

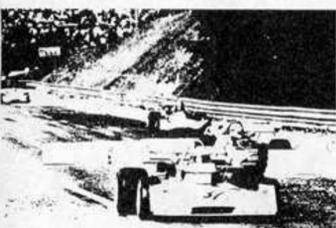
LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

Comincia il TOTOSPRINT



CRONO...
logica
di Zeltweg



La gimkana
da monoposto

il pallottoliere
delle rubriche

domenica SPRINT
il giornale
delle corse

a pagina

- 3 Dove corriamo domenica?
- 13 LE CONFIDENZE di EOIN S. YOUNG
- 34 KARTING
- 46 MOTORAMA TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 COMPRAVENDITA
- 51 La scheda del TOTOSPRINT



● Una frase dal libro di Emerson Fittipaldi «FLYING ON THE GROUND» (volare in terra): «In Brasile gli uomini apprezzano le donne più di quanto accada nella maggioranza dei paesi. E le donne, a loro volta, apprezzano gli uomini... Sanno semplicemente che sono state create per piacere agli uomini». E' già un sostanziale punto di incontro con... Enzo Ferrari. Forse questa foto (scattata a Fiorano nei giorni del rendez-vous Goodyear: Emerson con il «Drake», il Presidente della Goodyear Italiana e il manager-segretario di Fittipaldi, Piedade), diventa sempre più d'attualità in prospettiva '74



● Qualcuno si chiede se a Ferrari non convenga assumere addirittura un Nino Benvenuti (che anche quest'anno a Montecarlo si è fatta la sua brava corsa delle Celebrità con una R12) come pilota, viste certe qualità da ring affiorate tra i suoi piloti già quest'anno...

Lezione da un miliardo

Da una pubblicazione della Gestione Autodromo del Nurburgring (che dovrebbero meditare tanti sindaci e amministrazioni comunali e politiche di certe cittadine italiane). Ecco i dati sintesi sulla attività 1972 nell'autodromo tedesco:

«...Circa 700.000 spettatori assisterono alle nove competizioni, durante le quali quasi 3.000 corridori si presentarono allo start. Secondo la classifica — cioè fino all'arrivo al traguardo — vennero così percorsi più di 500.000 km.

Il circuito è stato occupato per circa 1.950 ore e per 85 giorni l'industria provò i suoi prodotti al Nurburgring. Simili collaudi danno senza dubbio importanti dati per la produzione di serie.

Il Nurburgring diventa di anno in anno anche un terreno per l'esercizio delle regole del traffico. Clubs automobilistici e motociclistici o ditte lo scelgono per corsi di pilotaggio di un giorno o di più giorni. Il calendario 1972 presentava tredici simili manifestazioni.

Turisti di tutto il mondo hanno visitato nel '72 il circuito delle gare. Dall'apertura della pista in primavera fino alla fine di settembre, circolarono sulla pista circa 66.500 automobili, quasi 10.000 motociclette e 850 autobus e in queste cifre non sono compresi i giri turistici con biglietti d'abbonamento o multipli. In media, le automobili avevano a bordo 2 persone, gli autobus 40. Solo così, 167.000 visitatori ebbero modo di vedere il rinnovato nodo nord del Nurburgring.

Una parte dei visitatori si trattiene due giorni al Nurburgring e nei suoi dintorni. Si deve provvedere all'alloggio ed al vettovagliamento dei visitatori. Il villaggio di Nurburgring conta da solo circa 12.000 pernottamenti all'anno che provengono per la maggior parte dalle manifestazioni al Nurburgring. Oltre allo Sport-Hotel «Tribune», si trovano

lungo il percorso del nodo nord press'a poco 50 chioschi per le bevande e spuntini, ai quali deve venir assicurata la consegna della merce anche durante le manifestazioni. Si calcola che ogni anno lungo il percorso del circuito vengano consumati 250.000 Wurstchen e 500.000 bottiglie di birra.

Le conseguenze economiche di una manifestazione si fanno sentire in un raggio di 50 chilometri attorno al Nurburgring, mentre non si deve dimenticare il fattore del tempo libero che va molto più avanti. Una inchiesta sulla media rappresentativa dei visitatori ha accertato poco tempo fa che il 45% spende circa 50 DM ed il 30% fino a 100 DM per ogni corsa. Solo tenendo conto di questi valori si ha che ad una corsa con 100.000 spettatori, 45.000 di essi spendono circa 2,25 milioni di marchi e 30.000 di essi (con una media di 75 DM) quasi 2,25 milioni di marchi, quindi in totale 4 milioni e mezzo di marchi, cioè circa 1 miliardo di lire italiane. Questa somma comprende tutte le spese che vengono fatte in connessione con le corse, come le spese per il viaggio di andata e ritorno, per il vitto e l'alloggio ed il biglietto d'ingresso. Tuttavia, questo denaro va solo in piccola parte alla società che gestisce il Nurburgring. La maggior parte di esso, come è già stato illustrato, va a beneficio, oltre che delle singole persone, soprattutto del commercio e dell'industria e, attraverso le tasse e le imposte, naturalmente, dei Comuni, del Land e della Federazione. Inoltre, l'organizzatore riceve una parte degli introiti delle competizioni. Con i mezzi restanti, la società deve far fronte ai costi che le derivano dall'organizzazione, alle spese per il continuo esercizio commerciale e possibilmente anche agli investimenti per assicurarsi l'avvenire.»

MISANO test di credibilità

● Multicorsi in atto per il caso dell'agibilità di Misano. Ma la situazione, a livello locale, è difficile si sblocchi. I superburocrati di Forlì non hanno nemmeno voluto aver un incontro con i responsabili della sottocommissione circuiti e sicurezza CSAI. «Mandateci per iscritto le vostre ragioni». Cosa che è stata fatta, ma non si vede a che cosa potrà servire. Un vertice ha comunque portato in campo lo stesso presidente della CSAI ing. Rogano che ha steso personalmente il ricorso per ottenere almeno l'agibilità per la gara F. 2 del 22 luglio, che ha già raccolto le adesioni dei piloti migliori.

● «Misano debbo aiutarla se non mi attaccano, ma se aiuto Misano, aiuto anche me stesso Presidente della CSAI». Testuale, anche se questa dichiarazione di Rogano potrebbe essere intesa come accattivante operazione in vista del convegno di Rimini (del 5 luglio).

● Cevert pare fosse convinto, dicono, in Svezia che il motore della B.3 avesse una cilindrata da... 3500! Eppure non è che le Tyrrell F. 1 di questi tempi siano impensierite dalle Ferrari F. 1. Pare che il Bel Tenebroso di Francia non si desse ragione perché gli fosse tanto difficile andar via in rettilineo alla macchina rossa che, peraltro, a conti fatti gli rimaneva ben dietro nel giro completo.

● Checché se ne dica, assicura il nostro Hodges da Londra, in Inghilterra nelle riunioni ufficiali dell'associazione di F. 1 non si è discusso sul fatto che i costruttori inglesi boicottino la gara di Monza per via della faccenda di



CESARE FIORIO rallenta sempre di più le sue presenze alle gare del Team HF, preso com'è dal marketing Lancia. Ma in compenso, come D.S. del Racing Team nautico Martini il suo compito lo svolge con impegno diretto e continuo. Come è avvenuto la scorsa settimana a Bellaria, per la vittoriosa gara dell'offshore rossoblu: lo vedete Cesare assistere i suoi motonauti anche nei minimi particolari.

Chapman. Si ritiene in generale che il tentativo di dare a Colin la colpa per rottura dell'alberino del freno sia ingiusto e impossibile da provare con vera certezza. I meccanici della Lotus che rimossero il motore dai rottami non poterono studiare molto attentamente l'avantreno, però dissero che tutto faceva sembrare che si fosse rotto quando la vettura urtò la barriera e non prima. Ora l'ipotesi è che l'incidente potrebbe essere stato causato da un traballamento dovuto alla alta velocità, quando i freni montati da poco furono usati con violenza, sulla vettura che non aveva alettoni.

● Tra perizie a Monza per la tragedia motociclistica (le moto degli incidenti sono state dissequestrate adesso) e altri impegni da testimonia, l'ing. Colombo è stato un po' latitante da Maranello alla vigilia del Castellet. La scorsa settimana è dovuto andare a Piombino per una causa in pretura: sotto accusa un «motorino» di una Casa motociclistica presso cui aveva lavorato come progettista. La denuncia era di un vigile toscano, perché la minimoto raggiungeva...DUE CHILOMETRI all'ora in più di quanto certificasse il collaudo. Italia ecologica avanti!

La TARGA della discordia

Da Palermo con scalpore. L'Automobile Club della prima città siciliana è in subbuglio. Anche se la notizia non ha avuto al momento molti echi fuori da un giro ristretto di interessati, c'è maretta seria. La maggioranza dirigenziale è in crisi. C'è stato un pronunciamento, dopo un tempestoso C.D., che ha rotto molti equilibri (e forse amicizie). Il fuoco covava sotto la cenere dai giorni dell'annuncio dell'impianto fisso da costruire per recuperare la Targa Florio come prova mondiale. Se ne ebbero avvisaglie con la «sollevazione» degli undici sindaci dei paesi delle Alte Madonie, aggruppati intorno a Castellana. Animatore del «movimento» l'ex pilota e barone Antonio Pucci. Questi ha realizzato, come è noto, con mezzi personali un autodromo in un... vecchio orto della sua casa avita, un impianto suggestivo e insolito, lassù nel cuore del percorso della Targa. Ma non ha avuto credibilità correzionale e l'AC Palermo invece ha pensato di fare il suo famoso autodromo (da un miliardo e mezzo) negli orti di Cerda.

Da questa ambientazione adesso è scoppiata la bomba della crisi del C.D. presieduto dall'avv. Nino Sansone. Il barone Pucci ha dato le sue dimissioni da consigliere, seguito subito — pare — da altri due grossi personaggi, tra cui un dirigente della Sicil-Fiat. Il motivo della rottura coinvolge anche la Targa Florio come «titolo agonistico». Una complessa vicenda di riscatto del nome e di eredi in contestazione. Dove si dimostra che anche la fiaccola più simbolica delle tradizioni può offuscarsi per problemi spiccioli (si fa per dire) di moderni rivalismi.

Marcellino

La 312 P sperimentata
così inferiore alle

tale non è stata poi
MATRA a ZELTWEG

Quante chances
ci sono per
la **FERRARI**
per tentare
l'ultima sfida?



E chi lo dice che Ickx e Merzario non si fiutano? Si sorreggono a vicenda anzi!

Forse un test a
Vallelunga
per decidere
la trasferta a
Watkins Glen

Crono«logica» di ZELTWEG

Fece un po' scalpore, poco prima del via della 24 Ore di Le Mans, la notizia che non sarebbe stato Jacky Ickx il pilota al volante della sua Ferrari, ma sarebbe partito per primo il partner Redman. Un telecronista inglese fece parlare proprio il pilota belga su questa decisione. Ickx convinse tutti della opportunità di «premiare Brian», che era stato sempre relegato in seconda «battuta» nelle gare mondiali marche affrontate in tandem con lui. Ma, in realtà, la dichiarazione di Ickx non convinse molto, anche conoscendo la sua scarsa simpatia per la bagarre di partenza a Le Mans.

Quello che fece un po' scalpore fu però che, mentre Ickx parlava, un altro dei piloti ferraristi, l'australiano Tim Schenken, tra il serio e il faceto buttò lì: «Via Jacky! Di' la verità che non vuoi fare la partenza, per non avere problemi di bagarre con Merzario...»

Come ricorderete a Le Mans Merzario è stato (clamorosamente) il più rapido di tutti, con una determinazione su un circuito veloce che, tra l'altro, non gli era mai accreditata.

Naturalmente questo non significa che, se Ickx si fosse impegnato a fondo, non avrebbe potuto imitare o star davanti al collega, anche se nelle prove tentò invano di fare il suo tempo e ci rimise anche una svirgolata in questo tentativo. Però è vero che Ickx, nelle gare di campionato del mondo marche, non ha forse mai reso troppo al limite effettivo delle sue possi-

i GIRI più veloci in parallelo

MATRA n. 10 CEVERT	FERRARI n. 1 ICKX	FERRARI n. 2 MERZARIO
1'38"7	1'40"2	1'38"9
1'38"3	1'40"4	1'39"3
1'38"9	1'40"5	1'39"2
1'38"6	1'40"3	1'39"1
1'38"8	1'40"1	1'39"2
1'38"9	1'41"0	1'38"6
1'38"8	1'39"9	1'38"8
1'38"5	1'41"1	1'38"9
1'38"7	1'39"4	1'38"8
1'38"8	1'40"8	1'39"0

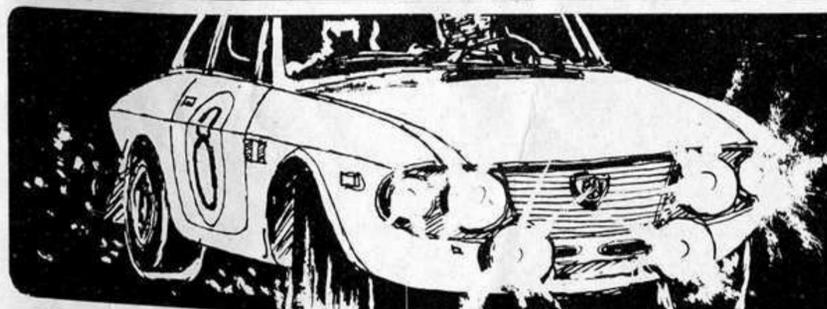
bilità, anche per sottolineare una sua abitudine a piani tattici di resistenza alla distanza, come ha voluto fare anche a Le Mans quest'anno.

E' un dato assodato: anche negli anni scorsi, quando le squadre Ferrari erano molto più agguerrite Ickx lasciava senza troppe remore i compiti di lepre alla macchina di Regazzoni oppure al suo partner Andretti, quando questi gli venne imposto l'anno scorso.

Queste sue abitudini sono tornate fuori, in maniera abbastanza clamorosa, anche a Zeltweg, in quella 1000 Km austriaca che, con una occhiata superficiale alla cronaca, è stata attribuita in assoluto alla Matra. Le vetture francesi, a leggere le classifiche parziali e quella finale, non hanno avuto problemi nel dettare legge. In realtà a veder bene il cronologico della gara, è saltata fuori una specie di sorpresa.

E' vero che le Matra hanno marciato ad un ritmo indiscutibile, soprattutto avvantaggiate dal fatto che, sulla pista austriaca, se la potenza dei motori è molto importante, è altrettanto vero che ci sono delle curve veloci tali dove diventa essenziale la migliore stabilità, con possibilità cioè di quella pronta accelerazione che è stata un po' il tallone di Achille della Ferrari 312P, in questo suo ansioso tentativo di bissare il mondiale marche dell'anno scorso. A Zeltweg le Matra hanno mostrato di camminare a un ritmo, rispetto alla Ferrari terza classificata (quella di Ickx), di buon due

Una emozione per Cevert, che voleva passare Merzario durante le prove e che si è visto chiudere la strada dalla Ferrari. Durante la gara, nella pausa di entrambi, Cevert è venuto a parlare con Merzario della vicenda, scherzandoci sopra (foto LINI)



QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE ...

MAZDA

LAMPADE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedetele presso i migliori elettrauto

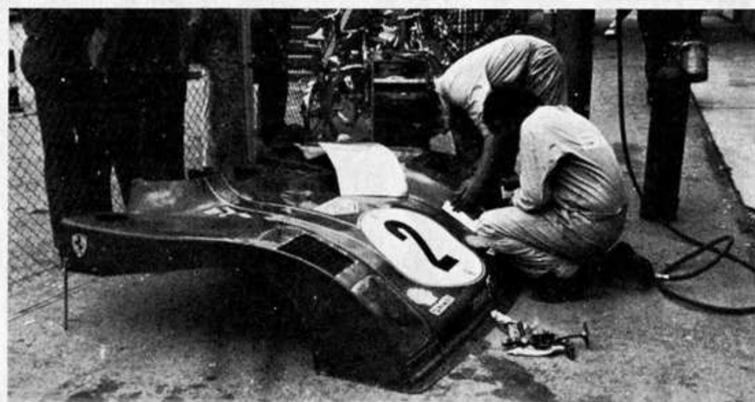
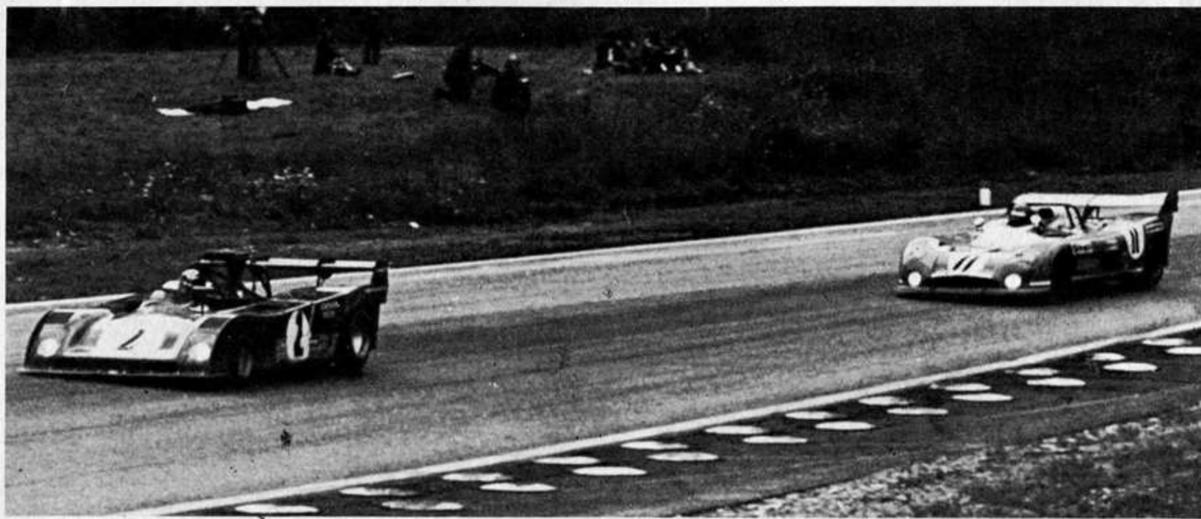




La fermata imprevista della Ferrari di Pace, con la carrozzeria rotta nella parte anteriore destra. Un desciaappaggio e una macchia d'olio hanno fatto perdere nella prima fase oltre 9 minuti alla Ferrari 312 P sperimentale (ritoccata cioè da Forghieri e Rocchi) che è stata quella più veloce della squadra modenese. Anche Pace ha ottenuto in corsa un tempo di 1'39"4 progredendo rispetto alle prove



A dare un poco di interesse e spettacolo c'è stata, a metà corsa, la resistenza di Pace alle due Matra di Beltoise e Pescarolo. Eccole (sopra) insieme, mentre si accingono a sorpassare la Mirage di Hailwood. Si è visto bene in questa occasione sul rettilineo che la Ferrari in velocità non cedeva nulla alle rivali blu, che si « aprivano » per il sorpasso ma non ce la facevano, come si può notare ancora meglio in questo tête-à-tête Pace-Cevert. François si è seccato per non aver potuto concludere vittorioso la gara



I meccanici Ferrari hanno dovuto adattare il « musetto » della Ferrari di Ickx per sostituire quello rotti all'inizio nell'urto di Pace (a destra). Infatti il giorno prima anche Merzario aveva svirgolato in prova su una macchia d'olio abbattendo uno dei paletti di plastica (però fissati nel cemento!). Così non c'era altro cofano di ricambio. Tra l'altro è stato necessario tagliarne la parte superiore del parabrezza perché il comasco, che ha il sediolino più incassato, non poteva veder davanti bene la strada



Questa foto è interessante perché mostra la coda pinnuta della Porsche in azione, ma anche per la scritta sull'asfalto, tracciata dai soliti ignoti. Quell'« Agnelli boia » però non lo si capisce bene

CONTINUAZ. DA PAGINA 7

secondi inferiore. Ma, come si è visto, quando Pace ha duellato a fondo con le macchine avversarie insieme, la Ferrari nei tratti rettilinei non cedeva assolutamente nulla alle avversarie!

Le Matra, il loro guadagno lo facevano nelle curve. In effetti, come si vede dalla selezione dei giri veloci che accanto offriamo nella foto, il fatto clamoroso è che — se è vero che la Ferrari di Ickx non ha mostrato di poter tenere il passo di quella di Cevert — è altrettanto vero, come mostrano i tempi, che Merzario è stato in assoluto il pilota ferrarista più veloce. Ha saputo addirittura eguagliare il passo di Cevert segnando un suo giro veloce a soli 4 decimi dal francese!

Merzario ha fatto altresì turni di guida nei quali abitualmente teneva un ritmo sotto l'1'39", mentre Ickx soltanto un paio di volte è sceso sotto l'1'40".

A parte le particolari condizioni psicologiche di Ickx e la sua non eccessiva voglia di strafare (probabilmente, dopo le polemiche in Casa Ferrari) c'è un altro elemento molto importante. Cioè che la macchina di Merzario-Pace, la Ferrari n. 2, era la cosiddetta sperimentale, quella modificata da Forghieri e Rocchi con lo spostamento dei radiatori, della batteria, dello stesso Dinoplex, della posizione di guida e i cambiamenti alle sospensioni. Tutti aggiornamenti per abbassare il baricentro, dando una migliore disposizione al complesso. E pur se Merzario, a differenza di Cevert, forse era più al

limite del francese nel ritmo di gara, Zeltweg ha confermato che se su questa macchina si fosse operato con più decisione, anche con la collaborazione dei piloti che l'hanno osteggiata (per esempio il belga) magari per ragioni di equilibrio interno fra tecnici, probabilmente il divario con le vetture francesi sarebbe ancora meno evidente.

Merzario stesso, a Zeltweg, ha potuto fare una preparazione più rallentata di questa macchina nei giorni di vigilia. Ciò nonostante, il suo tempo migliore era a tre decimi da Ickx nelle prove. Dal canto suo Pace, che adesso ha risolto tutti i problemi con il pilota italiano, appare più convinto da questa 312P aggiornata, che rispetto al tipo standard non beccheggia e soprattutto offre meno disparità di assetto tra vettura a carico

pieno e a carico di carburante ridotto.

Dipenderà perciò molto, da come si potrà procedere nei prossimi giorni a ulteriori test con questa macchina, per conoscere esattamente quali saranno i programmi della Ferrari per le ultime gare del mondiale Marche; in particolare per quella del 21 luglio a Watkins Glen. Abbiamo già spiegato la complessità della situazione del punteggio iridato. Comunque i dati del cronologico di Zeltweg potrebbero offrire uno spiraglio, per capovolgere la situazione compromessa dalle quattro vittorie Matra.

A fine marzo scoppiò a Vallelunga il dubbio delle possibilità Ferrari contro la Matra. Potrebbe anche accadere che si decidesse di cercare presto a Vallelunga, in un confronto a distanza dei tempi, quali

possibilità effettiva abbia la Ferrari 312P modificata di cercare ancora il confronto diretto con le macchine francesi e i suoi euforizzati piloti. Ciò al di là di quello che è il problema dei piloti di casa Ferrari. In particolare della esigenza di avere, nelle gare decisive, anche da parte di Ickx quella determinazione che non ha mostrato a Zeltweg a paragone con Merzario. Al limite che qualcuno ha supposto, che l'aver fatto partire nella fase iniziale della 1000 Km austriaca il pilota brasiliano Pace (e non il più veloce Merzario) sulla Ferrari n. 2), fosse la decisione capovolta di Le Mans: quella cioè di evitare un possibile antagonismo, proprio nella fase iniziale, fra i due piloti di punta delle coppie Ferrari.

m. s.



FAG

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



FAG



LE CONFIDENZE
di Eoin S. YOUNG

● Dopo la sua vittoria nella gara per vetture storiche a Le Mans, Martin Morris ha portato la vecchia Bentley «hot rod» a Oulton Park e ha vinto il Vintage Seaman Trophy per veterane, ottenendo così una «doppietta» dato che prima, nella giornata, aveva vinto la «Seaman Storica» con un'ERA di due litri. Secondo Bill Body, il temibile direttore di «Motor Sport», l'atmosfera a Oulton Park era «proprio come a Brooklands: tutti che mangiavano e bevano, senza fare attenzione alle gare.»

L'operazione MATRA F.1 coinvolge ICKX per il 1974

LONDRA - La seconda vittoria della Matra a Le Mans, e le prestazioni veramente competitive delle vetture francesi nelle gare di lunga durata in questa stagione, stanno dando corpo alla voce che la società francese abbia in animo di tornare all'arena dei Grandi Premi con un team inglese. Anche se nella maggioranza le squadre di Formula 1 hanno tastato il terreno, sulla possibilità di disporre del motore V 12, la Matra dirige l'orchestra e pare abbia un solo breve elenco, con due nomi: Tyrrell e March.

La Tyrrell è la scelta ovvia, se la Matra vuole imprestare a qualcuno degli HP. Fu Tyrrell a portare per primo il successo in F. 1 alla Casa (anche lui dovette usare un motore Ford per ottenerlo) quando Stewart vinse il mondiale con la MS 80 nel 1969 e dato che tanto Stewart che Cevert hanno importanti «retroscena» Matra, suppongo che Tyrrell potrebbe accaparrarsi un rifornimento di V 12 per la F. 1 col semplice gesto di prendere in mano il ricevitore del telefono.

Comunque, lo strano è che Tyrrell è probabilmente uno dei pochi che non ha cercato di ottenere il motore, perché il suo legame con Ford e Cosworth è molto forte e il suo record «azionato dal Ford», per ora nella stagione, non gli dà un motivo per volere cambiare.

Non altrettanto si può dire per gli uomini della March, a Bicester. In queste ultime stagioni i loro problemi non sono derivati soltanto dai motori, però uno veramente competitivo, a 12 cilindri, come il Matra, compenserebbe certamente qualsiasi altra pecca che il team potrebbe accusare in questa stagione. E un francese come Jarier al timone, può soltanto influenzare la Matra in favore della March.

Ciò che porta ancora più oltre le congetture su March-Matra è la voce che ogni giorno acquista più forza, secondo la quale per la



ZELTWEG - Ickx nel box Ferrari della 1000 Km d'Austria poco prima dello scatto (anche pugilistico) contro due giornalisti italiani lì presenti

rottura ormai definitiva di ICKX con la Ferrari, il belga potrebbe, quindi, essere un candidato per un nuovo team nel 1974. Un Ickx in libertà potrebbe essere un frutto da cogliere, per il team Matra sport. E, se lui lo desiderasse è presumibile che seguirebbe il motore in qualsiasi team di F. 1 che fosse stato scelto per ricevere potenza dai francesi, in fatto di HP. Andando più oltre, per portare la mossa di Ickx a una conclusione ancora più logica, si torna a parlare del ritiro di Stewart, al termine della stagione, dopo avere raggiunto il totale di vittorie di Gran Premi di Clark (c'è qualcuno abbastanza avventato per scommettere con me che non lo farà?) con conseguente inserimento di Ickx nella scuderia Tyrrell, dalla quale emerse come un fanciullesco cavallo da battaglia belga circa sei anni fa.

Un segretario per la CSI

Gli studiosi delle politiche dei Grandi Premi possono forse avere notato che sulle famigliari decalcomanie Marlboro-BRM, che spiccano in ogni corsa, ora si legge «Marlboro World Championship Team». Chissà che cosa è successo alla sigla BRM? Anzi, che cos'è successo addirittura alla BRM? Il team di Bourne pare essere sprofondato di nuovo in un mare di disperazione. La più recente, avvilente notizia che lo riguarda è il libro di cui parlai in una mia rubrica di qualche settimana fa, in preparazione ad opera del giornalista francese Jabby Crombac.

«Jabby» ha seguito il concetto di accompagnare ogni diverso team di Grand Prix a ogni gara, per preparare un capitolo particolareggiato sulla squadra e sul suo atteggiamento verso le corse. Si era trastullato con l'idea di assistere al G.P. d'Austria al seguito del team Marlboro-BRM, ma adesso ha saputo che la sua richiesta di collaborazione è stata respinta e quella della BRM sarà dunque l'unica squadra che in questa stagione non finirà sot-

to il microscopio di Crombac... La sua cronaca della stagione 1973 potrà risultare un canto del cigno giornalistico, per Crombac, dato che in Francia corrono voci insistenti secondo le quali sarà appoggiato da un gruppo potente di «parlamentari», per sostituire Claude Le Guezec quale segretario della CSI, alla fine di quest'anno.

Il lamento di HEWLAND

Mike Hewland non esita mai a dire che l'unica volta in cui uno «scribacchino» accenna al suo cambio, in un servizio su una corsa, è quando questo si rompe. Bill Jupe della Ferodo ha un analogo problema e il suo lamento è tanto più triste poiché il suo prodotto, essendo nascosto, le sue pastiglie non vengono mai nominate, si direbbe. E allora, nominiamole adesso. Le pastiglie di un freno non sono effettivamente il pezzo più affascinante di una vettura, però sono una necessità nascosta e non è facile che una vettura le conservi sempre, soprattutto in una gara lunga come quella di Le Mans. La Ferrari ordinò alla Ferodo 800 pastiglie speciali di mm 24 per le Dayto-

na, e questo grosso ordine fu regolarmente soddisfatto sul circuito. Fu allora che i tecnici della Ferrari si resero conto che avevano in effetti avuto intenzione di ordinare pastiglie di mm 23. Desolati, ma la gente della Ferodo non poteva rimediare piuttosto velocemente? E così, quella notte, tutt'attorno al circuito di Le Mans c'erano piccole officine ove gente lavorava di lena per segare via il millimetro in più, su 800 pastiglie per freni...

Tira-e-molla in CAN-AM

La proposta Can-Am di limitare i motori di serie a cinque litri e a tre litri quelli da corsa nella serie nord americana del prossimo anno, è stata respinta da una forte maggioranza di proprietari di circuiti, i quali vogliono che la Can-Am resti quella che è. Le ripercussioni per la sicurezza di Indianapolis hanno toccato anche la Can-Am e c'è già stato un cambiamento immediato, cioè fare svolgere le gare in due manche di cento miglia, fatto che riduce il carico del carburante del 50%.

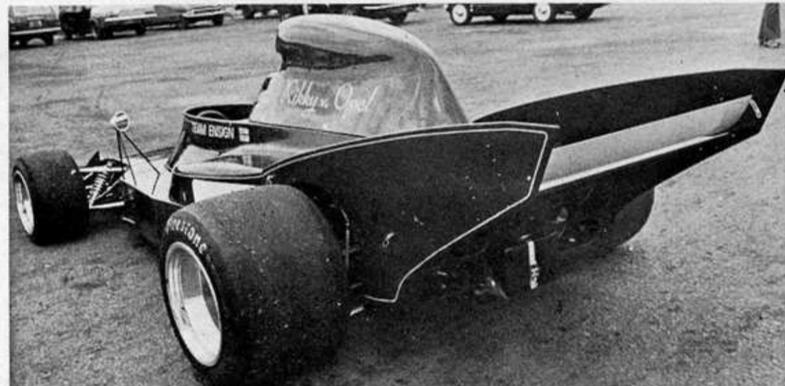
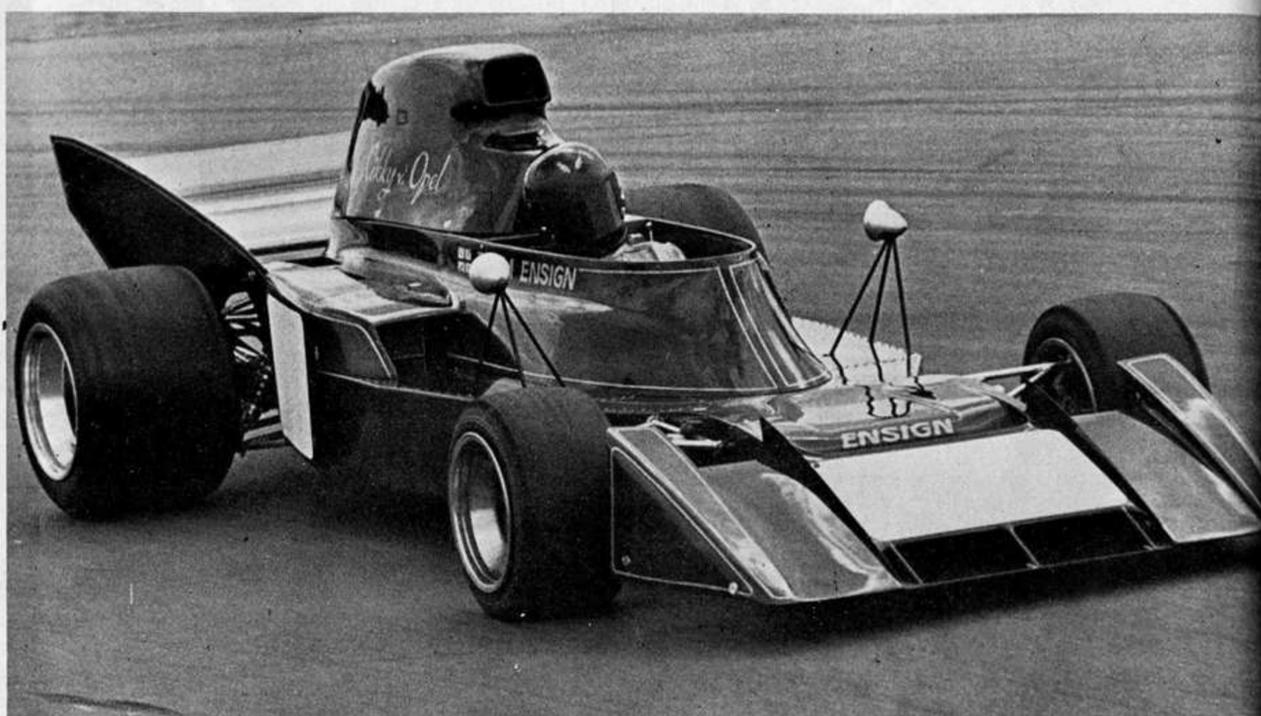
Eoin S. Young





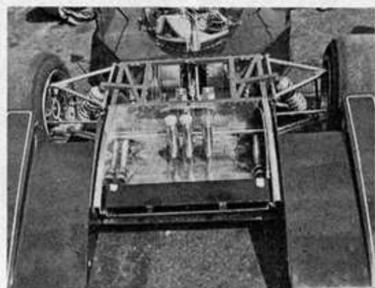
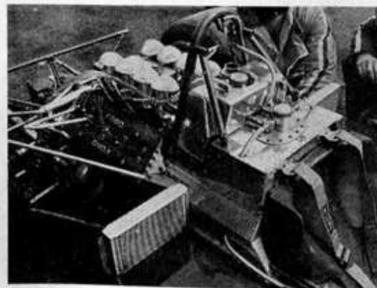
Assieme allo staff della Ensign, ecco Morris Nunn (a sinistra) e von Opel. A destra, le prime prove della tanto attesa MN 01

L'ULTIMA SFORNATA DI MONOPOSTO F. 1



Una vista posteriore della nuova Ensign F.1, durante i tests. Al Castellet, la vettura si è dimostrata poco felice aerodinamicamente

Dall' ENSIGN alla seconda

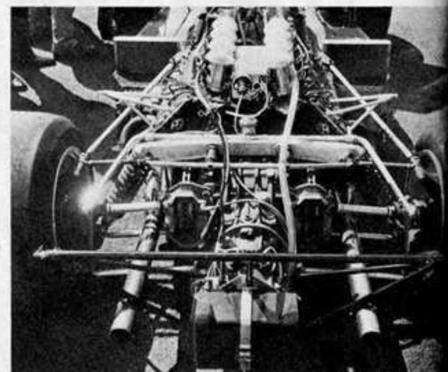


A sinistra, la parte posteriore della scocca. Prima del motore, c'è il serbatoio dell'olio ed il serbatoio collettore del carburante. A destra, per la sospensione anteriore c'è un traliccio in tubi quadrati

Pochi giorni prima della gara, hanno fatto la loro apparizione due delle nuove Formula 1 attese al debutto del Gran Premio di Francia: la «seconda versione» della MARTINI-TECNO, e la nuovissima ENSIGN MN 01, due monoscocche a peso d'oro se si pensa a chi le ha pagate.

