

Formula 1
sempre esaltante
a MONTECARLO

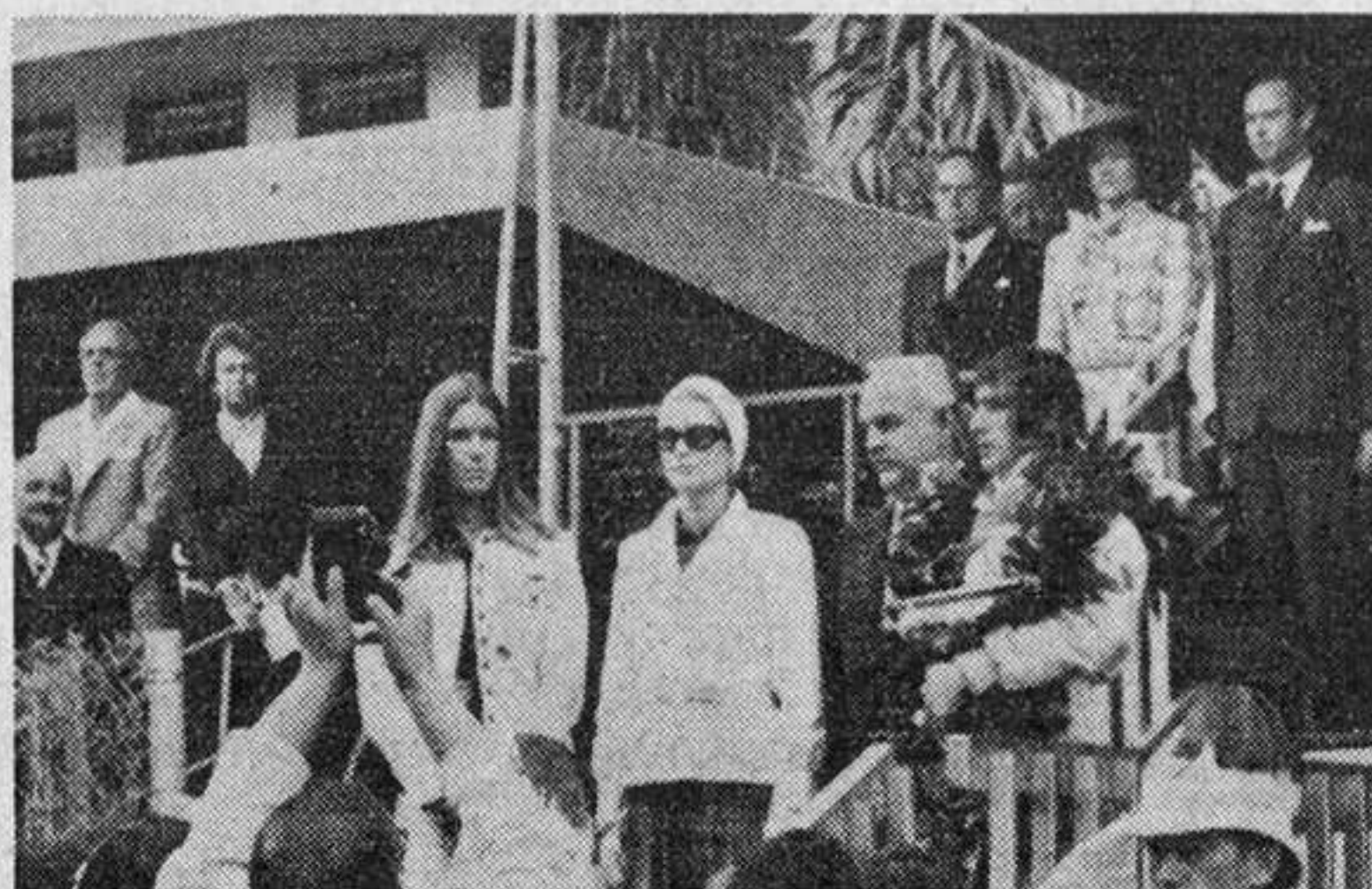
il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPORT

domenica **SPRINT**



Stewart raggiante racconta il Gran Premio a Ranieri



Sul podio, Helen Stewart accanto alla principessa Grace



Stewart, impegnato a inaffiare tutti di champagne

Per un grande STEWART, un irriducibile FITTIPALDI



I principi di Monaco

All'inizio di uno dei nuovi tratti del circuito monegasco, Stewart e Fittipaldi sono impegnati in quella loro particolare battaglia che terminerà soltanto sul traguardo

DALL'INVIATO

MONACO - Era un Jackie Stewart radioso, quello che è entrato in sala stampa a gara finita, dopo aver assaporato la dolce fatica di salire per la quarta volta i gradini coperti di velluto rosso che dalla pista portano al palco dei principi di Monaco. Ha subito con raggiante felicità l'assalto dei fotografi, quello delle telecamere di tutto il mondo puntate su di lui, i sorrisi e le strette di mano di tantissima gente conosciuta e non, le pacche sulle spalle, anche qualche mormorio.

Vicino a lui, la bella e sorridente moglie Helen,

che nella gioia della vittoria aveva sciolto il gran groppo alla gola che la prende da qualche tempo quando il suo uomo è in pista, anche se lo sa nascondere meravigliosamente sotto una maschera di distaccata attenzione, che però non basta ad ingannare quelli che la conoscono e ne conoscono le aspirazioni.

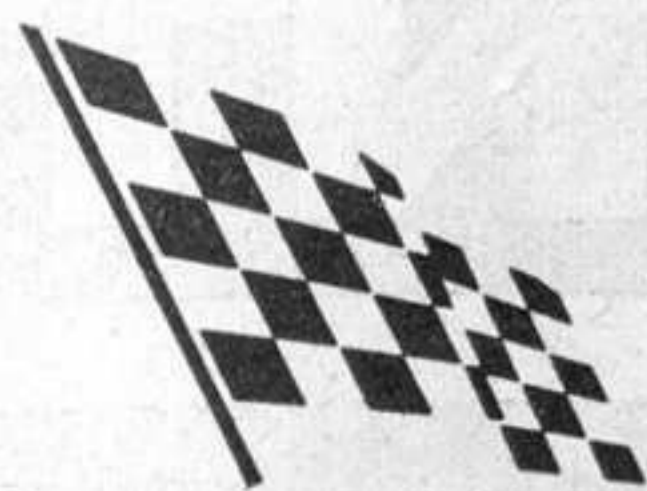
Insieme, Jackie ed Helen, hanno affrontato i giornalisti, per una intervista velocissima che ha avuto ovviamente un tema unico, quello del successo ottenuto. Ha risposto a tutti con molto piacere, Jackie Stewart, avendo parole piene di bontà per tutto e tutti. Ha trovato la pista difficile ma

bella, ha persino elogiato i commissari che secondo lui sono stati esemplari, mentre secondo noi ci sarebbe molto da dire.

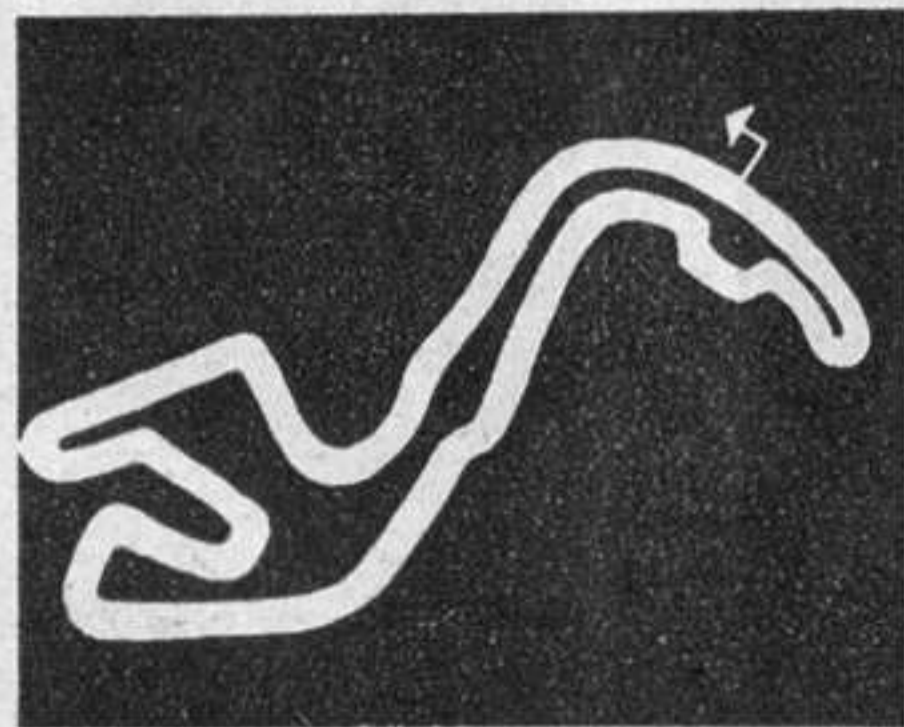
Aveva di che essere buono ed ottimista, Jackie lo scozzese. Montecarlo gli ha dato la quarta vittoria, e quel che più conta il venticinquesimo successo nelle prove del campionato mondiale, che adesso egli divide con Jim Clark questo primato che essendo superabile attribuirà a Stewart nel futuro la qualifica di uomo più vincente dei Grandi

CONTINUA A PAGINA 24

Franco Lini



G. P. di MONACO



gara internazionale di velocità valevole quale sesta prova del campionato mondiale conduttori di F. 1. Circuito di Montecarlo, di 3278 metri, 78 giri pari a 255,684 km. 3 giugno 1973.

COSI' (IN 24) AL VIA

JACKIE STEWART (Tyrrell Ford 006) 1'27"5	RONNIE PETERSON (John Player Special) 1'27"7	
DENIS HULME (Yardley McLaren) 1'27"8	FRANÇOIS CEVERT (Tyrrell Ford 006) 1'27"9	
EMERSON FITTIPALDI (John Player Special) 1'28"1	NIKI LAUDA (Marlboro BRM) 1'28"5	
JACKY ICKX (Ferrari 312 B 3) 1'28"7	CLAY REGAZZONI (Marlboro BRM) 1'28"9	
WILSON FITTIPALDI (Brabham BT 42) 1'28"9	HOWDEN GANLEY (Iso Marlboro) 1'29"	
J. PIERRE BELTOISE (Marlboro BRM) 1'29"	CHRIS AMON (Martini Tecno) 1'29"3	
MIKE HAILWOOD (Surtees Fina TS 14) 1'29"4	J. PIERRE JARIER (March 731 G) 1'29"4	
PETER REVSON (Yardley McLaren M 23) 1'29"4	ARTURO MERZARIO (Ferrari 312 B 3) 1'29"5	
CARLOS PACE (Surtees Fina TS 14) 1'29"6	JAMES HUNT (March 731 G) 1'29"9	
CARLOS REUTEMANN (Brabham BT 42) 1'30"1	GEORGE FOLLMER (UOP Shadow) 1'30"4	
MIKE BEUTTLER (March 731 G) 1'31"	NANNI GALLI (Iso Marlboro) 1'31"1	
JACKIE OLIVER (UOP-Shadow) 1'31"2	GRAHAM HILL (Embassy Shadow) 1'31"9	
DAVID PURLEY (March 731 G) 1'31"9		

COSI' (IN 11) ALL'ARRIVO

1. Jackie Stewart (Tyrrell-Ford), che compie i 78 giri in 1.57'44"3, alla media di 130,297 kmh; 2. E. Fittipaldi (Lotus-JPS) 1.57'45"6; 3. Peterson (Lotus-JPS) a 1 giro; 4. Cevert (Tyrrell-Ford) a 1 giro; 5. Revson (McLaren-Yardley) a 2 giri; 6. Hulme (McLaren-Yardley) a 2 giri; 7. de Adamich (Brabham-Pagnossin) a 3 giri; 8. Hailwood (Surtees-Ford) a 3 giri; 9. Hunt (March-Ford) a 5 giri; 10. Oliver (UOP-Shadow) a 6 giri; 11. W. Fittipaldi (Brabham-Ford) a 7 giri.

I NUOVI PRIMATI

Sulla distanza: Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) alla media di 130,297 kmh. Sul giro: Emerson Fittipaldi, in 1'28"1, media 133,947 kmh. E' la prima volta che si corre sul tracciato di 3278 metri.

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Jarier	67. giro	cambio
Hill	62. giro	freni
Merzario	58. giro	motore
Reutemann	46. giro	cambio e motore
Ickx	44. giro	motore
Ganley	40. giro	cambio
Beltoise	39. giro	incidente al Mirabeau
Purley	31. giro	motore
Pace	30. giro	semiasse post.
Galli	30. giro	cambio
Lauda	24. giro	cambio
Amon	24. giro	freni
Regazzoni	15. giro	freni
Beuttler	2. giro	motore

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Stewart, E. Fittipaldi ●●●●● - Peterson, Ickx, Lauda, W. Fittipaldi, Ganley, Amon, Beltoise, Cevert, Merzario ●●●● - Revson, Hulme, Hailwood, Jarier, Pace, Regazzoni, de Adamich, Oliver, Hunt, Reutemann, Purley ●●● - Hill, Galli, Beuttler ●●

La prossima prova sarà il Gran Premio di Svezia, in programma ad Anderstorp il 17 giugno.

CONTINUAZ. DA PAGINA 23

Premi. Aveva ragione di essere felice ed indulgente anche perché la sua giornata è stata davvero tra quelle memorabili. Ha vinto la sua corsa con il piglio del grande, senza che ad aiutarlo intervenissero fattori estranei, come ad esempio era accaduto in Belgio; aveva ragione di essere felice ed ottimista ed indulgente, perché questa vittoria lo rilancia ad vertice della graduatoria del campionato del mondo, e le prospettive future immedie gli si aprono con promettenti orizzonti iridati.

Aveva ragione perfettamente, ed è quello che noi gli diciamo perché davvero oggi egli è stato quello che conosciamo nei suoi momenti migliori: imbattibile.

Imbattibile salvo forse che

no cominciato a fargli difetto, forse perché egli li sollecita più di quanto faccia il compagno.

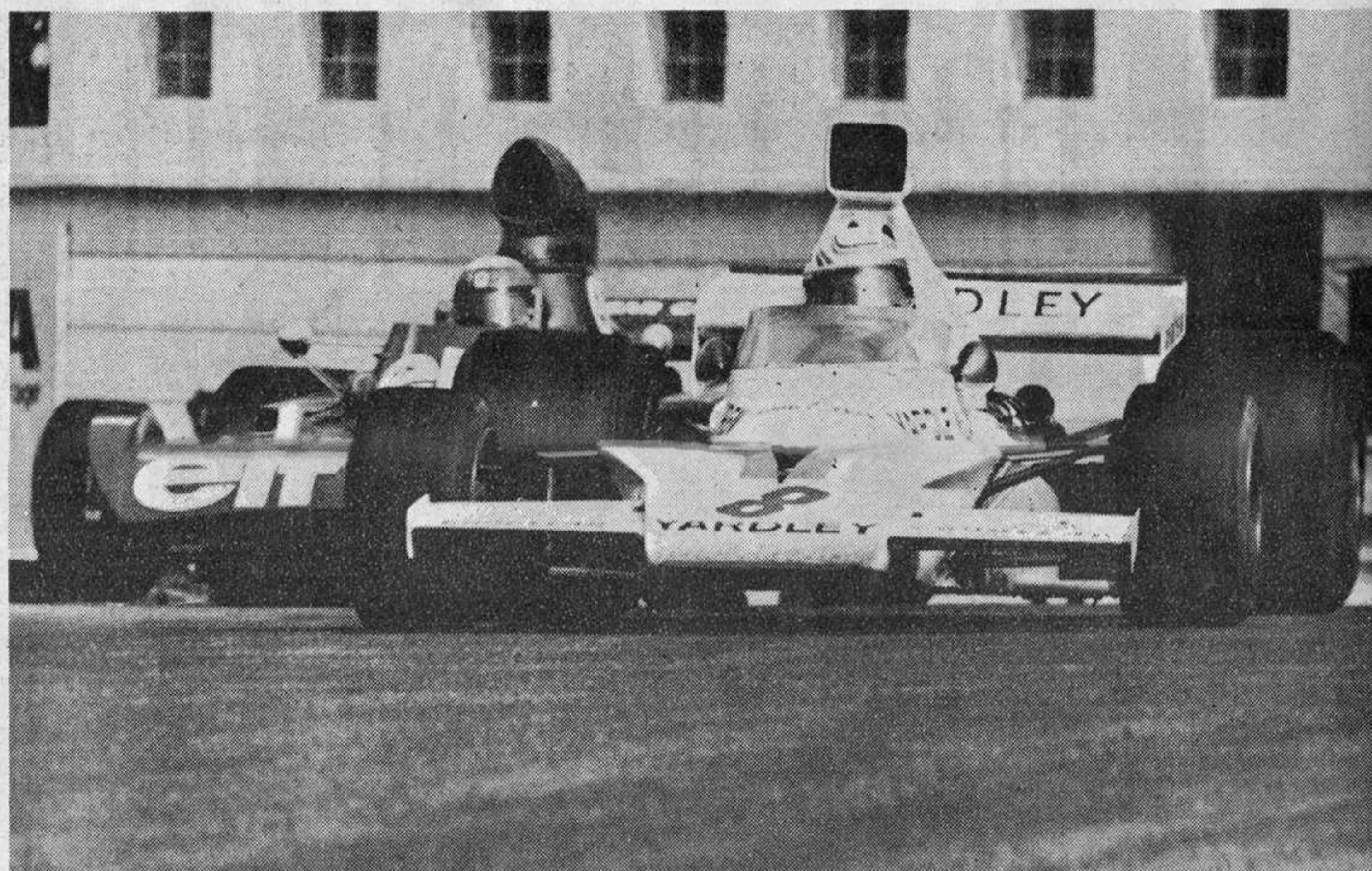
E così, esaurite presto le scalmate dei due giovani « secondi » che scalpitano sempre di più alla ricerca del modo di sopraffare i rispettivi numeri uno, ecco che a far da padroni sono venuti quelli che alla fine nessuno poteva più discutere. I mostri sacri, i due fenomeni che non si discutono.

Ebbene in questa situazione, con appunto le qualità personali a far aggio sul resto, il più grande di tutti è stato Stewart per condotta ed efficacia di guida, visto che alla classe che già lo favorisce ha aggiunto la intelligenza tattica di chi conosce e quindi sa valutare appieno quello che una ottantina di giri di Mon-

più grande. Soprattutto perché, ai limiti cui egli andava, il compiere le prodezze che egli ha compiute è estremamente più difficile che per chi va più adagio. Wilson Fittipaldi, fratellone scatenato, tuttavia, ha anche lui ben meritato, in questa corsa che di gente alla ribalta — ripeto — ne ha avuta parecchia.

E' stato addirittura al terzo posto, quando la Ferrari di Ickx si è fermata loro dicono con un semiasse rotto ma in realtà col motore K.O., e dopo che la BRM di Niki Lauda era scomparsa anche lei per la mancanza totale di freni. E vi è stato a lungo, ma non possiamo sapere quanto sia stato merito suo e quanto sia stato merito della macchina, essendoci mancata la controprova della prestazione di Carlos Reutemann, che è

Dal fratellone scatenato



per Emerson Fittipaldi, che come lui ha meritato il gradino più alto del podio, forse addirittura più di lui, perché quel che Emerson Fittipaldi ha saputo fare con la macchina che aveva, con la tenuta di strada della Lotus che era irricognoscibile rispetto alle corse precedenti, quel che Emerson Fittipaldi ha fatto con questa macchina è stato davvero superbo.

Due giganti, davvero, Jackie lo scozzese ed Emerson il brasiliano.

La sfuriata dell'avvio da parte dello sfortunatissimo Cevert, che era partito veramente in modo stupendo, ha avuto la grossa mortificazione di una gomma che cedeva, probabilmente perché il fuoco francese ha troppo osato ed ha messo una ruota fuori dalla traiettoria liscia dell'asfalto, pizzicando uno dei marciapiedi che formano ala al tracciato. La prodezza di Peterson che trovatosi in testa, con l'involontario ausilio di Regazzoni che gli ha favorito una fuga che poteva diventare decisiva, è finita quando i freni della sua macchina han-

tecarlo possono significare.

Però il più grande di tutti è stato anche Emerson Fittipaldi. La sua macchina, a Montecarlo sembrava una bandiera, che la brezza che spirava sul porto faceva svolazzare da ogni parte. Vicino alla compostezza della Tyrrell di Stewart ed anche di quella di Cevert, che dopo la enorme disavventura del primo giro ha potuto correre al suo meglio, vicino anche alla piattezza delle Ferrari che stavano in strada molto bene, come stavano in strada le BRM e le McLaren e le Brabham ed anche la Tecno Martini di Amon; ebbene l'azione della Lotus di Fittipaldi sembrava quella di un veicolo guidato da un ubriaco. Una cosa sorprendente, raccapricciante anche perché era del tutto fuori dalle regole e dalle abitudini il vedere una Lotus comportarsi in quel modo.

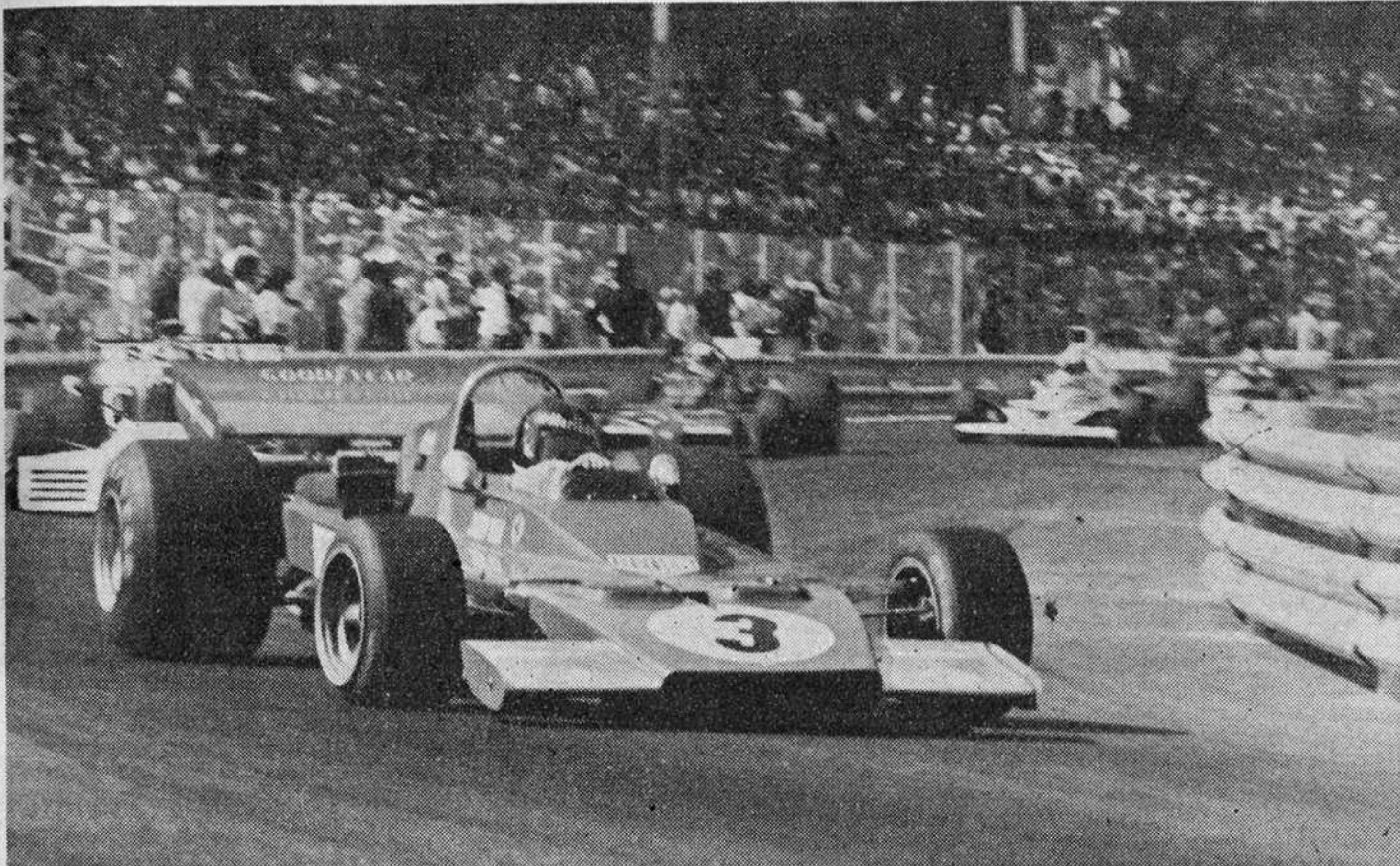
Leggerete da un'altra parte che il premio « Rouge et Blanc » intitolato a Siffert è stato attribuito a Wilson Fittipaldi. Noi abbiamo votato per Emerson, che nella combattività è stato davvero il

scomparso subito dalle prime posizioni perché nella confusissima situazione che si è venuta a creare alla chicane quando Regazzoni ha oltrepassato i limiti ed ha dovuto « andar diritto », egli si è trovato davanti senza preavviso una macchina che frenava prima del tempo logico, ed ha letteralmente immerso il muso della sua Brabham sotto le ruote che la precedevano.

Reutemann, finora, è sempre stato migliore di Wilson Fittipaldi, ed anche nelle prove di qui, nonostante i molti guai avuti, era sembrato più efficace. Quindi quel che ha potuto fare Wilson Fittipaldi è stato molto, ma non vi sono le basi di paragone per poter dire se sia stato davvero grande.

Grande in ogni caso è stato Cevert, che dopo la fermata per cambiare la gomma sgonfiatasi ha ripreso con molta grinta e finalmente quando Stewart lo ha raggiunto gli si è incollato dietro dimostrando che almeno quando ha un punto di mira valido egli sa andare fortissimo.

Grande è stato Peterson, che



Ecco Ickx impegnato a contenere la Brabham di Wilson Fittipaldi, la Tecno di Chris Amon, che meritava certamente almeno di portar a termine la corsa, e la McLaren di Denis Hulme. La B3 è apparsa finalmente molto a posto per quanto riguarda l'assetto. Qui ha rotto il motore

stato regolare ma niente più, aveva la scusante del non aver potuto provare che all'ultimo momento, e poi di essere reduce dalla brutta avventura di Indianapolis, che certo gli ha lasciato almeno un segno psicologico. Per loro quindi niente commenti, ma l'augurio che nelle prossime gare tornino ad essere tra i migliori, come è nella logica delle cose.

Infine... gli altri. Vedete come Andrea de Adamich sia finito ancora una volta nelle prime posizioni della classifica finale, e c'è mancato poco che conquistasse un altro punto per la classifica mondiale. Non possiamo dire che la sua sia stata una gara da annotare, visto che ha navigato costantemente nelle ultime posizioni. Però conoscendolo e credendo di sapere che

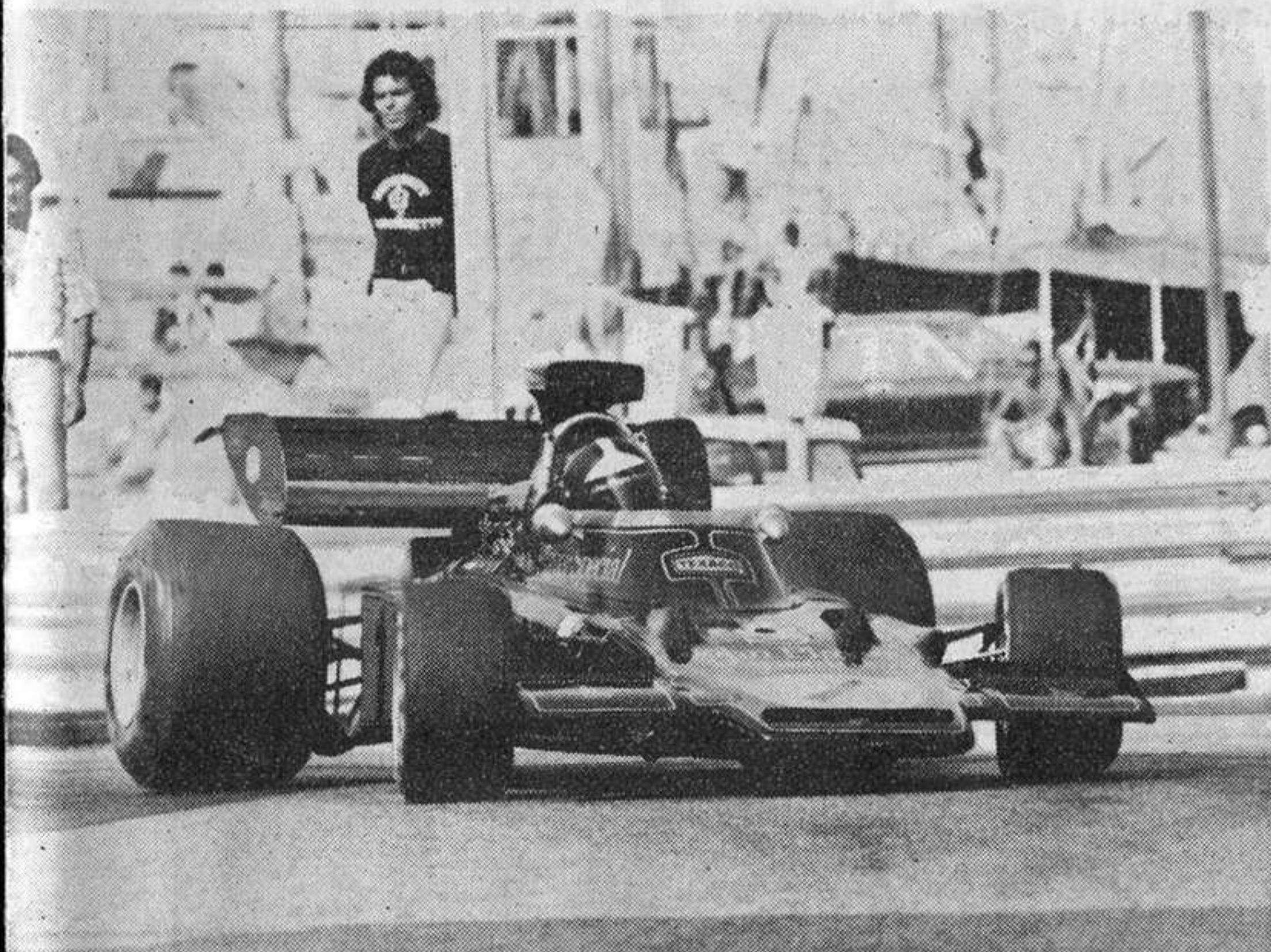
Eccoci, quindi, a quel capitolo a parte che merita Arturo Merzario.

Ancora frastornato per le vicende del Nurburgring, e anche da parte di chi avrebbe il dovere e l'interesse di appianare le cose e non quello di acuirle, Arturo Merzario ha compiuto secondo noi, una impresa maiuscola.

Ha affrontato la enorme difficoltà che rappresenta una «prima» a Montecarlo, con decisione e direi quasi con freddezza.

Nonostante la situazione psicologica, acuita dalla presenza di moltissimi personaggi del presente, del passato e anche del... futuro della squadra Ferrari, nonostante non potesse ignorare la responsabilità morale che gli hanno affibbiata i suoi tifosi italiani (e se la comprendiamo non la condivi-

ai motori B. 3



A sinistra, Stewart a ruota alzata sta per doppiare Revson. Sopra, Emerson alle prese con la sua Lotus, mai tanto poco stabile come in questo GP. A destra, Hulme si arrabbia con Peterson. Segue Ganley



ha avuto lo svantaggio di una «toccatina» che gli ha piegato uno dei baffi anteriori, sbilanciando la macchina, guaio che si è aggiunto alla poca efficienza dei freni a fargli rallentare il ritmo violento dei primi giri.

L'azione di Peterson, come quella di Regazzoni, ha avuto molto peso sul volto della corsa. Nei primi giri è stato Regazzoni a far da «tampone», davanti a Stewart, Lauda e Ickx ed il resto, mentre Cévert e Peterson se ne andavano. Poi è stato Peterson a far da «tampone» davanti a Lauda e Ickx ed il resto, ad impedire che almeno la BRM e la Ferrari seguissero il ritmo dei migliori.

Così si è creata la frattura, alimentata anche da Hulme che nella azione di disturbo è stato anche lui importante. Ma non incolpiamone nessuno: in corse come questa ognuno cerca di fare il massimo, e davvero molto spesso non si tratta di cattiva volontà, se un sorpasso viene procrastinato, ma di semplice impossibilità derivante dalle circostanze e dalla conformazione del circuito.

Amon e la Tecno meritavano almeno la soddisfazione di finire la corsa, e la avrebbero finita molto bene, visto come la macchina andava e come il pilota la guidava. Purtroppo, stavolta è saltata fuori una debolezza dei freni, che per la prima volta erano sollecitati tanto. E così anche la Tecno ha dovuto finire la gara anzitempo, dopo però aver dimostrato che come tenuta di strada e come motore è nelle posizioni di rilievo. La rivedremo tra due settimane in Svezia, e siamo certi che i giorni buoni si stanno avvicinando anche per la fabbrica di Borgo Panigale. (In Svezia dovrebbe esserci anche la nuova Scocca Martini «inglese»).

C'è stata, in questa corsa velocissima e che ha dato tante emozioni per cui molti particolari possono essere sfuggiti, una bella battaglia tra le Surtees di Hailwood e Pace e la March di Jarier. E' durata moltissimo tempo, fino a quando Pace ha dovuto abbandonare, ma è continuata con Hailwood e Jarier. E' finita per ritiro quasi contemporaneo dei protagonisti, presso-

ché per le stesse ragioni, ma è stata una delle cose belle viste, almeno dal punto di vista dello sport.

La prodezza che in ultima analisi è da considerare più grossa, poiché assolutamente impreveduta, l'ha compiuta Howden Ganley, con la Iso Rivolta.

E' stato costantemente nelle prime posizioni, ed anche per lui diciamo che vale la caratteristica di Montecarlo che offre al pilota la possibilità di valorizzare davvero se stesso. Con quella macchina, che finora era sempre stata nelle posizioni di coda, e ben lo sa anche Nanni Galli, Ganley ha potuto permettersi di stare tra i migliori. Quindi bisogna concluderne che quando sono le qualità di guida a primeggiare, Ganley è tra coloro che possono aspirare a posizioni rispettabili.

Sono un poco mancati gli uomini della McLaren. Hulme non è stato brillantissimo come ci si poteva attendere, e poi è stato ritardato dalla necessità di cambiare una gomma, che lo ha buttato indietro di parecchio. E Revson, che è

quest'anno egli punta alla conquista del titolo di campione d'Italia, per poi abbandonare l'attività, e considerando che con la macchina di cui dispone certo non può pretendere di far cose brillanti, in fondo dobbiamo ben dire che ha agito molto saggiamente e in modo razionale, cosa che nemmeno i suoi nemici gli possono negare, dato che di raziocinio e di intelligenza egli ne ha molta.

Quel che è più da mettere in rilievo, a pensarci bene, è la prestazione dell'esordiente Hunt, che ha fatto la sua gara tranquilla, con il solo scopo di cercare di portare a termine una esperienza che comunque non poteva essere superlativa, data anche la macchina.

Deludentissime ancora una volta le Shadow. Quella di Follmer ha avuto il gran «bussò» contro la Ferrari di Merzario, nelle prove, e quella di Oliver ha navigato costantemente nelle retrovie, con in più la ripetizione del distacco parziale dello spoiler di sinistra, già avvenuto in prova e ripetuto in gara.

diamo), nonostante le difficoltà di questo tracciato che certo non è il più liscio dei campi di esordio, Merzario ha effettuato cose molto belle durante le prove. Ed il miracolo che hanno compiuto i meccanici (Colombo aveva ragione: la macchina poteva essere riparata) gli ha dato la possibilità di correre. Ha fatto quello che ha potuto, con la pressione olio che è scesa a zero a metà gara, e se non è stato molto non è colpa sua, anzi a lui va ascritto il merito di aver tenuto duro in circostanze che non erano proprio ideali. (E' il suo secondo motore K.O. della Ferrari).

Se gli lasciamo il tempo di farsi le ossa, con tranquillità e senza pressioni di nessun genere, che vengano dal di fuori da gente interessata a fomentare zizzania, o dal di dentro da gente interessata a difendere posizioni personali, non credete che sarebbe meglio? O vogliamo ancora una volta ripetere il greto provincialismo e le stolidi storie che ci hanno afflitto per tanti anni?

Franco Lini

**L'altalena dei giri
(ridotti a 78) non
ha lasciato respiro
in una sfida tutta
TYRRELL-LOTUS**

**Una media
sempre
crescente**

MONTECARLO - In una magnifica giornata calda e piena di sole alle ore 15,30 precise (forse con meno spettatori del solito: o c'erano più posti da pagarsi cari rimasti vuoti) in un rombo assordante di oltre 12.000 cavalli che si scatenano, prende il via il 31. GP di Monaco.

Nella nottata con un lavoro durato oltre 19 ore i meccanici della Ferrari hanno messo in sesto la macchina di Merzario, che era stata tamponata l'ultimo giorno delle prove da quella di Follmer. L'americano non prende il via, e il suo posto viene preso dal nostro de Adamich con la Brabham del team Pagnossin.

Con una partenza tipo «Beltoise '72», Cevert infila tutti all'interno e prende il comando della gara fin dalla prima curva di S. Devote. Lo seguono al termine del primo giro Peterson, Regazzoni, Stewart, Fittipaldi, Lauda, Ickx, Hulme, W. Fittipaldi e Amon nell'ordine.

Primo colpo di scena durante il secondo giro: Cevert 'tocca' con una ruota al Casinò, perde la prima posizione e deve fermarsi ai box per cambiarla. Lo svedese con la nera Lotus n. 2 guida ora la corsa seguito da Regazzoni che si sta comportando molto bene in questa prima fase, dopo le riserve avanzate dal pilota i giorni delle prove sulla validità della sua BRM. Poi Stewart, Fittipaldi e Ickx nell'ordine. Le posizioni non cambiano per alcuni giri, solo Lauda passa la Ferrari di Ickx e si pone al quinto posto davanti al belga.

Peterson lentamente ma inesorabilmente stacca i suoi avversari, mentre dalle posizioni centrali Amon con la Tecno-Martini a cui i meccanici avevano cambiato il motore in nottata,



Fittipaldi si cambia nei «box» di Montecarlo, aiutato da Helena e da un paravento improvvisato. Dopo la corsa, il campione del mondo ha ammesso alla radio la superiorità di Stewart in questa occasione. Sotto, al via il bellissimo scatto di Cevert, sulla sinistra, all'interno

risale posizioni su posizioni, dimostrando la validità della vettura e del pilota, e si porta al settimo posto.

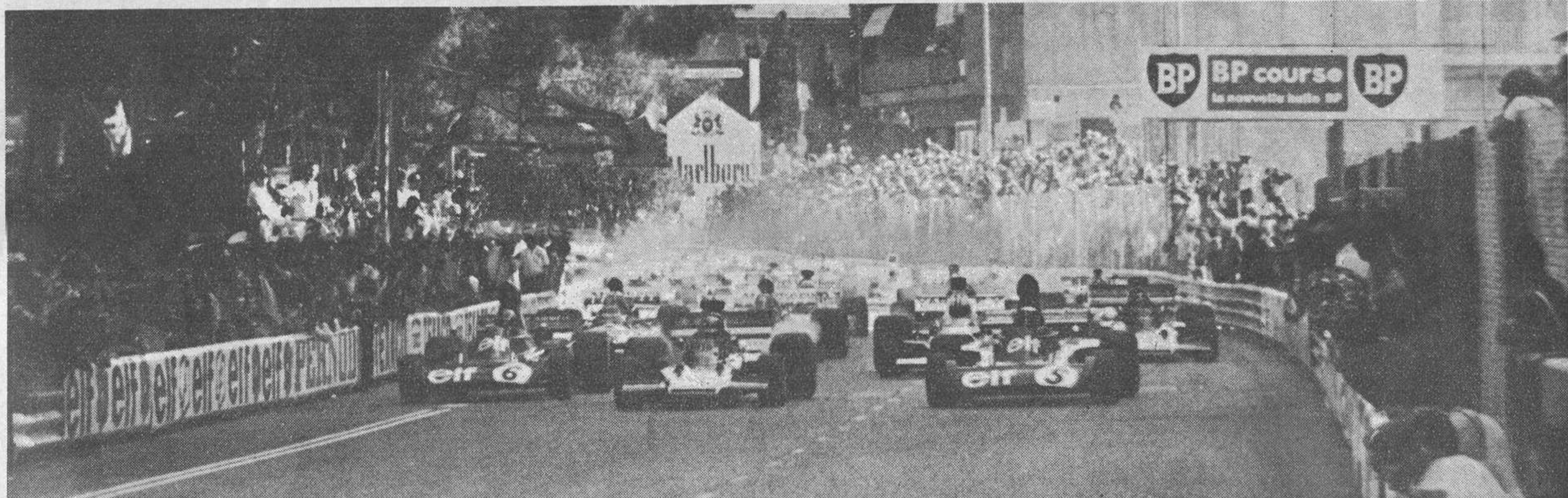
Le previsioni di non avere una macchina in perfetto ordine, fatte da Regazzoni la vigilia, si avverano presto: lo svizzero infatti deve rientrare al box al quinto giro con i freni che bollono. Per lui, anche se farà ancora qualche giro, intervallato da altre fermate, Montecarlo '73 è terminato.

La cavalcata dello svedese della Lotus è destinata a interrompersi presto; all'ottavo giro è Stewart con la Tyrrell a transitare in testa alla gara seguito da Fittipaldi, Peterson, Lauda, Ickx, Amon, Ganley, Hulme e Beltoise. Dalle ultime posizioni, in cui era relegato in partenza, sta rinvenendo molto bene de Adamich, così come Merzario con l'altra Ferrari, che pur con problemi di freni ha conquistato diverse posizioni ed è ora al 13. posto.

