

STEWART europeo
a **ZOLDER**
dopo le polemiche

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica **SPRINT**

CEVERT e **PETERSON** protagonisti amari del più sconcertante GRAN PREMIO F. 1 degli ultimi anni: traditi in corsa dai freni, confermano di essere i nuovi « dei »

Il G.P. degli arrabbiati

DALL'INVIATO

ZOLDER - E' stato il Gran Premio più sconcertante che si sia mai visto. Sconcertante anche nel risultato, che tuttavia è di quelli accettabili, perchè una vittoria di Stewart con Cevert a ruota non è certo tra le cose stupefacenti. Sconcertante per tutto quello che ci ha fatto vivere nei due giorni che hanno preceduto la corsa e che ha molto screditato tutto l'insieme di apparati ed organizzazioni che compongono quello che ormai dobbiamo definire in modo chiaro come « il grande circo della Formula Uno. » Sconcertante anche ai nostri occhi che, di vicende sportive, parasportive, o pseudosportive ne hanno viste tante e che non dovrebbero più meravigliarsi di niente. Soprattutto di questi tempi.

Quello che è accaduto a Zolder fuori dalla pista, nelle riunioni settoriali che si sono tenute a ritmo serrato in luoghi diversi, distanti pochi metri l'uno, dall'altro, è stata tale da squalificare la credibilità di molta gente che passa per importante.

Avvilente, per lo sport, lo spettacolo poco bello che ci hanno offerto soprattutto i piloti (almeno certi piloti), e per questo preferiamo non soffermarci ancora, dopo avervi raccontato quello che leggerete a parte.

Per fortuna nostra, e di crede ancora in certi impulsi sani e spontanei che fanno l'abito dello sportivo, c'è stata poi la corsa. Una corsa da arrabbiati, condotta alla baionetta fin dall'inizio, da quelli che stanno scalpitando per crearsi il loro posto in cima alla scala dei valori e che vi sono riusciti in parte, se non coi risultati tangibili tradotti in vittorie, almeno con le prestazioni eccezionali capaci di infiammare chi vi assiste.

Sono stati Francois Cevert e Ronnie Peterson ancora una volta alla ribalta, a recitare la parte dei protagonisti, ma ancora una volta non premiati dal risultato. Non sapremmo chi scegliere, tra i due, se pro-



Letteralmente raggianti sul podio del Gran Premio d'Europa e del Belgio, Stewart e Cevert hanno portato le loro Tyrrell ad una doppietta che se rilancia lo scozzese nel campionato mondiale ha definitivamente consacrato Cevert, cui è andato all'unanimità il Premio bianco-rosso per la combattività

prio dovessimo dire chi è stato il migliore. Cevert ha compiuto un'impresa di alto valore, dopo essere stato in testa caracollando da solo, soprattutto quando è stato costretto al compito spiacevole di inseguire per tentare di recuperare la posizione che era sua.

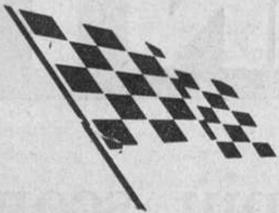
Non vi è riuscito del tutto, e forse non ha nemmeno voluto rischiare altre brutte avventure perchè, davanti a lui, era il compagno di squadra e ragionando (i piloti possono e debbono ragionare anche quando sono in pista), non ha voluto pregiudicare a Stewart la possibilità di ottenere (come ha ottenuto) un risultato pieno che rilancia lo scozzese nella corsa al titolo 1973.

Non sappiamo, ma di certo sappiamo che Cevert ha compiuto una grande impresa, tale da riabilitarlo in pista delle « agitazioni » contestatarie che lo hanno visto in primo piano fuori pista. E' andato fortissimo, ed anche la sua fredda e calcolata manovra di compiere volontariamente un testa-coda, per evitare guai peggiori quando si è trovato quasi di colpo coi freni surriscaldati, è un aspetto molto positivo delle sue qualità. Tuttavia Cevert aveva la stessa macchina di Stewart, e quindi una macchina che dava molto affidamento e che quindi poteva facilitare il suo lavoro, mentre Peterson aveva una macchina che non si può proprio dire che fosse perfetta. Peterson infatti, come d'altra parte Fittipaldi, aveva avuto durante le prove una bella serie di disavventure con i freni, cosa che comunque non era tipica delle Lotus, perchè anche altri ne hanno avuto esperienze spiacevoli.

Le disavventure di Peterson si sono tradotte in una uscita di strada nelle prime brevi prove del venerdì; poi in una uscita di strada con la macchina prevista per la corsa nella prima sessione del sabato; e infine in una uscita di strada con la macchina muletto nelle seconde prove del sabato.

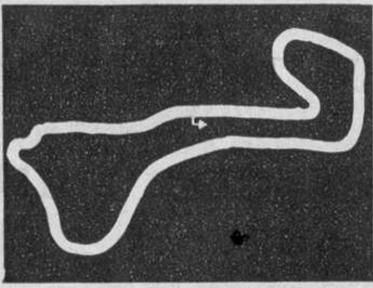
Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 28



gara internazionale di velocità valida quale quinta prova del campionato mondiale conduttori di F. 1. Circuito di Zolder, di 4220 metri, 70 giri pari a 295,4 chilometri. 20 maggio 1973.

G. P. del BELGIO



COSI' (IN 23) AL VIA

RONNIE PETERSON (Lotus JPS) 1'22''46	DENIS HULME (McLaren Yardley) 1'23''00	
JACKY ICKX (Ferrari B 3) 1'23''10	FRANCOIS CEVERT (Tyrrell) 1'23''22	
JEAN PIERRE BELTOISE (BRM Marlboro) 1'23''25	JACKIE STEWART (Tyrrell) 1'23''28	
CARLOS REUTEMANN (Brabham Pagnossin) 1'23''34	CARLOS PACE (Surtees Fina) 1'23''34	
EMERSON FITTIPALDI (Lotus JPS) 1'23''44	PETER REVSON (McLaren Yardley) 1'23''52	
GEORGE FOLLMER (Shadow) 1'23''86	CLAY REGAZZONI (BRM Marlboro) 1'23''91	
MIKE HAILWOOD (Surtees Fina) 1'23''96	NIKI LAUDA (BRM Marlboro) 1'24''51	
CHIRS AMON (Tecno Martini) 1'24''79	JEAN PIERRE JARIER (March 731) 1'24''83	
NANNI GALLI (Iso Marlboro) 1'24''89	ANDREA DE ADAMICH (Brabham Pagnossin) 1'25''28	
WILSON FITTIPALDI (Brabham) 1'25''57	MIKE BEUTTLER (March 731) 1'25''77	
HOWDEN GANLEY (Iso Marlboro) 1'26''68	JACKIE OLIVER (Shadow) 1'28''12	
GRAHAM HILL (Shadow) 1'30''45		

COSI' (IN 11) ALL'ARRIVO

1. Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) che compie i 70 giri del circuito pari a 295,4 chilometri, in 1.42'13''43, alla media di 173,384 kmh; 2. Cevert (Tyrrell-Ford) in 1.42'45''27; 3. E. Fittipaldi (Lotus-JPS-Ford) in 1.44'16''22; 4. de Adamich (Brabham-Pagnossin-Ford) a un giro; 5. Lauda (BRM-Marlboro) a 1 giro; 6. Amon (Tecno-Martini) a 3 giri; 7. Hulme (McLaren-Yardley-Ford) a 3 giri; 8. Pace (Surtees-Fina-Ford) a quattro giri; 9. Hill (Shadow-Embassy-Ford) a 5 giri; 10. Regazzoni (BRM-Marlboro) a 7 giri; 11. Beuttler (March-Ford) a 7 giri.

I NUOVI PRIMATI

Sulla distanza: Jackie Stewart (Tyrrell-Ford), media 173,384 kmh. Non esistono primati precedenti con le F. 1.
Sul giro: Francois Cevert (Tyrrell-Ford), il 28. giro in 1'25''42, media 177,850. Non esistono primati in F. 1. Primato imbattuto della pista: Peter Gethin (McLaren M8E gruppo 7) 1'24''20, media 178,881.

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Ickx	5. giro	Perdita olio motore
Hailwood	8. giro	uscita di strada
Oliver	10. giro	incidente (collisione con Hailwood)
Reutemann	16. giro	perdita d'olio
Galli	18. giro	rottura motore
Follmer	22. giro	uscita di strada
Ganley	23. giro	bloccaggio cambio
Peterson	42. giro	uscita di strada (avarìa ai freni)
Beltoise	43. giro	rottura motore
Jarier	46. giro	uscita di strada
W. Fittipaldi	58. giro	rottura motore
Revson	62. giro	bloccaggio cambio

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Cevert, Peterson e Lauda ●●●● - Stewart, Emerson Fittipaldi, Pace, Revson, Regazzoni, de Adamich, Hulme e Reutemann ●●●● - Beltoise, Amon, Jarier, Galli, Wilson Fittipaldi ●●● - Beuttler ●● - Hill ● - n.c. Ickx, Follmer, Hailwood, Oliver, Ganley.

LA CLASSIFICA MONDIALE

(DOPO LA QUINTA PROVA)

EMERSON FITTIPALDI punti 35; Stewart 28; Cevert 18; Revson 9; Hulme 9; Merzario 6; Ickx 5; Follmer 4; de Adamich 3; Beltoise 2; Lauda 2; Wilson Fittipaldi 1; Regazzoni 1; Amon 1.

La prossima prova sarà il Gran Premio di Monaco, in programma a Montecarlo il 3 giugno.

CONTINUAZ. DA PAGINA 27

Cosicché, avendo ottenuto il miglior tempo con la macchina «muletto» aveva scelto questa per effettuare la corsa. Prima della gara, nelle prove libere, aveva cominciato a girare con questa macchina per constatarne la efficienza. Senonché è uscito di strada ancora una volta danneggiando la parte posteriore (alettone e serbatoio olio) poi, continuate le prove libere con l'altra vettura, è uscito di strada ancora, danneggiando la parte anteriore. Così Peterson al via non aveva la macchina al meglio, ovviamente, ed è per questo che la sua prestazione eccellente, fin che i freni gli hanno retto in modo passabile, la consideriamo di valore altissimo.

Anche quando i freni hanno ceduto, e lo si vedeva ad occhio, perché egli era costretto a rallentare molto prima degli altri, Peterson ha saputo mantenere un ritmo elevatissimo, e coloro che

La corsa dell'argentino è stata breve, ed è stato peccato, perché forse poteva togliersi il dispiacere che gli ha procurato la disavventura della Spagna.

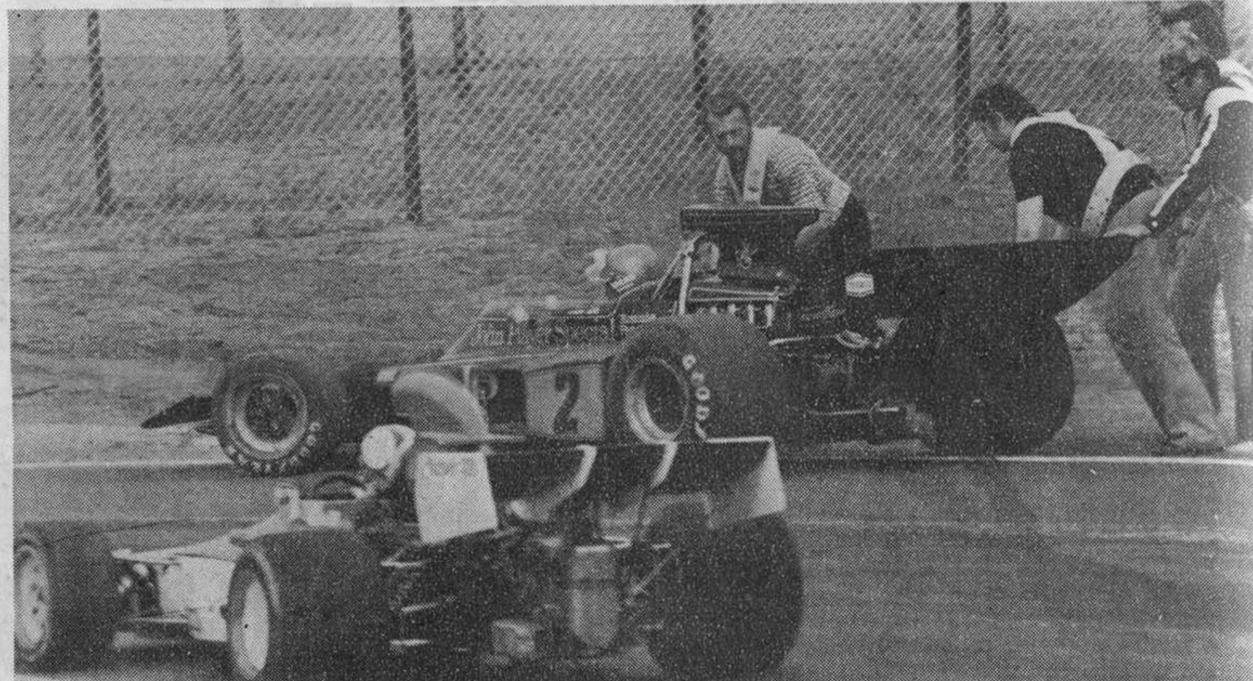
Brevissima è stata la gara della Ferrari di Ickx. Nonostante la non perfetta messa a punto, la macchina in fondo è andata bene, perché il terzo posto assoluto nello schieramento delle prove, con praticamente soltanto Ronnie Peterson davanti, è un risultato positivamente. Purtroppo anche in questa gara dalla macchina sono usciti piccoli contrattempi. Dapprima il grippaggio del distributore della iniezione, poi, durante le prove libere, il grippaggio delle pompe dell'olio, che si è ripetuto dopo pochi giri di corsa, hanno impedito a Ickx di continuare sullo slancio di una partenza che è stata molto buona e che lo aveva portato ad imboccare la prima curva a ridosso di Peterson, davanti a Hulme ed alla fila degli altri. Era stato superato soltanto da Cevert fin che

Dicendovi dei piloti finora vi abbiamo implicitamente detto delle macchine che guidavano. Buone ovviamente le Tyrrell, buone ma non a posto del tutto le Lotus, buona anche la Ferrari, e buone le Brabham. Le Shadow debbono ancora aspettare prima di diventare competitive, semmai vi riusciranno, e le BRM continuano ad avere alti e bassi.

Regazzoni non ha mai avuto la macchina in condizioni accettabili, nei tre giorni di Zolder. Ed anche in gara ha penato a tenere il ritmo di Lauda, attardato poi da una foratura e infine messo fuori da una uscita di strada. Beltoise ha avuto un sacco di noie con la alimentazione e la eccensione ed ha subito il calvario di una serie di fermate che avrebbero scoraggiato chiunque, ma al quale ha reagito con caparbietà, continuando la corsa anche se ormai non poteva sperare in niente.

Delle Iso Rivolta si può dire soltanto che non si può sapere

RONNIE fuoristrada record!



La Lotus-JPS di Peterson viene rimessa in pista, nelle prove, dopo uno dei suoi innumerevoli testa-coda

hanno potuto superarlo possono valutare come sia stato difficile riuscire a venire a capo. Ha concluso la sua corsa con una ulteriore uscita di strada, ed è stata la terza della giornata (un primato negativo), e quindi non è nemmeno in uno dei posti di rincalzo che avrebbe meritato.

Quel che vogliamo dire è che Peterson, con la macchina che aveva, ha saputo andar in testa subito e restarci, sia pure per poco, il che si deve creditare alle sue qualità personali. Scegliere quindi tra Peterson e Cevert è impossibile, ed è ad entrambi che rivolgiamo la nostra ammirazione.

Nella pagella dei nostri voti (considerateli soggettivi, se vi piace, ma credo siano onesti) vi sono cinque stelline anche per Niki Lauda. Non stupitevi: il piccolo austriaco sta migliorando di gara in gara e stavolta ha fatto una corsa davvero molto bella. L'ha soprattutto fatta fino in fondo, o quasi in fondo, visto che l'ultimo giro egli ha dovuto vederlo dai box, dove aveva dovuto rifugiarsi senza benzina (un malanno che colpisce un po' troppo spesso le BRM).

Avremmo voluto dare cinque palline anche a Carlos Reutemann, che anche in questa corsa ha molto convinto. La sua posizione nella fase iniziale era molto alta e c'è voluta una disgraziata guarnizione che si rompeva per fermarlo, facendogli perdere tutto l'olio del motore, finito ad annerire i musetti delle macchine che lo seguivano e le visiere dei caschi di chi le guidava.

è stato in corsa, e quindi ci si poteva aspettare che, finalmente, la Ferrari fosse in primo piano. Invece stavolta c'è stata questa curiosa avaria alle pompe, nuova nel repertorio dei guai ferrariani e probabilmente dovuta ad un difetto di fusione o di lavorazione del monoblocco, per impedire alla Ferrari di continuare.

All'unanimità a CEVERT il Premio «Rouge et Blanc»

ZOLDER - Per la prima volta nella pur breve storia della assegnazione del «Prix Rouge et Blanc», istituito dalla Marlboro per onorare la memoria di Jo Siffert, la giuria dei giornalisti della IRPA ha votato all'unanimità ed il premio per il Gran Premio d'Europa è andato a Francois Cevert, indubbiamente il migliore di questa corsa.

Brevissima anche per altri, questa corsa. Una collisione ha tolto di mezzo subito Oliver e Hailwood e poi uscite di strada hanno eliminato Follmer e Jarier, sempre nello stesso punto, il tornante prima dei boxes. Di Follmer non possiamo dire nulla perché anche lui è stato in gara poco. Jarier ha fatto il possibile per tirar fuori dalla March quello che essa può dare e che francamente non è molto.

cosa valgono. Nanni Galli e Howden Ganley non saranno dei fulmini di guerra, non varranno Fittipaldi o Peterson, ma poveretti sono sempre alle prese con motori che debbono subire gli sforzi che i motori degli altri diluiscono con frequenti sostituzioni, mentre la squadra di Williams di motori ne ha pochi. E così le ritroviamo a navigare sempre nelle retrovie, cosa abbastanza deprimente come capite benissimo. Stavolta poi non sono andate nemmeno lontane, perché Nanni si è fermato prestissimo e Ganley, dopo una sosta per il cambio che non andava, ha rotto il motore e quindi addio!

Le Surtees, infine, sono state all'altezza. Hailwood non ha potuto far nulla, perché è uscito di strada subito insieme con Oliver, mentre Carlos Pace ha compiuto una gara magnifica. Ed anche a lui, credetemi, avremmo voluto dare cinque palline. Quando la sua posizione si era stabilizzata, e stava arrivando al traguardo, gli si è piegato l'allettone, dapprima con la rottura di un supporto a sinistra e poi con la rottura dell'opposto, avvenuta proprio davanti alle tribune, di modo che tutti lo hanno visto molto bene. Dopo essersi fermato a toglierlo, è ripartito senza alettone, con la scarsa possibilità di guidare la macchina in maniera decente che è intuibile. Ha concluso la sua gara, comunque, ma è tra quelli che possono invocare la sfortuna, perché non è certo colpa sua se non ha finito al terzo posto come poteva.

Al quarto posto è Andrea de

Classifica mondiale F. 1 (dopo la 5. prova)

		ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	SPAGNA	BELGIO	TOTALE
Emerson Fittipaldi	Lotus-JPS	9	9	4	9	4	35
Jackie Stewart	Tyrrell	4	6	9	—	9	28
François Cevert	Tyrrell	6	—	—	6	6	18
Peter Revson	McLaren-Yardley	—	—	6	3	—	9
Denis Hulme	McLaren-Yardley	2	4	2	1	—	9
Arturo Merzario	Ferrari	—	3	3	—	—	6
Jacky Ickx	Ferrari	3	2	—	—	—	5
George Follmer	Shadow	—	—	1	4	—	5
Andrea de Adamich	Brabham	—	—	—	—	3	3
Jean-Pierre Beltoise	BRM-Marlboro	—	—	—	2	—	2
Niki Lauda	BRM-Marlboro	—	—	—	—	2	2
Wilson Fittipaldi	Brabham	1	—	—	—	—	1
Clay Regazzoni	BRM-Marlboro	—	1	—	—	—	1
Chris Amon	Tecno-Martini	—	—	—	—	1	1

PERCHE' Gran Premio d'Europa

ZOLDER - Questa quinta prova del mondiale Formula 1 era non soltanto il Gran Premio del Belgio, ma anche e soprattutto Gran Premio d'Europa, secondo la consuetudine che attribuisce questa titolazione a turno tra alcune grandi prove europee. Per i più giovani questa dicitura può apparire curiosa e qualcuno dei nostri lettori ci ha chiesto spiegazioni in proposito.

La titolazione Gran Premio d'Europa è antecedente alla istituzione del campionato del mondo piloti, avvenuta nel 1951, e che da allora è sempre stato disputato in più prove, anche se con regolamenti e punteggi diversi. Prima del campionato del mondo i Gran Premi erano relativamente pochi, ed anche quando il numero di corse si è allargato le gare classiche hanno conservato una loro priorità, con l'attribuzione dell'etichetta di «Grandes Epreuves». Esse sono sette: Italia, Francia, Germania, Gran Bretagna, Olanda, Belgio e Monaco.

Prima che ci fosse il campionato del mondo, ogni anno a turno una di queste prove veniva scelta come Gran Premio d'Europa, per l'attribuzione del titolo di campione europeo, che quindi in sostanza era un campionato a prova unica.

Movimentata anche la cronaca di corsa Dal rush di CEVERT al «punticino» TECNO

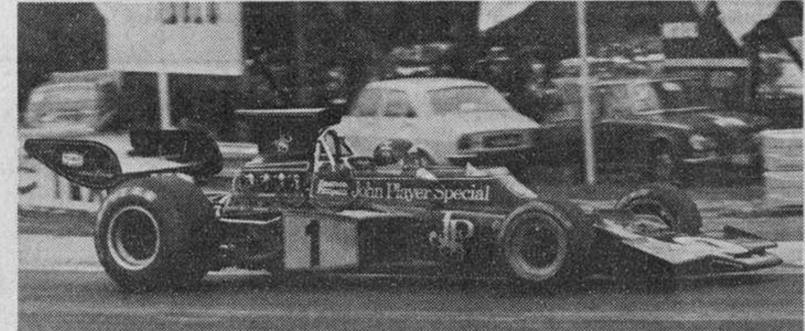
ZOLDER - La disorganizzazione che ha accompagnato il Gran Premio del Belgio 1973 fin dalla nascita, con episodi clamorosi tipo la «contestazione dell'asfalto» non è cessata che pochi attimi prima della partenza. Infatti solo mezz'ora prima del via concorrenti e giornalisti sono riusciti ad avere lo schieramento di partenza definitivo. Uno schieramento che rispetto a quello diramato subito al termine delle prove ufficiali aveva «solo» queste modifiche.

Le vetture non erano allineate a tre, due, tre ma due, due. Stewart e Revson in un primo tempo accreditati del secondo e terzo tempo venivano declassati essendoci stato da parte dei cronometristi un «abbuono» netto di un secondo nella vettura dei tempi di questi due piloti. Una cosa «trascurabile», pensando che a Zolder nel gi-

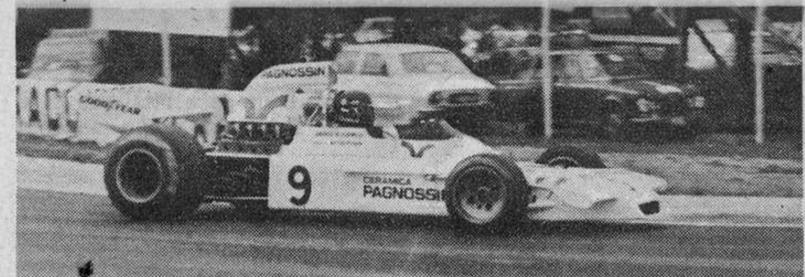
attardato il secondo gruppetto che comprende Revson, Lauda, Regazzoni, Follmer, de Adamich.

Infine a chiusura le March di Beuttler e Jarier in lotta con la Tecno di Amon e la Iso di Nanni Galli. Oliver durante questo giro esce di pista sempre al tornante che si dimostrerà la «trappola» più insidiosa di questo circuito che facile non è anche in condizioni normali. Al sedicesimo giro a Reutemann che sta per superare Peterson esplose il motore, mentre Fittipaldi e Stewart superano Beltoise, Revson e Pace tutti alle prese con le prime noie ai freni per tallonare da lontano i loro «gregari» Cevert e Peterson che sono ancora saldamente in prima e seconda posizione.

Al 19. giro Peterson, che non ce la fa proprio a tenere in strada la sua



Sopra, Fittipaldi ha corso prima di tutto con la sua macchina, che aveva l'alimentazione difettosa, riuscendo comunque ad ottenere un prezioso terzo posto. Sotto, magnifica la gara di de Adamich, quarto



Subito dopo il via, vediamo Peterson, Cevert, Ickx, Hulme e Reutemann. La Ferrari durerà solo 5 giri

Adamich. Dispiaciuto, ci diceva, per quello che abbiamo scritto dopo la Targa Florio. Ma che adesso deve essere compiaciuto perché scriviamo che ha fatto una corsa molto bella, simile a quella che gli aveva dato punti nel campionato mondiale del '72, il Gran Premio di Spagna di Madrid.

De Adamich aveva la Brabham vecchio tipo, una macchina diversa da quella distrutta a Barcellona, ma comunque non in grado di competere con le più recenti. E' stato costantemente al centro della corsa e, approfittando degli abbandoni, è pian piano risalito ottenendo un quarto posto che certo non era in preventivo ma che premia la pulizia della sua corsa e la tattica intelligente che ha adottato e che era l'unica possibile nelle condizioni in cui era.

Ed arriviamo finalmente alla Tecno Martini. Dopo tante polemiche, dopo tante vicende belle o brutte, la Tecno è finalmente arrivata in pista. E' un finalmente che dovete intendere come un saluto, perché, comunque si vogliono vedere le cose, per noi è un fatto positivo. La macchina non è certo perfetta, pur se esiste ed è merito della caparbieta di Luciano Pederzani, che d'altra parte ha i suoi bravi difetti. In fondo quel che deve contare per noi (e per voi) non sono tanto i risvolti polemici, quanto la realtà della esistenza della macchina e della sua presenza sulle piste. Il primo passo bisogna pur farlo; ed ora è stato fatto!

Nessuno si aspettava cose strabilianti, ed infatti non ci sono

state. La macchina è senza dubbio pesante e forse anche aerodinamicamente discutibili, però non è male. Non è andata fortissimo, e forse ha un poco deluso coloro che ne attendevano le prestazioni, ma finisce la corsa ed anche molto bene poiché ottenere un sesto posto nella gara di esordio è molto onorevole.