Sulle vicende della prima sapete praticamente tutto, dato che le abbiamo seguite passo passo. Ordinata per conto della Martini da David Yorke, è stata progettata da Fowell e costruita da Paul

Thompson, lo stesso specialista che ha costruito le monoscocche B3-73 Ferrari. In diretta concorrenza con quella che Pederzani aveva fatto costruire — di tasca sua — a McCall e Wiss, la Tecno-Martini n. 2 avrebbe dovuto essere più leggera e meglio costruita. Sul secondo punto (cioè una migliore realizzazione, anche se «pagata» con un ritardo di quasi 3 mesi) sono tutti d'accordo, mentre il peso è risultato praticamente quello della n. 1. La quale, con Amon, aveva già dimostra-



Una traversa sopra al cambio sopporta gli attacchi delle sospensioni posteriori, classiche

guidate senza traffico e risparmiate km con

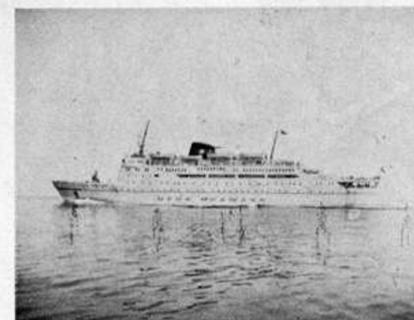
LE AUTOSTRADE DEL MEDITERRANEO

VACANZE FERRY da GENOVA ogni settimana per:

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

M/N DANA SIRENA
M/N DANA CORONA

CABINE PER 600 PASSEGGERI
150 POSTI AUTO



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

NOVITA' 1973: da BARI ogni settimana per:

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

NAVITUR jet
L'INDUSTRIA DELLE VACANZE

AGENTI GENERALI PASSEGGERI ED AUTO PER L'ITALIA

DEDS
SEAWAYS

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

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

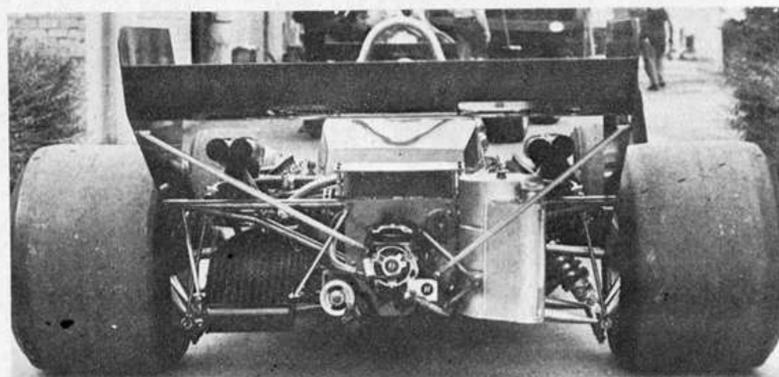
Prego inviarmi l'opuscolo a colori 'Le autostrade del Mediterraneo'

NOME

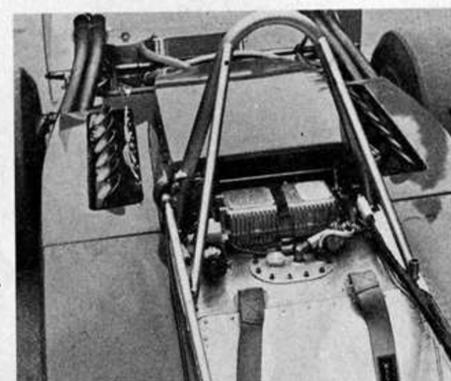
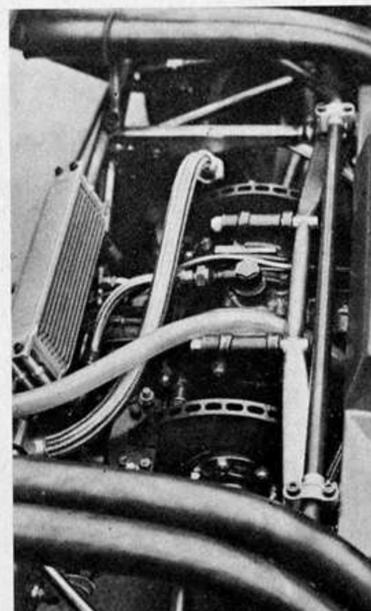
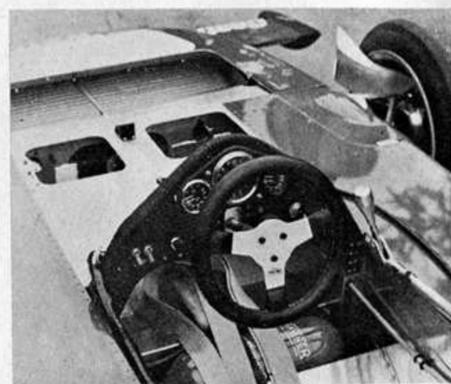
COGNOME

VIA

CITTA' CAP.



A sinistra, sarà Magdalo Volta il nuovo pilota Tecno-Martini? Sopra, sulla F.1 di Fowell il lubrificante ha il radiatore a sinistra ed il serbatoio a destra. A destra, il capiente abitacolo



Parte posteriore della Martini-Tecno di Fowell. I freni sono accostati alla scatola del cambio

Dietro al pilota, il serbatoio collettore del carburante e la sistemazione del solito Dinoplex

«MARTINI»: due monoscocche da... RIKKI

to di valere qualcosa, mentre quella nuova ancora non si sa come realmente vada.

Del tutto nuova, anche se da tempo attesa, la ennesima Formula 1 inglese, cioè la Ensign MN 01. Come ricorderete, vi avevamo presentato in anteprima il progetto di Morris Nunn, che è il capo del programma intenso voluto dal suo pilota-finanziatore Rikki Von Opel, un giovanotto nato a New York, educato in Svizzera, amministratore del vasto patrimonio che si è ritrovato

al compimento della maggiore età. Per ora, il giovane Rikki ha mostrato di sapersela cavare bene in Formula 3, vincendo il Lombank National Trophy e piazzandosi negli altri due importanti campionati inglesi della terza formula, l'anno scorso. Non si sa cosa valga su di una Formula 1.

Per quanto riguarda il Team Ensign, esso è stato fondato nel 1969 da Bernard Lewis e da Morris Nunn, che dopo essere stato un ottimo pilota di Formula 3 (nel '69 era prima guida del Gold

Leaf Team Lotus) si è dimostrato anche un ottimo costruttore di telai. Con le Ensign Formula 3, presentate nel 1971, hanno corso (oltre a Von Opel) anche Mike Walker e Bev Bond. La Formula 1 è stata inizialmente provata a Silverstone, poi è stata portata al Castellet. Pare, comunque, che qualcosa non vada nella aerodinamica, che pure è stata a lungo studiata anche in galleria a vento, poiché la vettura mostra un eccessivo alleggerimento dell'avantreno sopra i 150 kmh.



AS-CAR Film - agenzia di pubblicità B6 - art director BRUNO DE PRATO

scrambler e' DUCATI



DUCATI MECCANICA

GRUPPO
EFIM

40132 - Bologna - Via A.C. Ducati, 3 - Tel. 400250

Agip carburanti e lubrificanti Catene Regina Extra - Pistoni AE Borgo

Il «mondiale»
piloti F.1
al giro di boa

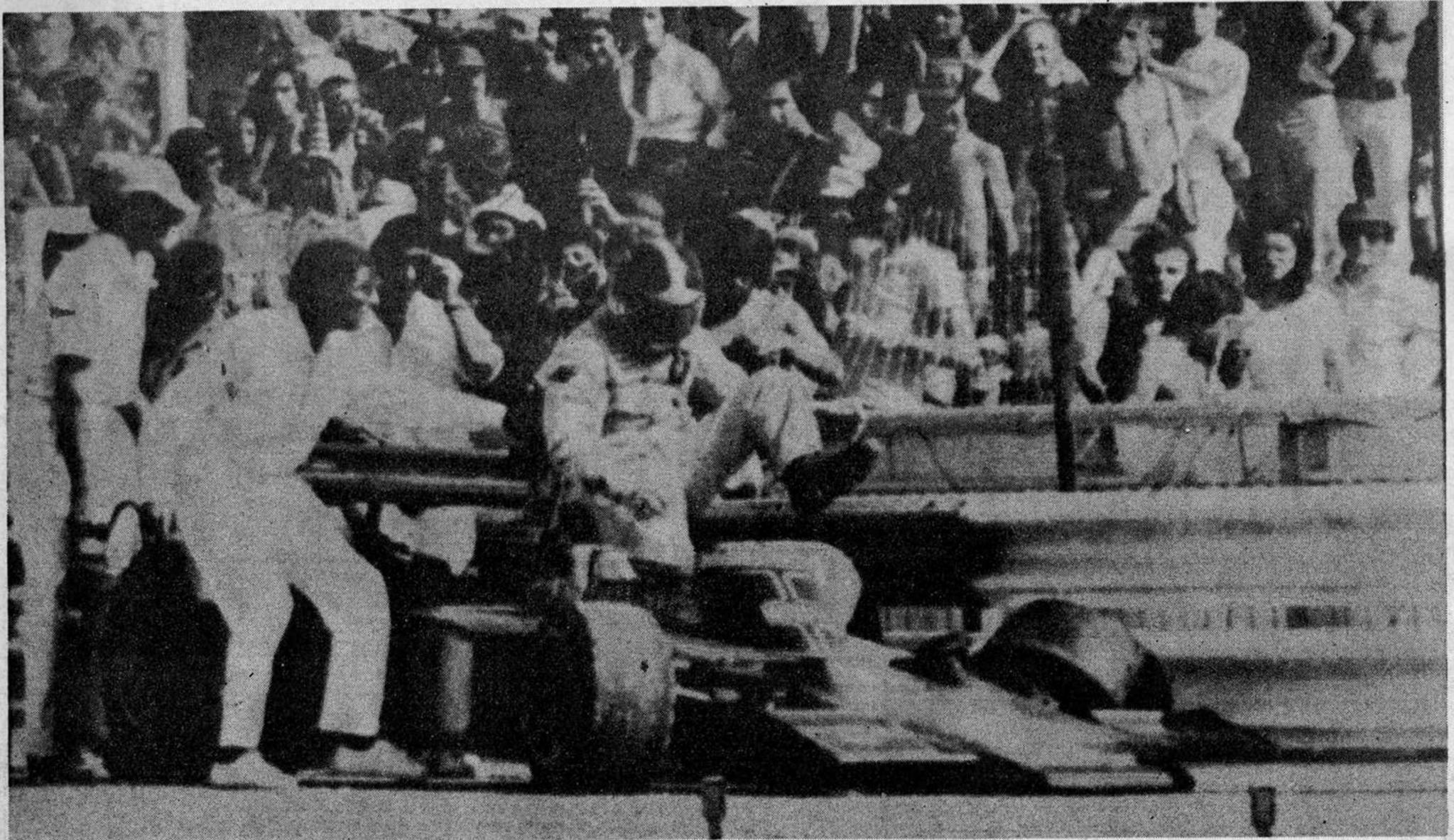
il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPORT

domenica SPRINT

Movimentato post-corsa anche al CASTELLET: mentre si festeggia RONNIE, il brasiliano campione del mondo perde le staffe con SCHECKTER per la «toccata» al tornante che ha deciso il Gran Premio di FRANCIA

«FITTI» s'infuria con Jody



Al 42. giro, il Gran Premio di Francia al Castellet ha vissuto il suo momento decisivo. Nella curva prima del rettilo del traguardo, Fittipaldi ha cercato di passare Scheckter, con il risultato che i due si sono urtati e la loro bella corsa è finita lì. Nella foto, ecco Emerson scendere dalla sua JPS con la ruota anteriore rotta

...ma HULME replica la lezione

LE CASTELLET - «First Nice won Ronnie.» (ottima prima vittoria, Ronnie), è la decal che tenevano pronti i meccanici della Lotus da diverso tempo e che hanno prontamente messo in circolazione appena lo svedese ha tagliato il traguardo del suo primo GP di F.1.

Sul podio assieme a Barbro, la fidanzata che piangeva di gioia, Peterson da buon svede-

se è rimasto imperturbabile. Gli abbiamo chiesto che cosa aveva da dirci dopo questa sua prima vittoria, e anche qui ha dimostrato la classica freddezza nordica, dicendo:

«Francamente stavolta non me l'aspettavo; onestamente debbo dire che senza Fittipaldi e Scheckter che si eliminano a vicenda non ce l'avrei fatta a vincere. Ma tant'è! Sono stato sfortunato tante vol-

te che avrei dovuto vincere e la fortuna mi aveva voltato le spalle che oggi è arrivata una buona stella anche per me. Sono ovviamente contento per me e per il mio patron che mi ha dato fiducia all'inizio dell'anno.»

Vediamo passare un Emerson Fittipaldi scuro in viso che si sta dirigendo verso i box McLaren alla ricerca di Scheckter. Lo trova e lo ag-

gredisce con un fiume di male parole, chiamandolo, fra l'altro «troglodita», e chiedendogli se è matto e battendogli l'indice contro la tempia in un gesto universale.

Jody si difende come può e dice, timidamente, che lui era in testa... Fittipaldi lo spinge con le mani quasi a volerlo aggredire e, dopo una ulteriore serie di male parole, se ne va più nero della sua John

Player Special. Gli parliamo mentre si sta avviando verso la moglie Maria Helena che lo sta aspettando. Questa la sua versione dell'incidente, (fortunatamente innocuo per le persone) che ha tolto di mezzo i due battistrada che menavano la danza soli soletti:

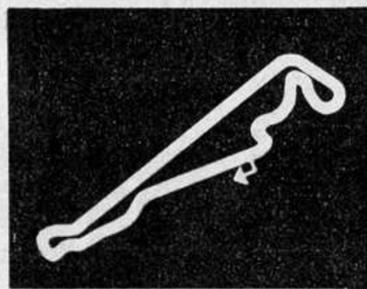
«Al tornante che immette
Giancarlo Cevenini

CONTINUA A PAGINA 20



gara internazionale di velocità valida quale ottava prova del Campionato mondiale conduttori di Formula 1 Circuito del Paul Ricard di 5810 metri. 54 giri pari a 313.740 km 1 luglio 1973

G.P. di FRANCIA



COSI' (IN 25) AL VIA

EMERSON FITTIPALDI (JPS-Lotus 72) 1'49"36	JODY SCHECKTER (Yardley-McLaren M23) 1'49"18	JACKIE STEWART (Tyrrell-Elf) 1'48"37
RONNIE PETERSON (JPS-Lotus 72) 1'49"45	FRANCOIS CEVERT (Tyrrell-Elf) 1'49"39	
CARLOS REUTEMANN (Brabham BT42) 1'50"75	JEAN-PIERRE JARIER (March-STP 731) 1'50"69	DENIS HULME (Yardley-McLaren M23) 1'49"65
ARTURO MERZARIO (Ferrari 312 B3) 1'51"17	CLAY REGAZZONI (Marlboro-BRM P160) 1'50"99	
ANDREA DE ADAMICH (Brabham BT37) 1'51"53	JACKY ICKX (Ferrari 312 B3) 1'51"44	MIKE HAILWOOD (Surtees-Fina TS 14) 1'51"17
JEAN-PIERRE BELTOISE (Marlboro-BRM P160) 1'51"67	JAMES HUNT (March 731 G) 1'51"63	
CARLOS PACE (Surtees-Fina TS14) 1'51"88	NIKI LAUDA (Marlboro-BRM P160) 1'51"78	GRAHAM HILL (Embassy-Shadow) 1'51"70
GEORGE FOLLMER (UOP-Shadow) 1'52"30	WILSON FITTIPALDI (Brabham BT41) 1'52"07	
HENRI PESCAROLO (Iso-Marlboro) 1'53"56	REINE WISEL (March 731 G) 1'53"20	JACKIE OLIVER (UOP-Shadow) 1'52"94
RIKKI VON OPEL (Ensign MN01) 1'55"55	HOWDEN GANLEY (Iso-Marlboro) 1'53"82	

COSI' (IN 16) AL TRAGUARDO

1 Ronnie Peterson (Lotus-JPS) 54 giri pari a 313.740 km in 1.41'36"52, media 185.263 kmh; 2. Cevert (Tyrrell) 1.42'17"44; 3. Reutemann (Brabham) 1.42'23"; 4. Stewart (Tyrrell) 1.42'23"45; 5. Ickx (Ferrari) 1.42'25"42; 6. Hunt (March) 1.42'59"06; 7. Merzario (Ferrari) 1.43'05"71; 8. Hulme (McLaren) 1.43'06"05; 9. Lauda (BRM) 1.43'22"28; 10. Hill (Shadow) a 1 giro; 11. Beltoise (BRM) a 1 giro; 12. Regazzoni (BRM) a 1 giro; 13. Pace (Surtees) a 3 giri; 14. Ganley (Iso) a 3 giri; 15. Von Opel (Ensign) a 3 giri; 16. W. Fittipaldi (Brabham) a 4 giri

BATTUTI I PRIMATI

Sulla distanza: Ronnie Peterson, media 185.263 kmh Primato precedente Jackie Stewart (Tyrrell-Ford), media 179.900 (1971)

Sul giro: Denis Hulme, il 52. in 1'50"89, media 189.114 kmh Primato precedente: Stewart (Tyrrell-Ford) in 1'54"9, media 183.330 kmh (1971)

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Scheckter	43. giro	incidente
E. Fittipaldi	42. giro	incidente
W. Fittipaldi	40. giro	comando acceleratore
Hailwood	33. giro	motore
de Adamich	29. giro	rottura semiassi
Pescarolo	25. giro	surriscaldamento
Wisell	20. giro	frizione e accensione
Follmer	14. giro	pompa carburante
Jarier	43. giro	differenziale
Oliver	1. giro	frizione

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Peterson, Scheckter, E. Fittipaldi, Stewart, Hulme ●●●●● - Ickx, Merzario, de Adamich, Reutemann, Hunt, Cevert, Hailwood, Jarier ●●●● - Hill, Lauda, Regazzoni, Beltoise, Pace, Ganley, W. Fittipaldi, Pescarolo ●●● - Von Opel ●● - non classificabili Oliver, Follmer, Wisell.

La prossima gara sarà il GRAN PREMIO di GRAN BRETAGNA, in programma a Silverstone il 14 luglio.

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

nel rettilineo d'arrivo ero dietro a Scheckter, lui ha visto Beltoise e ha allungato la frenata per passarlo, io ho ritardato più di lui, l'ho affiancato all'interno e mi apprestavo a superarlo, quando questi, come se nulla fosse, ha chiuso la traiettoria e mi ha buttato fuori pista. E' assurdo comportarsi in questo modo, la corda e la traiettoria danno ragione a me, e non capisco come ci si possa comportare in un modo così stupido per tutti e due...».

Dall'altra parte della barriera, sentiamo Scheckter, in quel momento lo sta «catechizzando» Hulme, la vecchia volpe, che gli dice:

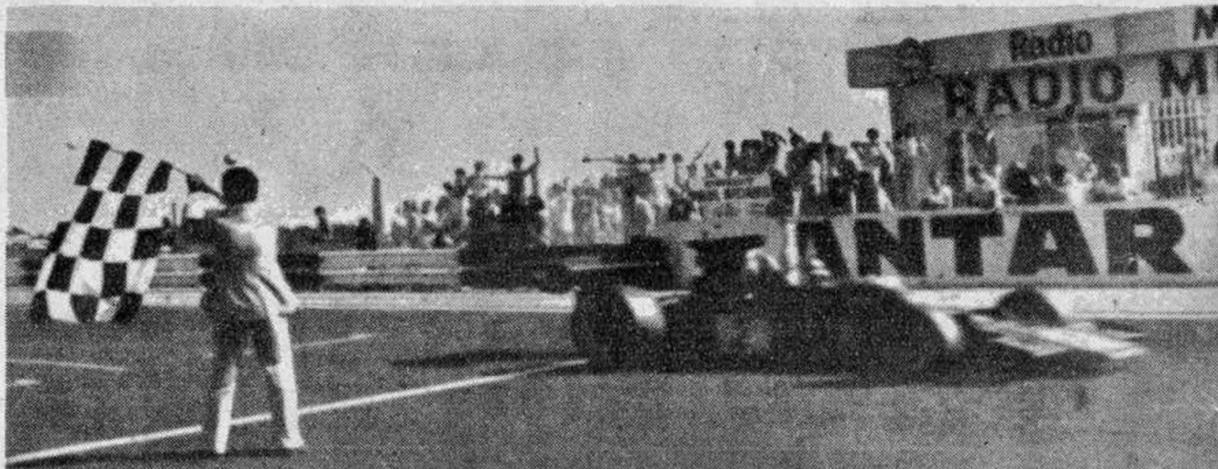
«Devi farti più furbo... quando si ha alle spalle gente come Fittipaldi e Stewart non devi nei sorpassi agevolarti uscendo dalla tua traiettoria, perché quelli non ti perdonano nulla, devi badare solo a non aprirgli la strada...»

Stewart è affaticato ma contento, ce lo conferma quando gli andiamo a chiedere le sue impressioni:

«Avevo perduto ogni speranza quando ho forato la gomma, poi ho ripreso e credo anche di essere andato abbastanza forte, perché ho ripreso un sacco di concorrenti che mi stavano davanti. Ickx ha tentato di non farmi passare ma nel rettilineo del Mistral ho ritardato al massimo la frenata e l'ho infilato. Poi la fortuna, che prima mi era stata sfavorevole, ha cominciato a spirare dalla mia parte, e con l'eliminazione di Fittipaldi e il terzo posto ottenuto guido ora la classifica mondiale.»

«Si sta bene in alto» aggiunge con un sorriso mentre prende sottobraccio la moglie vestita da zingara con un immenso fazzolettone legato intorno alla testa.

Merzario è in partenza quando riusciamo a parlargli. E' già stato a «rapporto»



Finalmente, dopo tanti tentativi a vuoto per le più strane avversità, è venuto per Ronnie Peterson il momento di passare, a braccio alzato, sotto la bandiera a scacchi di un gran premio mondiale

imparerai un giorno queste sottigliezze...».

Finita la «lezione»-Hulme chiediamo a Scheckter la sua versione di quanto è successo. Ecco cosa dice:

«Ero in testa e ho impostato la curva a sinistra perché stavo sorpassando Beltoise. Quando ho chiuso la traiettoria Fittipaldi era all'interno e mi stava sorpassando, io non l'ho visto se non dopo aver sentito un gran botto ed essere uscito di strada per poi rientrare in mezzo al polverone. Certamente Fittipaldi non si è comportato bene a mettersi in quella posizione, perché io ero in testa ed avevo diritto alla corda. Quindi tutte le ragioni sono mie. Mi dispiace perché ero sicuro di vincere il mio primo Gran Premio, coadiuvato in questo da una macchina come la McLaren veramente eccezionale.»

Williamson forse debutta in F. 1 a SILVERSTONE

● Il Gran Premio di Gran Bretagna sarà riservato soltanto alle Formula uno e non ad altre formule. Secondo quanto afferma McIntosh, segretario della Associazione dei costruttori Formula uno, sono iscritte 31 macchine, dicono «trentuna», il che significa che sarà il Gran Premio più affollato dell'anno. Pare ci sarà anche il debutto di Williamson, il vincitore del G.P. Lotteria F. 2 a Monza. Si aspettano anche altre macchine

dall'ing. Colombo e dall'ing. Ferrari, e ci dice: «Una sfortuna mai vista, sulla linea di partenza si è bloccata la pompa della benzina, e sono dovuto partire in ultima fila. Poi ho dovuto passare un sacco di gente per portarmi con i primi, il più duro di tutti è stato Hill, che assolutamente non mi dava strada, nonostante gli venisse continuamente segnato con semafori che io stavo per passarlo.»

«La macchina è andata bene, certo che se fossi partito come mi spettava di diritto, e visto come sono andate le cose fra i primi, avrei potuto perfino fare un terzo posto. Pazienza speriamo che vada meglio a Silverstone al G.P. d'Inghilterra.»

Cevert, secondo, dice: «Non me l'aspettavo un risultato così positivo, perché avevo il motore che assolutamente non andava, non riuscivo neppure a tenere le scie degli altri, ma ho resistito e alla fine sono stato premiato per questa mia costanza, un secondo posto è sempre buono.»

Ickx, il pilota della Ferrari, è molto gentile anche con i giornalisti italiani e dice: «Ora la macchina è a posto, il motore è 'OK', ho fatto indurire le barre sia anteriore che posteriore e la macchina ha molto migliorato.»

L'ing. Colombo è contento principalmente dei suoi due

I migliori GIRI in gara di ogni pilota

HULME	1'50"89
STEWART	1'51"00
E. FITTIPALDI	1'51"58
PETERSON	1'51"65
SCHECKTER	1'52"03
CEVERT	1'52"06
REUTEMANN	1'52"15
ICKX	1'52"85
JARIER	1'52"87
HUNT	1'53"03
LAUDA	1'53"18
W. FITTIPALDI	1'53"24
MERZARIO	1'53"33
FOLLMER	1'53"71
DE ADAMICH	1'54"20
GANLEY	1'54"20
HILL	1'54"27
BELTOISE	1'54"36
WISEL	1'54"39
PACE	1'54"39
REGAZZONI	1'54"58
HAILWOOD	1'54"62
PESCAROLO	1'54"97
VON OPEL	1'58"00

piloti: Merzario, che giudica estremamente positivo e Ickx autore di una buona prova. «Particolarmente utile questa gara per riuscire a capire dove bisogna lavorare per arrivare in alta classifica con la nuova Ferrari B3», conclude l'uomo FIAT.

g. c.

STEWART severo a ZANDVOORT

ZANDVOORT - Jackie Stewart, assieme all'ing. Bacciagaluppi, è stato in Olanda per visionare il modificato circuito sul mare del Nord: si è trattenuto sul posto la scorsa settimana per ben sette ore ed ha osservato tutto l'impianto nei suoi minimi particolari. Alla fine dell'ispezione il vicepresidente GPDA si è detto soddisfatto delle infrastrutture: ha chiesto però la modifica in 24 punti delle barriere di protezione e naturalmente vorrà rivederle a modifiche ultimate. Ha trovato anche problemi con il nuovo manto stradale: per questa ragione è saltata la prova di F. 5000 in programma sul circuito olandese. Gli organizzatori si sono dapprima ribellati, sostenendo che il materiale da loro usato non avrebbe dato gli sgradevoli inconvenienti che si sono verificati a Zolder: ma alla fine hanno accettato di buon grado e si sono trovati disposti a quanto prescritto dalla GPDA per voce dello scozzese Stewart. I lavori saranno ultimati al più presto e Stewart ritornerà a Zandvoort il 15 luglio per controllare l'esito finale.

DALL'INVIATO

LE CASTELLET - E venne il giorno di Ronnie Peterson.

Lo svedese ha finalmente vinto la sua prima corsa mondiale, ed è giusto che sia accaduto, perché doveva avvenire prima. E' avvenuto in una giornata che Peterson deve ricordare come particolarmente favorevole, perché in sostanza in questo G.P. lui non sperava più di vincere, avendo invano tentato più volte di superare lo straordinario Scheckter. Però è avvenuto, ed ora anche in Formula Uno Ronnie Peterson ha trovato la consacrazione.

La vittoria di Peterson si accompagna a due altri avvenimenti straordinari, che sono la stupenda prova offerta dal giovane sudafricano Jody Scheckter, conferma di quanto i nostri lettori avevano saputo dopo il Gran Premio del Sud Africa, ed il passo avanti compiuto da Jackie Stewart nella classifica del campionato mondiale. Tre avvenimenti di rilievo, ognuno dei quali avrà molta importanza nel prossimo futuro.

Per Ronnie Peterson è la fine di un incubo, che quest'anno aveva trovato le sue giornate peggiori al Gran Premio di Spagna che lui aveva dominato e soprattutto al Gran Premio di Svezia che egli meritava. Ora, anche se non lo lascia trasparire con la sua fisionomia che pare refrattaria alle espressioni, e finalmente contento, perché sa che la vittoria gli è possibile. Vedrete che nelle prossime corse, liberato dal complesso della sfortuna costante, saprà fare cose ancora più grandi di quelle che gli sono state abituali finora.

Per Jody Scheckter, che si appresta ad entrare definitivamente nel mondo della Formula Uno (sarà al G.P. di Gran Bretagna e poi in Canada e America, prima della stagione 1974, che farà tutta) è stato un semplice « collaudo » di conferma di quel che pensa personalmente e che ormai pensano tutti. Vale a dire che è capace di battersi contro chiunque.

Per Stewart, i tre punti che ha ottenuto qui, e che potrebbero diventare decisivi nella corsa al titolo mondiale, sono molto importanti, ma più importante è stata la rincorsa che gli abbiamo visto fare e che ha suscitato la nostra ammirazione, valendogli tre voti nella graduatoria del « Prix Rouge et Blanc » che per questa gara è stato assegnato a Scheckter. Noi abbiamo votato per Stewart, perché lo scozzese ha compiuto una impresa degna di un grande campione, una impresa che ci ha ricordato quella famosa di Clark a Monza.

E questa « voglia » di battersi, da parte di Stewart, è stata una delle cose belle di questo Gran Premio che ha avuto molti motivi di interesse e molte occasioni di esaltazione per la gente venuta a vederlo. Vedrete dalla cronaca e dal racconto del tamponamento, che vi facciamo a parte, come la corsa sia stata privata dapprima di Hulme e Stewart, e poi di Scheckter e Fittipaldi. Sono stati avvenimenti eccezionali e imprevedibili, a orbare la corsa dei suoi protagonisti, meno uno, ma comunque per chi ha avuto la ventura di essere anche qui in Provenza, dopo essere stato in Svezia, è stata una gara

3 motivi-chiave nel G.P. FRANCIA

...e venne il giorno di PETERSON!



Sul podio, Reutemann, Peterson e Cevert. La TV ci ha fatto vivere il Gran Premio dall'inizio alla fine, «riaprendo», dopo lunghi silenzi, all'automobilismo come attesta anche un lungo servizio di presentazione apparso sul settimanale della RAI, dal quale si deduce che il 47 per cento dei giovani preferisce l'automobilismo. Dedicheremo un servizio a questi sviluppi finalmente positivi delle scelte televisive

che ha avuto molte fasi simili a quelle che ci hanno tanto entusiasmato due settimane fa.

Una bella corsa, con a protagonisti gli stessi uomini e le stesse macchine della Svezia, oltre allo Scheckter. Dietro i grandi, dietro quelli che se ne erano andati subito, troviamo infatti ancora Cevert e ancora Reutemann, che così confermano le loro qualità che noi giudichiamo sullo stesso piano e che soltanto il diverso valore globale delle rispettive macchine mette su piano differenziale nella economia di ogni gara.

E più lontano, a battersi a fondo ma con limiti che gli sono imposti dal mezzo, ecco Ickx che anche in questa gara può dire onestamente di aver « onorato il contratto », nel senso che di certo non si è risparmiato. Poteva esserci, insieme con Ickx e vicino ad Ickx, anche Arturo Merzario, se gli fos-

se riuscita una partenza felice. Invece Merzario, che ha addirittura rischiato di restare al palo perché non gli ha funzionato la pompa della benzina al momento dell'avviamento, è stato « imbottigliato » nelle retrovie ed ha dovuto districarsi dal gruppetto con una serie di avventurosi sorpassi resi difficili non solo dagli avversari, ma anche dalle reazioni della macchina.

Non è riuscito a superare Hill, il nostro Merzario, nonostante che abbia tentato più volte di infilare il muso della Ferrari tra la Shadow e il limite della pista, ma quelli che aveva superati prima erano stati tanti, abbastanza comunque da giustificare una votazione ottima nella graduatoria dei valori assoluti. Il ritorno di Merzario alle gare della Formula Uno è stato tutto sommato positivo, e diremmo anzi che ha rappresentato un crescendo nella scalata del comasco verso i posti alti della

graduatoria di valori delle monoposto. Un miglioramento costante, che deve far piacere a tutti e che dimostra oltre tutto una notevole volontà di affinamento.

