

Si ripetono a MISANO le beffe del CASTELLET ma CRAFT (col Lola-Cosworth) evita il bis di LEPP

1. MANCHE

Così (in 21) al via

Chris Craft (Lola T292) 1'16"9	Guy Edwards (Lola T292) 1'16"6
Toine Hezemans (March-BMW) 1'18"0	Nanni Galli (Abarth-Osella) 1'17"3
Dieter Quester (Abarth-Osella) 1'18"2	John Lepp (Chevron B23) 1'18"2
John Burton (Chevron B23) 1'18"6	Gabriele Serblin (March-BMW) 1'18"6
Jean-Claude Andruet (Abarth-Osella) 1'19"2	Francesco Cerulli (AMS-Ford) 1'19"0
Mauro Nesti (March-BMW) 1'19"4	José Juncadella (Chevron B21) 1'19"3
Jorge De Bagration (Chevron B23) 1'20"3	Jim Busby (Lola T292) 1'19"8
Cosimo Turizio (March-BMW) 1'21"6	Herbert Kuehne (March-BMW) 1'20"8

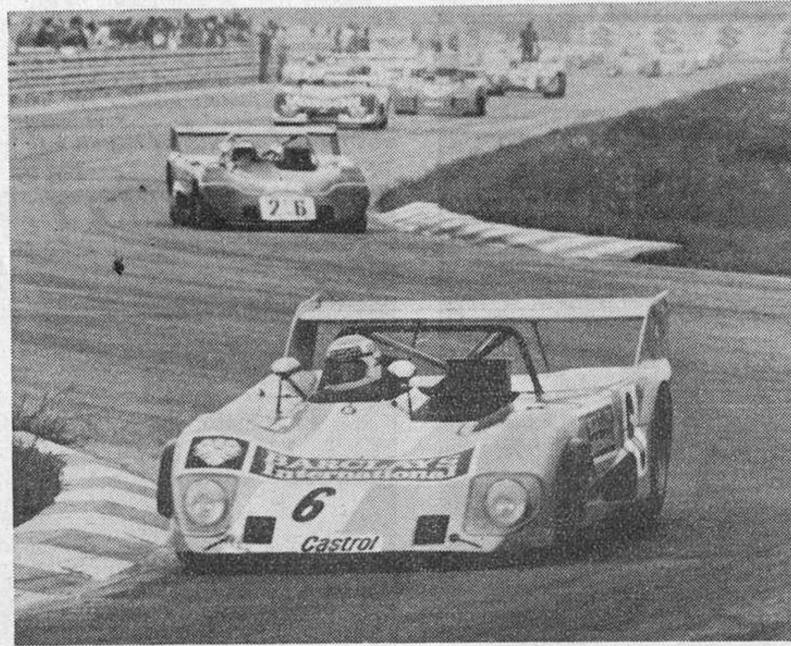
TROFEO IGNAZIO GIUNTI, gara internazionale di velocità in circuito valida quale seconda prova del **CAMPIONATO EUROPEO MARCHE 2000** - Autodromo di Santamonica, Misano Adriatico, 6 maggio 1973.

LE CLASSIFICHE

1. manche: 1. Guy Edwards (Lola T.292) 40 giri in 52'43", media 158,787 kmh; 2. Craft (Lola T.292) 52'45"; 3. Hezemans (March BMW) 53'15"3; 4. Lepp (Chevron B23) 53'17"7; 5. Quester (Abarth Osella) 53'42"7; 6. Nesti (March BMW) a 1 giro; 7. De Bagration (Chevron B21) a 1 giro; 8. Juncadella (Chevron B23) a 1 giro; 9. Stalder (Lola T. 290) a 2 giri; 10. Kuehne (March BMW) a 2 giri; 11. Turizio (March BMW) a 4 giri; 12. Andruet (Abarth-Osella) a 5 giri; 13. Serblin (March BMW) a 20 giri.

Giro più veloce: Edwards 1'17"9, media 162,191.

2. manche: 1. Chris Craft (Lola T.292) 40 giri in 53'33"8, media 156,262 kmh; 2. Burton (Chevron B23) 54'03"5; 3. Lepp (Chevron B23) 54'11"3; 4. Quester (Abarth-Osella) 54'22"3; 5. Nesti (March

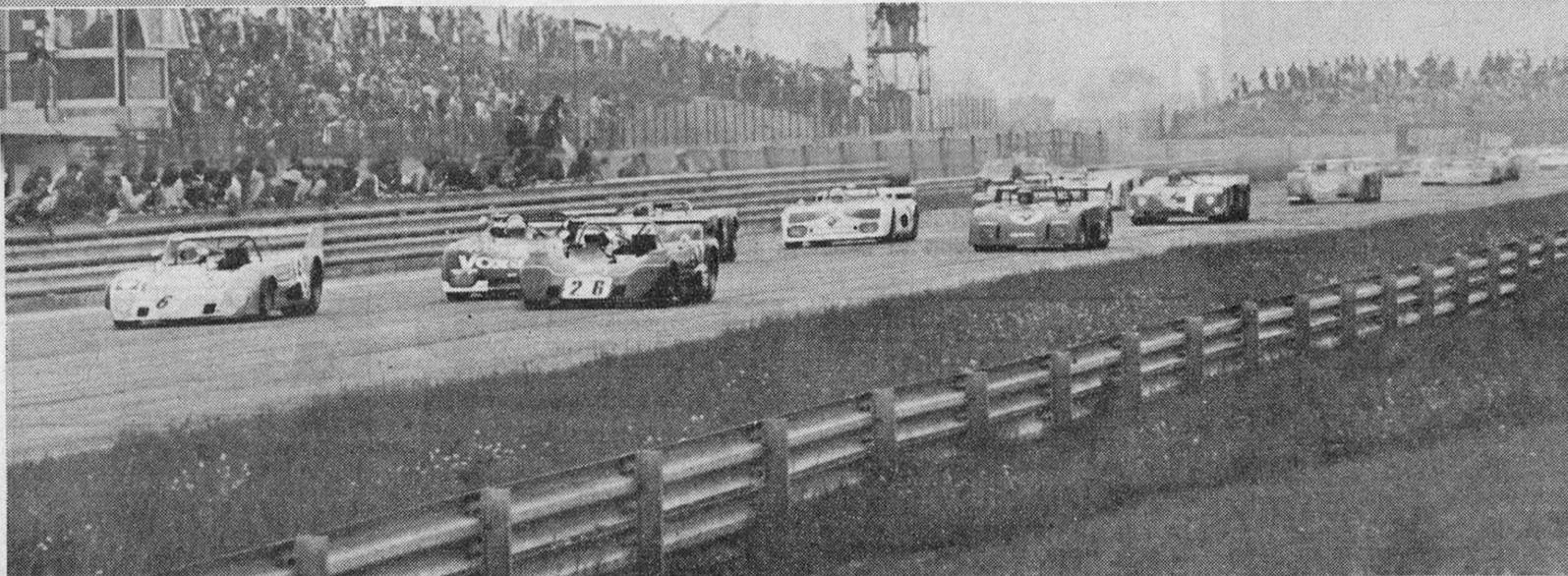


BMW) 54'35"7; 6. Juncadella (Chevron B23) a 1 giro; 7. Stalder (Lola T290) a 1 giro; 8. Edwards (Lola T292) a 5 giri; 9. De Bagration (Chevron B23) a 16 giri.

Giro più veloce: Edwards in 1'18"1 alla media di kmh. 160,778.

CLASSIFICA FINALE: 1. Chris Craft (Lola T292) 80 giri 1.46'18"8, media kmh 157,490; 2. Lepp (Chevron B23) 1.47'29"; 3. Quester (Abarth-Osella) 1.48'05"; 4. Nesti (March BMW) a 1 giro; 5. Juncadella (Chevron B23) a 2 giri; 6. Stalder (Lola T290) a 3 giri; 7. Edwards (Lola T292) a 5 giri.

Guy Edwards, lo sfortunato protagonista di entrambe le manches, si è portato al comando: si fermerà a 5 giri dalla fine



A sinistra, la partenza lanciata tipo Indianapolis. Sopra, sul podio Lepp, Craft e Quester. Chris Craft regge il trofeo Giunti, consegnatogli dalla baronessa

Jack Henry (Lola T290) 1'23"1	Fred Stalder (Lola T290) 1'22"2
Stefano Buonapace (Chevron B23) 1'24"2	«Pal Joe» (Lola T290) 1'23"4
Manfred Mohr (AMS-Tecno) 1'24"4	

2. MANCHE

Così (in 15) al via

Chris Craft (Lola T292)	Guy Edwards (Lola T292)
John Lepp (Chevron B23)	Toine Hezemans (March-BMW)
Mauro Nesti (March-BMW)	Dieter Quester (Abarth-Osella)
José Juncadella (Chevron B23)	Jorge De Bagration (Chevron B21)
Herbert Kuehne (March-BMW)	Fred Stalder (Lola T290)
Jean-Claude Andruet (Abarth-Osella)	Cosimo Turizio (March-BMW)
John Burton (Chevron B23)	Gabriele Serblin (March-BMW)
Stefano Buonapace (Chevron B23)	

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MISANO - Per Guy Edwards si è ripetuta a Misano la « beffa » del Paul Ricard, durante la prova d'esordio di questo campionato Marche 2 litri. Come in Francia, anche questa volta l'inglese della Lola era in testa, quando il suo Cosworth-Vega lo ha lasciato a piedi, e proprio ad un passo dalla vittoria finale, dopo che aveva dominato la prima e la seconda manche con una superiorità che non è solo dovuta alla potenza del motore Chevrolet, ma anche alla sua classe personale ed alla eccezionale bontà della Lola T292, senz'altro la migliore 2000 attualmente in circolazione.

BMW onNESTI

E non è un caso che sia stata una Lola a vincere, quella di Chris Craft, che montava un più affidabile anche se non altrettanto potente Ford-Cosworth BDG. Quanto al terzo ed attesissimo motore al via, cioè il BMW, per l'unità motrice tedesca e per le Marche 73 S da esso mosse, questo trofeo Giunti trasferì-

to a Misano è stata una prova interlocutoria: molta potenza, molta resistenza, ma tante piccole noie che, alla fine, hanno condizionato il risultato, anche se Nesti ha ottenuto un magnifico quarto posto assoluto che lo ripaga in parte della sfortuna della 1000 Km di Monza, e se Hezemans deve solo alla sfortu-

na la perdita del secondo posto assoluto.

All'appuntamento è mancata l'Abarth-Osella. La « moria » delle trasmissioni, che ha coinvolto anche altre squadre, è stata determinante per le vetture torinesi. Galli, dopo un promettente terzo tempo in prova, garantiva batta-

glia, ma già dalle ricognizioni prima del via si è accorto che il suo cambio non funzionava. E' partito con due marce in meno, si è girato per tentare l'impossibile e si è dovuto ritirare. Un po' più in là è andato Andruet, quel tanto che gli consentiva la sua vettura di modello '72, fino a che anche per lui c'è stato il blocco della trasmissione.

TURIZIO non s'affiata

Lo Hewland FG 400 (il cambio « standard » per queste vetture) ha giocato un brutto scherzo anche a Serblin, che nella prima manche aveva strappato il secondo posto a gente come Hezemans e Craft, e che — da come si sono messe le cose — poteva anche risultare il vincitore finale. Peccato, ma resta la consolazione di constatare come il suo exploit del Ricard non fosse un caso.

Degli altri italiani in grado di inserirsi nella classifica assoluta, Turizio non ha trovato con la sua March nuova di zecca e piena di problemi l'affiatamento necessario, mentre Cerulli è stato fermato trop-



Sfortunata la prova di Jean Claude Andruet: il francese era atteso dai tifosi romagnoli, ma è stato vittima di un guasto al cambio

PILOTA	VEETTURA	VENEDI'	SABATO
Guy Edwards	Lola T292 - Vega-Fir.	1'17"1	1'16"6
Chris Craft	Lola T292 - Cosw.-Fir.	1'17"2	1'16"9
Nanni Galli	Abarth-Osella - Fir.	1'19"4	1'17"3
Toine Hezemans	March 735 - BMW - Good.	1'19"3	1'18"0
John Lepp	Chevron B23 - Smith-Fir.	1'18"2	1'18"2
Dieter Quester	Abarth-Osella - Fir.	1'19"3	1'18"2
Gabriele Serblin	March 735 - BMW - Fir.	1'23"1	1'18"6
John Burton	Chevron B23 - Smith-Fir.	1'18"6	1'18"7
Francesco Cerulli	AMS-Nova - BDE - Fir.	—	1'19"0
Jean-Claude Andruet	Abarth-Osella '71 - Fir.	—	1'19"2
José Juncadella	Chevron B23 - FVC-Fir.	1'24"2	1'19"3
Mauro Nesti	March 735 - BMW - Fir.	—	1'19"4
Jim Busby	Lola T292-BDE - Fir.	1'30"9	1'19"8
Jorge De Bagration	Chevron B21-FVC - Fir.	1'21"0	1'20"8
Herbert Kuehne	March 735-BMW - Good.	1'21"8	1'20"8
Cosimo Turizio	March 735-BMW - Good.	—	1'21"6
Fred Stalder	Lola T290-FVC - Fir.	—	1'22"2
Jack Henry	Lola T290-FVC - Fir.	—	1'23"1
Mario Casoni	Raymond-FVC - Fir.	1'23"3	—
« Pal Joe »	Lola T290 - BDE - Fir.	—	1'23"4
Stefano Buonapace	Chevron B23-FVC - Fir.	—	1'24"2
Manfred Mohr	AMS-Tecno - Fir.	—	1'24"4
Giuseppe Piazzi	Dallara-Fiat-Fir.	1'30"5	1'32"2
Danilo Tesini	Dallara-Fiat-Fir.	—	1'33"0
« Il Vagabondo »	Alpine-Renault	1'43"6	1'42"1
Ottorino Volonterio	Alfa Romeo T22	1'45"0	1'44"5

Tempo limite di qualificazione: 1'28"4

I problemi delle PROVE

I «cucchiai» delle MARCH e il fantasma TECNO 2008

MISANO - Dei due turni di prove ufficiali previsti, il secondo è stato ovviamente quello determinante ai tempi di partenza, data la praticamente assoluta novità che per i presenti rappresentava il circuito di Santa Monica. Per cui, la prima giornata è stata utilizzata per la conoscenza del percorso e per la definizione dei rapporti più adatti. Nella giornata di sabato, dunque, il fatto saliente è stato rappresentato dalle grosse difficoltà di messa a punto delle cinque March-BMW presenti, ognuna delle quali accusava problemi diversi anche se circoscrivibili a due principali: eccessivo sottosterzo e precaria erogazione di potenza del motore fuori dalle curve a sinistra.

Nell'ambito dello stesso team Trivelato, le soluzioni sono state molteplici: la March-Voxson di Hezemans pareva la più a posto, sia come motore che come assetto, anche se abbiamo visto l'olandese provare con pneumatici Goodyear davanti e Firestone dietro. Per aumentare la deportanza anteriore, a questa vettura era stata ricavata una presa d'aria sul muso, con una canalizzazione sfociante verso l'alto. Per lo stesso scopo, invece, le March-Pagnossin di Serblin e quella di Turizio erano

state equipaggiate con una appendice deportante a «cucchiaio», simile a quella delle Porsche Can-Am. La March-Cebora di Nesti, invece, aveva la profilatura normale. Per la corsa, Serblin toglierà poi l'appendice (che oltre tutto strisciava in frenata) per montare un deflettore più piccolo. Anche la March del canadese Kuehne conservava la carrozzeria di serie, a proposito della quale c'è da dire che è apparsa non molto ben finita, con attacchi e ganci molto fragili.

Per quanto riguarda la squadra Osella, gli interventi sono stati di gran lunga minori, segno che la vettura è ormai uscita dalla fase sperimentale e sono ormai un ricordo quelle strane differenze fra muletto e vettura da gara riscontrate al Ricard. Le Abarth-Osella 73 erano due, per Galli e Quester (che lamentava una certa mancanza di potenza al motore, però) ed una terza tipo '72 a passo corto per Andruet. Non ostante il suo impegno, Galli non è riuscito a migliorare i tempi di qualificazione veramente eccellenti delle due Lola T292 di Edwards

CONTINUA A PAGINA 34

Classifiche dopo 2 prove	RICARD	MISANO	TOTALE
	MARCHE		
Chevron	20	15	35
Lola	12	20	32
March	10	10	20
Abarth	—	12	12
PILOTI			
John Lepp	9	6	15
Chris Craft	—	9	9
John Burton	6	—	6
Jacques Henry	4	—	4
Dieter Quester	—	4	4
Gabriele Serblin	3	—	3
Mauro Nesti	—	3	3
Mauro Marcotulli	2	—	2
José Juncadella	—	2	2
Fred Stalder	1	1	2

Sempre fragili il motore VEGA e il cambio ABARTH



La falcidia dei cambi ha colpito anche Nanni Galli, che aveva sofferto di questi problemi sin dalle prove: si è dovuto arrendere subito

1. MANCHE

La rimonta sfortunata di SERBLIN

MISANO - Sono 19 le vetture che si schierano al via della prima delle due manche di 40 giri l'una previste per il Trofeo Giunti. Non si allineano la AMS-Tecno di Mohr, come previsto, e la Lola di Henry. Al via, lanciato, scatta Edwards e va in testa, per non essere più ripreso. Dietro alla Lola-Barclays si forma un gruppo compatto composto dalla Lola di Craft e dalle March di Hezemans e Serblin. Galli, partito con il cambio non a posto, è solo ottavo, ed al secondo passaggio è già fuori gara: si tocca con la Chevron di Burton e rompe la sospensione posteriore sinistra. L'inglese sarà costretto ai box per riparare la presa d'aria laterale per il radiatore olio.

In testa, sempre più solo Edwards, molto bella la rimonta di Serblin che prima supera Hezemans, già con problemi alla seconda marcia, poi attacca Craft e lo passa all'undicesimo giro, portandosi al secondo posto. Molto be-

ne anche Cerulli, che è settimo dietro a Lepp e Quester, mentre dietro a lui sono l'altra Abarth-Osella di Andruet che precede le March di Nesti e Turizio. Quest'ultimo, si gira al tornante prima dei box all'ottavo giro, ed inizia una serie di soste per fermare la parte anteriore della carrozzeria. Nesti risale molto bene e passa Andruet, che già accusa le noie al cambio che poi lo porteranno al rifioro al termine della manche, quando il cambio, rimasto senza seconda e quarta, si bloccherà definitivamente.

Dietro alla Lola-Vega di Edwards, Serblin regge fino al ventesimo giro, quando si ferma sul percorso con l'albero primario del cambio rotto. Un vero peccato per il nostro pilota. Hezemans non riesce ad arginare Craft, che lo stacca facilmente, anche perché l'olandese ha molte noie anche ai freni. Proprio al termine, si ferma Andruet che era in quel momento settimo. Alle spalle delle due Lola, quindi, si piazzano Hezemans, il regolare Lepp, l'unica Abarth-Osella superstite, quella di Quester, quindi la March-BMW di Nesti.

Cerulli avrebbe potuto facilmente concludere al settimo posto se un abbassamento della pressione olio non lo costringesse al box nella prima metà di gara. Edwards conclude rallentando vistosamente, essendo rimasto senza frizione, e con ancora un giro Craft lo avesse raggiunto.

m. m.

CONTINUA A PAGINA 34

Gabriele Serblin è stato uno dei grandi protagonisti della 1. manche dopo aver raggiunta la seconda posizione è stato attardato da diversi inconvenienti: quello che l'ha bloccato è stato il cambio

po presto dalla caduta della pressione dell'olio nel suo sfruttato BDE-Novamotor.

Le Chevron, grazie alla regolarità del suo pilota più redditizio, John Lepp, rimane

in testa alla classifica provvisoria del Campionato, anche se con soli 3 punti sulla Lola, mentre per March e soprattutto per Abarth-Osella si tratta, ora, di inseguire. Ve-

dremo il 3 giugno, ad Imola, se l'inseguimento porterà i suoi frutti, come lo scorso anno.

Marco Magri

CONTINUAZ. DA PAGINA 33

2. MANCHE

HEZEMANS con la coda fiammeggiante

Il via alla seconda parte della gara viene dato con una mezz'ora di ritardo per permettere le riparazioni più essenziali. La più vistosa è senz'altro quella che coinvolge la Lola-Barclays di Edwards, il vincitore della prima serie: gli viene sostituita la frizione e gli aggiustaggi al retrotreno portano via molto tempo. Si è lavorato anche nel box di Trivellato, a sistemare le due March che prenderanno il via, quella di Hezemans e quella di Nestli.

Non si schierano infatti né Serblin (con il cambio a pezzi) né Turizio, sopraffatto dai problemi della sua macchina. Come previsto, non c'è neppure Andruet, mentre sono presenti sia Burton che Buonapace, che ha rimediato al cortocircuito.

Anche questa seconda manche ha un andamento molto lineare, e nuovamente Edwards se ne va indisturbato lasciando a litigare Hezemans e Craft. Il pilota della Lola ha solo due secondi di svantaggio su Edwards, ma non è in grado di attaccarlo e quindi si limita a controllare il suo secondo posto. Dalle retrovie (è partito in ultima fila) si fa sotto molto bene Burton, che al quinto giro è già settimo, mentre dietro ad Hezemans e Craft sono Queter, entrando in «contatto» con liano, che si va affiatando con la sua March, alla quale fra le due manche ha eliminato qualche difetto, passa De Bagration e va alla caccia di Questa, entrando in «contatto» con lui al 15. giro, quando finisce per girarsi ostacolato dall'austriaco. Perderà una decina di secondi.

Molto bella la gara dell'altra Chevron del Red Rose, quella di Leep, che partito non benissimo recupera un posto dietro l'altro e si installa nella posizione che gli spetta, cioè al quarto posto. Posto, che diventa il terzo quando Hezemans passa davanti al box con una scia di nannine provocate dalla rottura di un tubo dell'olio. Farà quasi un giro completo prima di fermarsi nel prato, dove il fuoco gli verrà spento facilmente.

