) 2.805,8; 11. Kafer (BMW 2002 TI) 2.809,5; 12. Rack (Porsche 911 S) 2.815,3; 13. Bossetti-Mischiatti (Fulvia HF 1600) 2.828,2; 14. Carello-Oberti (Opel Ascona) 2.829,7; 15. Habelt (Porsche 911 S) 2.837,9; 16. Tacchini-Bottini (Fiat Abarth 1800) 2.850,6; 17. Dall'Ava-Maiga Junior (Fulvia HF 1600) 2.851; 18. Schweiger (BMW 2002 TI) 2.852; 19. Ormezzano-Cortotto (Fiat 124 S) 2.856,7; 20. Brai-Rudy (Opel Ascona) 2.881.

vino: invecchiando migliora. Ed è stata proprio la sua San Remo, con la caparbia vittoria nel rally mondiale, a rilanciarlo sul finire di un'annata discontinua e sfortunata.

Quest'anno un risultato positivo dopo l'altro, hanno portato il « Balestra » a un traguardo eccezionale: ad un terzo di stagione si trova infatti primo nel Campionato Italiano Rally, primo nella Mitropa Cup e secondo nel Trofeo dei Rallies Nazionali. Un traguardo raggiunto con il prezioso contributo di Silvio Maiga che si è dimostrato co-equipier di valore in-

ternazionale e soprattutto molto capace sul piano psicologico.

Alle spalle della coppia Lancia-Marlboro troviamo un altro equipaggio ligure, che testimonia la bontà del vivaio rallistico rivierasco. Il giovane compagno di scuderia, Mauro Pregliasco, questa volta in coppia con l'esperto Piero Sodano, ha fornito un'ennesima prova delle sue qualità. Ha dovuto lottare fino all'ultimo per difendere la piazza d'onore da un'agguerrito numero di concorrenti, e alla fine sostituiva Ballestrieri vincendo le ultime due prove speciali.

Verini-Scabini non sono riusciti a spuntarla su Grundsteidl per un soffio, ma bisogna dire che nella quinta prova speciale hanno perso una dozzina di secondi per un testa-coda, che ha loro compromesso un possibile secondo posto. L'Italia ha vinto la Coppa per Nazioni e la Coppa per Team è stata vinta dalla squadra nazionale CSAI, che ha avuto, qui in Austria, un D.S. d'eccezione nel Presidente della Sottocommissione Rallies avv. Aleffi, che abbiamo visto in giro tutta la notte per seguire i suoi azzurrini, predisponendo le assistenze e coordinando le informazioni dei tempi che prendeva personalmente all'uscita delle prove speciali.

Purtroppo i risultati dei singoli non rispecchiano in pieno i valori degli equipaggi CSAI. Soprattutto Bacchelli-Rossetti, che si trovavano nei primi dieci, sparivano dalle prime posizioni per un ritardo di quattro minuti ad un controllo orario, dovuto ad un guasto della loro Fiat Abarth 1800. Così i migliori sono risultati i sempre validi Bossetti-Mischiatti con la fida HF 1600 classificatisi tredicesimi assoluti, che hanno preceduto di un soffio i contestatori della squadra CSAI Carello-Oberti con l'Opel Ascona preparata da Conrero. Dall'Ava-Maiga Junior con la Fulvia Gr. 3, Brai-Rudy Opel Ascona Gr. 1 (altri contestatori), Ormezzano-Cortotto Fiat 124 Gr. 1, non sono riusciti a raccattare punti per il Campionato Italiano, non essendosi infilati nelle prime sedici posizioni.

Il rally è stato molto combattuto, sempre sul filo dei secondi, con i controlli orari divenuti facili per la completa mancanza di neve, che si è



Dodici maledetti secondi, persi per un testa-coda, hanno tolto a Verini (foto sotto) la possibilità di inserirsi nella lotta sia per il secondo posto, che si è assicurato Pregliasco che per il terzo, finito al fortissimo Grundsteidl a bordo di una BMW 2002TI (foto sopra)



sciolta nelle ultime calde giornate, e con sole otto prove speciali, molto veloci e con fondo in terra, ma molto buono, nonostante la neve che si scioglieva ai bordi avesse reso molto scivolose le stesse. In parecchie prove la media è stata superiore ai cento chilometri all'ora e si viaggiava in quinta a 8.500 giri, in discesa! Il giudizio dei piloti italiani è stato unanime: molto meglio fare i 180 kmh su queste stra-

de che i cinquanta all'Elba, peccato che le troppo poche prove speciali e la mancanza di controlli orari tirati non consentissero un'eventuale recupero a chi commetteva il minimo errore (vedi il testa-coda di Verini) per non parlare di chi aveva la sventura di forare (vedi Fischer nella quarta prova speciale).

L'organizzazione è stata buona, nessun reclamo per i tempi assegnati nel-

le prove speciali; un po' lenta la loro diramazione. Unico abbandono d'interesse, quello dello svedese Gunnar Blomqvist, nel corso della seconda prova speciale per cause meccaniche.

Purtroppo la prossima gara di Mitropa avrà l'infelice concomitanza del 999 Minuti di Novara (o meglio, viceversa?).

Daniele Audetto

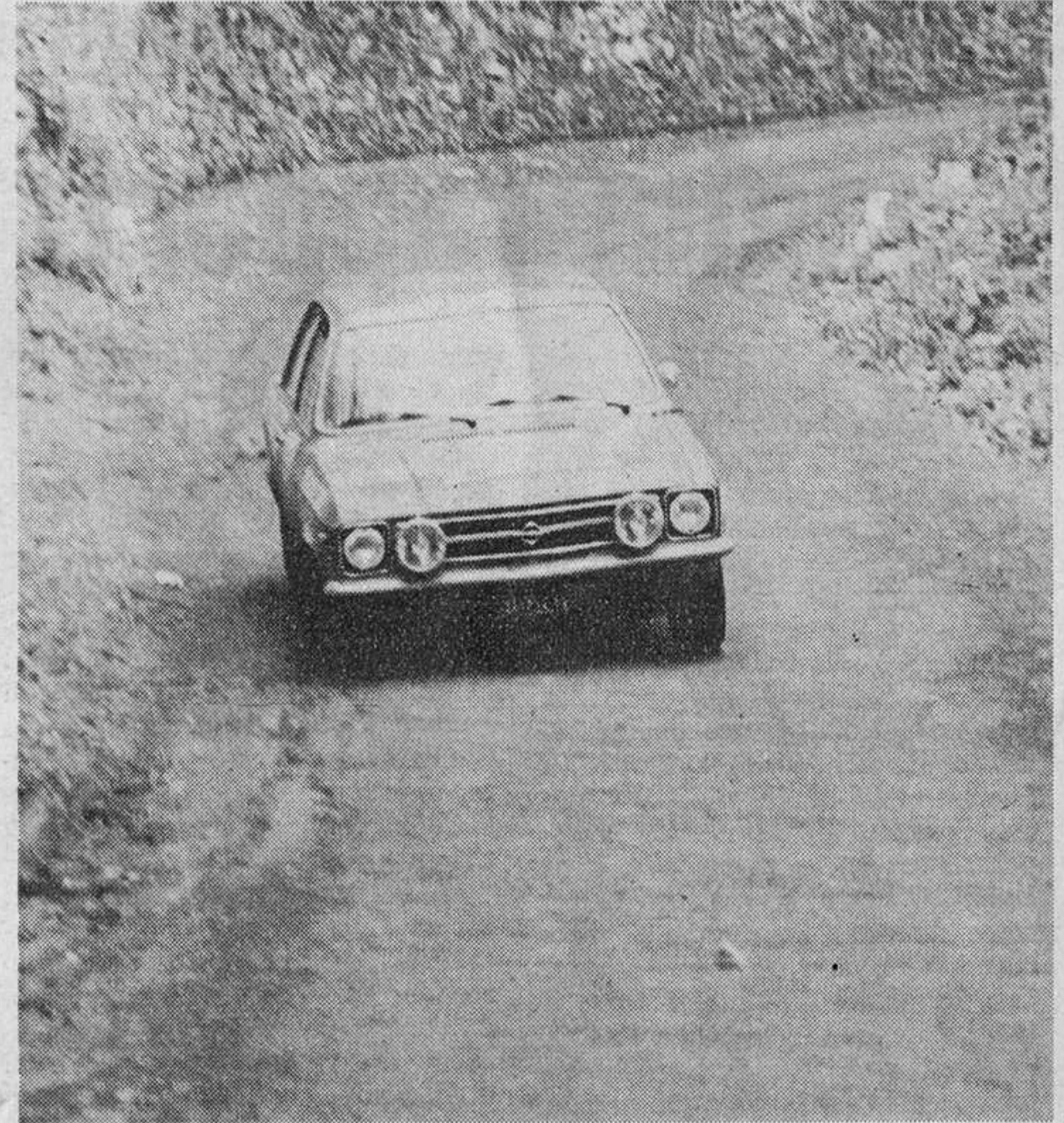
5 su 8 all'HF le prove speciali

1. Prova Speciale: 1. Ballestrieri penalità 305; 2. Pregliasco e Verini 307,2; 4. Knorr 307,8; 5. Grundsteidl 309,4; 6. Janger e Blomqvist 309,8; 8. Muller 317,0; 9. Russling 317,6; 10. Zockl 319,6.
2. Prova Speciale: 1. Knorr 317,8; 2. Ballestrieri 321,8; 3. Pregliasco 322,2; 4. Verini 327,4; 5. Russling 328,7; 6. Grundsteidl 330,4; 7. Janger 330,9; 8. Dehnelt (Porsche 911S) 333,7; 9. Muller 335,3; 10. Fischer 335,8.
3. Prova Speciale: 1. Ballestrieri 372,2; 2. Verini 376,6; 3. Janger 381,7; 4. Grundsteidl 383,0; 5. Pregliasco 385,0; 6. Knorr 386,7; 7. Fischer 386,8; 8. Russling 388,6; 9. Wittmann 388,7; 10. Bacchelli 391,1.
4. Prova Speciale: 1. Ballestrieri e Russling 347,0; 3. Janger 352,4; 4. Grundsteidl 352,8; 5. Verini 357,4; 6. Pregliasco 361,0; 7. Wittman 365,4; 8. Kafer 366,2; 9. Bacchelli 369,0; 10. Knorr 371,4.
5. Prova Speciale: 1. Ballestrieri 320,6; 2. Pregliasco 321,0; 3. Knorr 321,8; 4. Russling 328,4; 5. Janger 332,3; 6. Grundsteidl 333,6; 7. Bacchelli 339,6; 8. Fischer 339,7; 9. Verini 340,2; 10. Tacchini 342,7.
6. Prova Speciale: 1. Ballestrieri 402,8; 2. Verini 404,7; 3. Grundsteidl 407,3; 4. Russling 412,4; 5. Pregliasco 413,1; 6. Wittman 413,4; 7. Bacchelli e Dall'Ava 424,2; 9. Zockl 425,5; 10. Fischer 427,1.
7. Prova Speciale: 1. Pregliasco 287,8; 2. Grundsteidl e Knorr 288,6; 4. Ballestrieri 292,8; 5. Russling 294,2; 6. Verini 294,8; 7. Bacchelli 297,6; 8. Kafer 298,0; 9. Fischer 303,4; 10. Janger e Wittmann 305,0.
8. Prova Speciale: 1. Pregliasco 265,0; 2. Russling 265,3; 3. Grundsteidl 266,2; 4. Verini 267,3; 5. Knorr 268,8; 6. Janger 269,5; 7. Kafer 270,2; 8. Fischer 271,4; 9. Ballestrieri 272,7; 10. Wittmann 277,2.