Il ritorno di Merzario alle gare delle monoposto è coinciso col ritorno di de Adamich, ed anche questo è stato positivo. Non aveva ancora la Brabham nuova, che è stata « dirottata » a Wilson Fittipaldi, ma anche con la « vecchia » de Adamich si è difeso molto bene, benissimo anzi, visto che è riuscito a superare molti avversari con una azione molto pulita e decisa. Così de Adamich ha ridato nuovi entusiasmi ai suoi sostenitori dopo qualche prova media e dopo qualche disavventura, e tra l'altro ha dimostrato di non essere per niente pronto alla « pensione » come si poteva credere.

L'altro ritorno alla Formula Uno,

quello di Henri Pescarolo che ha corso con la Iso, è stato invece sfortunato. Non ha durato molto, perché la macchina non era a posto ed ha dovuto abbandonare presto. Tra i fatti positivi c'è quello della seconda gara di Hunt, che ci ha fatto capire come la bella prestazione di Montecarlo non sia stata occasionale. Hunt si è battuto benissimo, con una macchina che non è certo un fulmine, e la sua posizione deve essere considerata tra le migliori. E un altro giovane, dunque, che si affaccia alla « università » dell'automobilismo e che promette di diventare una minaccia seria se appena appena avrà una macchina competitiva.

C'è stato anche l'esordio della Ensign di Rikki von Opel, un esordio da considerare positivo. Non ha fatto grandi cose, il tedesco, ed è anzi stato modesto in tutto. Però ha fatto la sua corsa tranquillamente, proprio da apprendista, ed ha portato la macchina fino in fondo. Un fatto positivo, quindi, perché ha almeno permesso un collaudo approfondito, dal quale trarranno molti insegnamenti lui ed il costruttore della bella vettura che arricchisce il panorama delle monoposto.

Non c'era la Tecno Martini, ed a parte leggerete quel che pensiamo della situazione imprevedibile in cui si trova la squadra italiana. Speriamo che ci sia al prossimo Gran Premio, tra due settimane, in Inghilterra.

Quelli della BRM hanno avuto la loro solita razione di guai. Quando non sono i motori, sono altre cose, ma in sostanza alla BRM si ripete la storia di sempre. Qualche gara abbastanza brillante e poi di nuovo tanta confusione. Chissà perché, ci chiediamo, ma il risultato è che Regazzoni, Beltoise e Lauda debbono alternare momenti di relativa soddisfazione con altri di penosa fatica. Come è stato in questa gara, nella quale anche le gomme hanno giocato il loro ruolo importante, perché quelli che avevano le Firestone sono stati sempre molto più indietro di quelli che avevano le Goodyear.

Adesso con questa corsa che è stata molto bella da seguire e che rilancia definitivamente il campionato, la lotta per il titolo è diventata molto serrata. E state attenti che non è proprio vero che sia limitato a Fittipaldi e Stewart. Sono in vantaggio, i due contendenti, ma non tanto da mettere fuori portata tutti gli altri. Cevert spera sempre, come lo sperano i francesi, di poter fare qualcosa di eccezionale, ed intanto i punti accumulati anche oggi lo aiutano. E Peterson non è detto che non ci riprovi, a vincere, visto che adesso ha imparato la strada che porta al gradino più alto del podio.

Con questa corsa la prima metà del campionato dovrebbe essere finita. Anzi è finita senz'altro, ma dato il meccanismo non riusciamo a sapere se la metà sarà finita con il Gran Premio di Francia o se invece era già finita con quello di Svezia. Bisognerà aspettare la fine del torneo, per vedere come stanno le cose.

E penso che bisognerà davvero aspettare la fine del torneo e per sapere chi sarà il campione.

Franco Lini

LE CASTELLET - Testimoni oculari, insieme col collega Zigliotto, del volo compiuto dalla McLaren di Scheckter e dalla Lotus di Fittipaldi fuori dalla traiettoria normale della pista, non ci è stato difficile ricostruire le fasi essenziali del tamponamento che ha eliminato i due piloti dalle prime posizioni, che essi occupavano nell'ordine.

Come vedrete dalla cronaca, ad un certo punto Hulme (che aveva forato e che aveva perduto un giro) era tornato in pista esattamente nello stesso momento in cui i primi stavano tornando. Così si è accodato al terzetto composto da Scheckter, Fittipaldi e Peterson e per un poco ha mantenuto la posizione. Poi Hulme ha sorpassato Peterson, con la evidente intenzione di tentare anche di sorpassare poi Fittipaldi per effettuare una specie di copertura del compagno. Cosa del tutto comprensibile.

Ad un certo punto, perciò, il quartetto era composto da Scheckter, Fittipaldi, Hulme e Peterson. I quattro sono giunti alla curva che precede la linea di arrivo subito dietro Beltoise, che era stato avvertito dalle luci blu e che si apprestava a spostarsi per lasciarli passare. Senonché Scheckter ha voluto forse accelerare i tempi ed ha tentato di « uscire » dalla coda di Beltoise quando ancora la sua macchina era al centro della curva. La curva è a destra, e Scheckter si è spostato a destra, verso l'interno. Ovvia-

Così il «BUSSO»

TESTIMONI OCULARI

(ma tre furbi sono troppi)

mente per farlo ha dovuto leggermente rallentare e così ha sorpreso Fittipaldi, che era anche lui spostato con la furba intenzione di approfittare del prevedibile rallentamento di Scheckter per tentare di superarlo.

Aggiungiamo che in quel momento anche la McLaren di Hulme si è trovata spostata verso l'interno della curva, perché è probabile che Hulme volesse anche lui approfittare della situazione per portarsi davanti a Fittipaldi.

E così a fare i « furbi » sono stati probabilmente in tre, ovviamente senza sospettare quello che volevano fare gli altri. Il risultato è stato che la Lotus ha urtato col muso e con la ruota anteriore sinistra (è importante) il retrotreno della McLaren e che la McLaren si è sollevata da terra finendo poi sulla sabbia che è all'esterno della curva, dove era seguita immediatamente dalla Lotus.

Scheckter riusciva a ripartire ed a tornare in pista, ma poteva effettuare soltanto un altro giro, ritirandosi perché la sospensione aveva ricevuto un duro colpo nella fase di « atterraggio » dopo il volo. La Lotus invece non riusciva per niente a continuare perché aveva il musetto rotto e la ruota anteriore di sinistra semidivelta. In testa restava quindi Peterson da solo.

f. l.

TRA I «MAGNIFICI 5» E' STATO SUBITO UN CAROSELLO A SBANDATE CONTROLLATE

10. GIRO

SHECKTER,
PETERSON,
STEWART,
HULME,
E. FITTIPALDI,
REUTEMANN,
CEVERT,
ICKX,
HUNT,
HAILWOOD.

20. GIRO

SHECKTER,
PETERSON,
E. FITTIPALDI,
STEWART,
REUTEMANN,
CEVERT,
ICKX,
HUNT,
HAILWOOD.

30. GIRO

SHECKTER,
E. FITTIPALDI,
PETERSON,
CEVERT,
REUTEMANN,
ICKX,
HUNT,
STEWART,
W. FITTIPALDI,
MERZARIO

40. GIRO

SHECKTER,
E. FITTIPALDI,
PETERSON,
CEVERT,
REUTEMANN,
ICKX,
STEWART,
HUNT,
W. FITTIPALDI,
MERZARIO.

50 GIRO

PETERSON,
CEVERT,
REUTEMANN,
ICKX,
STEWART,
HUNT,
MERZARIO,
HULME,
LAUDA,
BELTOISE.

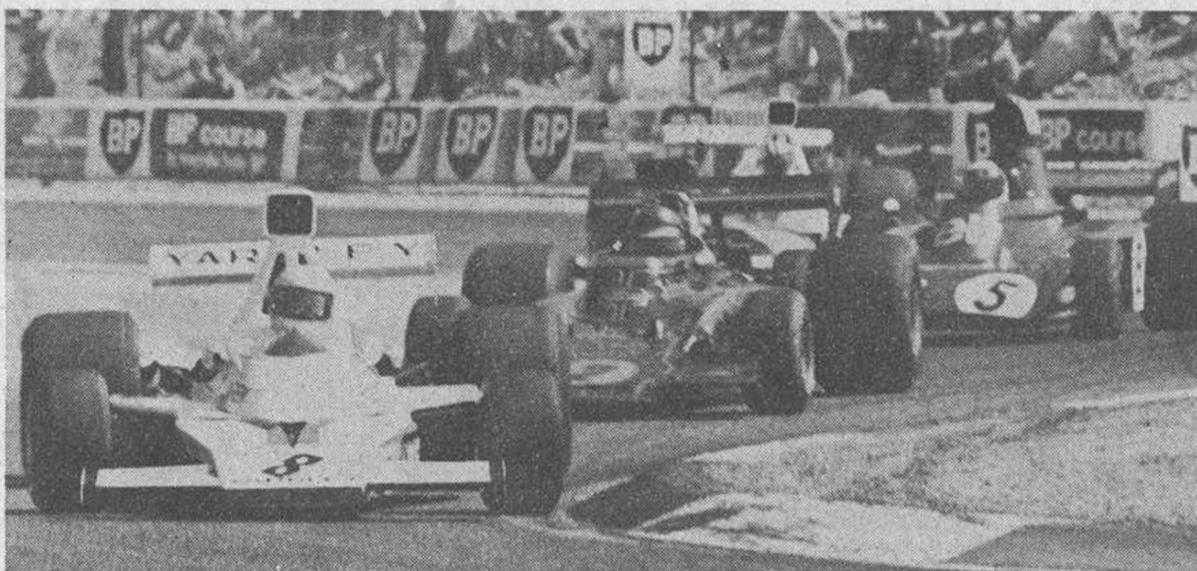
54. GIRO

PETERSON,
CEVERT,
REUTEMANN,
STEWART,
ICKX,
HUNT,
MERZARIO,
HULME,
LAUDA,
HILL.

Dalle gomme «pizzicate» di HULME e STEWART

LE CASTELLET - Un caldo sole rende afosa la pista quando alle 15 ora francese i 24 piloti si apprestano a darsi battaglia. Subito per gli italiani c'è una doccia fredda: la Ferrari di Merzario si rifiuta di andare in moto e viene messa da parte. I meccanici lavorano febbrilmente mentre le 24 macchine avanzano lentamente verso la linea di partenza. Mancano 30" al via e finalmente anche Merzario può schierarsi ma non alla sua fila che meritava per il magnifico tempo ottenuto in prova bensì nelle ultime posizioni.

La partenza è perfetta, due campioni del mondo sono in prima fila, Stewart e Fittipaldi assieme al «baby» Scheckter che è alla sua quarta gara in F. 1, terza di validità mondiale. E' proprio Scheckter che è il più lesto al via e dopo poche centinaia di metri guida già il rombante carosello delle F. 1, che stanno scatenando i loro cavalli sull'asfalto mezzo liquefatto della pista.



wart. Reutemann perde, il giro dopo, la quinta posizione perché è protagonista di un innoquio testa-coda nella curva che immette nel rettilineo dei box. Le posizioni in testa non cambiano, al 29. giro si ritira de Adamich che era 12. per la rottura di un semiasse, Stewart fa la scena con Merzario pretendendo via libera, e lo riesce a passare nel rettilineo del Mistral.

Il «clou» della corsa è ora tutto rivolto verso Stewart che sta inseguendo come una belva, mentre i due della Lotus tentano di passare Scheckter che tiene duro. Al 37. giro sono sempre i soliti tre in testa, Stewart è settimo alle spalle di Ickx, Merzario è decimo dietro al sempre più sorprendente Hunt e a W. Fittipaldi.

Quarantaduesimo giro, è il momento più importante di tutta la corsa, si toccano Scheckter e Fittipaldi finendo fuori pista, il brasiliano non riprende mentre Scheckter ci prova ma il giro dopo si ferma con la sospensione ante-

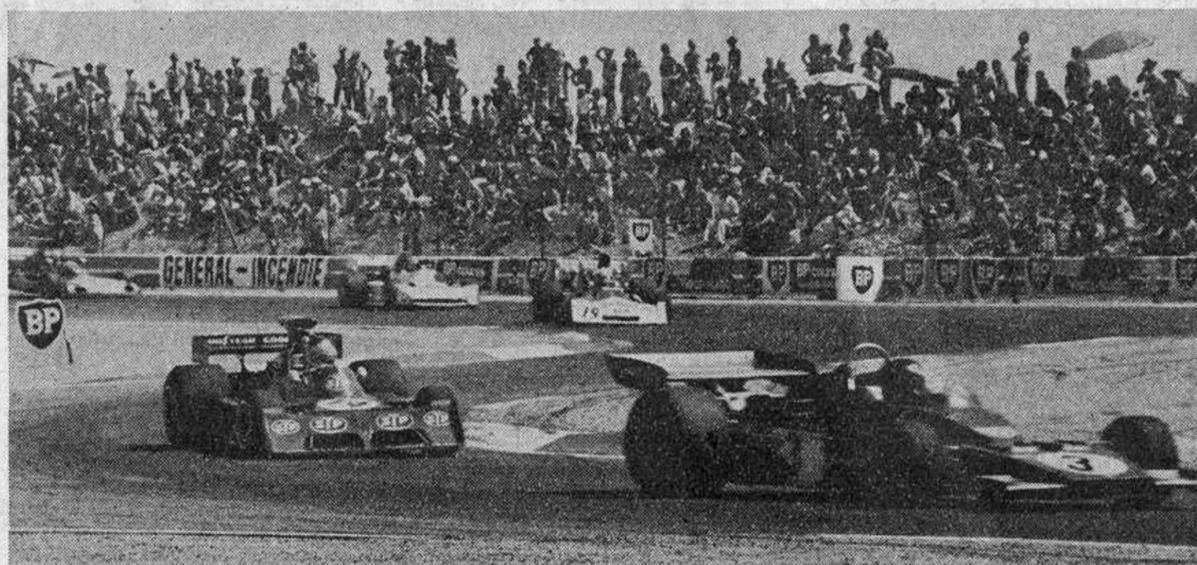
alla rimonta (a pugni agitati) di MERZARIO

Scheckter, Peterson, Hulme, Stewart e Fittipaldi transitano nell'ordine al termine del primo giro, Merzario è 18. Al termine del secondo giro Peterson tenta di passare Scheckter ma non ce la fa, compie una manovra azzardata nella curva che immette nel rettilineo d'arrivo, sbanda paurosamente ma si riprende. Stewart è in terza posizione, seguito da Hulme, Fittipaldi, Cevert, Reutemann e Ickx. De Adamich è in 16. posizione e Merzario in 18., si ferma ai box Wisell perché perde benzina dal serbatoio. Si ritira anche Oliver che ha rotto la frizione della sua Shadow in partenza.

I magnifici cinque, Scheckter, Peterson, Stewart, Hulme e Fittipaldi menano la danza e stanno distaccando lentamente ma inesorabilmente tutti gli altri. Ickx con la Ferrari è già staccato e al sesto giro è in nona posizione. Merzario è diciassettesimo, de Adamich diciottesimo. Al quinto giro Reutemann passa Cevert che fa segno al suo box di avere problemi al motore, anche lo scatenato Jarier passa Ickx che dà l'impressione di cercare di arrivare in fondo. Merzario fa segno ai box che Beltoise non lo lascia passare, poi il giro dopo di forza lo passa e sullo slancio lascia dietro di sé anche Pace.

Nono giro, sempre Scheckter in testa che guida con bello stile anche se nella curva che immette nei box è quello che si «intraversa» più di tutti. Peterson è secondo, poi seguono nell'ordine Stewart, Hulme e Fittipaldi in un secondo, più staccati Reutemann, Cevert, Ickx, Hunt, Hailwood e Regazzoni. Merzario ha guadagnato altre posizioni e lo speaker del circuito lo fa notare al pubblico che è valutato in circa 60mila persone, facendo presente che se avesse potuto partire normalmente l'italiano sarebbe con il gruppetto dei primi.

Stewart al decimo giro spicca il tempo migliore in 1'51"6, nuovo record



In alto, il «treno» dei cinque scatenati in testa alla gara, composto da Scheckter, Peterson, Stewart, Fittipaldi (fuori quadro) ed Hulme. Qui sopra, Ickx seguito da Jarier, Regazzoni, Hunt e Hailwood nella «esse» del circuito Paul Ricard che ha mostrato di essere molto sicuro in occasione dell'incidente-chiave

della pista, mentre Merzario attacca e passa Regazzoni con la Marlboro-BRM, Hailwood con la Surtees Fina e si installa nella 11. posizione. Il pubblico segue con enorme interesse la magnifica corsa dei cinque di testa che danno spettacolo, infatti Scheckter, Peterson, Stewart, Hulme e Fittipaldi hanno un vantaggio di 12" su Reutemann e Cevert, e guidano ruota a ruota ad una media che si avvicina molto ai 200 all'ora. Follmer si ritira alla curva Bandol per rottura della pompa della benzina.

Siamo al 15. giro, Merzario si appresta a passare Hill che l'ostacola in tutti i modi, l'italiano passa davanti ai box con il pugno minacciosamente alzato verso il «vecio» che fa finta di

non vedere e continua imperterrito ad ostacolarlo.

Al diciassettesimo giro, primo colpo di scena: Hulme arriva ai box lentamente con una ruota, la posteriore sinistra, che si sta sgonfiando. Gliela cambiano, ma i meccanici sbagliano e la sosta si prolunga per montare la gomma giusta, fra le presumibili parolacce di Hulme che coprono il rumore dei motori. Sono in quattro ora a guidare il carosello, Scheckter sempre in testa (siamo al 22. giro) seguito da Fittipaldi che ha passato i compagni, Peterson e Stewart. Le posizioni alle spalle di Scheckter ogni tanto cambiano ma i quattro sono sempre ruota a ruota, leggermente staccati Reutemann e Cevert, più staccato ancora Ickx poi

Hunt autore fino a questo momento di una bella gara poi ruota a ruota Hill, W. Fittipaldi e Merzario.

Ventitreesimo giro, i magnifici cinque si erano ridotti a quattro ed ora a tre, infatti dall'eletta compagnia se ne va anche Stewart che si deve fermare ai box per un pneumatico che si sta sgonfiando, anche per lui è il posteriore sinistro che i meccanici gli cambiano in 6", riparte in tredicesima posizione e comincia l'entusiasmante rimonta.

Queste le posizioni a metà gara, vale a dire al 27. giro. In testa i tre che guidano la corsa ruota a ruota, Scheckter, Fittipaldi e Peterson, poi a 14"2 Reutemann, a 19"4 Cevert, a 32" Ickx e Hunt, W. Fittipaldi, Merzario e Ste-

riore destra fuori uso. A undici giri dalla fine la corsa fra le più belle che abbiamo visto negli ultimi anni ha la seguente fisionomia: in testa Peterson, secondo Cevert, poi nell'ordine Reutemann, Ickx, Stewart, Hunt, W. Fittipaldi, Merzario Lauda e Hill. Stewart si avvicina ad Ickx e lo minaccia da presso, mentre Peterson è ormai imprevedibile, così come Cevert e Reutemann che con una corsa regolare sta conquistando un meritatissimo terzo posto. A sei giri dalla fine l'attenzione di tutti è concentrata sulla magnifica corsa di Stewart, che cerca di passare Ickx. Il pilota della Ferrari controlla nello specchietto le mosse di Stewart, ma non ce la fa contro la classe e la supremazia dello scozzese, che a tre giri dalla fine lo passa e guadagna il quarto posto, con i tre punti che gli servono per passare a guidare la classifica iridata.

La corsa emozionantissima è ormai finita, Hulme tenta di battere in volata il bravissimo Merzario ma non ce la fa e Arturo è settimo assoluto dalla ventesima posizione in cui era partito, un risultato veramente positivo ed eccezionale, tenendo presente i molti sorpassi che il nostro ha dovuto fare per conquistarsi questa posizione. Peterson taglia il traguardo con il braccio alzato in segno di vittoria Chapman in mezzo alla pista rischia di essere investito dalla macchina dello svedese mentre lancia in aria il solito cappellino in segno di giubilo. Cevert è secondo, terzo è Reutemann, che ha contenuto il ritorno di Stewart, quinto Ickx.

Il record sul giro è di Hulme proprio sul finire (quando tentava di battere Merzario) in 1'50"99 alla media di 189,114: un'altra prodezza eccezionale di una gara spettacolare.

Alla TECNO si parla di ritiro definitivo

AMON con la ISO a Silverstone?

LE CASTELLET - Con due macchine pronte in officina, ma che restano in officina, la situazione della Tecno Martini è piuttosto curiosa, e la sua assenza dalle prove del Gran Premio di Francia è stato uno degli argomenti più discussi.

C'era Chris Amon, qui al Castellet, per la prima giornata di prove. Ed era un Amon davvero scontento, perché non riesce a darsi conto di una situazione che gli sembra assurda. Ci ha raccontato come — dal suo punto di vista — finora si sono svolte le cose, tra lui, la Tecno, la Martini, David Yorke.

Dopo quello che avete già letto sulle nostre pagine non ci sembra sia ancora il caso di ripetere gli argomenti che spiegano, anche se non giustificano l'assurda situazione attuale. Quello che ci sembra sia il nodo principale della situazione è la sicura incomprensione tra gente della Tecno, abituata a sistemi che non decidano siano completamente razionali, ma che sono radicati, e il direttore sportivo inglese che ha naturalmente tutto un altro modo di vedere le cose. Essendo stato investito direttamente dalla «Martini», ritiene forse di poter essere dittatore assoluto. Atteggiamenti ai quali si contrappongono quelli della Tecno che probabilmente lo considera un intruso.

Da parte della Tecno vi possono essere gli errori dovuti ad una programmazione un poco improvvisata, da parte di chi deve o dovrebbe condurre la squadra c'è di certo poca buona volontà di capire la particolare psicologia di Luciano Pedersani. Quel che non dovrebbe accadere è che da parte della Martini non si avverta l'urgenza di una chiarificazione, che permetta almeno di trarre i frutti possibili dalle somme finora investite.

La soluzione, crediamo, può venire soltanto da una azione pacificatrice da parte della gente di Torino. Tra l'altro nell'interesse specifico della gente di Torino. E' quindi al conte Gregorio Rossi che deve essere rivolto un appello perché provveda a far cessare questo stato di cose assurdo e spiacevole. Magari buttando a mare totalmente quelli che in buona fede o meno lo hanno finora consigliato. Perché la nostra impressione precisa è che, alla origine di tutta questa storia, ci sia della incomprensione derivante proprio da una poca conoscenza delle vere necessità delle corse. Poca conoscenza che è comprensibile da parte dei responsabili della Martini, ma che esistendo deve essere compensata almeno da una competente onestà da parte di chi li affianca. Non è con le ripicche e le posizioni autoritarie, che si risolve il problema. Che resta quello di far tornare al più presto la Tecno in pista e non far parlare addirittura di ritiro da parte di Luciano Pedersani, mentre per AMON si parla già di G.P. Inghilterra con la ISO-Marlboro di Frank Williams.

f. l.

I tempi delle tre sessioni di prova

		Venerdì	Sabato 1.	Sabato 2.
Jackie Stewart	Tyrrell-Ford	1'48"37	1'50"18	1'50"09
Jody Scheckter	Yardley-McLaren	1'50"29	1'49"47	1'49"18
Emerson Fittipaldi	JPS-Lotus	1'51"00	1'50"09	1'49"36
Francois Cevert	Tyrrell-Ford	1'49"39	1'50"23	1'50"62
Ronnie Peterson	Lotus JPS	1'49"45	1'50"64	1'49"64
Denis Hulme	Yardley-McLaren T	1'49"65	—	—
Denis Hulme	Yardley-McLaren	1'50"27	1'49"68	1'50"08
Jackie Stewart	Tyrrell-Ford T	1'50"30	—	—
J. P. Jarier	March-STP	1'51"06	1'51"79	1'50"69
Carlos Reutemann	Brabham	1'53"45	1'50"75	1'50"88
Ronnie Peterson	Lotus JPS T	—	1'51"06	1'50"97
Clay Regazzoni	Marlboro-BRM	1'53"94	1'50"99	1'52"34
Arturo Merzario	Ferrari 312 B3	1'51"54	1'51"17	1'51"53
Mike Hailwood	Surtees-Fina	1'53"21	1'53"01	1'51"17
Jody Scheckter	Yardley-McLaren T	—	—	1'51"23
Jacky Ickx	Ferrari 312 B3	1'51"44	1'51"70	1'51"48
A. de Adamich	Brabham-Pagnossin	1'51"53	1'51"81	1'51"65
James Hunt	March	1'51"63	1'51"81	1'52"94
J. P. Beltoise	Marlboro-BRM	1'52"66	1'52"67	1'51"67
Graham Hill	Embassy-Shadow	1'53"19	1'52"41	1'51"70
Niki Lauda	Marlboro-BRM	1'52"15	1'51"78	1'52"98
Carlos Pace	Surtees-Fina T	1'51"88	1'52"92	1'52"98
Jacky Ickx	Ferrari 312 B3 T	1'51"92	—	—
Wilson Fittipaldi	(Brabham)	1'52"14	1'52"43	1'52"07
George Follmer	UOP-Shadow	1'52"30	1'53"42	1'53"59
Jackie Oliver	UOP-Shadow	1'52"94	1'53"10	1'53"69
Reine Wisell	March	1'54"48	1'54"16	1'53"20
Henri Pescarolo	Iso-Marlboro	1'53"56	1'55"58	1'55"05
Carlos Pace	Surtees-Fina	1'53"71	2'00"18	1'53"62
Howden Ganley	Iso-Marlboro	1'53"87	1'54"15	1'54"18
Niki Lauda	Marlboro-BRM T	1'55"13	—	—
Rikki Von Opel	Ensign	1'56"61	1'55"55	1'55"86

In neretto i tempi validi per lo schieramento di partenza.

Affaticati nelle prove i motori B.3

Sbagliato di un secondo il record favoloso di JS?

LE CASTELLET - Sessione di tre ore anziché di due per la prima giornata di prove, il venerdì, con condizioni di tempo tipiche della estate della costa azzurra, vale a dire con sole pieno e molto caldo. Le temperature sono state appena mitigate da un poco di vento, che tuttavia era anche lui riscaldato e che in sostanza ha soltanto rappresentato un disturbo per i piloti, anche se non forte.

I tempi sono stati inizialmente abbastanza contenuti, con ovvio crescendo man mano che la conoscenza della pista e gli aggiustaggi delle macchine hanno migliorato le condizioni delle macchine e la assuefazione dei piloti. Il primo tempo rilevante è stato ottenuto da Cevert che è stato il primo a scendere sotto il minuto e cinquanta secondi, con 1'49"72 che ha quindi fatto registrare per la prima volta una media superiore ai 190 orari. E' stata poi la volta di Peterson ad ottenere il miglior tempo con 1'49"69, ed infine c'è stato l'annuncio del tempo eccezionale di Stewart cronometrato in 1'48"91. Tempo credibile perché effettivamente Stewart ha marciato forte ed anche gli abituali cronometristi del box hanno rilevato qualcosa di molto vicino.

Verso la fine c'è stato poi l'annuncio del tempo clamoroso di 1'48"37 che però nessuno di quelli al box ha ritrovato sulle proprie annotazioni. E poiché qui c'era anche Michèle Dubosc, che è considerata a ragione una delle migliori cronometriste che si siano mai viste sulle piste, ed anche lei ha negato di aver registrato questo tempo, l'ipotesi di un errore di un secondo netto o giù di lì ha preso valore. Avallata dal fatto che nel finale delle prove Stewart era molto vicino a Cevert sulla pista e quindi la possibilità di un errore di rilevamento è stata grande. Comunque sia, il tempo di Stewart è stato confermato, anche perché nessuno è andato a reclamare.

Le prove sono state accorate per Regazzoni, che ha rotto il motore quasi subito, per Reutemann anche lui vittima del cedimento del motore e per Ickx, che nel tentativo di spingere a fondo per ottenere tempi decenti ha compiuto una uscita di strada che ha danneggiato leggermente la macchina nella carrozzeria, dalla parte anteriore destra e nei supporti dell'allettone posteriore. Da segnalare che Ganley si è dovuto fermare a lungo perché gli si era staccata la pompa della benzina, Oliver ha forato una gomma e quindi ha dovuto rientrare adagio al box, Hulme si è ritrovato con la pressione del carburante quasi nulla e infine che Lauda ha avuto il blocco del cambio.

In pista si è vista per la prima volta ufficialmente la Ensign di Rikki Von Opel, che ha denunciato una netta carenza di messa a punto, logicamente dovuta alla inesperienza sia del pilota sia del costruttore per la formula uno. Reine Wisell ha girato con la March gialla inizialmente prevista per Beuttler e che non ha potuto essere qui perché si è leggermente infortunato ad un piede durante la gara delle F. 2 a Rouen.

Come previsto, Pescarolo è salito sulla seconda Iso-Marlboro lasciata libera da Galli. Sulla seconda McLaren è salito Jody Scheckter, dato che Revson era impegnato in una corsa americana. Alla Ferrari si è verificato un calo di rendimento sul motore di Merzario, oltre agli ormai abituali inconvenienti di tenuta di strada che qui sono risultati ancor più evidenti.

Nelle prove del sabato anche il motore della Ferrari di Ickx è andato calando di potenza progressivamente e così hanno deciso di fermare la macchina e di operare la sostituzione durante l'intervallo tra le due sessioni previ-

ste. Intervallo che però è stato più breve di quanto era stato stabilito, perché già alla vigilia gli orari erano stati modificati in modo da fare effettuare tutte le prove della Formula Uno prima delle due batterie della Formula Tre. Decisione saggia perché così le Formula Uno hanno potuto disporre della pista relativamente pulita senza il rischio di trovarsi con olio e gomma lasciati dalle F. 3. Decisione che tuttavia ha lasciato poco tempo ai meccanici Ferrari per operare la sostituzione del motore che poi in effetti è risultata affrettata.

Di rilevante, durante la prima sessione del sabato, c'è stato il fatto che Regazzoni con un motore relativamente fresco ha potuto ottenere un tempo onorevole, così come Reutemann. Anche de Adamich con un motore nuovo ha potuto ottenere un tempo molto buono tenuto conto della sua macchina vecchietta. Per contro, le Lotus che già nella prima giornata avevano denunciato qualche imperfezione di messa a punto della alimentazione hanno continuato a non marciare a pieno ritmo.

Lauda ha forato una ruota anteriore, Wisell ha dovuto fermarsi per far cambiare anche lui il motore surriscaldato, Cevert ha effettuato pochi giri consecutivi per continue regolazioni e Pescarolo è stato tenuto fermo a lungo da problemi di frenatura.

Nella seconda sessione del sabato, ultima della serie, la Ferrari di Ickx è stata in pista pochissimo perché la sostituzione del motore ha richiesto molto tempo. E quando finalmente ha potuto girare non è riuscita a compiere molti giri perché un guasto al limitatore dei regimi massimi e poi altri piccoli inconvenienti l'hanno tenuta ferma. Merzario ha potuto girare regolarmente ma senza poter scendere oltre i limiti già raggiunti in precedenza. Ganley ha avuto il blocco dei freni che lo ha mandato fuori pista anche se non ci sono state conseguenze.

Le buone regolazioni finalmente raggiunte dalle Lotus hanno permesso a Fittipaldi di avvicinare sensibilmente i tempi dei migliori. La prodezza migliore è stata compiuta comunque da Jody Scheckter, che ha ottenuto il secondo tempo assoluto, che è da considerare buonissimo anche perché se sono fondate le riserve sul tempo attribuito a Stewart nella prima giornata ciò vuol dire che il giovane sudafricano è stato il migliore di tutti.

Franco Lini

Qui sopra, Carlos Reutemann, qui davanti a Cevert, ha conquistato un bel terzo posto resistendo al finale di Stewart. Qui sotto, l'ottimo James Hunt con il suo 6.o posto ha conquistato il primo punto mondiale

Classifica mondiale F. 1 (dopo l'ottava prova)

		ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONACO	SVEZIA	FRANCIA	TOTALE PUNTI VALIDI 1. PARTE
Jackie Stewart	Tyrrell	4	6	9	—	9	9	2	3	42
Emerson Fittipaldi	Lotus-JPS	9	9	4	9	4	6	—	—	41
François Cevert	Tyrrell	6	—	—	6	6	3	4	6	31
Denis Hulme	McLaren	2	4	2	1	—	1	9	—	19
Ronnie Peterson	Lotus-JPS	—	—	—	—	—	4	6	9	19
Peter Revson	McLaren	—	—	6	3	—	2	—	—	11
Jacky Ickx	Ferrari	3	2	—	—	—	—	1	2	8
Carlos Reutemann	Brabham	—	—	—	—	—	—	3	4	7
Arturo Merzario	Ferrari	—	3	3	—	—	—	—	—	6
George Follmer	Shadow	—	—	1	4	—	—	—	—	5
Andrea de Adamich	Brabham	—	—	—	—	3	—	—	—	3
J. P. Beltoise	BRM	—	—	—	2	—	—	—	—	2
Niki Lauda	BRM	—	—	—	—	2	—	—	—	2
Wilson Fittipaldi	Brabham	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Clay Regazzoni	BRM	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Chris Amon	Tecno	—	—	—	—	1	—	—	—	1
James Hunt	March	—	—	—	—	—	—	1	—	1

● Con il Gran Premio di Francia, ottava prova sulle quindici in programma, il mondiale F. 1 è al giro di boa. Per regolamento, il campionato è infatti diviso in due parti, identiche se le prove sono in numero pari, di una prova in più la prima parte se le prove sono — come in questo caso — in numero dispari. Di ogni gruppo, si prendono in considerazione tutti i punteggi meno uno. Poiché nessuno ha preso punti in tutte le otto le prove, i punteggi che vedete valgono tutti per il conto finale, che si otterrà sommando i punti validi della prima e della seconda parte.

LE CASTELLET - Sempre alla ricerca della perfezione, per eliminare il più possibile il pericolo d'incidenti, Stewart si è fatto montare sulla sua Tyrrell uno spessore di legno sull'acceleratore per evitare che il piede gli scivoli su quel pedale molto, molto importante.