La corsa, così, pare ormai decisa, con Edwards che procede comodamente in testa con 7/8" su Craft, poi le due Chevron di Burton e Leep, poi l'Abarth di Queter ed infine la March di Nestli. De Bagration, dopo aver dovuto sostare al box a cambiare una ruota che si stava sgonfiando, viene rimandato in pista con il cerchio non perfettamente fissato, con il risultato di perdere la ruota alla curva della Quercia.

Invece, a 4 giri dalla fine la Lola di Edwards arriva lentamente e si ferma nel rettilineo di fronte ai box, ammutolita. Il basamento del Vega ha ceduto, ed a Craft non resta che andare a ricevere la bandiera a scacchi ed il Trofeo Ignazio Giunti.



Sopra, se ne va la ruota anteriore destra di De Bagration, che era ottimamente piazzato. Sotto, escono fiamme dalla March di Hezemans



Ecco Hezemans che, accortosi delle segnalazioni fattegli per tutta la pista, si è fermato a far spegnere il principio d'incendio. Un vero peccato per l'olandese, che stava facendo una bellissima corsa

Le tre mescole FIRESTONE

● Nel Marche 2000, la Firestone ha decisamente il sopravvento sulla eterna rivale Goodyear. Se non altro perché segue lo sviluppo di questi pneumatici e ne produce in numero sufficiente, il che non si può dire della Goodyear. A Misano, ad esempio, la Firestone aveva ben tre tipi di pneumatici nuovi, praticamente sperimentali, con mescole leggermente diverse.

● «Pal-Joe», che disponeva della Lola T290 che già era a Monza, era stato costretto ad una messa a punto affrettata, nella quale gli sono stati molto utili i consigli del team Osella. «Pal-Joe» è un vecchio cliente Abarth.

● Al party Marlboro, la sera prima della corsa al Club Santamonica, accuminati dalla porchetta e dal vino i

«big» dell'Euromarche ed i giovanotti della Formula Italia. Il tutto, condito dalla ben nota ospitalità romagnola, è stato molto ben accetto da tutti.

● Sulle Abarth-Osella '73 era montato un rapporto finale di 244 kmh a circa 9.000 giri; le March-Trivellato il rapporto era 240 kmh a 9.000 giri, mentre la AMS di Cerulli aveva anche lui 245 kmh, ma il motore «prende» circa 300 giri in meno del limite.

● Buonapace ha provato con la sua Chevron un motore con pistoni sperimentali, che però si sono rotti a metà del secondo turno. Per la gara, è giunto in nottata da Torino un nuovo motore Tondelli-Ford, sempre di 1600.

I problemi delle PROVE

CONTINUAZ. DA PAGINA 33

e Craft. Il primo, con un ottimo Chevrolet-Vega apparentemente molto affidabile (finalmente), il secondo in possesso di un «super-Cosworth» BDG molto potente. Ad ogni modo, le Lola più recenti (il tipo 292, appunto), hanno confermato al Santa Monica l'eccellente impressione delle gare di esordio, dimostrandosi particolarmente veloci in rettilineo e soprattutto in curva, segno di una messa a punto perfetta anche per quanto riguarda l'aerodinamica.

Il Trofeo Giunti ha segnato anche l'atteso debutto del motore 8 cilindri boxer della Tecno, montato su una AMS che l'ing. Simonetti ha allestito appositamente per questa ingombrante unità, con una parte posteriore del telaio, sospensioni comprese, del tutto

In F. ITALIA continua un dominio

Sette - bis col PASSATOR MARTINI

1. COPPA HOTEL GALA - FORMULA ITALIA - Gara nazionale di velocità valevole per il Campionato Italiano - Misano 6 maggio 1973

I BATTERIA

1. Giancarlo Martini 14'51"2, alla media di 140,880 kmh; 2. Ghinzani 14'55"2; 3. Regosa 14'55"6; 4. Peruzzi 15'16"0; 5. Ponzoni 15'32"2; 6. Tagliaferri 15'33" e 5; 7. Spataro 15'33"8; 8. Di Benedetto 15'34"1; 9. Mantovani 15'47"8; 10. Baiguera 16'02"3; 11. Cozza 16'28"6. Giro più veloce: Regosa 1'27"9 media 142,853 kmh.

II BATTERIA

1. Alfredo Ruggeri 15'12"6 media 137,591 kmh; 2. Caneva 15'14"8; 3. Buratti 15'15"7; 4. Truffo 15'15"9; 5. Pederzoli 15'23"4; 6. Selvatici 15'28"3; 7. Cavina 15'28"6; 8. Riccitelli 15'31"4; 9. Bussoni 15'31"7; 10. Serena 15'39"5; 11. Ongari 15'55"5; 12. Zanarini 15'56"1; 13. Roberto 15'57"4; 14. Simonetti 10'51" e 4 a 3 giri; 15. Brancatelli 9'43"0 a 4 giri.

Giro più veloce: Ruggeri 1'29"6 media 140,143 kmh.

III BATTERIA

1. Roberto Farneti 15'10"7 media 137,880 kmh; 2. Gunnella 15'11"0; 3. Corolli 15'17"6; 4. Cesarini 15'18"7; 5. Piccolomini 15'18"9; 6. Facibeni 15'21"7; 7. Sottanelli 15'22"0; 8. Facchinetti 15'23" e 2; 9. Buttani 15'24"4; 10. Ricci 15'24" e 8; 11. Lombardi 15'27"9; 12. Ferrari 15'52"7; 13. Mastaglio 16'06"6; 14. Viola 16'08"2.

Giro più veloce: Piccolomini 1'29"6 media 140,143 kmh.

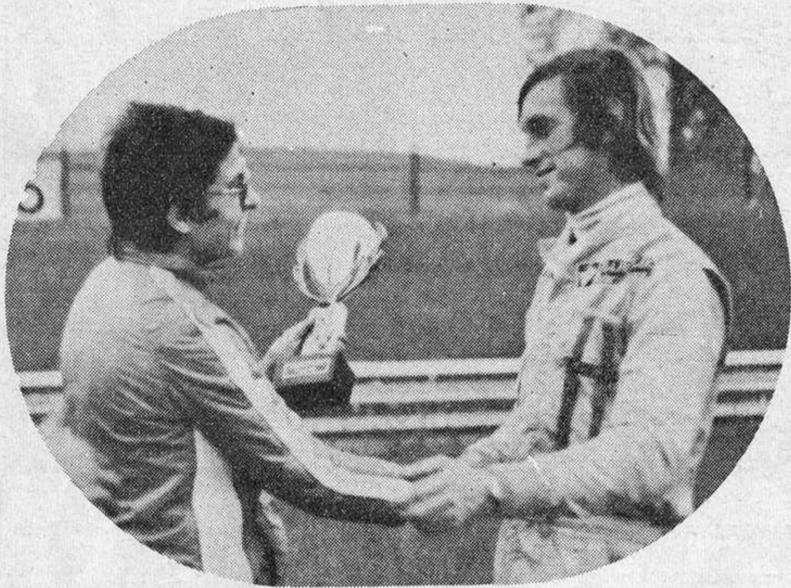
CLASSIFICA FINALE

1. Giancarlo Martini 22'33"4 alla media di 139,165 kmh; 2. Ghinzani 22'45"1; 3. Regosa 22'45"1; 4. Farneti 22'48"9; 5. Peruzzi 22'50"5; 6. Cesarini 22'50"6; 7. Truffo 22'56"3; 8. Sottanelli 23'01"7; 9. Cavina 23'02"7; 10. Caneva 23'02"7; 11. Riccitelli 23'03"7; 12. Facibeni 23'05"2; 13. Selvatici 23'16"1; 14. Piccolomini 23'16"3; 15. Buttani 23'20"2; 16. Tagliaferri 23'24"1; 17. Di Benedetto 23'26"1; 18. Spataro 23'32"3; 19. Facchinetti 23'49"9.

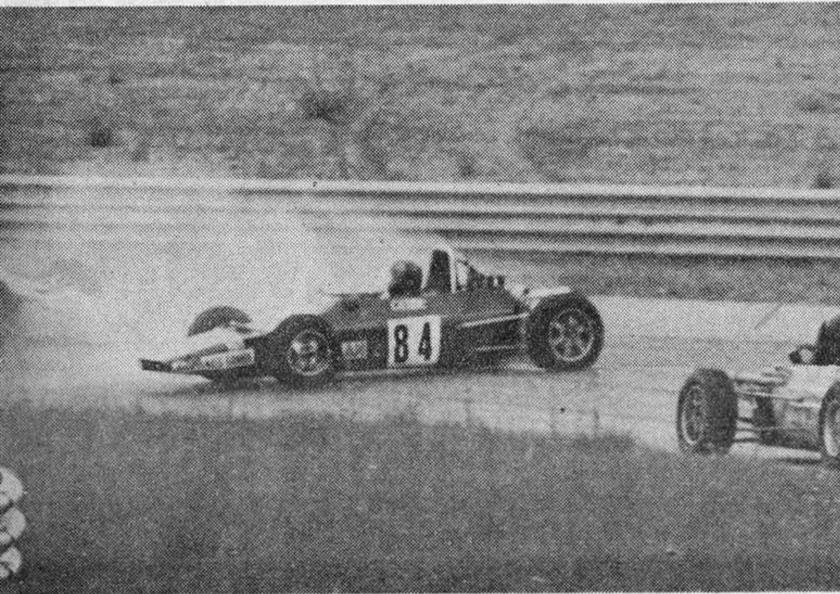
Giro più veloce: Truffo 1'28"9 media 141,246 kmh.

Le Coppe sociali dell'AC TORINO con poche incertezze

TONDELLI e un brivido



Sopra, Kira Cattini consegna una coppa anche a Guy Edwards, lo sfortunato protagonista del Trofeo Giunti. Sotto, Serena in testa-coda



MISANO - A neanche una settimana di distanza ancora Giancarlo Martini, profeta in patria (ma quante vittorie in terra di Romagna ha già collezionato il pilota della scuderia del Passatore!), davanti al suo pubblico che non finiva più di festeggiarlo. Sta veramente diventando un idolo locale questo ragazzo moro, che ammette candidamente di non aver tempo per le corse tanto è impegnato nel lavoro con la ditta del padre. Molto del merito va quindi all'organizzazione del suo team, dal momento che effettivamente Minardi e compagni gli mantengono a disposizione un mezzo pressoché perfetto (come ha avuto modo di sottolineare sportivamente anche Ghinzani). E così, ancora, la lotta già aperta in sede di prove ufficiali, proseguita in batteria e terminata in finale (chissà perché Martini e Ghinzani si trovano sempre fianco a fianco in prima fila) ha stabilito un ordine di grandezza, anche se dobbiamo dirlo, non ci sentiamo di mettere due gradini più sotto Pier Carlo Ghinzani. Indubbiamente sono i nostri due migliori puledri; e si vede da come si sono saputi «allungare» in poche corse verso il titolo italiano.

La prima batteria si era aperta subito col duello Ghinzani Martini: era il primo a prendere meglio il via, ma già al primo passaggio il romagnolo prendeva il comando per non lasciarlo fino al termine dei 10 giri. La lotta era aperta a tre, con l'inserimento di Regosa (un altro elemento da tenere sott'occhio) che però giungeva terzo a 4 decimi da Ghinzani.

Per la seconda batteria era Ruggeri a prendere il volo, azzeccando una partenza al limite del regolamento: veniva però subito raggiunto e passato di forza dal bolognese Buratti (riuscito a partire in extremis, con la macchina riparata alla meglio dopo l'impatto subito poche ore

prima in prove libere) che transitava in testa al termine del primo giro. Ma evidentemente il bolognese aveva diversi problemi: veniva quindi preso da Caneva, e quindi da Ruggeri che transitava al comando del terzo passaggio. Bandiera nera pochi istanti dopo per Bossoni che viaggia col muso alzato, e subito si ferma per far togliere da quella posizione il musetto mentre continua la lotta tra Caneva e Ruggeri che vincerà.

Nell'ultima batteria in programma Cesarini dalla terza fila sorprende diversi avversari: ma ancora una volta un romagnolo, questa volta il ravennate Farneti prendeva in mano le redini della situazione. La vita non era però così facile per lui: riveniva fortissimo Aldo Gunnella (saprete forse dell'antagonismo che sussiste tra i due) che lo impegnava a fondo, mentre per il terzo posto la lotta era aperta tra Facibeni, Cesarini, Corolli e Piccolomini. Quando tutti si attendono un arrivo in volata, colpo di scena: Gunnella rompe clamorosamente in dirittura d'arrivo, lasciando via libera al suo avversario.

In finale ancora una volta Martini e Ghinzani in prima fila: Gunnella tenta di partire con un'altra macchina, avendo rotto irrimediabilmente il suo motore, manovra scoperta in tempo e sventata dai commissari. Martini è subito al comando; e solo Giulio Regosa riuscirà ad impegnarlo (e a passarlo) nel corso del terzo giro. Poi una serie di testa-coda (prima vittima Farneti alla Quercia e poi nello stesso punto, tutti assieme Buratti Caneva e Truffo) sconvolgeranno varie volte le posizioni di rincalzo. Niente da fare: Martini proseguirà la sua marcia inesorabile (permettendosi di prendere un secondo al giro a tutti) che lo porterà alla meritata vittoria della gara.

I. C.

CASALE - Dopo una vigilia corrucchiata e una mattinata di prove tristemente autunnale, che ha scombinato i piani «gommistici» da tutti, i non numerosi ma accaniti concorrenti torinesi (autoctoni), si è corso con un gradito sole e pista asciutta. La gara clou della giornata, quella dei prototipi, depauperante di alcuni eventuali protagonisti illustri (tra cui Piloni, Filanino, ampollì, appiedati per motivi diversi) è vissuta nell'incertezza per un pugno di giri. Il favorito della vigilia, Eris Tondelli, su Chevron B 21 1600, ha dovuto vedersela con un coriaceo quanto sfortunato Varese (Lola Abarth 1300), miglior tempo in prova sul bagnato, e con un deciso Anastasio su AMS 1300.

Al via scatta in testa Varese, seguito da Anastasio e Tondelli, seguono Pettiti e Solinas; indietro intanto, stupito e irritato, parte Dalla Chiesa su Dallara 1000, che non è stato atteso per lo schieramento, dopo il giro di ricognizione. Con grinta incredibile e assecondato dall'ottimo millino varanese, propulso da un musicale 128, farà mirabilia e conquisterà un sudato terzo posto. Intanto Anastasio si brucia subito tutte le chances al tornantino con un galeotto testacoda che lo costringe a inseguire dall'ultimo posto. Varese, sempre in testa, forza il ritmo controllando con abilità la sua Lola poco «boliniera» per colpa delle gomme fredde che la fanno spesso navigare fuori rotta. Regge comunque il comando.

Poco dopo però Tondelli è in testa, di potenza e prepotenza, senza però riuscire a staccare Varese. Indietro intanto la gara vive di vari duelli: bello quello fra Dalla Chiesa e Pettiti. Al 7. giro purtroppo l'inseguimento di Varese si conclude con un sordo rombo di pistone che prima lo rallenta e poi lo ferma del tutto. Scomparsi gli avversari, per Tondelli — che guida con la solita precisione — il gioco è fatto: con calma doppia tutti, conquista la vittoria, l'assoluto della giornata e ottiene il giro più veloce. Nelle retrovie molti soffrono per vari problemi (vedi Soaria, Solinas e Pettiti); Anastasio nel frattempo ha recuperato con rabbia il secondo posto davanti a Dalla Chiesa che con la Dallara è saldamente al terzo.

Negli altri raggruppamenti grandi lotte e battaglie: nel primo Colbacchini su Alfa GT, molto bravo e irruento, ha ragione — nonostante qualche divagazione — di Boltri, con motore in rodaggio, e Mercadante, sempre efficace sull'ottima e veloce Simca R. 2. Una parola di merito per Taverna con un coupé 128-1100 ottiene il giro più veloce nella classe 1300. Gran battaglia nel secondo raggruppamento, decisamente la gara più combattuta. Partono infatti i 500, 595, 650, 695 gruppo 2. Al via schizza al comando della seconda fila, bruciando i primoni lunghi, il solito formidabile Carena 695 autopreparata, che fa vedere a tutti lungamente il cofano posteriore: solo Bolognesi, sempre molto efficace su 595 Lavazza, riesce a conservare la distanza di lettura dei numeri di targa di Carena; gli altri invece si perdono via via.

Subito è fermo lo sfortunato Santarferi (bilanciere piegato) che per la seconda volta successiva in gara vede tradite le giuste speranze delle prove. Un brivido per Pinton che si scompare per evitare un concorrente e riesce a rotolare a lungo distruggendo accuratamente la macchina e facendosi un solo graffio. Calza, intanto, su Giannini autopreparata, perde il 3. posto meritato, per un banale guasto. Ottima la gara di Lavazza che con un mini 500 «bomba» tiene testa ai vari macro Giannini e Abarth, evita saggiamente la falcidia delle rotture e termina con una guida molto redditizia, al terzo posto assoluto. Scarano, che con un 700 lo contrasta a lungo, finisce la gara in una fumata per la perdita del tappo dell'olio. Fermo purtroppo è anche DeFilippi insieme a molti altri.

Nel terzo raggruppamento emerge il solito Luigi Botto che su Alpine 1300 Monzeglio sbaraglia tutti. Unico avversario consistente, che gli resiste un briciolo, è Corradi su un cattivo Cooper Janspeed. Da segnalare un rumoroso duello tra Gattino e De Martino, entrambi su 128, risoltosi a favore del primo.

Nel quarto raggruppamento lotta ai ferri corti tra Artina, su Alpine Monzeglio, e Bersano su Alpine Varese. La spunta il primo di forza dopo un duello cruento a distanza ravvicina-

nata durato tutta la gara, che ha visto in testa Artina fin dal primo giro e Bersano secondo nello spazio di una manciata di secondi; terzo, sempre da elogiare, è Regis sulla sua Alpine gruppo 3.

Nel raggruppamento delle vetture di formula, fermatosi D'Angelo su F. Ford Tecno Delta, la vittoria arride al bravo Marinelli su F. 850 Bellasi.

Giorgio Rossotto

COPPE A.C. TORINO, gara nazionale di velocità in circuito - Casale, 7 maggio 1973.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. Sergio Barbero (A.112) 24'40"1, media kmh. 89,751; 2. Amico (Cooper) 24'44"2; 3. Vallania (Fiat 850S) 25'22"9.

Giro più veloce: il 6. di Amico in 1'35"8, media 92,443.

Classe 1300: 1. Attilio Mercadante (Simca R.2) 24'47"9, media 95,232; 2. Garone (128 coupé) 24'59"2; 3. Taverna (128 coupé) 25'03"7; 4. Lo Cicero a 1 giro; 5. Boccalero (Mini Cooper) a 1 giro; 6. Pari (128 coupé) a 1 giro; 7. Ferri (Simca R) a 1 giro; 8. Calandra (Simca R) a 2 giri.

Giro più veloce: il 15. di Taverna 1'28"2, media 100,408.

Classe oltre 1600: 1. Vittorio Colbacchini (Alfa GT) 23'46"0, media 99,300; 2. Boltri (GTV) 23'55"3.

Giro più veloce: 15. Colbacchini in 1'27"3, media 101,444.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Piero Lavazza (Fiat Giannini) 25'33"8, media 92,382; 2. Pinardi a 1 giro; 3. Caveglia (Fiat 500) a 2 giri; 4. Zorti (Fiat 500) a 2 giri; 5. Bongiovanni (Fiat 500) a 3 giri.

Giro più veloce: il 3. di Lavazza in 1'32"2, media 96,053.

Classe 700: 1. Giovanni Carena (Fiat Abarth) 24'02"9, media 98,202; 2. Bolognesi (Fiat Abarth) 24'12"5; 3. Calligaro a 1 giro; 4. Bille (Fiat Giannini) a 2 giri; 5. Scarano (Fiat Abarth) a 4 giri; 6. Pinton (Fiat Abarth) a 4 giri; 7. Calza (Fiat Giannini) a 8 giri.

Giro più veloce: il 9. di Carena in 1'28"8, media 99,730.

Classe 600: 1. Bolognesi (Fiat Abarth) 24'12"5; 2. Calligaro (Fiat Abarth) 24'05"1 a 1 giro.

Giro più veloce: il 5. di Bolognesi in 1'29"6, media 98,839.

Classe 1000: 1. Rodolfo Bertolo (Fiat Abarth) 13'35"5, media 97,725.

Giro più veloce: il 9. in 1'27"8, media 100,866.

Classe 1150: 1. Aldo Gattino (Fiat 128)

22'00"7, media 100,583; 2. De Martino (Fiat 128) 22'44"5.

Giro più veloce: il 9. di Gattino in 1'26"6, media 102,263.

Classe 1300: 1. Luigi Pozzo (GTA 1300) 21'17"9, media 110,882; 2. Corradi (Cooper) a 2 giri.

Giro più veloce: il 15. di Pozzo in 1'17"7, media 113,977.

Classe 1600: 1. Aldo De Paoli (Ford Escort) 22'29"2, media 105,022; 2. Papi-nutto (Alfa Romeo) a 4 giri.

Giro più veloce: il 4. di De Paoli in 1'22"4, media 107,476.

GRUPPO 3

Classe 1600: 1. Mario Regist (Alpine R) 21'47"0, media 101,637; 2. Casupolo (Alpine R) a 1 giro; 2. Rue (HF) a 1 giro.

Giro più veloce: l'8. di Regist in 1'26"2, media 102,738.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Angelo Pischedda (Racer Bertone) 21'41"9, media 95,233; 2. Baldi (Racer Bertone) 22'18"2.

Giro più veloce: l'8. di Pischedda in 1'30"9, media 97,426.

