

LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

Io, alla Lotus?
dice ICKX



L'agibilità
è «mobile»
per MISANO



L'errore sulla
STAR F.2

il pallottoliere
delle rubriche

domenica SPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

- 3 Dove corriamo domenica?
- 7 Le confidenze di EOIN S. YOUNG
- 8 Gli argomenti di Jacky ICKX
- 46 KARTING TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 INFORMA TUTTO
- 51 COMPRAVENDITA

● Adesso si esagera pure con le accuse al traffico per la « pericolosità » dei monumenti. Hanno cominciato con la Madunina (per evitare che qualcuno si convincesse che in verità la colpa è stata piuttosto delle vibrazioni portate dalla Metropolitana), ora l'ultima vestigia in pericolo, sempre per colpa di quella Delinquente di Automobile — come dice la TV — è l'arco romano di Costantino! Ma a nessuno viene anche il dubbio che, come tutte le cose del mondo hanno una fine, anche i monumenti millenari possono arrivare anche loro alla consunzione? Una causa determinante c'è sempre, come la goccia classica, ma essa non avrà fatto che accelerare un processo in atto per vetustà. O bisogna credere che gli Imperatori romani avendo fatto un ponte, come quello di Rimini, o quello Milvio a Roma, dove davvero calcolavano che — duemila anni dopo — sarebbero transitati sicuri, anziché le bighe, autocarri di multitonnellate? Va bene che i ponti di trent'anni fa appena, riescono già ad essere chiusi, pericolanti, al traffico normale... però non esageriamo nei paragoni (e nelle imputazioni)!



Luca Montezemolo, di Roma, anni 25, avvocato, eccolo nel suo primo contatto con la Ferrari-Corse, a Montecarlo (per l'occasione era con Merzario). Si trattava però solo di un giro d'orizzonte. La decisione ufficiale è di questi giorni. Dal 1. luglio, l'ex rallyista entra nello staff di Maranello con funzioni di « assistente alla direzione ». Avrà responsabilità sia nel settore commerciale che in quello sportivo. In bocca al lupo...; anzi ... ai lupi!



ITALIA automobilistica a piedi!

(ma bolli e tasse non ve li toglie nessuno...)

ROMA città chiusa (e non solo Roma). Quello che non era riuscito ai tedeschi, riuscirà ai nuovi Unni, cioè gli amministratori comunali delle nostre moderne (si fa per dire) città. Che, dopo non aver saputo razionalizzare (in venticinque anni o quasi di democrazia) piani urbanistici adeguati alle nuove esigenze di circolazione, con l'appoggio dei facili esteti della ecologia di comodo, non sanno far altro adesso per risolvere un problema, se non abolirne la causa. Pressappoco quello che fecero i tedeschi con gli ebrei.

Così, «morte alle automobili ovunque». Dal 1. luglio Roma centro sarà tabù (meno i soliti raccomandati), come già lo è quasi Milano. Probabilmente, al punto in cui siamo, altra soluzione non c'è (anche se farebbero bene i sindacati metalmeccanici, anziché proporre un « modo nuovo di fare l'automobile » pensare piuttosto al « modo di non farle »)! Però,

signori delle Amministrazioni comunali e governative, vogliamo metterci d'accordo? Via le automobili, dite? Benissimo! Ma allora via anche quei balzelli che ad esse sono direttamente collegate nell'uso quotidiano e individuale della macchina: cioè via anzitutto il BOLLO DI CIRCOLAZIONE. Tanto per le autostrade, l'unico posto dove si può circolare (per modo di dire) si paga già un bel balzello! E via la tassa sulle patenti! Perché gli automobilisti dovrebbero continuare a pagare quelle marche da 4000 lire, se si pretende che la macchina non l'adoperi più?

Rimane la tassazione che si mangia tre quarti del prezzo al litro della benzina, che basta e avanza come gravame fiscale specialissimo!... Chissà se l'ACI si decide a capirle queste cose, per dimostrare di avere ancora diritto nell'associare la più tartassata schiera di cittadini dell'Italia cosiddetta ecologica?

● Se il G.P. Lotteria F. 2 si farà (tutto dipende dalla agibilità delle chicane già realizzate lo scorso anno per la F. 1 e che ora si vogliono ripristinare sin dal 29 giugno) la F. 2 Brabham-FINA di Andrea de Adamich (impegnato in F. 1 al Castellet) sarà quasi certamente messa a disposizione del giovane SERBLIN, il pilota messosi in luce con la March-BMW patrocinata da Pagnossin.

● Mauro Forghieri «osservatore» nella spedizione Ferrari a Le Mans. Ha passato la maggioranza del tempo alla curva di Mulsanne, dando una mano a Pignatti per le segnalazioni. Ma era ai boxes quando la Matra di Pescarolo è stata bloccata per 19'. Ha potuto così vedere bene che i meccanici francesi procedevano all'aggiustamento del motorino di avviamento che non poteva essere sostituito ma solo riparato, pena la squalifica secondo il regolamento.

● Per la 24 Ore Turismo di Spa uno dei piloti stranieri candidati a guidare un'Alfa GTAm è il ventitreenne francese Jarier, astro nascente molto raccomandato (anche a Ferrari). Invece Jacky Ickx non ha avuto l'autorizzazione (chiesta per lettera) di partecipare alla 6 Ore del Nurburgring con una BMW (e tanto meno con una Porsche turbo all'Interserie di Hockenheim).

● Sarà ancora Regazzoni con l'Alfa 33tt12 a Zeltweg, per la 1000 Km. austriaca in coppia con Facetti. L'altro duo è quello de Adamich-Stommelen. Revson è impegnato ancora negli USA, nel recupero della gara USAC a Pocomo. Finirà che l'americano-miliardario la prima corsa con l'Alfa 12 cil. boxer la farà solo a Watkins Glen.

● Nella F. 850 a Vallelunga una sorpresa positiva. Ben 26 erano gli iscritti, quasi tutti con macchine competitive. Non c'è male per una categoria al suo ottavo anno di vita e che qualcuno da un pezzo vorrebbe fare morire... di morte naturale.



Vola... Colombo, in questo caso con Gimondi. L'attuale general manager tecnico della GeS-Ferrari (Gestione Sportiva) ha viaggiato in aereo con il campione d'Italia di ciclismo durante una recente trasferta a tappe coincidenti. Non risulta però che abbia intenzione di ingaggiarlo, anche se Felice sfodera tanto di distintivo del cavallino (e nonostante sappia che nel team modenese si ritrova un Merckx belga anche lì). Per il momento nello staff Ferrari non ci si dà ai cavalli (d'acciaio)... (Attualfoto)

● L'operazione « squadra azzurra CSAI » pare proceda a grandi passi. Il primo stanziamento è stato impiegato per sanare l'acquisto delle due vetture F. 2 Brabham BT 40 correate di motori e accessori. I piloti candidati (che per ora hanno solo avuto un colloquio con Dragoni) saranno presto messi alla prova a due a due. Dovranno sostenere un intenso allenamento: si parla di almeno 24 ore di prove su un due litri sport Abarth O. sella, per poi passare all'impegnativa monoposto di F. 2.

● Merzario è stato tranquillizzato da Ferrari. Sulla F. 1 tornerà in agosto, per il Nurburgring, quando verrà pronta la terza B. 3.

● Curiosamente notato a Le Mans il papà di Catherine Ickx, monsieur Blatòn, che mostrava molta cordialità verso Merzario.

● Mentre il futuro dell'autodromo di Santamonica a Misano, è ancora nel limbo delle dispettose irriducibilità di alcuni burocrati, i proprietari della pista pensano al miglior futuro. Si sta già studiando la possibilità (due inviati speciali sono stati all'Estoril e al Paul Ricard) di costruire una nuova, grande e capace tribuna al centro del rettilineo più lungo, capace di spaziare fino al rettilineo di partenza. La tribuna ospiterà al di sotto una serie di garages, mentre sopra verranno affiancati alcuni stands pubblicitari richiesti dalle case petrolifere, di pneumatici e accessori vari. Comunque sono tutti programmi per il 1974, in caso. Per il 1973 non sono previste altre spese di completamento dell'impianto (richieste CPV a parte).

● Merzario, letto l'articolo di Manocchia su AUTOSPRINT, si è incuriosito per la proposta di Granatelli-Bill France di farlo correre a Talladega il 12 agosto con uno stock-car. « Mi pare che quel giorno non ci siano corse per me in Europa... » ha detto. Aggiungendo subito: « Ma sarà vero? Io non ne so nulla... »

● Clay Regazzoni, dopo la visita (preparatoria) di un « messo », è stato visto a Maranello. Settanta-quattro ci cova...

● Gli argentini, appena hanno saputo che i brasiliani erano pronti a far disputare loro, a Interlagos, la prova conclusiva del mondiale Marche prevista a Buenos Aires in ottobre, si sono affrettati a far sapere di non volerli rinunciare. (Se però il gioco irridato varrà ancora la candela...). In ogni modo le pressioni per vedere in pista equipaggi sudamericani sulle sport di punta per quella occasione, non mancano. Emerson Fittipaldi è ovviamente il più corteggiato. Per l'occasione piacerebbe in squadra alla Ferrari, alla Matra, all'Alfa Romeo, tutte e tre Case con scarpe Good-year tra l'altro. Emerson non ne fa una storia di soldi, ma di... fratello. Ha detto papà Fittipaldi: « Chi lo vuole, dovrà accettare di fargli fare coppia col fratello Wilson. E per noi italiani, specie se si corresse a S. Paolo, sarebbe molto importante. L'Alfa credo sia disposta subito ad accettare... »

● « Reine Wisell och Rolf Stommelen her på träning hittills kört var et på tider kring 1,42,0 mycket bra med tanke på att bilen ar helt ny ». Questa, mi assicuro, è la frase conclusiva di un giudizio molto entusiasta sulla Alfetta euro-turismo che ha debuttato a Mantorp Park. Figurava in uno dei comunicati stampa degli organizzatori durante la corsa. C'è chiaramente un riferimento a un giro veloce, ma capire il resto è difficile. C'è tra i nostri lettori, magari una graziosa turista nordica, che può tradurcelo?

Marcellino



TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

RAI e TV ci pensano poco allo sport auto. Allora non dimenticate che tutte le domeniche-da-corsa e i giorni delle prove è a vostra disposizione la **Speciale Segreteria AUTO-SPRINT**. Conoscete classifiche, tempi, posizioni. Vi invitiamo a chiedere informazioni telegrafiche per consentire alla segreteria di soddisfare tutte le chiamate, specialmente nei giorni delle prove mondiali. Ricordate: basta TELEFONARE allo (051) 46.56.24.



Le corse in calendario dal 21-6 al 29-6-73 in Italia e all'estero

GIUGNO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA Distanza - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
21-23	1. Coppa due Sponde 7. Trofeo Esplanade	AC Chieti AC Milano	Zara (Jugoslavia) Zara (Jugoslavia)	ore 9,30 (21) ore 10 (23)	●	Rally	Si disputa per la prima volta
21-24	Rally Zlatni Piassatzi	Bulgaria	Part. e arr. a Zlatni-Piassatzi Tot. km 2074		●●●	Rally	Zasada-Comorowski (Porsche 911)
22-24	Ries Rally	Germania			●●●	Rally	
22-24	Ronde Cevenole	Francia			●●●	Rally	Andruet (Alpine)
23-24	Scuola piloti Henry Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo Vallenga	Scuola il 23		Gara Club il 24	
23-24	Rally Kohle und Stahl	Germania			●●●	Rally	
23-24	Schaefer 500 Qualificazioni	Stati Uniti	Circuito di Pocono		●●●	Velocità in circuito	
23-24	Coppa Feraboli	AC Cremona	Piazzale Amoco - Cremona Piazzale Amoco - Cremona tot. km 400	ore 21,01 (23) ore 3,50 (24)	●	Trofeo Rally Naz.	Marzatico (Porsche 911-S)
23-24	24 Ore del Nurburgring	Germania	Circuito del Nurburgring di km 28,250		●●●	T, GT, F. V, F. Super V	Kelleners-Pankl (BMW Alpina) 145 giri, media 137,893
24	1000 KM Austria	Austria	Circuito dell'Osterreichring di km 5,911		●●●	Camp. Mond. Marche	Ferrari 312 P (Ickx-Redmann) 70 giri in 4.58'46"28, media 201,920 kmh (nuovo record)
24	Corsa a Rouen	Francia	Circuito di Rouen di km 5,543	ore 9,30 ore 17	●●●	Camp. Europeo piloti F. 2, F. 3	E. Fittipaldi (Lotus 69) 54'20" media 183,633 kmh
24	200 Miglia di Nurnberg-Norisring	Germania	Circuito del Norisring di km 2,300		●●●	Camp. Interserie	Velocità in circuito
24	G.P. Estoril dell'A.C.P.	Portogallo	Circuito di Vila Real di km 6,925		●●●	Camp. Europeo GT	Velocità in circuito
24	Motor State 400	Stati Uniti	Circuito del Michigan		●●●	Stock-Cars	Velocità in circuito
24	Salita a Les Glomeaux	Francia			●	T, GT, S	Velocità in salita Maublanc (Chevron) 1'27"
24	Salita al Mont Revard	Francia			●	T, GT, S	Velocità in salita Mieusset (March) 5'46"2
24	Tarckheim-Treis Epis	Francia			●	T, GT, S	Velocità in salita
24	Slalom Wasing	Germania			●	T, GT	Slalom
24	Autocross du Brabant	Belgio			●		Autocross
24	Cena CRS	Cecoslovacchia			●	T, GT	Velocità in circuito
24	Trofeo Vacaciones	Spagna	Circuito del Jarama di km 3,404		●	T	Velocità in circuito F. 1430: Canellas (Sglex). F. Renault: Villosier. Turismo: Punche (Audi Mini 1000)
24	Corsa sulla sabbia	Germania	Hamburg-Farinsen		●		
24	Bolzano-Mendola	AC Bolzano	Appiano Passo Mendola - km 14,400	ore 10,30 ore 17			Velocità in salita Pica (Brabham Ford BT38) in 8'19"2, media 103,846 kmh
24	1. Autoraduno Turistico «Alfa Romeo»	Scuderia Borzacchini	Terni - Piediluco km 79	ore 9 ore 12	●		Autoraduno Si disputa per la prima volta
24	2. Trofeo S. Salvator Quattro ruote motrici	Scuderia Black and White	Tresenda Trivigno	ore 9 ore 12	●	Gare e raduno	Fuoristrada
24	Trapani-Monte Erice	AC Trapani	Valderice-Monte Erice km 6,670	ore 9 ore 12	●	Gr. 1, 2, 3, 4, 5	Velocità in salita Giliberti (Abarth-Osella 2000) 4'05"2, media 97,968. Re- cord: Amphicar 4'04"2 ('71)
29	G.P. Lotteria	AC Milano	Autodromo di Monza di km 5,750	ore 10 ore 18	●●●	Camp. Europ. Piloti F. 2, S, F. 3	Velocità in circuito Hill (Brabham T38) in 1 ora. 02'30"60, media 220,734 kmh
29	Montepellegrino	AC Palermo	Autodromo di Pergusa	ore 8,30 ore 19	●	T, 1, 2, 3, 4, 5 GT 3, 4, S	Velocità in circuito Si disputa per la prima volta a Pergusa. 1972: Restivo (Abarth 2000)
29	VIII Coppa Città Monopoli	AC Bari	Strada delle Ginestre - km 5 Arrivo al km 9,500 totale km 4,5	ore 9 ore 15	●		Velocità in salita 1967 si è disputata la VII edizione vinta da «Jonny Walker»

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. estr.; ● = naz.; □ = «chiusa»



● La data di chiusura per le iscrizioni al JOHN PLAYER GRAND PRIX è passata senza che nessun team appartenente all'associazione di F. 1 abbia iscritto vetture. Nessuna dichiarazione ufficiale da parte dell'associazione, però un membro del comitato finanziario, Bernie Ecclestone, ha commentato: « Non corriamo per il montepremi, proposto e non c'è neppure questione di discuterne con gli organizzatori. Siamo naturalmente pronti a prendere in esame qualsiasi nuova proposta ci facciano ». L'unico commento del RAC è stato che la data per le iscrizioni pare essere diventata acca-

demica. « Si dovrà indubbiamente spostarla ». Con sole dieci iscrizioni, di cui cinque per vetture di F. 5000, si potrebbe definirlo persimonia verbale. Dalle due parti nessuno sembra molto preoccupato, prendendo per scontato che tutto si risolverà per il meglio. Proprio il genere di situazione in cui potrebbe invece non succedere, a meno che non si decida qualcosa di sensato (perfino correre alle condizioni del RAC non sarebbe forse meglio per certe squadre, che affrontare i conti per le riparazioni resi necessari dal fiasco belga?)

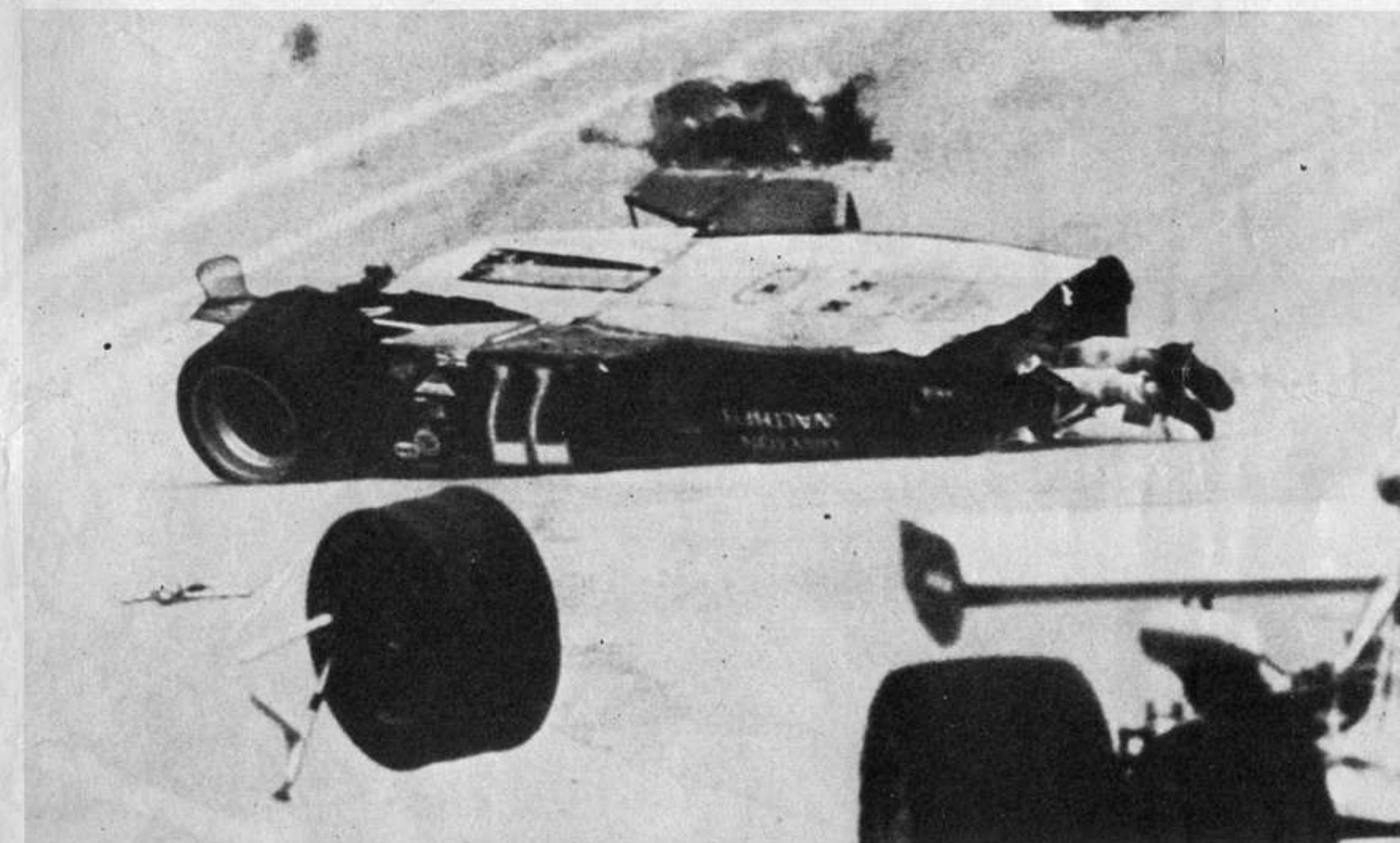
L'equivoco di INDY

LONDRA - Non sono convinto che i modificati regolamenti per Indianapolis ridurranno effettivamente le velocità in corsa. Questi nuovi regolamenti, annunciati dopo i due spaventosi incidenti, con incendi, avvenuti quest'anno a Indianapolis richiedono una riduzione del carburante a bordo, da 75 galloni a 40, e una riduzione nella larghezza dell'alettone posteriore dai circa m. 1,60 a m. 1,25. Anziché fare diminuire la velocità, questo significherebbe vet-

ture più piccole, con una forma più affilata, che andranno più forte sul rettilineo e e abbordando le curve, e forse con una minor forza stabilizzatrice verso il basso, di quanto abbiano avuto fin'ora.

Il progettista di Tyrrell, Derek Gardner, pensa che la gente dell'USAC avrebbe dovuto ricorrere alla semplice soluzione consistente nell'adottare i regolamenti in uso per la costruzione di vetture grand prix, adoperando le stesse attrezzature. « Che diventi parte del campionato mondiale e siamo a posto », dice, parlando quasi al cento per cento sul serio.

All'atto pratico i nuovi regolamenti USAC significheranno che saranno permesse vetture dalle di-



Un'impressionante visione del più drammatico fra gli incidenti che hanno travagliato la più recente edizione della 500 miglia di Indianapolis. Si vedono le gambe di Salt Walther sbucare dalla parte anteriore della sua vettura che sta rotolando in mezzo alla pista, perdendo pezzi e sospensioni

ture più piccole, con una forma più affilata, che andranno più forte sul rettilineo e e abbordando le curve, e forse con una minor forza stabilizzatrice verso il basso, di quanto abbiano avuto fin'ora.

Teddy Mayer e Andy Granatelli ci tenevano entrambi a ridurre la quantità di carburante disponibile nel serbatoio al box, dato che ciò avrebbe avuto un influsso diretto sul ritmo della gara, calcolando il carburante disponibile in rapporto alla distanza, al consumo di carburante e alla velocità sul giro.

Gordon Coppuck, progettista delle vetture Gulf-Mc Laren Indy è d'accordo nel ritenere che chi stabilisce i regolamenti all'USAC sembra aggravare una situazione pericolosa, anziché risolverla.

« Significa un maggior numero di fermate per il rifornimento, durante la gara, e le vetture procederanno completamente piene di carburante in più punti della corsa: potenzialmente la più pericolosa delle situazioni, subito dopo una fermata per il rifornimento, quando c'è il cambio di turno ».

Coppuck ritiene che l'alettone avrebbe potuto essere ridotto ancor più, dato che quello modificato di Indy sarebbe ancora più largo di circa 30 cm. di quelli delle Grand Prix.

mensioni di Grand Prix con motori con compressore e ruote più grandi. In effetti le nuove vetture Indy saranno più piccole delle F. 1, dato che i regolamenti Grand Prix, relativi al carburante, richiedono una capacità massima di 54,9 galloni, quasi la metà della cifra modificata per le vetture Indianapolis. Provate a immaginare vetture di F. 2, con motori della potenza di 800 HP. La mente vacilla.

McRAE spry

● A Indianapolis McRae ha continuato a fare inarcare le sopracciglia alla gente, occupando a un certo momento addirittura il quinto posto nella gara, benché fosse stato spruzzato dal carburante al metanolo della STP Eagle, classificandosi diciottesimo dopo essersi fermato con un collettore rotto, e ricevendo il premio « Rookie dell'anno ». Se fosse rimasto in gara sarebbe certamente arrivato alle spalle di Johncock, con l'altra STP Eagle, e di Vukovich.

Sulla Costa dei Quattrini F.1 e Dom Perignon

Il miglior Grand Prix corso da Wilson Fittipaldi a tutt'oggi è stato quello di Monaco, con un buon terzo posto dietro al fratello Emerson, prima che la Brabham lo tradisse. Ero rimasto un po' perplesso, di fronte ai piccoli, brillanti « fanalini di parcheggio » color arancione, sui due lati del muso a cuneo della BT24, che secondo Wilson lo aiutavano a capire dov'erano i bordi della vettura, sul percorso stradale di Monaco, tanto stretto e piuttosto esigente.

Monaco aveva il suo solito aspetto di luogo internazionale del jet-set, con personalità del passato mondo delle corse che apparivano al sole della Costa dei Quattrini per vedere e per essere visti, in questo primo, grande, importante avvenimento della stagione.

Ricordando con Stirling

Mentre i moderni « autisti » se la sbrogliavano per la strada, alla piscina dell'Hotel Metropole Stirling Moss riviveva i Grandi Premi del passato con un succedersi di persone che sostavano e cominciavano un'altra sessione improntata al « ricordo quando... ». I panfili nel porto davano al Grande Premio la sua atmosfera di eleganza e di mondanità « allo champagne » e si svolgeva una sorta di gara, per vedere chi poteva di soppiatto noleggiare quello più grande in porto per le bevutine, con a bordo la gente più chic. Lor...ord Hesketh (babetta) e il suo team Greyfriars Grand Prix sono stati scacciati dalla posizione al palo, sulla banchina, da Peter Cameron Webbe, con la Yardley e la Ford in lotta serrata per il terzo posto nella battaglia dei « metri ». Il nobile inglese ha compensato le minori dimensioni della sua imbarcazione riempiendola eccessivamente di Dom Perignon, arrivato su una vistosamente poco appariscente Roll Royce Silver Shadow verde scurissimo, con quei finestrini oscurati che fanno subito desiderare di sapere chi ci sia dentro, che non vuole fare sapere di esserci.

C'è gente la quale dice che Hesketh è un grandissimo, giovane soma-

ro, che dovrebbe divertirsi con cavalli da polo, o qualcosa del genere, in cui i suoi denari non salterebbero tanto agli occhi. Secondo me, invece, tanto lui che la sua squadra sono molto utili alle corse. Insomma, se vogliamo diventare tanto seri, nei confronti del nostro sport professionale, da non avere tempo da perdere con gente che corre soltanto per divertimento, dovremmo forse rivedere le nostre posizioni personali. Per lo meno tutto questo fornisce ai giornalisti non tecnici qualcosa di nuovo di cui scrivere e così si finisce per dedicare più spazio sulla carta stampata alle competizioni. Se potissimo trascinare Mark Phillips al G.P. d'Inghilterra...

A Monaco, al box di Hesketh, l'onorevole (figlio di un lord, non deputato) Patrick Lindsay aveva il volto soffuso di un largo sorriso, mentre spiegava che non era effettivamente una possibile seconda guida per Hunt. Semplicemente, lord Hesketh è suo cugino e lui non aveva niente a che fare con il week-end di corse e così via...

In panfilo al G.P. di Svezia

Il direttore di squadra « Bubbles » Hosley mi dice che non andranno al G.P. di Svezia, volendo concentrarsi a fondo sul resto della stagione di F. 1. Quando gli ho chiesto come faranno per adeguarsi al panfilo, in fatto di « veicolo ospitale », agli altri Grandi Premi, ha risposto che si procureranno un trailer. Ho allora domandato se alludeva a una di quelle lussuose case su ruote americane, ma lui ha spiegato: « No, volevo dire che ci procureremo un trailer per portarci dietro il panfilo... »

Eoin S. Young

● Il tribunale del RAC ha assolto Beutler dall'accusa di guida spericolata nella gara di F. 2 a Thruxton, per cui classifica e punti sono tornati com'erano.

Stabilimento: via Val Seriana 3/a
ROMA tel. 89 70 96 - 83 19 345

PUMA



scatola
di montaggio
al favoloso prezzo di
L. 352.000
anziché L. 440.000

per risposta inviare
L. 200 in francobolli



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



GRAZ - Le iscrizioni per la 1000 Km dell'Osterreichring del 24 giugno quest'anno sono buone. La gara sarà il nono round, forse decisivo, del campionato marche e si sa già che vi parteciperanno dodici vetture di tre litri e sedici di due litri, ma con un massimo di 36 macchine in schieramento. Ci saranno anche due GT, ma l'organizzatore capo, Tony Wieser, sta ancora trattando con altri quattro piloti tedeschi della gran turismo. Se non gli sarà possibile radunare un numero sufficiente di GT per la categoria GT speciale, allora «comprerà» qualche altra due litri, fra quelle già presenti sulla lista di riserva.

In tema di iscrizioni italiane gli organizzatori assicurano quelle della Ferrari e dell'Alfa. La FERRARI ha iscritto due vetture ma senza indicare i piloti. Per saperne qualcosa di più bisognerà aspettare le decisioni di Maranello. Si attende il rientro di Merzario da Clermont Ferrand anzitutto per il collaudo delle due 312 P modificate e approntate nella scorsa settimana. Stando a indiscrezioni, potrebbe anche essere schierata una sola macchi-

na naturalmente con il pilota comasco prima guida. Dovrebbe essere esclusa la partecipazione comunque di Ickx, visto che i rapporti ormai si rifanno strettamente al contratto e il belga aveva già espresso la sua condizione di non disputare corse sport se da Maranello insistono nella necessità di collaudare la B 3 F. 1. Anche senza Ickx, nel caso fossero inviate due macchine, a MERZARIO, PACE e REDMAN potrebbe aggiungersi REUTEMAN, che continua a riscuotere molto interesse a Maranello.

Dal canto suo L'ALFA ROMEO invierà in Austria due vetture per Stommelen-Regazzoni e De Adamich-Facetti. L'americano Revson, nemmeno questa volta debutterà sulla 12 cilindri milanese. Se ne parlerà.

Altre iscrizioni di spicco, poi, quelle della GULF MIRAGE, con due vetture per Bell-Ganley e Hailwood-Watson e della MATRA SIMCA, pure con due vetture per Pescarolo, il vincitore di Le Mans, e Larrousse e per Beltoise-Cevert. La PORSCHE MARTINI ha iscritto tre vetture. I piloti sono i

soliti: Muller-van Lennep e i nuovi arrivati dall'Austria e dal Liechtenstein, Koenig e Schurti, che stanno entrambi duellando serratamente nella Formula Super V. La terza vettura sarà affidata a Follmer, con un pilota ancora da designare. Una PORSCHE 908/3, che si dice sia una ex Gulf, è stata iscritta dal privato austriaco Trummer.

Per le due litri, la maggioranza delle iscrizioni riguarda i teams inglesi capeggiati dalla LOLA BARCLAY di EDWARDS e dell'americano Busby. Quanto alle squadre svizzere sono formate da Dupont-Blancpain su Chevron B23, MOSER-NICODEMI su Lola T290 e della Squadra Tartaruga, la cui vettura sarà pilotata da Frey ed Etmueller (Chevron B23).

La scuderia Brescia Corse voleva iscriverne tre vetture di due litri ma la richiesta è arrivata troppo tardi. Se Wieser, come si è detto, non riuscirà a radunare un nutrito lotto di GT prenderà tre vetture italiane e anche qualche altra due litri.

Hannes C. Steinmann

L'alettone sulle F. ITALIA?

CASALE - Qualche tempo fa Giorgio Francia, il campione '72, ha fatto una lunga seduta di prova per conto della CSAI con una F. Italia dotata di pneumatici Pirelli. Si è trattato di un test di durata, effettuato alla presenza dell'ing. Noretto (nella foto) che ha dato buoni risultati quanto a tenuta ma ha palesato qualche problema di consumo (eccessivo). E diventa negativo economicamente. Si trattava di Pirelli S10 di 4,50-8,00x13". Ad ogni modo, la strada giusta è questa. Altra novità — anche questa unicamente a fini di studio — è stato il collaudo di Pianta di una F. Italia dotata di alettone posteriore, del tipo di quelli utilizzati dalle F. 3. Non è detto che queste prove precludano ad un prossimo montaggio di un dispositivo aerodinamico, ma per ora servono a raccogliere utili esperienze.



ROMA - Ma cosa aspetta la CSAI a dare ufficialmente l'annuncio che anche gli «ultra-ventiseienni» possono acquistare una FORMULA ITALIA? Ormai, da tutti si dà per scontata questa risoluzione, molte nuove richieste sono arrivate, le vetture dell'Abarth sono pronte, non vediamo perché aspettare. A proposito: dal 1. giugno dovrebbe essere «aperto» il mercato dell'usato, dal quale però i «vecchi» sono esclusi. Infatti, gli «ultra-ventiseienni» potranno sì acquistare una F. Italia, ma solo nuova di fabbrica: si smaltirà finalmente lo «stock» previsto di 150 vetture?

● Intanto, a forza di definire la F. Italia una monoposto «di serie», le hanno creato anche il problema attuale delle vere macchine di serie: la mancanza di pezzi di ricambio. E naturalmente le iscrizioni sono calate vistosamente. Alla gara di Roma hanno aderito solo 31 piloti e quelli effettivamente presenti erano appena sufficienti per due batterie. Qualche malgno sosteneva che la colpa era di Martini, il quale a suon di vittorie si è ormai fatto la nomea del Merckx dell'automobilismo italiano. Ed invece poteva essere l'occasione buona, visto che Martini non è andato a Valelunga.

Il fantasma di MODENA

MODENA - Da molte parti si sostiene che l'Autodromo di Modena si farà, riecheggiando quanto comunicarono Carpi de' Resmini e Rogano alcuni mesi orsono. Ma, purtroppo, non si hanno ancora indizi probanti per il via a quest'opera, della quale è superfluo ancora ripetere qui i motivi che ne hanno determinato la progettazione e il piano finanziario. Il sindaco Bulgarelli insiste a dire: «L'Autodromo non è più una idea vaga, ma una concreta realtà nei piani della Amministrazione Comunale». Anche il progettista ing. Ugo Cavazzuti ebbe a dirci: «Fra poco il via ai lavori». De Tomaso stesso, che sta per realizzare il suo nuovo stabilimento alla «Bruciata», con molta accortezza precisò: «Sono opere che richiedono del tempo prima di essere iniziate; non si creda che sia cosa facile; ma l'Autodromo certamente si farà».

Naturalmente i più dubbiosi hanno un sostegno alle loro tesi pessimistiche, rinfocolate dalle promesse rinnovate (ma non attuate) del ritorno del Presidente dell'ACI avv. Carpi a firmare la famosa convenzione rimasta a metà alcuni mesi fa. E' incontrovertibile che sino ad oggi, cioè a circa sei mesi dall'annuncio della convenzione Comune-Provincia-ACI-Camera di Commercio, non si sa se il Comune abbia regolarizzato col rogito l'acquisto di quella fetta di terreno occorrente per adeguare il progetto alle varianti richieste.

C'è chi comunque fa i conti spiccioli, dettagliando i preliminari e facendo previsioni. «Ammetto che oggi stesso si procedesse alla firma del rogito, poi verranno l'estate e quindi le ferie. In autunno si dovrebbe eseguire i rilievi sull'area e poi si arriverebbe alla licitazione per l'appalto dei lavori. Si potrebbe giungere al «via» verso marzo-aprile del '74; due anni, almeno, per la costruzione: 1976 per avere la pista. Naturalmente la lira scende e i costi aumentano; quello che era un preventivo di 800 milioni, valutato poi a un miliardo e 200 milioni, potrebbe toccare il vertice del miliardo e mezzo (considerando le altre opere complementari, i servizi, la rete stradale ecc). Io temo che la Regione possa anche eccepire su una spesa di questo genere». Certo, se si pensa il tempo che la CSAI ha messo per fare arrivare 20 milioni sui 70 stanziati durante l'inverno pro Comitato Squadra Piloti Azzurrabili, si fa presto a fare le proporzioni!...

m. m.

Che figura la CSAI...

I tedeschi NO alla «silhouette» e SÌ al progetto Ferrari!

Rientrato a Roma, dopo aver partecipato alla riunione del Bureau della CSI svoltosi a Francoforte il giorno 15 giugno 1973, il presidente della CSAI ing. Rogano ha diffuso la seguente dichiarazione:

«Vi sono molte resistenze all'applicazione integrale delle decisioni CSI di Indianapolis, relativamente all'aumento delle gare dei vari campionati FIA. Vi sono anche intrighi problemi di calendario. Una nuova riunione si svolgerà a fine mese a Le Castellet, in occasione del Gran Premio di Francia.

«Qualche progresso si è registrato relativamente al problema della nuova regolamentazione tecnica (Annesso J) e di quello connesso del futuro del campionato del mondo marche.

«Nessuna decisione è intervenuta, ma direi che la normativa comincia a prendere corpo. A questo riguardo, si può registrare con qualche soddisfazione il fatto che sia stata ufficialmente recepita, accanto al cosiddetto progetto «silhouette» — presentato dal bureau dei costruttori — la nostra proposta per il «prototipo stradale».

«Parallelamente, si va manifestando un deciso orientamento della CSI in favore dell'introduzione di registrazioni rispetto alle attuali libertà per le vetture dei gr. 2 e 4, cioè al fine di conseguire un contenimento dei prezzi».

E' perlomeno singolare questo modo di diffondere delle informazioni. Dopo l'exploit dell'avv. Sansone che — dissero alcuni uomini CSAI — avrebbe interpretato ad «usum Targa Florio» gli orientamenti manifestati a Indianapolis nella CSI, adesso è l'ing. Rogano che capovolge una verità.

A parte l'acqua che getta sul fuoco della speranza per le prove mondiali «in più», è quel riferimento alla questione del nuovo «Annesso J» per il futuro mondiale marche, che lascia sconcertati. La CSAI infatti non può definire «nostra proposta» quella del «prototipo stradale». Perché a Francoforte è avvenuto l'incredibile! Cioè che il citato progetto dei «prototipi ad equivalenza» e prefigurazioni di GT stradali, realizzato dall'Ufficio Esperienze Avanzate della Ferrari, diretto dall'ing. Forghieri, dopo essere stato presentato alla CSAI, è sparito! Pare che la nostra organizzazione dei costruttori, l'ANFIA (su suggerimen-

to di alcuni dirigenti Fiat?) sia stata d'accordo a non portarlo avanti (nonostante il parere favorevole dell'Alfa) e così la CSAI non l'ha nemmeno presentato!... Inoltre, in sede di Bureau dei costruttori, il delegato aggiunto italiano Lurani fece capire che sarebbe stato orientato ad accettare la «silhouette».

Ma che cosa ti capita a Francoforte? Che la delegazione tedesca, quella che aveva finora presentato e sostenuto il progetto «silhouette», essendo sorti dei contrasti nel suo gruppo (la Ford parlava di eccessiva onerosità di queste macchine come insegna l'escalation dei «mostri» euroturismo), ha sfoderato un colpo mancino. Si è presentata cioè alla riunione con una copia di AUTOSPRINT (sic!) del 16 aprile scorso, quella in cui appariva il progetto-prototipo-stradale di Ferrari, ed ha detto: «Sulla base di questa proposta siamo disponibili anche noi...».

Rogano e i suoi partners debbono essersi certo trovati in una bella situazione! Pensate: il progetto (fatto sparire) di una Casa italiana, che viene presentato dagli «avversari», avendolo dedotto da una rivista (che non lascia certo tranquilli i feudatari di via Marsala!). Ed è così che il presidente della CSAI se la cava «esprimendo soddisfazione» e prendendo la ruota, diventata adesso buona!

Per completare il quadro, riepiloghiamo (dopo aver pubblicato nel n. 16 di AUTOSPRINT il progetto Forghieri ora d'attualità) a grandi linee quale doveva essere il regolamento tecnico della «silhouette», anche attraverso alcune proposte in questo senso fatte alla CSI dai costruttori che lo volevano.

La vettura «base» doveva essere una vettura omologata nei gruppi da 1 a 4 compreso — conservava della sua struttura originaria la forma della carrozzeria ed il blocco motore — col motore rialzato o incamiciato a piacere, la cilindrata libera — la sua sistemazione obbligatoriamente quella prevista nella vettura omologata (cioè nel vano anteriore o posteriore) — la trazione anch'essa quella della vettura di serie — cambio, cioè scatola e numero di rapporti, libero — ruote, sospensioni, freni liberi — autorizzate testate a 4 valvole oppure la sovralimentazione, in alternativa, con previ-

sione di un coefficiente perequativo in questo secondo caso.

La CSI doveva però ancora decidere la cilindrata massima di questo nuovo gruppo 5. Infatti la BPICA non si era espressa chiaramente per nessuna delle tre ipotesi: limitazione a 3 litri, limitazione a 5 litri, nessuna limitazione.

Era stata anche già proposta una «scala» di pesi minimi dai 585 chili di una 1000 di cilindrata agli 865 di una 3000 fino ai 1100 di una 5000 e ai 1250 di una oltre 6000.

Molto importante sarebbe stato anche il criterio di omologazione. Dato che molte Case avrebbero avuto vetture gruppo 4 da trasformare in «silhouettes», è evidente che ogni variazione ai criteri di ingresso in questo gruppo potevano far rizzare le orecchie a molta gente. A proposito di un ventilato abbassamento del numero minimo di esemplari richiesto annualmente per l'omologazione in gruppo 4, pare che la BPICA abbia dato un parere contrario, auspicando il mantenimento a 500 degli esemplari richiesti.

I tedeschi le loro «silhouettes» potenziali le avevano già, ed in gruppo 2 (Ford Capri e BMW 3.0 CSL), mentre gli italiani hanno difficoltà tanto che Ferrari e Alfa si sono sempre opposte al progetto.

L'Alfa potrebbe ricorrere alla Montreal, già omologata in gruppo 4, mentre Ferrari dovrebbe omologare la BB o almeno la prossima 308 Dino a motore centrale 3 litri 8 cilindri.

Intanto si inserisce il discorso del «quando». In sede CSI, la sottocommissione dei regolamenti preme perché il nuovo regolamento tecnico valga per il Mondiale Marche a partire dal 1.º gennaio 1975. E questo possiamo definirlo il punto di vista anglo-tedesco. Vi si oppongono Italia e Francia, che, fino a Francoforte, erano gli unici a fare resistenza anche sulla stessa stesura stessa del regolamento del nuovo gruppo 5.

Ai nostri rappresentanti andrebbe bene la data del 1.º gennaio 1975 solo nel caso che il nuovo regolamento fosse adottato all'unanimità, mentre il rappresentante francese ha proposto la data del 1.º gennaio 1976, «legando» il Mondiale Marche attuale alla Formula 1, che com'è noto scade (salvo riproposta) alla fine del 1975.



Giovanni Galli, manager. Questa è la nuova « veste » di Nanni, ex-pilota da corsa. Il pratese, in un'intervista televisiva sul suo « addio » alle gare, a parte le ragioni familiari, ha lasciato chiaramente intendere che alla base del suo ritiro c'è la mancanza di fiducia che ancor oggi inquina i rapporti fra i giovani (come è stato lui) promettenti e le varie Case specie quando sorgono delle difficoltà

Questa intervista col pilota pratese è anche un atto d'accusa: chiarisce i motivi che lo hanno spinto al ritiro

PERCHE', NANNI?

Questo, il comunicato diramato il 14 giugno scorso dalla ISO-Marlboro. Si evita (accuratamente) di far cenno a una comunicazione di Frank Williams (per lo meno contemporanea) di non far correre GALLI in Svezia e di non garantirgli la F. 1 per tutta la stagione, come da contratto:

« MILANO - La Squadra Corse ISO-MARLBORO F. 1 annuncia che il suo pilota Nanni Galli ha deciso di ritirarsi dalle competizioni per improrogabili ragioni familiari.

La ISO desidera esprimere al corridore italiano il suo apprezzamento per la collaborazione prestata nel lancio della monoposto Iso-Marlboro F. 1 nei G.P. Mondiali della presente stagione finora disputati ed augura a Nanni Galli i migliori successi per i suoi nuovi impegni di lavoro.