Adesso ci sono i termini di paragone con le prestazioni altrui, cosa importante perché vale mille volte più delle prove isolate con riferimenti che sono sempre per forza di cose aleatori. Migliorare i tempi di altri su certi percorsi può essere incoraggiante, ma poiché non si può sapere di quanto gli altri hanno progredito nel frattempo, ecco che solo il confronto diretto può dare la misura buona. Adesso alla Tecno la misura l'hanno. Hanno anche la buona novella della tenuta della macchina, sia pure a ritmo non eccelso: ed è la cosa più importante.

Adesso oltre tutto anche il pilota ha riprovato la tensione e la fatica della corsa, cosa altrettanto importante. Amon era da troppo tempo lontano da una vera corsa, per potersi esprimere compiutamente. E vedrete che, alla prossima occasione, sia lui sia la macchina andranno meglio. E un augurio, beninteso, ma anche una sicurezza, perché in fondo quello che si è visto qui a Zolder è tutto positivo. A questo punto, tra l'altro, ci pare che Tecno e Martini debbano decisamente collaborare, senza più nessuna riserva di alcun genere. E vedrete che i frutti verranno.

I migliori GIRI dei protagonisti

CEVERT	1'25"42
STEWART	1'25"48
REVSON	1'25"60
E. FITTIPALDI	1'25"62
LAUDA	1'25"69
W. FITTIPALDI	1'25"84
REUTEMANN	1'26"13
REGAZZONI	1'26"18
PACE	1'26"19
BELTOISE	1'26"23
HULME	1'26"37
FOLLMER	1'26"48
PETERSON	1'26"58
JARIER	1'27"09
AMON	1'27"22
ICKX	1'27"39
BEUTTLER	1'27"50
OLIVER	1'27"68
DE ADAMICH	1'28"18
GANLEY	1'28"18
HILL	1'30"36

Chiudiamo qui le nostre considerazioni su questo Gran Premio del Belgio e d'Europa. La corsa è stata di quelle buone, con protagonisti e vicende di quelli che allietano osservatori e spettatori. Una corsa positiva, che, per fortuna, ha fatto già dimenticare le brutture che ci hanno afflitti nei due giorni di vigilia.

f. i.

ro di un secondo dopo le prove c'era qualche cosa come otto vetture. Comunque bene o male con circa quindici minuti di ritardo sull'orario previsto delle 15,30 le ventitré vetture riescono a prendere il via all'abbassarsi della bandiera del direttore di corsa.

Peterson è in testa alla prima curva. Lo seguono Ickx che è salito molto bene dalla sua seconda linea, Cevert, Hulme, Reutemann, Beltoise, Pace, Stewart, Fittipaldi e Lauda. Al secondo giro però Peterson, che corre con il «muletto» non in perfette condizioni per l'incidente del mattino, bisato dalla distruzione per «deconcentrazione» della vettura prevista per la corsa, è superato da Cevert.

Nel frattempo Ganley entra ai box per far controllare l'impianto elettrico. Cevert con azione progressiva si distacca dal gruppo ed in breve raggiunge un vantaggio di oltre 10 secondi. Nel frattempo cominciano i ritiri. Il primo ad abbandonare la vettura sul percorso già al sesto giro è Ickx. Il belga in quel momento in terza posizione a stretto contatto della ruota di Peterson che comincia ad accusare noie ai freni. La Ferrari «B3» si ferma per la stessa avaria che era successa durante le prove libere del mattino, cioè il grippaggio dell'alberino della pompa di recupero dell'olio. Subito dopo il ritiro di Ickx, inizia anche la serie di uscite di strada nel tornante di ritorno che precede i box con Hailwood che distrugge la sua Surtees. Al quarto giro si era nel frattempo fermato al box anche Hulme per far cambiare l'angolazione degli spoiler anteriori.

Le posizioni al decimo giro vedono sempre in testa Cevert che sembra avviato a conquistare una vittoria secondo lo «stile» del suo caposquadra Stewart, poi Peterson, il sempre più autoritario Reutemann, Beltoise, Pace, Fittipaldi e Stewart che segue il brasiliano come un'ombra evidentemente cercando di capire la «tattica» che ha consentito al campione del mondo la brillante vittoria di Barcellona. Più

Lotus «rimediata», è passato dai due maggiori aspiranti al casco iridato 1973. Cevert davanti sembra imprevedibile con i suoi venti secondi di vantaggio. Invece al giro seguente il maggior colpo di scena. E' Fittipaldi a transitare per primo davanti ai box. Si sa che Cevert trovatosi «lungo» per una deficienza dei freni al famoso «tornante» ha messo la vettura in testa-coda per evitare di danneggiarla contro il guard-rail. Il francese ripartirà dopo il passaggio di Lauda e Regazzoni che chiudono il gruppo dei primi preceduti da Revson, Pace e Peterson ed appunto i due leader.

Stewart a questo punto si stanca di fare la corsa di attesa, anche perché ha notato che la Lotus di Fittipaldi in seguito all'imperfetto funzionamento delle pompe della benzina (quanto già verificatosi in prova) non regge più il ritmo dei primi giri, e passa decisamente all'attacco. La conquista della prima posizione per lo scozzese avviene al 24. giro per cui ad un quarto di corsa le posizioni sono le seguenti: Stewart primo, secondo più staccato Fittipaldi e quindi ancora più lontani Revson, che ha superato Peterson, poi Regazzoni, Pace, Cevert che recupera con incredibile velocità, Lauda, de Adamich, Jarier, Beuttler e Amon.

Fra i ritirati Nanni per la rottura del motore, e per uscita di strada sempre al «tornante» Oliver. In un'altra curva del circuito sono usciti di strada anche Follmer e Ganley. Attardato invece da sosta ai box Beltoise.

La gara sembra a questo punto finita perché tutti i piloti, vista l'alta selettività e le condizioni sempre più difficili della pista, sporca di olio, gomma e sabbia, in modo che non appena le ruote escono dalla traiettoria si

t. z.

CONTINUA A PAGINA 30

CONTINUAZ. DA PAGINA 29

parte automaticamente in testa-coda, tendono a tirare i remi in barca.

Ma i colpi di scena non si esauriscono. Cevert al 47. giro recupera la seconda posizione anche perché Fittipaldi va ormai avanti a singhiozzi sempre per l'imperfetto funzionamento delle pompe della benzina. Sul rettilineo delle tribune gli spettatori vedono il brasiliano zigzagare con la sua vettura, in un primo tempo si pensa ad un pneumatico descappato, invece è una semplice manovra che il campione del mondo attua per cercare di smuovere la benzina nei serbatoi e di fare entrare in perfetto funzionamento le pompe.

Al 60. giro, a dieci giri dalla fine, perciò la situazione dopo che anche Peterson, Jarier e Revson sono usciti al famoso « tornante » e Pace si è fermato al box con l'alettone rotto ed i freni in condizioni pietose, sono le seguenti: Stewart sempre in prima posizione seguito a debita distanza da Cevert, terzo Fittipaldi, quarto Lauda.

Negli ultimi dieci giri due nuovi colpi di scena. Regazzoni è costretto a fermarsi al box per far controllare i freni e Lauda a sua volta con la BRM è costretto a rientrare sempre per lo stesso motivo. Quindi al termine della gara, dopo Stewart, Cevert e Fittipaldi che passa sotto il traguardo con il motore quasi spento, troviamo in quarta posizione lo splendido Andrea de Adamich, in quinta Lauda e in sesta posizione Amon con la debuttante Tecno.

t. z.

Chi ha salvato la faccia della C.S.I.

ZOLDER - Se le vicende che hanno preceduto il Gran Premio del Belgio hanno trovato una soluzione soddisfacente, è stato per merito delle qualità di diplomazia e di buon senso spiegate da Pierre Ugeux, vicepresidente (belga) della CSI, che si è dato molto da fare per smussare gli angoli di posizioni che stavano assumendo aspetti anche violenti e che potevano avere soltanto il risultato di allontanare le rispettive posizioni. Lo dobbiamo ringraziare tutti, e nello stesso tempo dobbiamo anche rilevare come, davanti alla gravità di una situazione che era notissima a tutti e quindi non poteva essere ignorata, il presidente della CSI non abbia sentito il bisogno di essere direttamente presente. Purtroppo è una ulteriore manifestazione di una certa mancanza di coraggio e di una sicura debolezza in autorità da parte di chi dovrebbe reggere le fila sempre più complesse dell'organizzazione sportiva internazionale. (f. l.)

RACING DIVISION



Riuniti a « congresso » nella roulotte gigante della Texaco, i piloti della GPDA discutono il da farsi. L'atteggiamento di questa associazione è stato molto criticabile, soprattutto è stato poco realistico



De Adamich discute con Stewart e Revson. In gara l'italiano si è comportato ottimamente ancora con la Brabham meno recente



STEWART brinda anche al record uguagliato di FANGIO

ZOLDER - Dopo aver conquistato la sua 24. vittoria in una gara valida per il campionato mondiale, Jackie Stewart ha detto: « Sono particolarmente lieto di questa vittoria, non solo perché mi sono notevolmente avvicinato a Fittipaldi ma anche perché ho con

questo primo posto eguagliato le 24 vittorie di Fangio, che resta uno dei miei idoli ». A proposito del tracciato, Stewart ha dichiarato che era estremamente sporco e scivoloso fuori dalle traiettorie, e che quindi è risultato difficilissimo.

● Ronnie Peterson ha avuto senza dubbio il primato delle uscite di strada durante le prove del Gran Premio del Belgio. Una nelle prove di venerdì, due nelle prove del sabato e due durante le prove libere della domenica mattina, alla quale si è aggiunta quella in corsa, i meccanici della Lotus cominciano ad essere agitati e tra poco chiederanno un supplemento di

paga per tener dietro alle macchine destinate allo svedese.

● Arturo Merzario sarà certamente al via del Gran Premio di Monaco sul circuito di Montecarlo con la seconda B. 3 di Maranello (ma potrebbe venir pronta anche una terza, così ICKX ha le sue due di contratto).

Stava per finire a tra piloti e alcuni

DALL'INVIATO

ZOLDER - Per capire la complessa e antipatica vicenda che ha portato per due giorni lo scompiglio nel mondo della F. 1 e che ha avuto aspetti grotteschi ed anche incomprensibili, occorre rifare la cronistoria degli avvenimenti antecedenti.

Il Belgio ha sempre avuto la sede tradizionale del suo Gran Premio sul circuito di Spa-Francorchamps, circuito nazionale che a nostro avviso resta uno dei migliori del mondo, anche se i piloti (almeno qualcuno tra i piloti) non vuole più saperne. Da quando Francorchamps è stato contestato (e dal giorno in cui Stewart ha avuto la paurosa avventura di restare sotto la BRM rovesciata che perdeva benzina), Francorchamps è stato dapprima oggetto di critiche per le misure di sicurezza considerate aleatorie e poi addirittura boicottato apertamente, anche se nel frattempo molti lavori richiesti sono stati effettuati.

Cosicché nel 1972 il Gran Premio del Belgio si è disputato sul nuovissimo circuito di Nivelles, che è senza dubbio molto moderno e garantisce una certa sicurezza. Lo spostamento a Nivelles e l'abbandono del tradizionale circuito di Francorchamps, tuttavia, hanno avuto conseguenze immediate in un settore della vita belga che non ha niente a che fare con lo sport: quello della coesistenza di due grandi gruppi etnici che sono da sempre in opposizione.

Tra fiamminghi e valloni non corre buon sangue e i fiamminghi, che sono maggioranza, soffrono di un certo complesso di inferiorità psicologica nei confronti dei valloni, che in realtà sono di abitudini e attività più moderne e quindi sono in sostanza i reggitori del Paese, anche se numericamente inferiori. Le manifestazioni di antagonismo tra valloni e fiamminghi si susseguono quotidianamente ed assumono aspetti che per noi che siamo « al di fuori della mischia » sono anche stupefacenti.

Come ad esempio il fatto che il bilinguismo sia diventato ufficiale e comporti un doppio apparato amministrativo nazionale, che si traduce in doppia spesa pubblica. Un fatto non solo economicamente irrazionale, ma che non trova altra soluzione davanti alle esigenze riaffermate da ciascuno dei due gruppi.

Sparito Francorchamps e passato il Gran Premio a Nivelles (zona vallone), i fiamminghi hanno immediatamente reagito pretendendo una rotazione del-

la massima gara automobilistica nazionale ed avanzando la candidatura di Zolder, questo circuito che è nato qualche anno fa con precisi intenti di iniziazione allo sport e che aveva installazione e tracciato adeguati agli scopi primitivi.

Per evidenti e comprensibili ragioni di politica interna, quindi, il Royal Automobile Club del Belgio ha assegnato il Gran Premio 1973 a Zolder, con la condizione che la pista fosse messa in grado di ospitare una prova di tale importanza. E qui sono cominciati gli avvenimenti che sono culminati nelle vicende dei due giorni di venerdì e sabato scorsi. Gli organizzatori di Zolder hanno promesso di far effettuare immediatamente i lavori che CSI e GPDA reclamavano, e dopo le ispezioni preliminari dell'ing. Baccagaluppi e del pilota Peter Westbury hanno affermato che tutto sarebbe stato fatto in tempo.

Da contestatori a oltranza...

Senonché la visita compiuta due settimane fa da Fittipaldi ed altri ha fatto constatare come soprattutto il manto stradale non fosse adeguato all'importanza della gara ed alle necessità delle macchine della F. 1. Pare, secondo le voci che abbiamo raccolte in loco, che gli organizzatori contassero su contributi finanziari da parte delle amministrazioni pubbliche, contributi superiori a quelli effettivamente stanziati. Poiché questi contributi non sono venuti, c'è dunque stata una fase di « stallo », che ha ritardato la definizione della pista. Solo all'ultimo momento, lunedì scorso, una ispezione da parte di Hulme e Fittipaldi per i piloti e del segretario Leguezec per la CSI, ha posto gli organizzatori davanti ad un ultimatum: o rifare la pista nella sua superficie oppure niente Gran Premio!

Così i lavori sono subito cominciati, ma in due giorni i miracoli non avvengono, e se la superficie si presentava buona, in sostanza appena le macchine si sono messe in pista si è constatato come i lavori fossero consistiti solo nell'apporre sopra il vecchio manto stradale uno strato nuovo, sotto il quale tuttavia c'era uno strato di sabbia che faceva da cuscinetto mobile. Le violente accelerazioni delle macchine attuali, attraverso le larghissime ruote ad alta aderenza, ha praticamen-

te fatto « slittare » il manto nuovo sopra quello vecchio, col risultato che dei larghi pezzi di asfalto si sono via via staccati, creando dei punti di possibile scivolata ed il pericolo di proiezioni verso le macchine seguenti.

Di fronte alla situazione i piloti hanno protestato affermando che non avrebbero corso. Prove interrotte, senza l'effettuazione della seconda sessione del venerdì, ed inizio delle discussioni.

Mentre il tira-molla era in corso, gli organizzatori hanno chiamato l'impresa costruttrice che ha subito inviato dei mezzi di lavoro, a strappare letteralmente il manto appena messo. Si trattava della sezione posta in opera il lunedì e martedì, perché quella fatta in precedenza resisteva bene. Infatti pare (i tecnici mi scusino se non uso termini precisi) che lo strato di sabbia tra il fondo vecchio e quello nuovo fosse necessario per ottenere un amalgama totale e duratura, ma che per raggiungere lo scopo fosse necessario un lasso di tempo molto superiore a quello dei due giorni intercorsi tra la effettuazione dei lavori e l'uso della pista.

Comunque sia, la gente ha cominciato a lavorare subito e già nella serata di venerdì si sono visti mezzi ed operai sui punti della pista contestati. Cosa abbiano fatto esattamente non sappiamo, perché di tecnica stradale non sappiamo nulla. Il fatto certo è che sabato mattina gli organizzatori hanno annunciato ai piloti e costruttori che secondo loro la pista era in grado di essere utilizzata senza pericoli. Una affermazione che richiedeva soltanto la controprova dei fatti, e che quindi avrebbe potuto essere convalidata soltanto immettendo sul circuito le macchine a girare.

Sembrava logico, ma la logica dei piloti da qualche tempo è molto particolare. Essi infatti si sono rifiutati di scegliere la soluzione logica, ovvia, ed hanno invece preteso che gli organizzatori firmassero un documento in cui si dicesse che la pista era perfettamente agibile e quindi che prove e gara potevano farsi nelle migliori condizioni. Una richiesta che proprio non abbiamo capita e che ha trovato naturalmente opposti sia gli organizzatori sia gli stessi capi delle varie squadre, che ragionavano con metri normali.

Pare che alla base di tutta la grottesca situazione ci sia stata una riserva mentale dei piloti, che volevano cautelarsi in modo che se si fosse arrivati all'annullamento della corsa ciò fosse da imputare soltanto agli orga-

**Carlos PACE
attenua
le accuse
a MERZARIO**

ZOLDER - Carlos Pace ha voluto chiarire la sua posizione nei confronti della polemica scatenata la settimana scorsa in Italia e rimbalzata in Brasile a proposito di sue presunte dichiarazioni sfavorevoli a Arturo Merzario.

Presentandoci il giornalista brasiliano con il quale egli aveva parlato, ed assicurandoci che non

aveva rilasciato dichiarazioni di alcun genere ad altri, Carlos Pace ci ha detto testualmente:

« Non mi sono mai sognato di criticare né Merzario né la Ferrari, sia per il comportamento sia per il trattamento nei miei riguardi. Ho semplicemente spiegato da un punto di vista strettamente tecnico la differenza tra lo

stile di guida mio e quello di Merzario, differenza che non traduco in critica ma in constatazione. Merzario è un eccellente pilota, che guida in un suo modo come io guido in un mio modo. Mi pare che quando si diceva la stessa cosa tra Clark e Hill nessuno abbia mai inteso i rilievi come critiche. Io ho semplicemente detto che gli assetti delle macchine che vanno bene a Merzario non sempre vanno bene per me. Se poi qualcuno ha voluto ricamarci sopra non è colpa mia. Sul giornale di questo giornalista brasiliano le cose erano esposte proprio come le ho dette io ».

E subito dopo aver parlato con noi, Carlos Pace ha voluto andare dall'ing. Colombo a ripetere le stesse cose.

Come ci si poteva sbagliare? Al solito la colpa è dei giornalisti. In questo caso delle agenzie che hanno « ripreso » l'intervista brasiliana e che ora sono accusate di aver « tradotto male » il contenuto del servizio. Comodo, eh? Ma si dà il caso che il (poco) Pacifico pilota (che sta a Fittipaldi come nel nostro calcio Heriberto Herrera sta a... Helenio) le stesse dichiarazioni non certo benevole per Merzario le avesse riferite a una nostra collaboratrice, che per amicizia, non le aveva scritte!...

**AMON paciere
tra MARTINI
e PEDERZANI**

ZOLDER - Il sesto posto di Amon con la Tecno conquistato al Gran Premio del Belgio ha portato una schiarita nel matrimonio difficile fra Luciano Pederzani e gli sponsor della Martini. Le incomprensioni sono state parecchie sia da una parte che dall'altra della barricata.

All'appuntamento con la pista belga la vettura bolognese è arrivata quasi per un dispetto. Infatti Luciano Pederzani avrebbe voluto continuare le prove. A spingerlo a portare la vettura a Zolder sono state le note vicende che hanno seguito il famoso rientro del camion da Genova dopo che era già stato mandato in dogana per essere imbarcato per Barcellona per permettere alla Tecno di correre al G.P. di Spagna.

Luciano Pederzani sembra non aver digerito l'appunto che i conti Martini hanno fatto alla sua casa costruttrice, appunto in seguito al forfait di Barcellona. Il costruttore bolognese venuto personalmente a Zolder per seguire la messa a punto della vettura, dice questo:

CONTINUA A PAGINA 32

...ine di ZOLDER

**Il retroscena
del pasticcio
per la pista**

ZOLDER - Questa è la dichiarazione ufficiale degli organizzatori che, avallata con garanzia di firma di responsabilità alla GPDA, ha sbloccato la situazione:

« Il Comitato Organizzatore del G. P. d'Europa a Zolder si rammarica che durante la sessione di prove del venerdì 18 maggio siano apparse alcune imperfezioni in certi punti del circuito. Per questo motivo le prove sono state sospese. L'impresa responsabile per i lavori ha garantito al comitato organizzatore che le riparazioni indispensabili saranno svolte in tempo utile e che il circuito sarà assolutamente in grado di vedere lo svolgimento della competizione il sabato e la domenica. Per conseguenza le prove verranno riprese, come previsto e secondo l'orario pubblicato ».

**pugni
patron**

nizzatori e quindi che gli organizzatori fossero tenuti a pagare i piloti in ogni caso.

E poiché tra i più accesi « sindacalisti » erano coloro che per carattere individuale e nazionalità sono tra i più attaccati ai danari, ciò spiega tutto.

Non spiega comunque la brutta figura che i piloti hanno fatto perché dopo tanto parlare, dopo andirivieni di personaggi nel saloncino della Caravan Texaco che era diventato il centro della vicenda, alla fine i signori piloti si sono degnati di uscire e scendere in pista. Dove tra l'altro c'erano già Jacky Ickx e Nanni Galli che in questa occasione hanno assunto una posizione logica e ragionevole.

**...a veloci
lavandaie**

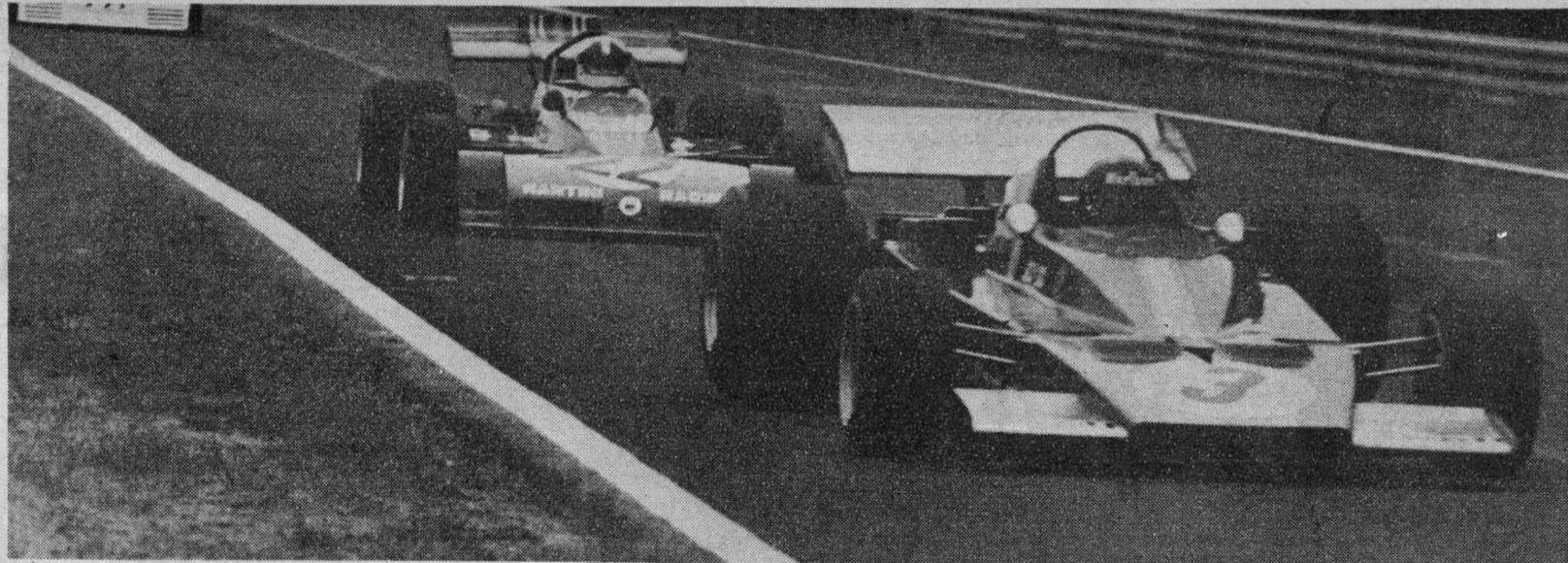
Che era quella semplice: se dicono che la pista adesso è in ordine, andiamo a provarla. Se sarà buona tanto meglio, se non sarà possibile corrervi non correremo. Simile ragionamento tuttavia non è scaturito dalle menti agitatissime dei piloti, ed il « sindacato » ha persino impedito con una specie di intimidazione che taluni poco convinti abbandonassero la Caravan Texaco per andare in pista.

Si è avuto persino uno scontro abbastanza vivace tra i piloti (Hulme, Cevert, Stewart) e i capi delle squadre Surtees e Brabham che erano andati a chiamare i loro piloti per farli scendere in pista. Hailwood sembrava disposto a seguire Surtees, ma è stato richiamato e Surtees ha avuto un bel battibecco con gli altri, finito a porta sbattuta.

Finalmente, una mezz'ora dopo che le prove erano state dichiarate aperte, tutti sono andati in pista. Vedete i tempi e capirete che tutta la strana e violenta « manfrina » inscenata dai piloti non aveva ragione di essere. E' stata una occasione perduta, da parte della GPDA, di dimostrarsi davvero un gruppo serio che si preoccupa di fatti positivi in modo concreto, e non soltanto un gruppo di agitatori che vogliono imporre il loro modo di pensare ed agire.

Perduta la faccia in questo modo i piloti non hanno poi detto più niente, e per fortuna alle dispute da lavandaie sono subentrati i fatti sportivi.

f. l.



Fotografata in prova, la nuova versione della Ferrari B3 di Ickx seguita dalla debuttante Tecno-Martini di Amon, risultata molto buona

ICKX sindacalista di se stesso

ZOLDER - Jacky Ickx sulla pista, davanti al proprio pubblico sfugge alla caccia dei fotografi, dei curiosi e dei cacciatori di autografi rifugiandosi dentro l'ampio furgone messo a disposizione dalla ditta petrolifera che patrocina le Lotus. Lo avviciniamo e gli chiediamo quali sono le sue reazioni alla notizia che Amon avrebbe dovuto la settimana scorsa effettuare i collaudi della sua F. 1. Il pilota belga risponde:

« Per me non ha nessuna importanza chi faccia i collaudi, non ho alcuna preferenza perché in effetti le operazioni di collaudo riguardano solo profili aerodinamici, soluzioni di motore, scelta dei rapporti e altre cose che non incidono assolutamente, che non pregiudicano l'assetto di una vettura. D'accordo, nel mondo delle competizioni attuali ogni pilota si sistema le vetture secondo le proprie caratteristiche, ma questa sistemazione avviene solo giocando con le barre e con le molle. Quindi anche ammesso che, anche su circuiti veloci dove tutti richiedono una vettura piuttosto dura, io apprezzi una vettura piuttosto morbida, sarei bene in grado una volta avuta la vettura in pista, di provvedere personalmente alla scelta delle barre e delle molle che mi vanno bene.