Ha vinto ZANDONÀ (bene) in CAMPANIA una gara molto avversata dal tempo

La violentissima pioggia che è caduta quasi ininterrottamente, ha favorito almeno in parte il sorprendente successo di Zandonà, attualmente in gran forma (foto a destra) e nel contempo ha danneggiato le vetture più potenti come la Porsche di Canè (foto a sinistra) che comunque col secondo posto è saldamente in testa al G. 3



Rally - CANÈ

grazie ai

«crono... LO BELLO»

NAPOLI - Un gruppo in testa alla classifica assoluta del 2. Rally della Campania-Trofeo Marlboro: ha vinto Zandonà con l'Opel Ascona. Così almeno dicono le classifiche ufficiali. C'è un grosso errore, che dà alla storia un vincitore degno e meritevole di ogni elogio, ma nega la realtà effettiva delle cose, strappando a Canè, in gara con la sua Porsche Gr. 3, i meriti del vincitore «vero», diciamo pure morale. Canè infatti è quello che ha subito più di ogni altro il peso di una serie incredibile di errori commessi dai cronometristi, responsabili, insieme con gli organizzatori di tutto quanto è successo di negativo in questa seconda, travagliatissima edizione del rally campano, reso duro, durissimo, dalla pioggia e dalla nebbia (sul monte Faito) che ancora una volta hanno imperversato, come nel '72, ma che tante sfasature organizzative hanno reso addirittura «impossibile». Ma di questo parleremo poi. Vediamo un po' come Zandonà, che comunque ha disputato un'ottima gara (tra l'altro nel corso della PS in discesa del Faito gli si è afflosciata una gomma) si è trovato tra le mani l'ambito trofeo messo in palio dalla Marlboro.

Il «fatto» è avvenuto alla 4. prova speciale (Prepezato-S. Cipriano), dove Canè e Zandonà erano arrivati prevalendo rispettivamente nella prima e nella seconda e terza PS. Nella 4. prova Canè scompare dalla classifica: i cronometristi gli accreditano un tempo di 1' superiore a quello realmente impiegato per percorrere i 2,200 m. del percorso su asfalto in salita. Un'assurdità che il cronometro di Canè non ha potuto smentire (se non ufficialmente); né un facile calcolo di possibilità, con la Porsche netta favorita in quel tratto di PS, ha sfiorato la mente del cronometrista che ha sbagliato tanto palesemente.

Canè, comunque, era stato «aiutato», in precedenza,

al C.O. di Sant'Agata dei Goti, dove un cronometrista che qualcuno ha definito «di un altro pianeta» con... fusi orari differenti, ha marcato sulla tabella di marcia di Zandonà e Canè praticamente la stessa ora, con 1" di differenza soltanto.

Ma Zandonà dice di essere andato via quando Canè ancora non era arrivato, il che è certamente credibile dato che quel C.O. veniva al termine di un tratto tiratissimo tutto sterrato, dove la Porsche (specie nella prima dissestata parte) non era assolutamente avvantaggiata.

Ma tant'è, le cose storte son state tante, ma proprio tante. Addirittura s'è verificato che alcuni concorrenti abbiano ripetuto perché ostacolati da una vettura intraversata (sic) una prova speciale, la terza, l'unica su sterrato, dove Zandonà ha preso il largo imponendosi con largo margine su Canè e Pittoni.

Ma un po' tutti i primi, comunque, hanno trovato gloria insperata per l'assenza della gran parte dei bigs (Ballestrieri, impegnato nelle ricognizioni del Rally Godpokal, in Austria, è mancato, e con lui Fasan, Pelganta, Bacchelli).

Mentre due dei favoriti, «Tony», con la sua potentissima Alpine della Giada-Auto e Polese, pure su Alpine hanno dato forfait prestissimo: «Tony» si è avvilito per l'assoluta impreparazione ed ha lasciato praticamente subito; Polese ha abbandonato a Caserta, per via della rottura del cambio. Una terza Alpine, quella di Orso, che aveva eguagliato Canè nella 1. PS, ha dovuto ritirarsi già prima del secondo C.O.

E così la gara è rimasta nelle mani di pochi. Avrebbe potuto inserirsi nella lotta tra Zandonà, Canè, Pittoni e Cavicchi, che però dopo un promettente inizio, ha dovuto lasciare ogni velleità, incontrando, e centrando in

pieno, un branco di pecore, nei pressi di Avellino. Distruggendo la parte anteriore della propria vettura, e in particolare mandando fuori registro tutto l'avantreno.

A ridosso dei primi han trovato gloria nomi nuovi, giovani, ai quali va il grosso merito di aver saputo approfittare della situazione: tra gli outsiders il migliore è stato il napoletano Giachetta, (è l'addetto rally della Scuderia Vesuvio) che ha sfruttato bene la perfetta conoscenza del difficile tracciato, ed ha conseguito un 4. posto (con l'HF gr. 3) che ne esalta le doti finora tenute nascoste da molte disavventure.

In proporzione, ancor meglio di Giachetta, Caputo, 5. alla sua prima esperienza, e poi con una vettura — l'Alfa 1750 — che di rally proprio non ne sa nulla. Era stata molto bella anche la corsa del barese Stoppato, in gara con una eccellente Fiat 125 Ceccato, ma purtroppo per lui, l'inesperienza del suo navigatore gli è costata assai cara: ha timbrato con 4' di anticipo ad un C.O., e si è giocato il rally.

Lobello (ma non c'entra cronometrista tipo arbitro — di calcio — siracusano) che tra i napoletani era uno dei favoriti (puntava decisamente alla vittoria) è stato tradito dalla macchina, che a tratti gli andava a tre, ed è finito solo 7., con grande rammarico. Tra gli altri, molto regolare la corsa di De Besi; benissimo Cirella, con una lentissima Escort 1100, e bravi in verità tutti quelli che han portato a termine il rally, che è stato duro (e forse il più duro dei nazionali in calendario) ed ha selezionato tutti i partiti, consentendo solo a 17 di portare a termine la loro fatica.

Sergio Troise

Campionato Italiano Rallies Internazionali

dopo 4 prove (S. Marino, Sicilia, Elba e Martha).

1. Ballestrieri-Maiga p. 82,4;
2. Munari-Mannucci p. 81,6;
3. Barbasio Macaluso p. 73,6;
4. Verini-Scabini p. 62,8;
5. Brai p. 48,0;
6. Pregliasco p. 47,8;
7. Dall'Ava-Maiga p. 41,6;
8. Ormezzano p. 35,2;
9. «Rudy» p. 35,2;
10. Ambrogetti-Torriani p. 30,4.

Trofeo dei Rallies Nazionali

dopo 6 prove (valgono i 4 migliori risultati)

1. Pelganta p. 69;
2. Ballestrieri p. 60;
3. Fasan p. 58;
4. «Tony» p. 52;
5. Bacchelli p. 50;
6. Pittoni p. 43;
7. Canè p. 40;
8. Zandonà p. 39;
9. Sansone p. 35;
10. Cavriani p. 33.

Non cambiano i nomi nella REGOLARITA' a LUCCA

Uffa, PERTUSIO (e Pavanello!)

LUCCA - La sedicesima edizione della Coppa città di Lucca di regolarità, una delle prove più «anziane» di questa specialità è stata vinta dal torinese Piero Pertusio su Lancia Fulvia 1300 che ha avuto la meglio per due penalità e mezzo su Pavanello ed un'altra settantina di concorrenti che hanno dato vita alla manifestazione. Prima fra le donne Luigina Imerito, quarta assoluta, su Lancia Fulvia. Fra i piloti toscani da segnalare i buoni piazzamenti di Menichetti di Pisa e Bronzin di Firenze, rispettivamente quinto e sesto.

La gara si è svolta su un percorso di 102 chilometri con partenza da Lucca, sede anche di una prova speciale, ed arrivo a Castelvecchio Pascoli;

COPPA AUTOMOBILISTICA DI LUCCA - Gara nazionale valida per il trofeo della regolarità - Lucca, 29 aprile 1973.

LA CLASSIFICA

1. Piero Pertusio (Fulvia 1300) p. 5,6;
2. Pavanello (Fulvia) 8,1;
3. Santorum (Fulvia) 8,5;
4. Luigina Imerito (Fulvia) 10,7;
5. Menichetti (Fiat 128 R) 13,6;
6. Bronzin (Fulvia) 13,7;
7. Aimone (Fulvia 1600) 13,9;
8. Barbera (128 Rally) 14,2;
9. Gibelli (Fulvia 1300) 14,3;
10. Di Capua (Fulvia 1300) 14,6;
11. Canzoneri (Fulvia 1600) 14,6;
12. Faldini (Fulvia 1300) 15;
13. Poggiali (Fulvia) 15,5;
14. Saccone (Fulvia 1600) 15,7;
15. Nannei (Ford Escort) 15,8. Seguono altri 55 classificati.

Il «4 REGIONI» sette giorni dopo

PAVIA - Gli organizzatori del 4 Regioni ce l'hanno fatta! Il loro rally, in calendario dall'1 al 4 giugno e quindi concomitante col Rally Semperit che richiamava molti concorrenti italiani essendo valido per il campionato europeo conduttori e per la Mitropa Cup, è stato spostato nei giorni 8-9-10 giugno, esattamente una settimana dopo.

lungo il tracciato altre prove speciali e controlli orari che hanno deciso la classifica; unica difficoltà in certi tratti una densa nebbia.

La manifestazione, organizzata dall'AC Lucca in collaborazione con l'Ente provinciale per il Turismo e abbinata al secondo Trofeo «Del dotto» targa «Il ciocco» era valida per il trofeo nazionale della regolarità e per la coppa CSAI femminile ed ha visto un continuo impegno dei piloti che si sono piazzati vicinissimi specie nelle prime posizioni, separati da pochi decimi di penalità. La premiazione dei partecipanti, 72 arrivati su 75 iscritti, è avvenuta nel nuovo complesso turistico di Castelvecchio Pascoli.

m. g.

