

Domina sempre negli stock-cars

PEARSON vicino al milione \$

DOVER (Delaware) - Dopo aver tribolato per una intera giornata alla vigilia della «Mason Dixon 500», a causa di un turburante difettoso, David Pearson ha conquistato questa prestigiosa gara, valida per il campionato Stock della NASCAR, battendo Cale Yarborough con un distacco di 400 metri circa.

Pearson, che nelle scorse gare aveva vinto quattro volte consecutive, si era piazzato secondo la scorsa settimana nella classifica 600 miglia «Winston» di Charlotte nella Carolina del Sud — la gara più lunga del campionato NASCAR — a dieci secondi da Buddy Baker e seguito da Cale Yarborough, ha aumentato il valore di dollari vinti nel 1973 raggiungendo i 115.255 dollari (oltre 60 milioni di lire) e si avvicina al milione di dollari di totale, accoppiandosi così con Richard Petty, l'unico «driver» NASCAR che sia stato capace di raggiungere quella somma favolosa.

Qui a Dover, nel Delaware, Pearson ha assunto subito il comando essendo partito dalla prima posizione ed ha guidato il plotone scatenato per 400 giri, al momento in cui Lennie Pond proiettava senza conseguenze e forzava il direttore di corsa ad esporre la bandiera gialla, per la terza volta. Yarborough ne approfittava per superare Pearson il quale, al ritorno alla normalità, con un «forcing» spettacolare superava il rivale e lo distaccava di circa 400 metri.

Il 38enne vincitore ha ricevuto una prolungata ovazione dai 30 mila spettatori — un record per la pista — che sono rimasti elettrizzati anche dal duello tra Richard Petty e Bobby Allison per la conquista del terzo posto, andato a quest'ultimo per il cattivo funzionamento della Dodge del pilota della STP.

Pearson, che registra così la sesta vittoria su sette gare, aveva al box i famosi fratelli Woods, specialisti nel cambio dei pneumatici.

«MASON-DIXON 500» - Gara per il campionato NASCAR - Dover (Delaware), 3 giugno 1973.

LA CLASSIFICA

1. David Pearson (Mercury) che compie le 500 miglia del percorso alla media di 190,407 kmh; 2. Cale Yarborough (Chevrolet); 3. Bobby Allison (Chevrolet) a 3 giri; 4. Richard Petty (Dodge) a 6 giri; 5. Cecil Gordon (Chevrolet); 6. Benny Parson (Ford); 7. Buddy Baker (Dodge); 8. Dave Marcis (Matador); 9. Dean Dalton (Mercury); 10. David Sisco (Chevrolet).

Scheckter più veloce di HULME

MID OHIO - Sul percorso che vide lo scorso anno lo svolgimento della quinta tappa valevole per la Can-Am (quest'anno molto dubbia) lungo il tracciato polveroso, tortuoso e mal ridotto di Mid-Ohio, Jody Scheckter sulla fiammante «Trojan-Chevy» ha vinto di forza dinanzi ad un gruppo di avversari di grosso calibro questa gara valida per il campionato L.M. di F. 5000.

Scheckter aveva vinto la prima battaglia ed al via partiva dalla prima posizione con a fianco Brett Lunger, che dopo 20 giri doveva abbandonare per un testacoda senza gravi conseguenze per il pilota. Intanto, Scheckter continuava nella sua scatenata corsa «stracciando» durante quattro giri, il record che apparteneva a Denis Hulme, su McLaren Can-Am.

Vano è stato il tentativo di Mark Donohue di inserirsi nella seconda posizione ed ha dovuto accontentarsi della terza poltrona a 50 secondi dal vincitore, al quale sono andati 13 mila dollari di premio. Le pessime condizioni della pista e l'organizzazione che lascia moltissimo a desiderare, creano dubbi sulla possibile efficienza per la disputa della tappa Can-Am.

GARA L.M. 5000 - Marietta (Mid Ohio) LA CLASSIFICA

1. Jody Scheckter (Winston Delta Trojan); 2. Brian Redman, a 20"; 3. Mark Donohue, a 50"; 4. Tony Adamovitz a 2 giri; 5. David Hobbs a 2 giri. Giro più veloce: Scheckter, 1'24"44, media kmh. 163,680.



Un sorridente Charlie Kemp è il primo vincitore della Can-Am '73, a Mosport

LABATTS BLUE CAN-AM - Gara internazionale per vetture gruppo 7 - Mosport Park (Canada), 10 giugno 1973.

LA CLASSIFICA

1. Charlie Kemp (Porsche 917-10) 80 giri in 1.48'38"4, media kmh 173,920; 2. Hans Wiedmer (Porsche 917-10) a 2 giri; 3. Bob Nagel (Lola T 260) a 3 giri; 4. Scooter Patrick (McLaren M8F) a 3 giri; 5. Steve Durst (Porsche 917-10) a 3 giri; 6. John Cannon (McLaren M8F) a 3 giri; 7. Mark Donohue (Porsche 917-30) a 7 giri; 8. Eddie Felter (McLaren M8E) a 9 giri; 9. Pete Sherman (McLaren M8F) a 13 giri; 10. William Wonder (McLaren M8C) a 13 giri; 11. To Dutton (McLaren M8F) a 16 giri.

Giro più veloce: il 4. di Donohue in 1'18", media kmh 181,445.

Molte sorprese già nelle prove sulla pista canadese di MOSPORT

MOSPORT PARK - Le prove per il «Labatt's Blue Trophy», prima prova del Can-Am 1973, sono iniziate giovedì pomeriggio con un turno di ben quattro ore a disposizione dei concorrenti per mettere a punto le vetture. Il venerdì c'è stato un turno di due ore e mezzo di prove libere, poi nel pomeriggio due ore per le qualificazioni cronometrate.

Nel mattino di sabato, altre due ore a disposizione per i regolaggi finali e poi tre ore di prove ufficiali nel pomeriggio, dopo la disputa delle due manche della «Bulova F. Ford».

Nelle prime due giornate non scendevano in pista Oliver con la Shadow e Hobbs con la McLaren M 20, Oliver perché la sua vettura non era ancora pronta ed Hobbs perché non arrivato in tempo sul circuito. Giovedì, la Costello di Peck bruciava una guarnizione della testata ed il venerdì non poteva far più di dieci giri per surriscaldamento, quindi solo il sabato riusciva a fare un po' meglio dopo aver ricevuto altre aperture d'aria per il radiatore.

I guai che hanno perseguitato George Follmer, il campione '72, in Europa non lo hanno abbandonato in America. Prima, i meccanici di Rinzler non riuscivano a mettergli a posto l'assetto, poi, sul finire delle qualificazioni di venerdì, un manico per il raffreddamento dei freni anteriori si staccava e strisciando contro il pneumatico innescava un principio d'incendio prontamente domato. I meccanici hanno poi dovuto lavorare tutta la notte per

ripulire la macchina dalla schiuma degli estintori. Altri guai per Follmer il sabato: al primo giro di prova gli si sfilava senza altri danni la ruota anteriore destra, per cui l'americano doveva desistere non senza aver ottenuto il terzo miglior tempo in una «pausa» dei suoi problemi, il venerdì.

Una grossa sorpresa è venuta dal giovane sudafricano Jody Scheckter, che alla sua prima uscita nel Can-Am con la Porsche 917-10 di Vasek Polak si è dimostrato perfettamente a suo agio con i tanti cavalli di una Can-Am, dando spettacolo con una guida irruente e decisa. Con il tempo di 1'15"8, Scheckter ha guadagnato la seconda posizione al via, un tempo che comunque è ancora lontano dall'1'14"2 ottenuto da Donohue nel 1972. A proposito di Donohue, il californiano si è accontentato di fare pochi giri «tirati», ottenendo facilmente il miglior tempo delle prove. La sua Porsche ha sempre funzionato alla perfezione, e l'unico inconveniente in cui il team Penske è incappato è stata la rottura di un tirante della sospensione posteriore destra.

Numerosi incidenti si sono verificati sul finire delle qualificazioni, con David Hobbs e Felter fuori strada nello stesso giro ed entrambi per l'improvvisa rottura delle sospensioni, che hanno reso le vetture irreparabili in tempo per la corsa. Sorte migliore non è capitata a Bob Klempel su Lola T 163, che finiva contro il guard-rail dopo aver perso il controllo della vettura, ma nessun danno fisico ai piloti.

COSI' (IN 20) AL VIA CAN-AM

Merk Donohue (Porsche 917-30) 1'14"1	Jody Scheckter (Porsche 917-10) 1'15"8
George Follmer (Porsche 917-10) 1'15"9	Charlie Kemp (Porsche 917-10) 1'17"2
Hurley Haywood (Porsche 917-10) 1'18"4	John Cordts (McLaren M8F) 1'19"7
John Cannon (McLaren M8F) 1'20"8	Hans Wiedmer (Porsche 917-10) 1'21"5
Bob Nagel (Lola T 260) 1'23"1	Jackie Oliver (UOP-Shadow DN2) 1'23"2
Warren Agor (McLaren M8F) 1'23"6	Scooter Patrick (McLaren M8F) 1'23"8
Steve Durst (Porsche 917-10) 1'24"1	Peter Sherman (McLaren M8F) 1'24"5
Tom Dutton (McLaren M8F) 1'24"8	Dick Durant (Lola T 163) 1'25"6
Bill Wonder (McLaren M8C) 1'30"0	Saville Peck (Costello SP7) 1'30"8
Jim Butcher (McLaren M8C) 1'30"9	Rainer Brozinka (Porsche 908) 1'35"0

E' ricominciato il CAN-AM ma i «big» fanno ridere KEMP

MOSPORT PARK - Charlie Kemp, alla guida della Porsche 917-10 turbocompressa di Bobby Rinzler, ha vinto in Canada la prima prova della Canadian-American Challenge Cup dopo aver condotto nella posizione di testa per 50 degli 80 giri in programma.

Vittoria imprevista per l'americano, che nelle prove era ben lontano dai tempi di Donohue nonché di Scheckter e Follmer. Purtroppo, il confronto che tutti attendevano da questi prevedibili protagonisti non è durato che quattro giri: cioè fino a che Donohue, con la sua Porsche 917-30, non ha toccato la vettura di Butcher che già stava doppiando, danneggiando la parte anteriore sinistra che creava delle pericolose turbolenze che tendevano a sollevare il frontale della vettura.

Comunque, Donohue riuscirà a portare a termine la corsa, sia pure costretto a diminuire di molto la sua andatura. Uscito il californiano dalle posizioni di testa, ha preso il comando Jody Scheckter, grazie anche ad una fermata di Follmer, che non pare essere stato abbandonato dalla malasorte che lo ha perseguitato nella sua trasferta europea con la Porsche 917-10. In pochi giri, Scheckter riusciva a guadagnare quasi 30" di vantaggio su Kemp, che lo seguiva in seconda posizione, accontentandosi di controllare l'avversario. Però, al 29. giro, a causa di una foratura, il sudafricano andava a finire sul guard-rail all'esterno della curva dopo il traguardo, ponendo termine alla sua gara.

Senza turbo le McLAREN a guardare...

Osservatore INTERSERIE a Mosport

MOSPORT PARK - Presente alla gara d'esordio della Can-Am anche il coordinatore dell'interserie, Gerhard Herle. Sembra che le proposte e gli studi per integrare la Can-Am con la sua «sorella» europea siano già molto avanti.

Da questo momento, Kemp non è stato per nulla impegnato perché il suo più prossimo avversario, Hurley Haiwood, con un'altra 917-10 era stato costretto al ritiro al 30. giro per rottura del cambio. Il campione in carica, Follmer, rientrato in gara dopo due giri al box riusciva a guadagnare posizioni su posizioni, fino a portarsi al terzo posto circa a metà gara, ma al 53. giro si fermava per avaria alla quinta curva, togliendo così alla gara l'ultima possibilità di potersi riabilitare dopo la monotonia in cui era calata.

Certamente non si può considerare felice il debutto della nuova UOP-Shadow di Jackie Oliver, la vettura che forse più di ogni altra attirava la curiosità dei tifosi per la sua linea fuori dall'ordinario, dato che ha compiuto solo due giri per abbandonare a causa del bloccaggio dei freni, un inconveniente che l'aveva disturbata anche in prova. Ad ogni modo, da quello che abbiamo potuto constatare la Shadow ha in potenza la possibilità di ben figurare, sempre che lo sviluppo del motore Chevrolet turbocompresso sia portato presto a termine.

Con un pubblico record per un avvenimento sportivo singolo, in Canadian valutato a quasi 60 mila persone, hanno preso il via 20 vetture, compresa la McLaren M 8 che Felter aveva distrutto in prova, ma che è riuscito a portare al traguardo in ottava posizione.

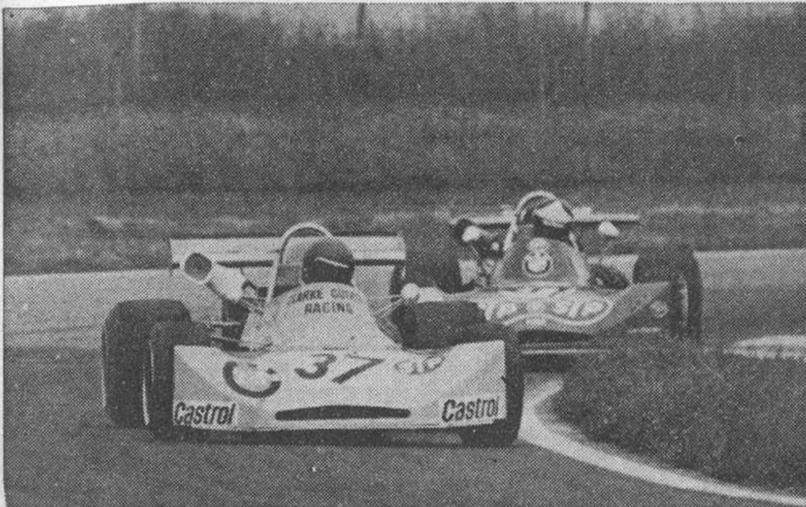
Gilberto Gatto

Quindi, novità assolute in questa prima uscita stagionale della Can-Am non ve ne sono quasi state, che forse si vedranno per la gara di Watkins Glen, come è ormai una tradizione. C'è stato comunque il debutto della nuova Porsche 917-30 di Roger Penske, alla guida dell'«uomo computer», Mark Donohue. Come si è già visto dalle prove condotte in Europa, la nuova Porsche — ora con i colori blu e oro della Sunoco — ha delle piccole modifiche, nella carrozzeria, la più notevole delle quali è senz'altro l'enorme pinnatura posteriore che sostiene l'alettone; a differenza del modello precedente, le due pinne formano una parete integrale con la carenatura posteriore. Lo spoiler anteriore è un po' più avanzato, la presa d'aria per il radiatore olio leggermente arretrata, ed a questa apertura all'inizio delle prove è stata applicata una reticella per riparare il ra-

diatore dell'abbondante brecciolino.

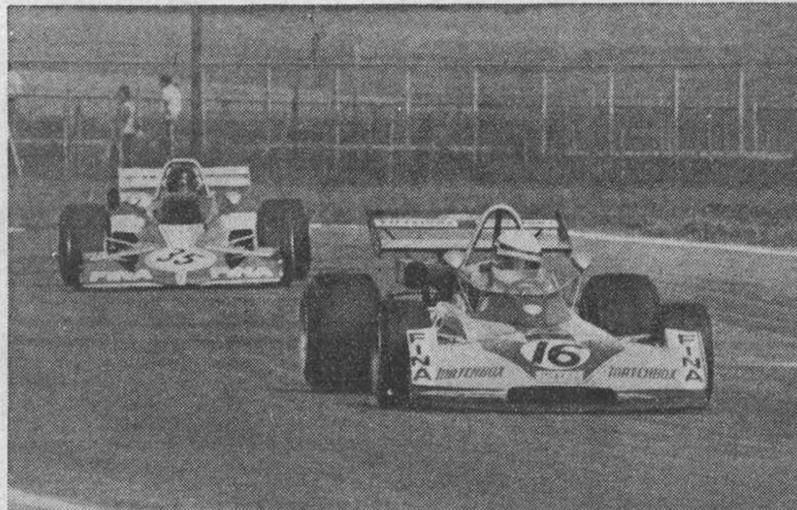
La UOP-SHADOW si è presentata puntualmente, a Mosport, con un nuovo modello, che si potrebbe riassumere in queste parole: ua UOP-Shadow Formula 1 con le ruote coperte. La funerea vettura monta per ora un motore Chevrolet convenzionale da 8 litri, e soltanto più avanti verrà provato il compressore.

In anteprima mondiale, a Mosport è stata presentata la Costello SP 7, una Can-Am guidata dal pilota canadese David Seville Peck. Questa vettura è stata progettata in Inghilterra dalla Hepworth Racing per conto del pilota stesso, e ricalca molto la linea della Lola T 260 pur essendo molto più raccolta e corta di passo. Il motore adottato è un Oldsmobile da 4 litri e mezzo che eroga 440 CV circa, ed anche per questa unità si stanno facendo esperimenti per l'adozione di un turbocompressore.



Vittorio Brambilla e DE ADAMICH animatori a NIVELLES di una corsa con le Lotus «debs» acerbe

A sinistra, la March del « solito » Jarier segue l'altra March di Beuttler. A destra, Mass (Surtees) e de Adamich, che correrà ancora in F. 2 ad Hockenheim rinunciando al GP di Svezia della Formula 1



Due italiani alla corte di JARIER

SPECIALI PER AUTOSPRINT

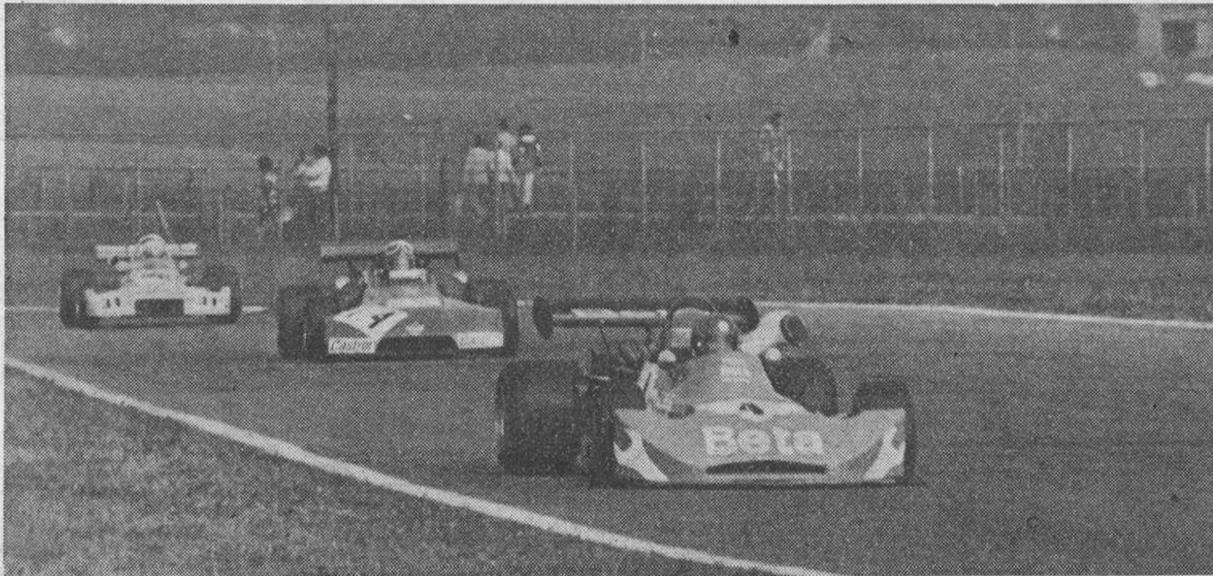
NIVELLES - Questa volta prima del vincitore, prima delle Texaco-Star e dei loro piloti d'alto bordo, prima di tutti gli avvenimenti che una gara può suggerire, vogliamo parlare di due piloti italiani. Due piloti che non sono certo nuovi ma per i quali una gara di successo costituisce il pagamento di una parte molto piccola del credito che hanno con la sorte, dopo tanti anni di corse dalle quali hanno avuto molto meno di quanto avrebbero meritato.

Questi piloti sono Vittorio Brambilla ed Andrea de Adamich, terzo assoluto il primo e fermato il secondo quando si avviava a conquistare un quarto posto che nessuno avrebbe potuto togliergli se non la cattiva sorte, come appunto è stato. I nostri piloti, soprattutto, sono stati i veri animatori della giornata con de Adamich terzo per quasi tutta la prima manche e Vittorio Brambilla che ha rimontato posizioni su posizioni dopo essere stato atardato all'inizio, per lo spavento di aver visto la macchina del fratello Tino fuori strada dopo una spinta di Morgan.

Davanti a loro Jarier e Mass tenevano il comando quasi senza storia. Non perché Mass fosse rinunciario o Jarier senza problemi, ma perché le posizioni erano quelle. Primo il francese e secondo il tedesco, senza possibilità di discussione. Tutti gli elementi che sono entrati in gioco hanno sempre tenuto la bilancia dalla parte di Jarier: la macchina troppo sovrasterzante del francese andava meglio di quella sempre meno sensibile allo sterzo di Mass che aveva scelto mescole troppo tenere; il motore un po' meno « cattivo » di quello delle prove del francese, era comunque più regolare di funzionamento del Brian Hart di Mass che per via di una manciata d'erba nel radiatore ha scaldato fino quasi a rompersi.

Insomma, la corsa doveva vincerla Jarier, sembrava deciso fin da prima, e Jarier ha vinto e vincendo ha consolidato la sua posizione di leader nel campionato. L'ha consolidata a tal punto che c'è veramente da domandarsi chi potrà seriamente disturbarlo in futuro. La ragione comunque è la sua: se ci si tiene al campionato non si va a Le Mans come hanno fatto Depailler e Wolleck, ma si rinuncia eventualmente ad una gara importante proprio come fece Jarier per la Spagna quando, per correre al Nurburgring, diede la sua F. 1 a Pescarolo.

Se si può cominciare a pensare che il Campionato sia fortemente ipotizzato da Jarier, non significa che l'anno sia finito. Tutt'altro, anzi è stato proprio qui a Nivelles che si è presentato il classico terzo incomodo, quella Texaco-Star Lotus Novamotor ecc. ecc. che è guidata da due piloti capaci di elevare di tono tutto l'ambiente della F. 2: Emerson Fittipaldi e Peterson. A Nivelles le Texaco Star si



La March di Tino Brambilla seguita dalla Chevron B25 di Morgan e dalla Motul-Rondel di Tom Price

sono viste, per poco in verità, ma davanti. Non in testa, ma abbastanza avanti per essere candidate ad arrivarci.

Il fatto poi che si siano fermate presto non deve essere valutato una tragedia. La ragione dell'arresto è stata la stessa, un male di gioventù, uno di quei mali che mille prove non mettono in evidenza come pochi giri in corsa. Bisogna dire che i motori in alluminio Lotus-Nova, potenti e robusti, hanno la funzione di portare l'intero retrotreno e l'alettone, aiutati da due soli tubetti imbullonati circa a metà del basamento. Come sulle F. 1

L'EURO F. 2

1. Jarier punti 36; 2. Depailler 21; 3. Wolleck 16; 4. Mass e Beuttler 15; 5. Vittorio Brambilla 14; 6. Bell 10; 7. Morgan 8; 8. McConnell 6; 9. Jausaud e Gunnarson 5; 10. Birrell e Vandervell 4; 11. Lepp, W. Fittipaldi e Dalquist 3; 12. Williamson e Scott 2; 13. Salisbury, Coulon e Moser 1.
Nota: a Thruxton, Beuttler, che ricorse in appello, ha guadagnato 6 punti, quindi la nuova classifica tiene conto delle variazioni di punteggio in quella gara.

il Cosworth, anche qui è stato riservato al propulsore un ruolo per il quale non è strettamente previsto. Solo che le sollecitazioni sono risultate troppo forti ed insieme a qualche incertezza di tenuta di strada si è verificato il cedimento di organi che avevano sempre dato buona prova. Anche se il circuito belga sorge nelle vicinanze del luogo dove si svolge la famosa battaglia di Waterloo, non si può dire che per il team inglese sia stata una disfatta: a Rouen le macchine saranno certamente corrette e allora alla vittoria saranno due in più a pensarci.

Se vogliamo una piccola Waterloo l'hanno avuta i motori Ford; oggi i BMW hanno nettamente dominato e se non fosse stato per Mass e de Adamich che hanno tolto tutto ciò che potevano dai loro Brian Hart in alluminio, la classifica sarebbe stata una lunga serie di BMW. Jarier, Vittorio Brambilla, Beuttler, Vandervell — autore di una corsa formidabile ed atardato solo sul finale da un cedimento dei freni — sono stati autorevolmente nelle prime posizioni durante tutti i 56 giri delle due manches. Ma il bello è che al contrario dei Ford, i BMW non si rompono neppure se maltrattati.

Onore quindi a Mass, che è stato capace di difendersi nella morsa di tante auto spinte dall'unità tedesca, oltre a confermare di essere uno dei giovani di sicuro avvenire. Ora ha 15 punti in Campionato contro i 16 di Wolleck, i 21 di Depailler ed i 36 di Jarier. Surtees è deciso a non arrendersi e Mass men che meno. Tra una sola settimana, ad Hockenheim, ci sarà una nuova torta da spartire ed oltre a lui Wolleck e Depailler ci saranno anche Vittorio Brambilla e de Adamich a provare a prendere le fette grosse.

Gabriela Noris

● La Scuderia Filipinetti è ormai liquidata. Cessa la sua attività in data 30 giugno. Sono in corso contatti per la cessione di tutto il materiale tecnico-sportivo. Parkes, a parte eventuali ripetizioni di gare GT con la De Tomaso, avrebbe avuto una offerta in Francia.

● Andrea de Adamich non corre in Svezia con la F. 1 Brabham, perché gli stanno preparando la macchina ultimo tipo, cioè come le BT42 di Reutemann e Wilson Fittipaldi. L'avrà nel G.P. inglese.

I MANCHE

MORGAN tampona BRAMBILLA jr.

NIVELLES - Che i motori di Jarier e Mass siano i più forti si vede al momento dell'abbassarsi della bandiera: la March e la Surtees scattano appaite e si staccano subito nettamente dal resto del plotone che è guidato da de Adamich. Alla prima frenata i primi due sono al limite ed arrivano a ruote bloccate e fumanti con Mass che riesce a passare primo. Dietro di loro, dopo il regolare passaggio di de Adamich, Fittipaldi, Vandervell ed alcuni altri, Morgan tampona Tino Brambilla che esce dritto, velocissimo e si ferma con la macchina seriamente danneggiata.

Coinvolti anche Wilson Fittipaldi e Kazato che vanno a finire in fondo al gruppo. Al primo passaggio dietro a Mass e Jarier c'è sempre de Adamich che tiene autorevolmente la sua terza posizione davanti a Fittipaldi. Ad una trentina di metri, Vandervell, Vittorio Brambilla, Peterson, Beuttler, Williamson, Morgan ed il bravo belga Braillard.

Bob Wolleck, che è tornato di volta da Le Mans dopo il ritiro nella speranza di difendere la sua posizione in campionato, rompe subito la frizione della Motul-Rondel e si ritira. Mentre de Adamich continua a rimanere agevolmente terzo nella scia dei due primi, Vittorio Brambilla perde posizioni perché si spaventa vedendo la macchina di Tino fuori senza che il fratello si faccia vedere per rassicurarlo. Così da sesto scivola decimo e da questa posizione inizierà una bella rimonta, una volta tranquillizzato.

Mass continua a condurre ma si vede che fa fatica a controllare Jarier che lo incalza. Dietro di loro de Adamich ha ora negli specchietti tutte e due le Texaco-Star, perché Peterson si è fatto largo ed ha agganciato Fittipaldi. Le due March di Vandervell e Beuttler tengono a rispettosissima distanza Williamson e Morgan che debbono guardarsi dalla risalita di Vittorio Brambilla ormai vicino.

Già al settimo giro, dopo un po' di fumatine ammonitrici, Emerson Fittipaldi si ferma con un anello di tenuta della testata rotto, senz'acqua. Nello stesso giro Mass, con le gomme davanti diventate troppo calde non riesce più a contenere gli attacchi di Jarier e deve cedere la prima posizione. Così, ad un quarto di gara, Jarier è già in testa e non verrà più disturbato mentre dietro a Mass, de Adamich deve ora guardarsi da Peterson che è deciso a ben figurare. A Vandervell e Beuttler si è agganciata la terza March-BMW di Brambilla che ha superato Williamson e Morgan.