Il problema invece con la Ferrari attualmente è che Merzario, mi pare che questo lo abbia confermato anche Pace che fa coppia con Arturo nelle corse dei prototipi, riferisce ai tecnici e predispone la vettura in un modo troppo particolare, cioè con un assetto completamente sottosterzante, mentre la maggior parte dei piloti ed io personalmente preferiamo un assetto neutro. Comunque, ripeto, il problema dei collaudi e chi collauda le vetture per me non esiste.

Il solo problema per il quale io non faccio i collaudi è che la Ferrari mi fa correre in F. 1 e nelle sport, quindi dovendo correre ogni domenica non ho certo il tempo di fare anche dei collaudi. E non parlo di tempo in senso materiale perché, anche se io ho altre attività, ovviamente intendo quella di pilota per Ferrari la mia prima attività, e potrei anche rinunciarvi. Parlo di tempo in senso

psicologico e fisico, cioè se io dovessi fare F. 1, Prototipi e collaudi, sicuramente non riuscirei a superare in fatto di fisico più di metà stagione, cioè a luglio sarei talmente "cotto" che non potrei più correre in macchina, non avrei più la forza di salire in macchina.

Se Ferrari vuole che io faccia anche i collaudi è sufficiente che mi dica di correre o solo in F. 1 o solo in Sport. Solo in questo caso io potrei anche dedicarmi ai collaudi ».

Per quanto riguarda il nome del collaudatore, qui a Zolder abbiamo avvicinato anche Amon per sapere l'effettiva portata della richiesta di Ferrari. Il pilota neo-zelandese dice:

« Io non so assolutamente nulla di collaudi che avrei dovuto fare per Ferrari, perché ovviamente il commendatore non ha chiesto a me ma ha chiesto al mio datore di lavoro che è attualmente Luciano Pederzani, e i conti Rossi proprietari della Martini. Non so quale sia stato l'esito di questi rapporti. Certo che in un momento in cui io ho abbastanza lavoro da fare per mettere a punto la Tecno, non è che avrei fatto dei collaudi per la Ferrari con enorme piacere. Preciso: con enorme piacere io avrei fatto perché con la Ferrari io sono rimasto in ottimi rapporti. Il dispiacere riguarda solo la mancanza di tempo. Ovviamente per il super-lavoro per seguire contemporaneamente sia la Ferrari che la Tecno ».

Ad una nostra domanda concernente il fatto che Ickx aveva dichiarato che quando Amon era alla Ferrari, a lui la vettura che gli predisponava Amon andava benissimo, il neo-zelandese ha risposto:

« Certo che Ickx allora era contento della vettura, perché noi due, insieme alla Ferrari eravamo cinque anni fa, e allora ero io la prima guida e Ickx era il suo primo anno di F. 1 e al suo primo anno alla Ferrari. Quindi non poteva certo fare delle obiezioni a come io predispono le vetture. Non so se oggi che è lui la prima guida sarebbe altrettanto accondiscendente e facile di gusti...! ».

Tito Zogli

CONTINUAZ. DA PAGINA 31

« Noi avevamo un contratto per cui avremmo dovuto occuparci solo del motore, mentre al telaio ed al pilota avrebbero dovuto pensare loro. A questo punto io mi trovo ad avere una macchina qui in Belgio che se corre è solo perché io personalmente ho tirato fuori di tasca i soldi e seguito il lavoro per fare il telaio, mentre in teoria avremmo dovuto usare il telaio che la Martini sta facendo costruire in Inghilterra che non è ancora pronto ».

« Quindi degli sponsor che si trovano di fronte al caso unico, in questo mondo delle competizioni automobilistiche, di un costruttore che saifica soldi propri sia per pagare il pilota sia per costruire il telaio, non dovevano certo farmi certe rimozioni per la mancata presentazione della monoposto a Barcellona. Il contributo che io ricevo dalla Martini, anche se sostanzioso, non è certo determinante per portare avanti un programma di Formula Uno ».

« Se i responsabili della Martini non cercano di seguire e di capire i miei problemi, preferisco rinunciare al loro patrocinio, piuttosto che sentirmi umiliare sul piano dell'orgoglio. Perché se siamo andati avanti in questa impresa è soprattutto per il mio orgoglio. E in un momento così delicato come questo della presentazione della vettura in cui avremmo bisogno della armonia e della concordia e del sostentamento di tutti, invece ci troviamo a essere oggetto di critiche. Non lo dico solo per me ma anche per Amon in cui ho trovato un ragazzo di ottime qualità non solo sul piano professionale ma anche sul piano umano. I responsabili della Martini debbono capire che solo con il loro continuo aiuto possono sperare di portare avanti questo "matrimonio" ».

Sull'altro « fronte » la campagna suona in maniera completamente diversa. I responsabili della Martini ammettono che la mancata presentazione della vettura a Barcellona ha creato notevole disagio per tutta una serie di programmi pubblicitari già concordati in precedenza e che appunto avevano come punto di riferimento la corsa di Barcellona. Tuttavia, secondo il conte Rossi, la difficoltà è proprio nella diversa strutturazione della Tecno rispetto agli altri teams con cui i patrocinatori torinesi hanno finora collaborato. Abituati alla mentalità tutta teutonica e super organizzata della Porsche gli industriali torinesi non riescono ad entrare nello spirito necessario per capire le improvvisazioni, i colpi d'ala di Luciano Pederzani che secondo le loro dichiarazioni è un genio ma non può attenersi a delle regole, a dei programmi, a delle organizzazioni precise e scrupolose.

L'unico che in questo dualismo di opinioni, pervaso da rimproveri, rimbrotti, delusioni, parole sussurrate a mezz'aria e lasciate cadere, non si trovi in difficoltà è Amon. Il pilota neo-zelandese ha saputo suscitare a Bologna una profonda stima sia da parte di Luciano Pederzani, sia da parte dei patrocinatori. Luciano Pederzani ne ha apprezzato oltremodo le grandi qualità di collaudatore, e dice di lui:

« Amon è incredibile, fa mezzo giro con la vettura e sa dirti cosa succede. Ad esempio qui a Zolder ieri in prova è stato subito in grado di localizzare la rottura di una molla valvola nel motore. La sua sensibilità meccanica gli ha consentito di terminare le prove con il motore in quelle condizioni, in modo che il motore ha rotto la seconda molla della valvola solo al termine delle prove. Credo che pochi altri piloti al mondo sarebbero capaci di trattare così bene un mezzo meccanico ».

Eguale soddisfazione quelli della Martini del comportamento di Amon. Ovviamente non sono in grado di valutare come e quanto Chris faccia intervenire il suo peso nella messa a punto della vettura, comunque i rapporti che David York fa pervenire a Torino evidentemente sono pieni di elogi per l'opera del pilota neo-zelandese.

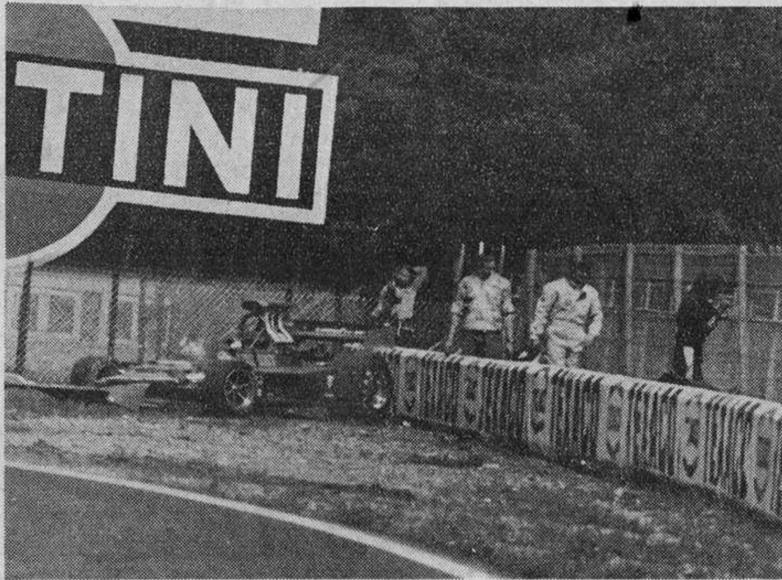
Il problema comunque rimane. Pederzani pensava di doversi occupare solo dei motori, quelli della Martini hanno frainteso e pensavano che avendo Pederzani una vettura e dei motori già fin dallo scorso anno, non avrebbero dovuto ripercorrere tutta la strada dell'apprendistato anche in questo inizio di stagione. Naturalmente il risultato di Zolder sarà servito a rasserenare la situazione, non perfetta prima dall'inizio della gara.

t. z.

● La Ferrari va, dopo la corsa di Zolder, con la F. 1 (e Ickx), sul circuito del Nurburgring, per effettuare le prove preliminari in vista del Gran Premio di Germania della prima domenica di agosto. Di solito queste prove venivano effettuate subito dopo il Gran Premio d'Olanda ma stavolta sono state anticipate per aver modo di lavorare meglio se le indicazioni ricavate saranno soddisfacenti.

Tutti i tempi delle (faticate) PROVE

Ronnie Peterson	JPS-Lotus 72	1'27"31	1'22"46
Denis Hulme	McLaren-Yardley M 23	—	1'23"00
Jacky Ickx	Ferrari 312 B 3	1'29"51	1'23"10
François Cevert	Tyrrell 006	1'28"04	1'23"22
J.-Pierre Beltoise	BRM-Marlboro P 160	1'27"17	1'23"25
Jackie Stewart	Tyrrell 006/2	1'28"37	1'23"28
Carlos Reutemann	Brabham-Pagnossin BT42	1'28"50	1'23"34
Carlos Pace	Surtees-Fina TS14A	—	1'23"34
Emerson Fittipaldi	Lotus-JPS 72	1'26"08	1'23"44
Peter Revson	McLaren-Yardley M23	1'27"79	1'23"52
George Follmer	UOP-Shadow	—	1'23"86
Clay Regazzoni	BRM-Marlboro P 160	—	1'23"91
Mike Hailwood	Surtees-Fina TS14A	1'26"85	1'23"96
Niki Lauda	BRM-Marlboro P160	1'27"15	1'24"51
Chris Amon	Tecno-Martini	1'33"08	1'24"79
Jean-Pierre Jarier	March-STP 731	—	1'24"83
Nanni Galli	Iso-Marlboro IR 01	—	1'24"89
Andrea de Adamich	Brabham-Pagnossin BT37	—	1'25"28
Wilson Fittipaldi	Brabham BT42	—	1'25"57
Mike Beuttler	March 731	—	1'25"77
Howden Ganley	Iso-Marlboro IR 01	—	1'26"68
Jackie Oliver	UOP-Shadow	—	1'28"12
Graham Hill	Sadhaw-Embassy	—	1'35"45



La corsa di Jarier è finita qui, dopo che la sua March ha urtato la barriera. Il circuito di Zolder si è dimostrato molto difficoltoso

La tecnica delle B. 3 cerca filetti d'aria

ZOLDER - Pochissime innovazioni tecniche sulle macchine del Gran Premio del Belgio e d'Europa. La Ferrari ha portato due macchine entrambe del tipo con radiatore anteriore. Una era quella vista a Barcellona e l'altra appena finita di costruire aveva un'innovazione nella forma esterna rappresentata da una « sfianatura » della parte esterna laterale. Anziché piatta, come sulla macchina già vista, questa parte è adesso leggermente incavata nella parte centrale, longitudinalmente, con l'evidente scopo di migliorare l'andamento dei filetti d'aria sia ai fini della penetrazione e stabilità sia a quelli dell'alimentazione del motore e del raffreddamento dei radiatori posteriori.

A proposito di Ferrari, ha sollevato molta divertita curiosità la vista delle macchine appena arrivate e scaricate dal camion. Infatti, per comodità di alloggiamento nel camion esse erano state dotate di ruote di diametro molto più grande di quello usuale nelle corse attuali, e di sezione molto più piccola, talché sembravano delle monoposto degli anni cinquanta. Le ruote, per la cronaca, erano quelle delle Dino Ferrari di serie.

Sulle Tyrrell notato come l'alettone posteriore sia stato ridotto in larghezza e dotato di paratie laterali verticali che scendono molto in basso.

Per le altre macchine nulla di particolare da segnalare. Naturalmente le attenzioni maggiori sono state rivolte alla Tecno Martini, soprattutto da parte di coloro che non avevano ancora

avuto occasione di vederla dal vivo. La macchina è ben conosciuta dai nostri lettori e non presentava novità rilevanti. Quello che era interessante riguardava il motore che è stato modificato nelle testate, dopo la constatata fragilità delle guarnizioni tra testa e blocco cilindri. Il motore utilizzato da Amon per le prime prove era quello già usato nelle prove di Misano e come a Misano il pilota ha segnalato che non riusciva a prendere il massimo regime previsto. Comunque, poiché nelle prime prove quel che era interessante era soprattutto il controllo degli assetti, il motore è stato lasciato sulla macchina ed è finito col rompersi perché una molla valvola era avariata.

Per le prove libere del mattino della domenica e per la corsa è stato utilizzato il motore dotato non più della guarnizione della testata classica ma degli anelli di tenuta tra cilindri e testa, che sono adottati da tutti i motori da corsa moderni. E questa in sostanza è stata l'innovazione principale su questa macchina.

Nel campo delle gomme, data l'impossibilità di provare il circuito in precedenza come si fa di solito, le due Case che equipaggiano le Formula uno attuali hanno dovuto portare molti tipi differenti di pneumatici, in costruzione e mescole, per scegliere quelli più adatti. E' stato calcolato che tra Goodyear e Firestone le gomme portate a Zolder erano circa duemila. Il che per venticinque macchine è piuttosto massiccio.

ICKX e NANNI GALLI contestatori G.P.D.A.

ZOLDER - Abbreviate e svoltesi in condizioni speciali, per le vicende legate allo stato della pista che leggete a parte, le prove sono state piuttosto povere di cronistoria.

La prima sessione del venerdì, rimasta poi l'unica, è durata soltanto un'ora e mezza, perché alla fine i piloti si sono rifiutati di continuare ed hanno cominciato la manifestazione di protesta prolungatasi fino al pomeriggio del sabato. Per effetto dello stato della pista che si deteriorava man mano che le macchine vi passavano sopra, si sono registrate le uscite di strada di Follmer, Reutemann e Jarier, con soltanto una ammaccatura al musetto della March di Jarier come conseguenza immediata.

La Tecno Martini, ritardata da formalità doganali prolungatesi oltre misura, come era accaduto alle Alfa Romeo ed alla Goodyear in occasione della Mille Chilometri di Spa, è arrivata all'ultimo momento ed ha potuto effettuare soltanto sette giri in tutto, con soltanto due giri cronometrati.

Il miglior tempo di questa sessione è stato di Fittipaldi ma è un tempo alto, come vedete nella tabellina, che rispecchia la cautela con cui tutti hanno guidato. Immediatamente dopo questa sessione le prove sono state sospese e sono riprese soltanto il sabato

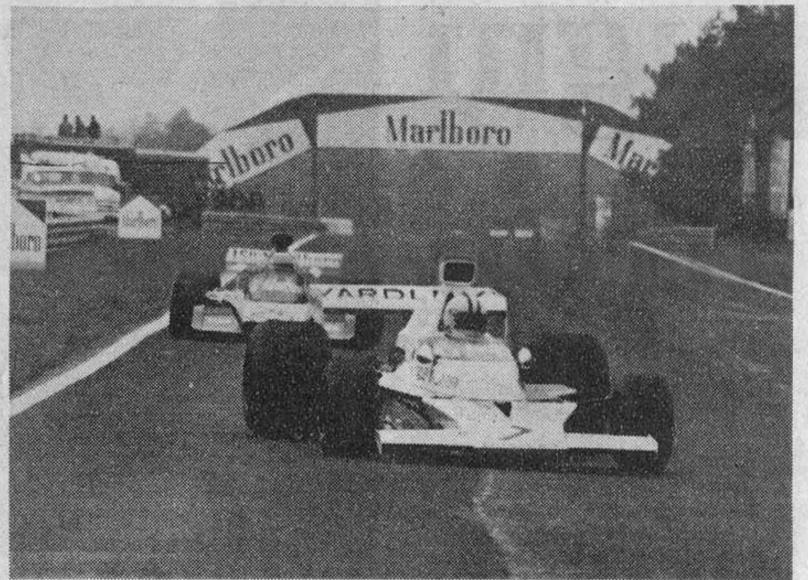
prove con la macchina usata a Barcellona, sulla quale dopo le prove è stato montato un motore fresco.

Ronnie Peterson ha ottenuto il miglior tempo con la macchina di scorta perché quella prevista per la corsa aveva grossi problemi coi freni. Lo stesso è accaduto a Fittipaldi, che sulla macchina per la corsa aveva una cattiva alimentazione mentre su quella di scorta aveva i freni che non andavano bene. Così nonostante che in effetti egli sia stato il migliore nella parte finale delle prove, non ha potuto fare un tempo eccezionale perché sulla pista si era andato accumulando olio e sabbia.

Per Regazzoni c'è stato il motore poco buono a non permettere un tempo decente, e poi una sbandata lo ha portato sulla sabbia ed il tempo perduto per pulire la macchina e per i controlli gli ha accorciato i tempi di prova.

Nella notte tra sabato e domenica tutti indistintamente hanno cambiato i motori, cosa mai vista. I garages di Zolder erano un vero cantiere con pezzi di macchina sparsi dappertutto. La domenica mattina infine si sono svolte le prove libere di un'ora, durante le quali Peterson è di nuovo uscito di strada alla chicane

f. l.



Dopo un ottimo tempo in prova, come suo solito, Hulme in corsa è indietreggiato fino al settimo posto finale con la sua McLaren-Yardley

pomeriggio. Il primo e per un poco l'unico a scendere in pista è stato Ickx che non ha partecipato all'agitazione dei piloti, coerente sia con la sua posizione di non membro della GPDA, sia con le sue opinioni sulle corse, che egli considera da affrontare come sono.

Insieme con Ickx ha girato poi anche Nanni Galli, mentre gli altri continuavano a discutere. Infine, dopo una mezz'ora dal tempo di inizio ufficiale delle prove, anche gli altri sono scesi in pista e hanno cominciato a girare. Si è visto subito che le condizioni erano migliori, perché i tempi andavano continuamente migliorando, ed alla fine il risultato è stato che Ronnie Peterson ha ottenuto un tempo davvero eccezionale, seguito da Hulme. Nella graduatoria ufficiale dietro Peterson sono Stewart e Revson. Ma i loro tempi sono stati registrati soltanto dai cronometristi ufficiali, mentre ai box tutti erano concordi nell'affermare che sia a Stewart sia a Revson era stato fatto un « regalo » di un secondo netto.

Anche il tempo attribuito a Ickx deve essere considerato ottimistico, pur se la differenza rilevata dai migliori cronometristi del box era di un paio di decimi per taluni e di tre decimi per altri. Pace è uscito di strada ed ha danneggiato la sospensione anteriore destra, non potendo quindi continuare. Per la riparazione poi Surtees ha dovuto telefonare in Inghilterra per far arrivare i pezzi di ricambio ed andare a Bruxelles a prenderli. Anche Peterson è uscito di strada alla chicane, ma ha soltanto sollevato un gran polverone, riuscendo a ripartire dopo che i meccanici erano arrivati con una batteria nuova.

Ickx ha rotto il motore della macchina nuova, per il grippaggio del distributore della iniezione, probabilmente per qualche impurità infiltratasi tra il cilindretto in acciaio ed il corpo in bronzo, e così ha dovuto continuare le

Decimazione di « Super V » (vince KOENIGG)

ZOLDER - Prima del GP d'Europa di F. 1 si è svolta a Zolder una gara per Super V valevole per il Gold Pokal VW e quindi considerata molto importante. Già in prova l'austriaco Helmuth Koenig aveva segnato il miglior tempo e al termine del primo giro era già in testa, al volante della sua Kaimann. Non doveva mai più abbandonare la posizione, mentre i suoi due principali avversari, il finlandese Arpiainen e il tedesco Schuler, s'installavano a loro volta definitivamente al secondo e al terzo posto, essi pure al termine della prima tornata. Alle spalle dei tre si sono formati vari gruppetti che hanno fornito il vero spettacolo, spettacolo appassionante che ha animato la gara. Prima di tutto aveva inizio il duello fra Kottulinsky e Persson, ma al quarto e al quinto giro i due piloti accusavano noie meccaniche.

Bella rimonta del tedesco Elsner, mentre lo svedese Lennart, molto ben piazzato, era costretto al ritiro prima dell'ultimo giro. Koenig, sempre comodamente in testa, segnava il giro più veloce in 1'38"8 alla media di 153,765 orari, migliorando il tempo realizzato nel 1972 da Bross in 1'44" alla media di 145,936.

a. r.

CORSA SUPER V - Gara di velocità in circuito, valevole per il Gold Pokal VW.

LA CLASSIFICA

1. Koenig (Kaimann) 33'18"4, media kmh. 152,041; 2. Arpiainen (Vecmax) 33'30"6; 3. Schuler (Lola) 34'03"7; 4. Morrison (Supernova Tui) 34'23"5; 5. Bross (Fuchs) 34'24"2; 6. De Guidi (Horag Has) 34'38"9.

Quasi per intimi la F.2 svedese: solo 9 piloti alla partenza

MASS domina PALM diverte

KINNEKULLE - Soltanto nove partenti in questa gara, vinta e dominata da Jochen Mass, che aveva rinunciato alla prova del challenge turismo di Salisburgo per ottenere punti nel campionato di F. 2 e infatti si è preso i suoi 9. Anche in prova era stato il più veloce, con 48"6, mentre il secondo, Dépailler, aveva segnato 49"8. Tenendo conto che il circuito è molto piccolo, la differenza è notevole. Oltre a vincere entrambe le manche, e la finale per somma dei tempi, Mass ha anche stabilito il nuovo record del circuito.

In entrambe le manche è scattato in testa e Dépailler lo inseguiva, ma aveva problemi di maneggevolezza perché dalla gara precedente alla sua vettura erano stati cambiati gli ammortizzatori ed erano state montate molle più dure, mutamenti che rendevano la guida della vettura più difficile.

Oltre a Dépailler un temibile avversario per Mass è stato Schenken su Motul M1, ma è giusto osservare che i due giovani svedesi Palm, sulla seconda Surtees, e Dahlqvist sulla Pierre Robert Ford sono stati degni di lode, tanto più che per Dahlqvist si trattava della prima gara di F. 2. Ha guidato con calma, senza problemi e senza lasciarsi emozionare. Pilotava la vettura di riserva, dato che il manager del team, Picko Troberg, vuole fare gareggiare soltanto due vetture e ha fatto un'eccezione trattandosi di uno svedese, in una gara svedese. Nella prima manche Dahlqvist ha dovuto sostare per una foratura, ma quando è ripartito si è buttato nella lotta per il terzo posto fra Schenken e Palm che non riuscivano a liberarsene, anche se era staccato di qualche giro.

Wisell ha dovuto abbandonare. Si era fermato al box per guasto alla frizione, poi di nuovo per noise all'impianto elettrico e verso la fine della manche ha fatto un violento testa-coda e non è ripartito nella seconda, pare per guasto alla frizione e al cambio.

La seconda manche non ha portato molte novità e il fatto di maggior interesse è stato la battaglia, come era accaduto nella prima, fra Schenken, Palm e Gunnarsson che ha suscitato vivo divertimento fra il pubblico con un Palm che faceva faville, lottando con Schenken per la seconda posizione.

CORSA AL KINNEKULLE RING - Gara di velocità in circuito valevole per il Trofeo europeo di F. 2 - 20 maggio 1973.

LE CLASSIFICHE

Prima manche: 1. Mass (Surtees TS15) 40"28"; media kmh 150,880; 2. Dépailler (Elf) 40"36"8; 3. Palm (Surtees TS15) 41"04"3; 4. Schenken (Motul M1) 41"06"6; 5. Gunnarsson (GRD) 47 giri; 6. Wollek (Motul M1) 47 giri; 7. Gubelman (March 732) 45 giri; 8. Dahlqvist (Pierre Robert Ford) 45 giri.

Giro più veloce: Mass 49"7, media kmh 153,561.

Seconda manche: 1. Mass (Surtees TS15) 40"21"4, media kmh 151,297; 2. Schenken (Motul M1) 40"42"8; 3. Dépailler (Elf) 40"43"6; 4. Dahlqvist (Pierre Robert Ford) 41"12"4; 5. Gunnarsson (GRD) 47 giri.

Giro più veloce: Mass 49"5, media non comunicata (nuovo record).

Finale per somma dei tempi: 1. Mass 1.20'49"3; 2. Dépailler 1.21'20"4; 3. Schenken 1.21'48"8; 4. Gunnarsson 94 giri; 5. Dahlqvist 93 giri.

ne, fermato purtroppo a quindici giri dalla fine non si sa bene per quale motivo, anche se si è detto che si trattava di guasto all'impianto elettrico.

Fra i ritiri anche quello del francese Wollek che, sesto nella prima manche, doveva riparare al box nella seconda, mentre accadeva altrettanto all'americano Gubelman.

Paul Thompson

La squadra F.2 azzurra prende corpo

La CSAI ha sgangiato i soldi

MILANO - « Presieduto dal conte Giuseppe Zanon si è riunito il Comitato incaricato di promuovere una azione formativa e di perfezionamento dei piloti italiani. Il conte Zanon era stato preventivamente e dettagliatamente informato dall'ing. Rogano — impossibilitato ad intervenire alla riunione — delle ragioni di carattere amministrativo-burocratico per le quali non si erano potuti realizzare i necessari finanziamenti così come previsto nella seduta del 31-10-1972.

Il Comitato — preso atto delle delucidazioni e della messa a punto fatta dal conte Zanon — pur lamentando il ritardo con il quale il programma deve essere ora affrontato, con i conseguenti maggiori difficoltà che ne derivano, — ha deciso all'unanimità di dar corso a quanto a suo tempo deliberato, ma mano che i finanziamenti promessi si concretizzano, nel modo e nei tempi che saranno materialmente consentiti.