Il cugino di turno

NAPOLI - Sapete chi era il navigatore di Lobello (7.)? Un cugino di Sandro Munari: si chiama Maurizio Addati, è di Napoli, ha diciannove anni, ed era — entusiasta — alla sua prima esperienza rallystica.

SCOLA non si fa sorprendere nella NICASTRO-ACQUAVONA

Sbaglia rapporti ma non il record

CATANZARO - Mimmo Scola (con tanto di distintivo di campione italiano all'occhiello) si è fatto un bel nome come «cosentino volante»; però sarebbe più giusto affibbiargli l'appellativo di «lupo della Sila», visto che nella sua Calabria non riesce a nessuno portargli via una gara, come per l'appunto l'odierna quinta edizione della Nicastro-Acquavona. Una gara dove c'è di tutto: dal misto-veloce al tornantino, molto bella (anche se ai limiti di sicurezza), che permette di «buttarsi» a capofitto ma anche di rompere e di andar a finire contro un muro, come dimostra l'ecatombe di macchine: 82 punzonate e 30 arrivate. Con un dislivello di 830 metri e una lunghezza totale di km. 14,450, una media che supera i cento chilometri è una delle gare più lunghe d'Italia ma anche tra le più veloci in salita.

Su questo percorso Mimmo Scola nella quarta edizione di tre anni fa con un'Abarth 2000 realizzò 8'19" mentre questa volta con una Chevron B 23, cioè a dire la stessa con cui ha vinto recentemente ad Amalfi, ha realizzato 8'10"7 (media kmh 103,077); che pertanto è il nuovo record. E non poteva per alcun motivo sfuggirgli di mano la gara, visto che era il solo ad avere una macchina valida sia nella sua classe che in tutto il gruppo 5. Meraviglia come altri piloti non abbiano creduto opportuno scendere in lizza in questa gara, visto che la stessa era valida per i Gruppi 2 e 5 per il Trofeo della montagna e per i Gruppi 1 e 3 per lo Challenge FISA.

E forse oggi Scola era battibile sulle sue strade, visto che non aveva indovinato i rapporti giusti. Infatti, dopo aver montato rapporti più corti in prova con cui realizzava 8'12"6, in gara scendeva con rapporti più lunghi che gli scaricavano in pieno la potenza del motore di Armaroli, meno potente rispetto al propulsore che il cosentino montava lo scorso

anno, ma più disponibile nelle curve di media potenza, proprio il motore per le gare in salita.

La rivelazione della gara odierna è però un pilota locale, Pasquale Barberio, nato proprio a Nicastro (ed è forse questo il miglior premio per la passione e la sportività di Battista Foderaro, il manager della gara, anche lui del luogo), che con una Lola 212 con motore 1300 a 16 valvole, a cui Osella avrà dedicato particolari cure, si è piazzato alle spalle di Scola sia in prova col tempo di 8'38"5 che in gara (8'35"1).

A parte quella vecchia volpe del barese Gargano con una vecchiotta Alfa 33-3000, due sono le prestazioni veramente di tutto riguardo: quella del siracusano Lello Fichera col prototipo Abarth 1000 di Blancato, che ha spiccato il bellissimo tempo di 9'06"9, e quello di Mario Litrico col 1300 junior Autodelta.

Come al solito tempo-bomba di Santo Famoso (ed è andato pure a sbattere) che ha dato oltre 31" a Cangemi, e buona prestazione di Carnibella su un ottimo 128.

Negli altri gruppi e classi degni di rilievo: nel gruppo 1 il tempo del campione italiano Vasta su 128; nel gruppo 2 le prestazioni di Beppe Russo, e di «Heard Mad» nella 700.

Nuccio Marino

5. NICASTRO-PASSO DI ACQUAVONA - COPPA CITTA' DI LAMEZIA TERME - 1. TROFEO CARLO BILOTTI, LEGNAMI - Gara di velocità in salita - Catanzaro, 29 aprile 1973.

LE CLASSIFICHE GRUPPO 1

Classe 850: 1. Salvatore Caruson (Fiat 850 S) 11'48"4; 2. Bianco (Mini Minor) 12'54"1.

Classe 1000: 1. A. Scognamiglio (A 112) 11'10"5; 2. Marino (A 112) 11'10"7; 3. Cario (Fiat 127) 11'14"6; 4. Fava (850 C) 11'16"7; 5. Tarzia (A 112) 11'21"8; 6. Medaglia (Fiat 127) 11'27"7; 7. «Boby» (A 112) 11'36"6; 8. Marchese (Mini Cooper) 11'40"5; 9. Tollis (Mini Cooper) 11'44"9; 10. Filadelfo (Mini Cooper) 11'49"6; 11. Caligiuri (Fiat 850 S) 11'50"6; 12. Timone (Simca) 12'38"1; 13. Tamborrino (Fiat 127) 14'13"7. Il primo arrivato, Scognamiglio, è stato tol-

to dalla classifica.

Classe 1150: 1. Matteo Vasta (Fiat 128) 10'38"6, media kmh 79,204; 2. Damanti (128 coupé) 10'49"6; 3. Lauria (128 coupé) 11'01"1; 4. De Luca (128 coupé) 11'02"7; 5. Mertoli (Fiat 128) 11'08"3; 6. Amoroso (128 coupé) 11'13"5; 7. Rosa (Renault 8) 12'01"2.

Classe 1300: 1. «Lo Squalo» (A.R. GT) 10'21"1; 2. Santamato (Fiat 128) 10'34"2; 3. Vintaloro (Fiat 128 coupé) 10'36"4; 4. Ricciulli (Fiat 128) 10'39"3; 5. Comina (Simca Rally) 10'44"2; 6. Di Marino (A.R. 1300) 10'44"7; 7. Zagarì (Fiat 128 c.) 10'48"4; 8. André (Fiat 128 c.) 11'05"7; 9. Landi (Mini Cooper) 11'09"1; 10. Cavallaro (A.R. GT) 11'17"1; 11. Orobello (Fiat 128 c.) 11'26"6; 12. Labate (Simca Rally) 11'38"5; 13. Cillo (Fiat 128 c.) 11'41"5; 14. Greco (A.R. 1300) 12'01"5. Il primo arrivato, «Lo Squalo», è stato tolto dalla classifica.

Classe 1600: 1. Marcello Pepini (A.R. GT) 10'21"4, media kmh 81,397; 2. Gentile (A.R. Junior) 10'26"9; 3. «Zio Po» (A.R. GTB) 10'42"6; 4. Stinchi (A.R. GTV) 11'06"2; 5. Fiordelisi (A.R. GTV) 11'23"6; 6. Calamoneri (A.R. GTV) 11'36"4.

Classe 2000: 1. Francesco Varese (A.R. GTV) 10'21"4, media kmh 81,397; 2. Magni (A.R. GTV) 10'27"8; 3. Di Giuseppe (A.R. GTV) 10'29"8; 4. Leonardi

GRUPPO 3

Classe 1000: Enrico Fiorentino (Fiat 850 S) 12'03"3, media kmh 69,929; 2. Medaglia (F.L. 850) 12'05"9.

Classe 1300: 1. Giuseppe Saporito (Fulvia HF) 10'34"4, media kmh 79,729; 2. Bilardi (Fulvia) 11'06"9; 3. Cannataro (Fiat X1/9) 11'09"1; 4. Marozzo (Fiat 128) 11'10"1; 5. Ferraro (Fulvia c.) 11'10"8; 6. Diano (Fulvia R.) 11'26"8. Il secondo, Bilardi, è stato tolto di classifica.

Classe 1600: 1. Giovanni Tagliaferri (Fulvia HF) 10'40"6, media kmh 78,957; 2. Guarda (Fulvia HF) 11'24"1.

Classe 2000: 1. Giuseppe De Gregorio (De Tomaso) 9'55"5, media kmh 84,937.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Vincenzo Laganà (Fiat 500) 11'02"1, media kmh 76,405; 2. Morabito (Fiat 500) 11'04"9; 3. Fanello (Fiat 500) 11'12"2; 4. «Helios» (Fiat 500) 11'17"1; 5. Medaglia (Scioneri 500) 11'21"1 e 4; 6. Masucci (Fiat 500) 11'25"1; 7. Ferragina (Fiat 500 G) 11'27"4; 8. Fanello (Fiat 500 G) 12'30"7; 9. Scalia (Fiat 500) 12'31"5; 10. Cappello (Fiat 500) 13'10"1.

Classe 600: 1. Giuseppe Russo (Abarth) 10'51"1, media kmh 77,810; 2. Ferraro (Abarth) 11'12"2; 3. «Ciopi» (Giannini) 11'16"1; 4. Surace (Abarth) 11'20"8; 5. Puglisi (Abarth) 11'32"5; 6. Foti (Giannini) 11'57"9; 7. Franchina (Abarth) 12'00"1; 8. Barone (Abarth) 12'16"8.

Classe 700: 1. «Heard Mad» (Abarth) 10'30"5, media kmh 80,222; 2. Grieco (Abarth) 10'41"1; 3. Corti (Abarth) 10'42"3; 4. Saia (Abarth) 11'03"1; 5. Pettito (Abarth) 11'07"8; 6. Coccia (Abarth) 11'12"2; 7. Pierrello (Abarth) 11'45"1; 8. Romeo (Abarth) 12'35"6.

Classe 850: 1. Giuseppe D'Ippolito (Abarth) 10'01"7, media kmh 84,062; 2. De Furia (Abarth) 10'04"1; 3. Grandinetti (Abarth) 10'40"6; 4. Riccobono (Abarth) 10'42"3; 5. Amore (Abarth) 11'02"1; 6. Sottile (Abarth) 11'05"7.

Classe 1000: 1. Santo Famoso (Abarth) 9'44"7, media kmh 86,506; 2. Gangemi (Abarth) 10'16"5; 3. «El Zad» (Abarth) 11'13"6; 4. Sanfilippo (Abarth) 11'48"8.

Classe 1150: 1. Antonino Cannibello (Fiat 128) 9'47"1, media kmh 86,152; 2. De Luca (Fiat 128) 10'01"9; 3. Caci (Fiat 128 c.) 10'06"1; 4. Capolo (Fiat 128) 10'15"1.

Classe 1300: 1. Mario Litrico (A.R. GTA) 9'17"5, media kmh 90,726; 2. Mannino (A.R. GTA) 10'04"5; 3. Polono (A.R. GTAM) 10'11"6; 4. Papa (A.R. GTA) 10'34"6; 5. Piccolo (A.R. GT Junior) 11'11"4.