Quando si aspetta che de Adamich debba tirare fuori le unghie per difendersi da Peterson, lo svedese compie un mezzo testa-coda e si ferma nel prato col motore fumante. Un paraolio è uscito dalla sua sede versando olio sulle gomme posteriori. Tutto è finito per le Texaco ma non come si potrebbe pensare per colpa dei motori. Se sono stati i motori a cedere la causa è comunque da ricercarsi nel telaio: la capacità portante del motore in alluminio non si è dimostrata adeguata e le deformazioni che si sono verificate a causa delle torsioni hanno influito sugli organi meccanici. Da Rouen le Texaco non useranno più il motore come elemento portante ma, molto probabilmente, saranno completate da un telaio posteriore o da qualche altro irrobustimento.

Con Jarier in testa e Mass ormai a sei secondi in ritardo ci si avvia alla conclusione della manche che è comunque interessantissima per la lotta per il terzo posto. De Adamich, infatti, viene avvicinato sempre di più dalle tre March-BMW di Vandervell, Vittorio Brambilla e Beuttler. Le tre macchine spinte dal motore tedesco marciano in formazione come degli stukas in battaglia. Protagonista dell'inseguimento è Brambilla che al ventesimo dei 28 giri passa Vandervell e diventa quarto.

A due giri dal termine il contatto tra de Adamich e gli inseguitori ha luogo, ma solo Brambilla riesce a passare. La Brabham del campione italiano, anche se disturbata dall'uscita della terza marcia, si lascia alle spalle le altre due March di tre e sei secondi rispettivamente.

Durante la gara si erano fermati Wilson Fittipaldi e Coulon per il motore e Schurti era uscito per la rottura di un giunto sferico.

II MANCHE

Il testacoda di MASS

Sono in 21 a partire nella seconda manche e ci prova anche Gethin la cui Chevron è stata messa a posto. In prima fila Jarier, Mass e Vittorio Brambilla; in seconda de Adamich e Vandervell, poi Beuttler e gli altri. Al via, Vittorio scatta benissimo e va in testa ma ha le gomme troppo fredde per poter azzardare e infilarsi primo in curva, per cui lascia ai due avversari la via del comando. Dietro, de Adamich resta alle spalle di Vandervell con Williamson, Beuttler e tutti gli altri che lo seguono. Jarier è subito in testa di nuovo per cui manca anche quel tanto di incertezza che avrebbe potuto portare un tentativo di contrattacco da parte di Mass. Con Jarier, Mass e Brambilla ai loro posti giusti,

GRAN PREMIO DI FORMULA 2 - Gara internazionale valida per il campionato europeo della Formula 2 - Circuito di Nivelles, Baulers (Belgio) 10 giugno 1973. LE CLASSIFICHE

1. manche: 1. Jean-Pierre Jarier (March) 28 giri pari a 104,272 km in 35'21"40, media 176,948 kmh; 2. Mass (Surtees) 35'30"43; 3. V. Brambilla (March) 35'43"21; 4. de Adamich (Brabham) 35'43"55; 5. Vandervell (March) 35'46"47; 6. Beuttler (March) 35'49"20; 7. Williamson (GRD) 35'54"64; 8. Price (Motul) 36'04"30; 9. Morgan (Chevron) 36'12"46; 10. Brailard (Surtees) 36'25"73.

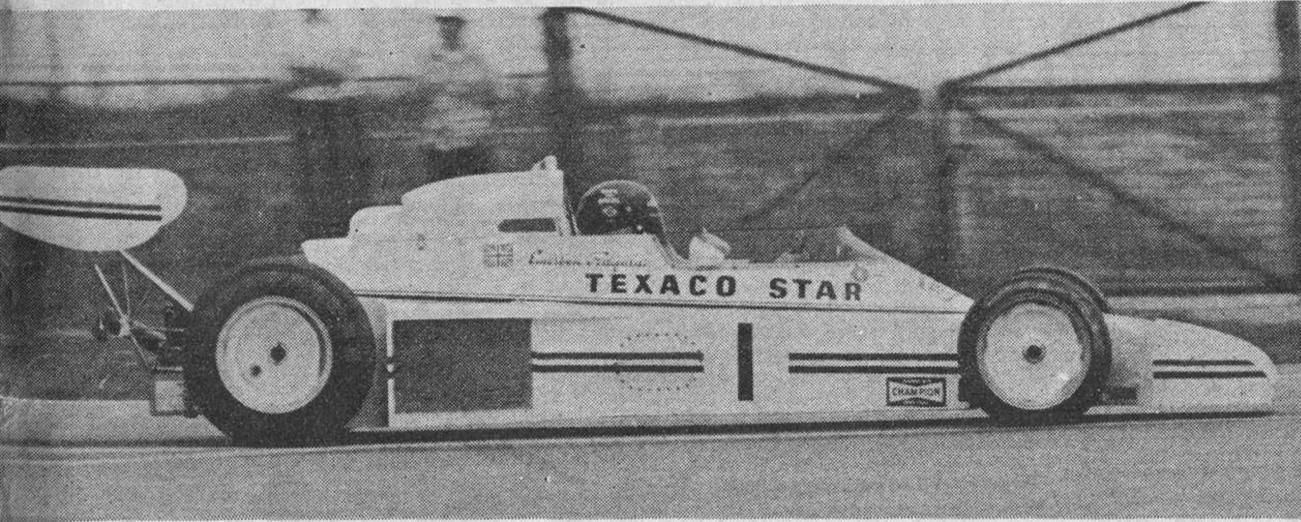
2. manche: 1. Jarier (March BMW) 35'11"95, media 177,740 kmh; 2. Brambilla (March BMW) 35'24"43; 3. Mass (Surtees TS 15) 35'26"80; 4. Beuttler (March BMW) 35'47"77; 5. Vandervell (March BMW) 35'51"05; 6. Morgan (Chevron B25) 35'51"27; 7. Kazato (GRD 273) 36'02"57; 8. Coulon (March BMW) 36'06"10; 9. Lunger (Chevron B25) 36'18"40; 10. Bourgoignie (GRD 273) a 1 giro.

Finale per somma dei tempi: 1. Jarier (March BMW) giri 56 in 1.10'33"35; 2. Mass (Surtees TS15) 1.10'59"23; 3. Vittorio Brambilla (March BMW) 1.11'07"64; 4. Beuttler (March BMW) 1.11'36"97; 5. Vandervell (March BMW) 1.11'37"42; 6. Morgan (Chevron B25) 1.12'03"73; 7. Kazato (GRD 273) 1.12'22"25; 8. Lunger (Chevron B25) 1.12'44"49; 9. Williamson (GRD 273) a 2 giri; 10. Moser (Surtees TS10 Ford) a 2 giri; 11. Price (Motul M1 Ford) a 3 giri; 12. Gubelman (March

COSI' (IN 27) AL VIA

1. MANCHE

JARIER (March-BMW GY) 1'14"12	MASS (Surtees TS15-Hart Fir.) 1'14"40	DE ADAMICH (Brabham BT40-Hart GY) 1'14"76
PETERSON (Texaco Star-Nova GY) 1'15"01	GETHIN (Chevron B25 Smith Fir.) 1'15"05	
V. BRAMBILLA (March-BMW Fir.) 1'15"06	VANDERVELL (March-BMW Fir.) 1'15"13	E. FITTIPALDI (Texaco Star Nova GY) 1'15"32
BEUTTLER (March-BMW Fir.) 1'15"38	E. BRAMBILLA (March-BMW Fir.) 1'15"64	
COULON (March-BMW GY) 1'15"69	KAZATO (GRD 273-BDG Fir.) 1'15"95	W. FITTIPALDI (Brabham BT40 Wood GY) 1'15"81
WILLIAMSON (GRD 273-BDG Fir.) 1'15"89	LUNGER (Chevron B25-Hart GY) 1'15"91	
PRICE (Motul M1-BDG GY) 1'16"08	MORGAN (Chevron B25 Wood Fir.) 1'16"19	BRAILLARD (Surtees TS15-Hart Fir.) 1'16"23
MOSER (Surtees TS10-BDG GY) 1'16"30	GUBELMAN (March-BMW Fir.) 1'17"87	
McINERNEY (GRD 273-RS Fir.) 1'17"96	SALISBURY (Surtees TS15-Hart Fir.) 1'18"53	SCHURTI (Royale-RES Fir.) 1'19"15
BOURGOIGNIE (GRD 273-Broad GY) 1'19"40	BINDER (Brabham BT36 RS Fir.) 1'19"78	
MARSLAND (Brabham BT35 BDA Fir.) 1'24"68	WOLLECK (Motul M1 BDG GY) senza tempo	



A Nivelles ha debuttato finalmente l'attesa Texaco-Star, la Lotus-Novamotor di Formula 2. Eccola con Fittipaldi, che assieme a Peterson l'ha portata ad un debutto tutto sommato molto buono. Nel prossimo numero, un'analisi, anche fotografica, del « segreti » di questa nuova ed interessante vettura

L'attenzione si sposta su de Adamich, che non riesce a superare la March di Vandervell molto più veloce in rettilineo.

Alle sue spalle, dopo un po' di tentativi, Beuttler passa Williamson che ben presto perde altre posizioni fino ad arrestarsi al box. Così è Morgan che si accoda alla BMW di Beuttler mentre de Adamich controlla i due con facilità. Kazato, Brailard, Moser, Coulon, Wilson Fittipaldi e Lunger seguono mentre Schurti è costretto, al ritiro per il cedimento del motore della sua Royale.

Ora è Brailard che riserva una emozione: esce con la sua Surtees e dopo aver percorso un pezzo sul prato rientra, costringendo Coulon ad una escursione nell'erba. Viene poi ritirata la Surtees, mentre Coulon compromette il motore per l'erba raccattata che ha coperto il radiatore. Finirà fumante. Al nono giro duro colpo per noi: de Adamich va al box con il filo di una candela staccato e sfuma la possibilità di un quarto posto assoluto che era già guadagnato. Rimesso il filo parte con oltre un giro di ritardo e poco dopo è di nuovo fermo per lo scaricamento degli ammortizzatori.

La manche procede regolare con Jarier che controlla saggiamente Mass e Vittorio Brambilla. Vandervell invece comincia ad avere noie ai freni e deve rallentare tanto che Beuttler può alla fine superarlo e soffiargli anche il quarto posto assoluto per circa un secondo! Fermi anche il bravo Price al box per l'allentamento del filo del gas, poi riparato, Wilson Fittipaldi e Gethin per il motore. L'ultima emozione la riserva Mass che a tre giri dal termine fa un testa-coda sull'acqua perduta dal suo stesso motore che è in bollire per un difetto di raffreddamento. Riparte subito alle spalle di Vittorio Brambilla, passato secondo, ma con ancora abbastanza margine per mantenere la seconda posizione nella somma dei tempi.

Terzo Vittorio, quarto Beuttler, quinto Vandervell e sesto Morgan che ha invano tentato di passare in volata la March del connazionale. Autori di una bella seconda manche sono anche Kazato, Coulon, Lunger e Moser che si classificano nell'ordine.

ANDREA in prima fila e la LOTUS «senza motori»

NIVELLES - Con tre italiani nei primi dieci tempi assoluti e de Adamich addirittura in prima fila, a circa mezzo secondo dal « leader » Jarier, le prove si sono concluse positivamente per noi. Dopo la lunga messa a punto di venerdì, senza tempi, dove Jarier aveva già fatto vedere di essere il più svelto e Williamson era uscito male - quattro punti sul naso ed un po' di zoppicchio - per la rottura di un tubo del freno della sua GRD, lo schieramento di partenza si è definito sabato in due sole ore.

Le cose non sono andate troppo bene per le nuove Lotus che, dopo essere partite insieme con Fittipaldi e Peterson impegnati a farle suonare come violini, hanno accusato problemi di motore. L'origine è stata banale: per un tracciato veloce come questo i tubi di scarico erano troppo lunghi. Se ne è tagliato un pezzo ed il motore si è smagrito, un guaio che è costato la rottura di quello di Emerson. Per Peterson, la banalità è stata superiore perché gli si è allentato il coperchio del circuito d'acqua con relativa scaldatura e deformazione della testata.

Malgrado i guai, le due esordienti - per le quali si sono scomodate a venire dall'Inghilterra una ventina di persone (Chapmann, Warr e Bellamy in testa) - hanno potuto segnare il quarto e l'ottavo tempo che non è niente male per essere la prima uscita.

Bene - come sempre - la March-BMW con il miglior tempo a Jarier, curatissimo da Mosley. (« Sono qui da solo con tre macchine, una cosa che non mi era mai capitata... ») ed altre quattro macchine nei primi dieci tempi, su sette presenti. In particolare Vittorio Brambilla si è riconfermato in ottima forma segnando il sesto tempo assoluto ed il primo dei piloti privati della marca.

Tra i Ford ancora una volta sono stati i Brian Hart in alluminio ad andare nettamente meglio di tutti gli altri. Il secondo tempo di Mass, il bellissimo terzo di de Adamich - non si era mai vista quest'anno una Brabham così avanti, tanto che si cominciava a pensare che le fosse impossibile - ed il quarto di Peter Gethin, sono la miglior prova.

Nel complesso, con tanti diversi elementi, si è determinato un equilibrio eccellente favorito anche dalle gomme ora che la Firestone con una nuova copertura dalla carcassa più rigida, si è avvicinata alla Goodyear. Benché il circuito di Nivelles vada famoso per le sue misure di sicurezza, oltre alla completa distruzione della GRD di Williamson, nelle prove del pomeriggio di sabato si sono avute due monoscocche piegate: quelle di Tino Brambilla e di Kazato, finite a distanza di poco nella rete di protezione e fermati dai paletti di sostegno troppo saldamente conficcati in terra. Macchine riparabili alla meglio per la gara e piloti indenni.

In chiusura, anche guai di motori per due dei leaders dello schieramento: a Jarier si stacca un tubo d'acqua ed il suo BMW prende una brutta scaldatura tanto che si decide di cambiarlo, mentre Gethin rompe il Brian Hart per cui deve ripiegare sul meno potente Smith. Motore rotto anche per Coulon - 11.000 giri - che ha fatto un errore imperdonabile visto che aveva avuto l'opportunità di guidare una macchina ufficiale March non essendo arrivata la sua per la rottura del camion.

g. n.

● Il Rally nazionale Trofeo dell'Asparago che doveva svolgersi il 10 giugno, è stato rinviato, in attesa del benessere della CSAI, al 14 ottobre '73.

Le ALPINE cedono alle « vecchie glorie » ALFA, la CSAI indaga su un tamponamento in F. ITALIA

PONZONE « pesante » 8 1/2 da non sfollare

VALLELUNGA - Proseguendo nella lo-devole iniziativa di organizzare gare il più possibile titolate, la « Vallelunga S.p.A. » ha organizzato per la prima volta dalla riapertura, una manifestazione valida per il campionato italiano GT. Il programma comprendeva anche la F. 850 e la F. Italia.

Lo scarso numero di piloti di quest'ultima categoria (sono assenti tra gli altri anche Martini e Ghinzani) ha permesso a malapena di schierare due batterie con dieci macchine ciascuna. Poco prima del via vengono controllati gli estintori (è la novità del giorno) e ne fa le spese Oliviero. Per il resto poco da dire. Sfuriata iniziale di Bossoni e poi assolo di Duilio Truffo che guida in tutta scioltezza.

Più movimentata ed interessante la seconda batteria. Dalla trincea esce primo Regosa, già con un buon vantaggio, che pare andarsene. La sua guida però è troppo « al limite », e tutti si aspettano il testa-coda che arriva puntuale al sesto giro. Regosa passa quinto cedendo la posizione di leader a Brancatelli.

Nella finale, Truffo dà una buona misura delle sue doti, guadagnando subito circa tre secondi su Bossoni che conserverà fino al termine del diciotto giri.

Ponzone continua a distinguersi per la sua irruenza. E passi quando fa tutto da solo. Molto meno invece quando coinvolge gli altri. Questa volta arrivava lunghissimo alla prima del Cimmini investendo Grimaldi che letteralmente volava contro la barriera. Macchina molto danneggiata e pilota con leggero stato confusionale momentaneo. Per il seguito, « mamma CSAI » sta indagando.

La prima divisione della categoria GT vede alla partenza solo sette macchine: 4 Alpine, 2 Abarth 1000 ed una Hillmann Imp. Si prospetta una gara noiosa quindi. Ed invece provvede a movimentarla Artina (Alpine-Monzeglio), a ridosso della « lepre » Monti (Alpine-Giada ad iniezione) nei primi giri, ed in seguito attardato da una uscita ai Cimmini. Il lungo inseguimento viene coronato dalla riconquista del secondo posto a 7' dal termine ma poco dopo lo tradisce la frizione, permettendo al team Giada di fare tris. Il risultato potrebbe però suscitare sorprese perché nella tarda serata i commissari stavano ancora esaminando la regolarità delle macchine genovesi mentre il clan Monzeglio era incerto se presentare o meno reclamo.

CORSA A VALLELUNGA - Gara nazionale di velocità in circuito - Autodromo di Vallelunga, di 3200 metri, 10 giugno 1973.

LE CLASSIFICHE

CATEGORIA GT - Classe 1000: 1. «Poker 330» (Abarth) 30'54"7, media 105,590; 2. Sani (Abarth) a 1 giro.
Giro più veloce: «Poker 330» in 1'47"3, media 107,362.

Classe 1300: 1. Paolo Monti (Alpine Renault) 30'24", media 119,558; 2. «Vagabondo» (Alpine Renault) 30'51"2; 3. Rombolotti (Alpine Renault) 31'07"7; 4. Artina (Alpine Renault) 31'30"1.
Giro più veloce: Artina in 1'33"7, media 122,945 kmh.

Classe 1600: 1. Nataloni (Fulvia HF) 31'52"6, media 120,448; 2. Bonfanti (A.R. GTA) 32'12"1; 3. Caliceti (Renault Alpine) 32'13"7; 4. Balocca (A.R. GTA) 32'27"3; 5. Schon (Renault Alpine) a 1 giro.
Giro più veloce: Litrico in 1'32"2, media 124,945.

Classe 2000: 1. Emilio Paleari (Renault Alpine) 31'42"2, media 121,088; 2. «Tambauto» (Porsche 911) a 1 giro; 3. Pantò (Opel) a 1 giro.
Giro più veloce: Paleari in 1'32"5, media 124,540.

Classe oltre 2000: 1. Emilio Bonomelli (Porsche) 30'50"5, media 130,704; 2. Pietromarchi (De Tomaso) a 1 giro; 3. Nardini (Porsche 911) a 1 giro; 4. Gallo (De Tomaso) a 7 giri.

Giro più veloce: Bonomelli in 1'26"8, media kmh. 132,718.
F. ITALIA - 1. batteria (12 giri): 1. Truffo 17'15"5, media 133,478; 2. Bossoni 17'

Nessun bisogno di reclamo nella seconda divisione (1600, 2000 e oltre) invece, dove Bonomelli (Porsche Carrera) pur non girando in tempi eccelsi per l'assetto inadatto (per rimediare davanti montava le Dunlop e dietro le Firestone!) non faticava a distanziare prima Gallo (De Tomaso-Bardelli) costretto al ritiro da una foratura, e poi Paleari (Alpine-Giada 1800) che comunque vinceva in bellezza la classe 2000, davanti ad un « Tambauto » (Porsche-Bonomelli) rallentato dal timore reverenziale della prima corsa con questa macchina. Nella 1600 tutti si aspettavano le Alpine ed invece era un vero festival di

10 centimetri sub-judice

ROMA - Al termine delle prove i piloti delle GT, rientrando al parco macchine, si trovavano di fronte al paternalistico ma inflessibile ingegnere Galmanini che con tanto di sagoma regolamentare da 10 cm controllava l'altezza da terra delle vetture. A farne le spese erano le Alpine della Giada, su alcune delle quali venivano montati in tutta fretta delle gomme anteriori da pioggia di profilo più alto delle slicks. Il trucchetto funzionava, però poi Giacomini ed Audio trasferivano tutte le macchine in una officina di Campagnano dove l'assetto veniva corretto.

« vecchie glorie ». Per tre quarti di gara dominava Litrico (Alfa GTA-Monzeglio) e quando il catanese si fermava passava in testa il bravissimo Nataloni (Lancia HF-Macciocca).

L'inaspettata monotonia della F. Italia è stata riscattata da una frizzante gara della F. 850 e bene ha fatto il pubblico a non sfollare nonostante fossero già le 20. Per ben 18 dei 30' di gara previsti Del Giovane (Del Giovane), Verrelli (BWA), Tommasini (AZ) e Cammarone (GDS) si davano battaglia alternandosi ripetutamente al comando.

Purtroppo rovinava l'incantesimo un « brutale » reinserimento in pista del doppiato Ferrari che faceva perdere terreno a Cammarone. Poco dopo anche Del Giovane usciva di scena e sembrava che la corsa si dovesse risolvere in volata. Invece la BWA di Verrelli cedeva e vinceva Tommasini.

Daniele Buzzonetti

16"8; 3. Farneti 17'28"8; 4. Peruzzi 17'38"1; 5. Serena 17'50"3; 6. Balguera 18'02"6; 7. Cozza 18'20"9; 8. Mastaglio 18'21"3; 9. Lasterza a 1 giro; 10. Gunnella a 5 giri.

Giro più veloce: Truffo in 1'25"1, media kmh. 135,378.

2. batteria (12 giri): 1. Brancatelli 17'23"5, media kmh. 132,442; 2. Grimaldi 17'29"1; 3. Ponzone 17'30"2; 4. Sottanelli 17'33"2; 5. Regosa 17'39"5; 6. Oliviero 17'45"5; 7. Piccolomini 17'45"2; 8. Fabiani 17'50"4; 9. Roberto 18'18"2; 10. Fossi 18'32"8.

Giro più veloce: Regosa in 1'25"2, media kmh. 135,211.

FINALE (18 giri): 1. Truffo 25'39", media 134,726; 2. Bossoni 25'41"7; 3. Brancatelli 25'50"1; 4. Farneti 25'50"3; 5. Regosa 25'53"5; 6. Sottanelli 26'01"8; 7. Peruzzi 26'21"9; 8. Oliviero 26'27"8; 9. Fabiani 26'33"8; 10. Cozza 27'07"4; 11. Mastaglio a 1 giro; 12. Balguera a 1 giro; 13. Fossi a 1 giro; 14. La Starza a 2 giri; 15. Ponzone a 2 giri.

Giro più veloce: Bossoni in 1'24"6, media kmh. 136,170.

FORMULA 850 (30 minuti): 1. Mauro Tommasini (AZ) 31'01"2, media 124,160; 2. Cammarone (De Sanctis) 31'08"6; 3. Rampinini (BWA) 31'29"6; 4. Avati (De Sanctis) 32'26"4; 5. Papparuso (Paparuso) 32'27"9; 6. Fidotti (De Sanctis) 32'34"1; 7. Capponi (De Sanctis) 32'36"9; 8. Dentamaro (Fagioli) a 1 giro; 9. Santone (Santone) a 1 giro; 10. Fasanella (Lucky) a 1 giro.

Giro più veloce: Verrelli in 1'31"1, media kmh. 126,454.

Soltanto le sport hanno potuto
correre nella pista adriatica

POOKY...ma buoni col tabù 5000

Le protagoniste della gara per il campionato italiano Sport, classe fino a 2 litri, subito dopo la partenza si sgranano alla curva del «carro»

I piloti inglesi
volevano
correre in go-kart

MISANO - I 12 piloti inglesi di F. 5000 che non sono riusciti a correre a Misano non sono certamente stati entusiasti della soluzione «liquidatoria» che si è dovuta trovare su due piedi e hanno cominciato a romoreggiare, minacciando rappresaglie di vario tipo. Ma poi, appena hanno capito che gli organizzatori erano anche loro nei guai (e non certo per colpa loro) si sono prestati in blocco per qualsiasi tipo di protesta, per sensibilizzare in un modo o nell'altro l'opinione pubblica. Ed è stata loro l'idea di organizzare una partenza in go-kart sullo stesso tracciato pericoloso per le 5000: erano tutti pronti a scendere in pista, ma poi gli organizzatori hanno deciso di non incrementare maggiormente la situazione polemica con le autorità e non se ne è fatto niente. Sta di fatto che i piloti la notte stessa si sono scatenati all'inglese (leggi molto vino con eventuali conseguenze) e si sono accaniti sulla vicina pista di Misano mare, agibile (ovviamente) ai non pericolosi karts.

MISANO - La caparbia determinazione degli organizzatori misanesi ha vinto ancora una volta sulla infame serie di contrarietà che ha cercato invano di tarpare le ali a questi appassionati romagnoli: pur decurtata della prova più attesa, quella della F. 5000, la giornata motoristica è vissuta con un paio di belle corse, delle quali la prima veramente avvincente per quasi tutti i trenta giri.

Alle due corse, che vedevano impegnate le quattro classi del gruppo 5, vetture sport, hanno partecipato solo 24 vetture (pochi ma buoni!) che però hanno mantenuto vivo l'interesse degli spettatori, specie stranieri che si erano sistemati su quei comodi terrapieni che la tristemente famosa commissione di vigilanza forlivese aveva appena definito pericolosi per le monoposto 5000. La vittoria assoluta è andata al baffuto «Pooky», che ha dominato la sua corsa, vincendo ovviamente anche la categoria fino a 2000.

Tutta la corsa si è risolta a dire il vero in tre giri: partito in testa «Pooky» era infilato da «Pal Joe» alla prima staccata alla fine del rettilineo più lungo del percorso: nell'ordine al primo giro transitavano quindi «Pal Joe», «Pooky», Morelli (Chevron B. 23 1600) McBoden e Lise. Al terzo giro però «Pooky» si rifaceva immediatamente sotto e riprendeva la posizione infilando il primo alla curva della quercia: poche centinaia di metri dopo, esattamente alla curva dopo il rettilineo dei box, per il bloccaggio di un freno «Pal Joe» si girava e non riusciva più a ripartire con la batteria di bordo. A questo punto, con Lise che aveva appena superato McBoden, terminavano i problemi per «Pooky» che pur con rapporti poco adatti e con problemi al cambio riusciva a mantenere un certo margine sul positivo Morelli (col nuovo motore Armaroli 1600) e a concludere vittoriosamente la sua cavalcata. Morelli riusciva anch'egli a mantenere le distanze con McBoden, che era riemerso dopo che lo sfortunato Lise era messo fuori corsa dal cambio mentre la

lotta tra Boeris e «Mici» era ad appannaggio del primo, che non riusciva lo stesso ad evitare di essere doppiato.

La prima corsa, che vedeva le 1000 e le 1300 era senz'altro più movimentata: ci pensava subito Giancarlo Gagliardi con la stupenda Daren Ferraris a dar tono alla corsa e solo la potenza del nuovo Armaroli 1300 riusciva a domare il sibillante millino milanese. Questo senza voler togliere assolutamente nulla alla limpida vittoria di Stefano Buonaparte: certo è che fra le due macchine stava probabilmente una differenza di almeno quaranta cavalli.

Partito nettamente in testa Gagliardi manteneva tale posizione per tre o quattro giri, finché l'incalzante Chevron di Buonapace riusciva a infilarsi e a prendere la posizione di leader. Alle loro spalle Anastasio con la AMS 1300 poi Moreschi, mentre Piazzini accusava subito noie e Serattini, che fin dalle prove aveva favorevolmente impressionato con la sua nera Royale, era messo fuori causa dalla rottura di un piattello di una valvola. Un vero peccato per il bolognese!

All'ottavo giro era ancora Gagliardi, sempre alle calcagna di Buonapace, a riprendersi la prima posizione, anche se solo per poche centinaia di metri, dato che il bolognese riprendeva immediatamente la posizione che gli era stata tolta: alle loro spalle, al termine di un lungo duello, Anastasio con problemi di motore doveva cedere la posizione a Moreschi, mentre «Bramen», saldamente al secondo posto nella classe 1000 era costretto al ritiro con la guarnizione della testa bruciata. Al termine gran parte degli applausi erano per la piccola, verde vettura che Gagliardi aveva condotto magistralmente al secondo posto, mentre Buonapace, meritevole vincitore della gara annunciava molto sportivamente di rinunciare ai premi che gli organizzatori avevano messo in palio per solidarietà con gli stessi, ancora una volta avversati da un martirio che veramente non si meritano.

Leopoldo Canetoli

1. COPPA CITTA' DI MISANO - Gara nazionale per vetture sport valevole per il campionato italiano - Misano, 10 giugno 1973.

