

Nel fotocolor a sinistra, questa parata di Matra-Simca fotografate ai box di Le Mans sembra il simbolo del dominio attuale delle Sport francesi, che hanno vinto anche la 1000 di Zeltweg con PESCAROLO e LARROUSSE

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPORT

domenica SPRINT

Tanto è stata facile (contro le FERRARI e le GULF-MIRAGE) la 1000 KM d'Austria per le macchine blu, che CEVERT ha perso il primo posto per aver dimenticato di tapparsi le orecchie (e si è fermato stordito dall'assordante rumore)

Henri Pescarolo e Gerard Larrousse hanno dato alla Matra, dopo quella di Le Mans, anche la vittoria alla 1000 d'Austria. Qui sotto, Pescarolo e Beltoise con le 670, in quei curvoni in cui sono superiori



LE MATRONE '73

DALL'INVIATO

ZELTWEG - Ad un certo punto abbiamo avuto la prima emozione: Beltoise, che era in testa fin dalla partenza e che marciava con tutta tranquillità, si è fermato al box all'improvviso, e nel clan della Matra è stato l'allarme. La pompa della benzina pareva non funzionare, e il motore perdeva colpi. E' stato un allarme brevissimo, perché dopo aver fissato un tubo che si stava staccando tutto è tornato a posto.

La seconda emozione la ab-

biamo avuta quando il cielo si è annuvolato forte dopo la schiarita che aveva permesso alla corsa di partire con pista secca e cielo quasi bello. E qualche goccia di pioggia ha cominciato a cadere, facendo pensare immediatamente a quello che era accaduto nelle prove, quando le Gulf-Mirage hanno nettamente dominato grazie alle gomme della Firestone che con la pista bagnata sono davvero formidabili.

Anche questa emozione è stata però di breve durata, e la pioggia minacciate è terminata presto, anche se le nu-

vole sono rimaste in cielo e non è venuta la luce del sole.

Terza emozione, e stavolta più consistente: Francois Cevert che aveva appena sostituito il compagno (e cognato) Beltoise al volante, si è fermato dopo appena tre giri. Pánico nel box della Matra, entrato in agitazione, ed eccitamento negli altri due box rivali, quello della Ferrari e quello della Mirage, che assistevano da lontano alla vicenda e che non sapevano ovviamente quel che accadeva.

Poi le cose si sono sapute, appena la macchina blu è ri-

partita, dopo essere stata ferma un paio di minuti: Cevert non aveva potuto resistere all'urlo lacerante del motore della sua macchina, e si era fermato con tanto male ai timpani, semplicemente perché nella decontrazione della gara che era di tutto riposo... si era dimenticato di infilare nelle orecchie i tappi di cera e cotone che i piloti debbono avere per poter sopportare i tanti decibel dei tanti loro cavalli.

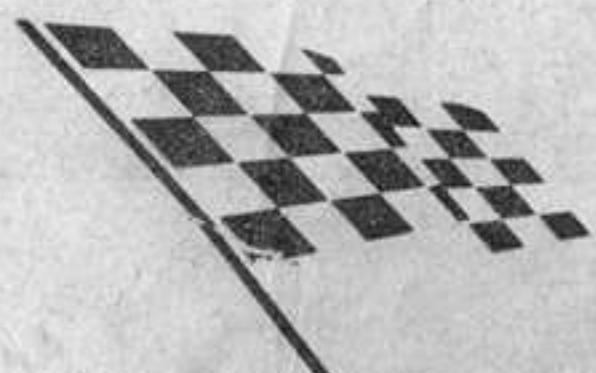
Una cosa inedita e inaudita, che ha naturalmente fatto andare in furore la gente della

Matra, e che ha avuto come risultato il rinculare della macchina di testa al terzo posto, dietro la Ferrari di Ickx.

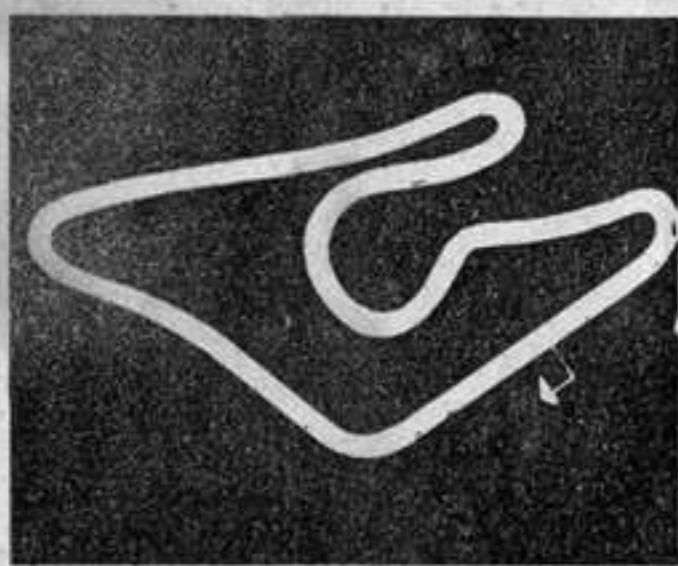
E' stata la emozione più forte di questa corsa che non ne ha offerte altre ai pochi spettatori che si erano avventurati fin qui sfidando la pioggia e le frane che hanno causato parecchi danni alla regione in questi giorni. Ed è stata praticamente l'ultima, perché — nonostante il prodigarsi di Ickx, la combattività

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 20



1000 KM AUSTRIA



gara internazionale di velocità valida quale nona prova del Campionato Mondiale Marche. Autodromo dell'Osterreichring, di 5.911 metri. 24 giugno 1973

COSI' (IN SOLI 18) AL VIA

MATRA-SIMCA 670 (Cevert-Beltoise) 1'37"64	MATRA-SIMCA 670 (Pescarolo-Larrousse) 1'38"94
FERRARI 312 P (Ickx-Redman) 1'39"64	GULF-MIRAGE (Hailwood-Watson) 1'39"72
FERRARI 312 P (Merzario-Pace) 1'39"98	GULF-MIRAGE (Bell-Ganley) 1'40"54
ALFA ROMEO 33TT3 (Facetti-Pam) 1'45"75	LOLA T 290 (Moser-Schon) 1'50"54
CHEVRON B 23 (Juncadella-De Bagration) 1'51"70	PORSCHE CARRERA (Muller-Van Lennep) 1'54"89
CHEVRON B 23 (Heavens-Le Guellec) 1'56"09	PORSCHE CARRERA (Schurti-Koinigg) 1'56"65
CHEVRON B 23 (Humble-Welpton) 1'59"94	KMW-PORSCHE (Greger-Hild) 2'03"23
ROYALE RP 17 (Scott-Baumhardt) 2'09"13	SKORPION (Blankely-McDonough) 2'25"62
CHEVRON B 23 (Dupont-Blancpain) 2'23"36	ALFA ROMEO 33TT12 (Stommelen-Regazzoni) 1'59"07

Le ultime due vetture, l'ALFA di STOMMELEN-REGAZZONI e la CHEVRON di BLANCPAIN-DUPONT sono in fondo allo schieramento non avendo completato i 6 giri minimi nel corso delle prove ufficiali. Hanno terminato le ricognizioni, senza tempo, il mattino della gara.

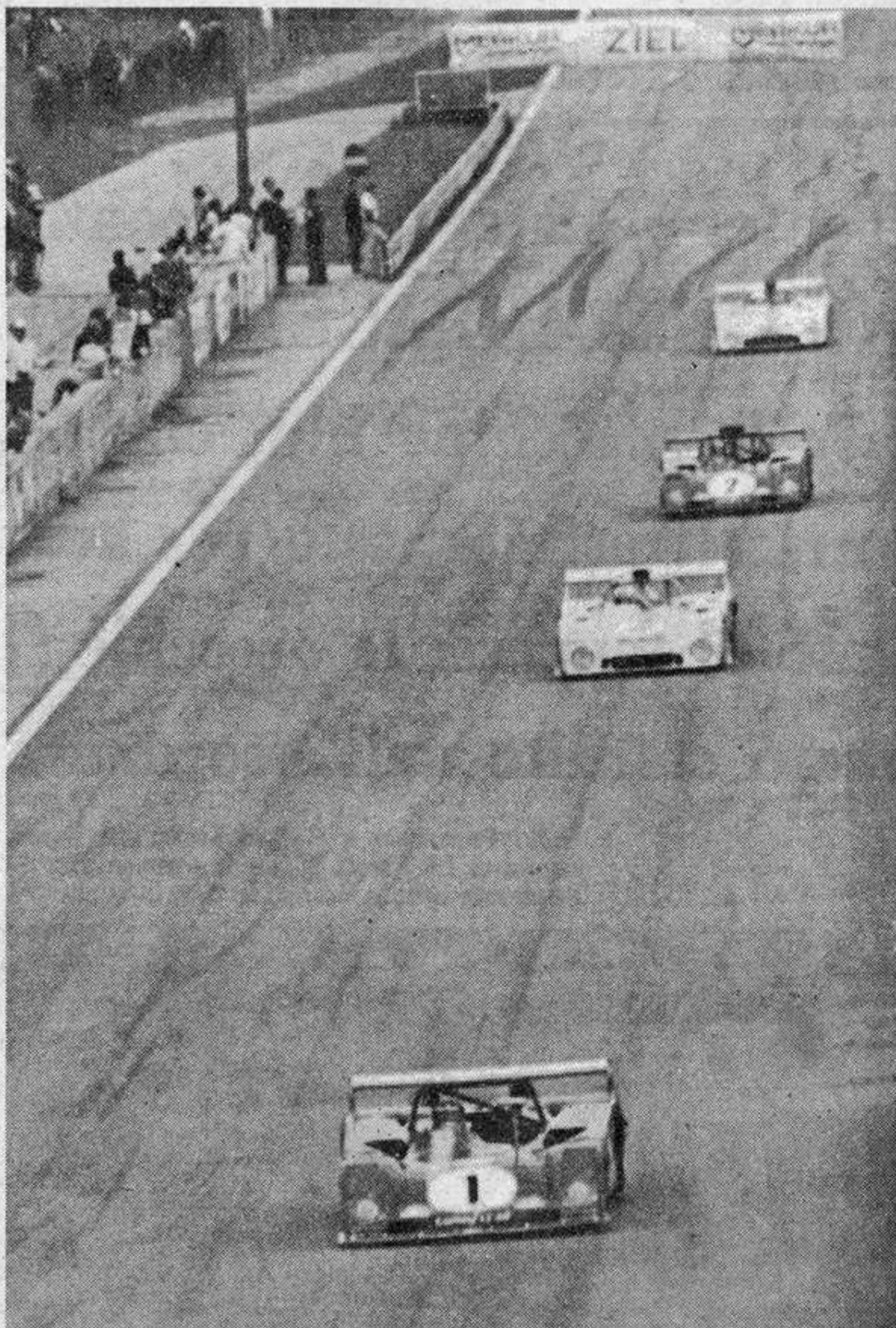
CONTINUAZ. DA PAGINA 19

di Merzario e Pace e Redman, la costanza degli uomini della Mirage — di fronte alla Matra non c'era proprio niente da fare.

Le macchine blu sono state insolentemente migliori in tenuta di strada ed avendo dalla loro almeno altrettanta potenza che le Ferrari non hanno avuto nessun problema da risolvere, salvo quello di finire la corsa senza incappare in disavventure che tra l'altro in questa gara erano di probabilità ridotte perché i partenti erano pochi e la eliminazione quasi immediata di parecchie macchine ha fatto sparire i pericoli rappresentati da lenti ed inesperti.

Se vogliamo, possiamo trovare nella fase finale della corsa un altro motivo di interesse, ed è stata l'azione del furibondo Cevert a darcela. Ha tentato, il Cevert, di fare quello che Merzario aveva fatto al Nurburgring, ma con precise intenzioni di superare i compagni e non soltanto quella di raggiungerli per il piacer di star vicino a loro. Però al box della Matra non glielo hanno permesso e quando è venuto al box per l'ultimo rifornimento lo hanno trattenuto catechizzandolo a dovere. A fine gara era infuriato, ma la Matra aveva ottenuto il suo scopo, che era quello di avere le sue due macchine davanti a tutti. E di ottenere i tanti punti per il campionato del mondo.

Missione compiuta, diciamo, e compiuta bene, tanto più che senza strafare le due Matra hanno avuto subito le posizioni cercate. Il campionato non è finito, ovviamente, perché le due corse che restano possono dare risultati a sorpresa, e potrebbero anche favorire la Ferrari se nella lotta (finora a due) si intratterrà qualcuno. Però occorrerà che a Watkins Glen ed in Argentina la Ferrari vada con mac-



Dietro alle Matra, nei primi giri di gara, le due Ferrari e le due Gulf-Mirage. Prima della 1000 Km, Ickx aveva provato in questa pista la B3 Formula 1. Pur avendola definita «agreable», il belga non è riuscito a fare che 1'39"1, contro l'1'36"04 della B2 nel 1972

Il mondiale MARCHE si tinge di BLU

Con l'uno-due Matra all'Osterreichring il Mondiale si tinge di azzurro. Attualmente, alla Ferrari (ed alla Porsche, che ha già 9 punteggi) sono stati accreditati 8 risultati, cioè il totale delle prove organizzate (che dovrebbero essere undici), meno tre, così come dice il regolamento. Le ipotesi future non possono purtroppo prescindere dal fatto che la 1000 km di Buenos Aires è molto dubbia. Nel caso che la 1000 Km argentina non venga organizzata, il totale delle gare sarebbe 10 e i punteggi da prendere in considerazione diverrebbero 7. Se la 6 Ore di Watkins Glen fosse l'ultima corsa, la Ferrari anche arrivando seconda dietro la Matra perderebbe il titolo, restando la Ferrari a 115 ed andando la Matra a 124. Se invece la Ferrari vicesse, andrebbe a 120 e la Matra anche con un secondo posto non ce la farebbe, andando a 119. Ovviamente, tutto andrebbe di nuovo in discussione nel caso di effettuazione della gara sudamericana (che potrebbe anche svolgersi in Brasile se... Peron dicesse di no).

Campionato Mondiale Marche

(dopo 9 prove)

	DAYTONA 3-4/2	VALLELUNGA 25/3	DIGIONE 15/4	MONZA 25/4	SPA 6/5	FLORIO 13/5	NURBURGRING 27/5	LE MANS 9-10/6	AUSTRIA 24/6	TOTALE PUNTI VALIDI
Ferrari	15	15	15	20	10	—	20	15	12	122
Matra-Simca	—	20	20	12	12	—	—	20	20	104
Porsche	20	8	3	3	8	20	10	10	3	85
Gulf-Mirage	—	—	8	—	20	—	—	—	10	38
Lola	—	6	6	10	6	8	—	—	—	36
Chevron	—	1	—	4	2	10	12	—	—	30
Lancia-Marlboro	—	—	—	—	—	15	—	—	—	15
Alfa Romeo	—	—	—	8	—	1	—	—	4	13
Chevrolet	12	—	—	—	—	—	—	—	—	12

COSI' (IN 11) AL TRAGUARDO

1. Matra-Simca 670 (Pescarolo-Larrousse), 170 giri pari a km 1004,9, in 4.48'57"80, media 208,630 kmh; 2. Matra-Simca 670 (Beltoise-Cevert) in 4.49'44"43; 3. Ferrari 312 P (Ickx-Redman) a 1 giro; 4. Gulf-Mirage (Hailwood-Watson) a 3 giri; 5. Gulf-Mirage (Bell-Ganley) a 4 giri; 6. Ferrari 312 P (Pace-Merzario) a 6 giri; 7. Alfa Romeo 33tt3 (Facetti-Pam) a 21 giri; 8. Porsche Carrera RSR (Muller-Van Lennep) a 21 giri; 9. Porsche Carrera RSR (Schurti-Koinigg) a 22 giri; 10. Chevron B 23 (Dupont-Blancpain) a 28 giri, primi della classe 2000; 11. Chevron B 23 (Humble-Welpton) a 47 giri. Al traguardo (ma non classificata) anche la Alfa Romeo 33tt12 di Stommelen-Regazzoni, a 92 giri.

Giro più veloce: Cevert (Matra-Simca) in 1'38"30, media 216,470 kmh
Giro più veloce 2 litri: Dupont (Chevron) 1'55"08, media 185,040 kmh

BATTUTI I PRIMATI

Sulla distanza: Pescarolo-Larrousse (Matra-Simca), media 208,630. Primato precedente: Ickx-Redman (Ferrari 312 P) media 201,920 (1972). Sul giro: François Cevert (Matra-Simca) in 1'38"30, media 216,570 kmh. Primato precedente: Pedro Rodriguez (Porsche 917 K) in 1'39"35, media 214,009 (71)

quindi impedito che si potesse effettuare le prove. Tra l'altro ha impedito che fossero effettuate le prove comparative tra le due soluzioni aerodinamiche che erano state portate qui per scegliere la migliore.

E se dopo la ricostruzione del cambio già usato la macchina ha potuto essere in pista, ovviamente non poteva esserlo al meglio, non essendo state fatte nemmeno le elementari prove di regolazione degli assetti. Così l'Alfa Romeo ha preso la partenza in condizioni di netto svantaggio e la sua presenza deve essere valutata alla luce di tutti questi fatti. La sregolazione del distributore della iniezione, che è stata una delle conseguenze di tutto ciò, ha tenuto ferma la macchina a lungo, e poi naturalmente c'è stata la cascata degli effetti collegati, vale a dire la sregolazione della accensione.

Il tutto ha rappresentato un vero calvario per la squadra, che tuttavia ha tenuto duro fino in fondo, ottenendo almeno il risultato di dimostrare che la macchina va, infatti quando la macchina era in pista dopo le regolazioni si è visto che poteva tenere il passo delle migliori, e questo è consolante. Ecco perché diciamo che potrebbe accadere che nelle prossime gare a far da guastafeste e magari da arbitro tra Ferrari e Matra ci potrebbe essere qualcun altro.

Forse non la Mirage, che in potenza pura è inferiore, anche se in tenuta di strada è buonissima. Però un pensiero anche a questa marca lo si deve fare, perché sappiamo che il motore Weslake dodici cilindri è adesso in America per essere sviluppato dal reparto sperimentale della Gulf, che ha una lunga tradizione di capacità tecniche notevoli e che potrebbe risolvere il problema della potenza e della tenuta di questo propulsore.

Questo campionato 1973, nonostante le apparenze, deve ancora darci delle emozioni, e sarà da ricordare come uno dei più combattuti mai visti. Sul piano dei piloti, la gara ha detto che Cevert e Pescarolo sono gli uomini più forti della Matra-Simca e che Ickx resta il più forte della Ferrari, anche se Merzario gli è andato vicino in prestazioni assolute.

Altro da dire, su questa corsa che è stata in fin dei conti fiacca, non ci sarebbe, salvo della Porsche, che ha potuto constatare come la soluzione aerodinamica adottata sulla macchina di Muller e Van Lennep è buona per incrementare la velocità e anche la stabilità direzionale, ma che si rivela controproducente non appena la macchina deve affrontare condizioni non ideali, quali vento laterale soprattutto in curva. Quindi è molto probabile che questa soluzione non la si veda più.

E' stato peccato che l'Alfa Romeo della Brescia Corse abbia avuto anche stavolta un guaio che l'ha tenuta ferma a lungo, impedendo a Facetti e «Pam» di ottenere un risultato di rilievo come stavano ottenendo. Ed è stato peccato che la Lola di Moser e Schon abbia dovuto essere squalificata, perché essa era la migliore delle due litri e soprattutto Schon l'aveva guidata magnificamente, ottenendo in prova un tempo davvero molto bello.

E con questo abbiamo finito, con questa mille chilometri di Zeltweg che ha portato la Matra a pareggiare il conto con la Ferrari nella economia del campionato. Adesso infatti essa può aggiungere tutti i punti che otterrà, mentre la Ferrari potrà aggiungere soltanto delle differenze.

ZELTWEG - Per la partenza, prevista alle ore 13, della 1000 Km. di Zeltweg, nona prova del mondiale Marche, scendono in pista solo 18 vetture. Il tempo è coperto, comunque non piove come era successo nella prima giornata di prove.

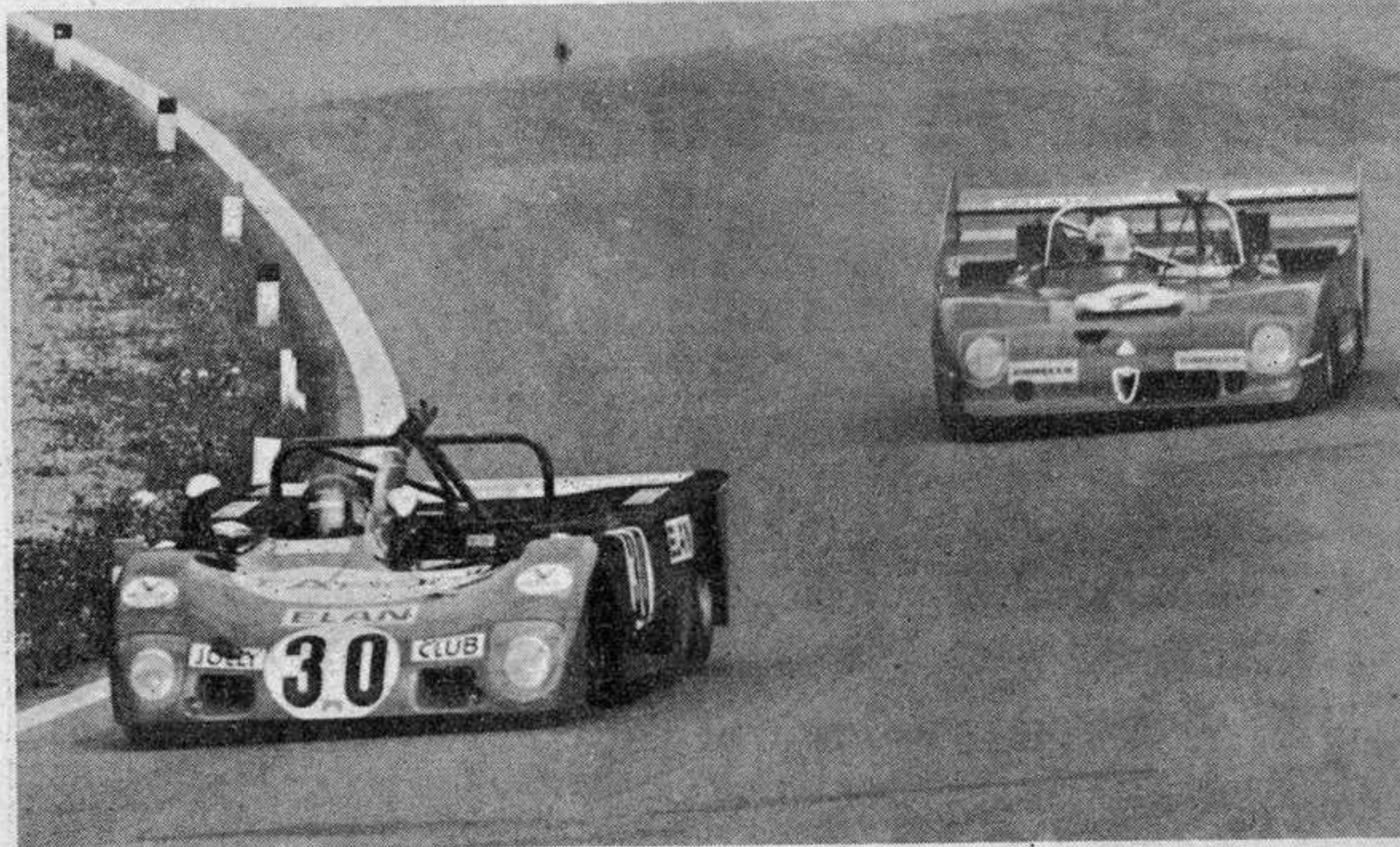
Al via, dato con un leggero ritardo in quanto in seguito all'incendio di una casa che costeggia il circuito, i pompieri avevano dovuto utilizzare la pista per potersi recare sul luogo dell'incidente, il primo a scattare è Pescarolo che precede di un soffio Beltoise, che è al volante della vettura con cui Cevert ha realizzato il miglior tempo in prova; in terza posizione Ickx, mentre in quarta e quinta posizione ci sono le due Mirage, Hailwood e Bell, seguite dalla seconda Ferrari condotta da Pace.

In ultima posizione è partita l'Alfa Romeo di Stommelen, che dopo le vicissitudini avute in prova con il famoso tubicino del cambio ripetutamente rotto dopo pochi chilometri, sono riusciti nella mattinata a «rimediare» un cambio vecchio usato nelle prove precedenti condotte qui a Zeltweg nei primi giorni della settimana.

La vettura milanese in breve riguadagna le posizioni e supera già nel corso del primo giro le due Porsche Carrera, quella di Muller con la coda tipo 917 e quella di Schurtti che si è vista nella prova precedente, del mondiale marche; nel corso del secondo giro Regazzoni supera anche l'altra Alfa Romeo 33 della Brescia Corse condotta da «Pam».

Al terzo giro è già ferma ai box la Lola di Silvio Moser che lamenta delle noie all'impianto di accensione. Il pilota svizzero ripartirà più tardi ma ritrovatosi con queste noie si fermerà sulla salita che chiude il rettilineo principale di Zeltweg per rientrare ai box a marcia indie-

E' subito ritmo MATRA calvario per l'ALFA e carambole di PACE



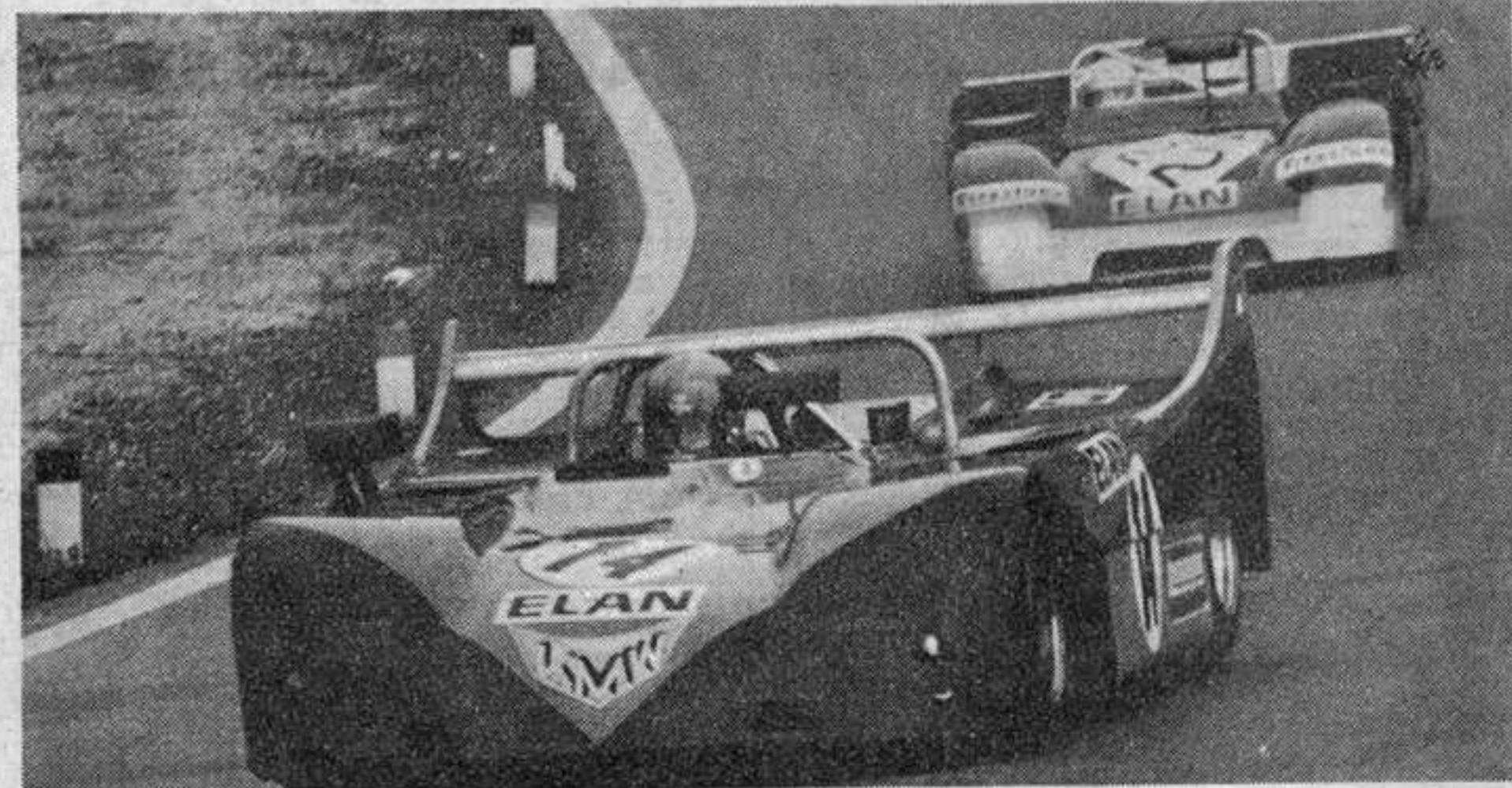
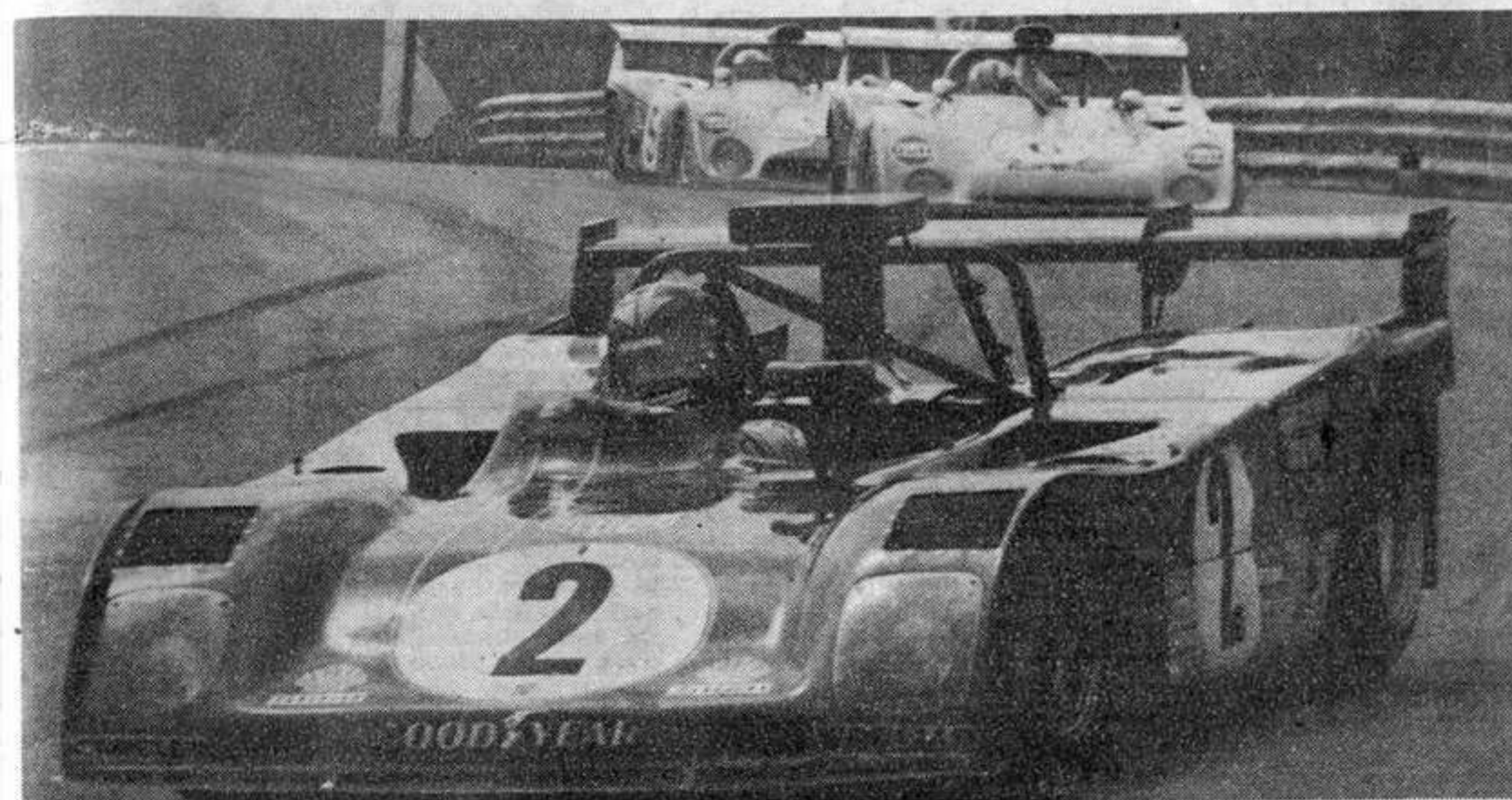
Giorgio Schon, con la Lola 2 litri che ha diviso con Moser, fa segno a Stommelen dove superarlo. Il tedesco, con la 33t12 Alfa Romeo, ed il suo partner Regazzoni, sono stati rallentati da molti guai

sciti a inserirsi nelle prime posizioni fra il 7. e 8. posto; il ritiro degli spagnoli è dovuto alla rottura del motore. Dopo 40 giri le posizioni sono le seguenti: Cevert, Pescarolo, Hailwood, Bell, Ickx, che sta riprendendo dopo la sosta dovuta al rifornimento, sesto Facetti a due giri, settima è la due litri di Le Guellec. Al 50. giro le posizioni sono le seguenti: primo Cevert, secondo Pescarolo, terzo Ickx, quarte e quinte le due Mirage. Merzario, che ha preso il posto di Pace, guadagna secondi su secondi riuscendo a girare sempre al di sotto dell'1'40". Si tenga presente che le Matra riescono a tenere un ritmo sul piede di 1'38"-1'39".

Durante queste fasi si assiste a un po' di «bagarre» in quanto in seguito al gioco dei sorpassi si trovano improvvisamente insieme la Ferrari di Pace, le due Matra e la Gulf di Watson e per alcuni giri lo scarso pubblico presente, valutato a meno 15 mila persone, assiste a un duello entusiasmante con le 4 vetture viaggianti a pochi centimetri l'una dall'altra nel tentativo da parte dei due della Matra di superare Pace che da parte sua non ne vuole sapere. Il brasiliano dirà poi che quel poco di terreno che le Matra hanno guadagnato in curva lo perdono poi sul rettilineo dove le velocità tra le Matra e le Ferrari sono press'a poco uguali.

Comunque l'episodio riesce a creare un po' di suspense nei box francesi i cui dirigenti fanno vistosamente segno a uno dei due piloti di rallentare il ritmo in quanto in questa posizione può bastare la minima stupidaggine per compromettere il risultato della corsa.

Il 70. giro vede sempre primo Beltoise, secondo Cevert, terzo Ickx, quarta e quinta la Gulf-Mirage, sesta la 33 della Brescia Corse di «Pam»-Facetti a quattro giri e settima la Ferrari di Mer-



A sinistra, Carlos Pace con la Ferrari precede le due Gulf-Mirage di Hailwood e di Bell, imbattibili sul bagnato in prova. Sopra, la KMW a motore Porsche di Greger-Hild precede la Chevron di Dupont-Blancpain che al termine vinceranno la classe 2000

tro, cosa che gli vale immediatamente la squalifica da parte dei commissari di gara. Nelle prime posizioni intanto sono le due Matra, una attaccata all'altra, con notevole margine di vantaggio nei riguardi delle due Ferrari di Ickx e Pace che al 4. giro hanno superato la Gulf di Hailwood. Le due Matra viaggiano dimostrando una notevole stabilità sui lunghi curvoni veloci, da affrontare in quinta piega, che caratterizzano il tracciato austriaco.