Classe 1300: 1. Silvio Artina (Alpine R) 20'56"3, media 102,788; 2. Bersano (Alpine R) 20'58"9; 3. Davico (Alpine R) a 2 giri; 4. Stroppolo (Fulvia Zagato) a 4 giri.

Giro più veloce: il 13. di Bersano in 1'17"1, media 114,864.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Giuseppe Dalla Chiesa (Dallara 1000) 18'53"6, media 117,184; 2. Soria (Abarth Osella) 19'55"6; 3. Cullati (AMS 1000) 19'57"2; 4. Peano (AMS 1000) a 3 giri.

Giro più veloce: il 3. di Dalla Chiesa in 1'14"6, media 118,713.

Classe 1300: 1. Pasquale Anastasio (AMS 1300) 18'44"7, media 118,111; 2. Solinas (Fiat Abarth) a 4 giri; 3. Varese (Lola Abarth) a 5 giri.

Giro più veloce: il 7. di Varese in 1'09"9, media 128,348.

Classe 2000: 1. Eris Tondelli (Chevron B21) 18'42"7, media 126,210; 2. Pettiti (Fiat Abarth 2000) a 2 giri.

Giro più veloce: il 4. di Tondelli in 1'08"7, media 128,908.

Formula Monza: 1. Aldo Sario 22'53"7, media 96,702; 2. Pavesio (Repetto) 23'88"5; 3. Gay (Repetto) a 1 giro.

Giro più veloce: il 12. di Sario in 1'30"2, media 98,182.

F. 850: 1. Giuseppe Marinelli (Bellasi) 22'22"9, media 105,586; 2. Serra (Bellasi) 22'57"9.

Giro più veloce: il 4. di Marinelli in 1'22"1, media 107,868.

F. Ford: 1. Adolfo Torta (BWA) 22'36"3, media 104,472.

Giro più veloce: il 3. di D'Angelo (ritirato) in 1'19"2, media 115,818.

Disintegrata la MARCH

Carlo GIORGIO col «piedone»

ROMA - L'autodromo romano di Vallelunga sarà teatro della quinta prova del campionato italiano di F. 3: in questi giorni molto intense sono le prove dei vari piloti, specie poi quelli romani sulla difficile pista vicino alla capitale tra i molti che hanno provato anche Carlo Giorgio, che guida la classifica provvisoria (con 2 vittorie e un terzo posto): il romano è stato vittima di un brutto incidente in questi giorni, proprio durante una tranquilla sessione di prova. Alla staccata dei Cimini (uno dei punti più veloci del circuito) pare si sia rotto un cerchio, che ha fatto testacodare più volte la March, finita poi brutalmente contro a un guard-rail. Risultato: macchina distrutta e per fortuna nessun danno per il pilota (solo un piede gonfio). Egli spera di difendere il suo vantaggio ancora sulla pista romana.

• Tra gli altri piloti che hanno provato a Vallelunga naturalmente anche Claudio Francisci, che doveva provare il motore appena acquistato da Paolo Bozzetto, che con grande delusione del romano si è però rotto in tre giri (pare colpa di una valvola).

• Crisi (di motori) in tutto il microcosmo della F. 3: pare che la scuderia del Lario e la scuderia Italia si vedano costrette per mancanza di

propulsori a disertare la gara di Vallelunga. E minacciano ricorsi addirittura per vie legali con i fornitori. E' noto il problema: il motore Nova ormai detta legge (in Italia e anche all'estero) e i bravi fratelli Pedrazzani si trovano nell'impossibilità di servire tanti clienti. Per di più è nota la difficoltà di approvvigionamento (molti pezzi vengono direttamente dall'Inghilterra) per cui di motori ve ne è veramente una scarsità tremenda.

Più entusiasta il pubblico (fin troppo... invadente)
che non i piloti del Trofeo OLIVARI in Sardegna

Ha temuto un... brizzolato la CHEVRON di LOCCI

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CAGLIARI - Torna in Sardegna con la 5. Coppa «Luigi Olivari» l'attività agonistica. La gara in salita organizzata dall'AC Cagliari che copriva un percorso da Montacuto a Capuomo, era valida per il trofeo nazionale della montagna limitatamente alle vetture dei gruppi 4 e 5, prima e seconda divisione. Ritorna così dopo due anni di interruzione, causata dalla alluvione del '71, una classica dell'automobilismo isolano che ha visto alla partenza 45 concorrenti, numero piuttosto esiguo determinato dai continui spostamenti della data della gara e dal fatto che i piloti della penisola l'hanno defezionata in vista dell'ultima edizione della Targa Florio che si correrà domenica prossima.

Si è aggiudicato la vittoria il portacolori della Scuderia Brescia Corse, Franco Locci, al volante di una Chevron B23. Purtroppo la gara non è stata favorita dal bel tempo, ma

nonostante tutto, l'affluenza del pubblico è stata buona. L'organizzazione è stata ottima (con grande spiegamento delle forze dell'ordine che, oltre ai segnalatori, si trovavano praticamente ad ogni curva). Se un appunto bisogna fare, questo deve essere rivolto agli spettatori che, invadendo la sede stradale, hanno ritardato l'inizio della gara.

Nelle prove che si sono svolte nella mattinata di sabato è da segnalare il miglior tempo de «Il Brizzolato» al volante di un'Alfa Romeo GTA, con 7.04, seguito da Franco Locci, il gran favorito. Da segnalare, sempre nella giornata di sabato, le ottime prestazioni di Fisy d'Aquila su Lancia sport Zagato e del sassarese Sergio Farris su Alfa Romeo GT 2000.

Si incomincia alle 11 con un'ora di ritardo. Nei gruppi 1 e 3 vi è solo da segnalare la vittoria nella classe 1300 di Gasole che nonostante il cambiamento di classe, si è dimostrato ottimo gran pilota. Nelle classi 1300 e 1600 GT di Se-

rie, vittorie di Meloni e Ignazio Casula. Nel gruppo 2 classe 500 si è imposto «Barbarossa» mentre nella 600 altra vittoria di Dettori, non più tallonato da Gasole, mentre nella 1300 si è vista l'ottima prestazione di Galeno seguito da Diaz e nella 2000 grande battaglia tra le macchine preparate da Viridis e da Bottaini, che ha visto la vittoria affidata a quest'ultima sotto la guida di Sergio Farris.

Nel gruppo 4 classe 1300 si è avuta la riconferma della superiorità del pilota sardo Fisy d'Aquila, quarto nella classifica assoluta. Nella classe 1600 grande affermazione di Di Rienzo che con il secondo posto assoluto a 5/10 dal vincitore ha dimostrato la sua bravura superando lo stesso «Brizzolato» e Mario Casula, riaffacciatisi al mondo delle corse. Nella classe 2000 arrivo incontrastato di Locci, l'unico al volante di una macchina di potenza superiore.

Gianna Deidda

COPPA LUIGI OLIVARI, gara nazionale di velocità in salita - Cagliari, 6 maggio 1973.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 500: 1. «Santo Cruz» (Fiat 500) 10'13"1, media kmh. 68,233; 2. «Toto» (Fiat 500) 10'25"1.

Classe 1000: 1. Luigi Vacca (A.112) 8'22"5, media 83,248; 2. Loche (Fiat 127) 8'27"7; 3. Egizi (Fiat 850 coupé) 9'04"1.

Classe 1150: 1. Cesare Poggi (Fiat 128 coupé) 8'22"8, media 83,198; 2. Sias (Fiat 128) 8'33"2.

Classe 1300: 1. Italo Gasole (BLMC coupé) 7'51"7, media 88,683; 2. Seddone (Mini Cooper) 8'18"9; 3. Pisano (Fiat 128) 8'34"3.

Classe 2000: 1. Sebastiano Mammoni (A.R. GTV) 8'15"3, media 85,476; 2. Strassera (Opel Manta) 8'19"4; 3. Vacca E. (A.R. GTV 2000) 8'42"4.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Ignazio Casula (Fulvia) 8'24"6, media 82,901.

Classe 1600: 1. Salvatore Meloni (Alpine Renault) 8'02"1, media 86,770.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. «Barbarossa» (Fiat 500) 8'19"1, media 83,815; 2. Ragus (Gianini 500) 9'03"4.

Classe 600: 1. Bettoli (Abarth 595) 8'27"4, media 82,444.

Classe 700: 1. Eligio Fanni (Abarth 695) 8'08"1, media 85,704; 2. Vacca F. (Abarth 695) 9'00"6.

Classe 850: 1. Claudio Ferretti (Abarth 850) 7'45"3, media 89'903; 2. Fanti (Abarth 850) 8'26"7.

Classe 1000: 1. Giorgio Orrò (Mini Cooper) 8'23"6, media 83,066; 2. Casula P. (Mini Cooper) 8'43"3; 3. Bolaffi (Abarth 1000) 9'06"8.

Classe 1300: 1. Galeno (A.R. GT 1300) 7'29"1, media 85,147; 2. Diaz (GTA 1300) 7'34"5; 3. Murru (GTA 1300) 8'12"7.

Classe 2000: 1. Sergio Farris (GTAm) 7'10"2, media 97,238; 2. Viridis (GT) 7'26"9; 3. Palmas (GT 1600) 7'33"5; 4. Velli (A.R. 1750) 8'03"7.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Fisy d'Aquila (Lancia S) 7'03"8, media 98,707; 2. Deiana (Renault Alpine) 7'42"7.

Classe 1600: 1. Di Rienzo (GTA 1600) 6'57"3, media 100,244; 2. «Il Brizzolato» (GTA 1600) 6'58"5; 3. Cassula M. (Lancia Fulvia) 7'21"3; 4. Tarasconi (GTA 1600) 7'34"5.

Classe oltre 2000: 1. Domenico Fontana (Porsche 2700) 7'34"7, media 91,999.

GRUPPO 5

Classe 1600: 1. Ignazio Pusceddu (GTA 1600) 8'40"4, media 80,384.

Classe 2000: 1. Franco Locci (Chevron B 23) 6'56"8, media 100,365.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Franco Locci (Chevron B 23) 6'56"8, media 100,365; 2. Di Rienzo (GTA 1600) 6'57"3; 3. «Il Brizzolato» (GTA 1600) 6'58"5; 4. D'Aquila (Lancia Sport) 7'03"8; 5. Farris (GTAm) 7'10"2; 6. Casola (Fulvia) 7'21"3; 7. Viridis (GT 2000) 7'26"9; 8. Galeno (GT 1300) 7'29"1; 9. Palmas (GT 1600) 7'33"5; 10. a pari merito: Diaz (GT 1300) e Tarasconi (GTA 1600) 7'34"5; 12. Fontana (Porsche 2700) 7'34"7; 13. Deiana (Alpine Renault) 7'42"7; 14. Ferretti (Abarth 850) 7'45"3; 15. Casola (BLMC coupé) 7'51"7.

Anche nel Giro dei MONTI SAVONESI

il pigliatutto HF ringrazia gli amici

Non basta una pietra contro BALLESTRIERI

SAVONA - A Savona Amilcare Ballestrieri ha conquistato l'ennesima vittoria della stagione, dimostrando ancora una volta di trovarsi in un periodo di forma smagliante, con l'XI edizione del Giro dei Monti Savonesi, VII prova del trofeo rallies nazionale.

Il forte pilota sanremese partiva con i favori del pronostico ed era l'avversario da battere, ma l'unico vero ostacolo verso la vittoria l'uomo della Lancia-Marlboro l'ha trovato nel percorso, troppo corto per risultare effettivamente selettivo delle qualità di guida e troppo «faticoso» per le vetture. Infatti, proprio nel tratto più duro del percorso, durante la terza p.s., Ballestrieri ha rischiato di compromettere tutto a causa di una pietra che ha fatto «slittare» la vettura fuori dalla sede stradale. Il «pronto intervento» degli spettatori ha rimesso l'auto in carreggiata ed il danno è stato contenuto nella perdita di una quindicina di secondi. Poi il «Balestra» ha dato la zampata definitiva nella V p.s. ed il gioco è stato fatto.

Alle spalle dell'uomo-Lancia la battaglia è stata accessissima, ma chi ha forzato, ha dovuto fare i conti con le stradine dell'entroterra savonese, veramente impossibili. In questo senso si sono espressi infatti tutti i protagonisti della gara, i quali hanno lamentato una situazione disastrosa sul percorso delle p.s.

In particolare sotto accusa risulta la terza, il cui fondo (lo abbiamo verificato di persona) era degno di una gara per fuoristrada. Al di là di questi problemi, comunque la gara ha avuto uno svolgimento regolare e ha posto in evidenza ancora una volta quanto sia in espansione questa specialità. Basti pensare che risultavano iscritti 184 conduttori con massicce presenze delle scuderie Grifone, North West, Lloyd Adriatico, Jolly Club, Giada, Imperia Corse, Veltro, Tre Gazelle, Varazze Corse.

Prendono il via da Varazze 156 vetture che si gettano sotto la pioggia verso l'Appennino ligure e le sue pazzesche strade. Illustri assenti Pelganta e Bacchelli. Prima della partenza avviciniamo alcuni dei protagonisti chiedendo loro una previsione. Ballestrieri si dichiara convinto dopo aver visionato il percorso, che il risultato finale sia accessibile a tutti i migliori. Si capisce comunque che si ritiene favorito. Tony, purtroppo eliminato poco dopo l'avvio, si dichiara preoccupato dello stato delle strade e gli fanno eco Fasan e Canè, mentre Zandonà è abbastanza tranquillo e fiducioso nella sua Ascona 1.9.

Nella prima p.s. si è imposto Ballestrieri che ha percorso i km 2,5 della Segno-Magnone in 3'20". Alle sue spalle De Stefano (3'27") e Ardizzoia (3'30"); quarto Boretto 3'32" e quindi Fasan 3'34". La seconda p.s. (Feglino-

Madonna delle nevi km 2,0) vede quattro concorrenti passare nel tempo imposto: Ballestrieri, Fasan, Ardizzoia, Boretto. Ottimo quinto è Sansone con l'HF gr. 3; la Dego-Cascinelle (km 2,2) opera uno scovolgimento nelle prime posizioni. Fasan (primo in 3'31") approfitta dell'uscita di Ballestrieri (ottavo in 3'45") per avvicinarsi pericolosamente al leader. Sansone si classifica secondo col tempo di 3'35" seguito da Canè (3'36"). Billia (3'41"), e Zandonà (3'41"). Cambiaghi con l'Ascona si insedia decisamente al vertice del gruppo 1 (3'43").

Nella quarta prova ben 81 concorrenti transitano sotto il tempo minimo, per cui la classifica resta immutata. Si decide tutto nell'ultima p.s. (Corona-Montenotte Sup. km 6,000). Ballestrieri (7'35") si riscatta infliggendo 20 secondi a Fasan. Tra i due si inserisce Sansone (8'11"). Cambiaghi conferma la sua giornata di grazia portando a termine quest'ultima p.s. al quarto posto.

Tra gli sfortunati, tanti, una particolare menzione per Zandonà (il motore non lo ha assecondato), Canè (rottura paracoppa a seguito di un incidente) De Stefano ritirati nell'ultima p.s.).

Mario Fenzi

XI GIRO DEI MONTI SAVONESI - Rally valevole per il trofeo nazionale - Savona 6 maggio 1973.

LA CLASSIFICA

1. Amilcare Ballestrieri (Fulvia HF) 29'23"; 2. Fasan (Alpine) 29'43"; 3. Sansone (Fulvia HF) 29'57"; 4. Billia (Fulvia HF) 30'08"; 5. Boretto (Fulvia HF) 30'12"; 6. Cambiaghi (Ascona) 30'14"; 7. Sciascia (Fulvia HF) 30'29"; 9. Zandonà (Ascona) 30'32"; 10. Canè (Porsche 911) 30'34"; 11. Ferraris (Fulvia HF) 30'36"; 12. Presotto (Ascona) 30'44"; 13. Morielli (Fulvia HF) 30'48"; 14. Filippi (Fulvia HF) 30'51"; 15. Tabanelli (Ascona) 31'12"; 16. Pitelli (Fulvia HF) 31'13"; 17. Coleppo (Fulvia HF) 31'20"; 18. Dece (Alpine) 31'24"; 19. Battistella (Simca R.2) 31'26"; 20. Giovannone (Fiat 124S) 31'33"; 21. Zibetti (Escort 1.6) 31'46"; 22. Giuliano (Fiat 124S) 31'51"; 23. Corsi (Simca R.) 31'57"; 24. Bulfoni (Cooper 1.3) 31'59; 25. Scavarda (Fiat 128C) 32'00"; 26. Giovacchini (Fulvia HF) 32'01"; 27. Carnino (Fulvia HF) 32'01"; 28. Novarese (R.Gordini) 32'03"; 29. Tardivo (Fiat) 32'05"; 30. Cavaliere (Fiat 124S) 32'07"; 31. Boeri (Fulvia HF) 32'09"; 32. Canepa (Simca R.3) 32'09"; 33. Rossi (Fiat 128) 32'11"; 34. Lorenzelli (A.R.) 32'12"; 35. Chionino (Fiat 127) 32'12"; 36. Baldi (R.8 Gordini) 32'14"; 37. Magnani (Fulvia HF) 32'16"; 38. Renati (A.112) 32'16"; 39. Corradini (Fiat 127) 32'18"; 40. Rossi (Simca 1100) 32'22"; 41. Mondo (Simca R.2) 32'22"; 42. Dolgio (Fiat 128C) 32'25"; 43. Maderno (A.112 Abarth) 32'26"; 44. Volpi (Ascona) 32'29"; 45. Pertile (Simca R.2) 32'29"; 46. Peirone (Fiat 128) 32'34".

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

**Novelline
ma brave**

MALAYSIA - GP di Malaysia - Gara di velocità in circuito

1. McDonald (Brabham) 1.10'10"7; 2. Poon (Brabham); 3. Robertson (Brabham).

Sul circuito di Batu Tiga tre Brabham hanno occupato i primi tre posti e si trattava di vetture che correvano per la prima volta. La lotta è stata soprattutto fra McDonald e Lawrence, che disponeva della sua Surtees TS15, ma nonostante una bella rimonta nelle ultime fasi il neo-zelandese doveva cedere le armi per fermata al box, a sei giri dalla fine, costretto poi al ritiro per guasto. Da aggiungere che Lawrence era stato penalizzato di 1' per «supposta» partenza anticipata.

**In 17
per tre ore**

FRANCIA - Tre Ore Porsche - Gara di velocità in circuito

1. Maury-Mignot (Porsche 911 S)

Soltanto diciassette i concorrenti, però la corsa è stata spettacolare. Per più di un'ora ha condotto Striebg mentre Mignot si accontentava di segnare il tempo, approfittando poi di un duello troppo serrato fra Striebg e Gentis per passare avanti.

**March
ammazza-sette**

FRANCIA - Col Saint Pierre - Gara di velocità in salita

1. Mieusset (March) 3'15"6; 2. Maublanc (Chevron); 3. Lapierre (Pygmée).

Mieusset ha preceduto Maublanc di 7", facendo una delle sue solite corse «lampo». Nella GT si è imposto Almeras su Porsche.

**Non gli
è nuova**

FRANCIA - Corsa di Cagnotte - Gara di velocità in salita

1. Gache (Pygmée) 1'34"6.

Tempo magnifico, altrettanto magnifica la vittoria di Gache, che già in passato ha spesso vinto questa gara.

Vedovo di ALPINE il CRITERIUM ALPINO (che conferma anche negli iscritti la crisi dei rallies francesi)

Il guascone FIORENTINO

GRASSE - Quattordici equipaggi all'arrivo. Neppure pochi, visto che per il suo 16. compleanno il Criterium alpino non è riuscito a richiamare al via più di ventisei concorrenti con licenza internazionale, primato negativo anche per la Francia dove la flessione dei partenti è ormai una costante dei rallies. Chiaro che in questo ha avuto la sua importanza la lunga altalena dei rinvii e di minacce di soppressione formulate dagli organizzatori — fra l'altro quest'anno privi di un patrocinio sostanzioso — in polemica con la loro federazione per la nota questione delle riduzioni del coefficiente. Altro peso, e parecchio, ne ha avuto la concomitanza del Rally del Marocco che ha dirottato dalle Alpi Marittime, la pattuglia ufficiale delle Alpine. Circostanze avverse, queste, che la gara non avrebbe meritato proprio per la bellezza che le deriva da un ritmo vertiginoso: 466 chilometri di prove speciali su un percorso che supera di poco i 700. Il tutto ben raccolto in 14 ore. Non ne ha sofferto comunque il libro d'oro. A Darniche-Mahé succedono ora Fiorentino-Gelin, alla berlina blu dell'Alpine, la barchetta biancorossa della Simca CG 2200 al quarto «centro» stagionale di una certa importanza. Favorito d'obbligo, Fiorentino ha corso da buon guascone. Con un avvio tirato, ha messo subito gli avversari, quelli almeno dei gruppi 4 e 5, alla frusta e alla fine si è ritrovato solo.

«Nessun problema in particolare — commentava all'arrivo — visto come si sono messe le cose. Problemi, caso mai, ne ho avuti con la pioggia, sia per la tenuta della macchina, ottima sull'asciutto ma anche mirabile sul bagnato, sia per la visibilità».

Fermi sul percorso quindi tutti quelli che nelle previsioni potevano impensierirlo. A cominciare da Chasseuil-Baron con la Ford GGT 70, che non riesce a concludere una gara. Questa volta il prototipo spinto da un BDA di Hart, ha tenuto un po' di più e si è fermato soltanto per la rottura dell'alternatore dopo essersi imposto in una prova speciale (l'unica che non sia stata appannaggio di Fiorentino).

Al momento del ritiro, Chasseuil era saldamente secondo, ma staccato di oltre 4' dal leader, un distacco che la sola differenza fra le due guide non basta a giustificare. Ancor prima si erano fermati l'interessante Robini su Jidè (impianto elettrico) e Saliba-Legadec sull'altra CG (però coupé) che hanno pagato molto cara una «codata» in prova speciale. Prove felici invece per Gamet, passato quest'anno dalla Opel alla Ford France, che si è ritrovato secondo assoluto e primo, con buon margine, fra il gruppo 2.