LE CLASSIFICHE

Classe 1000: 1. Giancarlo Gagliardi (Daren Ferraris) 44'05"6, media 142,388 kmh; 2. «Lucien» (AMS) a 1 giro; 3. «Jokrisa» (AMS) a 2 giri; 4. Carletti (Dallara) a 3 giri; 5. Zampolli (Dallara) a 10 giri.

Giro più veloce: Gagliardi (Daren Ferraris) 1'26"8, media 144,664 kmh.

Classe 1300: 1. Stefano Buonapace (Chevron B23) 43'54"7, media 142,976 kmh; 2. Moreschi (Lola T290) 44'57"7; 3. Tesini (Dallara) a 1 giro; 4. Pettiti (Abarth) a 2 giri; 5. Anastasio (AMS) a 10 giri.

Giro più veloce: Buonapace (Chevron) 1'26"1 media 145,840 kmh.

Classe 1600: 1. Giovanni Morelli (Chevron B23) 43'23"4, media 144,696; 2. Boeris (Chevron) a 1 giro; 3. «Mici» (Abarth) a 1 giro; 4. Bottanelli (Abarth) a 2 giri.

Giro più veloce: Lise e Morelli (Chevron) 1'24"7, media 148,250 kmh.

Classe 2000: 1. «Pooky» (Lola T290) 42'26"6, media 147,908 kmh; 2. «McBoden» (Chevron) a 1 giro; 3. Zacciratti (Abarth Osella) a 15 giri.

Giro più veloce: «Pooky» (Lola) 1'23"5, media 150,381 kmh.

Vola COLOMBO: la bagarre F. 3 alle spalle

CASALE - Dopo una vigilia di pioggia e grandine sul Monferrato la gara si è svolta con sole a picco e temperatura alle stelle. Ospite d'onore Juan Manuel Fangio che ha aperto le gare e premiato i piloti. Ha vinto con una guida scientifica e grinta eccellente, Alberto Colombo rifacendosi della sfortuna di Montecarlo; nello stesso tempo si è riconfermato il bravissimo Giorgio Francia, fermato solo dalla sfortuna. Per il titolo permane l'incertezza in quanto Carlo Giorgio, con sagacia condotta di gara, ha ottenuto un produttivo secondo posto.

Fin dalle prove Colombo, estremamente concentrato e caricato al punto giusto, con una vettura perfettamente a posto (vedi preziosi consigli di Ecclestone a Montecarlo) aveva chiarito le sue intenzioni ottenendo il miglior tempo 1'15"1 (nuovo record per la F. 3, inferiore di un decimo al suo precedente). Mantova, Pesenti, Pavesi, Francia e Pescia comunque erano d'un soffio alle sue spalle mentre Francisci aveva qualche problema di motore. Eliminato Mantova nelle batterie per la rottura del cambio al primo giro, che coinvolgeva Spreafico mettendo k.o. le macchine, l'avversario più pericoloso per il pilota della Scuderia del Lario (anche qui accompagnato da un numeroso stuolo di fans), si rivelava proprio Francia.

Da notare la prova di Pescia che, in bella posizione, si tocca con Flammini (molto bravo, che si fermerà poi anche lui col cambio rotto) e va in testacoda. Rientrerà, ma una nuova uscita in un sorpasso con Francisci, lo eliminerà dal gioco. Anche Pesenti, autore di una prova ottima, può invocare la mala sorte che sottoforma di brecciolino gli ha fatto perdere un sicuro secondo posto a favore di Giorgio.

LE BATTERIE F. 3

SPREAFICO disperato

Nella prima batteria Mantova scatta al comando e subito, prima della parabolica, si blocca per rottura del cambio coinvolgendo Spreafico che lo sorvola: Lotus fuori causa e GRD con telaio storto e Spreafico disperato. Per fortuna che la cosa si è risolta così. Protagonista della batteria è Pescia che in staccata supera Pavesi e se ne va. Soli a resistergli Pavesi e Cinotti, quest'ultimo con motore un po' anemico.

Nella seconda batteria vi sono molti lupi e la lotta si prospetta più dura. Va in testa Pesenti con alle spalle Colombo, Lella, Francia (che è subito terzo), Bozzetto e Giorgio. Francisci, partito molto indietro, recupera con veemenza. Al 5. giro Colombo in staccata supera Pesenti alla parabolica; a 4" seguono Francia, Bozzetto, Flammini, Giorgio, un po' staccati Lella, Tenani e Francisci. A tre giri dal termine Colombo è sicuro in testa con qualche margine su Pesenti, mentre alle spalle Flammini e Francia danno vita a un bel duello serratissimo che si conclude d'un soffio a favore di Flammini.

LA FINALE

Nella finale scatta Colombo in testa seguito da Pesenti e Francia. Al primo tornante testa-coda di Pescia che si tocca con Flammini. Al 4. posto è ora Flammini seguito da Bozzetto, Giorgio e Cinotti. Ma le posizioni cambiano con ritmo convulso mentre al comando Colombo si invola con sicu-

rezza. Francia attacca Pesenti e lo supera al 3. giro, Flammini perde terreno mentre Pescia recupera.

Flammini al 5. giro rompe il cambio ed è fermo, mentre Pescia, che recupera con rabbia, è fuori causa in un contrasto con Francisci. All'8. giro Francia rompe il cambio e Colombo non ha più nessun avversario negli specchietti; ormai Pesenti è a 4" seguito da Bozzetto e Giorgio che lottano ai ferri corti, Cinotti, Francisci in forte recupero, e Manzoni.

Francisci attacca Cinotti e lo supera e si avvicina al trio Pesenti, Bozzetto e Giorgio. Giorgio supera Bozzetto mentre Pesenti alla prima curva veloce esce di strada scivolando sul brecciolino e si gioca il secondo posto.

LA FORD MEXICO

Disperato il ritardatario

Dramma nella prima batteria: Negro, outsider del trofeo, arriva in ritardo e non viene ammesso con sua grande disperazione. Cercherà di partire nella seconda, ma niente da fare. Vince Mascagni che supera Baronio verso la fine. Nella seconda batteria a Fargion vengono fatte sostituire le ruote, cresciute a otto pollici. Scatta in testa Fargion seguito da Lella e la lotta tra i due è accanita e si ripeterà ancor più feroce in finale.

In finale scatta in testa Mascagni e si ribalta alla prima curva veloce a sinistra simulando con bello stile la piroetta di Sassi alla prima gara. Tutti lo evitano con un po' di affanno e tante acrobazie e il pubblico applaude

lo sfortunato pilota uscito indenne. In testa è Fargion seguito da Baronio, Lella e Benusiglio. Al Tornante Lella è seconda in staccata e va a prendere Fargion. Tra i due si accende una lotta accanitissima, per diversi giri le macchine quasi si toccano fino a che con la stessa manovra del sorpasso precedente, Lella supera Fargion e vano è il recupero di quest'ultimo. Bella la lotta tra Baronio e Benusiglio e Schenetti mentre staccati seguono Presenzini, Buda e D'Amore. Maggiore corre per diversi giri con il cofano posteriore aperto.

FORMULA FORD

Tutti fuori alla prima curva

Usciti fuori strada in blocco alla prima curva senza troppi danni, al comando scatta Terzi e vi rimane per due giri seguito da «Lucas» su BWA Alloni che subito è primo di forza. Due giri dopo Terzi di nuovo è al comando con una staccata da brivido alla parabolica. La lotta è serrata e al 6. giro «Lucas», sempre alla parabolica è primo. Seguono Brunelli su BFA Alloni, Zorzi su Gipsy Duon Piro. Al 9. giro Terzi in un ennesimo tentativo di staccata al limite, esce alla parabolica senza troppi danni; rientra ed esce di nuovo compromettendo la sua posizione. Zorzi intanto è secondo davanti a Brunelli e Sterzel. «Lucas» con piglio superbo e classe da vendere, vince davanti a Zorzi molto combattivo, che riesce a contenere il distacco.

Giorgio Rossotto

CORSE A CASALE - Gare nazionali valevoli per i rispettivi Campionati o Trofei - Casale Monferrato, 10 Giugno 1973.

F. FORD - Finale: 1. «Lucas» 24'24"3; 2. Zorzi 24'27"4; 3. Brunelli 24'40"7; 4. Sterzel 24'41"3; 5. Daccò 24'45"8; 6. Boscotrecase 24'58"5; 7. Vita 25'00"5; 8. Minardi 25'01"6; 9. Magni 25'10"1; 10. Logoluso 25'16"2; 11. Ferrer 25'21"5; 12. Bassotto 25'29"5; 13. Palazzo 24'27"7 a 1 giro; 14. Terzi 24'47"2 a 1 giro; 15. Senni 25'00"4 a 1 giro.

Giro più veloce: 14. «Lucas» in 1'12"1, media kmh. 122,829.

FORD MEXICO: 1. Lella Lombardi 28'26"1; 2. Fargion 28'28"2; 3. Baronio 28'35"3; 4. Schenetti 28'36"2; 5. Benusiglio 28'37"5; 6. Presenzini; 7. Buda 28'44"4; 8. D'Amore 29'02"2; 9. Zanini 29'08"3; 10. Babbini 29'09"3; 11. Braga 29'09"7; 12. Calò 29'10"3; 13. Ghislotti 29'37"8; 14. Innocenti 29'40"3; 15. Albera 28'33"9 a 1 giro; 16. De Rosa 28'41"3 a 1 giro; 17. Alvisi 29'04"7 a 2 giri.

Giro più veloce: 5. di Lombardi 1'24", media kmh. 105,42.

F. 3: 1. Alberto Colombo (Brabham BT 41) 28'49"6; 2. Giorgio (March 733) 29'01"1; 3. Bozzetto (March 733) 29'02"3; 4. Pesenti (Brabham BT 41) 29'09"2; 5. Francisci (Brabham BT 41) 29'17"1; 6. Cinotti (Brabham BT 35) 29'24"1; 7. Manzoni (Brabham BT35) 29'40"7; 8. Kessel (Brabham BT41) 29'42"6; 9. Pavesi (Brabham BT41) 29'45"8; 10. Hoffmann (GRD) 29'50"1; 11. Grassi (Brabham BT35) 28'55" a 1 giro; 12. Lella Lombardi (Brabham BT41) 28'55"4 a 1 giro; 13. Zorzi (Brabham BT38) 20'57"2 a 5 giri; 14. Ancherani (Brabham BT41) 23'08"5 a 6 giri; 15. Pescia (March 733) 14'55" a 13 giri.

Giri più veloci: 8. e 16. di Colombo in 1'5"6, media kmh. 135,000.

TOLMEZZO - VERREGNIS finalmente col sole

PILONE due decimi di record

UDINE - Crollo di primati (soprattutto dell'assoluto di Zadra con la media di km. 107,250), nell'8. Tolmezzo-Verzegnis, seconda prova del Campionato Triveneto di velocità, valevole anche per il Trofeo della Montagna. Contrariamente a quanto era accaduto nelle due precedenti edizioni che si erano disputate sotto una pioggia battente, questa volta il tempo ha voluto essere galantuomo sfatando così quel vecchio slogan che recita: « non c'è due senza tre ».

Erano davvero parecchi anni che non si vedevano lungo i tornanti che da Punta Landaia portano a Sella Chianzutan con un balzo di 455 metri ed uno sviluppo di km. 6,200, tanti spettatori quanti ce ne sono stati in questa ottava edizione.

A stabilire il nuovo record del percorso è stato il vincitore Franco Pilone su Abarth Osella, il quale già nelle prove ufficiali col tempo di 3'16"8 aveva lasciato intendere di poter ritoccare ulteriormente il tempo assoluto. Pilone ha coperto il tracciato della gara in 3'16"6 alla elevata media di 113,530 abbassando così di altri due decimi il tempo registrato nelle prove ufficiali di sabato.

C'è da dire che il forte pilota bresciano non ha avuto avversari; alle sue spalle si è classificato con una gara spumeggiante Luigi Innocente su Lola 2000, un pilota questo che riesce a crescere di domenica in domenica. Al terzo posto si è classificato Stefano Bettoni su Chevron B 21 che ha segnato un tempo superiore esattamente di quasi venti secondi a quello ottenuto dal vincitore.

Attilio Trivellato

Verifiche in corso nel Trofeo CADETTI-AGIP

VARGIU ce l'ha fatta!

MONZA - La quarta prova del Trofeo cadetti AGIP, che si è disputata in una serata in cui ancora una volta la pioggia ha fatto da inattesa protagonista, ha significato qualcosa di valido soprattutto per un pilota: Andrea Vargiu. Da circa tre anni il « piccoletto » sardo inseguiva questo successo che gli ripagasse almeno in parte l'immensa passione che profonde in questo sport e i grandi sacrifici che di conseguenza è costretto a sopportare per potersi sempre allineare ai nastri di partenza con la vettura realizzata da lui stesso e dal fratello e che quest'anno, nella versione più recente, è stata definita la « mini-Lotus ».

A nulla è valsa la particolare animosità dei vari Rosei, Gianoli, Ottini, Cavallini che pur godevano il favore del pronostico. Vargiu, finora sempre troppo sfortunato per incidenti meccanici, se ne andava al comando fin dalle prime battute dei 20 giri della finale. Aumentava progressivamente il suo van-

TOLMEZZO-VERREGNIS - Gara nazionale di velocità in salita, valevole per il Trofeo della Montagna - Tolmezzo, 10 giugno 1973.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Franco Pilone (Abarth Osella) 3'16"6, media kmh. 113,530; 2. Innocente (Lola 2000) 3'20"2; 3. Bettoni (Chevron B21) 3'36"2; 4. Ruoso (Ford Escort) 3'39"9; 5. Ciutti (AMS 1000) 3'40"7; 6. «John-John» (Dallara Sport) 3'48"7; 7. Pittini (A.R. GTAm) 3'48"7; 8. Donà (AMS 1000) 3'49"9; 9. Gargan (Fiat 128 Coupé) 3'51"6; 10. Zarpellon (A.R. GTAm) 3'52"4.

Brillante addio in Calabria di TURIZIO alle scalate

NESTI lupo in Sila

SPECIALE PER AUTOSPRINT

24. COPPA SILA - Gara internazionale di velocità in salita - Cosenza, 10 giugno 1973.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1 - Classe 850: 1. Franco Serra (Mini Minor) 10'30"5, media kmh. 68,517; 2. Caruso (Fiat 850) 10'38"7; 3. D'Agostino (Fiat 850) 10'55"4; 4. Deodato (Mini Minor) 11'3"4; 5. Cosillo (Mini Minor) 12'5"6.

Classe 1000: 1. Angelo Marino (Autobianchi A.112) 9'41"9, media kmh. 74,239; 2. Ritacca (Autobianchi A.112) 9'47"8; 3. Scognamiglio (Autobianchi A.112) 9'52"2; 5. Tarzia (Autobianchi A.112) 9'56"8; 6. Marchese (Mini Cooper) 9'59"3; 7. Fava (Fiat 850) 10'; 8. Cario (Fiat 127) 10'00"1; 9. Agosta (Fiat 127) 10'1"1; 10. «Robby» (A.112) 10'4"7; 11. Lombardo (A.112) 10'6"9; 12. Ringione (Mini Cooper) 10'7"7; 13. De Marco (Fiat 850) 10'12"3; 14. Vaccaro (A.112) 10'13"4; 15. Muià (Fiat 850 Coupé) 10'15"4; 16. De Riso (A.112) 10'19"2; 17. Postiglione (Fiat 850) 10'20"1.

Classe 1150: 1. Matteo Vasta (Fiat 128 Coupé) 9'16"8, media di kmh. 77,586; 2. De Luca D. (Fiat 128) 9'26"1; 3. Lauria (Fiat 128 Coupé) 9'31"2; 4. Damanti (Fiat 128) 9'35"3; 5. Triggiani (Fiat 128) 9'36"5; 6. Amoroso (Fiat 128) 9'36"8; 7. Russo (Fiat 128) 9'47"9; 8. Lucà (Fiat 128) 9'49"6; 9. Zingano (Fiat 128) 10'14"4.

Classe 1300: 1. Francesco Vintaloro (Fiat 128 Coupé) 9'11"3, media di kmh. 78,360; 2. «Kuda» (Fiat 128) 9'14"1; 3. Santamato (Fiat 128) 9'16"4; 4. Di Marino (A.R. 1300) 9'23"3; 5. Contina (Simca) 9'25"6; 6. Jorio (Simca) 9'31"6; 7. Ruggero (Fiat 128) 9'34"7; 8. Ariotti (Simca) 9'35"4; 9. Orobello (Fiat 128) 9'39"1; 10. Grimaudo (Fiat 128) 9'39"4.

Classe 1600: 1. Giuliano Gentile (A.R. 1600) 9'13"6, media kmh. 78,034; 2. Chiappetta (A.R. 1600) 9'32"2; 3. Oliveri (A.R. 1600) 10'6"1; 4. Giordano (A.R. 1600) 11'12"5.

Classe 2000: 1. Francesco Varese (A.R. GT 2000) 9'11"6, media di kmh. 79,736; 2. Magni (A.R. GT 2000) 9'5"3; 3. Di Giuseppe (A.R. GT 2000) 9'14"1; 4. Marazia (A.R. GT 2000) 9'38"1.

GRUPPO 3 - Classe 1300: 1. Giuseppe Saporito (Lancia Fulvia HF 1300) 9'7"3, media kmh. 78,860; 2. Ferrari (Lancia Fulvia HF 1300) 9'13"6; 3. Vilardi (Lancia Fulvia HF 1300) 9'41"1; 4. Cannataro (Fiat X-1/9) 9'43"8; 5. Medaglia (Fiat 850) 10'1"2; 6. Diano (Lancia Fulvia Rally) 10'2"5; 7. «Topolino» (Lancia Fulvia) 10'5"3; 8. Caccamo (Lancia Fulvia) 10'17"8; 9. Uranio (Fiat 850SS) 12'12"7.

Classe 1600: 1. Gigi Tommasi (Renault Alpine) 8'47"5, media kmh. 81,895; 2. Zuccariello (Lancia 1600) 8'49"2; 3. Pece (Lancia 1600) 8'55"1; 4. «Blak Shiver» (Renault Alpine) 9'2"2; 5. Zoccali (Renault Alpine) 9'13"8; 6. Pirrone (Renault Alpine) 9'15"8; 7. Agrippino (Lancia Fulvia) 9'29"9; 8. Bosco (Lancia Fulvia) 9'38"1.

GRUPPO 2 - Classe 500: 1. Vincenzo Laganà (Fiat 500) 9'27"3, media kmh 76,150; 2. Perri (id) 9'39"1; 3. Magdalone L. (500 Giannini) 9'48"8; 4. «Enrico VIII» (Fiat Abarth 500) 9'50"1; 5. Scandurra (Fiat 500) 9'58"3; 6. Morabito (Fiat 500) 10'10"1; 7. Medaglia A. (Fiat 500) 10'13"9; 8. Mirabelli (Fiat 500) 10'39"1; 9. Guastalla (Fiat 500) 10'45"7; 10. Addati (Fiat 500) 14'2"7.

Classe 600: 1. Mario Casciaro (Fiat Abarth 595) 8'59"3, media kmh. 80,103; 2. Mercurio (Fiat Abarth 595) 9'12"4; 3. D'Ippolito (Fiat Abarth 595) 9'23"4; 4. Ferraro (Fiat Abarth 595) 9'29"7; 5. Scuriolo (Fiat Abarth 595) 9'33"1; 6. Russo (Fiat Abarth 595) 9'34"9; 7. D'Amico (Fiat Abarth 595) 9'37"8; 8. Puglisi (Fiat Abarth 595) 10'00"3; 9. Accadia (Fiat Abarth 595) 10'7"5; 10. Caristi (Fiat Abarth 595) 10'9"8.

Classe 700: 1. Francesco Medaglia (Fiat Abarth 695) 9'15"4, media kmh. 77,781; 2. Grieco (Fiat Ab. 695) 9'16"4; 3. D'Eleo (Fiat Giannini 690) 9'35"7; 4. Sessa (Fiat Giannini 690) 9'48"5; 5. Di Salvio (Fiat Abarth 695) 9'49"1; 6. Fusco (Fiat Giannini) 9'58"7; 7. Adamo (Fiat Abarth 695) 10'1"1; 8. Buonacore (Fiat Abarth 695) 10'1"9; 9. Faccetta (Fiat Abarth 695) 10'5"4; 10. Adamo (Fiat Abarth 695) 10'8"1.

Classe 850: 1. Giuseppe D'Ippolito (Abarth 850) 8'45"9, media kmh. 89,144; 2. Varese (Abarth 850) 8'47"1; 3. De Furia (Abarth 850) 8'48"1; 4. Cerbino (Abarth 850) 9'2"1; 5. Aiello (Abarth 850) 9'4"4; 6. Grandinetti (Abarth 850) 9'24"1.

Classe 1000: 1. Palumbo (Abarth 1000) 8'21"7, media kmh. 86,107; 2. Gangemi (Abarth 1000) 8'24"4; 3. «Jimmy» (Abarth 1000) 8'39"6; 4. Frocida (A.112) 9'40"1; 5. Laface (A.112) 9'57"8.

taggio. Solo un incidente meccanico avrebbe potuto fermarlo. Fortunatamente non si verificava per cui al traguardo era lui a concludere vittorioso l'entusiasmante finale. Nella lotta che si combatteva alle sue spalle era la Daco di Rosei a spuntarla che faceva sua quindi la piazza d'onore mentre per il terzo posto la RGB di Gianoli aveva la meglio sulla Melesi di Bruno Ottini. Ottimi comunque con questo quarto posto e quindi con tre punti guadagnati rinforza la sua posizione di leader della classifica del Trofeo cadetti.

Al termine della finale i commissari tecnici e sportivi decidono di verificare le prime cinque vetture classificate, cioè la Vargiu di Vargiu, la Daco di Rosei, la GREB di Gianoli, la Melesi di Ottini e la Repetto di Cappellotto, più una che veniva sorteggiata. Le risultanze le conosceremo nei prossimi giorni.

Roberto Andreis

ti) con zero giri; 19. Martignoni (Albertinazzi) con zero giri.

Terza batteria: 1. Andrea Vargiu (Vargiu) 16'25"5, media 105,424 kmh; 2. Ottini (Melesi) 16'49"5; 3. Boschini (CRM) 16'55"5; 4. Sofia (Sofia) 16'57"1; 5. Cattella (Santandrea) 17'11"8; 6. Merenda (Bonetti) 17'28"8; 7. Cairoli (Repetto) 17'32"2; 8. Daverio (Daco) 17'32"3; 9. Cappellotto G. (Repetto) 17'34"1; 10. Bisoli (Bissoli-Melesi) a 1 giro; 11. Crivelli Visconti (De Rui) a 1 giro; 12. Ceria (Repetto) a 1 giro; 13. Mfolli (CRM) a 1 giro; 14. «Gigo» (Santandrea) a 2 giri; 15. Ravaglia (LAB) a 3 giri; 16. Bartoli (Melesi) a 4 giri; 17. Santandrea (Santandrea) a 9 giri; 18. Grasselli (Repetto) a 10 giri.

FINALE: 1. Andrea Vargiu (Vargiu) 27'08"1, media 106,402 kmh; 2. Rosel (DACO) 27'16"1; 3. Gianoli (RGB) 27'36"8; 4. Ottini (Melesi) 27'40"2; 5. Cappellotto G. (Repetto) 27'47"1; 6. Cavallini (LAB) 27'49"1; 7. Carini (Santandrea) 28'18"5; 8. Miragliotta (Melesi) 28'26"6; 9. Boschini (CRM) 28'30"7; 10. Gariboldi (LAB) a 1 giro; 11. Sofia (Sofia) a 1 giro; 12. Bianchi (Thiele) a 1 giro; 13. Borrello (Albertinazzi) a 1 giro; 14. Maestri (LAB) a due giri; 15. Rossino P. (Repetto) a due giri; 16. Mercatelli (MIG-Mercatelli) a 3 giri; 17. Rosso (Repetto) a 6 giri; 18. Cairoli (Repetto) a 9 giri; 19. Consonni (Repetto) a 10 giri; 20. Cattella (Santandrea) a dodici giri; 21. Merenda (Bonetti) a 16 giri.

TROFEO CADETTI AGIP - Gara di velocità in circuito per vetture di Formula Monza - Monza, Pista Junior, 7 giugno 1973.

LE CLASSIFICHE

Prima batteria: 1. Aldo Cavallini (LAB) in 15'27"4, media 112,029 kmh; 2. Gianoli (RGB) 15'35"3; 3. Mercatelli (MIG-Mercatelli) 15'39"6; 4. Cappellotto (Repetto) 15'39"8; 5. Consonni (Repetto) 15'40"1; 6. Carini (Santandrea) 15'40"2; 7. Miragliotta (Melesi) 15'40"2; 8. Della Torre (Santandrea) 16'06"2; 9. Macchi (Repetto) 16'19"6; 10. Capra (Repetto) 16'46"5; 11. De Pace (CRM-LAB) 16'47"1; 12. Filippini A. (Melesi) giri 11; 13. Guerra (CRM) a 1 giro; 14. Minellono (LAB) a 1 giro; 15. Panzeri (LAB) a 6 giri; 16. Villa (Santandrea) a otto giri; 17. Nebuloni (DYWA) a 8 giri; 18. Bionda (LAB) a 9 giri; 19. Piccaluga (Sace '72) a 10 giri.

Seconda batteria: 1. Borrello Vito (Albertinazzi) 9'38"1, media 104,836 kmh; 2. Rosel (Daco); 3. Maestri (LAB); 4. Rosso (Repetto); 5. Rossino P. (Repetto); 6. Bianchi (Thiele); 7. Gariboldi (LAB-Santandrea); 8. Frigerio (Frimar); 9. Brioschi (Repetto); 10. Colombo (Daco); 11. Luigi S. (Melesi); 12. Codognola (Marcos); 13. Ozzello (Thiele); 14. Sconfietti (Santandrea); 15. Mascheroni (Melesi) tutti con sette giri come il vincitore; 16. Fortunato (Vargiu) con 2 giri; 17. Meazza (Moroni) con 1 giro; 18. Citterio (Torret-

MONTESCURO - La 24. Coppa Sila, la classica cronoscalata cosentina su percorso Celico-Montescuro, ridotto rispetto alle precedenti edizioni da quindici a dodici chilometri, ha avuto una conclusione che può definirsi una sorpresa nella sorpresa.

E' successo infatti questo: in prova Mauro Nesti sulla March-BMW 2000 con la quale sta disputando l'Europeo Marche, ha realizzato il tempo di 6'52"6, precedendo di 4" esatti il cosentino Scola su Chevron, vincitore di sei edizioni della gara, e il napoletano Cosimo Turizio su March-BMW 2000, che ha realizzato il tempo di 7'06"6. In gara, tutte le attenzioni erano quindi dedicate a Nesti e Scola che in prova non avevano dato l'impressione di forzare, con Turizio come valido « outsider ». Sulla base dei tempi realizzati in prova, si prevedeva che il vincitore sarebbe sceso in gara sui 6'40". Invece sentite cos'è successo:

Dei « big » arriva prima Turizio, che realizza il tempo 6'51"4, di ben 15" inferiore a quello realizzato in prova. Poco dopo arriva Mauro Nesti con una March quasi silenziosa (si è accertato poi che andava a due cilindri) e realizza il tempo 6'50"7 di soli 2" inferiore a quello delle prove. Ci si attendeva quindi la performance di Scola, che arriva subito dopo. Ma anche il suo tempo è di soli 2" inferiore a quello delle prove, per cui il « toscancio » di Pistoia, Nesti, si aggiudica la 24. edizione della Coppa Sila.

La « festa » dell'automobilismo cosentino era iniziato sabato mattina con le prove ufficiali ed era continuato nel pomeriggio in un ambiente quasi invernale: nebbia, pioggia, vento e freddo, con la gara delle vetture della categoria A gruppi 1 e 3 e delle turismo speciale gruppo 2 classi 500, 600 e 700. Domenica invece la giornata è stata splendida.

Si sono registrati, per la cronaca, soltanto due incidenti degni di nota: il primo nel corso delle prove che ha visto il cosentino Misasi con la Ford Capri 2600 che a 4 km dalla partenza per lo scoppio di un pneumatico finiva fuori strada. Nell'incidente è rimasto ferito un appuntato di polizia, ma non perché sia stato investito, bensì perché si era « buttato » per evitare l'auto. E' stato soccorso e, bisogna dirlo, per primo proprio dal Misasi. Il secondo incidente si è verificato in gara e ne ha fatto le spese il reggino Fortuna con la 128 coupé, che è finito fuori strada. Ha riportato contusioni e sospette fratture. Ambedue i feriti sono stati prontamente soccorsi e medicati dai medici di servizio e poi avviati per precauzione all'ospedale.