I due piloti della Ferrari, dopo aver tentato per alcuni giri di mantenere il loro passo, preferiscono mantenere un ritmo prudenziale confidando più nella buona sorte (che in altre parole potrebbe essere qualche avaria delle Matra) piuttosto che nell'eventualità che le loro vetture riescano a contenere quelle francesi. Intanto all'8. giro si ferma l'Alfa Romeo di Stomme-

len per noie alla pompa della benzina e agli ammortizzatori. La sosta è di circa mezz'ora, e dopo una riparazione sommaria l'Alfa ripartirà ma solo dopo un giro rientra ai box per farsi sostituire tutto l'impianto di distribuzione. Sosta che richiederà un'altra mezz'ora ai box, iniziando così il calvario della vettura milanese.

Nelle posizioni in testa nulla da registrare fino ai primi rifornimenti che sono al 26. giro quando Carlos Pace rientra precipitosamente ai box per far sostituire il pneumatico anteriore sinistro «dechappato» con conseguente rottura di parte del cofano. Operazione abbastanza veloce che fa però perdere alla vettura ferrartista oltre 2 minuti e mezzo. Comunque il pilota brasiliano dopo un paio di giri, è costretto a ritornare ai box: ha urtato leggermente uno dei paletti che delimitano le curve, e

ha danneggiato completamente il musetto. La sosta richiede parecchio tempo per cui la Ferrari riparte in 6. posizione anche se nel frattempo sono cominciati i rifornimenti che vedono Ickx rientrare ai box al 32. giro mentre le due Matra, quella di Beltoise e Pescarolo si riforniscono al 33 e 34. giro.

I rifornimenti sono regolari con benzina e una piccola aggiunta d'olio e tutte le vetture ripartono. Intanto ai box ci si meraviglia che le due Gulf continuano a girare senza fermarsi. Infatti le due vetture inglesi si fermeranno solo al 43. giro per fare rifornimento e Hailwood chiarisce che durante le prime fasi ha avuto un leggero cedimento del cambio per cui è costretto a cedere laterza posizione a Ickx. Intanto il calvario dell'Alfa procede e Regazzoni dopo essere ripartito non riesce a compiere più di quattro giri in

quanto non si era potuto regolare il distributore.

Al 58. giro c'è un leggero brivido al box Matra: Beltoise rientra senza preavviso dicendo di aver l'impressione di avere qualche disturbo alla pompa meccanica. Dopo un rapido esame i meccanici francesi rimandano il pilota in pista e l'inconveniente non si presenta più, e quindi si tratta davvero di un'impressione da parte di Beltoise. Nel secondo rifornimento le posizioni non mutano ad esclusione della Ferrari di Pace che in seguito alla sosta ai box è andata in settima posizione. Dietro alle due Matra, la Ferrari di Ickx, le due Gulf Mirage di Watson e Ganley e la 33 TT Brescia Corse condotta in questo momento da Carlo Facetti.

Verso la metà della corsa si ritirano nel frattempo anche De Bagration e Juncadella che con la loro Chevron B 23 erano riu-

zario e Pace. Un'ottima corsa stanno facendo nel frattempo le due Porsche Carrera, sia quella con la coda nuova che quella con la coda già vista nelle corse precedenti. Al terzo rifornimento si procede alla sostituzione delle gomme anteriori sinistre su tutte le vetture, sia alle Ferrari che le Matra e le Mirage in quanto questo pneumatico viene maggiormente sollecitato.

A questo punto si verifica un curioso episodio di Cevert che sopra pensiero non attendeva il rientro del compagno ai box per cui si infilava il casco di tutta fretta e dimenticava di mettersi i tappi alle orecchie con la conseguenza che il sibilante e assordante rumore del motore della Matra lo costringerà per un poco con le orecchie chiuse e in un

Tito Zogli

CONTINUA A PAGINA 22

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

momentaneo stato di sordità.

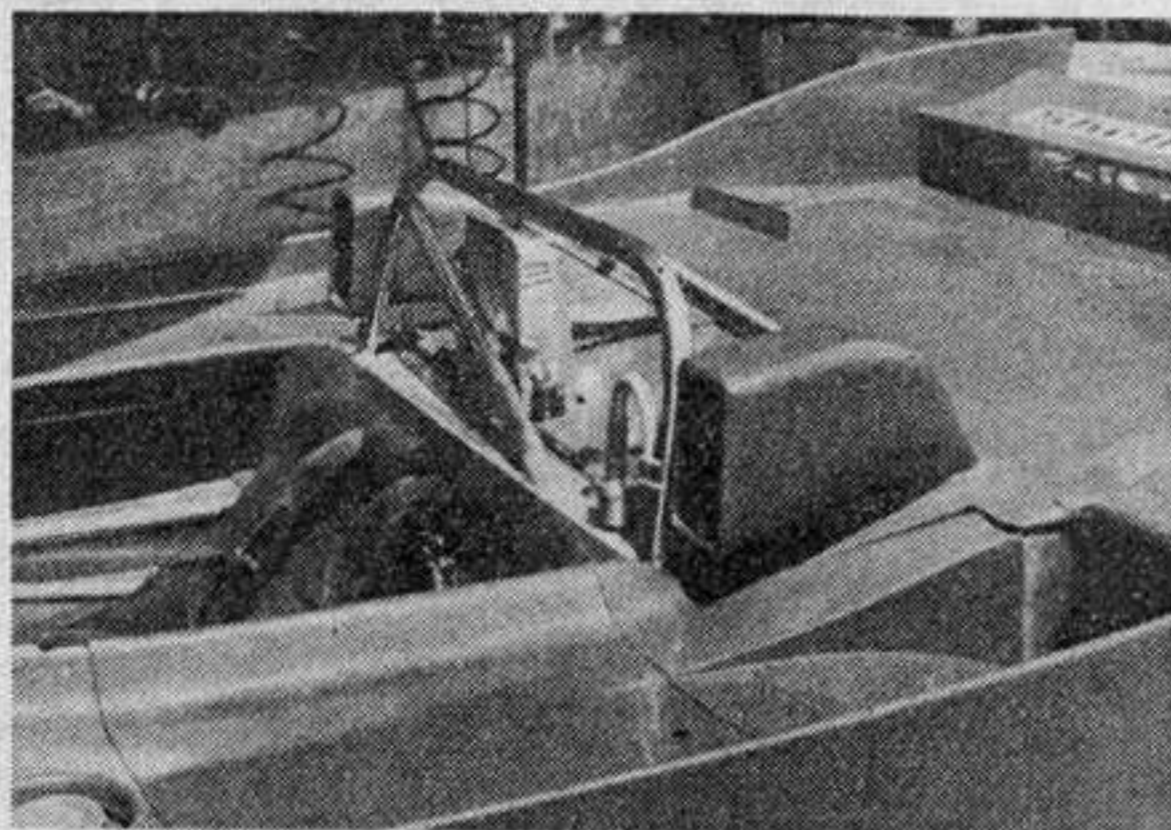
Dopo cento giri, al comando passano Pescarolo-Larrousse davanti alla vettura gemella, in quanto Cevert poco dopo la sua partenza dal box, era stato fermato da un'improvvisa mancanza di pressione della benzina che lo aveva bloccato a circa metà della salita. Per rimettere in moto il pilota francese non poteva certo valersi dell'aiuto dei meccanici né tanto meno scendere a marcia indietro, pena la squalifica come era già successo a Moser, poi alla fine ci riesce con i mezzi di bordo ma consente alla seconda vettura della Matra di passare in testa.

Cevert, piuttosto contrariato per l'episodio appena descritto, si esprime subito al meglio stabilendo il nuovo primato in 1'38" e 30 alla media di 216,470, che è inferiore al record assoluto della pista stabilito da Hulme su McLaren F. 1 nel 1972 in 1'38"32. Alla Ferrari invece non c'è nulla da registrare tranne il cambio di Ickx che va al posto di Redman durante il quarto e ultimo rifornimento, e Merzario che prende il posto di Pace.

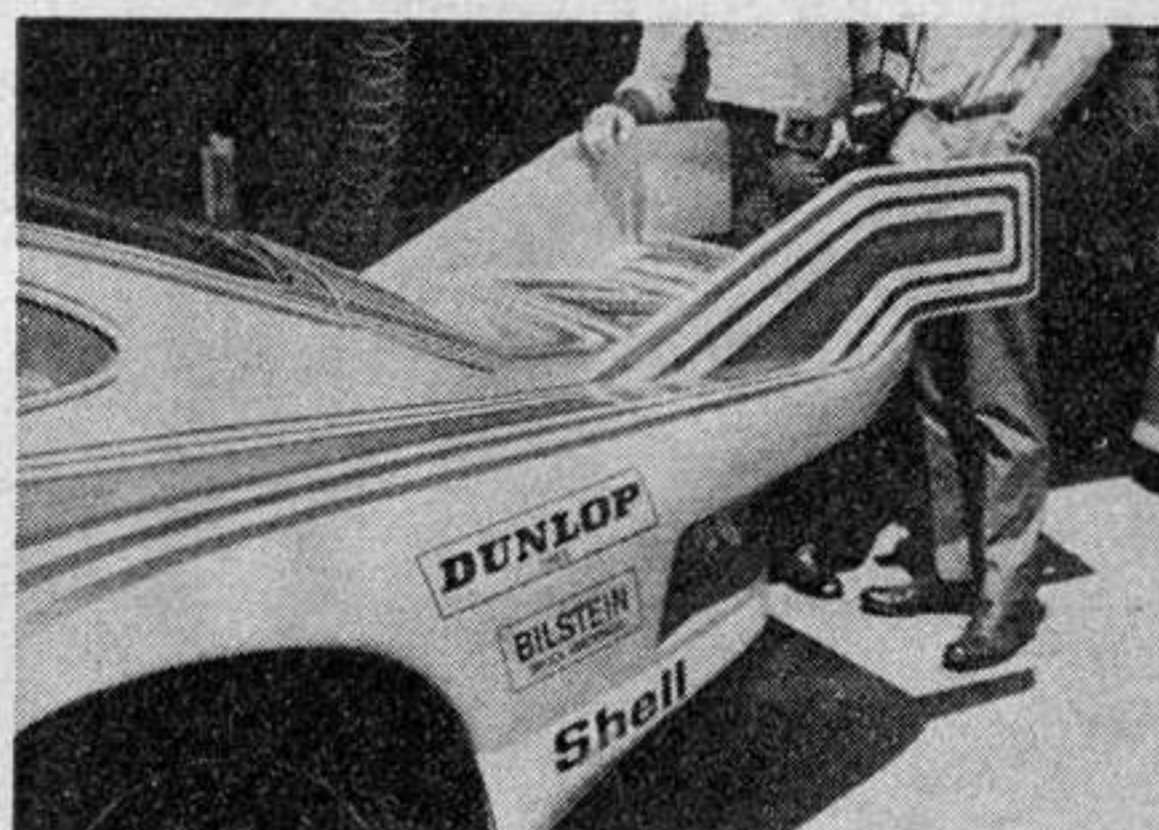
Ai box Matra durante questi momenti sono tutti sorridenti, però la tensione è evidente. La possibilità di piazzare un primo e un secondo nella 1000 Km. di Zeltweg sta prendendo sempre più forma e i responsabili Matra sono sempre più in ansia in quanto non è ancora detto che i loro motori riescano a tenere sino alla fine. E questo dei motori è il problema maggiore che gli uomini della Casa di Velizy temono, tanto è vero che hanno preso notevoli precauzioni per la corsa di Zeltweg motivandole col fatto che non hanno più molti motori a disposizione per le gare, dopo la corsa di Le Mans.

Al 120. giro dei 174 previsti nulla è cambiato nelle prime posizioni: primo Pescarolo seguito da Cevert, terzo Ickx, quarto Bell, quinto Ganley, sesta la 33-3 di «Pam» Facetti e settima la Ferrari di Merzario-Pace. In questo momento Cevert che ha lasciato al volante Beltoise, vorrebbe fare un turno al volante della Matra di Pescarolo, in quanto desidera figurare sull'elenco dei vincitori. Naturalmente ai box Matra la cosa viene appresa col dovuto umorismo e non se ne fa niente.

Intanto l'Alfa 33-3 della Brescia Corse, che si era così comportata brillantemente, verso il



Sopra, a sinistra, la nuova carenatura posteriore dell'Alfa 12 cilindri, senza il consueto cupolone, che però non ha potuto essere provata a fondo. A destra e sotto, lo strano aspetto di una delle Carrera



L'ALFA senza cupola



e la CARRERA pinnata

ZELTWEG - Se raffrontata alle 24 Ore di Le Mans, questa 1000 chilometri di Zeltweg si potrebbe definire un passo indietro per quanto riguarda la tecnica delle macchine in lizza. Infatti, salvo un tentativo di sperimentazione di una nuova forma aerodinamica da parte dell'Alfa Romeo, le macchine Sport classiche non avevano niente di nuovo, essendo in sostanza quelle che hanno partecipato alla 1000

in prova è stata dotata anche della «coda lunga» vista a Monza ed a Le Mans. Quella di Merzario-Pace era la macchina modificata, con lo spostamento sul lato destro basso del radiatore olio e con la forma posteriore diversa, appunto già vista al Ring. I freni posteriori di questa macchina erano sulle ruote.

L'Alfa Romeo unico esemplare portato qui, e che non ha potuto provare molto, aveva la novità della coda posteriore di forma piuttosto piatta, anziché quella abituale del 1973, cioè con la parte posteriore arrotondata a cupola. Era un esperimento che i tecnici dell'Alfa volevano fare ma non hanno potuto andare a fondo della prova perché la macchina ha girato pochissimo e non c'è stato modo di fare confronti. Comunque anche la coda dotata della cupoletta era stata modificata con la apertura di una presa aria nella parte centrale verticale dietro le spalle del pilota, per convogliare aria alla alimentazione, in luogo di quella ovale e orizzontale esistente sul modello finora visto.

L'Alfa Romeo sarà ancora modificata tra non molto con la adozione di un nuovo cambio di velocità, che dovrebbe essere più funzionale di quello attuale.

Anche le Matra erano le due del Nurburgring, pur se sulla macchina di Cevert e Beltoise era stato messo il motore di Le Mans, almeno così assicuravano. Cevert e Beltoise avevano il cambio ZF mentre Pescarolo e Larrousse avevano quello Hewland. I cambi Porsche utilizzati a Le Mans non erano utili qui perché le Matra hanno usato gomme da 15 pollici mentre i cambi Porsche sono adatti alle gomme da 13 pollici, e con quelle da 15 si ha un'alterazione delle sospensioni.

Su entrambe le Matra l'alettone è stato spostato un poco all'indietro è dotato di un supporto centrale verticale, costituito da un tubo ancorato in basso su un telaio esterno alla mac-

china. Sulla macchina di Cevert tuttavia questo tubo è stato tolto il sabato e sostituito da un supporto centrale verticale più robusto di quello usato sull'altra macchina.

La Porsche di Muller e Van Lennep aveva la interessante novità della coda tutta nuova. Praticamente la forma allargata che si raccorda con lo spoiler di serie, già vista sulle macchine del Nurburgring e di Le Mans, è stata ancora più prolungata posteriormente ed inoltre è stata dotata di due pinnature verticali che si prolungano verso la parte posteriore uscendo a sbalzo dal corpo macchina.

Anche il frontale delle due Porsche è stato modificato perché la parte inferiore adesso è piatta e non più elaborata come prima, con solo una piccola sporgenza inclinata in avanti nella parte più vicina al suolo. Da quel che si è potuto vedere la nuova forma pare efficace, ma probabilmente deve essere molto sensibile al vento laterale.

Sul piano dei pneumatici, mentre continua la solita ridda di cifre che distinguono nuove mescole e nuove carcasse, quel che si è potuto vedere visivamente è stato un tentativo estemporaneo da parte della Goodyear di rincorrere la Firestone nel campo delle gomme da pioggia. I tecnici della Goodyear hanno scolpito a mano durante la notte tra venerdì e sabato un nuovo profilo, che non sappiamo quanto valido.

● **DE ADAMICH** tornerà a correre nei Grandi Premi domenica prossima nel GP di Francia, ma avrà ancora la Brabham vecchio tipo. Pare che potrà disporre della nuova soltanto nel GP di Gran Bretagna.

● **Le BRM** che parteciperanno al GP di Francia saranno dotate del musetto piccolo e non di quello grande finora usato. Sono stati i piloti a chiederlo, superando la resistenza dei tecnici che volevano il muso grande perché permette di ridurre le temperature del motore.

Prove a due volti

Anche 8" tra gomme diverse con la pioggia

ZELTWEG - Due giornate di prove, venerdì e sabato. Nella prima si sono presentate soltanto 15 macchine diventate poi 19 nella seconda. Essendo infatti ammesse solo macchine sport e non le GT, il campo ne è risultato ridotto.

La pioggia non ha cessato durante tutta la giornata e così le prove effettive ne sono state falsate. Chi aveva gomme migliori ha potuto fare tempi migliori e sono state le Gulf-Mirage a sopravanzare tutti, con scarti notevoli. Qualcuno ha calcolato che la differenza di velocità tra le gomme Firestone e le Goodyear sia di setto-otto secondi al giro, che su questo circuito sono moltissimi.

Quasi tutti hanno avuto grossi problemi con acqua che bagnava le candele ed altre parti elettriche, e per tutta la giornata è stato tutto un affannarsi a tamponare in ogni modo le aperture. Da segnalare che l'Alfa Romeo di Regazzoni ha effettuato soltanto poco più di un giro, per la imprevedibile rottura di un tubo metallico che porta olio dal motore al cambio (il sistema di lubrificazione è comune).

La Mirage di Bell si è fermata sul circuito senza pressione olio come hanno pudicamente detto gli inglesi, e che in altri termini significa che si era rotto il motore. Bell è poi salito sulla macchina di Hallwood ed ha effettuato il giro più veloce della giornata.

La Porsche di Muller, forse per effetto di un colpo di vento, ha effettuato una sbandata al culmine della salita dopo le tribune ed è andata a sbattere contro il guard-rail, con danni alla carrozzeria nella parte destra. Non sono scese in pista la Lola del Jolly Club svizzero che doveva essere guidata da Moser e Schon, e la Chevron di Blancpain che non è arrivata in tempo.

Il sabato, le condizioni del tempo erano ancora cattive al mattino ma nel pomeriggio c'è stata una schiarita e le prove hanno potuto iniziarsi col sole.

Per l'Alfa Romeo c'è stata la ripetizione esatta della disavventura della vigilia, con la macchina guidata da Stommelen che ha fatto soltanto un giro e mezzo e si è fermata col motore senza lubrificazione. Si è poi visto che si era di nuovo rotto lo stesso tubo rotti il venerdì.

Le Matra sono andate fortissimo subito, e Cevert è stato il migliore, profittando della eccezionale tenuta di strada delle macchine. Anche Pescarolo sul finire ha fatto un tempo notevole e così le due Matra si sono poste automaticamente in prima fila. A metà delle prove è ricominciato a piovere e ne hanno profittato tutti quelli che avevano la Goodyear per provare le gomme a nuova scollatura preparate nella nottata, ma pare che il risultato sia stato uguale, cioè con le Firestone superiori.

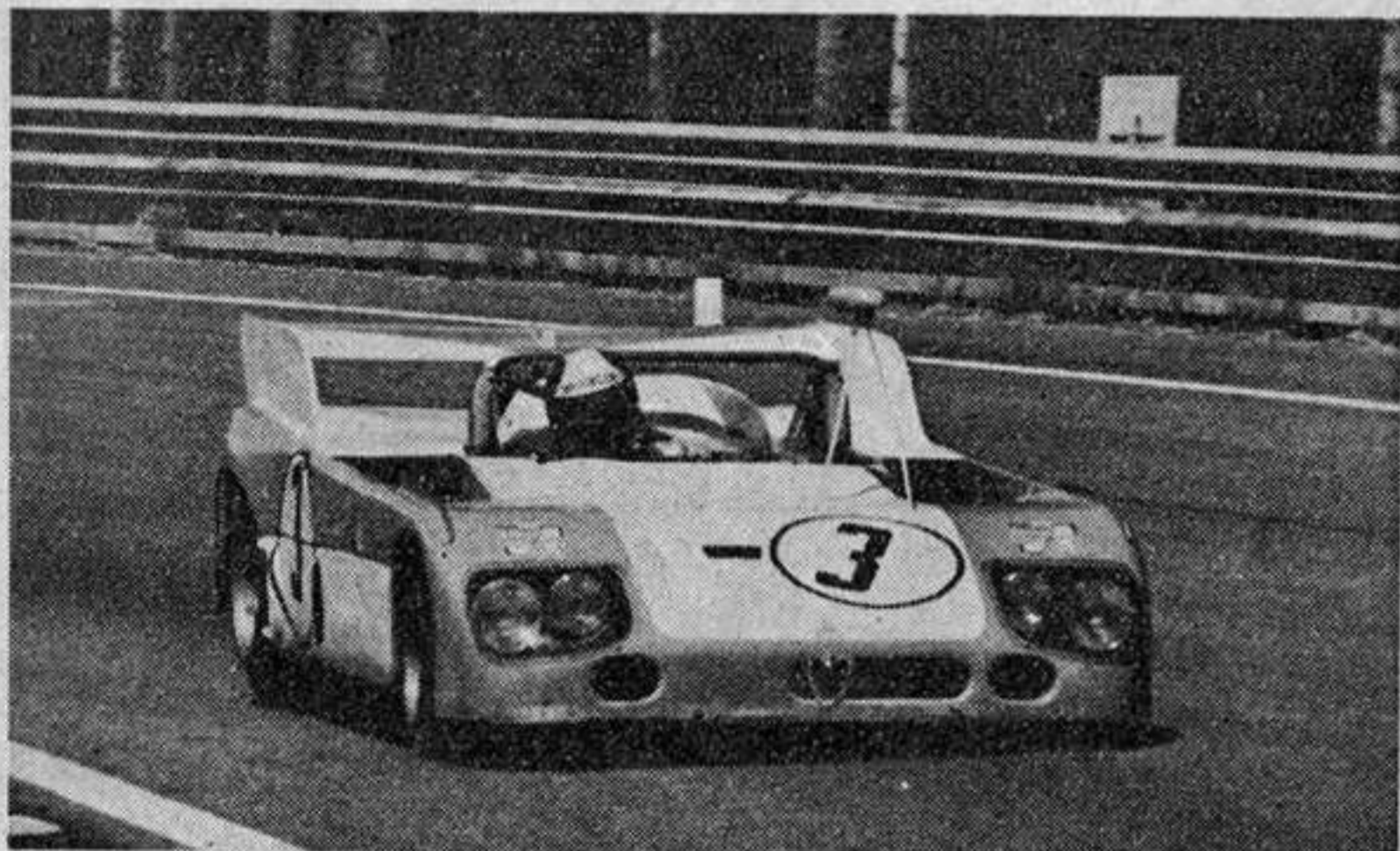
La pista si è poi asciugata, e così le prove sono andate avanti senza altri avvenimenti di rilievo, salvo una sbandata di Merzario che si è visto sfuggire la macchina di mano. Lui credeva di essere capitato su una macchia d'olio, ma noi abbiamo visto del fumo azzurro uscire dalla ruota anteriore sinistra ed abbiamo pensato ad un improvviso cedimento della gomma. Invece la gomma era a posto, e quindi è probabile che ci sia stato un bloccaggio del freno. I pochi danni alla carrozzeria sono stati subito riparati.

E' uscita di strada anche la Royale di Scott, senza però danni gravi. La Lola di Schon e Moser ha potuto girare e Schon ha ottenuto un tempo buonissimo, il migliore delle due litri. Buono anche il tempo della Alfa Romeo otto cilindri della Brescia Corse, con Facetti al volante.

La Chevron di Dupont e Blancpain è scesa in pista solo all'ultimo momento essendo arrivata in ritardo a causa di un guasto al camion che la trasportava, e non ha potuto effettuare i giri di qualificazione richiesti.

In tutto si sono presentate diciannove macchine.

f. l.



Un'altra prova maiuscola della ancora valida Alfa Romeo 33-3 della Brescia Corse condotta da Facetti-«Pam», ancora con della sfortuna

140. giro è costretta a fermarsi ai box per la rottura di un cuscinetto. Il cielo è rimasto plumbeo per la durata della corsa, fa piovere alcune gocce, e quindi la corsa termina dopo 170 giri con la vittoria delle due Matra. Dei 18 partiti sono arrivati al termine 11 con solo due vetture due litri e il primato di questa classe va alla Chevron di Dupont-Blancpain.

t. z.

Km del Nurburgring.

Nuova e molto interessante, per contro, la forma posteriore di una delle due Porsche Martini, quella guidata da Muller e Van Lennep, che era un deciso passo avanti sulla strada della sperimentazione che i tecnici della Porsche seguono costantemente.

Le Ferrari erano proprio le due macchine del Nurburgring, come era facilmente prevedibile. Quella di Ickx-Redman era il modello normale coi freni posteriori accollati al cambio, ed

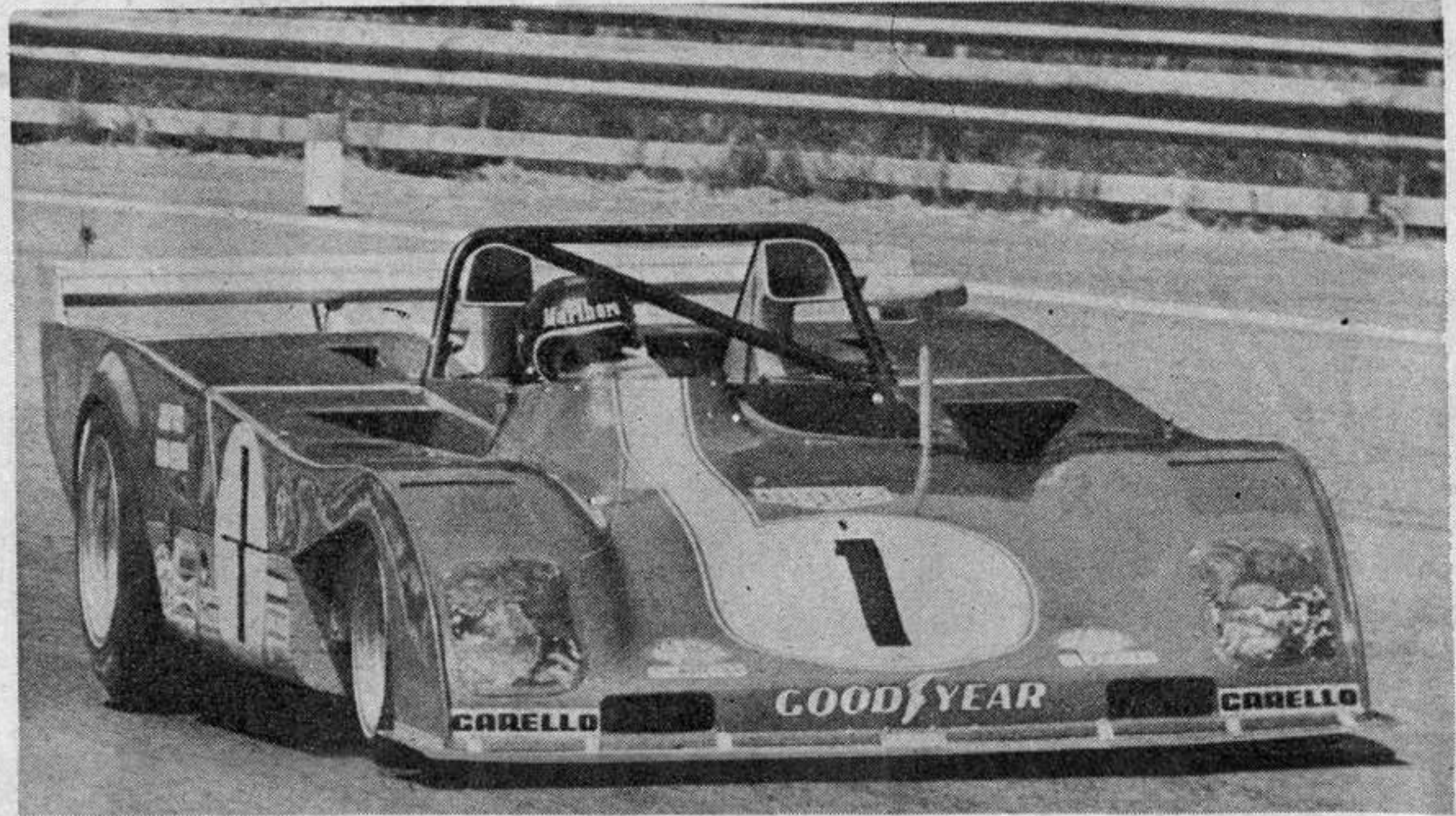


Hanno ben ragione di essere allegri, i quattro moschettieri della Matra-Simca. Con l'uno-due dell'Osterreichring, il titolo è più vicino

I tempi delle due giornate di prova

Piloti	Vetture	Venerdì	Sabato
Beltoise-Cévert	Matra-Simca	2'00"69	1'37"64
Pescarolo-Larrousse	Matra-Simca	2'01"61	1'38"94
Ickx-Redman	Ferrari 312 P	2'05"70	1'39"64
Hailwood-Watson	Gulf-Mirage	1'56"15	1'39"72
Pace-Merzario	Ferrari 312P	2'02"76	1'39"98
Bell-Ganley	Gulf-Mirage	2'03"28	1'40"54
Facetti-« Pam »	Alfa Romeo 33tt3	2'22"36	1'45"75
Moser-Schon	Lola T 290	—	1'50"54
Juncadella-De Bagration	Chevron B23	2'30"19	1'51"70
Muller-Van Lenep	Porsche Carrera	2'16"03	1'54"89
Heavens-Le Guellec	Chevron B23	—	1'56"09
Schurti-Koinigg	Porsche Carrera	2'14"81	1'56"65
Humble-Welpton	Chevron B23	3'03"74	1'59"94
Greger-Hild	KMW-Porsche	3'22"85	2'03"23
Scott-Baumhardt	Royale	3'03"55	2'09"13
Blankley-McDonough	Skorpion	3'07"04	2'25"62
Dupont-Blancpain	Chevron B23	—	2'23"36
Regazzoni-Stommelen	Alfa Romeo 33tt12	—	1'59"07

Il pugnace ICKX



Ickx, qui alla guida della sua Sport, ha detto alla radio inglese che l'attuale momento-no della Ferrari dipende dalla pochezza dei suoi tecnici. Il belga dovrebbe andare a Modena, prima del Castellet, per avere finalmente il chiarimento con il « Drake ». A proposito del suo passaggio alla Lotus, i soldi non sarebbero un problema: a risolverlo ci penserebbe la Texaco, che ha la sua base proprio in Belgio

ZELTWEG - Sul circuito di Zeltweg Jacky Ickx si è reso protagonista di uno spiacevole episodio nei confronti di un collaboratore di AUTOSPRINT. Il pilota belga, terminato il suo turno di guida, era rientrato all'interno dei boxes che ospitavano la squadra Ferrari, si era seduto su una cassetta degli attrezzi e stava mangiando un panino chiacchierando in compagnia di una ragazza, amica sua. In quel mentre terminava il turno anche Pace e il brasiliano si sedeva sul muretto antistante il box su cui si trovava il pilota belga.

Contemporaneamente si avvicinava Pace un giornalista italiano che scambiava alcune parole con lui, dopo di che si accingeva a fotografare il casco del pilota brasiliano appoggiato sul muretto. Nella prospettiva, dietro il casco, risultava Ickx all'obiettivo del collega, in colloquio con questa gentile fanciulla. Sull'altro lato del box, nello stesso tempo, stava facendo alcune fotografie anche il nostro collaboratore Eugenio Zigliotto (Tito Zogli). In quel mentre Ickx, senza una spiegazione, cominciava a tuonare accuse in inglese (cosa strana perché il pilota belga parla ottimamente l'italiano) verso il collega dell'altro giornale, G. Falletti, invitandolo con la mano, con gesti e parole piuttosto triviali, che non possiamo per evidenti ragioni di censura tradurre, ad allontanarsi. Il collega, ubbidiente, ringraziava e si allontanava dirigendosi verso il nostro collaboratore, per commentare l'episodio.

A questo punto Ickx, forse accecato dal dispetto per le recenti polemiche, e dalla rabbia che non aveva mancato di manifestare durante tutte le prove della 1000 Km. verso gli italiani e verso il giornalismo italiano, ha esclamato: « Io non ho il passaporto verde, ho provato a mettere sul passaporto il nome di Giacomo ma non me lo

cambiano: ma però pure se prendono Fittipaldi, il nome di Emerson non lo potranno italianizzare ».

Tornando all'episodio, mentre i due giornalisti lo commentavano, Ickx, senza una precisa ragione, dopo aver strillato « andate via di qua, che non vi voglio vedere italiani... » scavalcava al volo il muretto che separava all'interno i box dalla corsia di accelerazione, dove si trovavano i giornalisti autorizzati dagli organizzatori a sostare, e si scagliava con il pugno teso verso il nostro collaboratore colpendolo alla spalla.

Dopo di che, trattenuto da alcuni agenti, il pilota belga rientrava nel box. Allora il collega colpito lo invitava a uscire all'esterno, per chiarire lo spiacevole episodio. A questo punto il pilota belga assunse la faccia assente che spesso lo contraddistingue e si rifiutava di addivenire ad ogni ulteriore spiegazione. Solo alla fine delle pro-

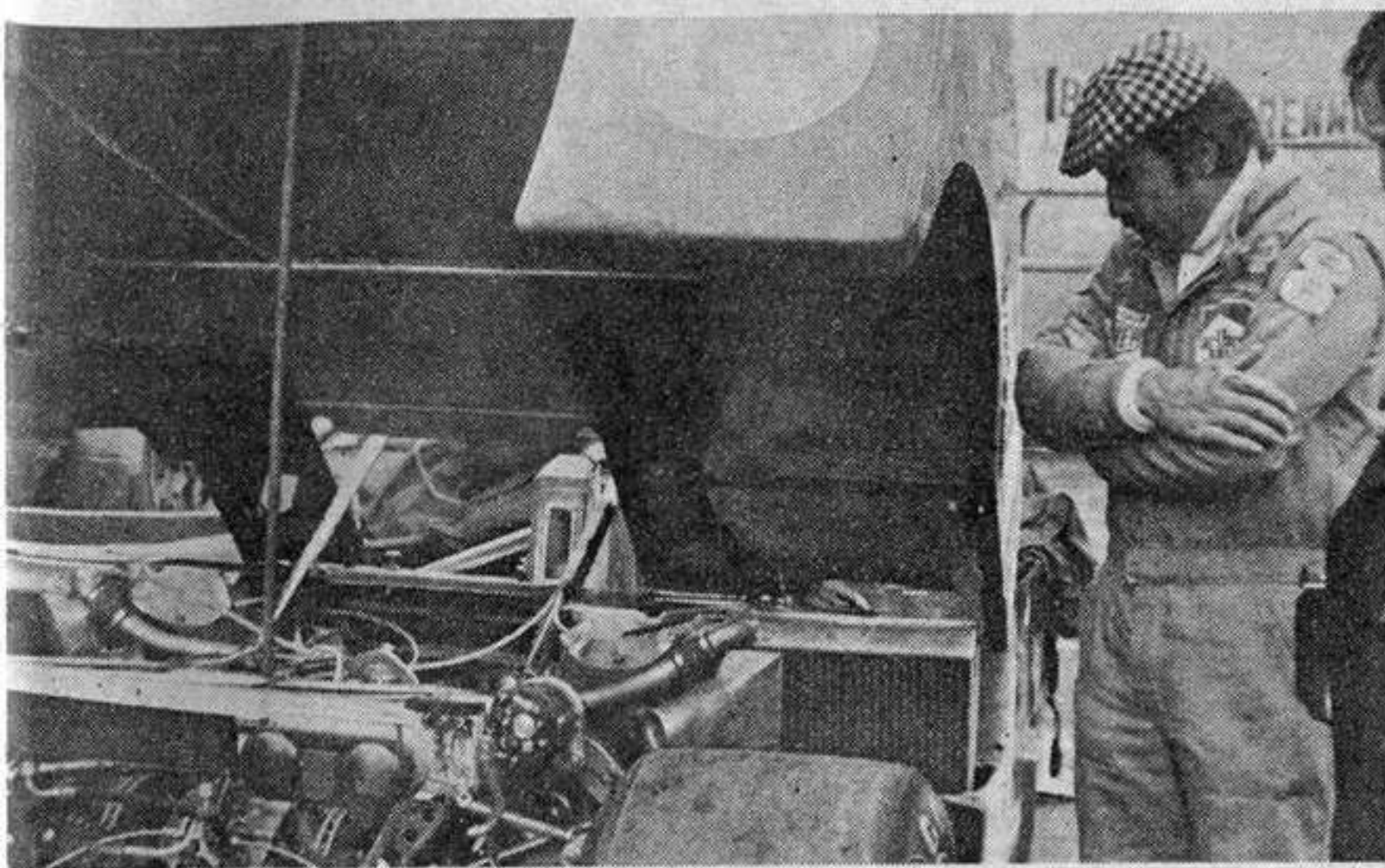
ve, dopo che Ickx si era già allontanato con la propria potente vettura con la quale si era presentato a Zeltweg in compagnia della fanciulla che aveva originato l'episodio, alcuni dirigenti ferraristi avvicinavano il nostro collaboratore per spiegare (un po' tardivamente) che Jacky sarebbe incorso in uno scambio di persona in quanto il pugno era diretto verso l'altro collega.