Classe 1600: 1. Franco Sorrentino (BMW) 9'59"1, media kmh 84,441; 2. Lavecchia (A.R. GT) 10'03"4; 3. Trapani (A.R. GTV) 10'13"9; 4. «Fireball» (A.R. GTV) 10'17"9; 5. Cucinotta (BMW) 10'33"6.

Classe 2000: 1. Giovanni Platania (BMW) 9'55"1, media kmh 85,008; 2. Cioffi (A.R. GTAM) 10'42"2; 3. Serville (A.R.) 11'32"7.

Classe 3000: 1. Francesco Misasi (Ford Capri) 9'59"9, media kmh 84,314.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Ubaldo Errigo (Abarth OTS) 11'05"4, media kmh 76,014.

Classe 1300: 1. Bruno Lauro (Fulvia HF) 10'34"5.

Classe 1600: 1. Paolo De Luca (A.R. GTA) 9'20"2, media kmh 90,289; 2. Ferragina (A.R. GTA) 9'41"1; 3. Morabito (A.R. GTA) 9'59"8; 4. Strano (Fulvia HF) 10'04"6; 5. Seminara (A.R. GTA) 10'58"7.

Classe 2000: 1. Giuseppe Tarpani (Porsche) 10'02"2, media kmh 83,992.

Classe oltre 2000: 1. Libero Marchiolo (Porsche) 9'42"3, media kmh 86,862.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Emanuele Fichera (Abarth) 9'06"9, media kmh 92,485; 2. Leta (Abarth) 9'39"6.

Classe 1300: 1. Pasquale Barberio (Lola) 8'35"1, media kmh 98,194; 2. «Jean Jack» (Abarth OT) 9'49"1; 3. Lisitano (Abarth Fiat) 10'08"9.

Classe 1600: 1. Domenico Giannotti (Fiat Abarth) 9'21"1, media kmh 90,144; 2. Fortuna (Fiat Abarth) 9'28"7; 3. Santamarina (Fiat Abarth) 9'45"6; 4. Virzi (A.R. SZ) 11'33"2.

Classe 2000: 1. Domenico Scola (Chevron B 23) 8'10"7, media kmh 103,077.

Classe oltre 2000: 1. Paolo Gargano (A.R. 33) 9'01"9, media kmh 93,338.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Domenico Scola (Chevron B 23) 8'10"7, media kmh 103,077; 2. Barberio (Lola Abarth 1300) 8'35"1; 3. Paolo Gargano (A.R. 33-3000) 9'01"9; 4. Fichera (Abarth RTH 1000) 9'06"9; 5. Litrico (A.R. GTA) 9'17"5; 6. De Luca (A.R. GTA 1600) 9'20"2; 7. Giannotti (Abarth 1600) 9'21"1; 8. Fortuna (Abarth 1600) 9'28"7; 9. Leta (Abarth RTH 1000) 9'39"6; 10. Ferragina (A.R. GTA 1600) 9'41"1.

Ha vinto a Loiano

Una vichinga amazzone in fuoristrada

LOIANO - Una giovane vichinga tedesca di Francoforte Ulrike Kutscher ha vinto, a bordo di una Munga 1000, l'edizione 1973 del Trofeo Internazionale fuoristrada giunta alla quarta edizione per le classifiche maschili ed alla seconda per quelle femminili, organizzato dal Club Nazionale Fuoristrada di Bologna.

La prova femminile è stata inserita nel denso programma messo a punto dal vulcanico presidente dottor Ansaloni per la settimana fuoristradistica bolognese che è iniziata con una mostra mercato dei mezzi fuoristrada, (aperta fino al primo maggio e dove vi sono pezzi molto interessanti), e proseguita domenica con le prove di qualificazione per la gara maschile che si svolgerà il primo maggio su un percorso duro e spettacolare di circa 80 chilometri con ben cinque prove speciali. Nel pomeriggio di domenica si è svolta la prova femminile che ha visto impegnate otto moderne amazzoni delle quattro ruote motrici: fra queste due equipaggi tedeschi ed uno austriaco, quanto basta per dare il tocco di internazionalità alla manifestazione che sta crescendo ogni anno e che vedrà due grossi avvenimenti nel 1974 e nel 1975.

Proprio dalle partecipanti straniere è uscita la vincitrice a sorpresa della prova, venuta col suo mezzo da Francoforte dove è iscritta al locale Jeep Club. La Kutscher ha vinto nettamente superando la bolognese Teresa Salmaso su Jeep 6V e la sempre sorprendente Grondona di Genova sulla Puch 650; seguono nell'ordine Veronesi di Bologna su Toyota, Gianna Ansaloni, pure di Bologna, su Jeep 6V, Lia Nutini di Prato su Alfa Matta, Tomendaz di Vienna su Jeep MB e l'altra tedesca Susan su Aro-Dacia.

Terminata la prova femminile sono iniziate le impegnative qualificazioni, (la pioggia ha reso certi tratti paludi), per stabilire l'ordine di partenza della gara del primo maggio che si annuncia particolarmente tirata visti i mezzi in lizza e la lunghezza delle prove speciali che non concedono respiro. I partecipanti al quarto trofeo internazionale fuoristrada sono circa una cinquantina provenienti da varie regioni italiane, trasferiti in Emilia dopo il grande raduno organizzato il lunedì di Pasqua in Toscana dal Panzer Club di Prato ed al quale hanno preso parte circa quattrocento appassionati arrivati con ben centoventi veicoli.

Per quanto riguarda le prossime iniziative del Club Nazionale Fuoristrada prima annunciate, quella del 1974 vedrà l'organizzazione di un raduno internazionale sui passi della Futa e della Raticosa, mentre per il 1975 si sta già lavorando perché in occasione del sesto trofeo fuoristrada sia allestito un grande raduno con la partecipazione dei maggiori collezionisti europei di veicoli militari.

m. g.

Euro-RALLY invariato

IRLANDA - Circuito d'Irlanda - Rally

1. Tordoff-Short (Porsche Carrera); 2. Cotter-Phelan (BMW); 3. McCarnye-Hutchinson (Porsche Carrera).

Prima vittoria di una Porsche in questo rally valevole per il campionato europeo piloti. Tordoff è proprietario di un garage. La classifica del campionato è rimasta invariata, in quanto alla corsa non ha partecipato alcun pilota in testa alla classifica.



kléber corre

KLEBER CORRE per aiutare i piloti a vincere, con un Servizio Assistenza famoso sui percorsi di rally di tutto il mondo.

KLEBER CORRE per collaudare le tecniche nuove dei suoi pneumatici d'avanguardia.

pneumatici radiali V10

Kleber

KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE

CHI SONO i piloti di «prima»

● Come anticipato, il Comitato Karting CSAI ha approvato l'istituzione di una nuova categoria di piloti cosiddetti «classificati CSAI» di cui faranno parte tutta quella serie di piloti, senatori e non, fino ad oggi troppo appoggiati dalle varie Case di motori e di telai. Questi piloti (che sono: Baroni, Beggio, Del Fante, Eleonori, Giannino, Gorini, Guazzoni, Mazzotti, Mombelli, Nocchi, Parrilla, Patrese, Penna, Pernigotti, Sala, Sthor S.) non potranno più partecipare alle gare di prima categoria ma potranno competere solo in quelle a loro riservate dove al contrario potranno accedere invece i piloti di prima categoria. La suddetta categoria entrerà in vigore sin dal prossimo 6 maggio.



Per gli SCIOPERI POSTALI non abbiamo potuto ricevere i consueti servizi sulle gare di KARTING. Scusateci perciò della non completezza

La Mille... Miglia.

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



P&T 23/73

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

Simca 1000 Rallye 2

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

Simca 1000 Rallye 1

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



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

Una pista di autocross a regola CSAI presso Asti

Capriole su crema di fango e nafta

VILLAFRANCA (Asti) - Prima prova del 2. Trofeo Vitaloni Jazaki, organizzato dalla Scuderia Bigs Team, sulla nuova pista di Villafranca di Asti costruita in breve tempo e a regola d'arte secondo le norme CSAI. La lunghezza del tracciato è di 1100 metri, la larghezza è di 12 metri con a lato reti sbarra macchine. Le salite sono del 30 per cento e le discese del 50 per cento e da brivido. La visibilità è completa e in un solo colpo d'occhio il pubblico abbraccia tutta la pista.

Assente numero uno, Franco Negro dei Draghi Rossi di Portocomaro dominatore insieme a Pregliasco, della Lancia, dell'edizione '72. Ospite d'onore è Sandro Munari che apre la pista con una Lancia Fulvia Marlboro ufficiale.

Nella classe sino a 700 è favorito Deila su 700-Corazza che parte male e recupera subito e conduce davanti a Ferreri su 500 preparata da Ceppi e Ferreri. Un brivido per Balangero che si ribalta in discesa senza danni; proprio all'ultimo il cambio tradisce Deila che deve cedere il primo posto all'incalzante Ferreri. Nella classe 1000 Carena su Abarth 1000 autopreparata sempre presente e bravissimo, regola Turco su 850 dotata di micro-ruote. Molto brava e carina l'unica concorrente femminile, la signorina Manuela Del Fabbro che ha affrontato l'agone su A-112 Abarth incoraggiata a gran voce dal numeroso pubblico presente. Nella classe sino a 1300 cc scatta in testa Carnino seguito da Marengo Eraldo terzo e Isoardi tutti su Fulvia HF. Quando le posizioni sembrano acquisite si ritirano Carnino per rottura del motore e Marengo Eraldo per rottura del differenziale.

E' così in testa Isoardi nonostante un bel volo al tornante: la sua Fulvia è un po' schiacciata ma non è nulla, tutto sembra funzionare e Isoardi non si è neppure fermato per un attimo a controllare. Secondo è Tortone che ha resistito all'impetuoso Zuccarello. Nella classe sino a 1600 cc assolo di «Tony» su Alpine della Giada Auto che ottiene il giro più veloce ai fini del Trofeo Vitaloni Jazaki in quanto questo Trofeo è riservato solo alle vetture non prototipo, in 1'7".

Domenico Marengo e Borra su HF lo inseguono ma senza esito; al penultimo giro colpo di scena: «Tony» si ferma per noie meccaniche e perde l'assoluto della giornata suo ormai per certo. Calvario di Crismani che ha corso per tutta la gara con un grumo di petrolio sparso sul vetro senza riuscire a vedere nulla.