Nesti a fine gara, a parte i disturbi ai due cilindri (aveva montato un nuovo motore dopo avere sbiellato domenica scorsa in Germania), ha anche lamentato la presenza di olio in alcuni tratti del percorso, anche se ricoperti di gillier. Turizio, contento e sorpreso nello stesso tempo, a fine gara ha dichiarato che è stata la sua ultima corsa in salita: le sport per lui vanno soltanto in pista. Scola in un certo senso rassegnato alla sconfitta, visto che Armaroli lo ha « abbandonato » per una settimana, non consentendogli quindi di mettere a punto la sua Chevron.

Luigi Coppola

Le Scuderie si ribellano al « listone » dell'A. C. TORINO

TORINO - In tutto il Piemonte è in atto un movimento di ribellione contro gli attuali, o parte di essi, componenti il consiglio direttivo dell'Automobile Club di Torino, accusati, a quanto pare, di immobilismo. Portavoce di questo movimento che tende ad inserire fra i reggitori del massimo ente automobilistico piemontese alcuni « veri » rappresentanti dello sport dell'automobile, è la Scuderia Nord-Ovest che parla anche a nome delle consorelle Torino Corse, Perosa Corse, Rivoli Corse, Rododendri, SAFA e Team '71.

Per ottenere lo scopo al quale tendono, è necessario che un grande numero di schede di votazione pervengano alla Scuderia Nord-Ovest che, in questo senso, invita tutti gli sportivi, i simpatizzanti torinesi e tutti i loro amici a convalidare alla segreteria della Nord-Ovest i loro strumenti di voto e ciò entro e non oltre il 16 giugno 1973.

Il rinnovo del Consiglio Direttivo avviene come sempre a mezzo « referendum ». I dirigenti uscenti, dopo aver proposto di elevare da 15 a 16 i membri del direttivo, « consigliano » un listone del quale fanno parte (senza titoli perché così indicati sulla scheda di votazione): Gianni Agnelli, Salvatore Ammendola, Nuccio Bertone, Alberto Brignone, Emilio Christillin, Marcello Farina Sansone, Sandro Florio, Ferdinando Gatta, Ermanno Gurgu Salice, Giorgio Olivero, Sergio Pininfarina, Roberto Piodi, Gianni Rivetti, Giuseppe Salvi del Pero, Arnaldo Trevisani e Luigi Valenzano.

Il «pigliatutto» da tricolore LANCIA si toglie anche il gusto di recuperare 5' a PAVIA



Ballestrieri e Maiga si godono (finalmente con il sole) il trionfo al Rally delle 4 regioni. Per il sanremese, una lunga stagione di vittoria

3. RALLY DELLE 4 REGIONI - quinta prova del campionato italiano rallies - Salice Terme, 8-10 giugno

LA CLASSIFICA

1. Ballestrieri-Maiga (HF 1600) 4.04'10'';
2. Verini-Torriani (Fiat 124 Ab.) 4.06'03'';
3. Bisulli-Zanucchi (Fiat 124 Ab.) 4.10' e 20'';
4. Pelganta-Garzoglio (HF 1600) 4.14'03'';
5. Bacchelli-Rossetti (Fiat 124 Ab.) 4.20'10'';
6. Pittoni-Lurani (Fiat 124 Ab.) 4.29'37'';
7. Brai-Rudy (Opel Ascona) 4.32'35'';
8. Tominz-Mamolo (Fiat 124 Sp.) 4.55'25'';
9. Bellosta-Cagnoli (Opel Ascona) 5.05'59'';
10. Besozzi-Simoni (Simca R 2) 5.09'04'';
11. Alberti-Gobbi (Porsche 911 S) 5.09'55'';
12. De Marco-Rabelli (Opel Ascona) 5.12'01'';
13. Tabanelli-Capra (Opel Ascona) 5.18'17'';
14. Fadini-Rizzardi (Opel Ascona) 5.24'49'';
15. Avandero-Cartotto (HF 1600) 5.25'09'';
16. Orlandi-Fontana (Opel Ascona) 5.31'45'';
17. Trucco-Tesio (Simca R 2) 5.34'20'';
18. Renati-Piccoli (Autobianchi A 112) 5.39'';
19. Colombo-Bersini (Fiat 124 Ab.) 5.43'31'';
20. Zucchi-Negri (Opel Ascona) 5.48'47'';
21. Botto-Cervio (Autobianchi A 112 Ab.) 6.01'09'';
22. Musti-Berisonzi (NSU TT) 6.02'16'';
23. Baucorsetto (Opel Ascona) 6.03'25'';
24. De Virgilio-De Virgilio (Fiat 128 SL) 6.11'58'';
25. Goi-Migliorini (Renault R 12) 6.14'53'';
26. Sacchi-Tappa (Fiat 128) 6.18'23'';
27. Anversa-Ramari (Fiat 128) 6.22'27'';
28. Girondi-Liprandi (Fiat 125 S) 6.41'15'';
29. Contaldi-Elia (Simca R 2) 6.54'45'';
30. Rossi-Mescoli (Simca R 2) 7.18'11''.

Il vincitore Russling forse squalificato

«Scorciatoia» al SEMPERIT

VIENNA - E' molto probabile che il Semperit possa avere una nuova classifica nei prossimi giorni. Klaus Russling, l'austriaco vincitore con la Porsche Carrera, è stato accusato di aver sfruttato una abbreviazione proibita nella prova speciale di Weinebene che aveva deciso per la sua vittoria e la seconda posizione del tedesco Walter Roehrl davanti a Barbasio-Macaluso. Una lunga serie di accuse stanno venendo dalla stampa austriaca e si sta creando un grosso scandalo attorno a questa faccenda. Che cosa era accaduto?

Dopo la fine della gara Roehrl aveva detto che era impossibile che Russling fosse stato più veloce di 50'' in quella prova speciale di un uomo del calibro di Enrico Pinto. Questo senza nominare se stesso, che era andato più piano di 46'' di Russling. I piloti austriaci sono concordi nell'affermare che Russling è noto per i suoi tagli speciali nelle prove di velocità: per di più è stato detto che la prova di Weinebene era particolarmente familiare al Russling, che non abita molto distante da quella posizione. Russling da parte sua ha negato tutto sostenendo che lui era andato molto forte e che se gli altri volevano batterlo dovevano andare più forte di lui.

Durante questa settimana è stato provato che è effettivamente possibile trovare una scorciatoia a Weinebene. E' una strada in una riserva di caccia che è più corta di 1,4 km della strada normale della prova speciale. Anche la polizia ha trovato delle tracce di identiche dimensioni alla carreggiata e alle gomme della Porsche di Russling. Anche il sentiero, che di solito non viene usato da nessuno, era stato preparato e segnato per agevolare il riconoscimento anche al buio senza fari... e infine sono stati trovati 5 spettatori che aspettavano il passaggio nella prova speciale della Porsche di Russling, ne hanno sentito il tipico rumore ma non lo hanno visto passare. Solo Pinto era passato per primo, avrebbero detto.

Ora è in atto un'inchiesta e pare proprio che Russling verrà tolto di classifica e punito. Questo vorrebbe dire che la Opel Ascona di Roehrl-Berger sarebbe classificata al primo posto e le macchine degli italiani Barbasio-Macaluso e Pinto-Bernacchini sarebbero rispettivamente seconda e terza. La cosa non è ancora certa, ma le prove contro Russling sono già tante che ormai non vi sono dubbi sulla decisione finale, che inoltre modificherebbe la posizione nel Campionato Europeo e nella Mitropa Cup.

Hannes C. Steinmann

BALLESTRIERI anche a handicap

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SALICE TERME - Ad un certo punto questo terzo Rally delle 4 Regioni rischiava di diventare una corsa veramente noiosa con quel Ballestrieri (ex pilota cui non ne andava mai dritta una) là davanti a farla da padrone e gli altri dietro, costretti volenti o nolenti, a subirne la supremazia. Poi Ballestrieri, con un'innocua divagazione fuori dalla retta via che gli è costata oltre cinque minuti, ha rimesso in discussione tutto trovandosi improvvisamente ad inseguire un Verini in piena forma che fino a quel momento l'aveva tallonato nella maggioranza delle prove speciali ed in classifica generale.

Debutta con PIANTA la 124 spider 2000

TORINO - Alla Fiat bruciano le tappe. Per tentare di contrastare il passo a questa Lancia (che in campo nazionale non è mai stata così forte) e all'Alpine (che in campo mondiale la sta facendo da padrona) continua a ritmo frenetico la messa a punto dello spider 124 col motore Abarth 2000. Proprio questa vettura dovrebbe debuttare (con PIANTA) domenica prossima al RALLY DI ANTIBES dove dovrebbe esserci anche una Stratos per Andruet e la CG di Fiorentino. E' stato deciso poi di far partecipare oltre a PAGANELLI e WARBOLD anche PINTO al RALLY DI POLONIA.

Ma il minuto e sedici secondi che separavano Ballestrieri da Verini si è ridotto ed annullato nel giro di pochissime prove riproponendo ancora una volta il binomio Ballestrieri (con Maiga ovviamente, sempre bravissimo) Lancia Fulvia, la vera trasposizione in termini pratici del «gallina vecchia fa buon brodo».

Dunque la Fulvia ha colpito ancora e ha colpito in particolare proprio in quella prova della Pradovera che lo scorso anno servì invece a Paganelli-Russo e al loro spider Fiat 1600 per prendere definitivamente il volo verso il traguardo di Salice Terme. Detto questo il commento viene spontaneo: la Lancia (e come poi sia stato possibile nessuno lo sa, tranne forse Tonti

e Maglioli) sono ulteriormente migliorate e adesso hanno anche tanti cavalli (perlomeno sette o otto in più di quella già «tiratissima» che aveva Munari nel suo vittorioso Montecarlo), e le Fiat al contrario, pur riducendo sempre il loro divario dalle vetture rivali, sono ancora alla ricerca di quella messa a punto ottimale che possa avvicinare ai limiti intrinseci di questa vettura che tutt'ora continua a rendere alla Lancia un vantaggio di quasi un secondo a tornante. In più nella prima notte di gara è anche piovuto con violenza a tratti inaudita e le strade ridotte a torrenti (in particolare i viscidissimi asfalti) non hanno certamente fatto il gioco degli uomini Fiat a lungo tenuti in scacco anche dal sempre più incisivo Pelganta, estroverso, discusso, criticato, ma sempre puntualmente al traguardo con i primi, adesso imitato anche dall'altra più seria promessa di quest'anno, quel Fulvio Bacchelli che non ha certo risentito del passaggio dalla potentissima Porsche alla più difficile Fiat Abarth 1800.

Dicevamo dei piloti Fiat, e non vogliamo certamente dimenticarli perché nel loro generoso tentativo di opporsi allo strapotere Lancia (termine di cui da qualche tempo si sta abusando nei nostri rallies) è vissuto tutto l'interesse di questa magnifica corsa, privata purtroppo di troppi big.

Verini, per la prima volta in coppia con Torriani, ha condotto una gara senza il minimo errore e soprattutto marciando sino alla fine ai massimi livelli del suo rendimento non isolandolo come troppe volte in passato a pochi promettenti exploits iniziali.

Barbasio, da par suo, ha dato una riprova del suo carattere e della sua grande forza di volontà. Voleva arrivare alla fine, non perdere punti per il campionato, e per far questo si è adattato a tirare avanti anche quando (nella fase iniziale) la sua pompa della benzina ha fatto impazzire un po' tutti, e poi anche dopo quando tutto non è che filasse come per logica dovrebbe, accettando suo malgrado anche di perdere diversi minuti in una prova pur di portare in fondo, fino all'assistenza, la sua macchina con la pressione a zero, poi l'amaro abbandono col motore fuso gli ha tolto questa possibilità permettendo a Ballestrieri di involarsi pericolosamente verso il titolo italiano.

Bisulli infine è stato come sempre caparbio. Unico a tentare la carta del racing sotto il diluvio della prima prova, ha pagato l'azzardo con un'uscita di strada proprio in vista dell'arrivo, ed il suo sarebbe stato davvero un tempone. Da quel momento per lui si è trattato di recuperare non solo nei confronti di Ballestrieri (al limite anche possibile), ma anche nei con-

PERCHE' i RITIRI principali

- BOSSETTI-MACCARINO (HF 1600)
- PERAZIO-ROSSI (HF 1600)
- «ICCDRAC»-BARRESI (Fiat 123 C)
- AMBROGETTI-TORRIANI (HF 1600)
- GIANMARINI-GIANPAOLI (HF 1600)
- GROSKOVIC-COPPO (HF 1600)
- ANDREOLI-NALIN (Fiat 128 C)
- DAL MONTE-AVENOSO (Lancia Beta)
- DEL PRETE-GIGLIO (HF 1600)
- TACCHINI S.-ZANOTTI (Fiat 124 Sp.)
- BIANCHI-CISLAGHI (Fiat 124 Sp.)
- VISTARINI-RAIMONDI (Citroen DS 21)
- BOZZINI-NEBBIOLI (Alpine R)
- BAGNA-NEGRI (HF 1600)
- «BOSS»-BARON (Opel Ascona)
- BRAMBILLA-LAERA (Opel Ascona)
- TROMBOTTO-ZANCHETTI (Opel Ascona)
- TACCHINI V.-MANTEGAZZA (Fiat Ab. 124)
- ORMEZZANO-SCABINI (Fiat 124 S)
- CAMBIAGHI-BAJ (Opel Ascona)
- NARDO-RESTELLI (HF 1600)
- PITTONI S.-VANZI (HF 1600)
- «PRINCIPE»-RUSSO (Opel Ascona)
- BARBASIO-MACALUSO (Fiat Ab. 124)
- RUBBIERI-BERTOCCI (Fiat 124 S)

- rottura di un giunto (P.S. A)
- rottura differenziale (P.S. B)
- rottura della cinghia (P.S. B)
- rottura di un giunto (P.S. D)
- uscita di strada (P.S. D)
- uscita di strada (P.S. D)
- guarnizione della testa (P.S. D)
- rottura pompa benzina (P.S. E)
- acqua nel motore (P.S. F)
- uscita di strada (P.S. G)
- differenziale (P.S. G)
- impianto elettrico (P.S. G)
- capottamento (P.S. G)
- guarnizione della testa (P.S. G)
- uscita di strada (P.S. G)
- uscita di strada (P.S. G)
- rottura del cambio (P.S. H)
- differenziale (P.S. H)
- fusello (P.S. H)
- bronzina (P.S. I)
- capottamento (P.S. I)
- incidente stradale
- capottamento (P.S. A/1)
- motore fuso (P.S. C/1)
- differenziale (P.S. I/1)

fronti dei propri compagni di squadra davanti a lui anche nel campionato italiano (e qui si cade veramente nel campo dell'assurdo perché in casa Fiat a certe tradizioni si è ancora molto attaccati e Trombotto per due anni non ha certamente fatto scuoial).

Affaticato per il troppo digiuno di gare, sembra che ad un certo punto abbia urlato con rabbia a Zanucchi: «Cid Arturo, sta a vedere che siamo già vecchi!», poi l'orgoglio e il sangue romagnolo hanno preso il sopravvento e i pochi «tempacci» spiccati dagli spider sono stati proprio i suoi.

Purtroppo, la scarsa lotta per il primato si è trasferita anche nel turismo e nel gran turismo di serie. Nel primo Brai-«Rudy» hanno avuto troppo presto via libera, favoriti dall'abbandono di Ormezzano (con Scabini) e soprattutto di quello di Cambiaghi-Baj che finché sono rimasti in corsa sono stati la vera furia personificata.

Così ad opporsi a questo Brai (che potrebbe davvero assicurarsi il Trofeo di gruppo è rimasto il solo Rubbieri (col simpatico Bertocci) ma per il toscano non c'è stata davvero fortuna e ad una sola prova dal termine è arrivato il suo malaugurato abbandono. Nel gruppo tre poi notte ancora più fonda perché Ambrogetti-Torriani hanno voluto subito imitare Munari all'Elba rompendo anche loro il giunto nell'HF dimenticandosi (beata gioventù!) che la loro assistenza non poteva ovviamente imitare quella della Lancia. Semaforo verde quindi per lo scatenato Dall'Ava impegnato quindi

da questo momento solo per le migliori posizioni in classifica assoluta; ma Dall'Ava si è reso protagonista dapprima di un pauroso (veramente pauroso) capottamento lungo una ripidissima scarpata, poi di un incredibile recupero della carcassa della sua auto grazie soprattutto all'inventiva di Avonoso (sul posto dopo aver abbandonato la gara dove era assieme a Dal Monte sulla Beta G. 5 del Jolly) ed infine dell'amara esclusione dalla classifica perché sulla sua auto erroneamente era stata montata una traversa rinforzata che doveva finire sull'auto di Serena Pittoni (che correva in G. 4) dove invece era finita la traversa di serie!

Un peccato, decisamente un peccato, perché il pilota sanremese non meritava di certo un errore così grossolano da parte dei tecnici che gli hanno approntato la macchina. Prima di chiudere (ma sarà poi interessante ritornare su questo rally) ancora due ghiotte novità: Trombotto era al via alla guida di una Opel Ascona G. 2 affidatagli da Conrero (170 CV) in attesa del modello a testa radiale cui da tempo il preparatore, oggi più in voga in campo rallistico, sta lavorando. (Trombotto si è fermato molto presto per un preoccupante indurimento del cambio), mentre, e questa è veramente una primizia in campo nazionale, sulle Lancia ufficiali era montato un impianto radio trasmittente del tutto simile a quello usato per la Stratos alla Targa Florio.

Carlo Cavicchi

Le prove speciali

1. TAPPA

- P.S. A (Tempo imposto 11'): Ballestrieri 13'06''; Verini 13'10''; Pelganta 13'15''; Barbasio 13'21''; Bacchelli 14'04''.
- P.S. B (Tempo imposto 11'): Ballestrieri 12'57''; Pelganta 13'03''; Bisulli 13'09''; Verini 13'13''; Bacchelli 13'41''.
- P.S. C (Tempo imposto 10'): Ballestrieri 12'14''; Verini 12'19''; Bisulli 12'21''; Pelganta 12'23''; Barbasio 12'42''.
- P.S. D (Tempo imposto 11'): Ballestrieri 10'26''; Verini 10'43''; Barbasio 10'46''; Bisulli 10'48''; Pelganta 11'07''.
- P.S. E (Tempo imposto 9'): Ballestrieri 10'39''; Verini 10'45''; Barbasio 10'48''; Pelganta 10'56''; Bisulli 11'02''.
- P.S. F (Tempo imposto 10'): Ballestrieri 12'55''; Verini 13'10''; Barbasio 13'17''; Bisulli 13'33''; Dall'Ava 13'57''.
- P.S. G (Tempo imposto 22'): Ballestrieri 26'34''; Verini 27'11''; Barbasio 27'15''; Bisulli 27'40''; Pelganta 27'45''.
- P.S. H (Tempo imposto 7'): Verini 8'27''; Bisulli 8'29''; Barbasio 8'30''; Ballestrieri 8'30''; Pelganta 8'48''.
- P.S. I (Tempo imposto 6'): Ballestrieri 6'52''; Barbasio 6'59''; Verini 6'59''; Bisulli 7'02''; Pelganta 7'06''.

2. TAPPA

- P.S. A (Tempo imposto 11'): Bisulli 12'52''; Barbasio 13'10''; Ballestrieri 13'13''; Verini 13'22''; Bacchelli 13'27''.
- P.S. B (Tempo imposto 11'): Bisulli 12'22''; Verini 12'24''; Bacchelli 12'35''; Brai 13'01''; Pelganta 13'15''.
- P.S. C (Tempo imposto 10'): Ballestrieri 11'52''; Bisulli 11'53''; Verini 12'05''; Pelganta 12'11''; Bacchelli 12'23''.
- P.S. D (Tempo imposto 11'): Verini 10'33''; Ballestrieri 10'35''; Bisulli 10'42''; Pelganta 10'44''; Bacchelli 11'12''.
- P.S. E (Tempo imposto 9'): Ballestrieri 10'20''; Verini 10'33''; Bisulli 10'40''; Pelganta 10'44''; Bacchelli 11'06''.
- P.S. F (Tempo imposto 10'): Ballestrieri 13'03''; Verini 13'20''; Pelganta 13'24''; Bisulli 13'27''; Bacchelli 13'46''.
- P.S. G (Tempo imposto 22'): Ballestrieri 26'22''; Bisulli 26'52''; Pelganta 27'05''; Verini 27'08''; Bacchelli 27'15''.
- P.S. H (Tempo imposto 7'): Ballestrieri 8'23''; Pelganta 8'28''; Verini 8'36''; Pittoni 8'42''; Bacchelli 8'44''.
- P.S. I (Tempo imposto 6'): Ballestrieri 6'57''; Verini 7'05''; Bacchelli 7'06''; Pelganta 7'07''; Bisulli 7'19''; Pittoni 7'19''.

● La Scuderia «Giovanni Salvati» farà disputare domenica 17 giugno 1973 un'altra delle sue gare sociali che hanno lo scopo di indirizzare i giovani verso lo sport automobilistico. Per partecipare, su vetture della Scuderia, basta esibire la patente di cat. B e pagare una tassa di iscrizione fissata in L. 10.000.



Profeti in FRANCIA

Si vede che a Montecarlo Giorgio Francia ha sentito... aria di casa. Quel che è certo è che è andato fortissimo, conquistando il punteggio pieno per il campionato italiano. Nella foto, scattata al « tabaccaio », Francia è seguito dalla March di Andersson e dalle GRD di Perkin e Nordstrom, che è poi stato squalificato per irregolarità tecniche

MONTECARLO - Anche quest'anno la grande occasione della vittoria al « piccolo » Montecarlo ci è scappata, ma ci siamo andati veramente vicini: non ci è sfuggita invece la possibilità di un'affermazione di massa che neppure gli ambiziosi francesi, o i temibili inglesi hanno potuto vantare. E' questo certamente un risultato che ci deve far meditare un attimo sulla situazione attuale nel campo della F. 3, dove veramente possiamo quest'anno schierare una serie di elementi a livello internazionale seriamente in grado di impensierire i più quotati stranieri. E' vero, sì, manchiamo di telai e abbiamo una sola casa in grado di fornire propulsori all'altezza dei migliori: ma pur non schierando squadre ufficiali, pur senza un gran aiuto da parte della nostra CSAI (che quest'anno ha anche tolto le forme incentivanti alle trasferte all'estero) possiamo lo stesso vantare una serie di elementi che possono fare ben sperare.

Sei piloti italiani a giri pieni, entro i primi dodici posti: sei piloti italiani partiti in finale (su venti concorrenti partenti di sei nazionalità diverse) e sei arrivati in fondo contro gli unici tre francesi a giri pieni e il solo inglese (o meglio irlandese) Damien Magee. E' un risultato d'équipe che deve fare ben pensare, specie i nostri dirigenti che a fine stagione dovranno varare un'équipe nazionale per la gara a squadre che si svolgerà a Nogaro, e che speriamo venga sostenuta in maniera ben diversa di quella dello scorso anno. Sarebbe veramente il caso, quest'anno, dal momento che abbiamo ritrovato un certo numero di elementi in grado di vincere, di organizzare in un certo modo, e con un certo anticipo, quella rappresentativa azzurra che potrebbe seriamente impensierire le squadre francesi, da anni dominatrici di questa gara.

Scendendo alle prestazioni personali dovremo ritornare a sottolineare l'exploit fantastico del nostro « Casco di bronzo » Giorgio Francia, il ventiseienne campione della F. Italia, alla sua quarta gara in F. 3 con la Brabham che la CSAI gli ha messo a disposizione agli inizi della stagione corrente. Francia non si è veramente lasciato intimidire da nessuno: dopo aver stabilito un bellissimo tempo in prova (e questa è stata indubbiamente la prima « mossa » alla scalata del mini G. P.) in gara ha mantenuto un certo ritmo, lasciandosi infilare dal solo Magee (che conosciamo come uno dei più spericolati piloti del momento) e dallo sve-

dese Nordstrom, che disponeva evidentemente di un motore talmente « bomba » da essere messo fuori classifica al termine di sommarie verifiche tecniche.

Se Francia è stato veramente abile a costruire sin dalle prove il suo risultato, non altrettanto dobbiamo dire di Carlo Giorgio, dal quale, al termine della prima giornata di prove, ci eravamo illusi di ottenere qualcosa di più. Sono state infatti le prove mattiniere che hanno rovinato il giovane romano, completamente « nel pallone » e incapace di migliorare, cosa che invece tutti gli altri hanno regolarmente fatto, il suo tempo utile, anzi, utilissimo per lo schieramento di partenza. Perché tutti



Altri italiani nell'obbiettivo: Paolo Bozzetto, a sinistra e Claudio Francisci, seguiti dal finlandese Salminen

si rendono ben conto che una cosa è partire in prima fila, e un'altra invece dovere tentare il tutto per tutto per riguadagnare le posizioni. Un vero peccato, perché con la macchina a posto (come era la March-Nova di Carlo), una migliore posizione nello schieramento di partenza avrebbe forse potuto cambiare la sua classifica finale.

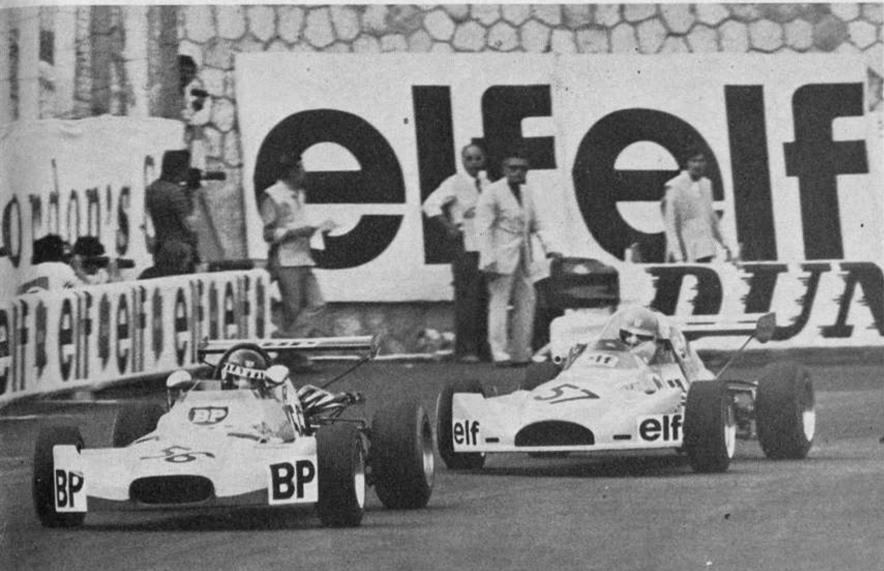
Gaudenzio Mantova è stato anch'egli veramente molto positivo sul difficile e sempre impegnativo tracciato: pur non avendo forzato in batteria, ha giocato tutte le sue carte nella finale, ottenendo un settimo posto, subito a ridosso di Carlo Giorgio, che per il mezzo meccanico di cui disponeva

gli fa veramente onore. Speriamo che per il giovane neo-acquisto della scuderia del Lario venga presto disponibile una vettura più competitiva, con la quale certamente potrà farsi onore nelle rimanenti prove.

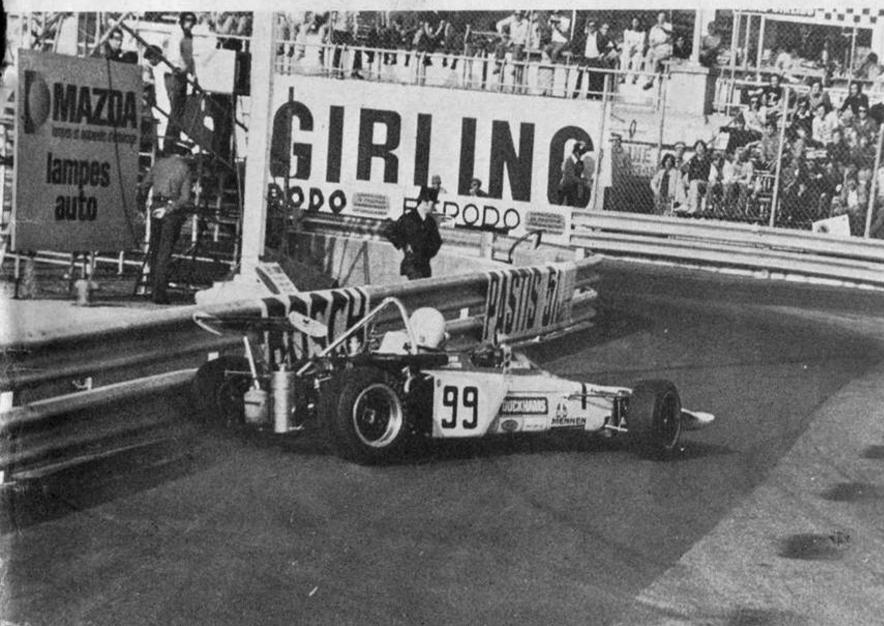
Soddisfacenti anche le prestazioni degli altri tre italiani che hanno concluso la gara: forse ci aspettavamo di più da Claudio Francisci, un pilota particolarmente a suo agio su questo circuito, che però ha la considerevole attenuante di non aver potuto realizzare un buon tempo in prova a causa della prematura rottura del motore.