Per giusto dovere di informazione abbiamo riferito la cronaca nuda e cruda dell'antipatico episodio austriaco. Possiamo anche capire che il pilota ferrarista sia in questo periodo teso in modo particolare per le polemiche che l'hanno visto protagonista con Ferrari. Ma nessuno deve fare nella vita colpa agli altri dei propri comportamenti. Ed ICKX è figlio di giornalista per non saper bene che se non si ha piacere di vedersi alla ribalta in episodi discutibili, l'importante è non suscitare. Il comportamento che lui ha tenuto con Ferrari non può addebitarlo a chi l'ha riferito, ecc. ecc.

Ancor più ci duole questo episodio perché gli articoli di Jacky ICKX sono stati ospitati in questo anno con molto piacere e adeguato risalto su AUTOSPRINT.

Nelle abitudini della direzione del giornale peraltro, non si è mai subordinato questo a un comportamento preferenziale o particolare. I pareri opposti di tutti i collaboratori sono sempre stati rispettati. Perciò ICKX, prima di arrivare a quel pugno (con indirizzo tra l'altro sbagliato, pare) avrebbe dovuto mostrare lo stesso controllo che non gli fa certo difetto nel dosare il suo impegno agonistico quando lo ritiene necessario.

m. s.



Regazzoni osserva il boxer Alfa Romeo. Il ticinese pare sia andato a Maranello dopo la corsa, ed alcune voci dicono possa provare la B3...

A Norimberga l'INTERSERIE cambia K

KINNUNEN LEOne

NORIMBERGA - Cambio della guardia in testa alla classifica dell'Interserie: Leo Kinnunen, il piccolo e rotondo finlandese, con la vittoria odierna ottenuta sui 322 km del « Norisring », ha scavalcato il tedesco Willi Kauhsen che ha terminato molto distaccato la gara.

Kauhsen era il favorito d'obbligo, ma durante le prove, avendo voluto troppo forzare il ritmo, ha irreparabilmente rotto il motore e vani sono risultati gli sforzi dei suoi pur bravi meccanici nel tentativo di rimetterglielo in sesto per la competizione. L'arrabbiato Willi ha così dovuto scendere in gara con una vecchia 917/5000 da lungo tempo inattiva, tanto da venire sopravanzato da vetture di minor cilindrata.

Svanito il « pericolo Kauhsen » per Leo Kinnunen la gara è stata quasi una passeggiata in quanto il suo più valido antagonista (si fa per dire) è stato George Loos, anch'egli come il finlandese al volante di una Porsche 917/10 sovralimentata, che tuttavia non ha potuto fare di meglio che terminare nettamente distaccato, alle spalle del vincitore. Al terzo posto si è classificato Reinhold Jost sulla sua vecchia, ma sempre valida, Porsche 908/3.

Dopo la « quarta » di campionato, Leo Kinnunen guida ora la classifica con 72.500 Fr. S., davanti a Kauhsen con 68.500 e George Loos con 48.700.

200 MIGLIA DEL NORISRING - Quarta gara del Campionato Interserie - Norimberga, 24 giugno 1973.

CLASSIFICA

1. Leo Kinnunen (Porsche 917/10 t) punti 2; 2. George Loos (Porsche 917/10 t) p. 4; 3. Reinhold Jost (Porsche 908/3) p. 6.

Tutto il mondo (dei dirigenti) è paese...

Abolita la F. 2 d'Austria

ZELTWEG - La gara di F. 2 in calendario all'Osterreichring per l'8 luglio, uno dei rounds base del campionato europeo, è stata annullata venerdì sera per via di (scandalose) decisioni, prese dal più importante ente austriaco dello sport automobilistico, l'OSK (Oberster National Sportkommission).

Dal 1967, e fino al 1972, il round austriaco base del campionato europeo di F. 2 si svolgeva sull'aeroporto di Tulln-Langenlebarn. Nel 1972 la corsa fu trasferita all'Osterreichring e per la prima volta le fece da cornice il circuito austriaco da Gran Prix. Quest'anno la competizione avrebbe dovuto ancora una volta svolgersi su quel circuito, ma l'organizzava l'STMSK, anziché il ZV Motor Wien, che è responsabile anche della 1000 KM e del GP d'Austria. I nuovi organizzatori avevano detto che prevedevano, quest'anno, di poter calcolare una perdita di non meno di mezzo milione di scellini austriaci, per via della data infelice, scelta per la gara, cioè due settimane soltanto dopo la 1000 KM e due prima del Gran Premio, aggiungendo che volevano però avere la possibilità, nei prossimi anni, di rifarsi dalla perdita con gare di formula due dalle date scelte in modo migliore.

All'improvviso l'OSK, il massimo ente austriaco dello sport automobilistico, ha fatto qualche giochetto, essendo stato oggetto di attacchi da parte dell'ARBOE, il Motor Club austriaco in concorrenza con l'OEAMTC che ha voluto dimostrare quanto faccia nell'organizzazione di gare e ha ottenuto che si venisse a una decisione circa la gara di F. 2. Benché ci fosse un impegno ufficiale da parte dell'STMSK per organizzare la gara all'Osterreichring nei prossimi anni, l'OEAMTC voleva organizzarla personalmente e ha fatto scegliere all'OSK fra l'OEAMTC e l'OEASC, che organizza la gara di campionato europeo a Dobratsch e quella del campionato turistico a Salisburgo.

D'un tratto l'OEASC e il Salzburgering hanno vinto per un solo voto, cioè 6 contro 5, però quattro soci dell'OSK si sono astenuti, compreso il presidente. (E' bello sapere che i rappresentanti del Salzburgering hanno avuto la possibilità di votare per loro stessi...). Per concludere, l'STMSK ha dovuto annullare la gara di quest'anno, perché non poteva permettersi il lusso di organizzarla.

Ai boxes del circuito i più importanti membri dell'OSK hanno parlato apertamente di «scandalo», accennando anche alla possibilità di dare le dimissioni. Si dice che ci siano mosse per rovesciare il «governo OSK» e formarne uno nuovo... Ciò significa che il più recente scandalo dell'OSK potrebbe anche diventare l'ultimo.

h. s.

Emozionanti sfide tra gli allievi di Henry Morrogh

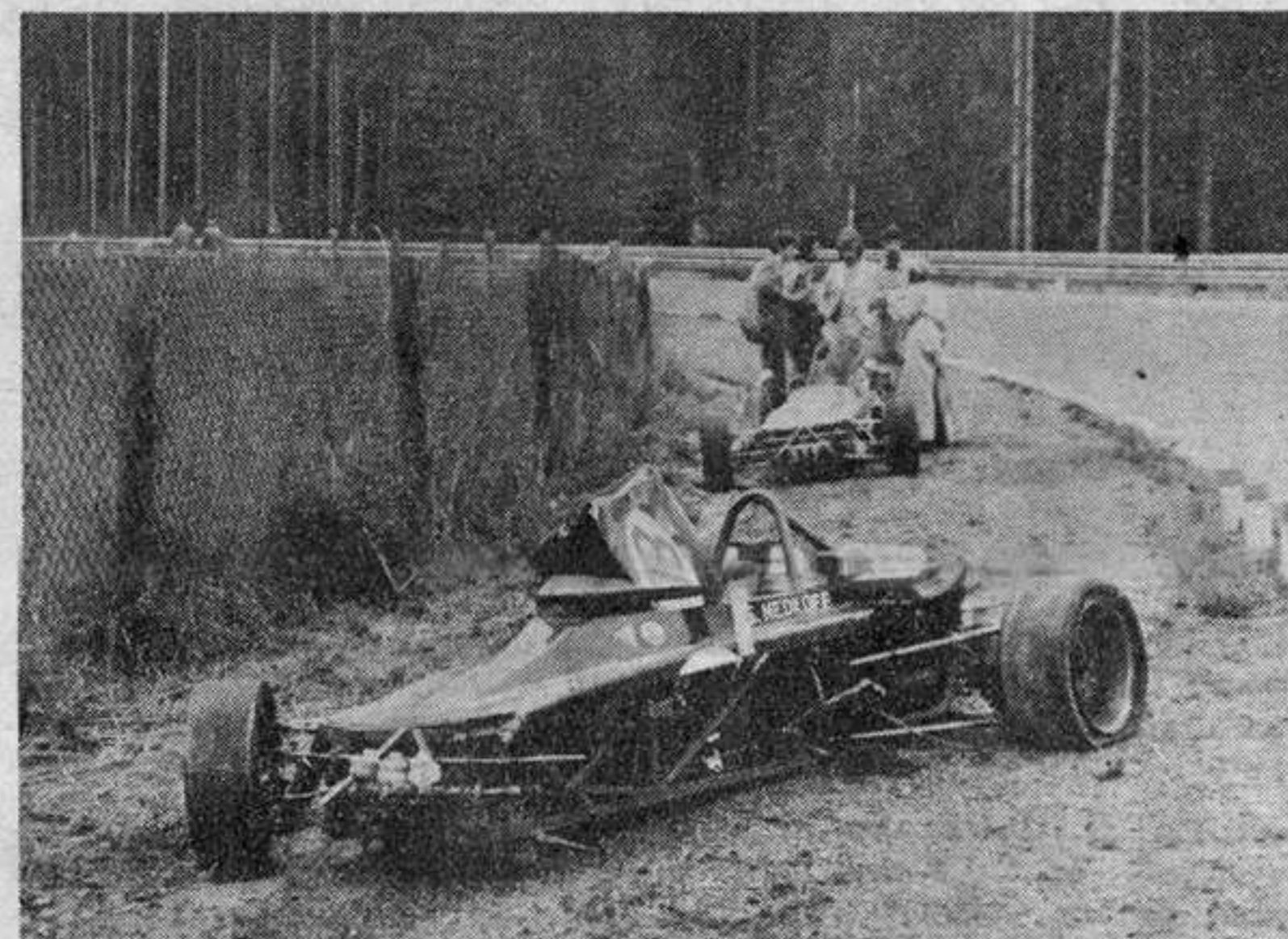
VALLELUNGA - La gara Club della scuola di Henry Morrogh, a Vallelunga, si è articolata su tre corse piuttosto emozionanti. Nella prima, continuo scambio di posizioni fra Ricci e Prandi, che poi finivano nell'ordine.

Nella seconda gara, partiva in testa Bozio seguito da Traini e dallo svizzero Gruet, ma al secondo giro Bozio si metteva di traverso alla Viterbo con il risultato che i suoi immediati inseguitori, Traini e Gruet, venivano a collisione ed erano eliminati. Lo stesso Bozio poco dopo si fermava, poi era costretto al box anche Bertoni, che aveva preso il comando a causa dell'acqua in ebollizione, così alla fine vinceva Peruzzi che precedeva Cipriani.

L'ultima gara vedeva al via una varietà di Formula Italia e di Formula Ford. Fin dalle prove, si vedeva che Oliviero con la sua F. Italia era nettamente il più veloce, e sportivamente accettava di partire in ultima fila. Non ostante ciò, anche grazie alla sua maggiore esperienza, Oliviero superava tutti e vinceva, dopo aver fatto registrare anche il giro più veloce. Secondo era Nisini, terzo Ternovig e quarto Senni.

Spettacolo SUPER V Koinigg e Kottulinsky

ZELTWEG - La giornata di corse all'Osterreichring, il cui culmine sarebbe stato il nono round del Campionato Marche, cioè la 1000 Km, si è aperta con una interessante e appassionante gara per vetture di Formula Super V. La gara prevedeva venti giri, pari a km. 118,23, e valeva quale



Non sono mancati gli incidenti nel corso della combattutissima gara per le Super V vinta da Koinigg. Ecco la Horag di Nedkoff dopo un urto

prova per la Coppa d'Oro V.

Il tempo era asciutto, un poco ventoso e fresco quando le 36 vetture (numero massimo consentito) venute da tutta Europa si sono allineate sullo schieramento. La posizione al palo è toccata al favorito austriaco Helmut Koinigg, che è già in testa alla Coppa d'Oro. In prima fila c'erano anche lo specialista finlandese di questa formula, Mika Arpiainen e l'altro austriaco Wendlinger, noto pilota di vetture turistiche, che qualche anno fa corse con l'Alfa.

Quando si è abbassata la bandiera, Arpiainen ha fatto la partenza migliore, ma Koinigg gli era staccato di una sola mezza lunghezza. I due erano tallonati dal veterano svedese della F. 3, Kottulinsky. Dopo il primo giro Koinigg, Arpiainen e Kottulinsky procedevano quasi affiancati, ma nella tornata successiva l'austriaco si era già creato un piccolo vantaggio su Kottulinsky, Person e Schueler. Arpiainen ha completato il secondo giro, poi non si è più visto, ma dopo qualche minuto è arrivato al box a piedi. Motore andato all'aria. Dopo il quinto giro un quinto pilota si era unito al duello nelle posizioni di testa, cioè il nuovo arrivato Kozarovitsky, su Veemax. Ha occupato la terza posizione, ma anche lui, due tornate più tardi, non è passato. E' poi arrivato a sua volta al box, eliminato, come Arpiainen per guasto irreparabile al motore. Intanto al comando si alternavano a ogni giro Koinigg e Kottulinsky. Dopo tredici tornate si è visto d'un tratto fra i leaders un pilota nuovo: lo svedese Nielsson, su una Lola dell'Ecurie Bonnier, che ha occupato la terza posizione, sferzando una magnifica battaglia.

Dal quattordicesimo al diciottesimo giro Kottulinsky è rimasto

ANDRETTI vuole MERZARIO in CAN-AM

POCONO - Mario Andretti prepara i piani d'azione per il 1974. Dice l'asso di Nazareth: « Appena avremo il bolide in stato perfetto, penseremo a trovare un pilota che si affiancherà a me, correndo in Europa, mentre io mi concentrerò sulle corse americane. Ho avuto contatti con la Firestone per vedere di rendere possibile questo ingaggio, e voglio sperare che presto Clay Regazzoni potrà unirsi alle mie "avventure". Clay è il pilota che far per noi, ardito, deciso, intelligente che, in possesso di un buon mezzo, può far valere la sua classe ».

Andretti poi ha parlato della Can-Am: « Correrò ad Atlanta con una McLaren M20, con la quale ho provato nell'Ohio, e spero di averne un'altra che potremmo affidare ad Arturo Merzario. Ho dato tutto (telefoni, indirizzi ecc.) di Arturo al mio sponsor — il miliardario di Atlanta, sponsor anche di Lloyd Ruby — e se il pilota del Texas (Ruby) non si deciderà a partecipare alla Can-Am, sicuramente la McLaren verrà affidata a Merzario ».

Incidenti in serie sotto la pioggia al NURBURGRING

Rivincita BMW con LAUDA in 24 ORE

ADENAU - Per la 24 Ore del Nürburgring ben 120 iscritti nella Formula V, 127 nella granturismo; della Formula V i partiti in prova sono stati 107, 112 nella granturismo. Durante le prove il tempo è stato variabile con temperatura intorno ai 24 gradi. Dopo un'ora di prove la Ford Capri della Casa, pilotata da Heyer-Fritzer, otteneva il miglior tempo sul giro in 8'52" alla media oraria di km 154,500. Al terzo giro la vettura di Lauda-Josten spicca un tempo di 8'48" e 5 alla media oraria di km 155,500 (migliore tempo assoluto nei tre giorni). Nella Formula V i migliori tempi sono stati ottenuti in prova 9'08" media 150 netti.

Sabato 23 il tempo è stato ottimo fin verso le 15. Assistevano alla corsa circa 60 mila spettatori attrezzati in gran parte con tende e sacchi a pelo. La gara è incominciata puntualmente al 14 con cielo sereno e i 70 concorrenti si sono dati dura battaglia. Gli incidenti si sono susseguiti in modo tale che dei 107 partiti in prova, dopo cinque giri sono arrivati al traguardo solo 49. Dopo la prova diurna e notturna di venerdì i meglio piazzati sono stati Heyer-Fritzer col tempo di 8'39" media 158,03, e Lauda-Josten con tempo 8'44"1, media 156,900.

Sabato alle 17 in punto sono partiti

105 concorrenti che si erano piazzati in prova. Erano rappresentate ben 18 Case fra cui Ford Colonia, BMW Alpina, BMW, Volkswagen, Opel, Steimmetz, Datsun, Toyota e altre. Avrebbe dovuto esserci anche la Mercedes, che però non si è presentata alla punzonatura. Erano rappresentate undici nazioni tra cui: Finlandia, Olanda, Belgio, Lussemburgo, Inghilterra, Germania, Austria, Svizzera, Italia. Nella Formula V l'italiano Antonio Lo Bue si è piazzato al sesto posto assoluto.

Al termine della prima ora undici partenti si erano fermati ai boxes accusando difetti di vario genere. Intanto il tempo era cambiato e dal cielo cadeva un vero diluvio per cui si sono dovute cambiare le gomme. Nella seconda delle due prove di otto ore, che si è svolta domenica, come durante tutto lo svolgersi della 24 Ore, è sempre stata in testa la Ford Capri pilotata da Heyer-Fritzer, seguita da tre BMW Alpina e dalle altre vetture delle minori cilindrate. Alla decima ora la Ford Capri è uscita di pista danneggiando tutta la parte frontale e perdendo una gomma. E' tornata al box sul cerchione e vi è ripartita dopo 47", perdendo successivamente due giri causa una riparazione all'avantreno.

24 ORE DEL NURBURGRING - Gara internazionale di velocità in circuito - 23-24 giugno 1973

LE CLASSIFICHE

Classe oltre 2000: 1. Lauda-Josten (BMW Alpina 3300) che percorre km 2159,045; 2. Muir-Akersloot (BMW Alpina) km 2132,199; 3. Heyer-Fritzer (Ford Capri) km 2012,379; 4. Conen-Conen (Porsche 911 E) km 1963,288.

Classe 2000: 1. Teitz-Betzler (BMW 2002) km 2012,00.

Classe 1600: 1. Lenze-Doring (BMW) km 2000.

Classe 1300: 1. Cores-Orbach (Fiat 128) km 1877,107.

Classe 1000: 1. Bauer-Lampe (A 112 Abarth) km 1716,744.

● Hanno chiesto a Fittipaldi: « Come si fa a vincere una corsa? ». Risposta: « Anzitutto è sempre necessario concluderla ».

GARA ALL'OSTERREICHING - Corsa per vetture di Formula Super V - 24 giugno 1973.

LA CLASSIFICA

1. Helmut Koinigg (BP-Kaimann) 39'54" e 95; 2. Kottulinsky (Lola T320) 39'56"17; 3. Persson (BWXX BP-Kaimann) 39'56"52; 4. Nilsson (Lola T252) 39'56"85; 5. Brorsson (BP-Kaimann) 39'57"16; 6. Schueler (ATS Lola) 39'57"59; 7. Morrison (Supernova) 39'57"86; 8. Schaefer (Lola T252) 40'02"36; 9. Bross (Motul Super VAU) 40'15"17; 10. Schoerg (BP-Kaimann) 40'15"74.

Giro più veloce: Persson: 1'55"84, media kmh 183,76.

Per 70 milioni di premi assi a DAYTONA-stock

POCONO - Tanto per rispettare la tradizione che vuole i piloti della USAC degli autentici «supermen», A. J. Foyt, dopo la 500 Miglia di Pocono che si svolgerà il primo luglio, volerà a Daytona per partecipare alla classica quindicesima «Firecracker 400 Winston Cup» gran national per Stock Cars, che avrà luogo il quattro luglio, giornata dell'indipendenza nazionale americana.

Sul famoso circuito della Florida saranno, oltre ai grossi nomi della categoria Stock, anche gli assi della USAC, A. J. Foyt in testa su Chevelle, il vincitore di Indy di quest'anno, Gordon Johncock, anch'egli su Chevelle, Dick Simon su Dodge, Bobby Allison con un'altra Chevelle e Cale Yarborough con una Chevelle della Johnson Car.

Come si ricorderà, Johncock si qualificò a febbraio sul circuito di Daytona per la 500 Miglia Stock con una Tempo Record, ma dovette abbandonare a metà gara per una perdita d'olio.

Quaranta vetture si allineeranno al nastro di partenza per contendersi il monte premi di 115 mila dollari (circa 70 milioni di lire) il più ricco per una 400 Miglia NASCAR, preceduta da una 250 Miglia riservata alle GTS Sport, che si corre a mezzanotte del 3 luglio prossimo.

Già 60 mila spettatori a POCONO
per le qualificazioni della « 500 »

REVSON record oltre i trecento!

POCONO - Durante le prove di qualificazione valevoli per la 500 Miglia di Pocono, Peter Revson ha dimostrato che con le modifiche imposte dalla USAC o senza, le alte velocità possono essere raggiunte egualmente. E sabato, con la sua McLaren-Gulf arancione, Revson s'è lanciato con rabbia sul triovale di Pocono stracciando anche il record detenuto da Al Unser lo scorso anno segnando la media spettacolare di 190,648 miglia orarie, oltre 305 kmh.

La scuderia Parnelli Jones, naturalmente « scottata » ad Indy, ha presentato tre bolidi di Maurice Phillippe, due dei quali si sono qualificati quattro centesimi di secondo dietro Revson. Al Unser partirà quindi in seconda posizione mentre Andretti partirà dalla parte esterna. Quarantatré piloti hanno tentato la qualifica, soltanto 33 sono riusciti a piazzarsi con una velocità aggirantesi sulla media di 290 kmh.

Sorprendente il piazzamento di Bobby Unser in seconda fila, dietro al fratello minore, come pure quello di A. J. Foyt, solo in 14. posizione con Joe Leonard a fianco. David Hobbs che si piazzò undicesimo ad Indy ha segnato un tempo di 49'65 e la sua media lo ha relegato in 17. posizione.

Anche Mark Donohue e Gordon Johncock si sono dovuti accontentare, rispettivamente della 25. e 24. posizione non avendo potuto provare a qualificarsi sabato e quindi hanno dovuto accontentarsi ai primi 21 piazzatisi durante la prima giornata. Hobbs ha detto che la velocità non subirà nessuna riduzione, pur avendo diminuito l'alettone posteriore, in base alle disposizioni della Federazione.

500 Miglia di Pocono

Così (in 26) al via

1. fila: Peter Revson (McLaren-Gulf) 306,752; Al Unser (Parnelli Offy) 306,622.
2. fila: Mario Andretti (Parnelli Offy) 305,973; Lloyd Ruby (Eagle Offy) 305,570.
3. fila: Bobby Unser (Eagle Offy) 305,095; Steve Krisloff (Kingfish Offy) 305,059.
4. fila: Johnny Rutherford (Gulf McLaren) 302,839; Mike Mosley (Eagle Offy) 301,452.
5. fila: Jimmy Caruthers (Cobra Eagle) 300,281; Wally Dallenbach (STP Offy) 299,674.
6. fila: Gary Bettenhausen (McLaren Sunoco) 299,364; Mike Hiss (King McLaren) 296,894.
7. fila: Bill Vukovich (Sugaripie Offy) 296,422; A.J. Foyt (Coyote Foyt) 295,846.
8. fila: Joe Leonard (Parnelli Offy) 295,093; Roger McCluskey (McLaren Offy) 293,718.
9. fila: David Hobbs (Eagle Offy) 291,853; Lee Kunzman (Eagle Offy) 291,808.
10. fila: George Snider (Coyote Offy) 291,558; Sam Session (Eagle Foyt) 287,671.
11. fila: Johnny Parsons (Finley Offy) 286,299; Gordon Johncock (STP Offy) 284,382.
12. fila: Mark Donohue (Sunoco Offy) 283,986; Sam Posey (Norris Offy) 283,763.
13. fila: Jimmy McElreath (Norris Eagle) 281,654; Tom Bigelow (Bryant Offy) 281,324.

● Altri sette piloti proveranno nei prossimi giorni, poiché le prove sono state sospese a causa di un violento temporale che si è abbattuto sulla zona delle montagne di Pocono e che ha reso impossibile il proseguimento delle prove.
pag 25

● Contro il parere di una diecina tra i più grossi piloti USAC, Andy Granatelli, della STP, si è espresso a proposito delle modifiche ordinate dalla Federazione Automobilistica americana, affermando: « Qui non si tratta soltanto di opinioni. Abbiamo anche le prove. Infatti subito dopo Indy ci siamo messi al lavoro nelle nostre officine ed abbiamo condotto tutta una serie di tests con l'aiuto del dinamometro. Le prove ci hanno chiaramente dimostrato che 250 galloni di benzina (circa mille litri) per una corsa di 500 miglia comporta la riduzione in HP dall'attuale 950 a 650. Questa potenza potrà permettere duelli ruota-a-ruota invece delle lunghe parate di auto, distaccate visivamente in seguito alla velocità ed agli HP di oggi. E' importante ridurre il livello di pericolo delle gare. Dobbiamo avere maggior controllo dei mezzi in pista. La riduzione della velocità per mezzo della riduzione di carburante al bolide è ideale e rappresenta la maniera più rapida e meno complicata per ottenere lo scopo. Senza contare che la iniziativa farebbe anche diminuire il costo che noi produttori dobbiamo affrontare per la manutenzione dei mezzi meccanici. Le competizioni automobilistiche non possono più accettare una ripetizione di Indianapolis 1973, qui a Pocono e in tutte le altre località ove si svolgono le gare in programma ».

« Abbiamo 200 libbre in meno di carburante che consente al motore di rendere meglio e senza sforzo ».

Maurice Phillippe, con un sorriso a mezz'asta ha commentato:

« Abbiamo ridotto l'alettone, ma ne abbiamo anche cambiato l'inclinazione cosicché offre maggiore aderenza al suolo, e tutto è compensato. Occorrono revisioni radicali, poiché non tutte le piste sono sicure come questa di Pocono o quella di Ontario. »

Alle prove di qualificazione erano presenti oltre 60 mila spettatori che hanno assistito all'anteprima della 500 Miglia che si correrà domenica prossima e certamente richiamerà una folla calcolata ad oltre 150 mila spettatori.

Mario Andretti parte favorito. Come lo scorso anno quando guidò per tre quarti della gara e fu fermato da una trasmissione difettosa. « Se la macchina renderà come spero, conto di conquistare la mia prima Pocono 500 », ha commentato l'asso di Nazareth, che come era da prevedersi riscuote la simpatia della maggioranza degli sportivi.

Lino Manocchia

● Le condizioni del pilota SWEDE SAVAGE, gravemente ferito a Indianapolis, si sono aggravate. Oltre alle ustioni e alle fratture, soffre di difficoltà respiratorie.

● La RENAULT 5 ha ottenuto il « Style Auto Award » assegnato dalla rivista Style Auto ogni anno, per l'equipe del centro stile di una Casa automobilistica.

● All'AIA si è parlato, tra l'altro, durante la conferenza europea dei ministri dei trasporti, dell'adozione obbligatoria della cintura di sicurezza. I pareri in complesso sono stati favorevoli.



Eccole qua, una vicina all'altra, le due Formula 1 Tecno-Martini. A sinistra si nota la più recente, quella progettata da Fowell ed appena terminata. La sua secca è stata costruita da Paul Thompson

Bloccate anche le prove della nuova monoscocca (che è risultata 7 chili più pesante della precedente)

In tribunale anziché in Francia?

« Non si va più a provare, il camion può tornare indietro, me ne assumo io tutte le responsabilità... » con queste parole che avranno senz'altro un peso determinante negli ormai irrimediabilmente guasti rapporti fra la Tecno e la Martini, il DS per forza « long » Yorke concludeva una mattinata particolarmente movimentata venerdì 22 giugno in quel di Borgo Panigale. Seguì dal « fido » Amon annunciava che partiva per Torino (comunque dal sabato sera erano poi entrambi a Londra).

Che cosa è successo, cerchiamo ora di ricostruirlo:

La F. 1 che Yorke aveva fatto costruire (pagata 40 milioni dalla Martini) allo sconosciuto (nel campo di auto da corsa) Fowell, con tre mesi di ritardo, era finalmente pronta!

Fowell, noto fino ad ora per aver disegnato delle gru per l'edilizia e macchine per il movimento della terra, aveva lavorato solo per mantenere il programma di massima che avevano annunciato l'altra settimana al Conte Gregorio Rossi, nella sua venuta a Borgo Panigale.

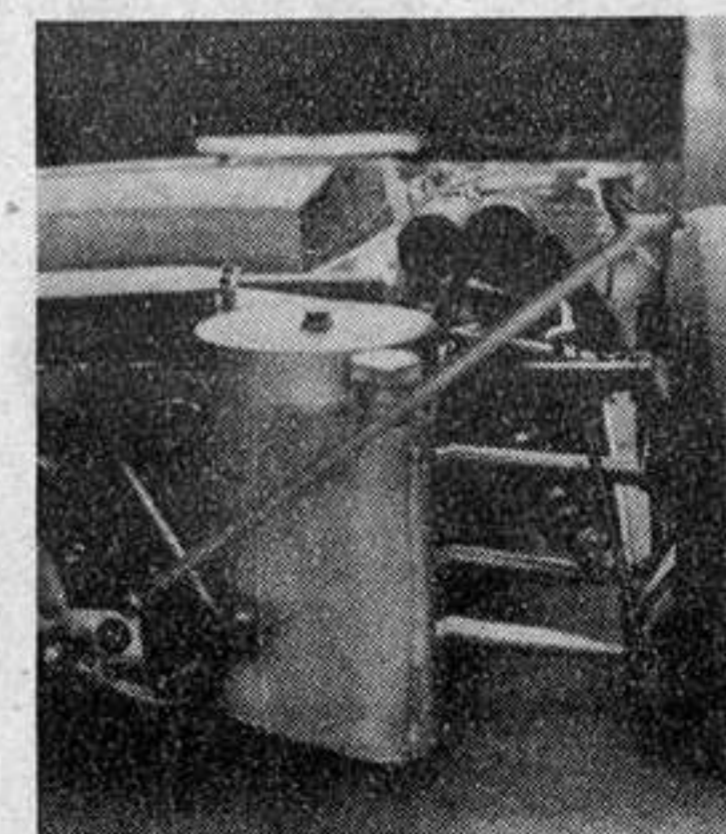
Era stata prenotata la pista di Misano per provare venerdì 22 giugno, quando al mattino alle 8 Yorke, seguito da Amon, arrivando alla factory Tecno, ha subito cominciato ad alzare la voce. Invece perché la vettura di Fowell non era stata già caricata sul camion. Accontentato subito, pretendeva poi che anche la F. 1 fatta costruire (e pagata di tasca propria) da Pederzani, venisse portata anch'essa a Misano per essere provata, nonostante che la settimana prima Amon e Yorke l'avessero giudicata non competitiva, perché pesante (e per questo avevano rinunciato al G.P. di Svezia).

Forse Yorke ci aveva ripensato. Infatti in settimana aveva dichiarato ad un settimanale inglese che la mancata partecipazione della Tecno al G.P. di Svezia era da imputare alla mancanza di motori e di cambi!!! E invece proprio Amon e lo sponsor ave-

vano benissimo potuto constatare, la settimana prima, che c'era una vettura completa e due motori di ricambio già pronti per partire per la Svezia.

Inoltre Yorke voleva con sé la macchina che già aveva corso, perché aveva... saputo il peso vero della « sogliola » realizzata da Fowell!

« Troppo pesante e non competitiva — era stata giudicata quella di Pederzani — adesso vi faremo vedere la nostra », dissero l'altra settimana Yorke e C. Giovedì, finalmente pesata, la macchina di Fowell, risultava 7 chili meno di quella di Pederzani. Ma i meccanici, che erano stati accusati da Amon di non eccessivo attaccamento al lavoro, (Amon — con la mano sul cuore — negherà



Un particolare della Formula 1 Martini-Tecno voluta da Yorke

personalmente al capomeccanico Magdalo di aver detto ciò), si accorgevano che la nuova monoscocca era stata pesata anzitutto senza neppure un goccio di benzina mentre, alle verifiche di peso, bisogna che vi sia quel tanto di carburante in modo che la pompa « peschi ». In più la F. 1 era stata messa sulla bilancia con pneumatici da 13 pollici invece che con quelli da 15. In realtà non era sette chili più leggera (e comunque sarebbero stati pochi)

ma sette di più. Cioè 628 chili contro 635 della vettura di Fowell.

« Long » Yorke era molto infuriato quando è arrivato Luciano Pederzani e insisteva a voler caricare anche l'altra vettura sul camion. Al netto rifiuto di Luciano volavano parole grosse, persino irripetibili. Pederzani si sfogava dicendo tutti i soprusi e i bastoni fra le ruote che questi gli aveva messo e lo accusava anche di questioni interne nella conduzione della squadra.

E' stato a questo punto che Yorke ha deciso di non andare a provare, assumendosene tutta la responsabilità. Anche Amon, presente, era d'accordo e i due se ne andavano lasciando tutti stupiti, fra i primi gli stessi meccanici inglesi di Fowell, che avevano lavorato giorno e notte in questa settimana per finire la F. 1.

Mentre stiamo andando in macchina la situazione alla Tecno è molto confusa. Pederzani non si trova. E' a riposarsi al mare, ci dicono. Yorke e Amon sono anche introvabili. In officina ci sono due F. 1 complete, rosse, con tanto di scritta Tecno-Martini, che aspettano di essere condotte sulla pista di collaudo da Amon (o da qualcun altro). Sul camion sonnecchiano tre motori di scorta, assieme a tutto il necessario per correre.

Pare che la prospettiva concreta sia che la Tecno-Martini F. 1 ben difficilmente andrà al G.P. di Francia la prossima settimana anche perché, Amon si rifiuterebbe di collaudare le macchine (un po' come Ickx dunque). C'è chi non esclude che tutto possa finire in mano agli avvocati. Il costruttore, a questo punto, avrebbe le ragioni giuste per pretendere la risoluzione del contratto, per inadempienza, da parte dello sponsor Martini. E la macchina nuova potrebbe in questo caso diventare un silenzioso oggetto da « sigilli » per cancellieri di Tribunali, invece che un bolide per le piste.