Nei prototipi tubolari (definiti così in quanto vetture costruite ex-novo partendo dal nudo ferro o quasi) gran prova di classe dell'efficientissimo Team Pneus di Piacenza. L'ottimo prototipo realizzato dai fratelli Oscar e Maurizio Montagna ha permesso al terzo fratello Alberto di vincere alla grande e di ottenere il giro più veloce in 1'6"3 a pari merito con Ferreri giunto secondo. Il telaio è realizzato con elementi vari di derivazione di serie e no connessi con perizia e efficacia. Il motore è un Lancia 2000 di derivazione Fulvia dotato di iniezione con quasi 200 CV. I freni posteriori sono a disco al centro.

Nei prototipi derivati da inserti di motori in carrozzerie di serie, vedi 500 con motore DKW e così via, dramma dei concorrenti senza tergiacristallo, infatti il tempo inclemente con una pioggia infida ha reso in pochi attimi la pista una saponetta e i vetri sono subito ricoperti dopo pochi metri da una «crema» di fango e nafta, assolutamente non trasparente. Terminano la gara i soli concorrenti con il tergiacristallo. Primo è Tunis su 500 (motore Abarth 1000) preparato dai Draghi Rossi di Portocomaro, seguito da Zocca su 500 DKW della Gallo Corse.

Brivido per Amerio che perde una ruota senza danni. Nella classe oltre 1600, che si svolge sempre sotto l'acqua, è primo Altoè su Alpine 1800 davanti ad Amerio ottimo su spider Abarth Rally 1800.

g. r.

2. TROFEO VITALONI JAZAKI - Gara di autocross - Villafranca (Asti), 23 aprile 1973.

LE CLASSIFICHE

Classe 700: 1. Luigi Ferreri (Fiat 500) 12'52"6 (giri 10); 2. Deila (Fiat 500) 13'10"; 3. Viglione (Fiat 500) 12'58" (giri 9); 4. Abrate (Fiat 500) 14'4"6. Giro più veloce il 2. di Deila in 1'12"4.

Classe 1000: 1. Giovanni Carena, (Fiat Abarth 1000) 12'7" (giri 10); 2. Turco (Fiat 850) 12'10"1; 3. Ghiravello 12'17"2; 4. Torenzoni (Hilman) 12'19"8; 5. Del Fabbro Manuela (A-112) 12'58"2 (9 giri). Giro più veloce il 3. di Carena in 1'7"6.

Classe 1300: 1. Michelangelo Isoardi (Fulvia HF) 12'22"3 (giri 10); 2. Tortone (NSU) 12'37"5; 3. Zuccarello (Fiat 128 coupé) 12'38"4; 4. Formigola (Volkswagen) 13'07"8. Giro più veloce: non comunicato.

Classe 1600: 1. Domenico Marengo (Fulvia HF) 11'46"8 (giri 10); 2. Borra (Fulvia HF) 11'55"; 3. Crismani 12'00"3 (giri 9). Giro più veloce: il 2. di Tony (Alpine) in 1'07".

Prototipi Tubolari: 1. Alberto Montagna (Lancia 1800) 11'23" (giri 10); 2. Ferrari (Auto Sonich) 11'32"6; 3. Buratti (Auto Sonich) 12'02"2; 4. Docino (1800) 11'23"1 (giri 9); 5. Vicario (Tubolare 1500) 11'24". Giro più veloce: il 5. di Montagna e il 7. di Ferrari in 1'06"3.

Finale Prototipi derivati da vetture di serie: 1. Cesare Tunis (500-1000) 5'03"5 (giri 3); 2. Zocca (DKV 1200) 5'17"5 (giri 3); 3. Bocchino (850-1300) 6'47"8 (giri 2). Giro più veloce: il 3. di Tunis (500-1000) in 1'35"5.

Classe oltre 1600: 1. Altoè (Alpine Renault) 10'14"5 (giri 8); 2. Amerio (Fiat Abarth 1800 R) 10'35"; 3. Francone (Abarth 1600) 11'05"3. Giro più veloce: il 3. di Altoè in 1'12".

Le nuove date della Scuola Piloti Morrogh

La segreteria della Henry Morrogh Racing Drivers School comunica, a parziale rettifica e ad aggiornamento delle precedenti informazioni:

— i corsi previsti per il 5-6 maggio a Magione si terranno a Vallelunga; la scuola sarà a Monza dal 14 luglio al 15 agosto; una gara club è stata iscritta a Varano per il 19-20 maggio; a questa prova addestrativa, le cui iscrizioni si chiuderanno il 15 maggio, si potrà partecipare anche con le F. Ford e F. Italia personali, oltre che con quelle messe a disposizione dalla scuola; il 26-27 maggio la scuola sarà a Casale, il 2-3 giugno a Vallelunga, mentre non è ancora confermato il fine settimana del 12-13 maggio a Magione ed è definitivamente annullato l'appuntamento del 31 giugno.

Per ogni ulteriore informazione e precisazione, rivolgersi alla segreteria della scuola, Corso Vittorio Emanuele 13, Campagnano di Roma, telefono 903.3031.

A fine maggio il rally del GARGANO

L'Automobile Club di Foggia ha messo in calendario, per i giorni 26-27 maggio prossimi, la prima edizione del Rally del Gargano, una gara con le caratteristiche dei rallies nazionali che si svolgerà su due giri di 300 chilometri circa l'uno, per complessive 11 prove speciali. La gara, che essendo stata iscritta successivamente alla stesura del calendario non ha validità nazionale, è però dotata di un monte-premi di un milione di lire. I regolamenti vanno richiesti all'ufficio sportivo dell'AC di Foggia, via Montegrappa 95.

Stavolta non è un pesce d'aprile ma la documentazione di uno slalom automobilistico

Corriere

La speranza per un vero autodromo in terra elvetica è negli automobilisti... indisciplinati!



Nella conca di Lodrino c'è un piccolo ed efficiente aeroporto che è sede ogni anno di una gara di « slalom », il tipo di gara in circuito di cui si debbono accontentare appassionati e piloti svizzeri. Ecco una Lotus Elan precedere due Porsche 911

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LODRINO - Adesso tocca all'ecologia bloccare ogni speranza di ripresa per l'automobilismo svizzero: oggi che le misure di sicurezza possono dimostrare ogni domenica di aver fatto molta strada rispetto al lontano 1956, anno in cui lo spaventoso incidente di Le Mans bloccò lo sport auto nella Confederazione, i governanti svizzeri hanno trovato una nuova e poco discutibile ragione per confermare il no all'automobilismo nel loro Paese. Così può esistere una nazione con piloti in F. 1, circa 1500 licenziati ogni anno, due rappresentanti CSI ed il curioso primato di ospitare alcuni tra i principali assi della scena mondiale per via delle scappatelle fiscali, dove l'automobilismo in circuito è no, no, e poi no!

« Si era parlato di un circuito in Svizzera ed anche di un possibile ritorno al Gran Premio di Svizzera su di un

nostro tracciato e non ad Hockenheim come tentiamo di fare adesso. Però tutto è stato bloccato ed oggi come oggi non si può essere ottimisti » ci dice l'ingegner Schild, uno dei due membri CSI della Confederazione « il nostro è un Paese piccolo, turistico, in cui l'automobile ed i rumori sono considerati dei nemici. In queste condizioni è impossibile sperare concretamente che si possano avere delle revisioni ad una Legge che si avvicina ai venti anni di vita. »

« Frontalieri » delle corse

Così la Svizzera continua ad avere i suoi « frontalieri » dell'automobilismo e deve proseguire una politica di esportazione delle corse in circuito che interessa anche l'Italia dove ogni anno, prima a Monza ed ora a Casale, gli svizzeri vengono per una delle spettacolari prove del loro campio-

nato. Frontalieri ed esportatori di gare; i frontalieri, per usare un termine che la nostra TV ha sciorinato senza posa in questi ultimi tempi, sono coloro che abitano in un paese e svolgono la loro attività in quello attiguo. L'Italia di solito esporta frontalieri, quei connazionali cioè che vanno quotidianamente oltre confine per tornare a casa in Italia ogni sera. Per l'automobilismo invece li importa: Regazzoni è l'esempio più nitido. Il pilota ticinese ha infatti corso per anni in Italia, con licenza italiana, per poter prendere parte regolarmente a gare in pista.

Lo stesso discorso vale per Pescia, la nuova speranza svizzera, e per altri che si fanno adottare dall'Italia per trovare la via del successo.

« Chi non fa come Regazzoni o Pescia — e anche se non possiamo approvarli in pieno sappiamo le loro esigenze — deve svolgere il campionato svizzero di velocità



re alla svizzera



A fare da « apripista », nella foto sopra, c'era Clay Regazzoni, che vediamo condurre alla partenza un gruppetto di Turismo. I piloti svizzeri devono per forza correre all'estero per imporsi. A sinistra, una Montreal « guida » delle F. 3 e dei Karts

che si articola in una serie di prove parte in salita, parte di tipo slalom e parte in circuito... ma all'estero queste ultime » spiega l'ing. Frascina dell'Automobile Club Svizzero del Canton Ticino « per l'assegnazione del Titolo bisogna conquistare punti in ciascuno dei tre tipi di gara. Noi ticinesi organizziamo la nostra prova in Italia, a Casale quest'anno, mentre altri Cantoni vanno ad Hockenheim, Digione ed in altri circuiti abbastanza vicini. Ma in questo modo non possiamo fare i campioni e per un giovane è abbastanza logico che sia più facile richiedere la licenza in un altro Paese piuttosto che partecipare solo alle nostre prove e ad alcune corse internazionali. »

Slalom di consolazione

La passione non può nulla contro la Legge. E la Legge

V8eBlogScans

è dura da cambiare quando esiste da anni ed a livello di autorità federale piace che tutto rimanga come sta. In queste condizioni gli svizzeri, tutti e come tutti i nostri fratelli ticinesi, si accontentano delle salite e di questi buffi slalom sulle piste degli aeroporti militari che vengono usate per gare di circa un minuto nelle quali contano più l'abilità e la fortuna che la classe e la grinta.