Ed è un risultato che non si discute perché Gamet si è confermato una volta di più sul livello dei migliori rallisti transalpini, pur accusando 25 minuti di ritardo nella classifica scratch da «Fiò-Fiò». Dietro Gamet, benino Clarr, che ha ereditato dal marsigliese il volante dell'Ascona gruppo 2, e bene anche Jullien (primo del gruppo 3 su Alpine) ed Errani, vincitore su Ascona, a sua volta, del gruppo 1 davanti alla GTV di Kuss.

Guido Rancati

16. CRITERIUM INTERNAZIONALE ALPINO, rallies - Grasse 5-6 maggio 1973.

CLASSIFICA GENERALE

1. Fiorentino-Gelin (Simca CG) 5.21' 13"3; 2. Gamet-Gamet (Ford Escort RS 1600) 5.46'32"7; 3. Clarr-Lochwood (Opel Ascona 1995) 6.2'2"7; 4. Jullien-Celestin (Alpine A.110) 6.9'29"8; 5. Errani-Luparia (Opel Ascona) 6.10'43"2; 6. Briavoine-Sophie (Alpine A.110) 6.13'57"7; 7. Kuss-Mancini (A.R. GTV) 6.17'32"5; 8.

Charpentier-Pierre (R12 Gordini) 6.13' 43"8; 9. Luc-Michel (Cje Ascona) 6.32' 05"2; 10. Chianea-Chianea (Opel Ascona) 6.35'14"5; 11. Taibi-Mouton (Peugeot 304) 6.44'34"3; 12. Turco-Fantini (Opel Ascona) 6.53'45"9; 13. Masset-Imberty (Triumph 2500) 7.5'52"1; 14. Torres-Sorel (NSU 67) 7.19'0"5.

Mobilitati i parlamentari

● Oltre i noti problemi di coefficiente e di velocità, gli organizzatori hanno dovuto lottare parecchio per ottenere tutti i permessi di transito. Ci sono riusciti mobilitando tutti i parlamentari delle Alpi Marittime e del Var e impegnandosi a non ammettere più di 60 vetture al via (e 70 per il «Fiori e profumi») riservato ai nazionali.

● Una trovata della Federazione francese molto positiva: al Criterium (e in tutti gli altri rally internazionali di Francia) ogni concorrente doveva riempire un questionario con domande abbastanza precise sull'insieme della gara.

● Nessun rispetto, al via, dei numeri di partenza tranne che per il n. 1. Un sistema caotico e inspiegabile, già visto al Martha Rally in Austria.

● Sempre al via, un momento di panico per gli organizzatori. I gruppi 2 e 3 hanno rischiato di rimanere al palo, imbottigliati da un «nazionale» che non si era fatto tanto scrupolo per il posto in parco chiuso. Tutto si è risolto con una neutralizzazione di 10 minuti.

Nell'affollato Trofeo GANDOLFI ancora PAVANELLO

Qualche crono-giovane spunta...

FERRARA - L'8. Trofeo «Arrigo Gandolfi» ha avuto un successo di numerosi entusiasti partecipanti; ben 72 iscrizioni. Pensiamo che questo sia dovuto alla formula che consentiva di interessare alla manifestazione anche le nuove reclute della regolarità, che hanno partecipato numerose alla gara. Oltre alle solite prove di regolarità pura, veloci e impegnative, la prova di abilità ha consentito ai giovanissimi ed anche alle macchine di minor cilindrata, di figurare ottimamente nei confronti delle «vecchie volpi» del regolarismo italiano.

La manifestazione è iniziata sabato sera con la prova A in notturna. Tale innovazione, mentre all'inizio aveva lasciato alquanto perplessi i concorrenti, si dimostrava invece validissima, anche perché l'organizzazione aveva provveduto ad assicurare una sufficiente visibilità sui punti di rilevamento.

Alle ore 11,40 di domenica terminava l'ultima prova e le classifiche venivano consegnate ai commissari sportivi alle ore 12: questo è un nuovo record dei cronometristi!

Validissime le prove dei soliti Pavanello, Pertusio, Imerito e Poggiali.



La sfida B. B.

Con grande gioia di tutti gli organizzatori, il campionato italiano è salvo. La seria minaccia portata dalla concomitanza di ben tre gare della Mitropa Cup con altrettante prove italiane è saltata del tutto. Come ricorderete la prima gara in pericolo era il Rally di Bari, ma la sua non effettuazione ha sciolto ogni dilemma, poi è stata la volta del 4 Regioni a svincolare da una situazione di per sé molto seria scegliendo di posticipare di una settimana le sue date di gara, e adesso (ma non restava che questa prova) anche il Rally dei 999 Minuti è fuori pericolo perché la squadra Rally CSAI ha deciso di non partecipare al Rally Hessen rinviando tutto alla successiva prova in terra di Germania, il Rally di Bavaria. Tutto questo perché il particolare regolamento della Mitropa tiene valido al massimo un solo risultato per ogni nazione in cui si disputano queste gare.

Ballestrieri quindi sarà a Novara, al via di questo 6. Rally dei 999 Minuti da quest'anno anche Trofeo Campagnolo, e vi parteciperà in veste di favorito d'obbligo a prescindere dalle assenze di Munari, Paganelli e Pinto perché il suo momento di vena sta toccando punte fino ad oggi nemmeno sfiorate in tanti di pur onoratissima carriera. Allora a dargli battaglia ci sarà soprattutto Barbasio, il rivale di sempre, l'ex compagno di squadra che ha sempre avuto la capacità di demolire le ambizioni forte di una logica e di un calcolo troppo distanti dal modo di pensare e di agire dell'ex centauro.

Sarà una lotta senz'altro entusiasmante e che ci auguriamo possa prolungarsi fino al traguardo, una lotta meglio ancora se allargata ad un altro dei possibili favoriti, quel Maurizio Verini che fino ad oggi ha solo accarezzato il sogno di un primo assoluto nonostante per diverse volte sia arrivato ad un soffio dal farcela. Non ci sarà Munari dicevamo più sopra; l'asso della Lancia sarà infatti

Le ORE del rally
A STRESA
Venerdì 11 maggio ore 8-12 verifiche G. 1 e 3; ore 14-18 verifiche G. 2 e 4
Sabato 12 maggio ore 11.01 inizio delle partenze
Domenica 13 maggio ore 9.00 inizio degli arrivi.

Il campionato italiano è salvo dalla MITROPA!

La MITROPA CUP (Dopo la prima prova)

ASSOLUTA: 1. Ballestrieri-Maiga p. 25; 2. Pregliasco-Sodano p. 23; 3. Verini-Scabini p. 20; 4. Grunsteidl-Hopf; 5. Knorr-Pitz p. 16.

G. 3: 1. Rack-Koler p. 15; 2. Dall'Avama jr. p. 14; 3. Alpeneinger p. 13; 4. Ambrogetti-Del Prete p. 12.

G. 1: 1. Ormezzano-Cartotto p. 14; 2. Braj-Rudy p. 13; 3. Zockl-Bohs p. 12.

PASSAGGIO DEL PRIMO CONCORRENTE

PROVA SPECIALE	Sabato 12	Domenica 13
Autodromo di Monza km 29, tempo: libero	13,00'	
IL BOSCACCIO (da Ponte Ticino a Galliate) km 8,000, tempo 9'36"	19,02'	0,47'
SOSTEGNO (da Sostegno a S. Nicolao) km 5,500, tempo 6'36"	20,28'	2,04'
GARGALLO (da Gargallo a Bivio Valduggia) km 12,900, tempo 15'29"	21,42'	3,56'
MERLERA (da Boccione a Valpiana) km 10,000, tempo 12'00"	22,06'	4,20'
AURANO (da bivio Aurano a Il Colle) km 5,500, tempo 6'36"	—	5,35' - 8,10'
IL COLLE (da Il Colle a Cheglio) km 8,300, tempo 9'58"	—	5,57' - 8,32'

in Sicilia (con Andruet) a difendere l'orgoglio velocistico della Stratos sulle stesse strade che lo scorso anno lo videro primo con la più potente Ferrari. Paganelli al contrario è già in Grecia a provare e riprovare il Rally dell'Acropoli (già vinto lo scorso anno dalla Fiat di Lindberg) con la speranza di non sbagliare nulla durante la gara e permettere alla casa

torinese di continuare con profitto sulla strada del mondiale marche.

Al 999 Minuti sarà poi assente anche Bisulli e questo ci dispiace davvero. Le ragioni sembrano derivare dalla mancata preparazione entro i tempi previsti della sua vettura, ma, purtroppo, temiamo che le vere cause siano ben altre. «Bullit», romagnolo fino in fondo, è veramente uno dei pochi piloti che hanno il coraggio di dire sempre pane al pane e vino al vino, e questo anche con i propri superiori. Troppo facile quindi restare appiattiti, magari per quel segno di stizza o quella critica doppiamente pungente perché azzeccata. Un peccato, comunque sia, perché Bisulli resta tutt'ora uno dei piloti col piede pesante, ed i suoi tempi nelle prove speciali (compreso il recente Rally dell'Elba) non possono che testimoniare in suo favore.

Sempre al 999 ci sarà un rientro, graditissimo, anche se dalla «porta di servizio». Si tratta di Tecilla che, attaccata anche se a malincuore la macchina al classico chiodo per ragioni di lavoro, tornerà tra la polvere di strade ancora fresche di ricordi con compiti di caposettore. Un commissario certamente preparato come pochi.

Saranno comunque oltre cento i partenti, molti tra questi i giovanissimi, e lo spettacolo può ben dirsi assicurato ad iniziare dalla prima prova all'Autodromo di Monza, un esame veramente limite per le attuali vetture da rallies, per arrivare al «terribile» Gargallo il cui tratto impossibile però, quello iniziale per intenderci, potrebbe venire eliminato con una decisione dell'ultima ora nel caso il suo fondo appena resistesse venisse distrutto da condizioni climatiche avverse.

Un successo garantito quindi per gli organizzatori novaresi, allietato oltretutto dalla buona notizia della partecipazione degli azzurrini CSAI e soprattutto dalle buone condizioni di Salvay, che ripropone come sua abitudine con grande rapidità dal serio infortunio, sarà al suo posto, anche se incatenato ad una sedia, a tirare i fili di una manifestazione che si preannuncia comunque perfetta.

cav.

8. TROFEO «ARRIGO GANDOLFI», gara razionale di regolarità - Ferrara, 6 maggio 1973.

CLASSIFICA CONDUTTORI

1. Giorgio Pavanello (Fulvia 1300) penalità 9,5; 2. Perdusio (Fulvia 1300) 10,4; 3. Santorum (Fulvia Coupé) 12,0; 4. Menichetti (Fiat 128R) 12,1; 5. Caraffa (Lancia HF 1300) 13,1; 6. Aimone (Fulvia 1300) 18,4; 11. Forato V. (128) 18,4; 14,9; 8. Barbera (Fiat 128) 15,1; 9. Forato (Fulvia 1300) 17,6; 10. Adamo (Fulvia 1300) 18,4; 11. Forato (Fiat 128) 18,4; 12. Valler (Fulvia Coupé 1,3) 18,8; 13. Testoni (Fulvia 1300) 20,1; 14. Gibelli (Lancia Coupé) 20,3; 15. Zamboni (Fiat 127) 20,3; 16. Piaggio (A.R. 1300 Super) 21,9; 17. Donini (A.112) 22,8; 18. Sornia (Fiat 128) 23,1; 19. Alessi (Fulvia 1300) 23,2; 20. «Picci» (Fulvia 1600) 24,0; 21. Baglioni (Fulvia 1600) 24,4; 22. Sala (Fulvia 1600) 25,2; 23. Pancaldi (Fulvia 1600) 28,0; 24. Ganimberdi (Fulvia 1600) 29,1;

25. Borghesio (Fulvia 1300) 30,7; 26. Tugnoli (Fulvia 1300) 32,1; 27. Ghinelli (Fiat 850) 33,3; 28. Truppa (Fulvia 1300) 33,8; 29. Petrucci (Mini Cooper) 34,4; 30. Sunioni (Fulvia Coupé 1,3) 34,5; 31. Zanetti (Fiat 128R) 36,9; 32. Contaldi (Simca 1290) 40,8; 33. Venturi (A.112 Abarth) 43,4; 34. Cazzola (Mini Cooper) 46,1; 35. Iudicello (Simca R.2) 46,1; 36. Cordiglia (Gordini R12) 46,9; 37. Dubienzki (Fulvia 1300) 48,6; 38. Calogera (A.112) 49,0; 39. Resca (Fulvia 1300) 55,6; 40. Lodi (A.112) 62,5; 41. Mologni (Fulvia 1300) 72,4; 42. La Rovere (Fiat 125S) 72,5; 43. Cattani (Simca 1300C) 75,4; 44. Zucchi (Fiat 500L) 76,9; 45. Nardo (Fulvia Coupé 1300) 86,8; 46. Cavoli (A.R. 1750 GT) 103,8; 47. Morigi (Lancia HF 1600) 116,1 (28,0); 48. Danieletto (Sumbeam 875) 116,1 (33,7); 49. Pedotti (Fiat 127) 120,8; 50. Boscolo (Fulvia 1300) 175,2; 51. Mattioli (Fiat 850) 176,0; 52. Taverna (Fiat 850 Special) 180,4; 53. Aimone (Fiat 128) 189,2; 54. Cavina (Fulvia 1300) 214,7.

CLASSIFICA CONDUTTRICI

1. Luigina Imerito (Fulvia 1300) penalità 10,9; 2. Poggiali (Fulvia 1300) 11,7; 3. Gatti (A.R. 1300) 15,7; 4. Fava (Lancia HF 1300) 23,9; 5. Mancina (Fulvia 1300) 30,5; 6. Boriani (Mini 1000) 30,8; 7. Menichetti (Fiat 128 Coupé) 32,3; 8. Olivero (A.R. Super 1300) 53,2.

Un nuovo specialista
si conferma a Mestre

DEL CARLO tra « numeri » di FARGION

MESTRE - Il lucchese Mario del Carlo ha vinto, davanti a oltre diecimila spettatori, il Rallycross di Mestre, seconda prova del Trofeo Ford Kleber 1973. Su una pista spettacolare e molto selettiva, ricavata in un impianto di Spinea riservato alle gare di Stockcar, Del Carlo è stato il migliore lungo tutto l'arco della gara, facendo segnare regolarmente i migliori tempi di batteria, sia con le Ford Escort che con le Capri.

Nella finale per l'assegnazione dei primi tre posti il lucchese, che si è confermato come uno dei più validi specialisti italiani di Rallycross, ha subito preso la testa distanziando gli altri due finalisti, il fiorentino David Fargion (vincitore ad Asti della prima prova del Trofeo), ed il regolare Popoff.

Ormai imprendibile Del Carlo, il pubblico s'infiammava per quanto succedeva alle sue spalle: Fargion, emulo di Roger Clark, si faceva due dei tre giri finali con la Capri a cofano alzato, mentre Popoff tentava continuamente il sorpasso.

All'ultimo giro il cofano della macchina di Fargion, così come si era improvvisamente alzato all'uscita di un salto, improvvisamente si richiudeva. Popoff, sotto choc per le stregonerie del rivale, entrava troppo lungo alla penultima curva e capottava (per poi riprendere ma ormai soltanto per il terzo posto).

Il pubblico affascinato da questi continui « numeri » si riversava sulla pista decretando il trionfo per Fargion e per gli altri due finalisti. Da segnalare che Osvaldo Galatini, campione uscente, ha conquistato i primi punti del Trofeo Ford Kleber 1973, classificandosi al quarto posto.

RALLYCROSS DI MESTRE - 6 maggio 1973.

CLASSIFICA FINALE

1. Mario Del Carlo (Ford Capri) 4'17"5;
2. Fargion (Capri) 4'28"8;
3. « Popoff » (Capri) 5'10"1;
4. Galatini (Capri) 8'45"1;
5. Secchi 8'47"1;
6. Cilic 8'49"9.

CLASSIFICA GENERALE DOPO LE PRIME DUE PROVE. (Il prossimo appuntamento è a Udine per il 20 maggio).

1. Fargion punti 15;
2. Del Carlo 13;
3. Giacalone 13;
4. « Popoff » 9.



I « senatori » in sordina (meno SALA)

MILANO - Esaltante tre volte la prima del Campionato Scuderie sulla Pista Rossa di Milano, che ha riaperto i battenti, e che finalmente resteranno aperti per due anni. Esaltante sportivamente per l'esemplare condotta dei piloti, agonisticamente per l'ardore e l'impegno da tutti profuso, ed infine esaltante per la meticolosa conduzione onore e vanto dell'équipe capitanata da Mereghetti e Crisanti.

Il ritorno nell'agone dei « senatori » tanto sospirato, e paventato, in un ambiente simile è passato inosservato. Si sono inseriti per quello che hanno potuto incassando alcuni delle sonore sconfitte, altri invece, Oscar Sala, ha invece giganteggiato. Su tutti il giovanissimo Riccardo Patrese, che si è preso il lusso, di vincere ogni traguardo, nulla concedendo al superlativo Necchi, ad un tenacissimo Gorini tanto valido, ma anche tanto sfortunato, ad un risorgente Del Fante, ed un vivace Giacoleto ed infine ad un promettente Gabbiani, oltre che a Santini sempre più incisivo. Fra i seconda categoria ha giganteggiato Venturi, su Scarabelli e Binda. In ombra Cheever, mentre Graziano perseguitato da una serie d'incidenti ha superato tutto con una brillante prestazione.

Ha vinto la prima prova la formazione del Palma Karting Club condotta da Oscar Sala, con Santini e Bernazzoli.

In modo scandaloso la sfortuna si è accanita contro le formazioni della BM K.C. e degli Zandermann. Gorini appiedato, Vitali inesistente, Giammiro non perfettamente in forma e via così.

Il Campionato è lungo, si annuncia logorante e particolarmente duro. Il secondo appuntamento è a Parma il 20 maggio.

Campionato Scuderie - Classifica

1. Parma K.C. (Sala, Santini, Bernazzoli) 140;
2. Gabbiani (Necchi, Gabbiani, Venturi) 139;
3. Baroni 2.a (Patrese, Campana, Raimondi) 138;
4. Birel (Mombelli, Giacoleto, Binda) 133;
5. Venieri (Mazzotti, Giugni, Masini) 124;
6. Baroni 2.a (Baroni, Campani, Bernini) 119;
7. Arcioni K.C. (Valmaggia, Siena, Cheever) 116;
8. B.M. K.C. (Gorini, Coperchini, Scarabelli) 115;
9. BM 2.a (Beggio, Bellini, Giannini) 114;
10. Calabria K.C. (Foderaro, Del Fante, Donato) 103;
11. Zanderman 1.a (Giammiro, Maestri, Lorenzi) 91;
12. Zanderman 2.a (Vitali, Marchetti, Graziano) 79.

Campionato Marche

Classifica dopo la prima prova

1. Parilla, Patrese, Necchi) 9;
2. Komzt (Nombelli, Giacoleto) 6;
3. BM (Giammiro, Beggio) 4.

LE PROSSIME GARE

13 maggio, PISTA TRICOLORE, Reggio Emilia - Gara naz. cl. 100 e 125 cc. 13, PISTA GIALLA, Giulianova - Gara naz. cl. 100 e 125 cc., 1. prova Camp. Regionale. 13, PISTA OTTAVA, Sassari - Gara ch. cl. 100 cc. 13, PISTA AZZURRA, Mondovì - Gara naz. cl. 100 e 125 cc., 2. prova Campionato Regionale. 13, CIRCUITO DI MONTALCINO (SI) - Gara ch. cl. 100 e 125 cc. 20 PISTA S. PANCRAZIO, Parma - 2. Prova Campionato Scuderia e Marche. 20, PISTA S. PANCRAZIO, Parma - Gara naz. cl. 100 cc 3. cat. 20, PISTA ROMEA, S. Giuseppe - Gara naz. cl. 100 e 125 cc., 2. prova Campionato Regionale. 27, PISTA KENNEDY, Napoli - Gara naz. cl. 100 e 125 cc., 1. Prova Camp. Regionale. 27, PISTA PERGUSA, Enna - Gara naz. cl. 100 e 125 cc., 2. prova Camp. Regionale. 27, PISTA MILLE MIGLIA, Brescia - Gara naz. cl. 100 e 125 cc., 2. prova Camp. Regionale. 27, PISTA DEL SOLE, Firenze - Gara naz. cl. 100 e 125 cc. 27, PISTA HAPPY VALLEY, Pinarella - Gara naz. cl. 100 e 125 cc. 27, AUTODROMO VALLELUNGA, Roma - Cl. K 250, Prova Campionato Italiano.

DE ANGELIS senza paura dei milanesi

MILANO - Elio De Angelis, il pilota romano ultimamente chiacchierato a torto, venendo a Milano sulla Pista Rossa, nel covo cioè di Rovelli, Proietti e dei migliori piloti della terza categoria, oltre a dimostrare un elevato senso sportivo, nel concedere agli avversari subito una rivincita, non si è peritato di affrontarli su un tracciato agli avversari più congeniale, ha voluto anche dimostrare che la sua valentia non è solo di carattere locale, ma di levatura nazionale.

Gli avversari, nulla hanno potuto contro il romano all'apice delle sue prestazioni ed assistito in modo continuo. Ha vinto le due finali in modo netto e con molta pulizia. Ha lasciato andare nelle due partenze Rovelli per prenderlo subito dopo qualche giro, ha allungato quanto bastava per mettersi in zona di sicurezza.