Giancarlo Cevenini

Così al via

In 14 nella prima manche

Jochen Mass (Surtees TS15-Hart) 1'44"3	J.-P. Jarier (March 732-BMW) 1'43"8
Colin Vandervell (March 732-BMW) 1'45"2	Bob Wollek (Motul M1-BDG) 1'44"7
Jacques Coulon (March 732-BMW) 1'46"2	Tim Schenken (Motul M1-BDG) 1'45"6
Brett Lunger (Chevron B25-Hart) 1'46"8	J.-P. Jabouille (Elf 2-Hart) 1'46"3
J.-P. Jaussaud (Motul M1-BDG) 1'47"3	Hiroshi Kazato (GRD 273-BDG) 1'47"0
Tetsu Ikuzawa (GRD 273-BDG) 1'48"2	Sten Gunnarsson (GRD 273-BDG) 1'48"0
François Migault (Pygmée MDB 18-RS) 1'54"0	David Morgan (Chevron B25-Wood) 1'49"8

Non partiti: Jabouille, Gunnarsson, Morgan

In 13 nella seconda manche

Hans J. Stuck (March 732-BMW) 1'44"5	Patrik Depailler (Elf 2-Ford Hart) 1'44"2
Peter Gethin (Chevron B25-Hart) 1'45"2	Roger Williamson (March 732-BMW) 1'45"0
Wilson Fittipaldi (Brabham BT40-Sch.) 1'36"3	Gerry Birrell (Chevron B25-Hart) 1'45"7
Tom Price (Motul M1-BDG) 1'46"8	Reine Wisell (GRD 273-BDG) 1'46"7
Emerson Fittipaldi (Texaco Lotus-Nova) 1'47"6	José Dolhem (Surtees TS15-Hart) 1'47"1
Ronnie Peterson (Texaco Lotus-Nova) 1'48"4	Mike Beuttler (March-732-BMW) 1'48"2
	B. McInerney (GRD 273-RS) 1'49"8

Non partiti: Birrell, Gethin, Beuttler

In 20 nella finale

W. Fittipaldi (Brabham BT 40) 37'15"8	J.-Pierre Jarier (March BMW) 36'22"7
J.-Pierre Jaussaud (Motul M1)	Tim Schenken (Motul M1)
José Dolhem (Surtees TS15)	Jacques Coulon (March BMW)
Reine Wisell (GRD 273)	Brett Lunger (Chevron B 25)
P. Depailler (Elf 2)	Colin Vandervell (March BMW)
E. Fittipaldi (Texaco Lotus)	Tetsu Ikuzawa (GRD 273)
Ronnie Peterson (Texaco Lotus)	Jochen Mass (Surtees TS 15)
R. Williamson (March BMW)	Hiroshi Kazato (GRD 273)
Tom Price (Motul M1)	F. Migault (Pygmée)
Hans Stuck (March BMW)	Bob Wollek (Motul M1)

LE DUE BATTERIE

Un disperato nella chicane

ROUEN - Dopo ore di discussioni e di prove da parte dei piloti, si decide di partire con la ridicola variante prima della curva dei «sei fratelli». La variante, fatta così all'improvviso, è ridicola perché formata da due barriere di polistirolo che fanno andare i piloti da sinistra a destra della strada al solo scopo di rallentare. Ad ogni piccolo urto, tutto viene sconvolto, ed i commissari devono scendere nell'arena a rimettere in ordine. Comunque si trattava dell'unico modo per salvare la gara, e ben venga.

La prima batteria ha luogo due ore oltre il previsto, con solo dieci concorrenti al via dopo che Morgan ha rotto il motore nelle prove libere (e con questo ha finalmente deciso di abbandonare i motori Wood), Jabouille ha dovuto cedere la

GRAN PREMIO DI ROUEN - Gara internazionale in circuito valida per il campionato d'Europa Piloti di Formula 2 - Rouen-les-Essart, 24 giugno 1973

LE CLASSIFICHE

Prima batteria

1. Jean-Pierre Jarier (March-BMW), 20 giri pari a 110,860 km in 36'22"7, media 182,845 kmh; 2. Schenken (Motul M1) 37'22"0; 3. Coulon (March-BMW) 37'27"6; 4. Lunger (Chevron B25) 37'37"6; 5. Vandervell (March-BMW) a 2 giri; 6. Ikuzawa (GRD) a 2 giri; 7. Migault (Pygmée) a 3 giri; 8. Kazato (GRD) a 7 giri; 9. Mass (Surtees) a 11 giri; 10. Wollek (Motul M1) a 19 giri.

Giro più veloce: Jarier, in 1'48"4, media 184,085 kmh.

Seconda batteria

1. Wilson Fittipaldi (Brabham BMW-Schnitzer), 20 giri in 37'15"8, media 178,502 kmh; 2. Jaussaud (Motul M1)

Una variante in polistirolo è stata voluta dai piloti per la corsa, prima della curva maledetta dei «6 fratelli» (che era senza scappatoia a 250 all'ora)

37'20"8; 3. Dolhem (Surtees) 37'21"3; 4. Wisell (GRD) 39'05"1; 5. Depailler (Elf 2) a 2 giri; 6. E. Fittipaldi (Texaco) a 3 giri; 7. Price (Motul M1) a 6 giri; 8. Peterson (Texaco) a 7 giri; 9. Williamson (March-BMW) a 10 giri; 10. Stuck (March-BMW) a 14 giri; 11. McInerney (GRD) a 17 giri.

Giro più veloce: Peterson, in 1'49"4, media 182,402 kmh

FINALE

1. Jean-Pierre Jarier, 30 giri pari a 166,290 km in 56'20"7, media 177,076; 2. Mass 56'40"0; 3. Schenken 56'41"4; 4. Coulon 57'03"6; 5. Wilson Fittipaldi 57'10"6; 6. Depailler 57'40"9; 7. Lunger a 1 giro; 8. Jaussaud a 1 giro; 9. Ikuzawa a 2 giri; 10. McInerney a 2 giri; 11. Migault a 3 giri.

Giro più veloce: Jarier, il 23. in 1'49"3, media 182,569 kmh.

Classifica Campionato dopo nove corse

Jarier	punti 45
Mass	30
Depailler	23
Wollek	16
V. Brambilla	14
Beuttler	12
Bell e Vandervell	10
Coulon	9
Morgan	8
McConnel e W. Fittipaldi	6
Jaussaud e Gunnarsson	5
Birrell	4
Lepp e Dahlquist	3
Williamson, Scott, Mose e Kazato 2; Salisbury e Lunger	2

Cresciute le ambizioni del giovane francese MARCH nella tragica ROUEN F. 2

JARIER diventa caro

ROUEN - Se è vero che alla Ferrari stanno pensando a Jarier è meglio che si muovano subito: con un altro paio di gare come questa di Rouen potrebbe diventare molto difficile strapparli alla March o agli altri offerenti. Infatti a Jarier sono ormai in molti a guardare con attenzione, anche perché lui è stato tanto abile da fare il braccio forte con la March, a inizio anno, quando gli si sottoponeva un contratto da quattro soldi fidando solo sulle doti che aveva lasciato capire di possedere.

Con questo, naturalmente non vogliamo dare consigli. Ci limitiamo a constatare. E di constatazione ce n'è un'altra da fare. Oltre ad essere bravo, velocissimo, pieno di grinta, Jarier ha una fortuna quasi scandalosa, una di quelle fortune che gente come Amon e Peterson non sanno neppure dove stia di casa. Oltre a guidare in modo quasi acrobatico senza danni ed a sottoporre la vettura a distrazioni con ruote sulla terra che non si bucano mai, anche quando finisce nei guai ne esce bene.

A Rouen è stato il caso: primo nettamente ad un certo punto si è trovato alla chicane Emerson Fittipaldi che andava e veniva dai box nella speranza di capire quali fossero i guai che rendevano inguaribile la sua Texaco. Poteva aspettare a superarlo ma ha provato prima del necessario facendo un violento testa-coda e finendo a marcia indietro, col motore spento, contro il guard-rail. Al contrario di quanto sarebbe accaduto alla maggioranza dei suoi colleghi, nè la sospensione si è rotta, nè il motore ha avuto difficoltà a rimettersi in moto. Ha acceso, è ripartito, senza che il secondo potesse neppure accorgersi di quanto era accaduto. Buon per lui. Così sono altri nove punti, la quarta vittoria dell'anno ed una superiorità che lascia ben poco agli altri.

Eppure alcuni di questi altri sono bravi quanto lui. In particolare i due tedeschi Mass e Stuck. Mass è eccezionalmente forte e lo si è visto anche qui quando, partito dal fondo dello schieramento per noie in batteria, ha risalito tutte le posizioni fino a scalzare Schenken dal secondo posto. In questa fase Mass è stato altrettanto rapido di Jarier senza compiere il minimo errore e senza cer-

care rischi che con meno fortuna del francese possono risolversi nel ritiro. Quando il suo ritardo era sceso a poco più di dieci secondi, l'alettone della Surtees si è staccato costringendolo a rinunciare ad una rimonta impossibile ma alla quale non avrebbe desistito. E' arrivato egualmente secondo salvando in parte anche la classifica del Campionato.

L'altro, Stuck, ha una classe innata che gli permette di andare forte facilmente anche su percorsi che fanno paura e richiedono tutte le doti possibili, come appunto questo francese. Anche in questa occasione Stuck non è arrivato, anzi è stato fermato da un suo errore conclusosi con una leggera toccata, ma fino a quando è stato in gara non ha lasciato un attimo Mass, che era impegnato nella sua splendida rimonta.

Poco prima del via della finale, si mette a piovere. Una pioggia che è destinata a finire, ma che basta a mettere in subbuglio i partenti, che però non rinunciano alle slicks. Non partono Peterson e Williamson, ed i loro posti sono presi da McInerney e Gunnarsson.

Al via è subito Jarier che si avventa sul circuito con una rabbia impressionante, ed al primo giro ha già due secondi di vantaggio e da questo momento nessuno lo vedrà più, doppiaggi a parte. Dietro la confusione è molta, esce di strada Wollek e si ferma ripetutamente al box Emerson Fittipaldi, la cui Texaco non vuole stare in strada. Saranno necessarie lunghe prove di collaudo, per far marciare bene la nuova F. 2.

Dietro a Jarier, al quarto giro Mass — che era partito in fondo allo schieramento — è già quinto, trascinandosi dietro Stuck. Ben presto i due passano Depailler, poi Coulon, mentre anche il vantaggio di Schenken, che è secondo, su Mass diminuisce. Al decimo giro i due tedeschi hanno passato anche Wilson Fittipaldi, peccato che Stuck poi in un doppiaggio tocca, rompe il musetto e desiste. Resta così solo Mass a tenere desta l'attenzione, ma il resto della gara porta solo a due mutamenti. Coulon prova e riprova, riesce a superare Wilson Fittipaldi, mentre Mass ha alla fine ragione di Schenken, che ha rallentato per un principio di surriscaldamento

macchina a Depailler perché il cambio del compagno di squadra si era rotto nella mattinata, e Gunnarsson il cui motore cede nel giro di lancio. In prima fila sono Jarier e Mass, autori del primo e terzo tempo assoluto. Poi via, via gli altri con i tempi dispari. Dovrebbero essere ammessi alla finale i primi sei più i quattro migliori tempi ma in pratica tutti i partenti sono di fatto ammessi.

Jarier parte come un disperato si infila nella chicane per primo, e nessuno lo vede più fino al traguardo. Guida come un forsennato, tanto forte da far sembrare gli altri a passeggio. Non risparmia nulla ma, come può solo lui, non strapazza la macchina che arriva in fondo in condizioni perfette. Dietro, le cose vanno molto meno bene: Mass si piazza al secondo posto ma fatica a tenere il ritmo ed al nono dei venti giri si ferma sul percorso con la pressione olio a zero. Si era già fermato Wollek per la frizione per cui per Jarier le cose vanno più che bene visto che due degli avversari in campionato sono già fuori.

In testa restano così tre

March: Jarier, Coulon e Vandervell, mentre Lunger precede Schenken partito ultimo con problemi di accensione. Kazato si è fermato mentre Ikuzawa e Migault procedono adagio con i motori che non vanno come dovrebbero. Nella seconda parte della manche, Vandervell rompe il cambio e perde molto tempo guidando solo in quinta mentre Lunger si gira urtando la chicane perdendo il posto a favore di Schenken.

Quando pare che tutto si concluda con Jarier, Coulon, Schenken e Lunger nell'ordine, il motore di Coulon si rompe per surriscaldamento per cui sono solo tre piloti a finire a pieni giri.

PETERSON vola nell'imbuto

Nella seconda batteria al via entrambe le Texaco anche se molto arretrate nello schieramento. Non parte Gethin in segno di lutto mentre Depailler si avvia al posto di Jabouille con la

macchina di quest'ultimo. Per il francese il cambiamento è dannoso perché la macchina non va altrettanto bene e la posizione di guida è così bassa da non permettergli di vedere come dovrebbe.

Al via si infila primo Williamson che prende subito un certo vantaggio rispetto a Wisell, Stuck, Wilson Fittipaldi, Depailler, Price, Jaussaud, Peterson, Dolhem, Emerson Fittipaldi e Mc Inerney. In questa manche la chicane viene molto maltrattata: la abbattano praticamente a tutti i giri, mentre nella prima è stata distrutta solo cinque volte su 20.

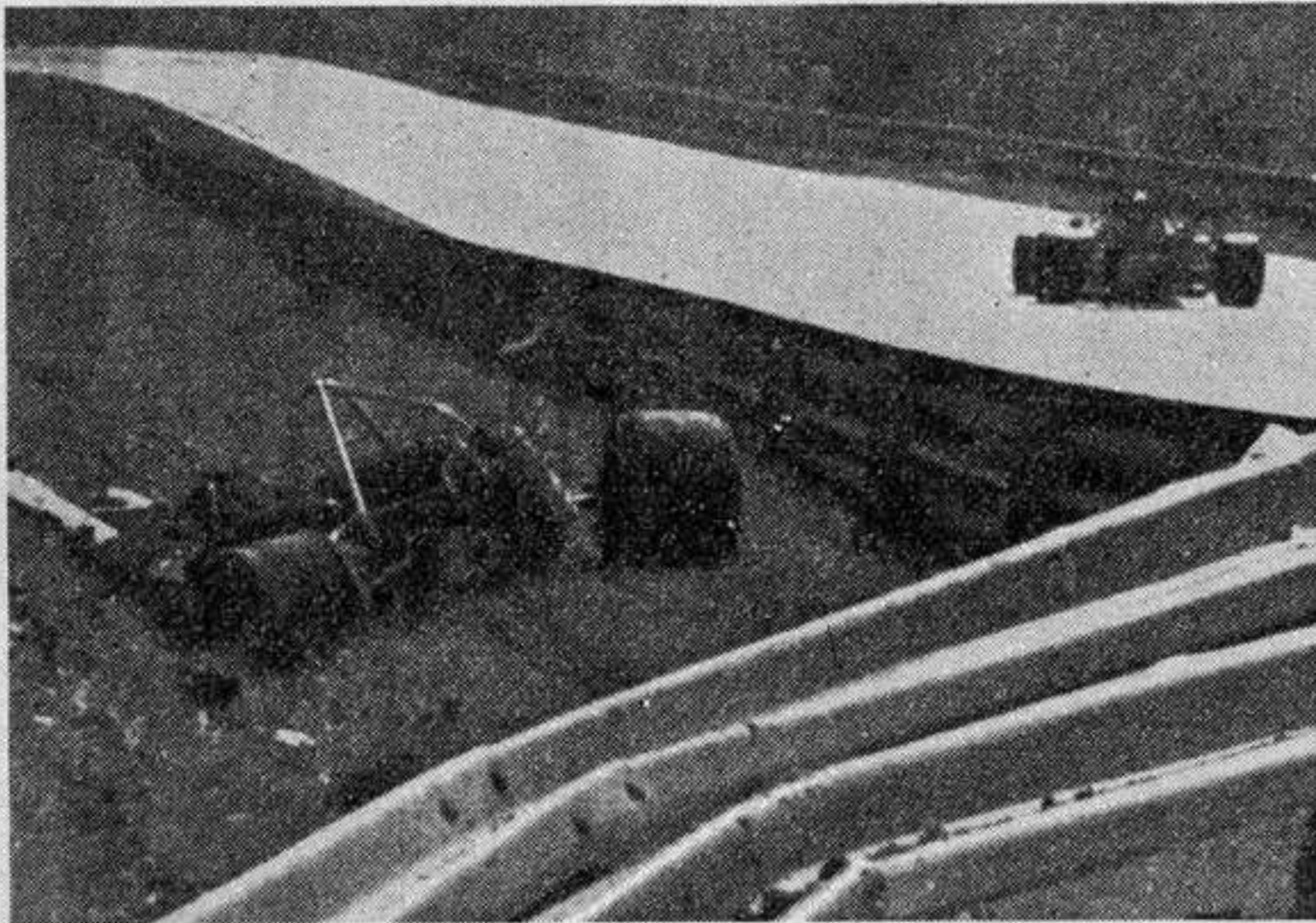
Ben presto si ferma Mc Inerney lasciando Emerson Fittipaldi nell'insolita posizione di ultimo. La sua Lotus oltre ad andare pianino di motore è terribile in frenata con oscillazioni all'avantreno veramente impressionanti. Si ferma presto anche il favorito Stuck con la pressione dell'olio a zero, per cui Williamson viene a trovarsi abbastanza tranquillo in testa. Invece anche il suo motore va a zero di pressione olio ed al comando viene a trovarsi Wilson Fittipaldi che da poco ha passato Wi-

sell. Dietro, Depailler ha staccato Price che poco dopo si ferma lasciando via libera a Peterson che fa miracoli con la sua Texaco.

La decisa rimonta di Peterson, che gli porta anche il giro più veloce, si conclude però al 14. giro, quando lo svedese entra troppo veloce alla chicane, urta il blocco di polistirolo, sale su un suo stesso baffo staccatosi dal muso, viene catapultato in alto e... passa sulla testa mia e di altri colleghi dopo aver divelto una decina di metri di guard-rail. Molta paura per tutti ma niente danni per fortuna.

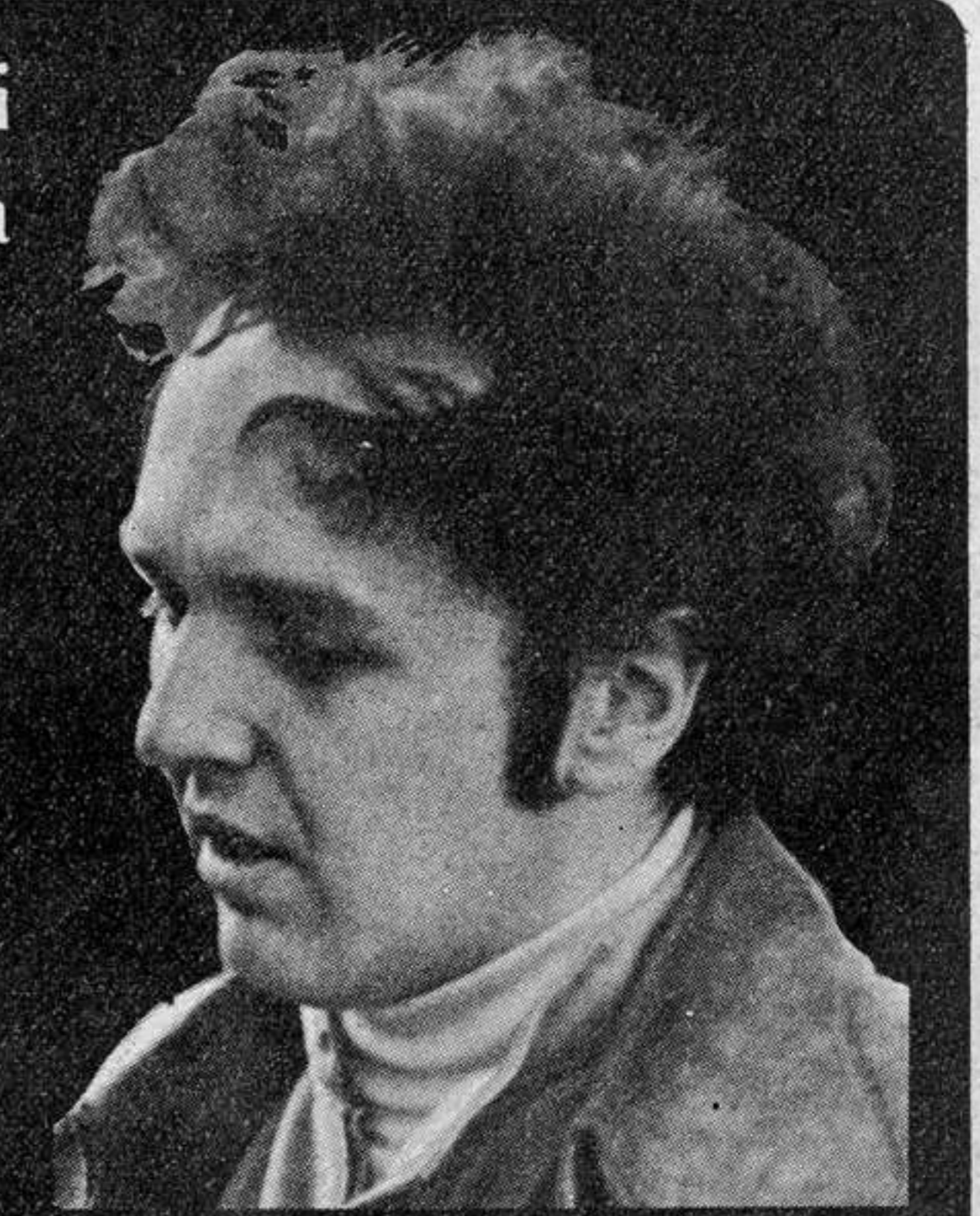
La manche si conclude con nuovi colpi di scena: Wilson Fittipaldi è primo indisturbato ma per Wisell, che gli è rimasto sempre molto vicino ci sono problemi di frizione e si rende necessaria una sosta ai box. Secondo passa così Depailler che però urta la chicane ed apre una ruota. Dopo tanto parapiglia è Jaussaud che viene a trovarsi secondo davanti a Dolhem. Wisell riesce ad essere quarto mentre Emerson va e viene dai box per regolare un baffo anteriore che si è piegato e finisce sesto a tre giri.

Un guardrail strappato dal suolo per oltre 20 metri dalla CHEVRON incontrollabile per una ruota sgonfia



La Chevron di Birrell dove si è arrestata, dopo aver divelto il guard-rail. Il pilota scozzese era nato a Glasgow 29 anni fa, era sposato ed aveva due gemelle di 18 mesi. Vincitore del Campionato Europeo Ford del '70, correva da due anni in F. 2, oltre che con le Ford Turismo

BIRRELL COME SALVATI



SPECIALI PER AUTOSPRINT

ROUEN - Place de la Concorde dista esattamente 135 km dal punto dove Jerry Birrell ha perduto la vita, la curva tristemente famosa dei « Sei fratelli » del circuito di Rouen. In Place de la Concorde ha il suo ufficio da CSI, la Commissione sportiva internazionale che codifica le norme di sicurezza da applicare ai circuiti di tutto il mondo. A soli 135 km da quell'ufficio, proprio in terra di Francia, ha trovato la morte uno dei più cari e simpatici piloti della nuova generazione inglese perché il guard-rail, al primo urto, si è strappato dal suolo per oltre venti metri come se fosse piantato nel burro e si è aperto in due lasciando passare attraverso la Chevron ed il suo pilota.

Nessuno si era sognato di avanzare dubbi sulla efficienza della barriera, tutto era stato giudicato regolare anche in quella curva, che pure negli ultimi anni era costata la vita a Schlessler e Dayan. Eppure era lì da vedere che le regole non erano rispettate: la barriera era piantata nella terra appena smossa e poteva dondolarsi solo che la si spingesse con la mano.

« Scendiamo in quel punto a circa 250 all'ora con la quinta scaricata al massimo, la stessa quinta di Hockenheim » ci diceva poi Colin Vandervell. « Ma qui non è come ad Hockenheim dove, se capita qualche cosa, c'è spazio per uscire. Qui, quando una cosa qualsiasi non va, bisogna sbattere, non c'è altra via ».

Il povero Birrell è arrivato quasi frontalmente contro il guard-rail a causa della bucatina della gomma anteriore sinistra, trovando in quella che doveva essere una barriera di protezione fatta apposta per rimanere in pista, una diabolica arma non abbastanza forte per proteggere ma sufficientemente robusta per provocare l'irreparabile.

La macchina, dopo aver aperto ed abbattuto il guard-rail, è arrivata sul terrapieno finendo una quindicina di metri più in basso. Per Jerry non c'era più nulla da fare. I soccorsi ed i tentativi di rianimazione sono stati inutili: tutto aveva ricordato, con una stupefacente somiglianza, ciò che era successo al nostro Salvati a Taruma. Con una sola differenza: Taruma dista ben più di diecimila chilometri da Place de la Concorde...

Chi fosse Birrell lo sanno tutti, anche se pochi in Italia hanno avuto il piacere di conoscerlo: aperto, simpatico, modesto quanto bravo, con la voce un po' in falsetto come il suo conterraneo scozzese Stewart, Jerry era arrivato ad essere pilota professionista in questi ultimi anni.

A 28 anni era l'unico ad avere un contratto sia dalla Ford tedesca che da quella inglese, per le quali correva con vetture turismo oltre a ricevere aiuti per l'attività in Formula 2. Aveva cominciato a gareggiare seguendo il fratello Graham e ben presto si era dimostrato più rapido di lui, confermando la legge dei fratelli minori.

Dopo la Formula Ford era passato alla Formula 3 e poi alla 2 con la Lotus 69. Non aveva avuto mai grosse soddisfazioni in Formula, basti ricordare la recente corsa di Thruxton, dove venne eliminato da Beuttler quando si avviava alla vittoria. Ha vinto però molto nella Sport — la serie P Spring Box 72 — e nel Turismo soprattutto con la Escort.

Sabato era di cattivo umore, diverso da come lo vedevamo da quattro anni a questa parte. Aveva dovuto saltare le prove del giorno prima perché il camion Chevron era rimasto in dogana per oltre dieci ore. Iniziando a girare era andato subito forte, scendendo a tempi da alta classifica. Poi, quando la gomma si è

sgonfiata, deve essersi accorto che questo banale inconveniente gli era capitato nel punto peggiore del circuito.

Da bravo ed esperto collaudatore non ha frenato troppo in quel budello di guard-rail in discesa a 250 all'ora. La cosa migliore era sperare che la barriera facesse il suo lavoro. Invece non lo ha fatto, come non lo ha fatto in tante altre occasioni, e anche questa volta tutti si sono accorti solo dopo a quali rischi si andasse incontro.

Emerson Fittipaldi è stato uno dei primi a recarsi sul posto dell'incidente. Visto come il guard-rail si era sfilato, è risalito in macchina dicendo che in quelle condizioni non si sarebbe corso. La voce del campione del mondo non ha faticato a trovar seguito ed i piloti — tutti meno due — hanno richiesto di avere una variante prima della disgraziata curva, pena il ritiro collettivo. Una richiesta tardiva che mette ancor più in evidenza la carenza con la quale i problemi della sicurezza vengono di fatto affrontati.

Dopo una riunione di quasi due ore Fittipaldi e Jarier, fattisi portavoce dei colleghi, hanno avuto il benestare dagli organizzatori: « Si farà la chicane, a patto che siate voi piloti a mettere per iscritto di scaricare da ogni responsabilità gli organizzatori in caso di incidente nella zona della nuova variante ». La ragione di questa richiesta era di carattere assicurativo ed i piloti non hanno accettato. Per evitare l'annullamento della gara, alla fine gli organizzatori hanno ceduto anche su questo punto. La variante è stata costruita in un tratto rettilineo in discesa dopo i boxes, utilizzando blocchi di polistirolo, e tenendo dimensioni tali da costringere ad usare la prima. In pratica, poi, i piloti riusciranno a girare in seconda perdendo circa cinque secondi al giro.

Gli italiani assenti (pensando a Monza) e Jarier ha rotto un «muro» nelle prove

Chiedono «cavallini» i big LOTUS

● A Monza saranno certamente i protagonisti del campionato: JARIER e STUCK con le STP March, DEPAILLER con la Elf, MASS e BELL con la Surtees. Le macchine che verranno all'appuntamento saranno una ventina. Sarebbe venuto anche WISELL, per pochi soldi, ma gli organizzatori pare non lo abbiano accettato.

● La RONDEL FORMULA UNO in arrivo: la monoscocca disegnata da Ray Jessop è quasi finita e forse si vedrà già in gara quest'anno. Schenken che la guiderà è molto contento ed ha promesso che scriverà un pezzo sulla novità per il nostro giornale. Pare che la Rondel abbia trovato un aiuto economico da Chris Meek, lo sponsor di Price. Che per il giovane inglese si profili un rapido arrivo in F. 1?

ROUEN - Tre secondi esatti sotto il record ed un salto di cinque chilometri in più nella media, sono la sintesi del nuovo risultato ottenuto da Jarier con la sua March BMW. Dall'1'46"8 che Hailwood aveva segnato nell'epica gara con Fittipaldi nel '72, Jarier è passato ad 1'43"8 varcando il limite dei 44 che era sembrato inattaccabile fino all'ultima mezz'ora di prove. Aveva fatto sensazione l'1'44"5 di Stuck, con la seconda macchina STP, ma Jarier doveva ancora dire la sua, aiutato da una serie di specialissime gomme Goodyear — 261P la sigla di codice, ma chi ci capisce più niente? — e da un motore che l'ingegnere capo della BMW ha definito « identico agli altri... solo con un poco più di accelerazione e... Insomma identico agli altri ».

D'altra parte Jarier doveva rispondere agli attacchi di Depailler e Mass, i due più tenaci avversari nella lotta al titolo. Depailler, dopo un bel tempo di venerdì, benché perseguitato dal terrore che una ruota della sua Elf potesse ancora staccarsi come ad Hockenheim, era riuscito a portarsi fino a 1'44"2. Mass, assistito da vicino da Surtees aveva accusato solo un decimo di ritardo dal francese. Così Jarier ha preso la mira ed ha dato la sua risposta: 1'43"8, oltre 192 di media, una prestazione che resterà isolata ora che in conseguenza dell'incidente di Birrell si è finalmente capito che non ha senso buttare dei piloti lungo una discesa, a 250 all'ora, senza alcuna possibilità completa di scampo

in caso di guai.

Una volta raggiunto il suo tempo limite, Jarier lo ha ripetuto più volte, apparentemente senza difficoltà, difendendo una certa demoralizzazione fra gli avversari. Tra l'altro, in questa occasione, quasi tutti estremamente qualificati e guidati da Fittipaldi e Peterson. Per i due super astri le cose sono andate meno bene che a Nivelles: con le Texaco modificate nella posizione e nella rigidità della barra anteriore, nel musetto diventato identico a quello della 72 di F. 1 e soprattutto nel telaio posteriore, ora completo anche se ancora provvisorio.

Una serie di note tipiche delle macchine nuove arrivate alla pista praticamente senza test, ha tenuto fermi a lungo i piloti al box. Venerdì un difetto nella centrifugazione dell'olio ha provocato perdite e guai ai motori. Poi si è avuta la rottura di un manico dell'acqua e quello di una pompa benzina. Cose abbastanza marginali ma importanti che si accompagnano ad una ancora scarsa disponibilità di cavalli: non a caso Peterson diceva, in un faticoso italiano a Gianni Pedersani « Dammi un po' di cavallini... » (forza della Ferrari: i cavalli in Italia sono cavallini).

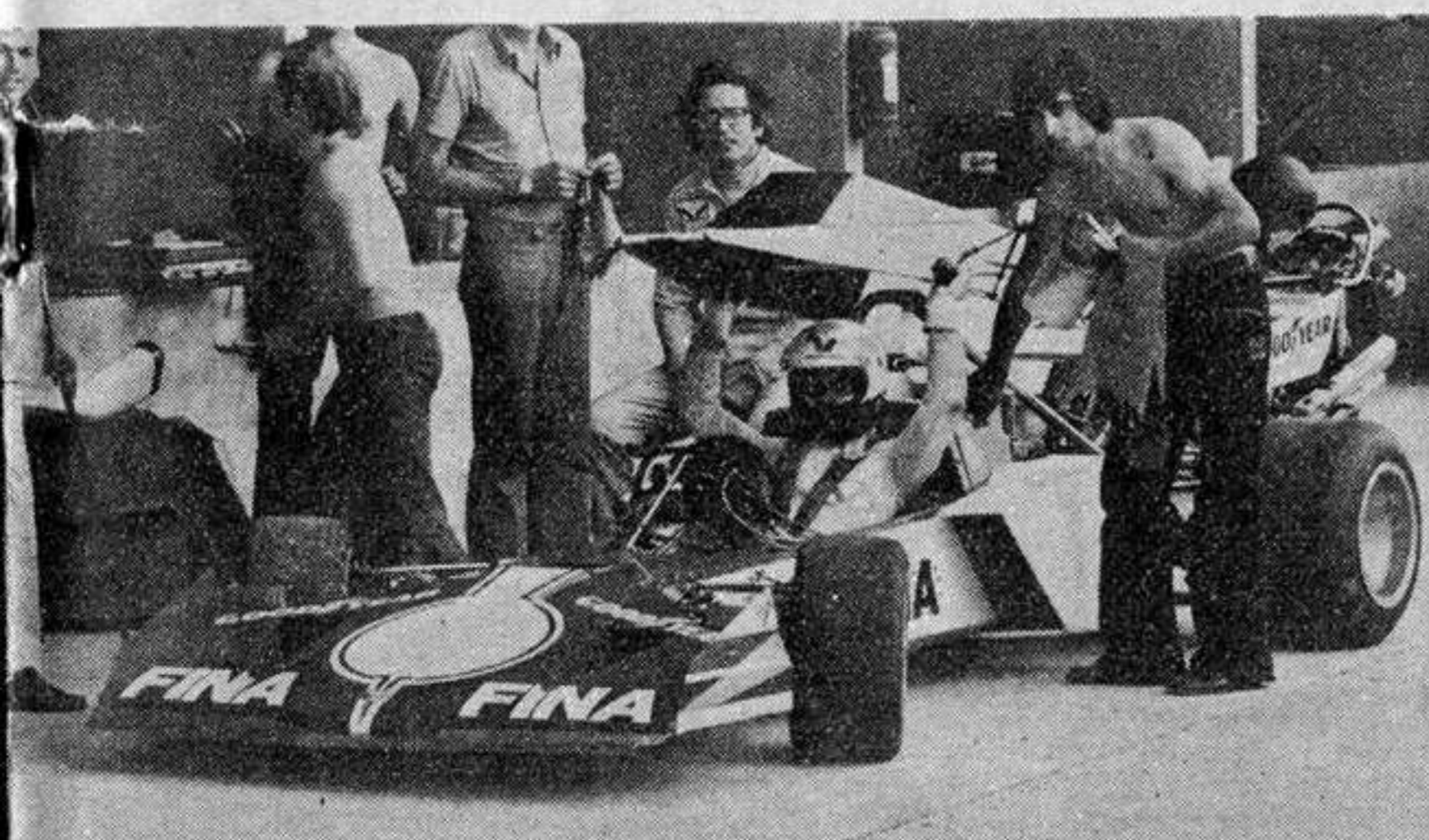
Nella parte alta della graduatoria, dopo Jarier, Depailler e Mass, ci sono Stuck, Vollek, Williamson, Vandervell, Gethin e Schenken. Nello spazio di meno di due secondi. Di tutti, chi si è più distinto è sicuramente Vollek: il francese ha portato la sua Motul Rondel

molto in alto, aiutato anche da un motore Cosworth BDG particolarmente buono.