Il Comitato ha ribadito inoltre il principio che nessuna somma sia distolta dall'importo concordato il 30-10-1972 in modo che, se anche i finanziamenti ed i tempi per raggiungere la necessaria messa a punto del programma fossero tali da consentire la sua realizzazione solo in parte ed anche nella avanzata stagione, le rimanenti somme restino accantonate o, quanto meno, spese entro il corrente anno per poter affrontare tempestivamente il programma 1974 senza alcun ritardo. »

A firma del conte Giuseppe Zanon di Valgiurata, presidente del famoso Comitato CSAI insediato in coincidenza del battesimo dell'autodromo di Casale, questo comunicato è arrivato abbastanza a sorpresa nelle redazioni. A leggere con attenzione tra le righe, si nota una chiara presa di posizione nei confronti dell'azione CSAI. Il Comitato (che è composto anche dal Presidente

ANCAI Ceard, dal Presidente FISA Zagato, dal comm. Dragoni che è il commissario tecnico della squadra azzurra CSAI e dal segretario Saliti) lamenta il ritardo al varo del progetto, che ne complica la sua programmazione '73. AUTOSPRINT ebbe da tempo occasione di anticipare le grandi linee del progetto e rivelò le ipotesi economiche. Dai 50-70 milioni si era passati ai 120. Ma adesso si capisce che la situazione è ridimensionata, anzi dei milioni forse approvati dal Consiglio esecutivo dell'ACI (forse 70) ne sono arrivati solo una parte limitata. Diciamo un terzo (o anche meno)? Il fatto che Rogano non abbia partecipato alla riunione di « varo » ufficiale del programma squadra F. 2 può significare molte cose. Cioè anzitutto che il Presidente CSAI temeva di trovarsi troppo contrappuntato negli argomenti da coloro ai quali forse aveva troppo promesso. Quello che potrà fare Dragoni adesso è difficile stabilire. Dopo la Brabham F. 3 finalmente arrivata come premio F. Italia al campione Francia, staremo a vedere come si articolerà l'operazione Squadra Azzurra e come potrà essere adesso varato il progetto della Scuderia nazionale allo scopo ideata anche perché adesso i vari tecnici già contattati a suo tempo, avranno già impostato diversamente la loro attività. Basti pensare ai problemi che la Novamotor per la fornitura dei motori ai clienti già abituali, per farsene un'idea. A titolo di pura indicazione ricordiamo che il c.t. Dragoni aveva contattato i seguenti giovani piloti per metterli sotto osservazione per la prevista « rosa » tra i quali trovare i giovani giusti da aiutare e lanciare: Giancarlo Martini (F. Italia), Giorgio Francia (F. Italia), Carlo Gioglio (F. 3), Francesco Cerutti Irelli (sport), Maurizio Flammini (F. 3), Orazio Ragaolo (F. 850), Massimo Ciccozzi (F. 850), Luigi Fontanesi (F. 3), Gaudenzio Mantova (F. 3 e F. Ford), Paolo Bozetto (F. Italia e F. 3).

INTERSERIE a SILVERSTONE (senza la PORSCHE distrutta da FOLLMER)

KINNUNEN si tocca con Kauhsen e sale sul podio solo per i franchi

SILVERSTONE - Il Martini Supersports, valevole per l'Interserie, ha visto la ripetizione della battaglia Kinnunen-Kauhsen, con una manche per uno e vittoria finale di Kinnunen, per somma dei tempi. Le altre vetture, di uno schieramento piuttosto scarso, sono state surclassate e in nessuna delle due manche il pilota al terzo posto era sullo stesso giro dei leaders verso la fine. Soltanto il duello per la posizione di comando ha salvato la gara dal diventare un fiasco, dando al pubblico di circa 18.000 spettatori qualcosa da ricordare.

Grosso modo, lo schieramento era come quello di Imola. L'assente di maggior spicco, la Porsche Rinzler 917/10TC, danneggiata gravemente in prova, pilotata da Follmer, sulla pista di prova della Porsche (è improbabile che venga riparata in tempo per la prima gara Can-Am del 10 giugno). Inoltre mancavano la Porsche 917/10 di Link, quella KMW di Biechteler, la seconda BRM di Hepworth, la P167 che avrebbe pilotato Schuppan, se fosse stata pronta, e una BRM più vecchia, una P145/167 per l'americano McDonough, che il proprietario, Hopkins, aveva danneggiato in prova. Come al solito Sklenar è apparso con la sua March 717 e ha coperto due giri di prova (il meno lento in 6'45"2), ma ancora una volta non è partito.

C'erano in aggiunta alcune vetture « spicciole » inglesi che per caso rispondevano ai regolamenti. Poche potevano sperare di essere competitive, in condizioni normali, ma alcuni piloti erano probabilmente incoraggiati dal ricordo delle straordinarie prestazioni di Willie Greene con una Ferrari teoricamente surclassata, una 512M, nella gara Interserie di Silverstone lo scorso anno. Lo stesso Willie era iscritto con la McLaren M8F di Loos, ma ha trovato un ostacolo rappresentato da un severo verificatore che ha fatto obiezioni per il roll-bar, permettendo però alla vettura di svolgere le prove e quindi anche la gara.

Sulla carta la gara prometteva di essere un altro duello Kauhsen-Kinnunen, impressione confermata durante le prove svolte con una certa calma. Kinnunen ha conquistato la posizione al palo in 1'19"2, tempo più veloce del suo record del gruppo 7 (1'20"7) ma non tanto più veloce, e assolutamente lontano dal record assoluto del circuito (1'17"5) detenuto da Peterson, fatto che ha indebolito le speranze degli organizzatori che ci fosse una gara veramente veloce (bisogna però dire che l'ultima sessione di prove si è svolta sul bagnato). Kauhsen era pure in prima fila, con 1'19"6, due McLaren in seconda fila, con tempo uguale, 1'21"9, Kelleners con la M20K senza compressore e Pilette con la M8FTC con compressore.

In terza fila Loos con una Porsche 917/10 con compressore (1'23"3) e Kraus con analogo vettura (1'23"3). Seguivano gli altri, con Willie Green in quarta fila in 1'24"6.

In complesso il distacco fra le prime e le ultime file dello schieramento era di quasi mezzo minuto, fatto che non deve mai essere successo a Silverstone nell'ultimo decennio, trattandosi di gare con pretese internazionali.

Per la prima manche Kelleners non era presente nello schieramento perché nel parco macchine i suoi meccanici erano occupati a rimuovere il motore dalla sua McLaren, visto che, proprio mentre la vettura veniva avviata, su un lato del carter era apparso un grande buco. La vettura di Kinnunen ha avuto difficoltà a partire, ma i meccanici l'hanno convinta a mettersi in moto in tempo per coprire due giri dietro la vettura staffetta.

La partenza è avvenuta disordinatamente. Kinnunen è scattato in testa, posizione che non doveva più perdere, davanti a Kauhsen che a sua volta non doveva più abbandonare il secondo posto. I due si sono staccati decisi dagli altri e al secondo giro Kinnunen ha stabilito un

nuovo record del gruppo 7 in 1'19"8, precedendo Kauhsen di 3". Pilette era terzo, tallonato da Loos, dietro il quale c'era Kraus che arretrava regolarmente. Green era quinto nelle prime fasi, ma veniva piano piano raggiunto da Hepworth, con la BRM, che l'ha superato all'undicesimo giro.

Dopo dieci tornate, c'erano soltanto otto vetture sullo stesso giro e i ritardatari procedevano a una lentezza patetica. C'era una vecchia Aston Martin pilotata da Cussons che non faceva che andare al box e uscirne per ritorni di fiamma, mentre la Lola di Dursch, benché sembrasse funzionare bene, doveva poi essere doppiata dai leaders una volta ogni tre giri in media. Pilette ha drammaticamente rallentato col cambio che non funzionava ed è uscito dalla battaglia.

A metà gara sullo stesso giro erano rimaste soltanto tre vetture: quelle di Kinnunen, di Kauhsen e di Loos, col finlandese che conduceva per 5"1/2. Comunque Kauhsen rosicchiava, avvicinandosi notevolmente a Kinnunen e stabilendo un nuovo record al ventiquattresimo giro in 1'18"8, che Kinnunen ha poi abbassato a 1'18"2 al ventiseiesimo giro. Kauhsen, però, lottava sempre più contro il soprasterzo e verso la fine ha perso terreno. I varchi fra le vetture si sono allargati ovunque negli ultimi cinque giri e il pilota al terzo posto era staccato di un intero giro dai leaders, mentre il quarto era staccato di due, per cui la prima manche si è conclusa in modo piuttosto noioso.

Lo schieramento per la seconda manche era uguale a quello della prima, con Kelleners di nuovo assente. Kinnunen ha fatto ancora una volta la miglior partenza, mentre Hepworth portava la BRM al box per un rapido controllo. Al terzo giro la gara aveva preso il suo ritmo, con Kinnunen che precedeva Kauhsen di 3". Seguiva un vuoto, poi Loos, Green e Kraus, quindi un altro vuoto e dopo venivano Pilette, Stekkoenig e Griffiths. In fondo, Cussons precedeva Dursch ed entrambi sono stati doppiati dai leaders al quarto giro. Alla sesta tornata Perschl non ha saputo abbordare la curva di Stowe a destra ed è uscito dalla vettura contorta molto scosso.

A questo punto l'unica battaglia serata si svolgeva fra Pilette e Stekkoenig, ma ben presto il belga ha rallentato ed è arretrato. All'ottavo giro Hepworth ha svolto un ruolo drammatico. Ha intralciato Kinnunen e così Kauhsen è riuscito a infilarsi nella posizione di comando. Il fatto ha salvato la gara dalla noia, o perfino da un vero e proprio fiasco, perché Kauhsen ha lottato coi denti per conservare il comando, mentre Kinnunen faceva altrettanto per riconquistarlo. Al tredicesimo giro Kauhsen

conduceva per 2" e ha stabilito un nuovo record di categoria in 1'18"1, al quale Kinnunen ha ribattuto con 1'17"8. Così, finalmente, i tempi si sono avvicinati a quelli della F. 1. Il terzo, Loos, è stato doppiato dai leaders al sedicesimo giro, senza che quasi ci si ne accorgesse.

Poi Kinnunen ha fatto scendere il record di categoria a 1'17"6 alla media di 214,5 e ha ridotto a meno di un secondo il distacco con Kauhsen. Il fatto però che i piloti più lenti non facevano sufficiente attenzione agli specchietti retrovi-

Classifica Interserie (in franchi svizzeri dopo la 3. PROVA)

1. Kauhsen 62000; 2. Kinnunen 49500; 3. Loos 32700; 4. Kraus 29000; 5. Joest 20000; 6. Pilette 19800; 7. Kelleners 14700; 8. Follmer 13400; 9. Green 8000; 10. Stekkoenig 6000.

sori, ha voluto dire che il varco è diventato di 2". A due giri dalla fine Kinnunen ha fatto un grandissimo sforzo per superare Kauhsen si è affiancato, nella prima curva oltre i boxes. Le vetture si sono sfiorate (dopo si è vista vernice azzurra sulla ruota posteriore della Porsche di Kauhsen) ma Kauhsen ha mantenuto la traiettoria e Kinnunen, molto afflitto, si è dovuto accontentare del secondo posto.

Più indietro Loos conservava senza problemi la sua posizione, mentre Green perdeva terreno e il quarto posto, lottando con la sua McLaren, dato che fino dall'inizio poteva usare soltanto la seconda e la quarta marcia (ha poi detto «vanno meglio le veterane, però ora che ho scoperto come si guida una McLaren vorrei riprovarci»).

Dopo Kinnunen era furibondo, ritenendo che Kauhsen lo avesse ostacolato. Ha rifiutato di salire sul podio per ricevere la coppa, finché non gli è stato fatto notare che, in tal caso, non avrebbe ricevuto nemmeno il premio in denaro. Dopo si è calmato e ha stretto la mano a Kauhsen. D'altra parte la loro lotta per la posizione di testa nella seconda manche aveva salvato l'Interserie dall'ignominia, infatti si deve ammettere che le gare di contorno sono state più interessanti, ma ne parliamo in seguito.

David Hodges

La CAPRI di GLEMSER-FITZPATRICK «recupera» a SALISBURGO mentre la GTAm di FACETTI-DINI (quinta) mantiene aperto il punteggio per le ALFETTE BRAMBILLA jr. frenato da leva cambio e gomme



Appassionanti come al solito le gare di campionato Turismo, ed anche a Casale è stato così. Ecco un 1000 collaudare la deformabilità del guard-rail, all'esterno della curva successiva al rettilineo del box

Combattutissime sfide a CASALE FINOTTO tra i «corpo - a - corpo»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SALISBURGO - Dieter Glemser e John Fitzpatrick hanno condiviso una netta e convincente vittoria, in questa gara valevole per il challenge europeo turismo, con sette giri di vantaggio sui secondi arrivati, Hezemans-Muir. Come a Monza, Vittorio Brambilla, al volante della BMW messa a punto da Schnitzer, era in forma smagliante e all'inizio ha occupato la posizione di comando, lottando poi serratamente con Glemser. La sua vettura ha quindi avuto noie ai pneumatici, ha dovuto sostare spesso al box e, alla conclusione, l'italiano ha potuto occupare soltanto il terzo posto nella classifica, staccato di un giro da Basche-Menzel su BMW GS 2002. Questa è stata la due litri più veloce e Basche, oltre a gareggiare, è anche il proprietario della GS.

Benché omologata, l'Alfetta non era pronta (lo sarà però forse anche prima del Nurburgring), ma l'Alfa, visti i punti che ha in classifica, ha giocato una carta giusta portando al Salzburgring due vecchie GTam affidate a Dini-Facetti e a Larini-Zecconi. La prima si è piazzata quinta, seconda delle due litri, senza la minima noia e ha così ottenuto 15 punti, il che significa che ora l'Alfa capeggia la prima divisione con 35 punti. Sfortuna per la Fiat 128 Trivellato, pilotata dal preparatore tedesco Mineif e dall'austriaco Wendlinger. Erano stati classificati settimi, ma un'ora e mezzo dopo il termine della gara sono stati tolti dalla classifica perché non avevano superato la linea del traguardo. Mineif era in difficoltà, sull'ultimo giro, non ha superato la linea, e ha dovuto aspettare la vettura di testa, quella di Glemser, arrivata dopo 3'.

Al via di questa gara disputata sul circuito grande di km 4,238, è scattato Brambilla per primo seguito da Glemser, Quester, Hezemans, Basche, Ertl, Barrios e Joisten, che condivideva con Brun una BMW Schnitzer. Un giro dopo Brambilla conduceva ancora e pure le altre posizioni erano immutate, eccettuato per Joisten che aveva superato Barrios. Una tornata più tardi Hezemans si è messo all'inseguimento di Quester, che sostituisce Lauda.

In questa corsa anche le Alpina montavano motori di 3000 cc, mentre a Monza erano di tre litri. La Ford aveva una seconda vettura, ma nelle prove del sabato Birrell, a seguito di una foratura, aveva urtato contro il guard-rail e la vettura era rimasta troppo danneggiata perché si potesse ripararla in tempo.

Tornando alla corsa, dopo dieci minuti Brambilla e Glemser si erano creati un lieve vantaggio su Hezemans e su Quester e al sesto giro Glemser è riuscito per la prima volta a superare Brambilla, che dopo tre tornate gli ha però di nuovo strappato il comando. Al quindicesimo giro Glemser si è vendicato, passando avanti, mentre Quester era terzo e Hezemans quarto.

Dopo mezz'ora di gara Joisten-Brun e la Camaro di Eberhardt erano già fuori scena, mentre Heine sostava al box ove perdeva quasi venti minuti per noie all'iniezione. Basche continuava a conservare la quinta posizione, dando prestazioni degne di lode, e intanto il campo dei concorrenti si assottigliava. Dopo trentacinque minuti dalla partenza Brambilla ha dovuto recarsi per la prima volta al box; si era rotta la leva del cambio e ci sono voluti cinque minuti per sostituirla. Ora le posizioni erano le seguenti: Glemser, Quester, Hezemans, Basche ed Ertl.

quello posteriore di destra. Intanto si era ritirato Ertl, che si trovava in buona posizione con la BMW Schnitzer privata di Siller, per rottura di un pistone.

Quando Brambilla si è avviato di nuovo, è andato al box Hezemans, ripartendo però immediatamente. Una tornata più tardi ecco di nuovo Brambilla al box per fare sostituire il pneumatico anteriore di sinistra. Usava Firestone, più veloci ma che non reggevano al caldo.

Più o meno tre minuti dopo la prima ora Stuck, che intanto aveva riacquisito la posizione persa, è arrivato al box con guasto irreparabile: gara finita. In seguito si è appurato che si era rotta una valvola. Ormai erano in gara soltanto tredici vetture, delle venti che erano partite. Pochi minuti dopo sosta di Hezemans per fare riparare la parte posteriore della vettura che si era storta, a seguito di un testa-coda causato da una chiazza d'olio; la vettura era finita contro il guard-rail. Inoltre si sono dovuti sostituire tre pneumatici, i due posteriori e quello anteriore di destra.

Ennesima sosta al box di Brambilla, che non è potuto ripartire immediatamente, e intanto Basche faceva rifornimento e cedeva la guida a Menzel. Poi è stato il turno di Facetti, di sostare al box, per fare cambiare il pneumatico anteriore di sinistra ed è ripartito Dini.

Dopo un'ora e mezzo di gara la Ford ufficiale era in testa, seguita dall'Alpina e Glemser aveva ormai un vantaggio di sei giri per cui a questo punto la corsa si è fatta piuttosto monotona in quanto nessuno avrebbe più potuto rappresentare un pericolo per la Capri. C'erano stati altri ritiri e ormai in pista c'erano soltanto nove vetture, anche se poi se ne sono classificate soltanto otto, quando Mineif è stato tolto di classifica come si è detto.

Hannes Steinmann

COPPA AUTODROMO DI CASALE - Gara di velocità in circuito nazionale - Casale Monferrato, 20 maggio 1973.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 2
Classe 500: 1. Rolando Ciardi (Fiat 500) 48'23"31 alla media di kmh 94,562; 2. Tamburini (Giannini) 48'29"2; 3. Lavazza (Giannini) 48'52"8; 4. Bianchi (Giannini) 48'59"3; 5. Squarise (Fiat 500) 49'26"3; 6. Esti (Giannini) 49'48"1; 7. Nucci (Giannini) a 1 giro; 8. Drovandi (Giannini) a 1 giro; 9. Battilani (Giannini) a 1 giro; 10. Rossi (Fiat 500) a 1 giro; 11. «Don Cono» (Giannini) a 1 giro; 12. «Singapore» (Fiat 500) a 5 giri.
Giro più veloce: il 3. di Ciardi in 1'31"7 alla media di kmh 96,576.
Classe 600: 1. «Yankee» (Giannini) 43'23"1; 2. «Piero» (Giannini) 44'11"8; 3. Bolognesi (595) a 3 giri; 4. Ansaldo (595) a 4 giri.
Giro più veloce: il 25. di «Yankee» in 1'24"1 alla media di kmh 105,303.
Classe 700: 1. «York» (Giannini) 650) 43'17"2; 2. Magri (Giannini) 650) 44'10"3; 3. Carona (Abarth) a 3 giri; 4. Calza (Giannini) a 5 giri; 5. Righi (Abarth 695) a 8 giri; 6. Mazzeschi (Giannini) a 11 giri.
Giro più veloce: «York» in 1'24"2 alla media di kmh 105,178.
Classe 850: 1. Samuele Valerio (Abarth 850) 42'47"2; 2. Savoia (Abarth 850) 43'41"3; 3. Bisselli (Abarth 850) 43'47"1; 4. Bernero (Abarth 850) 43'53"8; 5. Ravinale (Abarth 850) 43'01"1.
Giro più veloce: l'11. di Valerio in 1'20"7 alla media di kmh 109,740.
Classe 1000: 1. Rino Amighini (Abarth 1000) 41'07"9; 2. Bertola (Abarth 1000) a 2 giri; 3. Niclot (Abarth 1000) a 3 giri.
Giro più veloce: Amighini in 1'18"4 alla media di kmh 112,859.
Classe 1150: 1. Romeo Galmozzi (128) 41'09"7; 2. Vallati (Daf) a 1 giro; 3. Santucci (128) a 2 giri; 4. Galli (128) a 4 giri; 5. Cibin (128) a 9 giri.
Giro più veloce: Galmozzi in 1'19"4 alla media di kmh 111,537.
Classe 1300: 1. Carlo Gallimberti (GTA 1300) 40'25"7; 2. Invernizzi (BTA 1300)

CORSA A SALISBURGO - Gara di velocità in circuito, valevole per il challenge europeo turismo - 20 maggio 1973.

LA CLASSIFICA (172 giri)

1. Glemser-Fitzpatrick (Capri) 4.00'34"4, media kmh 181,83; 2. Hezemans-Muir (BMW Alpina) 165 giri; 3. Brambilla-Jaussaud (BMW Schnitzer) 164 giri; 4. Basche-Menzel (BMW GS 2002); 5. Dini-Facetti (Alfa GTAm) 156 giri; 6. Herlitz-Stuckman (BMW 2002) 147 giri; 7. Larini-Zecconi (Alfa GTAm) 138 giri; 8. Assmuth-Heine (Opel Manta) 136 giri.
Giro più veloce: Glemser 1'21"04, media kmh 188,30.

I migliori tempi nelle prove

Glemser-Fitzpatrick 1'20"50
Brambilla-Jaussaud 1'20"89
Quester-Stuck (BMW) 1'20"94
Hezemans-Muir (BMW Alpina) 1'21"55
Zondler-Albert (Camaro) 1'23"80
Basche-Menzel (BMW GS) 1'26"04
Uriarte-Le Guellac (Escort BDA) 1'26"79
Siller-Ertl (BMW Schnitzer) 1'26"93
Barrios-Grano (Escort) 1'27"31

Europeo Turismo (dopo due prove)	MONZA		SALISBURGO	TOTALE
I DIVISIONE				
ALFA ROMEO	20	15		35
BMW	12	20		32
FORD	15	—		15
OPEL	—	8		8
II DIVISIONE				
FORD	15	20		35
BMW	20	15		35

40'26"2; 3. Ghislotti (GTA 1300) 40'36"9; 4. Gargan (128) 41'26"7; 5. Chiaramonte (128) a 1 giro; 6. Grilli (128) a 2 giri; 7. Rossi (GTA 1300) a 2 giri.

Giro più veloce: Galimberti in 1'17" alla media di kmh 115,013.

Classe 1600: 1. Rolando Ciardi (Escort) 40'43"3; 2. Ricci (BMW) 40'53"3; 3. Chiappari (Alfa) 41'23"2; 4. Nappi (BMW) a 1 giro.

Giro più veloce: Ciardi in 1'19"2 alla media di kmh 111,537.

Classe 2000: 1. Martino Finotto (Ford Escort) 40'09"6; 2. Russo (Escort) 40'43"5; 3. Cipriani (BMW) 41'11"6; 4. Massa (GTAm) a 2 giri; 5. Daverio (GTAm) a 3 giri; 6. Innocenti (GTAm) a 5 giri; 7. «Alval» (Escort) a 11 giri; 8. Calo (BMW) a 11 giri.

Giro più veloce: Finotto in 1'16" alla media di kmh 116,526.

Classe 3000: 1. «Esap» (Ford) 40'12"7; 2. Bonaccorsi (Opel) 41'24"1.

Giro più veloce: «Esap» in 1'19" alla media di kmh 113,830.

Formula Monza: 1. Aldo Sarlo (Vigezzi) 29'53"3; 2. Rossino (Repetto) 30'04"4; 3. Frigerio 30'11"7; 4. Catelli 30'42"2; 5. Gianoli 30'49"9; 6. Pavesio 30'57"8; 7. Verrelli 31'00"4; 8. Dellatorre 31'00"7; 9. Santandrea 31'05"2; 10. Bosso a 1 giro; 11. Codognola a 2 giri; 12. Pozzoli a 3 giri; 13. Sofia a 4 giri; 14. Macchi a 5 giri; 15. Borrello a 7 giri.

Giro più veloce: Verrelli in 1'27"8 alla media di kmh 100,866.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Gian Carlo Chianucci (Fulvia 1300) 45'48"9; 2. Frisiani (Zagato) 46'21"5; 3. Calo (Fulvia 1300) 46'23"1; 4. Ferrari (Fulvia 1300) a 1 giro; 5. Pelli (Montec. 1300) a 1 giro; 6. Bana (Fulvia 1300) a 1 giro; 7. Bonomi (Fulvia 1300) a 3 giri.

Classe 1600: 1. Mario Regis (Alpine 1600) 45'01"5; 2. Perotto (Alpine 1600) 45'02"1; 3. Giani (Alpine 1600) 45'22"9; 4. Rua (Fulvia 1600) a 1 giro; 5. Belardi (Alpine 1600) a 6 giri.

Giro più veloce: Belardi in 1'25"3 alla media di kmh 103,822.

CASALE - Una maligna giornata di sabato con mattino asciutto e pomeriggio temporalesco ha falsato in parte le prove e di conseguenza precluso a molti meritevoli l'ingresso in pista soprattutto nelle ultranumerose classi del gruppo 2.

La domenica comunque si è corso con pista asciutta e sole a spizzichi con posizioni di partenza, come detto, un po' falsate che hanno reso la gara ancor più incandescente. Come prevedibile, il clou della giornata era il gruppo 2 valido per il campionato di categoria. Si è iniziato con le classi 1600, 2000 e 3000, protagonista Finotto su Escort perfetta che ha retto bene all'assalto pericoloso e insistente di Russo che più volte è riuscito a portarsi a ridosso del battistrada senza poter entrare in contatto diretto, sinché verso la fine è stato costretto a cedere.

Sfortunato «Esap» su Capri, subito rallentato con un pistone in meno; comunque riuscirà a finire primo dei 3000. Nella 1600 Ciardi regola un Ricci non combattivo come il solito. Da notare che in questa stessa classe Cantarelli, Codini e Rossi sono messi fuori classifica perché trovati sotto peso.

Subito dopo parte la classe 600, 700 e 850 e sono fuochi d'artificio come prevedibile. Mazzeschi (Giannini 700 Garavello) parte in ultima fila in quanto si è qualificato solo d'un soffio sotto un diluvio, grazie a gomme adatte e moltissima abilità. Al via dopo la prima curva Mazzeschi ha già superato sei macchine, intanto al comando è Valerio seguito da Biselli e Savoia, tutti su 850 Abarth. La gara è accessissima e si stempera in infiniti accaniti duelli mentre «York» (700 Vaccari) è primo delle bicilindriche davanti a Magri (700 Cevenini), «Piero» (600 Vaccari) e Mazzeschi che già incalza. Si assiste tra i tanti ad alcuni scontri veramente accaniti, protagonisti «York» e Mazzeschi, che in breve è alle sue spalle, «Piero» e «Yankee», Magri e Righi. Gatta è subito fuori causa dopo un «dritto» senza freni. Da notare che le bicilindriche soffrono di noie ai freni e solo «York» è artefice di una gara veramente superba e con l'uso accurato riesce ad arrivare sino in fondo con l'impianto frenante efficiente ma con le braccia a pezzi. Fuoco e fiamme esplodono tra «Piero» e «Yankee» (600 Lanini), nella lotta a coltello che vede applicate tutte le regole del combattimento corpo a corpo.

Il secondo ottiene un fantastico 1'24"1 che è un tempo eccezionale inferiore anche al migliore di «York» e a quanti altri ottenuti a Casale dalle varie bicilindriche. Un'uscita di «Piero» agli ultimi giri lascia via libera a «Yankee», certo molto sollevato. Dopo la rimonta che lo aveva portato

alle spalle di «York», a dieci giri dal termine, Mazzeschi perde la ruota anteriore destra per la rottura del mozzo sollecitato oltre misura dai cerchi da 12" e relativi racing; il pilota di Garavello si produce così in un'uscita di strada magistrale che per fortuna si risolve senza troppi danni.