Di Pesenti Rossi basterà ricordare la stupenda rimonta che ha condotto al termine della sua batteria, che lo ha portato dall'ultimo al 10. posto, al termine di una volata mozzafiato. Un vero peccato anche per Pesenti: certo non ci voleva quel contatto alla prima curva, che ha fatto perdere tanto tempo al pilota della Brabham, come non ci voleva quell'inconveniente alla ghigliottina che ha fatto prendere un grosso spavento alla nostra Lella Lombardi. Anche di lei non possiamo che andar fieri: pensate, diversi giornali del mattino francesi avevano pubblicato la sua foto in prima pagina, ritenendo altamente pregevoli le prestazioni del nostro pilota in gonnella.

Questi i nostri piloti giunti in finale. Invece, sono stati fermati in batteria gli sfortunatissimi Paolo Bozzetto (rottura del cambio), Lorenzo Sassi, coinvolto in un incidente del quale non gli si può imputare nessuna colpa, Alberto Colombo, anch'egli vittima innocente del testa-coda di Alan Jones, e Roberto Marazzi, che non ce l'ha proprio fatta ad entrare in finale e dovrà consolarsi al pensiero della sua nuova fidanzata. Ancora altri italiani che non hanno disputato le batterie: Marcello Gallo, ormai pilota-gentleman in F. 3, non se la sente più di rischiare e soprattutto disponeva di un mezzo vecchiotto; Giorgio Pianta, veramente ammirevole la sua buona volontà, ma inefficace con il motore Alfa Romeo inferiore a tutti gli altri; Bodini e Spreafico, il secondo fermato da un incidente (testa-coda a Sainte Devote) che ha pregiudicato la seconda sessione di prove e Pino Pica, che ha lasciato per un attimo il neonato Cristiano per tentare di partire almeno nella seconda sessione di prove. Ma si vede proprio che la fortuna non è dalla sua parte: non è riuscito a inanellare nemmeno un giro e se ne è tornato a Milano.



La bella battaglia ingaggiata in finale fra i due piloti francesi, Laffite su Martini, che vincerà e Leclere, con la Alpine ufficiale



Marciapiedi e guard-rails sono i nemici numero uno a Montecarlo. Ecco la GRD di Carlsson «assaggiare» una barriera alla chicane



L'irlandese Damien Magee, che è arrivato 3. assoluto su BT41



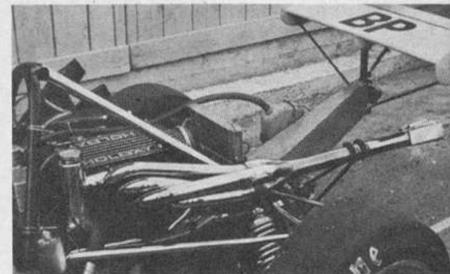
Sia Brise che Kuwashima hanno urtato in modo irreparabile



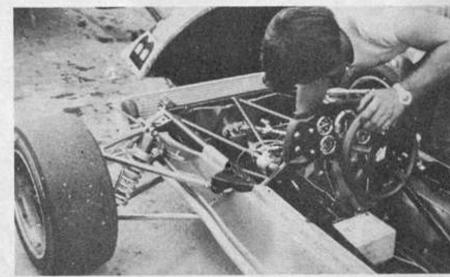
Ian Taylor ha urtato in modo «pesante» verso il Mirabeau



Questa è l'inedita MRE, una Formula 3 di costruzione artigianale portata in gara da Barrie Maskell. La vettura non è però andata in finale



Il trave di sostegno dell'alettone sulle Martini di Formula 3



La sospensione anteriore della Martini. Il telaio è in tubi

Che cosa c'è di nuovo nella tecnica di F. 3

Le modifiche alle MK 12

I tempi di prova degli italiani a Montecarlo

		GIOVEDÌ	SABATO
Paolo Bozzetto	March 733 Nova	1'42"3	1'40"9
Alberto Colombo	Brabham BT 41 Nova	1'41"7	1'38"8
Giorgio Francia	Brabham BT 41 Nova	1'42"	1'37"9
Claudio Francisci	Brabham BT 41 Nova	1'40"3	1'41"5
Marcello Gallo	Brabham BT 35 Nova	1'46"7	1'43"1
Carlo Giorgio	March 733 Nova	1'38"9	1'39"1
Lella Lombardi	Brabham BT 41 Nova	1'41"	1'39"8
G. Mantova	Lotus 69 Nova	1'41"2	1'39"4
Roberto Marazzi	Brabham BT 35 Nova	1'44"4	1'41"7
A. Pesenti	Brabham BT 41 Nova	1'41"	1'39"7
Giorgio Pianta	Brabham BT 35 Alfa	1'46"1	1'42"
Pino Pica	Ensign LNF3 Alfa	—	—
Lorenzo Sassi	Ensign LNF3 Delta	1'41"2	1'39"3
F. Spreafico	GRD 372 Nova	1'42"5	—
Alceste Bodini	Tecno 69 Nova	1'43"9	1'42"5
Bruno Pescia	March 733 Nova	1'41"	1'38"4

I migliori tempi di qualificazione al termine delle due giornate di prova: Leclere (Alpine) 1'36"4; Laffite (Martini) 1'37"5; Beguin (Martini) 1'37"7; FRANCIA (Brabham) 1'37"9; Kuwashima (March) 1'38"1; Perkins (GRD) 1'38"1; Ethuin (Martini) 1'38"1; Brise (GRD) 1'38"1; Jones (GRD) 1'38"2; Serpaggi (Alpine) 1'38"3; Nordstrom (GRD) 1'38"4; PESCIA (March) 1'38"4; Dubler (Brabham) 1'38"6; Paoli (Martini) 1'38"8; COLOMBO (Brabham) 1'38"8; GIORGIO (March) 1'38"9; Max (Martini) 1'38"9; Freidrich (March) 1'38"9; Dablquist (Merlyn) 1'38"9; Wood (March) 1'38"9; Taylor (March) 1'39"1; Guitteny (Alpine) 1'39"3; SASSI (Ensign) 1'39"3; MANTOVA (Lotus) 1'39"4; Magee (Brabham) 1'39"5; Maskell (MRE) 1'39"5; Lewis (Brabham) 1'39"6; Andersson (March) 1'39"7; PESENTI ROSSI (Brabham) 1'39"7; Palm (Brabham) 1'39"7; LOMBARDI (Brabham) 1'39"8; Evans (March) 1'39"9; Gerber (Brabham) 1'39"9; Santo (March) 1'40"1; FRANCISCI (Brabham) 1'40"3; Wunderlink (Ensign) 1'40"3; Wilds (Ensign) 1'40"6; Nellleman (GRD) 1'40"8; BOZZETTO (March) 1'40"9; Coulon (GRD) 1'40"9; Tyrrell (Ensign) 1'41"1; Carlsson (GRD) 1'41"1; Martin (Maco) 1'41"3; Henton (GRD) 1'41"4; Salminen (Brabham) 1'41"5; Bonnin (March) 1'41"5; Haworth (Martini) 1'41"6; MARAZZI (Brabham)

1'41"7; Harness (Ensign) 1'41"8; Hoffmann (GRD) 1'41"8; PIANTA (Brabham) 1'42"; SPREAFICO (GRD) 1'42"5; BODINI (Tecno) 1'42"5; Bulow (GRD) 1'42"6; Chevanne (Martini) 1'42"6; Rouff (GRD) 1'42"7; Sullivan (Ehrlich) 1'42"8; Roberts (GRD) 1'42"8; GALLO (Brabham) 1'43"1; Kessel (Brabham) 1'43"3; Haglund (Brabham) 1'44"; Boutin (Martini) 1'45"7; Sherman (Royale) 1'55"4; Vejlund (Ensign) 2'01".

● La palma della sfortuna questa volta la assegnamo a Valentino Musetti che da qualche tempo a questa parte è perseguitato da una serie di guai assurdi. Dopo aver guidato per giorni e notti la sua «corriera» adattata a officina è giunto nell'ambito circuito e al termine della prima sessione di prove non ce l'ha fatta a fermare la sua Royale al termine della discesa del casinò, che è finita indecorosamente appiccicata al guardrail. Ancora una notte insonne per rimediare al guaio: alle 5,30 della mattina dopo bisogna ripresentarsi per la seconda sessione di prove. Valentino sopraggiunge per ultimo tutto trafelato, ma non fa a tempo a guadagnare la linea di partenza: questa volta ha ceduto l'attacco di un montante anteriore e una ennesima barriera ARMCO è pronta ad accoglierlo.

MONTECARLO - Qualcosa di nuovo nel campo dei telai, qualcosa finalmente in alternativa alle solite creazioni inglesi che sembra siano le uniche vetture in grado di vincere.

Ci sono sembrate molto efficienti le nuove MARTINI, che Tico Martini in persona costruisce in un capannocino all'interno del circuito di Magny Cours. I modelli di quest'anno portano la sigla MK 12 e di queste nuove macchine disponevano i due uomini della BP, Paoli e Laffite, che tra l'altro guidano il campionato francese. I telai rimangono tubolari, ma presentano diverse novità, come una inedita sospensione anteriore, applicata a nuovi attacchi e con nuovi triangoli inferiori. Tutta nuova è poi la sospensione posteriore, con nuovi portamozzi e freni interni affiancati al cambio: la carrozzeria è rimasta immutata nel muso, ma sono stati adottati nuovi serbatoi laterali che rendono più affusolata la macchina. L'estintore ora non è più piazzato nel retro, ma sta sotto la schiena del pilota: il motore è montato rigidamente, mentre sono ora esterni i tubi che portano l'acqua dal motore al radiatore anteriore. Molto interessante l'alettone posteriore, sostenuto da una colonnetta unica, facilmente amovibile: tra l'altro è smontabile facilmente pure tutto il retrotreno, montato su un piccolo telaio cui sono collegate le due biellette inferiori della sospensione.

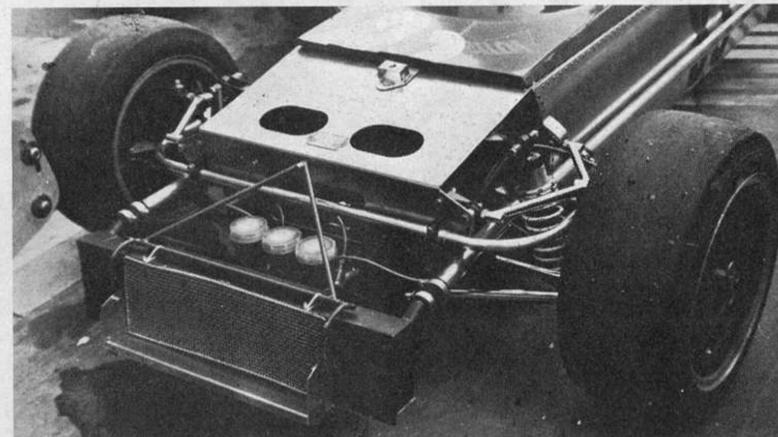
Alla frances ALPINE, l'unica casa ufficiale che schiera due vetture, le novità erano molto poche: sono stati adottati definitivamente i freni posteriori interni, mentre migliori sono state ricercate specialmente nella messa a punto del motore derivato Renault. Per quel che riguarda le prove effettuate anche con i freni anteriori interni pare che non si siano ottenuti risultati di rilievo: risultati che invece si sono ottenuti dal motore, che è apparso (ricordiamo che si tratta di un aste e bilancieri) non certo inferiore ai bialbero inglesi.

Nelle vetture d'oltre Manica niente di particolarmente nuovo, almeno a prima vista: alcune MARCH monta-

vano un radiatore più grande (esattamente quello della F. 2) e alcune avevano addirittura, per meglio raffreddare l'acqua, anche i tubi esterni. Qualcuno aveva anche gli scarichi di dimensioni maggiori, novità che verrà presto introdotta anche alle macchine che corrono in Italia. In casa BRABHAM molti avevano adottato il cupolino aerodinamico sopra al motore: le macchine erano invece sostanzialmente le stesse. Come pure le GRD, dotate però quasi tutte di «baffi» anteriori e qualcuna, come ad esempio quella di Tony Brise, con un alettone

nessuna corsa. Come pure i VEGAN, TUNE, a carburatori, che equipaggiavano anche diverse macchine francesi. Passi da gigante sono stati fatti anche con il RENAULT elaborato da Dudot che equipaggiava le 2 macchine ufficiali di Leclere e Serpaggi, veramente efficienti e potenti. Per quel che riguarda gli altri accessori, niente di nuovo sul piano pneumatici (i soliti Firestone YB 33) e dei cambi, per i quali pare non esista alternativa al solito Hewland.

Leopoldo Canetoli



Il radiatore maggiorato della March-Novamotor di Carlo Giorgio, montato assieme ai tubi esterni, è quello previsto per la Formula 2

posteriore inedito, con doppia sezione alare. Inedita invece la vettura di Barrie Maskell, la MRE, un telaio tubolare realizzato da un artigiano inglese sponsorizzata dalla rivista specializzata «Competition Car».

Sul piano dei motori i nostri NOVAMOTOR non sono sembrati inferiori a nessuno: sono stati infatti adottati da piloti di tutte le nazionalità e le richieste continuano a sommergere i fratelli Pedrazzani di Novara. Anche i motori Holbay pare abbiano risalito la china dell'inizio della stagione, quando non riuscivano più a vincere

● La «voglia» della monoposto non è passata a FRANCESCO CERULLI IRELLI, che riprenderà al più presto in F. 3 con una March nuova fiammante. L'ha appena acquistata da Trivellato e vi installerà un motore Novamotor: sarà sempre iscritto dalla Nettuno e porta come sponsors la Feramenta De Sanctis e l'Hotel Don Juan di Giulianova. Con una macchina identica correrà anche, dalle prossime corse il romano Maurizio Flammini, che deve ritirare la macchina a giorni.

L'EURO MARCHE 2000
alla luce delle novità
tecniche viste a IMOLA

LOLA BMW

« cliente » dura

IMOLA - Oltre al lato agonistico, con corse molto belle ed equilibrate, movimentate da molti colpi di scena, e di cui avete letto nel numero scorso di Autosprint, il terzo round del Campionato Europeo 2000, la Coppa Benelli-Conchiglia Shell di Imola è stata estremamente interessante dal punto di vista tecnico, dato che sul «Dino Ferrari» abbiamo viste riunite, per la prima volta quest'anno, tutte le 2 litri protagoniste della stagione, con un campo di piloti altamente qualificato.

QUEST'ANNO, L'EURO 2000 SI annuncia altamente incerto, anche se la preponderanza numerica dei telai Lola, con varie soluzioni di motore ma quasi tutte molto competitive, fa pendere la bilancia dei pronostici verso questa marca. E' un fatto però che la «base» si è allargata con l'entrata in campo di vetture potenzialmente vincenti, come March e GRD, oltre all'Alpine di cui abbiamo già parlato.

Vediamo ora, una per una, le Marche presenti ad Imola alla luce anche di quanto hanno mostrato nei quattro turni di prova, di un'ora ciascuno, divisi in due giornate che hanno accuratamente messo in luce pregi, difetti e possibilità delle vetture presenti, molte delle quali hanno poi confermato in corsa quanto avevano mostrato negli allenamenti.

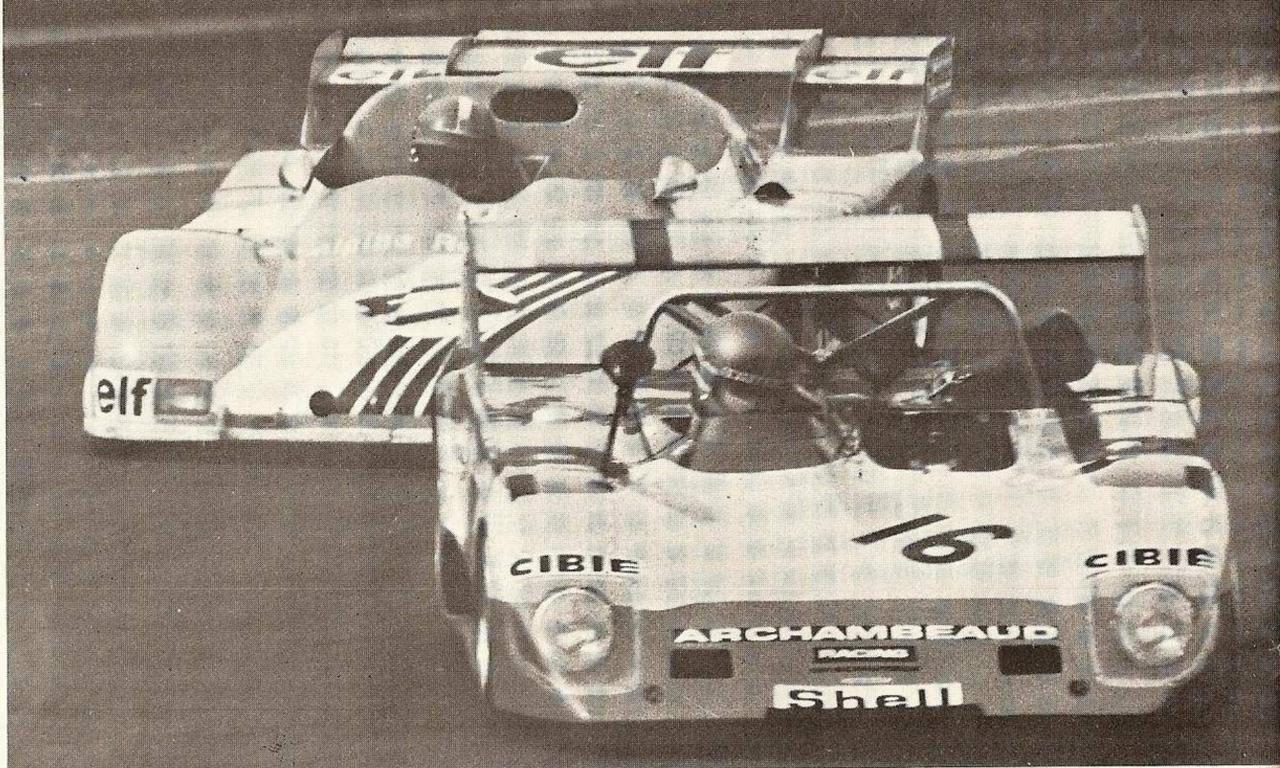
MARCH. Cinque le 73 S presenti, tutte con il motore BMW-Casa. Tre quelle di Tri-

vellato, per Serblin, Turizio e quella ex-Hezemans per Dini, poi quella privata di Kuehne e quella iscritta per Alain Pelletier da Vic Elford, presente ad Imola anche con la tuta e l'integrale a provare personalmente la macchina per il suo non velocissimo pilota. Serblin, dopo essere stato il più veloce con la March-Pagnossin nei due turni di prova iniziali, ha finito per rompere una biella alla conclusione delle prove, e per la corsa ha utilizzato il motore di Dini, che dal canto suo aveva provato pochissimo per problemi elettrici prima e per il distacco del cofano anteriore poi. Quanto a Turizio, è entrato nei tempi migliori quando finalmente gli è stata cambiata la pompa dell'iniezione.

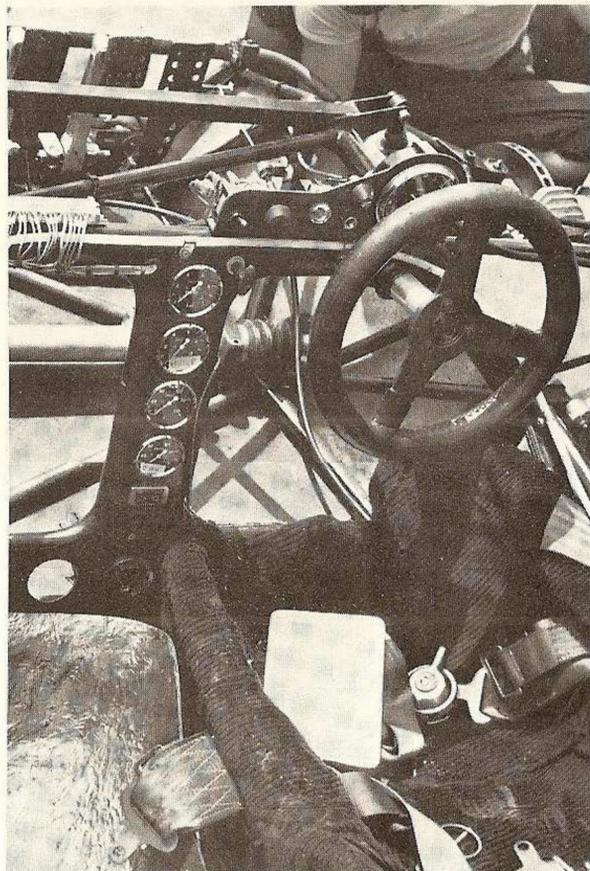
LOLA. Una novità sono state le due Lola T 292 del Team Archambeaud per Larrousse e Bayard, entrambe con il motore BMW-Schnitzer seguiti dal preparatore tedesco in persona. Con Larrousse, che nelle 2 litri non è secondo a nessuno, questi BMW hanno fatto faville. Quando, sul finire del quarto ed ultimo turno di prove, i cronometri hanno segnato per Larrousse il miglior tempo assoluto, abbiamo assistito, all'uso della F. 1, ad uno scatenato «ultimo quarto d'ora» alla caccia di qualche decimo in meno. Ad iniziare la battaglia è stata la GRD di Walker, cui si sono accodati Pescarolo, Craft, Jabouille ed Edwards. E' stato l'uomo della Lola-Barclays, che ha abbandonato il motore Vega per un più affidabile Ford-BDG, a trarne i maggiori benefici. Infatti, con un sapiente uso delle scie, Edwards ha ottenuto il secondo tempo assoluto. Subito dietro a lui la T 292-Crowne di Craft, mentre Busby ha concluso lontano anche per una vistosa ammaccatura alla parte destra. Sulla sua T 292-Gitanes, Lafosse ha insistito con il Vega, ma è stato rallentato da problemi di alimentazione dovuti ad imperfetto pescaggio del carburante.

ABARTH-OSELLA. Assente Bell, Osella si è fatto dare dalla Motul Henry Pescarolo, cui ha affidato il suo più recente modello, quello con leggere

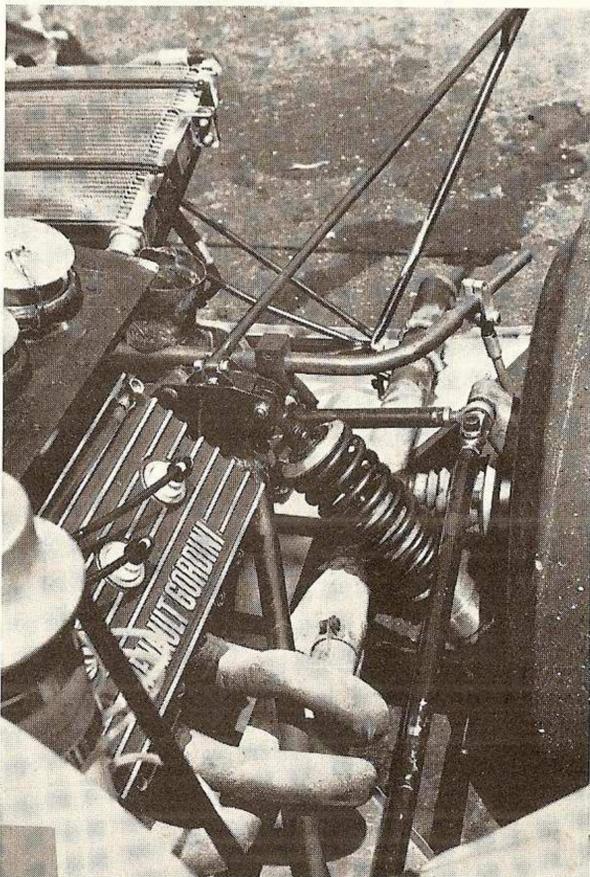
Marco Magri



Le due più veloci 2 litri viste ad Imola, la Lola-BMW Schnitzer di Gerard Larrousse e l'Alpine Renault A 440 di Jean-Pierre Jabouille. Entrambi, però, sono stati costretti al ritiro per avaria



Alcuni particolari della Alpine-Renault. Sopra, il posto di guida con la strumentazione piazzata nella pannellatura della ordinata centrale. Sotto, gli scarichi e la sospensione posteriore della parte sinistra



Un motore eccitante il RENAULT 440

IMOLA - Alla sua terza uscita ufficiale, e reduce dalla sua prima vittoria ottenuta al meeting di inaugurazione del nuovo circuito francese di Croix-en-Ternois, la Alpine Renault A 440 è stata la grande novità della gara Euro 2000 di Imola.

La macchina, affidata al suo pilota ufficiale Jean-Pierre Jabouille, ha veramente impressionato per stabilità e potenza fin dalle prove, anche se negli allenamenti è stata continuamente disturbata da noie alla selezione delle marce che hanno impedito alla vettura francese di ottenere un tempo di valore assoluto, cosa che comunque è accaduta in gara, e con estrema facilità.

Comunque, più che il telaio, è stato il motore che ha mostrato di essere estremamente valido. Il 6 cilindri francese, già noto nelle sue caratteristiche tecniche principali, dichiara 280 CV che paiono esserci tutti. Il limite dei giri, 10.500, non è eccessivo per questo frazionamento, ed il suo rumore è eccitante, soprattutto in mezzo a tutti quei 4 cilindri. E' stato studiato dalla Moteurs Moderne, con tutti i crismi della tecnica attuale, cioè quattro valvole per cilindro, camere di combustione molto compatte, distribuzione mediante cinghia dentata. Ma è stato proprio il sistema di trascinamento degli assi a cammes, piuttosto complesso, a tradire Jabouille. Infatti, la cinghia che serve la bancata sinistra si è rotta, rovinando anche la distribuzione.

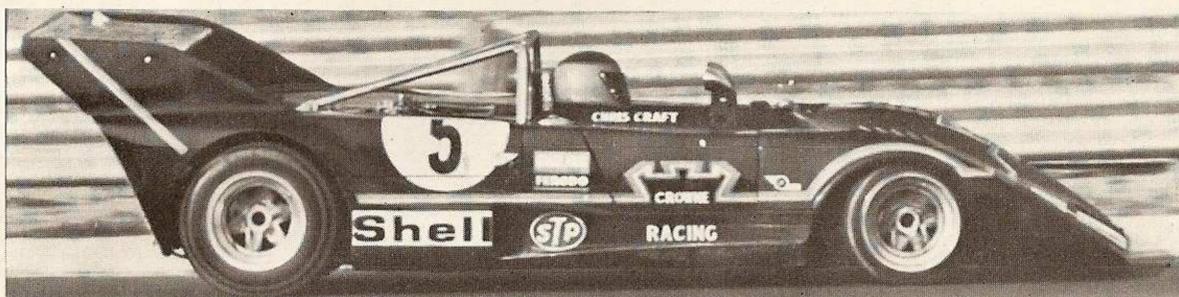
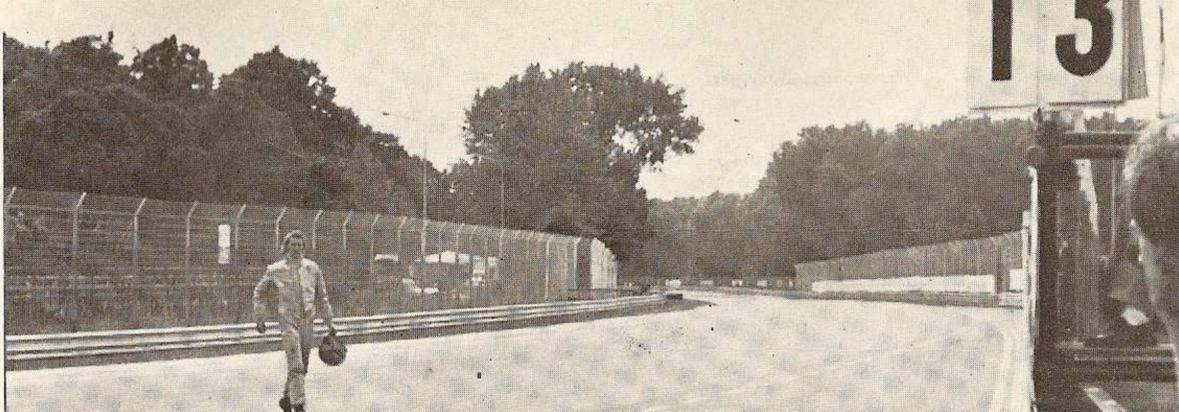
Lo sviluppo di questa unità è stato fatto dall'atelier di Amedée Gordini, che lavora da sempre per la Renault ed il cui nome spicca chiaramente sui coperchi degli assi a cammes. Il motore ha un aspetto molto ben finito e funzionale, con una grande cura dei particolari e fusioni ben fatte. Segno che è già a punto e che i tecnici si sono potuti dedicare anche alle raffinatezze, grazie anche al sostanzioso contributo della Elf.