Gethin con i rapporti non perfetti (« potrei scendere ancora mezzo secondo, ma non ai livelli di Jarier ») ha fatto meglio di Schenken. Contrariamente a quanto accade di solito, dove con le prime file si esauriscono i nomi nei migliori, in questo caso l'elenco continua mantenendo una standard altissimo: oltre a Coulon, Wisell e Jabouille, che hanno avuto piccole ma continue noie durante le prove, nella parte centrale della classifica dei tempi è finito anche Wilson Fittipaldi che ha equipaggiato la sua Brabham ufficiale con il motore BMW Schnitzer.

Indietro anche Beuttler, protagonista di un incidente analogo a quello di Birrell col guard rail che ha strappato via tutto l'avantreno della sua March quando si è sgonfiato un pneumatico. Fortunatamente per l'inglese nel punto dove ha urtato la velocità era minore. Nessun italiano presente questa volta: de Adamich, a disposizione (inutile) Alfa ha rinunciato (ma questo circuito non gli è mai giustamente piaciuto) mentre Vittorio e Tino Brambilla si sono trovati a corto di motori preferendo attendere Monza dove schiereranno le loro vetture entrambe equipaggiate dal BMW di Schnitzer.

Gabriela Noris



Gabriele Serblin ha fatto una utilissima seduta di prove, a Misano, con la F. 2 Brabham-Fina che de Adamich gli ha prestato per il Lotteria

Subito rivincita PORSCHE contro le PANTERE a NIVELLES ed è SCHIKENTANZ che fa doppietta davanti a BALLOT-LENA

Una gomma ferma Parkes al via

NIVELLES - In Belgio, come ovunque senza dubbio, prima delle gare si parlava soprattutto di Gerry Birrell e se ne parlava tanto più perché aveva spesso gareggiato in Belgio, sia in turismo che su monoposto. Bourgoignie, che era a un tempo suo amico, suo avversario e, a volte, perfino suo coéquipier, era particolarmente abbattuto. La tristezza alla Ford era pure profonda, comunque passiamo alle corse di Nivelles e, soprattutto, al quarto round del campionato europeo GT, che purtroppo non aveva attirato molto pubblico e che è stato vinto da Schickentanz su Porsche. Tenendo conto che oltre tutto brillava il sole, non ci si spiega bene la scarsità di spettatori.

Nella prima manche Parkes è presto sparito. Ha fatto una cattiva partenza, la cui spiegazione non sarebbe tardata ad arrivare. Già al primo giro è tornato al box, con il pneumatico posteriore di sinistra scoppiato. Intanto Schickentanz non aveva perso tempo ad occupare la posizione di comando, che non doveva più lasciare.

Al termine del primo giro Ballot-Léna occupava

la seconda posizione, soppiantato però alla tornata successiva da Ekberg che, a sua volta, non mollava più il posto conquistato. Bisogna dire che la manche è stata monotona, dato che dal principio alla fine i quattro leaders hanno continuato nello stesso ordine, restando saldi nelle posizioni occupate fino dal primo giro. Correvano si può dire isolati e lo spettacolo si è avuto alle loro spalle, ma anche se diciamo spettacolo non era appassionante.

Casoni aveva noie al motore, attorno al quale i meccanici avevano dovuto lavorare fino a notte tarda, senza che questo consentisse però all'italiano di partecipare a nessuna delle due manche. In questa prima manche c'erano però la De Tomaso Pantera di «Gero» e quella pilotata da de Dryver, che era però soltanto una gruppo 3 comprata dall'importatore belga della marca.

La seconda manche è stata praticamente una ripetizione della prima. Si può forse dire — come piccola differenza — che Schickentanz si è dimostrato più deciso. E' comunque rimasto nella posi-

zione di comando dal principio alla fine dei ventisette giri previsti. Ballot-Léna questa volta non ha mollato la seconda posizione, imponendosi davanti a Haldi e ad Ekberg. Si trattava ovviamente di un'ottima «operazione» per lui, nel quadro del campionato europeo GT, perché ha potuto aggiungere punti a quelli che aveva già. Alle spalle di Schickentanz, Ballot-Léna, Haldi ed Ekberg, il belga Geeraerts offriva un'ottima prestazione, mentre «Gero» doveva rinunciare verso la fine della corsa, tornando al box per guasto al motore.

La gara di contorno per vetture turismo speciale gruppo 2 è stata appannaggio di Gardner, su Chevrolet Camaro, il quale ha di nuovo avuto la meglio su Bourgoignie che pilotava una Ford Capri Broadspeed. Gardner si è dunque intascato il premio di 100.000 franchi belgi, di cui era dotata la corsa. La sua stagione belga risulta veramente interessante (e redditizia) dato che è la quarta volta che vince un premio di questa entità.

André Royez

Classifica Euro GT dopo 4 prove	MONTLHERY	NURBURG.	IMOLA	NIVELLES	TOTALE
Ballot Lena	9	9	4	6	28
Schickentanz	—	6	6	9	21
Haldi	6	—	1	3	10
Parkes	—	—	9	—	9
Henzler	—	3	2	1	6
Simonssen	4	—	—	—	4
Bonomelli	—	4	—	—	4
Ekberg	—	—	—	4	4
Keller	3	—	—	—	3
Sindel	—	—	3	—	3
Zeller	2	—	—	—	2
Grandet	—	2	—	—	2
Geeraerts	—	—	—	2	2
Cristmann	1	—	—	—	1
Gentils	—	1	—	—	1

COPPE BENELUX - Gara internazionale di velocità in circuito valida quale quarta prova del Campionato Europeo Gran Turismo - Circuito di Nivelles (Belgio), 24 giugno 1973

LE CLASSIFICHE

Prima manche

1. Clemens Schickentanz (Porsche Carrera) 27 giri in 40'28"1, media 149.199 kmh; 2. Ekberg (Porsche Carrera) 40'38"6; 3. Ballot Lena (Porsche Carrera) 40'42"0; 4. Geeraerts (Porsche Carrera) 41'50"3; 5. «Gero» (De Tomaso Pantera) 41'53"1; 6. Haldi (Porsche Carrera) 42'34"5; 7. Birrane (Porsche Carrera) a 1 giro; 8. Hanzler (Porsche Carrera) a 1 giro; 9. Rulon Miller (Porsche Carrera) a 2 giri; 10. Vallery (Porsche Carrera) a 2 giri; 11. Pochon (Porsche Carrera) a 3 giri; 12. Dedryver (De Tomaso Pantera) a 3 giri; 13. Feitler (Alpine) a 3 giri; 14. De Jamblinne (Alpine) a 4 giri; 15. Van Huffel (Porsche Carrera) a 4 giri; 16. Dantine (Alpine) a 4 giri; 17. «Geronimo» (Alpine) a 5 giri; 18. Parkes (De Tomaso Pantera) a 8 giri; 19. Bonomelli (Porsche Carrera) a 11 giri; 20. Keller (Porsche Carrera) a 22 giri.

Giro più veloce: Schickentanz in 1'28"6, media 151,313

Seconda manche

1. Clemens Schickentanz (Porsche) 27 giri in 40'31"7, media 148.917 kmh; 2. Ballot-Léna (Porsche) 40'38"7; 3. Haldi (Porsche) 40'48"9; 4. Ekberg (Porsche) 42'06"0; 5. Geeraerts (Porsche) a 1 giro; 6. Hanzler (Porsche) a 1 giro; 7. Vallery (Porsche) a 2 giri; 8. Dedryver (De Tomaso) a 2 giri; 9. Pochon (Porsche) a 3 giri; 10. Feitler (Alpine) a 3 giri; 11. Van Huffel (Porsche) a 4 giri; 12. Dantine (Alpine) a 4 giri; 13. De Jamblinne (Alpine) a 4 giri; 14. «Geronimo» (Alpine) a 5 giri; 15. «Gero» (De Tomaso) a 10 giri; 16. Birrane (Porsche) a 17 giri.

Giro più veloce: Schickentanz in 1'28"7, media 151,143 kmh

FINALE per somma di tempi

1. Clemens Schickentanz 54 giri in 1.20'57"8, media 149.058 kmh; 2. Ballot-Léna 1.21'20"7; 3. Ekberg 1.22'44"6; 4. Haldi 1.24'23"4; 5. Geeraerts a 1 giro; 6. Hanzler a 2 giri; 7. Vallery a 4 giri; 8. Dedryver a 5 giri; 9. Feitler a 6 giri; 10. Pochon a 6 giri; 11. Dantine a 8 giri; 12. De Jamblinne a 8 giri; 13. Van Huffel a 8 giri; 14. «Geronimo» a 10 giri; 15. «Gero» a 10 giri.

GARA PER VETTURE TURISMO SPECIALE - 15 giri

LA CLASSIFICA

1. Gardner (Chevrolet Camaro) 22'36"4; 2. Bourgoignie (Ford Capri) 22'37"3; 3. Rouse (Escort) 22'45"9; 4. Xhenceval (BMW) 23'02"33; 5. Woodman (Escort) 24'31"1; 6. Dean (Alfa) 24'37"7; 7. Dex (Escort) 25'05"3; 8. Verneae (BMW Cooper) 24'38"3; 9. De Vries (Austin Cooper) 25'58"3; 10. Peltier (BMW) 14 giri.



In uno degli stretti tornanti della pista di Magione, vediamo in testa-coda la Fiat X-1/9 di Salvatori

NOGHEIRA - show al JARAMA una (mezza) bandiera nera confonde

JARAMA - Le vetture di serie e derivate dalla serie si sono date battaglia, all'autodromo madrileño del Jarama, per il Trofeo Vacaciones, una gara classica per le gruppo 1 e 2. Nella corsa più importante, dominio delle due Ford-Escort di Barrios ed Uriarte, che hanno battagliato per 8 giri fino a che quest'ultimo sbagliava. Molto bella la battaglia fra Sans-De-Madrid, con una NSU, e le due GATJunior ex-ufficiali dei fratelli portoghesi Nogheira, che ha visto lo spagnolo prevalere.

Nel gruppo 1, ancora i Nogheira protagonisti, con Bernardo che ha tenuto a bada lo spagnolo Jamsal, la cui GTV era praticamente normale, mentre i Nogheira guidavano due Alfa fatte mettere a punto dall'Autodelta.

Dopo 3 giri, Bernardo Nogheira si è staccato, poi anche Domingo ha superato Jamsal, e poi si è fermato al box credendo che gli fosse stata data bandiera nera, mentre gli avevano solo sventolato quella mezza nera di «avvertimento».

TROFEO VACACIONES - Gara nazionale di velocità in circuito - Jarama, 24 giugno 1973

LE CLASSIFICHE

Gruppo 2

1) Rafael Barrios (Ford Escort) 15 giri in 26'28"08, media 115.764 kmh; 2. Uriarte (Ford Escort) 27'05"27; 3. San-De-Madrid (NSU JTS) 27'19"87; 4. Domingo Nogheira (Alfa GTAJ) 27'59"07; 5. Bernardo Nogheira (Alfa GTAJ) 28'03"03; 6. Gonsalvez (Austin Cooper S) a 1 giro; 7. Fino (Datsun) a 1 giro; 8. Josame (Datsun) a 1 giro; 9. Batista (Austin 1275) a 1 giro; 10. Moreno (Seat 1430-1600) a 1 giro.

Giro più veloce: Barrios, in 1'42"59

Gruppo 1

1. Bernardo Nogheira (Alfa GTV) 15 giri in 29'46"89, media 102.930 kmh; 2. Jamsal (Alfa GTV) 30'00"20; 3. Domingo Nogheira (Alfa GTV) 30'06"95; 4. Pinto (BMW 2002 TI) 31'28"85; 5. Gonsalvez (Austin Cooper S) 31'41"79; 6. Santino (Datsun 1200) 31'58"34; 7. Meirelles (Austin Cooper) 32'15"42; 8. Fino (Datsun 1200) 32'18"21; 9. Brasteiro (BMW 2002 TI) 32'43"20; 10. Gomez (Datsun 1200) 32'46"32.

Giro più veloce: B. Nogheira in 1'57"16

Gruppi 1 e 2 fino a 1000
1. Pyllis (Austin Mini) 15 giri in 30'53"4; 2. Martin (Fiat-Abarth) 31'21"20; 3. Martinez (Seat 600 D) 32'57"78; 4. Cavanna (Fiat-Abarth 850) 33'04"13; 5. Rodriguez (Austin Mini) a 1 giro.

FACETTI e TONDELLI a Vila Real 2000

● Molti e molto qualificati gli iscritti alla gara di domenica prossima a Vila Real, riservata alle due litri pur non essendo valida per il campionato. Sono già iscritte le Lola di Elford, Cabral, le due del team Bip di Santos e Gaspar, quelle del Barclays di Edwards e Busby, le Chevron del Red Rose Racing di Bridges e Lepp, e della Brescia Corse per Facetti e Tondelli, due della Montjuich per De Bagration e Juncadella, poi Lafosse, Hine, Fletcher e le GRD di Walker e dei portoghesi Neves e Lumano.

● Il team REPSOL-PEPSI COLA, di cui fanno parte MESIA e JIMENEZ, che ricordiamo terzi assoluti alla 4 ore di Monza, ha acquistato una seconda Ford Capri con la quale i due correranno tutte le prossime gare del Campionato Turismo.

● Le vetture Seat ufficiali che ormai hanno praticamente conquistato il campionato spagnolo Rallies per Marche, andranno a fare anche qualche gara all'estero, iniziando dal Bajonne-Cote Basque.

I. c. c.



Interrotta a Magione la serie d'oro Martini nella formula ITALIA

Nel piccolo tracciato di Magione, specie ai primi giri, sono facili i « contatti ». Nelle foto, la F. Italia che vola ed atterra è quella di Brancatelli. Si riconoscono anche Cozza, Pedersoli, Cesarini

Energicamente GHINZANI

COPPA AUTODROMO MAGIONE - gara di velocità in circuito - Magione, 21 giugno 1973

LE CLASSIFICHE
FINALE FORMULA ITALIA (giri 30 - km 49,500)

1. Pier Carlo Ghinzani 28'20", media 104,791 kmh; 2. Martini 28'20"6; 3. Regosa 28'49"6; 4. Brancatelli 28'55"7; 5. Sangiuolo 28'56"1; 6. Ruggeri 28'57"4; 7. Pedersoli 28'57"7; 8. Bottani 29'11"; 9. Lombardi 29'11"8; 10. Maurizio 29'12" e 5; 11. Cagnoni a 1 giro; 12. Baiguera a 1 giro; 13. Bressa a 1 giro; 14. Cozza a 1 giro; 15. Fossi a 2 giri; 16. Sottanelli a 4 giri; 17. Farneti a 5 giri; 18. Cesarini a 13 giri.

Giro più veloce: Ghinzani, in 55", media 108 kmh.

Prima batteria: 1. William Cesarini in 14'43"6 media 100,831 kmh; 2. Brancatelli 14'45"5; 3. Farneti 14'46"2; 4. Regosa 14'54"3; 5. Sottanelli 15'10"6; 6. Lombardi 15'15"6; 7. Oliviero 15'18"; 8. Bressa 15'18"4; 9. Fiorini 15'29"2; 10. La Starza 15'35"5; 11. Morvillo a 1 giro.

Seconda batteria - 1. Pier Carlo Ghinzani 14'19"6 media 103,628 kmh; 2. Martini 14'21"5; 3. Cozza 14'33"6; 4. Sangiuolo 14'39"4; 5. Pedersoli 14'39" e 8; 6. Ruggeri 14'42"8; 7. Baiguera 14'51"; 8. Bottani 15'01"; 9. Fossi 15'06"3; 10. Cagnoni 15'06"8; 11. Riva 15'22"8.

GRUPPO 1
Classe 850 - 1. Lando Boanini (Fiat 850) 21'38"3 media 68,607 kmh; 2. Ghini (Fiat 850) 22'05"2.

Classe 1000 - 1. Boldrini (Mini Cooper) 20'46"4 media 71,354 kmh; 2. Compagnoli (A 112) 21'14"7; 3. Bagliardi (Mini Cooper) 21'18"3; 4. « D'Artagnan » (A 112) 21'25"2; 5. Paolini (A 112) 21'29"8; 6. Sartori (Fiat 127) 21'34"3; 7. Cappellini (A 112) 15'08"8 a 5 giri.

Classe 1150 - 1. Franco Betti (Fiat 128 C) 20'05"6 media 73,878 kmh; 2. Giorgi (Fiat 128 C) a 1 giro; 3. Vannini (Fiat 128 C) a 1 giro; 4. Silla (Fiat 128 C) a 1 giro; 5. Ferroni (Skoda 1100) 16'08".

Classe 1300 - 1. Gianfranco Riccitelli (Simca R. 2) 18'49"3 media 78,903 kmh; 2. Giorato (Simca R. 2) 18'49"7; 3. Menichetti (Simca R. 2) 18'57"3; 4. De Santis (Simca R. 2) 19'29"6; 5. Riccitelli Gianni (Simca R. 2) 19'39"7; 6. Bruni (Simca R. 2) 19'59"5; 7. Bartoli (R8 Gordini) a 2 giri.

Classe 1600 - 1. Brucolini (Alfa Romeo) 19'55"8 media 74,497 kmh.

Classe 2000 - 1. Aglietti (Alfa R. 2000) 19'50" media 74,868 kmh; 2. Talini (Alfa Romeo) 20'08"3.

GRUPPO 3
Classe 1300 - 1. Salamina (Fulvia 1300) 18'21"2 media 80,907 kmh; 2. Chianucci (Fulvia 1300) 18'26"3; 3. Coscioni (Fulvia 1300) 18'43"3; 4. Salvatori (Fiat X 1/9) 18'43"9; 5. Guerri (Fulvia) 19'10"7.

Classe 1600 - 1. Ponticelli (Fulvia) 18'49"2 media 78,903 kmh.

Classe 2000 - 1. Giuseppe Tarpani (Porsche) 19'05"3 media 77,789 kmh; 2. Lasci (GT) 19'11"8.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MAGIONE - La lunga serie delle vittorie del romagnolo Martini nelle gare della Formula Italia (sei su otto disputate), è stata interrotta da Pier Carlo Ghinzani della Scuderia Allegrini, che sulla pista di Magione ha vinto la sua terza prova di questo campionato. Si è trattato di una lotta bellissima ed incerta fino all'ultimo, tanto che è più volte « saltato » il record della pista, come prevedibile, che apparteneva ad una Formula Ford con 59"3.

Giro su giro il limite è stato portato da Ghinzani (già nelle prove uf-



Per una volta, Martini non è sul gradino più alto. Da sinistra, Martini, Ghinzani, Regosa

ficiali Truffo era sceso a 56"1) addirittura a 55" netti, lasciando perplessi anche i cronometristi: ma un pignolo esame dei dati ha confermato l'ottima prestazione del rivale di Martini, il che significa aver girato sui 1650 metri di Magione ad una media di 108 orari.

Delle gare della mattina, danneggiate anche dalla pioggia, c'è poco da dire. Nel gruppo 1 affermazione senza storia di Boldrini nella 1000 e Boanini nella 850; nella 1150 Betti è l'unico a compiere i 15 giri, mentre nelle 1300 la « danza » delle Simca Rally 2 è appannaggio di Gianfranco Riccitelli senza problemi. Nel gruppo tre partono solo tre macchine per due classi, 1600 e 2000, e primi sono Brucolini e Aglietti rispettivamente. L'ultima delle gare del gruppo 3 1300, 1600 e 2000 è disputata in un solo

raggruppamento nel pomeriggio con appena otto partenti; nella prima vince Salamina, nella seconda Ponticelli è solo, nella terza Tarpani supera Lasci nonostante ripetuti testa-coda. Ma ecco le gare dell'attesa Formula Italia.

Nella prima batteria sono in 14 al via, e manca Tagliaferri che aveva fatto registrare ottimi tempi in prova. Alla partenza il più svelto è Brancatelli seguito da Gunnella e Truffo, già vincitore di una gara di campionato e migliore tempo nelle prove; al terzo giro è in testa Gunnella, seguito da Truffo e Brancatelli e successivamente Truffo si porta in testa e si avvia a prendere il largo, quando il cedimento di un giunto al sesto giro lo costringe al ritiro; due giri dopo è la volta di Gunnella, mentre al terzo giro era andato fuori gara S. Riccitelli. Si accende in testa il duello tra Brancatelli ed il pilota magionese Cesarini, duello che porta al comando quest'ultimo, poi superato di nuovo dal primo e quindi nuovo sorpasso di Cesarini che vince davanti al suo pubblico, alla media di oltre 100.

Altri 14 piloti sono in gara nella seconda manche con Martini e Ghinzani in prima fila. All'abbassarsi della bandiera scatta Ghinzani, seguito da Martini, Cozza e Pedersoli. Alla seconda curva collisione fra Facimbeni e Piccolomini, che sono costretti ad abbandonare. Intanto in testa comincia l'alternarsi fra Ghinzani e Martini, poi Ghinzani prende il comando, alza la media sul giro a oltre 105 e termina in testa davanti a Martini staccato di un secondo e nove decimi.

Si arriva quindi alla finale su trenta giri, pari a circa 50 chilometri, con in prima fila Ghinzani all'esterno e Martini alla corda. Quest'ultimo prende il comando della gara seguito da Ghinzani, Cozza, Pedersoli e Cesarini, partito in sesta posizione in seguito allo schieramento stabilito dai tempi. Mentre in testa la lotta è fra i due mattatori della Formula Italia, alle loro spalle il pubblico segue soprattutto la gara di Cesarini che dopo pochi giri è addirittura in terza posizione, che però riprenderà dopo poco. Purtroppo al 13. passaggio un semi-asse cede e per Cesarini la corsa finisce. A metà gara l'altalena vede Martini, poi è Ghinzani a prendere il sopravvento, anche se ad un certo punto difende un po' troppo energicamente la sua posizione, mentre Martini tenta di sorpassarlo. Dopo questo tentativo, Ghinzani prende il volo ed al 27 giro « firma » la sua prestazione con il record sul giro in 55" netti a 108 orari.

Marco Grandini

Sempre caldo il Trofeo AGIP a Monza

LA CLASSIFICA (dopo 5 prove)

1. Aldo Cavallini punti 19;
2. Ottini 18; 3. Giagnoli 13;
4. Rosei 11; 5. Vargiu 10;
6. Bartoli 9; 7. Panzeri 8; 8. Frigerio 6; 9. Macchi 5, Mercatelli 5, Rossino P. 5; 12. Filippini Amadio 4, Ravaglia 4; 14. Pozzoli 3; 15. Cappellotto 2, Capra 2; 17. Maestri 1.

CADETTI

rissosi

CAVALLINI nuovo leader

MONZA - Come negli anni passati, anche la presente edizione del Trofeo Cadetti non sta venendo meno alla regola, che lo vuole ricco di motivi polemici, che vanno sempre più accentuandosi man mano che le prove vengono disputate. Al termine della quinta prova se ne è avuta l'ennesima conferma, con litigi da parte di più piloti che evidentemente dimenticano di essere impegnati in una contesa essenzialmente sportiva, da dove gli asti e i rancori le gelosie e le accese rivalità dovrebbero essere tenute debitamente in disparte. Invece si va avanti sempre peggio e chi ci rimette è soprattutto questo tartassatissimo sport dell'automobile, che già fa tanta fatica ad andare avanti almeno in Italia.

Ma veniamo alla quinta prova del « Cadetti » nei suoi particolari. Sessantasei iscritti distribuiti nelle solite tre batterie (ciascuna sulla distanza di dodici giri della pista junior pari a 28,860 chilometri) e finale sulla distanza di 48,100 chilometri. C'è da tenere soprattutto d'occhio il giovane sardo Andrea Vargiu, vincitore della quarta prova con la disinvoltura dei campioni provetti.

Il leader della classifica, Bruno Ottini, pare in ogni modo in grado di rintuzzare qualsiasi velleità da parte degli avversari tutti. Ma, come spesso succede,

il pronostico non sarà rispettato, allorché al termine della finale si tireranno le somme. Entrambi i piloti, pur protagonisti di una serata di sicura vena, si ritroveranno con ben poco nel proprio cantiere.

TROFEO CADETTI - Gara di velocità per monoposto F. 875 - Monza, 23 giugno 1973 - 5. prova.

1. BATTERIA

1. Leo Bartoli (Melesi) in 15'39"2 alla media di 110,616 kmh; 2. Santandrea (Santandrea) 15'56"2; 3. Rossino P. (Repetto) 15'56"8; 4. Rosso S. (Repetto) 15'58"; 5. Della Torre (Santandrea) 15'58"4; 6. Cavallini C. (Repetto) 16'15" e 1; 7. Piccaluga (Sace '72) 16'22"; 8. Lugli S. (Melesi) 16'22"4; 9. Bionda (Lab) 16'32"4; 10. Pessina (Grasselli) 16'47"1; 11. Bissoli (Bissoli-Melesi) 16'47"3; 12. Colombo (Daco) 16'57"6; 13. Catella (Santandrea) a 1 giro; 14. Ghigo (Santandrea) a 1 giro; 15. De Pace (CRM-Lab) a 1 giro; 16. Carini (Santandrea) a 2 giri; 17. Miragliotta (Melesi) a 4 giri; 18. Cairoli (Repetto) a 6 giri; 19. Ballarino a 8 giri; 20. Brioschi (Repetto) a 8 giri; 21. Missaglia Thiele a 12 giri.

2. BATTERIA

1. Andrea Vargiu (Vargiu) 15'23"5 alla media di 112,502 kmh; 2. Rosei (Daco) 15'24"; 3. Frigerio (Fimar) 15'45" 4. Bianchi (Thiele) 15'45"4; 5. Macchi A. (Repetto) 15'45"6; 6. Filippini A. (Melesi) 15'47"; 7. Boschini (CRM) 15'48"; 8. Fortunato (Vargiu) 15'58"4; 9. Mercatelli (Mig-Mercatelli) 15'58"6; 10. Ceria (Repetto) 16'09"2; 11. Grasselli (Repetto) 16'09"5; 12. Citterio (Tonetti) 16'26"5; 13. Borrello (Albertinazzi) 16'39"6; 14. Ozzello (Thiele) a 1 giro; 15. Sario (Vigezzi) a 3 giri; 16. Mariani (Dywa) a 5 giri; 17. Nebuloni (Dywa) a 6 giri; 18. Gianoli (RGB) a 7 giri; 19. Cappellotto (Repetto) a 9 giri; 20. Panzeri (Lab) a 11 giri.

3. BATTERIA

1. Bruno Ottini (Melesi) in 15'30" alla media di 111,716 kmh; 2. Cavallini Aldo (Lab) 15'30"1; 3. Consonni (Repetto) 15'51"4; 4. Capra (Repetto) 15'51"6; 5. Ravaglia (Lab) 16'03"6; 6. Lugli V. (Melesi) 16'04"8; 7. Pavesio (Repetto) 16'05" e 1; 8. Gariboldi (Lab Santandrea) 16'13" e 4; 9. Miolli (CRM) 16'18"; 10. Crivelli Visconti (De Rui) 16'20"5; 11. Magi (CRM) 16'45"8; 12. Pluderi (Santandrea) a 1 giro; 13. Guerra (CRM) a 1 giro; 14. Minellono (Lab) a 1 giro; 15. Durlo (Airoldi) a 1 giro; 16. Meazza (Moroni) a 2 giri; 17. Sofia (Sofia) a 6 giri; 18. Daverio (Daco) a 7 giri; 19. Basso a 8 giri; 20. Maestri (Melesi) a 12 giri.

FINALE

1. Aldo Cavallini (Lab) 20 giri in 25'30" alla media di 113,216 kmh; 2. Frigerio (Fimar) 25'30"3; 3. Filippini A. (Melesi) 25'54"8; 4. Macchi A. (Repetto) 25'59"; 5. Capra (Repetto) 26'00"9; 6. Vargiu (Vargiu) 26'08"5; 7. Bartoli (Melesi) 26'15"4; 8. Cavallini C. (Repetto) 26'19"8; 9. Ceria (Repetto) 26'27"1; 10. Boschini (CRM) a 1 giro; 11. Santandrea (Santandrea) a 2 giri; 12. Ozzello (Thiele) a 2 giri; 13. Ottini (Melesi) a 3 giri; 14. Rosei (Daco) a 4 giri; 15. Fortunato (Vargiu) a 9 giri; 16. Della Torre (Santandrea) a 10 giri; 17. Mercatelli (Mig-Mercatelli) a 11 giri; 18. Pavesio (Repetto) a 11 giri; 19. Consonni (Repetto) a 12 giri.

La prima batteria per la quale si schieravano 21 vetture vedeva il predominio della Melesi di Leo Bartoli, che staccava nettamente tutte le altre vetture per concludere vittoriosamente con un buon vantaggio davanti a Santandrea, Piero Rossino, Rosso, Dalla Torre e Camillo Cavallini. Nella seconda si registrava il brillante successo di Andrea Vargiu, che riusciva ad avere la meglio sulla strenua resistenza di Marcello Rosei.

Ed eccoci alla terza batteria, con venti vetture schierate come nella seconda. Entusiasmante il duello cui hanno dato vita Bruno Ottini su Melesi e Aldo Cavallini su Lab. Dodici giri tirati alla morte senza che nessuno dei due riesca a prendere il largo. Sul traguardo sarà la Melesi a spuntarla sull'acerrima Lab anche se per un soffio.

Per la finale, che si disputa con un pubblico folto, si disputa nella tribuna principale che in variante, ci si attende una gara sicuramente interessante. Al quinto giro il primo colpo di scena. Non si vedono nel gruppo di testa Vargiu e Bartoli. Passano staccatissimi. Cosa è successo? Si sono semplicemente agganciati in parabólica, finendo entrambi nella sabbia con conseguente irrimediabilmente perdita di tempo. Contemporaneamente anche Rosei è costretto nelle ultime posizioni per poi scomparire dalla scena. Restano a condurre in testa Ottini, Cavallini e Frigerio che si danno aspra battaglia.

A tre giri dal termine, quando la Melesi di Bruno Ottini era riuscita a vincere abbondantemente la strenua resistenza della Lab di Cavallini e della Melesi per cui sfuma il grande colpo di scena. Si rompe il motore della Melesi per cui sfuma il grande sogno di Ottini di avanzare ulteriormente nella classifica provvisoria del Trofeo. Vince così Cavallini che diventa anche il nuovo leader.

Al termine della gara, discussioni a non finire tra i sostenitori di Vargiu e tutti gli altri. L'agganciamento in parabólica tra il sardo e Bartoli era oggetto di due versioni differenti. Per i primi colpa di Bartoli per gli altri colpa di Vargiu. La mezzanotte era ormai passata da più di un'ora e le discussioni continuavano. Certo che questo Vargiu comincia a dare fastidio a molti...

Roberto Andreis

La MARCH-BMW del toscano rinnova prodezze a tempo di record nella BOLZANO - MENDOLA

NESTI calibro 105

BOLZANO-MENDOLA - Gara internazionale di velocità in salita - Bolzano, 24 giugno 1973

LE CLASSIFICHE TURISMO NAZIONALE

Classe 850 (tutte Fiat 850) 1. Guido Lasciarrea in 12'18"1; media 70,235 kmh; 2. Spiller 12'25"8; 3. Cinel 12'29"7; 4. Zanessi 12'35"7; 5. Predonzan 12'37"2.

Classe 1000: 1. Romano Casasola (Mini Cooper) in 11'54"3; 72,575 kmh; 2. Crivellaro (Mini Cooper) 11'55"1; 3. Coscio (Mini Cooper) 12'02"7; 4. Levaroni (Mini Cooper) 12'06"1; 5. Stefanelli (Fiat 127) 12'07"5; 6. Vesochetti (Autobianchi)

Classe 1150 (tutte Fiat 128): 1. Diego Stinto in 11'27"7; media 75,382 kmh; 2. Concina 11'43"2; 3. Guarise 11'43"8; 4. Rossi 11'49"1; 5. Marchiol 11'50"8; 6. «Attila» 11'58"2; 7. Urthaler 12'00"1.

Classe 1300: 1. Renato Girlando (Simca) in 11'05"1; media 77,955 kmh; 2. Ranzato (Fiat 128) 11'05"1; 3. Grassetto (Fiat 128) 11'06"6; 4. Giorato (Simca) 11'08"5; 5. Ziller (Simca) 11'09"5; 6. Pattis (Fiat 128) 11'17"1; 7. Campedelli (Simca) 11'23"4; 8. Callegaro (Simca) 11'24"1; 9. Mozan (Simca) 11'26"4; 10. Cogato (Fiat 128) 11'32"9; 11. Dalla Vecchia (Mini Cooper) 11'35"9; 12. Adami (Fiat 128) 11'42"1; 13. Sferrella (Fiat 128) 11'42"3; 14. Bennato (Fiat 128) 11'43"3.

Classe 1600: 1. Hell Hermann (BMW), in 11'02"6; media 78,238 kmh; 2. Furlanetto (Alfa Romeo) 11'14"4; 3. Profunser (Alfa Romeo) 11'17"2; 4. «Rubio» (Alfa Romeo) 11'18"6; 5. Kircher (Alfa Romeo) 11'23"7; 6. Prandtatler (Fiat 124) 11'24"1; 7. Daminato (Alfa Romeo) 11'25"6; 8. Baldan (BMW) 12'22"2.

Classe 2000: 1. Achille Voltolina (Alfa Romeo) in 10'47"8; media 80,149; 2. «Sprintino» (Alfa Romeo) 10'47"1; 3. Tacchini (Alfa Romeo) 10'48"1; 4. Pezzali (Alfa Romeo) 10'50"9; 5. Talini (Alfa Romeo) 11'13"6; 6. «Igor» (Alfa Romeo) 11'29"9; 7. Pellegrin (BMW) 11'33"1; 8. Bellina (Alfa Romeo) 11'44"8.

TURISMO SPECIALE

Classe 500 (tutte Fiat 500): 1. Paolo Rigon in 12'18"1; media 70,244 kmh; 2. Zannoni 12'32"8; 3. Griggio 12'39"1; 4. Morello 12'56"1; 5. Facchetti 13'28"8; 6. Bordignon 17'57"1.

Classe 600 (tutte Fiat Abarth): 1. «Tibelli» in 11'26"1; media 75,558 kmh; 2. Barbetti 12'16"5; 3. Sensi 12'27"4; 4. Tanghetti 12'29"8; 5. Garbelli 13'42"1; 6. Bianchet 14'01"3.

Classe 700 (tutte Fiat Abarth): 1. Giuliano Torregiani in 11'48"9; media 13,128 kmh; 2. Menapace 12'03"7; 3. Gerardi 12'04"8; 4. Caramaschi 12'16"1; 5. Ongaro 12'33"1; 6. Antonini 12'43"3; 6. Gario 12'43"3; 8. Veltri 12'56"7; 9. Pontini 12'25"2.

Classe 850 (tutte Fiat Abarth): 1. Ubaldo Smittarello in 10'37"1; media 81,369 kmh; 2. Pera 10'39"9; 3. Pace 10'55"4; 4. Menon 11'28"4.

Classe 1000: 1. Emiliano Cumini (Fiat Abarth) in 11'19"5; media 76,292 kmh; 2. Liotta (Fiat 127) 11'52"6; 3. Bertolo (Fiat Abarth) 11'54"1.