Nelle classi da 1000 e 1300 la lotta al comando si scatena tra le tre Alfa di Galimberti, Invernizzi e Ghislotti che «bruciano» tutte le 128 presenti; solo Gargan (128 coupé Trivellato) resiste anche se a distanza. Bellissima la gara di Galimberti che su Alfa Monzeglio perfetta, dopo fasi alterne superspettacolari, da metà gara è al comando e vince «alla grande». Nella 1150 Galmozzi regola Vallati mentre Santucci è solo terzo perché rallentato dal bloccaggio della terza marcia. Nella 1000, Amighini (Garavello) non ha problemi ad imporsi.

La 500 è l'ultima classe che parte. Scatta al comando Tamburini (Garavello) miglior tempo in prova, seguito da Lavazza, Bianchi (Cevenini), Esti (Luicar), Squarise (Angelino), Ciardi (Bacci), Moriconi e Giorda sono subito fuori causa insieme a molti altri, mentre al comando si forma un quartetto capeggiato da Tamburini seguito da Lavazza, Bianchi e Ciardi che ha recuperato molto bene. Le posizioni dei battistrada mutano da istante a istante mentre in pista è segnalato molto olio, sino a che Ciardi va in testa di forza e allunga. Lavazza, senza la terza, è superato da Tamburini che è l'unico a non frenare alla curva veloce a destra. Le posizioni dei battistrada rimangono inalterate sino alla fine con i distacchi che sono contenuti in una manciata di secondi. Singapore, senza la prima dall'inizio, si difende sino a che verso la fine divaga senza danni in parabolica. Al contrario Lenardon distrugge la macchina ribaltandosi più volte.

Dopo le battaglie in pista tutto sembra concluso quando scoppia un reclamo ai danni di Ciardi, visto andar via un po' troppo di forza, da parte dei concorrenti successivi in classifica. In sostanza, dopo grandi discussioni, vengono verificate le prime tre vetture in classifica, che vengono però trovate tutte a posto.

In mattinata e nel pomeriggio avevano corso il gruppo 3 e la Formula Monza. Nel gruppo 3 fino a 1300 primo era l'aretino Chianucci su HF; nella 1600 il «gagliardo» Regis su Alpine precedeva il torinese Sario (Vigezzi) molto bravo e preciso davanti a Rossino, un casalese puro sangue altrettanto bravo, su Repetto. Peccato che non si era classificato Rosei per la finale, che correva su una bellissima Daco supercarenata, per noie di giovinezza della vettura.

Giorgio Rossotto

Hanno finito di correre con i fari accesi a VALLELUNGA!

GAGLIARDI doppiatore

VALLELUNGA - Quest'anno sembra proprio che la principale caratteristica delle corse di Vallelunga sia quella di terminare quando il sole è tramontato da un bel pezzo. La finale della Formula Mexico ha avuto termine alle otto passate, in pieno buio e con le macchine a fari accesi.

Una « MEXICO » a fuoco

Alle tre del pomeriggio, con un caldo equatoriale, si comincia finalmente a correre. Sono di scena le Mexico. Nella prima batteria parte alla corda una caricattissima Lella Lombardi che sembra subito involarsi, seguita da « Baronio », Presenzini e Benusiglio. I quattro, distanziati di trenta metri l'uno dall'altro, procederanno regolarmente fino al settimo giro. A risvegliare l'ambiente ci pensa Benusiglio che prima entra nel prato in variante regalando la posizione a Fargion e più tardi si gira a beneficio di Possu-

mato. Nella seconda batteria l'astigiano Negro, capoclassifica del Trofeo segue l'esempio della Lombardi: se ne va in partenza e non sarà più raggiunto. Secondo è l'ottimo Maggiora ma la sua corsa passa un po' inosservata perché alle sue spalle Giorgio e Revello danno vita ad un duello veramente emozionante. Il secondo ha più motore e in rettilineo se ne va, mentre Giorgio in naturalmente più classe e lo infiltra nelle curve, riuscendo infine a spuntarla. Mentre è quasi notte e dopo che è stato osservato un commovente e tristissimo minuto di silenzio in omaggio a Saarinen e Pasolini, parte la finale.

La Lombardi, « Baronio », Fargion e Giorgio nell'ordine iniziano subito alla disperata anche se la pista è piena di olio. Il duello dura poco perché al terzo giro Fargion si gira alla Viterbo e la macchina prende fuoco in modo piuttosto preoccupante. Nessun danno e fiamme subito domate da un tempestivo servizio antincendio.

Non resiste la F. FORD di SASSI

La prima batteria della F. Ford vivrà per tutti i 12 giri sul duello tra Zorzi (Tecno-Pirola ex-Francia) e « Lucas » (BWA-Alloni). Il milanese con grinta rintuzza gli attacchi di « Lucas » per nove giri fino a quando il suo motore ha un leggero calo che comunque non gli preclude la strada di un secondo posto. Molto più movimentata la seconda batteria che vede partire alla corda Lorenzo Sassi, tornato ai vecchi amori della F.3 per collaudare la nuova Delta di Doneda.

Naturalmente ha tutti gli occhi puntati addosso ed il pilota di Reggiolo non deluderà, partendo in testa e restandoci fino alla fine con bella progressione.

E veniamo alla finale. Una finale che per più di venti giri ha rischiato di essere bugiarda e troppo condizionata dallo stato pietoso della pista letteralmente piena di olio e di filler che alzava enormi nuvole bianche, tra le quali i piloti entravano alla cieca. Un vero festival degli incidenti quindi. Il primo a girarsi alla Roma è « Lucas » che stava conducendo e sarà poi costretto ad inseguire. Poi è la volta di Sassi, in quel momento capofila, che abbandona alla Viterbo. Poco dopo si ritira Zorzi, toccato da qualcuno tra le « nebbie », che si gira con una ruota storta. Per molti giri sarà Revello (Gozzoli) che condurrà dopo aver indovinato il buco giusto nella confusione generale ma a pochi giri dal termine « Lucas », con una rimonta eccezionale riesce a vincere una gara che sembrava compromessa.

Molti reclami nella sport

Le gare del G. 5 sono state un po' una delusione per la scarsità di parenti nelle cilindrate maggiori, a dare spettacolo ci hanno pensato comunque i quindici parenti della categoria 1000, tornata veramente in auge. Tra tutti emerge di prepotenza fin dalle prove Gagliardi con la macchina di Romeo Ferraris (telaio Daren ampiamente modificato e motore « made in Milano » dello stesso tecnico). In soli cinque giri di qualificazione Gagliardi abbassa il già buon record di Cerulli di ben due secondi, portandolo ad un favoloso 55". Questo tempo verrà poi ufficializzato in gara, durante la quale il pilota bustocco si è preso semplicemente il lusso di dare un giro a tutti gli altri concorrenti.

Naturalmente ci sono stati i soliti reclami contro le presunte irregolarità della macchina milanese. Reclami che hanno evitato un fastidio a Ferraris, perché dopo la gara, giunti all'orecchio una prima voce sospettosa, era deciso a fare smontare il motore di sua iniziativa.

La seconda gara era molto più monotona perché tra le 2000 i parenti erano solo due e nella 1600 « Mici » (Lola-Abarth) era addirittura solo. Cosimo Turizio con la March-BMW era per una volta senza pensieri, anche se la macchina rivela sempre più difficoltà di messa a punto. Scontata la 2000, più interessante era la lotta nella 1300, dove inizialmente emergeva Anastasio con la AMS reduce dalla vittoria alla Targa Florio.

g. C.

MIEUSSET si ripete al MONTSENY

BARCELONA - Anche il terzo round di questo Campionato della Montagna 1973 non ha proposto alternative al sempre più solo Jimmy Mieusset, che ancora una volta ha piazzato la sua March 722 con motore BDA Brian Hart in vetta al non troppo nutrito lotto di coloro che, quest'anno, si sono dedicati a questo campionato d'Europa. Una alternativa a Mieusset avrebbe potuto essere rappresentata dalla Brabham-Marlboro di Vittorio Venturi, al suo esordio nell'euro montagna, ma l'italiano, dopo prove ufficiali incoraggianti, purtroppo in gara non ha terminato la salita per noie meccaniche.

E così, Mieusset è rimasto solo con il compito di battere il record della salita al Montseny, detenuto da Perrot con 8'57"3. La cosa è riuscita al francese non ostante una testa-coda che gli ha fatto perdere almeno 15", secondo una sua dichiarazione. Infatti, sia pure di poco, il record di Perrot è crollato, mentre a contrastare il francese non è rimasta che l'altra F. 2, la McLaren di Martin, comunque largamente staccata. Ottimo il terzo posto assoluto di Juan Fernandez, che però con la sua Porsche 908-3 non è riuscito a scendere sotto al record delle 3 litri sport detenuto da Bagration con 9'22"38. Molto sfortunato lo svizzero Haldi, che dopo aver fatto il miglior tempo in prova fra le Gran Turismo, in gara è rimasto senza la terza marcia ed ha dovuto cedere al sorprendente Agostini, su Alpine, sia pure risultando il migliore fra le molte Carrera presenti. Molto positiva, come al solito, la prestazione di Mander, primo del gruppo 2 con la fedele Opel Kadett.

La gara si è svolta con una temperatura ideale e con cielo coperto, alla presenza di oltre ventimila persone.

L. C. Canomanuel

OSELLA ha trovato a ORVIETO un pilota che merita

Gianfranco a prova di SCOLA

ORVIETO - Sono circa le 18, la corsa è terminata da pochi minuti, le macchine allineate in lunghe file colorate occupano tutto il parcheggio predisposto dagli organizzatori e i piloti sono circondati dalla curiosità e dall'ammirazione degli spettatori. Siamo vicini a « Gianfranco », l'eroe della giornata, circondato da colleghi, tecnici e sportivi. Il pilota della Brescia Corse subisce l'assalto della folla, ma « Gianfranco » non tradisce minimamente l'esultanza per il successo.

Il maceratese ci ha infatti assicurato che era nelle sue previsioni sferrare un attacco al primato stabilito da Lualdi su Ferrari 212 E nel 1971 (4'03"64) sin dalle prove, ma un imprevisto rallentamento del motore nel tratto più veloce glielo aveva impedito, cosa invece che era riuscita al suo diretto avversario Scola, salito in 4'02"54. Naturalmente di questo contrattacco non aveva fatto parola con alcuno, per cui dopo la vittoria odierana forse il meno sorpreso è proprio lui, l'unico a conoscere le proprie possibilità.

E di Scola, che dopo le vittorie ottenute ad Amalfi, Nicastro e Spino sperava non poco, cosa possiamo dire? Forse è stato l'eccessivo calore, il motore non ha reso al massimo, la sicurezza nella vittoria, forse il succoso anticipo fornito nelle prove, fatto sta che Scola non ha vinto come il pronostico voleva. Ad un certo momento, quando i cronometri hanno da-

to allo speaker il tempo di « Gianfranco », Scola, ancora sudato e ansante per la fatica, forse avrebbe voluto sprofondare: 4" e 45/100 di distacco! E il record di Lualdi era stato nuovamente battuto. La vittoria di « Gianfranco » ha quindi un significato perché è stata conquistata con l'Abarth-Osella che era venuta ad Orvieto per assaporare un nuovo successo.

Meritevole la gara di « Mascaleros » che ha trovato due piloti agguerriti e in possesso di vetture moderne, contro di lui, splendido isolato con una vecchia Porsche 906. Bisogna sottolineare poi anche le brillanti prestazioni di Migliarini e di Cinti che si sono aggiudicati, con il successo nelle classi 1600 e 1000 Gruppo 5, il quarto e quinto posto assoluto, ma soprattutto quello di Stefanelli, sesto assoluto e vincitore del gruppo 4, di Nataloni, primo nella classe 1600 gruppo 4; di Sacchini, assoluto del turismo gruppo 2 e di « Aligi », che seguono nell'ordine i leader della classifica generale.

Nel gruppo 1 turismo l'assoluto è stato appannaggio de « Il Liscio », nuovo primato del gruppo, mentre le vittorie di classe sono andate a Papanti (850), Gonzi (1000) e Salvatori, che nella 1150 battendo Betti si è preso la rivincita sul diretto avversario che lo aveva battuto allo Spino; Menichetti (1300), e Papini che nella 1600 ha ribadito sia pure di soli 21/100 la vittoria ottenuta allo Spino sullo stesso avversario di oggi Stefanelli.

Nel gruppo 2 detto di Sacchini, non ci rimane che ricordare i successi di Baldanzi nella 500, di « Gin Tonic » nella 600, di Proietti nella 700, di Casillo nella 850, di Manganelli nella 1000, di Giovannelli nella 1150 e di Jacoangeli nella 1600, mentre per il gruppo 3 sono da segnalare le prestazioni di Sani (1000), Runfola (1300) e Smeriglio (2000). « Assolo » di Bernardo nella 1300 sport prototipi.

Carlo Burlando

COPPA DELLA CASTELLANA - Gara nazionale di velocità in salita - Orvieto, 20 maggio 1973.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1
Classe 850: 1. Vittoriano Lattanzi 5'59"81 media kmh 76,095; 2. Boarini 6'03"31. (Tutti su Fiat 850).

Classe 1000: 1. Gianfranco Gonzi (A.112) 5'35"98, media 81,426; 2. « D'Artagnan » (A.112) 5'40"49; 3. Broccolini (A.112) 5'41"80; 4. Campanello (A.112) 5'43"03; 5. Vagnozzi (A.112) 5'43"92; 6. Shast (Mini Cooper) 6'01"25.

Classe 1150: 1. Attilio Salvatori 5'24"58, media 84,282; 2. Betti 5'25"85; 3. Campagnola 5'36"17; 4. Ferretti 5'43"86; 5. Giordano 5'39"88; 6. Cuccotti 5'50"58; 7. Papa 6'08"24. (Tutti su Fiat 128).

Classe 1300: 1. Paolo Menichetti (Simca Rally) 5'26"79, media 83,722; 2. De Masi (Alfa Romeo) 5'28"47; 3. Terracina (Fiat 128) 5'31"38; 4. Rossi (Simca) 5'32"08; 5. De Santis (Simca) 5'32"13; 6. Bruni (Simca) 5'41"67; 7. Del Sole (Fiat 128) 5'42"21; 8. Bianchi (Alfa Romeo) 5'48"83.

Classe 1600: 1. Marcello Pepini 5'13"56, media 87,248; 2. Stefanelli 5'13"77; 3. Broccolini 5'37"38; 4. Fiordellisi A. 5'

CORSA AL MONTSENY - Gara internazionale di velocità in salita valida per il Campionato Europeo della Montagna - Barcellona, 20 maggio 1973.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Jimmy Mieusset (March 722) 8'55"67, media kmh 109,245 (nuovo record); 2. Martin (McLaren-BDA) 9'24"46; 3. Fernandez (Porsche 908-3) 9'25"02; 4. Baturone (Brabham BT38 FVC) 9'30"11; 5. Melville (Abarth Osella) 9'40"2; 6. Pià (Lola T290) 9'48"91; 7. Agostini (Alpine 1800) 10'07"74; 8. Witwer (Brabham BT 30) 10'10"93; 9. Haldi (Porsche Carrera) 10'11"09; 10. Alberas (Porsche Carrera) 10'12"97; 11. Greger (Porsche Carrera) 10'17"83; 12. Mander (Opel Kadett) 10'23"70; 13. Martin (Opel Commodore) 10'26"95; 14. Anstann (PBD-Condor) 10'32"31; 15. Schmit (Porsche Carrera) 10'38"11.

L. C. Canomanuel

CORSA A VALLELUNGA - Gara di velocità in circuito valevole per il campionato italiano gr. 5, per il Challenge F. Ford e Ford Mexico - Vallelunga, 20 maggio 1973

LE CLASSIFICHE SPORT

Classe 1000: 1. Giancarlo Gagliardi (Ferraris) 30'07"3, media 103,074; 2. Stefanelli (AMS 1000) a 1 giro; 3. « Bramen » (AMS 1000) a 1 giro; 4. « Jokrysa » (AMS 1000) a 1 giro; 5. Soria (Abarth) a 1 giro; 6. Serattini (Royale) a 1 giro; 7. Falorni (Abarth) a 2 giri; 8. Sebastiani (AMS 1000) a 3 giri; 9. Carletti (D.A. 1000) a 3 giri; 10. Lo Voi (AMS 1000) a 6 giri; 11. « Lucien » (AMS 1000) a 10 giri; 12. Zampolly (D.A. 1000) a 14 giri.

Giro più veloce: Gagliardi 55"1, media 109,110 kmh.

Classe 1300: 1. Barberio (Abarth) 30'26" media 98,747 kmh; 2. Anastasio (AMS) 30'53"7; 3. Pettiti (Abarth) 30'26"3 a 1 giro; 4. Lisitano (Abarth) 31'18"8 a 1 giro.

Giro più veloce: Barberio 59"2, media 101,554 kmh.

Classe 2000: 1. Cosimo Turizio (BMW-March) 30'22"2, media 108,842 kmh; 2. Terra (Ferrari) 31'17"7 a 4 giri.

Giro più veloce: Turizio 54"1, media 111,127 kmh.

FORMULA FORD

1. batteria: « Lucas » (BWA) 11'49"3, media 101,703 kmh; 2. Zorzi (Tecno) 11'50"4; 3. Sterzel (Delta) 11'51"7; 4. Brunelli (BWA) 11'56"1; 5. Palazzo (BWA) 12'03"5; 6. Auriemma (Tecno) 12'11"9; 7. Revello (Gozzoli) 12'14"3; 8. Logoluso (De Santis) 12'15"8; 9. Monguzzi (BWA) 12'16"3; 10. Dacco

(BWA) 12'17"4; 11. Carrano (De Santis) 12'20"2; 12. Paschetto (Tecno) 12'39"9.

Giro più veloce: « Lucas » e Zorzi 58"4, media 102,945 kmh.

2. batteria: 1. Lorenzo Sassi (Delta MK2) 11'51"5, media 101,402 kmh; 2. Ciccuzzi (Delon) 11'54"1; 3. Boscotrecase (Tecno) 12'00"9; 4. Misini (Lotus) 12'01" e 6; 5. Vairani (Brabham) 12'03"; 6. Minardi (BWA) 12'03"; 7. Caglini (BWA) 12'06"1; 8. Cafarella (Quasar) 12'16"3; 9. De Francisci (Lotus) 12'18"5; 10. Ferrer (Griffon) 12'20"; 11. « Hego » (Brabham) 12'30"9; 12. Benusiglio (Brabham) 12'31"9; 13. Gulli (De Santis) Giro più veloce: Sassi 58"4, media 102,945 kmh.

Finale: 1. « Lucas » (BWA) 27'32"4, media 98,206; 2. Revello (Gozzoli) 27'34"6; 3. Ciccuzzi (Dulon) 27'35"9; 4. Misini (Lotus) 27'37"; 5. Monguzzi (BWA) 27'37"8; 6. Sterzel (Delta) 27'38"1; 7. Sassi (Delta) 27'54"8; 8. Palazzo (BWA) 27'56"8; 9. Auriemma (Tecno) 27'58"; 10. Caglini (BWA) 27'59"3; 11. Brunelli (BWA) 27'59"6; 12. Logoluso (De Santis) 28'10"9; 13. Minardi (BWA) 28'11"2; 14. Boscotrecase (Tecno) 28'15"4; Giro più veloce: Lucas e Monguzzi 59"1, media 101,725.

Challenge Kleber-Ford Mexico

1. batteria: 1. Lella Lombardi 13'33"2, media 88,717 kmh; 2. « Baronio » 13'34"8; 3. Presenzini 13'37"3; 4. Fargion 13'39"1; 5. Possumato 13'43"; 6. Benusiglio 13'51"5; 7. D'Amore 13'52"1; 8. Clemente 13'58"6; 9. Alvisi 13'58"8; 10. Piccioni 14'02"5; 11. Righi 14'48"2; 12. Werthen a 1 giro.

Giro più veloce: « Baronio » 1'06"7, media 90,134 kmh.

2. batteria: 1. Negro 13'34"1, media 88,616 kmh; 2. Maggiora 13'36"4; 3.

Giorgio 13'39"5; 4. Revello 13'39"9; 5. Mascagni 13'40"; 6. « Spiffero » 13'49"6; 7. Corradetti 14'05"7; 8. Braga 14'22"2; 9. De Rosa 14'31"4; 10. Popolo a 11 giri.

Giro più veloce: Negro e Revello 1'6"9, media 89,865 kmh.

Finale: 1. Lella Lombardi 30'36"5, media 88,376 kmh; 2. « Baronio » 30'39"2; 3. Negro 30'39"8; 4. Giorgio 30'43"6; 5. Maggiora 30'44"4; 6. Benusiglio 31'5"3; 7. Revello 31'10"; 8. Mascagni 31'16"7; 9. « Spiffero » 31'18"8; 10. D'Amore 31'21"4; 11. Braga 31'25"4; 12. Corradetti 31'33"; 13. Clementi a 1 giro; 14. Petracca a 1 giro; 15. Possumato a 13 giri.

Giro più veloce: Lombardi e Negro 1'07", media 89,791 kmh.

TURISMO GRUPPO 1

Classe 1000: 1. Pezali (A112) 18'28"5, media 81,337; 2. Tortoroli (Fiat 850) 19'02"1.

Giro più veloce: Pezali 1'12"9, media 82,469 kmh.

Classe 1300: 1. De Luca (Fiat 128) 18'41"2, media 80,430; 2. Sibillo (Simca) 18'42"5.

Giro più veloce: De Luca 1'13", media 82,356 kmh.

Classe 1600: 1. Tagliaferri (Alfa Romeo) 17'39"7, media 79,725.

Giro più veloce: Tagliaferri 1'12"5, media 82,924 kmh.

Classe 2000: 1. Pezali (Alfa Romeo) 17'25"8, media 86,229; 2. Selvatici (Alfa Romeo) 17'35"7; 3. Aglietti (Alfa Romeo) 17'46"3; 4. Voltolina (Alfa Romeo) 18'06"4; 5. Di Tonno (Alfa Romeo) a 1 giro.

Giro più veloce: Aglietti 1'08"9, media 87,256 kmh.

Definitivi i «33» al via

Squalificato POSEY per INDY

INDIANAPOLIS - Si sono definitivamente concluse le qualificazioni della 500 Miglia di Indianapolis, che hanno fornito lo schieramento definitivo per l'interessantissima corsa. Con un afflusso sempre impressionante di pubblico le ultime sessioni hanno fatto registrare pochi cambiamenti: si è aggiunta solo l'ultima fila che ha completato lo schieramento (che vede ora 33 macchine) con l'aggiunta di BOB HARKEY, SAM MESSICO e JIM McELREATH. E' stato pure tolto dallo schieramento (e sostituito da GEORGE SCHNEIDER) SAM POSEY che tentava di qualificare una Eagle che aveva già provato la scorsa settimana: questo ultimo provvedimento è stato preso dalla commissione tecnica.

Questo perciò lo schieramento definitivo della 500 Miglia 1973.

FILA 1: Johnny Rutherford (McLaren Offy) kmh 319,306; Bobby Unser (Eagle Offy) 318,876; Mark Donohue (Eagle Offy) 317,635 - **FILA 2:** Swede Savage (Eagle Offy) 316,300; Gary Bettenhausen (McLaren Offy) 314,718; Mario Andretti (Parnelli Offy) 313,849 - **FILA 3:** Steve Krisiloff (Kingfish Offy) 313,645; Al Unser (Parnelli Offy) 313,580; Jimmy Garthurs (Eagle Offy) 312,495 - **FILA 4:** Peter Revson (McLaren Offy) 309,903; Gordon Johncock (Eagle Offy) 309,820; Bobby Allison (McLaren Offy) 309,423 - **FILA 5:** Graham McRae (Eagle Offy) 308,977; Roger McCluskey (Offy) 308,812; Lloyd Ruby (Eagle Offy) 308,319 - **FILA 6:** Billy Vukovich (Eagle Offy) 307,824; Salt Walther (McLaren Offy) 306,899; Jerry Grant 306,088 - **FILA 7:** Mel Kenyon (Eagle Foyt) 306,072; Wally Dallenbach (Eagle Offy) 306,022; Mike Mosley (Eagle Offy) 305,312 - **FILA 8:** David Hobbs (Eagle Offy) 304,831; A. J. Foyt (Coyote Foyt) 303,983; George Schneider (Gilmore Foyt) 305,714 - **FILA 9:** John Martin (McLaren Offy) 312,763; Lee Kunzman (Eagle Offy) 310,685; Mike Hiss (Eagle Offy) 308,829 - **FILA 10:** Dick Simon (Eagle Foyt) 307,763; Jerry Karl (Eagle Chevy) 306,995; Joe Leonard (Viceroy Special) 305,635 - **FILA 11:** Bob Harkey (Gilmore Foyt-Ford) 305,227; Sam Session (Gilmore Foyt-Ford) 303,941; Jim McElreath (Norris Eagle) 303,457.

nelle pagine 51 - 52 - 53
INDY avolatamente
una presentazione (anche
con autografi) della 500 MIGLIA USA

Due corse rinviate negli USA per temporali

NEW YORK - Domenica su buona parte degli Stati Uniti si sono abbattuti temporali fortissimi, anche nelle zone ove avrebbe dovuto svolgersi due gare: una Trans-Am, cioè la 500 di Michigan, e quella di Bryar Park nel New Hampshire. Le due gare sono state rinviate e la data verrà comunicata al più presto.

Al campionato «J. P. F. 3» a Zandvoort

25 metri di troppo per KUWASHIMA

ZANDVOORT - L'australiano Alan Jones ha ottenuto una meritata e applaudita vittoria in questa gara di F.3 valevole per il campionato John Player, tagliando il traguardo circa centocinquanta metri prima del giapponese Kuwashima, che per tutta la corsa lo aveva inseguito senza tregua, pur disponendo di un motore meno potente. Terzo, distaccato, l'inglese Brise su GRD 373.

Questo quarto round del tanto combattuto campionato si è corso su soli 24 giri e in origine il circuito di Zandvoort non avrebbe dovuto ospitare la prova perché il club organizzatore - NAV - riteneva che non sarebbe stata interessante, senza la presenza di piloti olandesi. Ma poi, quando gli olandesi Wunderink e Verweulen hanno annunciato che avrebbero fatto entrambi la stagione internazionale di F.3, rispettivamente con una Ensign 1971 aggiornata ai regolamenti 1973 e con una nuovissima Royale RP 11A patrocinata dalla Marlboro, il NAV ha deciso, alla fine di marzo, di organizzare dopo tutto la corsa.

Erano presenti quasi tutti i piloti che partecipano a questo campionato, anche se purtroppo mancavano i francesi con le loro veloci Alpine e Martini, questo per via della concomitanza con la gara di F.3 a La Châtre. Inoltre sarebbe bello vedere in gara anche qualche conduttore italiano come, per esempio, Giorgio Francisci, Colombo o Cinotti. Renderebbero le corse più belle ed emozionanti.