Per quanto riguarda la partecipazione al G.P. di Svezia, la Iso ha iscritto una sola vettura che verrà affidata a Howden Ganley, mentre sono in corso trattative per sostituire Galli sulla seconda vettura della squadra». (Si parla di PESCAROLO al G.P. di Francia n.d.r.)

«Non ne potevo più di sentirmi un pilota sempre sotto esame!»

PRATO - La definitiva rinuncia all'attività agonistica da parte di Nanni Galli è una specie di atto di accusa contro certi personaggi e miti dell'automobilismo del nostro paese, contro coloro che a parole si dichiarano paladini dello sport a quattro ruote, ma che in pratica pensano ed operano in tutt'altra direzione che valorizzazione dei colori nazionali.

Questo il senso dell'intervista rilasciata da Nanni Galli, nella nuova esclusiva veste di direttore dei suoi affari, cioè della commissionaria Alfa Romeo di Prato, dove lo abbiamo incontrato dopo che i quotidiani avevano dato la notizia del suo ritiro dall'attività agonistica.

E' verissimo che i problemi familiari esistono e hanno condizionato la scelta improvvisa di Nanni Galli, ma il retroscena della decisione sta nel mondo delle corse, dove da dieci anni il pilota pratese, ma bolognese di nascita, ha svolto la sua attività, cogliendo anche grossi successi.

Da un certo punto di vista è l'amara conclusione — anche se costellata di tante grosse soddisfazioni — di una lunga esperienza di un giovane che, a 24 anni, iniziò a correre nella classe 500 (prima corsa alla Coppa della Consuma nel 1964) e poi la escalation al titolo italiano velocità 1000, le corse con Giunti ed i sei anni all'Alfa Romeo, l'esordio in F. 2 nel 1969, il primo contatto con una Formula uno nel 1970, la McLaren-Alfa, poi la March nel 1971.

Infine il 1972 sembrò dovesse essere l'annata buona, quella del grande lancio con la Tecno. Ben presto però gli entusiasmi si raffreddarono, le soluzioni dei molti problemi tardarono, la disponibilità della macchina divenne sempre più aleatoria. Fu in questa fase che a Nanni Galli fu concessa, è la parola adatta, la guida di una Ferrari per il Gran Premio di Francia, offerta sempre di ripiego come si usa con gli italiani in quanto solo perché il titolare, Regazzoni, non poteva partecipare.

Ma la faccenda non ebbe seguito, forse perché l'esaminando Galli fu bocciato. Prima di lasciare la Tecno, Galli chiede, è il dicembre scorso, ai titolari della Casa quali sono le concrete possibilità per il 1973. Le risposte sono

evasive, forse anche perché si aspetta la conclusione dell'accordo finanziario con la Martini, e ciò vorrebbe dire poter ingaggiare un pilota più caro, e più bravo quindi, di Nanni Galli. Il pratese allora decide per la Iso Rivolta e, anche per alcune gare con l'Abarth. Poi, improvvisa, ma non impulsiva la decisione di troncarsi tutto con due lettere a queste due ultime Marche.

— Perché, domando a Nanni, questo irreversibile annuncio a stagione inoltrata?

« La situazione si è evoluta in termini tali — risponde Galli — che ad un certo momento uno deve decidere ed è quello che ho fatto, anche se il primo a dispiacermene sono proprio io ».

— Dunque non è solo per motivi familiari (Nanni non è nemmeno fidanzato) o aziendali (commissionaria ed una manifattura tessile) che sei arrivato a questa rinuncia.

« Non me la sentivo più di correre in questa situazione di incertezza, in questo continuo stato di esaminando. E' questo il lato più negativo di tutta la vicenda (e che non interessa solo Galli, ma altri italiani, vedi il caso Merzario-Ickx - n. d.r.) incertezza del rapporto con la Marca ed il continuo dito puntato su chi sbaglia. Così non si fanno mai i piloti tantomeno quelli da Formula uno che hanno bisogno di una situazione psicologica chiara: non si può correre a trecento allora e pensare di essere ad un esame. All'estero si dà fiducia ai piloti ed i risultati continui si vedono: basta il caso Chapman e delle sue « scoperte » (Rindt, Clark, Fittipaldi) per dimostrarlo. In Italia invece si fa di tutto per creare difficoltà, certa stampa compresa ».

— Ma quest'anno c'era il contratto per l'intera stagione con la Iso-Rivolta.

« Si è vero, ma ormai io non me la sentivo più e poi anche alla Iso Rivolta sono spuntate alcune difficoltà ». Quali non precisa (tecniche, finanziarie?).

— Ma la storia del telex Gran Bretagna annunciante la disponibilità di una sola vettura per il Gran Premio di Svezia e quindi la scelta fra Ganley e te è vera?

« Non ho mai ricevuto una tale comunicazione da Frank Williams — ribatte deciso Nanni — né informazioni circa il programma per la Sve-

zia della Iso. La mia decisione è autonoma ».

In pratica a Nanni Galli hanno cioè fatto passare la voglia di correre e lui, onestamente, ha preferito chiudere subito senza rinvii o scadenze contrattuali, una volta mancata la situazione oggettiva per continuare.

Sotto accusa la politica nostrana di favorire i piloti stranieri, la metodologia di accusare spesso i piloti e trovare sempre alibi per certe vetture (che però piloti di gran fama hanno anche rifiutato), la aleatorietà dell'attività, la mancanza di volontà nel creare i piloti: tutto questo è il significato, anche polemico della decisione del corridore pratese di tagliare tutto.

Galli si occuperà della sua concessionaria « Nanni motors » ma, se facesse solo questo, per noi sarebbe sottovalutare la sua esperienza. Ora che si stanno facendo gli autodromi, e quindi occorrono persone che sappiano tutto dell'ambiente corsaiolo, ci sembrerebbe giusto che i dieci anni di attività di Nanni servissero a migliorare lo sport automobilistico anche in questa fase. Varrebbe la pena di coinvolgere Nanni Galli in questo importante compito al servizio dei giovani e del nostro sport. Anche se lui dice che ora vuol dimettersi anche dall'ANCAI.

Marco Grandini

Non ritenuto idoneo BELSO per l'ex ISO di Galli in Svezia

ANDERSTORP - Nelle prove del Gran Premio di Svezia sono stati visti al lavoro due piloti che non sono abituali nelle gare di Formula uno.

Reine Wisell ha avuto a disposizione una March con la quale nelle prove si è comportato relativamente bene ed in sostanza è stato il migliore della squadra.

Absolutamente esordiente, invece, il danese Tom Belso che ha avuto a disposizione la Iso Rivolta che era destinata a Nanni Galli e che è rimasta libera dopo la decisione del toscano di ritirarsi dalle gare. Belso ha effettuato soltanto le prove del sabato, iniziando in sordina per assuefarsi alla macchina ed alla impegnativa guida delle Formula uno.

Alla fine egli era abbastanza soddisfatto, ma Frank Williams ha giudicato che Belso aveva fatto troppo poca pratica con la F. 1 per poter essere immesso di colpo in una gara impegnativa come si presenta ogni Gran Premio.

Abbiamo pazientato
25 anni per un G.P.
come quello svedese!...

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica **SPRINT**

Sembrava una corsa addormentata (con PETERSON subito involatosi) quando gli ostruzionismi di JARIER, OLIVER e LAUDA hanno scatenato anche HULME, STEWART e FITTIPALDI (con uno spoiler piegato) nella



giostra di quattro giganti

DALL'INVIATO

ANDERSTORP - E chi ce l'ha il coraggio di stilare una pagella per questa corsa inverosimile? Chi ce l'ha tanta lucidità da poter dire chi è stato il migliore, tra i quattro giganti che hanno dato a questa corsa l'impronta della eccezionalità, facendoci vivere un Gran Premio quale non abbiamo mai visto?

E' stata una cosa fantastica, una lotta che abbiamo sintetizzata nelle note di cronaca e che vi invitiamo a rivivere attra-

con **DENNY** il terribile 1°



Sorridono tutti, sul podio del Gran Premio di Svezia, e ne hanno la ragione: infatti, Hulme, Peterson e Cevert hanno fatto una gara fantastica. Ma il sorriso più bello, naturalmente, era quello dell'«orso», il sempre fortissimo Hulme che ha fatto una delle sue famose corse ad inseguimento. Quanto a Peterson, lo sgonfiamento di un pneumatico gli ha tolto un'altra volta la soddisfazione della vittoria

verso le note della cronaca, perché soltanto il racconto delle tantissime fasi che hanno costellato questa gara di avvenimenti eccezionali può darvi il senso vero di quello che abbiamo avuto la ventura di vedere.

Sembrava una corsa addormentata, dopo l'avvio che aveva visto le due Lotus staccarsi da tutti ed andarsene. Pareva che finalmente il fantasmagorico Peterson riuscisse a farcela, a vincere il suo primo Gran Premio, ed al massimo che fosse il compagno Fittipaldi a poterlo insidiare. Pareva che Stewart fosse costretto a succhiare le ruote del compagno Cevert, e che il silenzioso Hulme dovesse soffrire lo sbarramento delle Tyrrell e basta.

Ci si guardava in faccia, con qualche collega di quelli che di corse capiscono e che come noi aveva la sensazione che questo Gran Premio di Svezia fosse destinato al «tran tran» dei giri che si sgranavano uguali e noiosi. E ci preparavamo a prendere poche annotazioni e ad attendere la fine.

Poi, sono cominciate le cose imprevedute, e pur se dobbiamo rammaricarci che siano state le ostruzioni (involontarie, d'accordo, ma sempre ostruzioni) di Jarier e poi di Oliver e Lauda, a determinare gli sviluppi successivi e le grandi cose che abbiamo viste, quasi quasi dobbiamo

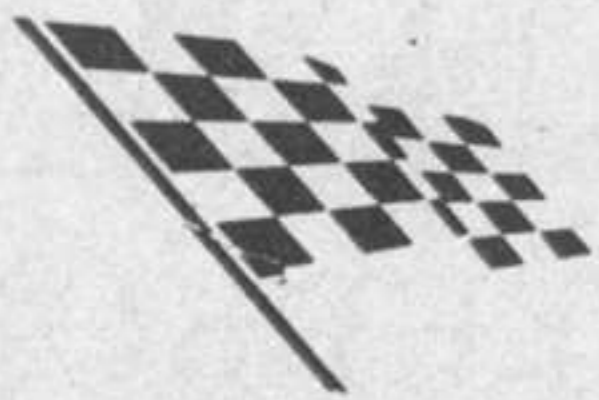
ringraziare appunto i tre che vi abbiamo citati.

Jarier, che Cevert e Stewart e Hulme stavano doppiando, ha permesso a Stewart di passare davanti al giovane compagno francese e da quel momento abbiamo potuto vedere come Stewart fosse ancora il più forte. Stewart, così liberatosi, è andato a prendere i due della Lotus, e quel che è accaduto dopo è stato di tutta bellezza, perché erano davvero tre giganti quelli che si battevano, divisi dallo spazio occupato dalle loro macchine e basta, per la prima posizione.

Oliver e Lauda, che Cevert e Hulme stavano doppiando

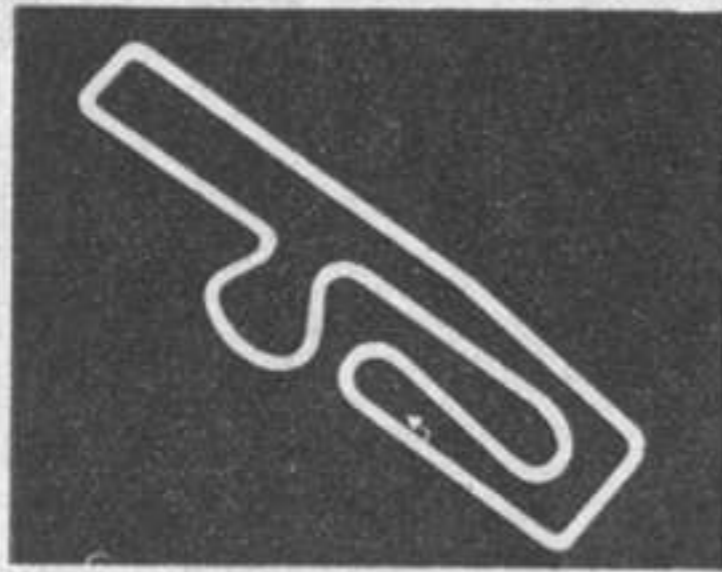
Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 22



G. P. di SVEZIA

gara internazionale di velocità vellevole quale settima prova del Campionato mondiale conduttori di F. 1. Circuito di Anderstorp di 4.018 metri. 80 giri pari a 321 e 440 km. 17 giugno 1973.



COSI' (IN 22) AL VIA

RONNIE PETERSON (JPS-Lotus 72) 1'23''810	FRANÇOIS CEVERT (Tyrrell-Ford) 1'23''899
JACKIE STEWART (Tyrrell-Ford) 1'23''912	EMERSON FITTIPALDI (JPS-Lotus 72) 1'24''084
CARLOS REUTEMANN (Brabham BT42) 1'24''489	DENIS HULME (McLaren-Yardley M23) 1'24''625
PETER REVSON (McLaren-Yardley M23) 1'24''937	JACKY ICKX (Ferrari B3-73) 1'25''604
JEAN-PIERRE BELTOISE (BRM-Marlboro P 160) 1'25''738	MIKE HAILWOOD (Surtees-Fina TS 14) 1'25''776
HOWDEN GANLEY (Iso-Marlboro) 1'25''800	CLAY REGAZZONI (BRM-Marlboro P 160) 1'25''995
WILSON FITTIPALDI (Brabham BT42) 1'26''127	REINE WISELL (March 731 G) 1'26''187
NIKI LAUDA (BRM-Marlboro P 160) 1'26''211	CARLOS PACE (Surtees-Fina TS 14) 1'26''255
JACKIE OLIVER (UOP-Shadow) 1'26''305	GRAHAM HILL (Shadow-Embassy) 1'26''382
GEORGE FOLLMER (UOP-Shadow) 1'26''632	JEAN-PIERRE JARIER (March-STP 731 G) 1'26''874
MIKE BEÜTLER (March 731 G) 1'28''580	TOM BELSO (Iso-Marlboro) 1'28''972

COSI' (IN 14) ALL'ARRIVO

1. Denis Hulme (McLaren-Yardley), 80 giri pari a 321,440 km in 1.56'46''049; 2. Peterson (Lotus-JPS) 1.56'50''088; 3. Cevert (Tyrrell) 1.57'00''716; 4. Reutemann (Brabham) 1.57'04''117; 5. Stewart (Tyrrell) 1.57'12''047; 6. Ickx (Ferrari) a 1 giro; 7. Revson (McLaren-Yardley) a 1 giro; 8. Beuttler (March) a 2 giri; 9. Regazzoni (BRM-Marlboro) a 3 giri; 10. Pace (Surtees-Fina) a 3 giri; 11. Ganley (Iso-Marlboro) a 3 giri; 12. E. Fittipaldi (Lotus-JPS) a 4 giri; 13. Lauda (BRM-Marlboro) a 5 giri; 14. Follmer (UOP-Shadow) a 6 giri.

I NUOVI PRIMATI

Sul giro: Denis Hulme in 1'26''146, media 168,2 kmh. Sulla distanza: Denis Hulme, media 165,200 kmh. In questo circuito non esistevano primati per la Formula 1, che vi correva per la prima volta. Il record precedente era di Ronnie Peterson, nel 1972 con una March 721X aveva girato in 1'28''4, media 163,6 kmh.

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Beltoise	15	57. giro uscita di strada
Oliver	16	51. giro rottura motore
Hailwood	17	41. giro avaria alla sospensione
Jarier	18	37. giro rottura acceleratore
Hill	18	17. giro rottura motore
W. Fittipaldi	20	1. giro uscita di strada
Wisell	21	0. giro rottura ruota giro ricognizione
Belso	22	non partito

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Hulme, Peterson, Fittipaldi, Stewart ●●●●● - Cevert, Reutemann, Ickx, Ganley, Beltoise, Hailwood ●●●● - Revson, Lauda, Follmer, Oliver, Jarier, Pace ●●● - Beuttler, Hill ●● - Regazzoni, Wilson Fittipaldi non giudicabili. La prossima prova sarà il Gran Premio di Francia, in programma al Paul Ricard il 1. luglio.

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

poco dopo, hanno costretto i due dapprima a staccarsi da Stewart e poi a perdere contatto tra loro. Ed Hulme è stato il più sacrificato, avendo subito il rallentamento maggiore. A Oliver, e Lauda, anche se vorremmo che guardassero di più nei retrovisori, dobbiamo il ringraziamento per aver creato i presupposti della favolosa impresa di Denny Hulme, che così ha potuto scatenarsi in una caccia implacabile che lo ha portato infine a riacciuffare Cevert, e poi i tre che erano in testa.

Una cosa mai vista, vi dico, e chissà se ne vedremo mai più di corse così combattute, su un circuito che non facilita di certo la formazione di grupponi.

Leggetevi la cronaca della corsa, davvero, e se saremo riusciti a darvi almeno una piccola parte delle sensazioni che abbiamo vissute vedrete come la gente di Svezia, che per la prima volta vedeva un Gran Premio di Formula uno, abbia avuto una iniezione alle monoposto maggiori quale nessuno può sperare. Forse

STEWART ispettore a MONZA

ANDERSTORP - Nella riunione della GPDA tenutasi sabato pomeriggio nella «caravan» Texaco, immediatamente dopo le prove, tra gli altri argomenti è stato discusso quello del Gran Premio d'Italia di settembre, in relazione allo stato della pista, vale a dire alla richiesta già avanzata che il tracciato sia modificato per renderlo più selettivo e meno pericoloso, perché evitando il formarsi di gruppi numerosi si evitano le possibilità di collisione.

Poiché attualmente anche i piloti non hanno elementi di valutazione concreti, è stato deciso che Jackie Stewart venga a Monza tra poco per prendere contatto con l'ing. Bacciagaluppi e discutere con lui le possibilità di variare la pista. La visita di Stewart dovrebbe avvenire tra una quindicina di giorni e sarà preceduta da un colloquio telefonico che probabilmente avverrà lunedì o martedì.



Denis Hulme, dopo tanti primi posti nello schieramento di partenza, ha finalmente vinto un GP quest'anno. Il neozelandese ha anche meritato ampiamente il premio «Rouge et Blanc» intitolato a Jo Siffert attribuito ad ogni Gran Premio da una giuria di giornalisti al pilota dimostratosi più combattivo

saranno delusi l'anno venturo, gli svedesi che accorreranno di certo al secondo loro Gran Premio, perché noi abbiamo dovuto attendere 25 anni per vedere una gara così, ma saranno di che essere soddisfatti.

Una corsa favolosa, ripetiamo, ed anche molto utile ai fini del Campionato Mondiale. Adesso Stewart è ancora più vicino a Fittipaldi nella graduatoria generale, ed il Gran Premio di Francia — che dovrebbe essere l'ultima delle gare della prima metà del campionato — sarà decisivo per stabilire chi avrà il titolo (sempre platonico) di Campione d'estate.

Emerson Fittipaldi, svantaggiato fin dalle prime battute dalla squilibratura della macchina dovuta ad uno spoiler che si era piegato, era un poco deluso; perché sapeva di aver fatto molto durante questa corsa. Sapeva di aver dovuto battersi in condizioni difficili e di non meritare la cattiva sorte che lo ha messo fuori pista poco prima del termine.

Stewart, che aveva anche lui compiuto una impresa degna di lui, avrà avuto di che recriminare per aver dovuto cedere insieme con Fittipaldi. E Ronnie Peterson che aveva finalmente intravisto la vittoria che insegue da tanto, ha conservato il suo sorriso davanti all'assalto delle domande di tutti, quando i primi tre sono stati portati davanti alle tribune, issati su un camion

che ha permesso alla gente di vederli in faccia, ma dietro il suo sorriso c'era il disappunto di una sconfitta immeritata.

Per Ronnie Peterson è stata una gomma, a determinare lo smacco, una gomma posteriore che si stava sgonfiando e che le sue qualità di acrobata non sono riuscite a compensare. Non ha potuto far altro che resistere fin che ha potuto, cedendo il passo proprio perché non poteva farne a meno.

Però Dennis Hulme la vittoria se l'è cercata e se l'è costruita, con la reiterata rabbiosa azione iniziale di attacco a Stewart, e poi con la fantastica rimonta che ne ha valorizzato le doti di combattività che molta gente ignora perché il suo carattere taciturno non è affatto per esternare in alcun modo le sue azioni.

Ecco perché, davvero, il coraggio di stabilire una graduatoria tra i quattro giganti di questa corsa non lo troviamo. Per noi sono sullo stesso piano, e li ringraziamo di quello che hanno fatto in questa giornata memorabile. Sono stati soltanto quattro, perché il Cevert che pure è stato anche lui bravissimo non è riuscito a compiere le stesse prodezze e perché quelli che potenzialmente noi consideriamo capaci di altrettanto non erano serviti altrettanto bene dalle loro macchine.

La battaglia privata che hanno dovuto compiere Reutemann e Ickx con le loro macchine è sta-

ta altrettanto bella, ma è ovvio che non possa entrare nel conto finale allo stesso modo, non solo per noi che abbiamo almeno potuto valutarne gli sforzi, ma soprattutto per la gente che è lontana e che può considerare soltanto quello che è più apparente.

E' peccato che due uomini di questo calibro non abbiano anche loro mezzi di eccezione, da poter guidare, ed è peccato soprattutto in giornate come questa, perché anziché quattro i giganti avrebbero potuto essere sei, e sarebbe stata una battaglia ancor più avvincente.

Forse anche per loro verranno momenti migliori, e soprattutto per Ickx pensiamo a quel Gran Premio di Germania che ai primi di agosto ci permetterà forse di andare in vacanza con la soddisfazione di una vittoria colorata di rosso, dato che sul leggendario «ring» di Adenau Ickx ha sotto la suola delle scarpette la sua personale riserva di secondi da tirar fuori.

Il resto della corsa è stato vero. Dobbiamo rilevare ancora una bella prestazione di Howden Ganley, che dopo Montecarlo co-

mincia ad essere tra coloro che contano, visto che la sua macchina migliora. Ed anche quella di Hailwood finché è stato in gara, finché cioè la macchina è andata dritta, prima che la sospensione cedesse. C'è stata anche una onesta corsa da parte di Beltoise, che tuttavia può solo consolarsi per essere stato il migliore tra quelli che usavano le gomme Firestone.

E c'è stato un altro calvario di Regazzoni, che ha dovuto malinconicamente tenere il finalino di coda, superato persino da Beuttler che proprio un fulmine di guerra non è. Sono, comunque, cose marginali, pur se individualmente ognuno dei protagonisti ha le sue sensazioni e le sue mortificazioni.

Davanti a quello che i grandi attori di questa gara hanno fatto, tutto il resto svanisce ed è appannato, conta poco. Quel che conta è che gare come questa riaffermano la validità sportiva, sul piano umano, delle gare in automobile, servono davvero la causa generale dello sport, facendo dimenticare anche le ubbie di certi personaggi. Quando gente come Hulme, Stewart, Fittipaldi, e Peterson, dà dimostrazioni di questo genere, può essere perdonata anche di atteggiamenti «padreteristici» che si compiace di assumere.

Abbiamo vissuto una giornata memorabile, e li ringraziamo. Che corsa, gente!!

Non troppo in... PACE le prove

ANDERSTOPP - Le prove non ufficiali che erano previste per la giornata di giovedì, non sono state fatte sia per lo stato della pista che necessitava di pulizia e finiture sia perché di concorrenti pronti a farle praticamente non ce n'erano. Così si sono svolte soltanto le sessioni di prove previste per le giornate di venerdì e sabato, secondo gli orari stabiliti, che peraltro sono stati leggermente modificati.

Il mattino del venerdì non sono accadute cose di rilievo per quanto riguarda i tempi, ma si è registrata una uscita di strada di George Follmer con la Shadow, uscita di strada che è stata sfortunata perché la

macchina è finita direttamente addosso ad un palo di sostegno delle reti di protezione e così ne sono risultati dei danni rilevanti alla monoscocca. La Shadow ha avuto un brutto inizio perché sulla macchina di Oliver si è rotto il motore prima ancora di cominciare, mentre lo stavano scaldando.

Anche sulla March di Beuttler si è rotto il motore, mentre su quella di Jarier c'è stata una avaria al cambio che si è poi ripetuta durante la seconda sessione del venerdì. La Ferrari ha iniziato le prove con gomme che si sono rivelate non adatte e le ha poi finite con gomme migliori che hanno permesso l'ottenimento di tempi decenti anche se non eccezionali.

La ora e mezza prevista per il pomeriggio è stata divisa in due parti per permettere di controllare lo stato della pista e di lasciar passare una nuvola che minacciava pioggia. I tempi ottenuti sono stati molto buoni, specie da parte di Peterson e Cevert. Tuttavia Peterson aveva il miglior tempo fino a pochi minuti

dalla fine e pareva che nessuno riuscisse a batterlo. Invece i cronometristi annunciavano un tempo migliore per Cevert, che lo avrebbe ottenuto all'ultimo giro e Peterson era abbastanza deluso. Un successivo controllo permetteva però di constatare come il tempo di Cevert fosse falso e quindi era Peterson ad essere l'unico a scendere sotto il minuto e 24 secondi.

Il sabato, i tempi ottenuti da tutti sono stati meno buoni che il venerdì salvo che per Cevert che è riuscito anche lui a scendere sotto il minuto e 24, come ha fatto anche Stewart mentre Fittipaldi pur giungendo vicino non vi è riuscito. Come aveva fatto Cevert nella giornata di venerdì, sabato Stewart ha provato la macchina con la carrozzeria modificata, allo scopo di abituarci e per qualificarsi anche con questa vettura nel caso che si rendesse necessario.

In pista si è visto anche il danese Tom Belso che è un giovane pilota che partecipa regolarmente alle gare della Formula 5000 e che è stato

messo sulla Iso Rivolta destinata a Nanni Galli e che era rimasta libera. Egli ha effettuato una prima serie di giri molto lenti per poi progressivamente accelerare e alla fine ha ottenuto un tempo decente.

Da registrare un testa-coda di Ganley che non ha potuto continuare ed il fatto che Clay Regazzoni non è sceso in pista perché gli si era rotto il motore ed i meccanici non hanno avuto il tempo di cambiarlo.

Più serio l'incidente a Pace, che è uscito di pista in fondo al tratto più veloce del circuito, urtando le protezioni e rovinando molto la sua Surtees ma non facendosi niente alla persona; ha poi preso il via con la vettura di riserva.

Purtroppo, questa volta non siamo in grado di fornirvi la solita tabellina con i migliori tempi delle varie sessioni di prova, in quanto qui ad Anderstorp al centro cronometrico funzionava un computer che metteva mano a mano fuori i tempi che ciascuno migliorava, senza fornire i parziali.

f. l.

I giri più veloci in corsa

HULME	1'26"146
PETERSON	1'26"352
FITIPALDI	1'26"542
STEWART	1'26"591
CEVERT	1'26"673
REUTEMANN	1'27"094
OLIVER	1'27"497
REVSON	1'27"677
ICKX	1'27"766
BELTOISE	1'27"804
HAILWOOD	1'27"846
PACE	1'28"530
GANLEY	1'28"574
JARIER	1'28"700
LAUDA	1'28"708
FOLLMER	1'29"119
BEUTTLER	1'29"171
REGAZZONI	1'29"567
HILL	1'30"108
W. FITIPALDI	1'37"373

ICKX il primo dei doppiati

Classifica mondiale F. 1 (dopo la settima prova)

		ARGENTINA	BRASILE	SUDAFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONACO	SVEZIA	
Emerson FITIPALDI	Lotus-JPS	9	9	4	9	4	6	—	41
Jackie STEWART	Tyrrell	4	6	9	—	9	9	2	39
François CEVERT	Tyrrell	6	—	—	6	6	3	4	25
Denis HULME	McLaren	2	4	2	1	—	1	9	19
Peter REVSON	McLaren	—	—	6	3	—	2	—	11
Ronnie PETERSON	Lotus-JPS	—	—	—	—	—	4	6	10
Arturo MERZARIO	Ferrari	—	3	3	—	—	—	—	6
Jacky ICKX	Ferrari	3	2	—	—	—	—	1	6
George FOLLMER	Shadow	—	—	1	4	—	—	—	5
Andrea DE ADAMICH	Brabham	—	—	—	—	3	—	—	3
Carlos REUTEMANN	Brabham	—	—	—	—	—	—	3	3
J. P. BELTOISE	BRM	—	—	—	2	—	—	—	2
Niki LAUDA	BRM	—	—	—	—	2	—	—	2
Wilson FITIPALDI	Brabham	1	—	—	—	—	—	—	1
Clay REGAZZONI	BRM	—	1	—	—	—	—	—	1
Chris AMON	Tecno	—	—	—	—	1	—	—	1

DALL'INVIATO

ANDERSTORP - Sole splendido, con nemmeno più nuvole decorative che il cielo azzurrino di Svezia, pulito per possedere aria non contaminata, ci ha offerto nei giorni di prove. Fa anche quasi caldo e la gente che è afflitta nei giorni scorsi, accampandosi attorno al circuito, ne profitta per un anticipo di quelle vacanze mediterranee che sono il sogno di tutti, qui.

Circuito colmo, dicono di cinquantamila e più, che sono stipati lungo la pista e nelle tribune zeppe di gente. La anomalia del circuito, che ha i box lontanissimi dalle tribune e dalla linea di partenza ed arrivo, non lasciano capire quel che sta per accadere, a quelli che sono nelle tribune spettacolari. Si apprende tuttavia che i piloti, dopo un giro compiuto in un autobus, hanno trovato che all'esterno della curva che segue la linea di partenza ci sono troppi fotografi, per i loro gusti, e quindi vorrebbero che si eliminassero.

Gli organizzatori che hanno paura di incidenti, perché temono di provocare reazioni governative, approfittano della occasione e tentano di sloggiare i fotografi e giornalisti, che che però non si lasciano intimidire e compatti rifiutano. Cosicché dopo parlamentari vari, con intervento anche di Hulme, ecco che le cose stanno come prima salvo uno spostamento del gruppo dei fotografi di qualche metro tanto per dimostrare buona volontà. Il risultato è il ritardo di una mezz'ora sull'orario di partenza previsto.

Il via è dato dopo tre giri di prova durante i quali la March di Wisell rompe una ruota e così lo svedese non può fare il suo ritorno alle gare di F. 1. Manca anche la Iso Rivolta di Belso, al quale è stato detto che la macchina ha il motore rotto e che

quindi non si può usare. La realtà è quella che vi diciamo a parte.

Al via scatta meglio di tutti Fittipaldi, che si incunea tra Peterson e Cevert e così passa secondo alla prima curva dietro il compagno di squadra che certo non è tra gli « addormentati » nelle partenze. Dietro sfilano Cevert, Stewart, Hulme, Reutemann, Ickx e via via gli altri. Dopo nemmeno trecento metri la Shadow di Hill è già in difficoltà e passa adagiosamente alla prima curva fermandosi poco dopo. Al primo passaggio, Peterson e Fittipaldi ruota a ruota sono già staccati dal resto, con Cevert, Stewart e Hulme dietro e già più lontano il gruppetto condotto da Reutemann davanti a Ickx, Revson e via via gli altri.

Manca Wilson Fittipaldi, che è uscito di strada per il blocco dell'acceleratore e che ha danneggiato la macchina. Ultimo è Regazzoni la cui macchina proprio non va. Dietro Ickx e Revson sono Hallwood, Beltoise, Pace, Ganley, Lauda, e — già staccati — Follmer, Jarier, Oliver, e poi Regazzoni e Beuttler. Le posizioni non cambiano per parecchi giri, salvo piccole varianti nella coda del gruppo.

Dietro i due della Lotus, il trio Cevert-Stewart-Hulme appare vivace con Hulme che tenta ripetutamente di « puntare » la sua macchina all'interno delle curve per superare Stewart ma senza riuscirci perché ovviamente Stewart resiste. Al decimo giro non passa Beltoise che si è fermato al box per far controllare il radiatore dell'acqua che vibrava. Riprenderà la pista qualche giro dopo staccatissimo.

Niente da segnalare per le posizioni di testa, ma notiamo come sulla Lotus di Fittipaldi lo spoiler anteriore di sinistra si sia piegato in basso, il che ovviamente provoca un certo squilibrio nella macchina, ma lui continua ad essere alle costole di Peterson.

Si deve giungere fino al 35. giro per registrare qualcosa di interessante,

ed è dato dalla necessità per i due di testa di superare Jarier. A questo punto il loro vantaggio sul trio Cevert-Stewart-Hulme era di 4 secondi e si attende di vedere come saranno le posizioni dopo il sorpasso. Che evidentemente deve essere stato facile, perché al giro successivo il vantaggio è di quattro secondi e mezzo.

Al 36. giro, tuttavia, ci sono da doppiare anche Oliver e Lauda e se per il primo l'operazione è facile per il secondo risulta più complessa ed infatti la coppia della Lotus si disunisce ed il distacco diminuisce. Nel frattempo, anche i tre inseguitori avevano dovuto doppiare Jarier e così, dato che l'hanno fatto in zona difficile, si verifica un cambiamento importante e che sarà determinante in un certo senso: Stewart riesce a passare davanti a Cevert, e così al 38. giro le posizioni sono: Peterson in testa con Fittipaldi a 1"5 e Stewart a 3 secondi. Lauda e Oliver fanno da tampone a Cevert e Hulme che si staccano da Stewart ed anche tra loro la corsa assume un volto nuovo.

Cevert poi ha qualche difficoltà a passare Ganley, e così il suo distacco rispetto a Stewart sale, mentre diminuisce il suo vantaggio su Hulme che finalmente si è liberato di tutti gli intoppi. Al 43. giro, Stewart è a due secondi dal due della Lotus che si erano ricongiunti e mentre vediamo che Beuttler fa da « tappo » alla Ferrari di Ickx, registrando che Hallwood passa adagio e poi va al box.

Al 45. giro, finalmente Stewart ha riacquisto i due della Lotus e da questo momento inizia una battaglia a tre che ha fasi epiche. Nel frattempo anche Hulme rinviene e comincia la sua fantastica rimonta che lo porta a ridosso di nuovo della Tyrrell di Cevert.

Al 57. giro, doppiando Revson, Peterson riesce a riprendere un poco di vantaggio su Fittipaldi e Stewart ed allo stesso tempo Hulme ha rag-

giunto Cevert. Dietro questi cinque ci sono sempre Reutemann e Ickx isolati che fanno la loro gara senza altri problemi che quelli che danno loro le macchine dalle quali non possono trarre più di tanto.

Al 63. giro con Peterson che ha ancora qualche metro di vantaggio su Fittipaldi e Stewart, Hulme passa finalmente Cevert e continua la sua caccia ai primi. Nello stesso giro Beltoise finisce fuori strada, danneggiando la macchina e si ritira. Al 66. giro, doppiando la Ferrari di Ickx, il trio di testa diventa di nuovo compatto.

Dal nostro taccuino ricaviamo: « da scarichi fitti fumo intervalli », il che significa che abbiamo notato come in rettilineo e non nelle staccate, dagli scarichi della Lotus vengano fuori delle bruffate di fumo che potrebbero indicare qualche piccolo guaio al segmento di qualche pistone. Poco dopo, le nostre annotazioni sono ancora eloquenti: « motore Fittipaldi fuma molto e Hulme sotto i tre di testa » a indicare che la rimonta di Hulme era davvero bellissima e che a nostro avviso sulla Lotus del campione del mondo qualcosa non andava.

Infatti, al 72. giro Stewart profitta di una incertezza di Fittipaldi e lo passa all'interno della curva che è dopo la linea di partenza, mettendosi decisamente alla corda. E Hulme era arrivato dietro a loro proprio in questo giro, costituendo quindi in testa un quartetto serrato, cosa davvero eccezionale in un Gran Premio dopo tanti giri. Ma il quartetto dura poco: perché due giri dopo sono rimasti di nuovo in tre, con Fittipaldi quarto ma lontano. Adesso non sono più macchine nere e macchine blu in testa ma una macchina più chiara si è aggiunta al quadro, e pare decisa a resistere.

I tre restano insieme e Hulme ricomincia le manovre di tentativo di superamento di Stewart che aveva

compiute all'inizio, ma non riesce. A sette giri dalla fine Fittipaldi, che va adagio, è superato da Cevert che diventa così quarto. A cinque giri dalla fine Reutemann passa anche lui Fittipaldi ed Ickx è sempre sesto.

A tre giri dalla fine l'ultimo dramma, come si può pensare: Stewart rallenta di colpo, anche lui nella curva che è dopo le tribune, ed anche lui con gli stessi guai che hanno colpito Fittipaldi. Hanno ceduto i freni ed anche il cambio non va più bene.

Hulme diventa secondo e non abbiamo il tempo di annotare il cambiamento che vediamo l'ultimo, si crede, avvenimento importante: Fittipaldi arriva davanti alle tribune adagiosamente e appena trova un varco nel guard-rail svolta per portare la macchina fuori pista.

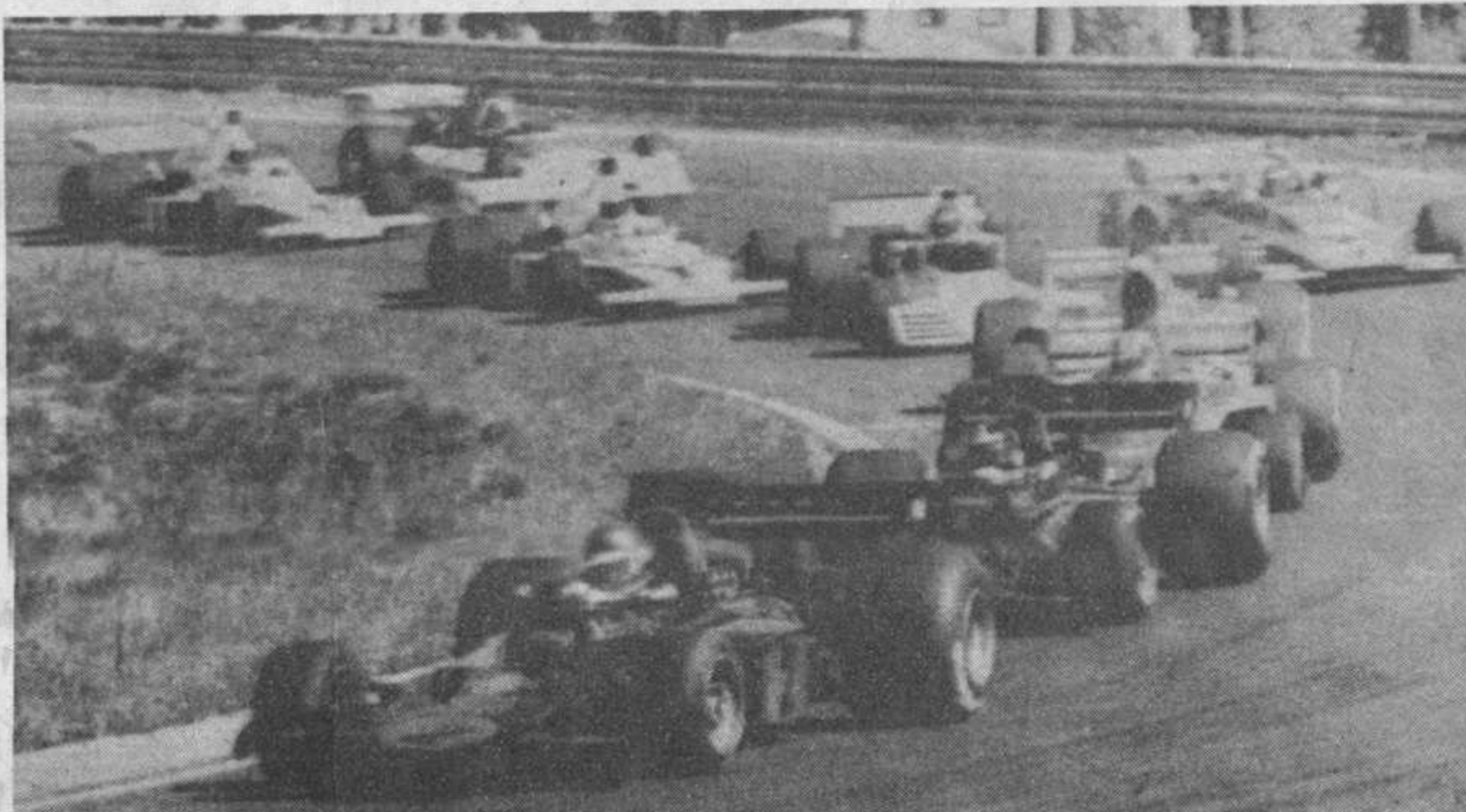
Mancano due giri: Cevert supera Stewart che va adagio e vediamo che anche Reutemann incalza lo scozzese. Manca poco più di un giro alla fine, e udiamo lo speaker dire qualcosa nella per noi incomprensibile lingua svedese. La reazione della gente è di grande eccitamento, dato l'agitarsi frenetico di braccia e gli urli.

Crediamo che Peterson sia rimasto solo e invece ecco che sul rettilineo che porta all'arrivo sbucca per primo Hulme, con Peterson a ruota ma in sbandata. Ormai ci aspettiamo di tutto da questa corsa inverosimile. Aspettiamo ancora un minuto e mezzo, aspettiamo l'arrivo. Dalla stessa curva che porta al traguardo sbucca la bianca McLaren di Hulme e Peterson che gli sta aggrappato alle ruote non può far nulla. E' un arrivo in volata, se volete, perché il distacco è di poco, ma sono quattro secondi, tantissimi, perduti nell'ultimo giro da Peterson.

E Reutemann è passato davanti a Stewart, « rubandogli » un punto per il Campionato del Mondo.

Che corsa, gente!

f. l.



Il gruppo ancora compatto subito dopo la partenza del Gran Premio di Svezia, ad Anderstorp. Conducono la fila le due John Player Special di Peterson e Fittipaldi, seguite dalle Tyrrell di Cévert e Stewart, dalla Brabham di Reutemann e dalla Ferrari di Ickx, all'esterno. Poi Hulme, Beltoise e Revson

Due novità tecniche

La TYRRELL col muso a punta

ANDERSTORP - Novità di un certo interesse sulla Iso-Rivolta e sulla Tyrrell, anche se per questa ultima la novità interessa soltanto un esemplare della macchina utilizzata in prova e non per la corsa.

La Iso-Rivolta è stata modificata con lo spostamento in avanti del radiatore, il che ha determinato la modifica della parte anteriore della macchina dal punto di vista della forma esterna. Insieme con il nuovo muso, la Iso-Rivolta aveva anche una presa d'aria dinamica per la alimentazione più grande di quella finora utilizzata, ed anche delle modifiche all'atletone costruito in modo più leggero.

Nessuna modifica apparente sulla Ferrari, sulla quale peraltro abbiamo notato la adozione di un radiatore anteriore in pezzo unico (costruito in alluminio) mentre a Montecarlo essa aveva un radiatore sdoppiato. Il radiatore in due parti, che comunque erano unite tra loro, era dovuto al fatto che di radiatori in rame grandi come richiesto non ne esistono e quindi il problema era stato risolto appunto con la saldatura fianco a fianco di due differenti radiatori. Con il radiatore in alluminio questo problema non si è posto e ciò spiega la differenza, che come vedete è minima.

La novità alla Tyrrell, in sostanza consistita solo nella adozione di un musetto più appuntito, di forma molto più aerodinamica, che dà alla macchina un aspetto diverso. Però in sostanza la macchina è rimasta come era, senza modifiche sostanziali per quanto riguarda la struttura. Infatti anche il radiatore anteriore è stato mantenuto ed è raffreddato da una presa d'aria Naca posta al centro del nuovo musetto.