Classe 1150: 1. Paolo Cozzarolo (Fiat 128) in 10'08"5; media 85,193 kmh; 2. Frasson (Fiat 128) 10'21"1; 3. «Gilena» (Fiat 128) 10'24"5; 4. Nart (Simca) 10'43"6; 5. Satta (Fiat 128) 10'47"1; 6. «Nevegal» (Fiat 128) 11'21"1; 7. Simeaner (Fiat 128) 11'59"7; 8. Pettanò (Fiat 128) 12'35"7.

Classe 1300: 1. «Willer» (Fiat 128) in 9'50"9; media 87,731 kmh; 2. Brunner (Alfa Romeo) 9'59"1; 3. Perego (Alfa Romeo) 10'07"9; 4. Dei Cas (Alfa Romeo) 10'27"2; 5. Pittaro (Alfa Romeo) 10'29"4; 6. Obertegger (NSU) 11'21"9; 7. Scieghi (Alfa Romeo) 11'26"4.

Classe 1600: 1. Marcello Alvise (BMW) in 10'06"2; media 85,517 kmh; 2. Filippuzzi (Alfa Romeo) 10'15"4; 3. Ricci (BMW) 10'19"5; 4. Baldan (Alfa Romeo) 10'44"6; 5. Conin (Alfa Romeo) 10'48"1; 6. Pellanda (BMW) 10'48"3; 7. Strada (Alfa Romeo) 11'08"1; 8. Gemini (Alfa Romeo) 11'27"7.

Classe 2000: 1. Helmut Mander (Opel) in 9'12"7; media 93,794 kmh; 2. Ruoso (Ford) 9'35"4; 3. Zarpellon (Alfa Romeo) 9'47"9; 4. Pittini (Alfa Romeo) 9'48"3; 5. Baldini (BMW) 10'08"3; 6. Freschi (Ford) 10'25"3; 7. Imberti (Ford) 11'44"2.

Classe 3000: 1. «Bloody Black Tiger» (Opel) in 10'25"3; media 82,905 kmh; 2. Prati (Ford) 10'57"7.

GRAN TURISMO NAZIONALE

Classe 1300 (tutte Lancia Fulvia): 1. Ezio

Morellato in 11'04"2; media 78,049 kmh; 2. Urban 11'37"1; 3. Flocchini 11'30"8; 4. «Fulvio» 11'42"4; 5. Dalmas 11'45"8; 6. Tomazzoni 11'49"1; 7. D'Inca 12'06"1.

Classe 1660: 1. Adriano Baso (Renault) in 10'27"1; media 82,680 kmh; 2. «Archimede» (Renault) 10'51"6; 3. «Winchester» (Renault) 10'57"1; 4. Debona (Lancia Fulvia) 11'17"6; 5. Nizzero (Renault) 11'18"2; 6. Gemignani (Lancia Fulvia) 12'02"1; 7. Ivana Giustri (Renault) 17'13"5.

Classe 2000: 1. Luciano Dal Ben (Fiat 124) in 11'26"3; media 75,536 kmh; 2. Freitag (Opel) 11'35"3.

Classe oltre 2000: 1. Odoardo Govoni (De Tomaso Pant) in 9'59"1; media 86,545 kmh; 2. Parpinelli (De Tomaso Pant.) 9'59"1; 3. Tormene (De Tomaso Pant.) 10'44"3; 4. Fabris (De Tomaso Pant.) 10'18"9; 5. Vannini (De Tomaso Pant.) 10'32"2; 6. Egger (Porsche) 11'29"1.

GRAN TURISMO SPECIALE

Classe 1000: 1. Paolo Friso (Fiat Abarth) in 10'57"7; media 78,821 kmh; 2. Pezzella (Fiat Abarth) 10'58"1; 3. Spica (Fiat Abarth) 11'06"9; 4. Azzarini (Fiat Abarth) 11'12"1; 5. Melandri (Fiat Bertone) 11'55"8; 6. Viatto (Fiat 850) 12'36"4; 7. Visentin (Fiat Abarth) 12'42"1.

Classe 1300: 1. Antonio Runfola (Lancia Fulvia) in 9'59"4; media 86,487; 2. Facetti Rosadele (Lancia Fulvia) 10'03"6; 3. Ronchi (Lancia Fulvia) 10'15"2; 4. Librizzi (Renault) 10'45"1; 5. Ronchi (Lancia Fulvia) 10'51"4; 6. Gagliardo (Lancia Fulvia) 11'43"2.

Classe 1600: 1. «Carter» (Renault) in 9'38"1; media 89,689 kmh; 2. Fiegl (Alfa Romeo) 10'11"1; 3. Cattane (Alfa Romeo) 10'13"1; 4. Rossi (Alfa Romeo) 10'13"5; 5. Brunone (Alfa Romeo) 10'19"3; 6. Dich (Lancia Fulvia) 10'52"1; 7. Arena (Alfa Romeo) 11'10"6.

Classe 2000: 1. Giorgio Del Curto (Porsche) in 9'30"9; media 90,804 kmh; 2. Frisori (Porsche) 9'33"2; 3. Rovida (Porsche) 9'51"8; 4. Pegger (Porsche) 10'08"1; 5. «Tatoga» (Porsche) 10'14"2; 6. Carnona (Opel) 10'17"4; 7. Donà (Porsche) 10'38"1; 8. Facca (Porsche) 10'47"4.

Classe oltre 2000 (tutte Porsche): 1. Guido Fossati in 9'20"2; media 92,539 kmh; 2. Arfé 9'38"3; 3. Capra 9'56"1; 4. Zarattin 10'45"7.

SPORT

Classe 1000: 1. «Raham» (AMS) in 9'23"2; media 92,046 kmh; 2. Soria (Fiat Abarth) 9'36"2; 3. Donà (AMS) 9'42"5; 4. Rebal (Fiat Abarth) 9'43"8; 5. Pain (Fiat Abarth) 9'54"2; 6. Brunetta (Fiat Abarth) 9'56"6; 7. «Rossetto» (Fiat Abarth) 10'01"4; 8. Sarti (AMS) 10'03"5; 9. Piccin (Fiat Abarth) 10'12"8; 10. Baldo (Fiat Abarth) 10'13"2.

Classe 1300: 1. Pasquale Anastasio (A.M.S.) in 9'12"6; media 93,811 kmh; 2. Lehmann (Abarth) 9'53"9; 3. Tesini (Dallara) 9'57"1; 4. Ranzolin (AMS) 10'26"1.

Classe 1600: 1. Maurizio Polin (Lola) in 9'08"6; media 94,495 kmh; 2. Pellegrino (Chevron) 9'16"2; 3. Bettoni (Chevron) 9'25"1; 4. Sanetti (Alfa Romeo) 10'04"8.

Classe 2000: 1. Mauro Nesti (March-BMW) in 8'13"2; media 105,110 kmh; 2. Abt (Fiat Abarth) 8'57"7; 3. «Mascaleoro» (Porsche) 9'47"5.

Classe oltre 2000: 1. Mario Nardari (Chevron) in 10'00"9; media 86,271 kmh.

Commissari tecnici durissimi: nove squalificati!

BOLZANO - Una serie di verifiche veramente accurate hanno tolto di classifica un gran numero di concorrenti: al termine infatti di un controllo d'ufficio sono stati trovati irregolari per mancanza della ruota di scorta Menon (Gr. 2 classe 850), De Cas (Gr. 4 classe 1300), Carmona e Del Curto (Gr. 4 classe 2000), Facca (Gr. 2 classe 2000) e Librizzi (Gr. 4 classe 1300). Inoltre per gomma sporgente dal parafrangente è stato escluso Liotta (Gr. 2 classe 1000) mentre Pellegrin (Gr. 2 classe 2000) montava ruote in lega non permesse. Nella classe 1000 del Gr. 4 Friso è stato tolto di classifica per peso non regolamentare su reclamo di Pezzella, mentre il reclamo di Pain contro Donà non è stato accolto.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BOLZANO - Quanta strada si è percorsa da quando Bruno Fontanini su Alfetta 1750 vinse la prima Bolzano-Mendola nel 1930, alla media di 66,515 kmh, alla giornata del portacolori della Cebora, Mauro Nesti, che sulla velocissima March-BMW ha stabilito il nuovo primato della corsa con una media sbalorditiva di oltre 105 ora!

Il pilota della Cebora ha trionfato nella Mendola '73, anche se senza troppi avversari, dando una lampante prova della sua classe. Per arrivare a questa impresa ed avere ragione con la sua March-BMW di Polin e Abt, che nelle prove avevano ottenuto un tempo migliore, Nesti è dovuto salire nel tempo di 8'13"2 inferiore di 6 secondi al record stabilito da Pica; su Brabham F. 3, nella scorsa edizione.

I tre valorosi piloti si sono dati battaglia in gara. Polin ha subito messo a tacere Anastasio che, salito in 9'12"7, era riuscito a spodestare dalla classifica assoluta quell'Helmut Mander che su Opel, aggiudicandosi il miglior tempo del gruppo 2, da oltre un'ora e mezzo ne deteneva il comando. Ma subito Abt, partito sette minuti dopo, ha messo l'ipoteca sull'assoluto salendo in 8'57"7, tempo demolito due minuti dopo da Nesti.

Veniamo ora alla corsa, organizzata in modo encomiabile dall'AC Bolzano ed interessantissima per le lotte vivacissime che si sono avute in ognuna delle 30 classi in programma.

Nel turismo gruppo uno Voltolina su AR si è impossessato dell'assoluto precedendo di soli 3 decimi «Sprintino» che nelle prove aveva ottenuto il miglior tempo.

Sempre nel gruppo uno, mentre Lasciarrea, Stinco, Hell non hanno avuto difficoltà, come volevano le indicazioni della vigilia, ad assicurarsi la vittoria nelle classi 850, 1150 e 1600, Cassola e Girlando hanno conquistato il successo sul filo dei decimi di secondi davanti a valorosi avversari come Crivellaro e Ranzato. Nel gruppo 2 già detto dello exploit di Mander che ha dato il «segnale» sui tempi agli effetti dei primi posti della classifica assoluta, diremo che facendo fede al pronostico hanno assaporato il piacere della vittoria Rigon nella 500, «Tibelli» nella 600, Torregiani nella 700, Smittarello nella 850, Cumini nella 1000, Cozzarolo nella 1150, «Willer» nella 1300, Marcello 1600, «Bloody Black Tiger» nella oltre 2000.

Nel granturismo nazionale abbiamo assistito con piacere al ritorno alla vittoria di Odoardo Govoni. Il pilota della Nettuno ottenendo con la sua De Tomaso Pantera il tempo di 9'59"9, si è assicurato l'assoluto nel gruppo.

Nel GT speciale Fossati al volante di una Porsche gelando i cronometri su un superbo 9'20"2 che gli vale l'assoluto del gruppo e lo inserisce al 7. posto assoluto mentre Friso per 4 decimi ha la meglio su Pezzella nella 1000.

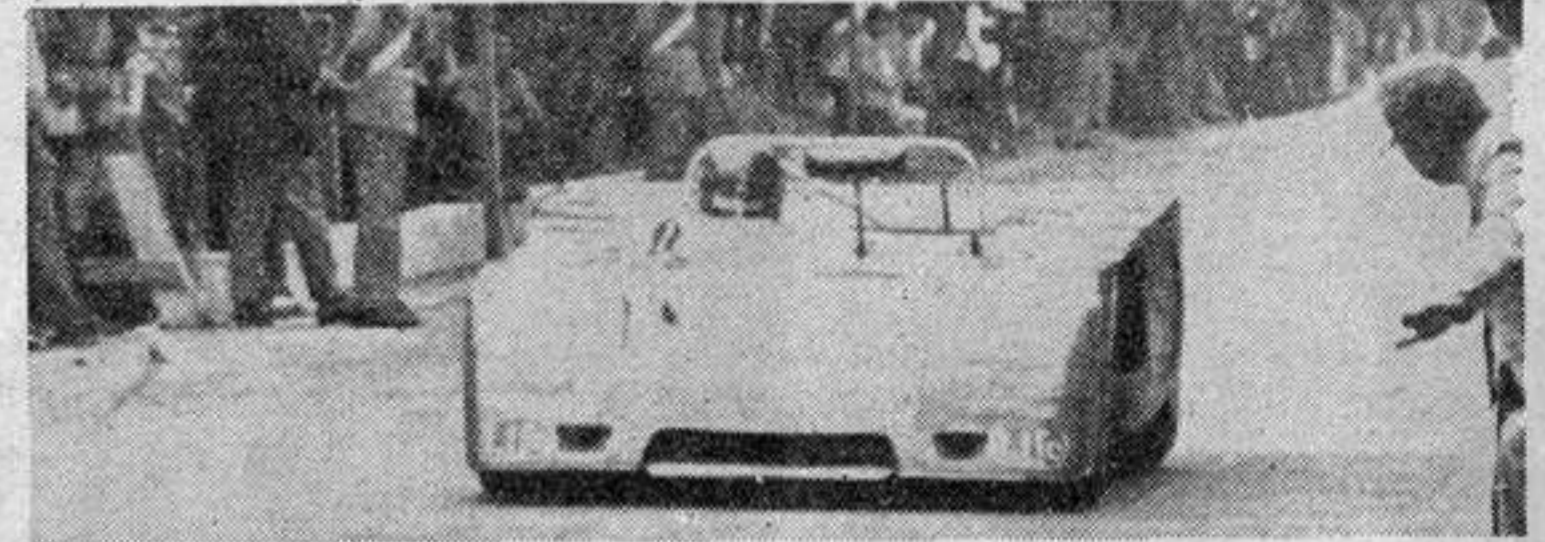
Ma ormai il rombo assordante dei motori ha creato con la partenza delle Sport un'atmosfera di «suspense»; «Raham» tenta di spodestare dal primato Mander che da oltre un'ora e mezzo detiene il miglior tempo della gara, ma non vi riesce pur aggiudicandosi il successo nella classe 1000, Ce la farà subito dopo Anastasio vincitore della 1300, ma anche il primato di Anastasio ha breve durata, poiché il tedesco Abt s'insedia sulla poltrona d'onore col tempo di 8'57"7.

Nesti però, com'è suo costume infilata tutti e con il tempo di 8'13"2 si insedia al comando.

Carlo Burlando

ERICE - «Amphicar» (sotto nella telefoto) a fine corsa era raggiante. E ne aveva ben donde. Oltre ad aver stabilito il nuovo record della corsa battendo un manipolo particolarmente nutrito di temibili avversari e aver portato a casa preziosi punti per il Trofeo della Mon-

tagna, il pilota della Pegaso sapeva che da lì a poco avrebbe intascato un assegno di un milione, tondo tondo, messo in palio degli organizzatori per il vincitore assoluto. Questo spiega forse come mai ci fossero al via tante Sport competitive e tanti nomi altisonanti...



● Ecco la travagliata storia di «Frank Mc Boden» e della sua misteriosa trasferta nelle brume del nord in cerca della sua amata Chevron B 21. Il pilota della scuderia «Ateneo-Jolly Club» doveva partecipare, giovedì passato, alla «Monte Kronio» che si è svolta a Sciacca. Ma la sua macchina, che reduce da Misano doveva arrivare in Sicilia in tempo utile per la corsa agrigentina, non si vedeva in tempo a causa dello sciopero dei traghetti. Quando finalmente, a corsa finita, il battello raggiungeva Palermo, la sorpresa era grande nello scoprire che nella stiva c'era tutto meno che la... Chevron.

A questo punto «Frank Mc Boden» partiva in aereo per Milano, nel tentativo di recuperare la macchina in tempo utile per la Trapani-Erice. Giunto nel capoluogo lombardo il pilota palermitano aveva la amara sorpresa di scoprire che l'officina che si occupa dell'assistenza alla vettura era chiusa per ferie. Nuova trasferta a Genova e qui si scopriva che la macchina era stata depositata in garage in attesa di spedirla in Sicilia (ma quando?). A questo punto il buon Cicco reperiva funambolicamente una bisarca e, improvvisatosi camionista, portava personalmente la macchina fino in Sicilia, a Trapani.

Ma i guai non eran finiti. Messa la macchina in strada per le prove ci si accorgeva che dentro il cambio c'erano ancora i rapporti lunghi da pista, e così «Frank Mc Boden» ha fatto la cronoscalata, col motore sottocoppia, meno quando stava in terza, visto che nella notte precedente alla corsa aveva fortunatamente trovato un ingranaggio di quella marcia un po' meno... infelice degli altri.

g. m.

«MONTE ERICE» - Corsa di velocità in salita valida per il Trofeo nazionale della montagna - Percorso Km 6,670 - Trapani, 24 giugno 1973

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 1000 - 1. Vincenzo Lombardo (A 112) 5'46"5 media 69,298 kmh; 2. Agosta (Fiat 127) 5'48"8; 3. Livigni (A112) 5'50"1; 4. Serio (A112) 5'50"2; 5. «Linus» (A 112) 5'50"3; 6. «Rincione» (Innocenti Cooper) 5'52"4; 7. Garraffa (A112) 5'54"1 e 2; 8. Cappello (Fiat 127) 5'54"7; 9. Marino (Fiat 127) 5'55"3; 10. Terrana (Fiat 850 SC) 5'58"6.

Classe 1150 - 1. Francesco Lacria (Fiat 128 coupé) 5'32"2, media 72,281 kmh; 2. Lucà (Fiat 128 coupé) 5'48"3.

Classe 1300 - 1. Francesco Vintaloro (Fiat 128 coupé) 5'21"2, media 74,757 kmh; 2. «Chivas» (Simca Rallye 2) 5'24"6 (squalificato); 3. Grimaudo (Fiat 128 coupé) 5'28"9; 4. Orobello (Fiat 128) 5'29"7; 5. «Toio» (Simca Rallye 2) 5'29"8; 6. «Poldo» (Fiat 128) 5'32"1; 7. Serra (Fiat 128) 5'47"5; 8. Caminiti (Innocenti Cooper) 5'54"2; 9. Cernigliaro (Innocenti Cooper) 5'54"5; 10. Bilanci

Classe 1600 - 1. Giuseppe Mascari (Fiat 124) 5'45"5, media 69,499 kmh; 2. Pilieri (Alfa Romeo GTV) 5'49"2; 3. Anzalone (Mazda) 5'53"8.

Classe 2000 - 1. Di Giuseppe (Alfa Romeo GTV) 5'17"9, media 75,533 kmh; 2. «Devil» (Ford Mexico) 5'41"6; 3. De Simone (Ford Mexico) 5'45"7.

GRUPPO 2

Classe 500 - 1. Isidoro Buzzotta 5'40"6, media 70,499 kmh; 2. Fatebene 5'43"3; 3. Cernigliaro 5'47"1; 4. Gianquinto 5'48"3; 5. Guastella 6'11"1; 6. Di Girolamo 6'14"1 e 8; 7. Peraino 6'24"1; 8. Armao 6'24"4; 9. La Monica 6'46"5; 10. Cappello 6'48"1 e 2 (tutti su Fiat 500).

Classe 600 - 1. Mario D'Amico 5'31"1, media 72,543 kmh; 2. «Ciopi» 5'32"3; 3. Adamo 5'37"5; 4. Gioncardi 5'38"5; 5. Alduina 5'50"1; 6. Costa 5'56"6; 7. Morale 6'03"2; 8. Todaro 7'07"8; 9. Iapichino 7'20"8 (tutti su Fiat Abarth 595).

Classe 700 - 1. Aldo Fina 5'05"1, media 78,727 kmh; 2. Greco 5'24"8; 3. Marchese 5'35"8; 4. Di Salvo 5'37"1 (tutti su Fiat Abarth 695).

Classe 850 - 1. Ugo Gerbino 5'13"8, media 76,520 kmh; 2. Villa 5'17"5; 3. Mione 5'18"1; 4. Licata 5'32"1; 5. Pocerobba 5'32"7; 6. Gervasi 5'43"2; 7. Rito 5'52"3 (tutti su Fiat Abarth 850).

Classe 1000 - 1. Sebastiano Cangemi (Fiat Abarth) 5'02"7, media 79,326 kmh; 2. Lo Piccolo (Fiat Abarth) 5'13"8; 3. Piro (Fiat Sport C) 5'45"5; 4. Lombardo

Classe 1150 - 1. Carnibella (Fiat 128) 4'55"4, media 81,286 kmh; 2. «Pepito» (Fiat 128) 5'09"5; 3. Russo (Fiat 128) 5'09"6; 4. De Luca (Fiat 128) 10'07"4.

Classe 1300 - 1. «Jojo» (Fiat 128 C) 4'54"1, media 81,645; 2. Mannino (A. Romeo GTA) 5'07"5; 3. La Licata (A. Romeo GTA) 5'19"2; 4. «Giusy» (A. Romeo GTA) 5'25"5; 5. Fontana

Classe 1600 - 1. Giovanni La Mantia (A. Romeo GTV) 4'56"1, media 81,094

kmh; 2. Punzo (BMW 1600) 5'01"5; 3. Trapani (A. Romeo GTV) 5'03"6; 4. Ganci (A. Romeo GTV) 5'06"1; 5. «Fireball» (A. Romeo GTV) 5'10"4.

Classe 2000 - 1. «Le Cabotine» (BMW 2002) 4'58"1, media 80,550 kmh; 2. Virzi (Ford Escort) 5'07"3.

Classe 3000 - 1. Giuseppe Valenza (Fiat 2300 S) 5'35"1, media 71,677 kmh.

GRUPPO 3

Classe 1300 - 1. Giuseppe Saporito (Lancia Fulvia) 5'12"3, media 76,885 kmh; 2. Riffino Ferrari (Lancia Fulvia) 5'17"1; 3. Verso (Lancia Fulvia) 5'32"7; 4. «Sullivan» (Fiat X 1/9) 5'36"7; 5. Petrolà (Lancia Fulvia) 5'38"4; 6. Ferraro (Lancia Fulvia) 5'45"5; 7. Costagliola

Classe 1600 - 1. Damiano Canonieri (Lancia HF 1.6) 5'09"1, media 77,708 kmh; 2. Barraja (Alpine Renault) 5'11"1; 3. Doria (Alpine Renault) 5'16"5; 4. Pirrone (Alpine Renault) 5'18"5.

Classe oltre 2000 - 1. Giuseppe De Gregorio (Pantera De Tomaso) 5'03"3, media 79,169 kmh.

GRUPPO 4

Classe 1300 - 1. Gaetano Lo Jacono (Lancia HF 1.3) 4'47"1, media 83,636 kmh; 2. «Benn» (Lancia HF 1.3) 4'49"5; 3. Accardi (Lancia HF 1.3) 4'52"4; 4. Spatafora (Alpine Renault) 4'56"5; 5. Favara (Lancia HF 1.3) 5'03"9; 6. Garuffi

Classe 1600 - 1. Paolo De Luca 4'41"2, media 85,391; 2. Gagliano 4'50"3; 3. La Luca 5'00"7; 4. Seminara 5'16"5; 5. Celestino 5'24"8 (tutti su Alfa Romeo GTA).

Classe 2000 - 1. Arcangelo Bellomo (Porsche 911/S) 4'49"4, media 82,971; 2. Rubino (Porsche 911/S) 5'02"8.

Classe oltre 2000: 1. Marchiolo (Porsche 911/S) 4'47"9, media 83,403 kmh.

GRUPPO 5

Classe 1000 cc: 1. «Popsy Pop» (AMS 1000) 4'38"4, media 86,249 kmh; 2. Virgilio (Dallara 1000) 4'39"3; 3. Guarruso (Fiat Abarth) 5'05"3; 4. Castiglia

Classe 1300: 1. Barraco Salvatore (AMS) 4'26"7, media 90,033 kmh; 2. Calascibetta (CDS 1300) 4'32"4; 3. Lisitano (Fiat Abarth) 5'02"4; 4. Scaletta

Classe 1600 - 1. «Paul Chris» (AMS Alfa Romeo) 4'26"7, media 90,033 kmh; 2. Pugliesi (AMS) 4'41"3 (squalificato); 3. Veninata (AMS) 4'58"1 (penalizzato 13""); 4. Pizzo (Fiat Abarth) 5'0

Anche alcune squalifiche nella combattutissima TRAPANI-MONTE ERICE

Giliberti fatica AMPHICAR vola

ERICE - «Amphicar» a tempo di record nella diciannovesima edizione della «Trapani-Monte Erice», la classicissima siciliana valida quest'anno per il trofeo della montagna, limitatamente alle prime due divisioni del gruppo cinque, oltre che per il campionato siciliano e il campionato sociale dell'AC Trapani.

Il forte portacolori della «Pegaso» ha fatto tris, rinnovando i successi già ottenuti a Monte Erice nel '70 e nel '71. Quest'anno, poi, con la Chevron B 23, è riuscito a migliorare quel 4'04" e 2 che aveva stabilito con la due litri Fiat-Abarth nel '71 e che era rimasto caparbiamente imbattuto lo scorso anno, quando il successo era andato ad Angelo Giliberti. Oggi le posizioni si sono invertite. «Amphicar» è tornato al vertice, con un intoccabile 4'02"7 che lungo i 6,670 km che da Valderice portano all'incantevole paesino medioevale di Erice, significano 98,936 kmh di media.

Giliberti di contro, alla sua prima esperienza con una Lola T 292 buona a motore e un po' meno a telaio, non è riuscito ad andare oltre a un pur brillante 4'05"5 che gli è valso il secondo posto, dovuto forse anche a una certa fatica fisica che il pilota ha accusato, soprattutto verso metà corsa, deconcentrandosi un poco.

«Frank McBoden», campione italiano in carica delle Sport 1000, oggi al volante della Chevron B 21 con cui è già finito settimo assoluto alla 1000 km di Monza e quarto alla Targa Florio, ha dovuto brigare tanto in prova che in gara con una serie di rapporti da pista, lunghissimi, visto che la macchina, dopo notevoli peripezie, era arrivata a Trapani da Misano, dove due domeniche addietro era finita seconda.

Il risultato è stato che il portacolori della Scuderia Ateneo-Jolly Club, dallo pseudonimo anglosassone ma palermitano verace, s'è dovuto contentare della terza posizione assoluta, davanti alla Fiat Abarth 2000 di «Manuelo» (anche lui handicappato dal cedimento del... sediliolino a metà gara) e alla Chevron B 21 di Armando Floridia.

«Caterpillar», vincitore col poco maneggevole tre litri otto cilindri Fiat-Abarth della recentissima «Monte Kronio», non è andato oltre la sesta piazza, adducendo a giustificazione della sua prestazione un potenziale sabotaggio. In due tornanti del circuito, a tre chilometri dall'arrivo, alcuni ignoti avrebbero — a suo dire — sparso il contenuto di due latte d'olio, poco prima del suo passaggio e dopo che erano transitate tutte le sport due litri. Un esame attento della sede stradale, subito dopo la gara, non evidenziava però alcuna macchia d'olio, neppure lieve.

Quindi la sorprendente AMS 1300 «Made in Palermo by Giliberti» del bravissimo Totò Barraco, settimo assoluto davanti all'AMS-Alfa Romeo 1600 del marsalese «Paul Chris» e al prototipo palermitano CDS 1300 di Totò Calascibetta.

Il promettente «Popsy Pop», passato con sufficiente disinvoltura dal gruppo uno alle sport, ha portato l'AMS 1000 Barchetta alla decima posizione assoluta, chiudendo onorevolmente — fatto più unico che raro — la classifica generale di una cronoscalata che vede nei primi dieci posti solo vetture di gruppo cinque.

A fine gara sono stati tolti di clas-

sifica il secondo delle 1300 gruppo uno, «Chivas» la cui Simca 1000 Rallye 2 aveva rapporti fuori omologa e il secondo delle sport 1600, Angelo Pugliesi, per non essersi sottoposto alle verifiche post-gara. Inoltre le prime cinque posizioni delle mille gruppo uno sono ancora sub iudice per verifiche tuttora in corso.

La corsa, che ha avuto al via circa 150 partenti, ha marciato con regolarità cronometrica grazie all'efficiente organizzazione dell'AC Trapani, ed è risultata in definitiva, per la qualità (oltre che per la quantità) di «big» al via, una delle più valide cronoscalate degli ultimi anni.

g. m.

«PRIMA COPPA MONTE KRONIO» - Gara di velocità in salita per il Campionato siciliano - Lunghezza del percorso Km 4,40 con un dislivello di m. 245 - Sciacca (AG), 21 giugno 1973

LE CLASSIFICHE

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. «Caterpillar» (Fiat Abarth 3000) in 1'36"8 a 102,168 kmh; 2. Armando Floridia (Chevron Ford B 21) 2'37"6; 3. «Paul Chris» (AMS 1600) 2'42"7; 4. Salvatore Calascibetta (CDS 1300) 2'43" e 7; 5. Paolo De Luca (Alfa GTA 1600) 2'49"8; 6. Vito Veninata (AMS 1600) 2'54"8; 7. Giampaolo Ceraolo (AMS 1000) 2'55"3; 8. Libero Marchiolo (Porsche 911 S) 2'57"2; 9. «Benn» (Fulvia HF 1,3) 2'58"9; 10. Salvatore Strano (Fulvia HF 1,6) 2'59"8.

TURISMO GRUPPO 1

Classe 1000 - 1. Giovanni Serio (Autobianchi A 112) 3'33" alla media di 75,211 kmh; 2. Rincione (Mini Cooper) 3'33"9; 3. «Linus» (A 112) 3'35"1; 4. Aiello (A 112) 3'35"4; 5. Messina (Fiat 127) 3'35"9; 6. Garraffa (A 112) 3'35"9; 7. Lombardo (A 112) 3'37"3; 8. Alessandro (Mini Minor Mk3) 3'41"; 9. Terrana (Fiat 850) 3'41"; 10. Amorello (A 112) 3'44"; 11. «Tio» (Fiat 127) 3'46"1.

Classe 1150 - 1. Mario Savona (Fiat 128 coupé) 3'23"8 a 78,606 kmh di media; 2. Luca (Fiat 128 coupé) 4'31"9.

Classe 1300 - 1. Francesco Vintaloro (Fiat 128 coupé) 3'17"2 a 81,237 kmh di media; 2. «Chivas» (Simca Rally) 3'19"; 3. Cordaro (Simca Rally) 3'20"7; 4. «Tolo» (Simca Rally) 3'22"4; 5. Grimaudo (Fiat 128 coupé) 4'24"5; 6. Orobello (Fiat 128 coupé) 3'24"8; 7. Cacciatore (Renault Gordini) 3'31"6; 8. Blasco (Simca Rally) 3'33"7.

Classe 1600 - 1. Giovanbattista Oliveri (Alfa Romeo GT) 3'29"4 a 76,504 kmh di media; 2. Di Lorenzo (Alfa Romeo GTV) 3'31"6; 3. Giordano (Mazda 1600 berlina) 3'51".

Classe 2000 - 1. Gioacchino Di Giuseppe (Alfa Romeo GTV) 3'13"7 a 82,705 kmh di media.

GRANTURISMO GRUPPO 3

Classe 1300 - 1. Giuseppe Saporito (Lancia Fulvia HF 1,3) 3'13"7 a 82,705 kmh di media; 2. Ferrari (Fulvia Rally) 3'28"2; 3. Ferraro (Fulvia coupé) 3'28"4; 4. «Sullivan» (Fiat X 1/9) 3'29"6; 5. Petrolà (Fulvia coupé Montecarlo) 3'36"3

Classe 1600 - 1. Mario Doria (Renault Alpine 1600) 3'12"8 a 83,091 kmh di media; 2. Pirrone (Renault Alpine) 3'13" e 2; 3. Corrado (Lancia Fulvia) 3'17"7; 4. «Bobo» (Alfa Romeo Spider) 3'20"3; 5. Canzonieri (Lancia Fulvia) 4'32"4.

Classe oltre 2000 - 1. Giuseppe De Gregorio (De Tomaso Pantera) 3'03"4 a 87,350 kmh di media; 2. Di Giovanna (Porsche 911) 3'15".

TURISMO GRUPPO 2

Classe 500 - 1. Enrico Gianquinto 3'37"6 a 76,321 kmh di media; 2. Parisi 3'40" e 4; 3. Russo 3'48"3; 4. Peditto 3'48"3; 5. Armao 3'48"9; 6. Musarra 3'55"5; 7. Peraino 3'58"; 8. Puleo 4'00" (tutti su Fiat 500).

Classe 600 - 1. Giovanni Cognata 3'27" a 77,391 kmh di media; 2. Bucalo 3'30"3;



Il battesimo del MONTE KRONIO

CATERPILLAR sei anni dopo

La vecchia ma valida Abarth 3 litri di «Caterpillar» (che vediamo nel riquadro a destra) vince la Sciacca-Monte Kronio

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SCIACCA - C'era una volta... ad Agrigento l'automobilismo sportivo. Erano i tempi delle Ferrari «Testa Rossa», delle Gloriose Giulietta SZ di Beppe Virgilio, delle Maserati e della «Sciacca-Caltabellotta», l'ultimo episodio dello sport motoristico nell'agrigentino, una gara che terminò ingloriosamente nel '63 perché imputata di corrersi su una sede stradale troppo esigua.

La passione e l'entusiasmo però non si erano spenti ed erano rimasti a «covare» sotto la cenere. Negli ultimi anni gli uomini dell'AC agrigentino avevano trovato un nuovo tracciato e avevano tentato di mettere in cantiere una nuova gara. L'operazione non era stata coronata da successo nella passata stagione, ma quest'anno finalmente, ad onta di tutta una serie di difficoltà burocratiche (leggi: Commissione di Vigilanza) assolutamente inconsuete e imprevedibili, è venuta fuori la prima edizione della Coppa «Monte Kronio», una gara breve (4,450 chilometri con un dislivello di 245 metri) ma abbastanza impegnativa e veloce, che ha radunato sui tornanti che dalla periferia est di Sciacca portano in cima al «Kronio» un pubblico attento e appassionato valutato in circa quindicimila unità.

Assenti «Amphicar» (leggera indisposizione) con la Chevron B 23 e «Frank McBoden» con l'altro Chevron B 21 che però non è misteriosamente

Gemellaggio ATENEO e Jolly Club

PALERMO - La scuderia palermitana «Ateneo» ha raggiunto nei giorni passati un interessante accordo di collaborazione con il «Jolly Club». In pratica l'accordo ricalca quello già operante tra il sodalizio milanese e la «Piave». Le vetture dell'Ateneo, una scuderia che in pochissimi anni ha avuto un notevole sviluppo e che conta oggi una cinquantina di conduttori attivi, correranno sotto i colori «Ateneo-Jolly Club».

In base all'accordo, i piloti della Jolly potranno avere dall'Ateneo ogni forma di assistenza nelle gare che si svolgono da Napoli in giù, mentre i piloti dell'Ateneo che corrono al nord, soprattutto nel settore rallystico, potranno contare sulla rete assistenziale del Jolly Club. Inoltre le facilitazioni di ordine economico e sportivo di cui fruiscono i piloti Jolly verranno estese ai ragazzi dell'Ateneo.

Uomini di punta della rinnovata compagine palermitana saranno «Frank McBoden», campione italiano in carica delle Sport 1000, settimo assoluto alla 1000 Km di Monza e quarto alla Targa Florio con la Chevron B 21 e Giampaolo Ceraolo che correrà con una AMS 1000.

arrivata in tempo utile da Genova, col traghetto, i favoriti della vigilia erano «Manuelo» (miglior tempo in prova con la vecchia Fiat Abarth 2000, 2'38"), «Caterpillar» (2'41"2) e Armando Floridia (2'42"2) con la Chevron B 21.