Si sente chiaramente che non arriva benzina in modo regolare nella Lotus di Peterson, e al decimo passaggio lo svedese è sesto. La media di Stewart che guida la gara è di 126,360 kmh.

Dopo 5 giri il vantaggio di Stewart sul suo eterno rivale Fittipaldi è di 3'4"; il sorprendente Lauda con la BRM è terzo a 11"; quarto è Ickx a 14"; quinto è il sempre più sorprendente W. Fittipaldi che sta facendo una corsa al di sopra di ogni aspettativa.

Amon con la Tecno-Martini è al settimo posto quando alla chicane gli vengono a mancare i freni: tocca il guardrail con la ruota anteriore destra e si ferma ai box per sostituirla. Ripartirà in 19. posizione ormai tagliato fuori dalla lotta per le piazze d'onore. Si fermerà ancora, il neozelandese, al 24. giro si ritirerà definitivamente.



Le verità vengono a galla «curiosando» nei boxes dopo la gara

«Ah, se REVSON non mi avesse tenuto dietro...»

«Se non fosse stato per Revson che mi ha tenuto dietro di sé per sei giri senza darmi strada, pur avendomi visto negli specchietti, forse ce l'avrei fatta a prendere Stewart...» Questo l'amaro commento di Fittipaldi ai box mentre si disseta. Chapman è con lui e si complimenta per il secondo posto ottenuto.

Fittipaldi è arrivato nel giro d'onore assieme a Stewart alla vecchia chicane, mentre salutavano il pubblico plaudente, si sono toccati e sono saliti l'uno sopra l'altro con le ruote, hanno fatto un mezzo testa e coda e si sono ripresi. All'arrivo, dopo aver ricevuto la coppa dal Principe Ranieri con un perfetto inchino anche alla Principessa Grace, Stewart assieme alla moglie ha ascoltato imperturbato l'inno Nazionale, mentre Grace, con un braccio intorno alla vita di Helen, si complimentava per l'exploit del marito.

Dopo Stewart, nei boxes assieme a Tyrrell, dirà: «Oggi ho avuto una macchina che è andata alla perfezione. Il circuito con le sue curve mi è molto congeniale e non ho avuto nessun problema dopo aver passato all'ottavo giro Peterson che fino a quel momento era andato molto forte ma la sua macchina perdeva dei colpi, ho preso il comando e non l'ho più lasciato, anche se verso la fine si è avuto l'impressione che Fittipaldi mi venisse a prendere, in realtà ero io che avevo molto rallentato avendo un buon margine di sicurezza, e non mi conveniva rischiare».

Un'ora prima del via quando Stewart con la moglie aveva raggiunto i box in attesa della partenza, mentre salutavano il pubblico sulla tribuna della nuova chicane, alcuni brasiliani con la bandiera del loro paese lo hanno salutato, Stewart li ha ricambiati.

Con questa vittoria Stewart pareggia il conto delle

vittorie ottenute (25) in Gran Premi, da un altro grande scozzese come lui Clark, dopo che 15 giorni fa aveva pareggiato anche il conto con Fangio. È proprio Fangio che avviciniamo alla fine della gara e gli chiediamo qual'è il miglior pilota che ha visto qui a Monaco, è categorico: «Stewart, ha tanta di quella classe che surclassa tutti, ma Fittipaldi è alle sue spalle. Mi è piaciuto molto Peterson, è un pilota velocissimo, ma la macchina bisogna farla durare, mi è piaciuto molto anche Merzario, che già avevo visto correre in Argentina, ma al di sopra di tutti c'è Stewart».

A un giro dal grande Stewart è stato classificato Peterson il freddo svedese compagno di Fittipaldi alla Lotus che aveva guidato la corsa dal secondo al settimo giro, anche lui alla fine della gara è nei box assieme a Fittipaldi e a Chapman, anche se il patron ha occhi solo per il brasiliano, molta gente intorno al biondo gli chiede che cosa è successo. «Ho avuto — dice — una sfortuna incredibile. Dopo pochi giri, quando stavo guidando la corsa, mi è calata la pressione della benzina, e il motore ratava. Ho perso molto tempo perché nelle curve lente la mia Lotus tendeva a spegnersi. Certo che, se nelle prove di sabato non si fosse rotta la seconda marcia, avrei potuto provare ancora e forse questo difetto lo avremmo potuto eliminare. Oltre a questa piccola defaillance, la macchina è andata molto bene, credo che con un po' di fortuna prima o poi riuscirò a vincere il mio primo gran premio».

De Adamich, una bella soddisfazione si è levato il triestino, dopo le tormentate prove, finalmente è andata meglio alla fine Andrea era più sorridente, assieme al suo sponsor Pagnossin.

«Un'altra giornata positiva, meno male — dice de A-

damich — La macchina è andata bene e alla fine ho ottenuto un bel settimo posto che, se anche non mi fa fare punti in classifica mondiale, è pur sempre importante in un circuito difficile come questo».

Altro italiano in gara Merzario, dopo un lavoro durato 19 ore gli impareggiabili meccanici della Ferrari (6+2) gli hanno rimesso in sesto la macchina che Follmer ieri gli aveva distrutto in un tamponamento. Era in decima posizione Arturo, quando al 61. giro si è fermato, ha parlato brevemente con l'ing. Colombo poi ha dato forfait, il motore era KO.

Mentre sorreggia l'immane Coca Cola, Merzario ai box fresco come se si fosse appena alzato ci dice: «Da metà gara ero senza la pressione dell'olio, ero partito senza freni, mi sono fermato e ritirato perché era impossibile continuare in quelle condizioni. La pista è molto brutta, in alcuni punti si stacca addirittura l'asfalto, con il traffico che c'è è un problema non indifferente fare i sorpassi dei doppiati».

Prima di Merzario si era ritirato anche Ickx; nella discesa del Mirabeau gli è esploso il motore. Questa moria dei motori Ferrari era prevedibile fin da sabato sera, quando una telefonata da Maranello invitata i tecnici presenti a cambiare le bronzine nei motori che in alcune prove al banco avevano dato dei problemi. L'operazione era stata eseguita solo sulla vettura di Ickx in un tempo di circa 6 ore, mentre non era stato possibile effettuarla su quella di Merzario che si stava riparando. Anche con questa sostituzione però il male non è stato tolto, e le stesse anomalie che si sono avute sui motori in partenza per Le Mans danno non poche preoccupazioni ai tecnici di Maranello.

10. GIRO	20. GIRO	30. GIRO	40. GIRO	50. GIRO	60. GIRO	70. GIRO	78. GIRO
1 Stewart in 15'34"4, media kmh. 126.360	Stewart in 30'33"6, media kmh 128.710	Stewart in 47'02"1, media kmh 125.440	Stewart in 1.00'36"6, media kmh 131.109	Stewart in 1.15'36"5, media kmh 130.065	Stewart in 1.30'37"1, media kmh 130.225	Stewart in 1.45'41"4, media kmh 130.263	Stewart in 1.57'44"3, media kmh 130.297
2 E. Fittipaldi a 3"3	E. Fittipaldi a 3"2	E. Fittipaldi a 8"	E. Fittipaldi a 13"	E. Fittipaldi a 12"5	E. Fittipaldi a 11"	E. Fittipaldi a 8"	E. Fittipaldi a 1"6
3 Lauda	Lauda	Ickx	Ickx	W. Fittipaldi	W. Fittipaldi	W. Fittipaldi	Peterson a 1 giro
4 Ickx	Ickx	W. Fittipaldi	W. Fittipaldi	Peterson	Peterson	Peterson	Cevert a 1 giro
5 W. Fittipaldi	W. Fittipaldi	Peterson	Hulme	Cevert	Cevert	Cevert	Revson a 2 giri
6 Peterson	Peterson	Hulme	Peterson	Hailwood	Hailwood	Hailwood	Hulme a 2 giri
7 Amon	Hulme	Ganley	Ganley	Jarier	Jarier	Jarier	de Adamich a 3 giri
8 Ganley	Ganley	Beltoise	Hailwood	Revson	Revson	Revson	Hailwood a 3 giri
9 Hulme	Beltoise	Hailwood	Cevert	Hunt	Hunt	Hunt	Hunt a 5 giri
10 Beltoise	Hailwood	Jarier	Jarier	Merzario	Merzario	Merzario	Oliver a 6 giri

mente, nella toccatina si era storto un braccio della sospensione. Sempre al 24. giro, con Stewart e Fittipaldi, i due giganti di Montecarlo, che guidano il carosello, si ritira anche Lauda (che era terzo) per la rottura del cambio.

Ickx con la Ferrari è terzo, ma si ha l'impressione che non voglia forzare. Si capirà poi il perché, quando anche il suo motore, come quello di Merzario, esalerà l'ultimo respiro per il cedimento delle bronzine.

Questa la classifica al trentesimo giro: Stewart in testa, con Fittipaldi a 8"6; poi, nell'ordine, Ickx, W. Fittipaldi, Peterson, Hulme, Ganley, Beltoise, Hailwood e Jarier. Merzario è 14., de Adamich 16., l'altro italiano in gara, Nanni Galli, si ritira in questo giro per la rottura del cambio mentre era in 17. posizione, così come Pace che rompe il semiasse sinistro, mentre si trovava in nona posizione.

Stewart e Fittipaldi recitano il loro repertorio davanti alla folla di Montecarlo estasiata davanti a tanta perizia, con lo scozzese in alto più di tutti, e con il brasiliano che si tiene pronto per approfittare della minima occasione che la sorte gli porga. La Ferrari di Ickx è terza a 31", W. Fittipaldi e Hulme la stanno minacciando da vicino, quando, al 44. giro, il belga non transita davanti al suo box.

L'eccitazione, la speranza, la voglia di vincere che fino a quel momento era aleggiata nel box della Ferrari scema improvvisamente. L'ing. Ferrari fa preparare ai meccanici delle ruote nell'eventualità che Ickx abbia forato, ma i minuti passano inesorabili. Lo speaker dirà poi che il pilota è fermo per « panne mécanique » alla curva del 'portier'.

Per un attimo c'è aria di smobilitazione al box: l'ing. Colombo va alla direzione corsa per avere notizie più precise; l'ing. Ferrari ripone cronometro e contagiri nella valigetta 24 ore. Per un giro ci si dimentica che un altro pilota con la Ferrari è in pista, la delusione è grande... poi Ghedini continuerà a dare i tempi e i distacchi a Vezzali che li segnalerà a Merzario.

Nel frattempo altri ritiri di una certa importanza si erano verificati: Reutemann al 46. giro per la rottura del cambio e del motore, Beltoise esce di pista e tocca il guardrail al Mirabeau danneggiando la sospensione. Per il vincitore di Montecarlo '72 la corsa finisce malinconicamente contro un guardrail. Ganley al 40. rompe il cambio e si deve ritirare.

Intanto dalle retrovie, con una rimonta degna di un campione, Cevert sta venendo avanti a passi da gigante: dalle ultime posizioni, al 48. passaggio è addirittura quinto! La media è di poco superiore ai 130 kmh, il miglior tempo sul giro fino a questo momento è di Fittipaldi in 1'28"1.

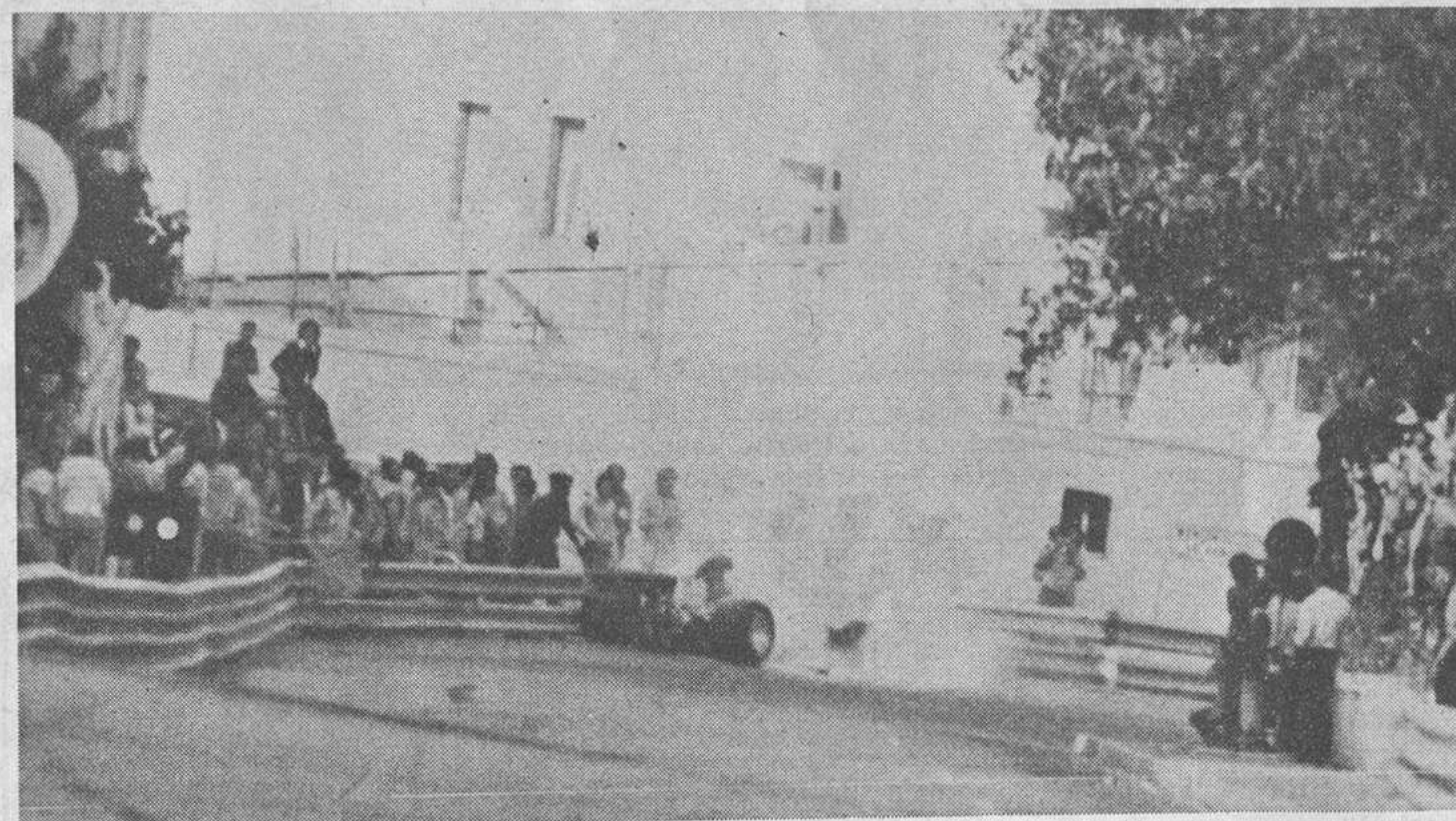
La classifica al 50. giro: 1. Stewart, 2. Fittipaldi a 12"5, 3. W. Fittipaldi, 4. Peterson, 5. Cevert, 6. Hailwood, 7. Jarier, 8. Revson, 9. Hunt, 10. Merzario, la media è di 130,065 kmh.

Hulme, che si era dovuto fermare al box per i freni al 47. giro, sta rimontando molto bene, anche se rispetto ai primi ha perso quasi due giri. I quattro di testa (Stewart, Fittipaldi, W. Fittipaldi e Peterson) sono gli unici a pieni giri, mentre Cevert si avvicina sempre di più. Merzario con una corsa regolare è in decima posizione, ma quando passa davanti al box il suono del suo motore è 'stonato'. Anche de Adamich ha risalito posizioni su posizioni e ora è 11. e tenta di passare Merzario.

Al box della Ferrari, sentendo lo strano rumore del motore di Merzario, l'ing. Colombo scuote la testa e dice: « Ho paura che anche questo motore duri poco. » Infatti 10 minuti dopo Merzario è al box: i meccanici gli cambiano la ruota anteriore destra. Si cerca forse una scusa per la fermata, per « coprire » la rottura del motore che tanto da noia. Merzario chiama Colombo, gli dice qualcosa all'orecchio e scende dalla vettura. L'ing. Co-



Lo spettacolare incidente a Beltoise, alla curva del Mirabeau, durante il 39. passaggio. La BRM-Marlboro del francese è arrivata lunga, e la vediamo urtare con grande violenza la barriera



I migliori tempi sul giro di ognuno

E. Fittipaldi	1'28"1
Stewart	1'28"8
Cevert	1'29"0
Hulme	1'29"0
Peterson	1'29"4
W. Fittipaldi	1'29"8
Ickx	1'30"1
Ganley	1'30"1
Purley	1'30"2
Beltoise	1'30"4
Lauda	1'30"4
Hailwood	1'30"6
Pace	1'30"9
Jarier	1'30"9
Reutemann	1'31"3
Merzario	1'31"4
Revson	1'31"4
Hunt	1'31"7
Amon	1'31"9
de Adamich	1'32"0
Galli	1'32"9
Regazzoni	1'33"6
Oliver	1'33"8
Hill	1'34"0
Beuttler	1'39"6



In questa foto vediamo Beltoise, subito dopo l'incidente al Mirabeau, che raccatta i pezzi

lombo dirà poi che era inutile continuare perché la pressione dell'olio era a zero. Così a 20 giri dalla fine le speranze tramontano.

Com'è aumentata la media del G.P.

10. giro	126,360 kmh
20. giro	128,710 kmh
30. giro	125,440 kmh
40. giro	129,200 kmh
50. giro	130,065 kmh
60. giro	130,225 kmh
70. giro	130,263 kmh
78. giro	130,297 kmh

Mancano 18 giri al termine: Stewart guida ancora con spavalda sicurezza la danza, Fittipaldi lo segue a 11"6, il fratello Wilson è terzo, mentre il tenace Peterson è quarto. Cevert è al quinto posto, mentre l'unico italiano ancora in gara, de Adamich, è al decimo posto. Hailwood si ferma a 9 giri dal termine per cambiare una gomma anteriore bucata, mentre si è fermato anche Jarier per noie al motore.

Il finale ci riserva due grosse sorprese. La prima è al 72. giro, quando il bravissimo W. Fittipaldi si deve fermare alla curva del gasometro senza benzina: da terzo verrà classificato 11. a sette giri. Un vero peccato per il fratello di Emerson che oggi avrebbe meritato ampiamente il terzo posto alle spalle del più blasonato fratello. La seconda sorpresa è la rimonta favolosa di Fittipaldi nei confronti di

Stewart che ha rallentato l'andatura. Infatti al 73. giro lo svantaggio è di 6"8. Il giro successivo è 5"4, scende poi a 4"5, 3"3, 2"1. Ultimo giro: il pubblico è in delirio. Si pensa a cosa successe a Brabham con Rindt nel '70, quando il «vecchio» sbagliò l'ultima curva. Ma non sbaglia Stewart che taglia vittorioso il traguardo con un margine veramente esiguo: 1"3. Tanto gli basta per eguagliare il record delle vittorie del suo grande connazionale Clark.

Il 31. GP di Montecarlo si è disputato su 78 giri del nuovo percorso in luogo degli 80 abituali, perché, per l'allungamento di un centinaio di metri, non si sarebbe potuto far valere il record. La media del vincitore è stata di 130,297 kmh.

Giancarolo Covenini

Come i piloti hanno giudicato il nuovo percorso (dove si salta pure)

MONTECARLO - L'anacronistico circuito di Montecarlo è cambiato, la hanno voluto i piloti, la GPDA, e il buon senso. Il circuito è cresciuto di un centinaio di metri, è stata istituita una nuova chicane ricavata dal mare davanti alla piscina, la vecchia e (tristemente famosa) chicane è ritornata veloce (e pericolosa).

Sono stati spesi oltre 400 milioni di lire per riadattare Montecarlo, la municipalità monegasca ha pagato tutto, perché finito il gran premio l'opera servirà per altri scopi, come un parcheggio per oltre cento vetture.

Abbiamo parlato con i piloti per chiedergli le loro impressioni sul nuovo tracciato, questo quanto ci hanno detto:

STEWART - « Non è peggio degli altri anni... abbiamo cercato di fare delle soluzioni che possano stare a metà strada fra la sicurezza e le esigenze di un circuito stradale e cittadino ».



Nel punto in cui la pista percorreva la curva del vecchio Gasometro, ora le F.1 compiono un salto sulle quattro ruote. Ecco Fittipaldi in volo. Il campione del mondo conserva quattro punti di vantaggio



Le gemelle Kessler nel box Ferrari. Erano state a vedere il match Monzon-Griffith assieme a Regazzoni, Louis Stanley, Stewart, Beltoise e Fangio

« Non è più Montecarlo... » dice HILL

HILL - Il re di Montecarlo, come lo hanno battezzato per le sue innumerevoli vittorie sul circuito del Principato, ha raggiunto in questa occasione l'invidiabile traguardo delle 150 presenze al via di Gran Premi. E' categorico e dice: « Non è più Montecarlo... manca il Gasometro, manca una delle caratteristiche principali di questo percorso ».

FITTIPALDI - « E' un circuito bello da guidare, vario, ma estremamente pericoloso ».

HAILWOOD - « E' un circuito senza un attimo di respiro, faticoso all'estremo, è difficilissimo sorpassare, può succedere di tutto ».

GALLI - « Rispetto a prima ci sono delle curve in più... è massacrante, mal un attimo di respiro ».

GANLEY - « Un circuito difficile dove sei sempre impegnato al massimo, non ti puoi mai rilassare un momento, ma bello da guidare ».

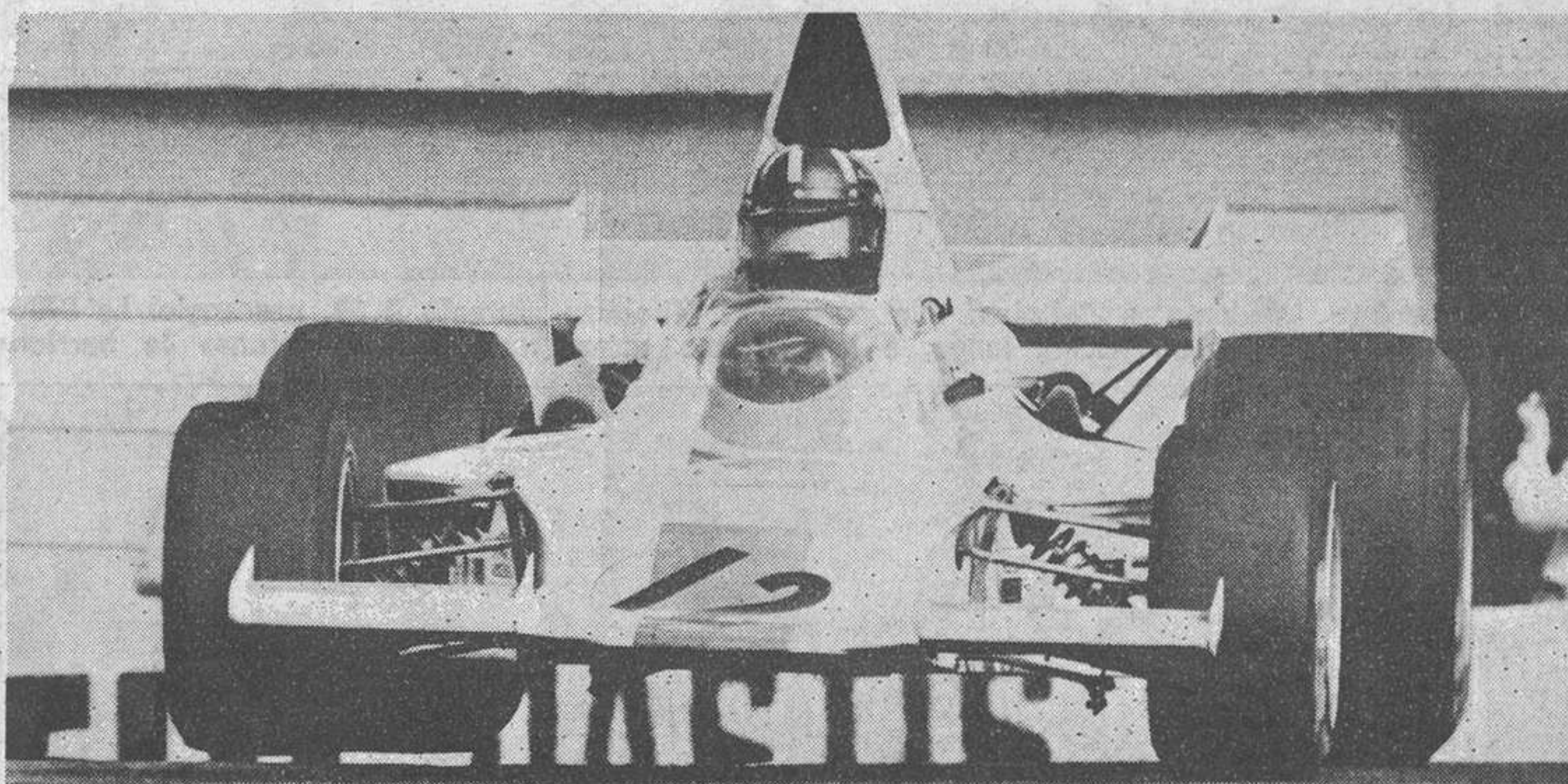
REGAZZONI - « Faticoso e irrazionale, non so come venga dato l'OK ad un circuito con vetture che sfiorano i 500 cavalli pieno di marciapiedi come questo ».

REVSON - « Il circuito è cambiato, è molto lento, dopo la drammatica Indy da 320 all'ora mi sembra un sogno... »

HULME - « Bello da guidare, la pericolosità di Montecarlo è quella che sappiamo, è faticoso perché senza un attimo di respiro, al traguardo saremo in pochi... »

CEVERT - « E' un circuito difficile per i piloti e duro per la macchina, infatti le trasmissioni e il cambio sono sempre sollecitate al massimo ».

DE ADAMICH - « La fatica è determinante su questo cir-



Nello stesso punto dove si salta, vediamo la Shadow-Embassy di Hill, che in questa occasione ha « compiuto » il suo 150. gran premio. Graham ha detto che così rinnovato « Montecarlo » non è più quello di prima perché « senza il Gasometro manca una delle caratteristiche principali di questo percorso »



Magnifica veramente la gara di Wilson Fittipaldi, purtroppo arrestatosi senza carburante

Classifica Mondiale F. 1 (dopo la 6. prova)

		ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONACO	TOTALE
Emerson Fittipaldi	Lotus-JPS	9	9	4	9	4	6	41
Jackie Stewart	Tyrrell	4	6	9	—	9	9	37
Francois Cevert	Tyrrell	6	—	—	6	6	3	21
Peter Revson	McLaren	—	—	6	3	—	2	11
Denis Hulme	McLaren	2	4	2	1	—	1	10
Arturo Merzario	Ferrari	—	3	3	—	—	—	6
Jacky Ickx	Ferrari	3	2	—	—	—	—	5
George Follmer	Shadow	—	—	1	4	—	—	5
Ronnie Peterson	Lotus-JPS	—	—	—	—	—	4	4
Andrea de Adamich	Brabham	—	—	—	—	3	—	3
J. P. 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

In Svezia « provino » della F. 1 MARTINI-TECNO

MONTECARLO - La bella prestazione della Tecno-Martini guidata da Amon al G.P. di Montecarlo, avrebbe fatto decidere i responsabili della casa di aperitivi di rinnovare fin da ora la fiducia e il contratto a Luciano Pederzani, per un programma ad ampio respiro per i prossimi tre anni. Il pilota rimarrebbe sempre Amon, a macchina competitiva si dovrebbero vedere due Tecno-Martini ogni gara.

Intanto la monoscocca fatta realizzare dalla Martini a Londra da Thompson con la supervisione di David Yorke è quasi pronta (pur con un ritardo di oltre due mesi) e la si vedrà molto probabilmente in prova al prossimo G.P. di Svezia, in alternativa all'attuale F.1 di Pederzani. Alla corsa molto probabilmente sarà assente de Adamich.

cuito senza respiro, la pericolosità è la solita... »

BELTOISE - « E' meglio per il pubblico, i boxes sono migliorati, ma per i piloti non vi sono dei vantaggi reali, anzi... ci hanno reso la vita più dura ».

W. FITTIPALDI - « Circuito faticoso e pericoloso, ma io mi ci trovo abbastanza bene ».

AMON - « Massacranti 80 giri su questo nuovo tracciato. E' migliorato, ma non c'è un attimo di respiro, la sicurezza è molto aleatoria ».

PURLEY - « Io ho corso con il vecchio circuito con le F. 3 certo che con la F. 1 è tutta un'altra cosa, mi sembra più faticoso di prima, mentre la sicurezza è sempre una cosa molto aleatoria sia per il pubblico che per i piloti ».

Tutti i tempi delle prove

Pilota	Vettura	Giovedì	Venerdì	Sabato
Jackie Stewart	Tyrrell Ford 006	1'28"5	1'27"5	1'28"6
Ronnie Peterson	Lotus JPS	1'28"8	1'27"7	1'35"2
Denis Hulme	McLaren Yardley M 23	1'33"8	1'27"8	1'30"
Francois Cevert	Tyrrell Ford 006	1'29"8	1'28"3	1'27"9
E. Fittipaldi	Lotus JPS	1'31"9	1'28"1	1'28"9
Niki Lauda	Marlboro BRM	2'16"2	1'28"7	1'28"5
Jacky Ickx	Ferrari 312 B 3	1'29"3	1'29"3	1'28"7
Clay Regazzoni	Marlboro BRM	1'31"2	1'29"9	1'28"9
W. Fittipaldi	Brabham BT 42	1'31"5	1'30"8	1'28"9
Howden Ganley	Iso Marlboro	1'30"6	1'29"	1'29"7
J. P. Beltoise	Marlboro BRM	1'30"5	1'29"1	1'29"
Chris Amon	Tecno Martini	1'31"	1'29"3	1'30"6
Mike Hailwood	Surtees Fina TS 14	1'30"1	1'29"4	1'30"7
J. Pierre Jarier	March 731 G	1'31"7	1'30"	1'29"4
Peter Revson	McLaren Yardley M 23	—	—	1'29"4
Arturo Merzario	Ferrari 312 B3	1'30"5	1'29"8	1'29"5
Carlos Pace	Surtees Fina TS 14	1'33"4	1'29"6	1'30"6
James Hunt	March 713 G	1'33"2	1'31"1	1'29"9
Carlos Reutemann	Brabham BT 42	1'31"9	1'31"8	1'30"1
Jackie Stewart	Tyrrell 006 (n. 5T)	1'34"9	—	1'30"1
E. Fittipaldi	Lotus JPS (n. 1T)	1'37"7	1'30"2	1'34"4
George Follmer	UOP Shadow	—	1'30"9	1'30"4
Michael Beuttler	March 731 G	1'32"1	1'31"	1'31"7
Clay Regazzoni	Marlboro BRM (n. 19T)	—	1'31"	1'44"7
Nanni Galli	Iso Marlboro	1'34"	1'31"7	1'31"1
Jackie Oliver	UOP Shadow	—	1'34"8	1'31"2
Jacky Ickx	Ferrari 312 B3 (n. 4 T)	—	1'31"4	—
Graham Hill	Embassy Shadow	1'34"	1'32"2	1'31"9
David Purley	March 731 G	1'35"9	1'35"9	1'31"9
A. de Adamich	Brabham Pagnossin BT37	1'32"3	—	1'32"1
Niki Lauda	Marlboro BRM (n. 21 T)	1'32"3	—	—
Denis Hulme	McLaren Yardley n. 7 T)	1'33"8	—	—

In 19 ore - record ricostruita la B3 dell'avvilito MERZARIO

MONTECARLO - Tutti a scuola, nella prima giornata di prove. Le molte modifiche al circuito hanno praticamente costretto tutti ad imparare le traiettorie da scegliere, come se non avessero mai girato a Montecarlo. E la lezione è stata dura, perché la nuova sezione, che va dalla curva del portiere fino a quella del gasometro, è stata difficile da assimilare soprattutto perché oltre che nuova si è rivelata molto impegnativa e faticosa.

Miglior tempo a Stewart, nella prima giornata, seguito da Peterson che lo aveva seguito anche materialmente durante la ultima mezz'ora delle prove del giovedì, con un duello che è stato molto gustato dagli spettatori. E terzo tempo a Ickx che su un circuito come questo ha potuto far valere le sue qualità. La sorpresa è venuta da Arturo Merzario, ed è stata una sorpresa lieta, perché Merzario non aveva mai girato su questo circuito, e addirittura non era mai stato nel Principato di Monaco. Il suo tempo, anche se lontano dai limiti possibili, è stato molto buono. Così come è stata buona la prestazione della Tecno Martini, che ha dimostrato di possedere una buona tenuta di strada e di aver un motore molto buono e progressivo nelle accelerazioni. Altra sorpresa l'ha data Howden Ganley, che ha ottenuto un tempo molto buono con la Iso Rivolta, sempre tenendo conto dei limiti relativi. Qualche problema per contro per Galli, Oliver e Lauda, che non avevano le macchine a posto. Anche Regazzoni ha lamentato la irregolarità di funzionamento del motore.

Nella seconda giornata, la «digestione» delle difficoltà affrontate per la prima volta il giorno prima hanno permesso il miglioramento dei tempi da parte di tutti coloro che

hanno potuto girare regolarmente. La graduatoria dei tempi è quella che vedete nella tabella.

Di importante c'è stata la impossibilità di effettuare le prove al meglio da parte di Ickx, che nella discesa sinuosa dopo la vecchia stazione ha urtato col muso della Ferrari contro la barriera esterna, danneggiando la sospensione anteriore sinistra e non potendo continuare. La Brabham di Reutemann si è fermata presto, col motore rotto (fusione della terza biella) e quella di de Adamich si è fermata per il grippaggio del regolatore di pressione della iniezione. Il motore della BRM di Regazzoni ha continuato a non essere soddisfacente, e Jarier ha rotto ancora un semiasse come gli era accaduto il giorno prima.

Eccellente il tempo ottenuto da Niki Lauda, che ha utilizzato un treno di gomme speciali portate dalla Firestone, che nelle ultime corse ha compiuto molti progressi. E conferma delle qualità di adattamento di Merzario alla pista. Il comasco ha poi dovuto interrompere i suoi allenamenti, per cedere la macchina a Ickx che ha compiuto quattro giri, il necessario per essere qualificato con la macchina di Merzario, nel caso che la sua non fosse riparabile.

Nell'ultima giornata di prove soltanto Cevert è riuscito a migliorare i suoi tempi, dato che le condizioni della pista erano diventate peggiori, perché vi avevano girato in prova e nelle batterie le macchine delle formule minori.

Alla sessione di prove del sabato ha partecipato anche Peter Revson, che era giunto dall'America la sera precedente, reduce dalla avventura di Indianapolis durante la quale aveva avuto la emozione di un incidente che per fortuna sua si è risolto con soltanto qualche contusione leggera.

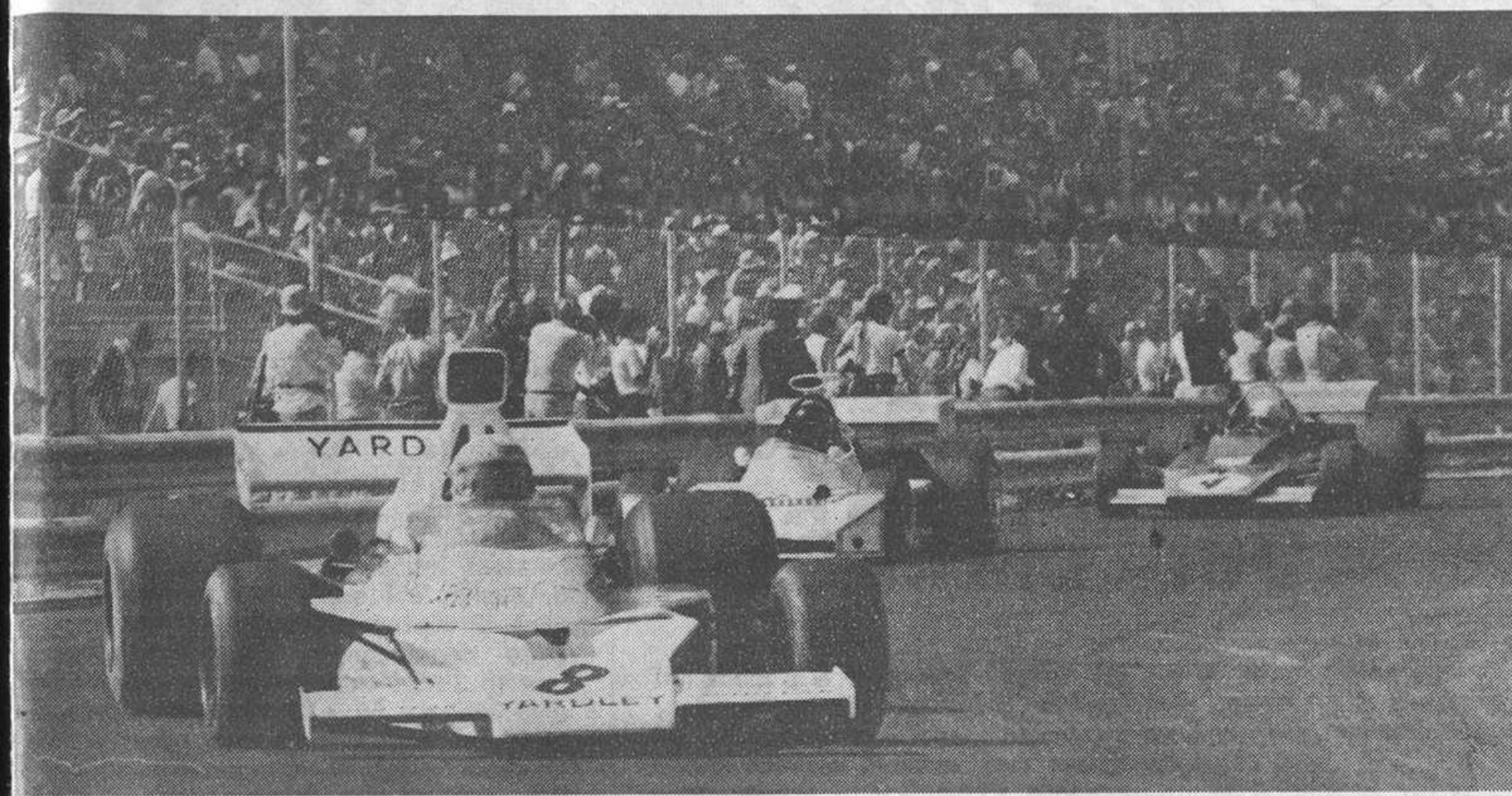
Il tempo ottenuto da Revson deve quindi essere considerato eccellente, perché per lui l'ultima sessione di prove è stata anche l'unica, ed ha dovuto compiere l'apprendistato che gli altri avevano fatto il giovedì.

Tra gli avvenimenti che hanno movimentato questa sessione c'è stato soprattutto la collisione tra la UOP Shadow di Follmer e la Ferrari di Merzario che ricordiamo a parte. Le due macchine sono apparse letteralmente ghigliottinate alle ruote.

Altri incidenti, con conseguenze molto minori, hanno lamentato Oliver, che ha dovuto fermarsi ripetutamente perché gli si staccava lo spoiler della parte sinistra del musetto, e Pace che ha rotto una ruota posteriore in una sbandata che l'ha portato a toccare il guard-rail. Ickx ha anche lui sfiorato con la ruota anteriore destra un guard-rail, senza danni grossi ma abbastanza per rompere la gomma. Ronnie Peterson ha continuato il suo calvario col cambio, che si era già rotto il venerdì, rompendo l'ingranaggio della seconda velocità, per cui ha potuto girare pochissimo.

E infine Amon ha avuto la disavventura più curiosa della giornata. Una delle fascette registrabili che stringono a collare i tubi dell'acqua sui tubi metallici si è rotta, e la pressione ha fatto uscire l'acqua che è andata a finire sugli scarichi arroventati. Amon si è fermato vicino a dei pompieri i quali alla vista del tanto fumo hanno pensato al fuoco, e senza esitare hanno scaricato sulla Tecno i loro estintori; inondandola di schiuma. Così anche le prove di Amon hanno dovuto essere interrotte, costringendo poi i meccanici a lavorare molto per pulire la macchina e per sostituire il motore.

f. l.



A sinistra, Revson e Hunt precedono la Ferrari di Merzario, che era 10. al momento del ritiro. Qui sopra, l'italiano ai box con Colombo e Luca di Montezemolo, al suo «debutto» ufficioso nei box Ferrari

Senza scuse il tamponamento-volante di FOLLMER

MONTECARLO - «END TEN MINUTS» (la fine fra dieci minuti), diceva l'azzurro foglio di carta che un responsabile dell'organizzazione faceva vedere a tutti i piloti ai box, sabato, ultimo giorno di prove del 31. G.P. di Monaco. In quel momento stavamo parlando con Merzario, il pilota-debuttante di questo circuito-toboga monegasco.

Visto il cartello Merzario si scusa e dice: «Vado a fare tre giri a rodare le gomme per la gara...», infila il casco, i guanti e si presenta con la rossa Ferrari all'uscita dei box. Viene data via libera e lentamente parte, pochi secondi dopo freccia davanti ai box la nera Shadow di Follmer.

Passa un minuto, ne passano due e Merzario non ripassa davanti ai box, ci si guarda attorno, sono attimi di silenzio, arriva «scintilla». Tramonti che era dalle parti della direzione di gara e dice: «Merzario è stato toccato da Follmer ed è uscito di strada, i due piloti sono illesi...»

All'annuncio Ickx allargherà le braccia, e con una smorfia commenterà il

tutto come dire «era prevedibile».