La nuova forma è stata provata sia da Cévert sia da Stewart, al duplice scopo di constatarne la efficienza e di qualificare un'altra macchina, in modo da poterne disporre per la gara nel caso che una delle due macchine previste fosse stata danneggiata durante le prove. Secondo quanto ci ha detto Derek Gardner, progettista della Tyrrell, questo esperimento rappresenta un tentativo di evoluzione della macchina esistente, e lui ritiene che sia su questa strada che bisogna lavorare per il prossimo futuro, preferendo migliorare man mano la macchina... che vince (sono parole sue) che affrontare le incognite di una costruzione nuova.

Tuttavia, a quanto sappiamo, alla Tyrrell stanno lavorando alla costruzione di una macchina nuova ed è probabile che fra qualche tempo la si veda in gara o almeno in prova. Saperne di più è difficile perché alla Tyrrell come è loro abitudine sanno mantenere i segreti, come si era constatato anche in passato.

Niente da segnalare sulle altre macchine, almeno per le cose che sono avvertibili visualmente.

f. l.

Ecclestone non molla REUTEMANN

Le voci del passaggio di Carlos Reutemann alla Ferrari, circolate in Italia negli ultimi tempi, sono state raccolte anche negli ambienti delle squadre, e variamente commentate. Da parte sua, Reutemann ha detto che per il momento si trova molto bene alla Brabham dove le cose sono molto chiare e l'ambiente generale è molto simpatico. La Brabham d'altra parte va abbastanza bene e quindi non ci sarebbero motivi di cambiare.

Tuttavia, non ha escluso che ci siano state o ci siano delle trattative con la Ferrari, preferendo astenersi da ogni dichiarazione al riguardo. Registrano peraltro la dichiarazione di Bernie Ecclestone patron della Brabham, il quale ci ha detto che «Reutemann ha ancora un anno di contratto» con lui, il che escluderebbe che almeno per il 1974 Reutemann possa cambiare squadra. Staremo a vedere.



3 giorni pesanti in SVEZIA per il pilota belga di Ferrari Comincia così il suo j'accuse...

dai giornali

«Se il signor Enzo Ferrari desidera che io non guidi più per lui, posso smettere di correre anche dalla settimana prossima, già sono abbastanza ricco e ho altri interessi nella vita. Così in Italia avrete anche il pilota numero uno nazionale alla Ferrari! (Frasese detta fra i due turni di allenamento nella prima giornata del GP di Svezia). Non ho mai accettato che la gente cammini sui miei piedi facendo del "rumore" che è tipico italiano. Non ho mai chiesto né di guidare una BMW turismo per il Nurburgring, né una Porsche turbocompressore a Hockenheim...»

«Non ho problemi per avere in squadra Arturo Merzario; ritengo solamente necessario e utile, per ottenere risultati migliori, avere a disposizione due monoposti. E' una mia convinzione di sempre, tanto è vero che anche l'ing. Ferrari avallò tale mia decisione, ponendola nel contratto, e non ho nulla in contrario che Merzario torni in F. 1, purché sia con una terza vettura.»

«E' Ferrari che ha mandato via troppa gente, mettendo alla fine i rimasti nell'impossibilità di fare tutto. Nel 1972 con Regazzoni tutto andava benissimo, mentre quest'anno, con Merzario, non c'è niente che vada bene.»



...ma in questa intervista certe posizioni si «sfumano» il monologo del DIABOLICKX

ANDERSTORP - La prima cosa che apprendiamo appena arrivati sul circuito di Anderstorp, dopo un viaggio avventuroso a base di aerei in ritardo e di valigie perdute, è che Jacky Ickx è piuttosto «nero» di umore.

La ragione è semplice: quel che è stato recentemente scritto su parte della stampa italiana è naturalmente rimbalzato fuori dai nostri confini e la stampa belga, francese e inglese se n'è fatta eco. Per cui è chiaro che il pilota ne è venuto a conoscenza, non sappiamo se più o meno fedelmente, ma abbastanza od ogni modo, da renderlo edotto in maniera chiara, visto che pare conoscere le cose nei particolari.

Le sue reazioni sono state immediate e precise, e le troverete nella intervista che ci ha concessa e che adesso vi riproduciamo. Una intervista che, in fondo, è stata un monologo, poiché da parte nostra ci siamo limitati a chiedergli quali erano le sue reazioni. Eccole:

«Enzo Ferrari è certo un grande uomo, per il quale nutro la massima stima per quello che ha finora fatto, il più grande rispetto. Prova ne sia che questa è la quinta stagione che corro per lui. Sono tuttavia molto sorpreso ed addolorato di dover apprendere attraverso una campagna di stampa condotta contro di me, specialmente in Italia e con informazioni che non possono venire che da lui, la sua poca soddisfazione e direi i suoi rimpianti di avermi al suo servizio. Sono poi molto deluso di vedere che non rispetta, nelle informazioni che fornisce alla stampa, il carattere privato dello scambio di lettere e di accordi contrattuali che non dovrebbero riguardare che lui e me.

«Credo di capire che il problema principale sollevato è che il signor Ferrari stima che io non ho fatto abbastanza prove sulle macchine, o sulla macchina, se parliamo della Formula uno. E' un argomento che posso controbattere con la massima facilità, perché se prendo le prove private e le prove in corsa che ho fatto fino ad oggi ho un totale di 59 giornate contro 55 nel 1972 e meno ancora nel 1971. Fino ad oggi non ho mai avuto nessun rimprovero, nessuna discussione, a questo proposito. Tutto andava bene. Non capisco perché nel 1973 non sia più così.

«Siamo al momento in cui bisogna prendere delle decisioni per il 1974. E io non ho nessuna intenzione di portare il peso delle sconfitte delle Ferrari sia in F. 1 sia nei prototipi, e in nessun caso ho l'intenzione di servire da capro espiatorio.

«Se la sua campagna di stampa continuerà, non cesserà immediatamente,

sarò costretto a decidere di non rinnovare il mio contratto per il '74 benché possa dare la garanzia di onorare il mio contratto fino alla fine dell'anno e di fare il massimo possibile come l'ho fatto fino ad oggi. Ricordando che ho già dedicato quattro stagioni complete nelle gare del campionato del mondo, alla Ferrari, senza aver mai potuto difendere le mie possibilità in modo valido e completo.

«Trovo che è estremamente spiacevole di vedersi colpiti alle spalle da qualcuno al quale si è dedicata tanta buona volontà, fiducia e applicazione per quattro anni.»

Gli chiediamo di precisarci il suo pensiero per quanto riguarda la disponibilità di due macchine per le corse di Formula uno, che ci pare sia uno dei punti litigiosi, uno degli argo-

mentare che Fittipaldi, Stewart, Cevert, Peterson, hanno due macchine a disposizione.

«Non è giusto pensare, anche per un solo istante, che io pretendo di avere due macchine per privare un pilota italiano della macchina di Formula uno. Quel che è anormale è che una squadra come la Ferrari non abbia tre macchine. Posso dire che, per esempio, io ho compiuto un errore, a Montecarlo. Quando ho voluto girare con la seconda macchina questa non era pronta, perché era stata regolata per Merzario, ed il risultato è stato che ho perduto due ore di prove, che potevano essere molto utili e profittevoli.»

Non è un poco colpa sua, gli chiediamo, se ciò si è verificato? Voglio dire: se avesse fatto più prove pri-

certe corse con altre macchine, come ad esempio una Intersele a Hockenheim con la Porsche e la sei ore del Nurburgring con la BMW.

«Credo che sia del tutto normale, se si ha un week-end libero, di poter tentare di vincere una corsa che non sia nei programmi. Per un pilota è molto importante poter dimostrare la sua abilità, se possibile, soprattutto quando la stagione non gli è stata tanto propizia. Per quanto riguarda le prove private che secondo il signor Ferrari sono state limitate (da parte mia) vorrei ricordargli per esempio che sono andato due volte al Nurburgring e la prima volta la mia macchina non era arrivata e la seconda ho fatto quattro chilometri e poi basta. Quando si è trattato di fare prove esterne sono sempre stato presente, e ripeto che quest'anno ho fatto più prove che nel 1972. Ci sono le cifre a dimostrarlo. Se già l'anno scorso non gli andava bene doveva dirlo, e non parlarne con un anno di ritardo. Purtroppo il problema vero è che quando non si vince e le cose vanno male, saltano fuori tutte queste storie. Basterebbe che si vincesse due volte in Formula uno e tutto sarebbe roseo.»

Proprio a questo proposito, gli chiediamo, perché la Ferrari non vince?

«Direi che è semplicemente perché siamo meno buoni degli altri. Non riusciamo a finire una corsa. I motori si rompono, si trovano dei pezzetti di cuscinetto che passano nelle pompe dell'olio, si verificano un sacco di guai piccoli e grandi. Ecco perché.»

Credo che potenzialmente la B3 sia in grado di battersi per la vittoria?

«Dico che in ogni caso è un passo avanti. Era malinconico continuare a correre con un telaio tubolare, mentre tutti gli altri erano arrivati alla monoscocca da tempo. Adesso questa esperienza è compiuta e sulla base delle esperienze ricavate è certo che la seconda generazione sarà migliore. Allo stato attuale, non posso dire che la macchina vada male. A mio avviso trovo che tutto va bene, telaio, motore, freni. Solo che ci mancano i secondi che gli altri hanno.

«C'è un handicap che è notevole. Ci sono le altre macchine che per esempio partono con 150 litri di benzina a Montecarlo mentre la nostra deve caricarne 200. In prova va ancora, ma in gara la quarantina di chili in più li sente.»

Sì, però, è normale che un dodici cilindri consumi più di un otto cilindri, diciamo noi.

«Può essere, ma di certo c'è da lavorare. I motori BRM girano a 11000

Il telex del "capro espiatorio"

Questo è il telegramma che Ickx dalla Svezia il 15 giugno ha indirizzato all'ing. Ferrari dandone poi il testo al quotidiano sportivo belga:

«Mio caro commendatore, è con sorpresa e rincrescimento che scopro la campagna di stampa da lei scatenata contro di me. Mi permetta di dire, con tutto il rispetto che le devo e tutta l'amicizia che le porto, che non è nelle mie intenzioni di servirle da capro espiatorio e di lasciarmi accusare della responsabilità dei suoi insuccessi. Dal primo gennaio al 15 giugno 1973 ho fornito 59 giorni di prove; dal primo gennaio al 15 giugno 1972 ne avevo fornito 55 e lei non trovò affatto insufficiente quel numero. D'altra parte sono sorpreso che abbia comunicato alla stampa il contenuto di corrispondenze private e di accordi privati.

«Per quanto mi riguarda continuerò

a rispettare scrupolosamente fino alla scadenza le disposizioni del contratto che ci lega e lei vorrà scusarmi se esigo identico rispetto da parte sua. Tuttavia ho il rammarico di dirle che se la campagna da lei scatenata non cesserà completamente nel più breve tempo, rinuncerò a prolungare nel 1974 la nostra collaborazione che mi è valsa grandi gioie, ma che sfortunatamente non mi ha dato l'occasione di disputare utilmente il campionato mondiale conduttori. Profondamente deluso per il modo in cui ricompensa la mia fedeltà, la prego comunque di accogliere le espressioni della mia rispettosa simpatia...»

Non si conoscono risposte di Ferrari se non quella di un invito al belga di affrontare il problema manifestatosi ai di fuori dei giornali. E' pensabile che il pilota belga arrivi in settimana a Maranello.

menti apparsi in questi giorni sui giornali, anche a spiegare la ... mortificazione di Merzario che non ha potuto essere qui.

«Nel nostro contratto non si parla di uno o due vetture. Ma il signor Ferrari mi ha proposto due vetture, per fare le corse del campionato mondiale. Se ricordate bene durante la sua conferenza stampa di dicembre non ha mai parlato di due piloti nei Grandi Premi. Ha detto che il suo programma per il 1973 prevedeva una Formula uno e due prototipi. Non sono io che l'ho detto, è lui.

«D'altra parte, non è un capriccio quello di avere due macchine a disposizione per disputare il campionato del mondo. Non sono certo stato io a inventare questa maniera, basta

vate, non avrebbe avuto la macchina già regolata?

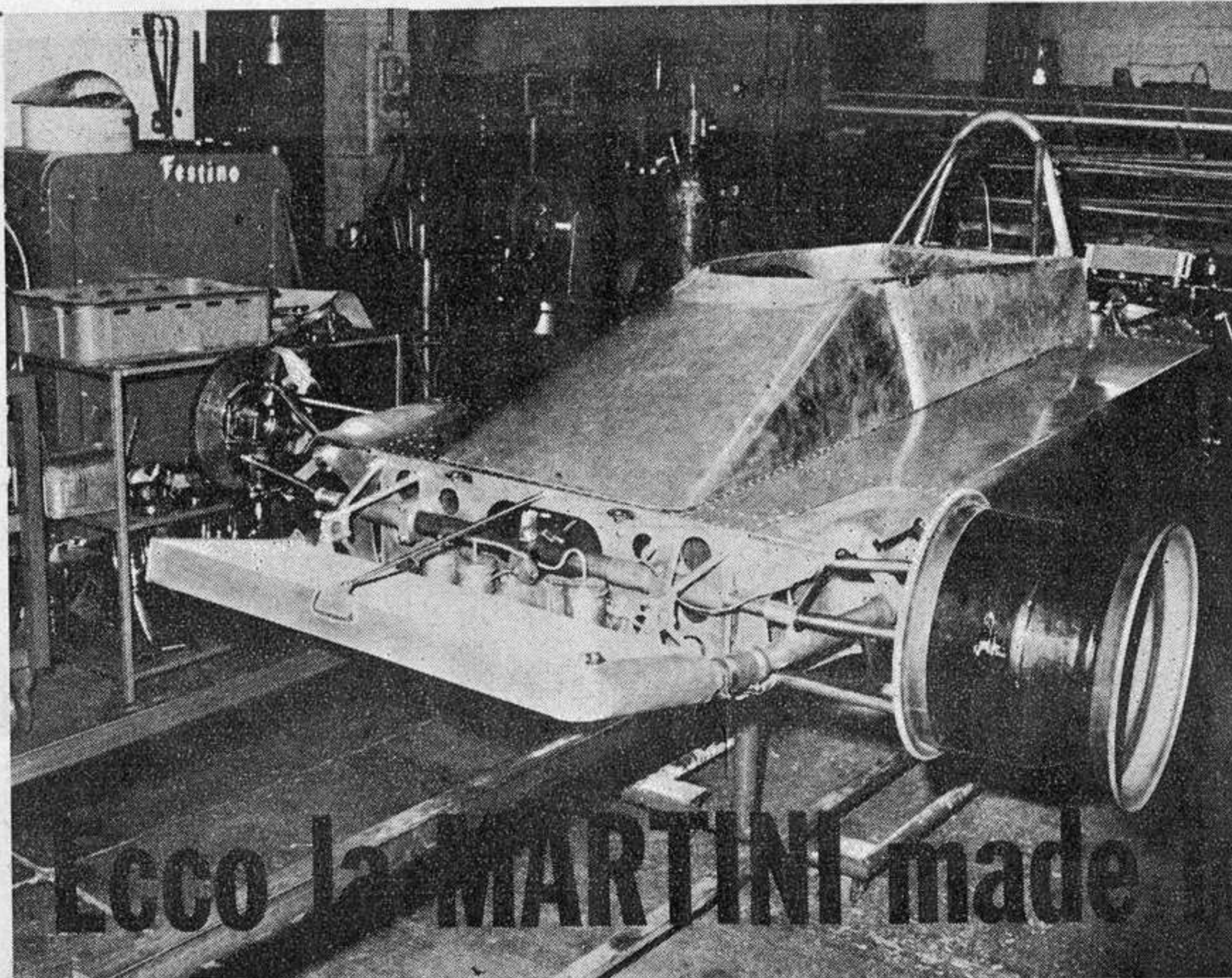
«Impossibile, perché poiché si desiderava far correre Merzario la macchina doveva essere adattata alle sue misure, con sedile, pedaliera e posizione del volante adatti a lui. Disgraziatamente ci sono stati tanti problemi, come quelli degli scioperi eccetera, che hanno impedito o ritardato la costruzione della terza macchina. Ma debbo ricordare che inizialmente non sono stato io a parlare di due macchine e della partecipazione di un solo pilota alle corse, ma è stato lui.»

Gli ricordiamo che uno dei rimproveri che Ferrari gli muove è che non è molto disponibile per effettuare le prove delle Ferrari, ma per contro ha chiesto l'autorizzazione a disputare

Attesa invano in SVEZIA la TECNO F. 1

ANDERSTORP - La Tecno Martini non è venuta a questo Gran Premio di Svezia perché la costruzione della macchina nuova, quella commissionata dalla Martini a Thompson, è ormai ultimata e le prove sono iniziate. Così, anziché spendere parecchi giorni a venire in Svezia, è stato preferito lavorare a finire la nuova macchina per poterne accelerare la messa a punto.

Secondo quanto risulta, la partecipazione o meno al G.P. di Svezia ha sollevato parecchie discussioni in seno alla squadra perché Pederzani voleva venire a correre e David Yorke invece ha espresso parere opposto. Il risultato è stato che ha vinto Yorke, nonostante certe precise norme contrattuali. Il d.s. inglese ha convinto infatti Amon ad essere dalla sua. Staremo a vedere se l'astensione sarà ripagata da una buona messa a punto della macchina nuova.



ECCO la MARTINI made

Per questa
monoscocca
AMON ha
battuto i
pugni (sic!)
sul tavolo...

A sinistra, in fase di allestimento alla Tecno ecco la monoscocca costruita da Thompson, quella voluta da David Yorke

England

giri ed a Montecarlo sono partiti con 160 litri di carburante, non con 200... Ci sarà il modo di rimediare. Io non sono ingegnere, io sono pilota e sono qui per cercare di fare i tempi migliori possibili, cosa che cerco di fare. Per esempio in Svezia sono all'ottavo posto nella scala dei tempi, eppure non posso dire che ci sia qualcosa che non va sulla macchina. Il nostro dramma è questo.

«Io non ho la pretesa di essere un supercampione. Ho soltanto la convinzione di aver sempre fatto quel che era possibile, dando il meglio di me stesso. E in molte circostanze ho dimostrato di non essere l'ultimo dei novizi, e di sapere tener un volante in mano. Posso ammettere che ci sia chi va più forte di me, ma non nella proporzione di un secondo e mezzo come qui.»

Abbiamo parlato di una campagna di stampa contro Ickx. Perché pensa che sia stata scatenata?

«Perché penso che Ferrari abbia bisogno di un capro espiatorio per giustificare la stagione poco felice. Però io non sono d'accordo di portare la responsabilità degli smacchi. Debbo ricordare che nelle stagioni passate ho corso nella stessa squadra con gente che andava forte, come Regazzoni e Andretti e che andavo abbastanza bene.»

Quindi concludiamo. Cosa pensa che accada?

«Non ne so nulla. Io aspetto solo che smetta questa strana campagna denigratoria. Che, tra l'altro, ha il potere di non migliorare la situazione in seno alla squadra dove è necessario che ci sia armonia non divisione e incertezza. E il solo mezzo per ottenere i risultati. E se la persona che è a capo della squadra crea del malessere, va in direzione contraria ai propri interessi.»

f. l.

Cosa farà Fittipaldi?

● Si parla anche della possibilità che Emerson Fittipaldi lasci la Lotus a fine stagione per passare ad altra squadra. Si dice che ciò è legato alla fine del campionato perché se egli dovesse riconquistare il titolo le sue pretese salirebbero di parecchio e quindi andrebbero contro gli interessi di Colin Chapman, che è restio a dare troppi soldi ai suoi piloti.

Comunque sia, per adesso di decisioni non ne sono state prese e crediamo che non ne saranno prese per parecchio. La nostra sensazione è che Fittipaldi resterà alla Lotus, anche se negli ultimi tempi Chapman pare abbia un debole per Peterson.

«Il motore non è sufficientemente potente, la macchina è pesante, i meccanici non lavorano; bene, è inutile andare in Svezia non competitivi, è meglio che uniamo i nostri sforzi sulla macchina di Fowell...» chi lanciava queste (pesanti e ingiustificate) accuse battendo i pugni sul tavolo (sic!) era Amon il pilota della Tecno-Martini, giovedì pomeriggio in un ufficio della Tecno a Borgo Panigale. Erano presenti, fra gli altri, Luciano Pederzani, il Conte Gregorio Rossi, il D.S. Yorke e alcuni altri dell'entourage bolognese.

Amon, forse «montato» da Yorke, lanciava queste accuse alla macchina che Luciano Pederzani aveva fatto costruire a sue spese e con la quale ha pur fatto una eccellente figura sia in Belgio che a Montecarlo.

L'antefatto di questa riunione risale alla settimana dopo Montecarlo, quando Pederzani fa sapere di essere pronto con la vettura per provare a Misano e di poter partire per la Svezia. Una telefonata fra Borgo Panigale e lo sponsor Martini, dà piena facoltà a Pederzani di decidere. Si attende Amon per provare... Il D.S. Yorke è introvabile; riescono a parlargli, solamente perché è lui che fa una telefonata alla Tecno con i meccanici del gruppo Fowell, quelli che lentamente stanno portando avanti il progetto (voluta da Yorke) del telaio Martini.

«Ritelefono fra 5 minuti» dice Yorke, invece passano due giorni. Poi ecco un telegramma che avvisa della decisione di non partecipare al G.P. di Svezia, per concentrare tutti gli sforzi sulla vettura «made Fowell».

La monoposto di Pederzani era già pronta, il camion era già stato caricato con due motori di ricambio e 10 chili di pane nostrano... quando l'incredibile (e ingiustificato) telegramma blocca tutta la spedizione.

Così siamo arrivati alla riunione di giovedì pomeriggio, alla fine della quale, in pratica, i già difficili rapporti fra Tecno e Martini si sono viepiù incrinati.

Dopo le accuse di Amon, David Yorke, ha sfoderato questo programma: la monoscocca Martini-Fowell sarà pronta il 20 giugno, il 22 giugno si potrà provare a Misano e il 24 partenza per il G.P. di Francia! Se la macchina non darà i risultati sperati, si potrà ripiegare su quella di Peder-

zani (ma non era stata giudicata non competitiva?).

Gregorio Rossi, il più interessato assieme a Pederzani a tutta la faccenda, «beveva» quanto il suo D.S. diceva approvando incondizionatamente. (Dimenticandosi di aver mandato un telegramma di congratulazioni a Pederzani dopo il 6. posto ottenuto dalla Tecno-Martini al suo debutto nel G.P. del Belgio, e dimenticando anche che, al G.P. di Montecarlo, quando la vettura si è dovuta ritirare dopo qualche decina di giri, era in settima posizione. In quel momento Amon con la vettura che oggi giudica non competitiva era davanti a piloti come Hulme e Revson, tanto per citarne due).

Il perché di tutto questo è facilmente spiegabile. Ricordando

anzitutto che il D.S. Yorke l'altro anno dichiarò non competitivo il telaio Tecno e propose ed ottenne di fare progettare e costruire una monoscocca in Inghilterra.

Se la memoria non ci tradisce, il conte Rossi ci disse una volta che il primo telaio sarebbe stato consegnato alla Tecno un mese prima del G.P. di Spagna, cioè il 29 marzo, e che un secondo telaio sarebbe stato pronto per un «muletto» al G.P. spagnolo.

L'idea di far progettare un telaio allo sconosciuto Fowell partì alla stesura del contratto 73 in novembre 72. Da allora sono passati ben 8 mesi e, se tutto andrà bene, se ne vedrà uno fra una ventina di giorni.

Forse l'autore primigenio di questa idea, Yorke, in questo momento sente che sta bruciando il

suo stipendio (24 milioni annui) alla Martini e cerca di «bloccare» la vettura di Pederzani, che pur con i suoi difetti è stata messa su in due mesi da Mc Call e Wisell (ora scomparsi nel noto «giallo» di qualche mese fa).

Nelle foto, che vi proponiamo in anteprima mondiale, vedete la nuova Martini-Tecno di F. 1. Forse ricorda molto la Lotus 72.

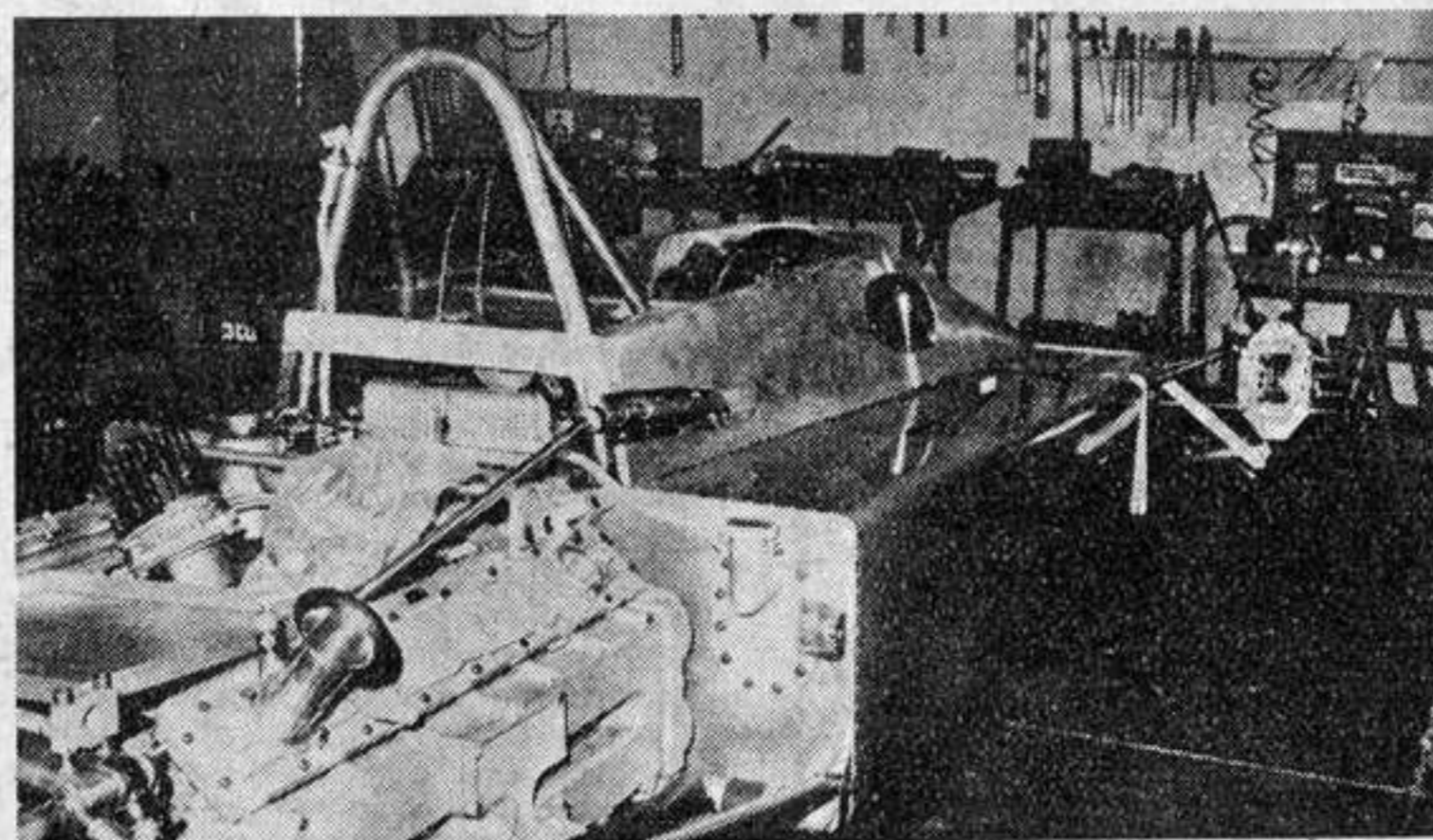
Intanto è scoppiata un'altra grana nei già difficili rapporti fra Tecno e Martini: il contratto con Amon. Nel contratto steso a novembre, le spese del pilota erano a carico di Pederzani, ma allora il pilota era Nanni che non costava troppo. Ad un certo punto il pratese ebbe altre offerte e premeva per avere una risposta. Yorke, assieme al marchese Di Suni della Martini, disse che lo si poteva lasciare libero perché si sarebbe provveduto a trovare un pilota migliore allo stesso prezzo.

Arrivò Amon, il quale pretese la bella somma di 60 milioni, Pederzani accettò di dividere la spesa, così il suo magro assegno della Martini calò di un terzo.

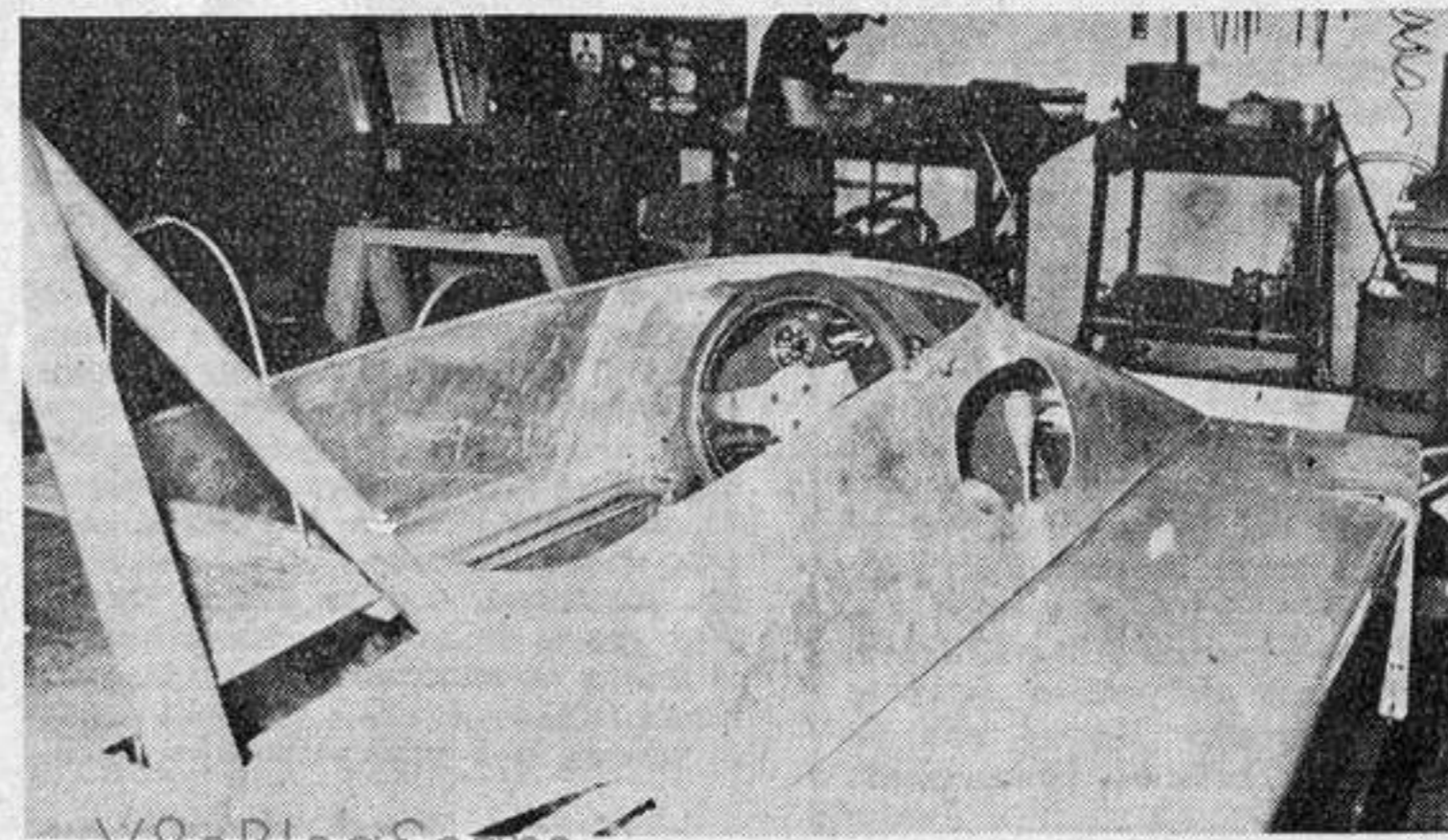
In questi giorni, poi, Amon ha preteso che gli fossero versati altri 15 milioni per le pretese della Martini di non avere nessun altro sponsor che scrivesse il suo nome sulla tuta del pilota. La Martini ha detto OK per il 50 per cento, e ora chiede a Pederzani la sua parte. In totale la Tecno prenderà dalla Martini una sessantina di milioni per 12 G.P. di F. 1, più i premi d'ingaggio e quelli eventuali d'arrivo. Non molti se si pensa che per una sola stagione in F. 2 la ELF pagò ai Pederzani 70 milioni, e che per tenere fede alla parola data la Tecno ha rinunciato (ora lo possiamo svelare) ad un lucrosissimo contratto con la IBM (macchine elettroniche) della durata di 3 anni.

In questa curiosa ambientazione resta pur sempre incredibile che lo sponsor pubblicitario possa essere convinto a lasciare in garage una F. 1 pronta con due motori di ricambio, in attesa di quella che verrà... e che — chissà perché (e come) — in una settimana dovrebbe bruciare tutte le tappe della messa a punto in F. 1. Anche se un pilota che se ne dovrebbe intendere, come Regazzoni, ha cominciato per scambiarla con una... sport!...

Giancarlo Cevenini



Ancora due immagini della seconda Formula 1 della Tecno-Martini, per preparare la quale la squadra non è andata in Svezia. Sopra, si nota il motore con la consueta funzione portante. Il comando del cambio ha il rinvio che passa sopra al motore. I collaudi sono ormai prossimi



Arturo fa il vuoto nel Trofeo AUVERGNE ma dopo 4 giri è fermo: 1° EDWARDS (Lola)

E' mancata la... scintilla all'ABARTH di Merzario

CLERMONT FERRAND - I previsti 38 giri di gara sono stati ridotti a 32, dato che ai boxes non c'era l'organizzazione necessaria per fare il rifornimento e anche così c'erano dubbi che le vetture potessero reggere per tutta la distanza! La vettura di Jabouille ha esalato l'ultimo respiro prima di cominciare, cioè nel giro di riscaldamento, quando si è rotta una valvola dopo che un sasso era entrato nelle trombette dell'iniezione. Il suo posto è stato preso dalla prima riserva, Marie Claude Beaumont su Lola T290 con motore Chevy Cosworth, che è partita dal fondo dello schieramento.

Quest'anno l'Abarth non manca certo di potenza e Merzario lo ha dimostrato al «boss» Larrousse scattando in testa, con Edwards alle calcagna dei due. Al via Lafosse ha

Euro 2000 dopo 4 prove	Ricordi				Totale
	Ricordi	Misano	Imola	Auvergne	
LOLA	12	20	20	20	72
CHEVRON	20	15	15	12	62
MARCH	10	10	8	6	34
ABARTH-OSELLA	—	12	12	2	26
GRD	—	—	—	10	10
AMS	—	—	—	2	2

creato un certo caos in mezzo al gruppo, però tallonava Edwards, seguito da Serblin che aveva a sua volta fatto una bella partenza. Merzario e Larrousse si erano creati un vantaggio nei confronti di Edwards già dopo un giro e l'italiano si è staccato anche da Larrousse, finché, al quarto giro, si è rotta una bobina ed è stata la fine. Larrousse è così potuto passare avanti, con il motore Schnitzer molto veloce. Dopo la sua bellissima partenza,

Serblin era quinto e al secondo giro ha raggiunto Lafosse, ma la jella lo perseguitava, infatti ha dovuto restare al box per montare nuove candele al terzo giro e così è arretrato. Una tornata più tardi Lafosse ha fatto sparpagliare tutta la gente nell'affollata zona dei boxes, arrivando per cambiare un pneumatico forato.

Al quinto giro Burton è passato al quarto posto, dietro a Larrousse, Edwards e Craft. Hine, sulla seconda Abarth, era più indietro, ma andava bene e facevano bella figura anche le Lola dei portoghesi Gaspar e Santos, che procedevano quasi affiancate. Lepp aveva guai ai freni, che si bloccavano, ma ciò non gli ha impedito di raggiungere i portoghesi, anche se questo gli ha poi aggravato i problemi ai freni. Dopo veniva Peltier con la March ex di Elford, seguito da Stander, Dubost e Béart che duellavano tutti coi denti.

Edwards non poteva fare niente contro Larrousse, che ha aumentato il proprio vantaggio fino al ventunesimo giro, con Craft e Burton in terza e quarta posizione. Serblin è risalito brillantemente, dopo la fermata, ed era quinto al nono giro, ma concluso il tredicesimo ha avuto un guasto al circuito elettrico, anche se è giusto dire che ha fatto una gran bella corsa.

A metà gara i primi quattro procedevano regolari, ma il motore dell'Abarth di Hine emetteva suoni poco rassicuranti e il team BIP dei portoghesi guadagnava terreno sull'inglese, anche se lentamente. Poi Gaspar si è fermato in pista con guasto a una cinghia e Lepp ha cominciato a rag-

I migliori in prova

MERZARIO	3'06"4
LARROUSSE	3'08"9
JABOUILLE	3'09"2
CRAFT	3'09"5
EDWARDS	3'10"
LAFOSSE	3'11"3
ANDRUET	3'11"5
BURTON	3'12"
HINE	3'13"6

giungere Santos, ma quanto guadagnava riproduceva subito dopo per via del guasto ai freni.

Andruet risaliva, però era indietro, dopo avere urtato la barriera Armco che gli aveva provocato una foratura. Seconda foratura, dopo di che è uscito di scena. A questo punto Larrousse pareva avere la vittoria in tasca, ma al ventunesimo giro ha dovuto sostare per fare cambiare la batteria ed è passato al comando Edwards. Dopo altri sei giri Larrousse era ancora al box, per montare di nuovo un'altra batteria e si deve dire che era irritatissimo, perché avrebbe potuto continuare con una pompa del carburante meccanica, che aveva chiesto gli venisse montata sulla vettura prima della gara. Lo «sfortunato» (in generale) Edwards occupava ormai comodamente la posizione di testa, davanti a Craft.

300 KM D'AUVERGNE - Gara di velocità in circuito, valevole per il campionato europeo marche due litri - Clermont Ferrand, 17 giugno 1973.

LA CLASSIFICA (32 giri)
1. Edwards (Lola T292) 1.42'23"9, media kmh 151,033; 2. Craft (Lola T292) 1.42'39"4; 3. Burton (Chevron B23) 1.44'39"5; 4. Santos (Lola T292) 31 giri; 5. Stalder (Lola T290) 31 giri; 6. Peltier (March BMW) 31 giri; 7. Lafosse (Lola T292) 31 giri; 8. Dubost (Chevron B3 23) 30 giri; 9. Andruet (Abarth) 30 giri; 10. Busby (Lola T290) 30 giri.
Giro più veloce: Larrousse (Lola T292) 3'07"5, media kmh 154,656.

Nella F. ITALIA a... whisky 1. MARTINI

Il «Trofeo Black & White» è stato lanciato dalla nota casa produttrice di liquori per premiare la combattività dei giovani piloti di F. Italia. Il trofeo, riservato ai conduttori italiani titolari di licenza di 2. categoria, verrà aggiudicato al termine della stagione sportiva al pilota che avrà conseguito il maggior punteggio nella classifica finale, redatta per ciascun elemento sommando gli 8 migliori punteggi complessivi ottenuti in 8 diverse gare per la F. Italia. Per ogni gara si terrà conto, oltre che della classifica finale (della quale i primi sei percepiranno 9, 6, 4, 3, 2, 1 punti), della classifica dei vincitori di batteria (al primo e al secondo rispettivamente 4 e 2 punti) e del pilota detentore del miglior tempo in prova, al quale verranno assegnati 3 punti.

Al termine delle prime 10 prove, la classifica del trofeo vede in testa Giancarlo Martini con 96 punti, poi Truffo 63, Ghinzani 49.

Surriscalda ancora l'AMS TECNO

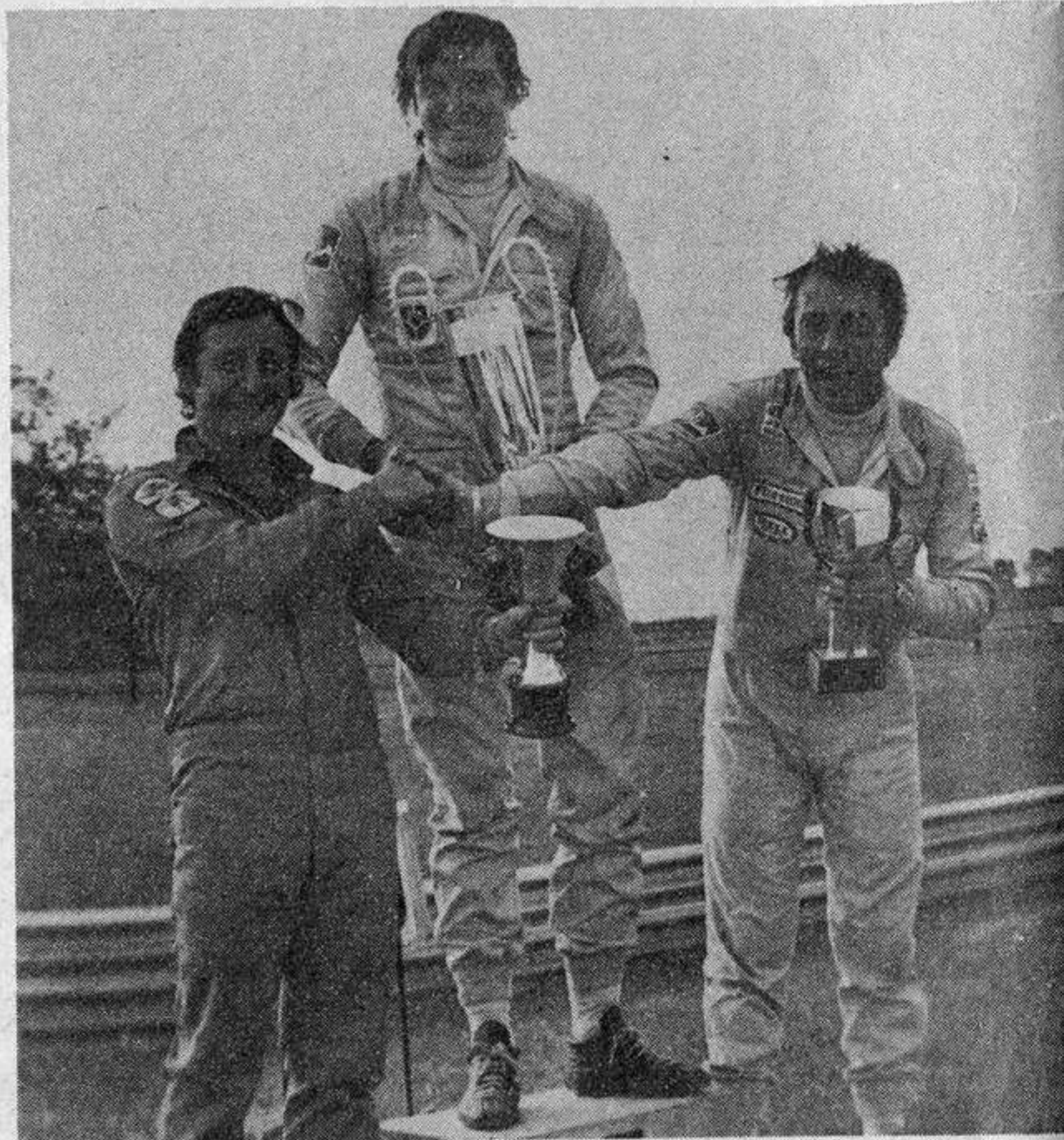
CLERMONT FERRAND - 35 vetture avrebbero dovuto apparire per disputare il quarto round del campionato due litri, ma le defezioni le hanno ridotte a trenta, che avrebbero lottato per occupare i venticinque posti sullo schieramento. Un pilota sfortunato è stato Mohr, con la AMS Tecno, che di nuovo soffriva di surriscaldamento e poco buona maneggevolezza. Erano previste due sole sessioni di prove, il venerdì e il sabato, della durata di poco oltre un'ora, del tutto insufficiente per mettere bene a punto le vetture su quel difficile circuito, dalle 51 curve.