Assistendo proprio ad una di queste gare, a quella di Lodrino in particolare, ci siamo guardati attorno ed abbiamo chiesto a tutti quelli che ci capitava di conoscere il perché di una situazione tanto immobile. « Non possiamo lamentarci per l'automobilismo » ci diceva un commissario « ha visto quei motociclisti che hanno fatto alcuni giri dimostrativi? Dispongono di moto efficienti e sono perfettamente organizzati per correre (in effetti una quindicina di centauri si era esibita in una

finta corsa con moto diverse e nella maggior parte dei casi perfettamente in grado di correre e ben figurare) ed ora hanno fatto una Legge, proprio qui in Canton Ticino, per vietare ogni corsa in moto, anche in salita. Questi poveretti per fare le gare debbono compiere centinaia di chilometri e già fin da quando cominciano devono affrontare avversari troppo forti per loro... »

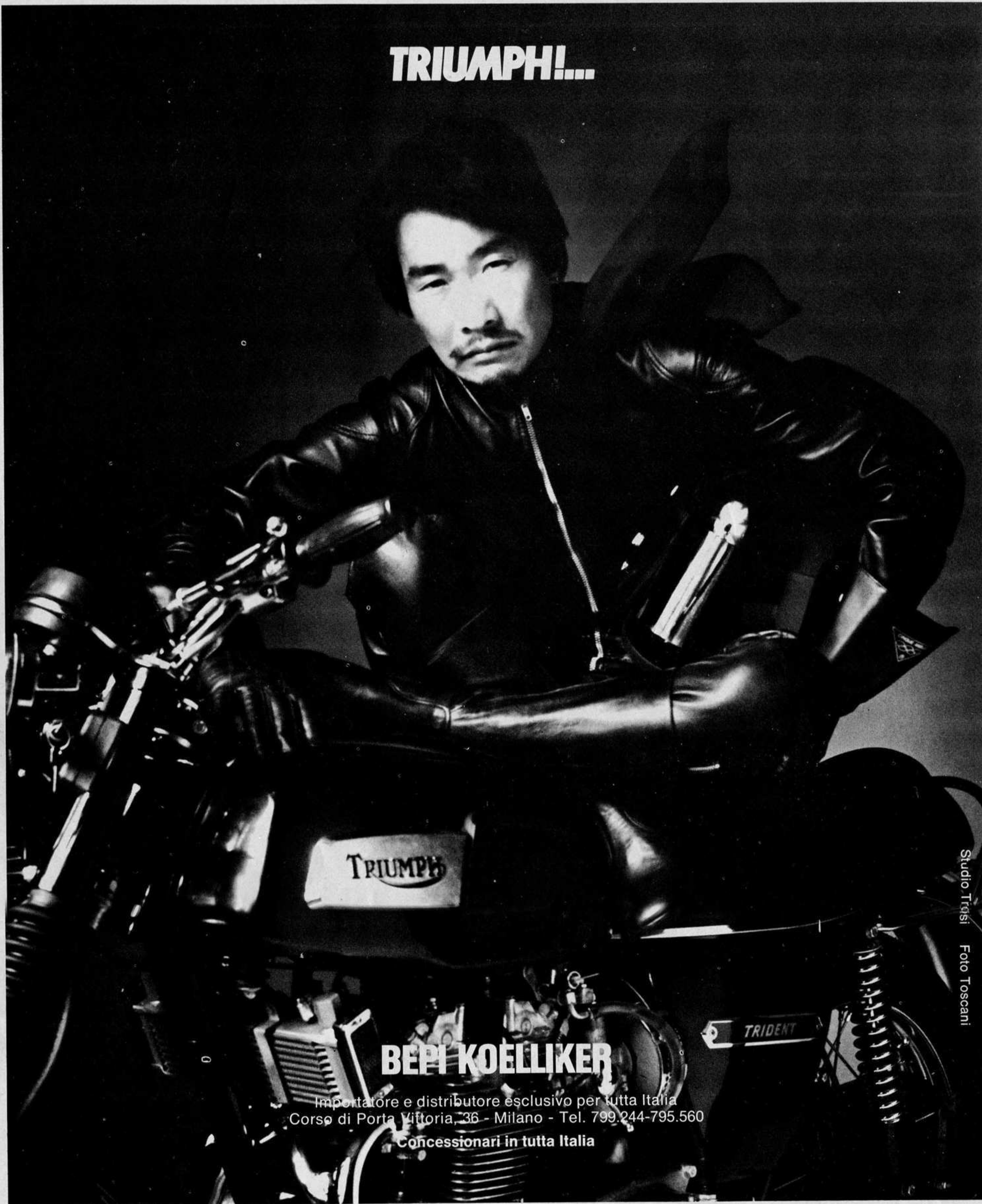
Un « pesce » opportuno

Un nuovo giro di chiave dunque, una conferma che il circuito scherzo della corsa inventata per il primo di aprile aveva realmente le sue ragioni di essere per un Paese che si oppone in modo tanto ostinato agli sport del motore.

Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 40

TRIUMPH!



BEPI KOELLIKER

Importatore e distributore esclusivo per tutta Italia
Corso di Porta Vittoria, 36 - Milano - Tel. 799.244-795.560

Concessionari in tutta Italia

Studio Trgsi Foto Toscani

Correre alla svizzera

CONTINUAZ. DA PAGINA 39

«Lo sport più popolare in Svizzera? E' difficile dirlo, non credo sia il calcio comunque. Anzi direi che è forse il motocross quello che raccoglie più entusiasmo e più pubblico...» osserva Pablo Foletti, l'appassionato telecronista della TC Ticinese «per l'automobilismo non si può dire. Io credo che potrebbe essere anche il primo sport nel nostro Paese ma non bastano la TV o qualche corsa in salita o slalom a fare il successo di uno sport.»

Gli indisciplinati alla scuola dell'obbligo

Eppure, anche se tanto lenti e rispettosi delle norme di circolazione stradale da sembrare incapaci di andare forte veramente, gli svizzeri hanno la passione per i motori: il motocross, le moto, le auto di ogni categoria e formula, tante da far venire il capogiro soprattutto quando si radunano in oltre 200 per disputare una gara che dura poco più di un minuto.

Ma resterà sempre tutto così? «Noi siamo appassionati» continua Sergio Frascina «e speriamo che qualche cosa possa cambiare. Ora, grazie anche al Touring Club, è allo studio la possibilità di obbligare gli automobilisti indisciplinati per strada a compiere dei corsi di pilotaggio educativo. Per fare i corsi naturalmente occorre una pista. Una volta fatta la pista... possibile che debba servire solo ai corsi?»

Sbandate per 25.000 lire

La stanno prendendo da lontano, non c'è che dire, ma ci stanno provando. D'altra parte ogni cosa va presa dal suo verso e se per gli svizzeri riavere le corse in pista significa passare attraverso i corsi di pilotaggio per indisciplinati stradali, tanto meglio per loro, uniranno l'utile al dilettevole. A confermare che forse questa è proprio la strada giusta starebbe l'esperienza della scuola di derapage che ad Osogna, nei pressi di Bellinzona, viene gestita da Unnus Hendrichs. La scuola dell'allievo di Slotemaker, seguendo i metodi che hanno reso celebre quella del pilota olandese in tutto il mondo, insegna in un giorno, per circa 25.000 lire (macchina inclusa), a controllare ogni tipo di sbandamento. Oltre ai numerosi allievi svizzeri ed italiani ora è la polizia svizzera ad avere mandato un folto gruppo di suoi agenti ad imparare. E' un primo passo alla sensibilizzazione che nelle corse non si fa del male, ma piuttosto si impara del bene. Chissà che non tocchi veramente proprio alle scuole per gli uomini della strada o della Legge a riportare alla Svizzera la gioia delle corse in circuito e dell'automobilismo con la A maiuscola?

g. n.

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



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



A. BENZONI & C.

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



giacca Nouvelle Vague per moto e auto in pelle nera L. 70.000

giubbino Motosport in Euroflex elasticizzato nei colori nero, rosso, bianco, giallo, blu e marrone con bande colorate L. 12.000

Pantalone Motosport in Euroflex mis. Americane 1-2-3-4 colore nero L. 12.000



EUROMECC

di Fabbri Filippo

Visitateci all'AUTOMOTOR a TORINO - 3° pad. stand D 27 - E 29
11023 CHAMBAVE (Ao)
Via Aosta, 7 - Tel. (0166) 4755

Dalle ANDE alla MANICA: hanno cambiato sistema i giovani piloti argentini che tentano la carta europea

Con i soldi contati gli emigranti del rischio

BUENOS AIRES - Vi è un cambio notevole nella mentalità argentina sull'invio di piloti alle corse europee. Un esempio è servito per tale mutamento, la buona performance di «Patò» Gutierrez Nunez che per suo conto e pagando di sua tasca è andato in Europa a correre nella F. Ford inglese e nel corso dell'anno ha vinto tre gare, vivendo in un camioncino, agghiacciandosi i motori e chiedendo soldi ogni volta che veniva intervistato da una radio argentina.

Il fatto che questo ragazzo, da solo e senza fondi, ma soltanto per la sua capacità tecnica e la sua resistenza, abbia dato all'Argentina un risultato tanto notevole, ha fatto pensare che sia necessario iniziare dal fondo, cioè dalla F. Ford inglese per dare ai piloti quella necessaria preparazione che li può portare ad alte vette.

Il sistema usato sino ad ora, scuderia dell'ACA o promozione diretta in F. 2, non ha dato i risultati che si sperava ed oltre tutto è costata, questa esperienza europea, un sacco di soldi, mentre tutto il materiale mobile e da corsa riposa oggi in un vecchio magazzino in preda alle tele di ragno e ai topi.

Nel 1970 si ebbe l'esperienza con Benedetto Caldarella, uomo che veniva dal motociclismo, poi nel 1972 in appoggio a Carlos Reutemann, andò in Europa Ernesto Ruesch con il risultato che il pilota non poté uscire dalla mediocrità e alla fine della stagione ritornò in Argentina per dedicarsi ai suoi campi ed alle sue vacche, deluso e scioccato della sua atti-

vità automobilistica, nonostante l'ACA avesse mandato con i piloti una costosa comitiva e tutto l'occorrente, con camion officina compreso, per cercare di fare bella figura.

Oggi si è cambiato idea, non più scuderie costose al seguito dei corridori, ma un timido affacciarsi nella F. Ford inglese o nella formula tre che ha dato piloti come Stewart, Cervet, Fittipaldi, Peterson, Schenken, Pace ed altri. In questa nuova prova argentina in Europa, giocherà naturalmente molto la presenza di Juan Manuel Fangio che dovrebbe consigliare i piloti e seguirne le sorti con la sua riconosciuta conoscenza e capacità. E Fangio non ha tardato a scegliere i due piloti, che dovrebbero iniziare il loro apprendistato europeo, nelle persone di Carlos Jarque e Angelo Guerra, che i lettori di Autosprint conoscono molto bene per averne letto i nomi praticamente in ogni corrispondenza di corse argentine.