Pochi minuti dopo Merzario arriva ai box con in mano una molla della sospensione, ecco dalla sua viva voce il racconto di quanto è successo: «Ero appena partito e stavo a circa metà della salita di St. Devote, ero tutto sulla mia destra e non andavo ad oltre 50 kmh, quando improvvisamente ho sentito una gran «sleppa» dietro, la macchina mi è partita alta da terra un mezzo metro contro il guardrail, ho cercato di controllarla ma invano, contemporaneamente, mi sono visto passare sopra la testa una macchina nera alta da terra avvolta da scintille. Ho pensato a Fittipaldi o a Peterson... Ho capito in quel momento di essere stato colpito alla ruota posteriore sinistra, quando sono andato contro il guardrail, ho sentito una gran botta dalla parte anteriore destra, ho piroettato due o tre volte e mi sono fermato, quando sono sceso e ho visto la macchina distrutta in quel modo con le sospensioni rotte, mi sarei messo a piangere.»

Chiediamo a Merzario come è potuta accadere. Allarga le braccia e dice:

«Non so, anche per me è incomprensibile quello che è successo, forse Follmer (me l'hanno detto dopo che era lui) ha calcolato male la sua traiettoria e mi ha colpito, certamente io ero tutto alla mia destra, e nessuno potrà dire il contrario perché ci sono decine di testimoni, e anche i commissari erano presenti.»

Nell'ecologico box all'aperto fra gli alberi in riva al mare, incontriamo Follmer, la sua vettura è completamente fuori uso ed è già stata caricata sul camion, ecco la sua versione, che è completamente diversa da quella di Merzario e da altre persone presenti sul luogo: «Ero appena passato davanti ai box mi avevano segnalato di aver girato in 1'30"6, quindi molto vicino al mio miglior tempo fino a quel momento ottenuto, dopo la curva di St. Devote, mi apprestavo a sorpassare la Ferrari di Merzario, quando questi ha impostato la traiettoria da destra a sinistra chiudendomi la strada e colpendomi con la sua ruota anteriore sinistra la mia posteriore destra. Sono partito alto da terra piroettando in testa

e coda e fermandomi alcune centinaia di metri più lontano». (Se la versione fosse esatta, la ruota a.s. di Merzario sarebbe strappata via, mentre invece era solo rotta, molto danneggiata invece l'a.d. di Follmer quella che ha tamponato).

Questa versione differisce non solo da quella data da Merzario, ma anche da quella che alcuni testimoni presenti diranno poi. Una signora affacciata ad una finestra dell'Hotel Balmoral ha detto di aver visto chiaramente la scena di Merzario tutto a destra che andava pianissimo, investito nella ruota posteriore sinistra dalla vettura di Follmer che sopraggiungeva ad alta velocità, per la persona in questione, Merzario non ha assolutamente stretto sulla propria sinistra.

Anche un meccanico della Tecno-Martini, che si stava dirigendo verso la macchina di Amon ferma lungo il percorso, concorda con quanto dice Merzario, anche se per lui il pilota della Ferrari era leggermente spostato verso il centro della strada e non tutto a

destra, «comunque assolutamente non gli ha tagliato la strada» — ci ha detto. Anche un fotografo di Reggio Emilia, presente in quel tratto del circuito, concorda con le due versioni date dagli altri testimoni, Merzario andava pianissimo, era tutto sulla destra, e non ha tagliato la strada alla sopraggiungente Shadow.

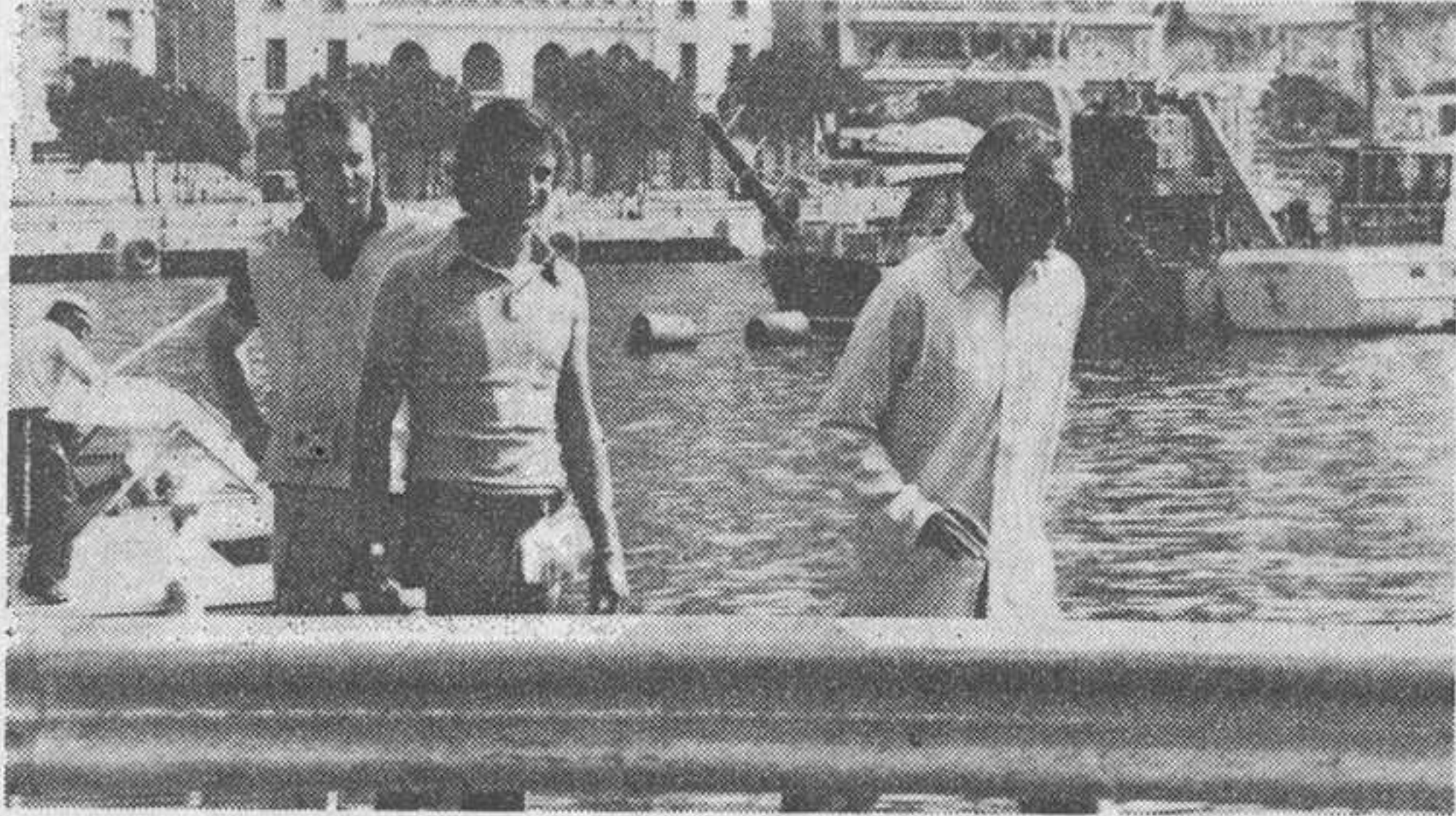
Una spiegazione logica di quanto successo, può essere questa: Follmer sopraggiungendo non ha avuto la percezione che Merzario stesse andando praticamente a passo d'uomo, e se lo è trovato improvvisamente davanti tamponandolo. Questa tesi è avvalorata dal fatto, che in quel punto del circuito assolutamente non si sorpassa un'altra vettura, e questo lo ha proprio dichiarato Stewart, che se ne intende...

Altro elemento favorevole al comasco è stato il rapporto del commissario di percorso che avvalorava la versione dell'italiano, anche se parla di sorpasso sulla destra di Follmer.

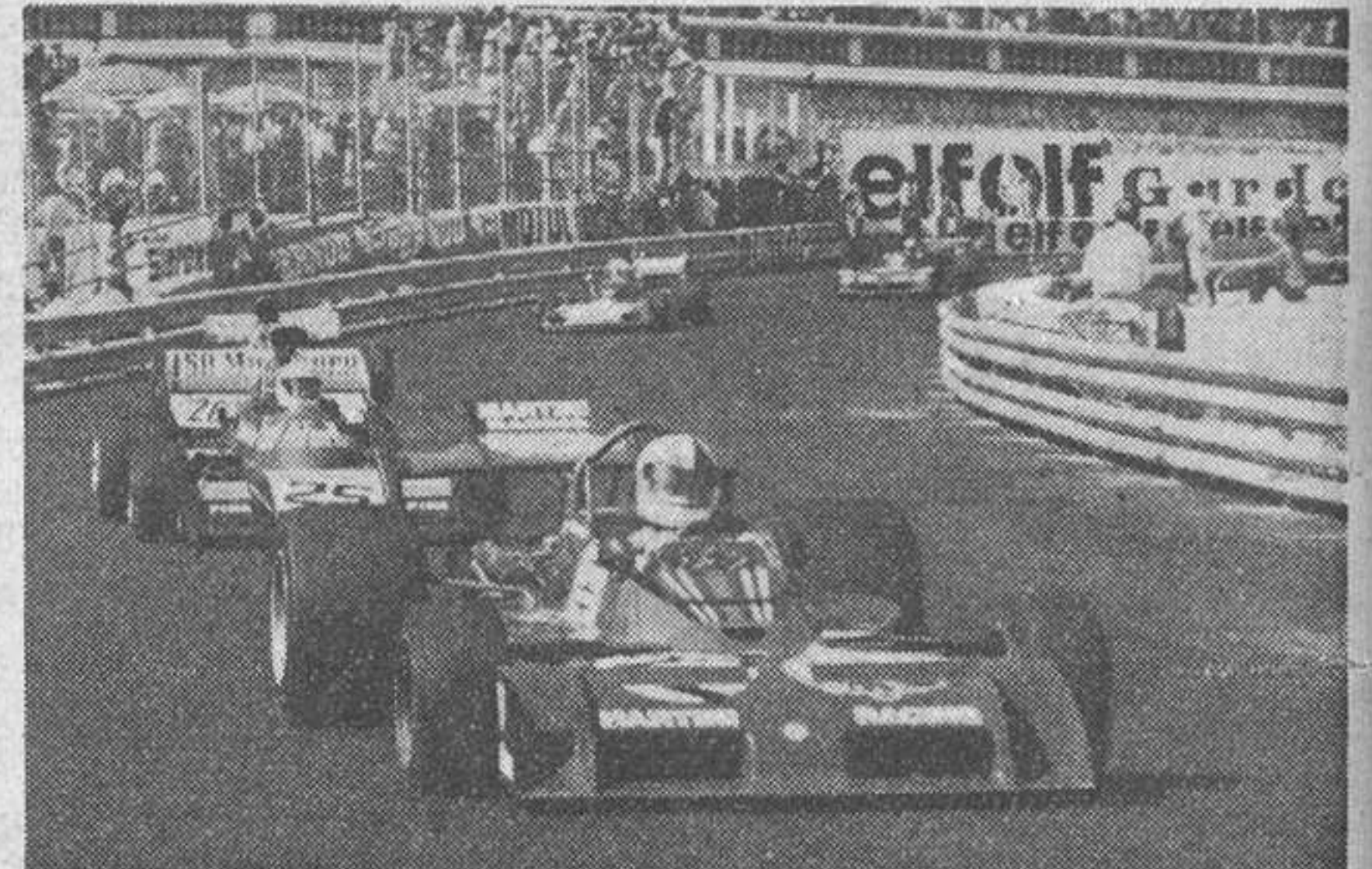
Cev.

L'avvocato AGNELLI forse cercava nelle prove il n. 1 FERRARI '74

Due giri-regalo per JACKIE ?



A Montecarlo presente anche l'avvocato Agnelli, qui con il nipote Cristiano Rattazzi. Agnelli ha preso molto a cuore i guai di Merzario



A sinistra, Agnelli discute con Merzario, mentre Montezemolo assiste. Sopra, Amon e Ganley, due protagonisti

DAL DIRETTORE

MONTECARLO 1 - Il Presidente della Fiat, avvocato Gianni Agnelli, dal suo yacht battente bandiera italiana e attraccato al centro del porticciolo monegasco, quasi di fronte alla nuova variante del percorso, era sbarcato di buon mattino, stamane, presentandosi sollecito, a fine prove F. 3, al boxes del G.P. Monaco F. 1. Luca di Montezemolo, il venticinquenne avvocato romano, ex pilota di rally, fino a due anni fa, quando correva in tandem col fratello amico Cristiano Rattazzi giovane nipote della dinastia Agnelli, anche lui visto in giro con Cesare Fiorio, si premurava di fare gli onori di casa nel box Ferrari. E' stato un po' il battesimo del biondo giovanotto che mostrandosi a circolare tra le macchine dell'équipe Ferrari, ha offerto conferma all'assunzione di importanti funzioni a fianco dell'ing. Enzo Ferrari, del quale sarà l'assistente speciale anche nel settore delle corse, da questi giorni.

L'avv. Agnelli, ancora fresco della delusione juventina di Belgrado, forse nel sentire ieri alla radio dei tempi d'avanguardia delle Ferrari B.3 di Ickx e di Merzario, si sarà detto che quest'anno forse valeva la pena di rinnovare le sue capatine al G.P. dei miliardari. Visto mai che non fosse la volta buona della rivincita... Ed è stato così attento osservatore per tutta la durata del secondo turno di prove. Luca di Montezemolo, gli ha presentato un po' tutti, dai tecnici Colombo, Giorgio Ferrari e Bussi, ad alcuni piloti, alle mogli dei guidatori della sua squadra. Con Stewart c'è stato un cenno abbastanza confidenziale, ma anche Fittipaldi e Peterson, con i loro siluri nerooro lo hanno molto incuriosito. Auspice il nipote Cristiano ha poi conosciuto Reutemann e subito è scattata la supposizione: sarà il nuovo pilota F. 1 Ferrari?

Dopo appena un quarto d'ora d'inizio delle mattinieri prove, però le cose hanno cominciato a girare male per la Ferrari. Mentre un po' tutti gli avversari si scatenavano, anticipando sempre più l'arresto delle lancette nei rilevamenti dei tempi, Jacky Ickx, che era stato il più sol-

Ecco l'arma segreta anti-Stewart del G.P. d'Italia la Lotus J.P.S. disegnata da Giugiaro per Chapman



La Freccia Nera per EMERSON

MONTECARLO - Ad una nostra preclsa domanda se erano già arrivati i disegni e i modellini della nuova JPS-F. 1 disegnata da Giugiaro a Londra, Emerson Fittipaldi è stato categorico: «No, ancora nulla è arrivato, credo che il disegno sia ancora indietro... così almeno mi ha assicurato Chapman». Si vede che il patron della Lotus ha voluto mantenere il segreto anche con il suo pupillo. Il disegno che vi proponiamo è infatti la nuova «freccia» in preparazione per Fittipaldi, per contrastare il ritorno minaccioso di Stewart. La monoposto A3 JPS, la cui realizzazione dovrebbe iniziare in queste settimane, è molto più aerodinamica della F. 2 e con una forma molto a punta. Il particolare più nuovo ed interessante è l'alettone posteriore che è portante con la monoscocca di cui fa corpo unico partendo da sotto la pancia del telaio. Il debutto di questa F. 1 dovrebbe avvenire al G.P. d'Italia a Monza e sarebbe destinata al «rush» finale di questo interessante campionato mondiale piloti.

lecito a scendere in pista, non rientrava. I suoi tempi erano ancora limitati all'1'40". Si saprà poi che il belga aveva picchiato alla penultima curva della discesa del Casinò, il famoso Mirabeau, scardinando il baffo anteriore sinistro e piegando la stessa sospensione contro il guard-rail, come spiegherà lui stesso all'avvocato!

Così è stato fermato Merzario e scritto un «T» (sta per «training», vale a dire «muletto» di allenamento) sulla sua Ferrari n. 4, che tra l'altro il belga aveva una gran voglia di provare vista la sorpresa mostrata alle prime risultanze delle prove del-

l'Arturo nazionale. Mentre Ickx girava (non sarebbe sceso però sotto l'1'31"4) Merzario veniva accompagnato da Agnelli che, senza troppo mostrare, gli chiedeva un po' di tutto. Forse voleva farsi un'idea della storia del Nurburgring, che tiene banco anche qui nel clan dei circopiloti, se Stewart si è persino scomodato di persona per ricordare a Merzario la riunione del GPDA, l'Associazione piloti, svoltasi alla fine delle prove (col rinnovato veto a Monza senza chicane). E all'avvocato-Presidente, tra una chiacchiera e l'altra, mentre Ickx inanellava giri con la sua vettura, a Merza-

rio è scappato un «...Vero che bisognerà aggiustarla, l'altra?...». «Certo, certo che bisognerà metterla a posto...» replicava pronto l'avv. Agnelli. L'ing. Colombo, poco più in là, deve aver sentito se, poco dopo, quando Ickx aveva rinunciato subito al test con il muletto d'occasione, lamentando di trovarsi scomodo col sediolino del collega italiano, quasi se l'è presa con Merzario perché «...devi imparare a guidare col sediolino di Ickx...» (che per la cronaca era stato smontato la sera del giovedì per sistemarne uno più comodo per il pilota-fantino).

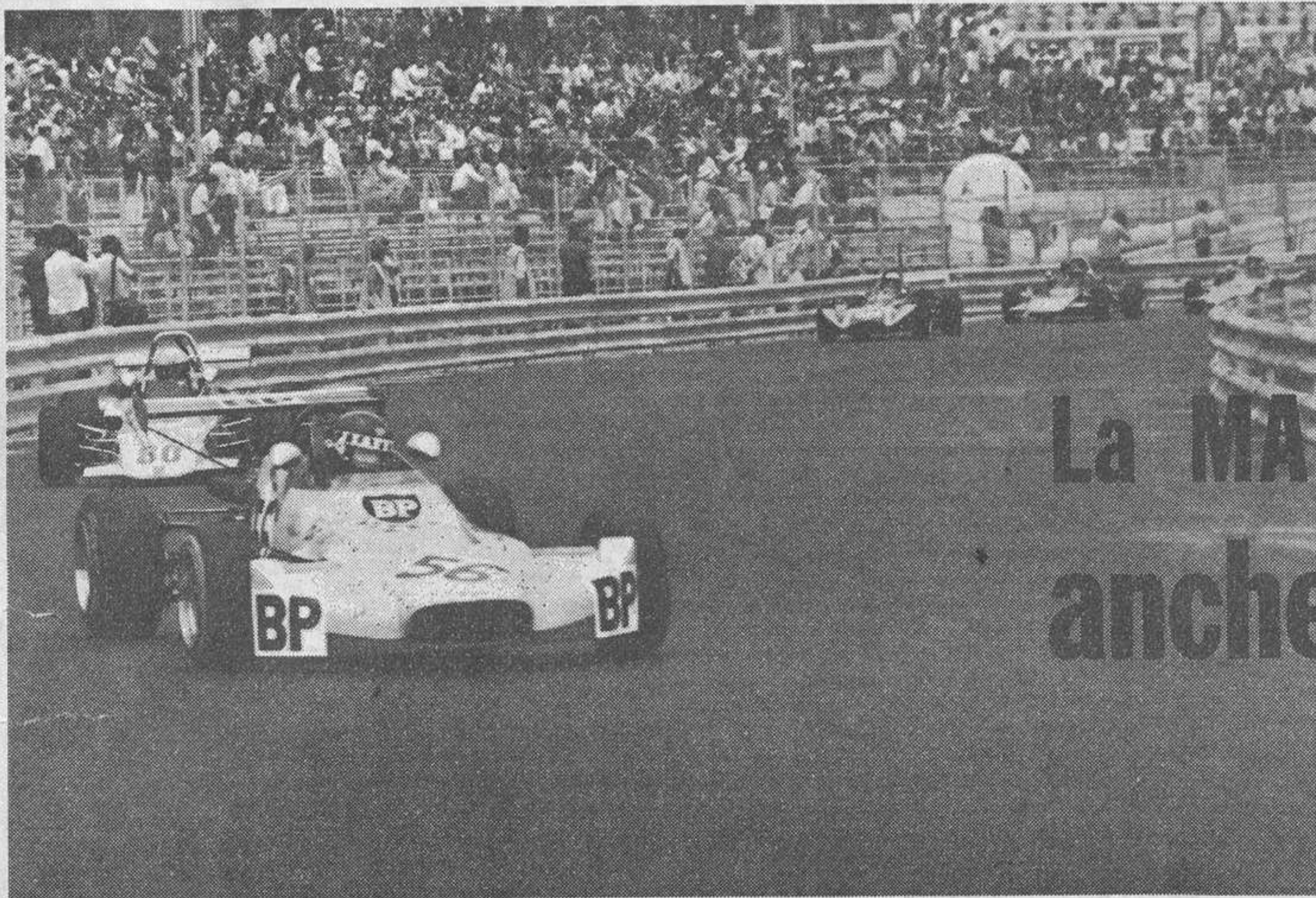
La «raccomandazione» del-

l'avvocato comunque deve essere stata la molla per la gran «tirata» del sabato notte, dalle 19 della sera alla domenica all'una del pomeriggio, in quella rincorsa contro il tempo che — peraltro — non è servita a far ben figurare poi Merzario in corsa. Alle 16,10, quando è arrivata notizia che Ickx si era ritirato Colombo e Giorgio Ferrari hanno chiuso taccuini e tabelle per dire addio anche alle ambizioni in questo Gran Premio. Sapevano bene che, qualche giro ancora e anche Merzario avrebbe riportato la sua B.3 al box. E a nulla sarebbe valsa la «scena» a cambiar ruota anteriore. Tanto si era capito che anche quel motore era finito K.O. con la pressione d'olio a zero.

L'avvocato (Fiat) in ogni modo non c'era. Aveva fiutato il vento che tirava tra Stewart e Fittipaldi, i due «stornelli» che, con l'appoggio di Cévert e Peterson, non hanno concesso nulla agli avversari, esibendosi infine in quel rush finale che, col secondo e 3 decimi di distacco conclusivo ha fatto domandare a qualcuno: ma se i giri non fossero stati diminuiti da 80 a 78 in extremis alla vigilia (perché i piloti lamentavano la fatica estrema della nuova chicane-toboga in piscina) ce l'avrebbe fatta Emerson a tentare il sorpasso? Magari sarebbe accaduto allora quel «salto sulle ruote» che nel giro d'onore ha mandato la Lotus JPS a schiantarsi sul guard-rail, mentre Jackie se la filava serafico a prendersi i complimenti delle «Serenissime Altezze» di Monaco...

Al trionfo dei due piloti che la Ferrari ha rifiutato di ingaggiare negli ultimi anni più di una volta, mancava dunque il super-sponsor del «cavallino». Ma forse si sarà convinto in TV che, se un Lauda con la BRM 12 cilindri e un Wilson Fittipaldi con una Brabham Ford (che Forghieri pur definisce «la vettura più moderna» di oggi) riescono a tener scacco un Ickx, non sarà solo perché il 12 boxer italiano a 12 mila giri ritrova i guai alle bronzine di due anni fa...

Marcello Sabbatini



La MARSIGLIESE ha suonato anche per... FRANCIA

Alle spalle dei francesi «arrabbiati»

(1. Laffite, 2. Serpaggi) il campione

F. Italia si è fatto luce con autorità

A sinistra, il vincitore Laffite con la Martini davanti alla Brabham del bravissimo Francia. Nel tondo in basso, premiazione anche per Fittipaldi. Emerson e Stewart si sono urtati, nel giro di raffreddamento, ma senza danni, mentre salutavano la folla che li acclamava

MONTECARLO - Ancora una volta le note della Marsigliese hanno accolto il vincitore del GP di Monaco F. 3, ancora quest'anno una sfida personale fra i migliori rappresentanti d'oltralpe. Il vincitore di questa 15. edizione si chiama Jacques Laffite (cerchiamo di tener presente questo giovane che farà certamente molta strada), proviene dalla F. Renault ed attualmente è il capolista del campionato francese di F. 3: si avvale di una Martini con motore Holbay, dimostrata una vettura molto solida, anche se di costruzione non eccessivamente avveniristica.

Ha veramente vinto da dominatore, aggiudicandosi la sua batteria e la finale, per la quale si è involato sin dalla partenza per non essere mai più raggiunto. L'unico che ci ha provato, a dire il vero, nei primi giri, a contrastarlo un pochino è stato Michel Leclere, pilota ufficiale Alpine, che proprio nel tentativo di superarlo ci ha rimesso una sospensione e da questo momento nessuno si è più sognato di insidiarlo. A tenere alto il nome della francese Alpine (che ricordiamo è l'unica casa di F. 3 che corre ufficialmente) ci ha pensato il compagno di Leclere, Ser-

paggi che ha ingaggiato un bellissimo duello con lo svedese Conny Andersson, costringendolo a una manovra errata che è costata al nordico una sospensione.

Deludenti gli inglesi (il primo rappresentante d'oltre Manica partiva nello schieramento finale solo in settima fila), finalmente all'altezza dei francesi i nostri piloti che si sono comportati tutti in maniera egregia. E in particolar modo ci rallegra il bellissimo comportamento dei nostri giovani, primo di tutti il ventiseienne Giorgio Francia, alla sua quarta corsa in F. 3 e già impegnato a contrastare i migliori elementi della F. 3 europea. Perché c'erano proprio tutti: compatta la schiera dei francesi che lottavano per il loro campionato, poi folta la rappresentanza degli inglesi, che cercavano punti per il John Player e abbondante anche la compagine italiana, con tutti i migliori in pista anche loro alla ricerca di qualche punto per il campionato, ma soprattutto ansiosi di misurarsi con gli stranieri.

E questo confronto lo hanno veramente retto in maniera su-

perba, con la sicura prestazione di Giorgio Francia, che non si è lasciato certo impensierire da quei mostri che sulla carta dovevano essere gli inglesi, tenendo senza problemi il loro ritmo e confermando con questa sua bellissima finale il tempo spiccato durante la sessione di prove. Vorremmo parlare ancora di un'altro giovane, che ha dimostrato maturità e sicurezza sul difficile toboga del Monte: Gaudenzio Mantova, settimo alle spalle di Carlo Giorgio nonostante verso la fine abbia trovato qualche difficoltà nell'uso del cambio, dal momento che il motore, che si era staccato da un supporto, ostacolava questa manovra.

A completare il confortante risultato globale dei nostri la positiva conferma di Carlo Giorgio, sesto assoluto e delle tre Brabham BT 41 di Claudio Francisci, Alessandro Pesenti Rossi e Lella Lombardi, che hanno se non altro portato a casa la grossa soddisfazione di concludere a giri pieni questa impegnativa prova, dando all'Italia un complessivo di ben sei piloti a giri pieni entro i primi 12 posti: un risultato globale che neppure i francesi o gli inglesi sono riusciti a eguagliare.

LE BATTERIE

La fuga di Leclere

Tutti presenti i 2 piloti che disputeranno i 16 giri: in prima fila partono Leclere e Beguin, seguiti da Kuwashima ed Ethuin. I nostri sono Pescia in terza fila, Giorgio in 4., Sassi in 5., poi Francisci ed infine Bozzetto.

Al via Leclere è rapido a prendere il comando, mentre Beguin accusa subito guai all'accensione ed è presto fuori gara. Fuori gara subito anche uno dei favoriti, il francese Paoli sulla Martini, che sbatte violentemente a Saint Devote e l'inglese Taylor che picchia un marciapiede e distrugge la macchina poco prima della curva di Mirabeau. E' il giapponese Kuwashima il più lento a prendere la ruota del fuggitivo Leclere seguito da Ethuin., Brise, Serpaggi e Pescia, che precede di poco Carlo Giorgio. Anche Bozzetto se la cava molto bene e guadagna posizioni su posizioni, finché al quinto giro transiterà con il motore a basso regime, accusando un guasto al cambio.

In ritardo è anche Pescia, che si è girato dopo il Casinò a causa della rottura della molla di ritorno della ghigliottina, che gli lascia il motore su di giri nei momenti meno opportuni. Al quinto giro Ethuin passa Kuwashima, mentre al Tabaccaio volano le vetture per un incidente multiplo che coinvolge anche il nostro Sassi: le macchine occupano tutta la pista e i commissari francesi pare perdano la testa arrivando anche ad agitare la bandiera rossa. Per fortuna niente di grave per i piloti, mentre Salminen e Nordstrom, che hanno causato il caos, assieme a Sassi rimangono ai bordi della pista.

Dopo aver rallentato un poco la corsa, si riprende sempre con Leclere fuggitivo, inseguito da Ethuin, Kuwashima e Brise, che deve abbandonare nel corso del 9. giro con la sospensione anteriore destra fuori uso. Quarto è Serpaggi, davanti al nostro Carlo Giorgio, poi Friedrich, Magee, Wilds e Claudio Francisci. Queste posizioni non cambieranno sino alla fine.

● All'ultimo momento dall'Italia è arrivato anche Pino Pica, che ha assistito fino all'ultimo la moglie Bibi che gli stava regalando un bellissimo maschietto: ha provato a mettere in movimento la sua Ensign Alfa, ma il bloccaggio della boccola della frizione non lo ha fatto nemmeno partire.

Francia in prima fila

La seconda batteria vede finalmente un'italiano in prima fila: è il nostro casco di bronzo Giorgio Francia, affiancato a Lafosse e davanti a Perkins e Andersson. Al via è il francese il più lesto, seguito da Francia e Andersson: nelle ultime file il nostro Pesenti è chiaramente spinto fuori a Saint Devote da Nelleman, nei riguardi del quale forse i commissari francesi prenderanno provvedimenti.

Tra l'altro il povero Pesenti si troverà davanti anche la Porsche della direzione corsa, che chiudeva lo schieramento e compiva il primo giro dietro al gruppone e perderà anche alcuni preziosi a superare la macchina intrusa. Anche Coulon passa a passo d'uomo, con la sospensione anteriore chiaramente fuori uso per una toccata alla chicane: e Perkins, pochi giri più tardi accuserà il medesimo guasto. Al terzo giro caos alla variante della piscina: Jones arriva a freni inchiodati e si gira all'entrata della seconda curva. Macchine che passano a destra e a sinistra: ci rimane impigliato invece Alberto Colombo, che era partito molto bene.

Jacques Laffite intanto se ne va senza problemi: fantastica è la corsa del nostro Francia che resiste agli attacchi in seconda posizione. Solo al sesto giro lascerà passare lo scatenato Andersson e terminerà con un bellissimo terzo posto. Molto bene dei nostri anche Gaudenzio Mantova, che mantiene prima la sesta posizione, poi passa quinto appena Perkins accusa la rottura alla chicane: bravissima anche la Lella che lotta a lungo con Guitteny e Gerber per poi infilarsi di prepotenza alla chicane a tre giri dalla fine. Anche da questa batteria quindi italiani in finale: Giorgio Francia, Mantova, la Lombardi ed anche Pesenti Rossi, risalito caparbiamente dall'ultima posizione alla decima, con un forcing e una determinazione che hanno dell'incredibile.

LA FINALE

Una Martini per Laffite

Venti macchine al via con Laffite che prende imperioso il comando subito seguito da Leclere, Andersson, Francia, Kuwashima ed Ethuin. Subito si accende la lotta tra i primi

due con Leclere che tenta il tutto per tutto per passare la giallo verde Martini di Laffite; e proprio durante uno di questi primi giri, condotti a un ritmo disperato, nel vano tentativo di passare il rivale l'ufficiale Alpine sbatte una sospensione, che sminuirà talmente il rendimento della vettura da costringerlo al ritiro dopo sette giri. Laffite così si invola solo e riuscirà a mantenere un distacco sufficiente sino alla fine. Alle sue spalle si accende la lotta tra Andersson e Serpaggi, mentre il nostro Francia



L'incidente al «tabaccaio»

Avviene nel corso del sesto giro della 1. batteria ed è decisamente di marca svedese. Sono infatti i connazionali Salminen (Brabham BT 35) e Svensson (Brabham BT 41) a venire in collisione, in seguito ad uno sbandamento del primo. La posizione per imbrogliarsi comunque non è delle migliori: sovrappiunge alcuni istanti dopo Lorenzo Sassi, che cerca un varco tra i due, ma non passa e si arrampica addirittura sulle due macchine incastrate, finendo poi la sua carambola contro il guardrail.

Le macchine sono ovviamente fuori uso: tra l'altro ingombrano la pista e i commissari perdono un attimo il controllo, cercando di creare un varco per le altre monoposto, nel frattempo parcheggiate in attesa in fila indiana. Si sventola persino una bandiera rossa: ma alla fine, dopo non pochi sforzi la strada è aperta e i piloti possono continuare la loro corsa.

ha il suo da fare per contenere gli attacchi del giapponese Kuwashima.

Sarà la lotta tra lo svedese e il francese dell'Alpine il leit motiv di tutta la gara: a questi due si aggungerà anche Ethuin, che poi perderà ogni chance nel corso del 12. giro, quando anche lui sarà vittima (pochi giri prima era stata la volta di Wilds) della tremenda curva del Tabaccaio. Francia è attaccato nel corso del settimo giro anche dalla gialla GRD dello svedese Nordstrom: riuscirà a resistergli bravamente per diversi giri, finché il nordico lo supererà di motore nel corso dell'11. passaggio. Al termine della gara verrà poi tolto dalla classifica dopo che i commissari tecnici avranno riscontrato una tenuta pressoché nulla del cassoncino di aspirazione.

Regolari gli altri nostri piloti: Mantova è nel gruppone degli inseguitori subito dietro a Carlo Giorgio, che ha perso durante i primi giri diverse posizioni specie nelle staccate, dove il romano non riusciva a fermare la sua March alla quale aveva appena montato delle nuove pastiglie. Marcia regolare invece per Francisci, che viag-

gia in gruppo con Pesenti Rossi e davanti alla Lombardi, leggermente in crisi per un brutto scherzo che il comando della ghigliottina le ha appena giocato, rimanendo incantato proprio in un momento poco opportuno. La lotta tra Andersson e Serpaggi continua sempre, con lo svedese deciso più che mai a vendere cara la pelle: cederà la posizione solo a sei giri dal termine, quando ormai in crisi per i tentativi continui del Serpaggi che lo seguiva e lo puntava in ogni momento, farà l'errore alla chicane e sarà costretto al ritiro dopo aver picchiato la sospensione anteriore destra. Rimarrà a lui la soddisfazione del giro più veloce, in 1'36"6.

Sempre nel corso del 18. giro Francia deve cedere una posizione all'incalzante Magee: e da questo momento, a parte la sfortunata «pizzicata» a una gomma da parte di Dubler (che stava facendo una bellissima gara e riprenderà pateticamente con un pneumatico da bagnato) nessun episodio di rilievo verrà a turbare questo ordine.

Leopoldo Canetoli

15. GRAND PRIX DI MONACO «F. 3» - Gara internazionale di velocità in circuito - Monaco, 2 giugno 1973

LE CLASSIFICHE

1. BATTERIA

1. Michel Leclere (Alpine) in 26'29"9, media 118,326 kmh; 2. Ethuin (Martini) 26'33"4; 3. Kuwashima (March 733) 26'39"6; 4. Serpaggi (Alpine) 26'39"7; 5. Giorgio (March 733) 26'50"2; 6. Friedrich (March 733) 26'51"5; 7. Magee (Brabham BT 41) 26'59"8; 8. Wilds (Ensign) 27'00"4; 9. Palm (Brabham BT 35) 27'02"3; 10. Francisci (Brabham BT 41) 27'19"9; 11. Evans (March 733) 27'37"1; 12. Pescia (March 733) a 1 giro; 13. Martin (Maco) a 1 giro; 14. Haworth (Martini) a 2 giri; 15. Lewis (Brabham BT 41) a 3 giri.

Giro più veloce: il 15. di Serpaggi (Alpine)

2. BATTERIA

1. Jacques Laffite (Martini) in 26'28"9, media 118,899 kmh; 2. Andersson (March 733) 26'35"9; 3. Francia (Brabham BT 41) 26'41"5; 4. Nordstrom (GRD 373) 26'43"7; 5. Mantova (Lotus) 26'44"2; 6. Dubler (Brabham BT 35) 26'57"4; 7. Wood (March 733) 26'58"5; 8. Guitteny (Alpine) 26'59"8; 9. Lombardi (Brabham BT 41) 27'04"1; 10. Pesenti Rossi (Brabham BT 41) 27'11"5; 11. Nelleman (GRD 373) 27'11"6; 12. Gerber (Brabham BT 41) 27'13"9; 13. Carlsson (GRD 373) 27'17"8; 14. Santo (March 733) 27'21"1; 15. Maskell (MRE) 27'28"4; 16. Bonnin

(March 733) 27'33"9; 17. Marazzi (Brabham BT 35) 27'38; 18. Henton (GRD 373) a giro.

Giro più veloce: il 7. di Laffite (Martini) in 1'37", media 121,657 kmh.

FINALE

1. Jacques Laffite (Martini) in 39'24"1, media 119,800 kmh; 2. Serpaggi (Alpine) 39'25"6; 3. Magee (Brabham BT 41) 39'47"3; 4. Francia (Brabham BT 41) 39'48"3; 5. Friedrich (March 733) 39'48"6; 6. Giorgio (March 733) 39'48"8; 7. Mantova (Brabham BT 35) 39'50"6; 8. Palm (Brabham BT 35) 40'00"1; 9. Guitteny (Alpine) 40'05"4; 10. Francisci (Brabham BT 41) 40'06"3; 11. Pesenti Rossi (Brabham BT 41) 40'27"2; 12. Lombardi (Brabham BT 41) 40'46"5; 13. Dubler (Brabham BT 35) a 2 giri; 14. Andersson (March 733) a 7 giri; 15. Wood (March 733) a 12 giri; 16. Ethuin (Martini) a 13 giri; 17. Kuwashima (March 733) a 15 giri; 18. Leclere (Alpine) a 17 giri; 19. Wilds (Ensign) a 17 giri.

Giro più veloce: Andersson 1'36"6, media 122 kmh.

Il tricolore F. 3 (dopo 6 prove)

CARLO GIORGIO p. 34; Colombo 26; Francisci 19; Cinotti 18; Francia 14; Pesenti Rossi 12; Mantova 11; Bozzetto 6; Lombardi 4; Fiammini 3; Spreafico, Pa-vesi e Grassi 1.

JABOUILLE e LARROUSSE « traditi » dai motori nel 2000

TROFEO CARLO BENELLI, Conchiglia Shell, gara internazionale di velocità valida quale terza prova del Campionato Europeo Marche 2000. Autodromo Dino Ferrari di Imola, 3 giugno 1973.

LE CLASSIFICHE

1 manche: 1. Gerard Larrousse (Lola-BMW) 30 giri in 53'44"1, media 171,575 kmh; 2. Craft (Lola-Ford) 54'00"6; 3. Burton (Chevron-Ford) 54'05"4; 4. Turizio (March-BMW) 54'40"9; 5. Mohr (AMS-Ford) 54'46"5; 6. Pescarolo (Abarth-Osella) 54'54"2; 7. Walker (GRD-Ford) 55'10"9; 8. Raymond (Chevron-Ford) 55'19"7; 9. Kuenhe (March-BMW) a 1 giro; 10. « Gianfranco » (Abarth-Osella) a 1 giro; 11. Heavens (Chevron-Ford) a 2 giri; 12. Pilone (Abarth-Osella) a 2 giri; 13. « Mascateros » (Raymond-Ford) a 5 giri; 14. Terra (Ferrari 206) a 6 giri; 15. Edwards (Lola-Ford) a 7 giri; 16. Serblin (March-BMW) a 7 giri.
Giro più veloce: l'11 di J.P. Jabouille (Alpine-Renault) in 1'45"0, media kmh 175,611 (nuovo record).

Il manche: 1. David Walker (GRD-Ford) 30 giri in 54'20"5, media 169,659 kmh; 2. Pescarolo (Abarth-Osella) 54'24"4; 3. Craft (Lola-Ford) 54'32"0; 4. Turizio (March-BMW) 54'54"8; 5. Burton (Chevron-Ford) 54'55"6; 6. Bayard (Lola-BMW) a 1 giro; 7. « Gianfranco » (Abarth-Osella) a 1 giro; 8. Pilone (Abarth-Osella) a 1 giro; 9. Kuenhe (March-BMW) a 2 giri; 10. Heavens (Chevron-Ford) a 3 giri; 11. Lafosse (Lola-Vega) a 4 giri; 12. Mohr (AMS-Ford) a 5 giri; 13. Terra (Ferrari 206) a 6 giri; 14. Larrousse (Lola-BMW) a 16 giri.
Giro più veloce: l'8 di Cosimo Turizio (March-BMW) in 1'46"5, media 173,300 kmh.

Finale (per somma di tempi): 1. Craft, 60 giri in 1.48'32"6, media 169,878 kmh; 2. Burton 1.49'01"0; 3. Pescarolo 1.49'18"6; 4. Walker 1.49'31"4; 5. Turizio 1.49'35"7; 6. « Gianfranco » a 2 giri; 7. Kuenhe a 3 giri; 8. Pilone a 3 giri; 9. Mohr a 5 giri; 10. Heavens a 5 giri; 11. Terra a 12 giri; 12. Larrousse a 16 giri; 13. Raymond a 23 giri.