Fra le tante monoscocca, l'Alpine spiccava per i suoi tubicini neppure irrigiditi da una «pelle» in alluminio come è per Abarth-Osella ed AMS. Infatti, le pannellature in lega leggera attorno all'abitacolo non avevano chiaramente funzione portante. Il telaio ricalca gli schemi estremamente convenzionali delle collaudatissime F. 3 e F. 2 della Casa. Piuttosto, grandi cure — com'è tradizione dell'Alpine — sono andate al «vestito», una carrozzeria di un rigore aerodinamico estremo, piuttosto imponente ma evidentemente funzionale.

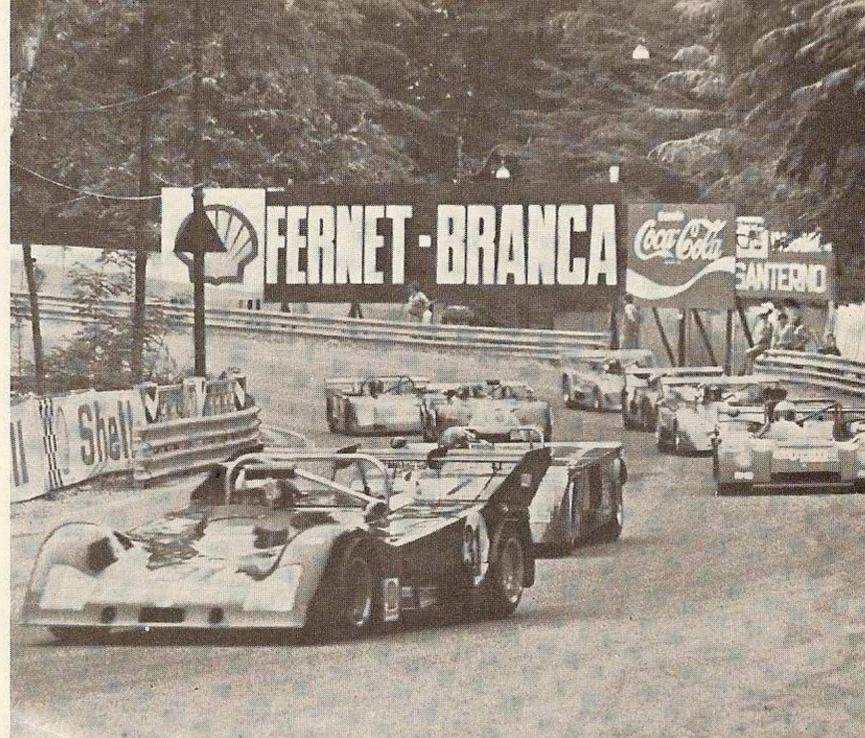
Tempi GT nelle qualificazioni

Schickentanz (Porsche Carrera) 1'58"60 - Parkes (De Tomaso Pantera) 2'00"07 - Ballot-Lena (Porsche Carrera) 2'01"04 - Bonomelli (Porsche 2800) 2'01"64 - Morretti (Pantera) 2'02"03 - Larsson (Porsche Carrera) 2'02"38 - Sindel (Porsche Carrera) 2'02"47 - Henzler (Porsche Carrera) 2'03"58 - Haldi (Porsche Carrera) 2'03"80 - Borri (Porsche 2800) 2'04"81 - «Gero» (Pantera) 2'05"32 - Casoni (Pantera) 2'05"46 - Ceeraerts (Porsche Carrera) 2'05"52 - Eckberg (Porsche Carrera) 2'05"81 - Monti (Alpine 1800) 2'08"68 - Vollery (Porsche Carrera) 2'09"72 - Rulon-Miller (Porsche Carrera) 2'09"99 - Mola (Porsche 2800) 2'10"52 - Pochon (Porsche 91 S) 2'11"67 - Fossati (Porsche 2800) 2'11"68 - Schon (Alpine 1600) 2'12"22 - Paleari (Alpine 1800) 2'12"84 - Radicella (Porsche 2800) 2'13"81 - «Cam» (Porsche 914) 2'14"59 - Caliceti (Alpine 1600) 2'15"15 - «Carter» (Alpine 1600) 2'15"42 - Gysler (Porsche 911 S) 2'15"55 - Ricci (Opel GT) 2'15"64 - Bonfanti (Alfa GTA) 2'16"77.

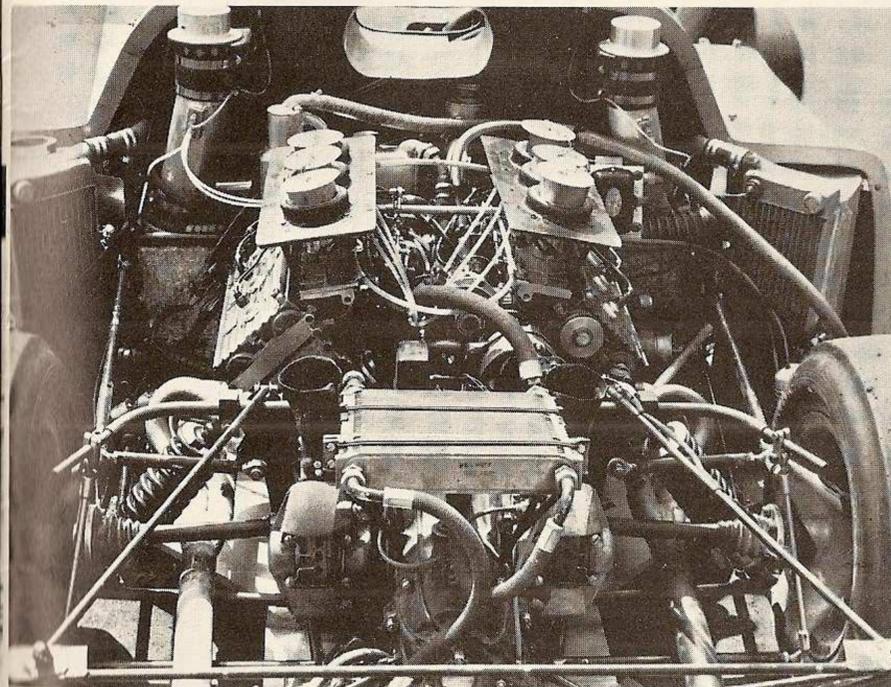
CONTINUA A PAGINA 47



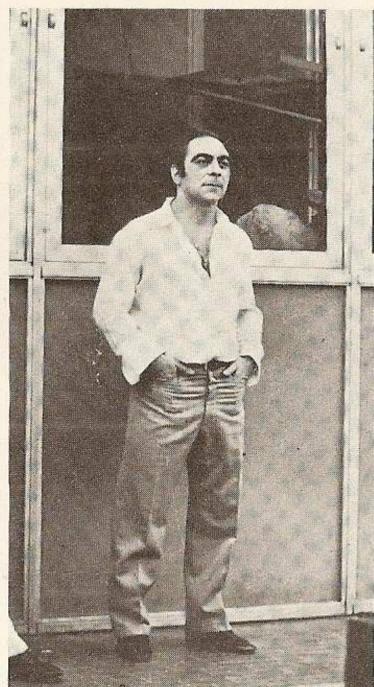
In alto, a 13 giri dal termine della prima manche di gara, Jabouille rientra ai box dopo aver abbandonato la sua Alpine poco più avanti. Il francese ha ottenuto comunque un ottimo giro veloce. Qui sopra, ancora una volta, come a Misano, la Lola T292 di Chris Craft ha conquistato la vittoria



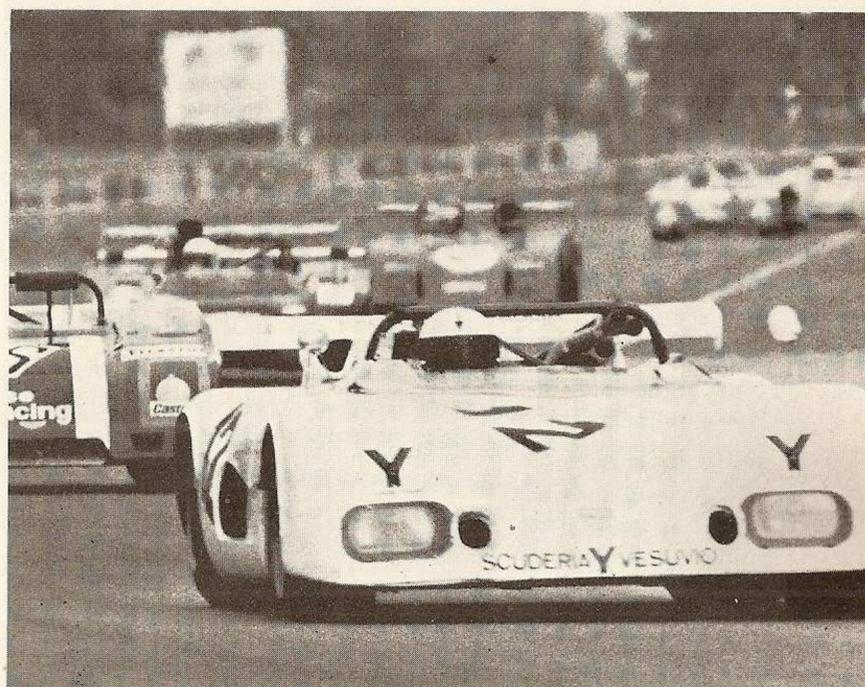
Alla curva delle Acque Minerali, la GRD S73 di Dave Walker, iscritta ufficialmente dal team Dart, che ha vinto la seconda manche di gara dopo essere stata rallentata nella prima da alcune noie di accensione



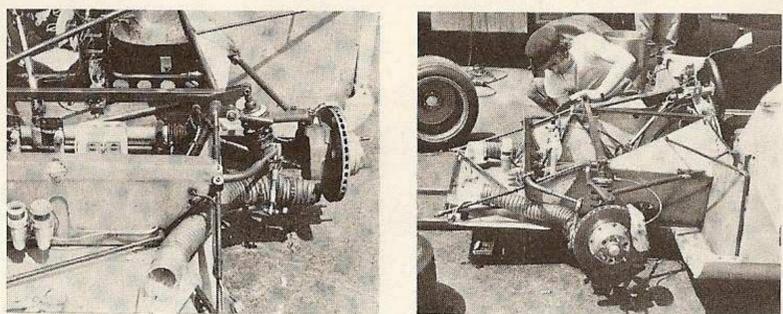
Il 6 cilindri Alpine-Renault-Gordini visto da dietro. Le due bancate sono a 90°, e nel centro è alloggiato l'impianto di iniezione Lucas



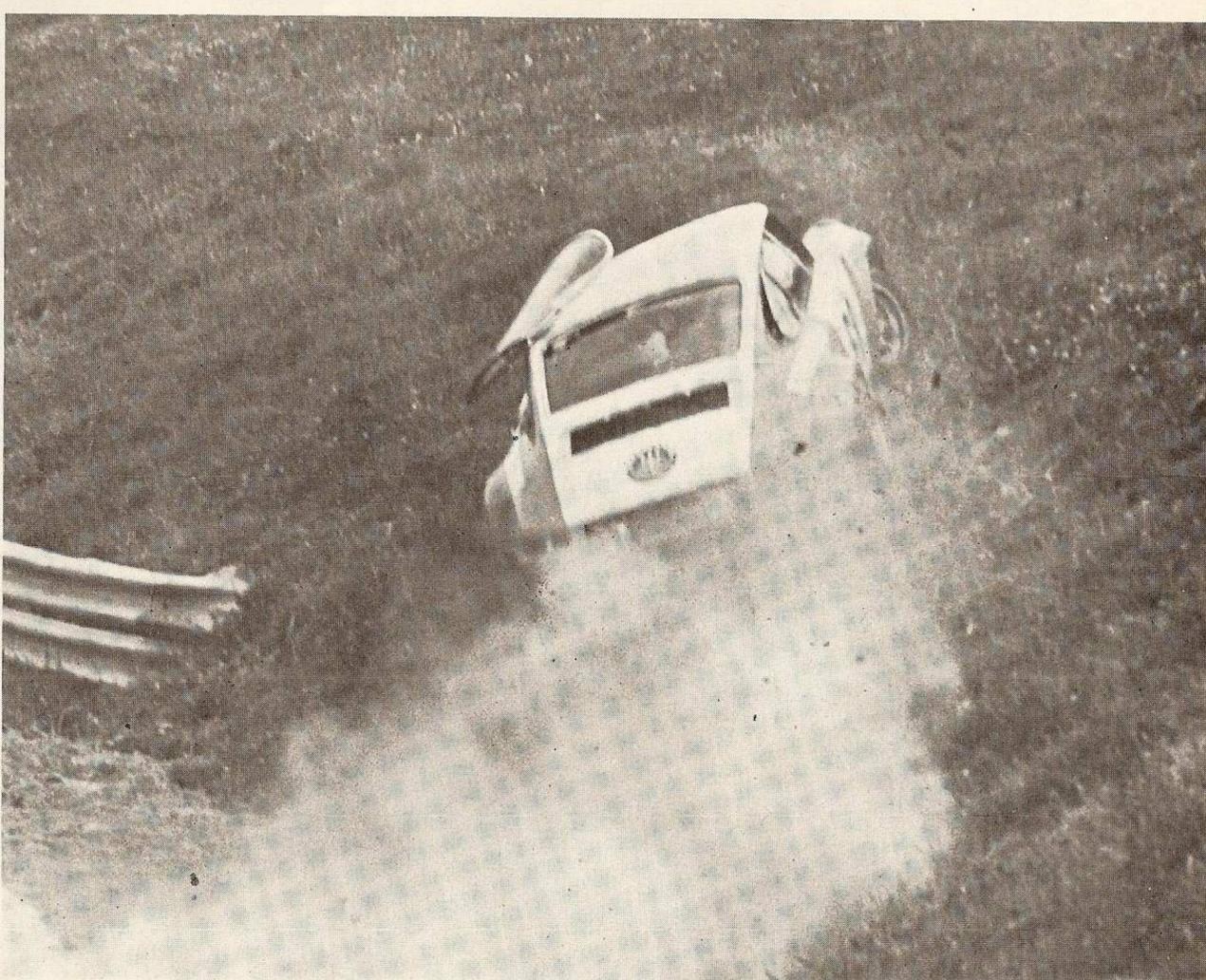
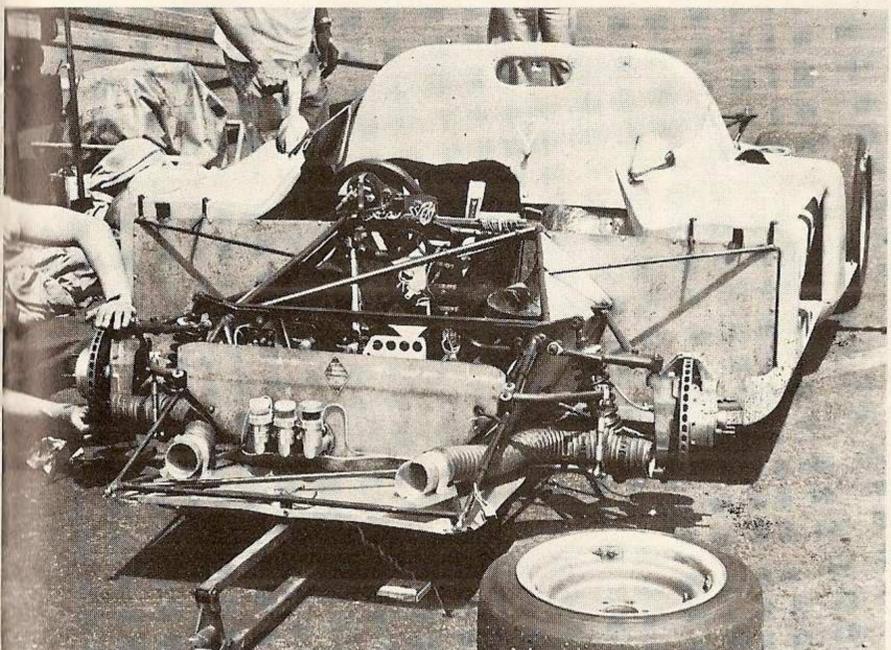
Alle gare di Imola c'era anche l'allenatore del Bologna, Pesaola



Pur non allenato a gare di tanto impegno, Turizio ha compiuto una corsa magnifica, soprattutto nella seconda parte, con la March-BMW



Sopra, a sinistra la sospensione anteriore dell'Alpine. A destra, da notare la doppia angolazione del piantone sterzo, con scatola di guida molto arretrata. Sotto, in evidenza la semplice struttura in tubi



Impresa « alpinistica » di « Tambauto » alla Tosa, nei primi giri di prove della Gran Turismo. Con la sua Porsche 2 litri, il bresciano è arrivato troppo veloce e si è arrampicato in cima al terrapieno

correzioni alla sospensione posteriore. Pescarolo si è comportato all'altezza della sua fama, pur lamentando un bloccaggio ai freni posteriori che lo ha disturbato nella prima giornata di prove, guaio subito risolto. Ha comunque guidato positivamente la vettura italiana, pur trovandola « pas trop facile... ». Con una Abarth-Osella '72 presente anche « Gianfranco », che non ha potuto esprimersi al meglio, pur guidando con grande decisione, per noie di alimentazione. Quester, è stato al livello di Pescarolo, riuscendo, proprio al termine delle prove, a strappare il sesto miglior tempo all'Alpine di Jabouille. Quanto a Pilone, ha provato molto poco, e non conoscendo la pista non è riuscito — pur disponendo di un modello '73, a fare un tempo alla sua altezza, finendo poi per rompere una valvola.

CHEVRON. Nessuna novità per le Chevron più veloci, al solito quelle del Red Rose Racing, fedeli al motore Ford FVD a distribuzione con ingranaggi. Velocissimo come al solito, anche se poco appariscente, John Burton mentre Lepp è stato leggermente più lento. Interessante la B 21 di Geyser, se non altro per il fatto che montava un motore Chevy-Vega messo a punto in Germania.

GRD. Due le S 73 presenti, quella di Obermoser (che non si è quasi mai vista), e quella ufficiale del team Dart per David Walker. L'inglese ex-JPS montava sulla sua GRD un nuovo Cosworth-BDG, il motore Ford ormai più diffuso e potente, e dopo alcuni problemi al cambio è riuscito comunque ad entrare nei « magnifici dieci » con tempi sotto l'1'48".

AMS. Le AMS erano due, una con il motore Tecno e l'altra con un nuovo BDE-Novamotor. Subito al primo turno di prove, Mohr ha perso tutto il lubrificante dell'8 cilindri per la rottura del filtro, ed il motore si è irrimediabilmente rovinato. Così il tedesco è stato passato alla guida della vettura a motore Ford, e Cerulli è rimasto appiedato. Una decisione di « scuderia » che — pur non trovandoci del tutto d'accordo — avrà avuto le sue valide ragioni. Un poco alla volta, il telaio bolognese sta entrando nel novero delle realizzazioni migliori, ed anche in gara si è comportato molto bene non ostante un BDE di 1780 e non ostante Mohr non fosse molto a suo agio a Imola. A proposito di AMS, vogliamo far giungere all'ing. Simonetti, che ancora soffre le gravi conseguenze di un incidente autostradale di un mese fa, i nostri più fervidi auguri.



Europei
sugli scudi

U.S.A. (Daytona Beach) - Campionati mondiali formula Super V.

1. Manfred Schurtl (Royale); 2. Roos (Fuchs); 3. Koinigg (Kaimann); 4. Tellsten (Veemax); 5. Wheelock (Veemax); 6. Raus (Kaimann).

Trionfo europeo su tutto il fronte. Gli americani non sono riusciti a mettere in crisi il plotone delle Kaimann e la Royale di Schurtl. Protagonisti sfortunati Koinigg e Raus, l'uno per problemi di motore e l'altro per eccesso di irruenza.

Maggiolini
affaticati

AUSTRIA - Rally Seiberer - Rally

1. Wittmann-Berger (VW 1302S) pen. 3663,6; 2. Koltay-Ogrisek (Porsche 911S) 3684,2; 3. Grünsteidl-Hopf (VW 1302S) 3757,3; 4. Fischer-Siebert (VW 1302S) 3798,2; 5. Zöckl-Böhs (BMW 2002 ti) 3846,4.

I favoriti con i loro « maggiolini » della Scuderia Salisburgo hanno ceduto con guai a non finire e la vittoria è stata appannaggio del giovane Wittmann. Assente Janger, il trofeo nazionale d'inverno è stato vinto da Franz Zöckl.

Rally deciso
dalle gomme

GERMANIA - Rally Continental (Hessisch-Waldeckische-Berglandfahrt) - Rally.

1. Van Langen-Oldenburger (Opel Commodore); 2. Füller-Weissenberger (Porsche 911S); 3. Jansen-Oehm (Simca Rally 2); 4. Stehr-Schwöbel (Datsun 1600); 5. Appel-Speck (Opel Commodore).

102 equipaggi al via per la quarta edizione della gara. La scelta delle gomme è stata determinante per l'esito della corsa che è stata disertata da alcuni grossi nomi. La vittoria di Van Langen è giunta assolutamente inattesa.

Il reclamo
di EDWARDS

FRANCIA - Corsa a Croix-en-Ternois - Gara di velocità in circuito.

1. Jabouille (Alpine) 1.16'1"6.

Felice Jabouille all'arrivo, per avere dato la vittoria all'Alpine A440 che correva soltanto per la seconda volta (prima di Imola) e soprattutto perché si trattava della sua prima vittoria personale dell'anno. Solo nove vetture al via nella prima manche, sei nella seconda e incidenti che, nella seconda, hanno portato al ritiro definitivo di Edwards e di Lafosse che si sono scontrati. Edwards ha sporto reclamo contro Lafosse.

Vittoria
senza record

FRANCIA - Corsa di Bourbach - Gara di velocità in salita.

1. Badan (Kitchiner) 2'1"5. Record: Bayard 1'55"8 (1971)

Successo per le monoposto e vittoria di Badan con pioggia al mattino e tempo un poco migliore nel pomeriggio. Il tempo del vincitore è però lontano dal record (1'55"8) stabilito da Bayard su Tecno nel 1971.

L'AUTUN anche
in... estate

FRANCIA - Corsa di Autun - Gara di velocità in salita.

1. Maublanc (Chevron) 1'44"5; nuovo record.

Altra vittoria di Maublanc in questa gara e battuto il record stabilito da Martin lo scorso anno. Maublanc ha però dovuto difendersi strenuamente dagli attacchi di Rouveyran e Pignard, arrivati secondo e terzo.

Assolo
di MARTIN

FRANCIA - Corsa di Wissembourg - Gara di velocità in salita.

1. Martin (McLaren) 1'52"5; nuovo record.

La media di Martin è stata di 150.402 orari, assai superiore a quella dello scorso anno. Si può dire che abbia lottato contro se stesso, dopo l'uscita di strada di Badan su Kitchiner e di Anweg su Brabham, oltre al fatto che Jollat aveva dato forfait.

Atmosfera
familiare

FRANCIA - Corsa di Charnizay - Gara di velocità in salita.

1. Boucard (Porsche) 56"5. Record: Martin 53"9 (1972).

La gara ha un poco perso di mordente per l'assenza di Thierier e Ballot-Léna, «divi» dell'edizione dello scorso anno. La prova si è dunque svolta un poco in famiglia e forse per questo il record è rimasto imbattuto.

Ciao,
Mieusset

FRANCIA - Corsa di St. Antonin - Gara di velocità in salita.

1. Rua (Pygmée) 1'29"3. Record: Mieusset 1'29"2 (1972).

Cinquemila spettatori per applaudire il marsigliese vincitore, che in questa regione ha ormai cancellato il nome di Mieusset.

Record
bis

FRANCIA - Corsa di Neufchatel en Bray - Gara di velocità in salita.

1. Martin (McLaren) 57"; nuovo record.

Molti spettatori nonostante la pioggia che minacciava di cadere, al mattino. Su un percorso dal fondo rifatto Martin non ha faticato a polverizzare il record che lui stesso aveva stabilito lo scorso anno in 59"1.

Tutta colpa
del tempo

FRANCIA - Corsa di Bais Montaigu - Gara di velocità in salita.

1. Martin (McLaren) 2'11"4. Record: Martin 1'59"6 (1972).

Tempo pessimo che ha offuscato il successo della gara, in quanto a pubblico, oltre a impedire che il record fosse migliorato. Infatti Martin è rimasto sotto a quello che lui stesso aveva stabilito lo scorso anno.

La tragedia
di ANTRACOLI

FRANCIA - Corsa di Montbrizon - Gara di velocità in salita.

1. Mieusset (March) 1'43"6.

La gara è stata funestata da un incidente che è costato la vita al pilota Antracoli, la cui vettura, nella seconda salita, è uscita in curva e dopo aver abbattuto un palo si è schiantata contro un albero. Questo ha impedito ai concorrenti di migliorare i tempi e Maublanc, unico serio avversario di Mieusset, doveva abbandonare per guasto.

Sant'Anna
porta fortuna

FRANCIA - Corsa di Saint'Anne - Gara di velocità in salita.

1. Rua (Pygmée) 3'4"9; nuovo record.

Terzo l'anno scorso in 3'9", Rua correva con una Pygmée in attesa che gli venga consegnata una Lola 2000. E' stato inattaccabile, correndo al limite, e il secondo arrivato, Xiberras su Simca, non ha potuto lottare.

Meglio regolare
che veloce

FRANCIA - Ronde Limousine - Rally.

1. Rimaudière (Jidé).

Percorso molto selettivo, con ben 328 curve (i piloti dicono che erano di più) su un circuito di Km 46, da ripetere sei volte, di strade strette, con molti saliscendi. Su 38 partiti soltanto ventidue hanno coperto il tormentato tracciato e Rimaudière si è imposto soprattutto per la sua regolarità.

Soffrivano
il caldo

FRANCIA - Rally La Baule - Rally.

1. Coeuille (Alpine).

Una delle maggiori difficoltà del rally è stato il caldo durante la prova di velocità, che ha eliminato la Capri di Rouget, facendo anche perdere la speranza di buoni piazzamenti ad altri esperti quali Farjon e Buchet. Ottimo secondo posto di Nusbauer su Alpine, davanti a Touroul su Porsche.

Bravo, anche
se aiutato

FRANCIA - Rally Monts d'Auvergne - Rally.

1. Mouetron-Piestra (Alpine).

Risultato a sorpresa perché il grande favorito, Charrieré, oltre a essere in cattiva giornata, ha subito anche una foratura. Ottima comunque la vittoria di Mouetron, che conferma le doti di questo pilota.

LIONS « fuori »
agevola RAVOT

FRANCIA - Rally Fiori e Profumi - Rally.

1. Ravot-Trecco (Porsche).

Centodieci equipaggi al via e due prestazioni eccezionali: quelle di Lions su Capri e di Rouvier su BMW, anche se poi alla conclusione ha vinto Ravot, aiutato da un'uscita di strada di Lions.

Non c'erano
i buoni

FRANCIA - Rally di Picardia - Rally.

1. Sabine-Huret (Alpine).

Tutto sommato, gara non molto interessante perché mancavano Farjon e Nusbauer, oltre a Coeuille e Rouget, fra i migliori della specialità. Deludente il vincitore dello scorso anno, Laurent, che si piazzava soltanto terzo.

Tempo bello,
pioggia di records

FRANCIA - Monts du Jura - Gara di velocità in salita.