In prova ha dominato Kuwashima su March 733, con l'1'30", seguito da Jones con l'1'30"8, mentre Brise completava la prima fila con l'1'31"3. Al via sono apparse ventotto vetture e Jones ha fatto la miglior partenza, seguito da Kuwashima, Wilds, Brise, Andersson, Wood, Magee e via via tutti gli altri. L'americano Randy Lewis ha concluso la sua gara già al primo giro, con il dosatore aperto per via della tremenda sabbia del circuito. Jones e Kuwashima si sono aperti un varco dopo il secondo giro, varco che nelle tornate successi-

ve si è molto ampliato. Brise capeggiava un gruppo formato da Wilds, Harness, Andersson, Wood, Magee e Doetch (March 733). Uno dei favoriti nel campionato, Ian Taylor, che in prova aveva avuto gravi problemi di ritorno di fiamma e quindi era partito in cattiva posizione, occupava il 10. posto, mentre il messicano Gerber era nell'undicesimo. Taylor ha poi perso l'alettone posteriore, all'undicesimo giro, e ha deciso di abbandonare. Intanto si era ritirato Wunderinck, col motore dell'Ensign rotto.

Dopo dodici giri si era formato un quadro di gara preciso, con Jones in testa, seguito da Kuwashima, sempre a una distanza di 20-25 metri; i due erano seguiti da Brise che si era aperto un varco di vari secondi rispetto al gruppo che duellava serratamente, quello formato da Harness, Wilds, Andersson, Doetch, Magee e Wood. Alla undicesima tornata Doetch si è ritirato per guasto al motore, mentre Magee veniva urtato dalla March di Wood alla curva Tarzan al tredicesimo giro e doveva rallentare con problemi di sterzo, continuando però fino al termine.

Kuwashima si sforzava per avvicinarsi a Jones, ma senza riuscirci soprattutto, come ha detto in seguito, perché il motore Vegantune di Jones era troppo superiore, in fatto di velocità sul rettilineo, del suo Holbay. Il giapponese non riusciva a stare nella scia dell'australiano. Brise occupava una solitaria terza posizione, seguito da Harness, Wood e Andersson, Wilds si era ritirato al quattordicesimo giro per guasto.

Alla diciassettesima tornata purtroppo il gruppo che duellava per la quarta posizione si è ridotto a un solo pilota: alla curva Tarzan Andersson ha fatto un avventato tentativo per superare Harness e Wood contemporaneamente, col risultato che ha urtato la March di Wood ed entrambe le vetture sono rimaste troppo danneggiate per proseguire, mentre Harness ha continuato, senza avere subito alcun danno.

Durante gli ultimi sette giri non ci sono stati mutamenti nelle prime posizioni e dopo ventiquattro giri Jones ha tagliato il traguardo con i soliti 20-25 metri che lo separavano da Kuwashima. L'australiano ha così ottenuto la sua seconda vittoria nel campionato, dopo il successo a Mallory Park. Brise ha occupato il terzo posto, dopo una gara piuttosto solitaria, incapace di avvicinarsi ai leaders però comodamente davanti a Harness. Gerber è riuscito a occupare il quinto posto, ma la sua gara non è stata molto spettacolare. Con questa vittoria Jones occupa ora il primo posto nella classifica del campionato, davanti a Russell e a Wood.

La corsa era stata preceduta dal primo round del campionato olandese «misto» turismo e gran turismo, vinto da Ciotakis su Porsche Carrera RSR, seguito da Akersloots su Capri.

Chiel van der Heyden

CORSA DI F. 3 - Gara di velocità in circuito valevole per il campionato John Player - Zandvoort 20 maggio

LA CLASSIFICA

1. Jones (GRD) 36'43"1, media kmh 164,431; 2. Kuwashima (March 733); 3. Brise (GRD); 4. Harness (Ensign); 5. Gerber (Brabham BT41); 6. Nordstrom (GRD); 7. Svensson (Brabham); 8. Deutch (March 733) (tutti 24 giri); 9. Magee (Brabham BT41); 10. Bulow (March 733); 11. Sheldon (Royale) (tutti 23 giri)
Giro più veloce: Jones e Kuwashima, 1'30"6.

Classifica del campionato dopo le gare di Silverstone, Oulton Park, Mallory Park e Zandvoort.

1. Jones 57; 2. Wood 52; 3. Kuwashima 35; 4. Taylor 31; 5. Brise 27; 6. Harness 23; 7. Magee 20.

CADETTI a mollo a MONZA la batteria tradisce GIANOLI Bartoli se la fila

MONZA - Secondo round del Trofeo cadetti AGIP sulla pista junior dell'autodromo di Monza. Protagonista indesiderata una pioggia torrenziale che riusciva a disturbare notevolmente quella che si preannunciava come una magnifica serata. Ma la passione e l'entusiasmo dei mini-campioni del volante è tale che lo svolgimento della competizione sarà del tutto regolare. Sessantadue sono gli iscritti a questa seconda prova del «Cadetti».

Rispetto a giovedì scorso si nota la presenza di Cesare Gariboldi su Lab-Santandrea e di Visconti Crivelli al volante di una De Rui. L'interrogativo che tutti si pongono è uno solo: riuscirà la RGB di Anacleto Gianoli a surclassare tutte le avversarie con la disinvoltura facile di giovedì scorso? Per rispondere all'interrogativo niente di più facile che attendere la conclusione delle solite tre batterie e la finale.

Diciotto vetture schierate per la prima batteria. In prima fila la RGB di Gianoli e la Melesi di Ottini. Dodici giri da percorrere per un totale di 28,860 chilometri. Ottimo lo scatto della RGB di Gianoli che prende subito la testa del gruppo. Per quattro giri Gianoli conserva agevolmente il comando della corsa con Ottini, Mercatelli, Cattella e Rosei vanamente protesi a colmare il distacco che si andava facendo sempre più accentuato. Alla conclusione del quinto giro ecco invece il colpo di scena. Proprio davanti alle tribune principali la RGB accusa un cedimento. Si è bagnata la batteria per cui la corrente non è sufficiente. Va così in testa la Melesi di Ottini che riesce a tenere a debita distanza la Mig di Mercatelli, la Santandrea di Cattella, la Daco di Rosei, la De Rui di Crivelli e la CRM di Boschini che si classificano nell'ordine. Per Gianoli nemmeno la possibilità di qualificarsi per la finale.

Diciotto anche i partenti nella seconda batteria. In prima fila Frigerio su Primar e Pessina su Rosselli. La pioggia non accenna a diminuire. Dopo il primo giro che vede in testa la Repetto di Cavallini, passa a condurre la Melesi di Leo Bartoli al quale nessuno riesce a tenere validamente testa. In seconda posizione infatti si trova la Melesi di Filippini tallonata dalla Repetto di Cavallini. I due, con Bartoli, ormai imprendibile, devono limitarsi a combattere solo per la piazza d'onore. Sarà il primo a spuntarla e con notevole vantaggio anche. Quarto sarà Citterio, quinto Savino Lugli, sesto Consonni.

La terza batteria vede anch'essa schierate diciotto vetture. In prima fila la Santandrea di Villa e la DYWA di Nebuloni. Brillante la partenza del giovane Vargiu che dimostra subito la sua determinazione a vincere la batteria. E infatti aumenta progressivamente il vantaggio prima su Ravaglia, poi quando quest'ultimo cede su Maestri. Ma è proprio destino che per il piccolo sardo non gliene debba mai andare bene una. Infatti a due giri dalla conclusione cede il motore della sua vettura tanto che non ce la fa nemmeno a qualificarsi. In questa batteria ottima la prestazione del paroliere Cristiano Minellono che, intruppato all'inizio nelle ultime posizioni, riesce a risalire fino al quinto posto assoluto.

Ed eccoci infine alla finale con ven-

tuno partenti al via. Risulterà un monologo del giovane Leo Bartoli che vincerà la resistenza prima di Maestri, poi di Ottini. Naturalmente la media delle varie corse della serata è stata piuttosto bassa. La pioggia, l'abbiamo detto, l'ha fatta da padrona.

Roberto Andreis

TROFEO CADETTI AGIP - gara di velocità in circuito per vetture di F. Monza - Monza, Pista Junior, 17 maggio 1973

LE CLASSIFICHE

1. BATTERIA (12 giri = Km 28,860)
1. Bruno Ottini (Melesi) 17'01"2, media 101,739 kmh; 2. Mercatelli (Mig) 17'11"8; 3. Cattella (Santandrea) 17'25"5; 4. Rosei (Daco) 17'28"; 5. Crivelli (De Rui) 17'50"5; 6. Boschini (CRM) 17'59"7; 7. Bissoli (Bissoli-Melesi) 18'19"6; 8. Gianoli (Reb) 11 giri; 9. Cavallini (Lab) 11 giri; 10. Ghinzani (Caleffi) 10 giri; 11. Miragliotta (Melesi) 10 giri; 12. Sofia (Sofia) 10 giri; 13. Carini (Santandrea) 8 giri; 14. Martignoni (Albertinazzi) 8 giri; 15. Mascheroni (Melesi) 4 giri; 16. Cairoli (Repetto) 2 giri.

2. BATTERIA
1. Leo Bartoli (Melesi) 17'07"4 media 101,125; 2. Filippini (Melesi) 17'35"2; 3. Cavallini (Repetto) 18'05"8; 4. Citterio (Tonetti) 18'07"4; 5. Lugli Savino (Melesi) 18'17"5; 6. Consonni (Repetto) 11 giri; 7. Pluderi (Santandrea) 11 giri; 8. Rossino (Repetto) 11 giri; 9. Daverio (Daco) 77 giri; 10. Lugli Virco (Melesi) 10 giri; 11. Calzavara (Repetto) 9 giri; 12. Mariani (Dyrva) 9 giri; 13. Maggi (CRM) 9 giri; 14. Fortunato (Vargin) 9 giri; 15. Bionda (Lab) 8 giri; 16. Merenda (Bonetti) 5 giri; 17. Pessina (Rosselli) 2 giri; 18. Frigerio (Primar) 1 giro.

3. BATTERIA
1. Romeo Maestri (Lab) 17'15"8, media 100,305; 2. Pozzoli (Repetto) 17'30"6; 3. Ravaglia (Lab) 17'36"; 4. Brioschi (Repetto) 18'40"8; 5. Minellono (Lab) 18'43"4; 6. Guerra (CRM) 18'44"2; 7. Macchi (Repetto) 11 giri; 8. Codognola (Marcos) 11 giri; 9. Vargiu (Vargiu) 10 giri; 10. Villa (Santandrea) 9 giri; 11. Borello (Albertinazzi) 8 giri; 12. Passera (Repetto) 7 giri; 13. Nebuloni (Dyva) 2 giri; 14. Rosso (Repetto) 1 giro; 15. Panzeri (Lab) 1 giro; 16. De Pace (CRM-Lab) 0 giri; 17. Cappellotto (Repetto) 0 giri.

FINALE (20 giri)
1. Leo Bartoli (Melesi) 28'02"3, media 102,930 kmh; 2. B. Ottini (Melesi) 28'19"5; 3. Rosei (Daco) 28'26"8; 4. Pozzoli (Repetto) 28'47"3; 5. Macchi (Repetto) 28'48"1; 6. Maestri (Lab) 28'59"5; 7. Brioschi (Repetto) 29'20"4; 8. Boschini (CRM) 29'25"2; 9. Filippini (Melesi) 19 giri; 10. Ravaglia (Lab) 19 giri; 11. Citterio (Tonetti) 19 giri; 12. Lugli Savino (Melesi) 19 giri; 13. Crivelli (De Rui) 19 giri; 14. Minellono (Lab) 19 giri; 15. Cavallini (Repetto) 19 giri; 16. Bissoli (Melesi) 19 giri; 17. Consonni (Repetto) 19 giri; 18. Pluderi (Santandrea) 18 giri; 19. Mercatelli (Mig) 16 giri; 20. Cattella (Santandrea) 16 giri; 21. Guerra (CRM) 15 giri.

CLASSIFICA TROFEO CADETTI AGIP - (dopo la seconda prova)
BARTOLI e **GIANOLI** punti 9; Ottini e Panzeri 6; Ravaglia e Rosei 4; Cavallini e Pozzoli 3; Macchi e Mercatelli 2, Maestri e Rossino 1.

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Il brasiliano del futuro

INGHILTERRA - Corsa di F.3 - Gara valevole per il trofeo Lombard

1. Brise (GRD) 34'36", media kmh 151,21; 2. Friedrich (March) 34'49"8; 3. Wilds (Ensign) 34'54".

Altra ottima vittoria di Brise, staccato di 15" dall'uomo del futuro, il brasiliano Friedrich. Poiché pioveva al via, questi aveva detto che avrebbe fatto una corsa cauta e in seguito Wilds, che aveva duellato con lui, ha detto in tono mesto: «Quando non sarà cauto, non so che cosa faremo tutti noi.»

Vince «testa dura»

FRANCIA - Corsa di St. Germain sur Ille - Gara di velocità in salita

1. Morel (Martini) 42"2; 2. Touroul (Porsche); 3. Boucard (Porsche)

Morel ha ripetuto il successo dello scorso anno, dopo avere temuto di non potere partecipare alla gara perché non aveva avuto la possibilità di provare, in quanto il motore non era ancora montato sulla sua vettura. Approntata nella notte la Martini, Morel vi è salito sopra senza avere dormito e la sua ostinazione è stata ricompensata.

Il 10 porta fortuna

FRANCIA - Corsa di Lodève - Gara di velocità in salita

1. Pignard (Brabham) 3'6"8.

Decima edizione della gara e Pignard ha alla lettera polverizzato il record stabilito da Rouveyran in 3'14"8, nel 1971, con una Lola.

Mieusset non sbaglia

FRANCIA - Corsa Le Colombier - Gara di velocità in salita

1. Mieusset (March) 2'8"5; 2. Maublanc (Chevron); 3. Demazain (Chevron).

Grande successo, tanto per la sicurezza del pubblico che dei piloti. In prova Maublanc aveva ufficialmente migliorato il record in 2'12", in assenza di Mieusset la cui vettura non era arrivata. Poi, in corsa, questi si è brillantemente affermato, mentre Maublanc era «in calore».

Polvere, pioggia, vento
nel RALLY GALLES

Si rovesciano i rivali di CLARK

CARDIFF - Dopo i primi tratti speciali il rally è stato dominato da Roger Clark, che aveva come compagno Porter. L'equipaggio vincente ha preceduto di cinque minuti e mezzo Per Walfridsson. Il carattere internazionale della gara è calato, quando piloti del calibro di Mehta hanno dato forfait, comunque al via c'erano ben 240 partenti. La gara prevedeva un percorso di km 1600 nel Galles, di cui circa un quarto nei tratti forestali così noti ai partecipanti al Rally del RAC. La prima sera e il primo giorno si è avuto tempo asciutto, infatti le vetture procedevano in mezzo a nuvole di polvere nelle foreste; la seconda parte della corsa si è invece svolta con tutta pioggia e vento.

Nelle prime tre prove speciali il più veloce è stato Barry Lee che ha poi urtato, con la sua Escort. Sparrow — il più serio avversario di Clark quest'anno, in altri rallies inglesi — si è rovesciato con la sua Vauxhall Firenze semi-ufficiale (sulla quale si è poi rovesciata una Opel) mentre la BMW 2002 di Weylink, che pareva minacciosa per la posizione di comando è sparita di scena. È rimasto dunque Walfridsson a inseguire Clark e, come sempre, lo svedese ha messo in luce le sue ottime doti al volante di una sua ombrante Volvo 142, poco adatta alla gara, che divideva con Jensen.

La gruppo 1 è stata vinta da Wawson sull'Alfa GTV di Bertorelli, che ha occupato una dignitosa nona posizione assoluta. Al termine era rimasto in lizza soltanto poco più della metà dei concorrenti.

Clark pilotava la vettura che utilizzò per vincere il Rally del RAC dello scorso anno e, fin'ora, non è stato battuto in nessun rally inglese del 1973.

d. h.

RALLY DEL GALLES - Rally internazionale valevole per il campionato europeo piloti - 11-13 maggio 1973

LA CLASSIFICA

1. Clark (Escort); 2. Walfridsson (Volvo); 3. Fawkes (Escort).

Dopo la liquidazione della SCUDERIA

Forse PARKES rileva parte della «Filipinetti»

MODENA - Ugolini ci ha fornito la notizia che la Scuderia Filipinetti chiude. Al momento della scomparsa di Georges Filipinetti, ci aveva assicurato Parkes (prima di trasferirsi a Ginevra per i funerali del patron) che la équipe svizzera avrebbe almeno per quest'anno, mantenuto fede ai suoi programmi per iniziativa del figlio. Ma, evidentemente, per sopravvenuta diversa scelta degli eredi ecco la notizia opposta. Dopo l'assenza alla TARGA FLORIO è confermata adesso anche quella alla 24 ORE di Le MANS.

Sotto l'inea Ugolini: «Praticamente si venderà tutto, a meno che Parkes intenda conservare, a titolo personale, del materiale e proseguire in un programma, naturalmente, più

186 concorrenti al via (!) del rally «CHALLENGE IDREA '73»

Ooh! 1^a la FIAT di BACCHELLI!

FIERA DI PRIMIERO - Sul conto dei rallies nazionali ci sono due teorie: una che vuole una competizione molto dura, di tipo «scassamacchine», l'altra favorevole a una prova più fluida, meno dannosa per i mezzi meccanici. Lo Challenge Idrea 1973, allestito dalle scuderie dell'AC Venezia, San Martino, San Marco e Venezia Corse in collaborazione con S.p.A. Fonti di San Martino e con il patrocinio de «Il Gazzettino», fa il caso della seconda teoria, quella cioè di una competizione che per le sue caratteristiche e per la sua formula non è «impossibile». Il numero dei partecipanti è stato infatti notevole. Diremo subito che i partiti sono stati 186 e i classificati 138.

La competizione veneziana, come era nei programmi degli organizzatori, ha avuto un numero di classificati davvero elevato anche se una certa selezione c'è stata, e alludiamo al violento temporale che si è abbattuto sabato notte e ha coinciso con la disputa della prima prova speciale sulla pista di rallycross di Spinea, mettendo subito nei guai alcuni conduttori. Superata questa difficoltà iniziale vi sono stati dei ritiri, ma come si è detto, in numero trascurabile, lungo il percorso di km 397 attraverso Prealpi Venete, con arrivo a Fiera di Primiero di fronte allo stabilimento delle Fonti San Martino.

Fra i ritiri illustri citiamo quello del n. 1 «Tony», che dopo la prova speciale del Monfenera, ha dovuto ritirarsi per un guasto meccanico. Pure da segnalare anche due che non hanno potuto prendere il via in quanto i loro mezzi non erano ancora a punto, i trevigiani Polese e Svizzero. La Scuderia 4 R Lloyd Adriatico ha fatto la parte del leone aggiudicandosi il successo individuale con Fulvio Bacchelli su Fiat Abarth e quello per Scuderie con Leo Pittoni e Paolo Baggio, entrambi su Fiat 124 S. La vittoria di Bacchelli è stata costruita chilometro su chilometro lungo il tracciato di notevole impegno comprendente sette prove speciali: oltre a quella sulla pista di rallycross di Spi-

nea e a quella del Monfenera, i piloti hanno dovuto superare quella ormai classica e divenuta d'obbligo (dopo il felice collaudo di San Martino) di Valstagna-Foza, quella del Tomba, che quest'anno si è rivelata meno disastrosa delle edizioni precedenti, della Valvevera, del Passo Duran e della Digonera. Bacchelli non ha avuto vita facile in quanto ha dovuto fare i conti con Fasan sul Alpine 1600, che è stato il più pericoloso avversario, Zandonà su Opel Asco-

ne e a quella del Monfenera, i piloti hanno dovuto superare quella ormai classica e divenuta d'obbligo (dopo il felice collaudo di San Martino) di Valstagna-Foza, quella del Tomba, che quest'anno si è rivelata meno disastrosa delle edizioni precedenti, della Valvevera, del Passo Duran e della Digonera. Bacchelli non ha avuto vita facile in quanto ha dovuto fare i conti con Fasan sul Alpine 1600, che è stato il più pericoloso avversario, Zandonà su Opel Asco-

ne e a quella del Monfenera, i piloti hanno dovuto superare quella ormai classica e divenuta d'obbligo (dopo il felice collaudo di San Martino) di Valstagna-Foza, quella del Tomba, che quest'anno si è rivelata meno disastrosa delle edizioni precedenti, della Valvevera, del Passo Duran e della Digonera. Bacchelli non ha avuto vita facile in quanto ha dovuto fare i conti con Fasan sul Alpine 1600, che è stato il più pericoloso avversario, Zandonà su Opel Asco-

ne e a quella del Monfenera, i piloti hanno dovuto superare quella ormai classica e divenuta d'obbligo (dopo il felice collaudo di San Martino) di Valstagna-Foza, quella del Tomba, che quest'anno si è rivelata meno disastrosa delle edizioni precedenti, della Valvevera, del Passo Duran e della Digonera. Bacchelli non ha avuto vita facile in quanto ha dovuto fare i conti con Fasan sul Alpine 1600, che è stato il più pericoloso avversario, Zandonà su Opel Asco-



Alpine e Fiat, le eterne rivali — Lancia a parte — nei rallies nazionali. Nella affollatissima gara veneta ce l'ha fatta Bacchelli su Fasan

na e il compagno di scuderia Leo Pittoni.

Alle premiazioni, svoltesi nella sala consiliare del municipio di Fiera di Primiero, l'avv. Luigi Stochino, vicepresidente del comitato organizzatore, parlando dello Challenge Idrea '73 ha accennato a qualche neo, e precisamente all'esperimento di inserire una prova speciale sulla pista di rallycross di Spinea, esperimento che non ha avuto l'esito atteso per via delle avverse condizioni del tempo.

Nel corso delle premiazioni è stato osservato un minuto di raccoglimento in memoria di Pasolini e Saarinen, morti tragicamente sull'autodromo di Monza.

Attilio Trivellato

● Dopo il Martha Rally e l'Hessen Rally, la terza prova della Mitropa Cup sarà il RALLY SEMPERIT valido anche come prova del campionato europeo conduttori. Al via, oltre ad un possibile terzetto Lancia-Marlboro (Munari, Ballestrieri e Pregliasco) ed alla Fiat di Pinto (e Verini, forse), ci saranno anche cinque equipaggi italiani iscritti dalla Squadra rally CSAI: Ambrogetti-Torriani (HF 1600), Bacchelli-Rossetti (Fiat Abarth 1800), Bossetti-Mischianti (HF 1600), Dall'Ava-Maiga-

LIGUORI lascia la presidenza dell'A.C. Bologna

● Il Presidente dell'Automobile Club Bologna dr. Giorgio LIGUORI, per nuovi impegni professionali, ha deciso di dare le dimissioni dall'incarico finora ricoperto nell'AC emiliano, a partire dal 1. giugno. Pare che candidato alla sua sostituzione sia il consigliere anziano comm. GNUDI.

● Oltre alla Lola Vega di Edwards, la Lola-Cosworth di Craft, le Abarth-Osella di Merzario e Bell (riserva Quester) si sono iscritti alla prova del Campionato Euro Marche 2000 di Imola (3 giugno) i francesi Larrousse e Bayard entrambi su Lola.

jr. (HF 1600) e Tacchini-Mariani (Fiat Abarth 1800). Agli azzurri CSAI (guidati questa volta davvero da Cavallari) si affiancheranno come privati anche Perazio-Rossi e Rombolotti-Bianchi che hanno chiesto di poter usufruire dell'organizzazione già predisposta per i cinque «ufficiali». Il Rally Semperit si svolge su 1480 km da Bregenz a Vienna e si compone di ben 43 (!) tappe e 9 prove speciali.



kléber vince

Al Challenge Idrea '73, Rally Nazionale

Spinea-Fiera di Primiero - 19/20 maggio 1973

2. assoluto: Aldo FASAN, su Alpine-Renault 1600, della Scuderia Giada Auto, iscritto al Challenge Kleber.



KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE

Montlhéry come Vallelunga
pochi concorrenti nelle piste
a ridosso delle grandi capitali

Sempre BALLOT BONOMELLI col mal d'auto

Nelle foto a destra, vediamo sopra il pilota francese Ballot-Léna, vincitore della gara valida per l'euro GT con la Porsche (a fianco)



CORSA A MONTLHERY - 13 maggio - Gara di velocità in circuito, valevole per il campionato europeo GT

LE CLASSIFICHE

Prima manche (40 giri)

1. Ballot-Léna (Porsche Carrera) 1.2'9"7;
2. Schikentanz (Porsche Carrera) 1.2'24"7;
3. Fitzpatrick (Porsche Carrera) 1.2'28"1;
4. Bonomelli (Porsche Carrera) a 1 giro;
5. Hanzler (Porsche Carrera) a 1 giro;
6. Grandet (Porsche Carrera) a 1 giro;
7. Gentils (Porsche 911S) a 2 giri;
8. Muller (Porsche Carrera) a 2 giri;
9. Vollery (Porsche Carrera) a 3 giri;
10. Guignard (Porsche 911S) a 4 giri.

Giro più veloce: Fitzpatrick 1'31"1, media kmh 134,590

Seconda manche (40 giri)

1. Schikentanz 1.2'23"1;
2. Ballot-Léna 1.23"6;
3. Bonomelli a 1 giro;
4. Hanzler a 1 giro;
5. Gentils a 1 giro;
6. Grandet a 2 giri;
7. Muller a 2 giri;
8. Vollery a 3 giri;
9. Guignard a 3 giri;
10. Grant (Datsun) a 7 giri.

Giro più veloce: Schikentanz 1'32"5, media kmh 132,591.

FINALE

1. Ballot-Léna 2.4'33"3;
2. Schikentanz 2.4'47"8;
3. Bonomelli 78 giri;
4. Hanzler 78 giri;
5. Grandet 77 giri;
6. Gentils 77 giri;
7. Muller 76 giri;
8. Vollery 74 giri;
9. Pignard 73 giri;
10. Grant 67 giri.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONTLHERY - La gara di campionato europeo GT avrebbe dovuto corrersi in due manches e una finale, ma data la scarsità delle vetture presenti gli organizzatori hanno deciso di eliminare la finale, decidendola sulla somma dei tempi. Vittorioso è stato Ballot-Léna, con immaginabile giubilo del pubblico.

Per la prima manche si sono schierate al via diciassette vetture, che dopo cinque giri di riscaldamento hanno fatto una partenza mobile, Fitzpatrick, campione della GT, è scattato in testa, precedendo Ballot-Léna, Schikentanz e Bonomelli fino alla forcella. Alla fine del primo giro si era già aperto un varco fra i leaders e Keller,

Grandet e Gentils. Tutti gli altri erano molto arretrati e non potevano nutrire troppe speranze. Al passaggio successivo è andato in testa Schikentanz, perché Fitzpatrick era incappato in un testa-coda, essendosi incastrata la leva del cambio: indomito, l'inglese è però riuscito a risalire al terzo posto al quinto giro. Intanto Ballot-Léna e Schikentanz si sferravano un serrato duello e il francese è passato avanti al quarto giro. I due si staccavano sempre più da Bonomelli, che occupava il terzo posto ed era tallonato senza respiro da Hanzler. Al quinto giro si è ritirato lo svizzero Gurie su Porsche 911 S, mentre Keller occupava un solitario sesto posto.