Gerard Larrousse, con la Lola T 292 con motore BMW preparato da Schnitzer, ha perso una corsa già quasi vinta per rottura del motore

Euro 2000 dopo 3 prove

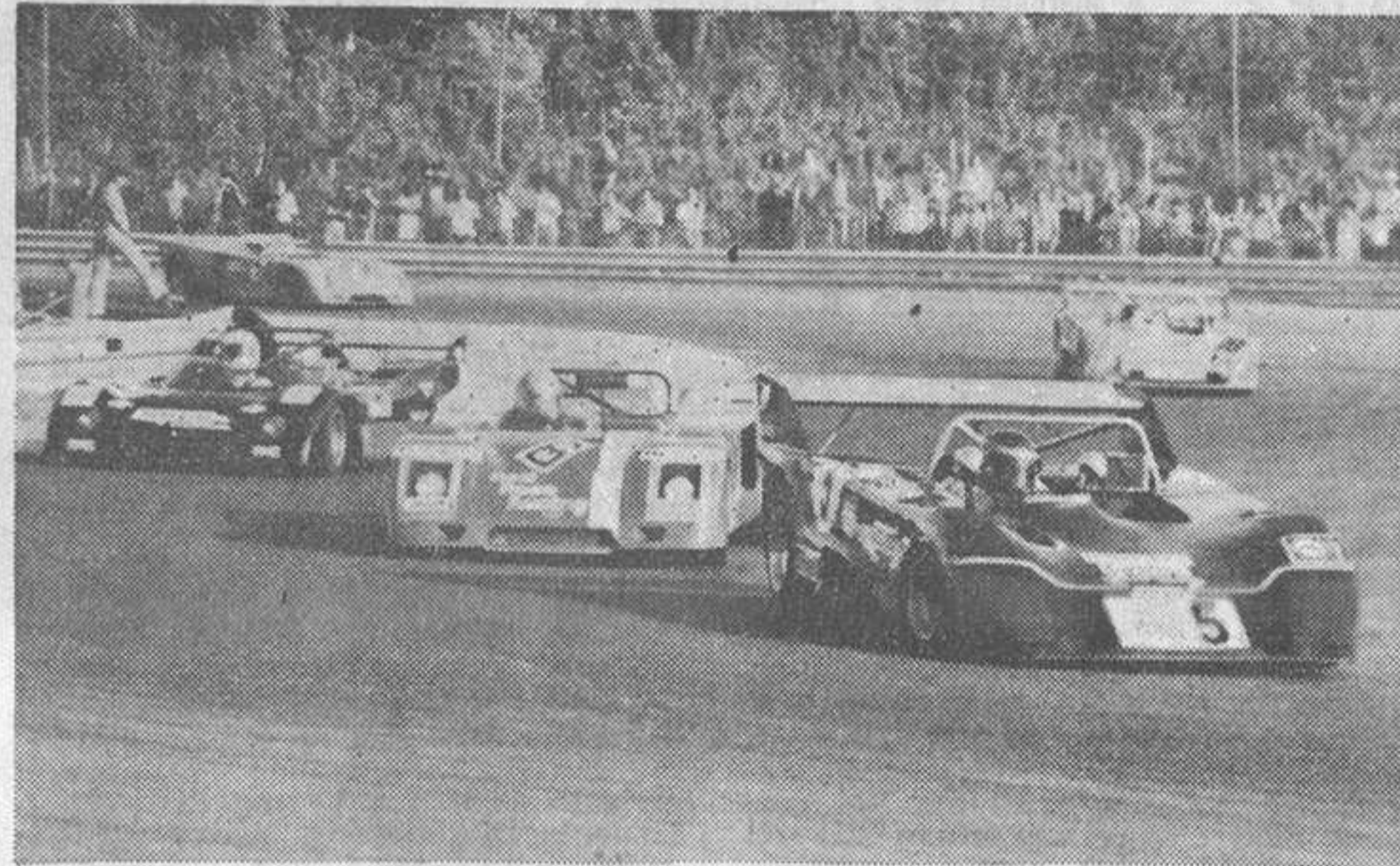
MARCHE

	RICARD	MISANO	IMOLA	TOTALE
LOLA	12	20	20	52
CHEVRON	20	15	15	50
MARCH	10	10	8	28
ABARTH-OSELLA	—	12	12	24
GRD	—	—	10	10
AMS	—	—	2	2

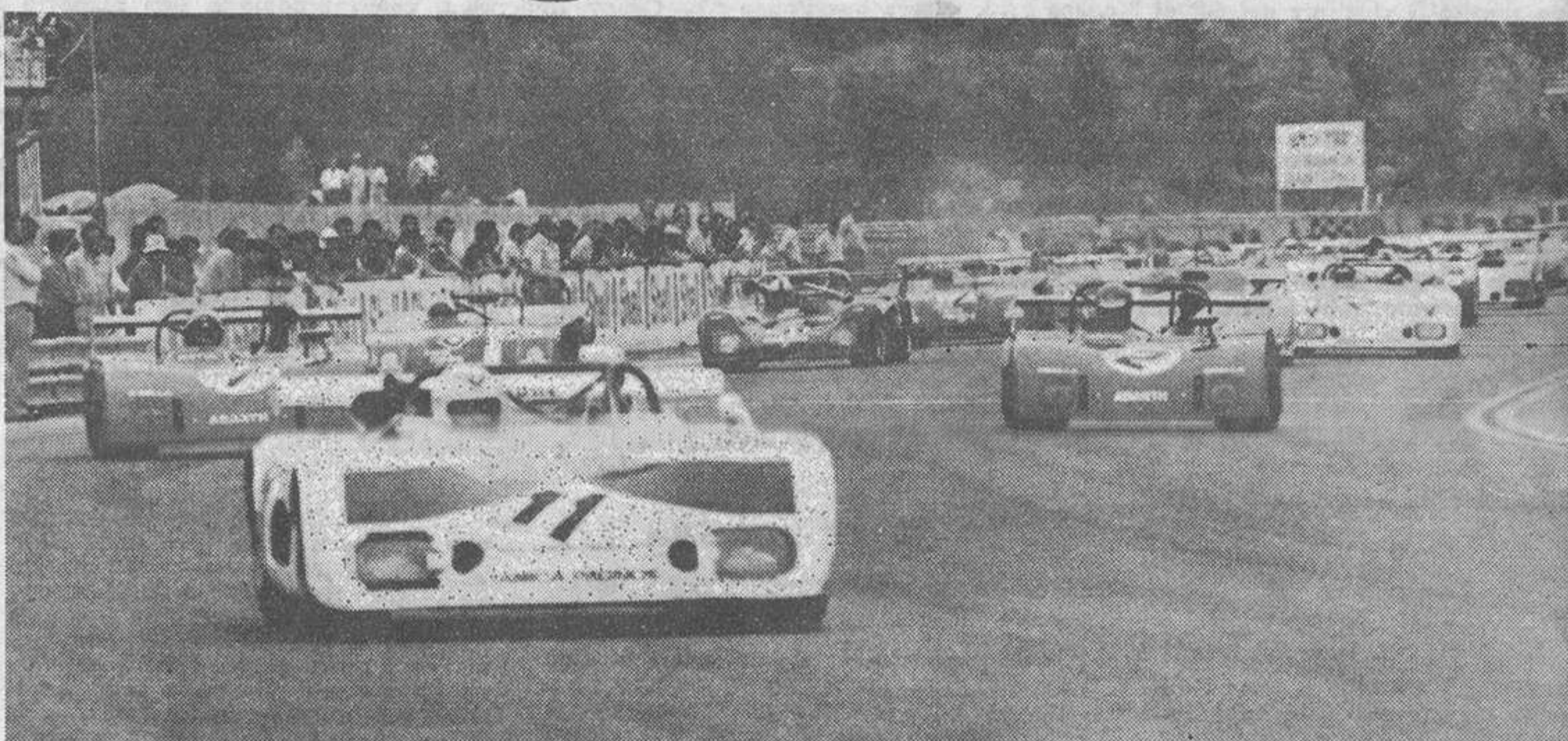
PILOTI

CRAFT	—	9	9	18
Lepp	9	6	—	15
BURTON	6	—	6	12
HENRY	4	—	—	4
QUESTER	—	4	—	4
PESCAROLO	—	—	4	4
SERBLIN	3	—	—	3
NESTI	—	3	—	3
WALKER	—	—	3	3
MARCOTULLI	2	—	—	2
JUNCADELLA	—	2	—	2
TURIZIO	—	—	2	2
STALDER	1	1	—	2
«GIANFRANCO»	—	—	1	1

CRAFT dal monologo francese



Alcuni protagonisti dell'Euro 2000 raggruppati alla chicane: il vincitore Craft, il secondo assoluto, Burton, la AMS di Mohr e la Lola di Jean Louis Lafosse. A destra, Serblin seguito da Quester e Pescarolo



I MANCHE

Jabouille tira la cinghia

IMOLA - Sono in 24 al via della prima delle due manche di gara, entrambe su 30 giri. Non si presentano Dini (ha dato il suo motore a Serblin) e Skoghag, tenuto a riposo dall'infermeria a causa di una tonsillite. Al loro posto si schierano « Mascateros », con la volonterosa Raymond, e Terra, che però non ci pareva « entrato » nel tempo massimo di qualificazione.

Al via, scattano dalla prima fila Edwards e Larrousse, ma molto bene va via anche Serblin. Al primo giro, subito grosso spavento per Busby che sbatte la sua Lola alle Minerali. In testa vanno Larrousse ed Edwards, mentre dalle retrovie si fa largo Pescarolo con l'Abarth e Serblin tiene a bada, al terzo posto, Craft e Jabouille. Il francese con l'Alpine ad ogni modo non tarda a mettersi in azione, assieme a Craft passa Serblin ed assieme a Craft va a prendere Edwards, che farà una gara « al contrario », facendosi risucchiare da tutti i rivali, a turno.

In testa insiste la Lola-Schnitzer di Larrousse, mentre purtroppo al sesto giro Serblin va al box iniziando la sua « battaglia » con le candele del suo BMW. Jabouille ben presto si libera di Craft, lasciandolo a vedersela con Edwards e Burton, dietro al quale si forma un gruppetto composto dalle due Abarth di Quester (partito molto bene) e Pescarolo compendiate la GRD di Walker e la March di Turizio.

Da questo punto, si assiste alla parte più bella della gara. Jabouille va a prendere Larrousse a colpi di giri veloci, infilando una bellissima sequenza con tre consecutivi giri record sotto

IMOLA - Un netto predominio dei piloti francesi, ed una prova eccellente di quelli italiani non sono riusciti a scalzare i piloti inglesi dai primi posti della terza prova del Campionato Europeo 2000, ad Imola.

Una volta ancora, Chris Craft si è trovato la vittoria a portata della sua Lola, e come già a Misano non se l'è lasciata sfuggire, regalando così alla marca di Broadley altri 20 punti che la installano in testa alla classifica provvisoria del Campionato, che si sta facendo sempre più interessante. La corsa di Imola, intitolata a Carlo Benelli, ha poi presentato un motivo di interesse in più per la presenza in campo praticamente di quanto c'è di meglio nel settore 2 litri, compresa quella Alpine-Renault che ha fatto faville alla sua prima gara importante, dimostrandosi già a punto e perfettamente in grado di risolvere a suo favore ogni situazione.

Come stava facendo Jabouille nella prima manche, quando ha raggiunto e superato con apparente facilità la Lola-BMW di Larrousse, prima di essere fermata da un guasto che si potrebbe definire banale, come la rottura della cinghia di trascinamento degli assi a cammes, con conseguente putiferio nella distribuzione.

L'incarico di vincere era quindi passato ancora in mani francesi, in quelle dell'esperto Larrousse, che nella seconda manche viveva sul vantaggio accumulato fino a che il suo BMW-Schnitzer rompeva qualcosa, ed il francese si fermava alla Rivazza. Toccava quindi a Craft andare a raccogliere la vittoria finale, dopo che l'ancor ottimo Walker portava la sua GRD-Dart alla vittoria nella seconda manche, mentre Burton riconfermava la bontà di fondo delle Chevron, sempre sottovalutate all'inizio ma sempre in cima alle classifiche alla fine.

Ma le soddisfazioni più grosse, fra tanti bei nomi stranieri, sono venute dai nostri piloti. Prima Serblin, in prova,

al vecchio tempo di Galli (1'46"1) culminati nell'1'45" netti che resterà il miglior tempo della giornata. Al 15. giro, subito dopo aver finalmente superato Larrousse, Jabouille si ferma subito dopo il traguardo: si è rotta la cinghia dentata della distribuzione, mandando a quel paese almeno una mezza dozzina delle 24 valvole del suo 6 cilindri.

Pertanto, queste le posizioni a metà gara: in testa Larrousse, ormai tranquillo; alle sue spalle, sgranati, Craft, Burton, Edwards, Turizio, Walker e Mohr, che con la AMS sta facendo un'ottima corsa ed ha riaggiuntato Pescarolo, mentre Quester era andato al box con noie ai freni. La manche è

era all'altezza dei migliori concludendo gli allenamenti con il quarto tempo assoluto alle spalle di tre Lola 292 (ripetiamo, il miglior telaio attuale) perfettamente guidate, e solo la sfortuna in gara lo fermava quando era con i primi.

Poi Turizio, rimasto da solo a difendere i colori di Trivellato, ha compiuto una seconda manche magnifica. Finalmente in possesso di una March a posto come motore e come assetto, nei primi trenta giri ha dovuto superare un momento di « cotta » per la disabitudine alle lunghe « tirate » a pieno ritmo, poi nella seconda parte di gara, si è letteralmente scatenato, andando in testa davanti a Larrousse il quale, pur ammettendo che si limitasse a controllare la corsa, non andava certo a passeggio. Purtroppo, un doppiaggio più difficile degli altri gli ha fatto perdere prezioso terreno, costringendolo ad inseguire ed a perdere tempo rimanendo invischiato fra Lafosse e Burton, ma la sua bella dimostrazione rimane. Finalmente, dopo tanto penare, una bella soddisfazione per il napoletano, che ora con Serblin forma una coppia degna di qualsiasi risultato.

Per quanto riguarda le Abarth-Osella, non si può dire che Osella, Jacoponi, Truffo e compagni fossero molto soddisfatti, non ostante il bel terzo posto conquistato da Pescarolo. Il francese ha avuto parole di lode per la macchina, ma si vedeva che soprattutto nelle accelerazioni erano in molte le 2 litri più veloci. Quester si è fermato, nella prima manche quando era messo anche meglio di Pescarolo, per non ripresentarsi nella seconda, non sappiamo sinceramente se per avaria o per l'inutilità di uno sforzo ai fini della classifica finale, ormai compromessa. Certo che sarà dura, quest'anno, per l'équipe torinese.

Marco Magri

II MANCHE

La « voglia matta » di Serblin

IMOLA - Per i 30 giri conclusivi, non si allineano Quester, i cui guai sono evidentemente più seri, Jabouille, che non fa in tempo a far cambiare motore, Peltier e Busby. Partono invece Serblin ed Edwards, che hanno sistemato i loro problemi ma ne palestrano subito altri, fermandosi subito,

e Lafosse, che nella 1 manche aveva fatto solo 9 giri.

All'abbassarsi della bandiera del dottor Zerbini, ottimo scatto di Turizio dalla seconda fila, che si mette alla ruota di Larrousse. L'inizio di questa seconda manche è bellissimo: in testa si forma subito un gruppo molto omogeneo, composto nell'ordine da Larrousse, Turizio, Pescarolo e Serblin, cui si aggiunge ben presto Walker, la cui GRD pare ora a punto dopo la sostituzione della centralina di accensione.

Purtroppo, come detto, Serblin è costretto a mollare già al quarto giro, proprio quando il suo compagno di squadra Turizio prende l'iniziativa e passa a condurre ottenendo anche il giro più veloce della manche. Dietro a questo gruppo, anch'essi raggruppati vengono Craft, Lafosse (che è risalito molto bene dal fondo dello schieramento) e Burton, come al solito in posizione di attesa. Quindi c'è Mohr, poi Raymond, Bayard, «Gianfranco» e Pilone, che durante la notte aveva sostituito il motore rotto in prova. «Gianfranco» ad un certo momento pare in grado di andare ad acciuffare Bayard, poi si lascerà progressivamente staccare accontentandosi di raccogliere un magnifico sesto posto assoluto.

Nel doppiaggio di Kuenhe, Turizio rimane danneggiato vistosamente ed infilato dai compagni di fuga, ed al 14. passaggio è quarto appalato a Lafosse e Craft, mentre Larrousse, Walker e Pescarolo insistono in testa. Poi, al giro successivo, la corsa perde il suo protagonista e logico vincitore: non c'è Larrousse, che ha rotto il suo BMW che pure stava risparmiando (si gira in un paio di secondi sopra ai tempi della manche di apertura) amministrando il consistente vantaggio.

Passa così in testa Walker, cui non può opporsi Pescarolo, la cui Abarth-Osella, ottima in frenata e di assetto, per sincera ammissione del pilota francese, manca forse quest'anno di qualche CV in più per essere in grado di attaccare.

Turizio è quindi leggermente staccato a contendere a Lafosse il terzo po-

Per le GT PORSCHE severa la «paga» modenese

TROFEO BEVILACQUA, Conchiglia Shell, gara internazionale di velocità in circuito per il campionato Europeo Gran Turismo (terza prova). Circuito Dino Ferrari, Imola, 2 giugno 1973.

LE CLASSIFICHE

I manche: 1. Mike Parkes (De Tomaso Pantera) 20 giri in 39'47"1, media 154,497 kmh; 2. Schickentanz (Porsche Carrera) 39'49"5; 3. Ballot-Lena (Porsche Carrera) 40'52"0; 4. Bonomelli (Porsche Carrera) 40'58"8; 5. Sindel (Porsche Carrera) 41'28"5; 6. Larsson (Porsche Carrera) 41'32"5; 7. Haldi (Porsche Carrera) 41'34"6; 8. Henzler (Porsche Carrera) 41'41"9; 9. Geeraerts (Porsche Carrera) a 1 giro; 10. Vollery (Porsche Carrera) a 1 giro; 11. Monti (Alpine 1800) a 2 giri; 12. Paleari (Alpine 1800) a 2 giri; 13. Schon (Alpine 1600) a 2 giri; 14. Rulon-Miller (Porsche Carrera) a 2 giri; 15. Caliceti (Alpine 1600); 16. Fossati (Porsche Car-

ra) a 2 giri; 17. Ricci (Opel GT) a 3 giri; 18. Borri (Porsche Carrera) a 4 giri; 19. Gysler (Porsche Carrera) a 5 giri; 20. «Cam» (Porsche 914) a 5 giri; 21. «Gero» (Pantera De Tomaso) a 10 giri; 22. Radicella (Porsche Carrera) a 15 giri; 23. Moretti (De Tomaso Pantera) a 19 giri; 24. Cheneviere (Porsche Carrera) a 19 giri.

Giro più veloce: il 7. di Mike Parkes in 1'57"7, media 156,662 kmh.

Il manche: 1. Mike Parkes, 20 giri in 39'29"5, media 155,648 kmh; 2. Schickentanz 39'33"3; 3. Ballot-Lena 40'21"1; 4. Sindel 41'06"4; 5. Henzler 41'14"6; 6. «Gero» a 1 giro; 7. Geeraerts a 1 giro; 8. Borri a 1 giro; 9. Rulon-Miller a 1 giro; 10. Vollery a 1 giro; 11. Haldi a 1 giro; 12. Paleari a 2 giri; 13. Monti a 2 giri; 14. Cheneviere a 2 giri; 15. «Cam» a 2 giri; 16. Schon a 2 giri; 17. Caliceti a 2 giri; 18. Fossati a 2 giri; 19. Gysler a 2 giri; 20.

Ricci a 3 giri; 21. Larsson a 4 giri; 22. Bonomelli a 7 giri.

Giro più veloce: il 9. di Mike Parkes in 1'57"2, media 157,331 kmh.

Finale (per somma di tempi) - 1. Mike Parkes, 40 giri in 1.19'16"6, media 155,062 kmh; 2. Schickentanz 1.19'22"8; 3. Ballot-Lena 1.21'13"1; 4. Sindel 1.22'34"9; 5. Henzler 1.22'56"5; 6. Haldi a 1 giro; 7. Geeraerts a 2 giri; 8. Vollery a 2 giri; 9. Rulon-Miller a 3 giri; 10. Monti a 4 giri; 11. Paleari a 4 giri; 12. Schon a 4 giri; 13. Larsson a 4 giri; 14. Caliceti a 4 giri; 15. Fossati a 4 giri; 16. Borri a 5 giri; 17. Ricci a 6 giri; 18. Bonomelli a 7 giri; 19. Gysler a 7 giri; 20. «Cam» a 7 giri; 21. «Gero» a 11 giri; 22. Cheneviere a 21 giri.

Giro più veloce 2000: Monti (Alpine 1800) 2'08"8, media 143,161 kmh.

Giro più veloce 3000: Schickentanz (Porsche Carrera) 1'57"3, media 157,196.

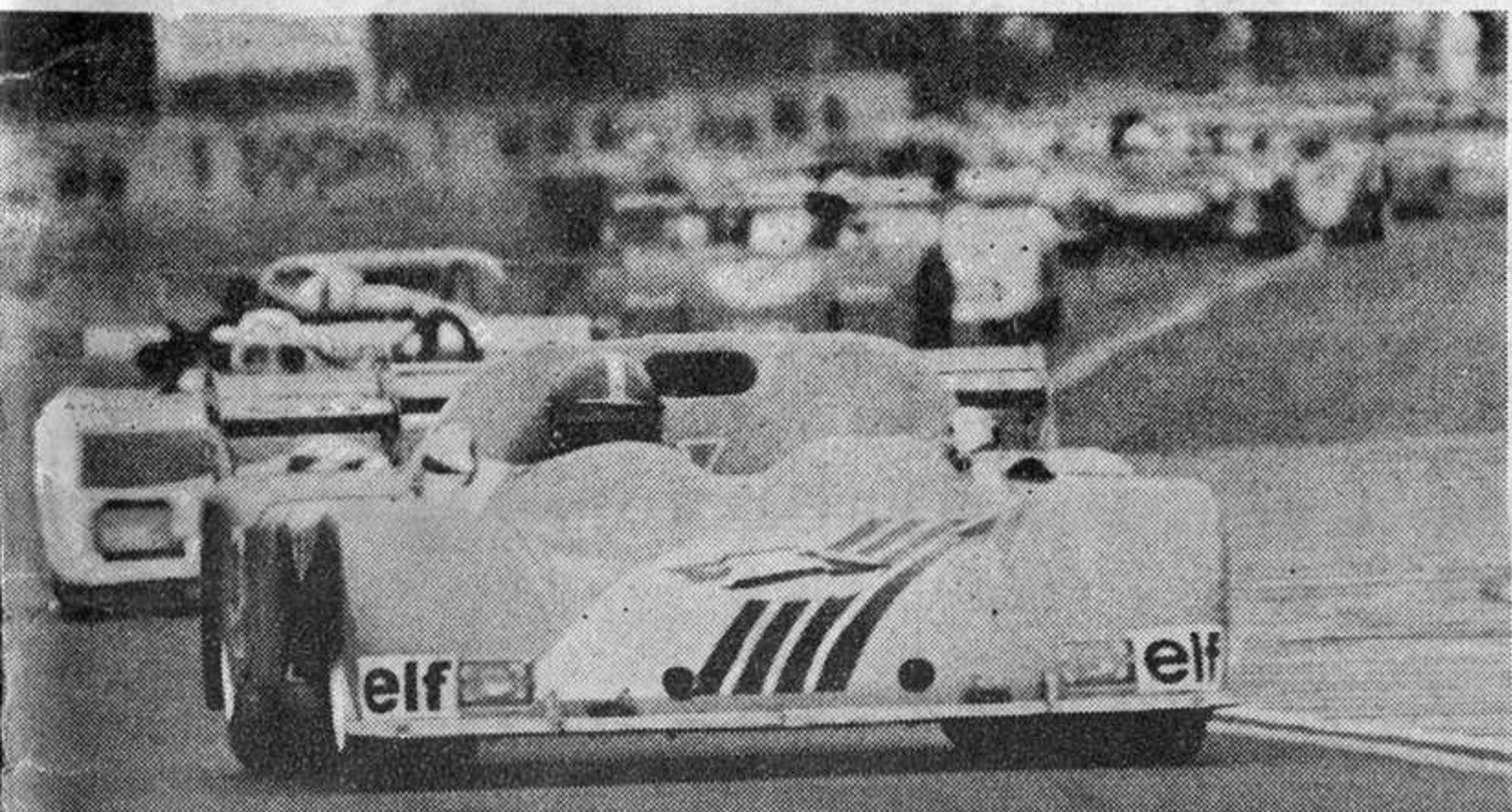
Classifica Euro GT dopo tre prove

	NURBURGRING	MONTHERY	IMOLA	TOTALE
BALLOT-LENA	9	9	4	22
SCHICKENTANZ	—	6	6	12
PARKES	—	—	9	9
HALDI	6	—	1	7
HENZLER	—	3	2	5
SIMONSEN	4	—	—	4
BONOMELLI	—	4	—	4
KELLER	3	—	—	3
SINDEL	—	—	3	3
ZELLER	2	—	—	2
GRANDET	—	2	—	2
CRISTMANN	1	—	—	1
GENTILS	—	1	—	1



Sul podio, Mike Parkes scambia complimenti con il degno rivale, il tedesco Schickentanz

PARKES uomo PANTERA



Qui sopra, Jabouille ha portato magnificamente al debutto europeo la Alpine-Renault 6 cilindri, purtroppo fermata da un banale guasto. A destra, Parkes e Schickentanz alle Minerali durante il loro bel duello



I tempi delle due giornate di prove

PILOTA	VEETURE	VENERDI'		SABATO	
Gérard Larrousse	Lola T292-BMW	1'58"98	1'47"18	1'48"76	1'45"98
Guy Edwards	Lola T292-Ford	1'53"16	1'49"47	1'49"55	1'46"35
Chris Craft	Lola T292-Ford	1'50"25	1'48"49	1'48"74	1'46"61
Gabriele Serblin	March 73S-BMW	1'49"28	1'47"02	1'49"39	1'53"64
Henry Pescarolo	Abarth-Osella	1'56"59	1'51"78	1'48"93	1'47"34
Dieter Quester	Abarth-Osella	1'53"97	1'50"22	1'49"86	1'47"53
Jean-P. Jabouille	Alpine-Renault	—	1'47"88	1'49"70	1'47"72
John Burton	Chevron B23-Ford	1'52"77	1'49"20	2'44"22	1'47"73
Cosimo Turizio	March 73S-BMW	1'52"29	1'48"49	1'53"54	1'47"75
Dave Walker	GRD S73-Ford	1'56"35	1'50"71	1'53"21	1'47"79
Martin Raymond	Chevron B23-Ford	1'54"22	1'51"22	1'53"35	1'48"52
John Lepp	Chevron B23-Ford	1'55"30	1'50"78	1'51"33	1'48"55
Manfred Mohr	AMS-Ford	—	1'52"80	1'49"64	1'49"04
Hervé Bayard	Lola T292-BMW	—	4'04"94	1'55"27	1'49"36
Alain Peltier	March 73S-BMW	—	—	1'57"09	1'51"01
Herbert Kuehne	March 73S-BMW	2'13"27	1'58"25	1'57"59	1'52"05
Jim Busby	Lola T292-Ford	1'54"09	1'52"63	1'53"63	1'52"30
«Gianfranco»	Abarth-Osella	—	2'05"03	1'52"95	1'52"50
Jean-Louis Lafosse	Lola T292-Vega	—	2'15"34	1'58"28	1'53"39
Jurgen Geysler	Chevron B21-Vega	2'00"34	1'55"26	2'28"76	1'54"08
Roger Heavens	Chevron B23-Ford	2'01"02	1'57"52	1'57"61	1'55"55
Spartaco Dini	March 73S-BMW	—	—	1'55"64	2'11"35
Rolf Skoghag	Lola T212-Ford	1'59"19	—	1'56"68	—
Franco Pilone	Abarth-Osella	—	—	1'58"00	—
«Mascaleros»	Raymond-Ford	—	2'06"41	2'03"27	2'02"63
Leandro Terra	Ferrari Dino 206	2'07"40	2'05"60	2'03"99	2'02"98
Franco Berruto	Abarth-Osella	2'10"57	2'04"55	2'07"73	2'03"45
Stefano Buonapace	Chevron B23-Ford	—	2'36"66	2'11"61	2'03"77
José Juncadella	Chevron B23-Ford	—	—	2'03"86	—
Jorg Obermoser	GRD S73-Ford	—	2'11"58	—	—
Manfred Mohr	AMS-Tecno	2'34"48	—	—	—

sto, quando i due in variante si toccano e Turizio compie una brevissima sosta di controllo al box. E' stata una decisione intelligente e cosciente, ma purtroppo costa a Turizio forse il terzo posto assoluto, il quarto certamente nel gioco della somma dei tempi.

Ad ogni modo, l'italiano torna ad inseguire e riaggancia il quarto posto passando Lafosse che inizia ad avere dei problemi, dato che anche Craft lo aveva passato facilmente, e superando poi di forza Burton al 24. giro. A questo punto la gara è decisa. Salvo ulte-

riori colpi di scena, Craft è il vincitore assoluto, mentre Walker ottiene una confortante vittoria di manche per la GRD, davanti al bravissimo Pescarolo, che risulta terzo assoluto per l'Abarth-Osella.

Quanto a Turizio, ottiene il quarto posto, non ostante il ritorno di Burton ed i freni ormai andati, ma la sosta al box, pur brevissima, lo relega al quinto posto assoluto per somma di tempi, mentre Mohr deve purtroppo cedere a 5 giri dalla fine ed il suo sesto posto assoluto, va a «Gianfranco».

IMOLA - Un'impennata d'orgoglio di Bussinello, della Pantera e soprattutto di Mike Parkes ha regalato alla De Tomaso la più bella vittoria della non ancora lunghissima carriera della gran turismo modenese, una vettura nata con presupposti agonistici estremamente interessanti ma fino ad ora mai completamente espressi, se non in potenza, come ad esempio nella 1000 Km di Monza dello scorso anno.

Nella terza prova del campionato Europeo riservato alla Gran Turismo Speciali, ad Imola, la Pantera ha finalmente dimostrato di essere all'altezza (e forse un tantino più su) delle migliori GT del momento, quelle Porsche Carrera che nelle varie elaborazioni private conservano comunque tutta la bontà di base della macchina che ha vinto la 24 ore di Daytona e la Targa Florio. Fra queste, la migliore si è dimostrata senza dubbio quella di Schickentanz, nella preparazione di Kremer, l'unica RSR presente ad avere già i nuovi pistoni da 96 che consentono la cilindrata limite di 2980 cc, mentre tutte le altre presenti, comprese le due di Bonomelli erano ferme a 2800 cc.

Il tedesco è stato l'unico a riuscire a mettere il muso davanti alla Pantera di Mike, e questo praticamente solo nello scatto di partenza, che in entrambe le manche l'inglese non ha atteso che mezzo giro a prendere la testa. Degli altri, l'atteso Ballot-Lena, vincitore dei due precedenti appuntamenti al Nurburgring ed a Monthery, si è fatto progressivamente staccare senza poter apparentemente opporre resistenza, limitandosi a contenere il ritorno di Bonomelli nella prima manche e conservando alla fine un terzo posto molto importante ai fini del campionato.

Inferiore all'attesa Haldi, alle prese con un motore stanco che poi alla fine si è rotto, ed anche Cheneviere, che per noie di alimentazione ha fatto solo un giro nella prima manche.

Ma torniamo alle De Tomaso. Dopo le prove, nelle quali aveva ottenuto il secondo tempo dopo Schickentanz, Parkes aveva espresso dei

timori sulla tenuta del motore, dopo che quello di Casoni aveva grippato a conclusione degli allenamenti. Invece, in gara non solo la vettura non ha letteralmente perduto un colpo, ma il simpatico quarantenne anglo-italiano si è permesso il lusso di battere ripetutamente il record sul giro, terminando in crescendo, con una seconda manche di quasi 20" più veloce della prima, mostrando così di poter tranquillamente reagire alla pressione di Schickentanz, che dopo aver speso tutto riconosceva, alla fine, che con la Pantera in questa occasione non c'era nulla da fare.

Molto bene anche l'altra De Tomaso in corsa (quella di Moretti ha fatto appena un giro), quella ad iniezione di «Gero». Il romano è stato molto sfortunato, dovendosi fermare subito per una avaria al leveraggio dell'acceleratore. Nella seconda manche, però, è risalito di forza dalle ultime file andando ad impegnare ed infine superando un gruppetto di scatenate Porsche guidato dal velocissimo Eberhard Sindel. Purtroppo, quando era saldamente quinto assoluto, un'improvviso abbassamento della pressione benzina lo ha costretto a rallentare.

Una bellissima dimostrazione comunque, la sua, anche se offuscata da quella di Mike Parkes, letteralmente «cotto» nel caldissimo abitacolo della sua Pantera, tanto che dopo la prima manche ha dovuto sottoporsi alle cure del dottor Piana per una congestione da calore; l'oretta di riposo, con tanto di borsa di ghiaccio in testa, la temperatura esterna più bassa, l'incoraggiamento di Bussinello hanno fatto il resto.

I MANCHE

Parkes nella sauna

IMOLA - Schickentanz e Parkes sono in prima fila per i primi 20 giri del Trofeo Bevilacqua. Assenti la Porsche di Ekberg e la Alpine di «Carter», completano i 24 partenti le due riserve Radicella e Gysler.

Al via, scattano meglio le Porsche di Schickentanz e di Ballot-Lena, ed al primo passaggio è il tedesco a guidare il gruppo alle Minerali. Ma già sul traguardo la Pantera di Parkes prende il comando, che non molla più fino alla fine della manche. Ben presto, i due di testa fanno il vuoto, lasciando Ballot-Lena (con la RSR preparata da Robert Buchet) a vedersela con Bonomelli. Dietro a questi, una bellissima battaglia si sviluppa fra le Porsche di Haldi, Larsson, Henzler, Geeraerts e Sindel. E' quest'ultimo che, risalendo in circa cinque giri posizione su posizione, riuscirà ad imporsi sui compagni di fuga.

Dietro a questi Borri, che ha fatto praticamente tutta la corsa da solo (cercando di imparare la pista al meglio) fino a quando, a tre giri dalla fine, si è dovuto fermare per la rottura del comando dell'iniezione. Purtroppo è subito fermo, già al secondo giro, Cheneviere, per rottura del motore. Nella 2000, gara senza problemi dell'Alpine-Quarry di Paolo Monti, che sul finale, pur tirando 500 giri in meno, ha accumulato un buon gruzzolo sul compagno di squadra Paleari. Ottima anche la gara di Schon, saldamente al comando fin dall'inizio della 1600, anche lui con l'Alpine-Quarry.

m. m.

CONTINUAZ. DA PAGINA 33

Quanto a «Cam», si era dovuto fermare con noie all'alimentazione a 5 giri dal termine.

In testa, le posizioni sono rimaste quelle di partenza, con Parkes che aveva raggrannellato circa 3" di vantaggio su Schickentanz, fino a che, al 14 passaggio, un suo cambio sbagliato (non gli era entrata la seconda) alla Tosa faceva sì che la Porsche riprendesse il contatto. I due se ne sono andati così fino al traguardo, e proprio all'ultimo giro Parkes allungava con apparente facilità, conquistando un vantaggio di 2"4 molto prezioso per l'economia generale della corsa.

II MANCHE

« Gero » senza pressione

IMOLA - Al via della seconda manche della gara dell'Europeo Gran Turismo, dopo poco più di un'ora di sosta, si ripresentano 22 vetture. Mancano la Porsche di Radice e la De Tomaso di Moretti, nei guai con i motori.

Stesso cliché della prima manche, con scatto prepotente delle Porsche, quella di Schickentanz dalla prima fila e quella di Bonomelli dalla seconda. Nuovamente, però, Parkes non ci mette che mezzo giro a passare di forza la Porsche e ad insediarsi al

IMOLA - La Formula Italia sta facendo una sbronza di Martini. Vincitore per la sesta volta consecutiva, alla nona prova del Trofeo per le monoposto tricolori, il ragazzo di Lavezzola sta dimostrando una superiorità che si sta piano piano trasformando in monotonia, « ubriacando » proprio un Trofeo che per sua definizione dovrebbe essere un continuo succedersi di colpi di scena.

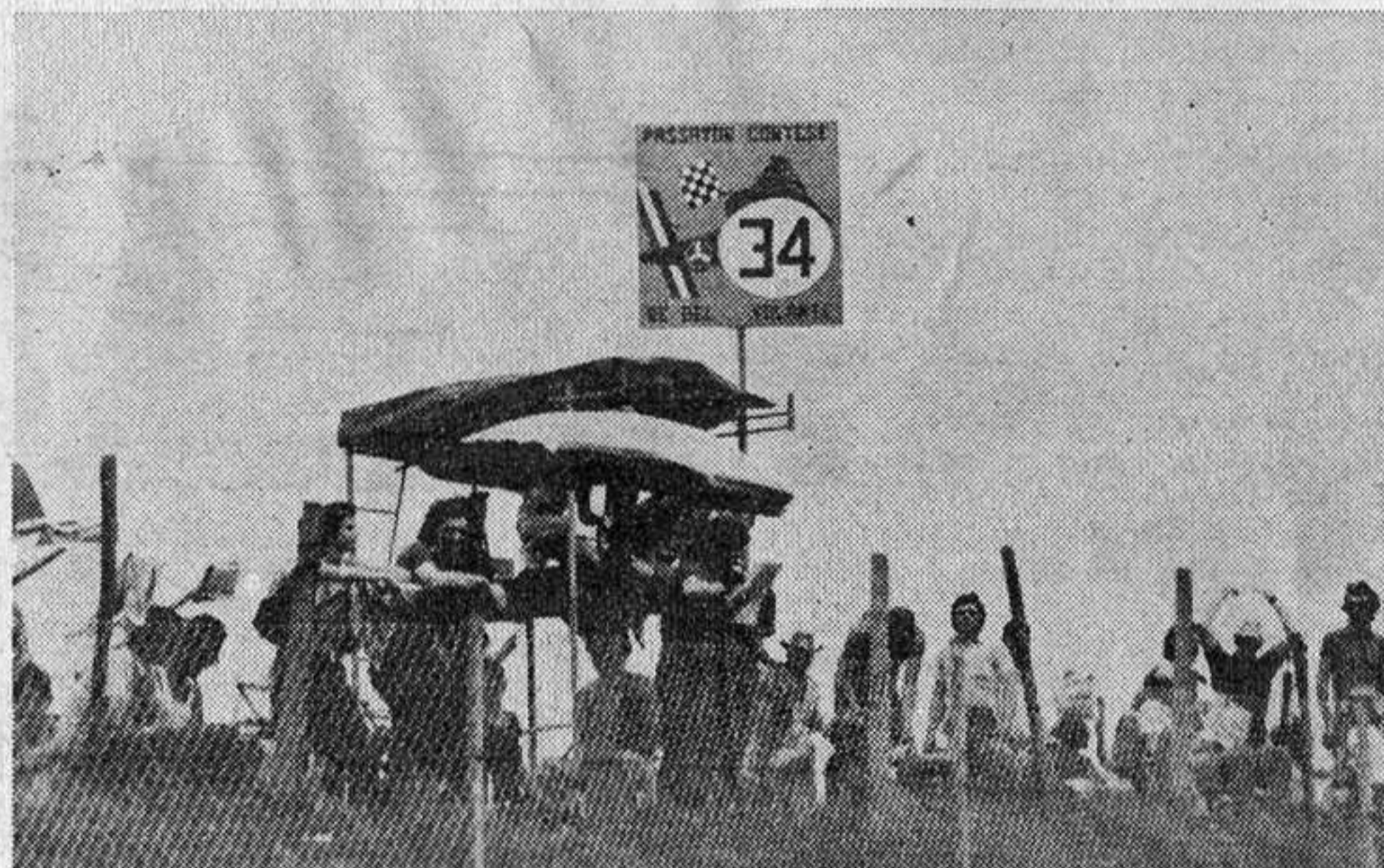
Vincere è bello ed entusiasmante, il Campionato è ancora lungo (ha un totale « folle » di ben 22 gare...) e Giancarlo Martini difficilmente rinuncerà alla soddisfazione di succedere a Giorgio Francia. Comunque, se per ipotesi decidesse di piantarla con le F. Italia e di attendere magari qualcosa di più, anche a costo di vedersi superato a fine stagione da qualche altro, non ci troveremo nulla da ridire.

Quello che vale, Martini lo ha già ampiamente dimostrato. Quello che gli manca (o che per lo meno gli è mancato al termine della scorsa stagione), è in realtà una visione chiara di quello che ha intenzione di fare del suo avvenire di pilota. Se correre sul serio, oppure continuare a fare le corse per divertimento. Veda lui, ora, di amministrarsi al meglio.

LE CORSE
Tre come ormai consuetudine le batterie, per scremare i 24 che disputeranno poi la finale. Nella prima batteria Martini e Farneti vanno al comando immediatamente, seguiti a debita distanza da Cavina che guida il gruppo degli inseguitori. Viene su molto bene Tagliaferri, che con disinvoltura al penultimo giro va ad occupare il terzo posto

Dopo MISANO ha vinto anche a IMOLA il romagnolo dominatore in Formula ITALIA

MARTINI... e sei!