Ottimo le prove di Gianniberti, un pilota che migliora sempre più e del più piccolo dei De Angelis, che ha fatto meravigliare per grinta e sicurezza. In ombra Proietti, forse troppo frastornato da una serie di vittorie facili. Dovrebbe avere un poco di umiltà perché lo sport è fatto anche di attesa, di delusioni e di sconfitte.

LA CLASSIFICA

1. De Angelis E. p. 247;
2. Rovelli p. 247;
3. Gianniberti p. 238;
4. De Angelis R. p. 232;
5. Crepaldi p. 223;
6. Martinoli p. 222;
7. Casiraghi p. 218;
8. Crema p. 216;
9. Proietti p. 216.

Monegaschi conquistatori a S. BARTOLOMEO

S. BARTOLOMEO DEL CERVO - La Pista Verde è ormai il campo di allenamento dei piloti monegaschi i quali oltretutto approfittando dell'assenteismo dei nostri migliori piloti, trovano modo di riportare affermazioni sportive, che sarebbero più valide, se ottenute in un contesto più affollato e più qualificato.

Infatti la classifica della 1. categoria vede ai primi tre posti Flecher, Colazza, Alexandra e poi i nostri Francioli e Verdesse, i soli ad opporsi alla calata dei vicini di confine. Francioli e Verdesse, pur lottando senza risparmio, ben poco hanno ottenuto per contrastare il passo degli avversari oltre che più preparati anche più decisamente in forma.

Tutte italiane invece le vittorie nella

seconda e terza categoria. Nella seconda incontrastata la vittoria di Massignan, anche se a lungo insidiato, da Pozzolo e Gallo i quali in definitiva hanno dovuto occupare i posti d'onore con il merito di aver lottato sino al limite delle proprie possibilità.

Crepaldi, nella terza categoria, ha riconfermato di essersi avviato su una scala di rendimento costante e produttiva, specie poi se riportati contro avversari che nulla possono rimproverarsi in quanto a condotta agonistica. Bellone, Bresciano e Antoniotti sono le vittime di questo suo prevalere.

E' stata una gara deludente per la passione di Magda Truffo, perché onorata da pochi piloti, mentre il grosso si trovava a Viverone in allenamento per la imminente prova del Campionato Scuderie.

LE CLASSIFICHE

- Classe 100 cc, 1. cat.: 1. Flacher; 2. Colazza; 3. Alexandra; 4. Francioli; 5. Verdesse.
Classe 100 cc, 2. cat.: 1. Massignan; 2. Pozzolo; 3. Gallo; 4. Gagliano; 5. D'Amieri.
Classe 100 cc, 3. cat.: 1. Crepaldi; 2. Bellone; 3. Bresciano; 4. Antoniotti; 5. Amodio.

DEL FANTE profeta in Calabria

REGGIO CALABRIA - Sulla Pista Giunti doveva essere recuperata la Coppa Primavera sospesa a suo tempo per l'allungamento della pista. Ma non essendo possibile è stata messa in cantiere una gara nazionale e con un numero di piloti limitato. Un danno per lo spettacolo, ma non per l'agonismo, specie quello di Giambruno Del Fante, che trova in Calabria terreno fertile, considerato anche che Federaro l'unico avversario che nella zona lo possa impegnare, era piuttosto giù di forma.

Pertanto la prima categoria appannaggio di Del Fante con Federaro in seconda posizione. Una seconda posizione acciuffata per i capelli perché De Bellis lo aveva in un certo punto sopravanzato. Seguono Parrinello e Geraci. Anche la seconda categoria ha visto un lungo inseguimento del catanese Nicosia, che non attraverso un buon momento, per cercare di sopravanzare Pileggi, che fuggito in testa alla partenza, ha condotto sino all'arrivo con sicurezza e padronanza. Nicosia ha dovuto rintuzzare i reiterati attacchi di Comito e Donato non rassegnati se non alla fine ad occupare le posizioni di rincalzo.

Nella terza ancora una vittoria di Giancarlo Vestri, questa volta però impegnato sino al limite da un Lopez, che ad un certo punto poteva anche passare.

LE CLASSIFICHE

- Classe 100 cc, 1. cat.: 1. Del Fante; 2. Federaro; 3. De Bellis; 4. Parrinello; 5. Geraci.
Classe 100 cc, 2. cat.: 1. Pileggi; 2. Nicosia; 3. Comito; 4. Donato; 5. Serra.
Classe 100 cc, 3. cat.: 1. Vestri; 2. Lopez; 3. Leotta; 4. Vesce; 5. Coglitore.
Classe 125 cc, 1. cat.: 1. Milone; 2. Bilotti; 3. Pini.

Sorpresa VANDELLI sulla « Tricolore »

REGGIO EMILIA - Mancava la Pista Tricolore di Reggio Emilia, quella pista che fu del compianto Lombardini, per completare il mosaico karting 1973. Numerosi i piloti presenti pur nella coincidenza di altre gare. Masini, nella seconda categoria, dove ha avuto questa volta come avversari diretti Raimondi e Zani, non ha avuto eccessiva difficoltà a regolare sia l'uno che l'altro nelle posizioni di rincalzo. La sua è stata una corsa si può dire solitaria anche se attenta per mantenersi in testa di quel tanto neces-

Una nuova pista vicino a Jesi?

ANCONA - Ferve molto intensa l'attività kartistica nelle Marche però, alle soddisfazioni finora qualitativamente conseguite dai piloti, fa riscontro una persistente carenza di attrezzature. Diversi circuiti cittadini sono stati aboliti talché l'unica pista rimasta è quella di Fano. Perciò notevole interesse ha destato la notizia riguardante la possibilità di costruire una nuova pista nelle adiacenze del fiume Esino, cioè vicino alla città di Jesi, in provincia di Ancona. Stando alle voci raccolte, l'allestimento dell'anello dovrebbe essere alquanto prossimo.

sario per sventare ogni insidia. Nella terza categoria, sempre eccessivamente rumorosa, vittoria a sorpresa di Vandelli, a conferma delle alternative oramai dominanti nella classe dei novizi, sul romano De Cesaris rimasto sorpreso di così veloce andare dell'avversario. Il romano peraltro ha dovuto lottare per contenere la pressione di Franceschini giunto alle sue spalle. Più distanziati Sedoni e Petrini, recenti vincitori di altre gare. La 125 cc I. categoria, è stata facilmente riportata da Umberto Pavesi su Mazzola e Maiolino. Pavesi ha riconfermato che sulle piste del nord assente Baroni non ha avversari che lo possano disputare.

Alle sue spalle lotta per la posizione d'onore tra Mazzola, Maiolino e Monti, arrivati nell'ordine malgrado la reciproca volontà di sopravanzarsi.

Lotta più aperta, più agonisticamente interessante anche per il gran numero di piloti presenti, nella seconda categoria della stessa classe. Vittoria senza colpo ferire ed estremamente convincente quella di Di Prima, al suo primo successo, su Viani, Picchioni e Volta che sono poi i piloti che sullo stesso piano di rendimento meccanico hanno cercato a turno di ostacolarlo.

LE CLASSIFICHE

- Classe 100 cc, 2. cat.: 1. Masini; 2. Raimondi; 3. Zani; 4. Marotta; 5. Galimberti.
Classe 100 cc, 3. cat.: 1. Vandelli; 2. De Cesaris; 3. Franceschini; 4. Sedoni; 5. Petrini.
Classe 125 cc, 1. cat.: 1. Pavesi; 2. Mazzola; 3. Maiolino; 4. Monti F.; 5. Barilli.
Classe 125 cc, 2. cat.: 1. Di Prima; 2. Viani; 3. Picchioni; 4. Volta; 5. Randi.

Girandola ROMEA con nomi nuovi anche tra dirigenti

S. GIUSEPPE DI COMACCHIO - Sulla Pista Romena una vera girandola agonistica ha caratterizzato la giornata. In tutte le classi e categorie nomi nuovi e commissari sportivi e tecnici della nuova leva. In verità una terna di nomi (Riva, Guzzi, Banzi) che nulla hanno da invidiare come competenza, serietà e sportività a nomi che vanno per la maggiore. E' un bene che il kart si rinnovi anche nella dirigenza.

Pasquali, Masini, Perini, Perlini e Randi sono i piloti che hanno dominato nelle rispettive classi e categorie. Tutte le loro vittorie chiare e senza alcuna ombra perché, vedi caso, tutte sportivamente valide e agonisticamente su un piano di rendimento eccelso.

Nella prima categoria Pasquali ha imposto subito un ritmo difficile al carosello. Ne ha fatto le spese Mazzotti che nell'ansia di rincorrere e frastornato da così veloce avvio è incorso in testa-coda mettendo così fine ad ogni speranza di recupero. Oneste e volenterose le gare di Neri e Piani giunti alle sue spalle. Masini, nella seconda categoria, aveva due difficili avversari, Bressan e Rosso. Non ha certo penato per regolarli, anche se Rosso si è dimostrato più temibile del veneto, e una volta tanto hanno dovuto mordere il freno. Perini, che sinora aveva già collezionato una serie di risultati positivi, nella terza categoria ha avuto ragione di Ravaglia, un pilota cioè che nella classe nazionale ha sempre detto la sua autorevole parola, in terza posizione l'altro divo Perini e poi Petrini.

La 125 cc. 1. categoria registra vincitore Perlini su Silvestri, Sonni e Neri. Nella seconda categoria della stessa classe consegue la sua prima vittoria Randi su Flenghi e Venturi.

LE CLASSIFICHE

- Classe 100 cc, 1. cat.: 1. Pasquali; 2. Neri G.; 3. Piani; 4. Mantovani; 5. Possati.
Classe 100 cc, 2. cat.: 1. Masini; 2. Rosso; 3. Bressan; 4. Sangiorgi; 5. Vitali.
Classe 100 cc, 3. cat.: 1. Perini; 2. Ravaglia; 3. Perini; 4. Petrini; 5. Vandelli.
Classe 125 cc, 1. cat.: 1. Perlini; 2. Silvestri; 3. Sonni R.; 4. Neri.
Classe 125 cc, 2. cat.: 1. Randi; 2. Flenghi; 3. Venturi; 4. Zotti; 5. Martelli.

kléber vince

All'XI Rally Nazionale « Monti Savonesi »
Varazze, 5/6 maggio 1973

2. assoluto: Aldo FASAN, su Alpine Renault 1600, della scuderia Giada Auto.

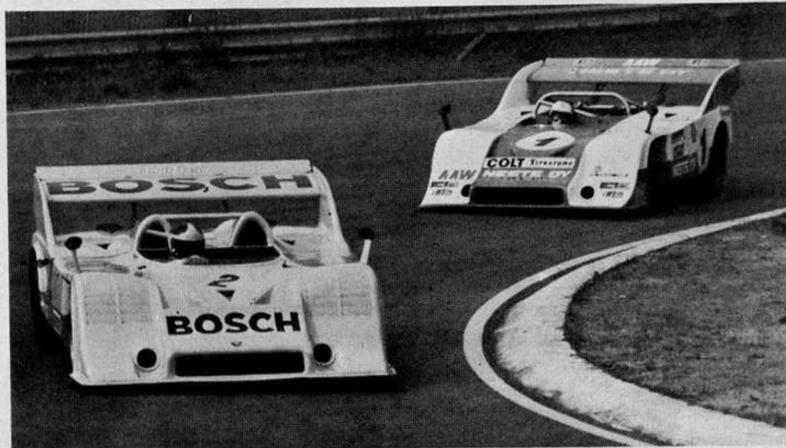
1. degli esordienti e 1. del gruppo 1.: Roberto CAMBIAGHI, su Opel Ascona 1900, della squadra corse Conrero.

Kléber

KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE



Si impone una SVOLTA
di tradizione organizzativa
per l'autodromo imolese:
i «mostri» non bastano!



Merzario c'era ad Imola, ma a fare da spettatore (a sinistra) un po' ironico delle imprese dei soliti «K», Kauhsen e Kinnunen (sopra) con le loro Porsche. A destra, ecco il vincitore brindare in coppa



Dopo aver osteggiato la presenza di Merzario, la «troupe» tedesca dominata da Kauhsen e Kinnunen...

Contro il «blocco K» anche Follmer

DALL'INVIATO

IMOLA - Le vetture «Can-Am» o Gruppo 7 o Interserie hanno ricevuto un forte impulso dopo che la Porsche se ne è interessata; hanno compiuto progressi sorprendenti; mostrano tecnologie delle più avanzate; eppure continuano a non piacerci. Non ci interessa questa che chiamiamo la tecnica dello spreco; pur dinanzi a tanta ammirazione per le soluzioni escogitate. Non ne vediamo grandi possibilità di dilatazione dello sviluppo, sia per impegno da parte dei costruttori privati, sia per esigenze di organizzazione. Ed anche la corsa Interserie di Imola, nonostante la spettacolare esibizione di Follmer, è naufragata nella solita lotta fra titani dal piede d'argilla, senza contesa autentica, con povertà di motivi.

Non scontentare il bel pubblico

Gli organizzatori dell'AC Bologna portano coraggiosamente avanti da tre anni questa formula di gara, che è valsa a dimostrare ad *abundantiam* la completezza dell'impianto, con macchine che dovrebbero accelerare più d'una «F.1»; ma quello di cui Imola ha più bisogno è di crearsi una tradizione, per una formula di gara di alto interesse, con garanzie di costante intervento nazionale.

Sotto questo profilo, appare indovinata l'impostazione per la «500 Chilometri», il cui completamento logico dovrebbe essere una «1000 Chi-

lometri», del mondiale Marche; resta, però, da chiedersi adesso se sia veramente proficua l'insistenza con una Interserie per noi troppo sterile. Insomma, siamo ad una svolta importante per Imola e ci auguriamo che la strada verso cui si indirizzeranno gli organizzatori dell'AC Bologna sia la migliore, per la creazione di questa tradizione: c'è una risposta di pubblico per le manifestazioni su questo Autodromo che è proporzionalmente delle più alte; ed è a questo pubblico che bisogna guardare nella scelta del tipo di manifestazione da sviluppare in avvenire.

Indubbiamente, anche una edizione dell'Interserie come questa, non delle più combattute e appassionanti, ha avuto i suoi pregi, soprattutto tecnici. Infatti scontato il motivo della prevalenza di Kauhsen su Kinnunen, a parità di... Porsche 917-10 Turbo, già profilato nella prima prova del Nurburgring (c'è chi parla di particolare «crisi» del pilota finlandese, troppo diletante per formule così professionistiche); l'impreparazione dell'interessante McLaren M20 di Kelleners; l'ottimo assetto della tre litri superalleggerita 908/3 di Jost; ed i ruoli da comprimari dei vari Loos e Kraus; non restava che la definizione delle reali possibilità di queste vetture, in fatto di prestazioni assolute, con l'apporto di George Follmer, che ha portato una autentica aria di «Can-Am».

Il limite in prova di 1'34"08 a 195,994 km orari di media, quasi ripetuto in gara con 1'34"9 a 194,301 kmh, resta

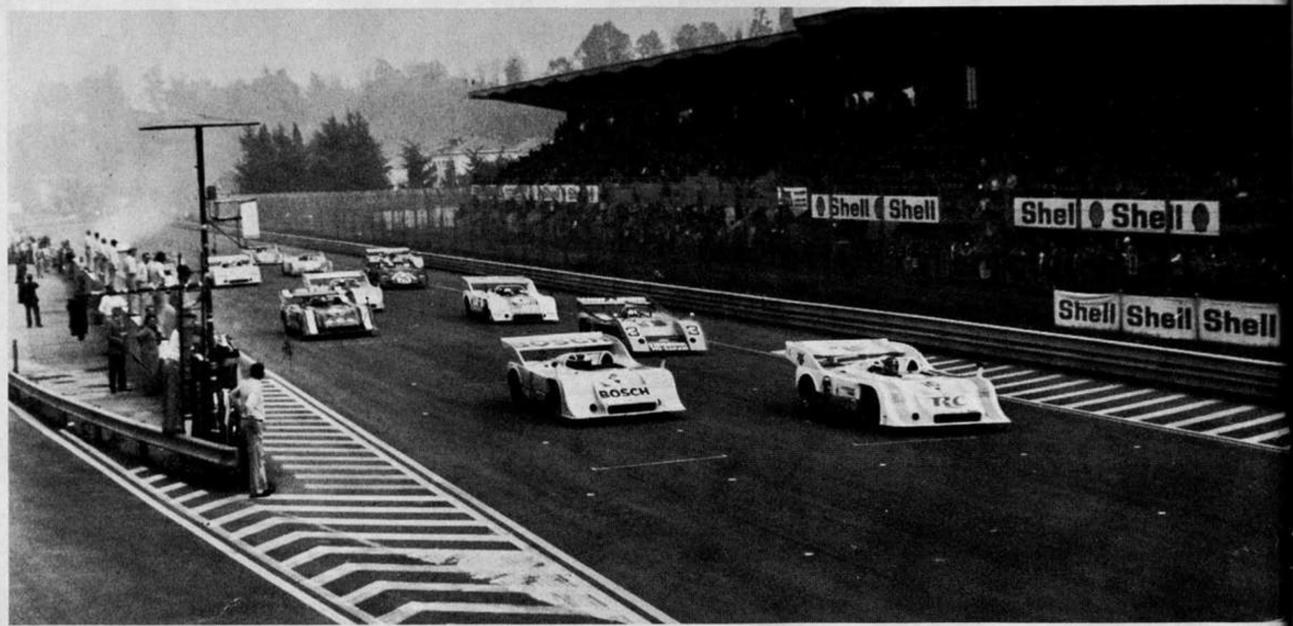
una dimostrazione di elevato significato; ed è un peccato che l'ultima variante e la necessità di revisione con una modifica definitiva del tracciato lascino questa prestazione alla posizione transitoria.

Comunque, per gli amanti delle teorie, è interessante fare la proporzione fra le prestazioni delle Sport-Prototipo

pensate che possa girare in 1'36" con la «chicane»? E allora la proporzionalità è salva.

Tuttavia, consideriamo che ancora qualcosa di più si possa ottenere dalla tre litri, secondo la legge dell'indice di prestazione: e allora, può dirsi giustificata una formula come questa della «Can-Am», con i suoi mille cavalli, i costi

duto, come al Nurburgring, e tutto è andato in fumo. Willi Kauhsen e Leo Kinnunen, pur non tra i guidatori più eccelsi del momento, sono stati inarrivabili per gli altri contendenti e Imola ha ripetuto la prova tedesca. E che grave errore è stato, per lo stesso «clan» dell'Interserie non dare una Turbo libera a



L'avvio della prima manche della gara Interserie: in prima fila, le Porsche di Follmer e Kauhsen

e delle G.7, con e senza variante: 1'1'29"47 della Ferrari di Regazzoni sta all'1'27"7 della BRM di Marko, come l'1'40" e 1 della Ferrari di Merzario sta all'1'34"08 della Porsche di Follmer. La posizione di favore della Turbo-Porsche è falsata dal livello imperfetto della Sport tre litri: oggi una Ferrari con gli ultimi motori, non

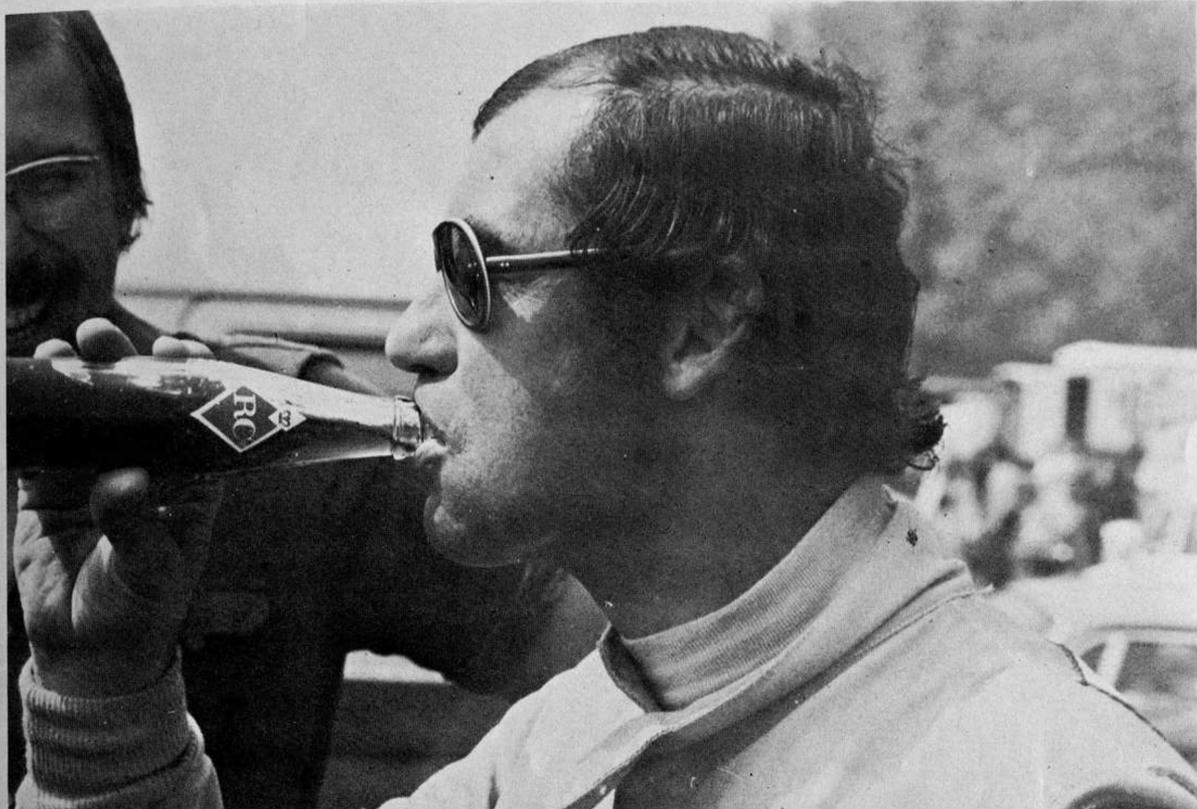
fino a più di 80 milioni di lire, per un guadagno dell'1-2% del tempo sul giro?