• Doveva correre con la nuova Brabham de Adamich al G.P. di Francia, ma l'uscita di strada di Wilson Fittipaldi al G.P. di Svezia ha ritardato ancora la consegna della macchina ad Andrea. Comunque il primo giorno di prove, è andato tutto bene per il nostro pilota: ha ottenuto l'undicesimo tempo in tutta tranquillità alle spalle (9 centesimi di secondo) dal caposquadra della Ferrari Ickx, che per ottenere quel tempo era andato a guardrail.

• Dopo essersi fermato diverse volte ai box per far mettere a posto l'acceleratore che alle volte tendeva a bloccarsi, Follmer stanco dell'incapacità di chi faceva il lavoro, si è tolto il casco e guanti e se lo è aggiustato da solo.

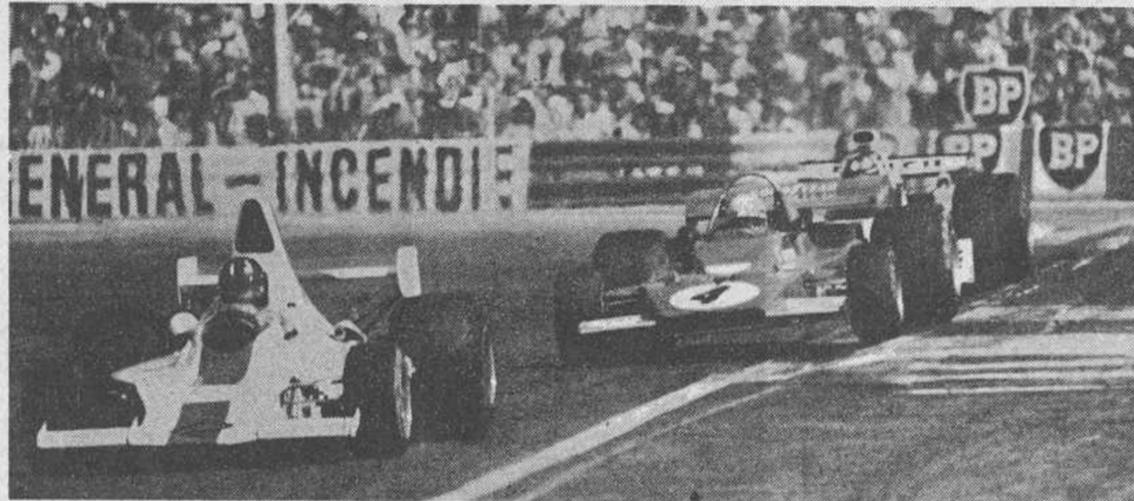
• Regazzoni nero come la pece il primo giorno di prove, dice: «Ad ogni G.P. qui si peggiora sempre di più! Non riesco mai a provare, oggi ho battuto tutti i record, ho rotto il motore stando fermo ai box...». Spieghiamo. Per contratto spetterebbero a Clay due vetture (come pretende Ickx alla Ferrari) ma il primo giorno di prove, Lauda che aveva rotto il cambio della sua, ha preso il muletto di sua iniziativa, ha fatto due giri e poi ha rotto il motore. Così Regazzoni ha fatto in tutto sei giri. Pensate che cosa succederebbe alla Ferrari se a Merzario accadesse qualcosa del genere...

• Chiediamo a Regazzoni che cosa ne pensa della Ferrari B3 che ha provato a Fiorano l'altra settimana. «Io non c'ero... quel giorno ero a Lugano... sono tutte chiacchiere...» dice fuggendo (e ridendo).

• Reutemann, scontento della sua Brabham e del propulsore, ha interrotto le prime prove dopo appena un'ora e ha fatto cambiare il motore.

• Prime prove di venerdì. Dopo appena due giri si ferma Stewart affermando che non arriva elettricità, i meccanici in un battibaleno cambiano l'impianto d'accensione mentre Stewart fa

Ha guidato così Merzario per arrivare settimo!



Arturo per cordoli nella curva che immette al traguardo, durante i tentativi di superare Hill

LE CASTELLET - Merzario, che con la nuova Ferrari ha fatto meglio, in prova, del suo caposquadra Ickx, in gara al via non vanno in moto le pompe della benzina, e parte in nona fila, invece che in quarta fila, ed alla fine arriva settimo, è stata la rivelazione di questo G.P. per noi italiani.

Gli abbiamo chiesto per i lettori di Autosprint di dirci come si guida con la Ferrari F.1 sul circuito dove si è svolto il G.P. di Francia.

«Alla fine dei box in quinta prima della curva a sinistra arrivo a circa 260 kmh, freno, quarta poi in accelerazione la curva Verrerie, poi quinta-terza-seconda a circa 120 kmh alla chicane che dopo una frenata, faccio tutta in seconda; alla curva della scuola seconda a circa 140 kmh, poi terza e la curva Saint Baume vien presa in accelerazione cominciando da 160 kmh;

all'uscita quarta, 200 all'ora, si tira la quarta fino a 240 e innesto la quinta all'inizio del rettilineo del Mistral, arrivo alla fine a circa 290 kmh, ai cento metri freno, la curva Signes tutta in quinta in accelerazione, frenata e terza a circa 160 all'ora per la curva Beausset, tutta in accelerazione, frenata prima di Bendor, dopo la curva Epingle quarta a circa 200 all'ora, terza e frenata fino a 140 alla curva della Torre; seconda alla curva del Ponte a circa 100 all'ora all'uscita terza, a 190 quarta davanti alla linea di partenza a 230-240 kmh, poi quinta davanti ai box, dove alla fine arrivo a circa 260 all'ora».

Così per 54 volte, e così per arrivare settimo, ma se fosse partito in quarta fila il risultato sarebbe stato migliore, «Ah, quella pompa!» impreca Merzario, prendendo a braccetto la moglie.

cev.

due giri con il muletto e subito fa suo il miglior tempo.

• Dopo un'ora e mezzo di prove, venerdì Ickx, mentre aveva il tempo di 1'51'44, per cercare di migliorare ancora visto che Merzario aveva fatto quasi il suo stesso tempo, si girava nella curva veloce prima del rettilineo del «Mistral», finiva sul guardrail con il musetto e con l'alettone posteriore danneggiandoli abbastanza seriamente, toccava anche con il fianco. La macchina era portata ai box per le necessarie riparazioni a fine prove. I pezzi che si sono danneggiati verranno «cannibalati» (come dice Chiti) per il muletto.

• Il sempre più vezzoso Hunt della Heskett Racing, soffre molto il caldo ai piedi. Per ovviare all'inconveniente, si è fatto tagliare le punte delle scarpe, da dove sporgono le dita. E' però andato molto forte, tanto che ha preso anche un punticino mondiale.

• Le nere (e sempre più funeree) Lotus hanno avuto tutt'e due problemi di «vapor look» nell'impianto della benzina, causa forse l'eccessivo caldo (37 gradi ai box, 58 sulla pista). Alla fine delle prove i due piloti, stranamente assieme, hanno detto che non riuscivano a capire questa defaillance della loro Lotus, mai verificatasi fino ad ora.

• L'Autodelta è molto interessata ai due Fittipaldi per l'ultima gara prototipi della stagione ad Interlagos. E' confermato che hanno contattato i due per averli su una 33t12 in Brasile. Le trattative sono a buon punto e al 90%, se la gara si farà, Emerson e Wilson faranno coppia assieme sull'Alfa.

• I responsabili della Brabham, dopo aver visto l'ottimo tempo di de Adamich il primo giorno di prove, lo hanno consigliato di cambiare il motore per averne uno più fresco, ma alla fine esso si dimostrerà come l'altro. Infatti Andrea non riusciva a migliorare, ma prenderà il via in quinta fila a fianco del «Visconte» delle Ardenne, più veloce di 9 centesimi.

• Sulle due Ferrari a Le Castellet erano state montate per la prima volta due batterie piccole di pile portatili che servivano per fare entrare in funzione l'estintore in caso d'incidente.

il MERCATO \$ PILOTI

LE CASTELLET - Emerson Fittipaldi, Stewart, Peterson, Reutemann, Regazzoni: dall'occhio del ciclone al centro di più o meno velate trattative e «si dice», in vista della stagione mondiale 1974 di F.1, mentre quella 1973 è ancora tutta da giocare fra i due big Fittipaldi e Stewart.

Partiamo dalle notizie che interessano «casa nostra», la Ferrari e il suo partente Ickx.

Che Ickx a fine stagione abbandoni il Cavallino rampante è ormai cosa certa. Ma ora il belga non sembra più intenzionato ad abbandonare l'attività come aveva detto ai suoi intimi dopo l'incidente del Sud Africa. Ma vuole continuare, per dimostrare a Ferrari che averlo lasciato andare via è stato un errore.

Per un uomo come Ickx che pretende molto denaro (ne sa qualcosa la Ferrari) ed in più ha l'ambizione da sempre dichiarata di diventare campione del mondo, trovare una squadra F.1 è molto, molto difficile.

Ci sarebbe la Lotus ma Chapman è intenzionato a lasciare andare via Fittipaldi perché adesso chiede denaro, troppo denaro, per rinnovare il contratto. La Lotus correrà il prossimo anno con Peterson per vincere con lo svedese il Mondiale e dimostrare che è la Lotus che vince e non il pilota. Potrebbe affiancare Peterson, Reutemann se riuscisse a liberarsi dal contratto che lo lega alla Brabham.

Ben difficilmente, quindi, Ickx andrà con il costruttore inglese, quindi la F.1 resta molto difficile da fare. E qui scatta una operazione per ora ancora allo stato embrionale, ma che potrebbe avverarsi nel giro di qualche settimana. E' stato visto Ickx continuamente confabulare, più o meno discretamente, con Frank Williams. Si parla perciò di una operazione per dare a Ickx, una vettura «sua», patrocinata da Frank Williams. Pagata dalla Ford

e dalla Marlboro. Con la scuderia che adesso è di Williams, verrebbe fatta una nuova macchina per permettere al belga di continuare a correre in F.1, in contrapposizione in special modo alla Ferrari che rimane il chiodo fisso di Ickx. Nei prototipi poi Ickx al 99% correrebbe il prossimo anno con la John Wyer e la Gulf-Mirage che dovrebbe diventare competitiva per il '74.

Uno sponsor molto importante che potrebbe inserirsi nell'operazione F.1 Ickx-Frank Williams potrebbe essere la Texaco, la benzina che ora sta finanziando Fittipaldi e la Lotus tramite l'amico personale di Ickx, Gossein.

Fittipaldi se ne va anche lui come abbiamo detto. Le strade che ha davanti sono tante e non ha che l'imbarazzo della scelta, tanto più che il brasiliano campione del mondo si porta dietro uno sponsor come la Texaco, che va dove va Emerson. Innanzi tutto la Ferrari, la grande voglia di Fittipaldi di guidare una vettura del Cavallino potrebbe avverarsi in poco tempo, infatti contatti fra i due interessati ci sono già stati. Emerson porta la Texaco con sé e la Ferrari potrebbe abbandonare la ventennale collaborazione che ha con la Shell (che parla sempre di ritiro e d'altronde paga poco) per la benzina belga. La ragione potrebbe indurre i «Fittipaldi» ad andare alla Ferrari (abbiamo scritto al plurale perché Emerson ripete ormai sempre che quando cambierà squadra, sarebbe andato con chi gli avesse preso in squadra anche il fratello), cercatela anche negli interessi FIAT in Brasile.

Per la FIAT sarebbe una pubblicità enorme i due brasiliani alla Ferrari, e ai Fittipaldi ciò andrebbe bene, perché chiedono alla Casa torinese la sicurezza per «dopo», cioè una concessionaria auto o qualcosa di simile per quando smetteranno di correre. Un po' come fece Fangio con la Mercedes anni fa.

STEWART d.s. FORD ICKX F.1 con Williams Marlboro con le Brabham



Stewart, le notizie sull'ex campione del mondo parlano di uno scozzese stanco e pago di quanto lo sport automobilistico gli ha dato: denaro, fama, una bella casa, due adorabili bambini. E così sarebbe arrivato alla decisione di abbandonare l'attività alla fine del '73, lasciando via libera al suo delfino Cevert che scalpita alle spalle del titolato capitano. Stewart andrebbe alla Ford come direttore sportivo e public-relation.

Si sarebbe fatto avanti anche Ickx per andare alla Tyrrell se Stewart abbandona. Ma la Elf, benzina di stato francese, ha detto «No, merci...» caso mai oltre a Cevert si lancerebbe in F.1 un pilota francese, mai uno straniero. Proprio come da noi in Italia!...

Regazzoni anche lui a fine anno abbandona la sempre più traballante BRM (ma lui il posto ce l'ha già in caldo da un anno. Ferrari lo aspetta a braccia aperte) a proposito: un settimanale svizzero ha scritto che Clay si porterebbe dietro Silvio Moser, che sarebbe già stato ricevuto a Maranello). Un'altra notizia che abbiamo sentito in giro, riguarda ancora la Texaco, la Casa di carburante, che già ha pagato a Fittipaldi una F.2, sarebbe disposta addirittura a pagargli interamente anche una F.1 se questi non trovasse di suo gradimento le sistemazioni che gli verranno proposte in questi giorni.

Ora il «mercato» si sposta a Silverstone. Si parlerà anche di «sponsor». Per esempio della Marlboro, che è decisa a mollare la BRM per la McLaren o la Brabham. La quale ultima pare favorita in virtù di Reutemann (ecco dove Ecclestone prende i soldi per bilanciare le offerte Ferrari con l'esercizio del suo diritto di opzione sul contratto dell'argentino!). Intanto la Brabham prepara una nuova monoposto per il '74 (e si comincerà a vederla a Watkins Glen in ottobre).

g. c.

Bella sì, ma acerba, la F.1... OPEL

LE CASTELLET - Finalmente vista in una pista, la nuova Ensign Formula uno di Rikki von Opel. Esteticamente è la macchina più bella del panorama dei Grandi Premi, soprattutto grazie alle soluzioni aerodinamiche che, con la carenatura totale, danno linee continue molto belle. Le soluzioni adottate somigliano a quelle delle Tyrrell vecchia maniera, ma più addolcite e slanciate. Nel complesso la macchina è proprio piacevole da vedere.

Le soluzioni meccaniche sono classiche e quindi non dovrebbero rappresentare motivo di difficoltà per la messa a punto soddisfacente, però così come l'abbiamo vista qui la macchina necessita di una evidente revisione per quanto riguarda gli assetti, che sono piuttosto curiosi già ad un esame ad occhio.

In particolare, quel che colpisce di più è lo squilibrio tra l'altezza della parte anteriore e quella posteriore, perché la macchina è staccata dal suolo in modo più marcato di quello di tutte le altre e nella parte posteriore lo è molto di più che nell'anteriore.

Il difetto non è sconosciuto al suo

progettista che lo ha già rilevato, ma che non ha potuto ovviare dovendo utilizzare delle gomme da 15 pollici, mentre con l'adozione di gomme da 12-13 pollici esso diminuirà. Una revisione della geometria delle sospensioni sarà effettuata appena dopo la gara francese, in modo da migliorare il parallelismo della vettura rispetto al suolo.

Durante le prove sono saltati fuori un monte di piccoli problemi, dopo quelli aerodinamici rilevati nelle prove private. Il più importante riguarda la elasticità delle sospensioni che sono risultate troppo soffici, e che, soprattutto a macchina carica, hanno dimostrato di essere inadeguate. L'adozione di molle più dure, decisa prima della corsa, è stata necessaria perché le prove col pieno di carburante lo hanno imposto. Tuttavia è chiaro che con il progredire della corsa, e con lo svuotamento progressivo dei serbatoi, questa soluzione estemporanea avrebbe rappresentato uno svantaggio.

Di tutto questo il progettista non si è reso conto perfettamente e con molta modestia ha ammesso di dover fare anche lui della esperienza in questo campo nuovo. Quel che ci è sembrato evidente è che l'aiuto del pilota sulla strada della messa a punto non è eccezionale, perché anche von Opel non ha molta esperienza. Comunque in futuro questa macchina sarà molto da seguire, perché le basi ci sembrano molto buone.

cev.

Due MATRA negli USA e Argentina

LE CASTELLET - Tutti i personaggi Matra importanti erano presenti al Gran Premio di Francia, cosa naturale visto che le loro officine sono proprio su questa pista. Tra gli altri c'era il direttore generale Georges Martin, venuto a far vacanza ed a seguire la preparazione delle macchine che andranno a Watkins Glen. Ci conferma che per la Matra il campionato continua regolarmente, e che andranno a Watkins Glen e in Argentina con due macchine. Unica probabile novità è che una delle due macchine sarà del tipo 670 B, vale a dire uguale a quelle di Le Mans, dotata cioè del cambio Porsche. Per adattare la macchina col cambio Porsche alle ruote da 15 pollici, cosa che non è stata possibile per la gara austriaca, sono state modificate completamente le sospensioni. E le prove effettuate sul circuito « Paul Ricard » hanno dimostrato che la macchina non ha perduto nulla in tenuta di strada. Così è probabile che a Watkins Glen e in Argentina vi sia una 670 B e una 670.

Sono piaciuti in FRANCIA
macchina e piloti di F. ITALIA

TRUFFO dimentica Martini e Ghinzani

LE CASTELLET - I «babies» dell'automobilismo italiano sono emigrati per la prima volta all'estero per disputare una gara di F. Italia che è stata qui ribattezzata F. Fiat. Giornalisti e tecnici che per la prima volta vedevano questa Formula, sono rimasti ben impressionati e hanno tessuto le lodi dei piloti presenti. Erano iscritti in 32 alla gara di Le Castellet sul circuito che qualche ora dopo avrebbe visto il G.P. di validità mondiale di F.1, hanno provato in 30, hanno preso il via 28.

Nelle prove già si era delineata netta la supremazia di Truffo che aveva ottenuto la pole position con il tempo di 1'28"5 alla media di 132,763 kmh sul circuito piccolo che misura km 3,300. Regosa e Martini con lo stesso tempo di 1'29"2, e Sottanelli seguivano nell'ordine il capofila della F. Italia. Subito al via sotto un sole cocente si delineava subito la supremazia di Truffo che prende il comando. La gara si disputa su 17 giri del circuito pari a km 55,483. La lotta si delimita per la prima posizione subito fra Truffo e Martini che sono protagonisti per i primi giri di un duello entusiasmante. In terza posizione si alternano Bossoni per 12 giri, poi Ghinzani, Regosa e infine Ghinzani ancora sulla linea del traguardo.

La supremazia di Truffo si delinea dopo pochi giri che inesorabilmente lo portano a guidare la corsa da solo senza che nessuno riesca a seguirlo nella sua cavalcata. Martini rimane staccato al secondo posto fino alla fine, mentre al sesto giro Truffo compie il record sul giro in 1'28"3 alla media di 133,063 kmh. Il miglior tempo di Martini suo grande rivale è superiore di 5 decimi.

La lotta più bella, ormai ben delineata la classifica per i primi due po-

sti, si fa fra i valletti di questa formula, vale a dire Ghinzani, Regosa, Sottanelli, Ruggeri e Brancatelli che sono protagonisti di autentiche prodezze per conquistare le piazze d'onore alle spalle dei due che si sono involati.

Bossoni, che era sembrato quello che avesse più diritto alla terza posizione, al 12. del 17 giri in programma per un calo del motore cede il posto e alla fine sarà solamente sesto. Al termine dei 17 giri solitario Truffo taglia il traguardo con 21" di vantaggio su Martini, per la terza posizione assistiamo ad una bella volata fra Ghinzani e Regosa, la spunta il primo per un soffio, mentre quinto è Brancatelli e sesto Rossoni come già detto, settimo Sottanelli, ottavo Ruggeri. Nel complesso una gara molto bella e interessante che senz'altro è servita ai «babies» per farsi le ossa.

Giancarlo Cevenini

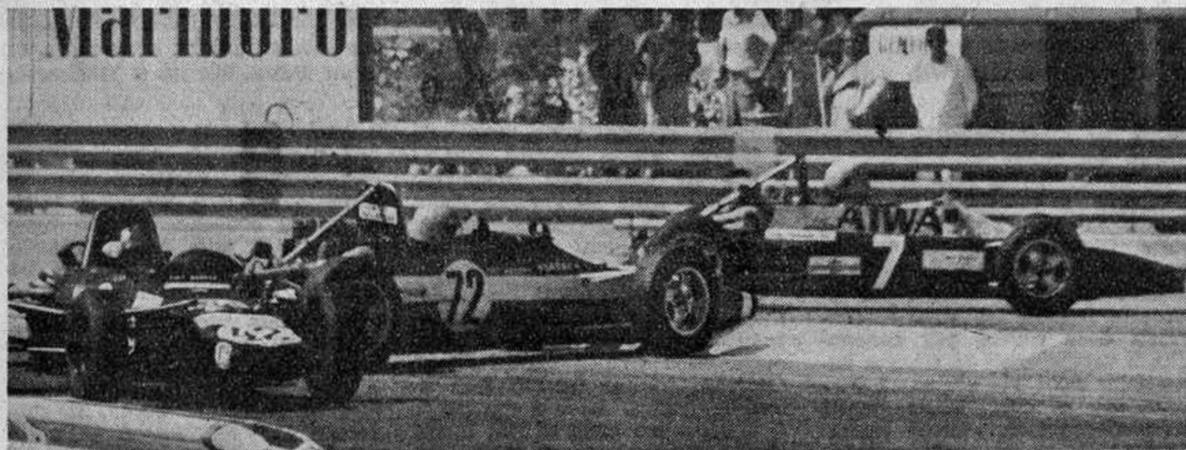
GARA DI F. ITALIA - Prova di velocità in circuito - Le Castellet, 31 giugno 1973

La classifica

1. Duilio Truffo 25'20"6, media 131,356 kmh; 2. Martini 25'41"9; 3. Ghinzani 25'48"1; 4. Regosa 25'48"2; 5. Brancatelli 25'52"7; 6. Bossoni 25'56"0; 7. Sottanelli 25'58"6; 8. Ruggeri 26'00"4; 9. Serena 26'03"4; 10. Peruzzi 26'04"2; 11. Cesarini 26'09"4; 12. Sangiulo 26'21"5; 13. Cavina 26'29"4; 14. Buttani 26'31"0; 15. Castiglioni 26'41"7; 16. Abate 26'45"9; 17. Cozza 26'48"4; 18. Fossi a 1 giro; 19. Germani a 1 giro; 20. Riva a 1 giro; 21. Cagnoni a 1 giro; 22. Lombardi a 1 giro; 23. Bressa a 1 giro; 24. Branca a 1 giro; 25. Pedersoli a 2 giri. Giro più veloce: Truffo 1'28"3, media 133,063 kmh.



Finalmente al debutto la nuova Ensign di Rikki Von Opel, che ha avuto il merito di portarla in fondo. Sotto, « dimostrazione » delle F. Italia al Castellet: Ruggeri e Sottanelli in testa-coda, passa Brancatelli



TARGA FLORIO «doppia» nel '74 e mondiale a IMOLA il 15 maggio

BANDOL - La riunione della commissione per i calendari internazionali, che si è tenuta a Bandol sotto la presidenza del belga Pierre Ugeux, ha marcato un successo della rappresentativa italiana per quanto riguarda la assegnazione al nostro paese di future gare.

I risultati dei lavori della commissione non sono ancora definitivi, perché dovranno essere ratificati dal Bureau della CSI che si riunirà a Milano alla vigilia del Gran Premio d'Italia, ma si possono dare per scontati. In sostanza erano in discussione le proposte di allargamento di determinati campionati ufficiali, che si compendiano nella richiesta da parte di tre paesi (Francia, Italia e Germania) di avere una gara in più.

Per il campionato Marche il principio è stato accettato con già la assegnazione di date precise. L'eventuale allargamento del campionato quindi si farà con una gara a Imola (15 maggio), una al Paul Ricard (11 agosto), ed una a Hockenheim (22 giugno), nel senso che due di queste tre gare potranno essere scelte a rappresentare le riserve nel caso che talune gare in calendario già previste non siano organizzate. Un poco quel che è accaduto con le gare di Vallelunga e di Digione, quest'anno.

Per la Formula Due sono state approvate le date del 22 agosto per una gara a Zolder che prenderà il posto di quella di Rouen che dopo gli avvenimenti di quest'anno non sarà più concessa, e la data del 14 luglio per una

gara al Mugello, beninteso se il circuito del Mugello sarà pronto.

Infine, ed è la cosa più importante, avremo due «Targhe Florio». Una valida per il Campionato Gran Turismo, da disputare sul percorso tradizionale delle Madonie, ed una in circuito (ad Enna) per lo Sport Prototipo. E' stata anche prevista una data (non ancora stabilita) per una gara del campionato europeo Turismo, da disputare sul circuito di Misano Adriatico, ed una del campionato Sport due litri per il 25 agosto ad Enna.

Come abbiamo detto tutte queste decisioni debbono essere ratificate dal Bureau della CSI che si riunirà a Milano, ma poiché sono decisioni della apposita commissione debbono essere considerate come scontate.

La F.3 decisa anche dagli incidenti

Assolo LAFFITE

LE CASTELLET - Tutti i big francesi della F.3 erano presenti al circuito Paul Ricard in forze per disputare il Trofeo di Francia: oltre quaranta piloti erano iscritti a questa importante gara, divisa in due batterie al sabato (15 giri ciascuna). Avrebbero disputato la finale di domenica (prima del G.P. di F.1), i primi dieci classificati nelle 2 batterie e i 10 migliori tempi.

La prima manche è stata appannaggio di Laffite con la Martini, davanti a Rousselot e a Ethuin. Laffite ha fatto corsa a sé distaccando tutti, mentre vi è stata una bella lotta per le posizioni d'onore. Laffite che ha sempre guidato in testa alla gara, ha ottenuto anche il miglior tempo sul giro in 1'21"9 alla media di 143,463 kmh. La seconda manche è stata appannaggio di Serpaggi con l'Alpine davanti a Leclere con l'altra Alpine, terzo quarto e quinto rispettivamente Beguin Jones e Ragnotti.

Domenica mattina a mezzogiorno sotto una canicola incredibile si è disputata la finale, trentun partenti, perché la giuria ha ammesso al via la seconda riserva Doetsch con la GRD. La finale era imperniata su 30 giri pari a km 97,912. Subito al via sono Rousselot e Leclere che prendono il comando, ma poi dopo due giri Laffite con la Martini prende decisamente la guida della corsa per non abbandonarla più fino alla fine. Leclere che minacciava da vicino il capofila e protagonista di un testa-coda che lo taglia fuori.

Max e Brise si toccano, volano contro il guardrail ma non si fanno nulla, mentre in testa Laffite fa una gara solitaria, e alle sue spalle rinvia fortissimo Kuwashima, e alle spalle di Rousselot, Serpaggi, Beguin, Paoli, Rognotti e Ethuin. Per un po' questi ultimi fanno una bella lotta ruota a ruota, ma l'incidente detto prima li frazona, e le posizioni cambiano radicalmente, fermo restando il solitario Laffite che taglia vittorioso il traguardo davanti a Rousselot.

GARA DI F. 3 - Valevole per il Trofeo Francia - Campionato John Player - Circuito Paul Ricard, 31 giugno 1973

I batteria

1. Jacques Laffite (Martini MK12) 20'32"8, media 142,961 kmh; 2. Rousselot (March 733) 20'48"1; 3. Ethuin (Martini MK12) 20'48"4; 4. Taylor (March 733) 20'48"6; 5. Kuwashima (March 733) 20'49"1; 6. Paoli (Martini MK12) 20'49"4; 7. Gerber (Brabham BT41) 20'50"1; 8. Brise (March 733) 20'53"5; 9. Wilds (Ensign F3) 20'53"6; 10. Lewis (Brabham BT41) 20'59"9; 11. Andersson (March 733) 21'00"9; 12. Wood (March 733) 21'11"0; 13. Tyrrell (Ensign F3) 21'14"7; 14. Svensson (Brabham BT41) 21'23"6; 15. Doetsch (GRD 373) 21'28"6.

II batteria

1. Alain Serpaggi (Alpine F3) 20'31"7, media 143,088 kmh; 2. Leclere (Alpine F3) 20'33"6; 3. Beguin (Martini MK12) 20'45"5; 4. Jones (GRD 373) 20'52"3; 5. Ragnotti (March 733) 20'52"9; 6. Max (Martini MK12) 20'53"4; 7. Albers (March 733) 20'54"8; 8. Cudini (Martini MK12) 20'55"3; 9. Dalqvist (Merlyn MK 21) 20'55"6; 10. Guittany (Alpine A360) 21'05"4; 11. Ljungfeldt (Merlyn MK21) 21'05"7; 12. Nordstrom (GRD 373) 21'17"1; 13. Chevanne (Martini MK12) 21'30"2; 14. Bulow (GRD 373) 21'44"5.

Finale

1. Jacques Laffite (Martini MK12) 41'34"7, media 141,293 kmh; 2. Rousselot (March 733) 41'43"9; 3. Kuwashima (March 733) 41'44"7; 4. Serpaggi (Alpine F3) 41'45"4; 5. Beguin (Martini MK12) 41'49"8; 6. Paoli (Martini MK12) 41'53"5; 7. Ragnotti (March 733) 41'54"7; 8. Albers (March 733) 41'56"5; 9. Gerber (Brabham BT41) 42'07"5; 10. Ethuin (Martini MK12) 42'11"4; 11. Leclere (Alpine F3) 42'13"2; 12. Cudini (Martini MK12) 42'14"0; 13. Wilds (Ensign F3) 42'24"0; 14. Wood (March 733) 41'27"2; 15. Dalqvist (Merlyn MK21) 42'29"5; 16. Lewis (Brabham BT41) 42'37"1. Giro più veloce: Laffite 1'21"8, media 143,637 kmh.

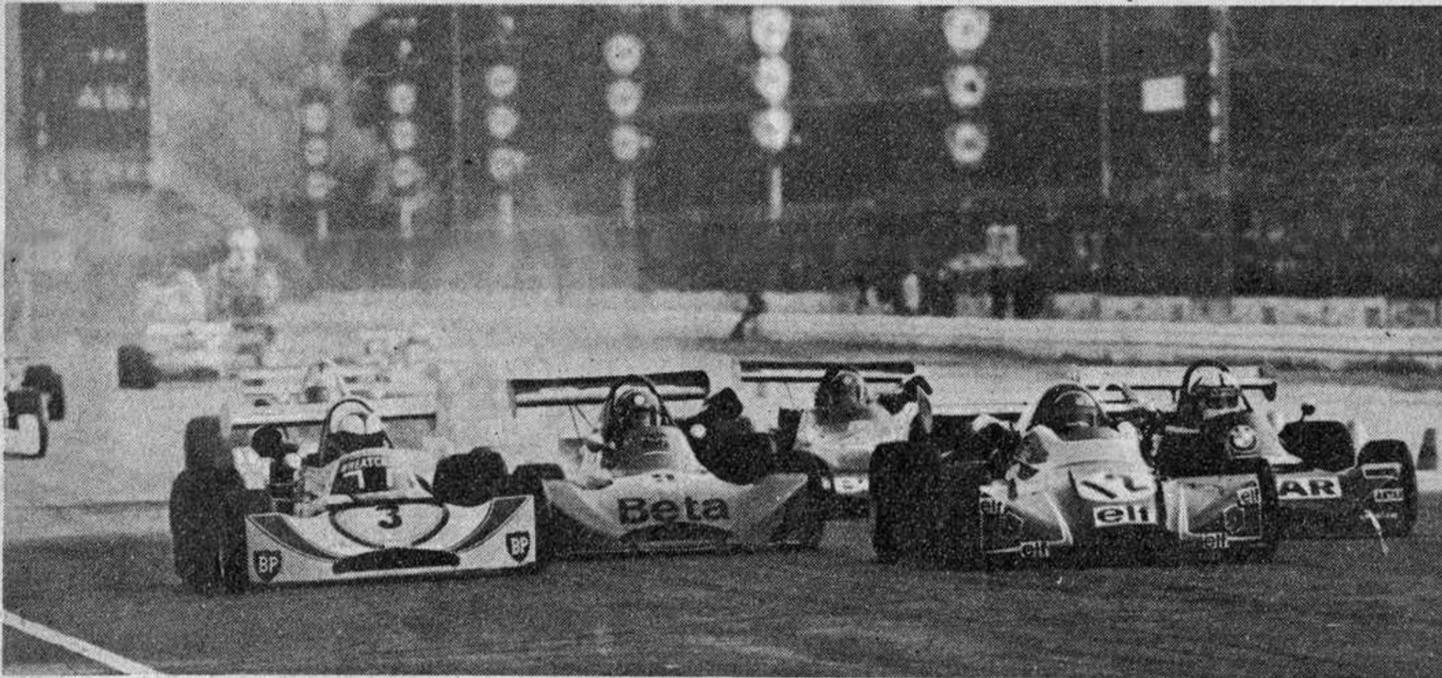


Il «rosso» WILLIAMSON
 facilitato dalla foga
 che ha tradito nelle
 (irregolari) varianti sia
 Brambilla jr. che Mass

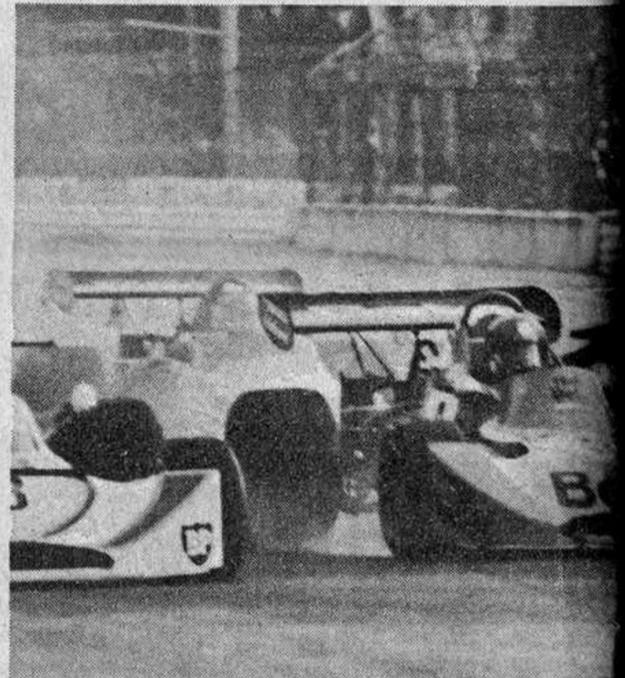


A sinistra, Roger Williamson raggianti sul podio. Qui sopra, un cartello emblematico di tifosi issato nella curva Parabolica

Una LOTTERIA di per



A Monza i migliori tempi sono stati schierati a destra, neanche dovessero affrontare la variante Junior invece della chicane e così alla partenza della 2.a manche, Depailler e Coulon sono davanti, alla staccata, a Williamson e Brambilla



Depailler, che era alla corda, ha staccato un attimo Coulon, bloccato, cercare un varco. Ma lui e Williamson no

DALL'INVIATO

MONZA - L'uomo nuovo della «Formula 2», il rosso (di capelli) Roger Williamson, ha voluto vincere alla maniera forte la sua prima gara con ruolo da prim'attore autentico, il 15. GP della Lotteria di Monza: e con le sue gesta non ha fatto rimpiangere le numerose assenze che hanno abbassato depauperato questo decimo atto del campionato europeo. Corsa avvincente, con svolgimento appassionante, per i suoi motivi di maggiore rilievo, dall'assalto poderoso di Vittorio Brambilla, alla bella difensiva di Depailler e ai tremendi attacchi di Mass, Vandervell e Coulon, ma a rovinare tutto sono state quelle benedette — o maledette — «chicanes», che amara sorte per qualsiasi organizzatore le voglia allestire, non soddisfano mai e sono troppo spesso fonte di pericolo.