« Passator cortese, re del... volante » dice questo cartello dei super-titoli di Giancarlo Martini, dominatore della F. Italia, visto a Imola

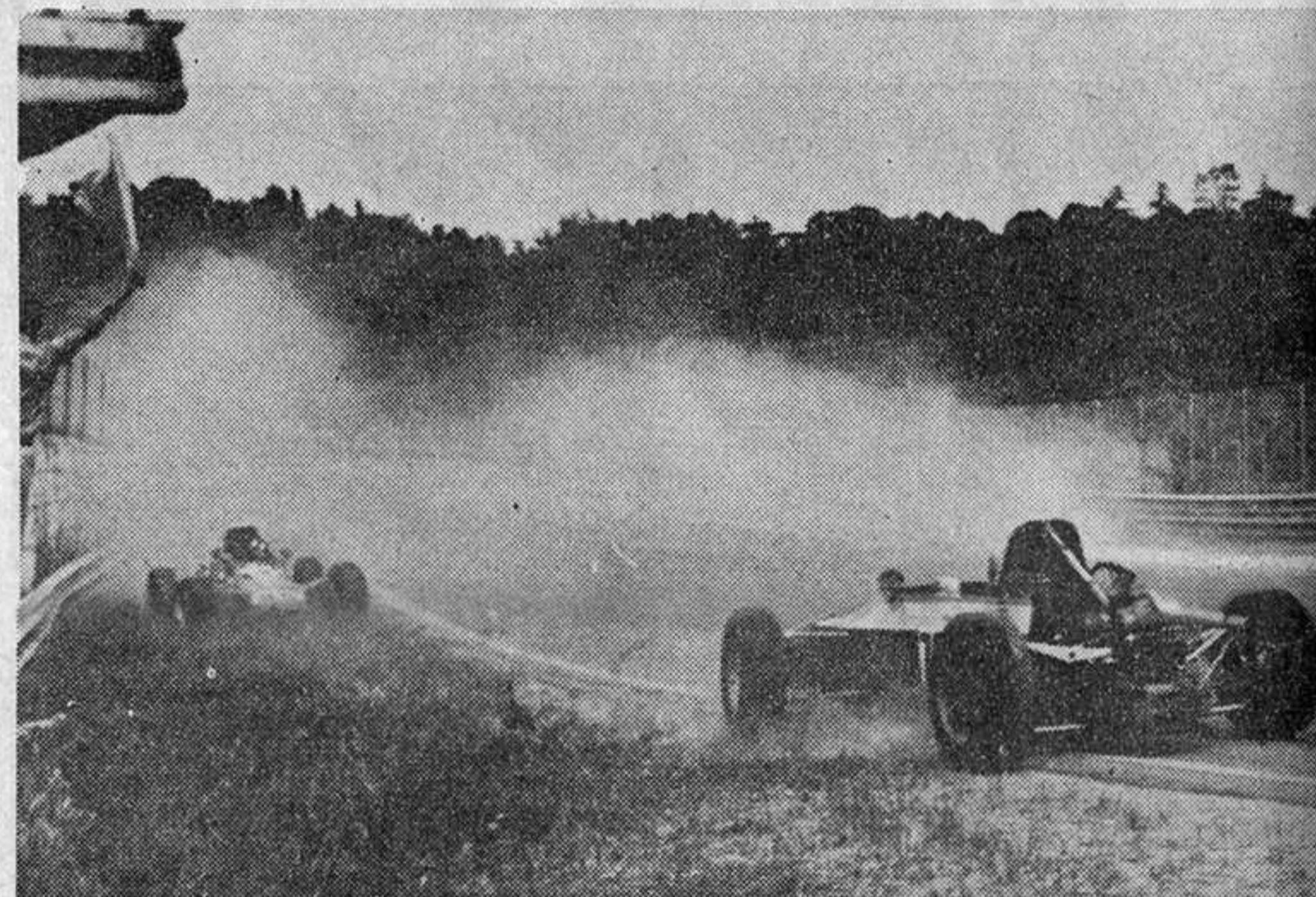
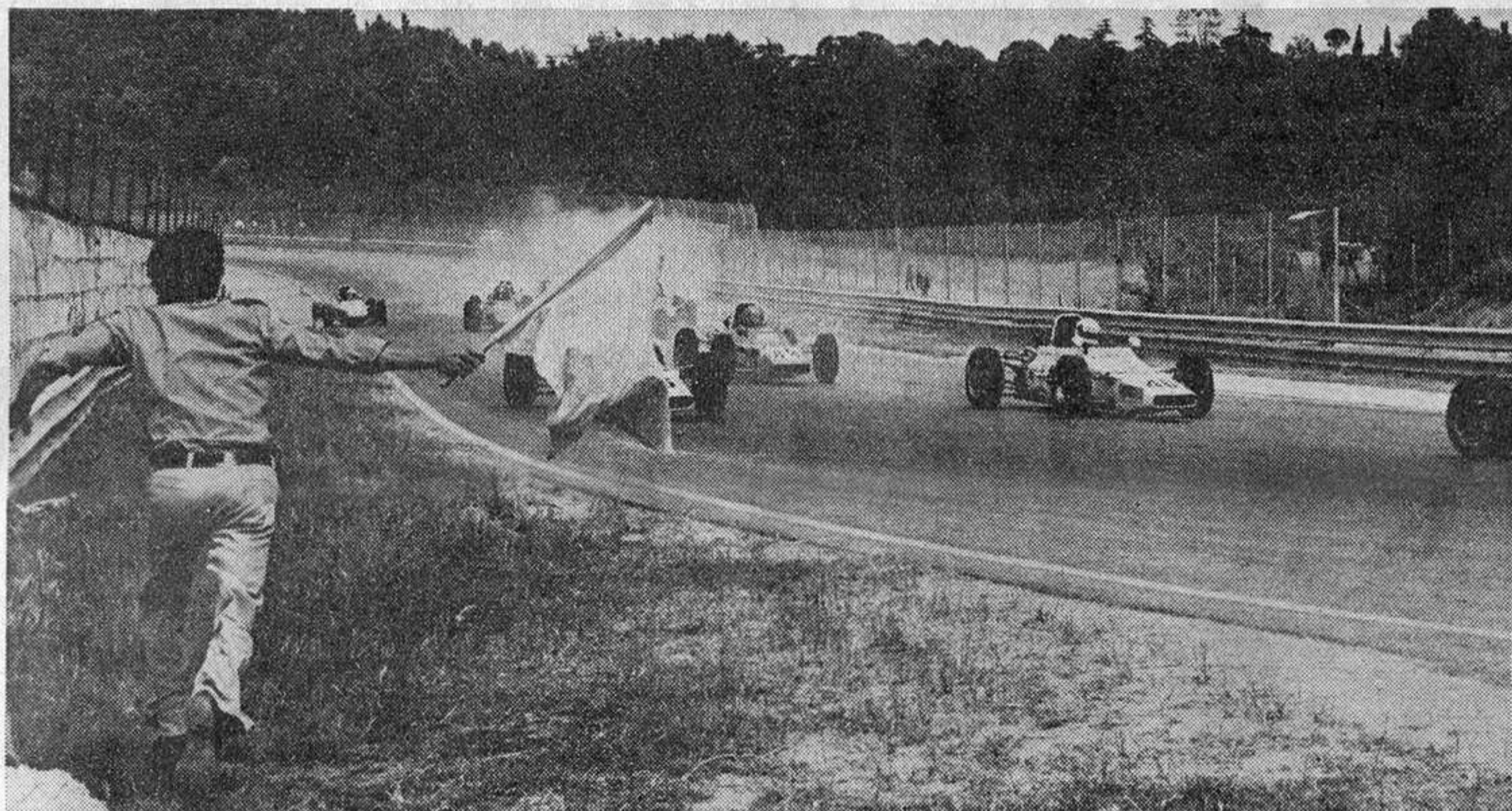
MISANO - Il traguardo di Misano, Trofeo Sacramora organizzato dai signori Ricci e Ugolini della Santamonica S.p.A. con la collaborazione tecnica della Scuderia Arcangeli di Forlì, ottava prova del Trofeo nazionale CSAI per vetture Formula Italia, ha ripetuto un nome ormai tradizionale di queste gare: quello di Giancarlo Martini della Scuderia del Passatore, che con questa vittoria, ed è la quinta consecutiva sulle otto gare disputate, ha attinto quota 55 con un vantaggio ormai di 25 punti sul pericoloso Ghinzani e distanze abissali dagli altri contendenti.

Non eccessivamente numerosa la partecipazione al Trofeo Sacramora, con sole 43 presenze, essendo gli assenti restati a casa per curare le vetture in vista della impegnativa prova di Imola.

Le batterie

Partenza incerta di Martini nella prima batteria che vede subito al comando un molto combattivo Gunnella, seguito da Bossoni e Farneti. Per due interi giri Martini naviga in quinta posizione, poi comincia ad ingranare e al quarto giro è già al secondo posto. Forse il romagnolo si sarebbe accontentato di quella posizione che poteva comodamente tenere senza forzare, ma nel nono giro, alla staccata del rettilineo, Cavina stringeva un po' troppo e toccava Gunnella che doveva cedere il passo. Senza fatica quindi Martini vinceva, seguito da Cavina, dal regolare Farneti, da Bossoni e dall'inviperito Gunnella.

Bella lotta nella seconda batteria fra un quartetto scatenato composto da Truffo, Brancatelli, Abate e Ghinzani,



Due immagini dell'incidente alla Tosa fra Cozza e Sottanelli, nel corso della prima manche di Formula Italia. A sinistra, un commissario corre ad esporre la bandiera gialla. Entrambi comunque ripartiranno

comando. Dietro, tutte da seguire le «battaglie parallele» fra il gruppo di Porsche alle spalle dei primi, composto da Sindel, Larsson, Haldi e Henzel, giunti nell'ordine nella prima manche raggruppati nello spazio di 13" circa.

In mezzo a lord, dopo Parkes, Schickentanz, Ballot-Lena e Bonomelli, si infila però subito la Panthera di «Gero» (nella 1. manche aveva rotto il comando dell'iniezione), che in breve riesce a vincere una serie di duelli e finisce per staccarsi leggermente, lasciando Sindel a tenere a bada gli altri. Il primo a mollare è Larsson, che giunge al box dove perde 4 giri e la possibilità di un buon piazzamento finale. E' poi la volta di Haldi a passare leggermente staccato, per lui sono iniziati i guai di motore che lo costringeranno a fermarsi ad un giro dalla fine. Nello stesso giro, il 16. è poi purtroppo la volta di «Gero» a rallentare, con la pressione della benzina quasi a zero, quindi Sindel e Henzel vanno nell'ordine a conquistare le posizioni alle spalle di Ballot-Lena.

Infatti, anche Bonomelli aveva dovuto cedere, al 13. passaggio quando era saldamente quarto assoluto, per la rottura del motore, proprio davanti al traguardo.

Per le altre classi, conferma sia di Monti nella 2 litri che di Schon nella 1600. Con le Alpine 1800, in questa manche è andato a vincere Paleari, che ad un certo momento aveva un vantaggio «preoccupante» (circa 17", ne aveva 23" di ritardo nella prima manche) su Monti, che nella seconda parte della gara si è poi riavvicinato al compagno di squadra. Nella 1600, unico «brivido» il testa-coda di Caliceti alla Tosa.

Sul finale di gara, dopo che Schickentanz aveva prodotto il suo sforzo attorno al 12. giro, riducendo a poco più di un secondo il suo vantaggio, Parkes tornava a mettere fra la sua Panthera e la Porsche 4 incolpabili secondi, aggiudicandosi anche un magnifico nuovo record sul giro.

La seconda batteria vede il prevalere di Bossoni, dopo la sfuriata iniziale di Brancatelli. Bella la lotta per il terzo posto fra Peruzzi, Grimaldi ed Abate. Proprio alla fine, Brancatelli rompe ed è Peruzzi a finire alle spalle di Bossoni.

La terza batteria è la più combattuta ed equilibrata, con un bel gruppo in testa composto da Gunnella, Truffo, Ghinzani e Piccolomini. Al terzo giro Truffo si stacca, Ghinzani supera Gunnella che a sua volta passa al secondo posto all'ultimo giro, mentre anche Ricci giunge a ridosso di Ghinzani.

Per la finale, su dieci giri, in prima fila Truffo e Martini, dietro a loro Farneti e Gunnella, mentre Bossoni, vincitore anche lui di una batteria, è solo in quarta fila.

La battaglia, come si prevedeva, è circoscritta a Martini ed al giovane Truffo, probabilmente il più preparato dei giovani della «covata» '73. Con loro va in testa anche Bossoni, liberatosi molto bene degli avversari, ed i tre proseguono in testa fino al 4. giro, quando Truffo compie un perfetto e completo testa-coda alla Rivazza perdendo pochissimo tempo ma comunque il contatto con i primi. Dietro a loro, si era sviluppata una bella corsa fra Farneti, Gunnella e Grimaldi, fino a che Gunnella non rompe un portamozzo posteriore alla Rivazza, cavandosela solo con dello spavento.

Quindi, Martini lascia Bossoni a vedersela con il rientrante Truffo, mentre per il quarto posto lottano Farneti (senza il musetto) e Ghinzani, che aveva superato Grimaldi. Si va al termine con Martini tranquillamente solo in testa, mentre nelle volate conclusive Bossoni ha la meglio su Truffo, e Ghinzani su Farneti che ha fatto anche troppo con la macchina senza aerodinamica. Il giro veloce di Martini e Bossoni (2'01"7) resta superiore al record di 2'00"5 ottenuto il 1. maggio da Regosa.

m. m.

COPPA ELIANA, gara nazionale per vetture di Formula Italia. Imola, 3 giugno 1973.

LE CLASSIFICHE

I. batteria: 1. Giancarlo Martini, 6 giri in 12'34"3, media 146,672 kmh; 2. Farneti 12'34"7; 3. Tagliaferri 12'49"8; 4. Cavina 12'56"3; 5. Fabiani 12'56"7; 6. Serena 12'57"0; 7. Ponzzone 12'57"3; 8. Sottanelli 12'58"4; 9. Roberto 13'04" e 4; 10. Cozza 13'45"7; 11. Ongari 13'56"1; 12. Fiorini a 3 giri.

Giro più veloce: Farneti, in 2'03"7, media 149,063 kmh.

II. batteria: 1. Giuseppe Bossoni, 6 giri in 12'36"6, media 146,226 kmh; 2. Peruzzi 12'40"8; 3. Grimaldi 12'41"5; 4. Abate 12'42"4; 5. Baiguera 12'52"2; 6. Zanarin 13'05"5; 7. Mastaglio 13'10"9; 8. Branca 13'31"6; 9. Brancatelli a 1 giro; 10. Lombardi a 4 giri; 11. Buratti Giro più veloce: Peruzzi in 2'04"3, media 148,344 kmh.

III. batteria: 1. Duilio Truffo, 6 giri in 12'32"0, media 147,121 kmh; 2. Gunnella 12'34"8; 3. Ghinzani 12'53"3; 4. Ricci 12'35"9; 5. Piccolomini 12'37"3; 6. Buttano 12'49"0; 7. Spataro 12'50"5; 8. Riccitelli 12'54"7; 9. Facchinetti 12'56" e 9; 10. Oliviero 13'18"7; 11. Magnani a 3 giri; 12. Facibeni a 3 giri.

Giro più veloce: Truffo in 2'03"8, media 148,943 kmh.

Finale: 1. Giancarlo Martini, 10 giri in 20'33"8, media 149,450 kmh; 2. Bossoni 20'40"6; 3. Truffo 20'40"7; 4. Ghinzani 20'41"7; 5. Farneti 20'42"2; 6. Grimaldi 20'51"9; 7. Ricci 20'56"1; 8. Peruzzi 20'56"8; 9. Piccolomini 20'57"2; 10. Abate 20'57"5; 11. Tagliaferri 20'58"3; 12. Fabiani 21'10"7; 13. Serena 21'11"2; 14. Riccitelli 21'12"; 15. Buttani 21'12"5; 16. Spataro 21'13"5; 17. Baiguera 21'14"6; 18. Facchinetti 21'37"7; 19. Roberto 21'50"2; 20. Ponzzone 22'02"3; 21. Sottanelli a 3 giri; 22. Gunnella a 7 giri; 23. Zanarin a 7 giri; 24. Cavina a 10 giri.

Giro più veloce: Martini e Bossoni in 2'01"7, media 151,513 kmh.

TROFEO SACRAMORA - Ottava prova del Trofeo nazionale Formula Italia - Autodrome Santamonica, 31 maggio 1973

LE CLASSIFICHE

I. batteria: 1. Giancarlo Martini, in 15'04"1, media 138,885; 2. Cavina 15'06"5; 3. Farneti 15'08"4; 4. Bossoni 15'08"9; 5. Gunnella 15'19"4; 6. Ricci 15'29"3; 7. Baiguera 15'45"5; 8. Riva 16'02"4; 9. Menegatti 16'11"8; 10. Oliviero 16'16"1.

Giro più veloce: Martini in 1'29"0, media 141,088.

2. batteria: 1. Duilio Truffo, in 15'08"6 media 138,198 kmh; 2. Ghinzani 15'09"2; 3. Brancatelli 15'10"5; 4. Abate 15'11"1; 5. Pressa 15'57"8; 6. Morvillo 16'06"8; 7. Spataro a 1 giro.

Giro più veloce: Truffo in 1'29"1, media 141,929.

3. batteria: 1. Enrico Grimaldi in 15'12"8, media 137,563; 2. Regosa 15'13"3; 3. Corolli 15'13"5; 4. Ruggeri 15'20"5; 5. Serena 15'23"3; 6. Buttani 15'30"0; 7. Facchinetti 15'46"3; 8. Nicola 16'15"5.

Giro più veloce: Ruggeri in 1'29"0, media 141,088 kmh.

4. batteria: 1. Ettore Tagliaferri in 15'05"1, media 138,733 kmh; 2. Caneva 15'06"1; 3. Piccolomini 15'06"5; 4. Facibeni 15'14"3; 5. Cesarini 15'15"7; 6. Cozza 15'27"3; 7. Sangiulo 15'32"3; 8. Pedersoli a 1 giro; 9. Ponzzone a 4 giri.

Giro più veloce: Caneva in 1'29"1, media 140,929.

FINALE (su giri 15)

1. Giancarlo Martini, in 22'28"2, media 139,705; 2. Tagliaferri 22'34"3; 3. Bossoni 22'39"8; 4. Gunnella 22'52"7; 5. Piccolomini 22'53"3; 6. Serena 22'54"3; 7. Abate 22'55"2; 8. Cavina 23'12"1; 9. Brancatelli 23'14"0; 10. Caneva 23'15"1; 11. Sangiulo; 12. Facibeni; 13. Buttani; 14. Ricci; 15. Pressa; 16. Cozza.

Giro più veloce: Truffo in 1'28"1, media 142,529.

una lotta che continuava per tutti i dieci giri e che terminava con Truffo al comando seguito quasi a ruota da Ghinzani, Brancatelli e Abate, mentre più staccato finiva Pressa, favorito dal ritiro di Spataro per una innocua uscita di strada.

La terza batteria era assai bella e indubbiamente quella più combattuta. In prima posizione si alternavano infatti Grimaldi, che poi finiva con l'affermarsi, Corolli e Regosa, con un continuo alternarsi nelle posizioni di immediato rincalzo dove si ponevano in luce di volta in volta Ruggeri, Serena e Buttani. Allo sventolare della bandiera a scacchi Grimaldi regolava Regosa, Corolli, Ruggeri e Serena nell'ordine.

Di una monotonia senza pari, invece, la quarta e ultima batteria con Tagliaferri che sopportava per un paio di giri la presenza davanti a sé di Caneva, ma che poi decisamente si avviava verso la vittoria. Con lui si qualificavano Caneva, Piccolomini, Facibene e Cesarini.

La finale

Come abbiamo già detto la superiorità di Martini si palesava fin dal primo giro per cui agli altri non restava che sperare in un cedimento del mezzo meccanico del romagnolo. La cosa non si avverava e l'unica minaccia al capofila era quella che gli portava un battagliero Truffo che nel corso dell'undicesimo giro sferrava l'ennesimo deciso attacco al capofila. Però gli andava male perché alla curva del Carro, in staccata, incappava su una macchia d'olio e investiva la parte posteriore della vettura di Martini (che si allontanava senza danni) dovendo fermarsi definitivamente. Il suo posto veniva preso dal regolare Tagliaferri, che era seguito a debita distanza da Bossoni, mentre Gunnella era autore di una bellissima prestazione che lo portava dalla nona fila in partenza ad aggiudicarsi addirittura il quarto posto.

Anche a Mantorp Park ha tenuto banco la **FORD Capri** di **MASS-GLEMSE**R

L'ALFETTA si presenta (bene) ma...

MANTORP PARK - Per via delle prove a Le Mans, alla gara svedese non c'erano BMW ufficiali e soltanto una Capri ufficiale, tanto più che, oltre alla preparazione francese, due vetture erano state messe fuori uso, una al «Ring» ed una a Salisburgo. Per questo per Mass la Ford aveva la stessa vettura utilizzata a Salisburgo. Non ha avuto nessun problema e la posizione al palo è stata ottenuta con facilità da Mass in 1'36"7. Il record sul giro, stabilito lo scorso anno da Peterson su Capri, era di 1'41", quindi si può dire che il miglioramento è notevole. La vettura ha fatto una sostituzione di motore dopo le prove, ma si è trattato di routine, non di problemi di nessun genere.

In assenza di BMW ufficiali c'era quella di Schnitzer, la CSL per Vittorio Brambilla e Wollek. La vettura non aveva subito notevoli mutamenti dopo Salisburgo, però aveva qualche noia di maneggevolezza. Sovrasterza, poi si sono montati pneumatici con mescola più molle che hanno causato sottosterzo, al quale si è però rimediato. Questi nuovi pneumatici rappresentavano un esperimento di mescola della Firestone e hanno fatto ottenere 1" in meno per giro, ma il tempo di Brambilla, 1'7"7, era di 1" più lento di quello della Capri. Questo poi significava anche che la vettura avrebbe dovuto sostare, durante la gara, perché i pneumatici si sarebbero consumati più rapidamente. Dopo l'ultima sessione di prove è stato sostituito il motore.

La BMW Alpina di Muir-Hezemans ha occupato il terzo posto nello schieramento in 1'38". Muir aveva messo fuori uso la vettura ufficiale al «Ring», per cui veniva usata quella generale utilizzata in Inghilterra e i piloti hanno provato tardi, mentre soltanto il sabato mattina è stato montato un nuovo motore. Fra le altre c'erano anche tre Capri private, di piloti svedesi non troppo noti, e una nuova BMW non molto bene a punto, affidata pure a svedesi.

Il team Autodelta presentava la nuova Alfetta a quattro valvole, 1965 cc a 8000 giri-min., ammortizzatori Koni e cambio Alfa a cinque marce. Era stata provata per 150 giri a turno da Stommelen, Facetti e Wisell ma in corsa sarebbe stata pilotata da Stommelen-Wisell. Nello schieramento era in quarta fila col tempo di 1'42"1, ottima prestazione perché c'è ancora parecchio lavoro da svolgere per una definitiva messa a punto e ci sono stati problemi di maneggevolezza, soprattutto per adeguarsi al circuito. Normalmente la vettura monta Goodyear, ma ha provato i Firestone che si sono dimostrati più veloci, ma meno duraturi, infatti per la corsa sono stati montati i Goodyear. C'erano poi anche due vecchie GTAm per Facetti-Steenberg (1'45"7) e per Larini-Jagerwall (1'46"2), comunque si tratta di vetture vecchie che l'Alfa fa correre trovandosi in così buona posizione nel campionato.

Al via, la miglior partenza l'ha fatta Brambilla, davanti a Mass, ma il tedesco lo ha raggiunto. Nel lungo rettilineo si è però visto di nuovo superare da Brambilla. Dopo un altro giro Mass è passato di nuovo avanti e ha cominciato a crearsi un vantaggio, che non doveva più perdere. Muir tallonava i due leaders e tutti e tre si sono staccati dalla Capri di Boo Brasta. Di una velocità incredibile la Escort Timex del campione svedese 1972 della turismo, Emanuelsson, e intanto Ristrom, su Capri, inseguiva una vettura analoga, poi veniva Basche su BMW, quindi Brodie e via via tutti gli altri.

Stommelen, con l'Alfetta, era subito dietro e cominciava a essere coinvolto in un duello con Uriarte (Escort), poi ha preso ad avvicinarsi a Heyer, pure su Escort, e i tre giravano vicinissimi l'uno all'altro, finché al diciassettesimo giro l'Alfetta ha dovuto sostare al box per ritorno di fiamma, ma è rapidamente tornata in pista. Dopo venticinque giri, però, Stommelen ha dovuto sostare di nuovo a lungo al box, per fare cambiare la batteria e sistemare la frizione. Dopo molte soste per noie varie, Basche era ripartito e andava molto bene, ma appena Stommelen ha ripreso la gara gli si è portato rapidamente alle spalle avvicinandosi sempre più. Basche, nonostante i suoi sforzi, non era abbastanza veloce per far nulla contro Emanuelsson che era in quinta posizione.

Si può dire che l'Alfetta ha dato prestazioni davvero ottime perché la BMW due litri è senz'altro una vettura molto veloce; ha avuto problemi minori, che non sembravano dare soverchie preoccupazioni, ma a un'ora dalla fine ha purtroppo dovuto abbandonare per rottura della frizione. Era però andata così bene che l'ing. Marelli sembrava soddisfatto.

In testa, Mass non lasciava speranze, sempre più distanziato, mentre Brambilla e Muir si davano battaglia per la seconda posizione. Muir è passato avanti, ma per un solo giro perché Brambilla lo ha di nuovo superato. E' poi venuto il turno di Wollek e prima che ripartisse è stata cambiata la ruota posteriore di destra. Purtroppo, dopo pochi giri Wollek era di nuovo al box per ritorno di fiamma. I meccanici hanno eseguito un rapido controllo e hanno fatto ripartire il pilota, ma si sentiva che la vettura non aveva un suono giusto, infatti in breve è arrivato l'abbandono per guasto al motore, a diciassette giri dalla fine, dopo che Wollek aveva marciato con soli cinque cilindri.

Quando Muir ha ceduto la guida a Hezemans la vettura non aveva più liquido nei freni ed è stata necessaria una sosta che è costata ai due un paio di giri, perché si effettuasse la riparazione. Ciò non ha impedito alla BMW di conservare il secondo posto, anche se molto staccata da Mass. Appena è stata portata al parco macchine, al termine della gara, l'asse posteriore si è bloccato.

Paul Thompson

CORSA A MANTORP PARK - 3 giugno - Gara di velocità in circuito, valevole per il campionato europeo turismo

LA CLASSIFICA

1. Glemser-Mass (Capri RS) 3.30'21", 124 giri; 2. Muir-Hezemans (BMW Alpina) 122 giri; 3. Brasta-Ljungfeld (Capri RS) 122 giri; 4. Ristrom-Green (Capri RS) 120 giri; 5. Emanuelsson-Bengtodelsors (Escort) 119 giri; 6. Uriarte-Le Guellec (Escort) 118 giri; 7. Facetti-Steenberg (Alfa GTAM) 116 giri; 8. Hoyder-Larsen (Escort) 114 giri; 9. Rothstein-Grano (Alfa GTAM) 111 giri; 10. Barrios-Zapico (Escort) 107 giri; 11. Basche-Finotto (BMW 2002) 104 giri.

Giro più veloce: Div. II: Mass 1'37"9, media kmh 150; Div. I: Emanuelsson 1'43"4, media kmh 143.

Europeo Turismo dopo 3 prove	MONZA	SALISBURGO	MANTORP PARK	TOTALE
I DIVISIONE				
ALFA ROMEO	20	15	12	47
BMW	12	20	4	36
FORD	15	—	20	35
OPEL	—	8	—	8
II DIVISIONE				
FORD	15	20	20	55
BMW	20	15	15	50

3. COPPA AC VERONA - Gara nazionale di velocità in circuito - Varano Melegari, 3 giugno 1973

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850 (tutti su Fiat 850): 1. Pier Giorgio Tortoroli in 15'14", media 85,077; 2. Cinel 15'19"9; 3. Zanessi 15'28"5; 4. Spiller 15'28"9. **Giro più veloce:** Tortoroli 1'14"2, media 87,331.

Classe 1000: 1. Archimede Pezzali (A. 112) 14'32"7, media 89,103; 2. Cattini (A. 112) 14'43"2; 3. Ricci (Fiat 850 coupé) 14'49"8; 4. Crivellaro (Mini Cooper) 15'00"7; 5. Cantù (Mini Cooper) 15'04"1;

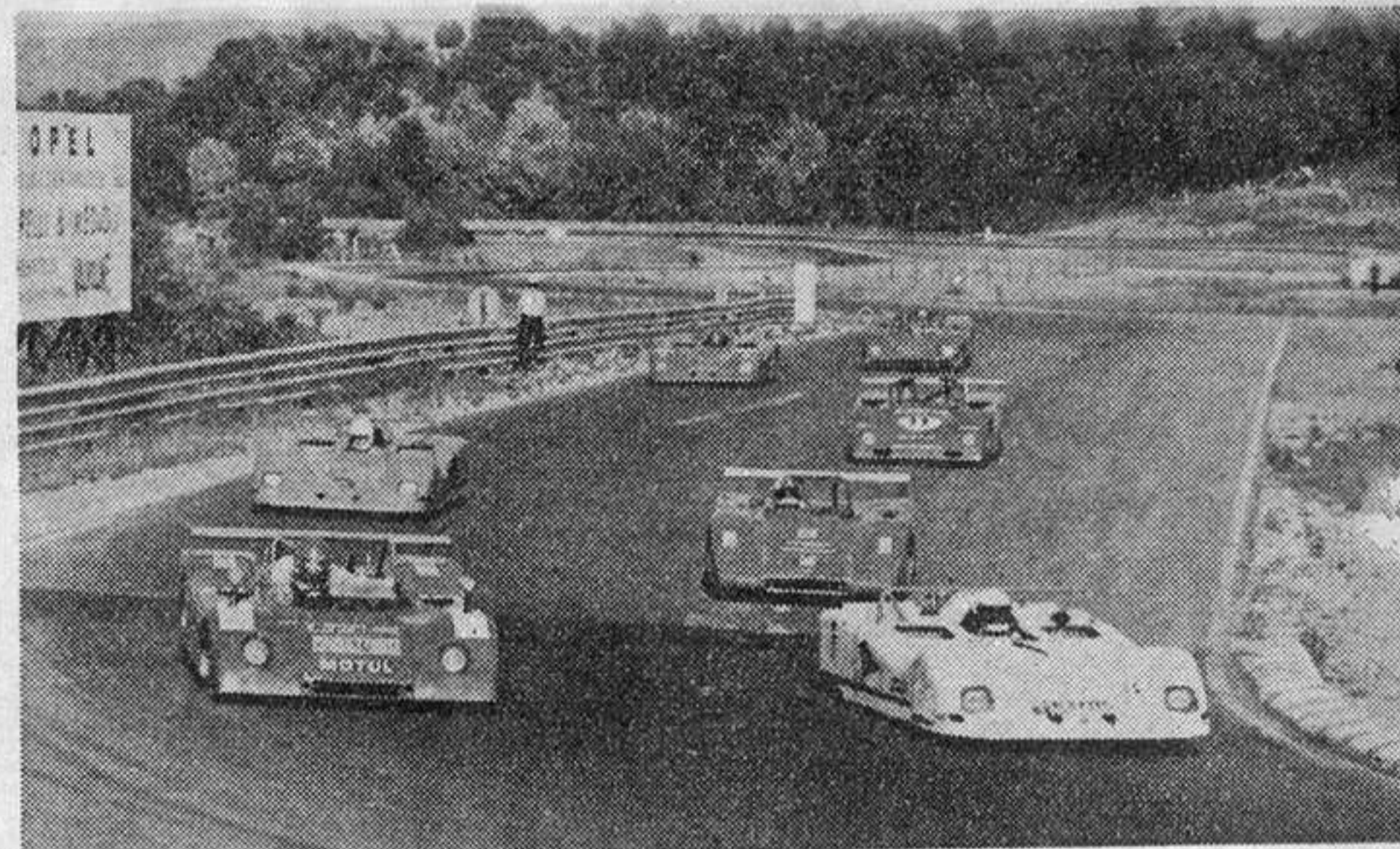
Gianni (Fiat G.) 14'38"4; 5. De Crema (Fiat G.) 14'49". **Giro più veloce:** «Tibeli» 1'07"3, media 96,285.

Classe 700: 1. Renato Menapace (Abarth) 14'54"8, media 86,902; 2. Losini (Fiat G.) a 1 giro; 3. Valente (Fiat A.) a 1 giro; 4. Segalini (Fiat G.) a 2 giri. **Giro più veloce:** Segalini 1'07"6, media 95,857.

Classe 850: 1. Nino Campani (Fiat A.) 13'18", media 97,444; 2. Ravinale (Abarth 850) 13'28"4; 3. Sanetti (Austin) 14'22"8; 4. Pera (Fiat A.) a 1 giro. **Giro più veloce:** Campani 1'03"9, media 101,408. **Classe 1000:** 1. Angelo Bonaventini (Fiat

Senza avversari PIAZZI nella COPPA AC Verona a Varano Melegari

A destra, **Piazzi (Dallara)** e **Anastasio (AMS)** guidano il gruppetto delle Sport 1300 a Varano



Le Dallara fanno il vuoto

6. «Mowgli» (Mini Cooper) 15'04"9; 7. Ceolin (A. 112) 15'05"7; 8. Simonini (A. 112) 15'06"3. **Giro più veloce:** Pezzali in 1'11"5, media 90,629.

Classe 1150 (tutti su Fiat 128): 1. Giorgio Giorgi 14'19"8, media 90,440; 2. Mensa 14'46"2; 3. Bottazzi 14'46"7; 4. Cecuzzi 14'55"3. **Giro più veloce:** Giorgi in 1'10"6, media 91,78.

Classe 1300: 1. «Alan» (Simca R2) 13'55"6, media 93,059; 2. Grassetto (Fiat 128) 14'08"9; 3. Guattieri (Simca R2) 14'09"8; 4. Siliprandi (Mini Cooper) 14'18"5; 5. Ranzato (Fiat 128) 14'27"2; 6. Cogato (Fiat 128) 14'28"1; 7. «Bugh» (Simca R2) 14'39"8; 8. Callegaro (Simca R2) 14'48"8; 9. Campaci (GTJ) a 1 giro. **Giro più veloce:** «Alan» 1'08"3.

GRUPPO 3
Classe 1300: 1. Morellato (Fulvia HF) 14'21"6, media 90,251; 2. Urbani (Fulvia HF) 14'33"8; 3. Frisiani (Lancia Zagato) 14'33"8; 4. Pelli (Fulvia) a 1 giro. **Giro più veloce:** Morellato in 1'10"2, media 92,307.

Classe 1600 (tutti su Alpine Renault): 1. Maurizio Pescina 13'26"3, media 96'441; 2. «Archimede» 13'27"1; 3. Baso 13'51"1; 4. «Winchester» 13'52"4. **Giro più veloce:** Pescina 1'04"1, media 101,092.

Classe 2000: 1. Luciano Dal Ben (Fiat 124 sport) 14'32"3, media 89,144. **Giro più veloce:** Dal Ben 1'11"5, media 90,629.

GRUPPO 2
Classe 500: 1. Giancarlo Nucci (Fiat Giannini) 14'49"5, media 87,420; 2. Leonardon (Fiat 500) 14'56"7; 3. Bertoni (Fiat 500) 15'08"7; 4. Capoferri (Giannini) 15'23"4; 5. Zannoni (Giannini) 15'34"8; 6. Fofetti (Fiat 500) 15'49"6; 7. Spadafora (Fiat 500) a 2 giri; 8. Griggio (Giannini) a 2 giri. **Giro più veloce:** Nucci 1'11"7.

Classe 600: 1. «Tibeli» (Fiat Abarth) 13'47"2, media 94,004; 2. Sidoli (Fiat A.) 14'03"1; 3. Cossi (Fiat A.) 14'28"1; 4. A.) (7 giri anziché 12) 9'56"4, media 76'057; 2. Binati (Abarth) a 1 giro. **Giro più veloce:** Binati 1'04"7, media 100,154. **Classe 1150** (tutti su Fiat 128): 1. Giuliano Battistini 12'51"2, media 100,830; 2. Frasson 13'06"2; 3. Pettè a 1 giro. **Giro più veloce:** Battistini 1'02"1.

Classe 1300: 1. Duilio Ghisloti (GTA) 12'17"8, media 105,394; 2. «Willer» (Fiat 128) 12'18"3; 3. Rossi (GTA) 13'06"2. **Giro più veloce:** «Willer» 1'00"2.

GRUPPO 4
Classe 1000: 1. Pier Carlo Brambilla (Abarth OTS) 14'32"2, media 89,153 kmh; 2. Friso (Abarth OTS) 14'41"2; 3. Pischetta ((Fiat Racer) 14'59"9; 4. Boldi (Fiat Racer) 15'25"2. **Giro più veloce:** Brambilla 1'09"6, media 93,103 kmh. **Classe 1300:** 1. «R. B.» (Renault Alpine) 12'05"8, media 100,882 kmh; 2. Ronchi (Lancia HF) 13'30"7. **Giro più veloce:** «R. B.» 1'03", media 102,857.

Classe 1600: (tutti su GTA): 1. Giulio Rossi 12'50"9, media 100,869 kmh; 2. «Swan» 13'04"5; 3. Lucini 13'40"5. **Giro più veloce:** Mussa (ritirato) 1'03", media 102,857 kmh.

Classe oltre 2000: 1. Girolamo Capra (Porsche 911S) 13'20"2, media 97,176. **Giro più veloce:** Capra 1'02"5.

GRUPPO 5
Classe 1000: 1. «Bramen» (AMS 1000) 30'04", media 111,353 kmh; 2. Zampolli (Dallara 1000) 30'06"3; 3. «Ragastas» (Dallara 1000) 30'06"8; 4. Stefanelli (AMS) 30'39"3; 5. Carletti (Dallara 1000) a 3 giri. **Giro più veloce:** «Ragastas» 57"1, media 113,485 kmh.

Classe 1300: 1. Giuseppe Piazzi (Dallara 1300) 30'22"5, media 113,778 kmh; 2. Tesini (Dallara 1300) 31'07"6; 3. Pogliano (Abarth Osella 1300) a 1 giro; 4. Pettito (Abarth 1300) a 3 giri; 5. Ferretti (Dallara 1300) a 4 giri. **Giro più veloce:** Piazzi 55"5, media 116,756 kmh.

VARANO MELEGARI - Sette giorni dopo la disputa del Campionato italiano delle F. Italia e delle F. Ford sono venute a Varano Melegari le Sport della prima divisione (classi 1000 e 1300) per fare punti valevoli per l'assegnazione delle Coppe CSAI. Che a Varano ci fosse lo schieramento completo delle Dallara era una cosa scontata, però che le Dallara dominassero come in effetti hanno fatto, non era altrettanto scontato.

La terza edizione della Coppa AC di Verona è andata a Giuseppe Piazzi, che ha letteralmente sbaragliato il campo degli avversari nella classe 1300 del gruppo 5. La vittoria di Piazzi è stata limpida, netta, senza discussioni: le AMS, le Lola e le Abarth non hanno impensierito la marcia delle vetture del tecnico veronese che hanno occupato il primo, il secondo e il quinto posto. Nella classe 1000 lo schieramento delle Dallara era abbastanza nutrito: tre le vetture locali e altrettante le AMS. Il miglior tempo delle prove di sabato era stato ottenuto da «Bramen» che si segnalava come l'avversario più pericoloso.

In effetti «Bramen» dopo una partenza bruciante conduceva un gruppetto di tre vetture. Alle sue spalle inseguivano da vicino Zampolli e «Ragastas». I tre, sempre nella stessa posizione, riuscivano a dare spettacolo e ad un certo punto lo stesso Zampolli passava davanti a «Bramen» il quale recuperava prontamente e riprendeva la testa. Le posizioni, nonostante la vettura di «Ragastas» desse segni di un migliore rendimento, non mutavano e i tre tagliavano il traguardo nella posizione in cui erano partiti.

La giornata, ancora una volta intensissima, era iniziata in mattinata

alle 11 con la disputa delle finali per le vetture del gruppo 1. A questo punto bisogna subito dire che ci sono stati numerosi reclami verificatisi nelle classi 1600 e 2000. La vittoria della classe 2000 era stata appannaggio del portacolori della Scuderia parmense San Michele, Arcadio Pezzali. A causa dei reclami quindi non siamo in grado di dare le classifiche delle due classi, che verranno stilate dopo le verifiche tecniche del lunedì.

I piloti locali comunque avevano fatto razzia nelle precedenti gare: Tortoroli era prima nella 850, lo stesso Pezzali nella classe 1000, Giorgi e «Alan» erano i vincitori nelle classi 1150 e 1300 mentre nel gruppo 3 le vittorie andavano a Morellato fra le 1300, e Pessina (altro pilota parmense) nella 1600.

Alla ripresa delle gare nel primo pomeriggio scendevano in pista le vetture del gruppo 2: vittorie di Nucci nella classe 500, insolitamente poco numerosa, dopo che lo stesso pilota della Piacenza Corse aveva compromesso con un testa-coda al tornantino le sue possibilità di vittoria, di «Tibeli» nella classe 600. Il pilota veronese precedeva nella divisione fra 600 e 700 anche tutte le 700, fra le quali quella di Segalini, ancora una volta alle prese con una partenza «trappola». Nella classe 600 è andato molto bene anche Sidoli che era riuscito a partire in testa, ma che ha dovuto cedere di fronte all'ascatenato di «Tibeli».

Nella divisione comprendente le 850 e le 1000, vittoria di Campani che ha preceduto Ravinale, dopo che la gara era stata dominata da Binati, co' stretto al ritiro a 5 giri dal termine. Nell'ultima divisione comprendente

le 1150 e le 1300, scontata la vittoria del parmense Battistini nelle 128, mentre Ghisloti su Alfa è riuscito a tenere a bada la 128 di «Willer». Era quindi la volta delle GT: solita vittoria di Pier Carlo Brambilla nella classe 1000, che è riuscito ad approfittare di un calo del motore della 850 Abarth OT di Friso, partito nettamente in testa.

Nella divisione comprendente le 1300 e le 1600 la lotta fra Rossi (1600) e «R. B.» (1300) è stata bella e spettacolare. Rossi è stato in testa per buona parte della corsa, ma poi ha dovuto lasciare il campo di fronte all'exploit di «R. B.». Nella classe oltre 2000, l'unica vettura iscritta, quella di Capra, è stata protagonista di uno spettacolare testacoda proprio di fronte ai boxes, causato dalla presenza di olio in pista.

Gianluca Bacchi Modena

● Il pilota francese **PIERRE-FRANCOIS ROUSSELOT** tornerà in F. 3 fra non molto, con una nuovissima March 733. Rousselet fu uno dei principali rappresentanti della F. 3 nel 1971 con una Brabham BT35, mentre l'anno scorso, trasferitosi in Inghilterra, ebbe una stagione deludente con una GRD. Quest'anno non ha ancora partecipato ad alcuna gara.

● Corre voce che si stia costruendo una nuova March Can-Am per John Gunn.

16 gare, oltre 200 piloti: così Magione alla «seconda»

Dopo i «botti» FORD NEGRO... mexicano

MAGIONE - Con la partecipazione di oltre 200 piloti l'autodromo umbro di Magione ha dato il via alla seconda manifestazione della stagione sportiva: in totale 16 gare comprese le batterie di qualificazione F. Ford e Mexico che hanno occupato interamente la giornata di gara, preceduta da un'altrettanta intensa vigilia di prove.