Alcuni dei conduttori più veloci sono apparsi soltanto il sabato e Merzario ha lasciato tutti a bocca aperta con un giro super veloce, in 3'6"4, con la nuova Abarth. Il segaligno Merzario avrebbe preferito essere in Svezia, al Gran Premio, ma la Ferrari non aveva una vettura per lui! E così, ha mostrato la sua bravura a Clermont Ferrand, tanto più ammirevole in quanto era la prima volta che correva su quel circuito, e il secondo miglior tempo, quello di Larrousse, era più alto di 2"5. Subito dietro a Larrousse c'era l'Alpine di Jabouille, ma la vettura francese surriscaldava molto, guai al quale si è rimediato montando un radiatore extra. Craft che aveva avuto una così scarsa maneggevolezza con la Lola, in questa stagione, questa volta non ha avuto problemi e si è tenuto davanti ad Edwards, anche se di poco.

Dopo la gara di Imola, con la nuova Lola dai colori delle sigarette Gitane, Lafosse era a Clermont con la vettura beige, colore delle sigarette Gallia, ed è riuscito a segnare 3'11"3, ottenendo così un posto in terza fila, dello schieramento a due per due, dopo aver ammassato il muso della vettura urtando contro la barriera Armco. Andruet era soddisfatto dell'Abarth assistita dalla Casa e, come Lafosse, aveva il vantaggio di conoscere bene il circuito.

Le Chevron non sfoggiavano ancora un nuovo modello, infatti si trattava delle B23, che corrono da tre anni, modificate, ma pur sempre modello B16, tanto che hanno segnato soltanto l'ottavo miglior tempo grazie a Burton, alla cui vettura tanto in prova che in corsa era stato montato un nuovo motore FVC di 1970 cc. E' andato bene, ma poi il venerdì ha avuto un guasto alla farfalla.

Hine, con la seconda Abarth ufficiale è stato di 1" e mezzo più lento del suo compagno dello scorso anno, ma non ha avuto problemi. Quanto agli altri concorrenti, erano molto sparsi, con le Lola dei portoghesi Gaspar e Santos divise da Lepp, sulla seconda Chevron del Red Rose Racing. Serblin, su March BMW, si dedicava soprattutto al compito d'imparare a conoscere il circuito, perché anche lui, come altri non vi aveva mai gareggiato; del resto guidava con molta cautela, dovendo «rodare» un motore nuovo. Hezemans, con la March Trivelato, era in fondo allo schieramento e la nuova carrozzeria si abbassava talmente sulle ruote che a un certo punto la vettura si è praticamente «seduta».



Sul podio, il primo delle GT, Borri, assieme al duo-Alpine composto da Paleari (a sinistra) e Caliceti. A destra, all'avvio della 1300, Bigliuzzi precede Galimberti (che alla fine vincerà) ed Invernizzi

Corse piacevoli con le GT BONOMELLI (per

MISANO - E' un vero peccato che il grande pubblico non segua con adeguato interesse le corse cosiddette «minori», quelle di vetture turismo e GT valevoli ad esempio per il campionato italiano: un vero peccato, perché queste gare non sono certamente meno spettacolari di tante altre.

In pista per prime le GT 1200: questa sarà la gara più scialba, per la scarsità dei concorrenti (solo 6) e morirà addirittura quando Monti (Alpine-Giada) al quarto giro abbandonerà la lotta che aveva intrapreso con Artina. Il quale, al volante della Alpine di Monzeglio ex Ortelli non si farà sfuggire la vittoria.

Poi è la volta delle turismo 600, 700 e 850: Samuele Valerio (Abarth-Baistrocchi) è subito al comando, mentre Bernero e Biselli, con le altre due 850, sono insidiati da vicino da Gatta (700 Adolfo) e Galluzzo (700 Saccone). Sarà l'apoteosi di queste bicilindriche, che si prenderanno la soddisfazione, scomparso Valerio, di battere le più veloci 850: e il merito andrà tutto a «York» (700 Vaccari) che pian piano macinerà Gatta e Galluzzo, mentre «Piero» con la 600 sempre di Vaccari non sarà mai insidiato da Martino (600 Romano) e Serattini (600 Cevenini).

Sedici sono le 500 che si schierano per la terza corsa, una delle più incerte sin dai primi momenti, che lascerà solo all'ultimo giro la vittoria a Lavazza, su vettura da lui stesso preparata. In testa subito Ciardi (500 Bacci) che sembra essere in possesso di una vettura velocissima davanti a Lavazza, Squarise (Angelino), Drovandi (Adolfo) e «Singapore» (Cevenini): al 10. passaggio brivido per il ribaltamento di Gentili, senza conseguenze per il pilota e poi, tre giri dopo suspense per l'arresto ai box del capolista Ciardi. In testa va Squarise, che cederà ben presto a Drovandi facendo anch'egli una puntata ai box: e sembrerebbe gioco fatto per Drovandi, che invece all'ultimo giro non transita completamente a secco di benzina e lascia un primo posto inaspettato a Lavazza.

Nella corsa che vede le 1000, 1150 e 1300 dominio incontrastato delle Alfa GTAJ, prima con Bigliuzzi, partito molto bene e poi con Galimberti (Monzeglio) che a un terzo della gara prenderà la testa per non cederla più sino alla fine. Attesa per la Escort 1300 che Finotto porta in gara per la prima volta: ma per la piccola Ford senza la prima marcia le noie continueranno, fino a fermarla del tutto a un giro dalla fine. Anche qui qualche brusco contatto: Borronaro viene a collisione con «Tango» che lo voleva tenere un po' troppo sull'esterno della pista, mentre nelle classi minori tutto si svolge alla perfezione con Galmozzi (Fiat 128 autopreparata) sempre davanti a Santucci (128 Vaccari) e Amighini.

Penultima gara in programma quella delle grosse GT, con il duo Bonomelli-Borri in prima fila con le Porsche 2800. Scatta meglio Borri, mentre si infila tra i due Gallo con la Pantera De Tomaso: ma verrà subito fermato da una gomma a terra, forse tagliata per un contatto con Bonomelli sotto la curva della quercia. Venuto a mancare il grosso spettacolo il due della Porsche che continua imperterrito, con Bonomelli che prende il comando: Paleari (Alpine 1800 Giada) preciso e sicuro non ha problemi nella sua classe (Tambauto perde tempo per la rottura dell'asta del gas) mentre «Carter» (Alpine 1600 Trivelato) contiene agevolmente Caliceti e Schon.

Poi Bonomelli sarà attardato dalla foratura di un pneumatico e lascerà la vittoria a Borri.

Ultima corsa per le grosse turismo: subito in testa le Escort di Ruoso e «Alval» mentre Finotto, partito in ultima fila, si fa subito avanti e riuscirà al 10. giro a prendere il comando della corsa, che non cederà più. Nella 1600 Ciardi è nettamente al comando, mentre Ricci (BMW) e Chiapparini (Alfa) si contendono la seconda posizione, che andrà al bolognese al termine di una dura lotta.

Leopoldo Canetoli

MISANO pensa agli ingaggi

MISANO - Sembra che le cose si possano mettere meglio per il Santamonica, sul quale come è noto pende la spada di Damocle dell'autorizzazione che la commissione di vigilanza dovrà ancora concedere per le prossime gare. Ma gli organizzatori non si danno ancora per vinti: anzi, una delegazione di questi, reduce da Hockenheim ha quasi stipulato una serie di contratti per la corsa del mese di luglio in programma per il ciclo di F. 2. Saranno certamente presenti Beltoise e Jarier, oltre a Coulon per la March; poi i due della Lotus-Texaco Star Fittipaldi e Peterson, Schenken con la Motul Rondel, Pace e Moser con le Surtees e diversi piloti inglesi e italiani.



I coniugi Bonomelli alle prese con il loro immancabile impianto di ricetrasmisione dal box



Sul circuito appena acquistato da PENSKE, una gran rimonta

«Bobby» recupera mezzo minuto!

MILLWAUKEE - La 150 miglia «Rex May Classic» valevole per il campionato USAC ha visto trionfare lo «sprinter» Bobby Unser che con la sua bianca Eagle-Gurney ha girato intorno all'ovale (non certamente adatto alle alte velocità) alla media di 172 kmh. Tuttavia, in questa gara, le McLaren-Offenhauser hanno ottenuto le migliori prestazioni globali grazie ad una preparazione e velocità superiore alle avversarie.

Unser che aveva preso subito il comando, si era lanciato a velocità intorno ai 240 kmh sul percorso di un miglio, lasciando alle spalle il gruppo dei partenti, ma noie minori al turbocompressore lo forzavano a rientrare al box dove perdeva circa mezzo minuto.

Ripartito a razzo, il pilota di Albuquerque ha compiuto un «forcing» spettacolare, grazie al bolide adatto soprattutto agli sprint più che alle gare di fondo, riprendendo Roger McCluskey, al 76. giro e tenendo in pugno la prima posizione sino alla fine della gara, che ha avuto luogo sull'ovale recentemente acquistato da Roger Penske, con dieci secondi di vantaggio su McCluskey.

La corsa è stata disturbata da quattro «bandiere gialle», a seguito di olio sulla pista, che hanno fatto scendere la media.

«REX MAY CLASSIC» - Gara di velocità per vetture della Formula USAC - Milwaukee, 11 giugno 1973.

LA CLASSIFICA

1. Bobby Unser (Eagle-Gurney), 150 miglia alla media di 172,078 kmh; 2. Roger McCluskey (McLaren-Offy); 3. Gary Bettenhausen (McLaren Offy); 4. Johnny Rutherford (McLaren-Offy).

le TURISMO nell'autodromo adriatico (una gomma) lascia a BORRI

GARE AL SANTAMONICA - Per vetture GT e Turismo, valevoli per il campionato italiano - Misano Adriatico, 17 giugno 1973.

LE CLASSIFICHE GRUPPO 2

Classe 500: 1. Piero Lavazza (Giannini) 25 giri in 49'48"6; 2. Squarise (Fiat) 50'02"7; 3. «Gastone» (Fiat) 50'32"2; 4. Nucci (Giannini) 50'35"8; 5. «Singapore» (Giannini) 50'48"4; 6. Drovandi (Fiat) a 1 giro; 7. Venturi (Giannini) a 2 giri; 8. Ciardi (Fiat).

Giro più veloce: «York» in 1'45"4, media 119,135 kmh.

Classe 850: 1. Pietro Biselli (Abarth) 45'20"7; 2. Folin (Abarth) 46'13"9; 3. Bernero (Abarth).

Giro più veloce: Bernero in 1'45"2, media 119,135 kmh.

Classe 1000: 1. Rino Amighini (Abarth) 41'30"4; 2. «Pad» (Abarth) a 1 giro; 3. Pasotti (Abarth) a 1 giro.

Giro più veloce: Amighini in 1'42"3, media 122,745 kmh.

Classe 1150: 1. Romeo Galmozzi (Fiat

Giro più veloce: Galimberti 1'35"2, media 131,899 kmh.

Classe 1600: 1. Vittorio Ciardi (Escort) 40'00"4; 2. Ricci (BMW) 40'22"9; 3. Chiapparini (Alfa GTV) 40'24"4; 4. Nappi (BMW) a 1 giro; 5. Rossi (Alfa GTV); 6. Zanini (Alfa GTV); 7. Cantarelli (Alfa GTV).

Giro più veloce: Nappi 1'38"3, media 127,740 kmh.

Classe 2000: 1. Martino Finotto (Escort) 39'26"3; 2. «Alval» (Escort) 39'40"8; 3. Ruoso (Escort) 40'16"5; 4. Cipriani (BMW) 40'56"1; 5. Daverio (Alfa GTAm) a 1 giro; 6. Massa (Alfa GTAm); 7. Taddeucci (BMW).

Giro più veloce: Finotto 1'30"9, media 138,139 kmh.

Classe 3000: 1. «Esap» (Ford Capri) 40'43"5; 2. «Bloody Black Tiger» (Opel Commodore) 40'54"7; 3. «Tatog» (Opel Commodore).

Giro più veloce: «Esap» 1'36"8, media 129,719 kmh.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Silvio Artina (Alpine) 50'23"5; 2. «Vagabondo» (Alpine) 50'25"7; 3. Rombolotti (Alpine) 51'29"9; 4. Puca (Lancia) a 1 giro.

Giro più veloce: Monti 1'38"8, media 127,093 kmh.

Classe 1600: 1. Ferruccio Caliceti (Alpine) 47'12"2; 2. Schon (Alpine) 47'12"4; 3. Bonfanti (Alfa GTA) 47'57"7; 4. Gabani (Alfa GTA) 48'03"4; 5. Chiapparini (Alfa GTA) a 1 giro.

Giro più veloce: «Carter» 1'35", media 132,177 kmh.

Classe 2000: 1. Emilio Paleari (Alpine) 46'48"4; 2. «Cam» (Porsche 914) 47'29"9.

Giro più veloce: Paleari 1'35"3, media 131,761 kmh.

Classe 3000: 1. Giovanni Borri (Porsche 2800) 46'24"4; 2. Bonomelli (Porsche 2800) 47'31"1; 3. Gottifredi (Porsche 2400) a 1 giro; 4. Gallo (De Tomaso) a 2 giri.

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

Al termine della gara, dopo verifiche tecniche d'ufficio, sono stati tolti di classifica i seguenti conduttori: Rolando Ciardi (Fiat 500), «Gastone» (Fiat 500) e Demetrio Martino (Giannini 590) per irregolarità delle loro vetture.

128) 41'57"8; 2. Santucci (Fiat 128); 3. Gilena (Fiat 128); 4. Vallati (Daf).

Giro più veloce: Galmozzi 1'39"5, media 126,199 kmh.

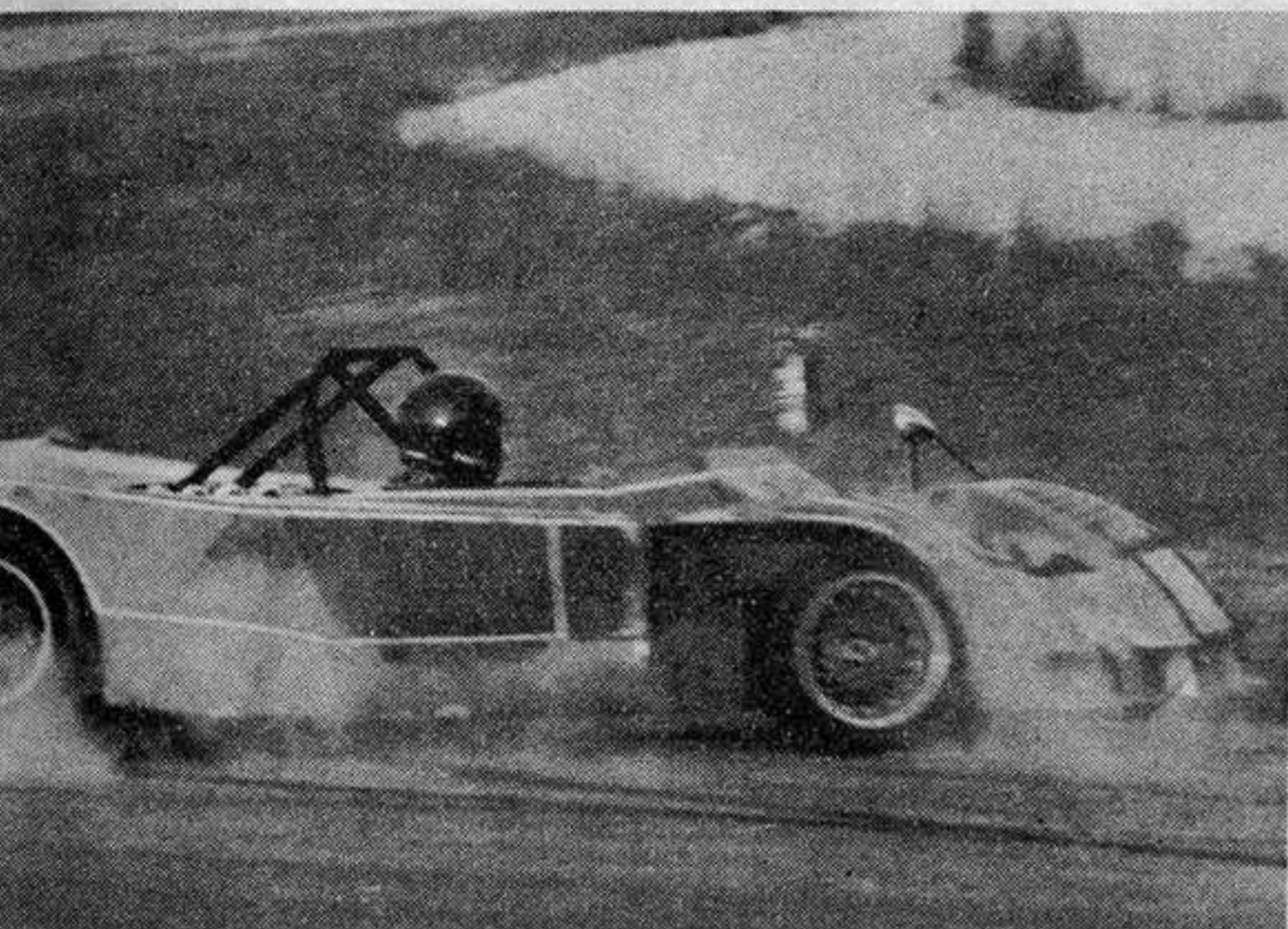
Classe 1300: 1. Giancarlo Galimberti (Alfa GTA) 40'23"3; 2. Bigliuzzi (Alfa GTA) 40'25"9; 3. Invernizzi (Alfa GTA) 41'07"1; 4. «Pablito» (Fiat 128 c) 41'13" e 8; 5. «Tango» (Alfa GTA) a 1 giro; 6. Finotto (Escort 1300) a 2 giri; 7. Grilli (Fiat 128 c) a 2 giri.

Giro più veloce: Drovandi e Ciardi in 1'56"4, media 107,876 kmh.

Classe 600: 1. «Piero» (Giannini) 45'10"7; 2. Martino (Giannini) 45'42"7; 3. Serattini (Abarth) a 1 giro.

Giro più veloce: «Piero» in 1'49", media 115,200 kmh.

Classe 700: 1. «York» (Giannini) 44'44"6; 2. Galluzzo (Abarth) 44'50"7; 3. Gattafoni (Giannini) 45'32"5; 4. Segalini (Giannini) a 1 giro.



Il sabato, ha fatto prove libere la Raymond 2 litri con alla guida «Shangry-La», che come si nota si è preso anche qualche confidenza

DONOHUE e REVSON «illegali»?

WATKINS GLEN - Grazie ad una legge assurda, creata dai vecchi dirigenti della USAC, (tanto per essere eguali ai dirigenti delle due federazioni atletiche americane che vietano ai loro atleti di gareggiare in questa o quella gara), Mark Donohue, probabilmente Peter Revson e qualche altro grosso nome della Formula Indy, non saranno presenti a Pocono per la classifica 500 miglia del primo luglio prossimo.

Donohue, infatti è autorizzato a correre per la SCCA - L.M. 5000, Transam ecc. - ma non ha il beneplacito della USAC. E senza Donohue a Pocono, chi ci rimette è l'organizzatore, oltre alla mancanza di uno «show» superiore. «C'è ancora una labile speranza che all'ultima ora si possa ottenere il permesso, ha commentato Roger Penske, ma staremo a vedere.»

Penske ha intanto negato di preparare un bolide di Formula Uno, ma tutto lascia credere che il costruttore americano voglia fare le cose in sordina per poi «esplodere» di sorpresa.

Imperversa SCHECKTER in F. 5000

WATKINS Glen - Jody Scheckter continua ad imperversare nella Formula 5000 negli USA. Ha vinto anche la quinta prova del campionato L&M, battendo il meglio della categoria e relegando il secondo arrivato, Brian Redman a 16" di distacco dopo i 24 giri della finale. Redman, che era partito in prima fila, non è riuscito a contrastare l'attacco del giovane sudafricano che lo ha irrimediabilmente staccato. Si poteva sperare di più da Mark Donohue, anche lui con una Lola 330 (vettura che ha dominato la gara), specie dopo l'ottima impressione data dal californiano nella batteria da lui vinta. Nelle prove, Scheckter aveva avvertito la sua Lola, ma si faceva dare la Lola da un suo compagno della scuderia Winston-Delta e con essa demoliva il record della categoria qualificandosi per la prima posizione nella batteria. «Delle due batterie che hanno preceduto la finale, la prima è stata monotona, dominata da Scheckter, mentre la seconda è stata avvincente per il duello fra Redman e Donohue, con la Lola Sunoco, che ha tenuto desto l'interesse degli spettatori. In questa seconda batteria erano al via anche Gethin, Bob Muir, David Hobbs, mentre nella prima a contrastare Scheckter c'erano solo nomi americani, come Adamowicz, Tony Dean, Gregg Young, oltre a Graham McRae molto al di sotto delle sue possibilità.

L&M F. 5000 CONTINENTAL, gara internazionale. Watkins Glen (New York), 17 giugno 1973.

La classifica

1. Jody Scheckter (Lola 330 Winston Delta), 24 giri alla media di 187,450 kmh; 2. Redman (Lola 330-Steed); 3. Lunger (Lola 330); 4. Donohue (Lola 330 Sunoco); 5. Wietzes (Lola 330); 6. Hobbs (Lola 330); 7. Soodner (Chevrolet); 8. Walker (Holden); 9. Flickinger (Lola 300); 10. Settember (Chevrolet).

Giro più veloce: Scheckter, il 12. giro in 1'42"07, media 190,400 kmh.

La CARRERA battuta dalla CAMARO

POCONO (Pennsylvania) - Gran gala motoristico sul triplo ovale di Pocono, la scorsa settimana, lo stesso che ospiterà i trentatré bolidi tipo-Indy.

Il sabato, Nick Craw, famoso celibe di Washington, ha vinto la «Challenge Race Goodrich Radial», a bordo di una BMW 2002, battendo di oltre 300 metri Amor Johnson su Gremlin e intascando il premio di tre mila dollari. La domenica, sotto un sole che scioglieva l'asfalto, quarantacinque concorrenti hanno preso il via per contendersi i 25 mila dollari messi in palio per la 5000 miglia «Camel GT Challenge Transam».

I quindicimila spettatori hanno assistito ad una corsa combattuta che ha visto trionfare il giovane italoamericano Tony De Lorenzo in coppia con Moe Carter su Camaro, che sono riusciti ad annullare per la prima volta la supremazia delle Porsche Carrera. La Porsche comunque, stavolta non era pilotata da Peter Gregg (impegnato a Le Mans); tuttavia ha trovato nella coppia Mike Kaiser e Steve Bear validi sostituti. Per la cronaca, tre Carrera si sono piazzate nelle prime cinque classificate.

Per la prima volta nella categoria Transam un pilota ha guidato una Corvette 1971 con trasmissione automatica. Mel Pyne infatti, affetto da osteomielite ossea alla gamba destra non può effettuare il cambio consueto e la sua scuderia Media Sport Car ha applicato alla macchina una trasmissione automatica che ha concesso a Pyne di piazzarsi decimo.

«Camel GT Challenge», gara internazionale di velocità in circuito per il campionato Trans-Am. 500 miglia. Autodromo di Pocono. 11 giugno 1973.

La classifica
1. Tony De Lorenzo-Moe Carter (Chevrolet Camaro), 500 miglia alla media di 152,675 kmh; 2. Kaiser-Bear (Porsche Carrera); 3. Sheldon (Camaro); 4. Stone (Porsche Carrera); 5. Harrison (Carrera).

Quel «diavolaccio» di NESTI ha entusiasmato i ventimila di Sarnano nel «Trofeo SCARFIOTTI»

BONACINA sorprende

Picchia e vince!

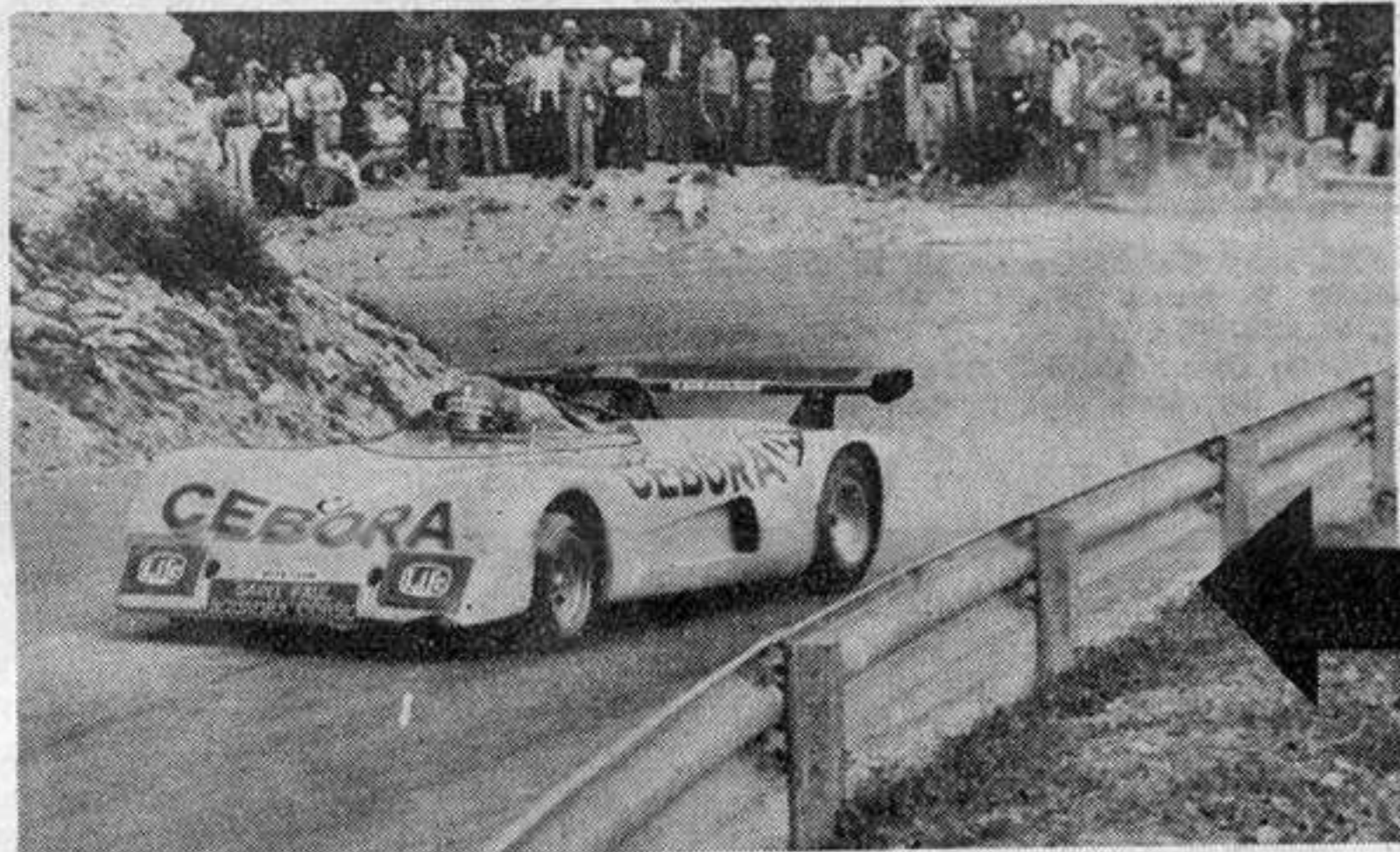
DONA' a Bressanone

SARNANO - Fantastico! E' stata l'impressione corale degli oltre ventimila spettatori del 5. Trofeo Scarfiotti. E' stato il commento entusiasta dei tecnici e dei piloti. L'impresa di Nesti, cche ha portato alla vittoria la March BMW della Cebora migliorando il primato della gara di quasi 15", si commenta da sola. I cronometri hanno registrato quindi un risultato sen-

5. TROFEO LUDOVICO SCARFIOTTI, SARNANO-SASSOTETTO - Gara nazionale di velocità in salita - Macerata, 17 giugno 1973.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1 - Classe 850: 1. Giovanni Ghini (Fiat 850) 10'04"1, media 73.895 kmh; 2. Boanini (Fiat 850S) 10'12"2.
Classe 1000: 1. Gianfranco Gonzi (A.112) 9'18"6, media 79.928 kmh; 2. Santan-



In queste foto, la sbandata in uno degli ultimi tornanti che poteva costare la corsa a Nesti, e che gli ha fatto perdere qualche secondo

zionale 6'12"7, nonostante una picchiata al guard-rail.

Non vogliamo essere fraintesi, Sacchini assoluto nel gruppo 2, Stefanelli assoluto nel gruppo 4, Santamarina, Morelli, Ciuti e «Gianfranco» nel gruppo 5, hanno compiuto imprese che li ha consegnati all'ammirazione e all'affetto degli sportivi. Ma il successo di Nesti è stato una cosa diversa.

Gli exploit si sono susseguiti, non ci si può quindi risparmiare il minuto necessario per ricostruire la corsa secondo gli schemi tecnici e logici che generalmente vengono impostati e chiariti alla fine di ogni competizione. Ottimo come al solito «Gianfranco» impressionante per l'impeto con il quale ha aggredito con la sua Abarth Osella, i 12,400 chilometri da Sarnano al Passo S.M. Maddalena, facendo «gelare» i cronometri sul 6'21"8, inferiore di ben 5"8 al precedente record della gara, tempo che gli è valso la conquista di un secondo posto assoluto davanti al detentore del record, Scola.

Il resto del «film» di questo 5. Trofeo Scarfiotti è ugualmente interessante. Alle spalle dei grandi protagonisti citati ci sono sempre comprimari degni della citazione: da Stefanelli che è stato il dominatore del gruppo 4 salendo con la sua Porsche 911 S in 7'19"7, uguagliando così il primato precedente stabilito nel '72 da Rosselli con la Opel GT, a Sacchini

Proseguendo poi nella disamina delle varie classi si evidenziano le affermazioni di Ciuti nella 1000 sport che si è inserito al 6. posto assoluto.

Al pomeriggio del sabato la prova ufficiale era stata caratterizzata dalla lotta dei piloti del gruppo 1 e del gruppo 3, nel corso della quale quattro primati sono stati abbattuti ad opera di Salvatori nella 1150, di Riccietelli nella 1300 e di Stefanelli nella 1600 gruppo 1, e di Ripani nella 1300 gruppo 3.

Carlo Burlando

drea (Mini Cooper) 9'25"3; 3. «D'Arta-gnan» (A.112) 9'31"7; 4. Lausdei (A.112) 9'36"1; 5. Amodeo (Fiat 127) 9'38"8; 6. Sartori (Fiat 127) 9'41"7; 7. Paolini (A.112) 9'49"8; 8. «Gitan 1» (A.112) 10'06"6.
Classe 1150: 1. Attilio Salvatori (Fiat 128C) 8'53"4, media 83.690 kmh; 2. Giorgi (Fiat 128C) 9'08"6; 3. Ferretti (Fiat 128) 9'09"4; 4. Silla (Fiat 128) 9'19"9; 5. Campagnolo (Fiat 128) 9'16"8; 6. Cuccotti (Fiat 128) 9'38"1; 7. Ferroni (Skoda 110/SL) 10'29"1.

Classe 1300: 1. Gianfranco Riccietelli (Simca Rally2) 8'42"2, media 85.694 kmh; 2. Sbrolla (Renault R8) 8'50"3; 3. De Sanctis (Simca Rally2) 8'53"9; 4. «Cargo» (Simca Rally2) 9'00"2; 5. Menichetti (Simca Rally2) 9'06"4; 6. Sismondi (Simca Rally2) 9'06"5; 7. Riccietelli (Simca Rally2) 9'08"5; 8. Leone (Simca Rally2) 9'09"2; 9. «Mor-Matic» 9'11"1.
Classe 1600: 1. Cesare Stefanelli (A.R.) 8'30"9, media 87.375 kmh; 2. Gentile (A.R.) 8'35"6; 3. Tagliaferri (A.R. GTV) 8'49"9; 4. Brucolini 9'18"4.

Classe 2000: 1. Massimo Aglietti (A.R. GTV) 8'44"1, media 85.191 kmh; 2. Leonardini (A.R. GTV) 9'09"1.

GRUPPO 3 - Classe 1300: 1. Bruno Ripani (Lancia F. HF) 8'38"9, media 86.028 kmh; 2. Salamina (Lancia F. HF) 8'59"4; 3. Alibrandi (Lancia Montec.) 9'16"1; 4. Ceccarelli (Lancia F.) 9'40"4.

Classe 1600: 1. Annino Conti (Alpine Renault) 8'03"2, media 92.384 kmh; 2. Fioravanti (Alpine Renault) 8'10"4; 3. Moriconi (Alpine Renault) 8'20"7; 4. Righetti (Alpine Renault) 8'34"2.
N.B. MORICONI tolto dalla classifica per gomme non regolamentari.

Classe 2000: 1. Guido Laschi (Opel GT) 9'28"6, media 78.509 kmh.

Classe oltre 2000: 1. Aristide Rocchetti (Porsche 911S) 8'00"9, media 92.826 kmh.

GRUPPO 2 - Classe 500: 1. «Razzolino» (Fiat 500) 9'35"2, media 77.608 kmh; 2. Sistelli (Fiat Giannini) 9'36"1; 3. Spinucci (Fiat 500) 9'42"2; 4. «Sassa Roll Bar» (Fiat 500) 9'44"6; 5. Forti (Fiat 500) 9'47"2; 6. Baldazzi (Fiat 500) 9'50"9; 7. De Fulgentis (Fiat 500) 10'10"9; Ferranti (Fiat 500) 13'50"7, FTM.

Classe 600: 1. Mario Casciaro (Fiat Abarth) 9'00"5, tempo 82.590 kmh; 2. Bigazzi (Fiat Giannini) 9'07"5; 3. Romoli (Fiat Abarth) 9'25"5; 4. Sidoli (Fiat Abarth) 9'39"2; 5. Gagliardi (Fiat Giannini) 9'45"5; 6. Orazioli (Fiat Abarth) 9'58"9; 7. «Tatino» (Fiat Abarth) 10'22"4.

Classe 700: 1. Adriano Proietti (Fiat Giannini) 8'43"3, media 85.354 kmh; 2. Tali (Fiat Abarth) 8'51"1; 3. «Heart Mad» (Fiat Abarth) 9'02"2; 4. Testi (Fiat Giannini) 9'05"7; 5. De Sanctis (Fiat Gian-

nini 9'07"6.

Classe 850: 1. Gino Ravinale (Fiat Abarth) 8'24"1, media 88.571 kmh; 2. D'Ippolito (Fiat Abarth) 8'26"5; 3. «Svigo» (Fiat Abarth) 8'35"8.

Classe 1000: 1. Luigi Piacentini (Fiat Abarth) 8'00"8, media 92.845 kmh; 2. Palumbo (Fiat Abarth) 8'02"5; 3. Bazzani (Fiat Abarth) 8'21"7.

Classe 1150: 1. Paolo Cozzarolo (Fiat 128 Coupé) 8'11"8, media 90.769 kmh; 2. Taranto (Fiat 128) 8'29"2.

Classe 1300: 1. Paolo Capponi (A.R. GTA J) 7'41"5, media 96.728 kmh; 2. Gargan (Fiat 128C) 7'44"6; 3. Del Bello (BLMC) 7'45"8; 4. Arlini (Fiat 128) 7'54"3; 5. Tancredi (Morris Cooper) 8'44"8; 6. «Pipino» (Morris Cooper) 9'21"7.

Classe 1600: 1. Maurizio Iacoangeli (AR GTV) 8'04"4, media 92.155 kmh; 2. Palanda (BMW) 8'14"1; 3. Santoni (Alfa GT) 8'38"7; 4. «Alfano» (AR GT) 8'40"2.

Classe 2000: 1. Mauro Sacchini (A.R. GTAM) 7'40"5, media 96.938 kmh; 2. Pittini (A.R. GTAM) 7'42"3; 3. Zarpellon (A.R. GTAM) 7'51"6.

GRUPPO 4 - Classe 1000: 1. Rosario Pezzella (Fiat Abarth OTS) 8'36"1, media 86.512 kmh; 2. Sami (Fiat Abarth OTS) 8'45"6; 3. Indignozzi (Fiat Abarth OTS) 8'57"4.

Classe 1300: 1. Francesco Petroni (Lancia Montecarlo) 9'26"5, media 78.800 kmh.

Classe 1600: 1. Giuliano Andreucci (A.R. GTA) 7'40"6, media 96.917 kmh; 2. Cattaneè (A.R. GTA) 8'01"1; 3. Landi (A.R. GTA) 8'08"1; 4. Seminara (A.R. GTA) 8'28"7.

Classe 2000: 1. Cesare Stefanelli (Porsche 911S) 7'19"7, media 101.524 kmh; 2. Tarpani (Porsche 914-6) 7'48"5; 3. «Tore» (Porsche 911) 8'19"1.

Classe oltre 2000: 1. Roberto Nardini (Porsche 911S) 7'31"4, media 98.892 kmh.

GRUPPO 5 - Classe 1000: 1. Gabriele Ciuti (AMS) 7'10"20, media 103.184 kmh; 2. «Lucien» (AMS) 7'22"9; 3. Gianrusso (Abarth) 7'54"8; 4. Sarti (AMS) 7'55"3; 5. Gadoni (Bandini) 8'04"9.

Classe 1300: 1. Barraco Salvatore (AMS) 7'29"8, media 99.244 kmh; 2. Di Tonno (Simca Abarth) 9'17"9.

Classe 1600: 1. Sergio Santamarinauova (Abarth) 7'03"3, media 105.457 kmh; 2. Morelli (Chevron) 7'03"9; 3. Cocetti (AMS) 7'24"2; 4. Ghiannotti (Abarth) 7'26"5; 5. Pellegrino (Chevron) 8'09"1; 6. Semilia (Abarth) 8'15"4.

Classe 2000: 1. Mauro Nesti (March BMW) 6'12"7, media 119.775 kmh; 2. «Gianfranco» (Abarth Osella) 6'21"8; 3. Scola (Chevron B23) 6'36"1; 4. «Masca-leros» (Porsche Carrera) 7'41"5.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BRESSANONE - Bruno Bonacina, della Torino Corse, su Abarth 1600 ha vinto la IV Edizione della Bressanone-S. Andrea «Trofeo Tony Pelizzoni» organizzata dall'Auto Moto Club di Bressanone e dall'Automobile Club di Bolzano, abbassando quasi al termine della gara il miglior tempo ufficioso stabilito poco prima da Alberto Donà.

Bonacina ha anche abbassato il record della corsa stabilito lo scorso anno da Giovanni Borri ed ha scritto per la prima volta il suo nome nell'Albo d'oro di questa competizione che ha visto finora quattro vincitori diversi: Alberto Donà, Alessandro Moncini, Giovanni Borri e naturalmente Bruno Bonacina.

Si può dire che i pronostici della vigilia, anche in base ai tempi delle prove sono stati in linea di massima rispettati, anche se Innocente che sabato aveva ottenuto il miglior tempo, è stato costretto a fermarsi durante la gara e Bettoni (terzo miglior tempo) non ha potuto prendere il via avendo rotto il cambio della sua Chevron.

Un folto pubblico ed una splendida giornata hanno contribuito al successo della corsa perfettamente organizzata che si è svolta senza incidenti di rilievo. Infatti su 200 concorrenti partiti soltanto sei non hanno concluso la gara.

a. t.

BRESSANONE-S. ANDREA - Gara nazionale di velocità in salita - Bressanone, 17 giugno 1973.

LE CLASSIFICHE ASSOLUTA

1. Bruno Bonacina (Abarth 1600) 3'44"8, alla media di kmh 80.071; 2. Donà (AMS 1000) 3'53"3; 3. Runfolia (Lancia Zagato) 3'55"9; 4. Facca (Porsche 2000) 3'56"6;

5. Rossetto (Abarth 1000) 4'00"2; 6. Sanetti (A.R. Sanetti) 4'00"5; 7. Alvise (BMW) 4'01"1; 8. Capra (Porsche 2000) 4'01"7; 9. Ranzolin (AMS 1300) 4'02"2; 10. Parpinelli (De Tomaso) 4'02"5.

GRUPPO 1

Classe 850: 1. Giorgio Tortoroli (Fiat 850) 4'47"8; 2. Cinel (Fiat 850) 4'51"9; 3. Spiller (Fiat 850) 4'52"2; 4. Zanessi (Fiat 850) 4'55"1; 5. Predonzan (Fiat 850 S) 4'55"5; 6. Ricci (Fiat 850) 4'56"9; 7. Valania (Fiat 850) 4'57"9; 8. Ferrari (Fiat 850 S) 5'01"4; 9. Vincenzi (Fiat 850) 5'05"2; 10. Cecchin (Fiat 850) 5'10"9; 11. Lasciarre (Fiat 850) 5'16"1.

Classe 1000: 1. Gianni Crivellaro (Mini Cooper) 4'39"8; 2. «Mowgli» (Mini Cooper) 4'42"9; 3. Cossio (Mini Cooper) 4'43"4; 4. Casasola (Mini Cooper) 4'45"7; 5. Ricci (Fiat 850 C.) 4'45"9; 6. Ceolin (A.112) 4'48"4; 7. Capellaro (A.112) 4'48"6; 8. Campani (A.112) 4'50"1; 9. Simonini (A.112) 4'51"8; 10. Percossi (Mini Cooper) 4'52"6; 11. Nerini (A.112) 4'55"5; 12. D'Agostino (Mini Cooper) 4'59"1; 13. Badjan (Mini Cooper) 5'06"14. Ridolfi (Mini MK3) 5'16"6.

Classe 1150: 1. Diego Stinco (Fiat 128) 4'29"7; 2. Taverna (Fiat 128) 4'34"3; 3. Soldi (Fiat 128) 4'35"2; 4. «Attila» (Fiat 128) 4'35"6; 5. Grassetto (Fiat 128) 4'36"7; 6. Guarise (Fiat 128) 4'37"5; 7. Giorgi (Fiat 128) 4'38"3; 8. Fais (Fiat 128) 4'39"6; 9. Concina (Fiat 128) 4'39"7; 10. Marchioli (Fiat 128 C) 4'42"4; 11. Lutmann (Fiat 128) 4'44"7; 12. Filippi (Fiat 128) 4'55"2; 13. Turrin (Fiat 128) 4'56"9.