Anche quando, com'è avvenuto in questa giornata monzese, tutto si risolve con danni alle sole macchine, che poi si ripercuotono sullo svolgimento della corsa e sulle sue sconcertanti risultanze. L'anno scorso, per il G.P. d'Italia, queste «chicanes» erano troppo strette e cieche, con paurose bordature; questa volta, per un assurdo adeguamento alle norme di sicurezza interministeriali, sono

riuscite troppo larghe, con più ampia traiettoria, quindi con superiori velocità di percorrenza. Gli organizzatori si sono studiati di rendere più visibile la prima, la più criticata, ed anche la bordatura poteva sembrare migliore. Ma l'elevata velocità d'ingresso ed anche un solo metro di più ha provocato i suoi danni, con concorrenti che, trascinati dall'arroventato clima di queste corse, sono giunti anche in più di due nella frenata, tentando ingressi impossibili. E nel bilancio bisogna aggiungere anche gli incidenti della «F.3», con un gran volo di Kessel, che chiama in causa le bordature, e quelli più incredibili, data la situazione, della categoria sport.

Insomma, le «chicanes» sono le grandi imputate di questa 15. edizione del G.P. della Lotteria, perché non hanno soddisfatto appieno sul piano della sicurezza e perché hanno falsato i risultati della corsa. Mancheremmo, tuttavia, di obiettività se non accusassimo contemporaneamente anche gli organizzatori per le assurde partenze ed i piloti, che di rischi e di esagerazioni ne hanno accumulati fin troppi. Vi sono qui molti piloti giovani o di limitata esperienza, per l'impegno che la «F.2» d'oggi richiede; e vi sono piloti che corrono a

limiti di esasperazione visibilmente eccessivi.

Se la artificiosa variazione del tracciato è allestita per farvi transitare un concorrente alla «chicane» o del trampolino che la volta, anche tutto il suo ingresso deve essere corretto e dopo i centocinquanta metri, ad esempio, nessun tentativo di sorpasso deve essere più consentito. I regolamenti ci sono e basterebbe farli rispettare. I trasgressori, è vero, sono puniti automaticamente, con il tempo perduto nella scappatoia; non-

dimeno, questa zona, con tali manovre, viene sempre guadagnata in condizioni proibitive; per non dire dell'uscita dalla «chicane» o del trampolino che le sue bordature offrono alle macchine.

Con i grandi piloti professionisti della «F.1», probabilmente (ma non ne siamo troppo certi, visto quanto è capitato al Castellet), tutto questo non avrebbe potuto succedere; però, è proprio nel caso di più basso livello d'esperienza di guida che

i rigori maggiori s'impongono. Gli incidenti di Mass, Moser, Vohnlanthen, eccetera, per tacere della F.3, avrebbe potuto avere conseguenze ben maggiori; e questo è un campanello d'allarme fin troppo rumoroso.

La buona sorte, tutto sommato, ci ha assistiti; perciò, possiamo imprecare contro le «chicanes» solo per lo svolgimento che la corsa ha avuto. Il confronto tra Williamson e Vittorio Brambilla, l'uno con il motore BMW autentico, l'altro con da Schintzer, s'annunciava fin troppo serrato, dopo le prestazioni delle prove ufficiali. E un uomo come Mass, impegnato nel campionato europeo, al secondo posto dietro l'assente Jarier, o un guidatore come Depailler, entrambi trascinandosi i motivi della difensiva delle macchine con motori Ford, tutti a prestazioni ravvicinate, preannunciavano un tono infuocato alla contesa.

Così fin dalle prime battute della prima manche nella confusione generata dallo spettacolare incidente del primo giro, la prevalenza di Vittorio Brambilla è stata convincente, con un'ottima partenza e con un duello avvincente con Williamson, scrollatisi di dosso il tremendo Mass. Ed era anche la prevalenza dei motori BMW, con quello di Schnitzer per la

Il «caso CHAPMAN» rimette in discussione MONZA F.1

CASTELLET - I piloti, anche se non ufficialmente, contestano l'operato delle autorità italiane che hanno incriminato Chapman per la morte di Rindt a Monza. La proposta delle chicane, che è stata portata dall'ing. Baccigaluppi a Stewart e a Hulme, è stata di gradimento dei due che l'hanno approvata. In settimana, martedì o mercoledì, Stewart andrà a Monza da Baccigaluppi e gli riporterà il progetto accettato dalla GPDA, così il G.P. d'Italia in settembre sembra salvo. Ma non del tutto. Un po' perché ci sono state le vicende F.2 e un po' perché i piloti sono solidali con Chapman e si rifiutano di correre a Monza se non vi saranno precise garanzie da parte degli uffici competenti non tanto che sia levata la denuncia contro Chapman (che sta chiedendo da parte sua in questi giorni una controperizia di parte) ma perché, in caso di un incidente qualsiasi, nessun costruttore possa essere incriminato per principio. Sono solidali con i costruttori tutti i piloti, che contestano decisamente quanto le autorità italiane fanno in simili frangenti e, innanzi tutto, non vogliono che si crei un precedente che potrebbe essere pericoloso.

MONZA - Per poter disputare questo 15. Gran Premio della Lotteria, è stato giocoforza ricorrere alle «chicanes»; e, in mancanza delle tanto discusse varianti permanenti, che non si potranno avere nemmeno per il prossimo G. P. d'Italia a settembre, non è restata altra alternativa se non questa di riproporre le condizioni attuate per le F. 1 l'autunno scorso. Beninteso, con importanti perfezionamenti, che la precedente esperienza ha potuto suggerire, ma anche con innovazioni stridenti con i maggiori canoni di sicurezza, in seguito agli aumenti delle velocità di percorrenza. Del resto, sei secondi di differenza appena nei tempi sul giro tra F. 1 '72 e F. 2 attuale, sono più che eloquenti!

Il motivo è questo: in base alle note norme interministeriali, la larghezza della sede stradale deve essere la stessa per la curva (o «chicane» nel nostro caso) e il rettilineo che la precede, con una determinata lunghezza d'imbocco. Così, non si poteva più allestire una «strozzatura» di 9 metri, provenendo da un rettilineo di 12 metri: allora s'è giunti ad un compromesso, portando la «chicane» a 10 metri (distanza delle due «isole») e restringendo alla stessa distanza l'imbocco, sia il «guard-rail», sia guadagnando un altro metro con l'aggiunta d'una striscia bianca di demarcazione. In questo modo, il raggio di curvatura d'ingresso è balzato da 48 a 70 metri e addirittura a 80 metri quello d'uscita. E di colpo la variante s'è fatta più veloce, tanto da essere percorsa in seconda sostenuta dalle macchine, a velocità di 110-120 km all'ora.

Il perfezionamento, però, è dato dal forte aumento della visibilità che ne è stato dato, con arretramento e più razionale sistemazione delle barriere, mentre gli stessi zoccoli sono stati

Diventano un trampolino perchè son troppo veloci!

abbassati e migliorati nel disegno. Tutto ciò facendo tesoro delle critiche che i piloti di F. 1 avevano fatto in occasione del G. P. d'Italia dello scorso anno, con aggiunta di balle di paglia ignifughe e vari accorgimenti protettivi di sicurezza.

In ossequio agli stessi criteri, anche la seconda «chicane», quella posta prima della curva Ascari, ha dovuto essere corretta: con riga bianca e con rastremazione dell'ingresso, l'imbocco ha dovuto essere portato da 9 a 10 metri. Ma qui s'è potuto avanzare un poco l'angolo interno della curva, ciò che obbligava le macchine ad una traiettoria meno ampia, quindi ad una velocità d'ingresso non eccessiva. Naturalmente, le differenze di velocità non sono ingenti e si avvicinano sensibilmente a quelle con cui la deviazione viene imposta sul rettilineo principale. Quel che ha guadagnato è stata invece la velocità di uscita dalla variante; se questa velocità ci è parsa eccessiva e pericolosa nella prima «chicane», essa ci sembra più intelligentemente sfruttata all'uscita della seconda, prima dell'«Ascari», perché già la «S» è stata compiuta e la necessità è d'una buona

accelerazione per rientrare nella sede stradale normale della pista.

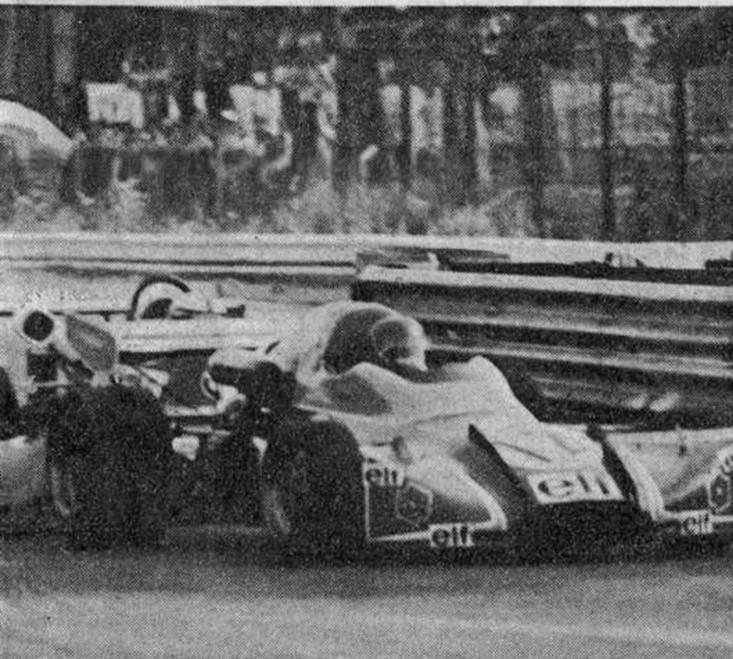
Questa nuova sistemazione della pista monzese, è considerata una specie di «prova generale» in vista del prossimo G. P. d'Italia, per il quale non resta che quella sola possibilità di perfezionare questo schema, essendo ogni altro intervento tuttora «in mente dei», date le note difficoltà e gli assurdi ostacoli che si pongono al nostro maggiore autodromo.

Un piccolo perfezionamento c'è stato, indubbiamente, nell'assetto generale; l'errore gravissimo, a cui gli organizzatori sono stati costretti dal fatto che le norme interministeriali non fanno distinzione tra una curva e una «chicane», è stato l'aumento di velocità di entrata. Le bordature, migliorate, sono ancora considerate troppo alte, tanto che prese ad un certo angolo (incidente della F. 3) a queste velocità, rappresentano un trampolino spaventoso per far volare di qualche metro la macchina.

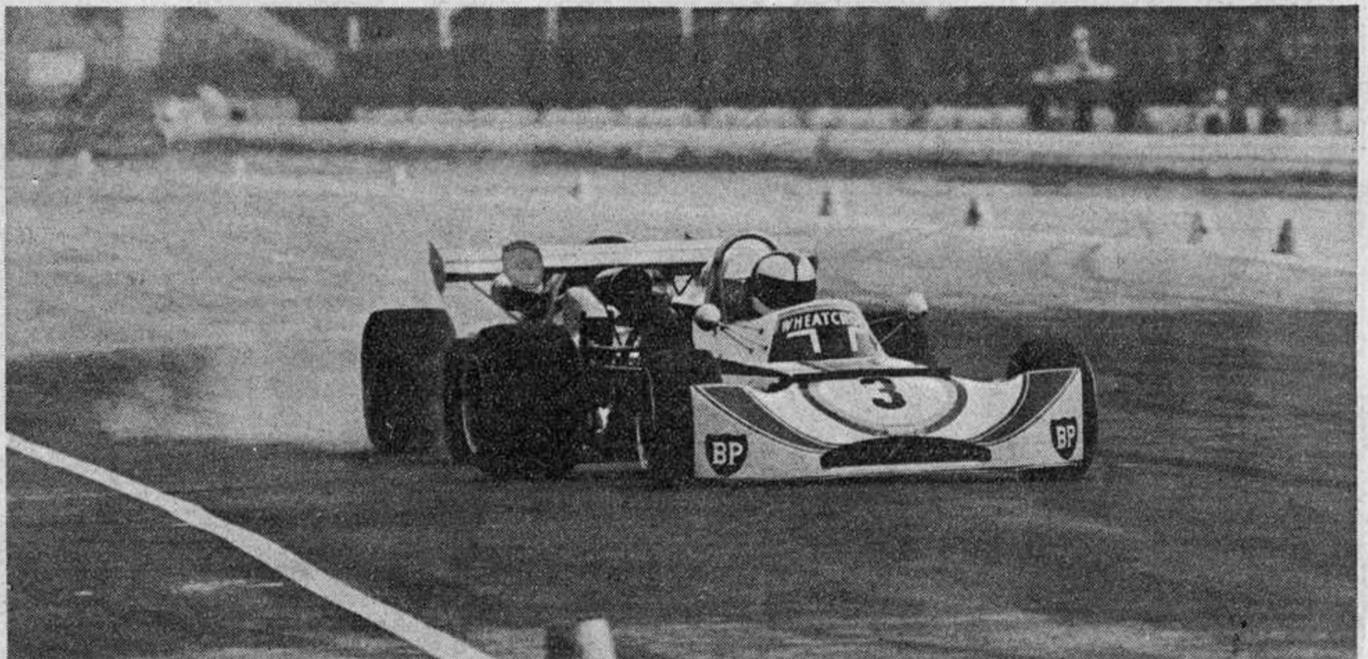
Il resto, è errore di regolamentazione della corsa: è assurdo far partire le macchine su due file, con la pretesa che dopo appena duecento metri tutti i concorrenti, specie i meno esperti e più accesi guidatori di F. 2 o F. 3, già si preparino ad effettuare la frenata e la traiettoria della «chicane» in fila indiana, con quella voglia che hanno di tentare il sorpasso impunito all'interno. E' come dare armi pericolose in mano ai bambini. Né alcun regolamento prescrive che la partenza può essere arretrata; può avvenire con schieramento su un'unica fila; o può permettere di eludere la prima «strozzatura».

e. b.

colli per le «chicanes» dei burocrati



ma, condizionando ovviamente gli altri. Vediamo Vittorio, a ruote a fanno, e saranno costretti a tirare dritto tornando poi in pista



Dopo essere riuscito a rimontare tutti, Williamson è andato a riprendere il fuggitivo Depailler, non si è accontentato di vincere per somma di tempi, superandolo prima della fine della 2.a manche. Ecco i due in variante

prima volta perfettamente alla pari con il migliore della Casa madre.

E' in questa aspra lotta, a suon di notevoli primati sul giro di Williamson, in 1'41" netti a 205,841 km orari di media, che la prima variante ha tradito l'impeto di Vittorio. L'inglese l'aveva staccato di 8/10 all'11. giro e al 12. Brambilla ha compiuto una innocua uscita alla prima «chicane» perdendo 18" e 5. Eliminato Mass da un brutto incidente alla seconda variante non restava che Depailler tra lui e Williamson. Tentativo di recupero, ma poi altri 5" abbondanti perduti al 15. giro.

Tutto devoluto alla seconda prova, sono bastati pochi metri, dalla partenza all'imbocco della fatidica strettoia, per risolvere la partita: con Depailler partito deciso, Vittorio Brambilla e Roger Williamson l'uno alla ruota dell'altro.

Si erano disposti nel modo migliore per seguire la traiettoria più corretta, all'esterno, che abbiamo potuto seguire magnificamente con il cannocchiale. E' nella logica della competizione che un concorrente voglia infilare subito gli avversari; tuttavia, quando c'è una variante di questo tipo e vi si arriva a limiti incredibili, succede che per entrambi i litiganti la curva diviene materialmente inabborracciabile. Perciò, è stato as-

Campionato Europeo F. 2 (dopo 10 prove)

	Mallory Park	Hockenheim	Thruxton	Nurburgring	Paù	Kinnekulle	Nivelles	Hockenheim	Rotten	Monza	Totale
JARIER	9	9	—	—	9	—	9	—	9	—	45
MASS	—	—	—	—	—	9	6	6	6	—	30
DEPAILLER	—	6	—	9	—	—	—	—	2	6	29
WOLLEK	—	—	9	3	4	—	—	—	—	—	16
BEUTTLER	—	—	—	—	6	—	3	—	—	—	15
V. BRAMBILLA	2	—	1	4	—	—	4	3	—	—	14
BELL	—	4	—	6	—	—	—	—	—	3	13
COULON	—	1	—	—	—	—	—	4	4	4	13
WILLIAMSON	—	—	—	—	2	—	—	—	—	9	11
VANDERVELL	—	2	—	—	—	—	2	6	—	—	10
MORGAN	4	—	3	—	—	—	1	—	—	—	8
McCONNELL	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
W. FITTIPALDI	—	3	—	—	—	—	—	—	3	—	6
GUNNARSONN	—	—	2	—	1	4	—	—	—	—	5
JAUSSAUD	—	—	2	—	3	—	—	—	—	—	5
BIRRELL	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4
KAZATO	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	4
DHALQVIST	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3
LEPP	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
SCOTT	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2
MOSER	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	2

surdo e scorretto il tentativo di ampie nuvole di fumo dei pneumatici all'estremo dell'aderenza d'una frenata impossibile, il francese è passato, ma Williamson e Vittorio Brambilla sono stati costretti a tirare dritto.

Dall'incidente, Vittorio sapeva uscirne meglio di Williamson, per rapidità di rientro in corsa; se non che il motore non ha accelerato prontamente e l'in-

glese l'ha subito infilato. Per entrambi i litiganti la perdita era di soli 11"9; e come l'inglese, anche il nostro difensore, alle sue spalle, aveva tutte le possibilità ancora intatte per un bell'inseguimento. Però, Vittorio, al terzo giro, finiva ancora nella scappatoia della prima «chicane», scivolando all'ottavo posto a 42", che salivano a 52" all'8. giro. Qualcosa non funzionava più bene ed ecco al

nono giro una sospensione anteriore aprirsi proprio a Lesmo, con conseguente brutto incidente. Urti o no, il fatto è che un triangolo superiore alla sospensione sinistra presentava una saldatura imperfetta, che Schnitzer ha chiesto di fare esaminare in laboratorio.

Scomparso l'eroe sfortunato della giornata, tutti gli occhi sono restati per l'inseguimento di Williamson a Depailler; superati Bell, Gubelmann e Coulon, l'inglese era secondo già al sesto passaggio, ma sempre a 11". Qui ha cominciato la sua vera azione di grosso pilota, rosicchiando qualche decimo di secondo a Depailler ogni giro, fino ad acciuffarlo al 15. E dire che a Williamson, con circa 11" di distacco nella prima «manche», sarebbe bastato finire anche a 10" dal francese per essere sicuro di vincere per somma di tempi. Invece no, ha voluto la maniera forte: vittoria piena anche nella seconda prova.

Enrico Benzing

GRAN PREMIO DELLA LOTTERIA - Gara internazionale di velocità valida per il campionato d'Europa conduttori di Formula 2 - Monza, 29 giugno 1973.

LE CLASSIFICHE

1. manche - 1. Roger Williamson (March-BMW) 20 giri pari a 115.500 km in 34'21"20, media 201.727 kmh; 2. Depailler (Elf 2) 34'32"23; 3. V. Brambilla (March-BMW) 34'38"00; 4. Cou-

lon (March-BMW) 35'12"7; 5. Bell (Surtees-Fina) 35'30"2; 6. E. Brambilla (March-BMW) 35'31"1; 7. Kazato (GRD) 35'39"0; 8. Marsland (Brabham) a 2 giri; 9. McInerney (GRD) a 4 giri; 10. Schafer (Pygmée) a 5 giri; 11. Ricci (March-Somalita) a 8 giri; 12. Gubelmann (March-BMW) a 9 giri; 13. Mass (Surtees-Fina) a 10 giri; 14. Vandervell (March-BMW) a 10 giri; 15. Moser (Surtees) a 13 giri; 16. Lunger (Chevron) a 14 giri; 17. Salisbury (Surtees) a 18 giri; 18. Vonlanthen (GRD) a 19 giri; 19. Serblin (Brabham) a 20 giri; 20. Migault a 20 giri.

Giro più veloce: l'11. di Williamson in 1'41"00, media 205,841 kmh.

2. manche - 1. Roger Williamson (March-BMW) 20 giri pari a 115.500 km in 34'44"4, media 199,481 kmh; 2. Depailler (Elf 2) 34'49"8; 3. Coulon (March-BMW) 35'12"9; 4. Gubelmann (March-BMW) 35'39"2; 5. Bell (Surtees-Fina) a 1 giro; 6. Vonlanthen (GRD) a 2 giri; 7. Ricci (March-Somalita) a 2 giri; 8. Kazato (GRD) a 3 giri; 9. Marsland (Brabham) a 5 giri; 10. V. Brambilla (March-BMW) a 12 giri; 11. E. Brambilla (March-BMW) a 16 giri.

Giro più veloce: non comunicato.

CLASSIFICA FINALE (per somma di tempi) e abbinamenti dei biglietti

1. Roger Williamson, 40 giri in 1.09'05" e 6, media 200,598 kmh (abbinato al biglietto serie O n. 23271); 2. Depailler 1.09'22"0 (AA-38171); 3. Coulon 1.10'25" e 6 (C-46442); 4. Bell a 1 giro (F-34528); 5. Kazato a 3 giri (L-35696). Non classificati (necessario aver compiuto 1/9/10 del percorso del primo): 6. Marsland a 5 giri; 7. Gubelmann a 9 giri; 8. Ricci a 10 giri; 9. Vittorio Brambilla a 12 giri; 10. Ernesto Brambilla a 16 giri.

Il biglietto abbinato a Roger Williamson, che vince il premio di 150.000.000, è stato venduto a Roma come il secondo, da 75.000.000, mentre il terzo, da 50.000.000 è stato venduto a Messina.

PRIMA MANCHE

Così (in 20) al via

V. Brambilla (March-BMW Schnitz. Fir) 1'42"56	R. Williamson (March-BMW GY) 1'42"42
J. Coulon (March-BMW GY) 1'42"98	J. Mass (Surtees TS15 Hart Fir) 1'42"95
P. Depailler (Elf 2-Hart GY) 1'44"70	C. Vandervell (March-BMW GY) 1'43"43
E. Brambilla (March 712 Schnitz. Fir) 1'45"40	D. Bell (Surtees TS15 Hart Fir) 1'44"79
H. Kazato (GRD 273 Cosw. BDG Fir) 1'46"02	G. Serblin (Brabham BT40- Hart GY) 1'45"83
W. Gubelmann (March-BMW Fir) 1'46"63	S. Moser (Surtees TS10- Cosw. BDG GY) 1'46"29
B. McInerney (GRD 273 Cosw. BDG Fir) 1'47"04	B. Lunger (Chevron B25- Richard. GY) 1'46"97
«Shangry-là» (Surtees TS10- Ford Fir) 1'48"96 (n.p.)	F. Migault (Pygmée MDB 18 BDG Fir) 1'47"78
G. Shafer (Pygmée MDB 17 Smith Fir) 1'52"77	R. Salisbury (Surtees TS15- BDG Fir) 1'51"83

1. MANCHE

Come MASS
Brambilla jr.
non resiste

MONZA. I venti biglietti della Lotteria si schierano alle sedici, con un caldo di quelli che lasciano prevedere vita dura per i motori. La defezione di «Shangry-là», senza motore, permette allo svizzero Vonlanthen di allinearsi in coda.

Il via viene dato davanti ai box e subito c'è l'immissione in chicanes che non dà problemi al velocissimo Vittorio Brambilla ed a Williamson, Mass e Depailler che lo seguono. Dietro invece c'è un po' di confusione che aiuta ad impedire la formazione di grupponi. Sulla linea di partenza è rimasto Migault con un tubo d'olio rotto mentre Coulon si avvia dai box dopo aver avuto problemi di accensione durante il giro di ricognizione. Vittorio passa con un certo margine al primo giro e la sua posizione di leader è favorita dalle «cattiverie» che si fanno Mass e Williamson nel tentativo di prendersi il secondo posto.

Depailler è già un po' staccato con l'inizio degli inconvenienti che non permettono l'arrivo regolare della benzina all'iniezione, mentre Vandervell precede Tino

Brambilla, Bell e Moser. Poi Lunger, Kazato, Salisbury, Vonlanthen e gli altri. Manca Serblin il muso della cui Brabham si è sfilato prima del curvone finendo sotto la ruota anteriore sinistra. Un attimo dopo mancherà anche Vonlanthen, che entra dritto velocissimo alla variante e si infila per la pista di alta velocità senza accennare a fermarsi. E' un tubo del freno ad essersi rotto, meno male che gli è successo in una curva con cinque chilometri di scappatoia!

Con Mass e Williamson sempre ai ferri corti, Vittorio continua a condurre con sicurezza: l'impressione è che Mass si sia accorto che se Williamson passa, chi lo vede più? Infatti quando al quinto giro la March dell'inglese si lascia alle spalle Mass, il vantaggio di Vittorio si riduce rapidamente ed al nono passaggio il nostro pilota viene scalzato dalla posizione di comando.

In questa prima metà anche Coulon costituisce un altro motivo d'interesse: sale di posizione a ogni giro ed è già settimo alle spalle di Williamson, Vittorio, Mass, Depailler, Vandervell e Tino. Bell è sceso di tre posti per un testacoda in variante, mentre Moser, passato da poco sesto, esce alla prima variante volando sul cordolo.

Tutto cambia fisionomia all'undicesimo giro: Mass si gira e sbatte violentemente davanti e dietro la sua Surtees in uscita dalla seconda variante. Vandervell rompe il motore (la dogana di Linate non gli aveva sdoganato quello nuovo), Vittorio Brambilla va dritto alla frenata della va-

riante dopo i box e perde il secondo posto a vantaggio di Depailler, Coulon guadagna ancora una posizione superando Tino Brambilla. Insomma, ci si avvia alla conclusione con i posti di testa mutati in questo modo: Williamson, Depailler, Vittorio, Coulon, Tino, Bell, Kazato e gli altri oramai lontani.

Anche se la Elf di Depailler lascia capire di avere il motore sempre meno alimentato, le posizioni non mutano più ed i distacchi non mutano sensibilmente. Unica modifica il quinto posto che Bell riesce a strappare a Tino che lascia all'inglese quando si rende conto che il suo motore ha raggiunto livelli di temperatura troppo alti. Nel finale si ferma il regolare Ricci per la perdita della bobina.

2. MANCHE

DEPAILLER
non sfrutta
l'occasione

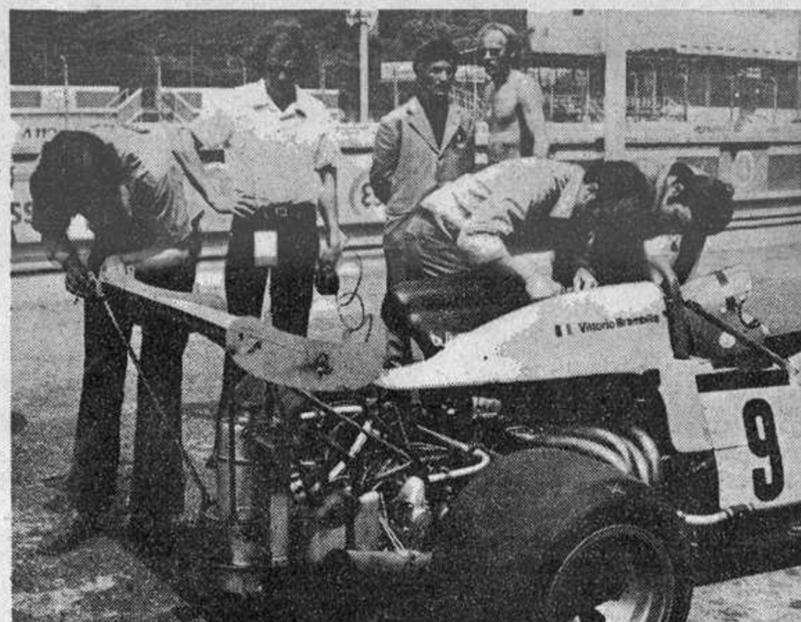
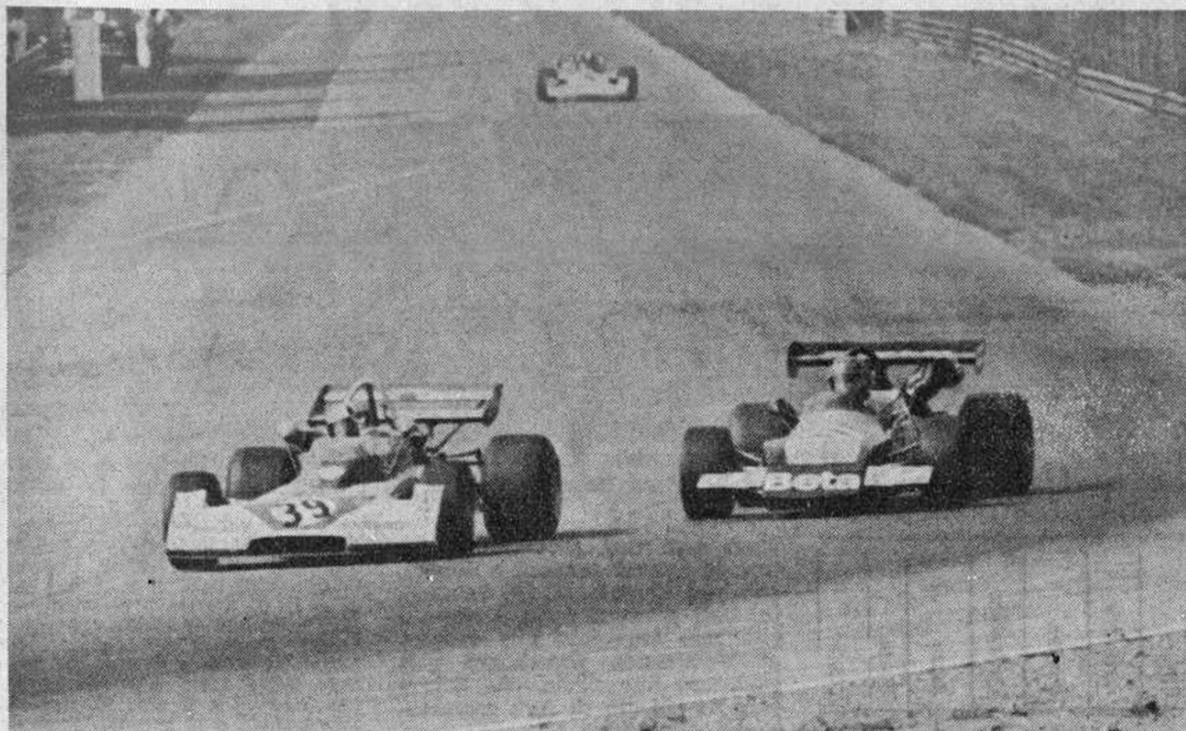
L'allineamento della seconda manche è di dodici macchine, ma Serblin viene fatto allontanare perché un articolo del regolamento del «Lotteria» richiede la percorrenza di almeno un giro nella prima manche per l'ammissione alla seconda. Il lungo lavoro di

riparazione del muso va a farsi benedire e Serblin resta molto male per la necessaria rinuncia.

In prima fila sono Williamson e Depailler, dietro Vittorio Brambilla e Coulon. Solo Depailler e Vittorio però possono ancora insidiare Williamson, avendo rispettivamente undici e diciassette secondi di ritardo. L'errato criterio di disposizione delle macchine sulla linea di partenza deciso dagli organizzatori conferma ancora una volta che il pilota avvantaggiato non è quello detentore del miglior tempo, cui è assegnata la posizione all'esterno, ma quello che lo affianca che si trova a favore della prima curva.

Così Depailler approfitta della situazione e prima dell'imbocco della variante frena in anticipo rispetto al necessario. Dietro di lui, su una sola linea, sono Coulon, Vittorio Brambilla e Williamson. Soccome nella variante si entra uno alla volta, Coulon all'interno può accodarsi a Depailler mentre Vittorio e Williamson vanno via dritti nella scappatoia e devono aspettare che siano passati tutti prima di ripartire. E' un colpo di scena imprevisto che mette Depailler nelle condizioni di vincere: il francese passa infatti solo al primo giro con un vantaggio di oltre dieci secondi su Williamson che è già settimo con una rimonta rabbiosa.

La partenza ha sconvolto tutto: pensando alla classifica per somma dei tempi (ma quando la finiremo con questa stupidaggine?) Depailler e Williamson sono sul filo di lana per il primo posto e Coulon e Vittorio per il secondo.



A sinistra, in parabolica Bell ringrazia con un cenno Tino Brambilla che lo ha fatto passare. Qui sopra, il nuovo alettone progettato dall'ing. Benzing provato da Vittorio Brambilla. A destra, lo sfortunatissimo Serblin, cui si è staccato il muso della Brabham-Fina al 1. giro

Un'ala fa rivoluzione (e COOMBS «spia»)

MONZA - In un momento abbastanza statico come questo, per la «Formula 2» e in mancanza della macchina oggi più interessante, ovvero l'ultima creazione della Lotus, i soli spunti tecnici offerti da questa 15. edizione del Gran Premio della Lotteria di Monza riguardano motori e aerodinamica.