Si comincia alle 9,30 con il Turismo CSAI 850: il più svelto è Cattaneo che vince senza problemi. Nella 1000 la lotta si restringe subito fra la A-112 di Gonzi e la Cooper di Buldrini che terminano nell'ordine. La situazione si ripete nella 1150 dove Salvatori, Betti e Vannini fanno il vuoto nell'ordine. Nella 1300 Riccitelli vince senza problemi davanti a Menichetti, mentre nella 1600 il più svelto alla partenza è Galassetti tallonato da Tamburini, poi quest'ultimo supera in curva l'avversario e vince.

E' quindi la volta della prima batteria dell'affollata F. Ford, classe alla quale appartiene il record del giovanissimo della pista (di Ciccozzi e Lucas di 59"3 sui 1650 metri), e comincia così lo spettacolo. Al via scatta Zorzi seguito da Vairani e Brunelli: mentre Vairani perde poi alcune posizioni il duello tra Zorzi e Brunelli si accende, mentre alcuni piloti si girano o escono (come Pasquetto) ed al 10. giro poi Brunelli riesce a superare Zorzi aggiudicandosi la prova.

Nella seconda batteria meno storia e affermazione di Lucas davanti a Terzi che hanno disputato tutti i quindici giri in questo ordine. Le gare della mattinata si concludono, dopo uno svolgimento regolare e rapido

grazie anche alla validità della direzione corsa guidata da Walter Bernardi e dall'Organizzazione capeggiata dal dott. Rondini e soci, che hanno speso sul nascere alcune infrazioni, adoperando anche la bandiera nera nella prima batteria Mexico. Nella prima batteria della Mexico Presenzini è il più veloce a prendere il largo, anche perché gioca in casa, e vince con facilità.

Nel pomeriggio si riapre con la 2. batteria Mexico con in prima fila Negro e «Baronio»: dopo alcuni giri un violento temporale investe la zona e le auto viaggiano in una scia d'acqua, mentre anche l'energia elettrica se ne va. Il carosello è guidato nell'ordine da Negro e «Baronio», poi il secondo sbanda e Negro ne approfitta per portarsi in testa e vince.

Finalmente si arriva al gran finale con la pista parzialmente asciutta. 18 F. Ford sono al via per i 30 giri pari a 50 km. e in prima fila «Lucas» e Brunelli. Al via scatta «Lucas» seguito da Brunelli e Terzi mentre alla seconda curva un gruppo di auto entra in collisione e Zorzi è costretto ad abbandonare. Successivamente si ferma anche Boscotrecase per lo scoppio di un pneumatico. Al secondo giro Daccò fa un testa-coda e Sterzel non può evitarlo ed entrambi rimangono fermi ai lati della pista.

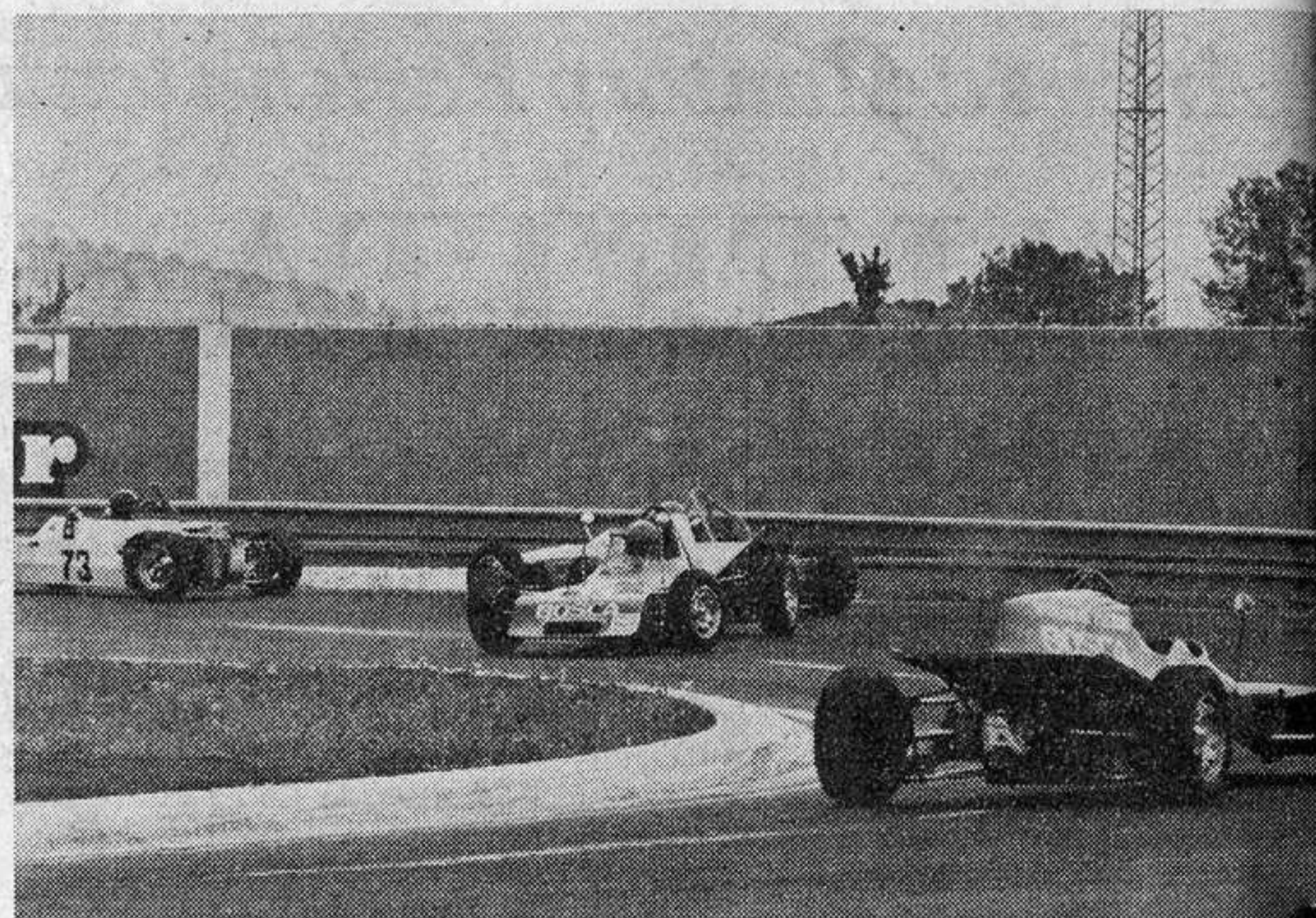
In testa intanto sempre Lucas mentre Terzi si fa sempre sotto: nel tentativo di sorpasso i due vengono a collisione e Terzi passa in testa, mentre Brunelli perde l'occasione di fare da terzo incomodo e passare al comando.

Terzi viaggia quindi regolarmente ed aumenta il suo vantaggio, ma a cinque giri dal termine il distacco da Lucas diminuisce: probabilmente Terzi accusa un calo nel motore in seguito ai danni al radiatore riportati nell'urto precedente. Ma alla fine riesce comunque a vincere la finale.

Nella finale Mexico, Negro prende subito la testa (aveva vinto qui anche nella prima gara a Pasqua), seguito da Presenzini, Buda e Mascagni nell'ordine. Negro sfilava via sicuro e nessuno lo può più infastidire mentre si accende la lotta alle sue spalle per le piazze d'onore. Singolare duello a distanza di Negro con il giovanissimo Mascagni (19 anni e prima annata di gara) che si rincorrono con i migliori tempi sul giro ed alla fine prevale Negro ma per un solo decimo. Nel finale la gara Mexico rischia di venire falsata per mancato uso delle bandiere blu per i doppiati, ma Negro riesce a vincere lo stesso, mentre Buda strappa la seconda posizione a Presenzini. Con questo successo Negro passa al comando nella classifica Mexico con 38 punti superando Lella Lombardi che, impegnata a Montecarlo, è rimasta ferma a quota 35.

Tra le verifiche effettuate dopo le gare, queste hanno portato alla esclusione dei piloti Ghini e Cattaneo nella 850 e di Campanella nella 1000 Gr. 1 mentre la classifica 1300 è solamente ufficiosa su richiesta CSAI. Il prossimo appuntamento a Magione è per il 21 giugno quando sarà di scena la F. Italia.

Marco Grandini



Qui sopra, piroetta in mezzo alla pista di Magione la Delta Mk2 di Fabio Truci. Fava e gli altri lo sfilano. Sotto, in testa-coda Pucci



Sui tornanti di Scala Piccada festival CHEVRON

LOCCI minaccia AMPHICAR

SASSARI - Un folto pubblico e una coperta giornata estiva hanno fatto da cornice alla vittoria di «Amphicar» su Chevron B 23. Il portacolori della Scuderia Pegaso si è aggiudicato la 2. Coppa Mario Farris davanti ad una scatenata Locci. La gara di velocità in salita che si correva sui tornanti di Scala Piccada su di una distanza di km 7,800 per i gruppi 2 e 5, era velvole per il Trofeo nazionale della montagna e difatti il succo di tutta la competizione era concentrato su queste vetture che hanno dato spettacolo agli appassionati dello sport motoristico. La viva attesa di tutti gli sportivi è stata premiata dalla presenza di nomi prestigiosi quali lo stesso vincitore «Amphicar», Locci, Tondelli e anche quelli dei piloti sardi che vanno per la maggiore, Franghy, D'Aquila, Farris.

L'organizzazione si è dimostrata all'altezza della situazione, ottima sotto tutti i punti di vista e bisogna ringraziare di questo l'AC Sassari che si è prodigato con tutti i suoi collaboratori. Se un appunto si può fare, è alla solita testardaggine delle forze dell'ordine che spesso e volentieri ostacolano il lavoro di noi corrispondenti.

Già bene nelle prove «Amphicar» ha dimostrato di voler fare sul serio salendo in 3'51"1, ma Locci anche lui su una Chevron B 23, sia in prova che in gara, gli è rimasto sempre a ridosso dimostrando di avere raggiunto quella maturità che lo porterà verso traguardi nazionali. Un'altra conferma si è avuta dal sassarese Farris, al volante di una GTAM 2000 preparata da Bat-

taini (non nuovo in tema di preparazioni sportive e che quest'anno sta dimostrando il suo valore con una squadra di ben quattro macchine che ottengono sempre dei buoni piazzamenti).

La partenza viene data alle 10, in perfetto orario. Nei Gruppi 1 e 3 vittoria di Vasta nella classe 1150 e seconda consecutiva di Mannoni su GT 2000. Nella 1600 GT di serie ancora Meloni si è aggiudicato la classe. Nel Gruppo 2 classe 500 affermazione di Traghitta, più a suo agio sulle strade di casa. Nella 600 Franghy non ha avuto difficoltà ad affermarsi. Nella 1300 rivincita di Diaz su «Galeno». Nella 2000 Farris l'ha fatta da padrone conquistando la classifica e dividendo il quarto posto assoluto con Giannotti. Nel Gruppo 4 classe 1300 vittoria senza forzare di D'Aquila e nella 1600 del solito «Briszolato». Nel Gruppo 5 ottime prestazioni di Tondelli che ha corsa con la macchina imprestata da Piras. Nella 1600 vittoria di Morelli. Nella 2000 poi il più atteso duello: «Amphicar» contro Locci che, come detto, si è risolto a favore del primo.

Giuseppe Ciusa

● A Russling era stato proposto un premio speciale: le «forbici d'oro».

● Pinto farà una tournée nell'Est che prevede quattro rally: Bulgaria, Cecoslovacchia, Romania e Germania Est e pare che si porterà la moglie come coequipier. La Lancia pare manderà anche Lampinen a tenergli compagnia e a fare queste gare evidentemente per portare via dei punti preziosi anche a Pinto.

COPPA CARPINE - Autodromo Magione, 3 giugno 1973, gara di velocità in circuito.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850 - 1. «Il siciliano», 19'39"8, media kmh 75,519; 2. Pupanti 19'48"9; 3. Bonaini 20'00"7; 4. Cloubar 20'10"8; 5. Porciatti 19'43"7 (tutti su Fiat 850).

Classe 1000: 1. Gonzi (A 112) 18'49"7, media kmh 78,870; 2. Boldrini (Cooper) 18'63"4; 3. Pesucci (A 112) 19'03"3; 4. Bruccolini (A 112) 19'07"8; 5. Vagnozzi (A 112) 19'08"3; 6. Galli (A 112) 19'11"5; 7. Londi (A 112) 19'15"9; 8. Santandrea (Cooper) 19'28"8; 9. D'Artagnan (A 112) 19'29"4; 10. Biagioni (A 112) 19'31"5; 11. Lausdeu (A 112) 19'32"0; 12. Cappelini (A 112) 19'36"7; 13. Cresci (A 112) 19'37"2; 14. De Palma (Cooper) 19'48"2.

Classe 1150: 1. Salvatori 18'31"3, media kmh 80,175; 2. Betti 18'37"0; 3. Vanni 18'42"7; 4. Leo 18'43"4; 5. Campagnola 18'45"2; 6. Claudio 18'52"9; 7. Lorenzini 18'54"5; 8. Giorgi 18'59"9; 9. Cuccotti 19'09"8; 10. Serlupi 19'09"8. Tutti su Fiat 128 coupé.

Classe 1300: 1. Riccitelli (Simca) 18'23" e 5, media kmh 80,743; 2. Menichetti (Simca) 18'41"3; 3. Ricci (Simca) 18'48"5; 4. De Santi (Fiat 128) 18'50"7; 5. Fossi (Fiat 128) 18'52"5; 6. Cargo (Simca) 18'52"6; 7. Lucenti (Simca) 18'54"7; 8. Barbaro (Simca) 18'59"7; 9. Bruni (Simca) 19'08"0; 10. Progoni (Alfa S.) 19'19"5.

Classe 1600: 1. Pepini 18'28"0, media kmh 80,925; 2. Stefanelli 18'28"0; 3. Brucolini 18'53" (tutti su Alfa Romeo).

Classe 2000: 1. Tamburini 17'54"1, media kmh 82,944; 2. Galassetti 18'03"9; 3. Il liscio 18'07"1 (tutti su Alfa Romeo).

FORMULA FORD

1 batteria: 1. Brunelli (BWA) 15'20"1, media kmh 96,836; 2. Zorzi (Tecno Pir.) 15'22"4; 3. Nesini (Lotus) 15'24"5; 4. Minardi (BWA) 15'25"0; 5. Vairani (Braham) 15'33"8; 6. Senni (Delta) 15'34"2;

7. De Francisci (Delta) 15'38"5; 8. Kalagian (Dulon Gipsy) 15'50"0; 9. Maggioni (BWA) 15'52"3; 10. Logoluso (De Santis) 15'52"9; 11. Caffarella 15'55"2.

2. batteria: 1. «Lucas» (BWA) 15'04"8, media kmh 98,486; 2. Terzi (Delta) 15'05"5; 3. Monguzzi (BWA) 15'19"5; 4. Magni (BWA) 15'19"9; 5. Daccò (BWA) 15'20"1; 6. Sterzel (BWA) 15'20" e 6; 7. Palazzo (BWA) 15'21"3; 8. Boscotrecase (BWA) 15'34"8; 9. Capillo (De Santis) 15'44"3; 10. Proslinder (De Santis) 15'56"3; 11. Issep (Delta MK 2) 15'24"2; 12. Truci (Delta MK 2) 15'47"5; 13. Fava (Gipsy) 16'37"1.

FORMULA MEXICO

1. batteria: 1. Presenzini 17'37"5, media kmh 84,253; 2. Buda 17'37"8; 3. Mascagni 17'41"0; 4. D'Amore 17'56"3; 5. Pucci 18'21"3.

2. batteria: 1. Negro 18'49"6, media kmh 78,877; 2. Baronio 18'50"1; 3. Benusiglio 18'51"5; 4. Schinetti 18'58"1; 5. Braga 19'01"3; 6. Petrarca 19'42"9; 7. Sapignoli 19'43"5; 8. Corradetti 19'46"9.

Finale: 1. Negro 35'01"7, media kmh 84,783; 2. Buda 35'02"1; 3. Presenzini 35'05"6; 4. Mascagni 35'06"4; 5. Baronio 35'06"8; 6. Schenetti 35'20"6; 7. Braga 35'32"2; 8. Pucci 36'00"6; 9. Benusiglio 36'01"0; 10. Alberga a 1 giro; 11. Sapignoli a 1 giro; 12. Petrarca a 1 giro; 13. D'Amore a 2 giri; 14. Spiffero a 7 giri; 15. Corrametti a 9 giri.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Ripani (Fulvia) 19'28"2, media kmh 76,271; 2. Salamina (Fulvia) 19'34"3; 3. Chianucci (Fulvia) 19'37"7; 4. Coscioni (Fulvia) 19'51"7; 5. Ceci (Fiat XI/9) 20'03"8.

Classe 1600: 1. Fioravanti (Renault Alpine) 19'00"6, media kmh 78,116; 2. Vicari (Renault-Alpine) 19'04"4; 3. Conti (Renault-Alpine) 19'09"9; 4. Dal Pra (Renault Alpine) 19'22"2.

Classe 2000: 1. Guarducci (Opel GT) 20'06"1, media kmh 73,874.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Drovardi 20'14"2, media kmh 73,382; 2. Pesenti 20'14"5; 3. Capolsini 20'26"0; 4. Baldanzi 29'29"0; 5. «Gonzales» 20'50"8; 6. Aliboni 21'04"8; 7. Ficola 21'07"4; 8. Bartolini 21'22"1 (tutti su Fiat 500).

Classe 600: 1. Bigazzi (Fiat G) 20'07"6, media kmh 73,783; 2. Pizzi (Fiat A.) 20'11"6; 3. Foschi (Fiat G) 20'18"6; 4. Biagiotti (Fiat A.) 20'19"0; 5. Orzioli (Fiat A.) 21'10"2.

Classe 700: 1. Righi (Fiat Abarth) 19'16" e 4, media kmh 77,049; 2. Verdiani (Fiat G) 19'30"2; 3. Rafanelli (Fiat A) 19'36"2.

Classe 850: 1. Viotto (Fiat Abarth) 19'13"5, media kmh 77,243; 2. Landi (Fiat Abarth) 19'17"5.

Classe 1000: 1. Carlo Silvestro (Fiat Abarth) 19'53"4, media kmh 74,660; 2. Rosati (Fiat Abarth) 10'00"5; 3. Chianucci (Fiat Abarth) 20'21"8.

Classe 1150: 1. Moscardini 17'49"0, media kmh 83,348; 2. Cappellini 17'54"9; 3. Giovannelli 18'20"9; 4. Aquilini 18'55"4 (tutti su Fiat 128).

Classe 1300: 1. Biggiazzi (Alfa GTA) 17'31"1, media kmh 84,768.

Classe 1600: 1. Brara (Alfa Romeo) 17'53"0, media kmh 83,054.

Classe 2000: 1. Rampa (Alfa GTAM) 17'11"6, media kmh 83,371 2. Cioffi (GTV) 17'52"7.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Sani (OTS) 17'25"7, media kmh 79,510.

Classe 1300: 1. Chieli (Fulvia Sport) 16'35"9, media kmh 65,608.

Classe 1600: 1. Rampa (Alfa GTA) 16'41"9, media kmh 88,929; 2. Mauceri (Fulvia) 17'31"0.

Classe 2000: 1. Stefanelli (Porsche) 16'26"9, media kmh 90,282; 2. Boninsegni (Fiat Abarth) 17'31"5.

Classe oltre 2000: 1. Nardini (Porsche 911 S) 16'29"5, media kmh 90,045.

COPPA MARIO FERRIS - Gara nazionale di velocità in salita - Sassari, 3 giugno

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1
Classe 500 (tutti su Fiat 500): 1. Ignazio De Villa 6'37"5, media 66,108; 2. Tola 6'47"3; 3. Mura 6'49"8; 4. Muglia 7'04"6; 5. Toto 7'04"8; 6. Meloni 7'19"1.

Classe 1000: 1. Salvatore Aritzu (A. 112) 5'20"4, media 82,015; 2. Vacca (A. 112) 5'23"3; 3. Loche (Fiat 127) 5'25"9; 4. Deledda (Fiat 127) 5'27"1; 5. Sotgiu (A. 112) 5'27"6.

Classe 1150 (tutti su Fiat 128): 1. Matteo Vasta 5'03"4, media 86,614; 2. Boggi 5'08"4; 3. Sias 5'27"6.

Classe 1300: 1. Francesco Vintaloro (Fiat 128 coupé) 4'56"7, media 88,570; 2. Pisano (Fiat 128 coupé) 4'57"53; 3. Zagari (Fiat 128 coupé) 4'59"1; 4. Seddone (Mini Cooper) 5'02"7; 5. «Pierino» (Fiat 128 coupé) 5'04"8; 6. Carruciu (Fiat 128 coupé) 5'07"5.

Classe 2000: 1. Sebastiano Mannoni (A.R. GT 2000) 4'43"5, media 92,695; 2. Vacca (A.R. GT 2000) 4'56"7; 3. Strazera (Opel Manta) 4'58"8; 4. Mastroni (A.R. GT 2000) 5'05"3.

GRUPPO 2
Classe 500 (tutti su Fiat 500): 1. Michele Raghitta 5'22"1, media 81,548; 2. Barbarossa 5'28"4; 3. Ragus 5'31"9; 4. Cambilargiu 5'33"7; 5. Cardenia 5'38"1.

Classe 600: 1. Tore Fraghy (Fiat Giannini 595) 5'22"7, media 81,431; 2. Angius (Fiat F. 595) 5'32"9.

Classe 700: 1. «Heard Mad» (Fiat Abarth 695) 5'09"6, media 84,877; 2. Passino (Fiat Giannini 650) 5'11"9; 3. Vacca (Fiat G. 650) 5'17"7; 4. Marchese (Fiat Abarth 695) 5'32"2; 5. Tola (Fiat G. 650) 5'37"4; 6. Tornatore (Fiat Abarth 695)

Classe 850: 1. «Gerbino» (Fiat Abarth 850) 5'00"3, media 87,512; 2. Ferretti (Fiat Abarth 850) 5'33"6.

Classe 1000: 1. Luigi Piacentini (Fiat Abarth 1000) 4'46"6, media 91,695; 2. Orrù (Mini Cooper) 5'11"7; 3. Polacchi (A. 112 Abarth) 5'25"1; 3. Cosula (Mini Cooper) 5'31"9; 4. Palmas (Mini Cooper) 5'36"4; 6. Farris (Fiat 127) 6'40"9.

Classe 1150: 1. Luigi Diaz (A.R. GTS) 4'33"4, media 96,119; 2. «Galeno» (GTA) 4'36"7; 3. Murru (GTS) 4'44"8; 4. Capra (Innocenti Cooper) 4'49"3; 5. Mannino (A.R. Monzeglio) 4'53"3.

Classe 1600: 1. Andrea Tola (A.R. GT) 4'42"4, media 93,053; 2. Serrentino (BMW 1600) 4'45"5; 3. Frogheri (A.R. GT 1600) 4'51"5.

Classe 2000: 1. Sergio Farris (A.R. GT Am) 4'17"8, media 101,937; 2. Viridis (GTA 2000) 4'35"4; 3. Tabacco (GTAm) 4'50"5; 4. Velli (A.R. 1750) 5'00"7.

GRUPPO 3
Classe 1000: 1. Paolino Cossu (Fiat Grand Prix) 5'45"1, media 78,423.

Classe 1300: 1. Ignazio Casula (Fulvia) 5'11"1, media 84,497.

Classe 1600: 1. Salvatore Meloni (Renault Alpine) 4'52"5, media 89,841; 2. Bresci (Fulvia HF) 5'01"7; 3. Casubolo (Renault Alpine) 5'09"5; 4. Pirrone (Renault Alpine) 5'21"2.

GRUPPO 4
Classe 1300: 1. Fisi D'Aquila (Fulvia Zagato) 4'34"3, media 95,805; 2. Deiana (Renault Alpine) 5'15"8.

Classe 1600: 1. «Il Brizzolato» (A.R. GT 1600) 4'23"5, media 99,732; 2. Tarasconi (A.R. GT 1600) 4'32"6; 3. Pruneddu (A.R. GT 1600) 4'40"9.

Classe 2000-3000: 1. Ghigli Mameli (A.R. Montreal) 5'06"7, media 85,680.

GRUPPO 5
Classe 1300: 1. Eris Tondelli (Chevron B 21) 4'10"8, media 104,784; 2. Bernardo (Fiat Scotti) 4'47"3.

Classe 1600: 1. Giovanni Morelli (Chevron B 21) 4'12"2, media 104,200; 2. Giannotti (Abarth 1600) 4'17"8; 3. Busceddu (A.R. GTA) 4'51"7.

Classe 2000: 1. «Amphicar» (Chevron B 23) 3'51"6, media 113,471; 2. Locci (Chevron B 23) 3'59"7.

Assente MUNARI il SEMPERIT scopre i piloti locali: la Porsche Carrera di RUSLING trova tempi record a spese della rivelazione ROHRL e delle FIAT

La scorciatoia nella foresta

VIENNA - Sandro Munari e Mario Mannucci, attuali leader del Campionato Europeo Piloti, avranno tirato un sospiro di sollievo apprendendo i risultati del 17. Semperit Rally, la decima delle 24 gare valevoli per questo dispersivo campionato.

Costretti a rinunciare a questa gara per un inizio di bronchite con forte febbre, che ha colpito Munari durante le prove, i due della F-Marlboro pensavano di veder diminuire considerevolmente il loro vantaggio su Pinto e Bernacchini, i più seri rivali per la conquista dell'alloro Europeo.

Purtroppo, per l'equipaggio di punta della Fiat, questa gara che alla vigilia sembrava dover segnare la prima prestigiosa vittoria della Casa di Mirafiori, incominciava nei peggiori modi. Un filo di una candela staccatosi nei primi chilometri della prima prova speciale, obbligava la vettura del comasco ad arrancare singhiozzando per i venti chilometri della Silvretta, concedendo ai diretti avversari oltre un minuto. Si pensava a questo punto di dover assistere ad un irresistibile recupero, che invece si tramutava in una difesa, visti i tempi eccezionali di Rohrl, Opel Ascona 1,9 con testa radiale, otto valvole e 185 CV, e Russling, Porsche Carrera 2,7 con 280 CV.

Pregliasco-Sodano, i soli rimasti a difendere i colori della Lancia Marlboro, avevano avuto finalmente la libertà di fare una gara «tirata». Il giovane ligure effettuava la prima prova speciale con un ottimo secondo tempo assoluto, che lo appaiava a Russling, concedendo meno di 12" al tedesco Rohrl, il quale metteva subito in chiaro le proprie intenzioni.

Al successivo controllo orario, la Fulvia arrivava però con il motore in folle, e i meccanici dell'assistenza non rimanevano altro che constatare la rottura del motore, molto probabilmente la fusione di una bronza. Al ritorno di Krumpendorf, a metà gara, dopo l'effettuazione di quattro prove speciali, la posizione di Rohrl sembrava ormai inattaccabile con 30 secondi di vantaggio su Russling, un minuto su Barbasio, 1'30" su Roser, il simpatico pilota viennese ritornato alle corse con una Alpine 1800, 2 minuti su Pinto, 2'30" su Mueller, rivelazione con una BMW 2002 TI e 3 minuti su Grunsteil. Rimanevano ancora quattro prove da disputare, troppo brevi per poter cambiare qualche cosa.

Intanto nella prima metà della gara si notavano il ritiro di Tacchini-Mariani, della Squadra C.S.A.I. con una Fiat Abarth 1800, nel corso della seconda prova speciale col motore rotto, una foratura di Grunsteil nel corso della terza prova speciale, che gli costava un minuto con una seconda foratura all'uscita della prova. Rimasto senza scorta, il forte pilota della BMW, doveva attendere l'arrivo di Mueller, e transitava al successivo controllo orario con un minuto di ritardo.

Anche per Dall'Ava e Maiga junior, la terza prova speciale costava tre minuti di ritardo, per noie alla pompa della benzina. Nel tentativo di recuperare l'equipaggio della C.S.A.I., sbatteva con una ruota, forandola, ed al controllo orario veniva penalizzata di un minuto. Durante la quarta prova speciale, Roser, in quel momento quarto alle spalle di Barbasio, procedeva per 8 km con una ruota forata, perdendo una trentina di secondi. Tutte queste forature sono da imputare all'impiego di coperture racing, anche dove l'asfalto risultava rotto o ricoperto da ghiaia. Le migliori in queste condizioni sono ancora risultate le Pirelli Rain le quali, sebbene siano delle racing, si rivelano molto robuste.

Sparivano dalla scena lo svedese Gunner Blomqvist, per rottura del motore della sua Ascona, e Dietmayer, per uscita di strada, mentre l'inglese Culcketh dimostrava l'inattitudine di molti piloti nordici alla guida su asfalto, con una Morris Marina 1,8.

Nella seconda parte della gara, quando ormai i piloti sembravano volessero mantenere le posizioni, scoppiava il tempo «bomba» di Russling nel corso della sesta prova speciale, la salita del Weinebene che affibbiava un minuto a Rohrl, il quale rimaneva, a dir poco, sorpreso.

Si veniva presto a sapere che Russling, veramente conoscitore delle foreste del suo paese, aveva affettuato un taglio di oltre un chilometro. Con questa scorciatoia, Russling, guadagnava così la gara con quaranta secondi su Rohrl, ma avremmo preferito parlare di Russling secondo poiché, tagli a parte, ha sempre fatto segnare tempi notevoli in tutte le prove e avrebbe meritato l'ammirazione di tutti, tenendo conto che è al secondo Rally

con la strapotente e difficile Porsche Carrera.

Il vincitore morale rimane il lungo tedesco Rohrl, rivelazione qui in Austria al grosso pubblico ma non a quelli del «giro», che avevano già avuto modo di apprezzarlo in passato, soprattutto Pinto nell'ultimo Rally Polonia.

Una certa delusione in Casa Fiat veniva attenuata dai preziosi punti colti da Barbasio-Macaluso che si portavano al secondo posto sia nel Campionato Europeo che in quello italiano, mentre per Pinto si prepara una faticosa tournée nei Paesi dell'Est alla ricerca di vittorie per l'Europeo Piloti.

I due equipaggi della Fiat, separati da una decina di secondi prima dell'ultima prova speciale, hanno patuito un tempo di tutto comodo, per evitare l'invertimento delle posizioni, che avrebbe danneggiato soprattutto Barbasio, in lizza nei due Campionati.

Nella seconda parte della gara si ritiravano Grunsteil, rottura del cambio; Rover, semiassie, e Dall'Ava, ancora per l'alimentazione difettosa, nonostante fosse stato eliminato il filtro della benzina, che alla fine ha permesso l'ostruzione dei getti dei carburatori. L'onore della squadra C.S.A.I. è stato salvato dal sempre più positivo Ambrogetti, affiancato dal bravo Torriani, che porta a casa un onorevole 13 posto, sebbene un'ingiusta penalizzazione di tre minuti, per anticipo ad un controllo orario, lo abbia privato di un piazzamento ancora migliore.

Veramente positivo il debutto di Arnaldo Cavallari nella veste di direttore sportivo della squadra C.S.A.I.: la sua esperienza, i suoi consigli, e le sue capacità psicologiche, dovrebbero attirare l'attenzione di coloro che, troppo spesso, preferiscono (o devono) avvalersi della collaborazione di «raccomandati di ferro».

Alla fine del Rally si è riunita la R.P.A. (Rally Piloti Association) che ha chiesto la soppressione della validità di gara per l'Europeo Piloti nel 1974 al Semperit Rally. Ed hanno perfettamente ragione: 1400 noiosissimi chilometri di gara, con solo otto prove speciali, dimostrano un contenuto tecnico inesistente, che non consente il recupero di un benché minimo errore o inconveniente.

Daniele Audetto

17. RALLY SEMPERIT - Rally internazionale valido per il campionato europeo conduttori - Vienna, 31 maggio - 2 giugno 1973

LA CLASSIFICA

1. Russling-Weiss (Porsche Carrera RS 2.7) punti 5.240,9; 2. Rohrl-Berger (Opel Ascona) 5.280,3; 3. Barbasio-Macaluso (Fiat Abarth 124 Spider) 5.380,4; 4. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth 124 Spider) 5.396,1; 5. Mueller-Weber (BMW 2002 TI) 5.519,3; 6. Wittmann-Wochinger (Volkswagen 1302 F) 5.607,7; 7. Haberl-Pucher (Porsche 911 S) 5.667,6; 8. Rack-Khehler (Porsche 911 S) 5.675,9 (1. del gruppo 3); 9. Zoekl-Boehs (BMW 2002 TI) 5.763,3 (1. del gr. 1); 10. Ferjancz-Zsemberj (Renault Gordini) 5.788,9; 11. Culcketh Sjer (Morris Marina 1.8) 5.844,2; 12. Lechner-Kogler (Mazda RX2) 5.944,3 (2. del gr. 1); 13. Ambrogetti-Torriani (Lancia HF) 6.031,4 (2. del gr. 3); 14. Tchoubrikov-Tchoubrikov (Renault Gordini) p. 6.052,0; 15. Memmel-Eberl (Opel Ascona) 6.058,5; 16. Lux-Adamec (Renault Gordini) 6.066,7.

Prima Prova speciale: Silvette (22 km asfalto)

1. Rohrl 794,7; 2. Pregliasco e Russling 806,0; 4. Barbasio 811,9; 5. Grunsteil 821,9; 6. Roser 824,3; 7. Mueller 830,0; 8. Rack 850,2; 9. Blomqvist 854,7; 10. Dall'Ava 862,5; 11. Pinto 878,2.

Seconda Prova Speciale: Kujtaj (15 km asfalto)

1. Russling p. 562,5; 2. Pinto 562,9; 3. Rohrl 564,9; 4. Mueller 570,0; 5. Grunsteil 574,8; 6. Barbasio 577,0; 7. Roser 580,7; 8. Haberl 600,7; 9. Dall'Ava 604,5; 10. Rack 608,5.

Terza Prova Speciale: Leutasch (11 km asfalto)

1. Rohrl 388,5; 2. Pinto 401,4; 3. Barbasio e Roser 404,7; 5. Russling 405,2; 6. Mueller 405,7; 7. Rack 420,5; 8. Wittmann 424,3; 9. Haberl 426,3; 10. Zoekl 427,3.

Quarta Prova Speciale: Kloesterle (18 km 60 per cento asfalto)

1. Rohrl 599,8; 2. Russling 601,1; 3. Pinto 810,1; 4. Barbasio 612,2; 5. Grunsteil 617,3; 6. Mueller 622,6; 7. Haberl 626,2; 8. Roser 631,4; 9. Wittmann 632,5; 10. Dallinger 647,3.

Quinta Prova Speciale: Klipptzhoerl (14 km terra)

1. Russling 542,2; 2. Rohrl 552,5; 3. Pinto 566,3; 4. Grunsteil 568,0; 5. Barbasio 570,6; 6. Wittmann 578,7; 7. Haberl 580,1; 8. Mueller 583,6; 9. Roser 587,1; 10. Rack 599,6.

Sesta Prova Speciale: Weinebene (19 km terra)

1. Russling 810,6; 2. Rohrl 856,5; 3. Pinto 860,6; 4. Barbasio 872,3; 5. Wittmann 882,1; 6. Mueller 891,6; 7. Haberl 895,4; 8. Rack 910,3; 9. Zoekl 924,0; 10. Ambrogetti 842,1.

Settima Prova Speciale: Stainxerberg (27 km 50 per cento asfalto)

1. Pinto 1231,8; 2. Russling 1253,6; 3. Barbasio 1253,8; 4. Rohrl 1263,6; 5. Wittmann 1316,8; 6. Rack 1343,6; 7. Ambrogetti 1347,4; 8. Mueller e Ferjancz 1347,6; 10. Haberl 1355,8.

Ottava Prova Speciale: Schwarzensee (7 km 50 per cento asfalto)

1. Russling 259,7; 2. Rohrl 259,8; 3. Wittmann 266,1; 4. Mueller 268,2; 5. Husar 270,5; 6. Barbasio 278,9; 7. Lechner 282,3; 8. Zoekl 283,4; 9. Rack 284,3; 10. Pinto 284,8.

● Maruffi ha attribuito il distacco del filo che porta l'elettricità alle candele per colpa di un sabotaggio perché dice che sono stati trovati i ganci del cofano rotto, sebbene Pinto non abbia avvalorato questa tesi perché era troppo ben fatto per fare un sabotaggio così, perché la prova speciale partiva dopo 90 km di gara.

Poker ALPINE nel rally «gentile»

SAINT RAPHAEL - Dominio di Marianne Hoepfner e d'Yveline Vanoni su Alpine, nella Parigi-Saint Raphael: migliori tempi scratch in tutte le prove. Sempre all'attacco, Marianne Hoepfner anche nell'ultima tappa di km. 165 non ha perso la sua grinta. «Charlotte» e Marie José Hommel, pure su Alpine, hanno fatto di tutto per non essere sopraffatte, per vincere almeno una prova speciale, e si sono fatte portare durante la notte un nuovo treno di pneumatici. Fatica inutile, le ruote scelte non si adattavano alla vettura. Le due ragazze hanno dunque dovuto salire i due ultimi colli con dei Michelin molto consumati.

La terza arrivata, Marie-Pierre Palayer (Alpine) ha fatto una corsa regolare, mentre Christine Dacremont, ha saputo resistere con coraggio agli attacchi di Donatella Tominz, benché avesse guasti meccanici. Buona la difesa di Marie Odile Desvignes su Opel Ascona, tanto più che pilotava una vettura pesante e decisamente priva di potenza.

Per l'edizione del prossimo anno sono previsti mutamenti nella formula della gara. Il percorso verrebbe accorciato, mentre diventerebbero più difficili le prove speciali per ravvivare il ritmo della competizione.

PARIS-SAINT RAPHAEL - 20-27 maggio - Rally femminile valevole per il campionato internazionale rallies

LA CLASSIFICA

1. Hoepfner-Vanoni (Alpine) 1.19"1"8; 2. «Charlotte»-M. Hommel (Alpine); 3. Palayer-Helly (Alpine); 4. Dacremont-Conconi (Alpine); 5. Tominz-Mamolo (Fiat 124).



kléber vince

Al 2. Trofeo Città di Modena, Rally nazionale
Modena, 2-3 giugno 1973

1. assoluto Piero POLESE, della Scuderia Piave Jolly Club su Alpine Renault 1600.
3. assoluto Aldo FASAN, della Scuderia Giada Auto su Alpine Renault 1600.

Kléber

KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE

S. Secondo facile PERTUSIO senza problemi

ASTI - Con la solita bravura Piero Pertusio alfiere del Jolly Club su Fulvia ha conquistato la vittoria in questa sedicesima edizione del circuito di San Secondo e ha rafforzato così la sua posizione in testa al campionato. Con una media di errore minima, dell'ordine di poco più di 2 centesimi al passaggio, ha regolato il combattivo Garraffa della Grifone staccandolo di 2.5 penalità, terzo è Pavanello, quarto Aimone, quinto Forato un giovane torinese al primo anno di attività e subito tra i bigs. A dimostrare la lotta serrata e in parte la poca difficoltà del percorso, selettivo più per la precisione che per la guida, nell'arco di poco più di 10 penalità vi sono 20 concorrenti.

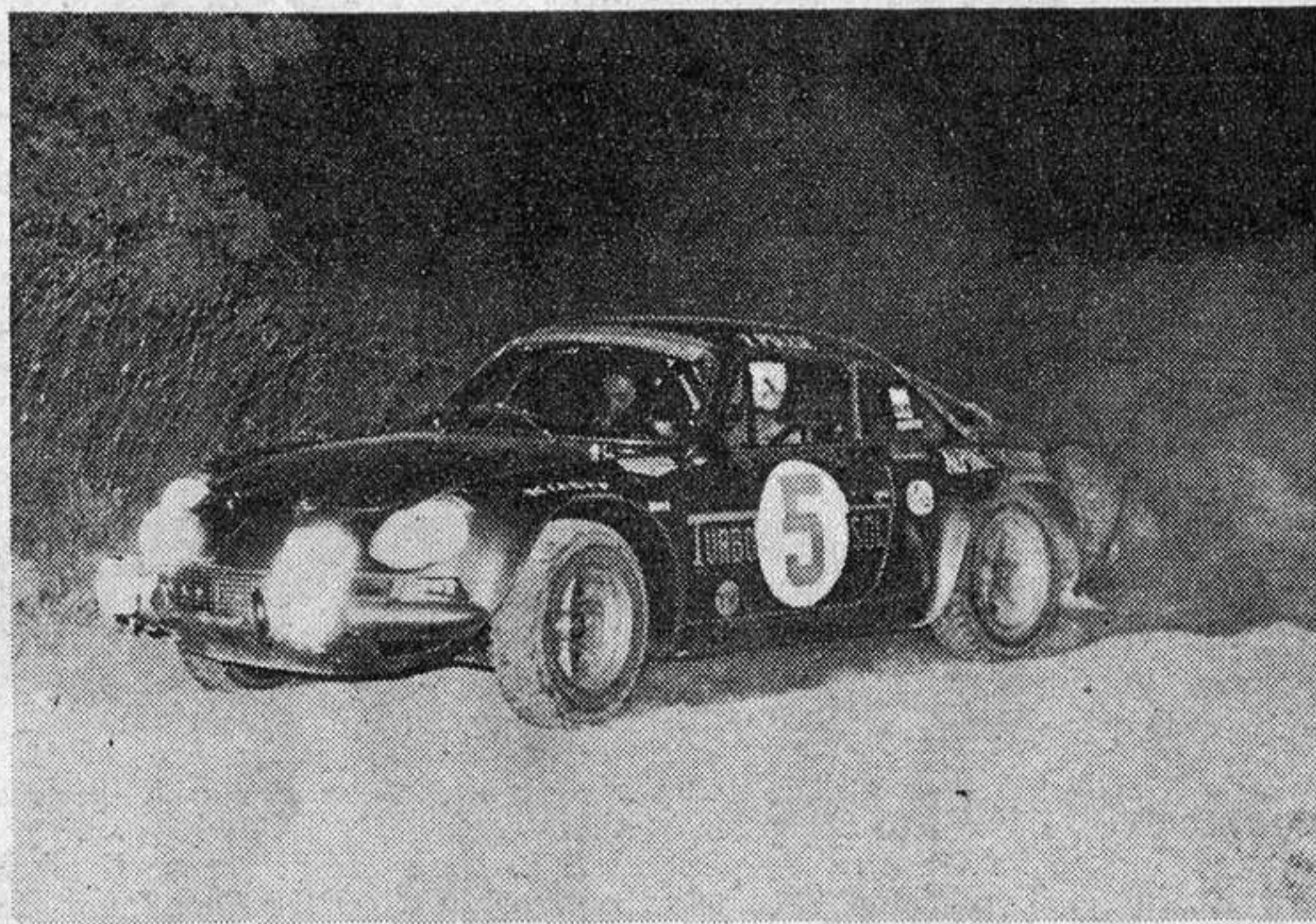
Rispetto all'edizione '72 vi erano un paio di tubi in più nella prima ed ultima prova speciale alla piazza del Palio ad Asti, che presentava tra l'altro le solite difficoltà del passaggio sui tubi di traverso con conseguente possibilità di errore; anche la prova speciale di Canelli (10 tratte) era più difficile e si è infatti rivelata fatale per molti nomi illustri, da sottolineare che la stessa Luigina Imerito ne ha subito le conseguenze. Le altre due P.S. si svolgevano una a San Damiano (4 tratte) e una ad Alghignano (3 tratte) il paese più alto del Monferrato da cui si gode di una vista favolosa. Proprio nella prova di San Damiano Edoardo Barbera big del Fiat, reduce vittorioso dall'Economy Run, si giocava le possibilità di combattere per la vittoria. Gara quindi tranquilla e tutto sommato scontata che molto volentieri i concorrenti avrebbero preferito combattere con maggiori difficoltà soprattutto di guida in P.S. più impegnative.

g. r.