Classe 1300: 1. «Alan» (Simca R2) 4'21"1; 2. Angerer (Simca R2) 4'23"8; 3. Grassetto (Fiat 128) 4'25"1; 4. Gorato (Simca R2) 4'25"1; 5. Ranzato (Fiat 128 C.) 4'27"1; 6. Gualtieri (Simca R2) 4'27"1; 7. Girlando (Simca R2) 4'27"6; 8. Ziller (Simca R2) 4'28"9; 9. Callegaro (Simca R2) 4'32"1; 10. Campedelli (Simca R2) 4'32"5; 11. Pattis (Fiat 128) 4'32"9; 12. Negro (Simca R2) 4'32"9; 13. Salvador (Fiat 128 C.) 4'33"7; 14. Caser (Simca R2) 4'33"9; 15. Ghidini (A.R. GT Junior) 4'34"4; 16. Siliprandi (Mini Cooper) 4'34"9; 17. Corti (Simca R2) 4'35"4; 18. Garrone (Simca R2) 4'35"6; 19. Gogato (Fiat 128) 4'35"7; 20. Bertolotti (Fiat 128) 4'37"3; 21. Accorsi (Simca R2) 4'39"1; 22. Tenchini (Fiat 128) 4'39"23. Mercandino (Simca R2) 4'40"7; 24. Carlo Giorgi (Mini Cooper) 4'41"2; 25. Bergamaschi (Fiat 128) 4'42"9; 26. Manne (Fiat 128) 4'44"5; 27. Capri (Mini Cooper) 4'44"8; 28. Sferrella (Fiat 128 R) 4'45"8; 29. Campagni (Simca R2) 4'

56''4; 30. Esger (Opel Ascona) 4'59''8;
31. Bennato (Opel Ascona) 25'53''3.
Classe 1600: 1. Nino Campani (Alfa Romeo GTV) 4'21''6; 2. «Rubio» (A.R. GT Junior) 4'30''3; 3. Hellermann (BMW) 4'31''1; 4. Kircher (A.R. GT Junior) 4'31''4; 5. Mercadante (A.R. 1600) 4'32''4; 6. Profunser (A.R. GTV) 4'33''4; 7. Furlanetto (A.R. GT Junior) 4'35''9; 8. Moras (BMW) 4'37''4; 9. Daminato (A.R. GT Junior) 4'39''7; 10. Lucini (A.R. GTV) 4'58''2.

Classe 2000: 1. Arcadio Pezzali (A.R. 2000) 4'18''3; 2. «Sprintino» (A.R. GT) 4'20''6; 3. Tacchini (A.R. GT) 4'21''5; 4. Campesan (A.R. GT) 4'23''4; 5. Voltolina (A.R. GT) 4'24''5; 6. Orsini (A.R. GT) 4'29''1; 7. Furlanetto (A.R. GT) 4'37''8; 8. Kircher (BMW) 4'45''2; 9. Gaioli (Fiat 125) 4'55''7; 10. Sola (A.R. GT) 5'04''4.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Aldo Bernardi (Fiat 500) 4'44''4; 2. Bordignon (Fiat 500) 4'49''9; 3. De Giorgi (Fiat 500) 4'49''9; 4. Zannoni (Fiat 500) 4'59''7; 5. Lenardon (Fiat 500) 5'00''2; 6. Griggio (Fiat 500) 5'15''8.
Classe 600: 1. Orlando Romagnoli (Fiat Abarth 600) 4'41''7; 2. Bravin (Fiat Abarth) 4'50''7; 3. Sensi (Fiat Abarth) 4'50''2.

Classe 700: 1. Bruno Caramaschi (Fiat Abarth) 4'32''9; 2. Menapace (Fiat Abarth) 4'36''7; 3. Valente (Fiat Abarth) 4'37''8; 4. Torreggiani (Fiat Abarth) 4'42''7; 5. Antonioni (Fiat Abarth) 4'56''3; 6. Moro (Fiat Abarth) 5'01''5; 7. Borret (Fiat Abarth) 5'13''5.

Classe 850: 1. Francesco Pera (Fiat Abarth) 4'16''8; 2. Menon (Fiat Abarth) 4'35''1; 3. Campedelli (Fiat Abarth) 4'48''9.

Classe 1000: 1. Vincenzo Busi (Fiat Abarth) 4'25''3.

Classe 1150: 1. Manfred Simeanter (Fiat 128 T) 4'03''6; 2. Nart (Simca) 4'21''5; 3. Frasson (Fiat 128) 4'28''3; 4. «Baffo» (Fiat 128) 4'31''6; 5. Pettano (Fiat 128) 4'37''2.

Classe 1300: 1. Hansjorg Brunner (A.R. GT) 4'03''8; 2. Obertegger (NSU TT) 4'08''2; 3. Perego (A.R. GTA) 4'08''9; 4. Ferlito (Fiat 128) 4'09''9; 5. «Swan» (A.R. GT Junior) 4'45''6.

Classe 1600 cc: 1. Marcello Alvise (BMW) 4'01''1; 2. Filipuzzi (A.R. GTVJ) 4'11''1; 3. Baldan (BMW) 4'16''1; 4. Unterkircher (BMW) 4'18''1; 5. Caio (Ford Escort) 4'21''3; 6. Comin (A.R. GTV) 4'22''6; 7. Tonon (A.R. GTV) 4'42''2.

Classe 2000: 1. William Saladin (BMW ti) 4'02''5; 2. Tabacco (A.R. GTAM) 4'08''6; 3. Zanarotti (BMW ti) 4'20''8; 4. Dalmolin (BMW ti) 6'55''4.

Classe oltre 2000: 1. Ugo Prati (Opel Commodore) 4'22''7.

Classe 1300: 1. Ezio Morellato (Lancia) 4'27''7; 2. Marzi (Fiat X1/9) 4'29''2; 3. G. Caio (Lancia) 4'30''3; 4. Dal Bello (Lancia) 4'38''6; 5. Urban (Lancia) 4'38'' e 7; 6. Tognetti (Lancia) 4'40''5; 7. Frignani (Lancia Zagato) 4'41''3; 8. Tomazoni (Lancia Zagato) 4'43''9; 9. D'Inca (Lancia) 4'48''5; 10. Botzner (Lancia) 4'48''7.

Classe 1600: 1. Maurizio Pessina (Renault Alpine) 4'07''9; 2. Baso (Renault Alpine) 4'13''9; 3. Giovanardi (Renault Alpine) 4'15''2; 4. «Archimede» (Renault Alpine) 4'18''2; 5. Giusti (Renault Alpine) 4'18''9; 6. Belardi (Renault Alpine) 4'21''1; 7. «Winchester» (Renault Alpine) 4'21''2; 8. De Bona (Renault Alpine) 4'28''3; 9. Baribbi (Lancia HF) 4'29''4; 10. Filipuzzi (Lancia HF) 4'32''8.

Classe 2000: 1. Luciano Dal Ben (Fiat 124 S) 4'36''6; 2. Freitag (Opel GT) 4'42''8.

Classe oltre 2000: 1. Ruggiero Parpinelli (De Tomaso) 4'02''5; 2. Govoni (De Tomaso) 4'07''4; 3. Vannini (De Tomaso) 4'10''8; 4. Tormene (De Tomaso) 4'11''5; 5. Nardari (Porsche) 4'12''7; 6. Di Ronco (Porsche) 4'19''6; 7. Egger (Porsche) 4'40''8.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Paolo Friso (Fiat Abarth) 4'19''1; 2. Azzalini (Fiat Abarth) 4'27''4; 3. Brambilla (Fiat Abarth) 4'34''2; 4. Melandri (Sunbeam L.) 4'44''6.

Classe 1300: 1. Antonio Runfoia (Lancia Zagato) 3'55''9; 2. Ronchi (Lancia HF) 4'04''5.

Classe 1600: 1. «Brunone» (A.R. GTA) 4'07''7.

Classe 2000 cc: 1. Mario Facca (Porsche) 3'56''6; 2. Donà (Opel GT) 4'14''6; 3. Accorsi (Fiat 124) 4'34''9.

Classe oltre 2000: 1. Girolamo Capra (Porsche) 4'01''7; 2. Zarattin (Porsche) 4'25''7.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Alberto Donà (AMS 1000) 3'53''3; 2. Rossetto (Abarth 1000) 4'00''2; 3. Bonvicini (Abarth 1000) 4'03''3; 4. Brunetta (Abarth 1000) 4'05''3; 5. Pfitscher (Abarth 1000) 4'07''3; 6. Baldo (Abarth 1000) 4'18''3; 7. Mastrocola (NSU) 4'44''3.

Classe 1300: 1. Giuseppe Ranzolin (AMS 1300) 4'02''2.

Classe 1600: 1. Bruno Bonacina (Abarth) 3'44''8; 2. Sanetti (A.R. Sanetti) 4'00''5; 3. Savoldi (Abarth) 4'30''7.

Classe 2000: 1. Luigi Innocente (Lola 2000) 4'35''6.

Ci scusiamo con i lettori ma domenica scorsa non ci pervennero in tempo

Tutte le classifiche di TOLMEZZO-VERZEGNIS

TOLMEZZO - Nel numero scorso di Autosprint, come avrete notato, il servizio relativo alla gara in salita Tolmezzo-Verzegnis è risultato ridotto da difficoltà imprevedute. Soprattutto, a parte quella riguardante i primi 10 assoluti, è stato mutilato delle classifiche.

Le pubblichiamo per intero ora, pregando i lettori ed i partecipanti alla gara di scusarci per il ritardo.

8. TOLMEZZO-VERZEGNIS - Gara nazionale di velocità in salita - Udine, 10 giugno 1973.

LE CLASSIFICHE TURISMO DI SERIE

Classe 850: 1. Ennio Predonzan (Fiat 850) 5'03''1, media kmh 73,639; 2. Tortoroli (Fiat 850 S) 5'04''7; 3. Lasciarrea (Fiat 950 S) 5'05''9; 4. Cieni (Fiat 850 S) 5'07''1; 5. Spiller (Fiat 850 S) 5'07''5; 6. Salomone (Fiat 850 S) 5'13''7; 7. Vincenzi (Fiat 850 S) 5'22''8.

Classe 1000: 1. «Palvox» (A.112) 4'52''7; 2. Crivellaro (Mini Cooper) 4'54''8; 3. Cossio (Mini Cooper) 4'55''9; 4. Barbero (A.112) 4'58''4; 5. Cappellaro (A.112) 4'59''2; 6. Campani (A.112) 5'01''6; 7. Casasola (Mini Cooper) 5'01''8; 8. Lavaroni (Mini Cooper) 5'02''9; 9. Ricci (Fiat 850C) 5'02''5; 10. «Mowgli» (Mini Cooper) 5'02''7.

Classe 1150: 1. Oscar Rossi (Fiat 128 C) 4'40''1, media kmh 79,714; 2. Mensa (Fiat 128 C) 4'40''4; 3. Concina (Fiat 128 C) 4'43''7; 4. Soldi (Fiat 128 C) 4'44''2; 5. Lutman n(Fiat 128C) 4'44''5; 6. Marchioli (Fiat 128 C) 4'48''5; 7. Carnic (Fiat 128 C) 4'52''4; 8. «Attila» (Fiat 128 C) 4'53''6; 9. Urthaler (Fiat 128C) 4'56''8; 10. Mezzavilla (Fiat 128 C) 4'57''4; 11. Lavalle (Fiat 128 C) 5'02''7; 12. Turrin (Fiat 128 C) 5'03''5.

Classe 1300: 1. «Alan» (Simca Rally 2) 4'27''3, media kmh 83,501; 2. Carletto (Renault G.) 4'29''1; 3. Gualtieri (Simca rally 2) 4'30''1; 4. Angerer (Simca rally 2) 4'30''8; 5. Giorato (Simca rally 2) 4'31''1; 6. Ranzato (Fiat 128 C) 4'31''4; 7. Grassetto (Fiat 128 C) 4'31''7; 8. Campedelli (Simca rally 2) 4'32''2; 9. Riganti (Fiat 128C) 4'32''6; 10. Girlando (Simca rally 2) 4'34''9; 11. Dalla Vecchia (Mini Cooper) 4'37''7; 12. Salvador (Fiat 128 C) 4'37''1; 13. Callegaro (Simca rally 2) 4'37''3; 14. Mozan (Simca rally 2) 4'37''4; 15. Cogato (Fiat 128 C) 4'37''5; 16. Corti (Simca rally 2) 4'37''6 e «Pigi» (Simca rally 2) 4'37''6; 18. Ziller (Simca rally 2) 4'38''8; 19. Ghidini (A.R. GTJ) 4'39''3; 20. Polo (Simca rally 2) 4'40''1; 21. Tencchini (Fiat 128 C) 4'40''3; 22. Cogato (Fiat 128 C) 4'40''7; 23. Campaci A.R. GTJ) 4'42''6; 24. Scalfari (Simca Rally2) 4'42''9; 25. Franceschi (A.R. GTJ) 4'45''1; 26. Beninato (Fiat 128C) 4'45''1; 27. Sibilio (Simca rally 2) 4'47''3; 28. Bergamaschi (Fiat 128 C) 4'47''5; 29. Monne (Fiat 128 C) 4'47''9; 30. Soldà (Fiat 128 C) 4'49''4; 31. Paris (Fiat 128 C) 4'54''9; 32. Bolzon (NSU TT 2000) 4'55''1; 33. Campagna (Simca rally 2)

Classe 1600: 1. Furlanetto (A.R. GTJ) 4'23''7, media kmh 85,879; 2. «Rubio» (A.R. GTJ) 4'27''7; 3. Profunser (A.R. GTJ) 4'28''4; 4. Campani (A.R. GTJ) 4'29''3 (penalizzato di 10'' per partenza anticipata); 5. Kircher (A.R. GTV) 4'31''1 e 5; 6. Moras (BMW) 4'33''5; 7. Hell (BMW) 4'35''1; 7. Daminato (A.R. GTJ) 4'37''6.

Classe 2000: 1. Arcadio Pezzali (A.R. GTV) 4'13''9, media kmh 87,908; 2. Tacchini (A.R. GTV) 4'15''1; 3. Voltolina (A.R. GTV) 4'17''6; 4. «Sprintino» A.R. GTV 4'18''6; 5. Furlanetto (A.R. GTV) 4'22''3; 6. Campesan (A.R. GTV) 4'28''7; 7. Orsini (A.R. GTV) 4'35''5; 8. Bellina (A.R. GTV) 4'35''5; 9. Sola (A.R. GTV) 4'47''1.

GRAN TURISMO DI SERIE

Classe 1300: 1. Ezio Morellato (Lancia HF) 4'31''7, media kmh 82,149; 2. Dal Bello (L. Montecarlo) 4'36''9; 3. Urban (Lancia HF) 4'37''5; 4. Frisiani (Zagato) 4'38''5; 5. Dal Mas (L. Rally S) 4'42''5; 6. D'Inca (L. Montecarlo) 4'47''3.

Classe 1600: 1. Mauro Pescina (R. Alpine) 4'03''7, media kmh 91,588; 2. Baso (R. Alpine) 4'09''1; 3. Aguzzoni (A. Alpine) 4'11''1; 4. «Archimede» (R. Alpine) 4'13''5; 5. «Winchester» R. Alpine 4'14''7; 6. Canè (R. Alpine) 4'16''2; 7. Filipuzzi (L. Fulvia HF) 4'29''4; 8. Nizzero (R. Alpine) 4'29''9; 9. De Bona (L. Ful-

via HF) 4'33''8; 10. Gemignani (L. Fulvia HF) 4'41''9.

Classe 2000: 1. Luciano Dal Ben (Fiat 124 S) 4'32''1, media kmh 82,058.

Classe oltre 2000: 1. Gilberto Vannini (De Tomaso P.) 3'54''1, media kmh 95,343; 2. Parpinelli (De Tomaso P.) 3'55''2; 3. Fabris (De Tomaso P.) 3'57''2; 4. Tormene (De Tomaso P.) 4'01''6; 5. Di Ronco (Porsche 911) 4'05''9; 6. Ranzolin

TURISMO SPECIALE

Classe 500: 1. Bruno Lenardon (Fiat 500 F) 4'53''3, media kmh 76,099; 2. Bernardi (Fiat 500 F) 4'58''3; 3. De Giorgi (Fiat Giannini) 5'02''9; 4. Bordigon (Fiat 500 F) 5'09''3; 5. Tribbia (Fiat 500 F) 5'15''5; 6. Morello (Fiat 500 F) 5'15''6.

Classe 600: 1. «Tibell» (Fiat Abarth) 4'34''3, media kmh 81,370; 2. Cossi Raffaele (Fiat Abarth) 4'39''5; 3. Romagnoli Orlando (Fiat Abarth) 4'48''4; 4. Calligaro Domenico (Fiat Abarth) 5'02''6; 5. Nichele Luciano (Fiat Abarth) 5'03''6; 6. Bravin Nello (Fiat Abarth) 5'03''7; 7. Fantini Graziano (NSU) 5'58''9.

Classe 700: 1. Alberto Gerardi (Fiat Abarth) 4'40''9, media kmh 79,458; 2. Menapace (Fiat Abarth) 4'43''8; 3. Valente (Fiat Abarth) 4'47''4; 4. Mariussi (Fiat) 4'53''6; 5. Ongaro (Fiat Abarth) 5'05''6; 6. Veltri (Fiat Abarth) 5'18''4; 7. Borret (Fiat Giannini) 5'37''1; 8. Colliavo (Fiat) 5'56''7.

Classe 850: 1. Roberto Curatolo (Fiat Abarth) 4'16''9, media kmh 86,882; 2. Smittarello (Fiat Abarth) 4'18''3; 3. Pera (Fiat Abarth) 4'20''2; 4. Menon (Fiat Abarth) 4'40''1.

Classe 1000: 1. Luigi Piacentini (Fiat Abarth) 4'10''5, media kmh 89,101; 2. Busi (Fiat Abarth) 4'13''1; 3. Trolese (NSU TT S) 4'20''8; 4. Cumini (Fiat Abarth) 4'23''3; 5. Parmiggiani (A.112) 4'56''5.

Classe 1150: 1. Manfred Simeanter (Fiat 128 C) 4'02''5, media kmh 92,041; 2. Cozzarolo (Fiat 128 C) 4'03''1; 3. Nart (Simca 1150) 4'12''7; 4. Frasson (Fiat 128) 4'16''2.

Classe 1300: 1. Dante Gargan (Fiat 128 C) 3'51''6, media kmh 96,373; 2. Del Bello (Morris Cooper) 3'52''6; 3. Brunner (A.R. GTA) 3'52''8; 4. Perego (A.R. GTA) 4'02''8; 5. Sandrini (Morris Cooper) 4'06''7; 6. Pittaro (A.R. GTA) 4'11''1; 7. Stella (Morris Cooper) 4'11''5; 8. De Luca (R. Gordini) 4'32''8; 9. Chiappinotto (R. Gordini) 4'50''9.

Classe 1600: 1. Eugenio Filipuzzi (A.R. GTJ) 3'55''6, media kmh 94,736; 2. Pellanda (BMW) 4'01''3; 3. Marcello (BMW) 4'01''4; 4. Bandan (BMW) 4'14''5; 5. Comin (A.R. GTV) 4'20''2; 6. Zoratto (A.R. GTV) 4'21''4.

Classe 2000: 1. Mario Ruoso (Ford Escort) 3'39''9, media kmh 101,500; 2. Pittini (A.R. GTAM) 3'48''7; 3. Zarpellon (A.R. GTAM) 3'52''4; 4. Saladini (BMW 2002 Tii) 4'04''6; 5. Dal Molin (BMW 2002 Tii) 4'14''2.

Classe 3000: 1. «Bloody Blacky Tiger» (Commodore) 4'33''4, media kmh 81,638.

GRAN TURISMO SPECIALE

Classe 1000: 1. Paolo Friso (Fiat Abarth) 4'24''7, media kmh 84,321; 2. Azzalini (Fiat Abarth) 4'26''4; 3. Brambilla (Fiat Abarth) 4'39''6; 4. Melandri (Fiat Bertone) 4'52''1; 5. Viatto (F. Lombardi) 5'05''3; 6. Bozzo (F. Lombardi) 5'17''8.

Classe 1300: 1. G. Carlo Ronchi (L. Fulvia HF) 3'55''1, media kmh 86,978; 2. Galbiati (L. Fulvia HF) 4'01''4; 3. Gagliardo (L. Fulvia HF) 5'11''3.

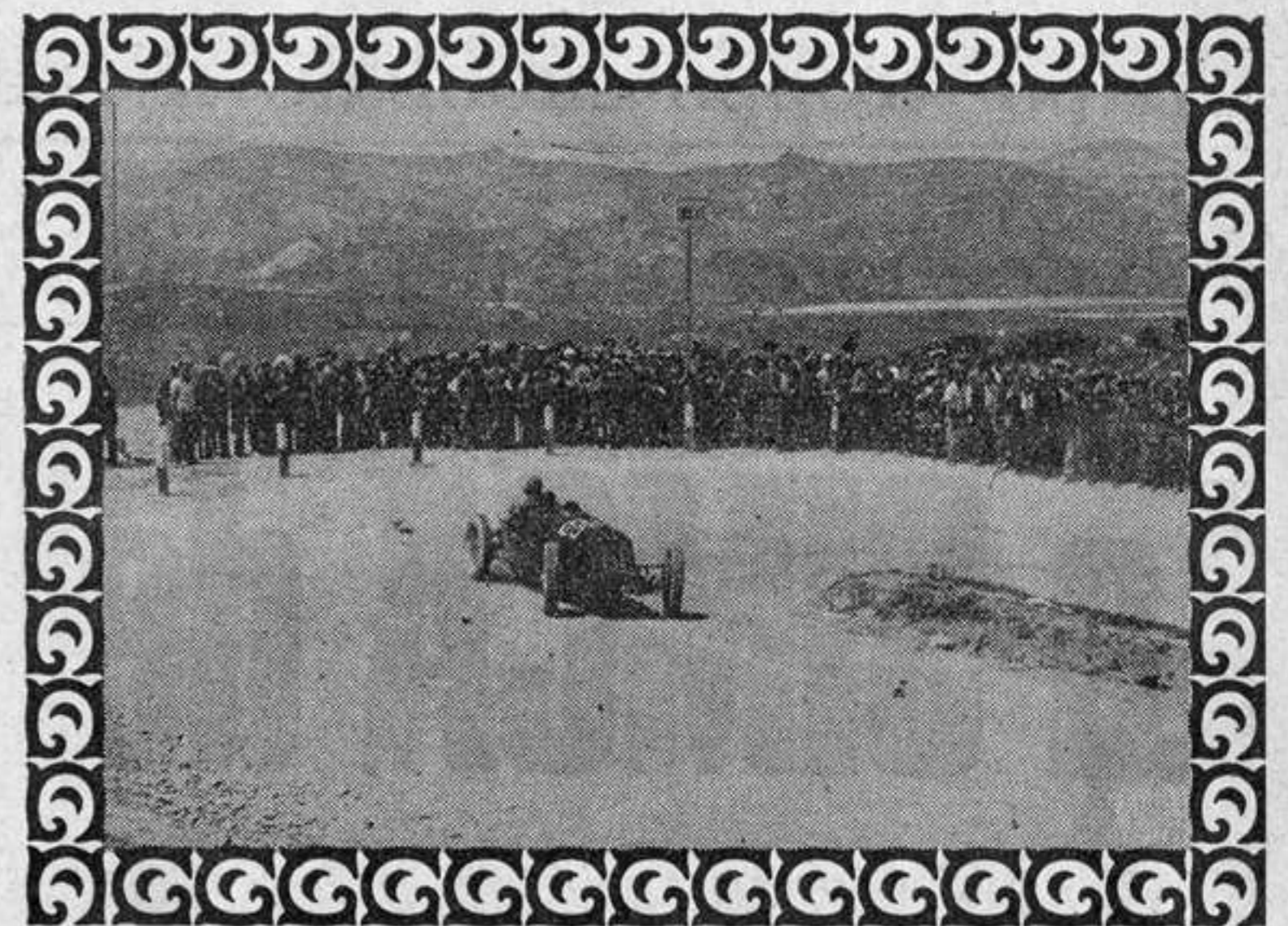
Classe 1600: 1. Giuseppe Cattane (A.R. GTA) 3'54''7, media kmh 95,100; 2. «Brunone» (A.R. GTA) 4'04''3; 3. Aguzzoni (R. Alpine) 4'13''1; 4. Albano (L. Fulvia HF) 4'39''8.

Classe 2000: 1. Mario Facca (Porsche 911) 3'53''9, media kmh 95,425; 2. Rovida (Porsche 911) 3'56''5; 3. Frisori (Porsche 911) 3'59''9; 4. Carmano (Opel Conrero) 4'00''1; 5. Donà (Opel GT) 4'17''8; 6. Accorsi (Fiat Abarth) 4'20''3.

Classe oltre 2000: 1. Girolamo Capra (Porsche 911) 3'54''5, media kmh 95,181; 2. Zarattin (Porsche 911) 4'12''8.

SPORT

Classe 1000: 1. Gabriele Cinti (AMS 1000) 3'40''7, media kmh 101,132; 2. Donà (AMS 1000) 3'49''9; 3. Sarti (AMS 1000) 3'53''3; 4. Brunetta (Fiat Abarth) 3'57''1; 5. Ferretti (Dallara S) 3'57''9; **Classe 1300:** 1. «John John» (Dallara S) 3'48''1, media kmh 97,894; 2. Nardari (AMS BDA) 3'57''1; 3. Tullio (Abarth B.) **Classe 1600:** 1. Stefano Bettoni (Chevron) 3'36''2, media kmh 103,237; 2. Rojatti (Lola T290) 3'54''3. **Classe 2000:** 1. Franco Pilone (Abarth Osella) 3'16''6, media kmh 113,536; 2. Innocente (Lola 2000) 3'26''2.



Giuseppe Campari, già vincitore nel 1920 ritenta dieci anni dopo. Qui in controsterzo sulle «scale» di Piantonia a circa metà gara

Grazie all'autostrada si correrà l'indimenticata Parma - Poggio Berceto (sul tratto FORNOVO - CASSIO)

Torna la salita che FERRARI perdeva

PARMA - Dopo cinque anni (l'ultima edizione si corse nel 1967) i dirigenti dell'AC di Parma hanno rispolverato dal cassetto dei ricordi la gloriosa Parma-Poggio sul tratto Fornovo-Cassio. Il locale AC per rimanere fedele ad una tradizione che si rinnova di anno in anno, ha messo in calendario quella che è forse l'unica corsa in salita che si disputa in Emilia. Dopo il giallo che lo scorso anno si verificò sulle strade della Castione-Neviano (i chiodi sull'asfalto e la morte dell'indimenticato Carlo Benelli); il presidente dell'AC avv. Manfredi Luginani ha imposto ai suoi collaboratori l'allestimento di almeno una corsa stradale. Si è pensato così di riproporre all'appassionato pubblico di Parma, la Fornovo-Cassio che ha dietro di sé qualcosa come sessanta anni di storia.

Nel settembre del 1913 un gruppo di sportivi parmigiani idearono, nell'ambito dei festeggiamenti del «Centenario verdiano» la disputa di una corsa in salita che, proprio per l'accostamento fra musica e sport, ebbe subito un successo strabiliante. La prima edizione venne vinta da Giovanni Marsiglia su Aquila 4500 cc alla media di 72,261 kmh.

Enzo Ferrari partecipò due volte alla classica parmense, ma in entrambe le occasioni non ebbe molta fortuna: la prima volta venne battuto dall'Alfa di Campari (Ferrari correva su Isotta Fraschini), mentre nel 1920

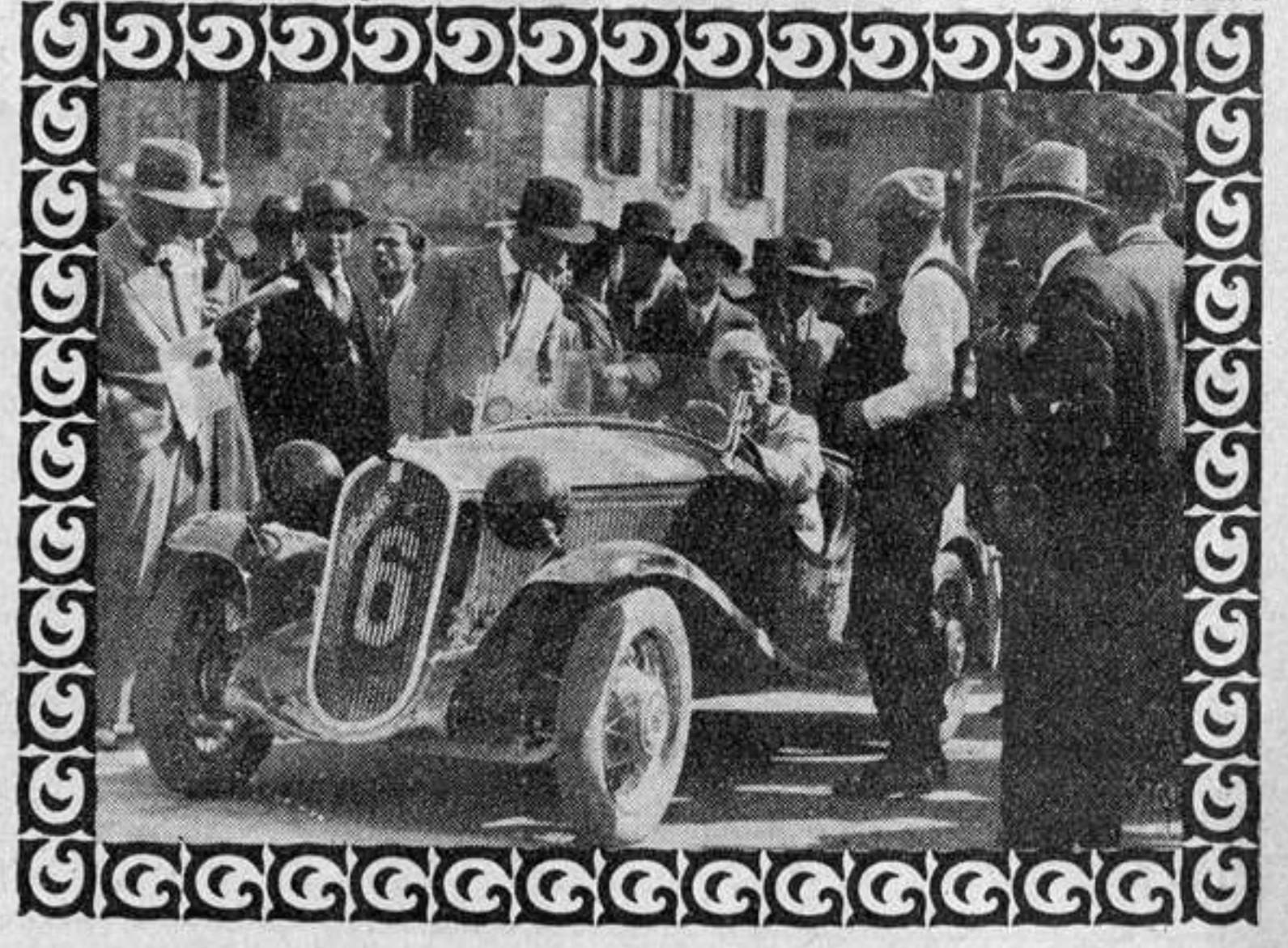
Ferrari fu preceduto sul traguardo del «Poggio» dallo stesso Campari e da Giulio Masetti. Nel '24 (vittoria di Antonio Ascari a tempo di record) partecipa un ragazzo di Mantova, magro, quasi trasparente, Tazio Nuvolari.

Per nove anni la Parma Poggio scompare. Riprende nel 1933 e nel 1934 e subisce un'altra interruzione a causa della guerra d'Etiopia; e dopo altre due edizioni, quella del 1938-39 la sanguinosa parentesi della guerra mondiale. La Parma Poggio si ripresentò nel 1950 e nel 1955 si disputò l'ultima edizione e in questo ultimo appuntamento con la gloriosa Parma-Poggio si verificò l'unico incidente mortale di tutta la storia della corsa: Mario della Favera su Ferrari 3000 si schiantò contro un muro a Ponte Scodogna nel tratto pianeggiante della corsa.

Da allora la Parma Poggio di Berceto divenne Fornovo-Cassio, ma nel 1967 l'AC di Parma ottenne per l'ultima volta il permesso di utilizzare la statale della Cisa. Adesso con l'avvento dell'autostrada, il permesso, anche se in ritardo, è stato concesso. La Fornovo-Cassio, in calendario per il 10 giugno è stata posticipata al 24. Il percorso è di 13 chilometri e le vetture ammesse sono quelle dei gruppi che vanno dall'uno al cinque senza limiti di cilindrata.

g. b. m.

Gigi Villorosi alla partenza dell'edizione del 1930 su una Fiat Balilla



Un po' troppo snobbato il rally di ANTIBES delude Fiorentino ma premia SALIBA-RYDER

La SIMCA dei delfini

ANTIBES - Ha vinto ancora una Simca CG. Non quella dei favoritissimi Fiorentino-Gelin ma quella più pesante (890 kg. contro 780) e meno potente (187 CV contro 205) dei loro « delfini » Saliba-Ryder, primi con un vantaggio di quasi 4' sull'Alpine di Jullien-Celestin. Tanti, troppi gli assenti a questo « Rally delle Rose » francese. Non c'erano l'Alpine ufficiali assai impegnate nel Mondiale Rally per partecipare regolarmente alle prove francesi (intanto i punti raccolti fuori dalla Francia contano

anche per il Campionato Transalpino ora guidato da Nicolas e Darniche). Non c'erano le Ford della squadra BP, né la GT 70, né la Escort. Sembra legge che dopo ogni gara debbono ritornare in Inghilterra per la revisione e correndo ad Antibes avrebbero dovuto rinunciare alla « Ronde Cevenole » di domenica prossima.

Non c'erano infine i prototipi di casa nostra alle prese con i loro problemi di gioventù. Così vistosamente snobbata alla vigilia di diventare Europea (gli organizzatori contano di

ottenere la validità al Campionato Continentale per il 1974), la gara ha saputo offrire non poche emozioni. Lo dimostrano tre cambiamenti al vertice della classifica nei due giri — uguali fra loro — sulle Alpi Marittime per un totale di 1300 km di cui oltre 550 in prove speciali.

Subito al comando, Fiorentino si è visto scalzare all'ottava prova speciale da Robini sulla Jidé. Colpa del cambio che costringeva l'ex barchetta Simca (ora diventata coupé) con una soluzione estetica quanto meno sconcertante) al ritiro nella « speciale » successiva.

Anche merito — comunque — di Robini che mai è stato vicino a scollarsi di dosso la fama di pilota sfortunato e mai se l'è vista ricucire tanto brutalmente come ad Antibes.

Primi al termine del primo giro i monegaschi Robini-«Theine» non hanno potuto neppure iniziare il secondo ventiquattro ore più tardi. Nel tragitto dal parco chiuso alla linea di partenza, non più di tre chilometri, la Jidé ha pagato le belle prove fornite con la rottura di un giunto. Peccato perché Robini meritava finalmente un successo importante e con il piccolo coupé artigianale occasioni così non gliene capitano molte. Fuori gara i due protagonisti iniziali la classifica si prestava a diverse soluzioni con Saliba e Jullien non troppo distanziati. E infatti anche Saliba ha avuto la sua porzione di ... spine. Ha bucatato in prova speciale perdendo due minuti con il risultato di essere quasi raggiunto dall'avversario diretto. « Da quel momento — spiegava il vincitore all'arrivo — ho sempre chiesto il massimo alla macchina, anche nell'ultimo settore cronometrato: in gara può succedere di tutto ed un buon vantaggio può sempre servire ».

Successo facile, facile per l'Opel nei Gr. 2 (Clarr-Lockwood) e G. 1 (Barailler-Fayel) con le Ascona giallo verdi, del concessionario marsilese esaltate in ogni caso dal rispettivo terzo e sesto posto assoluto. Fra i due l'Alpine 1800 di Marinne-Hoepfner e Jveline-Vanoni, (primi del Gr. 3) e quella 1600 di De Librandu Roure.

Poca gloria per Claude Laurent undicesimo assoluto e soltanto terzo di Gr. 1 con la BMW ed ancora meno per Piot in gara con una Alpine usata come muletto al Rally di Montecarlo. La berlinetta bleu 1600 « prototipizzata » è stata in gara (quasi tutto il primo giro) ha avuto problemi alla alimentazione finendo con il ritirarsi per la rottura del differenziale.

Guido Rancati



Maria Cristina... INNOCENTI

MONZA - Una vera e propria gara di velocità sul circuito Junior dell'autodromo di monza ha concluso il 4. Trofeo femminile Innocenti Agip, che ha visto ai nastri di partenza ben 90 partecipanti, suddivise in due categorie.

Nella categoria A, riservata alle tesserate CSAI si è imposta d'autorità Maria Cristina Poggiali, che ha coperto i due giri del percorso, che presentava anche 6 passaggi obbligati, in 4'05"58 davanti a Maria Enrica Camera D'Afflito, Oriana Gorni e Ivana Giustri. Nella categoria B « neofite » che disponeva di vetture Mini Export 1001 (la categoria A aveva a disposizione le Mini Cooper 1300) è risultata più veloce Oriela Pasini, davanti a Paola Possenti e Carla Borsoi.

Le «Rose» di HERMANN

Maddalena Herrmann si è alternata con il marito Hans, (al centro) a dare il via ai partenti



GALZIGNANO - L'equipaggio Calvini-Lantieri su Mini Cooper del Panathlon Club di Sanremo ha vinto la seconda edizione del Rallye delle Rose, autordano femminile organizzato dal Panathlon Club di Padova in collaborazione con l'Automobile Club e valevole per l'assegnazione del Trofeo Campari. Alla interessante rassegna hanno preso parte conduttrici appartenenti a ventuno sodalizi dei quali numerosi stranieri della Svizzera, Francia, Germania Occidentale e Austria. Starter sono stati i coniugi Herrmann i quali di buon grado hanno accolto l'invito del Panathlon di presenziare a questa simpatica manifestazione che ha avuto come principali attori le guidatrici socie dei Panathlon Clubs. La gara si è disputata su un tracciato snodantesi attraverso i Colli Euganei con arrivo in località Civran ad Galzignano dove sono state disputate anche delle prove di abilità e ricreative-sportive.

LA CLASSIFICA

1. Calvini-Mantieri (Mini Cooper) p. 3; 2. Rigo L.-Rigo M. (Mini Minor) 5; 3. Biasibetti-Comis (Fiat 500) 8; 4. Rampazzo-

Pollazzi (Fiat 500) 8,5; 5. Lupatini Rizzi (Fiat 500) 10; 6. Cosma-Rosin (Porsche) 10; 7. Zancanaro L. - Zancanaro P. (NSU Prinz) 18; 8. Mainarth-Facco (Volkswagen) 21,5; 9. Oreflice C. - Oreflice S. (Mini Minor) 23; 10. Musso-Balocco (Fiat 125) 23,5; 11. Piazza-Battaglia (Fiat 124) 27; 12. Zanella B. - Zanella U. (Fiat 128) 30,5; 13. Dolfin-Sattin (Fiat 500) 31,5; 14. Schiavo-Pippa (Mini Minor) 36; 15. Krouse-Saetta M. (Alfa Romeo 37,5); 16. Bergese-Gavazzi (Fulvia coupé 38,5); 7. Heinze-Saetta W. (Alfa R.) 39,5; 18. Lotte-Bruno (Volkswagen) 43; 19. Colombarini-Pozzi (Fiat 127) 46,5; 20. Bellini L. - Bellini M. (BMW 2000) 50,5; 21. Rossi-Van den Borre (Fiat 128) 50,5; 22. Scholz-Podestà (BMW) 57; 23. Righetti-Garcea (Fiat 500) 62; 24. Vigorelli A. - Vigorelli R. (Mini Minor) 62; 25. Apolloni (Fiat 1100) 72; 26. Machitella-Voliardi (Mini Minor) 80,5; 27. Checchi A. - Checchia G. (Mini Minor) 80,5; 28. Bortolotti-Rossi (Citroen) 81; 29. Righetti G. - Righetti I. (Fiat 500) 130; 30. Scarparolo-Selabasso (Fiat 850) 171; 31. Rossetto L. - Rossetto P. (Fulvia) 193; 32. Pallavicini mairani (Fiat 124) 231,5; 33. Bontempelli-Migoni (Ford) 242,5; 34. Michelotto-Travain (Fiat 124) 250,5; 35. Polacco (Fiat 500) 310. 36. Persico-Borelli (Fiat 128) 351,5.

PIANTA c'era, ma ha rotto il motore dell'Ab-FIAT 2000

ANTIBES - Debutto rinviato per la Fiat Spider 124 con motore Abarth 2000. Pianta che era il candidato per portarla all'esordio è riuscito soltanto ad iniziare le prove prima di essere fermato da un guasto al propulsore. Guasto che doveva essere abbastanza serio da convincere i responsabili a rinunciare alla gara e tornare velocemente in sede. Assente anche la Stratos che avrebbe dovuto correre con Andruet. Il pilota francese avrebbe avuto soltanto un paio di giorni a disposizione per provare il percorso e, con decisione molto seria, ha preferito declinare l'invito della Lancia.

Per i due prototipi italiani comunque l'occasione di correre è molto prossima. Sia la 124 Abarth 2 litri che la Stratos dovrebbero essere domenica ventura alla Ronde Cevenole. Si troveranno di fronte a una concorrenza molto agguerrita rappresentata fra l'altro dalle Alpine Ufficiale, le Simca CG e la Ford GT 70.

● Per favorire la partecipazione dei rallyisti italiani gli organizzatori avevano previsto alcune agevolazioni come la tassa d'iscrizione dimezzata (60.000 lire) e l'ospitalità gratuita nei giorni di gara oltre che il gemellaggio con il Rally di San Remo. Soltanto non hanno pensato di farlo sapere.

● Sapete quanti sono i meccanici del reparto corse Simca-CG? Sei in tutto: alternandosi cinque seguono le gare ed uno resta a lavorare in officina. Con l'aiuto delle filiali per l'assistenza riescono a tenere in ordine le macchine di Fiorentino, Saliba e del « Nazionale » Renaudat (primo ad Antibes), anche lui pilota ufficiale della casa.

● In mancanza di un maxi-patrocinatore che finanziasse in modo massiccio il Rally gli organizzatori hanno ripiegato su cinque sponsor « minori » il cui marchio figurava sulle vetture in gara. Fra questi anche la filiale francese della Banca Commerciale Italiana.

● Quando si dice il destino. Restato senza navigatore in extremis, Russely si è accordato a pochi minuti prima del via con Mancini per poter partire. Si sono fermati prima di arrivare all'inizio della prima prova speciale con il motore della Porsche KO.

VI RALLY DELLE ROSE, prova Internazionale valevole per il Campionato Francese - Antibes, 15-16-17 Giugno 1973.

CLASSIFICA GENERALE SCRATCH

1. Saliba-Ryder (Simca CG) 6.0'32";
2. Jullien-Celestin (Alpine 1800) 6.4'14";
3. Clarr-Lockwood (Opel Ascona) 6.24'24";
4. Hoepfner-Vanoni (Alpine 1800) 6.27'19";
5. De Librandu Roure (Alpine 1800) 6.28'24";
6. Barailler-Fayel (Opel Ascona) 6.38'43";
8. Verdan-Bouvier (Alpine 1600) 6.44'13";
9. Richard-Brunel (Toyota) 6.47'33";
10. Adonto-Pierron (Porsche 911S) 6.52'11";
11. Laurent Toujan (BMW) 7.1'49";
12. Vigneis-Salles (Alpine 1600) 7.2'27";
13. Taibi Mouton (Peugeot 304) 7.9'4";
14. Sajed-Magdiner (Opel Ascona) 7.11'56";
15. Touquet-Robert (Datsun) 7.28'37".

● « L'avvenire del Rally dipende dai piloti. A quelli che credono alla loro continuazione non è necessario raccomandare nulla, a quelli che non ci credono non è più possibile farlo. » Con questo slogan stampato un po' ovunque, in Francia cercano di sensibilizzare i piloti sulle difficoltà che gli organizzatori incontrano per ottenere i permessi di transitabilità a causa delle loro infrazioni e, soprattutto nelle prove, al codice della strada.