Quanto alla corsa in sé, dopo tante dimostrazioni di Follmer, sarebbe stato più che giusto poter coronare del successo l'impresa della sua 917-10 T, che è anche la migliore, la più curata, delle Porsche di questo tipo. La frizione ha ce-

un pilota italiano: chissà cosa sarebbe stato capace di fare Merzario su questo circuito!

Ma forse è proprio questa la ragione della barriera: c'era già Follmer come «male inevitabile» per i piloti delle Porsche 917-10.

Più in particolare, la prima «manche», sulla distanza di 30 giri pari a 153, 660 km, con



George Follmer ha fatto il suo dovere di professionista, ad Imola, ottenendo un magnifico giro veloce. E' stato fermato dalla frizione, già nella prima manche. Eccolo ristorarsi, con Royal Cola, ovvio

en si giova dei guai alla frizione della Porsche USA

Follmer non vale!

14 macchine in lizza, assente la «Pantera» di Moretti, ha visto un dominio completo di Kauhsen, in contrapposizione ad una brillante quanto sfortunata esibizione di Follmer. E dire che l'americano, con un'ottima partenza, in primissima posizione, dopo il suo primato in prova, ha dovuto rallentare già nel corso del

perduto così due giri; la sua ripresa è stata rabbiosa, con il solo obiettivo di dare spettacolo, con tempi sul giro sempre più bassi.

Bloccato in partenza dalla rottura del motore Defflan, anche la BRM di Hepworth era ferma al box. Kinnunen cercava di resistere al «leader», prendendo 6/10 in tre giri; di-

l'8., l'38" netti al 10., l'36"9 al 13. e addirittura l'34"9 alla media di 194,301 al 14. giro, nuovo record del tracciato. Se non che alla Porsche dell'americano qualcosa comincia a non funzionare e il ritmo, che era d'un guadagno di 2-3" al giro rispetto ai primi, pur con due giri di ritardo, ha subito un rallentamento.

E' la frizione a cedere e al 22. giro Follmer, al box, è costretto alla resa. A metà gara, il distacco da Kauhsen era di 10" per Kinnunen e 34"2 per Kelleners, più staccati Loos, Kraus, Kemp e Jöst, che resiste bravamente a pieni giri, doppiati Muller, Sklenar e nelle retrovie Hepworth e Pilette. Un testa e coda di Kraus all'uscita della variante al 18. giro ha fatto perdere al tedesco il quinto posto, a favore di Kemp, che lo evitava d'un soffio.

Sorprende Jost

Corsa lineare, con media sempre compresa fra i 181-182 km orari per Kauhsen, che concludeva indisturbato, con 21" su Kinnunen e più d'un minuto su Kelleners e Loos; quinto Kemp, mentre proprio negli ultimi giri veniva doppiato Kraus. E, oltre alla scontata prova di ammirevole progressione della piccola 908/3 di Jöst, è stata di particolare rilievo anche la corsa della KMW di Muller, con un motore Porsche derivato di serie;

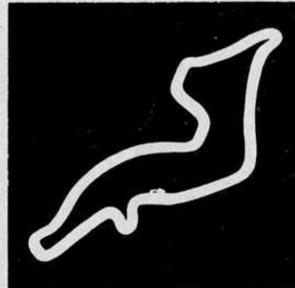
Enrico Benzing

CONTINUA A PAGINA 44

V8eBlogScans



COPPA D'ORO SHELL - Gara internazionale in pista valevole per il campionato Interserie - Imola, 1. maggio 1973



COSI' (IN 14) AL VIA per la 1. manche

FOLLMER (Porsche 917-10 T) 1'34"08	KAUHSEN (Porsche 917-10 T) 1'37"47
KELLENERS (McLaren M 20) 1'37"79	LOOS (Porsche 917-10 T) 1'38"92
KINNUNEN (Porsche 917-10 T) 1'40"67	KRAUS (Porsche 917-10) 1'41"16
PILETTE (McLaren VDS T) 1'41"24	KEMP (Porsche 917-10 T) 1'41"91
JOST (Porsche 908-3) 1'44"14	MULLER-PERSCHL (KMW SP 30) 1'52"47
BIECHTELER (KMW SP 30) 1'58"95	HEPWORTH (BRM P 167) 2'02"15
DEFFLAN (Porsche 910) 2'08"25	SKLENAR (March 717) 2'07"96

COSI' (IN 11) per la 2. manche

KAUHSEN (Porsche 917-10 T) 50'28"2	KINNUNEN (Porsche 917-10 T) 50'49"2
KELLENERS (McLaren M 20) 51'33"9	LOOS (Porsche 917-10 T) 51'52"
KEMP (Porsche 917-10 T) 52'12"8	KRAUS (Porsche 917-10) giri 29
JOST (Porsche 908-3) giri 29	MULLER-PERSCHL (KMW SP 30) giri 25
FOLLMER (Porsche 917-10 T) giri 22	HEPWORTH (BRM P 167) giri 17
	PILETTE (McLaren VDS T) giri 15

... e (in 11) al TRAGUARDO

1. MANCHE

1. Willi Kauhsen (Porsche 917-10 T) in 50'28"2, media 182,674 kmh; 2. Kinnunen (Porsche 917-10 T) 50'49"2; 3. Kelleners (McLaren M 20) 51'33"9; 4. Loos (Porsche 917-10 T) 51'52"; 5. Kemp (Porsche 917-10 T) 52'12"8; 6. Kraus (Porsche 917-10) a 1 giro; 7. Jost (Porsche 908-3) a 1 giro; 8. Muller-Perschl (KMW SP 30) a 5 giri; 9. Follmer (Porsche 917-10 T) a 8 giri; 10. Hepworth (BRM P 167) a 13 giri; 11. Sklenar (March 717) a 14 giri; 12. Pilette (McLaren VDS T) a 15 giri; 13. Biechteler (KMW SP 30) a 25 giri.

Giro più veloce: Follmer (Porsche 917-10 T) in 1'34"9 media 194,301.

2. MANCHE

1. Willi Kauhsen (Porsche 917-10 T) in 50'58"6, media 180,859; 2. Kinnunen (Porsche 917-10 T) 51'25"3; 3. Loos (Porsche 917-10 T) a 1 giro; 4. Pilette (McLaren VDS T) a 1 giro; 5. Kraus (Porsche 917-10) a 1 giro; 6. Jost (Porsche 908-3) a 2 giri; 7. Muller-Perschl (KMW SP 30) a 4 giri; 8. Hepworth (BRM P 167) a 18 giri; 9. Follmer (Porsche 917-10 T) a 26 giri; 10. KEMP (Porsche 917-10 T) a 26 giri; 11. Kelleners (McLaren M 20) a 28 giri.

Giro più veloce: Kinnunen (Porsche 917-10 T) 1'39"2, media 185,879 kmh.

FINALE

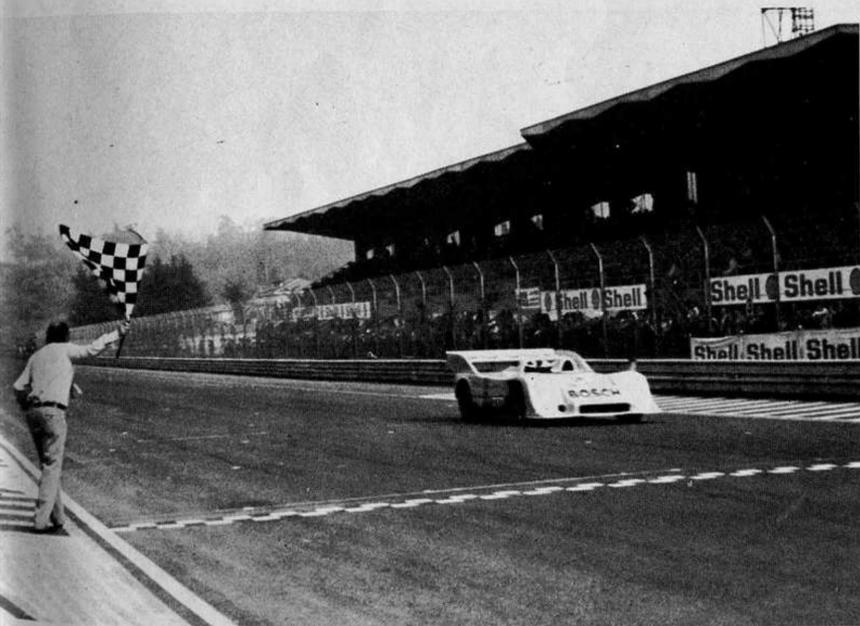
(per somma dei piazzamenti)

1. Kauhsen punti 2; 2. Kinnunen p. 4; 3. Loos p. 7; 4. Kraus p. 11; 5. Jost p. 13; 6. Kelleners p. 14; 7. Muller-Perschl p. 15; 8. Kemp p. 15; 9. Pilette p. 15; 10. Hepworth p. 18; 11. Follmer p. 18.

INTERSERIE (dopo due prove) la classifica (a soldi)

1. WILLI KAUSSEN	Porsche	L. 8.550.000
2. LEO KINNUNEN	Porsche	L. 5.985.000
3. GEORG LOOS	Porsche	L. 3.933.000
4. REINHOLD JOST	Porsche	L. 3.800.000
5. ERNST KRAUS	Porsche	L. 3.610.000
6. TEDDY PILETTE	McLaren	L. 3.132.000
7. HELMUT KELLENERS	McLaren	L. 2.793.000
8. GEORGE FOLLMER	Porsche	L. 2.546.000
9. STEFAN SKLENAR	March	L. 1.210.000
10. CHARLIE KEMP	Porsche	L. 1.045.000
10. HANS MULLER-PERSCHL	KMW	L. 1.045.000

● Le prossime gare del campionato Interserie: 20 maggio, Silverstone; 24 giugno, Norimberga; 15 luglio, Hockenheim; 29 luglio, Misano; 19 agosto, Keimola; 2 settembre, Estoril; 16 settembre, Imola; 30 settembre, Hockenheim.



Due volte si è ripetuta questa scena, davanti alla 917-10 di Kauhsen

primo giro, transitando dietro a Kauhsen, Kinnunen e Kelleners, per fermarsi al box al secondo passaggio: l'imbullonatura di congiunzione del telaio alla parte anteriore sinistra della carrozzeria s'è allentata e una riparazione d'urgenza, con filo di ferro, ha dovuto essere eseguita. Il «numero uno» della Porsche ha

anzi a Loos, Kraus, Pilette, poi attardato, Kemp, Jost e Muller. Ma Kauhsen metteva le ali e le posizioni si stabilizzavano: all'ottavo giro, 9"6 fra il primo e Kinnunen e 25"6 fra Kauhsen e Kelleners. Ecco, frattanto, la sbalorditiva serie di primati sul giro di Follmer, all'inseguimento, con 1'39" netti al 6. passaggio, l'38"3 al-

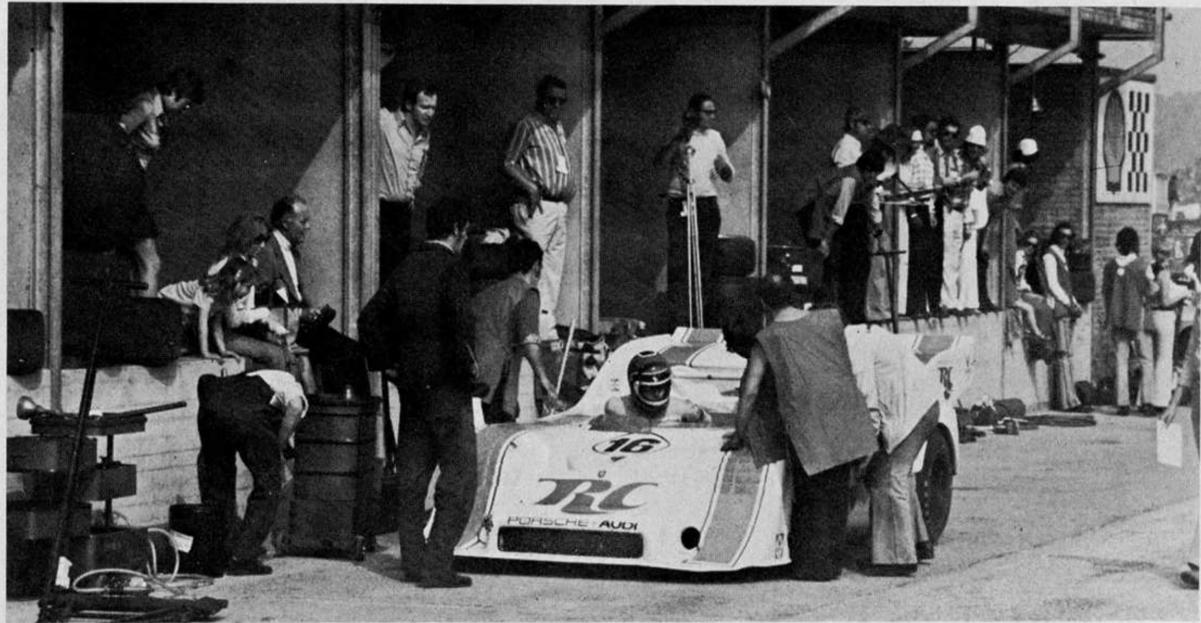
CONTINUAZ. DA PAGINA 41

un ottavo posto più che lusinghiero.

Così, per la seconda «manche», sulla stessa distanza della prima, hanno potuto schierarsi in prima fila le Porsche sovralimentate di Kauhsen e Kinnunen, dinanzi alla McLaren di Kelleners e alle altre Porsche di Loos, Kemp e Kraus. Alla macchina di Follmer, durante la pausa, è stata tentata una rapida riparazione della frizione, nonostante la complessità dell'intervento, data la presenza dell'impianto di sovralimentazione. Tutto il gruppo cambio-differenziale è stato sostituito a tempo di primato; ma, come avviene sovente in questi casi, l'esecuzione non è perfetta ed il cattivo funzionamento del cambio ha tradito anzitempo Follmer.

Infatti, la seconda prova, con 11 concorrenti in campo, ha visto un bel guizzo di Kinnunen, che ha sorpreso Kauhsen e gli ha strappato 2"2 alla conclusione del primo giro, con un buon margine su Kelleners, mentre a 5" ammontava il ritardo di Follmer, staccati Loos, Kraus, Kemp; Jöst, Nepworth, Pilette e Muller. Fino al terzo giro, Kinnunen insisteva nella sua azione, sommando fino a 3" su Kauhsen; Follmer, a 9"2, aveva ragione di Kelleners, il quale lamentava un vistoso cedimento del motore, cospargendo di olio la curva del Tamburello ed essendo eliminato anzitempo. Proprio passando dinanzi alle tribune, dopo la variante, Follmer, con una cattiva cambiata, dimostrava le difficoltà con cui si trovava a lottare fin dall'inizio. Tant'è vero che al 5. giro l'americano doveva prendere la strada dei box, con conseguente ritiro.

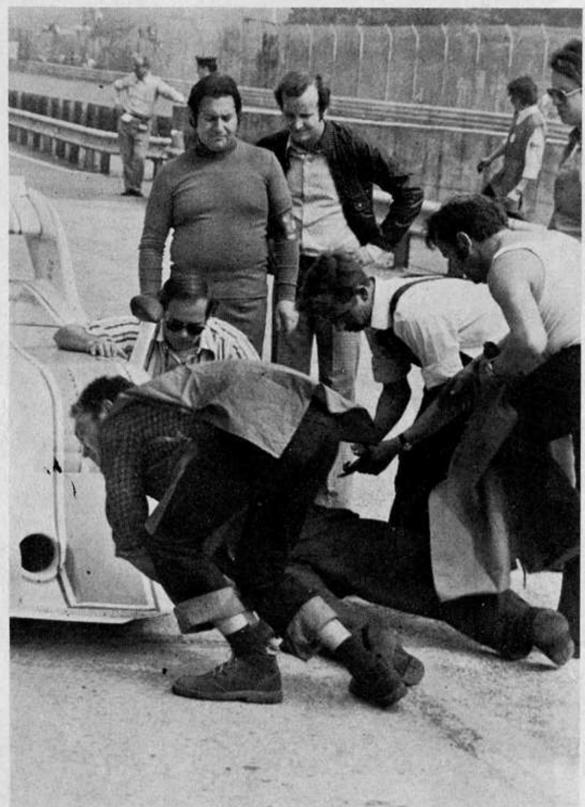
Da quel momento, aggiungendosi anche una uscita alla curva della Tosa di Kemp, le posizioni andavano delineandosi e l'unico motivo si concentrava sul duello Kinnunen-Kauhsen. Il finlandese aveva una battuta d'arresto al quarto giro, trovandosi il tedesco a 1"2; l'attacco si faceva molto duro e in breve Kauhsen entrava nella scia del rivale, superandolo al settimo giro. La contesa si estingueva e, con la progressiva perdita di terreno di Kinnunen, la partita poteva dirsi del tutto decisa. Alle spalle, Loos era a 46" e il rinvenimento minaccioso di Pilette si limitava al superamento di Kraus all'ottavo giro. Per il pilota belga, veramente, s'è avuto anche un tentativo di avvicinamento a Loos, ma a metà corsa le condizioni della macchina non gli consigliavano di completare questo inseguimento, e più nulla cambiava sino alla fine, escluso lo spiacevole abbandono della BRM di Hepworth. A metà percorso, 18"2 dividevano Kinnunen da Kauhsen e questo distacco restava invariato per qualche giro, fino ad aumentare ulteriormente a quota 20" e a più di 26" alla conclusione. A cinque giri dal



Follmer è ai box, nella prima manche, troppo presto per poter andare in testa. Poi ripartirà, dando una misura delle sue qualità. Sotto a destra, si cerca di stabilire i problemi della Porsche di Follmer



Qui sopra, Follmer riceve il saluto di Merzario. Sotto, a Imola c'erano anche Casoni e Vaccarella



Alla curva della Tosa, Teddy Pilette, Hepworth e George Follmer

(ATTUALFOTO)

termine i due di testa doppiavano anche Loos, mentre dietro a Pilette e Kraus, si aveva la tenace difensiva di Jöst sulla piccola tre litri 908/3, con tanto di onorevole imitazione per la KMW di Muller, con tre giri di ritardo, ma anche con una meccanica ben più semplice e modesta. Nella classifica finale per somma di tempi

delle due prove, l'affermazione di Kauhsen è stata piena, alla bella media di 181,762 km orari, con 47"7 su Kinnunen, mentre per Loos e Kraus, nelle posizioni successive, non si può parlare che di semplice difesa; meritevole il quinto posto assoluto di Jöst, dinanzi a Kelleners, ed il settimo assoluto di Muller, pure alla con-

clusione d'una prova largamente deludente. Unico risultato di rilievo, il giro-record di Follmer in 1'34"9 a 194,301 km orari di media, un limite che sarebbe destinato a rimanere lungamente imbattuto se la pista di Imola non dovesse subire le note modifiche di perfezionamento del tracciato.

e. b.

Rimane a FOLLMER il record

IMOLA. Le prestazioni ottenute nel corso delle prove ufficiali della Interserie a Imola danno la più esatta valutazione dei livelli tecnici raggiunti dalle vetture Gruppo 7 o «Can-Am». Il limite della Porsche 917-10T di Follmer, in due soli turni di prove alla vigilia, essendo l'americano reduce da Barcellona avrebbe potuto anche riuscire leggermente inferiore, al tempo già spettacoloso di 1'34"08 a 195,994 km orari di media. Le doti di questo pilota americano — avete notato come alle grandi potenze negli USA si giunga in età più matura? — sono provate e riptovate; ma nella differenza con gli altri concorrenti al volante delle Turbo-Porsche, incide con tutta certezza anche qualche linea di potenza in più, pur difficilissima da sfruttare: 900 o 1000 cavalli, non spostano le «performances» d'un guidatore al limite delle proprie capacità: Kauhsen con 1'37"47, Loos con 1'38"92 e Kinnunen con 1'40"67, per stare nella rosa più ristretta.

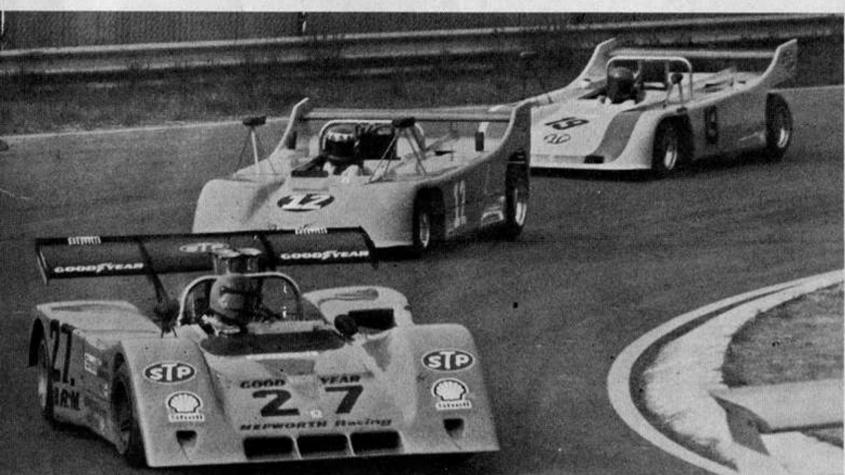
Cosa contrapporre a queste forze? La nuova McLaren M20 di Kelleners (1'37"7 e 79), per quanto ottimamente realizzata, con finezze di esecuzione proprie di questa marca, non basta ad infrangere la coalizione Porsche, anche perché, con motore Chevrolet V8 aspirato, resta sul piano della vettura «monstre», per dimensionamento e pesi. Né la sovralimentazione di questo tipo di costruzione, nell'esempio della VSD di Pilette, per merito di Morand, con i suoi 950 cavalli su 950 chili, contro i 760-800 chili, può bastare a dire una parola definitiva. Lo stesso Pilette, che vale come capacità di guida i migliori della categoria, non ha potuto scendere al disotto di 1'41"24; e lo stesso responsabile dell'«équipe» belga ci ha dichiarato: «Anche Morand potrebbe proporre i mille e più cavalli, con la sovralimentazione. Il fatto è che con queste potenze non c'è più nulla della meccanica che possa reggere. Corriamo con cambi Hewland previsti per 500 cavalli! e tutta la trasmissione è insufficiente. Su questa strada potremo continuare soltanto quando la Hewland ci consegnerà a metà stagione il nuovo cambio per 1000 cavalli.»