I motori, soprattutto per gli ultimi sviluppi delle tecnologie, pure in una situazione depauperata dai quadri ridotti della corsa: quanto avrebbe interessato una seconda uscita dei nuovissimi motori Novamotor di Gianni Pedrazzani e quanto più completo sarebbe stato il confronto con le punte più avanzate della stessa BMW (spiacevole l'assenza di Jarier) e con altri motori di derivazione Ford, come quelli di Alan Smith o di David Wood.

Comunque, il fatto importante, oltre alla prevalenza ormai definita degli eccellenti BMW consegnati alla March, è la biforcazione di questa strada con la prorompente ascesa di Schnitzer. Finora si consideravano i motori di questo intelligente preparatore meno potenti e globalmente meno dotati: a Monza le dimostrazioni sono state inequivocabili e per la prima volta questo motore ha potuto equivalere alla perfezione il migliore dei BMW originali. Eppure il BMW di Schnitzer non ha le bielle in titanio ed ha il comando della distribuzione a catena anziché ad ingranaggi mentre le differenze della testata non sono soltanto quelle visibili dall'inversione degli scarichi e della aspirazione.

Infatti, i motori BMW, di di 89 per 80 mm danno potenze massime di 278 cavalli a 8.700 giri, con possibilità di rotazione fino a 9.100 giri. Schnitzer, che finora dichiarava 268-271 cavalli a 8.400 giri, ha visto i suoi nuovi motori, sulle March di Vittorio e Tino Brambilla, girare normalmente a 9.000 giri, per la prima volta a Monza; segno evidente che gli ultimi perfezionamenti, pur con scarichi ancora relativamente larghi di diametro, hanno consentito guadagni di potenza tali da accostarsi sensibilmente ai valori massimi dei BMW ufficiali.

Da parte Ford, soltanto l'ottimo motore di Brian Hart (Mass, Bell, Depailler, Serblin, Moser, ecc.), con basamento in alluminio e camicie in acciaio, ha dimostrato ancora una volta, con una fascia di rese tra 268 e 275 cavalli, di essere l'unico a saper reggere alla seria egemonia tedesca '73. Abbastanza soppiantati i Cosworth originali, per disinteresse di questo costruttore alla «F-2».

In tema aerodinamico, la prima considerazione rimarchevole riguarda gli enormi carichi che sono stati dati a queste vetture, per affrontare la pista di Monza con «chicanes», sia attraverso i grandi e sproporzionati alettoni, sia attraverso le accresciute deportanze dei frontali. La March 732 di Vittorio Brambilla, con muso allargato, ha aggiunto ulteriori «spoilers» inferiori; la ELF 2 di Depailler anch'essa con muso avvolgente, ha aggiunto due derive verticali ed ha ulteriormente caricato la parte dinanzi alle ruote con altri piccoli «spoilers» ed altri due minuscoli piani di deriva.

In questa situazione, l'unico fatto interessante e rivoluzionario è stato quello del nuovissimo profilo alare sperimentato da Vittorio Brambilla nelle prove ufficiali del giovedì mattina. E' un profilo progettato e costruito per le «F. 3», con apertura alare di soli 95 anziché 110 cm e con una corda di appena 36 cm, contro i 60 cm ormai generalizzati; ma la sua efficienza è stata tale, da fornire gli stessi e perfino maggiori carichi degli alettoni più grandi, con minore resistenza aerodinamica. Una dimostrazione ulteriore è stata questa: i sostegni di questo originale profilo si sono piegati fin dai primi giri di prova, dimostrando l'inequivocabile differenza di forze a parità di condizioni.

Un vero peccato che tale profilo, preso di mira non solo da fotografi stranieri, ma dallo stesso Mr. Coombs in persona, armato di mini-camera, non lo si sia potuto usare per la corsa, anzitutto perché gli attacchi, allestiti un giorno prima, erano incerti, poi perché la sua stessa costruzione richiedeva altri perfezionamenti, specie per aggiungere un incollaggio con «araldit» alle rivetture. Comunque, la prova ha dimostrato la nostra tesi dello spreco aerodinamico che si fa con gli alettoni correnti e di quanto si possa ottenere con una corda quasi della metà, ma con un profilo di sezione veramente corretto. In questo profilo alare si sono attuate le tecniche ipersostentatrici aeronautiche, con aletta Handley-Page e con scomposizione in altre tre sezioni d'un eccellente profilo Naca, ottenendo ottime riaspirazioni dello strato limite, con infinite possibilità di regolazione.

E. Ricci (March Somalita- Armaroli Fir) 1'58"14	B. Marsland (Brabham BT36- Hart Fir) 1'55"70
--	---

Riserva:

J. Vonlanthen (GRD 273- Smith Fir) 2'26"12

SECONDA MANCHE

Così (in 11) al via

P. Depailler (Elf 2)	R. Williamson (March)
J. Coulon (March)	V. Brambilla (March)
E. Brambilla (March)	D. Bell (Surtees-Fina)
B. Marsland (Brabham)	H. Kazato (GRD)
W. Gubelmann (March)	E. Ricci (March-Somalita)
J. Vonlanthen (GRD)	

Williamson e Brambilla però non pensano neppure per un attimo di rinunciare alle posizioni cui hanno diritto. Al secondo passaggio sono sesto e settimo, al terzo quarto e quinto. Riprendono però i guai per Vittorio: in frenata, impegnato da Bell, la macchina del nostro pilota oscilla stranamente (il triangolo comincia a perdere in rigidità e le ruote tendono ad aprirsi) e si infila di nuovo dritto nella scappatoia perdendo molto tempo perché la prima non vuole innestarsi.

La manche continua piena di suspense ed è sicuramente più bella della prima; Williamson è passato secondo dietro a Depailler ma il distacco tra i due non muta: dieci secondi e 7 al sesto giro, 10'8, 10'6, 10'6 a quelli successivi. Vuol dire che Williamson è in testa ma per meno di un secondo. Al decimo passaggio scende a 9'8 e poi a 9 netti. Al box di Depailler si mette il cartello « accelerare » (ma cosa pensano che stia facendo Patrick se non andare al massimo?) ed il francese, cercando di andare di più, urta il cordolo della variante e danneggia la ruota anteriore destra.

Così al dodicesimo passaggio Depailler e Williamson sono insieme anche se hanno deciso di continuare a dar spettacolo. Dietro di loro Coulon è ormai lontano e precede un Gubelman pieno di grinta e Bell con un motore fiacco dopo la scaldatura della prima manche. Purtroppo sono scomparsi entrambi i fratelli Brambilla: prima Tino che ha perduto la batteria, poi Vittorio

che per il cedimento della saldatura del triangolo della sospensione anteriore sinistra ha urtato violentemente alla seconda di Lesmo uscendo fortunatamente indenne. La macchina è però distrutta.

Unico italiano in gara resta così Ricci impegnato in una lotta personale con Marsland. La corsa dovrebbe essere finita qui ma Williamson non vuole saperne di restare dietro a Depailler. Prova e riprova a passarlo ed al quindicesimo giro va ad infilarsi di nuovo dritto nella scappatoia della chicane. Un'emozione di un attimo perché riparte più arrabbiato di prima, riaccuffa Depailler e vince arrivando davanti come aveva pensato di fare per tutti i quaranta giri della corsa.

Anche sulle prove il peso di 150 milioni

MONZA - Giovedì si può constatare che il « Lotteria » è salvo: sono infatti 21 le macchine che scendono in pista anche se alcune di esse non possono dirsi meritate l'abbinamento di un biglietto che potrebbe valere 150.000.000. Comunque anche con Jarier assente ora che i 9 punti di Rouen gli hanno dato un margine di sicurezza in più nella classifica europea, almeno un terzo delle mac-

chine presenti possono giustamente ambire alla vittoria.

Nell'ordine dei pronostici, una volta tanto, sono in testa due piloti col motore Ford: Depailler con la Elf e Mass con un motore di Armaroli. Altri due spalla di tutto rispetto. Tra i « march-bmwisti » è difficile fare pronostici tra Vittorio Brambilla e Williamson. Tanto difficile che anche i due migliori tempi in prova e la prima fila per entrambi non li distanziano più di 14 centesimi. Molto poco sebbene la pole position sia per Williamson che ha un super motore appena ritirato a Monaco, un bell'incentivo a vincere.

Altri due uomini di « rispetto » sono Coulon e Vandervell, anch'essi con la March-BMW del team diretto dall'efficiatissimo Brian Lewis. Le altre tre March sono quelle dell'americano Gubelman e le due 712 di Tino Brambilla con lo Schnitzer e dell'esordiente Ricci con un motore di Armaroli. Altri due piloti italiani in gara, un record per la F. 2: Serblin con la Fina-Brabham di de Adamich, una macchina che lo stesso campione italiano ha voluto mettere a punto prima di partire, quasi dispiaciuto, per il Ricard; e « Shangri-La », novello sposo, nuovamente con la sua Surtees-Etienne Aigner.

Gli altri, Lunger con una Chevron B 25 ma senza un motore adeguato, tre GRD con Kazato Molnerney e Vonlanthen, due Pygmée con Migault e Shafer e la vecchia Brabham di Marsland. Per arrivare a 21 si devono aggiungere altre due Surtees: quella dell'inglese Salisbury e l'altra di Moser per la quale, finalmente, si è scoperta la ragione della poca efficienza. Il cedimento degli attacchi dei telai alla scocca che lo stesso Surtees aiuta a riparare.

Una giornata di per sé non molto interessante: caldo ma un po' di pioggia alla mattina e tutti i tempi che vengono al pomeriggio salvo quelli di Depailler, Lunger, Ricci e Vonlanthen che accusano guai più o meno seri. Per Depailler le cose vanno veramente male perché cede ancora una volta il cambio per un gioco che si forma tra pignone e corona. E' la seconda volta in cinque giorni dopo che la macchina per due anni non ha mai dato problemi del genere.

Più svelto di tutti nella mattina è Mass con l'43'6 ad una media di poco più di 200 all'ora. Il pomeriggio però le cose cambiano: tempo caldo ma pista perfetta e nuovi giri veloci che arrivano dalle March-BMW di Williamson e Vittorio Brambilla. Tra l'altro l'italiano prova un nuovo alettone posteriore di nuovo disegno che consente maggior portanza con incidenza minore, progettato dall'ing. Benzing. I risultati sono molto positivi ma la realizzazione ancora sperimentale ne sconsiglia l'uso in gara.

Mass resta terzo anche se un po' al di sotto del tempo della mattina, mentre prima di Depailler (che non prova per gli inconvenienti detti) si infilano Coulon e Vandervell. Quest'ultimo è però vittima di una sbandata alla seconda chicane che gli porta danni al cambio ed all'alettone. Più indietro Bell e Tino Brambilla, il primo con guai di alimentazione ed il secondo con un motore non al massimo, tanto che verrà cambiato prima della gara. Subito dopo Tino Brambilla, con un tempo più che buono per un esordiente, Gabriele Serblin che si trova bene sulla monoposto ma ha molte difficoltà a curvare in scia per la perdita di deportanza del muso. E' un inconveniente che fa paura, accusato con disappunto anche da de Adamich e Wilson Fittipaldi sui percorsi veloci.

Gabriela Noris

Un « looping » (e Giorgio) in F.3

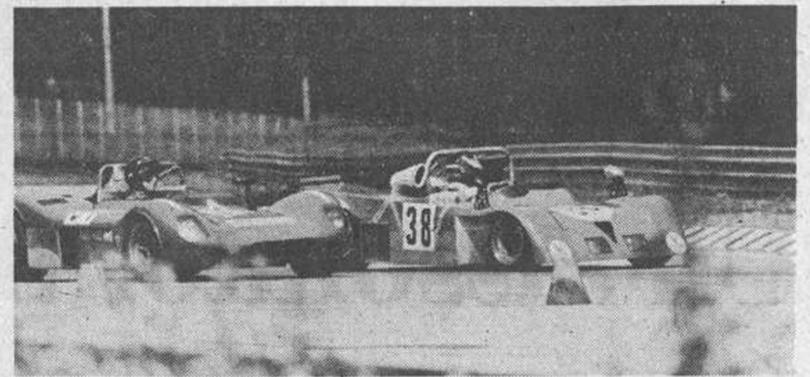
MONZA - A volte le corse si vincono anche per merito degli altri. Può dirlo Carlo Giorgio che si è trovato ad inseguire un numero sempre minore di avversari sia perché li superava, sia perché molti si toglievano di mezzo da soli. E' vero che questa è un po' la regola del gioco in F. 3, dove corrono macchine con telai che farebbero buona figura in F. 1, con motori poveri di cavalli che costringono a prendere rischi per andare forte, ma nella fase attuale del campionato italiano c'era da aspettarsi maggior temperanza da parte di alcuni che ai punti ci tengono.

La gara era quella di recupero, annullata a suo tempo per l'asfalto danneggiato e riproposta sulla pista stradale con varianti invece che sulla Junior. Insomma, la gara era un'altra che in comune con la prima avrebbe dovuto avere solo il nome. Invece abbiamo avuto una ennesima prova di incoscienza superficialità da parte di chi organizza e di chi dirige. Infatti si è stabilito che, trattandosi di gara di recupero, dovevano essere ammessi gli stessi piloti della volta precedente che sarebbero partiti con lo stesso schieramento della gara annullata. Perciò niente prove ufficiali e niente tempi, solo una ricognizione della pista. Risultato, piloti che oggi come oggi avrebbero potuto correre (esempio Cerulli Irelli) non hanno potuto, altri

hanno cambiato macchina rispetto alla gara precedente conservando però precedenti tempi e prestazioni, altri ancora si sono trovati a partire nelle prime file, come lo svizzero Kessel, senza praticamente conoscere la pista perché il motore ha subito ceduto nei giri di assaggio.

Guarda caso che proprio Kessel sia stato protagonista di un incidente terrificante dal quale è uscito indenne dopo un « looping » con la sua Brabham alla prima chicane. Colpa o no, questo pilota poteva farsi seriamente male, disputando una gara per la quale non aveva fatto prove! Questo con tanti complimenti alla CSAI.

Ma torniamo alla gara per dare onore al merito di Giorgio: il pilota romano, facile vincitore della sua batteria di buon mattino, si è trovato a partire nella finale in quarta fila essendo risultata molto veloce la seconda batteria. Con tutti gli avversari più impegnati davanti, Giorgio non ha mai comunque dato l'impressione di dover rimanere escluso dalla lotta per il primato. Chi poteva minacciarlo era Colombo che aveva trovato un buon accordo con Pavesi nell'uso delle scie, ma poi proprio Colombo è stato protagonista di una sbandata alla seconda variante (« non so come è stato... mi è partita d'improvviso ») ed il bravo Pavesi non ha trovato un altro compare per la fuga.



La sempre veloce Ferraris 1000 di Gagliardi supera una AMS alla variante Mirabello. C'è attesa per il 2 litri del preparatore milanese

L'incredibile con le SPORT 2000

Dopo una carambola nessuno in pista!

MONZA - Le alterne vicende della lunga giornata monzese raggiungono l'apice del grottesco quando, tra le due manche di F. 2, viene dato il via alla gara delle Sport 2000. Sei macchine che la presenza di Vittorio Brambilla sull'Abarth-Osella non riesce a rendere attraenti, considerando che sono così stranamente assortite da accogliere anche la T22 di Volonterio (ma perché non la vende al museo dello sponsor di Williamson?).

Al via la March-BMW di Turizio, miglior tempo in prova, piomba a ruote bloccate in variante coinvolgendo più o meno tutte le altre vetture. L'attesa del primo passaggio si fa lunga, poi arriva Vittorio Brambilla solo. Sembra che non debba arrivare più nessuno quando spunta Lise con la Chevron tutta ammaccata. Terzo Volonterio che passeggia e finalmente Morelli e « Pooky » già alla soglia del doppiaggio. Turizio è fuori con la March molto danneggiata.

Le cose andrebbero ancora bene se non si verificassero una serie di circostanze che hanno dell'incredibile: si ferma la Chevron di Morelli, entra al box

Volonterio con una gomma a terra, « Pooky » ha l'acqua che bolle e aranca, Lise i pezzi di carrozzeria che ciondolano. L'unico che va è Vittorio Brambilla, ma proprio davanti al box gli si affloscia la gomma posteriore sinistra. Il monzese è costretto a fare tutto il giro e quando finalmente arriva al box e la gomma viene sostituita, il motore ha scaldato tanto che poco dopo si arresta sul percorso.

Intanto entra al box « Pooky » e Lise viene richiamato per riparare la carrozzeria. Succede ciò che non avevamo mai visto succedere: non c'è più nessuna macchina in pista! Il pubblico è sbalordito: come si fa ora a contare i 20 giri? Quelli delle tribune davanti ai box cominciano ad incitare Volonterio perché si sbrighi a cambiare la gomma (vanno avanti ed indietro e lui ed il meccanico con le ruote su di una carriola, con una flemma mai vista in un box durante una corsa). Se la vecchia T22 ripartisse potrebbe vincere visto che la gara è da fare su 20 giri e... a questo punto... vince chi li compie.

Anche se Volonterio finalmente riparte, Lise è di nuovo in pista e conclude vincendo ad una media ridicola: 145 all'ora contro gli oltre 170 segnati nella gara delle 1300. « Pooky » è secondo col motore arrosto e Volonterio terzo. Una autentica buffonata per la quale gli organizzatori dell'AC Milano non hanno giustificazioni: con sei macchine al via, primo non si dà il via alla gara nella parte centrale della manifestazione, secondo si pensa seriamente ad abbinarla con l'altra delle Sport. E non si dica delle differenze di cilindrata e di tempo: come giustificare l'ammissione di Volonterio che aveva girato oltre mezzo minuto più piano del miglior tempo in prova?

Naturalmente, spartendo i pani ed i pesci senza la dote divina di moltiplicarli, anche la prova delle 1000 e 1300 è di una povertà avvilente. Con un Buonapace che dispone di una bella Chevron B23 e di un motore vicino ai 200 HP, Gagliardi poco può con la sua 1000 di Ferraris dalla quale oramai tutti aspettano i miracoli. Il supermotore di Ferraris, poi, che solo un pilota della dote e dell'esperienza di Gagliardi può permettersi di guidare senza errori per la coppia altissima che determina utilizzi minimi, da sempre problemi di partenza.

Anche questa volta, quindi, Gagliardi deve inseguire la sua vittoria di classe che conquista con circa un giro di vantaggio sul secondo Stefanelli: un risultato bellissimo. Stesso discorso e stesso merito per Buonapace che non si è fatto tradire dall'emozione di una partenza confusa che ha portato in testa Moreschi e Piazzi. Moreschi ha provveduto da solo a togliersi dal comando andando dritto in variante (ma che assetto la sua Lola, sembra una Citroen due cavalli) mentre Piazzi è stato presto riassorbito.

Anche questa una gara senza lotta che avrebbe potuto prender vita insieme ai due litri dando anche a Buonapace la soddisfazione vera dell'assoluto tra le Sport. Infatti, dei nove partiti, « Lucien », Carletti e Govoni sono subito fuori per guasti e Serattini viene classificato ma a ben sette giri, poiché ha finito a tre cilindri anche se poteva essere secondo fra le 1000, con la sua bella Royale.

g. n.

TERZA COPPA SPORT - Gara nazionale di velocità - Monza, 29 giugno 1973.

LE CLASSIFICHE

Classe 1000 - 1. Giancarlo Gagliardi (Ferraris) 20 giri in 41'38"3, media 166,433 kmh; 2. Stefanelli (AMS) 42'28" e 1; 3. Serantini (Royale) a 7 giri. **Giro più veloce:** il 3. di Gagliardi alla media di 169,575 (tempo non comunicato).

Classe 1300 - 1. Stefano Buonapace (Chevron) 20 giri in 40'37"3, media 170,598 kmh; 2. Piazzi (Dallara) 42'05"3; 3. Moreschi (Lola) a 1 giro.

Giro più veloce: il 5. e l'11. di Buonapace in 2'00"4, media 172,574 kmh.

Classe 2000: 1. Giovanni Lise (Chevron) 20 giri in 45'24"9, media 152,592 kmh; 2. « Pooky » (Lola) a 5 giri; 3. Volonterio (Alfa T22) a 9 giri.

Giro più veloce: il 3. di Vittorio Brambilla (Abarth-Osella) in 1'50"4, media 188,315 kmh.

COPPA AGIP - Gara internazionale di velocità in circuito per vetture di Formula 3 - Monza, 29 giugno 1973.

LE CLASSIFICHE

1. batteria - 1. Carlo Giorgio (March) 8 giri in 16'06"9, media 172,013 kmh; 2. Grassi (Brabham) 16'13"2; 3. Pesenti Rossi (Brabham) 16'13"5; 4. Tenani (March) 16'21"8; 5. Jean Albert (March) 16'25"6; 6. Zampatti (Brabham) 16'26"6; 7. Sassi (Lotus) 16'26"8; 8. Ancherani (Brabham) 16'27"0; 9. Kessel (Brabham) a 1 giro; 10. Franzoso (March); 11. Provolo (Brabham).

Giro più veloce: il 6. di Giorgio in 1'58"3, media 175,739 kmh.

2. batteria - 1. Alberto Colombo (Brabham) 8 giri in 15'59"0, media 173,430 kmh; 2. Flammini (March) 16'01"0; 3. Mantova (Lotus) 16'01"3; 4. Bozzetto (March) 16'01"7; 5. Pavesi (Brabham) 16'02"1; 6. Francisci (Brabham) 16'05"2; 7. Cinotti (Brabham) 16'05"4; 8. Francia (Brabham) 16'13"2; 9. Lamby (GRD); 10. « Guido » (Lotus); 11. Pescia (March). **Giro più veloce:** il 7. di Flammini e l'8. di Cinotti in 1'56"8, media 177,996

FINALE

1. Carlo Giorgio (March) 10 giri in 19'55"8, media 173,873 kmh; 2. Francisci (Brabham) 19'58"7; 3. Cinotti (Brabham) 19'58"8; 4. Grassi (Brabham) 19'58"82; 5. Pavesi (Brabham) 19'58"90; 6. « Jean Albert » (March) 20'09"5; 7. Sassi (Lotus) 20'16"3; 8. Ancherani (Brabham) 20'25"9; 9. Zampatti (Brabham) 20'26"6; 10. Provolo (Brabham) 21'34"3; 11. Bozzetto (March); 12. Mantova (Lotus); 13. Colombo (Brabham); 14. Kessel (Brabham); 15. Pesenti (Brabham).

Giro più veloce: il 7. di Giorgio in 1'57"0, media 177,692 kmh.

Molto combattuta la MONTEPELLEGRINO a Pergusa considerata quasi una prova generale «TARGA»

Un «assoluto» tra pochi (e svetta l'ex... rapito)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

PERGUSA - Cosa succede quando una corsa in salita, non una giovane cronoscalata, ma una «classica» con una trentina di edizioni alle spalle, decide di lasciare la strada per trasferirsi in pista? È questa la domanda che un po' tutti, dagli organizzatori dell'A.C. Palermo agli appassionati siciliani si erano posti quando già al convegno di Taormina era scoppiata la bomba che la «Montepellegrino», classicissima corsa in salita, che si svolgeva praticamente alle porte di Palermo, si sarebbe corsa quest'anno sull'autodromo di Pergusa.

I motivi di questa novità vanno ricercati, oltre che in comprensibili esigenze di sicurezza, nella decisione del

CSAI di togliere alla cronoscalata ogni validità del campionato velocità. Stando così le cose i piloti siciliani si sarebbero trovati nella scomoda posizione di non avere nell'Isola neppure una gara con cui prendere punti di campionato. E così la Montepellegrino è andata in pista, facendo storcere magari il naso a qualche tradizionalista «fedelissimo», ma con soddisfazione della maggioranza dei piloti che fra l'altro, correndo in autodromo, acquisiscono punteggio prezioso per l'ambita «prima categoria».

La formula adottata prevedeva nove gare diverse, dalle 8,30 del mattino alle 19 del pomeriggio, con un breve intervallo per la colazione. Presenti praticamente tutte le classi e tutti i gruppi, con particolare interesse per le GT visto che la corsa era valida per il campionato velocità del gruppo 4, il discorso per l'assoluto (redatto in base alle velocità medie più elevate sull'intero percorso visto che i tempi impiegati non erano commensurabili, avendo le corse percorrenze diverse) era limitato alla Chevron B23 di «Amphicar», alla Fiat Abarth 2000 (ormai anzianotta) di «Manuelo» (che sarebbe poi l'ex rapito), cioè il figlio del costruttore Vassallo, alla Fiat Abarth 3000 otto cilindri che il messinese Franco Lisitano ha appena comprato da «Caterpillar», alla C.D.S. 1300 di Calascibetta oltre che a qualche «millino» AMS e Abarth e alle gruppo quattro più competitive, dal 911 S/2800 di Borri alla Alpine 1800 di Paolo Monti.

Nell'ultima corsa, quella riservata alle Sport «Amphicar» prendeva comodamente la testa, ma dopo dieci giri, cinque cioè dal termine, la temperatura dell'acqua saliva pericolosamente costringendolo al ritiro. Via libera quindi per «Manuelo» che non si lasciava sfuggire l'occasione per aggiudicarsi il primo «assoluto» della sua carriera.

Alle spalle del vincitore c'era stato un bellissimo duello tra l'AMS 1000 barchetta di Ceraolo e la Fiat Abarth 1000 di Emanuele Fichera. A soli tre giri dal termine, dopo che i due avevano corso praticamente appaiati per una dozzina di tornate, Ceraolo era costretto a fermarsi per l'interruzione di un cavo elettrico, lasciando via libera al bravo Fichera. Per il pilota dell'Ateneo-Jolly Club c'era però la consolazione di avere stabilito, prima del

ritiro, per ben due volte il giro record della classe.

Deludente, ancora una volta, il tre litri Abarth che con Lisitano è finito non solo dietro alle mille (il che a Pergusa è quanto dire), ma addirittura doppiato!

Nelle 1300 gruppo 4 c'è stata una corsa formidabile di Rombolotti e Paolo Monti che insieme a «Vagabondo» erano venuti in Sicilia per portare a casa punti di campionato. Dopo che «Vagabondo» si fermava quasi subito col motore KO, Monti conduceva con sufficiente tranquillità su Rombolotti (handicappato obiettivamente da un motore non proprio fresco) quando era costretto a fermarsi per un minuto e dieci secondi per riattaccare un filo del morsetto della batteria che si era staccato. Riprendeva quindi in seconda

RINCIONE 1° a tavolino

PERGUSA - Al termine della gara, dopo sommarie verifiche tecniche, è stato tolto di classifica, nella 1000 gr. 1 il vincitore Aiello (condotti lucidati): vince così la categoria «Rincione» che reclamato a sua volta da Agosta è risultato regolare, come pure il reclamante.

posizione, rendendosi protagonista di uno spettacolare inseguimento (che ha esaltato un pubblico — pagante — superiore anche a quello visto con la Coppa Città di Enna, dove c'erano gente del Calibro di Elford, Merzario, Edwards, Hezemans) che vedeva Monti guadagnare circo otto secondi a giro, ma non riusciva a riacciuffare, a fine gara, Rombolotti per solo tre secondi e mezzo.

L'operazione «trasferimento» della Montepellegrino, insomma, si è conclusa positivamente e questo primo «incontro» tra l'organizzazione palermitana e l'autodromo di Pergusa è andato abbastanza bene, può essere una premessa abbastanza valida per un eventuale sviluppo futuro. Qualcuno già parla di Targa Florio...

Giulio Mangano

Squalifiche a TRAPANI

PERGUSA - Verifiche a scoppio ritardato anche per la Trapani-Erice. La classifica delle 1000 gruppo 1 viene rivoluzionata. «Saltano» il secondo (Agosta - Condotti di aspirazione della 127) e il quarto (Serio - Camera di scoppio dell'A 112). Secondo diventa quindi Livigni mentre «Linus» è ora terzo.

● Raffaele Restivo aveva vinto lo scorso anno la «Montepellegrino» su strada con l'Abarth Osella Duemila. Quest'anno, non avendo una macchina competitiva, ha accettato sportivamente di correre con una 500 gruppo 2 preparata da un giovane appassionato palermitano. Dopo aver stabilito il quarto tempo di classe in prova, l'avvocato-jet in corsa era «ingarellato» per la posizione di testa; ma a qualche giro dal termine era costretto a ritirarsi per la rottura di una valvola. Unica consolazione l'aver stabilito il giro record della classe.

31. «MONTEPELLEGRINO» - «COPPA ACHILLE VARZI - Gara nazionale di velocità in circuito valida per il campionato italiano di velocità e per il campionato FISA Gran Turismo (Gruppo 4) - Autodromo di Pergusa, 29 giugno 1973.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 1000 - 1. Luigi Aiello (Autobianchi A 112) 24'08"4 media 120,418 kmh; 2. «Rincione» (Innocenti Mini Cooper) 24'19"9; 3. Agosta (Fiat 127) 24'20"0; 4. Messina (Fiat 127) 24'37"7; 5. Terrana (Fiat 127) 24'49"7; 6. «Antony» (Fiat 127) 24'51"9; 7. Amorello (Autobianchi A 112) 24'54"4; 8. Di Stefano (Innocenti Mini Cooper) a 1 giro; 9. «Robby» (Autobianchi A 112) a 1 giro; 10. Grimaudo (Fiat 127) a 1 giro; 11. Gatto (Fiat 850) a 1 giro; 12. «Linus» (Autobianchi A 112) a 3 giri.

Giro più veloce: il 5. di «Linus» in 2'21"4 a 123,352 kmh di media.

Classe 1150 - 1. Matteo Vasta 22'28"3 media 129,363 kmh; 2. Donato 22'28"6; 3. Mertoli 22'32"5; 4. Lauria 23'14"9; 5. Zingano 24'37"6; 6. Carrotta a 7 giri (tutti su Fiat 128).

Giro più veloce: il 7. di Mertoli in 2'12" a 132,136 kmh di media.

Classe 1300 - 1. Giampaolo Ceraolo (Fiat 128 Coupé) 22'10"8 media 131,064 kmh; 2. André (Fiat 128 Coupé) 23'06"4; 3. Costantino (Fiat 128) 23'06"7; 4. «Chivas» (Simca 1000 Rallye) 24'12"2; 5. Macchiarella (Fiat 128 Rallye) a 1 giro; 6. Vintaloro (Fiat 128) a 7 giri.

Giro più veloce: il 10. di Ceraolo in 2'10"3 a 133,860 kmh di media.

Classe 1600 - 1. Filippo Pileri (Alfa Romeo GTV) 24'05" media 120,706 kmh; 2. Anzalone (Mazda) a 1 giro; 3. Olivieri (Alfa Romeo Giulia Super) a 1 giro.

Giro più veloce: il 2. e il 6. di Pileri in 2'22"1 a 122,744 kmh di media.

Classe 2000 - 1. Giacchino Di Giuseppe (Alfa Romeo GTV) 22'09"8 media 131,162 kmh; 2. La Rosa (Alfa Romeo) 22'38"2.

Giro più veloce: il 7. di Di Giuseppe in 2'10"4 a 133,758 kmh di media.

GRUPPO 2

Classe 500 - 1. Laganà 22'48"3 media 114,725 kmh; 2. Masucci 22'49"8; 3. Petralia 23'38"2; 4. Farina a 1 giro; 5. Emma a 2 giri; 6. La Monica a 5 giri; 7. Restivo a 6 giri (tutti su Fiat 500).

Giro più veloce: il 3. di Restivo in 2'27" e 2 a 118,492 kmh di media.

Classe 600 - 1. Antonino Puglisi 23'28" media 111,490 kmh; 2. Iapichino a 1 giro; 3. «Ciopi» a 2 giri; 4. La Pera a 3 giri; 5. Russo a 7 giri; 6. Cavallaro a 8 giri (tutti su Fiat Abarth 595).

Giro più veloce: il 3. di «Ciopi» in 2'17"7 a 126,667 kmh.

Classe 700 - 1. «Cucciolo» 22'27"3 media 129,459 kmh; 2. Grieco 23'11"2; 3. «Heart Mad» 23'15"7; 4. Durso a 1 giro; 5. Sala a 7 giri (tutti su Fiat Abarth 695).

Giro più veloce: il 10. di «Cucciolo» in 2'11"4 a 132,740 kmh di media.

Classe 850 - 1. Russello 34'29"7 media 126,409 kmh; 2. Villa 35'13"1; 3. Briganti a 1 giro; 4. Rito a 2 giri; 5. Mini a 3 giri; 6. Bozzanca a 6 giri; 7. Licata a 11 giri; 8. Gerbino a 12 giri (tutti su Fiat-Abarth 850).

Giro più veloce: il 14. di Russello in 2'13"2 a 130,946 kmh di media.

Classe 1000 - 1. Emanuele Fichera 32'51"6 media 132,689 kmh; 2. «Jimmy» a 1 giro; 3. «Elzad» a 2 giri; 4. Buscemi a 2 giri; 5. Lo Piccolo a 6 giri; 6. Famoso a 7 giri; 7. Bonaccorso a 11 giri; 8. Lombardo (NSU) a 11 giri; 9. Procida a 12 giri (tutti su Fiat-Abarth 1000).

Giro più veloce: il 8. di Fichera in 2'02" e 4 a 142,450 kmh di media.

Classe 1150 - 1. Gino Caclì (Fiat 128 Coupé) 34'10"5 media 127,593 kmh; 2. Carnitella (Fiat) a 14 giri.

Giro più veloce: il 2. di Caclì in 2'06"8 a 137,555 kmh di media.

Classe 1300 - 1. La Cava 31'58"5 media 127,281 kmh; 2. Angiella a 1 giro; 3. Mannino a 10 giri (tutti su Alfa Romeo GTA Junior).

Giro più veloce: il 3. di Mannino in 2'10"7 a 133,451 kmh di media.

Classe 1600 - 1. Sergio Punzo (BMW) 31'07"1 media 140,126 kmh; 2. Castorflorio (Alfa Romeo GTV) a 1 giro.

Giro più veloce: il 12. di Punzo in 2'01" e 8 a 143,202 kmh di media.