XVI CIRCUITO DI SAN SECONDO - Trofeo Francesco Zo - 31 maggio 1973

CLASSIFICA GENERALE

1. Pertusio (L. Fulvia) p. 8,1; 2. Garraffa (L. Fulvia) 10,6; 3. Pavanello (L. Fulvia) 11,2; 4. Aimone (L. Fulvia) 12,9; 5. Forato (L. Fulvia) 13,7; 6. Gibelli (L. Fulvia) 15,0; 7. Luigina Imerito (L. Fulvia) 15,4 (2,3); 8. Borghesio (L. Fulvia) 15,4 (3,6); 9. Fava (L. Fulvia) 15,5; 10. Barbera (Fiat 128) 15,8 (2,6); 11. Testoni (L. 1600) 15,8 (5,3); 12. Fasano (Fiat 128) 17,1 (3,2); 13. Santorum (L. Fulvia) 17,1 (4); 14. Sala (Fulvia) 17,7 (4,2); 15. Simoletto (Simca 1100) 17,7 (5,6); 16. Calcatelli (Fulvia C.) 18; 17. Casalone (128 R.) 18,2; 18. D'Arrigo (128 R.) 18,8; 19. Nosenzo (128 C.) 19,7; 20. Castillet (L. Fulvia) 20,0; 21. Virovello (L. Fulvia) 20,1; 22. Forato (Fiat 128) 20,3; 23. Bertola (Fiat 1300) 21,9; 24. Gaidano (Fiat 128) 22,4; 25. Virovello (L. Fulvia) 22,6; 26. Menichetti (128 R.) 22,9; 27. Amelotti (Fiat 127) 24,7; 28. Dentis (Fiat 127) 25,3; 29. Foglia (124 Spider) 25,6; 30. Franchi (128 Rally) 26,4; 31. Rossi Matteo (Fiat 127) 26,5; 32. Pallard (Fiat 128) 27; 33. Balocco (Fiat 128) 27,3; 34. Carla Bossina (Fiat 128) 28,6; 35. Sobrero (A. 112) 29,4; 36. Venanzi (Fiat 127) 29,7; 37. Crimi (128 C.) 30,1; 38. Barbero (Simca Rally) 30,7; 39. Romanello (Simca Rally) 31,4; 40. Dell'Acqua (Opel Ascona) 32,1; 41. Bianchi (128 Rally) 33,2; 42. Angelucci (128 Rally) 33,6; 43. Delmonte (Fiat 500) 33,9; 44. Givone (A. 112) 34,2; 45. Palisca (Fiat 124) 34,8; 46. Iudicello (Simca 1300) 36,8; 47. Grosso (128 Rally) 39,4; 48. Trovatore (Fulvia 1300) 41,8; 49. Amerio (Fiat 128) 48,5; 50. Bianchi (A.R. 1750) 49,3; 51. Suppo (128 coupé) 49,4; 52. Spertino (128 coupé) 50,5; 53. Maria Olivero (A.R. Giulia) 51,4; 54. Ozella (Fiat 127) 53,2; 55. Gilardighi (128 Rally) 53,8; 56. Dubinski (128 Rally) 54,3; 57. Barbarino (A. 112) 55,5; 58. Milesi (L. Fulvia) 57,4; 59. Clovis (A. 112) 58,3; 60. Piantato (A.R. 1300) 58,4; 61. Barbero (A. 112) 60,9; 62. Varesio (Fiat 127) 67,7; 63. Grosso (Fiat 128 R) 69,3; 64. Zagato (128 Coupé) 69,6; 65. Nizza (A. 112) 80,4; 66. Crosetti (Fiat 128) 80,8; 67. Cordani (Simca Rally) 81,9; 68. Pesce (A. 112) 84,8; 69. Pasini (Fulvia coupé) 87,4; 70. Vigo (Fiat 128) 90,1; 71. Carnio (Fulvia Coupé) 93,6; 72. Panozzo (Fiat 128) 104,1; 73. Berti (Innocenti Mini) 105; 74. Aimone (Fiat 128) 106,6; 75. Castino (Fiat 127) 109,9; 76. Campora (Innocenti 1300) 114,4; 77. Pangella (Fiat 128 sport) 149,7; 78. Lepore (Fiat 126) 172,3; 79. Domanda (Fiat 127) 181,3; 80. Fariolo (Fiat 128) 182,1; 81. Lo Piparo (Fiat 500) 200,3; 82. Rolfo (Fiat 127) 228,8; 83. Perrone (Fiat 126) 229,5; 84. Nencini (Fiat 127) 234,6; 85. Negri (Fiat 500) 235,4; 86. Gherlone (Mini Minor) 348; 87. Monticone (Ford Escort) 352,5; 88. Nicoli (Fiat 500) 366,4; 89. Milano (A. 112) 610,3.



Una nuova vittoria per l'Alpine Renault 1600 di Pietro Polese nel Rally Nazionale Città di Modena « dimezzato » da un commissario

POLESE (carte a posto) vince una contestata edizione del «Città di Modena»

Negato il via a 46 piloti

MODENA - E' stato il Rally della contestazione con 46 dei 128 iscritti esclusi dal commissario della CSAI che ha applicato il regolamento in modo, forse, eccessivamente rigido nei confronti di quei concorrenti che non erano in regola con la licenza.

Proteste, minacce di reclamo (e pensiamo che arriveranno ad Autosprint dettagliati esposti a sostegno dei motivi della protesta) e anche qualche macchina messa di traverso sulla linea di partenza con ritardo delle operazioni.

Si è trattato di una eccezione diremo formale, più formale che pratica; il commissario non ha ritenuto validi i documenti presentati da 46 concorrenti iscritti, i quali, per questioni burocratiche o di ritardi postali, non erano in possesso delle licenze, mentre esibivano ricevute e documenti che, a sentir loro, dovevano risultare validi. Vale a dire, a questo proposito, che in precedenti gare, gli stessi concorrenti erano stati ritenuti « idonei ».

Cose da sistemare anche queste. Qualche pilota — ad esempio — ci ha detto che le licenze sarebbero in ritardo perché la CSAI le farebbe stampare in Francia. Possibile che in Italia non ci sia una tipografia attrezzata per questo lavoro?

Peccato che si siano verificate queste contrarietà, indipendenti, vogliamo precisarlo, dalla organizzazione della «Modena Corse» che è stata perfetta, anche con la collaborazione dei collegamenti assicurati dai radioamatori di Modena e dei cronometristi alla direzione del delegato provinciale di Modena, Balboni.

Ha vinto (e meritatamente) Polese della Piave Jolly che è stato bravissimo in particolare nelle quattro prove speciali, superando « Tony » che è stato al comando della gara sino a San Pellegrinetto (ultima delle quattro prove speciali) e costretto al ritiro da guasto meccanico.

Sfortunato anche Pelganta, che si trovava secondo ma che veniva eliminato da inconveniente meccanico. Vediamo, quindi, al secondo posto Boretto della scuderia «Tre Gazzelle» mentre Fasan, protagonista brillante nelle prove speciali (da ripetere due volte) è al terzo posto.

Il percorso è sembrato impegnativo, ma, complessivamente, è stato giudicato ottimo, mentre anche l'esperienza della prova notturna, se ha tolto un po' dello spettacolo, ha agevolato i concorrenti, padroni assoluti del percorso. Qualche inevitabile incidente, fortunatamente senza gravi conseguenze.

Mario Morselli

RALLY NAZIONALE - 2. Coppa Città di Modena - Modena, 2-3 giugno 1973

CLASSIFICA GENERALE

1. Polese (Alpine 1600) 36'54"4; 2. Boretto (Lancia HF 1600) 37'31"1; 3. Fasan (Alpine 1600) 37'41"4; 4. Sansone (Lancia HF 1600) 37'46"3; 5. Ravaoli (Lancia HF 1600) 37'47"1; 6. Ardizzoia (Lancia HF 1600) 38'15"2; 7. Conti (Lancia HF 1600) 38'29"9; 8. Canè (Porsche 911S) 38'33"7; 9. Zandonà (Opel Ascona 1900) 38'34"8; 10. Presotto (Opel Ascona 1900) 38'47"4; 11. Casadei (Lancia HF 1600) 38'50"8; 12. Albano (Lancia HF 1600) 38'53"8; 13. Stagnani (Lancia HF 1600) 39'18"8; 14. Mancini (128 C) 39'32"8; 15. «Walter» (128 C) 39'53"1; 16. Illiher (Opel Ascona 1900) 40'14"2; 17. Pantaleone (128 C) 40'24"2; 18. Orsi (Alpine 1600) 40'33"5; 19. Baldacci (Simca Rally 2) 40'39"7; 20. Giulianelli (Lancia HF 1600) 40'46"2.

CLASSIFICHE DI GRUPPO

Gr. 1: 1. Zandonà (Opel Ascona) 38'34"08; 2. Presotto (Opel Ascona) 38'47"4; 3. Mancini (128 Coupé) 39'32"8.

Gr. 2-4: 1. Polese (Alpine 1600) 36'54"4; 2. Fasan (Alpine) 37'41"4; 3. Pantaleoni (128 Coupé) 40'24"2.

Una Porsche anche nel rally-durata

ADENAU - La Porsche Carrera RSR di Mueller-Friedrich ha vinto la 36 Ore del Nurburgring, il rally-durata, organizzato sul circuito tedesco, dopo aver compiuto, nelle 36 ore, ben 191 giri ad una media di oltre 120 kmh. A soli due giri un'altra Porsche la 911 E, di Kauerwert-Coenen che ha preceduto due Ford Capri. La gara, che più che un rally, potrebbe essere definita una corsa di resistenza, ha visto classificarsi al settimo posto la Opel Ascona 1900 di Vermeulen-Frankenhouh che per essere un gruppo uno ha fatto veramente un grosso risultato compiendo 179 giri del duro tracciato tedesco.

RALLY 36 ORE DEL NURBURGRING - Circuito del Nurburgring - 31 maggio - 2 giugno 1973.

1. Mueller-Friedrich (Porsche Carrera RSR) 181 giri in 36.10'39", media kmh 120,550; 2. Kauerwert-Coenen-Sieben (Porsche 911 E) 189 giri, 36.06'25"; 3. Pinske-Ludwig-Lobo (Ford Capri RS) 187 giri, 36.01'37"; 4. Fahron-Stoffel-Heicker (Ford Capri) 184 giri, 36.01'39"; 5. Stempass-Schmitz-Moormann (Porsche 911) 180 giri 36.03'57"; 6. Abendroth-Luebbering (Alpine Renault) 180 giri 36.06'08"; 7. Vermeulen-Frankenhouh (Opel Ascona 1900) 179 giri, 36.01'23".

Tragica edizione della salita al Rossfeld: morto uno spettatore e quattro feriti MIEUSSET «paga» due centesimi a JOST

ROSSFELD - Prima sconfitta di Jimmy Miesuset nel campionato Europeo della Montagna, al Berchtesgaden, in Germania, in una gara in salita funestata purtroppo dalla morte di uno spettatore e dal ferimento di altre quattro persone, per l'uscita di strada della BMW 2002 dell'austriaco Roman Stadelbauer. La sua vettura, ha sbandato ed ha investito un gruppo di persone imprudentemente sedute sul guard-rail.

La gara è stata vinta dalla Porsche 908-3 di Reinhold Jost, che nelle due manche ha ottenuto un tempo di soli 2/100 inferiore a quello di Miesuset, che disponeva della sua solita March 722. Al terzo posto il nostro Vittorio Venturi con la Brabham-Marlboro, subito all'altezza dei migliori.

SALITA AL ROSSFELD, gara internazionale di velocità in salita valida per il Campionato Europeo della Montagna, Berchtesgaden (Germania), 3 giugno 1973. LA CLASSIFICA

1. Reinhold Jost (Porsche 908-3) tempo totale 3'28"18; 2. Miesuset (March 722) 3'28"20; 3. Venturi (Brabham BT 40) 3'29"73.

Nella Coppa del Salento

IMERITO 2 volte «speciale»

A Maggiora rallycross «pulito»

FARGION a quota 23

LECCE - Luigina Imerito, della Grifone, su Fulvia 1300 ha vinto la seconda edizione della Coppa del Salento Trofeo Elios Tours, organizzata dall'AC Lecce e della Scuderia Piloti Salentini, superando di misura i favoriti Pertusio e Pavanello. La gara era articolata in quattro prove speciali particolarmente impegnative sia per la natura del tracciato sia per il numero delle basi, snodandosi su un percorso di 176 chilometri.

La manifestazione ha richiamato i migliori regolaristi italiani che sono rimasti assai soddisfatti dell'organizzazione della gara e delle difficoltà che hanno dovuto affrontare.

La prima prova speciale era di Luigina Aymone, con solo due penalità, alla pari con Pertusio e la bravissima Camera d'Afflitto, mentre nella seconda la Imerito prevaleva, anche se di misura, su Pertusio e Pavanello a pari penalità. La terza prova speciale se l'aggiudicava Pavanello davanti a Pertusio e alla Imerito; la quarta assicurava a Luigina Imerito la vittoria assoluta, avendo superato Pertusio e il sorprendente Alessi.

Vito Lattanzio

COPPA DEL SALENTO - Gara nazionale

di regolarità - Lecce, 3 giugno 1973

1. Luigina Imerito (Lancia Fulvia 1300) penalità 9,6; 2. Pertusio (Fulvia 1300) 10,5; 3. Pavanello (Fulvia 1300) 14,7; 4. Aymone (Fulvia HF) 16,1; 5. Cavallucci (Fulvia 1300) 19; 6. Alessi (Fulvia 1300) 20,1; 7. Di Capua (Fulvia Montecarlo) 20,9; 8. Canonzieri (Fulvia HF) 21,1; 9. Camera d'Afflitto (A. 112) 22,7; 10. La Rovere (Fulvia Montecarlo) 24,4; 11. Saccone (Fulvia HF) 33,4; 12. Garrisi (Fiat 128 SL) 41,9; 13. Oliviero (Fiat 128 SL) 43,9; 14. Donato (A. 111) 44,3; 15. Zuccarino (Fulvia Montecarlo) 48,2; 16. Ricci (Alfa Duetto) 56,2; 17. «Good Year» (Fiat 127) 71,9; 18. Mitrugno (Fiat 128 SL) 80,3; 19. Ciraci (Fiat 127) 91,6; 20. Lillo (Fiat 128 SL) 110,6; 21. Angelillo (Fiat 128 SL) 115,4; 22. Campa (Fiat 128 SL) 127,6; 23. Marzo (Mini Minor) 131,4; 24. De Lorenzo (Opel Manta) 134,7; 25. Goffredo (Renault 17) 142; 26. Bianco (Mini Minor) 156,5; 27. Palomba (A.R. 1750) 160,2; 28. Balestra (Fulvia HF) 176,9; 29. Allegra (Fiat 127) 213,4; 30. Tommasi Gigi (Renault 15) 246,4; 31. Falco (Alfa Giulia) 266,5; 32. Fiorelli (Fiat 127) 285,4; 33. Tommasi Giuseppe (Renault R5) 296,6; 34. Pappalardo (Fiat 127) 298,8; 36. Toscano (Simca 1100) 366,1; 37. Prato (Alfa) 372,2; 38. Tamborino (Fiat 127) 384; 39. Miglietta (Fiat 128 SL) 417,4; 40. Antonelli (Renault 4) 624,8; 41. Nicoletti (Fiat 124 sport) 664,7; 42. Crivellini (Alfasud) 696,7; 43. De Marco (A. 112) 730,4; 44. Camardo (Alfa Giulia) 774; 45. Artini (Skoda Rally) 790,8; 46. Ferraresi (Fiat 128 SL) 867,6; 47. Armengol (Mini Minor) 956,4; 48. «Jean Jack» (Simca R2) 1897,6.

Classifica scuderie: 1. Grifone Erg (Imerito, Aymone, Cavallucci) p. 47; 2. Jolly Club (Pertusio, Pavanello, Di Capua) 43; 3. Piloti Salentini (Camera d'Afflitto, Garrisi, Donato) 19.

Classifica conduttori: 1. Luigina Imerito; 2. Maria Enrica Camera d'Afflitto; 3. Anna Rita Marzo.

MAGGIORA - Davide Fargion si è confermato a Maggiora, nella terza prova del Trofeo Ford Kléber come il più in forma tra i piloti italiani di rallycross. Dopo aver dominato nelle sedici batterie con le Ford Escort e Capri, il giovane fiorentino non ha avuto eccessive difficoltà nell'aggiudicarsi la finale: la sua Escort, infatti, è subito balzata al comando distanziando quella di Osvaldo Galatini e di Marziano Canepari, classificatisi nell'ordine. Il rallycross di Maggiora si è disputato nel bellissimo impianto permanente di autocross della cittadina piemontese, davanti a un pubblico strabocchevole (ovviamente record d'incasso) ed estremamente competente.

La gara si è rivelata molto interessante fin dalle prime batterie anche per la presenza di due esperti della pista di Maggiora, quali Canepari e il comasco Coscera. E doveva essere proprio Canepari la grande rivelazione della giornata: il suo ingresso in finale, infatti, non è stato impresa da poco qualora si consideri le ottime prove di «vecchi lupi» del rallycross quali Silvuni, Giacalone, Popoff e Secchi. Anche la prova di Maggiora ha confermato quella che ormai è una caratteristica dell'edizione 1973 del Trofeo Ford Kléber: l'assoluta regolarità delle gare e l'ammirevole correttezza dei piloti. Non vi sono più, per intendersi, quei trucchi, quelle manovre, quei tamponamenti non del tutto fortuiti, quelle «beghe» tra piloti che l'anno scorso si sono verificate in più di una occasione. Merito dei piloti, sicuramente, ma merito anche dei direttori di gara (a Maggiora, Angelo Pelatelli) che indubbiamente sanno farsi rispettare.

La prossima prova del Trofeo Ford Kléber è in programma a Novi Ligure (Alessandria) il 24 giugno. Sarà organizzata dal concessionario Ford di Alessandria, quest'anno attivissimo nel settore sportivo (è il manager di Lella Lombardi e di molti altri piloti del Campionato Mexico).

RALLYCROSS DI MAGGIORA - 3 giugno, prova del Trofeo Ford-Kléber di Rallycross

LA CLASSIFICA

1. Davide Fargion 9'10"3; 2. Galatini 9'18"8; 3. Canepari 9'19"; 4. Silvuni 9'21"9; 5. Coscera 9'27"5; 6. Popoff 9'32"3.

Classifica Trofeo Ford-Kléber dopo le prime tre prove (Asti, Venezia, Maggiora): 1. Fargion punti 23; 2. Del Carlo 13; 3. Galatini 9; 4. Popoff 8; 5. Giacalone 6; 6. Silvuni e Canepari 5.

● Di gara in gara l'impianto di Maggiora si perfeziona: per la seconda manifestazione infatti è stato completato il nuovo impianto telefonico composto da sette postazioni lungo la pista alle quali se ne aggiungono altre quattro per i vari servizi. Per quanto riguarda la sicurezza da segnalare la sistemazione di altre reti alle uscite delle curve, mentre da oggi è entrato in funzione anche il ristorante.

Perché il
francese

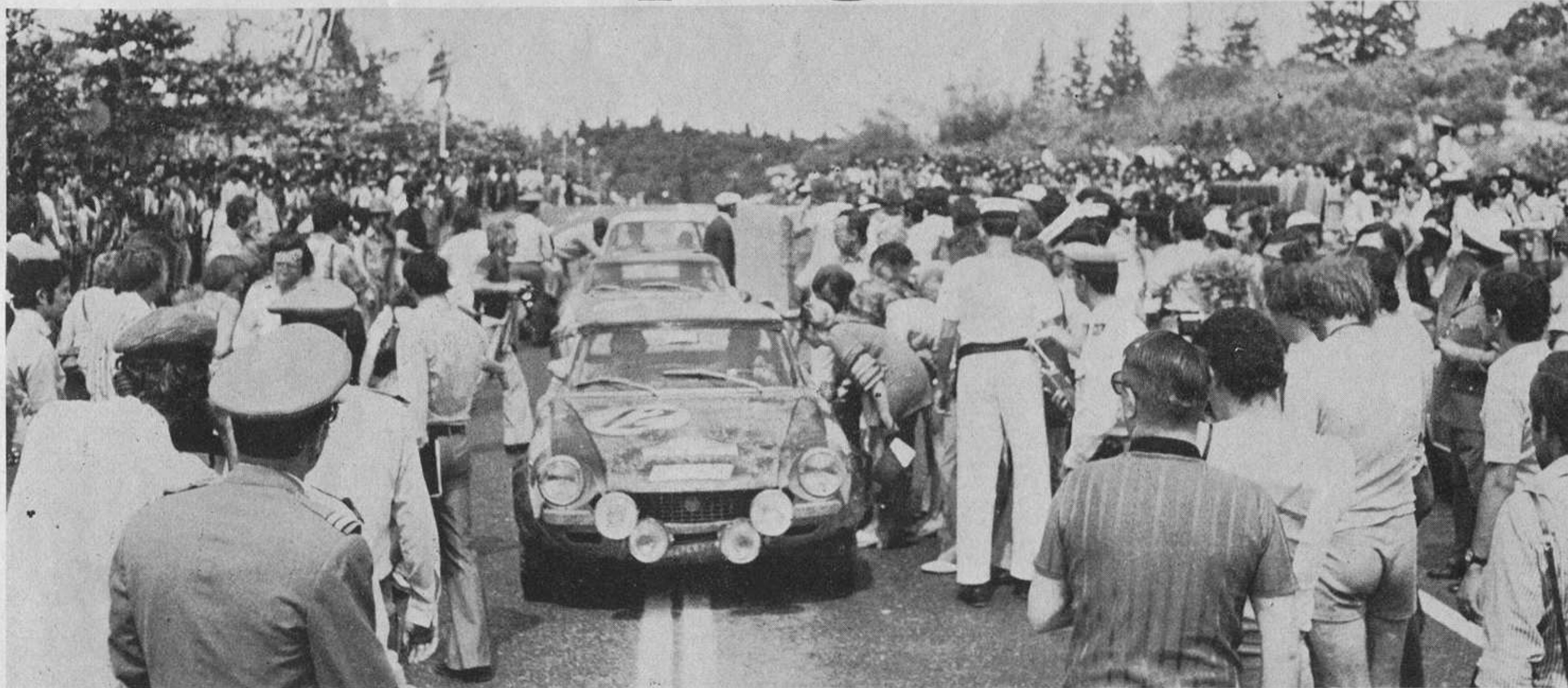
ALPINE ha
comunque
meritato

l'ACROPOLI

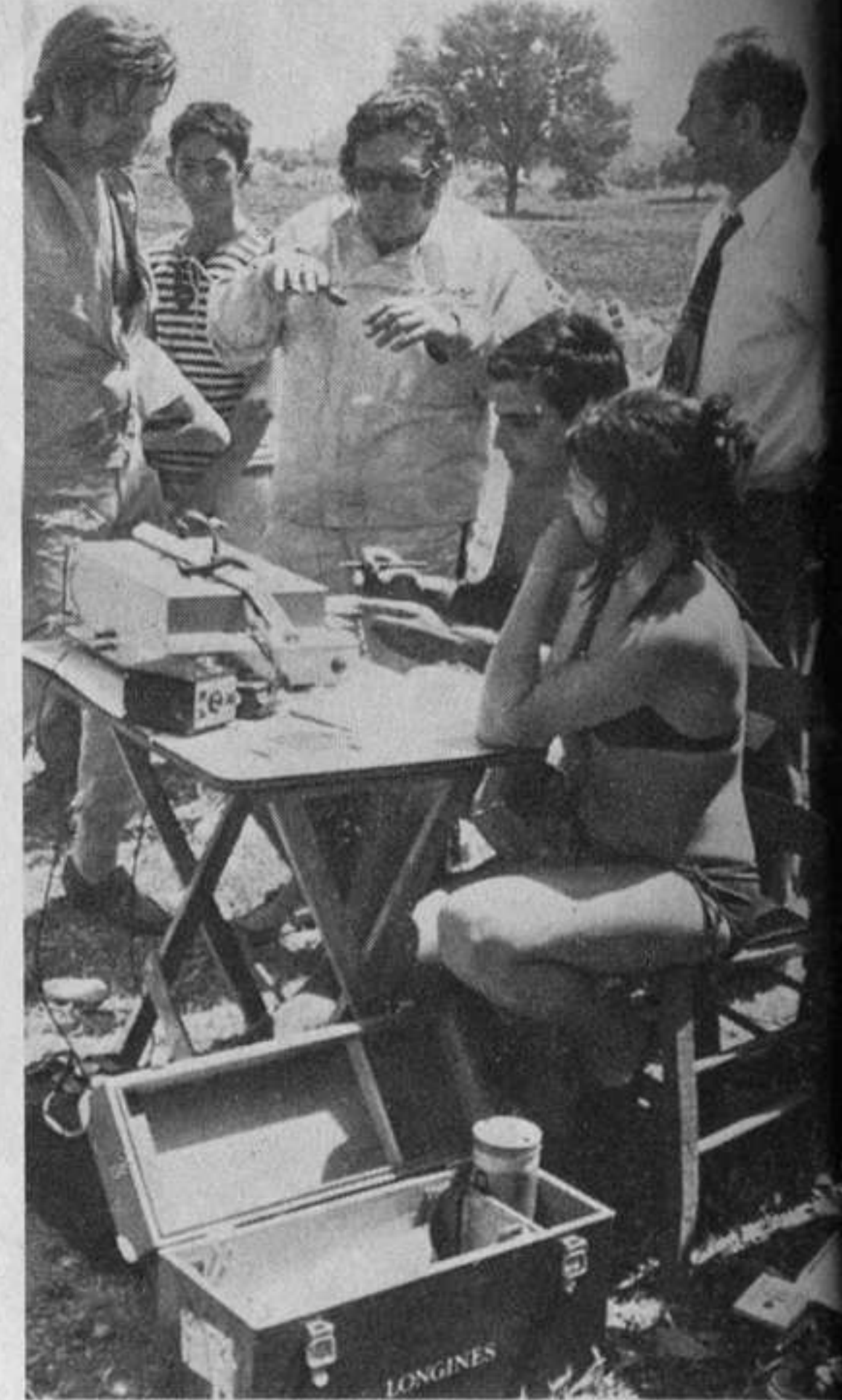
Prova per prova
i piazzamenti dei « bigs »
nella 1. tappa

		ALEPHORI km 5,2	PSATHA km 7,7	DISTOMON km 11,8	GALAXIDI km 12,2	MALANDRINO km 4,2	LIDORIKION km 16,5	MOSHOKARIA km 10	MAKRIRAH km 16	KARDITSA km 7	DESKATI km 24,6	VATOLAKOS km 11,4	VERMION km 38,5	POLIDENDRI km 14	OLIMPO km 12	KRIOVRISI km 11,4	KARITSA km 5,6	KISSAVOS km 10	KERASEA km 14,6	PORTARIA km 4,3	PILION km 19,3	MAKRIRANI km 15,7	ARHANI km 16,5	MENDENITSA km 12	ELSTIA km 8,5	PAVLON km 5,8	PLATANAKI km 6,5	RITSONA km 5	MERKOURIOS km 9	MARATONA km 6,3
Therier-Delferrier	(Alpine)	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	2	1	1		4	4	2	2	5	2	1	2	1
Aaltonen - Turvey	(Fiat)	2	8	5	6	5	17	17	4	5	7	7	4	3	2	2	2	3	3	3		2	1	4	4	3	4	2	3	2
Waldegaard - Thorszelius	(BMW)	3	2	R																										
Nicolas - Vial	(Alpine)	4	3	3	4	4	3	2	2	2	2	2	2	4	5	3	43	8	2	2		3	2	1	1	6	1	3	1	4
Paganelli - Russo	(Fiat)	5	6	7	11	7	5	3	6	3	4	3	3	2	R															
Warmbold - Todt	(BMW)	6	5	1	3	2	1	R																						
Janger - Gottlieb	(VW)	8	14	6	9	6	9	6	R																					
Kallstrom - Billstam	(VW)	9	4	9	16	8	4	8	8	9	R																			
Fall - Wood	(VW)	10	7	4	5	3	8	5	7	8	6	6	5	6	3	4	4	7	4	6		6	5	5	3	1	3	8	4	5
Lindberg - Hertz	(Fiat)	11	13	10	7	12	6	4	3	4	3	5	7	7	6	6	1	11	8	38		1	3	3	6	7	5	4	8	3
Andersson - Haggbom	(Toyota)	12	10	8	8	11	7	9	5	R																				
Sparrow - Liddon	(Ford)	13	11	14	12	14	12	13	R																					
Sclater - De Jong	(Ford)	17	9	11	13	15	13	11	10	7	5	4	6	5	4	4	8	12	12	4		5	21	6	7	2	6	5	5	7
Fischer - Siebert	(VW)	15	15	12	2	9	11	7	9	10	9	11	9	8	38	8	7	5	5	5		9	8	8	8	8	8	9	6	12
Darniche - Mahe	(Alpine)	26	25	R																										

La bella pagella di THERIER



Una dietro l'altra, le due Fiat di Aaltonen e Lindberg hanno fatto la loro passerella tra due ali di folla entusiasta al termine del durissimo Rally dell'Acropoli che le ha viste, come si ripete da diversi anni, arrivare nelle primissime posizioni. A destra, il succinto e provocante abbigliamento di questa cronometrista (e del suo compagno pure in costume) rendono perfettamente l'idea del terribile caldo



Il Rally dell'Acropoli è una corsa che richiama sempre alla partenza un altissimo numero di macchine e di piloti estremamente validi, è cioè la corsa che assieme al TAP portoghese e al RAC inglese vanta i maggiori « big » al via dopo il blasonatissimo Montecarlo.

Abbiamo pensato quindi di proporre il « tabellone » della prima tappa del rally, la più lunga e soprattutto quella decisiva agli effetti della corsa perché la seconda si è limitata alla lotta tra sole quattro o cinque macchine.

Sei le marche ufficialmente presenti: **Alpine Renault** (tre berline 1800 da 185 CV), **Fiat** (tre spider 1800 da poco più di 170 CV), **BMW** (due 2002 da 230 CV), **Volkswagen** (quattro maggioloni 1303 da 125 CV), **Toyota** (una Celica 1600 da 140 CV), **Ford** (una Escort 2000 da almeno 220 CV). A queste bisogna poi aggiungere l'Escort di Sclater che pur essendo sponsorizzata

dalla Kleber, era praticamente assistita ufficialmente.

Da una prima osservazione salta subito all'occhio l'incredibile progressione da « schiaccia-sassi » di Therier che nelle prime diciannove prove non ha davvero avuto rivali, poi, nella sosta di due ore che seguiva la prova di Pilon, annullata, dopo un colloquio con il suo D.S. che l'

ha messo al corrente della sua posizione, appare chiaro come abbia rallentato.

Ottima pure la corsa del suo compagno di squadra, Nicolas, quasi sempre secondo alle sue spalle, mentre decisamente negativa la prestazione di Darniche che già prima del ritiro ha evidenziato le sue precarie condizioni fisiche con piazzamenti decisiva-

mente sorprendenti per un campione della sua taglia.

In casa Fiat si possono notare benissimo tre cose: l'ottima regolarità di Aaltonen tornato al meglio della sua condizione, il magnifico crescendo di Paganelli interrotto proprio nel momento migliore, e gli alterni risultati di Lindberg i cui alti e bassi erano molto condizionati dalle continue noie lamentate.

Fall è stato praticamente sempre il migliore dei piloti Volkswagen, l'unico ad essere riuscito ad assicurarsi una prova speciale, mentre il peggiore (regolare anche in una certa mediocrità, relativa ai suoi migliori avversari) è stato quasi sempre Fischer, l'unico comunque che è riuscito ad arrivare al traguardo con la macchina ed oltretutto ottimo quinto.

Sempre dal tabellone balza evidente quanto avrebbero potuto rendersi pericolose le BMW partite fortissime prima con Waldegaard poi con un

Warmbold decisamente scatenato e capace di mettere alla frusta anche Therier proprio nel momento dell'attacco più deciso del francese.

Nonostante i pochi cavalli a disposizione, Andersson aveva subito messo alla frusta la sua Toyota Celica, ma dopo un sorprendente crescendo (i suoi piazzamenti sono via via sempre migliori) il suo motore ha dovuto arrendersi, sembra per la rottura di un pistone.

Il confronto tra le due Escort infine si può ben vedere è stato favorevole a quella privata di Sclater e non tanto perché questa è stata l'unica ad arrivare, ma proprio anche in confronto diretto. Questo non fa che confermare l'opinione da molti espressa prima della partenza su Sparrow, un pilota giudicato molto bravo ma troppo poco abituato a correre i rallies, impegnato spesso anche in gare di turismo.

cav.

Campionato Mondiale Rallies Marche (dopo 6 prove)	MONTECARLO	SVEZIA	T.A.P.	SAFARI	MAROCO	ACROPOLI	TOTALE
ALPINE	20	12	20	—	20	20	92
FIAT	4	8	10	3	6	15	46
CITROEN	—	—	12	—	15	6	33
FORD	10	—	2	6	—	4	22
DATSUN	2	—	—	20	—	—	22
SAAB	—	20	—	—	—	—	20
VOLKSWAGEN	—	6	—	—	—	8	14
LANCIA	3	10	—	—	—	—	13
PEUGEOT	—	—	—	12	1	—	13

Tra le quinte
dell'ACROPOLI

PAGANELLI 2 giorni in prigione

● Nei giorni ante-gara il muletto di Paganelli-Russo si è scontrato nei pressi del Lago di Maratona con un motorino su cui viaggiavano (decisamente fuori mano) due ragazzi. Pronto intervento della Polizia e altrettanto pronto arresto di Paganelli, così tanto per ragionarci un po' su. Il nostro pilota ha passato così due giorni con tanto di guardia del corpo sempre al fianco, trascinato da un ufficio all'altro (ed è finito anche alla Criminalpol dove gli hanno preso le impronte e l'hanno fotografato con i classici numeri sul petto) fintanto che ha ottenuto di essere processato per direttissima assistito da un avvocato locale che si era laureato a Roma. Due ore di arringhe ed alla fine la sentenza: dieci giorni di prigione (che equivale a quanto pare da quelle parti ad essere assolti) pari ad una salatissima multa prontamente pagata.

● La spedizione in Grecia della Fiat si componeva di dodici meccanici (Garda, Tagliarino, Pignataro, Ferraris, Zane, Innocenti, Pignatta, Pisanelli, Gaudenti, Fregnan, Marzola, Varesano) distribuiti su due furgoni-officina Fiat 238 e su due 125-service.

● Alla Pirelli-Corse ha fatto in questi giorni la sua apparizione un giornale murale su cui appare (alla stregua di un campionato F.I.A.) la classifica delle partecipazioni dei vari ragazzi delle assistenze alle corse. Succede così che andare ad una prova del mondiale equivale a guadagnare un certo numero di punti, all'europeo conduttori un altro, e così via con dei complicati coefficienti che tengono conto anche delle distanze. Attualmente al comando è Espertini che (come annuncia a chiare lettere il giornale) potrebbe prendere definitivamente il volo se entrerà in una «squadra buona», quella della Polonia per esempio che rischia di starsene fuori per diversi rallies tutti attaccati l'uno all'altro. Dopo un primo momento di pavoneggiamento, anche ad Espertini sono venuti dei dubbi: sta a vedere che Paleari (l'autore del testo) in questo modo ha voluto evidenziare che alcuni viaggiano sempre ed altri mai, e sono iniziati così i sospetti...

● Un noto pilota francese, intervistato all'arrivo del rally, si è domandato con molta curiosità perché la Fiat faccia correre Pinto nel campionato europeo (che ha già vinto e che adesso rischia solo di non ripetersi) e non gli faccia mai fare gare del mondiale. In effetti ci è parsa una domanda logica che passiamo direttamente ai D.S. torinesi.

● La cosa che ha fatto veramente arrabbiare Russo (copilota di Paganelli) non è stato tanto l'aver rotto per l'ennesima volta la macchina, e nemmeno l'aver aspettato per undici ore i soccorsi, quanto l'aver constatato che il suo primo si era portato dietro abiti di ricambio, passaporto, soldi ed addirittura la tessera del Diner's Club per eventuali acquisti...



Serissimi e perfettamente compresi nei loro problemi, ecco i partecipanti alla riunione della Rally Pilots Association in cui tra l'altro s'è discusso a lungo a proposito del Rally dell'Elba

I voti dei piloti ai rallies mondiali

La «RALLY Pilots Association» sembra davvero voler funzionare senza soluzione di continuità. Anche all'Acropoli si sono tenute due riunioni sotto la presidenza di Haggbom (Lampinen non era presente) con molta carne al fuoco all'ordine del giorno. Alla prima di queste riunioni, la più interessante, erano presenti diciannove piloti (Haggbom, Fall, Janger, Fischer, Russo, Liddon, Paganelli, Thorszelius, Billstamm, Kallstrom, Waldegaard, Piot, Andersson, Wood, Davenport, Phillips, Aaltonen, Sclater, Lindberg), in pratica mancavano solo i francesi che si sono presentati però alla seconda. Tra le mozioni in discussione la prima riguardava la validità o meno del Rally dell'Isola d'Elba come prova mondiale, e tutti i piloti, all'unanimità, si sono schierati contro la corsa italiana. Lo stesso dicasi per la prossima Coppa del Mondo che dovrebbe partire alla fine del maggio '74 da Londra per arrivare a Monaco dopo un cammino di quasi ventimila km passando per la Russia e l'Africa. Tutto bene invece riguardo il Rally del Mavece riguardo il Rally del Marocco con le sole eccezioni poste da Waldegaard (controllare che alcuni non approfittino di eventuali scorciatoie, e a lui è infatti capitato di arrivare alla fine di una prova vedendosi davanti vetture che per la strada non l'avevano superato) e Todt (troppo tempo a disposizione delle case alla fine di ogni tappa per ricostruire le vetture).

Si è poi parlato delle otto gare che dovranno diventare per il prossimo mondiale ma di ufficiale non è stato deciso niente

in quanto si è ritenuto opportuno far votare tutti i soci perché il risultato di questa decisione è decisamente molto serio. Una votazione tra i presenti c'è comunque stata ed i risultati ci sono parsi estremamente eloquenti: il rally più votato (l'unico da tutti) è stato il TAP (la politica di Torres ha dato quindi i suoi frutti) seguito dal Safari e dal RAC inglese. Più staccati Montecarlo, il Marocco, l'Alpenhart ed infine il Sanremo che ha accusato una grossa concorrenza con il Tunturi Rally alias Artic Rally. Questo Rally è stata un po' la vera sorpresa di questa riunione, ma il suo nome è venuto fuori in sostituzione del Rally di Svezia che nessuno ha votato (le polemiche per i chiodi sono ancora all'ordine del giorno) come d'altronde nessun voto è andato al Tour de Corse ed al Rally di Polonia.

Festeggiati con un successo
nel rally VIVARAIS i tre anni
di gare del «Proto-SIMCA»

Per FIORENTINO è mancato il paragone STRATOS

SAINT JEAN EN ROYANS - Fiorentino ha festeggiato il terzo anniversario del debutto della Simca CG «MC» a modo suo: infatti è stato proprio al Vercors-Vivaraix del 1971 che si vide per la prima volta lo spider, che del resto vinse la gara. Bis nel 1972 e quest'anno terza vittoria e quinta consecutiva della stagione. E' vero che con l'assenza dell'Alpine e il forfait dalla Lancia Stratos, che per un momento era stata annunciata, l'opposizione si era ridotta soltanto a quella della Ford GT70 di Chasseuil.

CORSA DI VERCORS VIVARAIS - Rally internazionale - 20 maggio 1973
LA CLASSIFICA

1. Fiorentino (Simca CG «MC») 3.41'52" e 2; 2. Chasseuil (Ford GT70); 3. Saliba (Simca CG «MC»); 4. Gamet (Escort); 5. Labaune (Carrera RS); 6. Ravenel (Opel Ascona); 7. Clarr (Opel Ascona); 8. Mardacq (BMW); 9. Charles (Capri); 10. De Libran (Alpine).