In corsa poi «Manuelo» riusciva a fare solo qualche centinaio di metri, fermato da una pompa della benzina che metteva a tacere il suo quattro cilindri Abarth, Floridia dopo una partenza poco felice non riusciva a trovare la sufficiente incisività per andare oltre un pur onesto 2'37"6 e il ritrovato «Caterpillar», con una pesante e anzianotta Abarth tre litri (è l'otto cilindri che in Corso Marche affidarono qualche tempo addietro a Merzario in alcune corse) finiva con lo scrivere il proprio nome nel primo rigo dell'albo d'oro della «Monte Kronio», arrampicandosi al traguardo in 2'36"8 a 102,168 Km di media.

Il ritorno dell'automobilismo sportivo nella provincia di Agrigento non poteva essere quindi più felice. Il vincitore infatti, agrigentino di nascita ma residente a Canicattì, da sei anni non correva più per impegni di lavoro. Prima di questa forzata sospensione aveva avuto dei bei successi con le «gloriose» Ferrari Testa Rossa e Maserati «Birdcage». Poi il letargo e ora il ritorno alla scena sin dalle prossime gare, a partire dalla Trapani-Erice, per rinnovare il quadro dei protagonisti delle cronoscalate siciliane.

Una rapidissima scorsa alla classifica vede alle spalle del secondo posto di Armando Floridia il campione siciliano in carica «Paul Chris», buon terzo con l'AMS 1600 ad onta di un motore un poco bizzoso, l'incisivo Totò Calascibetta che ha portato al quarto posto assoluto il valido prototipo CDS 1300 (realizzato a Palermo, modificando abbondantemente un telaio inglese e un vetusto motore Abarth, da Clementino Ravetto e Sarò Battaglia) il bravo Paolo De Luca col GTA 1600, Vito Veninata con l'altra AMS 1600 presente sui tornanti saccesi.

Giampaolo Ceraolo che con l'AMS 1000 Barchetta (Ex «Frank McBoden») non sembra aver trovato ancora su strada quell'affiatamento che gli aveva permesso in pista, a Vallerlunga, di fare cose egregie. Marchiolo col 911S di gruppo quattro (oltre 2000) e il bravissimo «Benn» Rosolia che con la tanto discussa Fulvia (Lancia-Ombra) protagonista (con Adamo alla guida) del chiacchierato incidente in Targa Florio col 33tt12 di de Adamich, è finito nono assoluto, sotto il muro dei tre minuti, con un gruppo quattro di soli 1300 cc.

La prima «Monte Kronio» va dunque in archivio con un «bravo» per i valorosi entusiasti organizzatori agrigentini e con un caloroso bentornato al rubicondo «Caterpillar» che sembra intenzionato a rinverdire i «bei tempi andati».

Giulio Mangano

Il maltempo del sabato, il PARMA da Serie B e l'assenza dei grandi non hanno svilito la FORNOVO - CASSIO

Pilone record 11 anni dopo

DALL'INVIATO

FORNOVO - Franco Pilone della Torino Corse su Abarth Osella 2000 ha vinto la 19. edizione della corsa in salita Parma-Poggio di Berceto, sul tratto Fornovo-Monte Cassio di 13 km. Il pilota torinese ha letteralmente polverizzato il record della manifestazione che apparteneva a Lodovico Scarfiotti che l'aveva ottenuto nel lontano 1962. La Fornovo-Monte Cassio è tornata a far parte del calendario automobilistico nazionale dopo sei anni di assenza, ma il suo ritorno non è avvenuto nel migliore dei modi. Il grande pubblico, i grandi nomi erano assenti. I parmigiani, nonostante la tradizione di questa leggendaria corsa, erano accorsi in massa a Vicenza dove la squadra di calcio disputava con successo l'ingresso in serie B contro l'Udinese. Tuttavia si calcola che almeno diecimila spettatori fossero presenti sul percorso.

I grandi nomi, a causa della concomitanza con la Bolzano-Mendola, gara valida per il campionato assoluto della montagna, avevano privato la classica in salita parmense dei vari Nesti, Scola, «Gianfranco» e altri. I dirigenti del locale AC possono però dirsi ugualmente soddisfatti. Sabato, infatti, una pioggia torrenziale aveva fatto temere per il regolare svolgimento della gara. Domenica però un sole prettamente estivo e un venticello abbastanza fresco hanno richiamato il pubblico rimasto in città e la corsa si è svolta senza intoppi. Gli iscritti non erano molti, poco più di 140 e i partenti si sono assottigliati dopo le prove di sabato a un centinaio circa.

Pilone, che sabato nelle prove era salito in poco più di 11', rimaneva il favorito. A contrastarlo nei pronostici erano rimasti il parmigiano Morelli e il torinese Tonelli. Pilone però con la sua Abarth 2000 si dimostrava il migliore. La maggior potenza della sua vettura è stata sufficiente a bilanciare la perfetta conoscenza che Morelli aveva del percorso di 13 km. Al termine Pilone riconosceva sportivamente che la prestazione del pilota della Scuderia San Michele era stata assai positiva.

«Morelli è andato molto forte, lo riconosco, ma anch'io mi sono difeso. Debbo aggiungere — ha detto Pilone — che questo è un percorso da campionato europeo. Il fondo stradale è perfetto, il tracciato vario impegnativo completo. Non capisco perché non sia nemmeno da campionato italiano.»

Pilone ha impiegato 7'04"5 mentre Morelli è salito in 7'09"4. Insieme con loro, che sono stati i veri protagonisti di questa edizione della rinata Fornovo-Monte Cassio, dobbiamo segnalare la prestazione maluscola di Romeo Galmozzi che con una 128 del gruppo 2 ha ottenuto l'ottavo posto in classifica assoluta con 8'00"8, che è la migliore prestazione fra le turismo e le granturismo.

Gianluca Bacchi Modena

FORNOVO-MONTE CASSIO - Gara di velocità in salita - Parma, 24 giugno 1973

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. Roberto Ricci (Fiat 850) 9'59", media 78,130; 2. Barbero (A 112) 10'03"1; 3. Campani (A 112) 10'03"6; 4. Simonini (A 112) 10'06"2; 5. Ponte (Fiat 127) 10'16"5; 6. Laage (Fiat 127) 10'18"1; 1. Ferraro (A 112) 10'30"9; 8. Magri (MK 3) 10'54"4.

Classe 1150 (tutti su Fiat 128): 1. Giovanni Bottazzi 9'35"2, media 81,380; 2. Ceccuzzi 10'17"7; 3. Papa 10'36"4.

Classe 1300: 1. Emilio Gualtieri (Simca R) 9'15"4, media 84,253; 2. Negro (Simca R) 9'24"9; 3. Ghidini (A.R. 1300) 9'29"1; 4. Baresi (Simca R) 9'34"6; 5. Mercandino (Simca) 9'35"7; 6. Tenchini (Fiat 128) 9'38"4; 7. Gineprini (Simca R) 9'39"5; 8. Cantù (Cooper) 9'42"5; 9. Bergamaschi (Fiat 128) 9'49"4; 10. Giorgi (Mini Cooper) 9'53"1; 11. Lo Cicero (Fiat 128) 10'00"7; 12. Paris (Fiat 128) 10'05"3; 13. Toja (A.R. GT) 10'09"5; 14. Cominazzi (Fiat 128)

10'13"8; 15. Bernacchi (Renault G) 10'51"5.

Classe 1600: 1. Nino Campani (A.R. GT) 9'00"5, media 86,658; 2. Mercadante (A.R. GTJ) 9'29"8; 3. Lucini (A.R. GTV) 10'05"4.

Classe 2000: 1. Roan (A.R. coupé) 9'12"1, media non comunicata; 2. Squasina (A.R. GT) 9'13"8; 3. Torelli (Opel Kadett) 9'19"6; 4. Calzi (Ford Mexico) 9'35"7.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Giancarlo Giannacci (Lancia Fulvia) 9'06"4, media 85,644; 2. Marzi (Fiat X-1/9) 9'14"6; 3. Caio (Fulvia HF) 9'26"1; 4. Frisiani (Lancia Zagato) 9'29"9; 5. Peli (Lancia Montecarlo) 9'40"7.

Classe 1600: 1. Mario Regis (Alpine Renault) 8'32"3, media 91,351; 2. Pescina (Alpine Renault) 8'45"6.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Gianandrea Bertoni (Fiat 500) 9'56"9, media 78,403; 2. Masnadi (Fiat 500) 10'03"3; 3. Di Pasquale (Abarth 500) 10'09"7; 4. Aliboni (Fiat 500) 10'18"3; 5. Spadafora (Fiat G 500) 10'36"2; 6. Grulli (Fiat 500) 10'39"8.

Classe 600: 1. Davide Mediani (Abarth 595) 9'51"4, media 79,131; 2. Franco (Giannini 590) 9'53"6; 3. Callegaro (Abarth 595) 10'06"1; 4. «Mister» (Giannini 590) 10'15"5; 5. Sanicò (Abarth 595) 11'01"1.

Classe 700: 1. Giancarlo Segalini (Giannini 650) 9'27"7, media 82,433; 2. Losini (Giannini 700) 9'42"5; 3. Pezzola (Giannini 700) 9'45"6; 4. Scarano (Giannini 650) 9'49"1.

Classe 850 (tutti su Abarth 850): 1. Roberto Curatolo 8'38"6, media 90,233; 2. Campani 8'45"9; 3. Bigliardi 9'13"8; 4. Nicolis 9'41"4; 5. Carlone 9'42"8.

Classe 1000 (tutti su Abarth 1000): 1. Vincenzo Busi 8'50"6, media 88,140; 2. Rosati 9'59"2.

Classe 1150 (tutti su Fiat 128): 1. Romeo Galmozzi 8'00"8, media 97,331; 2. Botti 8'40"4; 3. Battistini 9'49"3; 4. Giovannelli 9'00"1.

Classe 1300: 1. Duilio Ghisloti (A.R. GTA) 8'24"4, media 92,781.

Classe 1600: 1. Ferdinando Cantarelli (A.R. GTV) 8'34", media 91,039; 2. Parlamento (GTV) 8'40"; 3. Zini (GTV) 8'45"1; 4. Marzocchi (GTV) 10'16"5.

Classe 2000: 1. Bay Tabasco (A.R. GTA) 8'26"9, media 92,313; 2. Pozzi (BMW) 8'41"7.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Ernesto Saccomanno (Fulvia) 9'22"8, media 83,148; 2. Brambilla (Abarth OTS) 10'21"2.

Classe 1600: 1. Emanuele Ferri (A.R. GTA) 8'22"9, media 93,054; 2. Gabani (GTA) 8'58"3; 3. Spadano (Lancia HF) 9'52"8.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. «Ragastas» (Dallara) 7'54"7, media 98,579; 2. Dalla Chiesa (Dallara) 7'56"9; 3. Maggiorelli (Abarth) 7'57"; 4. Mainardi (Bandini) 9'34"7; 5. Ghini 9'40"4.

Classe 1300: 1. Romano Ferretti (Dallara) 7'50"6, media 99,437.

Classe 1600: 1. Giovanni Morelli (Chevron B 21) 7'09"4, media 108,979; 2. Bottarelli (Abarth) 7'51"3.

Classe 2000: 1. Franco Pilone (Abarth 2000) 7'04"5, media 110,240; 2. Tonelli (Chevron) 7'24"1.

● Fra le iscrizioni al GP D'INGHILTERRA c'è anche una March 732 modificata, che monta un Chevrolet V8 e sarà pilotata da Ray Allen. La vettura, che era il telaio di F. 2 con cui ebbe l'incidente Jarier a Thruxton, è stata preparata dall'Ecurie Santos Racing. La SFR spera anche di iscriverne una March 722, trasformata in F. 5000, per Barry Hopwood.

● Alle officine della Motor Racing Developments si sta completando una BRABHAM F. 5000, opera di Geoff Ferris: sarà una «miscela» delle correnti F. 1 e F. 2. La vettura sarà affidata all'energico Damien Magee quando sarà pronta, «prima o poi durante l'anno», secondo quanto ha detto Ecclestone.



Ardizzoia, con la sua Lancia Fulvia gruppo 3, della Tre Gazzelle ha nobilitato con il suo gesto la gara

Perde punti tricolori per

CREMONA - Quello del Lago di Morfasso era uno dei controlli orari più impegnativi della Coppa Feraboli, una strada tutta curve mista asfalto e terra, ed i concorrenti dovevano impegnarsi al limite delle loro possibilità per riuscire a percorrerlo senza arrivare in ritardo. Purtroppo questo tratto non era favorevole alla Fulvia di Biasuzzi, uno dei possibili protagonisti della gara, che pirottava e finiva rovinosamente fuori strada ferendo gravemente al volto e al capo il suo conduttore.

Subito dopo transitava un'altra Fulvia, quella di Ardizzoia (al momento in terza posizione assoluta) che era particolarmente impegnato in questa corsa dove con un buon piazzamento avrebbe messo una seria ipoteca sulla conquista della coppa CSAI del G. 3 dove la lotta è quantomai accessissima e veramente a tavoletta.

La vettura fuori strada, ovviamente non sfuggiva ad Ardizzoia che senza esitare si arrestava, correva a soccorrere il pilota prestandogli i primi aiuti, si preoccupava di fermare un'auto di passaggio cui lasciare in custodia il ferito e si precipitava in un bar per telefonare ad un'autoambulanza che prontamente si portava sul posto; dopodiché riprendeva la corsa giungendo in sensibile ritardo al controllo scivolando una decina di posti più

in basso in classifica compromettendosi così quasi definitivamente il campionato.

Si tratta di un gesto di altruismo che si commenta da solo e che si spiega facilmente solo a chi conosce questo pilota che oltre ad essere uno dei nostri più validi conduttori è anche e soprattutto un amico di tutti.

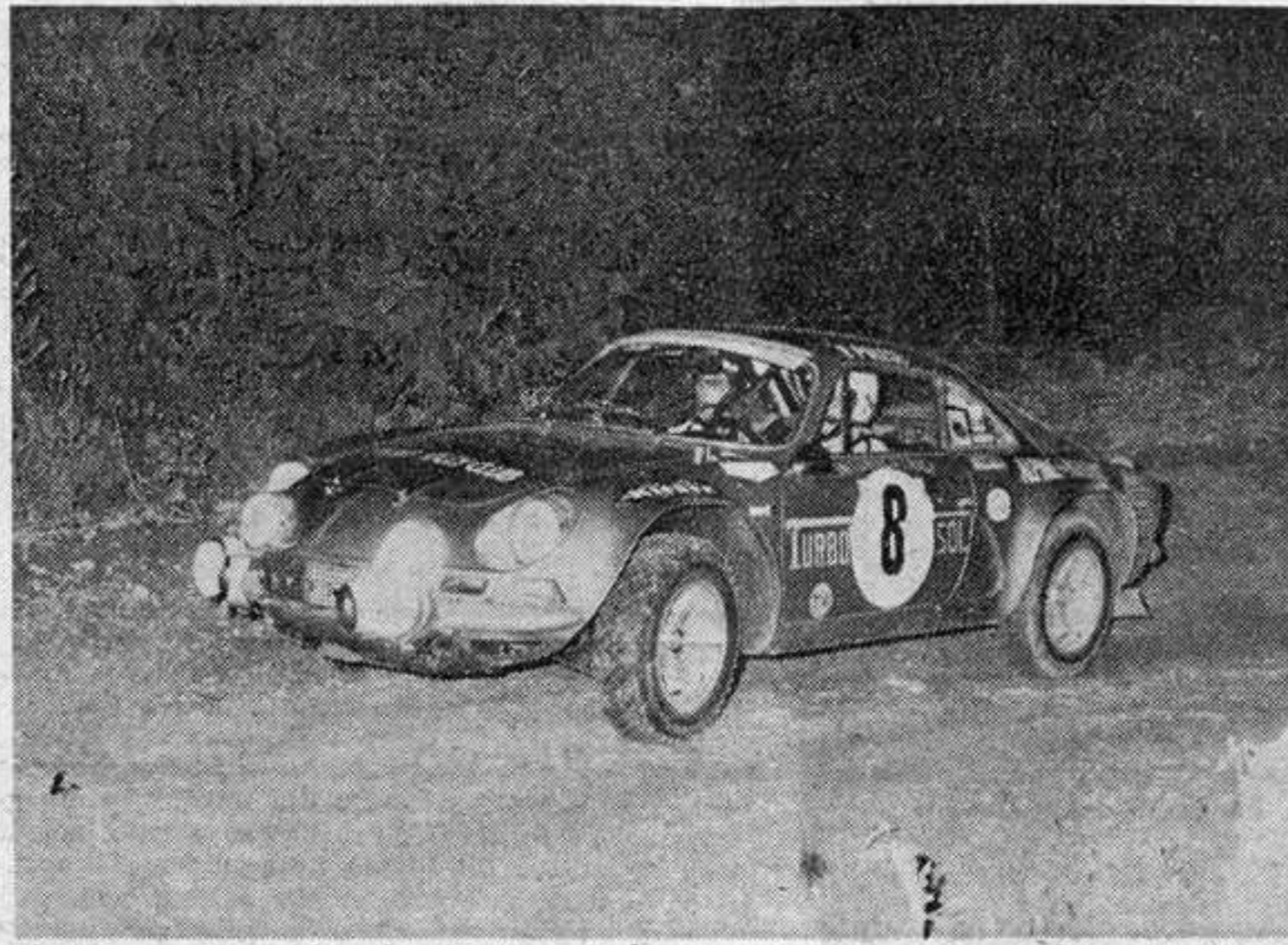
Purtroppo però, come troppo spesso accade, c'è sempre un rovescio della medaglia rappresentato in questo caso dalla proposta (sfumata) di alcuni di annullare il ritardo accusato da Ardizzoia a quel controllo per restituirlo alla sua più consona posizione di classifica (ed al proposito come ricorderete c'è un fresco precedente all'ultimo Rally TAP dove a Pinto, su proposta Alpine, venne annullato il ritardo per un gesto analogo). La proposta comunque, pur trovando a parole un'entusiastica accoglienza, non è arrivata in porto ed è servita a restituirci prontamente la realtà quotidiana, quella dei punti in campionato e del piazzamento faticosamente o miracolosamente conquistato cui nessuno vuole rinunciare, tanto, in fondo, quella di fermarsi e di giocare il campionato è stata solo una libera scelta di Gianfranco Ardizzoia, pilota della Fulvia numero 4, partita un minuto dopo quella di Giancarlo Biasuzzi



Il segreto di MIKKOLA

LONDRA - Alla Ford sono naturalmente tutti euforici per i risultati del Rally di Scozia, dato che le Escort hanno occupato i primi dieci posti ed è la prima volta che uno stesso modello — e tanto meno una stessa Casa — abbia mai arraffato i primi dieci posti in un rally internazionale. Si deve dire che proprio «internazionale» non era, dato che mancavano i principali teams ufficiali, però sulla carta la concorrenza non era da disprezzare. Eccettuato Mikkola, che ha dato prestazioni da meteora per risalire dal cinquantaquattresimo posto che occupava la prima notte, al secondo al traguardo, il forte contingente scandinavo ha fatto un viaggio inutile fino alla Scozia, anche se Aaby e Moreite hanno vinto il gruppo 4 con l'Opel Ascona. «Non so come ho fatto ad andare tanto forte» è stato l'unico commento di Mikkola. «Lo so io — ha ribattuto il suo compagno, Davenport — Sui tratti speciali ha sempre fatto tutto un poco più tardi di quanto avrebbe potuto fare chiunque altro». Roger Clark ha detto: «Quando a un certo momento anny ha avuto la gentilezza di uscire di strada, ho potuto cominciare a sentirmi meglio e ho preso a divertirmi a camminare più forte» (all'inizio del rally non si sentiva bene).

Lo spontaneo gesto di **ARDIZZOIA** nella combattuta Coppa FERABOLI conferma lo sport del volante scuola di coraggio civile



L'Alpine Renault di Pietro Polese, ancora una volta vincitore

LAMPINEN e PREGLIASCO non sono riusciti a «difendere» MUNARI

Oooh! 1^a la FIAT ed ora Barbasio pensa all'Europeo

Occorrere un collega ferito!

2. RALLY COPPA LUIGI FERABOLI - Prova valida per il Trofeo dei rallies nazionali - Cremona, 23-24 giugno 1973

CLASSIFICA GENERALE

1. Polese (Renault Alpine 1600) in 49'06"; 2. Pittoni (Fiat 124 ST) 49'07"; 3. Montaldo (Lancia Fulvia HF) 49'25"; 4. De Marco (Opel Ascona 1900) 49'34"; 5. Presotto (Opel Ascona) 49'39"; 6. Zandonà (Opel Ascona) 49'40"; 7. Mancini (Fiat 128 coupé) 49'45"; 8. Canè (Porsche 911 S) 49'48"; 9. Cesari (Opel Ascona) 49'53"; 10. Boretto (Lancia HF) 49'55"; 11. Ponti (Lancia HF 1600) 49'56"; 12. Ardizzoia (Lancia HF 1600) 50'20"; 13. Illicher (Opel Ascona) 50'25"; 14. Palmas (Lancia HF 1600) 50'48"; 15. Orsi (Renault Alpine) 50'52"; 16. Scavarda (Fiat 128 SCL) 50'56"; 17. Baldacci (Simca R 2) 51'; 18. Belfiglio (Simca R 2) 51'04"; 19. Decè (Renault Alpine 1600) 51'05"; 20. Sola (Fiat Abarth Spider) 51'08"; 21. Maranzano (Opel Ascona) 51'27"; 22. Salvatori (Fiat 128 coupé) 51'32"; 23. Baratella (Fiat 124 SP) 51'33"; 24. Beretta (Alfa Romeo 2000 GTV) 51'37"; 25. «Vanni» (Fiat 128 coupé SL) 51'37"; 26. Berruto (Fiat 850 coupé) 51'43"; 27. Rossi (Fiat 128 coupé SL) 51'52"; 28. Perazzo (Daf-Marathon 1108) 52'03"; 29. Brion (Simca R 2) 52'09"; 30. Siena (Fiat 125 S) 52'37"; 31. Mainardi (Fiat 124 SS) 52'38"; 32. Reda (Opel Ascona 1900) 52'39"; 33. Faravelli (Fiat 128 coupé) 52'54"; 34. Zucchi (Opel Ascona S.R.) 52'58"; 35. Bergamasco (Lancia Fulvia HF) 53'13"; 36. Baroschi (Simca R2) 53'14"; 37. Mauri (Opel Ascona 1900) 53'17"; 38. Casati (Lancia Fulvia HF) 53'33"; 39. Maderno (Autobianchi A 112) 53'35"; 40. Calestani (Fiat 128 coupé S.) 53'44"; 41. Giuliano (Fiat 124 SS) 53'54"; 42. Airoidi (Lancia HF) 54'04"; 43. Musti (NSU) 54'07"; 44. Dal Prà (Lancia Fulvia HF) 54'13"; 45. Renati (Autobianchi A 112) 54'15"; 46. Lazzati (Fiat 128) 54'17"; 47. Chiomio (Fiat 127) 54'30"; 48. Bendini (Fiat 127) 54'36"; 49. Polono (Lancia Fulvia) 54'48"; 50. Spreafico (Fiat 127) 54'50".

Classifiche di classe

Classe F: 1. Polese (Alpine R.); 2. Montaldo (HF 1600); 3. Palmas (HF 1600); 4. Sola (Fiat Abarth 1800).

Classe D: 1. Pittoni (124 ST); 2. De Marco (Opel Ascona); 3. Presotto (Opel Ascona); 4. Zandonà (Opel Ascona).

Classe C: 1. Mancini (Fiat 128 C); 2. Scavarda (Fiat 128 C); 3. Baldacci (Simca Rally 2); 4. Salvatori (Fiat 128 C).

Classe unica: 1. Canè (Porsche 911 S); 2. Boretto (HF 1600); 3. Ponti (HF 1600); 4. Ardizzoia (HF 1600).

Classe E: 1. Belfiglio (Simca Rally 2); 2. Rossi (Fiat 128 C); 3. Maderno (A 112 Ab.); 4. Calestani (Fiat 128 C).

Classe A: 1. Berruto (Fiat 850 C); 2. Chiomio (Fiat 127); 3. Bendini (Fiat 127); 4. Sassone (Fiat 127).

Classe B: 1. Perazzo (Daf); 2. Lazzati (Fiat 128); 3. Bettati (R. bis); 4. Bugatti (Fiat 128 SC).

PELGANTA fallisce (di frizione)

CREMONA - Ultima prova in calendario tra quelle valide per il primo semestre del Trofeo dei rallies nazionali, la Coppa Feraboli non ha certo tradito le aspettative della vigilia potendo contare su uno schieramento di partenza certamente tra i più qualificati mai visti quest'anno.

I «big» c'erano tutti, con la sola eccezione di Ballestrieri pagò del suo quattro su quattro già incassato, e la lotta non è mancata creando sin dall'inizio una durissima selezione che ha deciso a chi sono toccati i titoli di campioni d'inverno (anzi d'estate) della specialità.

Nella classifica assoluta il favoritissimo Pelganta ha fallito l'occasione di cogliere un altro successo per il cedimento della frizione e rischia così di vedersi compromesso il resto di campionato nel caso la Lancia decidesse (vedendo il campione della Grifone pressato da vicino da diversi avversari) di far continuare a Ballestrieri anche questa attività, oggi come oggi collaterale al ben più impegnativo tentativo di guadagnarsi l'alloro tricolore nei rallies internazionali.

Ha vinto così (di un soffio) Pietro Polese, il portacolori della Turbosol alla guida della potentissima Alpine preparata dal bravissimo Terrosi di Sarteano, che sembra decisamente avviato a ritrovare la strada dei bei tempi che furono e che una ricorrente sfortuna ha preteso da tempo di far dimenticare.

Alle sue spalle, Pittoni ha colto un altro incredibile risultato con la berlina 124 ottenendo in tutte le prove tempi d'eccezione. A darsi battaglia c'erano anche «Tony», Fasan, Sansone e Biasuzzi ma una serie di guasti meccanici (rispettivamente la rottura di un fusello e due motori fusi) ed una paurosa uscita di strada conclusasi abbastanza gravemente li hanno tolti praticamente subito dalla lotta. A movimentare il tut-

to ci hanno pensato allora lo scatenato Montaldo e i quattro gruppi uno di De Marco (in un crescendo impressionante) Presotto, Zandonà e del sorprendente Mancini che hanno preceduto un Canè meno incisivo del solito e il bravo Cesarini. Boretto, che si giocava a Cremona molte delle sue possibilità per il trofeo del G. 3 ha un poco deluso ed è finito solo decimo davanti al sempre continuo Ponti ed al valorosissimo Ardizzoia del cui esemplare gesto parliamo a parte.

La gara è stata organizzata molto felicemente ed ha potuto contare su di un percorso veramente impegnativo che mai ha lasciato respiro ai 120 partenti. Uniche pecche l'ordine di partenza un poco approssimativo ed una premiazione decisamente ingrata per tutti quelli che finiti al secondo e terzo posto di classe non si sono nemmeno visti ricordati con una coppetta o una medaglia ricordo quasi che finire secondi o terzi fosse sempre normale amministrazione.

Carlo Cavicchi

FIorentINO esce, ANDRUET rompe

THERIER fa la RONDE

PARIGI - La Ronde Cevenole, il rally francese del capogiro, (dieci volte si ripete lo stesso tracciato di 43 km., per un totale di 430 km.) è stato vinto anche quest'anno, come nell'edizione scorsa, dall'Alpine Renault. A portare al successo la vettura francese è stato Therier che ha terminato la corsa con il tempo di 4.26'06"4, davanti alla Simca di Saliba.

Favorito d'obbligo, Jean Claude Andruet, vincitore nel '72, e accreditato del pronostico anche per quella Stratos che ha di recente trovato risultati positivi. Ma la macchina di Andruet aveva preso fuoco alla vigilia e il campione francese si è presentato al via con il «muletto». Già al secondo, dei dieci giri in programma, «cavallo matto» usciva di scena per la rottura di una sospensione della sua Lancia Stratos.

L'altro pericoloso contendente alla vittoria finale, Fiorentino, a bordo della Simca C.G., era più sfortunato ancora incapendo in una uscita di strada che gli costava il ritiro oltre alla frattura del fraccio destro.

A quel punto la strada era spianata per l'Alpine di Therier che infliggeva un ritardo di quasi tre minuti a Saliba e di oltre dieci a Nicolas.

RONDE CEVENOLE - Rally internazionale - Parigi 24 giugno 1973.

LA CLASSIFICA

1. Therier (Alpine Renault) 430 km in 4.26'06"4; 2. Saliba (Simca C.G.) 4.28'59"7; 3. Nicolas (Alpine Renault) 4.36'44"2; 4. Darniche (Alpine Renault) 4.36'44"2; 5. Jullien (Alpine Renault) 4.39'05"5.

VARNA (Bulgaria) - Sergio Barbasio e Gino Macaluso hanno vinto il Rally Zlatni Piassatzi, in Bulgaria, valevole per il Campionato Europeo conduttori. Con questa vittoria, la prima di quest'anno ottenuta da un equipaggio maschile Fiat, Barbasio e Macaluso prendono il comando dell'Europeo Piloti con 57 punti, scavalcando Munari e Mannucci che (fermi a 44 punti) attendono con impazienza di poter tornare a gareggiare dopo l'inopportuna indisposizione del «drago». Barbasio e Macaluso hanno fatto loro una gara incerta che avrebbe potuto rivelarsi noiosa, con il risultato scontato, dopo il forfait di Munari.

Iscritti dalla Fiat insieme a Pinto e Bernacchini non avrebbero certo incontrato molte difficoltà a travolgere la schiera di un centinaio di concorrenti dei paesi socialisti, con un paio di Porsche condotte da sconosciuti piloti tedeschi. A ravvivare l'interesse della gara ci pensava la Lancia Marlboro inviando due equipaggi formati da Lampinen-Sodano e Pregliasco-Garzaglio, con il solo intento di cercare di portare via punti preziosi al duo della Fiat, o per lo meno costringerli a fare una gara tirata dall'inizio alla fine.

Era infatti Pregliasco che, rispettando gli ordini di scuderia, attaccava sin dalla prima prova speciale, dove infliggeva dieci secondi a Barbasio e undici a Pinto, per altro poco convinto del tempo assegnatogli, e 25 a Lampinen, a digiuno di gare dal Rally di Montecarlo e senza aver quasi provato il percorso.

Nella seconda prova era ancora Pregliasco, in ottima forma, ad avere la meglio, seppure con lo stesso tempo di Barbasio e con due secondi su Pinto e sei su Lampinen.

Barbasio veniva decisamente alla ribalta nella terza prova, che si aggiudicava con meno di un secondo su Pinto e Pregliasco appaiati. Quest'ultimo rimaneva al comando della gara ancora per poco tempo. Infatti nella discesa verso il controllo tiratissimo

Pinto-Bernacchini, ormai decisamente al comando, con oltre un minuto sui compagni di squadra, perdevano una ruota per la rottura del portamoto posteriore destro. Si può veramente parlare di sfortuna per questo forte equipaggio che dall'inizio dell'anno non riesce a concludere una gara, sebbene sia sempre tra i protagonisti. E venne il giorno di gloria per i sempre positivi Barbasio-Macaluso, autori di una gara accorta ma anche veloce, che testimonia un continuo miglioramento nella guida dello Spider 1800 dell'uomo nuovo della Fiat, lanciatisimo nell'Europeo Piloti ed anche nel Campionato Italiano che lo vede accanito inseguire di Ballestrieri. Felicissimo Macaluso, che vinse l'ultima gara della Fiat, in Austria, con Pinto nell'ottobre del '72, accomunandolo nell'alloro Europeo.

Per Lampinen, qui in Bulgaria con Sodano ritornato al «pilota promesso», un secondo posto che premia il suo impegno nello spingere i piloti Fiat, che non hanno così potuto attuare gli auspici giochi di squadra.

Del Rally si può dire che è stato senz'altro valido ed anche bello. Un piccolo Rally dell'Acropoli, seppure di quasi 2000 km, con 17 prove di velocità e molti controlli orari tiratissimi a 70 ed anche 80 di media, dove non sempre si passava nel tempo imposto. Il fondo era molto vario, con grossi problemi di gommatura, anche per l'impossibilità di operare molti cambi di gomme. Lavoro molto duro per le squadre di assistenza, costrette a imparare velocemente il cirillico per poter decifrare i cartelli con le indicazioni stradali, e per raggiungere le vetture del Rally, poiché la gara si è svolta in due tappe, in linea retta, la prima da Varna a Sofia, la seconda più o meno lo stesso percorso a ritroso.

Una vera corsa nella corsa, con Maruffi, DS Fiat finalmente felice, che dirigeva le operazioni di nove meccanici con cinque mezzi di assistenza mentre per la Lancia ha provveduto egregiamente a queste mansioni Mario Mannucci che si era recato in Bulgaria con la speranza di venire poi raggiunto da Munari.

A sua disposizione quattro meccanici, che però sembravano moltiplicarsi visto che si trovavano da tutte le parti. Anche in Bulgaria la Pirelli ha inviato due suoi camion, zeppi di preziose gomme, che venivano distribuite nei punti strategici del percorso dall'ottimo tecnico Giuliano Franco.

La prossima gara per l'Europeo Piloti dovrebbe essere la Cecoslovacchia che è però ancora in dubbio a causa dell'alta epizootica che ha colpito gli animali di quel paese.

Altrimenti l'arrivederci è per il Rally del Danubio, in Romania alla fine di luglio. Purtroppo, di questo rally non possiamo darvi né le prove speciali né la classifica completa in quanto esse, a 12 ore dalla fine della gara, non erano ancora state diramate nel dettaglio.

Daniele Audetto

Duello animatore

SVEZIA - Corsa ad Anderstorp - Gara per vetture di F 3

1. Dahlqvist (Merlyn) 32'50". Giro più veloce: Andersson (March) 1'37".

Ad animare la gara c'è stato soltanto il duello fra Dahlqvist e Andersson, che si è piazzato secondo dopo avere tenuto il comando per la prima metà della gara.

Lottavano solo in tre

FRANCIA - Coppe di Albi - Gara di velocità in circuito

1. Lapeyre (Grac) 19'34"3, media kmh 167,198.

La Coppa Simca Shell Sport ha visto una bella lotta fra Lapeyre, Perrier e Marners, gli ultimi due rispettivamente su BRM e Grac. Lapeyre ha però accelerato rapidamente il ritmo, staccando gli altri due e segnando un nuovo record alla media di kmh 171,336. Perrier si è piazzato secondo, Marners terzo

Lungo o corto è lo stesso

FRANCIA - Corsa Hautes Vosges - Gara di velocità in salita

1. Rua (Pygmée) 2'10"79, media kmh 120.

Il giovane marsigliese, che s'impone spesso nelle gare in salita, non ha sbagliato il colpo neanche questa volta. Il percorso non ha impedito a Rua di migliorare il record e di precedere di 2" la March di Joliat

Nessuno ha fatto faville

FRANCIA - Corsa di Echelette - Gara di velocità in salita

1. Japierre (Pygmée) 1'48"9, media kmh 99,173.

Non ha faticato troppo Japierre, per precedere sul traguardo Pignard, su Brabham, e Gachaud su Pygmée. Gara tranquilla, senza storia.

Koob non delude i compaesani

LUSSEMBURGO - Corsa di Lussemburgo - Gara di velocità in salita

1. Koob (Brabham) 1'19"90.

Koob si è di nuovo imposto, di fronte al pubblico di casa. Il solo che poteva temere, il belga Bourgoignie, ha fatto una brutta uscita di strada in una forcella, danneggiando seriamente la sua GRD, il cui telaio si è completamente storto.

Quei 180 in più!

FRANCIA - Corsa La Pommeraye - Gara di velocità in salita

1. Martin (McLaren) 49".

Tempo straordinario del vincitore, alla media di 128 orari, e frantumazione del record detenuto dallo stesso pilota, segnato lo scorso anno con una Tecno in 51"5. Guitteny su Alpine ha uguagliato il record del 1972 e si è piazzato secondo, però c'è da dire che la sua vettura erogava 120 CV contro i 300 della McLaren.