Classe 2000 - 1. Pasquale Di Monaco (BMW 2002) in 30'07"8 media 144,723 kmh; 2. Di Gregorio (BMW 2002) a 1 giro.

Giro più veloce: il 13. di Di Monaco in 1'58"8 a 146,818 kmh di media.

Classe 1300 - 1. Paolo Ferrari Ruffino (Fulvia HF 1,3) 33'09"8 media 131,487 kmh; 2. Ferraro (Fulvia HF) 34'58"4; 3. «Sullivan» (Fiat X 1/9) a 1 giro; 4. Gulisano (Fulvia HF 1,3) a 1 giro; 5. Nassa (Fulvia HF 1,3) a 2 giri; 6. Arrostuto (Fiat X 1/9) a 2 giri; 7. Aguglia (Simca Coupé) a 12 giri.

Giro più veloce: non pervenuto.

Classe 1600 - 1. «Black Shiver» (Alpine Renault) 32'47"3 media 132,991 kmh; 2. Doria (Alpine Renault) 33'20"7; 3. Corrado (Fulvia HF) 33'23"7; 4. Casella (Fulvia HF) 34'13"7; 5. Pirrone (Alpine Renault) a 6 giri; 6. Continella (Alpine Renault) a 7 giri.

Giro più veloce: il 9. di «Black Shiver» in 2'07" a 137,338 kmh di media.

GRUPPO 4

Classe 1000 - 1. Giuseppe Valenza (Fiat Abarth OTS) 43'11"1 media 127,898 kmh; 2. «Poker» (Fiat Abarth OTS) 43'28"5; 3. Sparatore (Fiat Abarth OTS) 44'24"9; 4. «Athos» (Fiat Abarth OTS) a 1 giro; 5. Sidoti Abate (Fiat 850 Coupé Sport) a 4 giri; 6. Alessi (Bertone Racer) 42'34" e 8 a 5 giri.

Giro più veloce: il 16. di Valenza in 2'10"4 a 133,758 kmh di media.

Classe 1300 - 1. Sergio Rombolotti (Alpine Renault) 42'06"3 media 144,987 kmh; 2. Monti (Alpine Renault) 42'09"7; 3. Garufi (Fulvia HF) 42'38"6; 4. «Vagabondo» (Alpine Renault) a 14 giri.

Giro più veloce: il 21. di Monti in 1'51"1 a 156,994 kmh di media.

Classe 1600 - 1. Paolo De Luca (Alfa Romeo GTA) 40'16"4 media 144,363 kmh; 2. Gagliano (Alfa Romeo GTA) a 1 giro; 3. Betto (Fiat 124 Spider) a 1 giro; 4. Rombolotti (Alpine Renault) a 3 giri; 5. Litrico (Alfa Romeo GTA) a 17 giri; 6. Caliceti (Alpine Renault) a 17 giri.

Giro più veloce: il 2. di Litrico in 1'52"1 a 155,593 kmh di media.

Classe 2000 - 1. Paolo Monti (Alpine Renault) 39'18"5 media 155,303 kmh; 2. «Tambauto» (Porsche 911) 39'42"1; 3. «King» (Alpine Renault) a 1 giro; 4. Barbanti (Alfa Romeo Duetto) a 3 giri.

Giro più veloce: il 2. di Monti in 1'50" a 158,564 kmh di media.

Oltre 2000 - 1. Giuseppe De Gregorio (Pantera De Tomaso) 40'07"3 media 137,664 kmh; 2. Marchiolo (Porsche 911 2.4) 41'18"4; 3. Borri (Porsche 911 2.8) a 3 giri.

Giro più veloce: il 9. di Borri in 1'43"7 a 168,197 kmh di media.

GRUPPO 5

Classe 1000 - 1. Emanuele Fichera (Fiat Abarth 1000 Barchetta) 28'31"2 media 152,905 kmh; 2. Patané (Fiat Abarth 1000 Barchetta) 28'32"3; 3. Ceraolo (AMS 1000 Barchetta) a 3 giri; 4. La Mazza (OMS) a 13 giri.

Classe 1300 - 1. Totò Calascibetta (CDS 1300) 3'46"7.

Giro più veloce: il 2. di Calascibetta in 1'49"2 a 151,725 kmh di media.

Classe 1600 - 1. Francesco Virzi (Alfa Romeo Giulia SZ) 29'23" media 108,827 kmh.

Giro più veloce: il 5. di Virzi in 2'36"8 a 111,308 kmh di media.

Classe 2000 - 1. «Manuelo» (Fiat Abarth 2000) 26'58"6 media 161,540 kmh; 2. «Amphicar» (Chevron B23) a 5 giri.

Giro più veloce: il 2. di «Manuelo» in 1'40" a 174,246 kmh di media.

Classe 3000 - 1. Franco Lisitano (Fiat Abarth 3000) 27'24"1 media 148,524 kmh.

Giro più veloce: il 12. di Lisitano in 1'55" a 151,670 kmh di media.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. «Manuelo» (Fiat Abarth 2000) 15 giri in 26'58"5 a 161,640 kmh di media; 2. Monti (Renault Alpine 1800) 21 giri in 39'18"5 a 155,303 kmh; 3. «Tambauto» (Porsche 911/2000) 21 giri in 39'42"1 e 1 a 153,764 kmh; 4. Fichera (Fiat Abarth 1000) 15 giri in 28'31"2 a 152,905 kmh; 5. Patané (Fiat Abarth 1000) 15 giri in 28'32"3 a 152,794 kmh; 6. Rombolotti (Alpine Renault 1300) 21 giri in 42'06"3 a 144,987 kmh; 7. Monti (Alpine Renault 1300) 21 giri in 42'09"7 a 144,792 kmh; 8. Di Monaco (BMW 2002) 15 giri in 30'07"8 a 144,723 kmh; 9. Di Gregorio (BMW 2002) 15 giri in 30'19"8 a 143,768 kmh; 10. Punzo (BMW 1600) 15 giri in 31'07"1 a 140,126 kmh; 11. «Black Shiver» (Renault Alpine 1600 Gruppo 3) 15 giri in 32'47"3 a 132,991 kmh; 12. Fichera (Fiat Abarth 1000 Gruppo 2) 15 giri in 32'15"6 a 132,669 kmh; 13. Ruffino Ferrari (Lancia Fulvia HF 1,3 Gruppo 3) 15 giri in 33'09"8 a 131,457 kmh; 14. Di Giuseppe (Alfa Romeo 2000 GTV Gruppo 1) 10 giri in 22'09"8 a 131,162 kmh; 15. Doria (Renault Alpine 1600 Gruppo 3) 15 giri in 33'20" a 130,815 kmh.

FITTI-STEW coppia turismo al Nurburgring

SAARBRÜCKEN - Saltate due corse (Estoril e Brno) del Campionato europeo vetture turismo, la quarta prova valida per la competizione si svolgerà domenica 8 luglio al Nurburgring, organizzata dall'ADAC-Saarland che non ha certamente lesinato gli sforzi per dare alla gara un titolo di grande prestigio.

Alla partenza delle «6 ore» del G.P. Turismo, saranno, infatti, ed in coppia su una Ford-Capri RS, i due più illustri campioni del mondo odierno della F. 1: Emerson Fittipaldi, iridato in carica, e il suo predecessore Jackie Stewart. Entrambi hanno precedenti nelle corse turismo, soprattutto Stewart che si è già cimentato in campo europeo al Paul Ricard, e a Monza dove fu fermato a pochi giri dalla vittoria da un improvviso arresto del motore.

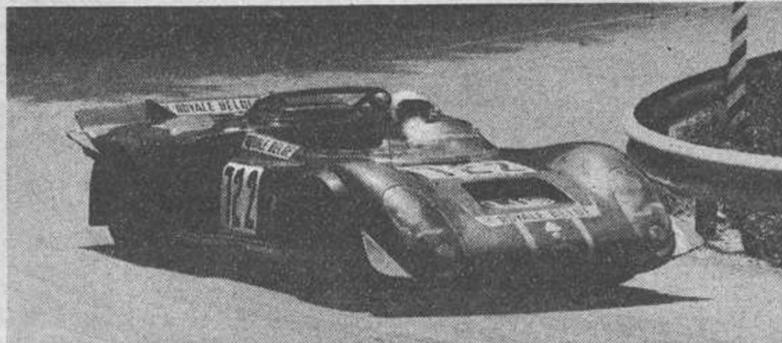
Ma al G.P. del Nurburgring l'interesse non si riverbererà soltanto sulla coppia Fittipaldi-Stewart in quanto le due principali concorrenti al titolo, Ford e BMW, si presenteranno particolarmente agguerrite. La prima potrà contare, inoltre, anche su Dieter Glemser (campione 1972) che farà coppia con Jochen Mass (campione 1972), nonché su John Fitzpatrick, che doveva fare coppia con il povero Gerry Birrell, per il quale la Ford sta cercando un «secondo» di gran nome. La BMW si presenterà con due sole macchine ufficiali, ma i piloti che Jochen Neerpasch metterà in campo non sono da meno dei loro titolati avversari, rispondendo ai nomi di Chris Amon, Hans J. Stuck e Dieter Quester-Toine Hezemans.

La BMW Casa, che in gara sarà affiancata anche da Schnitzer e dall'Alpina, ha molto lavorato sui motori, che pare possano dare ora più di 380 HP, ma soprattutto sulla carrozzeria che presenterà uno spoiler posteriore e prese d'aria sopra il parabrezza, al fine di convogliare l'aria sul predetto spoiler. Con una vettura di quel tipo Hans Stuck ha girato al Nurburgring in 8'15" lasciando addirittura senza parola Jochen Mass allorché ha saputo la notizia.

Le prove ufficiali si svolgeranno nei giorni di venerdì 6, dalle 10 alle 12 e dalle 14 alle 18 e di sabato 7 luglio, dalle 8 alle 12 e dalle 14 alle 17. La partenza, tipo Indianapolis, verrà data alle ore 11 di domenica 8 luglio e il termine della gara è fissato per le ore 17. Alle 20,30 allo Sporthotel Tribune avrà luogo la premiazione.

Cinque anni dopo
MONOPOLI ritrova
anche GARGANO

L'avv. fa S. PAOLO



Paolo Gargano, vincitore a tempo di record della salita di Monopoli al volante della sua Alfa 33-3. La gara era stata sospesa per 5 anni

MONOPOLI - Nel giorno del suo onomastico l'«avvocato volante» Paolo Gargano ha festeggiato, nel migliore modo, a ritmo di primato, una esaltante e prestigiosa vittoria nella VIII edizione della Coppa Città di Monopoli, trofeo Agip.

La gara è finalmente ripresa, dopo ben cinque anni di penosa sospensione, per merito dei diligenti ed instancabili organizzatori dell'A.C. Bari, che dopo le strenue lotte con le autorità tutorie l'hanno spuntata nell'aver la tanto sospirata autorizzazione... A dire il vero, forse è stata la più bella edizione che si sia mai fatta a Monopoli.

Nelle prove ufficiali della vigilia (assente dell'ultima ora il calabrese Scioia), in aria sentore di primato dopo le belle «salite» dei due rivali amici Bernasconi su AMS e soprattutto Gargano al volante di un'Alfa 33-3.

La lotta per l'assoluto, in pratica sarebbe stata ristretta a questi due piloti baresi con terzo incomodo Barberia su una Lola Abarth.

Così il giorno dopo, sotto un caldo tropicale, la gara è iniziata con la disputa della formula 4 K. 250, prova valida per il Campionato Italiano, dove i due Ghergo si sono piazzati ai primi due posti. Subito dopo salivano le vetture del gr. 1 con Giuliano Gentile protagonista indiscusso alla guida di una ottima Alfa GTV.

Indi il gr. 3 con Vanni Salamina su HF 1.3, vincitore sul sottoscritto, e Gigi Tommasi su Alpine Renault 1.6 in evidenza nella seconda classe e primo del gr. 3.

Nel gr. 4 meritevole e grandiosa «cronoscalata» di Bruno Ottomano (tra l'altro proprietario della 33-3 del vincitore) che su GTA faceva registrare uno strepitoso tempo che per soli 76 centesimi di secondo non conquistava il 4. posto assoluto soffiandolo al pilota-preparatore-costruttore Ricciardi che guidava un mezzo di qualche centinaio di chili più leggero.

Nel gr. 2 ottime «performances» di Walter Poloni e di Francesco Palumbo della 3. classe e di Giovanni Fasano su Volvo nella 5. classe.

Come al solito le grosse e potenti vetture del gr. 5 hanno chiuso la cronoscalata.

Vittorio Bernasconi su AMS stupiva e «ghiacciava» tutti nel salire in 2' e soli tre secondi precedendo nella 2. classe il bravissimo Pasquale Barberio di due secondi portandosi al 1. posto assoluto della classifica provvisoria che poi si vedeva soffiare in extremis dall'ultimo a salire, Paolo Gargano, che scendendo sotto i due minuti polverizzava l'annoso record di Capuano del 1966 portando alla vittoria l'efficientissima Alfa 33-3.

Vito Lattanzio



Giuliano Gentile è risultato il più veloce fra le vetture del gruppo 1

VIII COPPA CITTA' DI MONOPOLI - Gara nazionale di velocità in salita - Monopoli, 29 giugno 1973.

K. 250: 1. Alvaro Ghergo (Tony Mono) 2'31"31, media 107,065 kmh; 2. Ghergo (MB) 2'34"90; 3. Anselmo (Tecno Duc.) 2'35"29; 4. Smacchia (Tecno Duc.) 2'41"32; 5. Catalano (Tecno Duc.) 2'53"44.

Gruppo 1
Classe 850: 1. Brunetti (Fiat 850) 2'54"90, media 92,624 kmh; 2. Casillo (Mini Minor) 3'20"30; 3. Antonacci (Mini Minor) 3'25"22.
Classe 1000: 1. Piero De Marco (A-112) 2'44"35, media 98,570 kmh; 2. Marche-

se (M. Cooper) 2'47"66; 3. «Gitan I» (A-112) 2'48"77.

Classe 1150: 1. Amoroso (Fiat 128 S) 2'33"46, media 105,565 kmh; 2. Triggiani (Fiat 128 S) 2'33"91; 3. Damanti (Fiat 128 S) 2'34"20.

Classe 1300: 1. Santamato (Fiat 128 S) 2'29"80, media 108,144 kmh; 2. «Jean Jack» (Fiat 128 S) 2'34"38; 3. Leone (Simca R.) 2'34"47.

Classe 1600: 1. Giuliano Gentile (A.R. GTV) 2'28"37, media 109,186 kmh; 2. «Zio Po» (A.R. GTV) 2'39"00; 3. Brienza (A.R. GTV) 2'40"75.

Classe 2000: 1. De Angelis (Opel) 2'35"54, media 104,153 kmh; 2. Vecchione (A.R.) 2'35"64.

Gruppo 3
Classe 1300: 1. Vanni Salamina (Lancia HF) 2'31"44, media 106,973 kmh; 2. Lattanzio (Lancia Montec.) 2'50"34; 3. Capozza (Lancia Zagato) 3'00"44.

Classe 2000: 1. Gigi Tommasi (Alpine R.) 2'19"78, media 115,896 kmh; 2. De Vito (Alpine R.) 2'27"92.

Gruppo 2
Classe 500: 1. Licciulli (Fiat 500) 2'40"38, media 101,110; 2. Morabito (Fiat 500) 2'46"36; 3. Magdalone (Fiat 500) 2'55"95.

Classe 850: 1. Aiello (Fiat Abarth) 2'25"59, media 111,271; 2. Esposito (Fiat Abarth) 2'29"62; 3. Carmagnola (Fiat Abarth) 2'39"30.

Classe 1300: 1. Walther Poloni (A.R. GTA) 2'14"92, media 120,071 kmh; 2. Palumbo (Abarth 1000) 2'15"26; 3. Cardone (Abarth 1000) 2'19"06.

Classe 1600: 1. Lavecchia (A.R. GT) 2'20"21, media 115,541 kmh.

Classe 2000: 1. Giovanni Fasano (Volvo) 2'19"14, media 116,429 kmh; 2. Cioffi (A.R. GT) 2'21"69; 3. Marazia (A.R. GT) 2'29"67.

Gruppo 4
Classe 1600: 1. Bruno Ottomano (A.R. GTA) 2'12"91, media 121,887 kmh; 2. Macario (Lancia F.) 2'36"49; 3. Verdegiglio (Lancia F.) 3'05"20.

Classe 2000: 1. Memmo (Fiat Abarth) 2'53"87, media 93,162 kmh.

Gruppo 5
Classe 1300: 1. Vittorio Bernasconi (AMS) 2'03"03, media 131,875 kmh; 2. Barberio (Lola) 2'05"73; 3. Tagliaferro (A.R.) 2'16"49.

Classe 1600: 1. Ricciardi (Ricciardi) 2'12"15, media 122,700 kmh.

Classe 3000: 1. Paolo Gargano (A.R. 33-3) 1'59"45, media 136,622 kmh.

Classifica assoluta
1. Paolo Gargano (Alfa 33-3) 1'59"45, media 136,622 kmh; 2. Bernasconi (AMS) 2'03"03; 3. Barberio (Lola Abarth) 2'05"73; 4. Ricciardi (Ricciardi) 2'12"15; 5. Ottomano (Alfa GTA) 2'12"91; 6. Poloni (Alfa GTA) 2'14"92; 7. Palumbo (Abarth 1000) 2'15"26; 8. Tagliaferro (Alfa Romeo) 2'16"49.

Il nettuniano Venturi incappato in una testa-coda ad un tornante e con la sua Brabham con rapporti più da pista che da salita si è insediato al terzo posto assoluto conquistando il successo nella categoria Formule davanti a «Shangry-là» e al rallista Fasan che anche in questa specialità ha dimostrato di avere della grinta.

Molto bello lo spettacolo offerto dallo svizzero Haldi, 1. assoluto del gr. 4 davanti ad avversari come Greger e Fischhaber: da rilevare che Gianni Varese al volante di una Lola Abarth ha fatto il vuoto davanti a sé migliorando il primato detenuto dal tedesco

Federhofer di circa quaranta secondi. Mentre Soria della Nord-Ovest si è imposto a tempo di record nella 1000 Sport davanti all'ascolano Ciuti. Da citare anche nella Gran Turismo il portatore della Brescia Corse: Bersano che si è aggiudicato la 1300 davanti alla brava Rosadele Facetti migliorando di oltre 14" il primato da lui detenuto. Impressionante l'exploit del tedesco Mander assoluto del Turismo e nuovo primatista della classe 2000. Dovremo anche accennare alla bella vittoria di Boeris davanti a Morelli nella 1600 Sport, di Baldo nella 1000 corsa biposto, del nuovo primatista Spica nella 1000, di Fiegel nella 1600 e di Rovida nella 2000 del Gruppo Gran Turismo Speciale. Dei nuovi primatisti della Turismo gr. 2 il trentino Pera (850), il cremonese Galmozzi (1150), il trentino Streghetto (1600); gli altri vincitori di classe, Piacentini (1000), Willer (1300) e Martini.

Non vorremmo essere fraintesi. Non vorremmo cioè che la nostra premessa circa la validità dei risultati ottenuti dagli altri vincitori di gruppo e di classe fosse interpretata come una super valutazione della vittoria ottenuta a tempo di primato da Mauro Nesti. Nessuno potrà dimenticare lo spettacolo offerto dal pilota della Cebra al volante della sua March BMW nella sua caccia al primato della classifica al record ufficiale della corsa detenuto dal 1969 da Peter Schetty su Ferrari 112 E (10'58"61) e a quello ufficioso stabilito nelle prove della passata edizione dal francese Xavier Perrot su March 722 (10'56"79). Con la sua gara Nesti ha dato l'accento a questa esaltante giornata dell'automobilismo trentino e nazionale, quella che l'A.C. Trento ha offerto con una impeccabile organizzazione alla corale presenza di oltre sessantamila spettatori sparsi ovunque nei punti dove più veloci sfrecciavano le vetture. Su questo nastro d'asfalto Nesti che già nelle prove era salito in 10'59"29, ha affrontato la gara con cipiglio da guascone, e con cipiglio da guascone l'ha conclusa portando la sua March al trionfo assoluto con il nuovo record: 10'50"43 pari a kmh 95,756.

In base alle prove il suo più diretto avversario avrebbe dovuto essere il francese Denis Rua al volante di una March 722 con la quale il connazionale Mieusset aveva dominato nelle precedenti prove del Campionato Europeo della Montagna. Ma Rua che in prova aveva ottenuto un ottimo 11'02"20 nonostante un sorpasso è partito, come da regolamento, all'ultimo posto delle formule, vedeva infrangersi il suo tentativo di avvicinarsi quanto meno al record di Nesti causa una picchiata, senza conseguenze.

Se la corsa di Nesti può essere definita stupenda, poderosa, la 33. edizione della Trento-Bondone che nel suo albo d'Oro vanta i nomi di Cabianca, Valenzano, Trips, Barth, Govoni, Greger, Scarfiotti, Mitter, Schetty e Facetti è esplosa però non soltanto perché Nesti ha demolito un primato ritenuto fino ad oggi eccezionale, ma soprattutto se si tiene conto dell'alto livello tecnico raggiunto dalla gara. Infatti, come abbiamo detto, sono stati migliorati ben altri dieci primati di classe. E' il caso di parlarne perché dimenticarli per l'assoluto non sarebbe assolutamente giusto. Al di là del vincitore assoluto infatti la corsa trentina ha detto molte altre cose interessanti. Ha fatto anzitutto risaltare la bravura di altri piloti, come Pilone, Venturi, lo spagnolo Fernandez, «Shangry-là», il tedesco Abt, lo svizzero Haldi, il rallista Fasan, il cinquantottenne Greger, il tedesco Fischhaber che hanno compiuto scalate esaltanti. Pilone su Abarth Osella con un prezioso 11'13"38 inferiore al record di classe di Ortnier, si è piazzato alle spalle del toscano.

Il nettuniano Venturi incappato in una testa-coda ad un tornante e con la sua Brabham con rapporti più da pista che da salita si è insediato al terzo posto assoluto conquistando il successo nella categoria Formule davanti a «Shangry-là» e al rallista Fasan che anche in questa specialità ha dimostrato di avere della grinta.

Molto bello lo spettacolo offerto dallo svizzero Haldi, 1. assoluto del gr. 4 davanti ad avversari come Greger e Fischhaber: da rilevare che Gianni Varese al volante di una Lola Abarth ha fatto il vuoto davanti a sé migliorando il primato detenuto dal tedesco

Federhofer di circa quaranta secondi. Mentre Soria della Nord-Ovest si è imposto a tempo di record nella 1000 Sport davanti all'ascolano Ciuti. Da citare anche nella Gran Turismo il portatore della Brescia Corse: Bersano che si è aggiudicato la 1300 davanti alla brava Rosadele Facetti migliorando di oltre 14" il primato da lui detenuto. Impressionante l'exploit del tedesco Mander assoluto del Turismo e nuovo primatista della classe 2000. Dovremo anche accennare alla bella vittoria di Boeris davanti a Morelli nella 1600 Sport, di Baldo nella 1000 corsa biposto, del nuovo primatista Spica nella 1000, di Fiegel nella 1600 e di Rovida nella 2000 del Gruppo Gran Turismo Speciale. Dei nuovi primatisti della Turismo gr. 2 il trentino Pera (850), il cremonese Galmozzi (1150), il trentino Streghetto (1600); gli altri vincitori di classe, Piacentini (1000), Willer (1300) e Martini.

Non vorremmo essere fraintesi. Non vorremmo cioè che la nostra premessa circa la validità dei risultati ottenuti dagli altri vincitori di gruppo e di classe fosse interpretata come una super valutazione della vittoria ottenuta a tempo di primato da Mauro Nesti. Nessuno potrà dimenticare lo spettacolo offerto dal pilota della Cebra al volante della sua March BMW nella sua caccia al primato della classifica al record ufficiale della corsa detenuto dal 1969 da Peter Schetty su Ferrari 112 E (10'58"61) e a quello ufficioso stabilito nelle prove della passata edizione dal francese Xavier Perrot su March 722 (10'56"79). Con la sua gara Nesti ha dato l'accento a questa esaltante giornata dell'automobilismo trentino e nazionale, quella che l'A.C. Trento ha offerto con una impeccabile organizzazione alla corale presenza di oltre sessantamila spettatori sparsi ovunque nei punti dove più veloci sfrecciavano le vetture. Su questo nastro d'asfalto Nesti che già nelle prove era salito in 10'59"29, ha affrontato la gara con cipiglio da guascone, e con cipiglio da guascone l'ha conclusa portando la sua March al trionfo assoluto con il nuovo record: 10'50"43 pari a kmh 95,756.

Una falce di records compreso quello assoluto di NESTI al quinto successo consecutivo

Dieci al BONDONE

TRENTO - La 30. edizione della Trento-Bondone, quinta prova del Campionato d'Europa della Montagna è paragonabile ad una bottiglia di spumante che sia stata vigorosamente agitata prima dell'apertura. La vedete riempirsi di bollicine sicché appena fatto saltare il tappo il contenuto esce con violenza e magari vi investe.

Però perché questa virtuale esplosione si verifichi è indispensabile (appunto) togliere il tappo. Anche se gli exploits che hanno portato all'abbassamento di ben dieci primati di classe non sono stati pochi, essi hanno prodotto soltanto una serie di bollicine più o meno grosse: l'esplosione è avvenuta soltanto quando sono scesi in campo i pezzi grossi dell'artiglieria automobilistica.

Non vorremmo essere fraintesi. Non vorremmo cioè che la nostra premessa circa la validità dei risultati ottenuti dagli altri vincitori di gruppo e di classe fosse interpretata come una super valutazione della vittoria ottenuta a tempo di primato da Mauro Nesti. Nessuno potrà dimenticare lo spettacolo offerto dal pilota della Cebra al volante della sua March BMW nella sua caccia al primato della classifica al record ufficiale della corsa detenuto dal 1969 da Peter Schetty su Ferrari 112 E (10'58"61) e a quello ufficioso stabilito nelle prove della passata edizione dal francese Xavier Perrot su March 722 (10'56"79). Con la sua gara Nesti ha dato l'accento a questa esaltante giornata dell'automobilismo trentino e nazionale, quella che l'A.C. Trento ha offerto con una impeccabile organizzazione alla corale presenza di oltre sessantamila spettatori sparsi ovunque nei punti dove più veloci sfrecciavano le vetture. Su questo nastro d'asfalto Nesti che già nelle prove era salito in 10'59"29, ha affrontato la gara con cipiglio da guascone, e con cipiglio da guascone l'ha conclusa portando la sua March al trionfo assoluto con il nuovo record: 10'50"43 pari a kmh 95,756.

In base alle prove il suo più diretto avversario avrebbe dovuto essere il francese Denis Rua al volante di una March 722 con la quale il connazionale Mieusset aveva dominato nelle precedenti prove del Campionato Europeo della Montagna. Ma Rua che in prova aveva ottenuto un ottimo 11'02"20 nonostante un sorpasso è partito, come da regolamento, all'ultimo posto delle formule, vedeva infrangersi il suo tentativo di avvicinarsi quanto meno al record di Nesti causa una picchiata, senza conseguenze.

Se la corsa di Nesti può essere definita stupenda, poderosa, la 33. edizione della Trento-Bondone che nel suo albo d'Oro vanta i nomi di Cabianca, Valenzano, Trips, Barth, Govoni, Greger, Scarfiotti, Mitter, Schetty e Facetti è esplosa però non soltanto perché Nesti ha demolito un primato ritenuto fino ad oggi eccezionale, ma soprattutto se si tiene conto dell'alto livello tecnico raggiunto dalla gara. Infatti, come abbiamo detto, sono stati migliorati ben altri dieci primati di classe. E' il caso di parlarne perché dimenticarli per l'assoluto non sarebbe assolutamente giusto. Al di là del vincitore assoluto infatti la corsa trentina ha detto molte altre cose interessanti. Ha fatto anzitutto risaltare la bravura di altri piloti, come Pilone, Venturi, lo spagnolo Fernandez, «Shangry-là», il tedesco Abt, lo svizzero Haldi, il rallista Fasan, il cinquantottenne Greger, il tedesco Fischhaber che hanno compiuto scalate esaltanti. Pilone su Abarth Osella con un prezioso 11'13"38 inferiore al record di classe di Ortnier, si è piazzato alle spalle del toscano.

Il nettuniano Venturi incappato in una testa-coda ad un tornante e con la sua Brabham con rapporti più da pista che da salita si è insediato al terzo posto assoluto conquistando il successo nella categoria Formule davanti a «Shangry-là» e al rallista Fasan che anche in questa specialità ha dimostrato di avere della grinta.

Molto bello lo spettacolo offerto dallo svizzero Haldi, 1. assoluto del gr. 4 davanti ad avversari come Greger e Fischhaber: da rilevare che Gianni Varese al volante di una Lola Abarth ha fatto il vuoto davanti a sé migliorando il primato detenuto dal tedesco

Federhofer di circa quaranta secondi. Mentre Soria della Nord-Ovest si è imposto a tempo di record nella 1000 Sport davanti all'ascolano Ciuti. Da citare anche nella Gran Turismo il portatore della Brescia Corse: Bersano che si è aggiudicato la 1300 davanti alla brava Rosadele Facetti migliorando di oltre 14" il primato da lui detenuto. Impressionante l'exploit del tedesco Mander assoluto del Turismo e nuovo primatista della classe 2000. Dovremo anche accennare alla bella vittoria di Boeris davanti a Morelli nella 1600 Sport, di Baldo nella 1000 corsa biposto, del nuovo primatista Spica nella 1000, di Fiegel nella 1600 e di Rovida nella 2000 del Gruppo Gran Turismo Speciale. Dei nuovi primatisti della Turismo gr. 2 il trentino Pera (850), il cremonese Galmozzi (1150), il trentino Streghetto (1600); gli altri vincitori di classe, Piacentini (1000), Willer (1300) e Martini.

Non vorremmo essere fraintesi. Non vorremmo cioè che la nostra premessa circa la validità dei risultati ottenuti dagli altri vincitori di gruppo e di classe fosse interpretata come una super valutazione della vittoria ottenuta a tempo di primato da Mauro Nesti. Nessuno potrà dimenticare lo spettacolo offerto dal pilota della Cebra al volante della sua March BMW nella sua caccia al primato della classifica al record ufficiale della corsa detenuto dal 1969 da Peter Schetty su Ferrari 112 E (10'58"61) e a quello ufficioso stabilito nelle prove della passata edizione dal francese Xavier Perrot su March 722 (10'56"79). Con la sua gara Nesti ha dato l'accento a questa esaltante giornata dell'automobilismo trentino e nazionale, quella che l'A.C. Trento ha offerto con una impeccabile organizzazione alla corale presenza di oltre sessantamila spettatori sparsi ovunque nei punti dove più veloci sfrecciavano le vetture. Su questo nastro d'asfalto Nesti che già nelle prove era salito in 10'59"29, ha affrontato la gara con cipiglio da guascone, e con cipiglio da guascone l'ha conclusa portando la sua March al trionfo assoluto con il nuovo record: 10'50"43 pari a kmh 95,756.

In base alle prove il suo più diretto avversario avrebbe dovuto essere il francese Denis Rua al volante di una March 722 con la quale il connazionale Mieusset aveva dominato nelle precedenti prove del Campionato Europeo della Montagna. Ma Rua che in prova aveva ottenuto un ottimo 11'02"20 nonostante un sorpasso è partito, come da regolamento, all'ultimo posto delle formule, vedeva infrangersi il suo tentativo di avvicinarsi quanto meno al record di Nesti causa una picchiata, senza conseguenze.

Se la corsa di Nesti può essere definita stupenda, poderosa, la 33. edizione della Trento-Bondone che nel suo albo d'Oro vanta i nomi di Cabianca, Valenzano, Trips, Barth, Govoni, Greger, Scarfiotti, Mitter, Schetty e Facetti è esplosa però non soltanto perché Nesti ha demolito un primato ritenuto fino ad oggi eccezionale, ma soprattutto se si tiene conto dell'alto livello tecnico raggiunto dalla gara. Infatti, come abbiamo detto, sono stati migliorati ben altri dieci primati di classe. E' il caso di parlarne perché dimenticarli per l'assoluto non sarebbe assolutamente giusto. Al di là del vincitore assoluto infatti la corsa trentina ha detto molte altre cose interessanti. Ha fatto anzitutto risaltare la bravura di altri piloti, come Pilone, Venturi, lo spagnolo Fernandez, «Shangry-là», il tedesco Abt, lo svizzero Haldi, il rallista Fasan, il cinquantottenne Greger, il tedesco Fischhaber che hanno compiuto scalate esaltanti. Pilone su Abarth Osella con un prezioso 11'13"38 inferiore al record di classe di Ortnier, si è piazzato alle spalle del toscano.

Il nettuniano Venturi incappato in una testa-coda ad un tornante e con la sua Brabham con rapporti più da pista che da salita si è insediato al terzo posto assoluto conquistando il successo nella categoria Formule davanti a «Shangry-là» e al rallista Fasan che anche in questa specialità ha dimostrato di avere della grinta.

Molto bello lo spettacolo offerto dallo svizzero Haldi, 1. assoluto del gr. 4 davanti ad avversari come Greger e Fischhaber: da rilevare che Gianni Varese al volante di una Lola Abarth ha fatto il vuoto davanti a sé migliorando il primato detenuto dal tedesco

Federhofer di circa quaranta secondi. Mentre Soria della Nord-Ovest si è imposto a tempo di record nella 1000 Sport davanti all'ascolano Ciuti. Da citare anche nella Gran Turismo il portatore della Brescia Corse: Bersano che si è aggiudicato la 1300 davanti alla brava Rosadele Facetti migliorando di oltre 14" il primato da lui detenuto. Impressionante l'exploit del tedesco Mander assoluto del Turismo e nuovo primatista della classe 2000. Dovremo anche accennare alla bella vittoria di Boeris davanti a Morelli nella 1600 Sport, di Baldo nella 1000 corsa biposto, del nuovo primatista Spica nella 1000, di Fiegel nella 1600 e di Rovida nella 2000 del Gruppo Gran Turismo Speciale. Dei nuovi primatisti della Turismo gr. 2 il trentino Pera (850), il cremonese Galmozzi (1150), il trentino Streghetto (1600); gli altri vincitori di classe, Piacentini (1000), Willer (1300) e Martini.