E non è da escludere che anche per la Porsche, gli ultimi aumenti di potenza non siano proprio loro i maggiori responsabili dei guai alla frizione lamentati per la seconda volta da Follmer, piuttosto che un fatto accidentale isolato. Comunque, anche questa avventura tecnica, che ci pare deprecabile, ha i suoi significati, con quel telaio leggerissimo in tubi di lega d'alluminio, con quelle carrozzerie tremendamente deportanti, quei profili alari con 75 cm di corda, che assorbono circa 200 cavalli a 300 all'ora, con piccoli angoli di incidenza, con impiego di pneumatici che non ci sembrano atti a favorire le migliori prestazioni in assoluto. Altissime potenze e coppie tremende portano a limiti di pilotaggio estremi; e in un momento di sviluppo di macchine estremamente maneggevoli e leggere, con capacità di sfruttamento soltanto delle iperboliche accelerazioni trasversali, ecco tornare ad affiorare gli enormi sforzi sul volante, che modificano la tecnica di guida, al più alto livello delle accelerazioni e delle velocità istantanee. Del resto, più questi piloti sono stati impegnati, più s'è visto a Imola il comportamento delle vetture che spiega questi caratteri, con ampi spostamenti sull'asse trasversale ad ogni accelerazione, scuotimenti di sospensioni e beccheggio superiori ad ogni applicazione delle altissime coppie nelle accelerazioni, a scapito della rigidità in rollio, in un insieme di comportamento che si scosta sensibilmente dagli ultimi canoni sviluppati nella Sport e nella «F.1.»

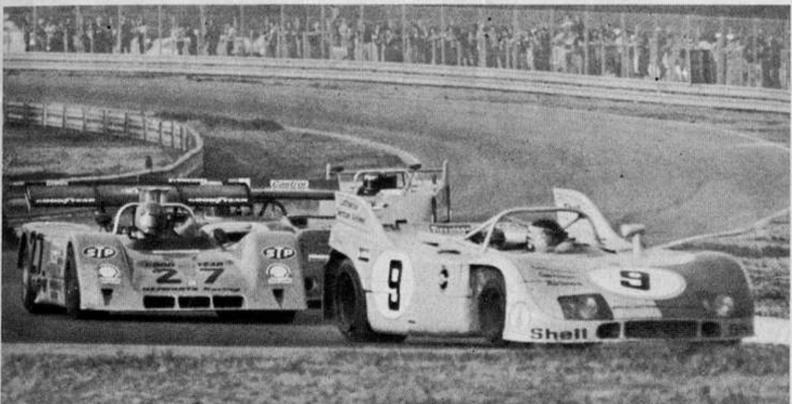
Infine, s'è vista l'importanza dell'indice di prestazione, anche su un circuito di questa rapidità, per le vetture meno potenti: la Porsche 908/3 di Jöst, considerata come giubilata, senza il limite del peso minimo, quindi tolta la zavorra e restituita ai suoi 540 chili, ha potuto girare in 1'44"14 e finire quinta assoluta in corsa. E Muller-Perschl, con la loro minuscola KMW, devono considerarsi soddisfatti del tempo di 1'52"47, con una meccanica derivata di serie (Porsche «Carrera»). Quel che è spiaciuto è stata la rinuncia di Moretti, il quale con la «Pantera», dopo sforzi visibili e grande abilità di guida, date le condizioni, era riuscito a girare in 2'02"32 con rapporti inadatti. Non era l'ultimo della graduatoria e avrebbe potuto prendere la partenza. Ci vuole più fiducia!...

I migliori tempi nelle due giornate di prove imolesi

PILOTA	MACCHINA	1. GIORN.	2. GIORN.
FOLLMER	Porsche 917-10 T	—	1'34"08
KAUHSSEN	Porsche 917-10 T	1'38"90	1'37"47
KELLENNERS	McLaren M 20	—	1'37"79
LOOS	Porsche 917-10 T	1'43"32	1'38"92
KINNUNEN	Porsche 917-10 T	1'52"21	1'40"67
KRAUS	Porsche 917-10	1'43"92	1'41"16
PILETTE	McLaren VDS	1'42"24	1'41"24
KEMP	Porsche 917-10 T	1'43"21	1'41"91
JOST	Porsche 908-3	1'45"23	1'44"14
MULLER-PERSCHL	KMW	1'57"79	1'52"47
BIECHTELER	KMW	2'06"93	1'58"95
HEPWORTH	BRM	2'02"15	—
MORETTI	« Pantera »	2'13"81	2'02"32 (non partito)
SKLENAR	March 717	2'23"12	2'07"96
DEFFLAN	Porsche 907	2'08"25	—



Sopra, ancora alla Tosa vediamo Hepworth seguito dalle interessanti KMW di Muller-Perschl e Biechteler. Sotto, molto bella la corsa di Jost, con la 908-3, che ha entusiasmato il pubblico nelle curve



CARLO GIORGIO meritevole leader in F. 3 dopo la « lezione » romagnola a PESENTI

Una vittoria « pesante » sotto l'occhio di HERD

IMOLA - Finalmente, dopo quattro gare di campionato disputate in Italia, cominciamo a vederci chiaro e al termine di questa splendida coppa Benaglia le posizioni per l'assegnazione del titolo italiano cominciano a delinearsi con una certa chiarezza. Abbiamo avuto la fortuna di assistere alle due corse chiave del campionato inglese (di F. 3 naturalmente) e già allora scrivemmo che le March 733 si erano presentate come le vetture da battere: e ci meravigliammo come non fossero ancora riuscite a emergere anche sui nostri tracciati. La risposta è venuta solo ora, perché dopo le gare di Casale e di Imola cominciamo a renderci conto delle caratteristiche vincenti di tale vettura, dopo le prime prestazioni concrete che ci aveva fornito la nuova Brabham BT 41.

E' poi molto significativo che a portare al primo trionfo questa vettura (disegnata da Robin Herd, presente assieme a Hezemans e Jaurier a questa corsa imolese) sia proprio quel Carlo Giorgio che su questo tracciato che indubbiamente ama più di molti altri, aveva solo avuto delusioni amare, come il bruttissimo incidente dello scorso anno che gli pregiudicò un titolo italiano che ormai aveva in tasca. Carlo ha fatto il bello e cat-



Sopra, Carlo Giorgio sul podio della Formula 3. Eccolo, sotto, con la sua March seguire la Brabham BT-41 di Pesenti-Rossi

aspettare il compagno di colori Pescia, che infatti al tredicesimo passaggio si accodava a lui preparandosi per un arrivo quasi in parata. Ma dei rapporti troppo lunghi ostacolavano lo svizzero, che doveva lasciare la piazza d'onore a Pesenti, mentre Giorgio visto la mala parata allungava il passo e vinceva nettamente, portandosi al comando della classifica per il titolo italiano.

Anche questa volta (come per la gara di Casale) dobbiamo sottolineare la gara veramente positiva di elementi giovani, come Paolo Bozzetto e Giorgio Francia, classificatisi rispettivamente al quarto e sesto posto, dopo aver battagliato ambedue con campioni del calibro di Claudio Francisci. E naturalmente il successo globale della March 733, prima, terza e quarta, finalmente all'altezza delle migliori realizzazioni dell'annata.

Al termine della gara momenti caldi: Pesenti si lamenta della condotta di gara di Giorgio (ma guarda come è piccolo il mondo: lo scorso anno era esattamente l'inverso con la differenza che Giorgio aveva rischiato l'osso del collo) e minaccia il vincitore di rappresaglia. Comincia subito col piantare uno sportivissimo reclamo sul peso alla macchina del Giorgio, reclamo immediatamente respinto al termine di un control-



tivo tempo sulla vettura che Trivellato gli ha affidato: dopo aver ottenuto un buon tempo in prova, ha dominato la sua batteria, per condurre poi una finale travolgente, relegando al secondo posto Alessandro Pesenti Rossi dopo a-

ver giocato con lui come il gatto con il topo.

Partito infatti deciso transitava primo fino al sesto giro, quando lasciava temporaneamente il comando al suo unico avversario, avendo rallentato l'andatura per

lo accurato da parte dei commissari tecnici. E' risultato infatti, al termine della pesata, che la March di Giorgio pesava 444 kg, contro i 451 dell'altra March di Pescia e i 462 della BT 41 di Pesenti Rossi

Leopoldo Canetoli

La (bella) sorpresa della TOSA

IMOLA - Gli spettatori che, per questa gara inaugurale della stagione '73 al « Dino Ferrari » di Imola, hanno scelto la curva Tosa per vedersi le corse, hanno avuto la lieta sorpresa di trovare questo posto « classico » del circuito completamente rinnovato.

Lo sbancamento operato in funzione principalmente di sicurezza ha avuto come risultato anche un netto miglioramento della visibilità per coloro che si sono sistemati sulla collinetta all'esterno della curva. Molto comodo anche ora l'accesso alla zona della Tosa, con il parcheggio dal lato del fiume. Certo, quando ci sarà una bella tribuna...

Ad ogni modo i lavori di completamento dell'autodromo, svolti dall'impresa Cobai e dalla ditta Ruffini per le reti di recinzione, procedono senza soste, in modo da terminare sia gli sbancamenti che le « rifiniture » per le gare di settembre.

Per chi suona il campanello

Molto apprezzato, come al solito, il lavoro dei commissari di percorso dell'AC Bologna. E sono stati gli stessi ospiti di Imola, i piloti della gara Interserie, a dare pubblicamente riconoscimento della tempestività e della precisione degli interventi dei segnalatori, soprattutto riguardo alle bandiere blu di sorpasso. I commissari delle postazioni alle Acque Minerali hanno per di più messo in opera un ingegnoso sistema di telecomando per dare le bandiere blu nel tratto in salita in uscita dalla doppia curva. Infatti, quando il commissario posto alla seconda curva delle Minerali notava che si stava per effettuare un sorpasso, segnalava con un campanello al suo collega posto nella salita di mettersi in azione, e così la segnalazione « usciva » davanti al pilota interessato proprio nel punto più favorevole per la sua comprensione.

In totale, per questa gara Interserie e formule c'erano in pista 170 ufficiali di gara, divisi in 20 postazioni, più 25 infermieri e 40 uomini antincendio della società CEA.

LE BATTERIE

Pasticcio col solito FLAMMINI

Solo 12 piloti si schierano per la prima delle due batterie: manca Tenani che preferisce non rischiare di rompere il motore, dopo che nella seduta di prove della mattina lo stesso aveva emesso strani rumori. Al via il più lesto a scattare è Carlo Giorgio che con la sua Marc si avvantaggia leggermente su Colombo, Spreafico, Pesenti, Pavesi e Bozzetto. La corsa procede senza particolari emozioni: lottano per il quarto posto Spreafico, Pavesi e Bozzetto fino al 4. giro, quando Spreafico si arrende ai box. Giorgio è sempre nettamente al comando seguito da Colombo che impegnato da Pesenti finisce per cedergli la seconda posizione. La batteria termina quindi con Giorgio decisamente al comando: poi Pesenti che riesce a regolare Alberto Colombo.

Tredici i piloti per la seconda batteria, assente Cinotti che ha rotto un pistone in prova e con lo svizzero Kessel che accusa problemi di messa in moto. Al via problemi anche per Francisci, che perde qualche posizione e per « Jean Albert » che riesce a muoversi in ritardo. Al comando Flammini e la Lombardi, che però sbatte subito all'uscita della chicane. E' Pesca che passa al comando al termine del primo giro davanti a Flammini, Bodini e Manzoni: e mentre lo svizzero s'invola si accende la lotta tra i tre per il secondo posto. Lotta che si conclude al sesto giro, quando Bodini e Flammini vengono in contatto tra loro alla Tosa, coinvolgendo nel loro testa-coda anche Claudio Francisci. Pesca conclude quindi senza problemi davanti al regolare Manzoni che si aggiudica la volata davanti a Giorgio Francia.

Assente Dubler (parte Flammini prima riserva) sono in ventidue schierati per la finale, che si disputerà sulla distanza di 15 giri. Per questa « prova della verità » Francisci ha eliminato l'alettone, mentre Alberto Colombo inaugura una carenatura per il motore che gli pregiudicherà definitivamente la gara. Infatti tale cofano bloccherà il comando della ghigliottina, costringendo lo sfortunato pilota della scuderia del Lario ad entrare ai box, perdendo il posto nello schieramento, al termine del giro di ricognizione. Al via è Pesenti a partire meglio, ma Carlo Giorgio è già in testa



Sopra: le fasi dell'incidente Bodini-Flammini all'uscita della Tosa, vediamo Flammini appena venuto in contatto con la Tecno. Sotto, Francisci che sorraggiunge non può fare a meno di girarsi all'interno



Il tricolore F. 3 (dopo tre prove)

1. Carlo Giorgio punti 22; 2. Sandro Cinotti p. 18; 3. Alberto Colombo p. 17; 4. Claudio Francisci p. 16; 5. Alessandro Pesenti Rossi p. 10; 6. Paolo Bozzetto p. 4; 7. Lella Lombardi, Maurizio Flammini e Gaudenzio Mantova p. 3; 10. Giorgio Francia p. 2; 11. Fernando Spreafico e Luciano Pavesi p. 1.

Il tricolore F. ITALIA (dopo 4 prove)

1. Giancarlo Martini p. 19; 2. Ghinzani p. 18; 3. Truffo p. 12; 4. Gunnella p. 11; 5. Bossoni e Allemand p. 9; 7. Ruggeri p. 8; 8. « Eddy » p. 6; 9. Farneti p. 3; 10. Regosa p. 2; 11. Buratti, Bacci e Castiglioni p. 1.



Questo pneumatico, che avrebbe potuto sconvolgere la classifica di Casale, è stato montato da Carlo Giorgio sulla March

Compra tutto

● CLAUDIO FRANCISCI ha fatto tutte le prove possibili per aggiungere « qualcosa » alla sua Brabham BT 41: per la finale ha anche tolto l'alettone posteriore, ma sembra non sia servito a molto. In gara è dovuto rimanere dietro a « pivelli » come Paolo Bozzetto, alla sua seconda corsa in F. 3: convinto infine che il Novamotor del Bozzetto fosse un motore strepitoso, il pilota romano della Nettuno si è affrettato a comprarlo dallo stesso Bozzetto, aggiungendo al prezzo del motore la cifra di un milione. Pare che il Bozzetto, dopo aver immediatamente fornito il motore all'acquirente, abbia proposto al pilota romano altri accessori vincenti, come guanti ignifughi, scarpette: sempre ovviamente a prezzo di affezione...



Ancora Flammini a sinistra questa volta in finale con una ruota « aperta » alla Rivazza. Mantova sopra ha bucato le reti alla chicane. Notare il largo spiegamento degli uomini antincendio della C.E.A.

alla curva della Tosa: ed assieme alle altre due March di Bozzetto e Pesca nell'ordine si presenta al primo passaggio.

Pesenti inizia la sua rimonta; superando pian piano i suoi avversari, finché al quarto giro si presenta in scia al battistrada: sono già fermi a questo punto Mantova, andato dritto alla chicane e Bergami che si è fermato ai box. All'ottavo giro è Pesenti a transitare al comando, ma è chiaro che la sua è una posizione precaria. Dopo un alternarsi di posizioni, a due giri dalla fine Giorgio prende imperiosamente il comando, distaccandosi leggermente. E non lo cederà più, per portare a termine la gara davanti a Pesenti.

COPPA BENAGLIA - Gara nazionale di velocità valevole per il campionato italiano F. 3 - Imola, 1 maggio 1973.

LE CLASSIFICHE

1. BATTERIA

1. Carlo Giorgio (March 733) 15'39"1, media kmh 157,079; 2. Pesenti Rossi (Brabham BT41) 15'43"; 3. Colombo (Brabham BT41) 15'43"4; 4. Bozzetto (March 733) 15'48"4; 5. Pavesi (Brabham BT41) 15'52"; 6. Grassi (Brabham BT35) 15'55"7; 7. Carruthers (Brabham BT35) 16'03"; 8. Filannino (Lotus 69) 16'08"4; 9. Dubler (GRD) 16'22"2; 10. Guidetti

- (Brabham BT 38) 16'44"8; 11. Maselli (Brabham BT 28) 17'08"7; 12. Spreafico (GRD) a 2 giri.

Giro più veloce: il 5. di Giorgio in 1'55"9, media 159,095.

2. BATTERIA

1. Bruno Pesca (March 733) in 15'49"9, media kmh 155,342; 2. Manzoni (Brabham BT 35) 15'56"2; 3. Francia (Brabham BT 41) 15'56"5; 4. Mantova (Brabham BT 35) 16'07"5; 5. Sassi (Ensign Delta) 16'09"2; 6. Bergami (Branca Holbay) 16'24"9; 7. Kessel (Brabham BT 41) 16'33"0; 8. Francisci (Brabham BT

- 41) 16'34"0; 9. Jean Albert (March 733) 17'11"5; 10. Stalfieri (March 713) 17'12"1; 11. Bodini (Tecno) a 2 giri; 12. Flammini (Brabham BT 35) a 2 giri.

Giro più veloce: il 6. di Francisci, Manzoni, Flammini in 1'56"4, media 158,412.

FINALE

1. Carlo Giorgio (March 733) in 29'15"5, media kmh 157,555; 2. Pesenti Rossi (Brabham BT 41) 29'16"5; 3. Pesca (March 733) 29'18"7; 4. Bozzetto (March 733) 29'21"1; 5. Francisci (Brabham BT 41) 29'21"6; 6. Francia (Brabham BT 41) 29'21"8; 7. Colombo (Brabham

- BT 41) 29'22"6; 8. Pavesi (Brabham BT 41); 29'23"1; 9. Manzoni (Brabham BT 35) 29'40"4; 10. Bodini (Tecno) 29'42"9; 11. Grassi (Brabham BT 35) 29'43"2; 12. Carruthers (Brabham BT 35) 29'45"7; 13. Sassi (Ensign Delta) 30'04"2; 14. Kessel (Brabham BT 41) 30'04"3; 15. Filannino (Lotus 69) 30'28"6; 16. « Jean Albert » (March 733) a 1 giro; 17. Guidetti (Brabham BT 38) a 1 giro; 18. Stalfieri (March 713) a 1 giro; 19. Maselli (Brabham BT 28) a 1 giro.

Giro più veloce: l'11. di Colombo in 1'54"9, media 160,480.

Spettacolari duelli in Formula ITALIA

Ci rimette la... testa BURATTI con MARTINI

IMOLA - Nel nome di Paolo Arcani, uno sportivo vero e appassionato del mondo dell'automobilismo si è disputata questa quarta prova del Trofeo di F. Italia che ha veramente entusiasmato per agonismo e lotta aperta in batterie e finale. Giancarlo Martini è stato il più forte: già detentore del giro più veloce nel corso delle prove di qualificazione, il romagnolo della scuderia del Passatore ha condotto in testa per tutta la gara, lasciando il comando della corsa per due soli giri allo scatenato Buratti, peraltro sfortunatissimo nella parte finale della gara.

Dopo essere partito nettamente meglio degli altri, Martini ha trascinato nella sua scia un terzetto di forti antagonisti, che per tutta la corsa si sono alternati le posizioni reciprocamente: Buratti aveva la meglio su tutti, compiendo una rimonta decisa che lo portava fino al primo posto. Ma poi doveva cedere alla fine per la bruciatura della guarnizione della testata, dopo aver entusiasmato la folla alle Minerali con un testa-coda da manuale (dovuto a un grippaggio del motore) che a dire il vero non gli faceva perdere che una manciata di decimi di secondo. Gli altri due del gruppo erano Ghinzani e Bossoni: il primo, veterano di F. Italia, aveva già vinto la sua batteria mentre Bossoni, che corre con la ex macchina di Francia si era classificato al secondo posto in batteria alle spalle di Martini.

LE BATTERIE

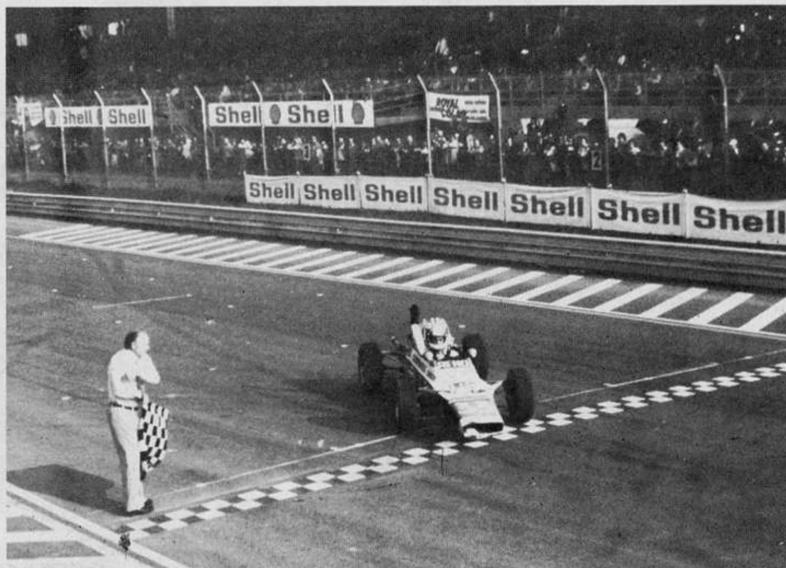
Diciotto partenti per la prima delle tre batterie con il duo Martini-Bossoni i due procedono incollati per tutta la

gara e alla fine prendono un margine consistente sugli inseguitori Ruggeri e Corolli: Bossoni pare studiare il suo avversario e tutti si aspettano un arrivo in volata. Ma il romagnolo non si fa sorprendere: entra per primo alla chicane e ne esce senza esitazioni, relegando il bravo Bossoni a mezzo secondo di distacco.