Più indietro Grandet e Gentils duellavano senza sosta, duello che si è protratto per tutta la gara. Un grande varco si era creato fra i leaders e Birain, che capeggiava l'altro gruppo. Dopo dieci giri la vettura di Klauki ha perso tutto l'olio e nel frattempo Ballot-Léna aumentava il proprio vantaggio su Schikentanz. Bonomelli era staccato di 9" da Fitzpatrick, che adesso era in terza posizione. Più indietro i concorrenti si erano sparpagliati e l'unico vero punto d'interesse era la lotta fra Grandet e Gentils, che batteggiavano e si alternavano di continuo. Hanno continuato a farlo fino a dopo la metà distanza, quando Gentils è passato avanti e non ha più mollato la posizione.

Birain ha dovuto sostare al box per fare sistemare la frizione e al quindicesimo giro Fitzpatrick ha superato Schikentanz e si è buttato all'inseguimento di Ballot-Léna. Dopo avere guadagnato qualche secondo, il campione è però di nuovo arretrato.

A metà gara molte vetture fra le più lente erano state doppiate, creando come al solito problemi a quelle più veloci. Keller aveva noie con l'impianto del carburante che non «peccava» e lo stesso accadeva a Grant. Bonomelli andava sempre bene, al quarto posto, ma la durezza del circuito, che costringe a molte frenate, cominciava a disturbarlo tanto che verso la fine si sentiva tutt'altro che bene, oltre al fatto che la pompa del carburante cominciava a essere difettosa.

Il pubblico francese intuiva ormai la



Nell'ambito della gara di campionato a Montlhéry, l'autodromo nei pressi di Parigi, si è svolta anche una gara per vetture sport per la coppa Simca-Shell. Si tratta di vetture gruppo 5 dotate tutte del motore Simca 2 litri. In primo piano, due Grac MT 14 come quella del vincitore Lapeyre

vittoria « nazionale », agitava le braccia e applaudiva, a mano a mano che Ballot-Léna acquistava sempre maggior vantaggio Fitzpatrick era sempre tallonato da Schikentanz e Bonomelli ormai arretrava. Bernhardt, che occupava una buona settima posizione, ha dovuto ritirarsi al quarantatreesimo giro per rottura del motore e Keller si è fermato al box per guasto.

Ballot-Léna ha doppiato Bonomelli a cinque giri dalla fine e intanto Fitzpatrick era riuscito a staccarsi da Schikentanz, ben presto però raggiunto di nuovo perché il suo motore non andava più molto bene. Ballot-Léna era sempre in testa e al penultimo giro Schikentanz è riuscito a strappare la seconda posizione a Fitzpatrick, però staccato di 15" da Ballot-Léna.

Birain si era già ritirato con l'olio che bolliva, senza pressione, Bonomelli era quarto, nonostante noie alla pompa della benzina, precedendo largamente Hanzler. Grandet ha evitato di essere doppiato, davanti a Gentils che alla fine è un poco arretrato.

La seconda manche è stata piuttosto priva d'interesse. Oltre a Keller era assente Fitzpatrick perché fra le due

manche al box si era rilevato un guasto alle valvole della sua vettura ed era ormai troppo tardi per rimediare. C'erano soltanto dodici vetture al via, Bonomelli continuava a sentirsi male e non era prevedibile che alcuni dei piloti in gara durassero a lungo, dato le condizioni delle loro vetture. (A questo punto è giusto pensare che a Stoccarda si staranno un poco preoccupando perché le Carrera sono ormai troppo potenti e accusano continue noie a trasmissioni, sospensioni ecc., per cui si dovrà rimediare in qualche modo, come ha dimostrato questa gara).

Al via è scattato in testa Ballot-Léna, davanti a Schikentanz, ma poco dopo questi lo ha superato e non ha più abbandonato la posizione di testa. Non si può dire che ci siano stati duelli interessanti, tolto quello fra il francese e Schikentanz; a un certo momento Ballot-Léna è arretrato, anche se si è poi ripreso e alla fine era staccato soltanto di 0"5. Unico punto di interesse, relativo del resto, è stato la ripetizione della lotta della prima manche, fra Grandet e Gentils.

Paul Thompson

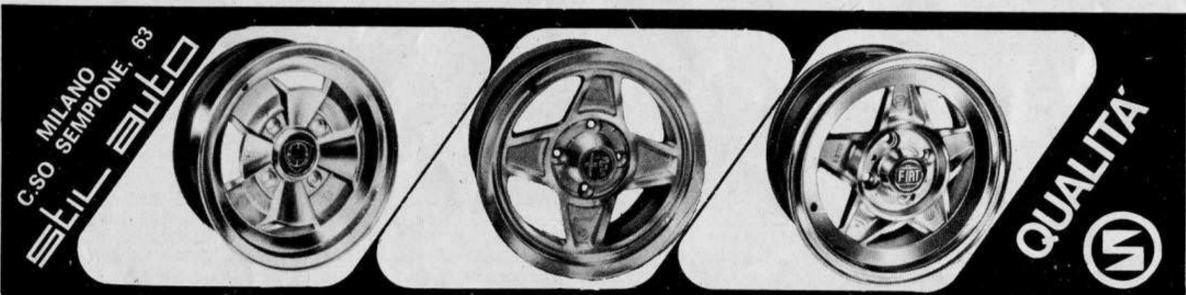
Surriscaldavano in prova i freni PORSCHE

MONTLHERY - Per questa gara di campionato GT erano state concesse prove non ufficiali il venerdì, mentre quelle ufficiali si sono svolte il sabato pomeriggio. Le iscrizioni erano veramente mediocri, con sole diciotto vetture, per cui, come si è detto, è stata abolita la finale. La Pantera del Jolly Club per Casoni non si è vista e la corsa è stata una « gara Porsche », se non si conta l'inglese Grant che pilotava la Datsun da rally ex di Aaltonen. Dalla serie Springbok la vettura era stata completamente ricostruita, con un nuovo muso per dare maggior penetrazione, che ha però influito sul raffreddamento del radiatore, tanto che è stato modificato prima della gara. La vettura è ancora molto pesante e il motore modificato, di 2400 cc., eroga 250 HP. A causa dei problemi di raffreddamento, in prova Grant ha segnato soltanto 1'49"7 ed è partito dal fondo dello schieramento, con la piccola Alpine 1300 di Bantint.

Il tempo da battere era quello di Ballot-Léna, 1'46"1, record sul giro stabilito dal medesimo pilota in questa stessa gara lo scorso anno.

Kremer aveva iscritto due Carrera, una per il campione Fitzpatrick, l'altra per Keller, che era nuovissima, essendo stata completata soltanto il giovedì, identica come caratteristiche a quella dell'inglese. Kremer si occupava anche della macchina di Schikentanz, della Oldenkott Racing.

In prova le veloci Porsche hanno tutte sofferto di surriscaldamento dei freni, sullo stretto piccolo circuito di Deux Ponts. Fitzpatrick ha rovinato un gruppo di nuovi dischi e per la gara sono state montate prese di raffreddamento ed è pure stato sostituito l'alettone anteriore, sempre per migliorare il raffreddamento; con questi accorgimenti, Fitzpatrick ha segnato 1'32"4 prima di avere una perdita d'olio, mentre Schikentanz occupava la posizione al palo, con 1'31"8.



Pilota-soldato si batte all'estero

MONTLIMAR - Ben ventitré vetture di F.2, adatte per le corse in salita, hanno preso parte a questa prova valevole per il campionato francese: oltre a questo nutrito gruppo di monoposto vi erano più di una ventina di sport 2000, varie Porsche Carrera e uno stuolo di turismo. Ha vinto il solito Miesusset, al volante di una March: il nostro Ettore Ricci, che partecipava con la Somalita F.2 (prenderà parte ad un paio di salite francesi per poter ottenere la 1. categoria con la quale correre anche nelle gare in pista in Italia) si è classificato al sesto posto assoluto, una prestazione ragguardevole per pilota e macchina alla loro prima uscita. Ricci continuerà con la stessa vettura per tutta la stagione e spera di effettuare tutte le corse della categoria anche durante il servizio militare, usufruendo di speciali permessi che gli verranno accordati di volta in volta.

MONTLIMAR-LE COLOMBIER - Gara internazionale di velocità in salita, valevole per il campionato francese - Montelimar, 14 maggio 1973.

CLASSIFICA GENERALE

1. Jimmy Miesusset (March 732) 2'08"5;
2. Maublanc (Chevron B18) 2'13"5;
3. Demaisin (Chevron B18) 2'14"1;
4. Lachaud (Pigmée MDB17) 2'15"1;
5. Pechaire (Pigmée MDB17) 2'15"2;
6. Ricci (Somalita F. 2) 2'15"3.

Sempre movimentato il TROFEO
ROTHMANS per le monoposto 5000
PILETTTE sorpresa a OULTON PARK

Un pilota ammette: «Ho sbagliato io!»

SPECIALI PER AUTOSPRINT

OULTON PARK - Vittoria a sorpresa del belga Pilette, in questa prova del Trofeo Rothmans di F. 5000, e vittoria convincente, non dovuta al caso o alla fortuna. Alle sue spalle, Gethin è riuscito a stento a conservare la seconda posizione, davanti a Thompson che, pur se a fatica si è mantenuto, così in testa alla classifica del campionato.

In prova il più veloce era stato Dean in 1'24", tempo di 2/5 migliore di quello del record detenuto da Hulme. Holland ha poi uguagliato il tempo, ottenendo così un posto in prima fila. Terzo Evans, che dimostra di compiere continui progressi alla guida della Trojan; ha segnato 1'25", imitato poi da Gethin. Un altro pilota Chevron, il futuro vincitore Pilette, era quinto con 1'25"6. C'era anche Brett Lunger, il quale non ha però completato la seconda sessione di prove perché, proprio mentre si stava abituando alla sospensione anteriore modificata della sua Trojan, è uscito di pista.

«Ho commesso un errore, è stata colpa mia» ha poi ammesso, ma la vettura è rimasta gravemente danneggiata. Anche Edwards era destinato

TROFEO ROTHMANS - Gara di velocità in circuito per vetture di F. 5000 - Oulton Park, 13 maggio 1973.

LA CLASSIFICA (27 Giri)

1. Pilette (Chevron) 42'25"6, media kmh. 169,64; 2. Gethin (Chevron) 43'15"6; 3. Thompson (Chevron) 43'16"; 4. Evans (Trojan) 43'26"; 5. Dean (Chevron) 43'37"6; 6. Holland (Trojan) 43'53"6; 7. Trimmer (McLaren M18) 26 giri; 8. Russell (McRae) 26 giri; 9. Oulton (Begg) 26 giri; 10. Belso (Lola) 26 giri.

Giro più veloce: Holland 1'29"2, media kmh. 179,2.

a non essere presente al via, avendo urtato con la sua Lola (la più veloce) nel giro di riscaldamento. Thompson, il leader del campionato, che aveva segnato 1'26"8, si sentiva molto a disagio coi Firestone su pista asciutta ed è probabile che fra non molto passerà ai Goodyear.

Al via erano in diciotto. In fondo allo schieramento c'era Belso, che non aveva completato i giri di prova ufficiali perché il motore si era rotto e aveva dovuto essere sostituito durante la notte.

Poco prima della gara cadeva una lieve pioggerella, ma poiché la pista era più o meno asciutta è sorto il problema relativo ai pneumatici. Quasi tutti i concorrenti sono partiti con quelli da bagnato, ma Holland ha optato per i Goodyear con miscela da asciutto e con scanalature strette. All'abbassarsi della bandiera Dean è scattato in testa, seguito da Holland, Evans, Gethin e Pilette. Si è presto creato un buon vantaggio, perché i pneumatici di Holland lo hanno tra-

dito su una chiazza umida in pista, con conseguente testa-coda che ha fatto ritardare i piloti che seguivano. Al termine del secondo giro Dean conduceva per 7", davanti a Pilette, mentre alle spalle del belga Gethin e Thompson davano inizio al duello che sarebbe durato per tutta la gara. Intanto Pilette guadagnava terreno, rispetto a Dean, e al settimo giro è passato al comando.

Ormai Belso era risalito all'ottavo posto, dal fondo dello schieramento, e molti conduttori si trovavano in difficoltà coi pneumatici da bagnato, visto che la pioggia aveva cessato di cadere e la pista era soltanto leggermente umida. Holland ha cominciato a fare angosciate segnalazioni al box, perché il motore surriscaldava sempre più e i meccanici hanno visto ciò che invece il pilota non poteva vedere, cioè che nella presa d'aria del radiatore era entrata dell'erba, al momento del testa-coda. Holland è stato chiamato infatti al box e, dopo, ha approfittato dei pneumatici da asciutto per risalire in mezzo al gruppo, terminando poi sesto.

Pilette aumentava il proprio vantaggio di 3" a giro e dopo Gethin ha detto «guadagnava sempre in curva». Al tredicesimo giro Gethin ha strapato la seconda posizione a Dean e due tornate più tardi Thompson ha ricacciato Dean al quarto posto. Alla ventesima tornata Belso era in sesta posizione, unico pilota sullo stesso giro dei leaders, questo benché avesse noie alla batteria, infatti veniva raggiunto da Russell e da Oulton che avevano sempre corso una gara molto serrata, e arretrava.

Nelle ultime fasi il vantaggio di Pilette era tranquillo e sicuro, ma Dean doveva cedere la quarta posizione a Evans. Benché la maneggevolezza della Chevron andasse sempre peggiorando, Thompson è riuscito a restare attaccato a Gethin e all'ultimo giro gli si è affiancato. Ogni volta, però, Peter riusciva a «sganciarsi». In seguito Thompson ha commentato: «Avevo più potenza», ma l'altro ha ribattuto «Avevo migliori rapporti».

All'ultima tornata Russell ha ceduto il settimo posto a Trimmer, per rottura del motore, ed entrambi sono stati superati da Holland. Nel giro finale di rallentamento Pilette è rimasto senza carburante, ma ha tagliato il traguardo sulla spinta, accolto dal padre (André, un pilota del passato) e dagli applausi scroscianti del pubblico, per la sua meritata vittoria.

Questa di Oulton Park era la sesta prova del Trofeo Rothmans e in ognuna si è avuto un vincitore diverso.

David Hodges

● Una grande coppa intitolata a «RICCARDONE», donata dal Club AUTOSPRINT «Carlo Benelli» di Bibbiena, verrà assegnata al primo assoluto della corsa in salita Pieve S. Stefano - Passo dello Spino. Analoga iniziativa è in corso di perfezionamento con l'AC Bologna per il 3 giugno prossimo in occasione del Trofeo Carlo Benelli, gara di campionato europeo marche.



Retro box a Mosport. Ecco il «vicolo della benzina» con in fondo l'impianto Shell già completato. In attesa degli altri due che debbono sorgere, si sta alacremente lavorando sullo spiazzo in cemento che si vede a destra, per la costruzione di 28 autorimesse a disposizione dei concorrenti

S.O.S. dal QUEBEC, rilancio nell'ONTARIO

Le monache azioniste sacrificano Mt. Tremblant

MOSPORT PARK - Sul finire della stagione 1972, numerosi sportivi dell'Ontario, forse con un po' d'invidia, porgevano orecchio alle speculazioni che circolavano a riguardo del numero di piste disponibili per le competizioni 1973 nella provincia del Quebec. Ora, all'inizio della stagione tutto sembra finito nell'oblio di un catastrofico fiasco ed è un vero peccato per lo sport dell'automobile perché dei cinque o sei impianti di cui tanto si parlava, soltanto quello di Sanair possiede un calendario con due gare sanzionate dalla FIA, ossia: una Trans-Am ed una gara per il titolo nazionale assoluto di F. 2.

L'impianto di S.te Croix, alla periferia di Quebec City, si trova sul limite del fallimento mentre la pista di Mont Tremblant S.te Jovite — che solo 3 anni fa era motivo di orgoglio per tutti i tifosi di automobilismo canadesi per il preminente posto che era riuscita ad assicurarsi in campo internazionale — sembra destinata a finire quale strada periferica di una nuova zona residenziale. Nonostante gli sforzi del presidente di Mont Tremblant, Jacqueline Paradis, per riaprire la pista, gli azionisti, che comprendono fra l'altro una confraternita di monache, si sono rifiutati di ridare vita a questo magnifico impianto.

Di fronte all'organizzazione sportiva nel Quebec che sta agonizzando, quella di Mosport, nell'Ontario, con passo sicuro continua nella ricerca di soluzioni nuove, decisa a creare un po' alla volta un'impianto veramente di primo piano. E' evidente che gli inizi non sono stati molto rosei per una nazione appena nata allo sport dell'automobile, però, grazie all'enciclopedia di chiarezza e tenacia di Harvey Hudes

e dei suoi collaboratori, la pista di Mosport oltre che ad un calendario internazionale attivissimo, entro pochi anni disporrà di un'attrezzatura che non avrà nulla da invidiare a quella delle più rinomate e sicure Watkins Glen o Paul Ricard.

Grazie ad una invernata veramente mite, con pochissima neve e ghiaccio, i lavori di aggiornamento sono iniziati anticipatamente sul previsto. Vari guardrail sono stati rimossi e spostati in modo da ampliare lo spazio ai bordi delle curve. Un ponte per i pedoni, con il profilo di un pneumatico, e patrocinato dalla Uniroyal, verrà quanto prima terminato; questo servirà a collegare l'esterno con l'interno della pista. Il lavoro più importante, però, è già iniziato: la costruzione di 28 garages nel retro dei box in quello che, sulla falsariga di Indianapolis, verrà conosciuto con il nome di «vicolo della benzina». I 28 garages saranno pronti per il 1. giugno, in tempo ossia per la gara Can-Am del 10 giugno. Ogni garage misura 5 metri di larghezza per 10 di lunghezza ed il tetto sarà in parte in plexiglass per aumentare la luce. Di fronte ai garages verranno installate 3 pompe per la benzina delle quali quella della Shell è già completata. Parallelamente a questi un corridoio perché i tifosi possano curiosare.

Per ciò che riguarda il fondo stradale, probabilmente verrà rifatto in parte; tutto dipende dai suggerimenti che Clarence Cable, curatore della pista di Indy, potrà fornire dopo aver esaminato la pista la prossima settimana.

Gilberto Gatto

Una squadra argentina «128» al Sestriere e BONDONE?

BUENOS AIRES - La corsa in salita Cesana-Sestriere è stata l'origine dell'idea di fare anche in Argentina una corsa simile chiamata Campionato Nazionale di salita che si è svolta nella città di Cordoba in gennaio e febbraio. Da questa corsa è sorta l'idea di far partecipare una squadra argentina con tre Fiat 128 modello IAVA a due corse italiane e cioè la stessa Cesana-Sestriere e la Trento-Bondone. Le tre vetture, preparate in Argentina sarebbero inviate via mare a Genova, seguite per aereo dai piloti Carlomagno, Rizzuto e Cano con il pilota Pascualini supplente per una eventuale quarta unità. Il DT sarebbe Pinin Gradassi. E' naturalmente una versione che circola negli ambienti «tuerca» della capitale argentina, ma avrebbe un certo fondamento per quanto il direttore della squadra 128, Alcides Raies, avrebbe smentito fermamente la versione, ma con tono... malfermo. Si cerca ora qualche ditta che appoggi finanziariamente la spedizione nella quale possibilmente è interessata la stessa Fiat Concord argentina. La voce circolava con insistenza all'Autodromo e molti davano la spedizione già per scontata.

a. c. b.

Il nuovo campionato FISA '73

SIENA - La FISA ha diramato alle scuderie interessate il regolamento dei campionati italiani scuderie per il 1973 che prevedono le seguenti specialità: Corsa F. 2, Corsa F.3, Corsa F. Italia, Corsa F. 850, Corsa F. Ford, Corsa F. Monza, Sport gr. 5, Turismo gr. 2 e Gran Turismo gr. 4, campionato montagna Turismo 2, Gran Turismo 4 e Sport 5, Rallies internazionali italiani, rallies nazionali, Regolarità e campionato femminile di velocità e regolarità.

Il calendario delle prove valide, in numero di 5 per ciascun campionato, è fissato dal Consiglio generale della FISA e le prove dovranno essere designate almeno 20 giorni prima della loro data ufficiale di calendario.

Nell'ambito di ciascun campionato il titolo di campione verrà assegnato alla Scuderia che avrà ottenuto il maggior numero di punti con la somma dei punteggi conseguiti nelle 4 (quattro) migliori prove. Il titolo non verrà assegnato se la Scuderia non avrà riportato punteggi in almeno tre prove. Non verranno assegnati i campionati FISA qualora non risultino classificate almeno quattro scuderie.

Spinto fuori da una monoposto meno veloce nelle sfide di CASALE (battezzata anche dalla FORMULA 1)

VONLANTHEN come... DE ADAMICH

CASALE - A Casale per la prima volta ha corso ufficialmente la F. 1: si trattava è vero di una sola vettura, la vecchiotta McLaren M 14 di Jean Blanc disperso in una muta di F. 2 e altri rumorosi aggeggi, comunque sta di fatto che si è creato un importante precedente.

A suo tempo, all'inaugurazione della pista, Merzario aveva girato con la Ferrari B2. Il suo record, 1'01"1, ottenuto in «surplace» ha resistito tranquillamente agli assalti degli svizzeri calati in Italia in duecento. Infatti il miglior tempo ottenuto dai transalpini è di 1'3"1 di Haengaertner su March 712 F. 2 1600 piuttosto lontano dal limite di Arturo.

Nella corsa più spettacolare di questi intensissimi due giorni si sono visti di fronte come detto F.

2 1600, 1800, un F. 1 alcuni Super Vau, e F. 3 1600. Più che la disparità dei mezzi ha animato la gara la differenza dei vari piloti che ha determinato numerose divagazioni fuori programma.

Ne ha fatto le spese tra gli altri in particolare il sicuro vincitore Vonlanthen che ormai sicuro al comando con la sua smagliante GRD F. 2 dotata di musone carenato nel sorpasso di una Super Vau è stato spinto letteralmente fuori pista e si è visto sfumare in un attimo la vittoria costruita con una gara fino all'ora perfetta.

In partenza, Blanc aveva bruciato tutti con i 460 CV del suo Cosworth abbastanza vispo e arzilla, in breve però Vonlanthen è al comando in staccata e Blanc è costretto a lottare con Amweg su BT 38. Dopo lunga battaglia Blanc,

più veloce sui rettilinei, per un cambio di marcia sbagliato, cede ad Amweg più rapido nel misto che è così tranquillo secondo quando Vonlanthen divaga e si vede «costretto» infine a vincere.

Molto combattute moltissime gare, cronometricamente regolate sino alla esasperazione dai fratelli miteuropei. Formidabile prestazione di Siegrist su NSU TT S Gr. 2 una vera bomba degna dei vari Capri Escort e BMW meglio preparati: 126 HP (reali), doppia accensione, alimentazione a carburatori a temperatura controllata, raffreddamento ad aria e a olio, ben 15 kg di olio, e tempi sul giro inferiori a 1'17". Solitaria la marcia di Siegrist, che collabora anche per la messa a punto della vettura, a cui il solo compagno di scuderia Hofstetter ha resistito per

un po' fino a far tacere il suo propulsore.

Certo un vero peccato che un certo Luigi Pozzo su Alfa Monzeglio non si sia potuto misurare con il lucernese.

Nella prova successiva, il caldo ha falciato i vari BMW ed Escort presenti. In prova Brun su BMW Schnitzer 3300 aveva rotto dopo aver ottenuto un incredibile 1'11" e 2 sul giro che è un tempo al di là di ogni commento. In gara, il favorito Helbling su Escort propulsa da BDA tre supporti di F. 2 che nelle prove libere precedenti aveva ottenuto tempi purosamente inferiori a 1'10" è purtroppo eliminato subito da uno speronamento di Zech. Vince così indisturbato Arm in testa fin dal primo giro.

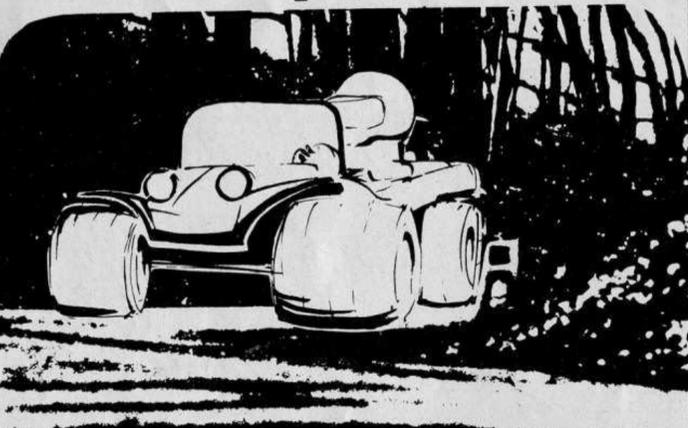
Nella prova delle Gran Turi-

simo, una Ferrari Daytona si è difesa bene in mezzo di una muta di Porsche RS più o meno cattive su cui è prevalsa di prepotenza Lienhard su RS 2900. In prova da segnalare che una De Tomaso Pantera aveva messo positivamente a dura prova le barriere della parabola, la vettura era uscita senza danni dopo un «dritto» a oltre duecento all'ora.

Nelle vetture di F. 3 (1000 cc) e Formula VAU, Huber su Tecno Novamotor non ha problemi a vincere nonostante la mancanza di acqua negli ultimi giri; il solo suo avversario Comazzi (su Tecno anch'egli) mentre recupera, al secondo posto, dopo un lungo duello con Frei esce di strada in parabola con un bel volo librato concluso per fortuna senza danni.

g. r.

auto mirage dune-buggy



.... vi accompagna

nelle ore più belle delle vostre vacanze

Per invio documentazione illustrativa spedire L. 200 in bolli a:

automirage

Amministrazione e stab.:
Via Mazzini, 26
tel. 051 307886 377456
40138 Bologna (Italy)

CAMPIONATO SVIZZERO - gara di velocità in circuito - Casale, 13 maggio 1973

LE CLASSIFICHE

TURISMO GRUPPO 2

Classe 1000 - 1. Werner Forrer (Fiat Abarth) 27'07"5, media kmh 106,175; 2. Lutz (NSU TTS) a 1 giro; 3. Sutter (NSU TTS) a 1 giro; 4. Nyffeler (NSU TTS) a 1 giro.