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Arrampicata sul pino

FRANCIA - Corsa Le Pin - Gara di velocità in salita.

1. Lapiere (Pygmée) 4'38"8; 2. Lachaud (Pygmée); 3. Lapeyre (Grac).

Lapiere, che mette sempre più in mostra le proprie doti, si è aggludicato la gara senza dovere lottare molto. Buona la prova di Lachaud, però piuttosto staccato dal vincitore.

2 giapponesi 2 dal via all'arrivo

CANADA - Rally dei Laghi Rideau - Rally.

1. Boyce-Gray (Toyota Corolla).

La coppia vincente ha tenuto il comando dal principio alla fine, sul percorso di quasi 1000 chilometri, ottenendo la vittoria con cinque minuti di vantaggio sul secondo equipaggio, formato da Black-Burgess su Datsun.

Viva la polizia!

BELGIO - Rally della Polizia - Rally.

1. Leblanc-Servais (Buggy).

Partecipavano alla gara otto equipaggi di polizia, con partenza da Liegi. Quattro i tratti speciali su strade chiuse al traffico. Dato il tipo di percorso non è stato facile rispettare la media di 60 orari, imposta in certi punti.

Un rally-giallo interrotto a metà per i nemici radiofonici

La «notte brava» di S. GIACOMO

SAN GIACOMO DI ROBURENT - Ben a ragione si può affermare che la notte del 1. Rally di San Giacomo è stata una «notte brava» animata da un continuo esplodere di colpi di scena creati a una serie di circostanze incredibili, invero non tutte casuali, per cui inevitabilmente alle 5,30 di domenica mattina i responsabili decidevano di porre la parola fine con anticipo (a gara ancora quasi tutta da effettuare) alla loro creatura. E' stato lo stesso Magnani, con incontenibile commozione, a sottolineare le ragioni della sospensione inevitabile e a rinnovare, con grande spirito sportivo, a tutti i partecipanti, l'invito gratis per il 1974.

Alla vigilia tutto si era svolto con la massima regolarità e perfezione, regolato da una organizzazione ottima che non aveva lesinato impegno coinvolgendo tutta questa simpatica cittadina turistica che è San Giacomo di Roburent. Il primo capitolo del «giallo» ha inizio alla prima prova speciale di Nasagò: passano senza troppi problemi i primi 21 concorrenti, tra questi tutti i big: Ferraris, Bulfoni, Barboni, Maranzano, Giusto, Boretto, Brambilla, ecc. Sino trammentarie e sbagliate (come si vedrà in seguito) come altri in un punto critico relativamente stretto, si interra con le ruote anteriori della Fulvia fuori strada. Intervengono altri concorrenti alle sue spalle e intervengono alcuni spettatori, ma la Fulvia bloccata resiste ad ogni tentativo di rimozione e intanto i ritardi si accumulano.

Alla partenza della prova speciale, mentre è sulla linea Stefano Luzzatto, arrivano dalla direzione corse notizie trammentarie e sbagliate (come si vedrà in seguito), come che l'incidente sia ben più grave e siano coinvolte molte macchine. Si decide perciò, prima di fermare Luzzatto e poi di annullare la prova speciale. Resta da risolvere il problema grave del «buco» di tempo di più di un'ora tra i primi 21 concorrenti e gli altri. Si potrebbe intervenire

a Castelvecchio, ma problemi di trasmissione (che in seguito si aggraveranno) rimandano l'intervento che si rende ancora più necessario in quanto i concorrenti bloccati, dal n. 33 al 56, sono nel frattempo ridiscesi nella prima prova speciale, sbloccandosi molto in fretta (sic!) e riammessi in gara procedono ultimi dietro il plotone.

Ad aggravare le cose, il tracciato presenta ora un tratto tiratissimo tra Castelvecchio e Garesio con un controllo orario (il terzo) al quale i migliori, Ferraris e Luzzatto, pagano alcuni minuti e molti sono fuori tempo massimo. In fondo al controllo orario poi, a qualche centinaio di metri prima del timbro, un bivio difficile, segnato però nel radar, ne elimina molti altri e tra questi la vittima più illustre è Boretto che è così fuori gara.

Vi è ora al controllo orario successivo di Priole, la possibilità di intervenire e neutralizzare riordinando i concorrenti. Ma nel momento in cui calma, buon senso e tutte le virtù cardinali dovrebbero essere protagoniste, prevalgono purtroppo le posizioni personali e i cronometristi giocano un ruolo negativamente determinante. Ad aggravare il tutto, alla direzione di gara di San Giacomo, non vi è la possibilità di intervenire con la necessaria tempestività. Le trasmissioni sono infatti completamente in crisi perché delle interferenze multiple, intenzionali e tecnicamente perfette bloccano per un bel po' le radio ritardando l'intervento che altrimenti sarebbe stato positivamente determinante.

Alla fine ci si trova all'alba, sono le 5,30, con i piloti esauriti in discussioni-fiume, particolarmente deconcentrati e con sette prove speciali ancora da effettuare non vi è altra scelta per gli organizzatori che arrendersi e rinnovare con pari entusiasmo, miglior fortuna e meno nemici radiofonici, l'appuntamento al '74.

Giorgio Rossotto

Regolarismo piacevole nel Ferrarese

PERTUSIO con Imerito

FERRARA - Il XV «Trofeo pilota Armando Francois» ha avuto il successo di tutte le manifestazioni organizzate dall'Automobile Club di Ferrara. 74 i concorrenti provenienti da tutte le parti d'Italia, e fra essi figurano ben ventiquattro esordienti cosa questa che dimostra come la regolarità stia attraversando un momento felice e di grande ripresa.

La gara si snodava su un piacevole percorso attraverso i lidi ferraresi e le prove speciali, selettive e impegnative prevedevano ben 38 rilevamenti al centesimo di secondo. I tempi delle prove erano stati dosati per le varie classi (una anche riservata alle Fiat 500) con una precisione che dimostrava una volta di più l'esperienza di questi organizzatori.

Enrico Gibelli, uno dei pochi concorrenti che sia pure giovanissimo, ha preso parte a quasi tutte l'edizioni del trofeo Francois, classificatosi al quarto posto assoluto, ha dichiarato che per il prossimo anno la gara dovrebbe essere ripetuta con gli stessi tempi e le medesime modalità, perché questa formula ha incontrato particolarmente il favore dei partecipanti.

Hanno vinto: Pertusio per la classifica maschile e Luigina Imerito per la classifica femminile. Ottime le prestazioni di Maria Cristina Poggiali, Argentina Castillet e Diomira Gatti. La coppa Claudio Canè è stata vinta da «Checco» primo della Scuderia San Giorgio, i cui soci hanno partecipato numerosissimi a questa splendida edizione del Trofeo.

XV TROFEO FRANÇOIS - Gara nazionale di regolarità - Ferrara, 17 giugno 1973.

CLASSIFICA CONDUTTORI

1. Piero Pertusio (Fulvia) penalità 8,5; 2. Santorum (Fulvia) 11; 3. Garraffa (Fulvia) 11,2; 4. Gibelli (Fulvia) 11,5; 5. Pavanello (Fulvia) 11,9; 6. Panerai (Fulvia) 12; 7. Aimone (Fulvia) 12,1; 8. Alessi (Fulvia) 12,9; 9. Nannel (Escort Ford) 14; 10. Donini (A.112) 14,4; 11. Forato (Fulvia) 14,4; 12. Nosenzo (Fiat 128) 15,8; 13. Cavallucci (Fulvia) 19,2; 14. «Checco» (Alfa Romeo) 19,2; 15. Pancaldi (Fulvia) 20,2; 16. Barbero (Simca) 20,3; 17. Menichetti (Fiat 128) 20,5; 18. Baglioni (Fulvia) 21,5; 19. Piaggio (A.R. 1300) 21,9; 20. V. Forato (Fiat 128) 22,1; 21. Testoni (Fulvia) 22,4; 22. G. Adamo (Fulvia) 23,8; 23. Rossi (A.112) 26; 24. Tugnoli (Fulvia) 26,5; 25. Somà (Fiat 128) 30,5; 26. Bicci (Fulvia 1300) 35,1; 27. Salvini (Fulvia) 35,7; 28. Ghinelli (Fiat 850) 36,8; 29. Rubinacci (Fulvia) 37,5; 30. Bertola (Fiat X1/9) 37,8.

Classifica femminile

1. Luigina Imerito (Fulvia) 13,2; 2. Poggiali (Fulvia) 16,2; 3. Castillet (Fulvia) 22,7; 4. Gatti (A.R. 1300 Junior) 23,6; 5. Raimondi (Fiat 127) 24,2; 6. Mancina (Fulvia 1300) 31,6; 7. Menichetti (Fiat 128) 34,6; 8. Pedrazzi (Fiat 595) 53,7; 9. Olivero (A.R. 1300) 56,8; 10. Perazzi (A.R. Junior) 85,7; 11. Gorni (Cooper 1300) 127,4.

La regolarità di CASERTA all'8 luglio

CASERTA - In data 8 luglio 1973, organizzato dalla Caserta Corse, si svolgerà il «1. Trofeo Automotonautica De Rosa», gara nazionale di regolarità che viene a sostituire il Trofeo Pinetamare che avrebbe dovuto svolgersi domenica 23 giugno. La gara dell'8 luglio si svolgerà su un percorso di circa 80 km. lungo i quali sono previste sei prove speciali che impegneranno i concorrenti non soltanto sul piano della precisione, ma anche sotto il profilo velocistico.

Questa gara, che rappresenta un'altra tappa verso il risveglio dell'automobilismo casertano, ancora scioccato dagli avvenimenti del tragico 11 giugno 1967, vuole essere una prova generale verso il ritorno alla velocità, il cui primo passo sarà quel Rally di Caserta in programma per il 23 settembre 1973.

La Scuderia Caserta Corse, visto l'assenteismo dell'AC Caserta, sta promuovendo ogni tipo di iniziativa per favorire questo risveglio e mercede l'opera del suo consiglio direttivo, che può contare sulla presidenza di un appassionato industriale, il titolare dell'OCAM Gilberto Lamberti, ha già raggiunto determinati obiettivi. I licenziati CSAI, ad esempio, che si possono contare a Caserta e S. Maria Capua Vetere, sono passati da tre o quattro ai circa trenta attuali; un vero boom che promette ulteriori sviluppi, visto che la sede della scuderia, in via Roma 101 a Caserta, è meta e ritrovo di tutti gli sportivi dell'automobile della zona.

• La NIGERIA ha acquistato formalmente, con effetto retroattivo al primo aprile, una partecipazione del 35% nelle attività congiunte Shell-BP nel paese.

PITTONI e C. squalificati

PADOVA - Nel corso della verifiche tecniche il commissario sportivo dott. Stelio Milita delegato della CSAI e il commissario tecnico dott. Lanfranco Caneschi, hanno deliberato di escludere dalla gara i concorrenti con i numeri 11 e 74, rispettivamente Leo Pittoni e Giovanni Casarotto, per irregolarità tecniche.

Il verbale dei commissari afferma: per quanto riguarda la vettura n. 11 il sedile posteriore è stato trovato privo di imbottitura e mancante di alcune molle, la coppia conica del differenziale è risultata di 7/40 e quindi non compresa tra le coppie omologate e descritte nella «fiche» presentata dal concorrente, per cui la vettura è stata dichiarata non conforme.

Relativamente alla vettura n. 74 i commissari hanno rilevato: che la marmitta presenta tracce di saldatura tra il corpo cilindrico e il coperchio anteriore lungo tutta la circonferenza, contravvenendo quindi all'ultimo comma dell'art. 255 del Codice sportivo internazionale; inoltre tra il tampono posto tra l'estremità della balestra anteriore e il braccio superiore della sospensione è stato interposto uno spessore di alluminio dell'altezza di millimetri 8,5, per il montaggio del quale è stato necessario allargare il foro del secondo foglio della balestra. Questo montaggio non è tra quelli previsti dall'art. 257, per cui detto montaggio ricade sotto la problematica dell'ultimo comma dell'art. 255 del Codice sportivo internazionale, per cui la vettura è risultata non conforme.

19. RALLY DELLE PREALPI VENETE E DEI COLLI EUGANEI, gara valida per il Trofeo Rallies Nazionali - Padova, 16-17 giugno 1973.

LA CLASSIFICA

1. Giacomo Pelganta (Lancia HF) 31'07"; 2. Polese (Renault Alpine) 32'20"; 3. Svizzero (Opel Ascona) 33'01"; 4. Fano (Porsche 911) 34'33"; 5. Michielon (Lancia HF) 35'20"; 6. Zandonà (Opel Ascona) 36'40"; 7. Presotto (Opel Ascona) 36'47"; 8. Zanrosso (Fiat 124) 36'51"; 9. Baron (Opel Ascona) 38'07"; 10. Agustin (Opel Ascona) 38'40"; 11. Baggio G. (Opel) 39'38"; 12. Lisino (Simca R) 42'05"; 13. Baucè (Opel Ascona) 42'41"; 14. Garibaldo (Fiat 128) 43'02"; 15. Fornaro (Innocenti Cooper) 43'48"; 16. Benassi (Opel) 44'03"; 17. Stella (Porsche 911S) 45'05"; 18. «Uccari» (Renault Alpine) 45'20"; 19. Baggio P. (Fiat 124) 46'49"; 20. Spiller (Fiat 127) 47'00"; 21. Manolo (Fiat 124) 47'20"; 22. Ceccato (Fiat 127) 49'13"; 23. Vidafieri (Simca R) 49'31"; 24. Molaro (Fiat 127) 49'38"; 25. Baldan (Mini Cooper) 49'49"; 26. Molo (A.112) 51'43"; 27. Pasetti (Fiat 128S) 52'26"; 28. Albano (Lancia HF) 53'07"; 29. Tognana (Fiat 124) 53'46"; 30. Bettella (Fiat 128) 53'57"; 31. Azzi (Fiat 128) 57'14"; 32. Gregori (Ford Escort) 57'24"; 33. Danielis (Lancia HF) 58'12"; 34. Calore (Renault R8) 58'53"; 35. Fontana (Fiat 127) 59'33"; 36. Mabilia (Innocenti Cooper) 1.00'00"; 37. Vettorello (Fiat 850 coupé) 1.00'48"; 38. Boschieri (Ford Escort) 1.02'10"; 39. Bof (Fiat 128R) 1.04'08";

Il lancista ha saputo scegliere l'impegno sul finale nel «PREALPI»

PELGANTA e... rotti

PADOVA - Bis stagionale di Giacomo Pelganta della Grifone Erg nel Prealpi, 4. prova del Triveneto Rally, valevole anche per il Trofeo dei rallyes nazionali, allestita con l'ormai tradizionale precisione dall'AC Padova con la collaborazione dell'AC Vicenza.

E' stata una competizione che non ha concesso un attimo di tregua ai 147 equipaggi per i tempi tiratissimi sia nei controlli orario, sia nelle prove speciali, una gara di 400 km che per le sue caratteristiche può essere paragonata ad un vero e proprio rally internazionale.

Numerosi sono stati i ritiri, in particolare nella prima parte del percorso, soprattutto nel tratto compreso tra Cappellazzi, Posina e Valdastico. Fulvio Bacchelli, vincitore della passata edizione, dopo un avvio fiammeggiante, prima del Passo della

Borcola è stato costretto al ritiro per la rottura dell'avantreno, mentre «Tony» ha abbandonato per la rottura del motore. La stessa sorte è toccata ad Aldo Fasan su Alpine, mentre Canè ha lamentato la rottura della sospensione e nonostante avesse rimediato in parte al malanno, verso la fine della gara ha dovuto abbandonare.

Le prove speciali hanno costituito il centro di attrazione della corsa. Delle sei prove tuttavia, cinque sono state effettuate e precisamente Cappellazzi-Montevarolo, Timonchio-San Rosso, Posina-Passo Borcola, Valstagna-Pian Grande e Schivanoia-Castelnuovo Alto, mentre la Valdastico-Castelletto, quarta in ordine cronologico, non è stata effettuata per la mancata autorizzazione da parte delle autorità competenti.

Il segreto della vittoria di Giacomo Pelganta è stato quello di aver fatto un... gioco lungo, vale a dire, una volta superate le prime difficoltà della corsa, si è impegnato di più nella parte finale, tanto è vero che troviamo il valoroso pilota genovese nelle prime posizioni delle ultime prove speciali. Una condotta di gara quindi accorta e intelligente quella adottata da Pelganta e adeguata al tipo di percorso.

Pietro Polese della Piave su Renault Alpine è stato il valido avversario del vincitore. Polese ha tenuto bravamente testa al pilota ligure riuscendo a far meglio di lui a Cappellazzi e a Posina, cedendo terreno nella parte finale. Eccellente il terzo posto ottenuto da Francesco Svizzero della Piave su Opel Ascona, al quale il comitato organizzatore ha assegnato l'artistico Trofeo «Fabio Zambelli», posto in palio dalla famiglia del compianto giovane pilota patavino.

Confortanti le prestazioni di Fano, Michelon, e Zandonà, Presotto, Zanrosso e Baron classificatisi nell'ordine, e di tutto rilievo il primo posto tra gli esordienti e il decimo assoluto del veneziano Josep Agustín.

Attilio Trivellato

CLASSIFICHE PROVE SPECIALI

1. prova: Cappellazzi-Montevarolo (km. 3 tempo 3'36"): 1. «Tony» 4'26"; 2. Polese 4'29"; 3. Canè 4'37"; 4. Pelganta 4'38"; 5. Ravaioli 4'42"; 6. Michielon 4'44".

2. prova: Timonchio-San Rocco (km. 5 tempo 6'): 1. Pelganta 6'32"; 2. «Tony» 6'34"; 3. Polese 6'39"; 4. Canè 6'44"; 5. Albarello 6'51"; 6. Bacchelli 6'52".

3. prova: Posina-Passo Borcola (km. 3,8 tempo 4'34"): 1. Polese e Canè 5'19"; 3. Fano 5'25"; 4. Pelganta 5'33"; 5. Svizzero 5'35"; 6. Zandonà e Baggio G. 5'45".

4. prova: Valstagna-Pian Grande (km. 5,5 tempo 6'36"): 1. Stella 6'58"; 2. Pelganta 7'04"; 3. Casarotto 7'13"; 4. «Uccari» 7'25"; 5. Fano e Gregori 7'28".

5. prova: Schivanoia-Castelnuovo Alto (km. 3,5 tempo 4'12"): 1. Pelganta 4'27"; 2. Pittoni e Casarotto 4'30"; 4. Presotto 4'33"; 5. «Uccari» 4'34"; 6. Svizzero 4'35".

• La convalescenza di Munari continua, anche se in netta ripresa, e pertanto non potrà essere al via del Rally della Bulgaria. Dovrebbe essere però certamente al nostro «Alpi Orientali». La Lancia comunque invierà lo stesso due macchine affidate rispettivamente a Lampinen-Sodano e a Pregliasco-Garzoglio con l'ordine perentorio di battere le due Fiat di Pinto-Bernacchini e Barbasio-Macaluso. Quest'ultimo in particolare sembra adesso il pilota Fiat che punterà maggiormente al titolo europeo (oltre a quello italiano) mentre Pinto potrebbe definitivamente essere dirottato nelle prove mondiali.

Sfida franco-belga ad YPRES
(con Stapelaere polso fratturato)

La foratura di Laurent giova a Pedro - Jimmy

YPRES - Il rally belga aveva visto l'iscrizione di un centinaio di vetture. Questo tipo di gara in Belgio è sempre molto duro, perché la configurazione delle strade su un piccolo territorio consente di organizzare tappe molto selettive, difficili da assimilare e soprattutto difficili da percorrere nei tempi stabiliti.

L'edizione 1973 c'è stata e questa è una buona premessa per il 1974. Il «menu» questa volta era copioso, con quattro tratti di km 286 di cui ognuno aveva tre prove speciali, al Mont Kemmel, a Hollebeke e a Reninge, più due tappe a cronometro. Il percorso stradale era già molto duro di per sé, con strade piene di curve e cambiamenti di direzione, quindi si può dire che il complesso rappresentava un «bocconcino prelibato» per i concorrenti. In effetti il primo dei quattro tratti era soltanto un'ultima ricognizione del percorso, mentre la media imposta era soltanto 45 orari, quella degli altri tre di 60.

Fino dalla prima i piloti francesi hanno accampato le loro pretese nelle prove speciali. I belgi Pedro-Jimmi (BMW) hanno vinto la prima, ma Laurent-Hammelrath (Alpine) e Nussbaumer-Delferier (Alpine) si sono aggiudicate le altre due. Il primo tratto è stato cornice di un incidente non molto banale, quando Stapelaere, uno dei favoriti, si rompeva un polso per un movimento brusco e inatteso del volante. Lo teneva con una sola mano, mentre usava il freno a mano con l'altra. La vettura è passata su un sasso, poi le ruote si sono raddrizzate e il volante, riprendendo la sua posizione, ha provocato l'incidente.

Molto coraggiosamente il pilota ha continuato la corsa fino al termine del terzo tratto, curato ad ogni passaggio da un medico di servizio. A questo punto si è però dovuto fermare, perché soffriva notevolmente.

Il secondo tratto, come i due successivi erano coperti alla media di 60 orari.

I campioni belgi Adriaenssens-Daemers (BMW) si sono ritirati per uscita di strada, fortunatamente senza conseguenze. Laurent si buscava 30" di penalizzazione e Stapelaere (Escort BDA) un minuto. Pedro e i francesi Coeulle e Laurent vincevano nell'ordine le tre prove speciali. Nella classifica dei due tratti Pedro era già in testa; nel terzo Didi-Lopes (Fiat 124) uscivano di strada e si ritiravano. Laurent aveva una foratura ed è stato certamente in questo momento che ha perso la gara, che da quel momento in poi è stata dominata da Pedro che non ha più corso alcun rischio. Si deve dire che Pedro godeva del grosso vantaggio di conoscere meglio degli altri la regione, anche se questo non diminuisce i suoi meriti, dato che ha fatto una bellissima corsa.

Si può comunque concludere che l'anno prossimo, nel quadro del campionato europeo, questo rally sarà difficile quanto qualsiasi altro e, soprattutto, che i piloti si troveranno a gareggiare in una prova molto bene organizzata.

André Royez

12 ORE DI YPRES - Rally internazionale.
17 giugno 1973.
LA CLASSIFICA

1. Pedro-Jimmi (BMW) 53'35"4; 2. Laurent-Hammelrath (Alpine) 55'57"9; 3. Dolck-De Jongh (Opel Ascona) 58'05"8; 4. Vangrieken-Wiedenhof (BMW) 59'16"5; 5. Feitler-Ries (Alpine) 59'43"8; 6. Rieu-Andy (BMW) 1.01'13"2; 7. Vanderschrick-Magalhaes (Porsche 911 S) 1.01'35"6; 8. Luybrechts-Luybrechts (Daf 66) 1.02'29"9; 9. Jeffs-Davidson (Ford Escort RS) 1.02'47"3; 10. Cuchet-Syer (Morris Marina) 1.03'05"5.

GOBBATO porta al pub la STRATOS di «Balestra»

TORINO - Simpatica festa al Lancia Pub per Amilcare Ballestrieri, protagonista di un favoloso '73 che lo pone al comando del campionato italiano per il Trofeo Rallies Nazionali: nel suo carnet ha riposto ben otto vittorie e due secondi posti su dodici gare disputate in coppia con il suo nuovo efficace navigatore Silvio Malga (solo a Siena era in coppia con Sodano). Erano presenti, a sottolineare l'interesse e la stima della Lancia per il pilota ligure, l'ing. Gobatto direttore generale, l'ing. Sandro Florio, il dott. Cesare Florio, Daniele Audetto insieme a numerosi rappresentanti della stampa specializzata, e Nicola Pietrangeli.

La gioia più grande per il bravissimo «Balestra» è la sicura promessa di una Stratos appena gli impegni di campionato lo lasceranno libero. A questo proposito ho avuto modo di provare, insieme allo stesso Ballestrieri invitato dallo stesso Florio, la Stratos reduce dalla Targa, con la quale era arrivato al «Lancia Pub» lo stesso ing. Gobatto. L'impressione di Amilcare, che aveva già provato uno dei primi esemplari, è stata entusiastica sotto tutti gli aspetti.

La vettura si presenta ormai nella fase di piena maturità ed è da notare la piena affidabilità in ogni condizione di guida. Da rilevare che nelle macchine di serie si è potuto realizzare cofani e portiere in plastica, più tutti gli alleggerimenti che praticamente sono già stati apportati sulle vetture di serie. Questo con grande vantaggio per il peso di omologazione. Il «quattro valvole», intanto, lievita in sordina.

TURIZIO «oleopneumatico»

VARANO MELEGARI - Sulla pista appena sgomberata dalla fanghiglia portata sull'asfalto del «San Cristoforo» di Varano, si è tenuta una prova dimostrativa del comportamento degli ammortizzatori oleopneumatici prodotti dalla Corte e Cosso su concessione della De Carbon.

Organizzatore del simpatico ritrovo è stato il preparatore vicentino Trivellato che per l'occasione aveva portato sul tracciato varanese due 128 «strettamente di serie» per dimostrare quali diversità di tenuta si possa avere montando questo tipo di ammortizzatori. Gli onori di casa li ha fatti la signorina Corte, titolare della ditta, mentre in pista con i motori accesi c'era Cosimo Turizio in attesa di fare un poco d'allenamento. Turizio ha pilotato con maestria le due vetture prendendosi il lusso di spaventare un poco i giornalisti con la 128

di serie, mentre con quella dotata di ammortizzatori oleopneumatici ha volutamente toccato tutti i cordoli del tracciato parmense (fortunatamente nessuno aveva ancora fatto colazione).

Le prove hanno rivelato abbastanza chiaramente il diverso comportamento delle due vetture: (c'era una differenza di sei secondi al giro!) molto più stabile in curva e più sicura in frenata si è rivelata quella dotata degli ammortizzatori della Corte e Cosso che, secondo quanto ha detto lo stesso Trivellato servono a perfezionare il rendimento di vetture già abbastanza curate, ma mai perfette. Naturalmente (la domanda era obbligatoria) abbiamo chiesto se gli «oleopneumatici» possono essere montati sulle vetture del gruppo 1. La risposta è stata affermativa, rimane da vedere se si potrà migliorare davvero di sei secondi al giro.



Jochen Mass, si è preso una grossa soddisfazione ad Hockenheim, davanti al suo pubblico, vincendo con la Surtees il «Jochen Rindt» e portandosi con 24 punti al 2. posto nel campionato europeo F.2

Nel «Trofeo Jochen Rindt» il motore (esploso) di MASS rompe il gioco

HOCKENHEIM - L'ultima cosa che hanno fatto sulla March BMW di Hans Stuck prima del via è stata di coprire con nastro adesivo il nome di Jarier, abituale utilizzatore della vettura. Superstiziosi o no, bisogna dire che senza il nome del suo pilota dipinto a belle lettere la macchina ha perso quella fortuna che lo accompagnava da inizio stagione. Prima un testa-coda, poi il motore esploso, hanno tagliato le ali alla nuova speranza dell'automobilismo tedesco che in questa occasione era chiamata a proteggere il suo capo-squadra impegnato in Svezia con la F. 1.

Senza Stuck l'esercito delle altre BMW March nulla ha potuto contro il secondo tedesco, certezza ormai questa, il fortissimo Jochen Mass che ha tenuto la sua Surtees al comando per tutti e quaranta i giri della gara. Con l'opinione generale ormai diffusa secondo la quale le macchine spinte dal motore Ford non hanno più molto da dire contro le March BMW, è stato proprio una unità della Casa americana a dominare, grazie a Mass ed alla felice preparazione di Brian Hart, unico a potere offrire i motori Ford in alluminio potenti e resistenti ad un tempo.

Un HART a... 278 cavalli

E' stata quasi una sorpresa anche per Hart la vittoria di oggi però: proprio ieri ci diceva che sta guardandosi attorno per trovare un altro motore da destinare alla F. 2, visto che dal Ford in alluminio ha tolto tutto ciò che si poteva togliere: 278 cavalli. Stasera era più contento ma la realtà resta quella. Mancato Depailler, l'altro pilota della Ford in grado di stare in testa, grazie anche alla profilatura aerodinamica della sua Elf 2, per una uscita di strada in prova dovuta ad un difetto meccanico che ha convinto alla rinuncia i responsabili della casa francese, a contrastare Mass è toccato ai privati Vandervell, Coulon e Vittorio Brambilla, tutti e tre sulle March BMW.

E' stata però una lotta a distanza, più tra i tre piloti della March che contro il vincitore. Mass è rimasto costantemente una spanna al di sopra degli altri con grande gioia del suo pubblico. Ciò naturalmente nulla toglie al valore del risultato di Vandervell, il secondo in due settimane, e di quelli di Coulon e Vittorio Brambilla: secondo, terzo e quarto rispettivamente nella classifica. Vandervell, figlio di

Così (in 26) AL VIA

1. MANCHE

MASS (Surtees TS15 Hart) 2'01"6	STUCK (March 732 BMW) 2'02"
VANDERVELL (March 732 BMW) 2'02"3	COULON (March 732-BMW) 2'02"5
V. BRAMBILLA (March 732 BMW) 2'02"7	KAZATO (GRD 273-BDG) 2'03"5
SALOMON (March 732 BMW) 2'03"6	PRICE (Motul M1-BDG) 2'04"
SCHENKEN (Motul M1 BDG) 2'04"5	E. BRAMBILLA (March 712/32-BMW) 2'04"7
BELL (Surtees TS15-Hart) 2'05"1	WOLLECK (Motul M1-BDG) 2'05"2 non partito
PESCAROLO (Motul M1-BDG) 2'05"2	JAUSSAUD (Motul M1-BDG) 2'05"4
IKUZAWA (GRD 273-Rac. Serv.) 2'05"6	DE ADAMICH (Brabh. BT40-Hart) 2'05"6
MORGAN (Chevron B25-Wood) 2'06"	WINGFIELD (Brabh. BT40-Wing.) 2'06"4
GUBELMANN (March 732-BMW) 2'07"1	MOSER (Surtees TS10-Hart) 2'07"4
SALISBURY (Surtees TS15-Hart) 2'07"9	VONLANTHEN (GRD 273-Galvani) 2'08"1
AMWEG (Brabh. BT38-Nova) 2'11"2	BINDER (Brabh. BT36) 2'13"1 non partito
KORDA (March 712-Wood) 2'13"9	BOURGOIGNIE (GRD 273-Broad.) 2'14"7

Tony Vandervell, l'uomo che riportò l'Inghilterra ai successi in F. 1 con la famosa Vanwall, dopo aver vinto il Campionato di Formula Ford nel '70 ha corso con alterna fortuna in F. 3 fino ad arrivare alla F. 2 in questa stagione. Le sue gare migliorano ogni domenica e la fredda tenacia con cui raggiunge i suoi piazzamenti fanno

di lui una autentica speranza dell'automobilismo inglese.

Per Coulon il discorso è diverso: deciso, irruento, riesce ad ottenere spesso prestazioni di alto livello ma a scapito del motore che a volte arriva molto provato. Oggi ha tagliato il traguardo in folle, col motore grippato, trattenendo in extremis un terzo posto che in realtà avrebbe meritato anche Vittorio Brambilla retrocesso di un minuto per aver saltato una chicane proprio quando il francese si era trovato in difficoltà. Il nostro pilota ormai non sorprende più: è veramente bravo, misurato, attento ad arrivare in fondo ed a conseguire risultati pur mantenendo sempre un ritmo altissimo. Soprattutto non è uno dei «fratelli Brambilla», come spesso vengono chiamati i due nostri fratelli piloti.

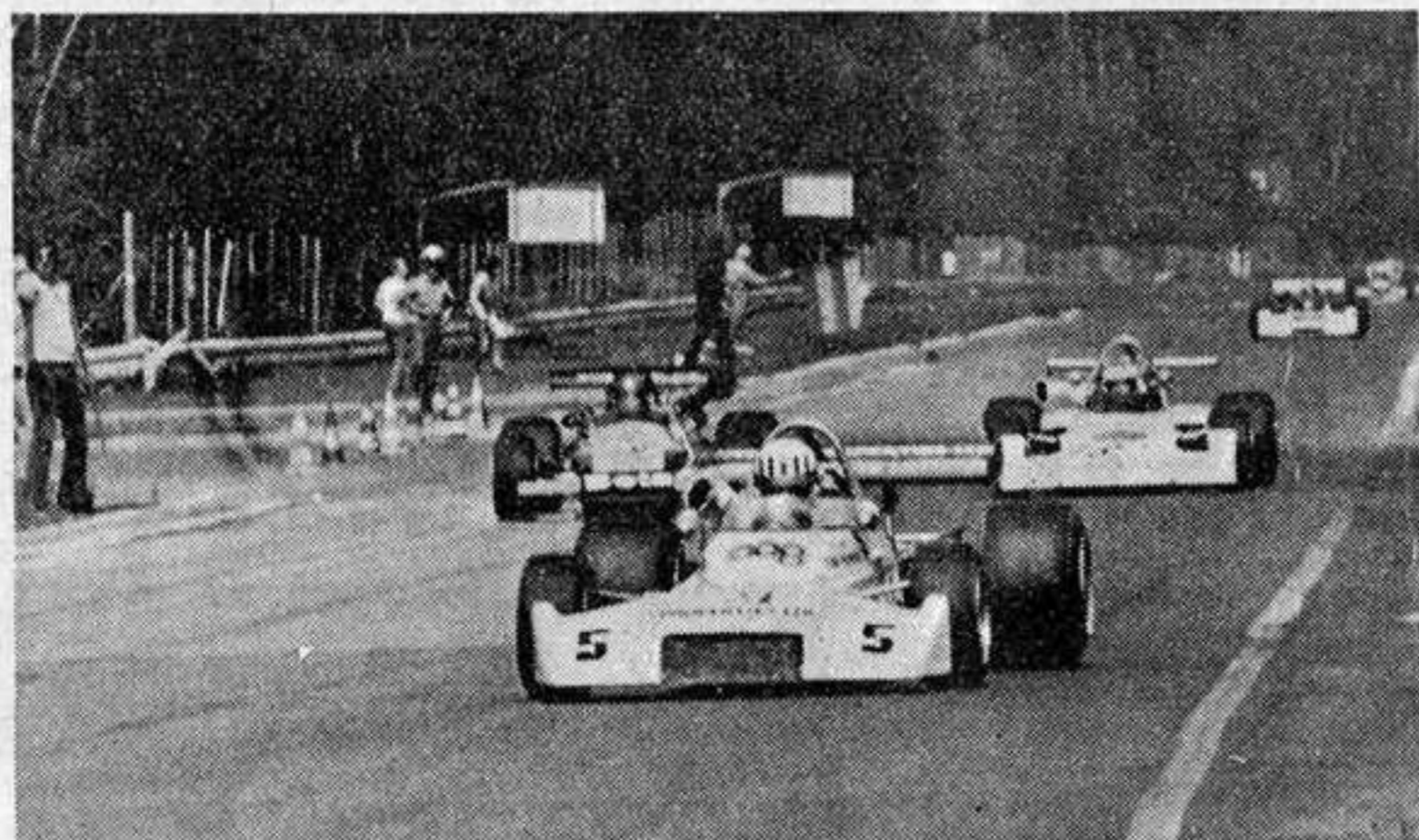
Due fratelli due caratteri

Il guaio è che questa definizione, a volte un po' dispregiativa, è il risultato di una confusione che si è creata tra il costante e misurato Vittorio ed il più irruento e pericoloso Tino. Ancora oggi si è avuta una prova di questa confusione quando Schenken furibondo girava per il box dicendo: «Cercavo di passare Vittorio Brambilla (ma era Tino) in pieno rettilineo. Lui guardava negli specchietti e se andavo a sinistra faceva per mettersi sulla sinistra, se andavo a destra lo faceva a destra. Quando finalmente ho tentato di affiancarlo mi ha chiuso bruscamente buttandomi sul prato a più di 200 all'ora. Questa volta sono qui a raccontarlo ma potrebbero esserci volte in cui queste cose non si raccontano...».

Così le lamentele erano verso Vittorio mentre il protagonista era stato Tino che si trova con una frequenza impressionante ad essere coinvolto in incidenti. Anche se in ogni occasione la colpa viene attribuita ad un altro — questa volta sarebbe stato Price, che lo precedeva, a rimanere improvvisamente in folle — è pur vero che anche il caso ha i suoi limiti. Così i nomi di battesimo si confondono e invece di avere in Vittorio una certezza del nostro automobilismo internazionalmente riconosciuta, sentiamo parlare spesso con poco rispetto dei fratelli Brambilla i «Brambilla Brothers».

Dispiace dover dire queste cose, ma non sono opinioni personali, sono quelle di piloti, giornalisti, team managers. Dispiace soprattutto perché Vittorio Brambilla è un pilota che deve fare la sua carriera ed andare

Vittorio BRAMBILLA ancora quarto «paga» tra i colleghi la spericolatezza del fratello



All'ingresso del tratto misto, le March di Stuck e Brambilla

Sempre al termine del tratto più veloce del circuito tedesco, ecco la Motul di Price, la March-BMW di Tino Brambilla e la GRD di Kazato

Stuck non offre "protezione" all'assente Jarier co delle BMW F. 2

più in alto possibile, magari là dove oggi si trovano piloti col passaporto di un colore diverso da quello italiano.

Tino invece dovrebbe riflettere su ciò che il suo modo di correre può portare di danno anche al fratello. E' stato un bravo pilota, che ha portato vittorie all'Italia, che può ancora fare ottime cose ma che deve cambiare la mentalità con cui affronta ogni gara: non si può fare di ogni corsa una avventura. E non dico questo perché oggi ho rischiato di essere sua vittima quando è uscito di strada facendo scappare me e un gruppo di colleghi. Non lo dico neppure perché la sua March è passata sulla borsa della mia macchina fotografica distruggendomi obiettivi e films. Pazienza; lo dico perché sono convinta che Tino deve scegliere un altro ruolo nelle corse, oppure concentrare le sue attenzioni sul più giovane fratello. E non me ne voglia!

Il terzo italiano, de Adamich, ha avuto ancora una volta il suo buon colpo di sfortuna: quarto alla fine della prima manche, quinto assoluto durante la seconda, ha poi rotto un tubo della benzina e si è ritirato. La sua corsa era stata meno incisiva di quella di Nivelles ma il risultato potenziale altrettanto buono: la macchina si era dimostrata poco felice aerodinamicamente ed il motore non all'altezza dei migliori.

In fondo alla lunga corsa sono stati Pescarolo, Kazato e Moser ad occupare gli altri posti di classifica. Mentre Pescarolo ha portato al traguardo una macchina sfatata e Kazato ha fatto tutti i numeri possibili creando il panico negli avversari, Moser ha corso regolarmente raggiungendo un risultato che lo premia. Il motore buono lo aveva rotto sabato e con quello reduce dalla Targa Florio è andato molto oltre ogni aspettativa. Con la vittoria di Mass si riaccende l'interesse per il Campionato: Jarier è a quota 36, il tedesco è salito a 24 punti. E' un distacco grosso ma non incolmabile e a Rouen, domenica prossima, i due saranno di fronte.

1. MANCHE

TINO e KAZATO eredi dei kamikaze

HOCKENHEIM - La partenza è veramente un disastro col sistema lanciato. Tocca ai piloti di testa la responsabilità di andare piano sotto la bandiera dello starter. Di solito, però questa responsabilità si risolve nel passa-

re più forte possibile e quelli dietro lo sanno e si comportano di conseguenza. Questa volta però Mass e Stuck vogliono fare i corretti e rallentano tanto da far sì che dietro succeda un parapiglia con macchine quasi ferme ed altre velocissime ad infilarsi nel prato.

Chi è più abile e spericolato è Kazato che riesce ad andare in testa partendo dalla terza fila. Si tratta comunque di una situazione temporanea perché già alla frenata per il rientro nello «stadio» il giapponese arriva a ruote bloccate e va fuori, per ripartire attardato. Così le cose si ristabiliscono ed è Mass a passare in testa al primo passaggio con Stuck secondo. Già leggermente staccati Vandervell, Coulon, Vittorio e Tino Brambilla, Schenken e Price. Più indietro Pescarolo, Ikuzawa, Salomon, de Adamich, Morgan, Kazato e gli altri.

Già al primo giro vanno ai box Bell, Wingfield e Bourgoignie. Per Bell si è ripetuto lo stesso strano inconveniente che lo aveva disturbato alla fine delle prove: motore che si spegne e poi si riavvia regolarmente senza che se ne capisca la ragione. Così la Surtees, dopo un nuovo tentativo, viene ritirata.

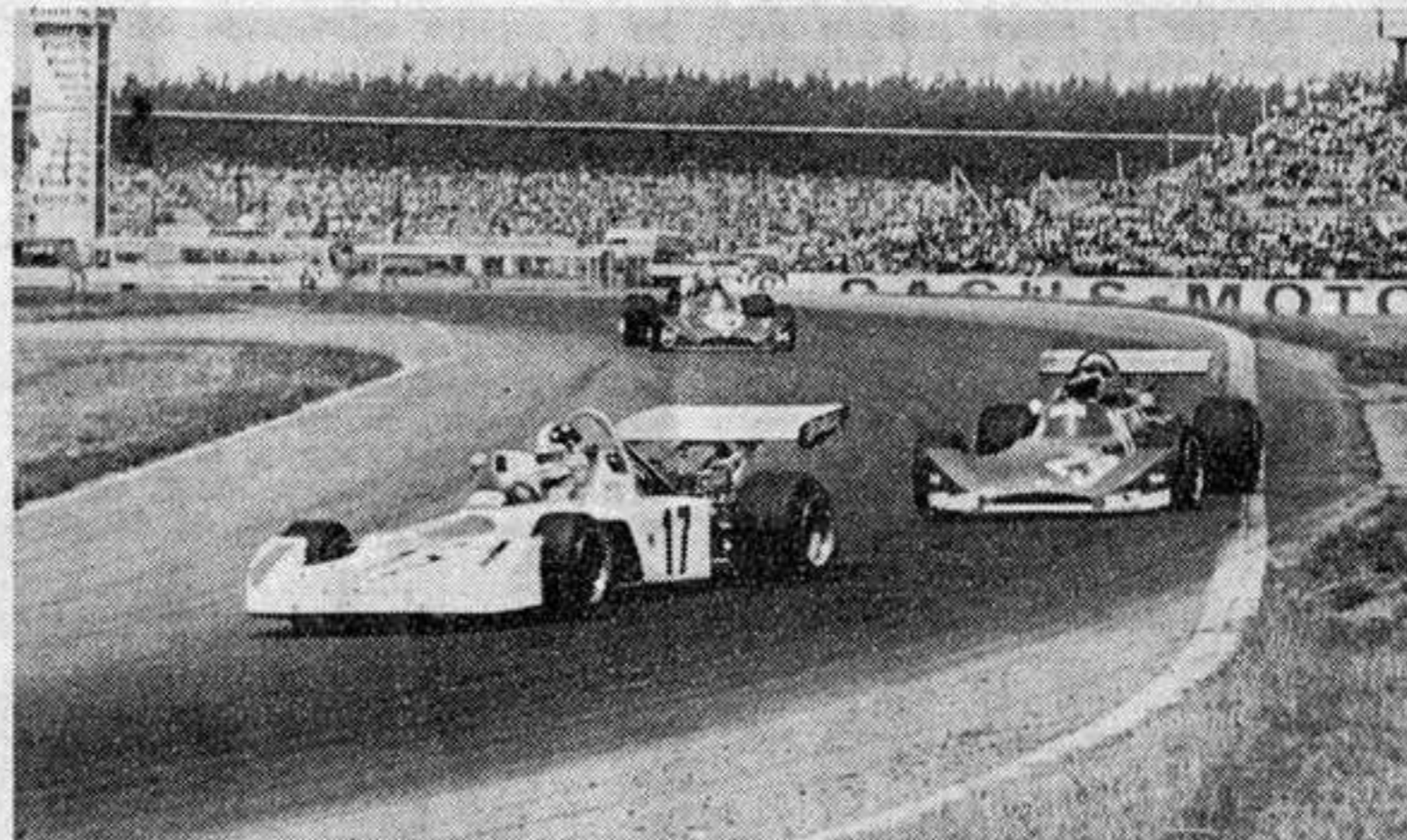
L'attacco di Mass in testa è ben determinato e Stuck non riesce a fare come Jarier una settimana fa: tenta e ritenta di passare la Surtees ma invece di riuscirci perde terreno e poco dopo anche il contatto. Stuck così deve cominciare a guardarsi dai suoi inseguitori: Vandervell è molto deciso a non farsi staccare e, anzi, sta guadagnando impercettibilmente ma continuamente. Vittorio Brambilla invece prova e riprova a passare Coulon riuscendoci solo al sesto giro. E' però troppo tardi perché Stuck e Vandervell hanno già preso un vantaggio di un paio di secondi restando inattaccabili.