Sotto il diluvio il sabato — in cima al Colle di Lachaud è perfino apparsa la neve — con terreno asciutto la domenica, lo spider si è regolarmente avvantaggiato sul prototipo Ford che ha comunque portato a termine il suo primo rally. Giusto in tempo, perché la rottura dell'asse di un triangolo di sospensione, accaduta nelle ultime fasi, ha rischiato di dare una nuova delusione a Chasseuil e alla squadra Ford-France-BP; per una volta, però, la fortuna li ha assistiti. I dieci minuti persi hanno concesso a Chasseuil soltanto il secondo posto, questo è vero, ma il pilota è comunque molto soddisfatto. «La Simca va molto molto forte, qui — ha detto — e se si paragona il tempo migliore di Fiorentino col mio, lo scarto è di soli 13". Inoltre la vettura sottosterzava e sono certo che fra non molto sarà veramente competitiva e che si potrà immettere nel duello Alpine-

Simca CG. A giudicare da come si è comportata, penso addirittura che andrà più forte della Lancia Stratos. Si potrà fare il punto alla Ronde Cévénole, ove ci saranno tutti.»

Saliba ha intanto approfittato dell'incidente che ha ritardato la Ford GT70, per avvicinarsi e cogliere i frutti di una corsa molto regolare, completando il successo della Chrysler-France con il suo coupé Simca-CG «MC» più pesante e, soprattutto, meno potente dello spider.

Gamet ha ottenuto un'altra vittoria di gruppo con l'Escort RS che si è però trovata in difficoltà per distanziare l'Opel Ascona di Clarr; però, mentre Gamet perdeva 2', perché il motore non saliva di giri quanto avrebbe dovuto per rottura dello scarico — aveva avuto anche noie ai pneumatici — Clarr ne perdeva 6, alla prese con problemi al cambio nei due ultimi giri, cosicché era Ravenel a occupare il secondo posto nella turismo speciale.

Nella turismo di serie, Errani si è un poco avvantaggiato sotto la pioggia nei confronti di Barailler, che aveva qualche fastidio con una vettura molto sottosterzante. Una foratura al quarto giro gli toglieva ogni speranza, ma Barailler ha comunque fatto una bella rimonta riguadagnando oltre 1' su Errani, che ha ottenuto una seconda vittoria di gruppo, dopo quella del Critérium Alpin.

Quanto al gruppo 3, registrava un solo iscritto sicché Follin entrava a far parte dei gruppi 4 e 5; è però interessante notare che ha regolarmente preceduto la Carrera RS strettamente di serie di Labaune nella prima metà della gara, anche se dopo ha avuto dei problemi.

Jacques R. Jaubert

Arrivederci Roma

BELGIO - Rally della Polizia - Rally 1. Squadra romana (Bandinelli, Busnelli)

Questo rally, indetto dalla sezione tedesca della polizia ha visto la squadra romana vincitrice dei primi tre premi: il primo per numero di chilometri percorsi, confini attraversati, passi di montagna superati; il secondo per l'orario perfetto; il terzo per il numero di chilometri percorsi dagli otto motociclisti che partecipavano a loro volta al rally.

Polonia per l'Alfa

POLONIA - Rally Bassa Slesia - Rally 1. Lattari (Alfa 2000 GTV).

Il rally prevedeva un percorso di km 1150, con dodici prove speciali molto difficili. Si tratta di una delle gare più importanti che si disputino in Polonia.

Gli piace il bagnato

FRANCIA - Rally di Lorena - Rally 1. Roussely-Borens (Porsche).

Circa 75 vetture al via, venticinque all'arrivo. Due terzi di ritiri, dunque, e non occorre quindi dire che è stata una gara dura. La vittoria di Roussely era abbastanza prevista, data la sua nota esperienza, e la pioggia gli è stata di aiuto, visto che ama notoriamente pilotare sul bagnato.

0 penalità 18 su 18

FRANCIA - Rally Mont Blanc - Rally 1. Fiorentino-Gelin (Simca CG).

Vincendo le diciotto prove speciali ed essendo l'unico a non subire penalizzazioni su strada, Fiorentino ha vinto per la seconda volta questo rally patrocinato dalla Esso.

Pubblico poco sorpreso

BELGIO Rally delle Ardenne - Rally 1. Vaucard-Arnould (Simca CG).

Nessuna sorpresa, vittoria prevista dell'equipaggio arrivato primo, che ha vinto tre su sei delle prove speciali.

Queste sono tutte le prove valide 1973

Le gare del campionato FISA

SIENA - La FISA ha emanato l'elenco completo delle gare valide per i campionati federali 1973. Suddivise per le varie specialità, ecco quali sono:

Campionato Corsa FORMULA 2

29-6 - Gran Premio Lotteria; 1-7 - Trento-Bondone; 8-7 - Gran Premio Mediterraneo; 14-10 - Gran Premio Roma.

Campionato Corsa FORMULA 3

13-5 - Gara a Varelungia (già disputata); 27-5 - Coppa Agip (g. d.); 1-7 - Gara a Misano; 5-8 - Premio Pergusa; Riserve - 23-9 - Coppa Agip; 4-11 - Gala a Varelungia.

Campionato Corsa FORMULA ITALIA

31-5 - Gara a Misano (g. d.); 3-6 - Gara a Imola (g. d.); 21-6 - Gala a Varelungia; 26-8 - 5. Trofeo A.C. Parma a Varano;

Riserve - 9-9 - Gara di Formula Italia; 16-9 - Gara a Imola.

Campionato Corsa FORMULA 850

13-5 - Gara a Varelungia (g. d.); 1-7 - Gara a Misano; 19-8 - Gara a Misano; 23-9 - Coppa Agip; 30-9 - Gara a Varelungia;

Riserve - 7-10 - Gara a Varelungia; 4-11 - Gara a Varelungia.

Campionato Corsa FORMULA FORD

27-5 - 4. Trofeo d'Estate (g. d.); 3-6 - Coppa Carpine (g. d.); 29-6 - Gara Formula Ford a Monza; 26-8 - Gara di Formula Ford;

Riserve - 9-9 - Targa Vesuvio a Varelungia; 23-9 - Gara a Varelungia.

Campionato Corsa FORMULA MONZA

20-5 - Gara a Casale (g. d.); 24-5 - Trofeo Cadetti (g. d.); 7-6 - Trofeo Cadetti; 21-6 - Trofeo Cadetti; 5-7 - Trofeo Cadetti;

Riserve - 30-8 - Trofeo Cadetti; 13-9 - Trofeo Cadetti.

Campionato vetture SPORT (Gr. 5)

13-5 - Targa Florio (g. d.); 27-5 - 3. Coppa Agip (g. d.); 17-6 - Gara a Misano; 22-7 - Gara a Misano; 23-9 - Gara a Varelungia;

Riserve - 9-9 - Gara a Misano; 14-10 - G. P. Roma.

Campionato TURISMO e GRAN TURISMO

(TN Gr. 2 - GTN Gr. 4)

Gruppo 2 - 31-5 - Gara a Misano (g. d.); 21-6 - Gara a Varelungia; 18-9 - Trofeo Autosprint; 7-10 - Coppa Carri;

Riserve - 9-9 - Targa Vesuvio; 25-11 - Gara a Varelungia
Gruppo 4 - 13-5 - Targa Florio (g. d.); 3-6 - Campionato d'Europa GT (g. d.); 29-6 - Montepellegrino a Pergusa; 29-7 - Gara per vetture Gr. 4; 2-9 - Coppa Intereuropea;

Riserve - 6-7 - Gara a Misano; 9-9 - Gara a Casale
Turismo e Gran Turismo di serie CSAI - 24-6 - 5. Trofeo Lombardini; 1-7 - Trofeo Magione; 15-7 - Gara a Casale; 15-7 - Gara a Misano;

Riserve - 23-9 - Trofeo Venezia a Varano; 7-10 - Coppa Val d'Anapo Sortino.

Campionato MONTAGNA - Turismo (TN - Gr. 2)

Gran Turismo (GTN - Gr. 4 - Sport (Gr. 5)

17-6 - Trofeo Scarfiotti; 1-7 - Trento-Bondone; 15-8 - Coppa Carotti; 14-9 - Catania-Etna; 23-9 - Coppa Nisena;

Riserve - 23-9 - Coppa del Chianti; 30-9 - Coppa Nevegal.

Campionato RALLIES INTERNAZIONALI Italiani

12/13-5 - Rally «999 Minuti» (g. d.); 1/4-6 - Rally «4 Stagioni»; 20/22-7 - Rally «Alpe della Luna»; 30/1-9 - Rally «S. Martino di Castrozza»; 29/30-9 - Rally «100.000 Trabucchi»;

Riserve - 15/16-9 - Rally «Medio Adriatico»; 11/14-10 - Rally di «Sanremo».

Campionati RALLIES NAZIONALI

10-6 - 2. Coppa Città di Modena; 8-7 - Rally «Ruota d'Oro»; 28-10 - «33. Coppa Riviera di Ponente»; 16-11 - 4. Rally «333 minuti»;

Riserve - 9-9 - 2. Coppa Val Formazza; 21-10 - 7. Coppa Prov. di Vicenza.

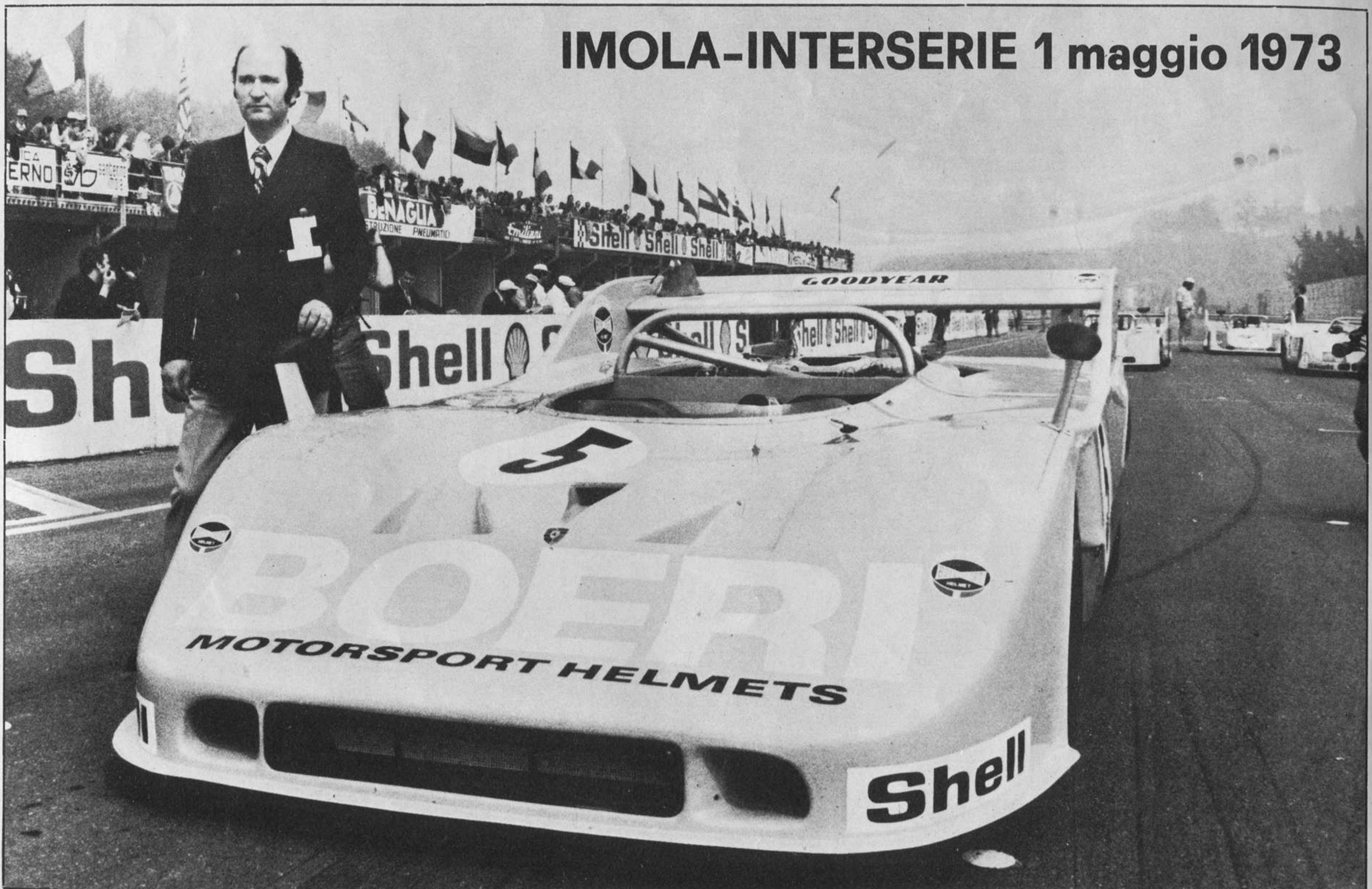
Campionato REGOLARITA'

31-5 - 18. Circuito S. Secondo (g. d.); 10-6 - 15. Trofeo Francois; 15-7 - Trofeo degli Asparagi; 30-9 - Trofeo Città di S. Gemini; 7-10 - 3. Conchiglia Shell;

Riserve - 4-11 - 2. Trofeo del Valentino; 11-11 - 13. Trofeo Castelli Svevi.



La prova speciale dei «dieci guadi» è stata micidiale per gli impianti elettrici di molte vetture partecipanti. Qui un'Alfa Matta è ferma, impantanata in modo preoccupante con il motore fumante



IMOLA-INTERSERIE 1 maggio 1973

Dopo il durissimo 4° TROFEO
si pensa già agli impegni '74

I fuoristrada sulla Linea Gotica

SPECIALI PER AUTOSPRINT

LOIANO - Il vincitore del quarto trofeo fuoristrada, Bertolini su Gaz, ha messo insieme ben 4.710 penalità in 77 chilometri di percorso e cinque prove speciali: questo dà un'idea delle difficoltà incontrate dai 37 partecipanti (venuti da tutta Italia) al quarto Trofeo organizzato dal Club Nazionale Fuoristrada di Bologna sui monti intorno a Loiano. Dopo un'intera giornata, partenza alle dieci e per alcuni conclusioni dopo le venti addirittura, solo ventuno mezzi hanno tagliato la linea del traguardo, chi con decine di migliaia di penalità, chi letteralmente distrutti. La fatica tuttavia non ha smorzato le polemiche che si sono venute a creare in seguito alla ripetizione, accordata ad alcuni concorrenti della quarta prova speciale, quella dei dieci guadi.

Era successo, infatti, che alcuni concorrenti rimasti fermi in panne, avessero ostruito il passaggio ad altri partecipanti che si vedevano così appioppare penalità su penalità. Alcuni hanno reclamato, altri no, ma poi la direzione di corsa ha accordato la ripetizione della quarta prova. Non vogliamo accertare se ciò ha danneggiato alcuni concorrenti e favorito di conseguenza altri, il fatto è che se l'episodio prende piede, le

gare di fuoristrada non termineranno più, in quanto certi inconvenienti capiteranno sempre e non solo quelli. La ripetizione ha portato ad allungare fin troppo la competizione, che a tratti è sfuggita di mano agli organizzatori. Secondo noi è opportuno tracciare percorsi più brevi dove sia possibile avere sotto controllo la situazione ed intervenire tempestivamente.

A parte due incidenti che hanno coinvolto un equipaggio tedesco alla vigilia della gara (addio così internazionalità), ed il genovese Pizzirani, la gara ha confermato in pieno la sua validità agonistica ed il crescendo di questa specialità che conta ormai un « esercito » composto da alcune migliaia di appassionati dai quali provengono gli sportivi praticanti. Le indicazioni tecniche scaturite dal raduno di Bologna, che si è articolato su tre giorni, riguardano il continuo miglioramento del parco macchine: oltre alle classiche Jeep, validissime, sono sempre più frequenti i grossi Range Rover, i sovietici Gaz, le giapponesi Toyota, i rampicanti Steyr Puch austriaci, le nuove e potenti versioni della Jeep con motori a sei cilindri. I nuovi mezzi stanno però facendo crescere notevolmente l'impegno finanziario per questa attività e ciò può essere negativo, così come accaduto in altre discipline motoristiche.

Fra i mezzi che hanno particolarmente impressionato durante le prove e la gara il Puch sperimentale 1300 e lo Yeti con meccanica 903.

Il primo, guidato da un collaudatore ufficiale, Weingartmann, letteralmente volava sul percorso, grazie alla leggerezza accoppiata alla potenza del motore; per lo Yeti, guidato dal pratese Golin, vi è invece uno splendido primo posto di classe, fino a 1200, ed il terzo assoluto, preceduto solo dal Range Rover di Bitossi e dal Gaz del vincitore Bertolini. Da rilevare che gli equipaggi Gaz-Martorelli disponevano di caschi radio-comunicanti e che la loro prova era seguita addirittura da un ingegnere sovietico della Casa.

Tornando alla gara vera e propria questa è stata decisa dalle cinque micidiali prove speciali e fra queste tremenda quella dei guadi, ben dieci, che hanno definito la classifica finale. Stanchi morti, con le auto ridotte a trattori, i superstiti sono arrivati alla premiazione individuale e di squadre. Fra queste, successo di stretta misura del Gaz Club Martorelli di Milano, seguito dalla prima squadra del Panzer Club di Prato, dal Genova Fuoristrada Club e ancora dalla squadra numero 2 del Panzer. Vincitori di categoria sono stati Golini su Yeti in quella fino a 1200, Bertolini su Gaz in quella fino a 2700 e Bitossi-Alfaroli in quella oltre 2700 col Range Rover.

Prima della prova maschile si era svolta una mini gara riservata alle signore: si è trattato di un percorso abbastanza impegnativo, in discesa, guado e salita che ha visto impegnate — anche se alcune coadiuvate da ansiosi mariti a fianco — otto amazzone delle quattro ruote motrici. Il successo è andato alla brava tedesca di Francoforte Ulrike Kluttscher su Munga che ha superato Teresa Salmaso su Jeep 6 cilindri; seguono nell'ordine Gianna Grondona (Puch), Cristina Veronesi (Toyota), Gianna Ansaloni (Jeep 6), Lia Nutini (Alfa Matta), Gerti Ariatti (Jeep MB) e Susan Lerch (Aro Dacia).

Al termine della gara il presidente del club bolognese, dott. Ansaloni, ha annunciato che l'anno prossimo verrà organizzato il quinto Trofeo sui luoghi che videro la linea gotica nell'ultima guerra, sull'Appennino Tosco-Emiliano. Sono già in corso i primi contatti all'estero per portare equipaggi inglesi, tedeschi ed americani, oltre agli appassionati italiani. Fra le altre manifestazioni in preparazione una specie di giro fuoristradistico d'Italia da Aosta a Napoli, mentre un grosso avvenimento del settore si avrà il primo luglio a Tagliacozzo (L'Aquila) con un grandioso raduno.

Marco Grandini



La tedesca di Francoforte, Ulrike Kluttscher, ha sbaragliato, su Munga, il campo delle competitrici nella prova riservata alle signore del « 4. Trofeo Internazionale Fuoristrada »

4. TROFEO FUORISTRADA BOLOGNA CLASSIFICA GENERALE

1. Bertolini (Gaz) pen. 4.710; 2. Bitossi-Alfaroli (Range Rover) 5.151; 3. Golin (Yeti 903) 6.033; 4. Giardi (Jeep 4 C) 6.285; 5. Ansaloni-Degli Esposti (Jeep MB) 6.303; 6. Ariatti (Jeep MB) 6.621; 7. Martorelli-Proccaccini (Gaz) 6.635; 8. Capitani-Peyrani (Gaz) 6.774; 9. Sarti-Bianchi (Jeep 6C) 7.104; 10. Grondona (Puch 650) 7.469; 11. Avoni-Vecchiè (Matta) 7.561; 12. Perini-Olivieri (Mutt) 7.774; 13. Bini-Lucchesi (Jeep) 8.786; 14. Curletto-Grandis (Gaz) 9.914; 15. Oliva (Puch) 10.374; 16. Pizzirani (Puch) 10.641; 17. Boccato-Pichler (Puch) 11.197; 18. Melani-Razzoli (Jeep) 11.440; 19. Bastoni (Land Rover) 15.097; 20. Sozzi-Natali (Munga) 17.252; 21. Galletti (Toyota) 21.694; 22. Bentivoglio-Paolucci (Land Rover) 29.213; 23. Bedetti (Matta) 42.959; 24. Salomoni-Favilla (Munga) 43.522.

II TROFEO INTERNAZIONALE VEICOLI FUORISTRADA

CLASSIFICA GENERALE

1. Bertolini-Bertolini (Gaz) penalità 4.710; 2. Bitossi-Alfaroli (Range Rover) 5.151; 3. Golin (Yeti) 6.033; 4. Ciardi (Jeep) 6.285; 5. A. Ansaloni-Degli Esposti (Jeep MB) 6.306; 6. Ariatti (Jeep MB) 6.621; 7. Martorelli-Proccaccini (Gaz) 6.635; 8. Capitani-Peyrani (Gaz) 6.774; 9. Sarti-Bianchi (Jeep) 7.104; 10. Grondona-Grondona (Puch) 7.469.

II PROVA INTERNAZIONALE FEMMINILE CLASSIFICA

1. Ulrike Kluttscher (DKW-Munga) in 1'13"; 2. Salmaso (Jeep) 1'25"6; 3. Grondona (Puch) 1'28"4; 4. Veronesi (Toyota) 1'30"3; 5. Ansaloni (Jeep) 1'31"8; 6. Nutini (Alfa Matta) 1'48"4; 7. Ariatti (Jeep MB) 1'49"3; 8. Lerch (ARO) 2'09".

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

**Trapianto con rigetto.
Non rischiatelo!**



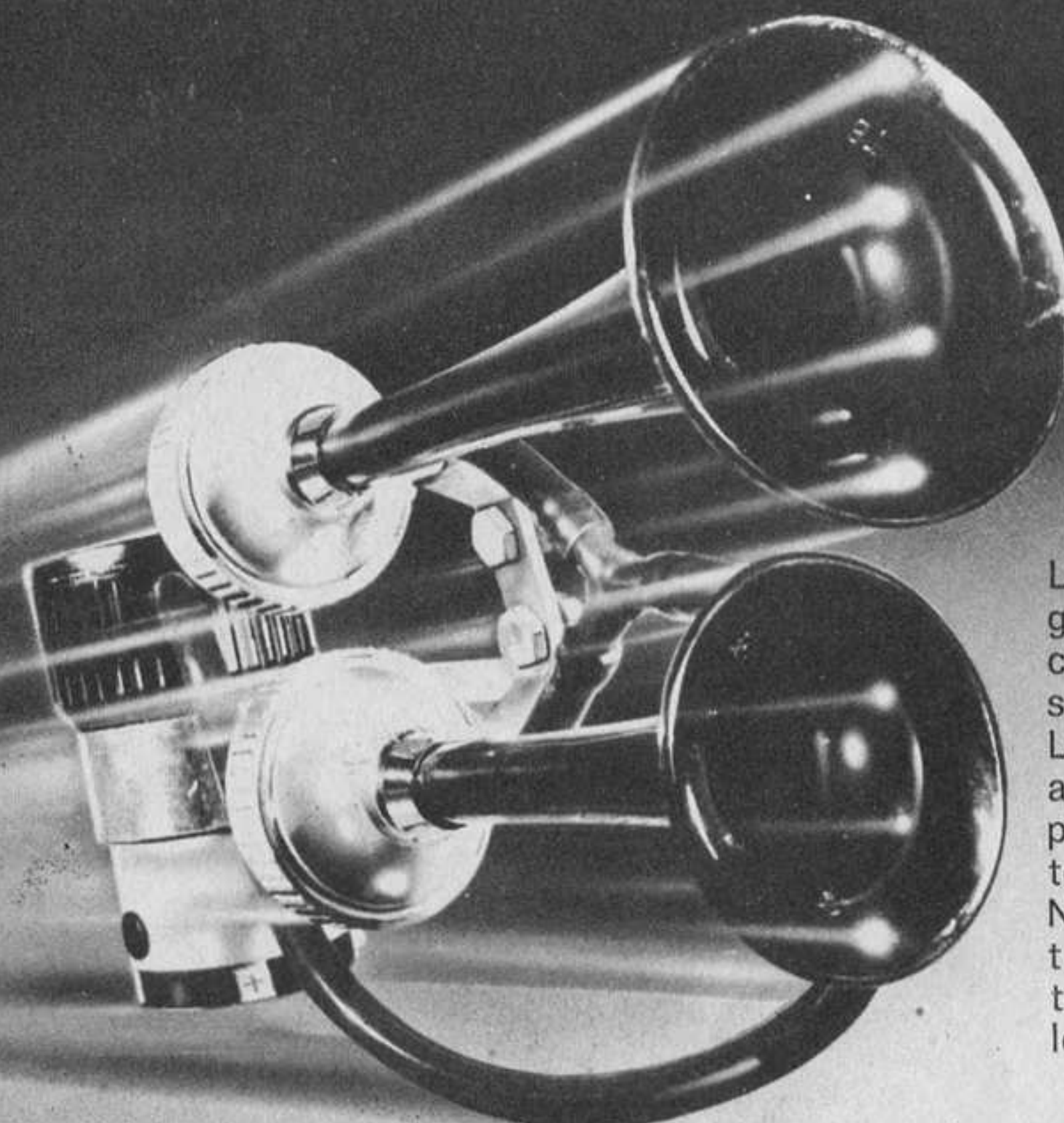
Usate ricambi
originali

FIAT

monta sulla tua auto
una tromba
elettropneumatica

FIAMM

....viaggerai
più sicuro!



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

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

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

punti di vendita specializzati in tutta Italia



GORINI stravince

PARMA - Una giornata nata sotto l'insegna del dilemma sole o pioggia, ha condizionato la seconda prova del Campionato Scuderie e Marche sulla pista di Parma. I piloti incerti sino all'ultimo nell'uso dei motori e ancor più per le gomme da montare. Come a Vevey: bagnato o asciutto? Poi temperatura meno rigida e asciutto. La seconda prova di Parma con i suoi risultati e le sorprese che un tracciato angusto riserva sempre, poi quando vige la norma del fermo del pilota doppiato, ha rimesso in corsa piloti e scuderie che a Milano erano incorsi in una vera Waterloo.

La BM, con Gorini in forma spettacolare ed in crescendo, ha colmato il vuoto di Milano e il conduttore si è anche preso il lusso di seminare sul percorso i vari Sala, Patrese, Necchi.

La sorpresa più eclatante però è venuta dall'americano Cheever, che costretto a prendere il posto del compagno di scuderia, Siena, assente, si è misurato, lui di seconda categoria, con i più forti piloti nazionali. Ne ha umiliati molti.

CLASSIFICHE

Finale della 1. prova

Classe 100 cc. 1. cat.: 1. Gorini punti 50; 2. Baroni 49; 3. Giugni 48; 4. Beggio 47; 5. Mazzotti 46; 6. Valnaggi 45; 7. Campana 44; 8. Santini 43; 9. Coperchini 42; 10. Bellini 41; 11. Giammiro 40; 12. Siena 39; 13. Del Fante 38; 14. Mombelli 37; 15. Patrese 36; 16. Gabbiani 35; 17. Marchetti 34; 18. Necchi 33.

Finale della 2. prova

Classe 100 cc. 2. cat.: 1. Cheever punti

LE PROSSIME GARE 10 giugno, PISTA ROMEA, S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 10, PISTA D'ORO, Roma - gara nazionale classe 100 e 125 cc., seconda prova campionato regionale; 10, PISTA VERDE, S. Bartolomeo - gara naz. cl. 100 e 125 cc., 2. prova campionato regionale; 10, PISTA PERGUSA, Enna - gara ch. cl. 100 e 125 cc.; 10, CIRCUITO DI CADRIANO (BO) - cl. 125 cc.; 10, CIRCUITO DI CADRIANO (BO) - Campionato Italiapo K 250; 17, PISTA S. PANCRASIO, Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc., 2. prova campionato reg.; 17, PISTA GIALLA, Giulianova (TE) - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 17, CIRCUITO DI RACCONIGI (TO) - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 17, PISTA PERGUSA, Enna - gara ch. cl. 100 e 125 cc.; 21, PISTA GIUNTI, Falerna, gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 21, PISTA GIALLO-AZZURRA, Mondovì (CN) - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 24, PISTA HAPPY VALLEY, Pinarella - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 24, CIRCUITO DI CAMISANO VICENTINO (VI) - gara naz. cl. 100 e 125 cc., 2. prova Camp. Regionale; 29, PISTA TRICOLORE, Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc., 29, PISTA DEL SOLE (FI) - gara naz. cl. 100 e 125 cc., 3. prova Camp. Regionale; 29, PISTA COLONNETTA, Montesilvano - gara naz. cl. 100 e 125 cc.

25; 2. Bernazzoli 24; 3. Venturi 23; 4. Scarabelli 22; 5. Binda 21; 6. Bernini 20; 7. Masini 19; 8. Graziano 18; 9. Lorenzi 17; 10. Raimondi 16; 11. Donato 15; 12. Giannini 14.

Campionato Scuderie e Marche

Classifica dopo la 2. prova: 1. Scuderia Venieri (124+113) punti 237; 2. Scuderia Parma K (140+95) 235; 3. Scuderia Baroni 2. (138+96) 234; 4. Scuderia Gabbiani (139+91) 230; 5. Scuderia BM K 1 (115+114) 229; 6. Scuderia Arcionia (116+109) 225; 7. Scuderia Birel (133+89) 222; 8. Scuderia Baroni 1. (119+101) 220; 9. Scuderia BM K 2 (114+102) 216; 10. Scuderia Calabria (103+83) 186; 11. Scuderia Zanderman 1 (91+84) 175; 12. Scuderia Zanderman 2 (79+81) 160.

GIACOLETTO « buttafuori »

PARMA - In tono minore certamente no, l'ennesima corsa sulla pista di Parma, anche perché se assenti i big della 1.a categoria impegnati nella loro prima trasferta internazionale, i rincalzi, e particolarmente la terza categoria presente con i migliori piloti se si escludono i romani De Angelis e De Cesaris impegnati nella loro zona, hanno dato vita ad una splendida giornata di sport. Una nota di biasimo per Giacometto già alla sua seconda impresa di buttafuori dopo quella tentata in danno di Necchi a Viverone. A Parma però non è andata bene per il piemontese perché si è imbattuto in commissari severi e attenti. Il resto alla CSAI.

LE CLASSIFICHE

1. cat. cl. 100: 1. Santini; 2. Mazzotti; 3. Bellini; 4. Coperchini; 5. Manziari.
2. cat. cl. 100: 1. Raimondi; 2. Bernini; 3. Bernazzoli; 4. Lotteri; 5. Marotta.
3. cat. cl. 100: 1. Rovelli; 2. Proietti; 3. Mascetti; 4. Cavalleri; 5. Casiraghi.
1. cat. cl. 125: 1. Montanari; 2. Robaldi; 3. Zotti; 4. Venturi; 5. Parmeggiani.
1. cat. cl. 125: 1. Vitali; 2. Barilli; 3. Silvestri; 4. Neri; 5. Pavesi.

Quante squalifiche in SARDEGNA!

SASSARI - La prima prova del Campionato regionale sulla pista di Sassari ha avuto per la classe 100 cc 1. categoria un epilogo inusitato. Nello sport accade di tutto. E' infatti successo che i piloti della classe menzionata partiti in molti ed arrivati in quattro a conclusione della finale, si sono visti tolti dalla classifica, chi per una ragione chi per l'altra, nella totalità, mentre altri due, sempre per irregolarità erano stati fermati durante lo svolgimento della gara. Casu e Finocchi bene fanno ed ancora meglio faranno se continuano in quest'opera, diciamo, di bonifica.

LE CLASSIFICHE

1. cat. cl. 100: 1. Meloni; 2. Magliona; 3. Cau G.; 4. Cau U.
2. cat. cl. 100: 1. Costa P.; 2. Debidda A.; 3. Biosa L.; 4. Tinteri A.; 5. Sechi N.; 6. Ferrarese T.
3. cat. cl. 100: 1. Pisano V.; 2. Meloni G.; 3. Mura R.; 4. Moro G.; 5. Casu M.; 6. Meloni G.; 7. Scanu T.

Rifiorire toscano

MONTALCINO - Per la Toscana si adice il detto « una ciliegia tira l'altra »: nei periodi di stasi sulla Pista del Sole, i circuiti cittadini tengono desta l'attenzione e la passione di questo rifiorire dello sport del karting. A Grosseto, segue Montalcino in quel di Siena, con un'altra gara tenuta su di giri dal gruppo dei piloti di Castiglione della Pescaia.

LE CLASSIFICHE

2. cat. cl. 125: 1. Zurlo; 2. Natali; 3. Massai.
3. cat. cl. 100: 1. Giusti; 2. Finetti; 3. Beligni.
2. cat. cl. 100: 1. Vannetti; 2. Lastrici; 3. Franci.

GIANNIBERTI si è rifatto

S. GIUSEPPE - Gli organizzatori paventavano la scarsa affluenza di piloti, assorbendone la pista di Parma una buona porzione impegnati nello « Scuderie e Marche ». Hanno dovuto ricredersi due volte, la prima per la nutrita partecipazione di piloti e la seconda per l'alto tono agonistico di tutte le gare.

Tutte le gare sul filo della regolarità. Naturalmente la più sportivamente valida quella della terza categoria dove Gianniberti ha subito cancellato l'affronto subito ad opera di Perini a Reggio battendo nettamente l'avversario. Dietro i due la solita fila indiana di venti piloti quasi a ridosso. Zani, Maria Paolo, Bressan e Massignan i quattro della seconda categoria, che a conclusione della gara, arrivati nell'ordine, dopo una lotta accanita, hanno tenuto viva l'attenzione di un pubblico entusiasta ed altamente vocante.

Athos Pasquali, nella prima categoria, ha avuto come avversario il rientrante Sandonati, un pilota estroso e discontinuo. Per regolarlo non gli è stato difficile anche perché il mezzo di cui il Pasquali oggi dispone risponde a qualsiasi sollecitazione. La 125 1. categoria è stato un affare tutto dei piloti delle Marche, con al vertice Marino Vitali e poi Silvano Giardinieri. Nella seconda categoria della stessa classe, continua la supremazia di Montanari che ha vinto con facilità su Randi.

CLASSIFICHE

Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Gianniberti; 2. Perini; 3. Giovannini; 4. Mazzotti; 5. Calonari.

Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Pasquali; 2. Sandonati; 3. Mantovani; 4. Piani; 5. Neri.
Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Zani; 2. Maria P.; 3. Bressan; 4. Massignan; 5. Orsini.

Cl. 125 cc 1. cat.: 1. Vitali; 2. Giardinieri; 3. Mazzola; 4. Neri; 5. Levié.

Cl. 125 cc 2. cat.: 1. Montanari; 2. Landi; 3. Del Vecchio; 4. Venturi; 5. Coimini.

Il battesimo napoletano

NAPOLI - Il « tanto tuonò che piove » e da ripetere per la pista Kennedy di Napoli approdata dopo tanto cammino procelloso burocratico sulla riva della concessa agibilità. L'inaugurazione del complesso karting è pertanto avvenuta un po' in sordina. Particolarmente vivace la gara della classe 100 cc 3. categoria che ha registrato la prima vittoria di De Cesaris, favorito da una serie di sfortunate vicende dei fratelli De Angelis, nelle quali era stato coinvolto lo stesso De Cesaris. Il ragazzo però nel riprendere in quarta posizione portando a termine un inseguimento che gli ha permesso di raggiungere il suo primo successo.

Cheever, smanioso di confronti più qualificanti ed impegnativi, tanto che va considerando se passare già in prima categoria, ha compiuto a Napoli un buon allenamento anche se Pileggi, Ventura e Rossi inizialmente gli hanno tenuto testa. La prima categoria è stata privata di un certo interesse per la mancata partenza di Foderaro ed è vissuta per un duello tra i due piloti romani Valmaggi e Siena che si è confermato il migliore sia per stile che per senso tattico. I romani hanno anche vinto nella 125 con Franco Gardelli. Una vittoria al piccolo trotto quella del romano, perché sia Arnoldo Compostella che Ripa, con due mezzi non in perfetta efficienza hanno potuto ben poco per contrastare l'andare del romano.

LE CLASSIFICHE

Classe 100 cc - 3. cat.: 1. De Cesaris; 2. Cogliore; 3. De Angelis R.; 4. Vincenzi; 5. De Angelis.

Classe 100 cc - 2. cat.: 1. Cheever; 2. Pileggi; 3. Ventura; 4. Rossi; 5. Paoli.

Classe 125 cc - 2. cat.: 1. Gardelli; 2. Compostella A.; 3. Ripa; 4. Compostella G.

Classe 100 cc - 1. cat.: 1. Siena; 2. Valmaggi.

guidate senza traffico e risparmiare km con

LE AUTOSTRADE DEL MEDITERRANEO

VACANZE FERRY da GENOVA ogni settimana per:

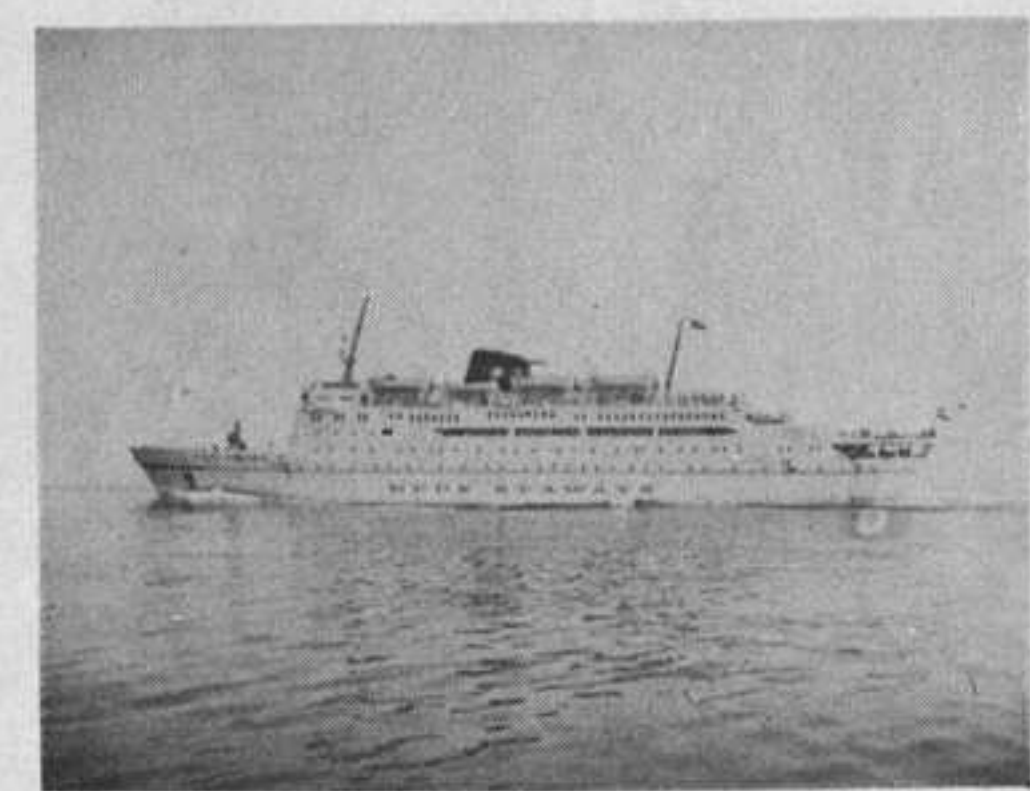
MALAGA	ogni domenica quote da L.	19.800	auto da L.	24.750
TANGERI	ogni domenica quote da L.	25.300	auto da L.	31.350
PALMA	ogni domenica quote da L.	17.600	auto da L.	29.700
TUNISI	ogni venerdì quote da L.	17.600	auto da L.	23.100
PATRASSO	ogni lunedì quote da L.	27.500	auto da L.	16.500

NOVITA' 1973: da BARI ogni settimana per:

PATRASSO	ogni giovedì quote da L.	15.950	auto da L.	7.590
----------	--------------------------	--------	------------	-------

M/N DANA SIRENA M/N DANA CORONA

CABINE PER 600 PASSEGGERI
150 POSTI AUTO



8.000 tons. (disloc.) - costruite nel 1970-71 - stabilizzatori - velocità di crociera 22 miglia - ultimi requisiti di sicurezza - 6 ponti - aria condizionata totale - 2 ristoranti con servizio di self service e « a la carte » - duty free shop con ampia scelta di prodotti scandinavi, spagnoli, tunisini ed italiani - cambio a bordo - roulette - piscina, bar - nursery - night club - sala da giochi - equipaggio internazionale.

RITAGLIARE E SPEDIRE A NAVITUR
00144 ROMA - V.LE PASTEUR, 65

Prego inviarmi l'opuscolo a colori 'Le autostrade del Mediterraneo'

NOME

COGNOME

VIA

CITTA' CAP.

NAVITUR jet
L'INDUSTRIA DELLE VACANZE

AGENTI GENERALI
PASSEGGERI ED
AUTO PER L'ITALIA

DEDS
SEAWAYS

ROMA Viale Pasteur, 65 Tel. 54.59 (R.A.) ● ROMA Via Boncompagni, 47 Tel. 476841 ● MILANO Via P. Da Cannobio, 8 Tel. 879748-800492-800006-800479 ● TORINO Via P. Micca, 17 Tel. 553271 ● VERONA Via Roma, 12 Tel. 22200-22422 ● FIRENZE Via Calimala, 2 Telefono 284291-260740 ● ANCONA Corso Stamira, 80/82 Tel. 31801-31970 ● NAPOLI Via C. Colombo, 8 Tel. 322661-313336 ● BARI Piazza Diaz, 3 Tel. 235190-723937 ● MARTINA FRANCA Via Principe di Napoli, 30 Tel. 723937 ● COSENZA Corso Mazzini, 81 Tel. 28876-23993.