1. Mieusset (March) 1'41"; nuovo record.

Bellissimo tempo e quindi strada asciutta, che hanno aiutato a polverizzare i records della gara. Nella prima salita Mieusset ha segnato 1'41", staccando di oltre 3" Maublanc e Pignard. La seconda salita confermava la classifica, anche se Maublanc segnava un miglior tempo.

Pronostici
sbagliati

FRANCIA - Rally del Touquet - Rally.

1. Roussely-Borens (Porsche).

Assente Andruet, si pensava che Coeuille, iscritto all'ultimo minuto, avrebbe duellato forte con Laurent, invece alla prima prova era in testa il belga Pedro su BMW, che poco dopo però doveva abbandonare per guasto. Coeuille si è dunque subito avvantaggiato, ma è stato a sua volta eliminato da un guasto.

GARGIULO
leader
nel «SALVATI»

MILANO - La Scuderia «Giovanni Salvati» continua la sua opera di avvicinamento dei giovani allo sport automobilistico. Il gruppo di questi nuovi elementi va sempre più ingrossandosi e alcuni di essi si sono già posti in luce nelle gare sociali che la Scuderia sta facendo svolgere, mettendo a disposizione un lotto di ben tredici vetture.

Nella quarta gara disputata sulla pista «Pal», la lotta è stata entusiasmante ed i primi quattro sono terminati, come suol dirsi, nel classico fazzoletto. Ha vinto Buscemi, ma Gargiulo e Bergamaschi non si sono fatti distanziare e guidano ancora la classifica sociale. Ecco i risultati:

4. PROVA CAMPIONATO SOCIALE AUTOCROSS: 1. Enzo Buscemi in 1'55"2; 2. Bergamaschi 1'55"5; 3. Vaschetti 1'55"6; 4. Gargiulo 1'56"5; 5. Simone 1'57"4; 6. Consonni 1'58"7; 7. Perini 1'59"; 8. Muratorio 2'01"6; 9. Grioni 2'04"4; 10. Garlati 2'05"2.

Vittorio Gargiulo si è poi brillantemente affermato nella quinta prova del campionato sociale di autocross

organizzato dalla Scuderia «Giovanni Salvati», nel quadro dell'opera di divulgazione dello sport automobilistico che il sodalizio sta coraggiosamente conducendo. La gara è stata effettuata su un percorso nuovo, molto veloce, che ha indotto molti concorrenti a farsi prendere la mano dall'entusiasmo per finire, poi, col trovarsi in situazioni difficili, quali testa-coda e ribaltamenti.

Vittorio Gargiulo (che ha consolidato la sua posizione di leader nella classifica sociale) ha vinto con tranquillità davanti a Bergamaschi ed entrambi i piloti hanno dimostrato di essere pronti per prove più impegnative. Da segnalare tuttavia la buona prova del giovane Bergonzi che dopo varie gare sfortunate, finalmente è riuscito a raggiungere un ottimo terzo posto. Come sempre tutte le

vetture in gara erano state messe a disposizione della Scuderia che ha inoltre affidato una F. 850 ad Antonino Miragliotta e una F. Monza a Giuseppe Bianchi perché partecipino ai rispettivi trofei. La prossima gara si svolgerà il 17 giugno sulla stessa pista.

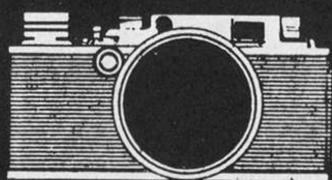
CAMPIONATO SOCIALE AUTOCROSS « GIOVANNI SALVATI » - 5. prova, 13 maggio 1973.

LA CLASSIFICA

1. Vittorio Gargiulo in 1'17"0; 2. Bergamaschi, 1'21"0; 3. Bergonzi, 1'22"2; 4. Garlati, 1'23"3; 5. Perini, 1'25"2; 6. Beretta, 1'25"6; 7. Curci, 1'30"0; 8. Grioni, 1'32"8; 9. Bianchi, 1'37"0; 10. Muratorio, 1'37"1; 11. Benanchi, 1'38"1; 12. Gambino, 1'38"5.

● Importante seduta del consiglio direttivo della Scuderia anconetana del Conero nel corso della quale sono stati distribuiti i più importanti incarichi sociali: alla presidenza è stato designato Francesco Migliarini che avrà come vice presidente Luigi Gianascoli, segretario Fabio Gatti e direttore sportivo Maurizio Manna. Nel corso della riunione sono pure state attentamente esaminate le prospettive future ed è stato deciso che sarà necessario puntare sulla ricerca di uno o più abbinamenti pubblicitari per proseguire in quell'attività che tante soddisfazioni ha dato sinora alla scuderia e alla vasta équipe di piloti. E' stato pure deciso di allargare la compagnia sociale per cui tutti gli interessati potranno rivolgersi alla SPEA in via Vasari ad Ancona, ove un membro del sodalizio sarà sempre a disposizione.

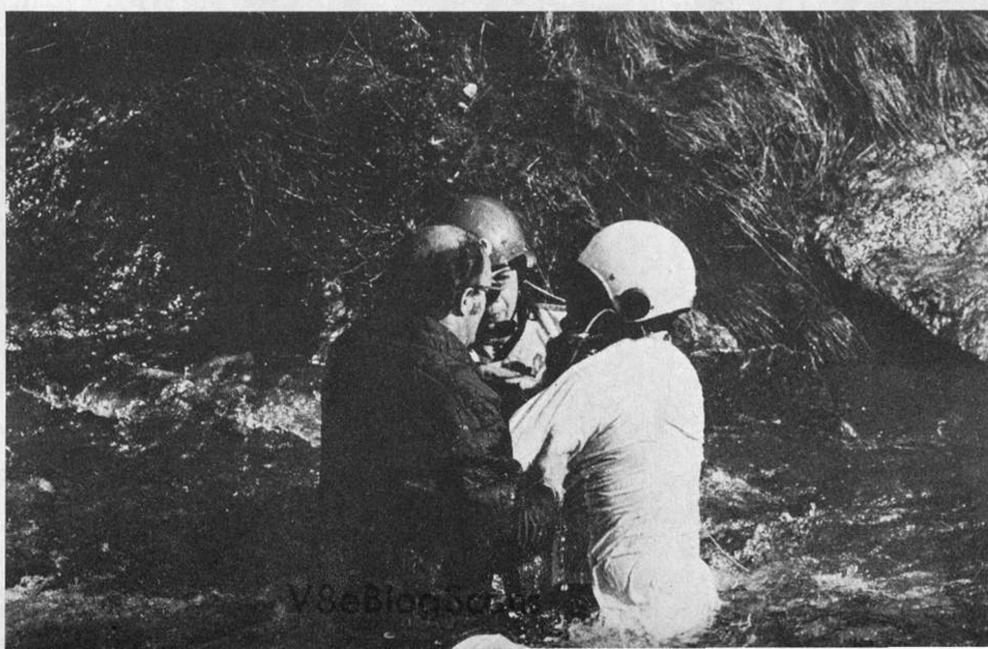
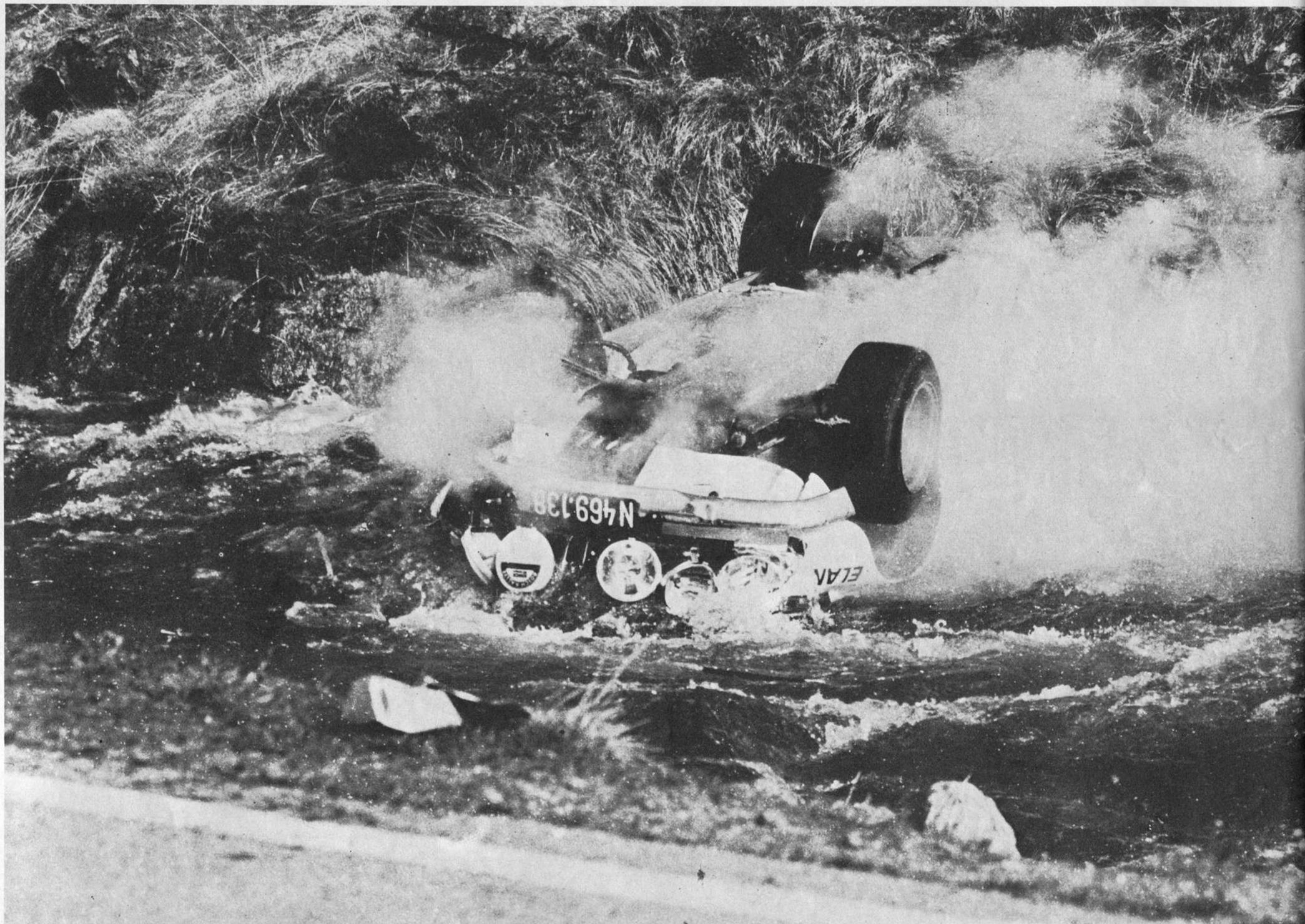
**AUTO
SPRI
NT**

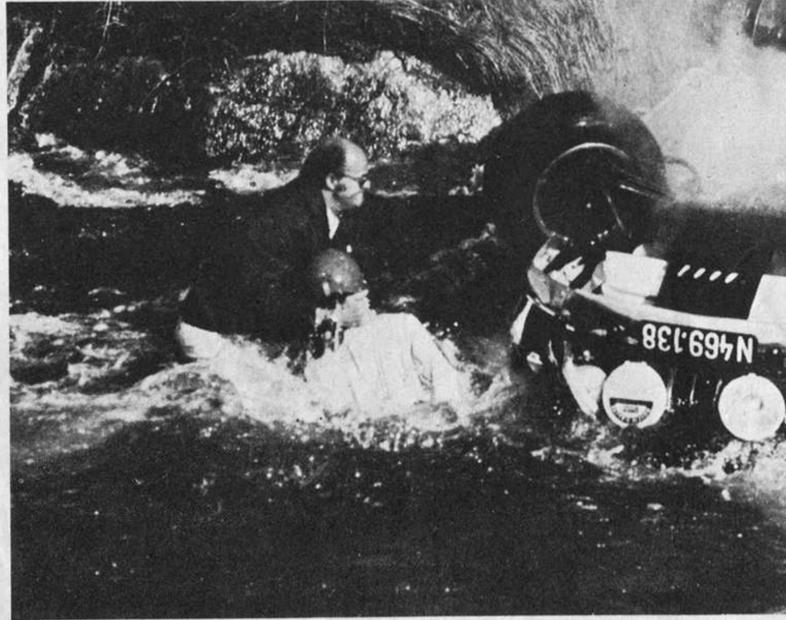
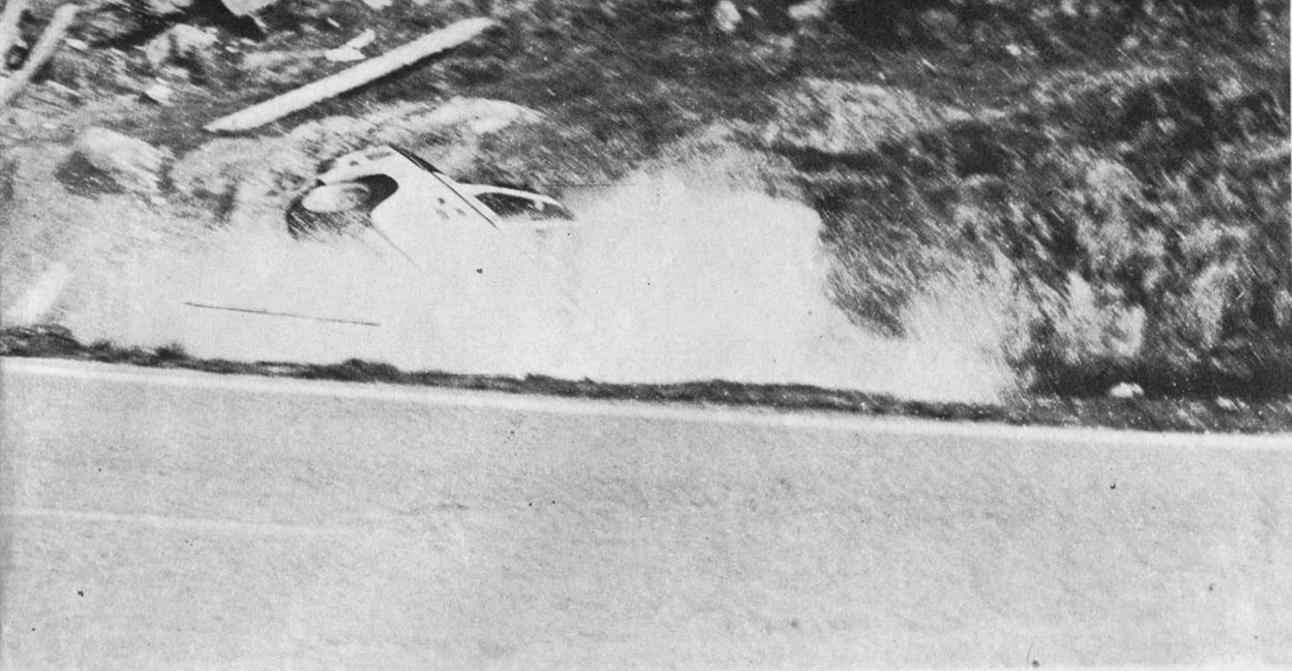


DOCUMENTO

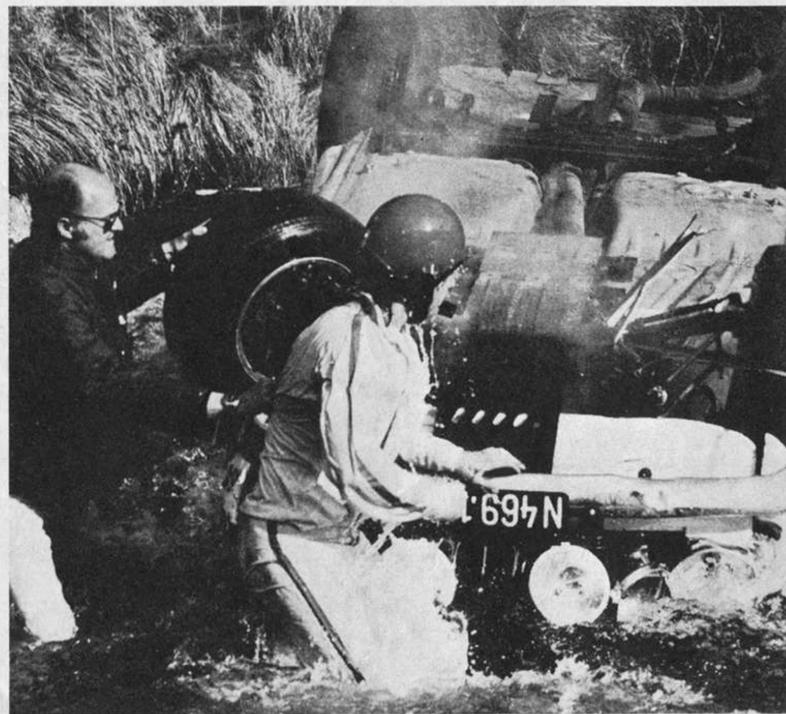
E' accaduto al SEMPERIT

Ecco la documentazione della brutta avventura, a lieto fine, dell'equipaggio (è proprio il caso di dirlo...) composto da Karger e Moser, nel corso della prova speciale del Silvretta durante il Rally Semperit. La BMW arriva «lunga» ad un ponticello, il pilota non riesce ad imboccarlo e la vettura finisce rovinosamente a ruote all'aria nel sottostante torrente





IL DIBIASI da rally



Uno dei commissari di percorso presenti in quel punto, fra l'altro molto pericoloso anche per chi aveva note precise, a causa della scivolosità del ponte di legno con le vetture che montavano quasi tutte i racing, si infilava coraggiosamente nell'acqua gelida ed estraeva letteralmente il pilota dall'abitacolo. Qui a sinistra, ecco Karger ed il commissario che si prendono cura di Moser. I due se la sono cavata con un grosso spavento ed una bella infradiciatura, ma niente danni

Durissimo il rally di SCOZIA dominato da CLARK e MIKKOLA

Rosemary non «paga» la capriola

GLASGOW. Sono stati due i piloti a dominare il Rally di Scozia: Roger Clark che l'ha vinto e Hannu Mikkola che ha fatto una corsa indiolata per arrivare secondo, dopo essere uscito di strada in una delle prime prove speciali, retrocedendo al cinquantaquattresimo posto! Questa prova del campionato europeo è risultata una beneficiata Escort, visto che gli altri concorrenti sono rimasti nelle retrovie. Questa corsa molto popolare, che aveva oltre duecento iscrizioni, ogni anno si fa più dura. Al via c'erano 192 vetture e il primo a partire è stato il vincitore 1972 Mikkola (compagno Davenport) con la Escort ufficiale con motore BDA, 200 HP. Lo seguivano i compagni della squadra Ford Clark-Porter e Mehta-Holmes con la nuova Datsun 240Z, che sostituiva la vettura ridotta a un rottame in Marocco.

Per quasi tutto il rally il tempo è stato bello, anche se il secondo giorno è caduta un poco di pioggia, e le condizioni meteorologiche favorevoli hanno spinto i concorrenti a stare dentro gli stretti limiti di tempi per i tratti speciali nelle foreste, tipici dei rallies internazionali inglesi. Questo ha naturalmente avuto come risultato una forte incidenza di guasti a trasmissioni e assi posteriori, nonché un grave consumo di pneumatici. A metà gara perfino la Dunlop era in difficoltà per rifornire il team ufficiale della Ford.

Nelle prime fasi Mikkola è stato l'unico a restare nei tempi limite e al primo controllo principale si era creato un vantaggio di quasi mezzo minuto. Comunque un punto seguito da una doppia curva all'ottavo tratto speciale, ha tradito Hannu che è uscito di strada e non è potuto ripartire finché non sono arrivati degli spettatori ad aiutarlo. La penalizzazione lo ha respinto, come si è detto, al cinquantaquattresimo posto. Nello stesso punto traditore Mehta si è ritirato in modo spettacolare, con la vettura che usciva di pista facendo una capriola. Questi incidenti hanno lasciato a Clark la posizione di testa. Il tratto speciale successivo è stato annullato perché bloccato da una Escort che aveva avuto un incidente e si stavano portando via i feriti.

Al controllo di Dumfries, la sera, conducevano Clark-Porter per 38", davanti a Boyd-Crawford e a Hibbert-Liddon, su Escort. Nonostante altri problemi (carburatori, cambio da sostituire, lunotto rotto e perdita di una ruota in una prova speciale) Mikkola è risalito e a metà gara occupava il sesto posto. Ormai aveva abbandonato Walfridsson, per guasto alla sua Volvo. Clark conduceva, mentre Cowan-Syer su Escort avevano superato Boyd e Hibbert, portandosi al secondo

posto. L'unica «non Ford» fra i leaders era la Vauxhall Firenza di Sparrow-Reaburn, in settima posizione. Si è però presto ritirata per rottura dell'asse posteriore. La Escort di Rae-Wilson è finita contro gli alberi, perché si è staccata una ruota, mentre era in quinta posizione.

Al termine del terzo giorno conduceva ancora Clark, ma Mikkola, dopo la sua passeggiata fuori strada, era ormai risalito fino alla seconda posizione, staccato di 2'45". Non c'è che dire, la classe si vede. Clark pilotava naturalmente in modo da non sottoporre la sua vettura a troppo sforzo, come fece verso la fine del Rally del RAC 1972, e anche per risparmiare se stesso, questa volta, perché non si sentiva bene e lasciava quindi il più possibile la guida a Porter. Cowan ha ceduto il terzo posto a Boyd, quando è rimasto praticamente senza freni in una prova speciale.

Anche nell'ultima giornata Clark ha conservato la prima posizione e in quel momento il duello più serrato era quello fra Cowan e Boyd per il terzo posto. Cowan è stato il più veloce di tutti in due tratti speciali, secondo soltanto nei confronti di Mikkola.

Rosemary Smith ha di nuovo vinto la Coppa delle Dame, piazzandosi quattordicesima assoluta su Escort, ma è stata molto fortunata perché l'ultimo giorno è uscita di pista, in un tratto speciale, e la vettura si è rovesciata su un fianco: quel tratto è poi stato annullato per un errore di cronometraggio, per cui Rosemary non ci ha rimesso niente.

Ha completato il rally soltanto la metà delle vetture partite.

Sandy Moore

RALLY DI SCOZIA - Rally valevole per il campionato europeo piloti - 2-6 giugno.

LA CLASSIFICA

1. Clark-Porter (Escort); 2. Mikkola-Davenport (Escort); 3. Cowan-Syer (Escort); 4. Boyd-Crawford (Escort); 5. Hibbert-Liddon (Escort); 6. Sclater-Greasley (Escort); 7. Pond-Cobb (Escort); 8. Fowkes-Harris (Escort); 9. Taylor-Maciver (Escort);

● Organizzato dalla Scuderia North-West, una delle più dinamiche e meritevoli operanti nel campo dei rallies, si svolgerà nei prossimi sabato e domenica 16-17 giugno il primo Rally di S. Giacomo. La gara, iscritta a calendario come sprint, parte con tutti i presupposti per poter aspirare il prossimo anno alla validità per il Trofeo dei Rallies Nazionali, forte del suo percorso di 370 Km. con ben 8 prove speciali per complessivi 53 Km. Le iscrizioni si chiuderanno il 12 giugno e la tassa è di L. 8.000. Tutti gli interessati possono scrivere allo Sporting Club S. Giacomo di Roburent (CN) oppure telefonare al 0174/72819.



LE PROSSIME GARE 17 giugno, PISTA S. PANCRAZIO, Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc., indicativa per la squadra azzurra e 3. prova Camp. Regionale; 17, PISTA GIALLA, Giulianova - 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 - incontro a squadre Italia-Austria; 24, PISTA HAPPY VALLEY, Pinarella - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 24, CIRCUITO DI CAMISANO, Vicenza - 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, Firenze - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 29, PISTA COLONNETTA, Montesilvano - gara naz. cl. 100 e 125 cc.

GORINI bis europeo

ROMA - A Fullerton l'onore delle armi, a Gorini la gloria della vittoria, a De Francesco, Presidente della Commissione Internazionale, un grazie per la gradita presenza. Sono i tre motivi che hanno tenuto banco in questa seconda edizione della Coppa dei Campioni d'Europa, tanto esaltante, altrettanto stressante e per giunta anche tanto drammatica.

All'inglese Fullerton l'onore delle armi perché è stato il pilota più brillante di tutto il lotto dei cinquanta e per il quale il vestito del vittorioso era fatto su misura, solo se un pizzico di fortuna avesse accompagnato le sue brillanti prestazioni. A Gabriele Gorini la gloria della vittoria per averla tanto sofferta e tanto meritatamente conseguita a conclusione di una terza drammatica finale, quando ha così ammirevolmente condotto il suo motore negli ultimi quindici giri da portarlo oramai esausto sino al limite della fascia bianco-nera. Tanta sensibilità meccanica ha premiato un superbo Gorini al centro di una coalizione di avversari decisi e di valore come Necchi, Sala, Baroni, Pratese ed allo sconfitto Fullerton.

Lo svizzero De Francesco, terzo motivo della seconda Coppa dei Campioni, gradito ospite del karting italiano, merita una citazione particolare non fosse altro per dare a Cesare quello che è di Cesare. Ha valicato le Alpi per rendersi conto di questa manifestazione che fa tanto scalpore accentrando l'interesse sportivo di tutta l'Europa. A De Francesco, con il quale non siamo stati teneri in altre occasioni, dobbiamo dare atto di una marcata evoluzione critica positiva avendo ammesso che il karting internazionale ha bisogno di rinnovarsi sin dalle fondamenta.

Veniamo ai protagonisti che sono affluiti sin dalla lontana Finlandia e Norvegia oltre che dal Portogallo, tanto per citare tre delle sedici Nazioni europee presenti. Alla ribalta subito Fullerton, Sala, Baroni e Pratese, nella giornata di sabato, mentre Gorini febbricitante si difende e resta nella rosa. Su tutti emerge l'inglese che spopola e che monopolizza il pronostico relativo al vincitore. La sua superiorità è netta e non lascia spazio al margine che i nostri siano pari al suo valore. Sala è deciso e vuol vincere, Necchi non è da meno, Baroni e Pratese, un tandem sul filo della polemica, Gorini non al meglio delle sue condizioni.

Le discipline sportive, però, non sopportano facilmente le facili, specie nel campo dei motori, programmazioni dei risultati. L'imponderabile è sempre sulla porta. La giornata decisiva infatti capovolge il tutto e quanto era stato fatto prima va a rotoli. La prima manche della finale vede prevalere Sala seguito da Baroni, mentre Gorini, autore di una rimonta fantastica, s'insedia in terza posizione.

Nella seconda manche l'alfiere della BM, contornato da cinque avversari della Iame, compie il suo capolavoro. La partenza è fulminea, Fullerton, Sala, Baroni, Necchi vanno via. Gorini attende che il suo motore riscaldi e sia nel giusto ritmo. Lascia andare molto tatticamente gli avversari e comincia a spingere dopo il decimo giro. Avvicina il quartetto e, senza remore, lo costringe ad un ritmo da rottura; infila uno dopo l'altro gli avversari con azioni da manuale, si porta in testa, mentre alle sue spalle per eccessiva richiesta scoppiano i motori degli avversari. Solo Fullerton, abile dosatore ma anche un tantino « atletico » è nella sua scia nella classifica provvisoria con Necchi in vigile attesa.

La terza manche, quella conclusiva, è veramente drammatica. Gorini, è teso, Fullerton deciso a non perdonare, Necchi è di scorta; Sala e Baroni, ormai fuori classifica, sono le pedine tattiche dell'inglese, mentre Pratese alquanto sfortunato è in attesa di una polemica vittoria. Il ritmo iniziale è infernale. Sfracciano come dannati, Gorini accusa una non perfetta rispondenza del motore a tale ritmo, però dosa il suo rendimento sperando negli eventi. Dopo i primi sette giri Fullerton è virtualmente primo. L'inglese però chiede troppo e, forse non cosciente di avere già la vittoria in tasca, incorre in testa-coda. E' finita per il brillante Fullerton. Gorini a questo punto deve solo temere Necchi che viaggia

avanti, ma che poi si ferma perché il suo volano è saltato.

A questo punto Gorini è primo, mancano più di dieci giri, la suspense è grande. Potrebbe ancora vincere Fullerton, se il motore di Gorini si fermasse. Il pubblico è in estasi per questo dramma sportivo che vede dal vivo. Vediamo passare Gorini giro per giro sempre ingrassando per evitare il grippaggio. I giri sono per Gorini un'eternità, di una infinità di chilometri, invece che di ottocento metri. Passano però e siamo all'ultimo. Merghetti abbassa la bandiera. Gorini è quasi sfinito. Ha vinto per la seconda volta consecutiva la Coppa dei Campioni.