Dietro a Mass ed alle quattro March-BMW le cose sono mutate: Tino Brambilla è sceso di posizioni guidando in una maniera assurdamente pericolosa. In fatto di rischi rivaleggia con lui solo il giapponese Kazato che non ha come attenuanti né il fatto di essere giovane, né quello di essere erede della generazione dei kamikaze. Naturalmente le attenuanti non valgono neppure per un pilota che, alla soglia dei quarant'anni, continua a guidare come se ne avesse meno di venti. In questa fase Brambilla provoca l'uscita di strada di Schenken che non nasconderà il suo disappunto a gara finita.

A parte questi nel, la corsa continua. Mass è indisturbato e può fare conto su di un vantaggio di oltre quattro secondi sul quartetto delle March-BMW. Il sesto, de Adamich è ormai

molto lontano e, ad accentuare il distacco, hanno contribuito i ritiri di alcuni dei piloti che sembravano promettere meglio: Jaussaud quasi all'inizio, Schenken in conseguenza di Tino Brambilla e il sempre più bravo Price il cui motore ha ceduto quando è uscita accidentalmente una marcia.

Verso la metà della corsa la lotta alle spalle di Mass si fa ancora più accesa: Vandervell riesce a superare Stuck ed il tedesco mostra chiaramente di non gradire l'exploit dell'inglese. Prova e riprova a ripassarlo fino a quando, tre giri più tardi, si gira alla seconda variante ed è costretto ai box per riparare il danno al musetto provocato dalla sbandata. Perde così esattamente un giro e le posizioni in con-



Il giapponese Kazato, con la sua GRD a motore Ford-Cosworth BDG, è stato fra i protagonisti ad Hockenheim, soprattutto in prova

sequenza mutano: Mass è primo con sei secondi di vantaggio su Vandervell e nove su Vittorio Brambilla e Coulon. Ad una quindicina di secondi de Adamich, risalito così quinto davanti a Pescarolo che ha guai con i freni anteriori e Morgan afflitto da un motore poco brillante. Prima di fermarsi per la rottura della pompa della benzina, Tino Brambilla va fuori strada facendo fuggire un gruppo di innocenti fotografi.

La gara si conclude senza scosse se si esclude il reinserimento di Kazato al sesto posto ai danni di Pescarolo. Toccherà alla classifica portare delle sorprese: Vittorio Brambilla e Kazato vengono penalizzati di un minuto e scendono rispettivamente al sesto e decimo posto per aver saltato una chicane.



Mass ha voluto proprio essere il più alto di tutti, sul podio. Eccoli spruzzare champagne osservato da Vandervell, Coulon e Brambilla

JOCHEN RINDT TROPHAE - Gara internazionale valevole per il campionato d'Europa della Formula 2 - Hockenheim, 17 giugno 1973.

LE CLASSIFICHE

1. manche

1. Jochen Mass (Surtees TS15) 20 giri pari a km 135,800 in 41'06"7, media 198,150 kmh; 2. Vandervell (March-BMW) 41'14"8; 3. Coulon (March-BMW) 41'28"7; 4. de Adamich (Brabham) 42'12"7; 5. Pescarolo (Motul) 42'13"9; 6. Vittorio Brambilla (March-BMW) 42'24"1 (+1' di penalizzazione); 7. Gubelmann (March-BMW) 42'28"8; 8. Salomon (March-BMW) 42'29"9; 9. Morgan (Chevron) 42'59"8;

10. Kazato (GRD) 43'13"3 (+1' di penalizzazione); 11. Moser (Surtees) 43'14"6; 12. Salisbury (Surtees) a 1 giro; 13. Stuck (March-BMW) a 1 giro; 14. Ikuzawa (GRD) a 2 giri; 15. Amweg (Brabham) a 2 giri; 16. Tino Brambilla (March-BMW) a 3 giri.

Finale

1. Jochen Mass (40 giri) in 1.22'20"7, media 197,9; 2. Vandervell in 1.22'31"4; 3. Coulon in 1.23'04"7; 4. Vittorio Brambilla in 1.23'54"4; 5. Pescarolo 1.23'57"6; 6. Kazato 1.24'10"7; 7. Moser 1.24'48"4. Giro più veloce: Mass in 2'02"7, media 199,170 kmh.

Campionato F. 2

1. Jarier punti 36; 2. Mass 24; 3. Wolleck 16; 4. Depailler 15; 5. V. Brambilla 14; 6. Bell e Vandervell 10; 8. Morgan 8; 9. McConnell 6.

2. MANCHE

La formula bikini non serve più

Veramente senza storia la seconda manche a conferma che non ha senso insistere con gare divise in due pezzi che non divertono nessuno. Partono in 20 con Stuck molto indietro nello schieramento e Vittorio Brambilla arretrato alla terza fila per il minuto di penalizzazione conseguente al salto di chicane.

Al via la stessa confusione della prima manche: Mass e Vandervell rallentano correttamente e dietro tutti si infilano in modo disordinato. Malgrado ciò le posizioni al primo giro sono quelle con cui i piloti di testa avevano concluso la prima manche: Mass, Vandervell, Vittorio Brambilla, Coulon e de Adamich. Stuck è autore di una prestazione inconsueta: partito sulla sua March BMW giunge al termine del primo giro a bordo di una Porsche Carrera... quella che chiude il gruppo delle macchine su cui era salito dopo l'esplosione del suo motore. Manca anche Schenken, fermo per una toccata, mentre rientrano ai box Jaussaud e Bourgoignie partiti sapendo che si sarebbero fermati ben presto.

Con i primi posti che non mutano l'attenzione si sposta dietro, su de Adamich che dopo qualche giro comincia a perdere posizioni per poi fermarsi al box. E' un tubo della benzina ad essersi rotto, la riparazione richiederebbe una ventina di minuti e la macchina viene ritirata. Dopo questa fase è Price a destare l'interesse del pubblico: il giovane inglese, fermatosi nella prima manche per via del cambio, risale dalla ultima posizione da cui era partito fino a portarsi quinto davanti all'illustre compagno di squadra Pescarolo.

Col passare dei giri non cambia nulla, se si esclude qualche diversivo offerto da Kazato che si gira per l'ennesima volta. Mass conclude controllando Vandervell che si platonicamente riavvicinato e precedendo nettamente Vittorio Brambilla e Coulon che però nella classifica finale avranno posizioni invertite per via dei tempi. Poi Price, Pescarolo il cui motore sta dando gli ultimi, Kazato, Tino Brambilla e Moser.

Gabriela Noris

Prove movimentate per DEPAILLER

Ritrovata nel bosco la ruota della ELF.2

SPECIALI DEI AUTOSPRINT

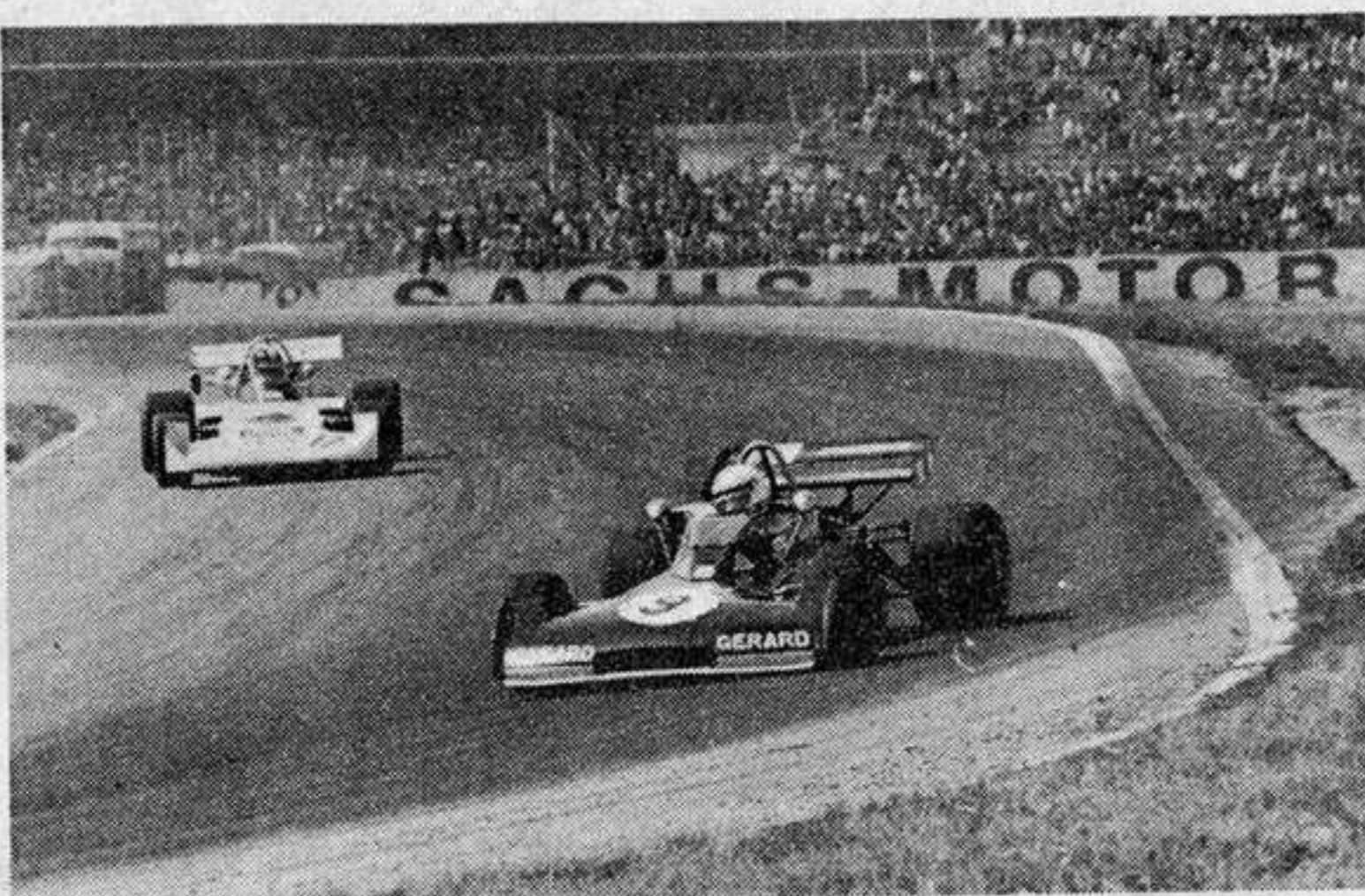
HOCKENHEIM - La ruota è passata velocissima davanti ai commissari alibiti, ha urtato il guard-rail, è volata alta oltre agli alberi ed è sparita nel bosco. L'hanno ritrovata mezz'ora dopo, quando Depailler era già rientrato ai box e la sua Elf 2, semidistrutta, se ne stava da un lato della pista ormai inservibile.

Erano ancora le prove non ufficiali di venerdì e già il «Jochen Rindt Trophée» di Hockenheim aveva perso uno dei suoi protagonisti. La rottura del semiasse sinistro, vicino al mozzo e la perdita della ruota sono stati ritenuti un difetto non casuale ed il direttore sportivo della Elf, John Coombs, non ha permesso al suo pilota di utilizzare la macchina di scorta, rimandando a casa tutto. Depailler non è stato contento, naturalmente, visto che i 9 punti di qui gli stavano a cuore e che guidando solo aveva già segnato un tempo di 2'01"5 che nessuno avrebbe più eguagliato. Ma la ragione della rinuncia è stata più che giustificata e quindi accettata.

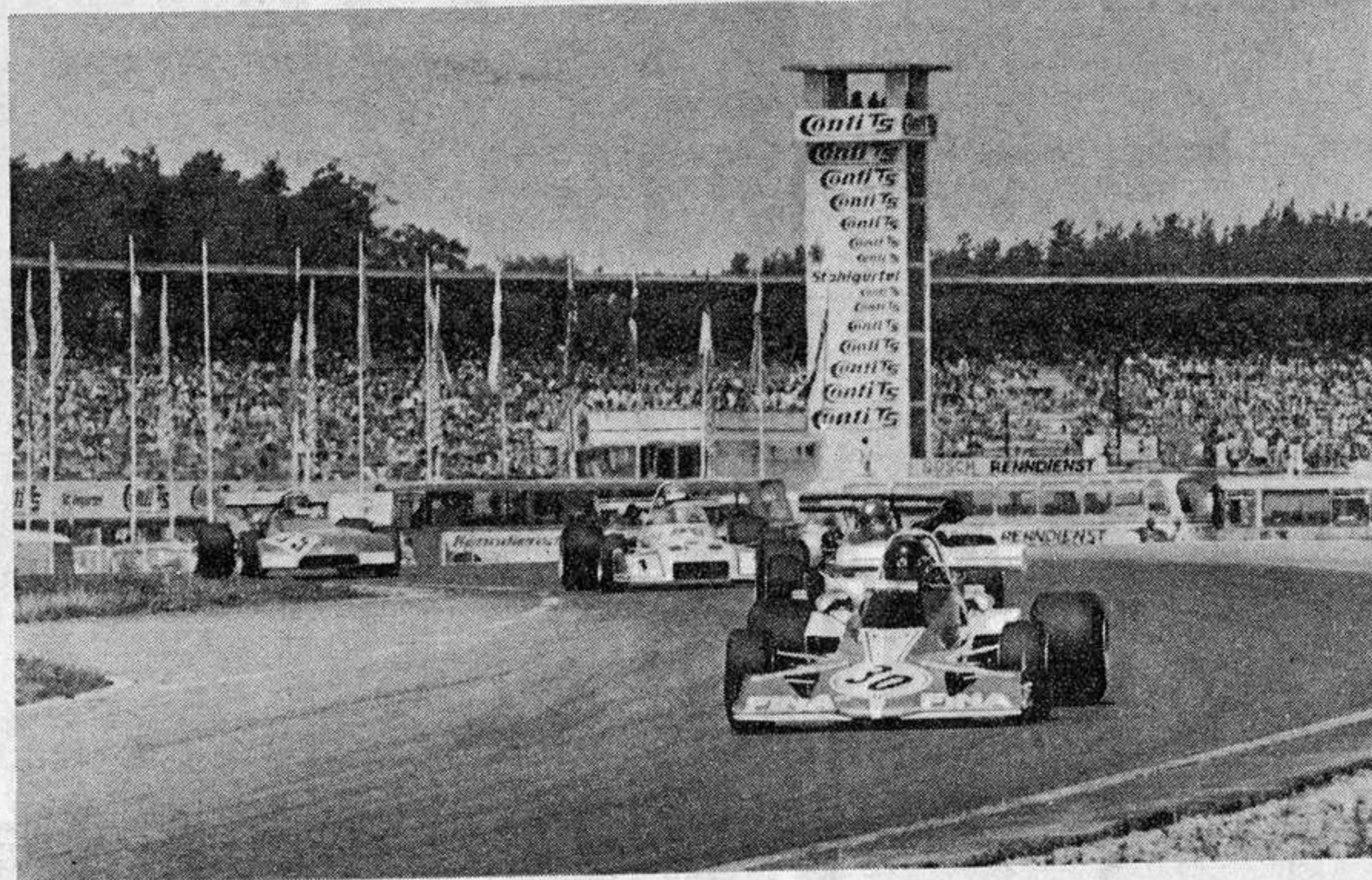
Via un uomo Ford (Brian Hart in alluminio) il posto di leader è stato preso da un altro uomo Ford: Jochen Mass, con un identico motore ma con la Surtees invece della Elf. Il suo tempo di 2'01"6, otto decimi sotto il record, è stato capace di arginare l'ondata di attacco delle solite BMW. Mancando Jarier, impegnato in F. 1 in Svezia e rinunciario essendo questa una gara opzionale per il campionato (si ricordi che ogni pilota può fare solo 4 di queste gare opzionali e Jarier ne ha già corse 4 ma 2 vincendole prendendo 18 punti su 18), il compito di guidare la March BMW-STP casa è toccato ad Hans Stuck che è riuscito a portarsi in prima fila, a fianco del connazionale, con 2'02" netti. Una prestazione di sicuro rispetto.

Ma già come a Nivelles, anche qui non è stata una sola BMW ad opporsi: dopo Stuck altre tre macchine dello stesso tipo si sono divise le prime file: quella verde di Vandervell, quella rossa di Coulon (ma non la solita che è trattenuta dalla scuderia Filipinetti contro la quale la Antar ha iniziato una azione legale), e quella arancio-beta di Vittorio Brambilla.

Quattro piloti in sette decimi di secondo a conferma delle grandi doti della macchina. Ora poi che è sicuro anche il passaggio di Williamson alla March e probabilmente anche quello di Hunt, le prospettive si fanno ancora più difficili per i fordisti.



Sopra, Salisbury con la Surtees e Kazato. Sotto, la Brabham di de Adamich davanti a Tino Brambilla, Pescarolo con la Motul e Morgan



Nelle quattro caldissime sessioni di prova, oltre a Mass chi si è messo più in evidenza col motore Ford è stato il giapponese Kazato, che ha portato in terza fila la sua GRD andando forte anche se con qualche rischio. Un exploit non indifferente che lo colloca davanti a piloti come Pescarolo, Schenken, Bell, Jaussaud, Wolleck ed il nostro de Adamich, tutti evidentemente a disagio sia per la minor potenza dei loro motori rispetto a quelli tedeschi, sia per guai di telaio.

Soprattutto le cinque auto del team Rondel, tornato qui in forze, hanno dato una dimostrazione collettiva dei loro limiti, che sono costruttivi. Di tutti ha fatto meglio il giovane inglese Tom Price, sulla macchina guidata a inizio stagione da Scheckter, che ha lasciato nel secondo dietro di lui i quattro compagni di squadra. Tra loro si è inserito Tino Brambilla con una March molto ibrida, non solo per avere adottato il motore BMW

Schnitzer. Dopo l'incidente di domenica scorsa, infatti, Tino è tornato prontamente sulla decisione di smettere di correre ed ha messo insieme a tempo di record una macchina composta per i tre quarti anteriori dal telaio della 712 di due anni fa e per la quarta parte dal telaio posteriore, sospensioni, ecc. della nuova 732. Con un motore meno brillante di quello di Nivelles è riuscito egualmente ad essere decimo assoluto.

Meno bene per de Adamich che ha tribolato tutto il giorno con un nuovo motore Hart pieno di piccoli inconvenienti (messa in moto, accensione, mancamanti, ecc.) finendo col girare due secondi più piano che nelle prove libere di venerdì.

Poco da dire degli altri, se si esclude un ottimo tempo del modesto svizzero Salomon, molto buono per non destare qualche sospetto anche se ottenuto con una March BMW, ed una prestazione sensibilmente al di sotto

Gli orari della 24 ORE Turismo SPA

BRUXELLES - L'Automobile Club del Belgio ha già distribuito i regolamenti per quella che sarà la gara più importante del Campionato europeo vetture Turismo, ovvero la «24 Ore di Francorchamps» che servirà anche per l'aggiudicazione della Coppa del Re e del Challenge Principe di Liegi. La competizione prenderà il via alle ore 15 del 21 luglio e ad essa sono ammesse, per regolamento internazionale, le vetture turismo di serie gr. 1 (che sono autorizzate a togliere le marmitte degli scarichi) e le vetture turismo speciale gr. 2, per le classi fino a 2000 cc e oltre 2000 cc.

Le prove si svolgeranno sul tracciato della lunghezza di 14.120 metri, nelle giornate di giovedì 19 luglio, dalle ore 19 alle 23 e di venerdì 20 luglio, dalle ore 15 alle ore 18.

E adesso nozze d'oro a ROUEN

ROUEN - Formula 2 eccezionale domenica 24 giugno sul rinnovato percorso di Rouen-Les Essart: prenderanno, infatti, la partenza nella gara valida per il campionato europeo conduttori F. 2, anche i fuori quota Peterson e Reine Wisell, ma soprattutto sarà la partecipazione del Campione del mondo Emerson Fittipaldi (e del suo partner Peterson) a riproporre interesse con le nuove LOTUS in cerca di... sfondamento.

Ma la manifestazione dell'Automobile Club Normand non si ferma al semplice G.P. F. 2, poiché il programma comprende la disputa della Coppa Internazionale F. 3 e della Coppa Formula Bleu che avranno luogo sabato, mentre a fare da contorno al Gran Premio vi saranno il Challenge europeo formula Renault e la Coppa nazionale Renault Elf Gordini.

Un simile spiegamento di forze sportive non si era mai visto, ma gli organizzatori, che nell'occasione festeggiano il loro cinquantenario, non hanno badato a spese, tant'è vero che hanno portato il numero dei box da 12 a 22, che hanno fatto una nuova pavimentazione alla discesa del «Nuovo Mondo».

Il programma prevede prove per F. 2, F. 3, F. Renault e F. Bleu il venerdì 22 giugno, ancora prove il sabato per la F. 2 e competizione F. 3 e F. Bleu; la domenica, alle ore 9,30 partirà la prima batteria della F. 2

GARDNER non si batte in CAMARO

NIVELLES - La corsa per turismo speciale, (appendice alla F. 2 del 10 giugno) è stata vinta da Gardner che pilotava una Chevrolet Camaro. Fino dal primo giro prendeva il comando che non doveva più abbandonare, mentre Brian Muir, con una BMW 3.0 CSL, s'installava definitivamente al secondo posto. Rouse, su Ford Escort iscritta nella classe da 1300 a 2000 cc occupava il terzo posto, ma veniva però superato al settimo giro da Bourgogne che disponeva di una Ford Capri Broadspeed. Peltier, su BMW 3.0 CSL, faceva a sua volta una bella corsa, piazzandosi quinto davanti a Vernaeve che pilotava una Cooper BLMC.

Gardner, che era andato a Nivelles soprattutto per vincere i 100.000 franchi belgi destinati al primo classificato, segnava il giro più veloce in 1'27"7, alla media di 152,886 km orari.

GARA TURISMO SPECIALE - Nivelles. 10 giugno - Gara di velocità in circuito. LE CLASSIFICHE

Classe 2000 cc: 1. Gardner (Camaro) 1'27"7, media kmh 149,336; 2. Muir 2 (BMW CSL) 2'29"0.
Giro più veloce: Gardner 1'27"7, media kmh 152,886.
Classe da 1300 a 2000 cc: 1. Rouse 4 2'30"9, alla media di kmh 145,626; 2. Heid 2'32"1.
Classe da 0 a 1300 cc: 1. Woodman (Escort) 2'28"5; 2. Vernaeve (Cooper) 2'30"0.

g. n.

kléber vince

Al 19. Rally Nazionale delle Prealpi Venete e dei Colli Euganei

16-17 giugno 1973

2. assoluto: Pietro POLESE, su Alpine Renault 1600 della Piave Jolly Club; 3. assoluto: Francesco SVIZZERO, su Opel Ascona 1900, della Conrero Jolly Club; 1. classe terza del gruppo 1: LISINO, su Simca, della Pordenone Corse.



KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE

Appuntamento a Bologna per meccanici & C.

«Finalmente un "salone" pilotato dai fabbricanti e dai rappresentanti delle categorie interessate», ha detto il dott. Giorgio Cometti, presidente della U.I.F.A. (Unione italiana fabbricanti autoattrezzature), quasi a siglare le parole pronunciate dal sig. Luigi Degli Esposti che aveva appena terminato di illustrare gli scopi e le finalità del «5. SARP-'73», in programma al quartiere fieristico di Bologna dal 27 giugno al 1. luglio 1973.

Un salone altamente specializzato «voluto ed organizzato per fare confluire nel proprio ambito, esclusivamente categorie di operatori economici ben definite nella loro qualificazione professionale». Un inno, quasi, ai meccanici, carrozzieri, elettrauto, gommisti, ricostruttori di pneumatici e distributori di carburante e a tutte

le attrezzature necessarie a questi sei fidati compagni di viaggio dell'automobilista perché possano espletare le loro funzioni non più pressapochisticamente.

Un salone, pertanto, che andrà dal pneumatico nuovo a quello ricostruito e che vi dirà, nel campo specifico, come la tecnica di ricostruzione abbia raggiunto un tale elevato livello da permettere ad aerei e superaerei come il «Jumbo-jet» di atterrare con impatti e velocità dell'ordine dei 400 kmh senza che il pneumatico ricostruito abbia a risentirne. Dal pneumatico e dalle attrezzature specializzate per l'assistenza tecnica e la vendita di pneumatici, si passa a quell'importantissima categoria di fabbricanti che producono le autoattrezzature da officina, poco note, ma tanto necessarie.



Perchè **FITTIPALDI** e
PETERSON si sono
trovati in difficoltà nel-
la F. 2 di **NIVELLES**

Finalmente al debutto a Nivelles, le Texaco Star mosse dal motore Jensen-Healey Lotus preparato dalla Novamotor hanno evidenziato un problema di torsione che andrà risolto quanto prima. Hanno comunque ben impressionato, sia pure alla guida di campioni come Fittipaldi (qui accanto) e Ronnie Peterson

Le flessioni della STAR



NIVELLES - L'esordio della Texaco-Star F. 2 era tanto atteso che gli organizzatori belgi hanno dedicato il manifesto della corsa ad Emerson Fittipaldi ed all'ultima nata della Lotus. Un riconoscimento meritato, solo che nel disegnare la nuova vettura hanno compiuto un fondamentale errore: al di sopra dello schiacciato e largo musetto hanno fatto sporgere evidenti le molle e gli ammortizzatori anteriori, un particolare tecnico che le creazioni di Chapman hanno abbandonato dalla nascita della 72.

La Star, infatti, come la sorella maggiore, anteriormente ha sospensioni a barre di torsione e freni entrobordo, mentre posteriormente si attiene ad uno schema più convenzionale. La monoscocca si sviluppa da stretta a larga fino alle spalle del pilota, dove lascia la funzione portante al motore Lotus-Novamotor su cui si ancora tutto il complesso del retrotreno e l'alettone. I radiatori sono al fianco, molto ampi e fortemente aderenti al profilo, con l'acqua dalla parte destra del pilota e l'olio da quella sinistra.

La carrozzeria, al contrario di quanto avviene in molte monoposto, prosegue sulla coda avvolgendo quasi le ruote posteriori e coprendo per intero il motore che se ne sta inclinato di alcuni gradi verso sinistra. Nell'insieme la macchina non dà l'impressione di snellezza

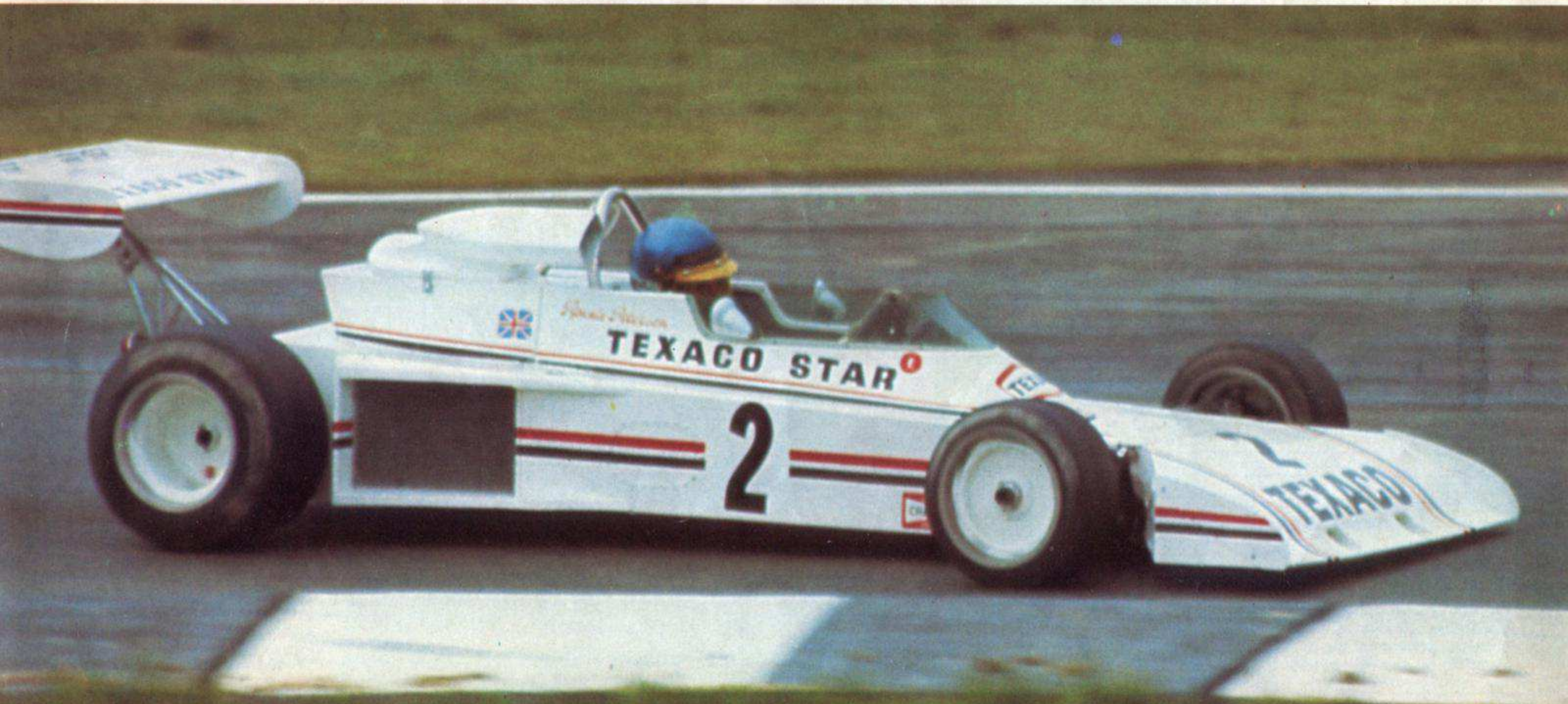
della 72, ma è molto compatta e funzionale per cui non è difficile pronosticarle allori. Elemento fondamentale del successo, oltre al risultato dell'ingegno di Chapman e della penna di Bellamy, sarà anche il motore che, a torto o a ragione, possiamo dire italiano.

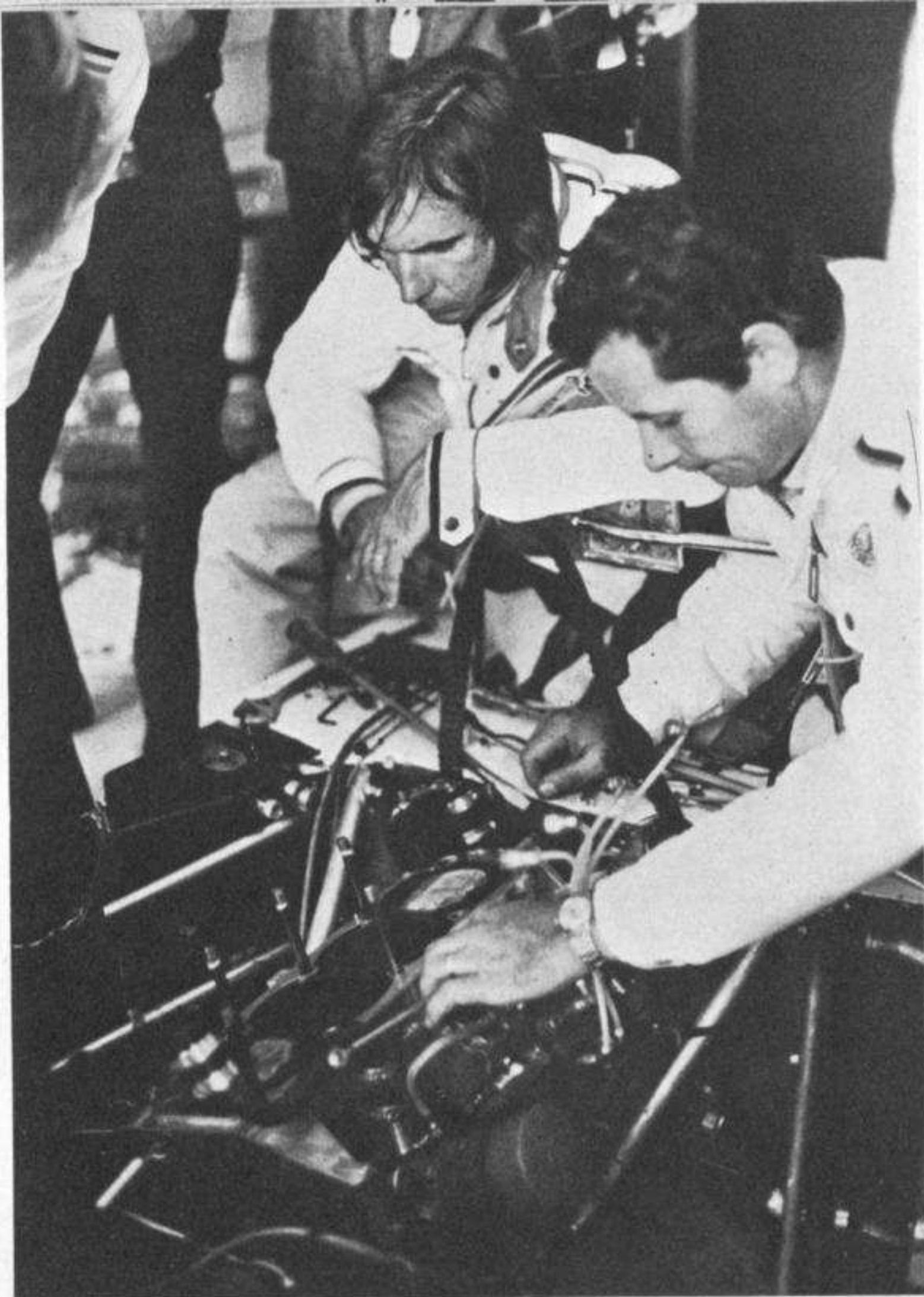
Si tratta infatti del Lotus Jensen-Healey che è stato interamente ricostruito a Novara dai fratelli Pedrazzani della Novamotor. Già in questa sua prima versione, con la testata del tipo iniziale a condotti ampi e quindi poco lavorabili, si è dimostrato al livello dei migliori con caratteristiche di potenze in basso da fare invidia al dominante BMW ed ancora molto da guadagnare agli alti regimi.

Nel complesso, la nuova macchina è... una Lotus, definizione che basta da sola ad inquadrarla. Ma è buona norma che Chapman non si limiti a presentare la novità, per lui deve esserci sempre qualche cosa di più. Così anche se a molti è sfuggito, sulla Texaco-Star abbiamo visto che invece di tre pedali ce n'erano quattro di cui due per il freno, uno a destra e l'altro a sinistra. La ragione di questa curiosa scelta sta in una diavoleria che potrebbe diventare un vantaggio eccezionale per la Lotus ed i suoi piloti: una frizione automatica, coman-

CONTINUA A PAGINA 36

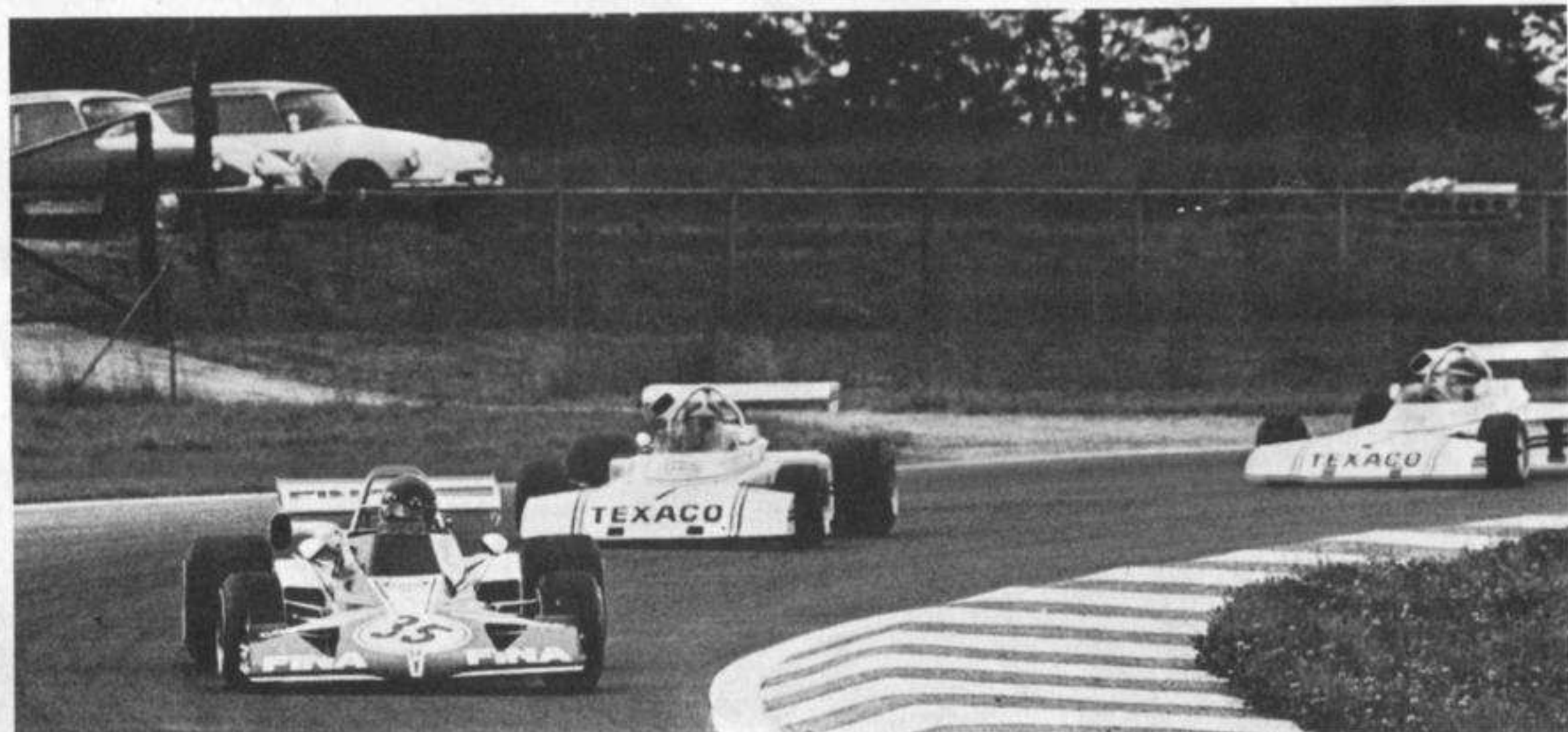
Gabriela Noris ➔





Il dispetto di CHAPMAN

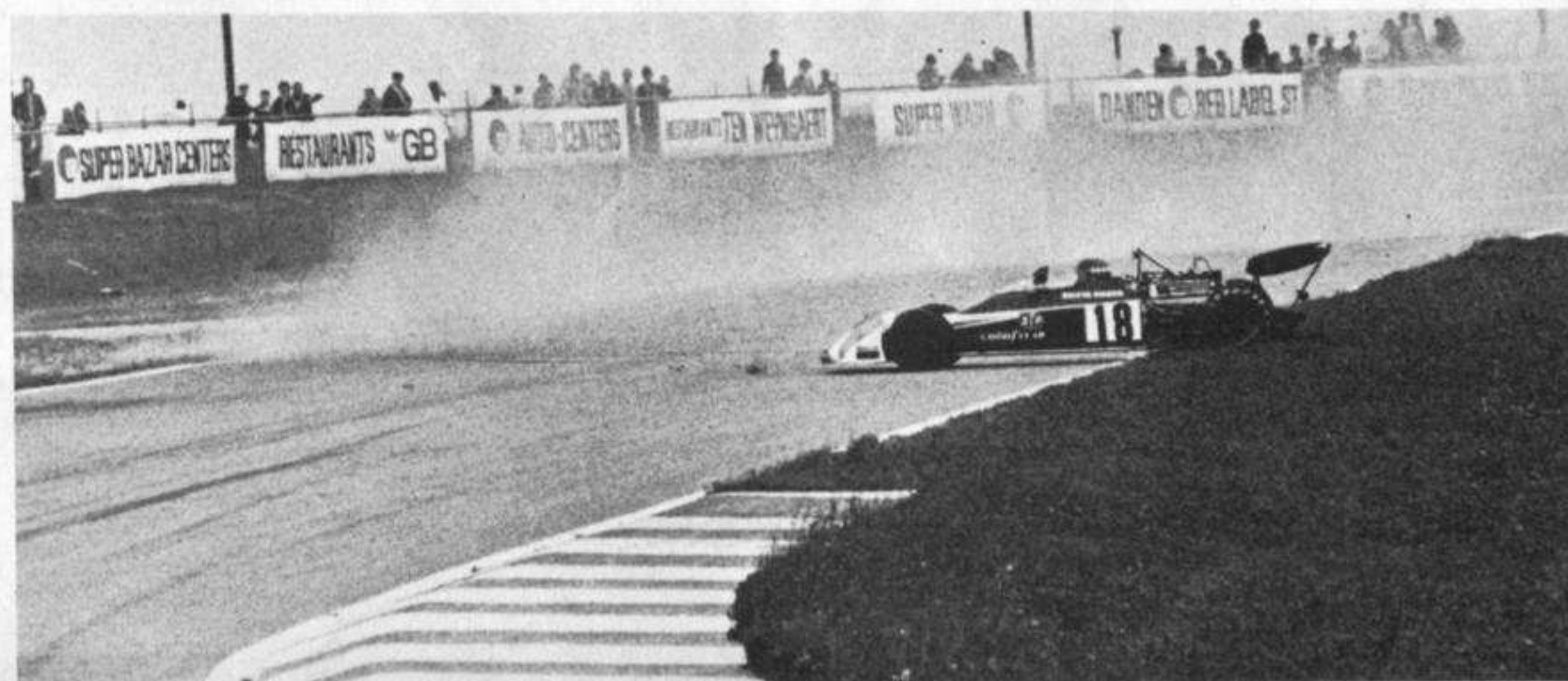
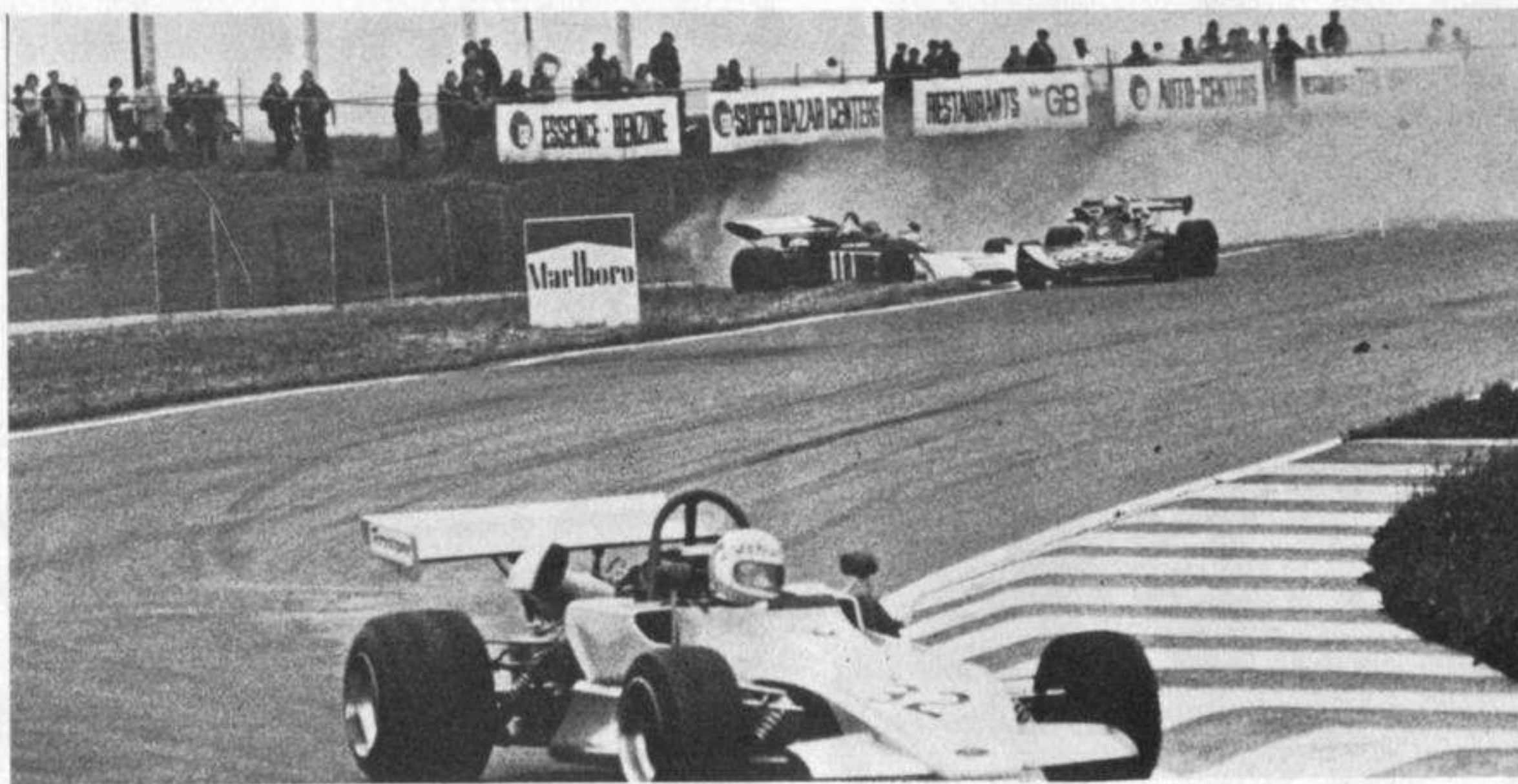
A sinistra, sotto l'occhio vigile di Fittipaldi, Pedrazzani sta constatando le rotture dipese da sforzi di torsione. Qui sopra, il contrariato Chapman con il progettista della Texaco, Bellamy



A sinistra, lotta di carburanti: de Adamich-Fina controlla le due Texaco di Emerson e Ronnie. Qui sopra, Fittipaldi, in mancanza di meglio, accoglie i partecipanti ad una goffa gara ciclistica fra giornalisti belgi

Il testacoda da... telaietto

A destra, il testa-coda di Moser con la sua Surtees che non ne voleva sapere di andare diritta. Secondo Silvio, la colpa era del telaietto di aggiornamento tipo TS15 a suo dire non perfettamente diritto. Nella foto in primo piano la Royale di Manfred Schurti, che al debutto ha bene impressionato pur ritirandosi



Un'altra immagine del testa-coda di Moser, che aveva avuto anche la disavventura di perdere una ruota nella sua vettura da traino. Di due macchine, domenica sera, non ne aveva più nemmeno una in buono stato

data da un pulsante collocato sul pannello del cambio, che lascia libero il piede sinistro di intervenire con « ritocchi » sul secondo freno in tutti i momenti in cui la macchina ha bisogno di correzioni di assetto, senza che venga lasciato l'acceleratore.