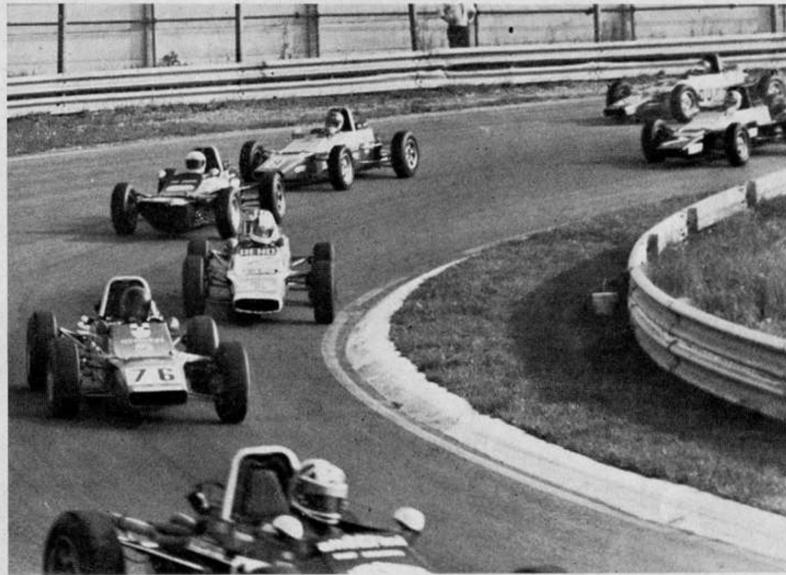
Stesso numero di partenti per la seconda batteria, con la coppia Cesarini-Ghinzani in prima fila: ma è Cavina che prende il comando nei primi metri della gara e sciupa tutto con un testa-coda alla prima entrata della Tosa. Ghinzani prende il comando della corsa, mentre Farneti emerge di prepotenza dal gruppo degli inseguitori e si porta, nel corso del 4. giro al comando. E pare ce le faccia a resistere: solo la perdita della visiera del casco integrale lo frena visibilmente e la vittoria va a Ghinzani, mentre terzo si classifica Truffo, autore di una bella rimonta davanti a Cesarini.

Assente Piazza partono in diciassette nell'ultima batteria con Gunnella che si fa bruciare in partenza da Rigosa che infatti transita primo al termine del primo giro. Decisa replica del pilota ternano che riprende subito il comando con una bella staccata alla Tosa, mentre il bolognese Buratti, che era partito in seconda fila, impegna prima Rigosa e poi il leader della corsa. Difatti riesce a passare in testa alle Acque Minerali, per poi perdere subito dopo la posizione acquisita. Anche qui ci si aspetta la volata finale: Gunnella entra per primo sul rettilineo dei box con Buratti che tenta il sorpasso, ma viene stretto contro il guardrail e deve accontentarsi del secondo posto.

I. c.



Buratti taglia il traguardo sopra col motore a pezzi: alla Rivazza in finale il gruppo dei primi; Ghinzani, Bossoni, Buratti, Gunnella sotto



TROFEO PAOLO ARCANI - Gara Nazionale valevole per il Trofeo di F. Italia - Imola, 1 maggio 1973

1. BATTERIA

1. Giancarlo Martini in 12'21"9, media kmh 149,124; 2. Bossoni 12'22"4; 3. Ruggeri 12'35"2; 4. Corolli 12'39"9; 5. Piccolomini 12'45"5; 6. Ricci 12'45"8; 7. Selvatici 12'56"1; 8. Tagliaferri 12'56"4; 9. Abate 13'03"5; 10. Mantovani 13'04"1; 11. Facchinetti 13'04"6; 12. Stefanoni 13'12"3; 13. Imò 13'21"4; 14. Roberto 13'30"6; 15. Cagnoni 13'55"2; 16. Brancatelli a 2 giri.

Giro più veloce: il 4. di Bossoni ed il 5. di Martini in 2'01"8, media 151,389.

2. BATTERIA

1. Pier Carlo Ghinzani 12'31"0, media kmh 147,317; 2. Farneti 12'32"2; 3. Truffo 12'39"4; 4. Cesarini 12'39"8; 5. « Eddy » 12'49"6; 6. Serena 12'53"1; 7. Castiglioni 12'56"5; 8. Simonetti 13'01"2; 9. Di Benedetto 13'06"5; 10. Oliviero 13'09"1; 11. Bassi 13'09"3; 12. Cozza 13'32"4; 13. Mastaglio 13'43"3; 14. La Starza 14'07"9; 15. Ponzone a 2 giri.

Giro più veloce: il 5. di Ghinzani in 2'03"3, media 149,912.

3. BATTERIA

1. Aldo Gunnella in 12'32"8, media kmh 146,964; 2. Buratti 12'33"0; 3. Rigosa 12'35"3; 4. Caneva 12'41"0; 5. Riccitelli 12'44"8; 6. Buttani 12'53"0; 7. Branca 12'59"3; 8. Grimaldi 13'00"4; 9. Lombardi 13'05"8; 10. Sottanelli 13'06"6; 11. Fabiani 13'13"9; 12. Sangiulio 13'38"8; 13. Ferrari 13'40"6; 14. Zanarin 13'42"2; 15. Riva 13'51"2; 16. Spataro a 2 giri.

Giro più veloce: il 3. di Buratti in 2'03"3, media 149,912.

FINALE

1. Giancarlo Martini 20'33"8, media kmh 149,450; 2. Ghinzani 20'39"9; 3. Bossoni 20'43"9; 4. Truffo 20'50"8; 5. Ruggeri 20'51"1; 6. Castiglioni 20'56"3; 7. Buratti 21'00"4; 8. Ricci 21'16"6; 9. Piccolomini 21'16"9; 10. Buttani 21'25"1; 11. Simonetti 21'25"4; 12. Riccitelli 21'25"6; 13. Serena 21'26"4; 14. Selvatici 21'29"1; 15. Grimaldi 21'31"6; 16. « Eddy » 21'35"5; 17. Branca 21'46"6; 18. Tagliaferri 22'12"0; 19. Rigosa a 7 giri; 20. Gunnella a 7 giri; 21. Farneti a 7 giri; 22. Cesarini a 7 giri; 23. Caneva a 7 giri.

Giro più veloce: il 3. di Rigosa in 2'00"5, media 153,022.



ELEGANZA AGGRESSIVA SICUREZZA VELOCE

CERCHI A BASE LARGA
IN LEGA LEGGERA



FRATELLI PEDRINI
SAREZZO

OFFICINE MECCANICHE E FONDERIE
25068 SAREZZO (BS) VIA ANTONINI 41 TEL. 81751/2/3

Tris LOLA 2000 a MAGNY COURS
più Ballot-Lena (GT)

TRADITA dalle gomme la «deb» A-V6

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MAGNY COURS - Il programma della giornata era pieno e interessante. La corsa riservata ai prototipi era tale da risvegliare l'attenzione, soprattutto perché avrebbe visto il debutto ufficiale dell'Alpine A440, come pure l'apparizione della campionessa sia d'Europa che di Francia, Marie Claude Beaumont, al volante di una Lola T292. Vic Elford, a sua volta, teneva a battesimo una March-BMW, Larrousse disponeva della Lola BMW T292 Schnitzer del team Archambeaud, ma era soprattutto atteso il duello fra Edwards (Lola Vezo) e Lafosse che aveva preferito la sua Lola T282, senza dubbio più potente però più pesante e meno maneggevole. C'era anche Beltoise nella gara, disputata in due manche, al volante di una Chevron B23.

Le due manche sono state appannaggio di Lafosse, il quale non ha però mai dimostrato un dominio schiacciante nei confronti degli altri, perché il tracciato di Magny Cours non offre un vantaggio determinante alla potenza.

Alle spalle del leader, comunque, la lotta è stata senza respiro. La prima manche è stata però falsata dal fatto che la pista era umida, dopo un violento acquazzone. Beltoise ed Elford, partiti con pneumatici da bagnato, sono rimasti in terza e quinta posizione, finendo poi nelle retrovie quando la pista si è asciugata. Partito male, con 20" di ritardo, Jabouille, con l'Alpine V6, ha avuto problemi di pneumatici a sua volta, che gli hanno fatto perdere il vantaggio di una bellissima rimonta. Larrousse, partito male anche lui, si è ripreso e intanto Marie Claude

CORSE A MAGNY COURS - 1 maggio -
Gare di velocità in circuito per vetture di F. 3, prototipi e GT

LE CLASSIFICHE

Prototipi

Prima manche: 1. Lafosse; 2. Edwards a 5"; 3. Larrousse a 10"; 4. Bayard a 1'05"; 5. Jabouille a un giro; 6. Heine a un giro; 7. Marie Claude Beaumont a un giro; 8. Busby a due giri; 9. Beltoise.

Seconda manche: 1. Lafosse; 2. Larrousse a 4"; 3. Edwards a 7"; 4. Beltoise; 5. Jabouille; 6. Bayard.

Finale: 1. Lafosse (Lola T282); 2. Edwards (Lola T8 T 92); 3. Larrousse (Lola-BMW Schnitzer); 4. Jabouille (Alpine A 440); 5. Bayard (Lola T292); 6. Heine (Chevron B23); 7. Beltoise (Chevron B 23); 8. Marie Claude Beaumont (Lola T290); 9. Busby (Lola T292).

F. 3: 1. Laffitte (Martini Holbay) 45' 31"4; 2. Paoli (Martini Holbay) a 10"; 3. Perkins (GRD) a 18"; 4. Jean Max (Martini Vergantune) a 40"; 5. Ragnotti (Martini Holbay) a 47"; 6. Cudini (Alpine) a 1'07".

Gran Turismo: 1. Ballot-Léna (Porsche Carrera) 24'57"7; 2. Greder (Chevrolet Corvette) a 5"; 3. Thiry (Porsche Carrera) a 2'1"; 4. Gents (Porsche 911S) a 46"; 5. Rouget (Capri) a un giro.

Beaumont occupava l'ottavo posto, incoraggiante per un debutto.

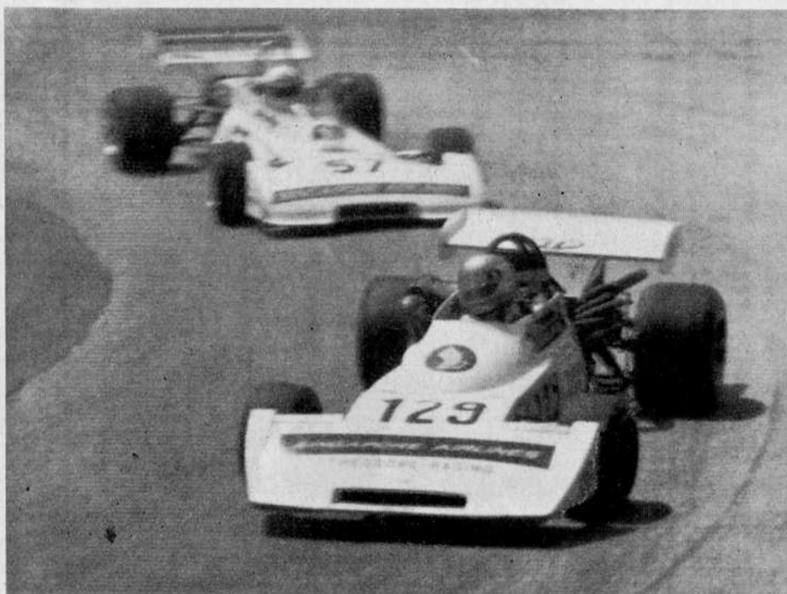
Nella seconda manche si è avuta una seria battaglia fra Larrousse e Lafosse, e il motore BMW-Schnitzer si è dimostrato resistente. Lungo duello anche fra Beltoise e Jabouille, duello che si è concluso a favore del pilota di F. 1, quando Jabouille si è trovato a dovere lottare con il cambio che non andava bene.

Passando alla gara di F. 3, si è trattato di una corsa «nazionale», eccettuato per l'australiano Perkins su GRD che, del resto, si è piazzato terzo.

Ci si aspettava la rivincita Laffitte-Ethuin, ma un improvviso incendio a bordo della Martini-Motul (che ha causato qualche ustione al pilota) vi ha posto fine prematuramente. Laffitte da quel momento faceva una corsa solitaria davanti al compagno di squadra Paoli, che lottava gomito a gomito con Perkins il quale finiva in testa-coda. Beguin e Leclère si sono pure toccati e nessuno dei due è potuto ripartire.

Quanto alla gara riservata alle vetture GT, è stata dominata dal principio alla fine da Ballot-Léna.

Jacques R. Jaubert



SINGAPORE - Del Gran Premio di Singapore, disputatosi il 22 aprile sul circuito di Sembawang, ci giunge ora questa documentazione fotografica, che ritrae la March 722 del vincitore Vern Schuppan seguito dal secondo arrivato, Lawrence. Com'è noto, Schuppan corre anche in Europa patrocinato dalla Singapore Airlines, quindi questa sua partecipazione alla gara in estremo oriente è giustificata. Sotto, torniamo in Italia: questa è la bimotore di Fontanili primo a Maggiora



Cominciato il campionato a MAGGIORA

Anche i bimotori da cross!

MAGGIORA - Inizio ufficiale della stagione di autocross, a Maggiora, con la prima delle 16 gare del campionato italiano '73. Un campionato non ancora con tutti i crismi dell'ufficialità come vorrebbe la regola, ma sufficiente per portare almeno un inizio di ordine in questo settore che l'anno scorso viveva ancora completamente allo stato brado. Entro breve tempo entreranno comunque in vigore i regolamenti nazionali per le vetture e per le piste ed allora sarà molto più facile inquadrare i piloti nella disciplina sportiva e le vetture nei gruppi previsti.

I verificatori hanno tentato di inquadrare le vetture in quelli che saranno i tre gruppi regolamentari; i risultati sono stati scarsi, dato che solo una minima parte delle macchine erano conformi ai requisiti che saranno richiesti, per cui molto spesso è stato necessario chiudere un occhio su certe irregolarità tecniche, creando così un pericoloso precedente. Sarebbe invece opportuno fissare delle scadenze, entro le quali almeno certe misure di sicurezza fondamentali dovrebbero divenire tassativamente obbligatorie.

Ancora una volta l'autocross di Maggiora è stato tormentato da una pioggia incessante, iniziata contemporaneamente alle gare del pomeriggio. La pista si è fridotta in breve ad un anello di fango ed i tempi sul giro sono aumentati di oltre l' rispetto a quelli delle prove, con notevole detrimento per lo spettacolo. Ci è inoltre stata impossibile una valutazione delle prestazioni delle vetture, alcune molto interessanti, poiché il fango ha ostacolato inverosimilmente la loro marcia; notata la quasi totale assenza di gomme adatte.

Il momento più interessante della ma-

nifestazione è stata la gara delle monoposto speciali, ossia di quelle vetture di costruzione artigianale che utilizzano parti meccaniche di serie o derivate dalla serie e che d'ora in avanti saranno definite «vetture cross». In questo gruppo si sono viste delle realizzazioni molto interessanti ed in particolare le vetture di Montagna e Fontanili. La prima ha un telaio a traliccio, sospensioni indipendenti ed un motore Flavia 1800; molto buoni l'assetto e la profilatura aerodinamica. La seconda è senza dubbio più originale: è dotata di due motori Flavia 2000 di cui uno ad iniezione, collocati uno anteriormente ed uno posteriormente. La vettura ha trazione integrale, quindi ogni motore trasmette il moto ad un assale. Sarebbe stato interessante vedere le sue prestazioni sull'asciutto.

Nella loro finale Montagna e Fontanili hanno dato spettacolo; Fontanili ha avuto una partenza migliore, mentre Montagna è rimasto a lungo intrappolato nei concorrenti più lenti. Liberatosi ha inseguito a lungo, riuscendo a portarsi alla ruota dell'avversario; un testa-coda all'ultimo giro gli ha tolto ogni speranza di vittoria. Bel successo quindi di Fontanili e della trazione integrale, ma sarà molto interessante una eventuale rivincita sull'asciutto per meglio valutare le prestazioni dei due avversari di sempre. In questa gara tutti gli altri hanno avuto un ruolo di secondo piano.

Negli altri gruppi vittorie di Antonini su Mini Cooper; Tagliabue su Ford Taunus 17M; Corbelli su Simca 1000; Apostoli su Citroen DS 19.

La prossima gara di campionato è in programma il 6 maggio a Sondrio.

a. g.

CAMPIONATO ITALIANO AUTOCROSS -
1. prova - Maggiora, 8 aprile 1973 -
Pioggia; pista fangosa.

CLASSIFICHE

Vetture di serie

Classe fino a 1000 cc - 1. Antonini (Mini Cooper) 4 giri in 10'46"2; 2. Tagliabue (Fiat 500) a 4"3; 3. Bianchi (Simca 1000) a 11"8; 4. Lolli (Austin A 40) a 49"; 5. Canepari (Ford Anglia) a 50"8; 6. Bonancini (Simca 1000) a 58"8.

Classe da 1000 cc a 1500 cc - 1. Busi 4 giri in 9'29"5; 2. Raimondi a 28"3; 3. Chiorazzi a 28"8; 4. Aldini a 43"5; 5. Cerri a 57"4; 6. Giorgetti a 3'01"5.

Classe oltre 1500 cc - 1. Tagliabue (Taunus 17 M) 4 giri in 8'18"0; 2. Verona (Fiat 2300 S) a 11"7; 3. Fiori (Alfa Romeo 2600) a 3'41"5; 4. Tessari (Alfa Romeo GT 1600) a 1 giro; 5. Bertinotti (Fiat 1600 S) a 1 giro.

Vetture elaborate

Classe fino a 1300 cc - 1. Corbelli (Simca 1000) 4 giri in 8'24"2; 2. Migliorisi (DKW 1000) a 1"8; 3. Maccarelli (Fiat 500) a 7"3; 4. Cascone (VW 1200) a 31"1; 5. Pelizzari (Simca 1000) a 36"3; 6. Colombo (Renault R8) a 47"3.

Classe oltre 1300 cc - 1. Apostoli (Citroen DS 19) 4 giri in 8'25"3; 2. Calchera (BMW 2000) a 55"9; 3. Caputo (Fiat 2300 S) a 56"7; 4. Barbieri (VW 1500) a 1 giro; 5. Chierici (Ford Anglia) a 1 giro.

Vetture Cross

1. Fontanili, 4 giri in 9'19"2; 2. Montagna a 7"3; 3. Ferrari a 1'09"3; 4. Cascone a 1'12"0; 5. Milani a 1'26"1; 6. Zanni a 1 giro.

Sul Col BAYARD
a spese di Miesusset

Sbagliando MAUBLANC sottorecord

COL BAYARD - Assente Miesusset, che stava consolidando la propria posizione di leader nel campionato d'Europa in Austria, e assenti anche nella maggioranza gli specialisti, che avevano preferito gareggiare sulla Côte d'Or, Maublanc si è trovato senza temibili rivali in questa gara, ove la sua meta principale consisteva nel migliorare il record stabilito da Miesusset nel 1971 (3'03"7). Già in priva il pilota di Lione, al volante della sua Chevron B25 perfettamente messa a punto, scendeva sotto i 3'.

In corsa, nonostante due lievi errori da lui stesso ammessi, ha realizzato il tempo di 2'53"4, cioè alla media di quasi 110 orari sul tracciato di m 5,300, di cui alcune parti erano state rifatte, soprattutto nelle zone di frenaggio e di accelerazione attorno alle curve.

Il secondo arrivato era Regis Pechaire ed è interessante notare che disponeva di una Pygmée MDB 15 identica a quella che pilotava Miesusset nel 1971, fatto che mette abbastanza bene in risalto l'evoluzione subita dai pneumatici, che consentono un guadagno minimo di oltre un secondo per chilometro.

Anche se seguono Monot su Lola T290 e Guimelli su Chevron B19, (occupando i primi due posti fra i prototipi) in questo si ricorderanno soprattutto le prestazioni delle due «piccole» SIB 72 di Ranardat e Canaud: queste due barchette artigianali montavano motori Simca-JRD di due litri.

Nel gruppo 4 si è avuto un vivace duello, nel quale il vincitore, Buzzi, alla conclusione ha preceduto, Triniane soltanto di 9/10 di secondo. Tutti erano al volante di Alpine Renault. Nel gruppo 3 le berline ai primi posti e Sabi era il più veloce. Soltanto quinto Deroudille, alla guida di una Pantera.

Nella turismo speciale senza rivali Lefebvre su Escort RS 1800, così come lo è stato Alesi (Camaro) nella turismo di serie. Quest'ultimo è salito in 3'35"2, dando a Saby un vantaggio di soli 2"5. La Coppa delle Dame è stata appannaggio di Martine Cordesse, su Opel Kadett gruppo 2.

j. r. j.

CORSA AL COL BAYARD - 29 aprile -
Gara di velocità in salita

LA CLASSIFICA

1. Maublanc (Chevron) 2'53"4, nuovo record; 2. Pechaire (Pygmée MDB 15) 2'57"1; 3. Monot (Lola T290) 3'05"4; 4. Guimelli (Chevron B19) 3'11"5; 5. Guistarini (Martini) 3'18"; 6. Renardat (SIB 72) 3'19"2; 7. Canaud (SIB 72) 3'20"6; 8. Buzzi (Alpine) 3'21"3; 9. Biancone (Alpine) 3'21"6; 10. Freychet (Marcadier) 3'21"9.