COPPA DEI CAMPIONI - Lido di Jesolo - 3 giugno 1973.

Classifica

1. Gorini (Italia) punti 7; 2. Fullerton (Gran Bretagna) 15; 3. Beggio (Italia) 18; 4. Gysin (Svizzera) 19; 5. Sala (Italia) 22; 6. Fontbonne (Francia) 24; 7. Necchi (Italia) 26; 8. Bousquet (Francia) 27; 9. Zewelbar (Germania) 33; 10. Pratese (Italia) 37; 11. Olofsson (Svezia) 38; 12. Jperti (Francia) 38; 13. Gyrging (Danimarca) 40; 14. Brandhofer (Germania) 41; 15. Hetschel (Germania) 41; 16. Baroni (Italia) 43; 17. Christensen (Danimarca) 44; 18. Mortara (Gran Bretagna) 48; 19. Bleyer (Austria) 50; 20. Fleming (Danimarca) 52; 21. Dekker (Olanda) 53; 22. Kiechle (Germania) 57; 23. Zoersel (Austria) 61; 24. Osterholm (Svezia) 62.

Gran PAVESI (tra settanta)

REGGIO EMILIA - Settanta piloti presenti sulla pista Tricolore con tutti i migliori, se si esclude Baroni il mattatore all'inizio di stagione nella 125 in periodo estivo impegnato in altre manifestazioni. Umberto Pavesi, che a Reggio Emilia è di casa, non si è fatto sfuggire la vittoria. Una vittoria però di ordinaria amministrazione perché sia Neri che Silvestri oltre che Levì si sono accontentati della scia del vincitore senza osare nulla. Più spettacolare e agonisticamente rilevante invece la gara della seconda categoria della stessa classe, però solo per la lotta tra Volta, Zotti e Ribaldi per le posizioni di rincalzo, perché sin dalla partenza Scalabrini non ha ammesso alternative alla prima posizione.

Raimondi nella seconda categoria ha, per somma di punti, prevalso su Masini, dopo che entrambi si erano assicurati una vittoria nelle due finali. In terza posizione troviamo Massignan e sempre in attesa della giornata buona Lotteri. Nella terza categoria il milanese Proietti era venuto a Reggio per rifarsi. Perini e Vandelli, però ambedue in giornata di grazia, specie Perini, lo hanno subito disilluso.

LE CLASSIFICHE

Classe 100 cc - 3. cat.: 1. Perini; 2. Vandelli; 3. Proietti; 4. Gianniberti; 5. Crema.

Classe 100 cc - 2. cat.: 1. Raimondi; 2. Masini; 3. Massignan; 4. Bernini; 5. Rani.

Classe 125 cc - 2. cat.: 1. Scalabrini; 2. Volta; 3. Zotti; 4. Ribaldi; 5. Tafuni.

Classe 125 cc - 1. cat.: 1. Pavesi; 2. Neri; 3. Silvestri; 4. Levì.

La zuffa dei papà

MONDOVI - I papà dei piccoli piloti sono di certo necessari per assecondare la passione di questi futuri assi dello sport motoristico, ma anche tanto deleteri quando non sanno contenere in termini accettabili e per amore filiare fanno degenerare le discussioni, sia pure di tono elevato in zuffa. E' accaduto a Mondovì a conclusione della finale della classe 100 cc 3. categoria, vinta dal torinese Cavalleri su Mascetti dopo che il Cavalleri si era toccato con Cre-

paldi durante una fase ravvicinata della lotta. Cavalleri riuscito a tenere in traiettoria il suo mezzo, mentre Crepaldi volava via, ha avuto vita facile. Non così invero i sostenitori di Crepaldi che hanno dovuto difendersi dalla furia di Cavalleri padre.

Dario Bertolino, nella seconda categoria, a somiglianza di Francioli nella prima categoria, ha subito messo in zona sicurezza il successo malgrado l'accanita resistenza di Mamino e Galimberti. Francioli, come detto, partito con decisione ha dato modo a Giacioletto solo di seguirlo da lontano. La stessa sorte è toccata ad Alfieri mentre Rossi e Guazzo, che aveva iniziato i primi giri con molta grinta, hanno dovuto soccombere per avarie meccaniche.

LE CLASSIFICHE

Classe 100 cc - 1. cat.: 1. Francioli; 2. Giacioletto; 3. Alfieri; 4. Verdesi; 5. Berteco.

Classe 100 cc - 2. cat.: 1. Bertolino; 2. Mamino; 3. Galimberti; 4. Perrone; 5. Satto.

Classe 100 cc - 3. cat.: 1. Cavalleri; 2. Mascetti; 3. Marino; 4. Bertolini; 5. Antonioti.

L'arrabbiato di Giulianova

GIULIANOVA - Sulla pista di Giulianova il pilota Ugo Balducci ha voluto ricordare che del poco fairplay che aveva avvelenato l'ambiente dell'Abruzzo nel 1972, è rimasto un superstite. Infatti, dai suoi stessi colleghi biasimato, è ricorso al gesto plateale, del mettere il mezzo di traverso in pista, nella illusione di fermare lo svolgimento di una gara dalla quale una volontaria o involontaria collisione con altro pilota l'aveva escluso. Balducci ha forse così concluso la stagione agonistica.

Marilungo e Ferri i due protagonisti della classe 100 cc 3. categoria. Dopo essersi assicurati entrambi le vittorie nelle batterie ai danni rispettivamente di Trulli e Montani Claudio, trovatisi a tu per tu nella finale hanno dato vita ad una gara con alterne vicende per concluderla quasi sul filo del traguardo con la meritata vittoria di Marilungo. Ancora più vivace ed ai ferri corti la gara del duo Melonaro e Panzolini Alberto nella 2. categoria. Dopo trenta giri condotti ad un ritmo sostenuto, nulla divideva i due avversari se un decimo di secondo a favore di Melonaro.

L'unico avversario per Sauro Montani era De Bellis Vito, ma il tarantino che è anche il pilota che percorre più strada per gareggiare, non era nella fase migliore. Così è rimasto solo Nanni a contrastare Montani. Senza difficoltà la vittoria di Silvano Giardinieri nella 125 l. categoria, su Berardinucci che ha avuto il merito di non mollare neanche un attimo il compagno pilota in funzione di lepre.

A Flenghi, invece, nella seconda categoria, hanno reso la vita difficile Peticaroli e Moretti giunti alle spalle del vincitore e quasi a ridosso. Così archiviata la bella giornata di sport in Abruzzo anche se il « neo » di Balducci che poteva essere benissimo eliminato ha lasciato la bocca amara ai solerti organizzatori.

LE CLASSIFICHE

Classe 100 cc - 3. cat.: 1. Marilungo; 2. Ferri; 3. Montani; 4. Lancieri; 5. Palladini.

Classe 100 cc - 1. cat.: 1. Montani; 2. Nanni; 3. De Bellis; 4. Di Santo; 5. Giuliani.

Classe 100 cc - 2. cat.: 1. Melonaro; 2. Panzolini A.; 3. Evangelista; 4. Antonelli; 5. Romanelli.

Classe 125 cc - 2. cat.: 1. Flenghi; 2. Peticaroli; 3. Moretti; 4. Stortini; 5. Berardinelli.

Classe 125 cc - 1. cat.: 1. Giardinieri; 2. Berardinucci; 3. Sonni P.; 4. Copparoni.



Nuova F.1 Len Terry

● LEN TERRY ha sul tavolo da disegno il progetto per una F. 1 molto all'avanguardia che potrebbe facilmente essere modificata per la F. 5000 o anche per Indianapolis. Ha freni entrobordo anteriormente e posteriormente, un nuovo sistema di sospensione posteriore per tenere le ruote sempre verticali ed altre innovazioni. Il progetto è già in fase avanzata, tanto che un telaio potrebbe essere costruito entro quattro mesi, con un secondo due mesi dopo, dando così ampio tempo per il lavoro di sviluppo prima dell'inizio della prossima stagione.

● Le condizioni dei due piloti feriti a INDIANAPOLIS, Savage e Walther, sono ancora gravi. Savage ha numerose fratture e ustioni e i medici temono di dovergli amputare la mano destra. Walther è in stato ancora preoccupante, per le vaste ustioni.

● Al Team SURTEES non vogliono confermare che Mass farà il suo debutto di F. 1 al GP di Germania, però ammettono che fra poco proverà la TS 14.

● DAVID PURLEY, dopo il GP di Monaco — suo debutto in F. 1 — con la March 731 patrocinata dalla Lec Refrigeration, parteciperà anche ai grandi premi d'Inghilterra, d'Olanda, di Germania e d'Austria.

● « COPPA DELLA COLLINA » rinviata a data da definirsi, come dice il comunicato dell'AC di Pistoia, « in quanto la CPV per concedere il permesso richiede il rifacimento dell'intero manto stradale, inagibile al 50% ».

Un compressore anti fuoco

La CEA-Estintori di Castenaso (BO), che presta servizio antincendio negli autodromi di IMOLA; VARANO DE' MELEGARI e MISANO e che, come si è appreso da fonti attendibili, sembra essere stata invitata anche a Monza, (richiesta anche di un importante personaggio trasferitosi a Milano che ne conosce bene le attrezzature e la potenzialità), è sempre alla ricerca di nuovi ritrovati, di nuove possibilità antinfiamma. Il titolare Ermete Amadesi e il dirigente tecnico dell'azienda, l'espertissimo Lino Cavallon, hanno messo a punto un tipo di impianto permanente (gli esperimenti sono stati fatti con un solo elemento, mentre nell'impianto in questione ne verrebbero usati cinque o sei) che permetterebbero, con il solo premere di un interruttore, di inondare in pochi secondi qualsiasi settore di pista con uno strato alto almeno trenta centimetri di schiuma altamente ignifuga, tale da soffocare fiamme di qualsiasi portata, mentre gli operatori a terra porterebbero a termine il compito della salvezza del pilota o dei piloti coinvolti.

Pare che il nuovo tipo di sicurezza possa trovare alloggiamento per la prima volta all'autodromo di Imola in occasione della disputa delle gare di settembre, assieme a due carrelli mobili di tipo specialissimo che la CEA sta allestendo per l'esercito.

● Pare deciso che il GP di FRANCIA 1974 si correrà a Dijon e d'ora in poi dovrebbe alternarsi fra il Ricard e, appunto, Dijon, abbandonando probabilmente per sempre il circuito di Clermont Ferrand che utilizza strade pubbliche.

● Il record ufficioso della F. 2 a Snetterton è stato infranto alcuni giorni fa dal giapponese Hiroshi KAZATO. Con la sua GRND Nippon, ha girato in 1'21"5, tempo cioè più veloce di 0"3 di quello migliore segnato da Roger Williamson.

● Mehta parteciperà al RALLY DEI MILLE LAGHI con la sua Datsun 240Z e dopo prenderà parte a tre rounds del campionato nazionale del RAC in settembre. Corre voce che la Datsun vorrebbe fargli pilotare una Sunny nel Rally del RAC.

● La Scuderia CAFE' DE COTE D'IVOIRE ha fatto la sua prima apparizione a Magny Cours nel campionato francese dei circuiti. La sua gentile rappresentante Marie Claude Beaumont si è classificata ottava, su Lola T. 290.

● Il direttore di corsa dell'Osterreichring, TONY WIESER, sta già concludendo i contratti con le case automobilistiche e con i privati che il 24 giugno prenderanno parte alla 1000 KM dell'Osterreichring. Lo stesso Wieser si è detto sicuro che alla partenza vi saranno almeno 2/3 Ferrari, 2 Gulf-Mirage, 2 Matra-Simca, 2 Alfa 33tt12, 2 Porsche-Martini e una o più Lola, oltre ad altre tre litri e a tutte le migliori due litri.

● JEAN-PIERRE JABOUILLE e PATRICK METRAL hanno vinto le loro categorie al Gran Premio Inaugurazione dello Stade Automobile di Croix en Ternois, rispettivamente al volante di una Alpine A.440 sport 2 litri e di una De Tomaso Pantera.

Il rally del mondo

● Da Wembley a Monaco di Baviera lungo un percorso di oltre 20.000 chilometri che attraverserà l'Africa e gran parte dell'Europa, si svolgerà nel 1974 il RALLY « MONDIALE » UDT, patrocinato, come dice la sigla, dall'United Dominions Trust il gruppo finanziario britannico che « vale » 700 milioni di sterline (come dire 1 e 50 miliardi di lire!). Il monte premi della gara, che prenderà il via a metà maggio e si concluderà al principio di giugno, è garantito in 25.000 sterline (37 milioni e 500 mila lire); ad esso potranno partecipare un massimo di 180 vetture e l'invito è stato esteso a tutte le fabbriche mondiali di automobili.

● La 1000 KM DI BUENOS AIRES si farà senz'altro, interesse del campionato permettendo. Un portavoce dell'AC argentino ha detto che sono stati fatti calcoli secondo i quali sarà impossibile spendere meno di 650 milioni di pesos argentini, cioè quasi 350 milioni di lire, ma se ne fa una questione di prestigio quasi nazionale. Incerto ancora il circuito che ospiterà la gara.

Il TOUR - AUTO inventa i «prototipi stradali»

PARIGI - Gli organizzatori del 18. Giro automobilistico di Francia, hanno deciso di tentare quest'anno l'esperienza che a causa del poco tempo a disposizione non erano riusciti a portare a buon termine lo scorso anno: sforzarsi di definire una categoria di prototipi da strada, il «gruppo 5 Tour de France». Si dovrebbe, dunque, quest'anno, assistere ad una sensazionale edizione del Giro di Francia, dove saranno a confronto Porsche Carrera RS, Ligier, Ferrari Daytona, Alpine prototipo (berlinette e A. 310), CG, Jidé, Ford Capri RS, BMW e altre, ma soprattutto Lancia Stratos e Ferrari BB.

Questa esperienza sarà seguita con interesse da tutti perché così come sono definite, le vetture del Gruppo 5 attuale non sono ammesse ai rallies validi per il Campionato del Mondo e i costruttori, piccoli o grandi, avendo poche occasioni di farle correre, invece che metterle a punto nelle condizioni più difficili, coglieranno certamente l'occasione che viene loro offerta da Bernard Costen e dalla sua équipe.

Per arrivare a tanto il regolamento particolare della competizione, all'articolo 4 «Condizioni d'ammissione delle vetture», emana le seguenti prescrizioni particolari concernenti il «Gruppo 5 - Tour Auto»:

1. **Definizione** - In applicazione degli art. 74 e 75 del Codice sportivo internazionale e nell'intento costruttivo di presentare alla Commissione sportiva internazionale un esempio concreto di possibile soluzione nel quadro dell'evoluzione del Gruppo 5, desiderato da tutte le autorità sportive, il Giro Automobilistico di Francia non ammetterà che vetture del Gruppo 5 rispondenti alle seguenti prescrizioni:

a) Sottogruppo «5-A performance»: veicoli omologati nei gruppi da 1 a 4, trasformati oltre le concessioni valide per i gruppi 2 o 4, ma nei limiti più oltre esposti, conservando tuttavia immutato il peso d'omologazione;

b) Sottogruppo «5-B prototipi»: veicoli di produzione non omologati dalla CSI causa una quota di produzione annuale ancora insufficiente, ma rispondenti ai seguenti criteri:

1) costruzione minima di 50 esemplari in carrozzeria chiusa alla data del 15 luglio 1973, attestata ufficialmente dal costruttore;

2) peso superiore del 30% al peso minimo previsto per il gruppo 5 nella scala del Codice sportivo internazionale (annesso J, titolo VII, articolo 268).

2. **Modifiche ammesse comuni ai due sottogruppi** - Oltre le modifiche ammesse normalmente per i gruppi 2 e 4, qualsiasi libertà è concessa per la preparazione dei diversi elementi meccanici. Le restrizioni che comunque resteranno in vigore sono le seguenti:

● il blocco motore e la scatola del cambio debbono restare quelle d'origine;

● la struttura generale del modello deve essere conservata, in particolare la posizione del motore e della scatola del cambio all'interno del telaio;

● il tipo del telaio deve essere conservato; per contro può essere sia alleggerito, sia rinforzato;

● la carrozzeria deve conservare le sue linee generali, restando libere le modifiche dell'interno;

● nessun metallo molto leggero (ad esempio: berillio e titanio) deve essere incorporato nel telaio, nella carrozzeria, nella trasmissione, nelle sospensioni e nei freni;

● le prescrizioni comuni alle vetture delle categorie A e B (art. 253 dell'annesso J del CSI) debbono essere rispettate perché vetture del Gruppo 5, e particolarmente per ciò che concerne i dispositivi di sicurezza.

● La GRD ha accantonato il suo progetto per una F. 1 per almeno un anno e ci si chiede ormai se il programma sia diventato vago al punto da non concretizzarsi mai.

● Le iscrizioni per il «TOUR OF BRITAIN» al quale parteciperà anche Ganley con una Citroen SM, sono aumentate a 100, dalle previste 80, per permettere l'ingresso delle gruppo 1. Dopo la partenza a Melksham, nel Wiltshire il 6 luglio, la gara prevede prove a Llandow, Oulton Park, Silverstone, Snetterton (di notte) e Brands Hatch, oltre ad almeno sette tratti speciali.

● Dopo il passaggio della HESKETH alla March di F. 1, con abbandono della Surtees, non si sa se la squadra continuerà a usare la Surtees TS15 in suo possesso per le restanti prove del campionato di F. 2 La vettura ha dato molte noie, dopo il promettente debutto a Mallory Park, ed è possibile che se la Hesketh continuerà in F. 2 la vettura sia un'altra.

● JODY SCHECKTER, che conduce il campionato L&M di F. 5000, ha deciso di diminuire i suoi impegni in Europa. Oltre al contratto con Sid Taylor, per la F. 5000, Jody è impegnato in F. 1 con la McLaren, nel gruppo 2 con la Ford e nella F. 2 con il Rondel, per il quale correrà soltanto in gare scelte, quando il suo programma glielo consentirà.

● Fino a pochi giorni fa il RAC aveva ricevuto soltanto cinque iscrizioni per il JOHN PLAYER GRAND PRIX. Vetture di F. 1 sono state iscritte soltanto da piloti non membri dell'associazione. Ci sono Follmer e Oliver sono le UOP Shadow e l'Embassy di Hill. Completa il gruppo delle F. 1 James Hunt con la nuova March, mentre Jock Russell, approfittando del permesso della CSI, ha iscritto la sua McRae F. 5000.

● Il coequipier di Ove Andersson nel RALLY BNU sarà Arne Hertz, perché Todt non avrà il tempo di partecipare alla corsa, come avrebbe dovuto, dopo Le Mans. La Toyota Celica di Andersson, di due litri, sarà preparata dalla Casa.

● In una rubrica di un settimanale inglese, si legge che «come le foglie di un cavolo marcio» a ZOLDER un dramma si è susseguito a un altro. Tensione nella sala stampa ove i giornalisti facevano a gara per trovare insulti da lanciare alla GPDA («andiamo, hanno meno fegato di un verme»).

Anche la FORD riduce il limite - crash dell'ESV

DETROIT - Con un «impatto» alla velocità di circa 65 kmh verrà presentato al Dipartimento dei Trasporti americano il nuovo veicolo ESV (Experimental Safety Vehicle) che la Ford ha appositamente costruito, dopo averne presentato, e donato, un altro prototipo al Governo degli Stati Uniti. A differenza del primo prototipo, che ora è sottoposto a tests di frenata e manovrabilità prima di essere sottoposto ad un «crash» contro barriere rigide alla velocità di 50 miglia orarie, il nuovo ESV urterà dette barriere a velocità leggermente inferiore perché, come dice l'ingegnere capo del settore ricerche della Ford Jack D. Collins: «riteniamo che tale velocità sia più realistica per sperimentare il comportamento anche per un veicolo sperimentale sicuro». (Fiat docet! n.d.r.)

Alcuni dati relativi al «crash-test», per esempio quelli relativi al comportamento dei «cuscini d'aria» saranno resi noti immediatamente, mentre dovranno trascorrere alcune settimane prima di sapere se i «manichini» ospitati dalla vettura saranno «sopravvissuti» all'urto.



12 milioni di revisionate

● Il 1972 è stato l'anno in cui il DIPARTIMENTO AMERICANO dei trasporti ha ordinato il maggior numero di richiami di vetture per presunti difetti (320 in tutto) interessanti la sicurezza. Sono state in complesso sottoposte a revisione e modifiche 12 milioni di automobili, di cui 4,2 milioni straniere e 7,2 milioni americane.

● L'AUTOMOBIL CLUB DI FRANCIA compie 80 anni e per celebrare degnamente questo anniversario, come ha detto il suo presidente Monsieur J.R. Desbais, organizzerà la Settimana Internazionale dell'Automobile nel corso della quale avranno luogo diverse manifestazioni. Fra queste le più importanti saranno: esibizione, in Piazza della Concordia a Parigi, di prestigiose vetture d'epoca; presentazione delle vetture che dal 1906 al 1967 hanno vinto il Gran Premio di Francia; mostra-confronto delle vetture GT da competizione in produzione di serie; organizzazione di un Challenge internazionale per vetture con motore antinquinante, dotato di 100.000 dollari di premi.

Piange l'ALLEGRO

● La produzione della nuova ALLEGRO della British Leyland si è fermata a tempo indefinito, per via di uno sciopero. Presentata da poco, con una lunga lista di attesa, la vettura per ora non uscirà dalle catene di montaggio per lo sciopero di 650 operai della fabbrica che fornisce i pannelli per la carrozzeria.

● CINTURE DI SICUREZZA a tre punti saranno montate, a partire dal 18 agosto prossimo, su tutte le vetture di produzione AUDI NSU. Per i modelli più veloci sono previste cinture di tipo automatico che verranno montate unitamente agli appoggiatesta di serie.

● Nei prossimi cinque anni la produzione annuale della BRITISH LEYLAND passerà da 1.100.000 unità a 1 milione e mezzo. Lo ha annunciato il presidente della società Lord Stokes in occasione della celebrazione del quinto compleanno del complesso britannico, aggiungendo anche che l'evento più significativo della prevista campagna di ammodernamento e ampliamento, sarà la costruzione di una fabbrica di grandi proporzioni e il potenziamento delle attrezzature della Leyland all'estero, specie in Spagna e in Italia. Il piano, ha proseguito Lord Stokes, dovrebbe comportare una spesa annuale superiore a quella sostenuta nei cinque anni di vita della società, cioè di 67 milioni di sterline (oltre 100 miliardi di lire). Per l'Italia è previsto un aumento di produzione di circa 100 mila unità annuali. In occasione di questa celebrazione, Lord Stokes è stato riconfermato presidente e capo esecutivo della British Leyland Co., John Barber è stato eletto vice presidente e vice capo esecutivo e il 46enne George Turnbull è stato nominato amministratore delegato della Corporazione.

● E' morto all'età di 93 anni il primo titolare della patente di guida a Roma e uno dei più VECCHI PIONIERI dell'automobile in Italia. La patente di guida per vetture con motori a scoppio, contrassegnata col numero 1, gli fu rilasciata l'11 gennaio 1902.

490 miliardi GM in 3 mesi

● Il primo trimestre dell'anno in corso è stato per la GENERAL MOTORS il migliore in senso assoluto della sua storia, (65 anni). Giro d'affari di 9569 milioni di dollari (circa 5741 miliardi di lire), utile 817 milioni di dollari, pari più o meno a 490 miliardi di lire.

● Festeggiata da poco la costruzione della milionesima «VEGA» della General Motors. Sono occorsi tre anni per raggiungere questa cifra.

● Il passivo delle nostre AUTOSTRADE è di quasi 98 miliardi. Il traffico nel 1972 è aumentato del 9,5% e vengono pagati centoventi miliardi l'anno di pedaggi, ma il conto degli utili e delle perdite ammonta alla cifra suddetta.

● Le tariffe dell'ASSICURAZIONE obbligatoria per i veicoli a motore non subiranno aumenti fino al 31 dicembre 1973. Lo ha comunicato il ministero dell'industria.

● Alla presenza dell'ambasciatore d'Italia a Vienna sono stati presentati a Schoenbrunn, alla stampa locale, alcuni dei più recenti modelli AUTOBIANCHI. La cerimonia ha voluto soprattutto sottolineare l'ingresso della Casa sul mercato austriaco.

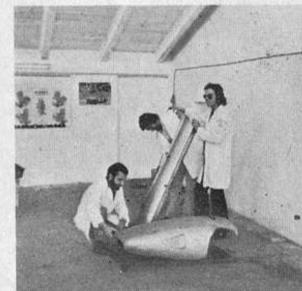
● Con un utile netto di 115 miliardi di lire si è chiuso il bilancio 1972 della GOODYEAR TIRE & RUBBER Co. Lo ha annunciato il presidente del consiglio d'amministrazione Russel De Yonge, aggiungendo anche che i primi tre mesi 1973 lasciano prevedere il superamento di qualsiasi record.

● Oltre 130 espositori provenienti da dieci paesi europei ed extra-europei, parteciperanno, dal 27 giugno al 1 luglio, nel quartiere fieristico di Bologna, al «5. SARP/73» salone internazionale di pneumatici e autoattrezzature, organizzato dall'AIAP, dalla FEDERPNEUS e dalla UIF.

● Anno particolarmente felice il 1972 per la BMW che ha aumentato dell'11% la produzione di vetture (182.858 unità contro 164.701 dell'anno precedente) e del 14% l'esportazione (89.406 vetture contro 78.350 del 1971).

● Il 17 ottobre a Eearls Court verrà inaugurato il SALONE INTERNAZIONALE dell'AUTOMOBILE 1973. In questa edizione dell'esposizione londinese saranno 417 le aziende espositrici, contro le 402 della precedente edizione. La mostra rimarrà aperta sino al 27 ottobre con i seguenti orari: dalle 10 alle 21 nei giorni feriali, dalle 10 alle 19 il sabato e dalle 12 alle 19 la domenica.

Intitolato a «GIUNTI» l'Istituto di Scienza dell'Auto



Una delle aule dell'Istituto superiore di scienza dell'automobile «IGNAZIO GIUNTI» di Modena dove vengono preparati giovani studiosi di tecnica automobilistica. Nell'aula «Lorenzo Bandini» si fanno applicazioni di stile

MODENA - Istituto Superiore di Scienza dell'Automobile «IGNAZIO GIUNTI», si legge ora sull'edificio di Via Giordano 28 dove vengono preparati i giovani studiosi di tecnica automobilistica con corsi triennali, a livello universitario, di stile e di automova. Ma v'è di più: le aule di studio sono state dedicate a Ludovico Scarfiotti e Lorenzo Bandini, mentre l'officina è stata intitolata a Luigi Musso.

La nobile iniziativa di ricordare perennemente in questo modo giovani che hanno dedicato e sacrificato la loro vita per l'automobile, è stata presa di comune accordo dal direttore dott. Doro Marotta, il noto designer, e dagli allievi dell'istituto, con l'autorizzazione dell'Assessorato regionale istruzione e cultura. Ed è veramente nobile una simile dedica per un istituto che, come dice lo stesso direttore «è luogo di studio e di lavoro intellettuale. E' aperto a tutti i giovani di vera volontà e di valido impegno. Non vi trovano spazio i perditempo e coloro che cercano le avventure. Non sono ammesse né tollerare discussioni e tantomeno diatribe di natura politica. Non si tollera né il linguaggio scurrile, né il turpiloquio.»

Oltre 13 milioni per l'ARA

MODENA - L'Ara in memoria dei piloti caduti per l'automobilismo è meta continua da parte di esponenti dell'auto sportiva, di appassionati e di turisti in genere. Don Sergio Mantovani che ha lanciato l'iniziativa e che l'ha vista completata in breve tempo, è però ancora in ansia perché ha scoperto che manca ancora qualcosa per «paraggiare» i conti, oltre che resterà aperto il problema del carburante per la fiamma eterna.

Comunque il mondo sportivo non si dimentica di lui e della sua meritoria opera e, di tanto in tanto, il postino bussa a Casa Mantovani per portare una sempre ben accolta raccomandata. Ecco l'elenco delle nuove offerte:

Scud. Giovanni Salvati	L. 20.000
Scuderia Tricolore	«
Achille Marzi	L. 93.000
Ottorino Volonterio (2. offerta)	L. 30.000
Dunlop inglese	L. 138.000
Elvio Maria Zanini	L. 10.000
Scuderia Mirabella Mille Miglia	L. 60.000

per un totale di L. 351.000 che aggiunte alla somma precedente danno un totale generale di L. 13.435.500.

Mario Morselli