La frizione tradizionale serve solo per la partenza, mentre nelle cambiate è tutto tempo risparmiato. Realizzatrice della novità è la Borg e Beck mentre la Lotus si è incaricata dello sviluppo. L'unica prova della nuova frizione a pulsante è stata fatta da Peterson mentre sulle Formule due per questa gara si è rinunciato. Sono rimasti però i quattro pedali durante le prove libere di venerdì ed Emerson, non ancora abituato, ad un certo punto per cambiare ha schiacciato il freno invece della frizione...

Così si è decisi di toglierlo rimandando la messa a punto ai test privati e ponendo come obiettivo di portare il nuovo automobilismo in Formula 1.

D'altra parte è anche logico che sulla nuova macchina si aspetti ad introdurre un congegno tanto complicato: l'inopinato cedimento di tre motori in due giorni è stato il termometro di una deficienza costruttiva che domenica sera ha fatto tornare il sorriso a Gianni Pedrazzani è scomparire quello dal volto del progettista Ralph Bellemay. Infatti il motore con funzione portante è stato il punto debole della vettura e le vetture non sono dipese da scarsa preparazione ma dagli sforzi di torsione cui gli organi interni erano indebitamente sottoposti. Un primo allarme era suonato quando i piloti — Fittipaldi e Peterson, non dei novellini — dicevano che le macchine non erano sensibili alla regolazione delle barre di torsione: anche irrigidendole, l'assetto non mutava. Nessuno però aveva pensato che potesse essere il motore a flettere e con lui l'intero telaio di cui fa parte.

Poi, quando dopo la corsa si è smontata la testata della macchina di Emerson, si è visto che prigionieri e canne avevano preso gioco. In quelle condizioni non c'era da sorprendersi che un anello di tenuta della testata della macchina di Fittipaldi ed un paraolio del motore di Peterson potessero aver ceduto. Seduta stante Chapman ha schizzato il telaio che dovrà alloggiare il motore e Gianni Pedrazzani martedì era già in Inghilterra perché tutto possa essere pronto per Rouen.

Le altre novità di questa gara belga sono state il motore BMW di Schnitzer montato sulla March di Tino Brambilla e la Royale nel suo esordio Formula due con Manfred Schurti. Il motore Schnitzer è inconfondibile in quanto è l'unico ad avere l'aspirazione sulla sinistra della macchina e gli scarichi a destra. Lo specialista tedesco ha lavorato molto sulla testata per ora, anche se sta ultimando una unità con misure di corsa ed alesaggio diverse. La distribuzione è comandata a catena e non a cascata di ingranaggi come sul fratello « Casa ». La potenza stando alle prove comparative fatte dai fratelli Brambilla sabato, è apparsa di tutto rispetto con uno sviluppo più progressivo rispetto al BMW tradizionale. Per dare una idea si può dire che Schnitzer ha fatto un BMW che assomiglia al Ford, potente in alto senza perdere lo spunto in basso caratteristico dell'unità tedesca.

L'esordio della Royale con Schurti è l'inizio di un programma che la piccola ma brillante casa inglese vuole condurre in vista della estensione della sua produzione in Formula due e Formula 5000. La macchina portata qui non è altro che la Formula Atlantic '73 con modifica ai punti di attacco delle sospensioni e serbatoi laterali di maggiore ampiezza.

Entro un mese sarà però pronta la nuova monoscocca che, pur mantenendo la caratteristica sottigliezza delle vetture di questa marca, sarà completamente ridisegnata e porterà radiatori laterali in basso e non più a fianco delle spalle del pilota come ora. Un motore poco condiscendente — nel secondo turno di prove non ha voluto mettersi in moto — non ha permesso di giudicare le doti della nuova nata che, comunque, ha in Schurti un pilota di ottime prospettive.

Resta poco spazio per le altre novità, come l'esordio stagionale di de Adamich con la sua Brabham della FINA, di Linger e Bourgoignie, e quello in Formula due del promettente inglese Tom Price sulla Motul-Rondei, ed il ritorno alla Formula due di Broadspeed con un motore a pompa di recupero di olio ad alta pressione che, stando a Mr. Broad, dovrebbe essere a livelli di potenza formidabili.

g. n.

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

**Trapianto con rigetto.
Non rischiatelo!**



Usate ricambi originali **FOAT**

Forse qualcuno può inserirsi nel confronto GIORGIO-COLOMBO

Gli «scarti» decidono il tricolore F. 3

Si risolverà in una lotta a due il campionato italiano di F. 3? Da come sono messe le cose in questo momento potrebbe proprio sembrare di sì: Carlo Giorgio e Alberto Colombo si stanno involando verso quota quaranta punti, avendo entrambi accumulato punti in tutte le gare meno una. Ormai siamo arrivati a scartare dei risultati e i due fuggitivi vantano due vittorie cadauno, oltre a tre secondi Giorgio e due Colombo: alle loro spalle, con una vittoria, solo Francisci, Cinotti e Francia, che però aveva l'handicap di essere partito con due gare di ritardo.

A questo punto ci troviamo a metà campionato, con sette gare effettuate: ne rimangono forse altrettante, se comprendiamo le due prove sostitutive all'estero di Monthlery e Nivelles e l'andamento del campionato comincia ad assumere una piega ben precisa.

Colombo e Giorgio saranno gli uomini da battere, e dovranno anche battersi tra di loro, per fare emergere o la March 733 o la Brabham BT41. Ovviamente non è ancora deciso il tutto: sta di fatto che i due alfieri paiono in questo momento a un livello leggermente superiore degli altri. Ci potrebbe però essere anche un terzo incomodo, nella persona di Giorgio Francia, esploso con la stupenda

ormai tutti o quasi hanno tolto le famose piastre all'interno dei serbatoi laterali, per cui la macchina non accusa più l'handicap di una volta. Per quel che riguarda la cupoletta che carica il motore qui i pareri sono discordi.

La March invece, che dalle prime corse era parsa a tutti la macchina da battere, sta invece accusando alla distanza problemi di vario genere: prima i radiatori, troppo piccoli, poi gli ammortizzatori (è noto che la macchina monta di serie i Bilstein a gas) che non si possono regolare e varie altre cosucce. Sta di fatto che in tutte le corse si studiano regolazioni nuove, segno evidente che la macchina non ha ancora trovato la sua sistemazione ottimale. Crisi invece con le Ensign: di tre macchine importate in Italia, già due sono andate incidentate (anche se non per colpa loro!) mentre la terza è chiusa a Balocco dove Facetti sta facendo collaudi su collaudi per cercare di rendere competitivo il motore Alfa Romeo. E' probabile infatti che per qualche tempo le vetture del Jolly non si vedranno: quando faranno la loro uscita molto probabilmente un pilota sarà Carluccio Facetti, mentre per il secondo non è ancora deciso niente.

Sul piano dei motori la Novamotor

Campionato italiano di F. 3

		CASALE 18/3	MISANO 23/4	CASALE 29/4	IMOLA 1/5	VALLELUNGA 13/5	MONTECARLO 2/6	CASALE 10/6	TOTALE	PUNTI VALIDI
C. Giorgio	(Ensign/March 733-Nova)	—	9	4	9	6	6	6	40	36
A. Colombo	(Brabham BT41-Nova)	4	6	6	1	9	—	9	35	34
C. Francisci	(Brabham BT41-Nova)	9	4	—	3	—	3	2	21	21
S. Cinotti	(Brabham BT35-Nova)	6	3	9	—	—	—	1	19	19
A. Pesenti	(Brabham BT35/41-Nova)	—	2	2	6	—	2	3	15	15
G. Francia	(Brabham BT41-Nova)	—	—	—	2	2	2	—	11	11
G. Mantova	(Brabham/Lotus-Nova)	2	—	1	—	4	4	—	11	11
P. Bozzetto	(March 733-Nova)	—	—	—	4	2	—	4	10	10
L. Lombardi	(Brabham BT41-Nova)	3	—	—	—	—	1	—	4	4
M. Flammini	(Brabham BT35-Nova)	—	—	3	—	—	—	—	3	3
F. Spreafico	(GRD 372-Nova)	1	—	—	—	—	—	—	1	1
L. Pavesi	(Brabham BT41-Nova)	—	1	—	—	—	—	—	1	1
L. Grassi	(Brabham BT35-Nova)	—	—	—	—	1	—	—	1	1

prova di Montecarlo e confermatosi all'altezza dei migliori la settimana scorsa a Casale.

Il campione in carica della F. Italia ha però solo nel suo carnetto i nove punti del Monte: ma la corsa al titolo è ancora lunga (le tre prove a Misano forse chiariranno qualche cosa) e non è impossibile rivoluzionare i risultati. Su posizione di rincalzo si trovano gli inseguitori: Claudio Francisci, nonostante arrivi regolarmente in fondo, punta sulla regolarità dei suoi risultati e lo stesso si potrebbe dire di Cinotti (che è dovuto star fermo per un paio di gare per riaddezzare il suo telaio) e di Pesenti Rossi, forse non ancora a suo agio perfettamente sulla nuova BT41. Buone anche le prestazioni delle due March di Bozzetto e Pesca: ma dobbiamo ricordare che il primo, pur sempre in lotta coi migliori, accusa ancora una notevole dose di inesperienza, mentre l'italo-svizzero Pesca è stato attardato più volte da guasti banali.

Emergeranno ancora altri giovani? E' probabile: bisognerà stare ad osservare bene Flammini, con la nuova March e con la stessa macchina anche Cerulli Irelli, che riprenderà in F. 3 dalla prova di Misano. Da seguire attentamente anche Gaudenzio Mantova, che sta facendo cose egregie sempre al volante di monoposto che non sono certo sulla cresta dell'onda: ma è probabile che per il comasco forse arrivi presto una macchina più competitiva, e allora le cose cambieranno di certo.

Dovendo esaminare «le armi» di questi piloti potremmo dire che le Brabham BT 41 stanno veramente diventando efficaci, specie se guidate dai nostri piloti. Ed è veramente strano, dal momento che all'estero queste monoposto a cuneo trovano un sacco di problemi: si vede che la casa Brabham si addice ai piloti italiani. Ora i problemi di peso sono stati superati:

come al solito impazza: indubbiamente in Italia non esiste alternativa (e se ne sono accorti tutti quelli che l'hanno cercata da altre parti, giacché sono dovuti ritornare tra le braccia dei Pedrazzani). Ora veramente la casa di Novara non teme concorrenti: la Delta di Doneda ha dato forfait (lo stesso Doneda ha comprato un Nova per Sassi) mentre l'Holbay importato da Branca non sembra trovare molti clienti. In tutti i casi sono già in molti a porsi il problema del prossimo anno: anche alla Nova stanno già pensando cosa poter mantenere del motore attuale, mentre ci giunge notizia che diversi preparatori hanno preso in mano la questione.

Fra i più seri ricordiamo Alloni di Como (che si avvia a vincere il secondo titolo consecutivo con la F. Ford). Tra l'altro Alloni è in ottimi rapporti con Mantova e Colombo e se quest'ultimo non passerà alla F. 2 reputiamo sarebbe ben felice di collaudare questi nuovi propulsori.

can.

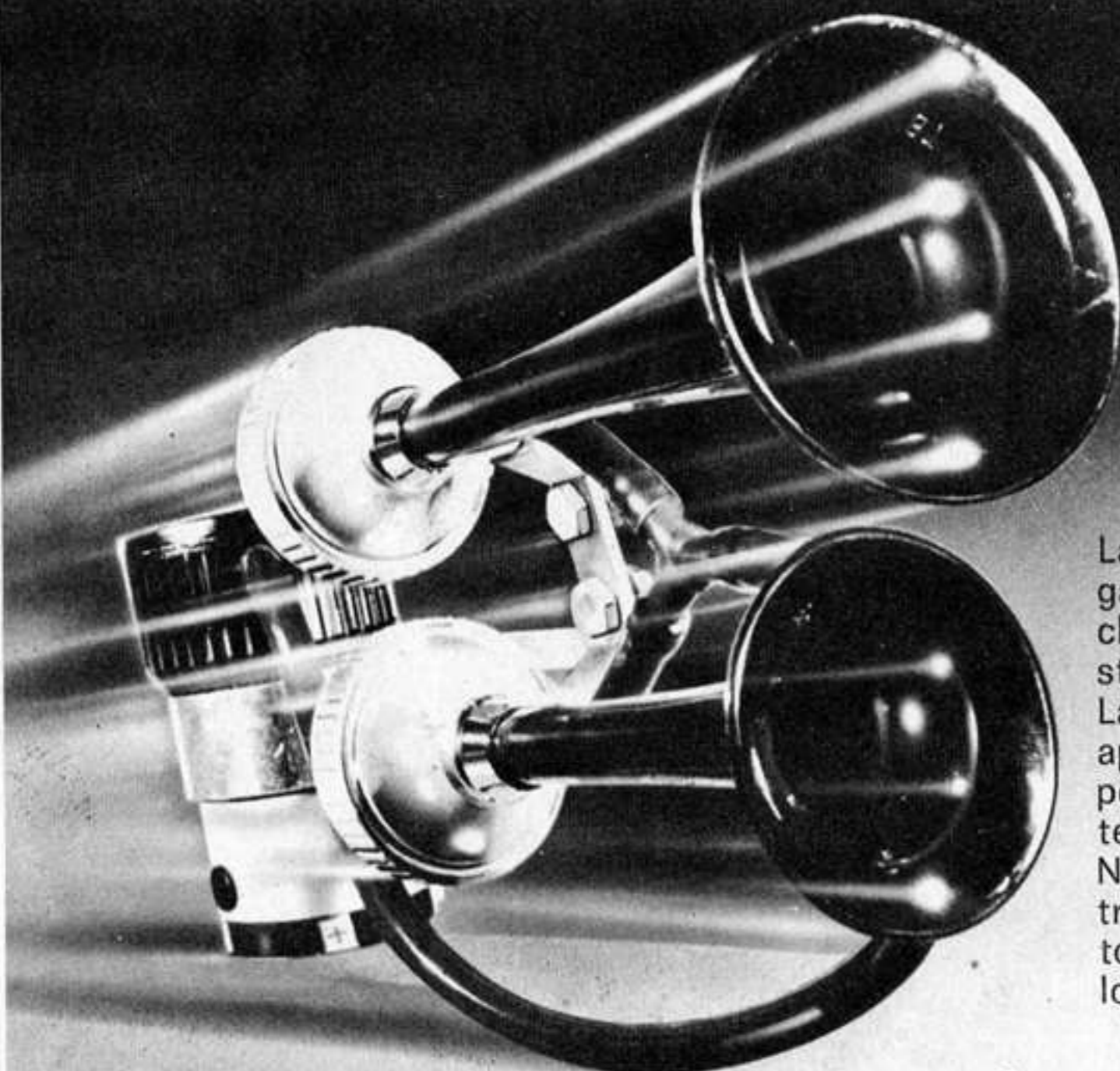
● E' ormai certo che la gara di F. 3 sospesa a Monza per il cattivo stato della pista verrà ripresa il 29 giugno, in concomitanza con il Lotteria di F. 2. Il regolamento è già pronto, solo da approvare, come pure le varianti monziesi, ricostruite per l'ennesima volta. Se la gara di F. 3 si dovesse disputare in quella data, verrebbe a ripetersi quella infelice concomitanza Casale-Imola del mese passato, con i piloti (ricordiamo che il 1. luglio vi è la prova di Misano) costretti dalla sera alla mattina a cambiare pista in fretta e furia.

● Alberto COLOMBO voleva a tutti i costi correre il Lotteria con una F. 2 competitiva e si era già rivolto a Bielli per sentire per la Brabham di de Adamich: solo non è riuscito a trovare un motore (a dire il vero voleva addirittura il Lotus-Nova) abbastanza robusto.

monta sulla tua auto
una tromba
elettropneumatica

FIAMM
+ — — — — —

....viaggerai
più sicuro!



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

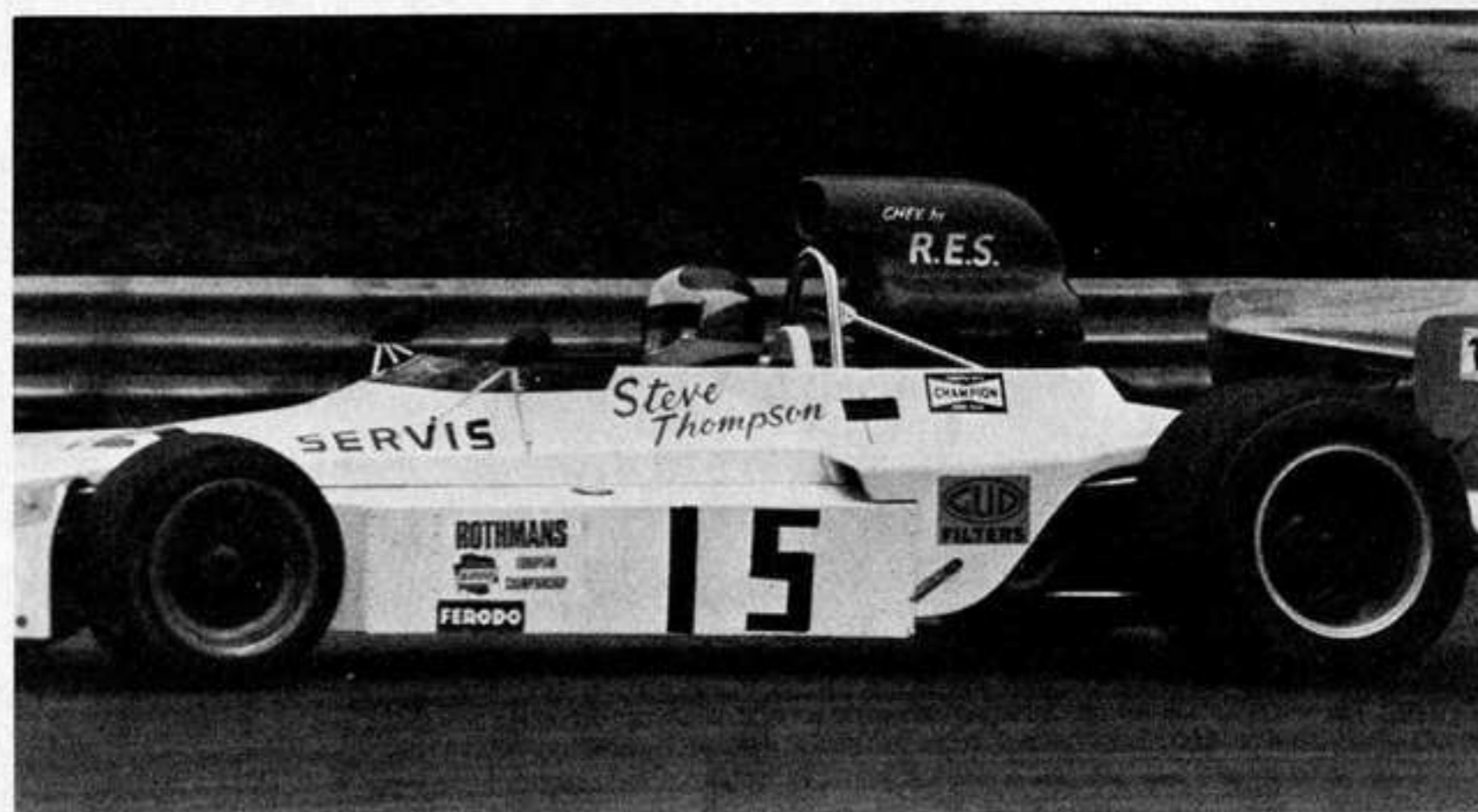
La tromba elettropneumatica FIAMM vi apre la strada e allontana i pericoli perché sovrasta ogni altro rumore interno ed esterno.

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

punti di vendita specializzati in tutta Italia

Uomini e macchine della F. 5000 che non avete potuto vedere a MISANO, ve li presentiamo qui

La FORMULA dei pendolari



La Chevron B24 di Steve Thompson, attuale capolista del Campionato Rothmans. Il motore Chevrolet di Thompson è preparato dalla RES. Sotto: la McRae GM1 di Jock Russell, che attualmente ha totalizzato solamente sette punti nel campionato Rothmans di F. 5000



Molto strano il «bollino» sul tunnel di aspirazione di questa Lola: preparata forse in URSS?

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Ormai l'ottavo round della Rothmans 5000, che si doveva disputare a Misano, è saltato per l'intransigenza della burocrazia italiana e i piloti se ne sono dovuti tornare in Inghilterra dove disputeranno le altre prove della serie. Così riprende nella terra dove è nata la serie delle grosse monoposto, serie che in realtà non è mai stata così combattuta come durante questo anno. A metà del campionato Rothmans anche il più cinico fra i detrattori della F. 5000 si è dimostrato pronto ad ammettere che ora la Formula offre gare di alta classe. Se non ci sarà un fattore imprevisto — come, per esempio, un caldo eccessivo — non pare esistere motivo perché la situazione cambi, per il resto della stagione.

Non si devono, dunque, dare giudizi avventati, basandosi sulle mediocri prestazioni viste a Monza negli anni passati. Fu forse un errore, permettere che certi piloti e certe vetture sospette venissero lasciati liberi di circolare su una pista così esigente, quanto la F. 5000 era immatura?

Quest'anno mette in mostra un nuovo carattere. Prima dell'inizio della stagione prevedevano che fosse possibile, ma per il motivo sbagliato. In quel momento pareva che potesse esserci una differenza, causata dall'infusione di un numero in eccesso di piloti di F. 1. Questo fattore c'è stato, in verità, ma la partenza di alcuni dei «divi», attirati dalla ricca serie americana, non ha portato a un declino delle gare inglesi.

Anzi, il livello generale è migliorato e la Formula è sempre più competitiva, tanto che c'è poco spazio per alcuni binomi pilota-vettura di una mediocrità senza speranza, che in passato sono stati causa di gare pessime. Un esempio? Forse nessuno ha mai dato molta fiducia a Tony Dean: un bravo ragazzo, uno che fa del suo meglio. E invece a Oulton Park, il 13 maggio, il suo miglior tempo in prova è stato di 1/5 di secondo soltanto fuori del record del circuito, detenuto da Hulme con una McLaren M19 fino dall'anno scorso. Inoltre, e tutti sono concordi nel dirlo, il fondo accidentato di Oulton adesso è in condizioni ancora peggiori di quanto lo fosse nel 1972. Cose di cui si deve tener conto.

Le vetture sono molto migliorate e, ormai, è chiaro che il «metro McLaren» dei passati anni era un metro falso. Le Chevron B24, le Lola T330, le Trojan T101 e le McRae GM1 sono ottime vetture. Non hanno niente di rivoluzionario né di strabiliante, sono buone, convenzionali monoposto moderne, con molta potenza (i V8 a iniezione derivati dal Chevrolet oggi erogano oltre 500 HP; non sono ancora apparsi motori a richiesta di 2750-3500 cc, che potrebbero avere compressori, anche se sono previsti più avanti nell'anno).

Dunque, i falsi standards sono ormai alle nostre spalle e, quasi per coincidenza, vetture quali McLaren e Surtees non sono più competitive. Per ora la March 73A non è riuscita a mantenere la promessa del suo debutto statico al Racing Car Show, l'unica Begg in Europa è soltanto una vettura efficiente, poi ci sono alcune «varie». Il vero punto è questo: le vetture buone segnano tempi molto vicini a quelli delle F. 1, su circuiti sia lenti che veloci, e parliamo dei tempi delle F. 1 di primo piano, non di quelle che servono da riempitivo di quelle schieramenti di partenza (ci si chiede come certi membri dell'associazione della F. 1 possano giustificare le loro richieste finanziarie, quando le prestazioni delle loro macchine vengono paragonate con quelle delle migliori F. 1).

Naturalmente la F. 5000 condivide alcune preoccupazioni con la F. 1. I pneumatici sono pochi quelli che possono stare al passo con i mutamenti

nel mondo dei pneumatici, salvo forse qualche tecnico appunto di questo settore. Come nella F. 1, è chiaro che attualmente la Firestone dispone di pneumatici competitivi soltanto su piste bagnate; in uno sforzo che pare un poco disperato, per impedire al team Servis di abbandonarla nella F. 5000 (in cui la Chevron di Thompson è ora più o meno l'unica vincitrice potenziale che usi Firestone) la Casa sta cercando di persuadere la squadra a provare un assortimento di pneumatici di F. 1 e pare stupefatta, quando il team fa notare che non sarebbero adatti per una vettura che pesa assai più di una F. 1.

Abbiamo nominato le quattro buone vetture. Più difficile, nominare i principali piloti. La «popolazione» dei conduttori fluttua, dato che alcuni, come Gethin e Lunger, fanno i pendolari fra le corse inglesi e quelle americane, mentre altri, come Schecter, hanno da poco rinunciato alla serie inglese per dedicarsi alle gare americane di F. 5000 (con buoni utili, per quanto riguarda Jody). Inoltre, le prime sette gare Rothmans sono state vinte da sette piloti diversi: Gethin, McRae, Hobbs, Lunger, Thompson, Pilette e Holland. Ora conduce il campionato Rothmans Thompson con 72 punti, seguito da Luger con 64, da Dean con 62 e da Pilette con 52.

Per il Team Servis il biondo, venticinquenne Thompson guida l'originale Chevron B24, che Redman fece debuttare tanto brillantemente alla fine dello scorso anno. Thompson è un maestro sul bagnato e quest'anno ha vinto la sua sola gara di F. 5000 sulla pista fradicia di Brands Hatch il lunedì di Pasqua, ammassando però molti punti per regolari piazzamenti.

In effetti Dean, con una Chevron B24 azzurra, è stato il pilota più regolare in questa stagione e ogni tanto (soprattutto a Oulton Park) ha occupato la posizione di comando. Il suo compagno di squadra nell'Anglo American Racing Team è Bobby Brown, un americano che ha deciso di dedicarsi alla serie europea anziché a quella americana, trovando il ritmo decisamente duro; ha mancato gara dopo quella di Snetterton, che portò a termine sentendosi così male che dovette essere estratto dall'abitacolo (risultò poi che aveva una pleurite).

Il noto e simpatico americano, Brett Luger, pilotava una Hagar Slacks Lola T 330 nei primi rounds inglesi e lo fa tuttora in America. In Gran Bretagna, invece, è passato alla Trojan di Sid Taylor, che ha utilizzato con successo strappando a Van Lennep la gara di Snetterton del venerdì santo. In quel momento capeggiava la classifica del campionato e sperava di riportare via la posizione a Thompson a Oulton Park, ma un incidente

in prova gli ha impedito di partire per cui ora è al secondo posto.

Gethin è troppo noto perché se ne parli e la sua vittoria nella Corsa dei Campioni con la Chevron è abbastanza recente per non richiedere commenti. Le sue apparizioni in Europa adesso sono irregolari, per via dell'attrattiva degli Stati Uniti, ove è ormai di base la vettura ufficiale, del resto.

Potrà avere suscitato sorpresa, leggere della vittoria di Pilette a Oulton Park, dato che in generale era un pilota che stava nel gruppo di mezzo, sempre in lotta con le McLaren che non sono mai state messe veramente a punto. Come mai, dunque, si è lasciato alle spalle conduttori del calibro di Gethin a Oulton, un circuito notoriamente difficile? Una risposta potrebbe essere che Pilette si sta abituando benissimo alla sua B24 e ci ha fatto la mano; potrebbe anche darsi che sia una delle prime vetture veramente buone che abbia mai pilotato nella sua carriera! Soprattutto, però, aveva pneumatici con una miscela leggermente diversa, montati su ruote di cm. 33, contro quelle di cm. 38 usate dagli altri piloti Chevron. E' giusto aggiungere che Gethin è stato prodigo di lodi, ammettendo che Teddy guadagnava terreno nei suoi confronti in curva...

Chi non ha vinto, ma potrebbe benissimo farlo? Van Lennep, naturalmente, il campione in carica della F. 5000. Ha mancato una o due gare e arrivati a quella di Oulton Park aveva raggranellato soltanto 21 punti, con un secondo posto a Snetterton come miglior risultato. E' il numero uno del team Shell sport Lola e ha come compagni il sorridente danese Tom Belso e il giovane Clive Santo, che iniziò la stagione pilotando la Surtees TS11 del team (ora abbandonata). Belso, se non altro, sarebbe capace di vincere e si piazzò secondo durante il «monzone» a Brands Hatch, il lunedì di Pasqua. Questo team Shellsport di tre vetture sembra avere impiegato molto tempo per assestarsi, ma adesso in squadra tutti sperano che le intense prove di Van Lennep comincino fra non molto a dare risultati.

McRae si è infognato nelle attività patrocinate dalla STP in America e ha mancato dunque alcune gare inglesi. Quest'anno, in Europa, la sua GM1 è giallo vivo, patrocinata dalla linea aerea Iberia, e ovunque sia presente vale la pena tenerla d'occhio, soprattutto su pista asciutta, dato che Graham odia il bagnato. Per questo è strano che quest'anno la sua unica vittoria sia stata ottenuta su un circuito in parte bagnato, quando McRae si è portato avanti a Mollory Park, mentre la pista si stava asciugando. Un altro pilota che utilizza la McRae, Rollinson, per ora non ha messo in mostra la sua passata forma e ha mancato la gara di Oulton, per svolgere serie prove con la vettura. Il pilota della Trojan ufficiale, il tozzo Holland, vincitore della recente gara a Mollory Park, prima non aveva avuto molta fortuna, anche se aveva portato la T101 spesso in cima agli schieramenti. Ha uno stile «solido» più che audace, e la sua recente vittoria fa pensare che possa farsi avanti in questo nuovo e tanto competitivo mondo della F. 5000.

Poi ci sono altri: Trimmer, per esempio, che sembrava sul punto di essere costretto a lasciare le gare quest'anno, fin quando non ha trovato una guida su una McLaren M18 che ha molto modificato, per cercare di renderla competitiva.

Fra gli altri, nessuno sembrava capace di diventare un pilota di primo piano e, anzi, certuni, cominciano a dovere lottare per arrivare a trovare posto negli schieramenti.

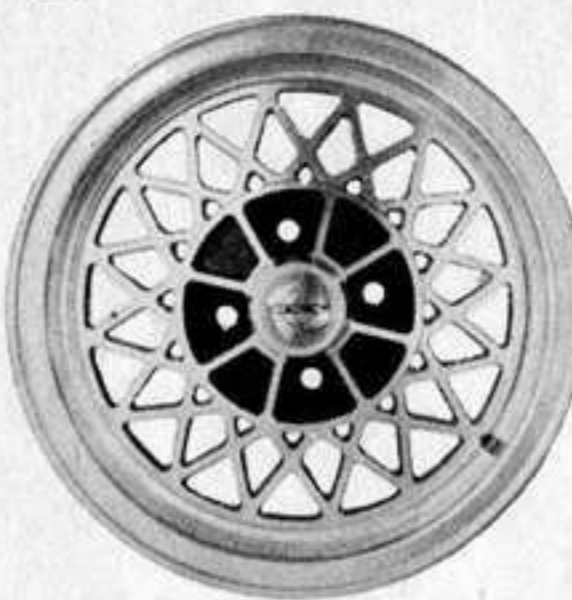
E così, la F. 5000 ha fatto una decisa svolta per il meglio. Speriamo che il ritmo sia conservato anche nelle prossime prove!

David Hodges

La classifica per conduttori (dopo 7 gare)

Steve Thompson (Chevron B24) 72 - Brett Lunger (Lola T330) 64 - Tony Dean (Chevron B24) 62 - Teddy Pilette (McLaren M22) 52 - Peter Gethin (Chevron B24) 45 - Keith Holland (Trojan T101) 36 - Tom Belso (Lola T330) 32 - David Hobbs (Lola T330) 29 - Gijis Van Lennep (Lola T330) 25 - Bob Brown (Chevron B24) 23 - Graham McRae (McRae GM1) 22 - David Oxtun (Begg FM5) 22 - Bob Evans (Trojan T101) 20 - Ray Allen (Surtees TS8) 12 - Clive Santo (Surtees TS11) 11 - Guy Edwards (Lola T330) 8 - Jock Russell (McRae GM1) 7 - Ian Ashley (Lola T330) 7 - Alan Rollinson (McRae GM1) 6 - Tony Trimmer (McLaren M18) 4 - Jim Featherstone (Lola T190) 3 - John Gunn (March 73A) 2 - Clive Baker (McLaren M10B) 2.

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



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



A. BENZONI & C.

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



ciclomotori

S. LAZZARO DI SAVENA (Bologna)

Malaguti

50 CC.

cavalcone - dribbling - motorik - hombre - totem ed una vasta gamma di modelli da turismo, sport e cross



I capottamenti al Rally di Pavia sono stati all'ordine del giorno. Nella foto sopra vediamo la Fulvia di Nardo-Restelli malconcia dopo una paurosa uscita al termine dell'ultima prova della prima tappa

OLTRE GLI ALTRI

ULTRA

ventitre/brescia-005

- Prerogativa delle ruote ULTRA è quello di essere **fuse in bassa pressione**. Fusione in bassa pressione significa per la ruota la **compattezza ottimale** dei getti adibiti a elevati sforzi di flessione alternata. Con l'**alimentazione a diffusione radiale** si garantisce l'uniformità della distribuzione termica nello stampo, si favorisce la simmetria dei ritiri, l'assenza di tensioni molecolari che diversamente sarebbero causa di sbilanciamento. Con la bassa pressione si allarga la possibilità di **impiego di leghe a caratteristiche più elevate** rispetto ai sistemi tradizionali.
- La **concentricità** e la **complanarità** delle ruote ULTRA vengono poi ulteriormente garantite dalla lavorazione simultanea su torni ULTRA-automatici di alta precisione.
- Le boccole in bronzo anti frizione interfuse garantiscono in ogni condizione di lavoro il **perfetto bloccaggio** della ruota al mozzo.
- Ogni modello ULTRA è **studiato per ogni vettura** in funzione delle sue caratteristiche tecniche.
- L'**integrità** della superficie e la lucentezza naturale della lega impiegata sono protette dalla applicazione a caldo di resine sovrapposte.

ULTRA RUOTE

DIR. COMMERCIALE: VIA REP. ARGENTINA 62, BRESCIA
STABILIMENTI: 25020 PAVONE DEL MELLA BRESCIA

Diversi aggiornamenti tecnici

sulle vetture al «4 REGIONI»

Con l'elettroventola qualche CV in più

SALICE TERME - Contrariamente a quanto ci avevano abituati le nostre due maggiori Case impegnate nel mondo dei rallies (specialmente in quello dei rallies italiani), al «4 Regioni» diverse innovazioni tecniche hanno contribuito alla vigilia a creare ulteriore interesse attorno alla corsa ed ai suoi possibili sviluppi. Le vetture Fiat ufficiali, nel tentativo di ridurre il divario dalle attuali potentissime (relativamente alla cilindrata) Fulvia 1600, avevano montato l'elettroventola evitando di far funzionare di continuo, come nel passato, il ventilatore, permettendo un piccolissimo guadagno di potenza al motore. In più si è lavorato sodo per alleggerire la macchina in particolare montando un serbatoio da 35 litri al posto di quello abituale da 80 e sostituendo, al blocco unico dei due radiatori acqua-olio, due radiatori separati con quello dell'olio di piccola capacità ma sistemato in una posizione piuttosto critica ed esposta facilmente ad urti.

La macchina della Tominz poi montava un vistoso impianto antincendio del tipo obbligatorio sulle vetture G. 5, ma le ragioni di questa soluzione erano conseguenti all'uso che in precedenza era stato fatto di questa mac-

La vettura curata dal geom. Antinucci di Chieri è estremamente interessante per gli studi che vi si stanno compiendo per modificare tutto il complesso ponte e sospensioni posteriori che sono stati da sempre il tallone d'Achille di questa vettura nei rallies nostrani.

Novità infine anche nel campo dei pneumatici dove la Kleber montava per la prima volta (sulle Simca ufficiali) nuovi pneumatici M+S con la carcassa rinforzata ed una mescola più tenera.

Proprio sulle Simca verranno tra breve montati i nuovi cambi ravvicinati che dovrebbero venire omologati il 1. luglio. Chissà allora che il diabolico Pellissier non ci sbalordisca tutti facendo partire le sue vetture a Udine con il cambio normale poi (dopo la mezzanotte, alla prima assistenza) strada facendo sostituisca tutto con le nuove trasmissioni. Se potesse, siamo sicuri che lo farebbe, e le piccole lucertole ne guadagnerebbero sicuramente recuperando un po' del divario di potenza che ancora le separa dalle Ascona e dalle 124 Special T.

cav.



Ancora una macchina reduce da un «tonneau» fuori programma, quella di «Principe» Ninni Russo. La ragione del ritiro è stata la fusione del motore causa l'olio colato fuori mentre era a pancia in su

china che aveva corso all'estero tra i prototipi.

Alla Lancia da parte loro non erano stati a dormire e potevano vantarsi di essere i primi in Italia ad aver dotato le loro vetture di un funzionalissimo impianto ricetrasmettente che permetteva ai piloti di essere continuamente in contatto con i loro direttori sportivi grazie anche ad un ripetitore sistemato sul Monte Penice.

Proprio grazie a questo impianto è stato possibile soccorrere Ballestrieri che verso la fine della prima tappa si era dimenticato il casco ad un'assistenza accorgendosi molti chilometri più avanti; Audetto ha potuto così operare (per vie traverse ovviamente) un avventuroso recupero portandogli il casco di Trombotto fermo sul percorso dopo aver rotto la sua Ascona.

Proprio questa vettura, un'Ascona G. 2 da 175 CV preparata da Conrero, e sponsorizzata dal panettone Galup è stata un'altra grossa novità di questa corsa. La sua ancora scarsa messa a punto comunque ed il cambio 4 marce ravvicinato non l'hanno resa competitiva come si sperava e come invece è quasi certo sarà a Udine per le Alpi Orientali dove debutterà il modello a testa radiale con 200 CV (derivato dal motore da velocità da 220) e il cambio ZF, modificato e irrobustito, a cinque marce.

Dopo Novara, anche a Pavia era presente l'Alfa GTV di Ferrero (l'ex pilota della Fiat) iscritta in G. 2 che si è resa protagonista di diversi tempi di grande rilievo nelle varie speciali.

● A Pavia si sono sprecati i trasferimenti dei navigatori: Verini correva con Torriani (ex pilota diventato navigatore mentre il suo ex navigatore Rossi debuttava, vincendo la classe, come pilota), Scabini passava con Ormezzano che lasciava così libero Cartotto che faceva coppia con Avandero; Fausto Carello privo di Oberti (militare) correva con Ninni Russo (per la prima volta al fianco di uno che non fosse il solito Paganelli); Gianni Bossetti vedovo del «grigio» Michiatti partiva (e si fermava subito) con Maccarino, Vanni Tacchini era con Mantegazza. Per tutti comunque si è trattato di un'esperienza nuova, tranne forse per Russo... che ha capottato ancora una volta.

● Colto tra i visi serissimi dei dirigenti Fiat alle varie assistenze, il volto estremamente allegro di Arnaldo Bernacchini. La ragione era molto semplice: da quattro giorni era diventato papà, questa volta di Giovanni Francesco. Complimenti anche alla signora.

● Avventura da East African Safari per De Marco, il validissimo portacolori della Scuderia Vaemenia. Uscito di strada ed impantanatosi in una delle ultime prove del rally, quando occupava un'ottima posizione in classifica, è sceso prontamente dall'auto ed è, non senza sforzi sovrumani, riuscito a rimettere la vettura in strada. Al momento di risalire si è accorto però che le sue scarpe non avevano nessuno voglia di uscire dal terreno ed ha proseguito la corsa scalzo.