I due piloti vengono dalla F. 4, un vivaio di giovani che vogliono farsi largo nell'automobilismo e non solamente facendo i trenini, ma anche sperando di figurare un giorno fuori dall'ambito delle corse locali. L'anno scorso i due piloti dominarono nettamente nella loro categoria: Jarque divenne il campione argentino e Guerra il vicecampione, dopo una stagione di lotta accanita. Jarque non ha avuto mezzi termini nel dimostrare di essere un buon pilota: nella prima sua corsa di F. 4 vinse senza discussioni e l'anno scorso a Balcare, nel salto alla categoria Meccanica nazionale di F. 2 pure non ebbe esita-

zioni nel vincere contro piloti che da anni corrono in detta categoria e sono tutto un nome in Argentina. A sua volta Guerra iniziava l'anno scorso nella F. 4 provenendo direttamente dalla strada, cioè dalla guida normale di una vettura privata. Entrò in pista a 19 anni, il pilota più giovane dell'Argentina, e subito fece comprendere di essere qualcuno con una serie spettacolare di corse e trionfi.

L'incursione argentina in Europa permetterà a questi due giovani di iniziare la stagione partecipando a circa 40 corse di F. Ford e la spesa, compreso l'acquisto di un'auto e trailer, più vitto e alloggio, non andrebbe oltre i 15-16 milioni di lire italiane, cioè la quarta parte di quello che si dice si sia speso per mandare un pilota di F. 2. Nella F. Ford i due piloti si abitueranno al modo di gareggiare europeo e certamente daranno subito del filo da torcere ai loro avversari che non si aspettano che questi «paracadutisti» argentini vengano loro a rompere le uova nel paniere.

Se l'adattamento di Guerra e Jarque sarà simile a quanto avvenuto in Argentina in un solo anno di prove, molte scuderie, alla fine del 1973, non toglieranno gli occhi di dosso ai due ragazzi. Può darsi anche che non si abituiamo, ma la passione è tanto forte e il salto non tanto grande che certamente non avranno bisogno di incoraggiamento per cercare di tenere gli avversari alle spalle.

Augusto C. Bonzi

Salvato (ma in 3 tappe) il Giro d'Italia

TORINO - Il consiglio direttivo dell'AC Torino invece di rimandare al '74 come era certo al 99 per cento con un'impennata d'orgoglio e sfoderando una grinta insolita, ha deciso comunque di effettuare l'edizione '73 del Rally d'Italia. Si tratterà di una versione di rodaggio ridotta a sole tre tappe (dalle 6 previste inizialmente) ma in compenso si potrà cominciare a mettere a punto la delicata macchina organizzativa necessaria. E' stata creata una commissione di studio della quale fanno parte il dott. Farina (che si è dimesso dal direttivo AC per motivi di salute, ma resterà nel consiglio, almeno si spera), il dott. Valenzano, il dott. Aimaretti e il geom. Rosio. In futuro entrerà molto probabilmente anche il dott. Florio. Compito della commissione speciale è elaborare un nuovo piano per la gara in tre tappe.

E' del resto prossima l'elezione del nuovo consiglio direttivo nel quale entreranno uomini nuovi (speriamo con rapporti più corti e quindi più accelerazione).

g. r.

MODENA è un «virus»

La FILIPINETTI torna a riaffidarsi

si tutta a Parkes e Ugolini • DE TOMASO conserva i migliori collaboratori

MODENA - In settimana, a Modena, avrà luogo un incontro al «vertice» per la sistemazione definitiva della «base» della Scuderia Filipinetti a Formigine di Modena. Risulta che anche la sede verrà adeguatamente ampliata e adeguata alle nuove esigenze. Si incontreranno il «patron» Filipinetti, Sansone, Parkes e Ugolini. A proposito di quest'ultimo si sa che non «lascerà» con l'auto. Ormai è prossima la scadenza dei suoi impegni con la De Tomaso Automobili. Ugolini aveva fatto capire di voler concedersi un tranquillo pensionato. Ma ecco che le offerte, non gli sono mancate (anche in campo calcistico!). Ugolini ha preferito restare fedele alla «Filipinetti» alla quale dedicherà pertanto tutto il suo impegno.

Ugolini è un personaggio del più in vista dello sport. Iniziò ai tempi dello ULIC con il calcio; poi fu dirigente di società minori. Nell'immediato dopoguerra ebbe l'incarico di segretario del Modena calcio con Adolfo Orsi (il noto costruttore della Maserati) presidente e la squadra duellò con il «grande» Torino e con il Milan arrivando terza in un memorabile Campionato di serie A. Con la ristrutturata gestione della «Filipinetti» (della quale Parkes sarà direttore tecnico), Ugolini inizierà ufficialmente l'ennesimo ciclo della sua multiforme attività, con la Targa Florio.

E le novità alla De Tomaso automobili? Due settori dividono la «De Tomaso-Modena, Società per Azioni» dalla «Vignale-Torino, S.p.A.». Quasi tutti i dipendenti hanno rifiutato di trasferirsi a Torino. Lo stesso dott. Bussinello sarà ancora con De Tomaso insieme ai principali collaboratori.

Le nostre anticipazioni sulla possibilità che De Tomaso, nel nuovo stabilimento alla «Bruciata» istituisca anche un centro direzionale dei due stabilimenti per la costruzione di motocicli, Benelli e Guzzi, sembrano prendere consistenza. La De Tomaso ha bisogno di «unire» almeno la parte direttiva delle tre aziende. Un suo portavoce ci ha assicurato che presto si avranno grosse novità automobilistiche.

Mario Morselli

l'esperienza

BIG

è la vostra sicurezza!



BIG

AUTOMEZZI antincendio completi

IMPIANTI automatici per vetture da competizione

ESTINTORI portatili a schiuma brevettata, polvere, CO₂ e Fluobrene

ESTINTORI carrellati, impianti antincendio per industrie

MATERIALI e attrezzature antincendio

UREP-CHIMEC

LOCATE VARESE - Tel. 0331-830240/830242

Direzione commerciale - MILANO - Tel. 02-439390/4691504

L'EURO show
del
6 maggio

MISANO 2000

nel nome
di Ignazio
GIUNTI



a lui non serve ma al suo papà si

papà ha una macchina vera!
e... da quando usa



- non vede più rosso alla spia dell'olio e scendere la pressione al manometro
- non sente più dei fastidiosi rumori
- non si lamenta più per consumi eccessivi d'olio
- ha ritrovato avvii immediati
- sente il motore «cantare» anche sotto sforzo

E poi... sta tranquillo nei lunghi viaggi... perché anche se dovesse dimenticarsi di controllare l'olio c'è **+1** che lo controlla per lui.

Basta un barattolo da 300 gr. per coppe olio fino a kg 5.



TRE VENEZIE - AUTOACCESSORI e RICAMBI, dott. ing. Carlo RIBI concess. FIAT; negozio: Via IX Agosto 4/b, 34170 GORIZIA - Esclusivista di vendita per la zona di Gorizia - E.R.C.A., viale Matteotti 14, 33170 PORDENONE - Esclusivista per la Provincia di Pordenone - AUTOFORNITURE DE MANZANO, Via San Lazzaro 18, Trieste - Esclusivista per la Provincia di Trieste - EMPORIO RICAMBI, Via Valli 3/c, 35043 MONSELICE (PD) - Esclusivista per la zona di Monselice (Padova) - AUTOEMPORIO CAMERINI GIANFRANCO S.a.s., Viale Cesare Battisti 26, 31100 TREVISO - Esclusivista per la Provincia di Treviso - AUTORICAMBI, Corso del Popolo 255, 30172 MESTRE (Venezia) - Esclusivista di vendita per la zona di Mestre - EUROAUTO, Via della Provvidenza 91, 35030 SARMEOLA (Padova) - Esclusivista per la zona di Padova nord.

DISTRIBUTTRICE PER L'ITALIA: CHALLOILS - VIA RADICOFANI 35 - 00138 ROMA

Gabriele Serblin, con la March-Pagnossin 73 S, è uno dei giovani più interessanti di questo scorcio di stagione. Vicentino, 23enne, studia medicina all'Università di Modena ed oltre ad avere sfiorato la vittoria al Paul Ricard ha ottenuto un magnifico tempo alla 1000 KM di Monza. Sarà uno dei protagonisti del Trofeo Giunti

La seconda prova dell'Europeo Marche 2 litri, già in programma sull'autodromo di Vallelunga, si disputerà invece al Santamonica di Misano Adriatico e sarà intitolata al nostro indimenticabile Ignazio Giunti. Questa seconda prova assume ovviamente una importanza capitale per l'andamento di tutto il trofeo: l'Abarth Osella tenterà il tutto per tutto per recuperare punti, mentre March e Chevron, che per ora hanno fatto la parte del leone, non vorranno perdere un attimo della loro supremazia. La March ha già impegnato per i primi giorni del mese la pista in esclusiva: tutta l'équipe Trivellato sarà al lavoro, sotto la guida di Robin Herd progettista della vettura per apportare alcune modifiche che appaiono sostanziali. Piloti oltre a Hezemans, ufficiale, saranno il giovane e promettente Serblin, Nesti e Turizio: poi vi saranno le due vetture iscritte da Vic Elford e vari privati. In casa Chevron vi saranno le solite vetture del Red Rose Racing, che hanno ottenuto la prima doppietta vincente al Paul Ricard con Lepp e Burton: poi le Lola, fra cui quella di Edwards iscritta dalla Barclay's con motore Vega.

Due le case italiane che schiereranno vetture: oltre all'Abarth Osella (assente Merzario) che schiererà due vetture, una per Galli e una per l'austriaco Dieter Quester debutterà nell'Euro 2000 anche l'AMS che dovrebbe presentare due vetture edizione '73, una per Cerulli e un'altra per la coppia Finotto-Mohr che dovrebbe montare in anteprima assoluta il motore Tecno 8 cilindri boxer che ha fornito al banco potenze strepitose.

Ma la notizia più clamorosa è dell'ultim'ora: appare quasi certo anche il debutto della francese Alpine, che per ora ha girato in gran segreto al Paul Ricard. E' questa certamente un'anteprima succulenta: pilota sarebbe Jean Pierre Jabouille.

Le ORE della corsa

TROFEO IGNAZIO GIUNTI - Gara internazionale di velocità in circuito valevole come seconda prova del Campionato d'Europa Marche 2 litri e come prova per il Campionato Italiano Assoluto.

La gara si svolgerà sul circuito dell'Autodromo Santamonica, della lunghezza di km 3,488: si articolerà in due manches di 40 giri ciascuna (km 139,520) pari a una distanza totale di km 279,040. Saranno ammessi alla gara 23 conduttori.

La prova è riservata alle vetture del Gruppo 5 fino a 2000 cc - Gruppo 4 - 1. e 2. divisione fino a 2000 cc.

PROVE SPORTIVE E VISITA MEDICA - Venerdì 4 maggio dalle ore 9 alle ore 12 e dalle 14 alle 17 - Sabato 5 maggio dalle ore 9 alle ore 12.