PAVANELLO manca il bis a ZAGABRIA nel Trofeo ESPLANADE: 1° SANTORUM

Regolaristi sul « video » indossatrici le pilote

ZAGABRIA - La settima edizione del Trofeo Esplanade-Intercontinental si è conclusa a Zagabria dopo tre giorni di prove e trasferimenti che hanno toccato anche Zara e Plitvice, con alcuni spostamenti in classifica che hanno dato la vittoria a Santorum, del Jolly Club, davanti a Pavanello ed alla bravissima Luigina Imerito, ancora una volta prima della categoria femminile. Pavanello ha mancato il bis al Trofeo perdendo per pochi centesimi il suo confronto con Mario Santorum in questa manifestazione che è stata giornalmente seguita dalla TV jugoslava. Durante la serata di gala all'Esplanade, le pilotesse sono ritornate « dame » in una sfilata da autentiche indossatrici.

Gatti Diomira 21,4; 8. Palisca 21,6; 9. Fava Angela 21,7; 10. Calogera 27,1; 11. Simonetta 28,0; 12. Gaitano 28,3; 13. Palossi 28,9; 14. Bruscato 29,5; 15. Adamo 32; 16. Davoli 39,8; 17. Crippa 40,6; 18. Facco 42,6; 19. Trovatore 43,4; 20. Gherzi.

● L'AUTOMECHANIKA si svolgerà dal 16 al 22 ottobre 1974 a Francoforte sul Meno. I risultati conseguiti dalla prima edizione di questo salone di attrezzature specialistiche per officina e stazioni di servizio, alla quale parteciparono ben 600 espositori provenienti da 16 diversi paesi, lascia prevedere un successo ancora più largo per il salone 1974.

● Terza scelta della stagione per BRITSE, divo inglese della F. 3. In questi giorni gli verrà consegnata una March 733, mentre aveva iniziato la stagione con un paio di GRD assistite dalla Casa, patrocinate dal «Kent Messenger».

● Il reparto vetture da turismo della DAF ha registrato nel 1972 un sensibile aumento della produzione che è salita a 96.916 unità, con un aumento del 22% rispetto al 1971. La più forte importatrice di autovetture DAF è la Gran Bretagna con 18.000 unità.

● L'entrata in produzione del motore rotativo TOYOTA è stata rimandata di un anno. I motivi sono due: il costo del motore e il ritardo della Toyota Kogyo nel fornirlo.

VII TROFEO ESPLANADE - Gara internazionale di regolarità - Milano-Zagabria, 22-24 giugno 1973
LA CLASSIFICA
1. Mario Santorum, penalità 11,1; 2. Pavanello 13,5; 3. Imerito 15,2; 4. Fabbri 18,4; 5. Sala 20,2; 6. Piaggio 21,4; 7.

ALFAraduno a TERNI con 4 vincitori

TERNI - Delia, Massai, Pellegrini, Pazzi; questi i vincitori del I. Autoraduno Alfa Romeo, organizzato dalla Scuderia Borzacchini di Terni, con il patrocinio della locale concessionaria riservata ai possessori di vetture Alfa Romeo. Molti i partecipanti provenienti da diverse località. Essi hanno dovuto superare tre prove di abilità dimostrate molto selettive, e un percorso di 70 km controllato in più punti, attraverso alcune località turistiche tra le più pittoresche della provincia.

La manifestazione ha richiamato moltissimo pubblico nei pressi delle prove di abilità e precisione, pubblico che ha riservato a tutti applausi, anche ai concorrenti meno fortunati. La distribuzione dei ricchi premi è stata fatta durante il pranzo al ristorante Miralago in Piediluco dal direttore della filiale Alfa Romeo di Roma e da alcune personalità presenti.

AUTORADUNO ALFA ROMEO - Gara di regolarità, riservata - Terni, 24 giugno 1973

LE CLASSIFICHE
Classe fino a 1300 berlina: 1. Roberto Delia penalità 48,89; 2. Calderoni 50,04; 3. Venturi 50,96; 4. Principi 51,53; 5. Paralis 51,74; 6. Fazzini 53,65; 7. Sabatini 54,00; 8. Falcioni.
Classe oltre 1300 berlina: 1. Giorgio Massai 49,66; 2. Catarci 51,50; 3. Prandi 52,12; 4. Sacilotto 55,41; 5. Frattali 56,31; 6. Menta 57,85; 7. Mostarda 63,87; 8. Neri 64,43; 9. Leoncini 65,96; 10. Monti 65,97.

Coupé e spider fino a 1300: 1. Alfredo Pellegrini 49,13; 2. Scarfone 50,59; 3. Mollicella 51,79; 4. Caoduro 52,45; 5. Dionisi Anna Maria 54,37; 6. Premec 54,50; 7. Santilli 57,40.

Coupé e spider oltre 1300: 1. Giancarlo Pazzi 50,45; 2. Marino 52,64; 3. Folini 52,90; 4. Cola 53,88.

Piloti tesserati CSAI: 1. Alfredo Pellegrini 49,13; 2. Paradisi 51,74; 3. Caoduro 52,45; 4. Anna Maria Dionisi 54,37; 5. Menichetti 58,82; 6. Mostarda 63,87; 7. Lorella Carocci 64,05; 8. Neri 66,43; 9. Leoncini 67,96.

Ritrova incertezza in Liguria il campionato rallycross con SILVUNI

Penalizzato FARGION spuntano i giovani

NOVI LIGURE - La Ford arriva dal cielo, diceva lo slogan pubblicitario adottato dalla Concessionaria Ford Tanarauto di Alessandria nel lanciare il programma della 4. prova del Campionato Ford Kléber di quest'anno, e dal cielo sembra giunta la vittoria del fiorentino Andrea Silvuni, un giovane laureando in ingegneria neo-collega, che da tre anni insegue il successo nel rallycross Ford. Tutti si attendevano il confronto diretto Fargion-Galantini, ma il capolista della classifica generale, Fargion, è stato penalizzato per scorrettezze proprio nella prima agitata batteria. Nulla di grave, ma il direttore di gara ha applicato alla lettera il codice del vero sportivo.

Praticamente fuori gara Fargion, via libera per tutti. Tra Galantini poco fortunato, anch'egli relegato in posizione centrale, grande attesa per un trio di giovanissimi, Del Carlo, D'Amore e Silvuni con Maggiora e « Takus » pronti a dar loro la zampata. Dopo 16 batterie, in testa « Chicco » D'Amore che sembra meglio orientarsi nel rallycross che in Mexico. Pronostico per la finalissima a suo favore, ma sarà Del Carlo invece a prendere il comando. A metà percorso un errore del lucchese favorisce Silvuni che approfitta delle difficoltà del suo avversario (Del Carlo infatti si trova con due ruote in aria) e si avvia verso la vittoria contrastata dal recuperato D'Amore, ma il bravo « Chicco » un po' lungo nell'affrontare l'ultima curva, va in testa-coda e così è costretto ad abdicare anche alla posizione d'onore a favore di Del Carlo che nel frattempo aveva tentato il recupero.

La vittoria di Silvuni renderà ancora più interessanti ed avvincenti le prossime gare di questo campionato che vede in classifica generale sempre in testa Fargion con 23 punti, seguito da Del Carlo (18) e Silvuni (14). Nulla di compromesso quindi, anzi un campionato apertissimo che potrebbe avere nella gara di domenica a Poggio San Romualdo in un tracciato veramente eccezionale, Galantini primo attore.

Rallycross di Novi Ligure, valido per il Trofeo Ford-Kléber di rallycross - Novi Ligure, 24 giugno 1973

CLASSIFICA (dopo 16 batterie)
1. D'Amore 5'30"1; 2. Del Carlo 5'30"6; 3. Silvuni 5'32"4; 4. Maggiora 5'34"3; 5. Tacus 5'35"9; 6. Frino 5'36"2; 7. Galantini 5'36"9; 8. Canepari 5'42"2; 9. Puzio 5'44"1; 10. Fargion 5'57"6; 11. Borghi 5'58"8.

FINALISSIMA
1. Silvuni 2'33"1; 2. Del Carlo 2'37"4; 3. D'Amore 2'40"4.

Filiale RENAULT da corsa?

FIRENZE - Molto probabilmente a partire dal prossimo anno farà la sua apparizione in Toscana una nuova formazione sportiva facente capo direttamente alla filiale fiorentina della Renault. Si parla di due Alpine Renault che verrebbero guidate da due giovani, uno dei quali già quest'anno svolge attività agonistica.

L'interessante notizia, subordinata ovviamente alle decisioni della direzione italiana, è emersa nel corso della inaugurazione ufficiale della nuova filiale Renault di Firenze, che si aggiunge a quelle di Milano, Roma e Napoli, ma terza per ordine cronologico, alla quale è intervenuto in persona il direttore generale della Regie Renault, Pierre Drejfus, oltre a dirigenti italiani della marca d'oltralpe e moltissime autorità cittadine.

Una filiale dunque anche sportiva e che si è presentata con in vetrina la nuova, per l'Italia, Alpine 310, da pochi giorni commercializzata al prezzo di sei milioni di lire.

Nella nuova sede di Firenze, che si estende complessivamente su circa 7.000 metri quadrati, hanno trovato sistemazione i vari reparti dell'officina, il magazzino ricambi, il settore commerciale, l'automercato dell'usato ed anche una sezione dedicata ai lavori rapidi, particolarmente ideata per i turisti bisognosi di assistenza. Nella nuova filiale lavorano 52 persone e quest'anno il volume di vendite per Firenze supererà le mille vetture (solo 225 furono nel 1968), anche se la nuova realizzazione posta nel viale Corsica ha una sua proiezione nel futuro, soprattutto per l'assistenza tecnica, sulla quale la Renault conta molto per strappare clienti all'acconcorrenza, come dimostrano le 56 mila unità vendute nel 1972 e la previsione di circa 70 mila per il 1973.

kléber vince

Al 2. Rally Nazionale Coppa Feraboli
23-24 giugno 1973

1. assoluto Pietro POLESE su Alpine Renault della Piave Jolly Club

Kléber

KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE

Bis CAMARO ma il pubblico è per GREGG

WATKINS GLEN - La terza gara Trans-Am, che faceva parte del « tris » allestito dagli organizzatori di Watkins Glen, è stata rovinata dal maltempo. Infatti, la corsa — prevista su 300 miglia, pari a 92 giri — è stata fermata a 20 giri dal termine a causa del maltempo.

Le prove sono state caratterizzate dall'exploit di Mark Donohue, che arrivò all'ultimo momento sul circuito è salito sulla Carrera di Holberth, che aveva il 19. tempo, e solo sette giri

dopo otteneva il quinto miglior tempo. Purtroppo, in gara varie noie ed infine la rottura di una sospensione anteriore fermavano la corsa di Donohue. Così la vittoria è andata al canadese Maurice Carter, su Camaro, che si è avvantaggiato per non aver sostato al box a cambiare pneumatici durante i tanti cambiamenti del tempo. Peter Gregg, al momento della sospensione della gara, era quasi riuscito a raggiungerlo, ma è rimasto secondo.

E' stato comunque Peter Gregg, con la sua Carrera, a essere salutato dal pubblico come vincitore morale della gara. La sospensione è stata in ogni modo corretta, dato che la nebbia calata all'improvviso non permetteva più di girare con sicurezza. Poco prima della fine, la Corvette di Leubbe finiva contro il guard-rail, senza conseguenze per il pilota, a causa di un concorrente che gli era improvvisamente sbucato dinanzi dalla coltre nebbiosa.

Peccato per Milt Minter, anch'egli su Carrera, che aveva preso il comando nella parte iniziale della gara, ma che era costretto al ritiro dopo 24 giri quando un ritorno di fiamma, durante un rifornimento, bruciava una mano ed il petto di un suo meccanico, che veniva prontamente portato in ospedale, fortunatamente senza gravi conseguenze.

GARA TRANS-AM SCCA - Autodromo di Watkins Glen, percorso misto - 16 giugno 1973.

LA CLASSIFICA

1. Maurice Carter (Chevrolet-Camaro), 72 giri pari a 243 miglia alla media di 143,200 kmh; 2. Gregg (Porsche Carrera); 3. Greenwood (Corvette); 4. Robbins (Corvette) a 1 giro; 5. Heimrath (Porsche); 6. Nitcher (Camaro); 7. Hagestad (Porsche).

Giro più veloce: John Greenwood, in 2'01"89, media kmh 159,520.

Altri 8 milioni a PETTY...

COLLEGE STATION (Texas) - In condizioni perfette, sabato 10 giugno 38 macchine stock hanno preso il via dinanzi a 40 mila spettatori giunti in questa cittadina per assistere alla classica 500 miglia « Lone Star » che ogni anno ha luogo nella magnifica pista del « Texas World Speedway ».

Erano in palio 100 mila dollari di premi in totale ed il vincitore, Richard Petty, su Dodge-STP ha assaporato di nuovo la vittoria portando via circa 14 mila dollari (quasi 8 milioni e mezzo) dopo aver battuto di alcune centinaia di metri Dow Waltrip su Mercury. La gara è stata combattutissima e sostenuta.

Buddy Baker che era stato il maggior oppositore di Petty ha dovuto abbandonare allorché al 57. giro il cavo della batteria si spezzava costringendo il grosso pilota della Carolina a desistere dalla lotta. In complesso vittoria meritata di Richard Petty, la cui Dodge ha offerto una performance ottima e consistente. « LONE STAR 500 », gara internazionale per vetture Stock, College Station (Texas), 10 giugno 1973.

La classifica:

1. Richard Petty (Dodge-STP), 500 miglia alla media di 232,067 kmh; 2. Don Waltrip (Mercury); 3. Cale Yarborough (Chevrolet) a 1 giro; 4. Joe Frazon (Dodge); 5. Cecil Gordon (Chevrolet) a 2 giri.

...ma poi rompe il « muso » contro ALLISON

RIVERSIDE - Bobby Allison, questo volta ce l'ha fatta, aiutato finalmente da un po' di fortuna che si è rivoltata invece, contro i suoi avversari decisi a conquistare la grossa borsa, facente parte dei 90 mila dollari (circa 60 milioni) messi in palio degli organizzatori della « Turborg 400 » quindicesima tappa del campionato nazionale NASCAR, sul circuito di 4300 metri di Riverside.

Il 35enne pilota di Hueyton, in Alabama, a bordo di una Chevelle Malibu ha sostenuto un accanito duello specie nel primo arco della gara con Richard Petty e Cale Yarborough, ma dopo che il pilota della STP aveva perso il comando in seguito ad urto contro il muro di protezione e Cale Yarborough era stato costretto al ritiro da un pistone bruciato, Allison si è piazzato in prima posizione e l'ha tenuta nonostante Petty, con il musetto semidistrutto, tentasse disperatamente di riguadagnare il tempo perduto.

L'incidente capitato all'81. giro ha costretto Petty a sostare per due giri al box perdendo così preziosi secondi che non è riuscito più a riconquistare. Allison, nonostante le bandiere gialle — per incidenti e olio sulla pista — ha girato alla media di 160 kmh — record per il circuito delle nove curve — distaccando Petty di 76 secondi.

TURBORG 400, RIVERSIDE INTERNATIONAL RACEWAY - Gara valevole per il Campionato NASCAR.

1. Bobby Allison (Chevrolet), alla media di 160,782 kmh; 2. Richard Petty (Dodge STP) a 1'16"; 3. Benny Parson (Chevrolet) a due giri; 4. Jim Insolo (Plymouth); 5. Cecil Gordon (Chevy); 6. Richard White (Dodge).

La Classifica dopo la 15.ma tappa

1. Buddy Baker; 2. Cale Yarborough; 3. Richard Petty; 4. Benny Parson - 5. Cecil Gordon; 6. David Sisco; 7. James Hylton; 8. J. Mc Duffie; 9. Elmo Langley; 10. Walter Ballard.

In Super-V (USA) 1 milione a chi vince

WATKINS GLEN - Il 23enne Bertil Ross, che vinse la gara di Lime Rock un mese fa, ha colto un altro alloro a Watkins Glen nella corsa riservata alle vetture della formula Super-Vau, piazzandosi così decisamente in testa alla classifica per la Gold Cup series SCCA.

Ross, partito nella seconda posizione, ha preso decisamente la testa fin dall'inizio controllando gli attacchi di Don Bradley e di Tom Bagley. Ross ha portato a casa, meritatamente, un premio di 1 milione e mezzo di lire.

GOLDEN CUP SERIES SCCA, gara per Super-Vau, Watkins Glen, 16 giugno '73.

La classifica:
1. Bertil Ross (Marlboro-Tui) alla media di 131,400 kmh; 2. Reddy (Royale); 3. Bagley (Lola); 4. McMillan (Tui); 5. Pumpelly (Royale).

Gli inglesi smentiscono il famoso Fair-play

Un K.O. a colpi di casco!

LONDRA - E' raro che ci occupiamo delle gare di Formula Ford, però una frase nel servizio sulla recente corsa di F. 5000 a Mallory Park può forse avere attirato lo sguardo dei lettori (si parlava di Arnott, vincitore della gara di FF, e di Lawrence). Risse e pugni fra piloti non sono cose mai successe, ma dobbiamo ammettere che è per lo meno inconsueto che un conduttore faccia svenire un collega a colpi di casco.

Le manche per la gara del campionato BOC erano state combattutissime e così pure la finale. Per quanto riguarda la posizione di comando, si è cominciato con un duello a tre fra Lawrence, McLeod e Arnott, questi ultimi due piloti di esperienza che facevano fare da prosciutto nel panino al promettente nuovo arrivato. Al quinto giro McLeod si è ovviamente disinteressato alla faccenda, quando ha urtato, e così ha potuto avere inizio una lotta in cui Lawrence e Arnott non hanno fatto che superarsi e risuperarsi di continuo, fino al diciottesimo dei venti giri. In una curva veloce si sono « impigliati ». Arnott (che conduceva abbordando la curva) ha detto che seguiva la traiettoria giusta, mentre Lawrence era sicuro di avere la precedenza.

Lawrence è uscito dall'abitacolo in mezzo ai rottami della sua Merlyn e Arnott ha proseguito verso la vittoria. Furibondo, Lawrence è tornato al parco macchine con passo pesante, ha scambiato qualche parola con Arnott, poi l'ha colpito sulla testa col casco. Arnott è stato portato via in ambulanza, svenuto. Dopo, agitata discussione fra i commissari, che si è protratta fino a tarda serata. A prescindere da qualsiasi altra cosa, Lawrence aveva fatto un reclamo ufficiale contro le tattiche di Arnott!

Il povero John Bright, uno dei soliti della Formula, ha urtato senza danni al primo giro (« mi si era soltanto storta una ruota » ha detto) ed è rimasto seduto sul terrapieno.

Anche in questa corsa c'era un debuttante sud americano. Questa volta si tratta però di un peruviano, Jorge Koechlin. Mai sentito di un peruviano che abbia corso in Europa? E' un ventitreenne studente in economia di Huaco, che dimostra doti innate, però ammette che fa una stagione in Inghilterra per imparare (l'abbiamo già sentito dire da altri sud americani, nei recenti anni). Si è qualificato per la finale, correndo per la prima volta in vita sua proprio sotto la pioggia; ha però superato quattro altri concorrenti al primo giro, poi si è dolcemente adagiato contro il terrapieno alla forcella...

Comunque, era in buona compagnia dato che due degli altri tre debuttanti sud-americani attualmente in Inghilterra avevano fatto altrettanto nella gara di F. 3 a Oulton Park: « Teleco » in prova, Passadore nella finale.

A proposito, da quando scriviamo il servizio su quella gara è saltato fuori che Friedrich aveva noie alle batterie, che lo hanno fatto penalizzare nella manche e nella finale per essere stato spinto, perché le batterie si erano scaricate nei ripetuti avviamenti del motore al parco meccanico, mentre il suo meccanico cercava di stabilire se era riuscito a riparare la frizione. Non ci era riuscito, infatti Friedrich ha vinto la sua manche ed era in terza posizione nella finale con la frizione fuori uso. Inoltre, è troppo corretto. Se avesse adottato anche soltanto in parte le tattiche di « serpeggiamenti » di « ostruzioni » usate da Conny Andersson per impedire a Taylor di passare al comando, probabilmente avrebbe vinto.

d. h.

OLTRE GLI ALTRI



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



L'AUTOCROSS prolifera, ma...

Attenti al polverone!

Tra guidare una "seicento" per una tranquilla passeggiata e pilotare una vettura in una gara di autocross, v'è la stessa differenza che può esistere tra un giro in giostra su un cavallo di legno e domare un puledro alla prima sellatura». E' la definizione di Piero Terenziani, colui cioè che ha costruito la pista di autocross a Bottagna. Dalla sua idea nata pochi mesi fa, Piero Terenziani si è trovato ora a dover affrontare

problemi organizzativi molto complessi, soprattutto se si tiene conto che a differenza della passata stagione in cui le vetture partivano singolarmente quest'anno con l'allargamento della pista le partenze avvengono a batterie di nove, in linea di tre.

Dall'impegno così difficile nella sua prima uscita « Trofeo Città della Spezia » l'ideatore è uscito con un bilancio abbastanza positivo; certo però

Alcune immagini della 1. gara di Autocross di Villafranca A., il Trofeo Vitaloni-Yazaki. Molto bello il prototipo con motore Lancia di Alberto Montagna (foto in alto). Nelle altre foto, Ferrari, Vicario e Docino



L'allarme è venuto da BOTTAGNA

CONTINUAZ. DA PAGINA 39

che il polverone sollevato nel corso della manifestazione, che ha costretto ad un « fuggi-fuggi » il migliaio di persone che si era dato convegno alla pista di Bottagna, ha suonato un campanello d'allarme indicando chiaramente le

misure da prendere e gli errori da non più commettere per la prossima gara in programma il 24 giugno, pena il sicuro allontanamento del pubblico.

Lungo il tracciato, che comprende un breve rettilineo ed un tortuoso zig-zag di collegamento, la manifestazione resta più emotiva e spettacolare dalla partenza in linea delle nove vetture, ha offerto venti piloti che hanno messo in mostra il loro spirito agonistico e la loro abilità di guida. Fontanili, Palmieri, Botti e compagni hanno dato spettacolo con esasperate accelerazioni in partenza, con curve a gomito prese a tavoletta, con balzi in aria da brivido, qual-

che urto, qualche ammacatura.

Il pubblico, finché il polverone non lo ha costretto alla fuga, si è divertito.

TROFEO CITTA' DI LA SPEZIA - Gara di autocross - La Spezia, 31 maggio 1973.

LE CLASSIFICHE

Categoria A: 1. Franzoni (Fiat 850) che compie 10 giri in 11'35"5; 2. Ghidoni in 11'59"2; 3. Lottini a 1 giro.

Categoria B: 1. Carozzo (Volkswagen) in 10'45"; 2. Botti (Volkswagen) 11'; 3. Baldassini (Taunus) 11'16"8; 4. Calzolari (Fiat) 11'28"6; 5. Galli (Volkswagen) 11'32"6; 6. Cocchi (Fiat) 11'51"1.

Gruppo 2: 1. Botti (Volkswagen) in 10' e 48"; 2. Magnani (Taunus) 11'04"1; 3. Terenziani a 4 giri; 4. Amighini a 4 giri.

Gruppo 3: 1. Fontanili (Lancia 2000) in 4'33"5; 2. Debbi (Alfa 2000) 4'37"; 3. Buratti (Volkswagen 1600) 4'40"9.

Dall'autocross ai fuoristrada

I panzer toscani dominano

GARGNANO - Cinquanta fuoristradisti al 2. Raduno organizzato dalla Pro-Loce di Gargnano e dall'AC Brescia. La corsa si è svolta su di un percorso assai difficile, che ha messo a dura prova i mezzi e i piloti. Si trattava di una gara di regolarità, con cinque controlli, uno a timbro e quattro orari. All'ultimo gli organizzatori hanno deciso di abolire il tratto più difficile causa alcune uscite di strada avvenute nella giornata di sabato, tutte però senza conseguenze per i piloti.

La gara come era nelle previsioni ha registrato un predominio degli equipaggi toscani appartenenti al Pan-

zer Club Prato, che ha finito per vincere la coppa per la migliore squadra. La vittoria assoluta è andata a Santoni, il quale ha preceduto il pratese Alessandro Michelagnoli (il presidente del Club Autosprint Prato), di nove decimi; una lotta davvero bella sui trenta chilometri del percorso. Noto anche il quarto posto di Roberto Sarti presidente del Panzer, di Golin, dell'ex velocista Giardi e di Paolo Bini.

2. RADUNO PER AUTO FUORISTRADA PRO-LOCE GARGNANO ACI BRESCIA CLASSIFICA

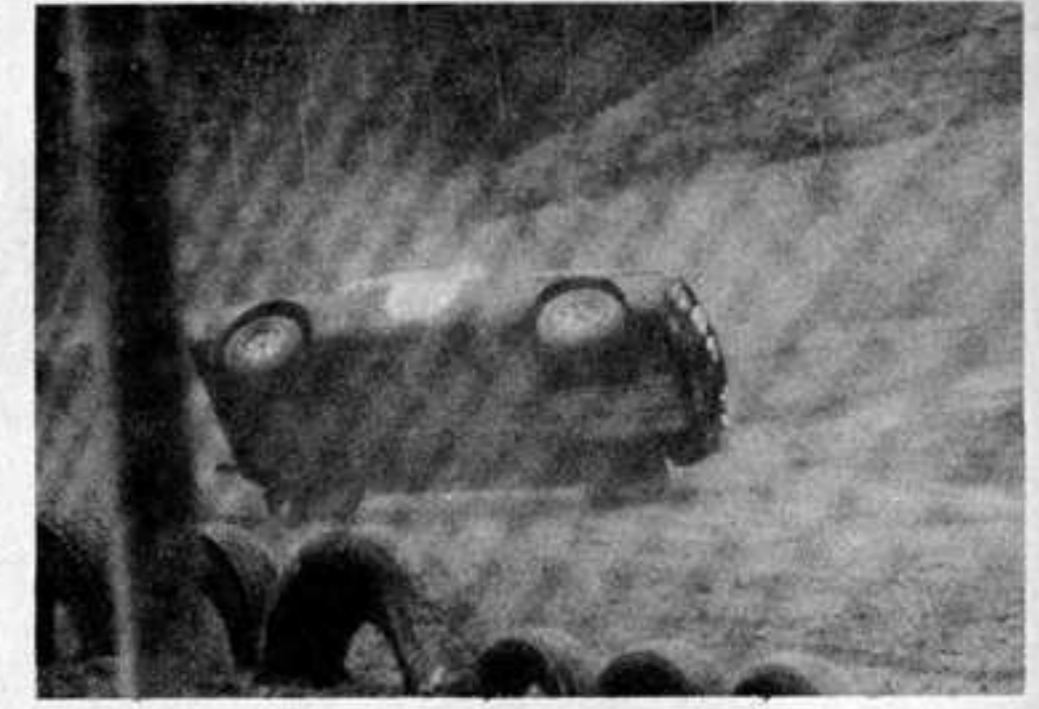
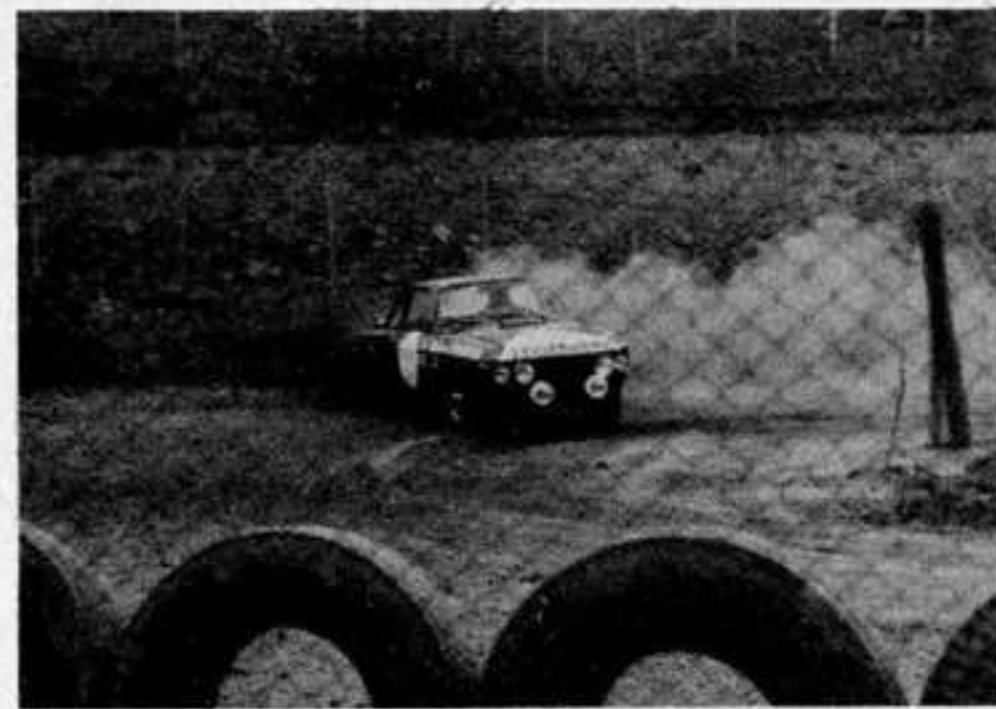
1. Santoni V. (Haflinger) penalità 10; 2. Michelagnoli (Willy Jeep) 19; 3. Bazzoli E. (Ford) 20; 4. Sarti R. (Willy Jeep) 26; 5. Bisotto F. (Ford) 30; 6. Bertani M. (Jeep Mut 151) 32; 7. Boccato B. (Stayer Puch) 35; 8. Perini Ennio (Mutt 2.300) 41; 9. Cappelletti C. (Ford) 138; 10. Bresciani G.F. (Willy Jeep) 151; 11. Golin R. (Jeti 903) 199; 12. Zanardi B. (Jeep M. 38) 326; 13. Stefana C. (Fiat



In queste sequenze fotografiche, alcune immagini dell'autocross di Villafranca d'Asti. Da sinistra Tusco (Abarth 850) e Carena (Abarth 1000) in lotta. A destra, l'HF di Berra



All'autocross di Villafranca, il folto pubblico ha potuto ammirare anche Munari, che vi presentiamo qui sopra e sotto. L'ultimo a destra è Isoardi, che poi vincerà



Applauditi i « numeri » di BALLESTRIERI

VILLAFRANCA D'ASTI - Gli appuntamenti '73 del Trofeo Vitaloni si susseguono. L'autocross, per le acrobazie e i numeri dei piloti, riesce a polarizzare l'interesse altrimenti vacanziero del pubblico domenicale. Non mancano numerosi gli appassionati super tecnici che conoscono per nome i piloti e li incitano come allo stadio in un clima di genuino entusiasmo, oggi abbastanza raro. Se poi ai nomi semi-noti si aggiunge qualche pilota di cartello allora il tifo arriva alle stelle. Così è stato per Munari alla prima gara in veste di ospite e parimenti gli applausi hanno accompagnato l'exploit di Ballestrieri il « Balestra nazionale » che sulla cresta dell'onda di un '73 favoloso per lui con bello spirito sportivo non ha disdegnato l'impegno festivo di Villafranca.

Nella classe fino a 700 seconda vittoria di Ferreri su 500 preparata da Ceppi e Ferreri, invano contrastato da Scanavino, che è rallentato da noie e da Deila su 595 Corazza.

Nella classe sino a 1300 gran confusione creata da Marengo che dopo numerosi testa coda riesce finalmente a rompere il cambio della sua Fulvia e a ritirarsi. Vince Trucco davanti a Tortone e alla bella Manuela Del Fabbro, della Belluno Corse, unica concorrente femminile, molto brava e incoraggiata dal pubblico a gran voce.

Nella classe sino a 1600 e oltre 1600 grandi assenti i piloti della Giada Auto, Tony e Fasan, appiedati da un incidente alla

bisarca, la lotta si scatena tra Ballestrieri su HF anemica e Amerio Dei Draghi Rossi su Spider Rally, molto cattivo; Amerio va in testa di potenza, ma la classe di Ballestrieri erompe anche se frenata da un mezzo inferiore, e in breve Amerio pressato, sbaglia e va in testa coda perdendo terreno e Ballestrieri non ha difficoltà a superarlo e a vincere.

Nei prototipi tubolari monologo di Montagna del Team Pneus di Piacenza che con la sua bella vettura a motore Flavia a iniezione, realizzata dai fratelli Oscar e Maurizio, vince nonostante problemi di cambio e frizione che lo rallentano all'ultimo giro.

G. R.

2. TROFEO « VITALONI-YAZAKI » - Autocross - Villafranca d'Asti, 3 giugno 1973. (10 giri).

LE CLASSIFICHE

Classe 700: 1. Ferreri (500) 12'22"25; 2. Della (500) 12'31"53; 3. Abrate (500) 13'08" e 77; 4. Ferrando (500) 13'13"32; 5. Scanavino (500) a 5 giri.

Classe 1000: 1. Turco (850-1000) 12'12"62; 2. Berutti (850-1000) 13'10"91; 3. Cilavegna (112) 13'12"12; 4. Chiavaretto 13'13"14; 5. Ferrero 13'26"44; 6. Brangero 13'41"86.

Classe 1300: 1. Trucco (Mini Cooper S) 12'39"72; 2. Tortone (NSU TT) 12'40"92; 3. Manuela Del Fabbro (112) 13'14"80.

2. classe prototipi: 1. Guidetti (500-DKW) 12'36"94; 2. Bocchino (850-Giulia) 13'11"01; 3. Formicola (500-DKW) 7 giri.

1. classe prototipi: 1. Montagna (Lancia 2000) 11'51"47; 2. Buratti 12'03"24; 3. Vicario 12'06"02.

Classe oltre 1600: 1. Amerio (1800 Abarth) 12'01"42; 2. Boccato (Giulia GT) 13'01" e 55; 3. Boriero (2300 S) 13'13"34.

Classe 1600: 1. Ballestrieri (HF) 11'35"58; 2. Borra (HF) 12'08"77.

Campagnola) 389; 14. Bertola G. (Puch 700) 465; 15. Loero (Jeep M. 38 A P) 612; 16. Peroggi L. (Jeep Mut 151) 646.

CLASSIFICA DI CLASSE

Classe fino a 1200: 1. Santoni (Haflinger) penalità 10; 2. Boccato (Stayer Puch) 35; 3. Golin (Jeti) 199.

Classe fino a 2700: 1. Bazzoli (Mutt) penalità 20; 2. Bisotto (Mutt) 30; 3. Bertani (Mutt) 32.

Classe oltre 2700: 1. Michelagnoli (Willys Jeep) 19 penalità; 2. Sarti (idem) 26; 3. Bini (idem) 3454.

Arrivati 26 su una cinquantina.

I nuovi dirigenti del Club Fuoristrada ossolano

STRESA - L'assemblea generale dell'Ossola Fuoristrada Club riunitasi al Palazzo dei Congressi di Stresa, ha preso in esame l'attività svolta nel 1972 ed ha programmato quella 1973. Prima del termine della riunione, i soci hanno provveduto al rinnovo delle cariche sociali. Dopo lo scrutinio queste sono state così distribuite: presidente Ennio Campironi, vice presidente Gabriele Lincio, consiglieri Iginio Oliva, Arnaldo Ribaldone, Oliviero Zappatini e Donato Moroni, tesoriere Giorgio Lincio, segretari Giacomo Caprioli e Dario Porta, revisori Michele Agostinotto e Prassitela Sala.