Classe 1300 - 1. Jorg Siegrist (NSU TT Spiess) 26'03"4, media kmh 110,528; 2. Saligari (Alfa Romeo GTA) 27'25"2; 3. Christen (NSU TT Zarri) a 1 giro; 4. Chevalley (Fiat 128 Rally) a 1 giro; 5. Bregnard (NSU TT) a 1 giro.

Classe 1600 - 1. Hans Zech (Ford Escort) 26'36"7, media kmh 108,223; 2. Kellenberger (Ford Escort) a 1 giro; 3. Marulelli (R12 Gordini) a 3 giri.

Classe 2000 - 1. Peter Arm (BMW Keiser) 25'10"1, media kmh 114,427; 2. Wolf (Opel Ascona) 25'48"3; 3. Pallavicini (BMW 2002) a 1 giro.

GRUPPO 4

Classe 1300 - 1. Francois Trisconi (Alpine R.) 26'30"6, media kmh 108,638; 2. Mauris (Alpine R.) 26'32"2; 3. Mueller (Renault 1300 G) 26'41"4; 4. Mueller (Alpine R.) 27'13"4.

Classe 1600 - 1. Marcel Luethy (Lotus Elan) 26'31"8, media kmh 108,556; 2. Graf (Alfa Romeo GTA) 27'11"3; 3. Kapp (Lancia HF) a 1 giro.

Classe 2500 - (Coppa Carlo Kuemin - Presidente Sar Ticino, Lucano) - 1. Harry Blumer (Porsche 911 SR) 25'32"2, me-

dia kmh 112,778; 2. Schirmer (Porsche 911 S) 25'37"7; 3. Mueller (Porsche 911) 25'50"5; 4. Peter (Porsche 911) 25'54"1; 5. Grieder (Porsche 911 S) 26'05"9; 6. Ausderau (Porsche 911 S) a 1 giro; 7. Amacher (Porsche 911) a 1 giro.

Classe 5000 - 1. Fredy Lienhard (Porsche 911 S) 24'53", media kmh 115,740; 2. Bueher (Ferrari GTB) 26'02"4; 3. Perrenoud (Porsche Carrera) a 1 giro.

CATEGORIA CORSA

Classe 1000 - 1. Hansmarkus Huber (Tecno F. 3) 24'35"9, media kmh 117,081; 2. Frei (Merlyn Mk10) 24'48"8; 3. Uelliger (March F. 3) 25'33"9; 4. Mueller (Tecno F. 3) a 1 giro.

Formula Vau - 1. Reto Saurer (Austro Vau) 24'35"5, media kmh 117,072; 2. Maier (Austro Vau) 24'55"9; 3. Morell (Austro Vau) 25'06"8; 4. Porzio (Swiss Vau) 25'26"3.

Super Vau e Formula 3 - 1. Heinz Loozli (Royal Super Vau) 23'10"5, media kmh 124,271; 2. Wettstein (Horag Haas) a 1 giro; 3. Lemmenmeier (Brabham BT 18) a 1 giro.

Formula 2 e Formula 1 - 1. Alfred Amweg (Brabham BT 38) 22'05"1, media kmh 130,405; 2. Blanc (McLaren M14) 22'08"3; 3. Vonlanthen (GRD 273) 22'08" e 7; 4. Haengaertner (March 712) 22'42" e 2; 5. Studer (March 722) 23'11"8.

Miglior tempo sul giro licenziati «A» e «B» Campionato Svizzero ACS, Coppa Caffè Chicco d'oro: André Heangaertner (March 712) in 1'03"1, media 140,480 kmh.

• La burocrazia è arrivata anche al Passo Spino: l'anno scorso le classifiche furono consegnate in un lampo, quest'anno, si è dovuto aspettare a tutti i costi la firma del direttore di corsa e così anche i fogli pronti alle undici sono rimasti top secret fino alle sedici passate. Ed intanto la troupe della Rai-TV si allontanava addirittura preceduta da una staffetta della Polizia stradale con sirena, per evitare l'imbottigliamento.

• Il Rally del Basso Casentino, organizzato dall'ACI Arezzo, dovrebbe svolgersi il 29 luglio su un percorso di 350 chilometri circa, con partenza ed arrivo a Capolona. Per la domenica prima si tenterà invece la riedizione dell'Alpe della Luna, rally curato questa volta solo dalla comunità montana Alto Tevere e sembra, grazie all'appoggio economico di una nota acqua minerale del nord. Gli AC locali sembra non siano chiamati a far parte della organizzazione.

I primi «voti» di MORROGH

Nel primo dei suoi «concorsi» mensili, tenutosi a Magione, Henry Morrogh ha premiato i meglio classificati nella prova che consisteva nel miglior tempo sul giro e nella migliore media sui 5 giri. Primo è risultato il romano Stefano Nesini, secondo Codola. Il prossimo «concorso» fra i partecipanti alla sua scuola, Morrogh lo terrà a Varano Melegari il 30 giugno. Come al solito, in palio per i primi tre sono: una gara di campionato con la F. Ford Lotus 69 al primo; una gara club al secondo; ed una lezione gratuita al terzo.



I cuscinetti FAG hanno volato in tutti i progetti Gemini e sono arrivati sulla Luna con Apollo 15, Apollo 16, Apollo 17... e non erano cuscinetti speciali ma cuscinetti di normale produzione di serie





Queste foto si riferiscono alla più recente gara di Formula Italia disputata a Varano Melegari domenica 13. Una sbandata di Tagliaferri coinvolge Ruggeri e Baiguera, che ci rimettono qualche ruota

Il cross degli intrepidi

OCCHIOBELLO - Il « 1. Trofeo Intrepido », gara interprovinciale di autocross disputata sulla pista di Occhiobello, si è svolta all'insegna dello spettacolo e della combattività, combattività che era già affiorata nelle prove, nel corso delle quali era stato ripetutamente battuto il record assoluto del tracciato, fissato ora in 1'10"1 da Brazzorotto su Cooper prototipo.

La gara disputata su 5 giri del percorso ha visto lotte furibonde fra i venticinque concorrenti in lizza. Nel gruppo 1, vetture di serie, classe fino a 1000, si è imposto Tosi su Opel Kadett che ha inaspettamente battuto il favoritissimo Iseppi. Nella classe da 1000 a 1500 ha vinto senza fatica Gnani su Alfa GT junior, anche perché favorito dal ritiro del fortissimo Borghi cui ha ceduto il motore. Nella classe oltre 1500 vinceva Bucchi (Ford Taunus 17M) davanti a Bondanelli e Rizzi.

Nel gruppo 2 si sono viste soluzioni tecniche originali, quali quelle presentate da D'Arcangelo su Alfa 2600 e da Brazzorotto sul Mini Cooper prototipo. La gara ha visto l'incontrastato dominio di Brazzorotto, mentre per il posto d'onore hanno lungamente lottato Gramegna e D'Arcangelo. Gramegna che era riuscito ad avere la meglio, restava in panne in vista del traguardo e perdeva così la seconda posizione.

Nuovo appuntamento a Occhiobello per il 21 giugno per la terza prova del campionato regionale. A Spinea invece il 27 maggio si svolgerà la seconda prova del medesimo campionato.



TROFEO INTREPIDO DI AUTOCROSS
Pista di Occhiobello - 5 giri

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1 - VETTURE DI SERIE

Classe fino a 1000: 1. Tosi (Opel Kadett) in 6'29"8; 2. « Tony » (Fiat 850) 6'32"2; 3. Iseppi (Simca 1000) 6'39"9; 4. Bucchi (Fiat 600) 6'41"5.

Classe fino a 1500: 1. Gnani (Alfa GT Junior) in 5'51"4; 2. Leonzo (Fiat 1300) 5'56"2; 3. Rizzi (Innocenti sp.) 6'42"2.

Classe oltre 1500: 1. Bucchi (Taunus 17M) in 6'12"1; 2. Bondanelli (Fiat 2300 S) 6'21"1; 3. Rizzi (Innocenti sp.) 6'24"4.

GRUPPO 2 - VETTURE SPECIALI

1. Brazzorotto (Cooper) in 5'58"9; 2. D'Arcangelo (Alfa 2600) 6'30"8; 3. Gramegna (Fiat 2100) 6'48"3; 4. Rivelli; 5. Cavazzuti; 6. Valentini.

◀ Tripudio di meccanici e di « fans » per la bella vittoria riportata da Brazzorotto, su Cooper prototipo, nell'autocross di Occhiobello

VINO e motori show della PORDENONE

Il settore della mostra realizzata dalla Pordenone Corse dedicato alle vetture sport e di formula. Una iniziativa che ha permesso al pubblico della provincia di ammirare le macchine con le quali i piloti della Scuderia affrontano la stagione sportiva in corso

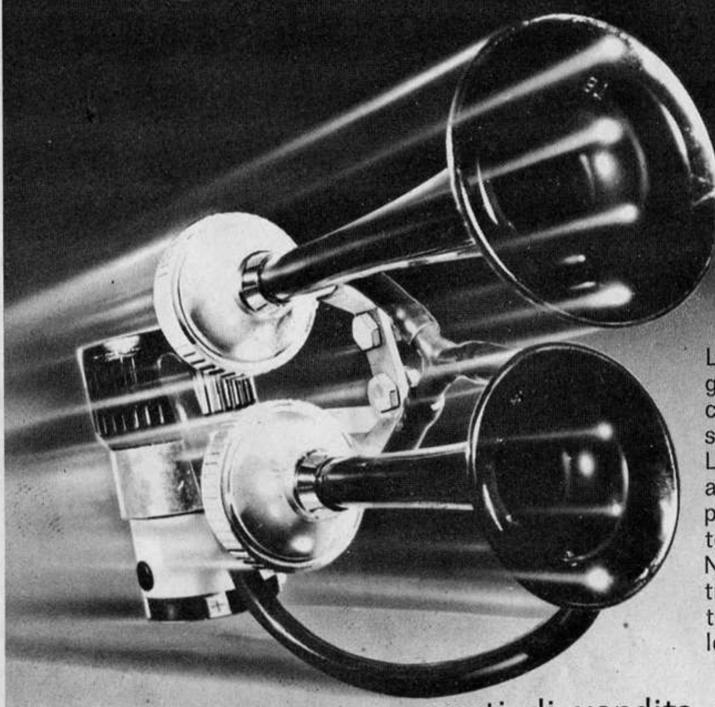
CASARZA - La Pordenone Corse, approfittando del fatto che ad ogni primavera nel piccolo centro sito nei pressi del capoluogo provinciale viene allestita la tradizionale « sagra del vino », ha colto l'occasione per realizzare una mostra delle vetture con le quali i piloti della Scuderia stanno affrontando le gare della presente stagione sportiva. Vino e motori: a prima vista si direbbe un accostamento piuttosto « osé », ma tenuto conto del successo dell'iniziativa che ha permesso ad alcune migliaia di visitatori, alcuni giovani appassionati, altri che con l'automobilismo sportivo hanno fatto la prima conoscenza, di sostare interessati di fronte a quelle vetture da competizione che andavano dall'Alfa 33tt8, all'Abarth 595, dalla Fiat-Abarth 1000 SP ad una Lancia HF rally, passando attraverso tutta una gamma di altre vetture fra le quali un'Abarth 1600 prototipo, un'Ascona 1900, le Alfa 2000 GTAm e 1600 GT, una Ford Escort BDA Broadspeed, una Porsche 911 S ecc.

Il vasto Salone che accoglieva le 25 macchine, fra le quali la maggiore curiosità è stata sollevata dalle vetture di F. 3 e F. Italia, era completato da una serie di manichini con tute ignifughe, caschi ed altri accessori, e dalle fotografie giganti dei piloti pordenonesi che così si sono fatti conoscere dal grande pubblico di casa.

monta sulla tua auto
una tromba
elettropneumatica

FIAMM
+ — — —

....viaggerai
più sicuro!

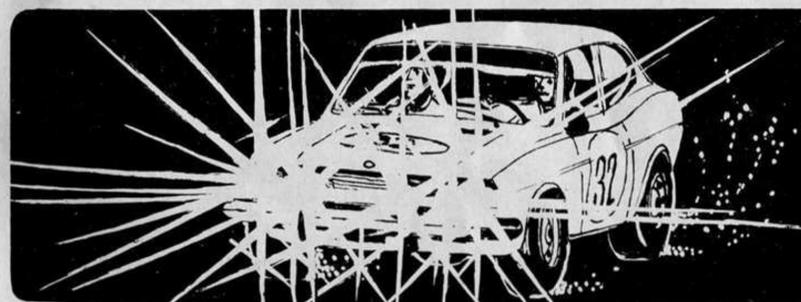


La tromba elettropneumatica FIAMM vi garantisce una sicura « udibilità » anche a lunga distanza e a velocità sostenute.

La tromba elettropneumatica FIAMM vi apre la strada e allontana i pericoli perché sovrasta ogni altro rumore interno ed esterno.

Nella vasta gamma delle trombe FIAMM troverete sicuramente il modello adatto alla vostra vettura e alla vostra velocità di crociera.

punti di vendita specializzati in tutta Italia



QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE ...

MAZDA

LAMPADE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedetele presso i migliori elettrauto



Pieni di corse i week-end argentini

Tris per Di Palma e la Berta-Tornado

BUENOS AIRES - Un fine di settimana con molte corse e di tutte le categorie che ha diviso piloti, tecnici e mezzi sia in pista, sia in montagna, sia in pianura. Ad Allen, nell'Autodromo Gran Mosconi, si sono presentate in una gara composta di tre serie con classifica finale a somma di tempi, le F. 1 meccanica nazionale e non è neppure il caso di dire che Di Palma, al volante del suo Berta Tornado, anche se meno validamente del solito spalleggiato da Garcia Veiga che ha dovuto lamentare noie al cambio, non ha lasciato scampo agli avversari, quasi scherzando come fa il gatto col topo. Di Palma e Garcia Veiga non hanno avversari in questa categoria e l'unica cosa che può fermarli è l'incidente o l'avaria meccanica, come è appunto capitato a Garcia Veiga. Di Palma ha fatto di tutto per aiutare il compagno di colori, ma questi dopo avere resistito per due serie, ha dovuto abbandonare nella terza.

GARA F. 1 M.N. AD ALLEN, Autodromo Gran Mosconi mt. 3.650.

LE CLASSIFICHE

1. serie: 1. Di Palma (Berta Tornado) in 22'54"7, media 143,377; 2. Marito Garcia

(Chevrolet) 22'50"; 3. Bianchi (Berta Tornado) 23'02"8; 4. Del Rio (Berta Tornado) 23'03"2; 5. Plà (Berta Tornado) 23'20"; 6. Garcia Veiga (Berta Tornado) 23'24"8; 7. Prono (Berta Tornado) 24'34"1; seguono Favre, Ternengo, Recalde, Sotro, Sancho. **Giro più veloce:** Di Palma, media 148,642.

2. serie: 1. Di Palma in 22'49"1, media 144,136 kmh; 2. Garcia Veiga 22'49"8; 3. M. Garcia 22'50"4; 4. Plà 24'13"5; 5. Prono 24'26"6; seguono Favre, Recalde, Sotro, Roux, Bianchi, Del Rio. **Giro più veloce:** Di Palma, media 148,307.

3. serie: 1. Di Palma in 23'24"2, media 140,457; 2. Plà, 23'27"7; 3. Recalde, 24'03"7; 4. Ternengo 24'14"2; 5. Prono 24'35"5; seguono Garcia M. e Garcia Veiga.

Giro più veloce: Di Palma, media 144,354

Classifica finale: 1. Di Palma in 1.09'08"; 2. Plà 1.11'04"; 3. Prono 1.13'31"2; 4. Recalde con 41 giri; 5. M. Garcia con 36 giri; 6. Garcia Veiga con 33 giri.

CLASSIFICA DEL CAMPIONATO ARGENTINO: 1. Di Palma punti 57; 2. Garcia Veiga 35; 3. Prono 16; 4. Plà 13; 5. M. Garcia 11; 6. Sotro e Monguzzi 5; 8. Ternengo e Stramazzo 3.

FORD contro tutti nel campionato TC

Per NASIF soluzione in discesa

SAN JUAN - In questa città di montagna si è svolta la corsa per TC sul tracciato San Juan-Calingasta-San Juan, un percorso di km. 101,400 di andata ed altrettanti di ritorno, con partenza iniziale secondo il « ranking » del campionato alla distanza di un minuto un corridore dall'altro, e ritorno secondo l'ordine di arrivo della prima frazione. Nel 1972 si iscrissero 36 corridori e quest'anno solo 22 il che dimostra il reciproco danno di corse concomitanti.

Una corsa molto dura con tornanti pericolosi e un migliaio di curve, vinta ancora da Nasif Estefano che, come l'anno scorso, ha un inizio di stagione molto brillante e trionfo della Ford minacciata questa volta da Chevrolet e Dodge che le hanno reso dura la vita. La corsa d'andata la vinceva Marincovich su Chevrolet alla media di 109,287, inseguito dai fordisti Gradassi e Nasif, un tempo che certamente non era un record, ma che indicava la durezza della salita. Poi il ritorno era invece tutto di Nasif che si buttava a corpo morto, mentre Marincovich perdeva la corsa perché rallentava avendo visto Gradassi fermo lungo il percorso dopo una dura botta contro la montagna.

Nasif scendeva a 109,853 e gli soffiava i 47" che aveva di vantaggio più altri 16 per trionfare con tutta tranquillità. All'arrivo, Marincovich che si credeva vincitore netto non poteva trattenerne un moto di incredulità, ma i cronometristi ribadivano che era soltanto secondo.

CIRCUITO S. JUAN-CALINGASTA-S. JUAN 2 tappe di km. 101,400 ciascuno.

PRIMA TAPPA: 1. Marincovich (Chevrolet) in 55'40"2 alla media di 109,287; 2. Gradassi (Ford) in 55'55"; 3. Nasif Estefano (Ford) in 56'27"4; 4. Martinez Boero (Chevrolet) in 56'30"2; 5. Monguzzi (Dodge) in 57'39"; 6. Marincovich R. (Chevrolet) 59'11"1; 7. Iglesias R. (Ford) in 59'23"2; seguono ad oltre un'ora Ayarza Garre, Giustozzi, Iglesias C., Bianchi, Luaces, Bruno, Malnatti, Pavesi, Villegas, Rios e Traverso.

SECONDA TAPPA: 1. Nasif Estefano in 55'23" alla media di 109,853; 2. Monguzzi in 55'41"1; 3. Marincovich C. in 56'34"2; 4. Martinez Boero in 57'13"2; 5.

Traverso (Torino) in 57'25"2; 6. Marincovich R. in 58'28"2; 7. Iglesias R. in 58'53"2; 8. Ayarza Garre in 59'43"1; seguono Giustozzi, Bianchi, Luaces, Villegas, Pavesi, Malnatti.

CLASSIFICA FINALE: 1. Nasif Estefano 1.51'50"4/5 alla media di 108,792; 2. Marincovich C.; 3. Monguzzi; 4. Martinez Boero; 5. Marincovich R.

CAMPIONATO ARGENTINO TC: Nasif Estefano punti 42; Marincovich C. 26; Gradassi 21; Marincovich R. 16; Iglesias C. 10; Iglesias R. 8; Monguzzi 8; Hermanos Suarez 8; Martinez Boero 5; Giordano 3; Villanueva 3.

Vetture TN in montagna

FIAT, prima delle classi

CAPILLA DEL MONTE - Con tutti i grossi nomi sparsi nelle varie corse domenicali, questa durissima corsa in montagna riservata alle vetture turismo nazionale e svoltasi sul tracciato Capilla del Monte-S. Marcos Sierra-Capilla del Monte di km. 43,400 ha raccolto soltanto i soliti protagonisti, e cioè Fiat 125 e Peugeot nella grossa categoria, Fiat 128 e Renault 12 nella media, Fiat, Citroen e Renault nella piccola. E' andata a finire che la Fiat ha fatto la parte del leone e si è aggiudicata la vittoria in tutte e tre le categorie con Pascualini, Carlomagno e Carbonari.

CORSA TURISMO NAZIONALE, Circuito Capilla-S. Marcos-Capilla di km. 43,400.

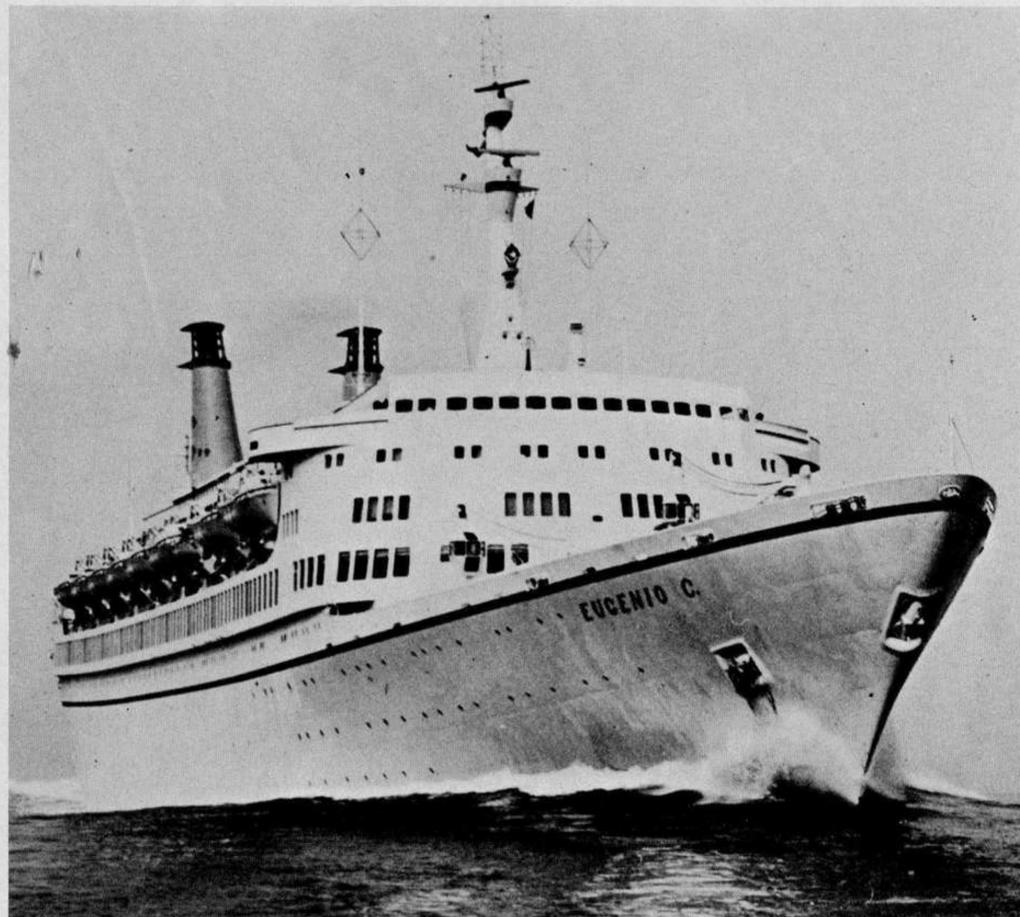
LE CLASSIFICHE

Categoria C fino a 2000: 1. Pascualini (Fiat 125) in 39'01" alla media di 66,740; 2. Mayorga (Peugeot) 39'21"2; 3. Migliore (Peugeot) 40'19"; 4. Garro (Peugeot) 40'36"; 5. Castanon (Peugeot) 40'38"3; 6. Geretto (Fiat 125); 7. Chico (Fiat 125); 8. Carione (Peugeot); 9. Gailo Prot (Peugeot); 10. Sancho (Fiat 125); 11. Garcia Cornejo (Peugeot); 12. Ramilo (Fiat 125); 13. Ramirez (Fiat 125).

Categoria fino a 1300: 1. Carlomagno (Fiat 128) in 39'19"1 alla media di 66,225; 2. Rizzutto (Fiat 128) 39'53"4; 3. Hintermeister (Fiat 128) 39'58"; 4. Macri (Fiat 128) 40'00"3; 5. Piazza (Fiat 128) 40'06"2; 6. Stillo (Renault 12); seguono Chiavare, Gamermann, Della Casa, Bajo, Vaca Narvaja, Rodriguez, Castello, Andrada.

Categoria fino a 850: 1. Carbonari (Fiat 600) in 45'04"3 alla media di 57,768; 2. Mastromarino (Citroen 3 CV) 45'20"4; 3. Iglesias R. (Renault) 47'05"1; 4. Ruffo (Renault) 48'16"2.

LINEA C.



Scegliete la vostra crociera 1973

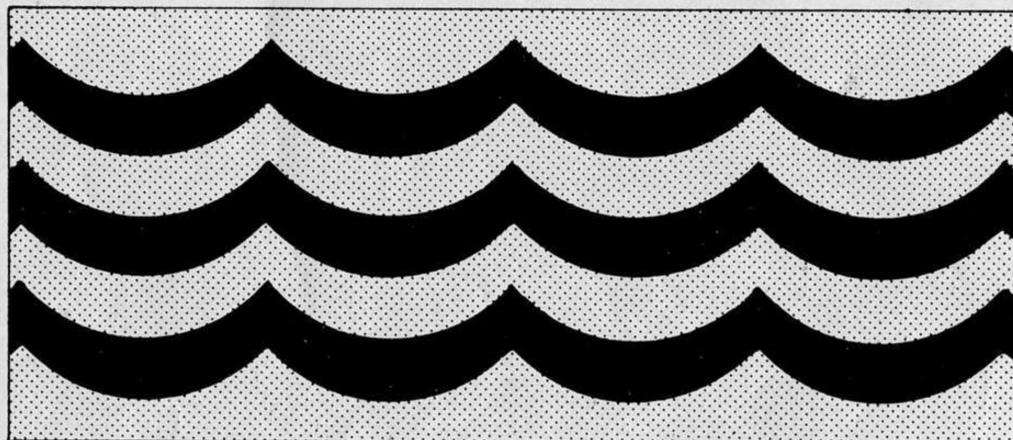
CROCIERE SOGGIORNO *

BALEARI - SPAGNA - MAROCCO - 7 gg.	-	DA GIUGNO AD OTTOBRE
GRECIA - TURCHIA - JUGOSLAVIA - 14 gg.	-	DA MAGGIO AD OTTOBRE
GRECIA E JUGOSLAVIA - 7 gg.	-	DA MAGGIO AD OTTOBRE
ISOLE EGEE E TURCHIA - 7 gg.	-	DA MAGGIO AD OTTOBRE

GRANDI CROCIERE

AL CAPO NORD - 20 giorni	-	DAL 19 GIUGNO AL 9 LUGLIO
ALLE CAPITALI NORDICHE - 21 giorni	-	DAL 7 AGOSTO AL 28 AGOSTO
AL MAROCCO E PORTOGALLO - 6 giorni	-	DAL 25 SETT. AL 1° OTTOBRE

Rivolgetevi al vostro Ufficio Viaggi di fiducia!



F. M.



* SCONTI PER VIAGGI DI NOZZE NELLE CROCIERE DI BASSA STAGIONE

COSTA ARMATORI S.p.A.