VERIFICHE TECNICHE - Venerdì 4 maggio dalle ore 9,30 alle ore 12,30 e dalle 14,30 alle 17,30 - Sabato 5 maggio dalle ore 9,30 alle ore 12,30.

PROVE UFFICIALI DI QUALIFICAZIONE - Venerdì 4 maggio dalle ore 14 alle ore 17 - Sabato 5 maggio dalle ore 14 alle ore 17.

PARTENZA DELLA GARA
1. MANCHE domenica 6 maggio ore 14,30.
2. MANCHE domenica 6 maggio ore 17,00.

Anche la nuova ALPINE fra i bigs del Santamonica

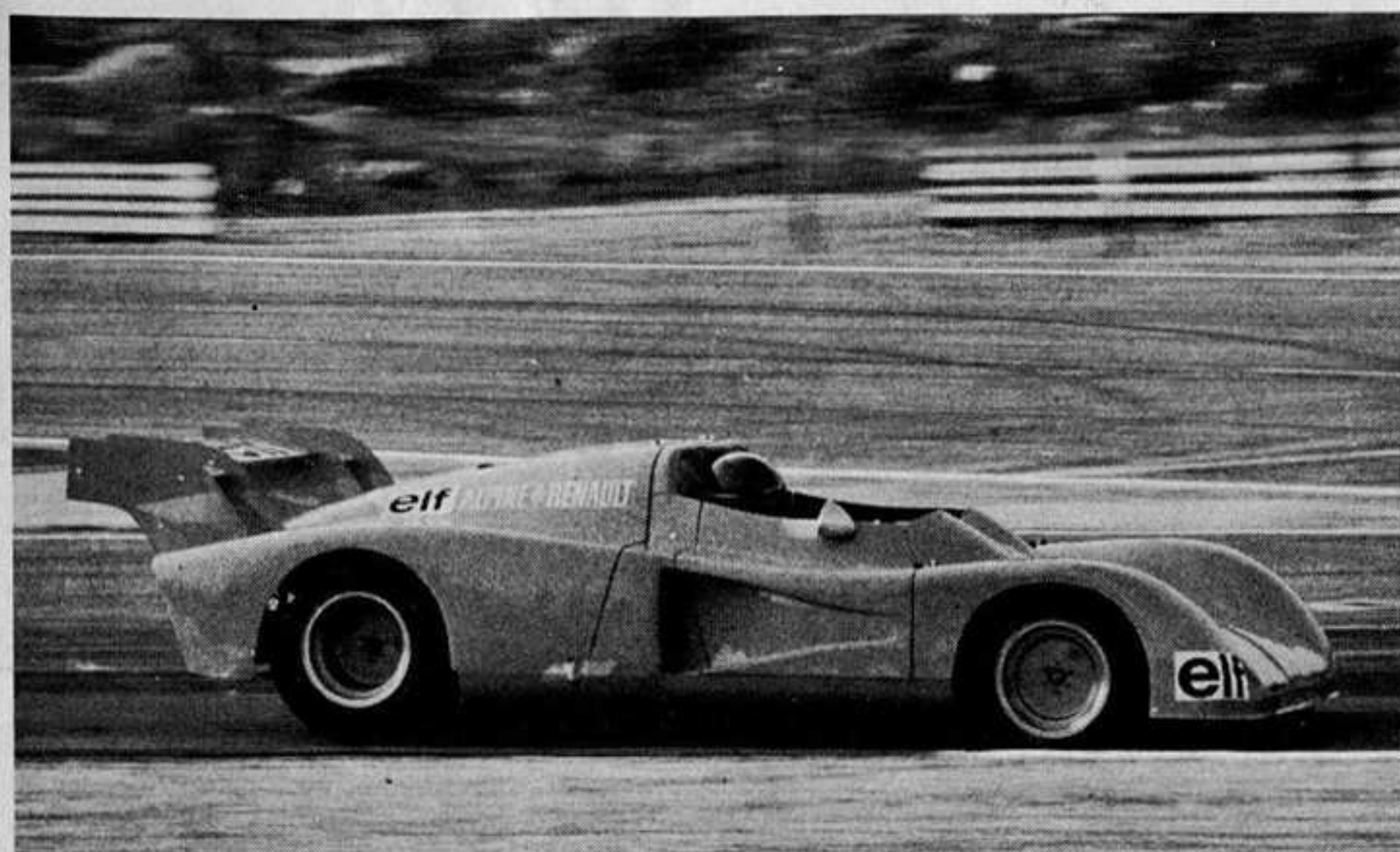
Nanni GALLI	Abarth Osella PA 1
Dieter QUESTER	Abarth Osella PA 1
Jean Claude ANDRUET	Abarth Osella PA 1
Michael DUPONT	Chevron B 21 Ford
Mauro FORMENTO	Chevron B 21 Ford
Mauro MARCOTULLI	Chevron B 23 Ford
Joerg OBERMOSER	GRD Ford S 73
Guy EDWARDS	Lola T 292 Ford
Jim BUSBY	Lola T 292
Josè JUNCADELLA	Chevron B 23
Jorge de BAGRATION	Chevron B 23
Ottorino VOLONTERIO	Chevron B 21 Ford
KUHNE	March 73 S BMW
Toine HEZEMANS	March 73 S BMW
Gabriele SERBLIN	March 73 S BMW
Cosimo TURIZIO	March 73 S BMW
Mauro NESTI	March 73 S BMW
« Gianfranco »	Abarth 2000 72
Manfred MOHR	AMS 73 Tecno
Francesco CERULLI IRELLI	AMS 73 Ford
Martino FINOTTO	AMS 73 Ford
Jean Pierre JABOUILLE	Alpine

Così la prima al Paul Ricard

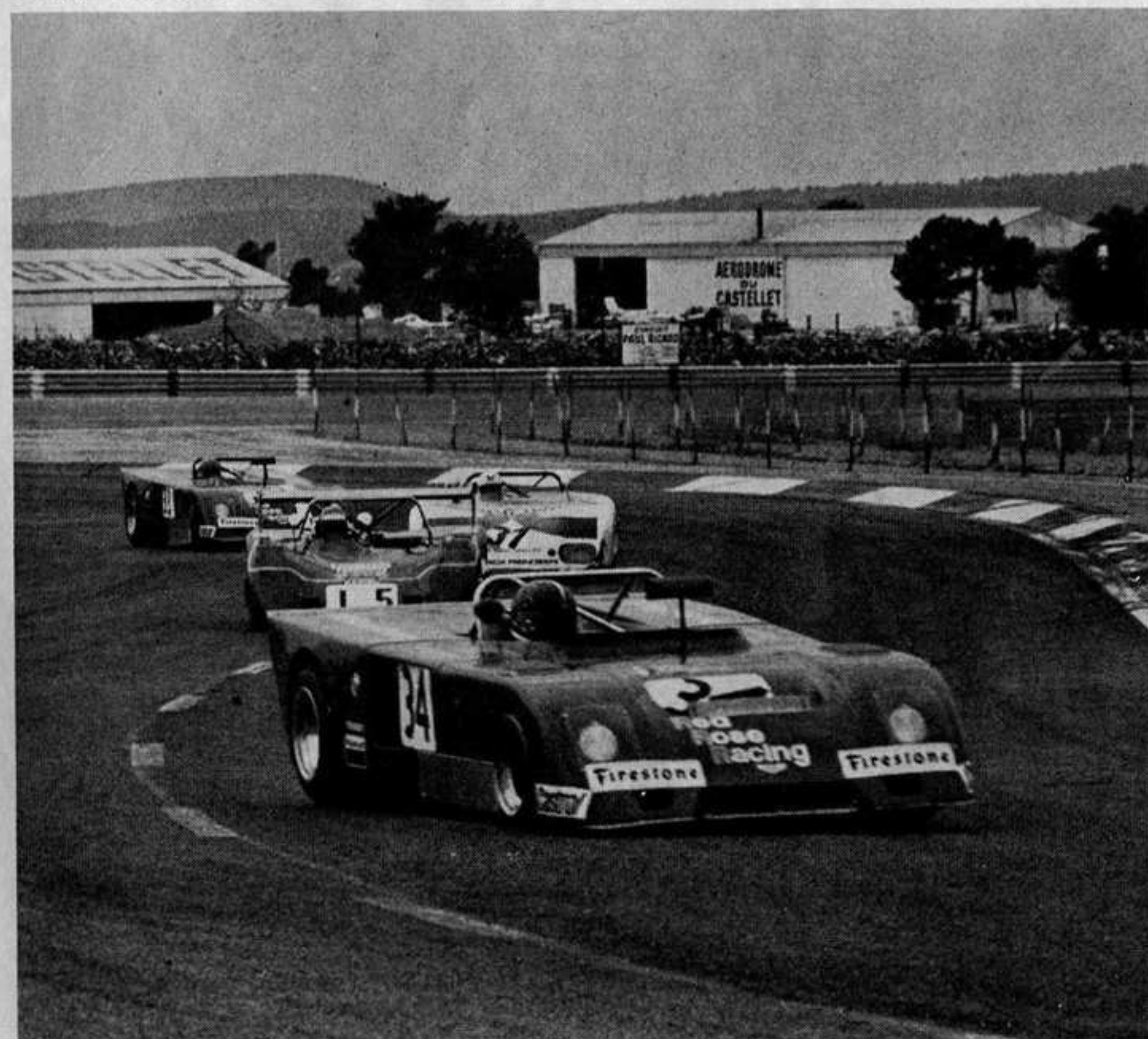
Chevron	punti 20
Lola	punti 12
March	punti 10

I prossimi appuntamenti 2000

Imola 3/6; Clermont Ferrand 24/6; Pergusa 15/8; Nurburgring 2/9; Zeltweg 16/9; Montjuich 14/10; Jarama 21/10.



Il Santamonica terrà (è ormai certo) a battesimo la nuova barchetta Alpine (sopra): pilota sarà il francese Jean Pierre Jabouille. Una bella sequenza della prima gara al Paul Ricard (sotto), con John Lepp davanti a Chris Craft, al nostro Serblin e a John Burton



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

**Trapianto con rigetto.
Non rischiatelo!**



Usate ricambi originali **FIAT**

monta sulla tua auto
una tromba
elettropneumatica

FIAMM
+ -

**....viaggerai
più sicuro!**

La tromba elettropneumatica FIAMM vi garantisce una sicura «udibilità» anche a lunga distanza e a velocità sostenute.

La tromba elettropneumatica FIAMM vi apre la strada e allontana i pericoli perché sovrasta ogni altro rumore interno ed esterno. Nella vasta gamma delle trombe FIAMM troverete sicuramente il modello adatto alla vostra vettura, e alla vostra velocità di crociera.

punti di vendita
specializzati
in tutta Italia