Non vorremmo essere fraintesi. Non vorremmo cioè che la nostra premessa circa la validità dei risultati ottenuti dagli altri vincitori di gruppo e di classe fosse interpretata come una super valutazione della vittoria ottenuta a tempo di primato da Mauro Nesti. Nessuno potrà dimenticare lo spettacolo offerto dal pilota della Cebra al volante della sua March BMW nella sua caccia al primato della classifica al record ufficiale della corsa detenuto dal 1969 da Peter Schetty su Ferrari 112 E (10'58"61) e a quello ufficioso stabilito nelle prove della passata edizione dal francese Xavier Perrot su March 722 (10'56"79). Con la sua gara Nesti ha dato l'accento a questa esaltante giornata dell'automobilismo trentino e nazionale, quella che l'A.C. Trento ha offerto con una impeccabile organizzazione alla corale presenza di oltre sessantamila spettatori sparsi ovunque nei punti dove più veloci sfrecciavano le vetture. Su questo nastro d'asfalto Nesti che già nelle prove era salito in 10'59"29, ha affrontato la gara con cipiglio da guascone, e con cipiglio da guascone l'ha conclusa portando la sua March al trionfo assoluto con il nuovo record: 10'50"43 pari a kmh 95,756.

In base alle prove il suo più diretto avversario avrebbe dovuto essere il francese Denis Rua al volante di una March 722 con la quale il connazionale Mieusset aveva dominato nelle precedenti prove del Campionato Europeo della Montagna. Ma Rua che in prova aveva ottenuto un ottimo 11'02"20 nonostante un sorpasso è partito, come da regolamento, all'ultimo posto delle formule, vedeva infrangersi il suo tentativo di avvicinarsi quanto meno al record di Nesti causa una picchiata, senza conseguenze.

Se la corsa di Nesti può essere definita stupenda, poderosa, la 33. edizione della Trento-Bondone che nel suo albo d'Oro vanta i nomi di Cabianca, Valenzano, Trips, Barth, Govoni, Greger, Scarfiotti, Mitter, Schetty e Facetti è esplosa però non soltanto perché Nesti ha demolito un primato ritenuto fino ad oggi eccezionale, ma soprattutto se si tiene conto dell'alto livello tecnico raggiunto dalla gara. Infatti, come abbiamo detto, sono stati migliorati ben altri dieci primati di classe. E' il caso di parlarne perché dimenticarli per l'assoluto non sarebbe assolutamente giusto. Al di là del vincitore assoluto infatti la corsa trentina ha detto molte altre cose interessanti. Ha fatto anzitutto risaltare la bravura di altri piloti, come Pilone, Venturi, lo spagnolo Fernandez, «Shangry-là», il tedesco Abt, lo svizzero Haldi, il rallista Fasan, il cinquantottenne Greger, il tedesco Fischhaber che hanno compiuto scalate esaltanti. Pilone su Abarth Osella con un prezioso 11'13"38 inferiore al record di classe di Ortnier, si è piazzato alle spalle del toscano.

Il nettuniano Venturi incappato in una testa-coda ad un tornante e con la sua Brabham con rapporti più da pista che da salita si è insediato al terzo posto assoluto conquistando il successo nella categoria Formule davanti a «Shangry-là» e al rallista Fasan che anche in questa specialità ha dimostrato di avere della grinta.

Molto bello lo spettacolo offerto dallo svizzero Haldi, 1. assoluto del gr. 4 davanti ad avversari come Greger e Fischhaber: da rilevare che Gianni Varese al volante di una Lola Abarth ha fatto il vuoto davanti a sé migliorando il primato detenuto dal tedesco

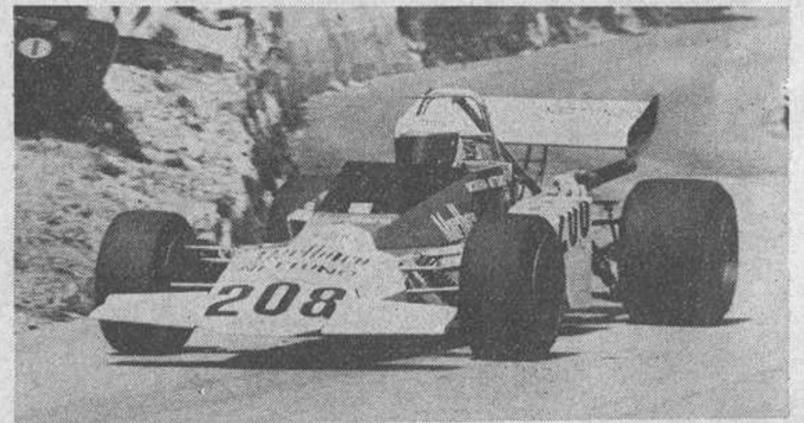
Federhofer di circa quaranta secondi. Mentre Soria della Nord-Ovest si è imposto a tempo di record nella 1000 Sport davanti all'ascolano Ciuti. Da citare anche nella Gran Turismo il portatore della Brescia Corse: Bersano che si è aggiudicato la 1300 davanti alla brava Rosadele Facetti migliorando di oltre 14" il primato da lui detenuto. Impressionante l'exploit del tedesco Mander assoluto del Turismo e nuovo primatista della classe 2000. Dovremo anche accennare alla bella vittoria di Boeris davanti a Morelli nella 1600 Sport, di Baldo nella 1000 corsa biposto, del nuovo primatista Spica nella 1000, di Fiegel nella 1600 e di Rovida nella 2000 del Gruppo Gran Turismo Speciale. Dei nuovi primatisti della Turismo gr. 2 il trentino Pera (850), il cremonese Galmozzi (1150), il trentino Streghetto (1600); gli altri vincitori di classe, Piacentini (1000), Willer (1300) e Martini.

Non vorremmo essere fraintesi. Non vorremmo cioè che la nostra premessa circa la validità dei risultati ottenuti dagli altri vincitori di gruppo e di classe fosse interpretata come una super valutazione della vittoria ottenuta a tempo di primato da Mauro Nesti. Nessuno potrà dimenticare lo spettacolo offerto dal pilota della Cebra al volante della sua March BMW nella sua caccia al primato della classifica al record ufficiale della corsa detenuto dal 1969 da Peter Schetty su Ferrari 112 E (10'58"61) e a quello ufficioso stabilito nelle prove della passata edizione dal francese Xavier Perrot su March 722 (10'56"79). Con la sua gara Nesti ha dato l'accento a questa esaltante giornata dell'automobilismo trentino e nazionale, quella che l'A.C. Trento ha offerto con una impeccabile organizzazione alla corale presenza di oltre sessantamila spettatori sparsi ovunque nei punti dove più veloci sfrecciavano le vetture. Su questo nastro d'asfalto Nesti che già nelle prove era salito in 10'59"29, ha affrontato la gara con cipiglio da guascone, e con cipiglio da guascone l'ha conclusa portando la sua March al trionfo assoluto con il nuovo record: 10'50"43 pari a kmh 95,756.

In base alle prove il suo più diretto avversario avrebbe dovuto essere il francese Denis Rua al volante di una March 722 con la quale il connazionale Mieusset aveva dominato nelle precedenti prove del Campionato Europeo della Montagna. Ma Rua che in prova aveva ottenuto un ottimo 11'02"20 nonostante un sorpasso è partito, come da regolamento, all'ultimo posto delle formule, vedeva infrangersi il suo tentativo di avvicinarsi quanto meno al record di Nesti causa una picchiata, senza conseguenze.

Federhofer di circa quaranta secondi. Mentre Soria della Nord-Ovest si è imposto a tempo di record nella 1000 Sport davanti all'ascolano Ciuti. Da citare anche nella Gran Turismo il portatore della Brescia Corse: Bersano che si è aggiudicato la 1300 davanti alla brava Rosadele Facetti migliorando di oltre 14" il primato da lui detenuto. Impressionante l'exploit del tedesco Mander assoluto del Turismo e nuovo primatista della classe 2000. Dovremo anche accennare alla bella vittoria di Boeris davanti a Morelli nella 1600 Sport, di Baldo nella 1000 corsa biposto, del nuovo primatista Spica nella 1000, di Fiegel nella 1600 e di Rovida nella 2000 del Gruppo Gran Turismo Speciale. Dei nuovi primatisti della Turismo gr. 2 il trentino Pera (850), il cremonese Galmozzi (1150), il trentino Streghetto (1600); gli altri vincitori di classe, Piacentini (1000), Willer (1300) e Martini.

Carlo Burlando



Vittorio Venturi, nonostante un testa-coda, è riuscito ad arrivare 3.0 assoluto, 1.0 fra le Formule, con la Brabham-Marlboro della Nettuno

30. TRENTO-BONDONE - gara internazionale di velocità in salita valevole per il campionato europeo della montagna - Trento, 1 luglio 1973

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 2

Classe 850 - 1. Francesco Pera (Fiat Abarth) 14'06"23, media 73,599 kmh; 2. Campani (Fiat Abarth) 14'07"65; 3. Ravinale (Fiat Abarth) 14'17"80; 4. «Bugh» (Austin Mini) 15'13"38; 5. Menon (Fiat Abarth) 15'39"56; 6. Carlini (Fiat Abarth) 15'56"08.

Classe 1000 - 1. Luigi Piacentini (Fiat Abarth) 14'11"60, media 73,132 kmh; 2. Cumini (A 112) 15'08"35; 3. Dalla Vecchia (Fiat Abarth) 15'36"17; 4. Bertolo (Fiat Abarth) 16'10"61; 5. Cordioli (Fiat Abarth) 17'41"76.

Classe 1150 - 1. Romeo Galmozzi (Fiat 128) 13'23"47, media 77,523 kmh; 2. Simeaner (Fiat 128) 13'35"70; 3. Cozzarolo (Fiat 128) 13'47"31; 4. Satta (Fiat 128) 14'01"76; 5. Vallati (Daf 66) 14'04" e 89; 6. Bommartini (Fiat 128) 14'29"95; 7. Pettenò (Fiat 128) 14'36"31; 8. Frasson (Fiat 128) 14'38"31; 9. Bonnolini (Fiat 128) 14'55"34; 10. Galli (Fiat 128) 14'59"78.

Classe 1300 - 1. «Willer» (Fiat 128) 13'07"47, media 79,095 kmh; 2. Gargan (Fiat 128) 13'21"47; 3. Brunner (A. R. GTA) 13'48"90; 4. Ghislotti (GTA)

La «POCONO 500» arride a FOYT
e JOHNCOCK sfiora il dramma

Girandola in testa e un brivido per il vincitore di INDY

POCONO - Brivido, suspense, bravura; confusione questa la sintesi della terza 500 miglia di Pocono che ha consacrato vincitore A. J. Foyt, su Coyote Foyt. E' stata una girandola di rifornimenti che hanno creato grappoli di macchine impazzite nei box con i meccanici preoccupati a compiere le operazioni e a non essere colpiti dai bolidi che sopraggiungevano con una ripetizione quasi peccolante.

Mai corsa americana ha registrato tante soste al box come questa gara USAC che aveva imposto la riduzione del serbatoio, costringendo così a fermarsi almeno dieci volte con la speranza che la media non raggiungesse punte altissime. Ma non c'è stato bisogno dei rifornimenti. Le luci gialle si sono alternate anch'esse con monotonia facendo scemare l'interesse della gara che tuttavia ha avuto momenti drammatici, mozzafiato e che ha visto il cambio del «leader» almeno 30 volte.

E' stato Johnny Rutherford su McLaren ad urtare il muro di protezione con la sua McLaren blu, quindi era Al Unser che compiva un testa-coda urtando violentemente il muretto, la

500 MIGLIA POCONO - Gara per vetture USAC - 1 luglio 1973.

CLASSIFICA FINALE

1. A. J. Foyt (Coyote Foyt) alla media di 144,994 miglia; 2. McCluskey (McLaren Offy) a 1 giro; 3. Lloyd Ruby (Eagle Offy); 4. Moseley (Eagle Offy); 5. Rutherford (McLaren Offy); 6. Hiss (McLaren Offy); 7. Andretti (Parnelli Jones); 8. Leonard (Parnelli Jones); 9. Posey (Norris Eagle); 10. Unser (Eagle Offy).

macchina si sfasciava e Unser veniva portato in ospedale per osservazione. La corsa, all'ottavo giro, veniva sospesa. Dopo un'ora il plotone riprendeva il via con Johncock in testa, seguito da Foyt, Dallenback, Lloyd e Donohue. Andretti, che aveva assunto il comando subito al via, dopo aver compiuto un rifornimento perdeva il comando.

Dopo il 40. giro cominciavano le noie per Andretti che compiva soste lunghe, spesso anche di 4 minuti per sistemare un tubo di gomma del compressore. Al centesimo giro, pari a metà gara, A.J. Foyt prendeva ancora una volta il comando seguito da Johncock, McCluskey, Caruthers, Bobby Unser. In appena dieci giri il comando vedeva sei piloti alternarsi, mentre la media saliva leggermente rispetto al 30. giro quando si registravano 137,477 miglia. Al 135. giro la media, dicevamo, saliva a 141,341, molto bassa rispetto al record stabilito lo scorso anno da Mario Andretti con 153,963.

Al 136. giro un altro brivido. Gordon Johncock aveva ripreso il capofila e nel rettilineo centrale, sotto lo sbandieratore, la ruota destra posteriore esplodeva come una bomba. La macchina urtava il muro, e con il cerchione che sprigionava miriadi di scintille, Johncock teneva saldamente il bolide in pugno, rientrando verso l'interno e terminando sul prato incolore, malgrado marciasse ad oltre 200 miglia. E' stata una «operazione salvataggio» spettacolare. Mentre Johncock copriva i 200 metri di scivolata i 150 mila spettatori all'unisono gridavano «no, no, no», ed il pilota della STP che vinse ad Indy lo scorso maggio, riusciva a frenare il cavallo scatenato.

La vittoria odierna di Foyt premia gli sforzi e le sofferenze morali del pilota texano il quale ha finalmente realizzato il sogno di vincere un'altra 500 miglia, soprattutto con la sua nuova Coyote che oggi ha reso in maniera stupenda, seconda soltanto alla McLaren Offy di Roger McCluskey, un ex pilota stock car, il quale dopo aver guidato per circa un terzo di gara, verso la fine, proprio nel giro finale rimaneva senza carburante consentendo così a Foyt di superarlo nello sprint. Mario Andretti, che era partito dalla terza posizione, non ha avuto eccessiva fortuna. La macchina sembrava funzionare bene, ma dopo il primo arco di corsa, il bolide di Parnelli Jones obbligava Andretti a sostare per lunghi snervanti periodi.

La terza posizione, andata al vecchio Lloyd Ruby è altresì un premio alla costanza del pilota texano il quale, tornato alle gare con una fiammante Eagle Offy del milionario Slater, ha svolto una gara di attesa punteggiata spesso da spunti aggressivi pregevoli. Quale potrebbe essere la morale di questa corsa che ha visto soltanto undici concludere la massacrante tappa USAC? Primo, che la riduzione del carburante si è dimostrata caotica, non ha avuto alcuna influenza sulla media, specie in questo caso dove le luci gialle hanno pensato loro a limitare le medie altissime. Secondo, che i dirigenti della Federazione americana dovranno provvedere a migliori soluzioni che abbiano l'effetto di una «cura» e non di un espediente. I 15 minuti circa che intercorrono tra un rifornimento e l'altro creano soltanto confusione nei box ma donano, forse un po' di attrazione per gli spettatori.

Qualche dirigente della USAC ci ha detto che prima della gara di Mosport (Canada) che dovrebbe aver luogo il 5 agosto, forse altre modifiche verranno imposte, ma nessuno ha saputo specificare l'entità.

Lino Manocchia



Sobieslaw Zasada, il ben noto ralista polacco protagonista di tante imprese, ha portato al successo la 125 Polski-Fiat nel riuscito tentativo di record sui 25.000 km che era detenuto da parecchi anni da una Simca Aronde. Zasada, coadiuvato da altri piloti polacchi, ha portato il record a 138.081 km, in un circuito stradale della città di Wroclaw. Sopra, Zasada conclude vittoriosamente la maratona

Nella 400 MIGLIA
stock I. PEARSON

PETTY ha preso un giro

MICHIGAN - Grazie ad un rifornimento, ai box veloce, perfetto, David Pearson è riuscito a prendere il comando 22 giri prima della fine e vincere così la 400 Miglia, che ha avuto luogo sullo speedway del Michigan, staccando di poco Buddy Baker su Dodge.

Baker che alla vigilia si era accaparrato la posizione di partenza non è stato capace di raggiungere Pearson nonostante negli ultimi giri abbia marciato ad alta velocità guadagnando un secondo a giro.

Anche la media ottenuta dal vincitore — senza molte bandierine gialle — va considerata altissima, poiché il percorso del Michigan non è tra i più veloci.

Infatti Pearson ha girato alla media di 153,485 miglia orarie ed ha così annullato il primato stabilito nel 1971 da Bobby Allison (149,862).

Il vincitore della 400 Miglia ha incassato 13 mila dollari, mentre Baker ha ricevuto 7 mila dollari. Alla gara hanno assistito oltre 40 mila spettatori.

400 MIGLIA MOTOR STATE - Gara Stock Car al Michigan International Speedway - 31 giugno 1973.

CLASSIFICA FINALE

1. David Pearson (Mercury), 200 giri alla media di 153,485 miglia; 2. Bauer (Dodge); 3. Petty (Dodge) a 1 giro; 4. Allison (Chevrolet); 5. Keselowski (Dodge); 6. Yarborough (Chevrolet) a 5 giri; 7. Allison (Chevrolet); 8. Gordon (Chevrolet); 9. Parson (Chevrolet); 10. Duffie (Chevrolet).

Meglio la maxi OPEL che... KATIA a Magione

MAGIONE - Una partenza anticipata del romano Rampa nell'ultima gara della giornata ha tolto il «pepe» della vigilia alla conclusione del Trofeo Magione, «pepe» che veniva assicurato dalla presenza di Nataloni e Tarpani. La partenza anticipata di Rampa che si è piazzato poi al comando conducendo fino in fondo davanti a Nataloni (che alla fine però si è ritenuto danneggiato in quanto non avrebbe avuto strada libera in alcune occasioni) è costata al romano un minuto di penalizzazione, handicap insuperabile sui quindici giri della pista, inoltre Nataloni gli è sempre stato alle costole.

La giornata inizia con l'850 e 1000: al via il più svelto è Boldrini che si allontana; alle sue spalle la gara vive per la conquista delle piazze d'onore. Tra le 1150 e le 1300 la Gordini 1300 di Ricci passa subito le varie Simca R.2 e le 128 ad eccezione però del coupé 1150 di Betti che nel finale tenta anche di superare il rivale, non riuscendo e finendo comunque ottimo secondo. Con due soli concorrenti e raggruppamenti 1600 e 2000 e quindi due coppe sicure per Broccolini e Bernardo. Nel caldo pomeriggio si riprende con la danza delle 500 gr. 2. Al via scatta Pasetti seguito da Neri e Baldanzi; a metà gara Neri si ritira (fermi prima anche Grassi e Gagliardi), stessa sorte tocca poi a Forti che era in testa e sempre davanti a Razzolino, che però nel finale riesce a superare Pasetti e vince.

Decimante invece la prova delle 600 e delle 700: nella prima classe su sei partiti, quattro sono costretti al ritiro e vince Grazioli, mentre nella 700 solo tre finiscono a pieni giri e due si ritirano. In questa gara fra le varie uscite e testa-coda spettacolare quella di Rossi che comunque ne esce incolore.

Scendono in gara poi le vetture del gr. 3, 1300, 1600 e oltre 2000. Al via parte bene Ilario Canè su Alpine (nessuna parentela con il regolarista Giuliano), seguito poi da Tarpani su Porsche 914 e Dal Pra su Alpine. Poi Tarpani supera Canè, mentre terza è la Porsche 2400 di «Dinos». A metà gara Tarpani poi si gira nella solita curva, dove anche la domenica scorsa fece due volte testa-coda.

Per il gr. 2 sono in gara le 1150, 1600. Tra le 128 ha il meglio Muscardini su Cappellini, mentre nella 1600 Teco Angeli precede Minnelli. In gara anche una vettura oltre 2000, la grossa Opel Commodore del siciliano Bonaccorsi della Scuderia Etna, arrivato fin quaggiù per la gara magionese, che lascia di stucco tutti gli altri partecipanti guidando con disinvoltura la grossa macchina tanto da far segnare sul giro il tempo di 1'03"1, che sarà abbassato poi nella gara successiva da Tarpani, di un solo decimo, come consolazione del testa-coda precedente. In gara anche una donna, Katia, al suo esordio, la quale però non ci sembra francamente tagliata per questo sport. Si arriva quindi alla finale un po' agitata con la partenza di Ranfa, alcune discussioni dopo il passaggio del traguardo e poi tante coppe per tutti.

Marco Grandini

«TROFEO MAGIONE» - Gara nazionale di velocità in circuito - Magione 1 luglio

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 2

Classe 500 - 1. Razzolino 19'15"5 media 77,096 kmh; 2. Bigazzi 13'22"5 a 3 giri (tutti su Abarth A/595).

Classe 600 - 1. Grazioli Marcello 18'37"1 media 74,442 kmh; 2. Braccini (Abarth 850) a 1 giro.

Classe 700 - 1. Proietti (Fiat 650) 18'28" e 3 media 80,392 kmh; 2. Testi (Fiat 650) 18'52"8; 3. Verdiani (Fiat 650) 19'12"5; 4. Betti (Fiat 700) a 1 giro.

Classe 850 - 1. G. Carlo Viotto (Abarth 850) 17'58"4 media 82,628 kmh; 2. Braccini (Abarth 850) a 1 giro.

Classe 1000 - 1. Eugenio Baggiani (Abarth) 16'50"0 media 82,335 kmh; 2. Rosati (Abarth) 18'02"2; 3. Paganelli (A. Bianchi) 18'05"5; 4. Ciacchi (Cooper)

Classe 1150 - 1. Muscardini (Fiat 128) 17'11"7 media 86,360 kmh; 2. Cappellini (Fiat 128) 17'21"1; 3. Cecchi (Fiat 128)

Classe 1600 - 1. Iocangeli (A.R. GTV) 17'08"9 media 86,595 kmh; 2. Minnelli (A.R.) 16'52"2 a 1 giro; 3. Katia (Fiat 124 Sport 1800) a 3 giri.

Classe oltre 2000 - 1. Bonaccorsi (Opel 3000) 16'18"5 media 91,057 kmh.

GRUPPO 3

Classe 1000 - 1. Sani (Fiat OTS) 15'59"5 (13 giri) media 80,478 kmh; 2. Peroni (Fiat OTS) 16'01"9.

Classe 1300 - 1. Chieli (Lancia 1300) 17'04"4 (14 giri) media 81,178 kmh; 2. Guerri a 4 giri.

Classe 1600 - 1. Nataloni (Lancia HF 1600) 15'55"5 media 93,248 kmh; 2. Raffa (A.R. GTA) 16'54"7 (1 minuto di penalizzazione).

Classe 2000 - 1. Donà (Opel) 16'58"8 (14 giri) media 81,623 kmh; 2. Tarpani (Porsche) 9'38"1 (9 giri).

GRUPPO 1

Classe 850 - 1. Vittoriano Papanti 19'48"5 media 74,968 kmh; 2. Ghini 20'28"2; 3. Boanini a 1 giro (tutti su Fiat 850).

Classe 1000 - 1. Sergio Boldrini (M. Cooper) 19'05"1 media 77,809 kmh; 2. D'Artagnan (A 112) 19'13"8; 3. Galli (M. Cooper) 19'17"2; 4. Londi (A 112) 19'23"4; 5. Cresci (A 112) 19'25"2.

Classe 1150 - 1. Franco Betti 18'21"9 media 80,860 kmh; 2. Leo 18'38"1; 3. Oreste 18'41"8; 4. Vannini 18'45"2; 5. Volpi 19'25"3 (tutti su Fiat 128).

Classe 1300 - 1. G. Franco Ricci (R. 8 Gordini) 18'21"4 media 80,83 kmh; 2. Cargo (Simca R. 2) 18'25"4; 3. Menichetti (Simca R. 2) 18'33"0; 4. Fossi (128) 18'34"0; 5. Sismondì (Simca R. 2)

Classe 1600 - 1. Alberto Brucolini (Alfa 1600) 18'37"0 media 79,766 kmh.

Classe 2000 - 1. Bernardo (Alfa Romeo 2000) 18'22"0 media 80,850 kmh.

GRUPPO 4

Classe 1300 - Bruno Ripani (Lancia HF) 18'24"3 media 80,682 kmh; 2. Salamina (Lancia HF) 18'35"9; 3. Chianucci (Lancia HF) 18'38"0; 4. Coscini (Lancia)

Classe 1600 - 1. Dal Pra (Alpine) 18'13" e 5 media 81,479 kmh; 2. Canè (Alpine)

Classe 2000 - 1. Tarpani (Porsche) 18'27" e 8 media 80,427 kmh; 2. Guarducci (Opel GT) 18'48"0; 3. Laschi (Opel GT)

Classe oltre 2000 - 1. «Dinos» (Porsche) 17'52"7 media 83,061 kmh.



kléber vince

**Al 9. Rally Internazionale
del Friuli e delle Alpi Orientali**

Udine, 30 giugno - 1 luglio 1973

SVIZZERO-DUS, su Opel Ascona 1900 della scuderia Jolly Club, vincitore del Gruppo 1, 4. in classifica generale

ILLICHER-BOCCA, su Opel Ascona 1900 della scuderia Gorizia Corse, vincitore del gruppo 2

Kleber

KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE

Anche nell'ALPI ORIENTALI si è ripetuto il giochetto tricolore FIAT e l'ordine di far vincere BARBASIO condiziona anche la squadra CSAI

VERINI non si ribella fino al traguardo!

UDINE - Il rally, quello vero, è durato due sole prove, la prima e la seconda, e lo hanno vinto Verini-Torriani, che entrambe le volte sono stati gli autori dei due migliori tempi; poi, per motivi che leggerete a parte, sia Ballestrieri che Pregliasco (i piloti della Lancia) sono usciti di scena ed è iniziata una recita che si è trascinata sino alla fine molto stancamente, scontentando un po' tutti e in particolare i due primi attori, Maurizio Verini e Sergio Barbasio. E' successo infatti che dopo il doppio abbandono dei lancisti (Pregliasco in effetti si è ritirato più tardi ma era già tagliato fuori per le prime posizioni) la Fiat si è ritrovata subito padrona del campo con Verini primo e Barbasio dietro a pochi secondi.

A questo punto a arrivata tempestivamente la comunicazione a Barbasio di non forzare perché alla fine sarebbe stato lui a vincere, essendo attualmente meglio piazzato nel campionato ita-

liano (ma Verini è poco distante); a Verini invece è stato detto invece solo di non forzare, invito interpretato come ammonimento a non commettere inutili fesserie. Di questo passo e su questo equivoco ci si è trascinati fino alle ultime prove speciali quando Barbasio e i dirigenti Fiat si sono accorti che Verini era là davanti e tuttavia deciso a mollare, rinunciando così al suo primo successo in un rally internazionale.

Poi la... comica finale, con Barbasio puntualmente al traguardo a cogliersi il suo terzo successo consecutivo e Verini fermo (guarda un po'!) a qualche centinaio di metri dall'arrivo per improvvise noie alla pompa della benzina, che ha richiesto una riparazione di quasi 45' (quando per sostituirla occorrono in media solo 12'). Un vero colpo di «sfortuna» per il bravo milanese costretto così a un ritardo di 5', giusti giusti per finire dietro a Barbasio, ma anche giusti giusti per conservare la se-

conda piazza. E' stato un finale decisamente triste (per un rally forzatamente monotono) culminato nell'amaro commento di alcuni ragazzini sotto il portico di piazza della Libertà: «Hanno fermato Verini per far vincere Barbasio!», un commento che era sulla bocca di tutti e che in fondo danneggia il vincitore finale che non ha avuto alcun demerito in quanto il suo comportamento remissivo è stato chiaramente condizionato da ordini superiori. In aggiunta resta poi da notare che Verini rischia un'ammonizione (c'è chi parla addirittura di squalifica) da parte della CSAI che si è sentita privata di un successo per la sua squadra rally, per delle pressioni esterne che non avrebbero dovuto, a giudizio del direttore sportivo Salvay, avere alcun peso sulle decisioni del pilota. Tutto per una decisione (sotto molti aspetti probabilmente anche giustificabile) evidentemente sbagliata nei tempi e nei modi.

9. RALLY INTERNAZIONALE DEL FRIULI E DELLE ALPI ORIENTALI - Udine, 30 giugno-1 luglio 1973.

CASSIFICA FINALE

1. Barbasio-Macaluso (Fiat Abarth R) pen. 1670; 2. Verini-Torriani (Fiat Abarth R) 1747; 3. Rack-Koheler (Porsche 911 S) 1831; 4. Svizzero-Dus (Opel Ascona) 2199; 5. Pittoni-De Dominicis (Fiat Abarth R) 2213; 6. Aguzzoni-Tofful (Alpine Renault) 2372; 7. Perazio-Rossi (HF 1.6) 2468; 8. Ambrosetti-Torriani (HF 1.6) 2473; 9. Baggio-Stella (Fiat 124 ST) 2491; 10. Smania-Bertollo (Fiat 124 ST) 2635; 11. Brai-Rudi (Opel Ascona) 2641; 12. Brambilla-Laera (Opel Ascona) 2670; 13. Illicher-Bocca (Opel Ascona) 2750; 14. Memmel-Eberl (Opel Ascona) 2874; 15. De Eccher-Guerra (Porsche 911 S) 2887; 16. Bellio-Caielli (Opel Ascona) 3006; 17. Bagna-Sanfront (HF 1.6) 3040; 18. Baucè-Calore (Opel Ascona) 3207; 19. Gigi-Borsoli (HF 1.6) 3280; 20. Helmer-Essig (Renault R 12) 3384; 21. Del Prete-Gigli (HF 1.6) 3443; 22. Zanussi-Salvador (Porsche 911 S) 3451; 23. Hermann-Hermann (Volkswagen 1302) 3466; 24. Comini-Bernardi (Mercedes 250) 3607; 25. Isopp-Siebert (Opel Ascona) 3615; 26. Danielis-Pignolo (HF 1.6) 3637; 27. Lisino-Corazza (Simca R 2) 3689; 28. Gusso-Camilotti (Fiat 124 S) 3691; 29. Volpi-Piacani (Opel Ascona) 3714; 30. Rivieri-Lenardi (Opel Ascona) 3733; 31. Rubieri-Lurani (Fiat 124 ST) 3773; 32. Tognana-Gabriel (Fiat 124 ST) 3826; 33. Curtol-Curtol (Fiat 128 S) 4042; 34. Danielis-Diblas (HF 1.6) 4180; 35. Noe-Vai (HF 1.6) 4211; 36. Rigo-Cappello (Fiat 128) 4434; 37. Marin-Bond (HF 1.6) 4472; 38. Urban-Crivellaro (HF 1.6) 4497; 39. Pozzi-Isaaz (Fiat 124 SS) 4542; 40. Oliv-Thalmair (BMW 2002) 4643; 41. Comelli-De Carlo (A. 112) 4713; 42. Solda-Zarabara (Fiat 128) 4960; 43. Pighiani-Fusetti (Fiat 127) 5070; 44. Rovere-Forbosco (Fiat 124 SS) 5174; 45. Baggio-Biasia (Simca R 2) 5287; 46. Ballarini-Laboranti (HF 1.6) 5733; 47. Cappello-Fante (Fiat 124) 6205; 48. Contaldi-Ridella (Simca R 2) 6222; 49. Longardi-Tonon (Volkswagen 1.6) 6650; 50. Caruso-Lizzi (Fiat 128 R) 6669; 51. Villalta-Pattuello (Simca R 1) 7280.

Già nervoso BALLESTRIERI alla prima curva

UDINE - Sette volte al traguardo su sette partecipazioni, sempre primo negli ultimi due anni, Sergio Barbasio con Gino Macaluso si sono assicurati anche questa 9. Edizione del Rally del Friuli e delle Alpi Orientali avanzando prepotentemente nella classifica del Campionato Italiano ancora guidata da Ballestrieri-Maiga, l'equipaggio della Lancia che proprio, qui a Udine poteva (cogliendo un altro successo in questa stagione veramente monstre) quasi garantirsi la certezza del titolo tricolore. Le cose, però, per i favoriti della partenza, si sono messe subito male con una picchiata già alla prima curva della prima prova speciale costata una trentina di secondi e con un'uscita di strada nella prova successiva che li ha tolti definitivamente di gara.

Al manifesto nervosismo di un Ballestrieri che probabilmente sentiva troppo la gara ha fatto purtroppo riscontro la «iella» e Pregliasco che subito dopo la prima prova speciale, in un controllo tiratissimo, forava una gomma e contemporaneamente restava senza corrente tardando molti minuti uscendo praticamente di scena almeno per le prime dieci posizioni.

Al ligure, tanto caro a Tabaton, non è rimasta quindi che la soddisfazione di centrare una serie di ottimi tempi nelle successive prove speciali finché ordini superiori non hanno deciso di toglierlo dalla gara vista la palese inutilità di tutti i suoi sforzi.

A farla da padrone sono rimaste così le sole Fiat che avevano in testa Verini, tanto più che la tanto temuta Porsche Carrera 2700 di Rack (attuale leader della Mitropa Cup) denunciava chiari limiti di «manico» e tutti gli altri potevano (molto per i mezzi a disposizione) farla solo da

comprimari lvi compresi quindi Trombotto, Zanchetti (con la sola Gr. 2 dai tanti cavalli ma dal cambio decisamente inadeguato) fermi la prova successiva con la guarnizione della testa bruciata, il rientrate Cavallari (in coppia con la sorella Maria Pia sulla Porsche) alle prese prima con noie al cambio poi fermo per una uscita di strada, e Bossetti-Mischiatti nonostante avessero a disposizione l'HF 1600 col motore ad iniezione, una «strabomba» che non ha impedito però al «presidente» di finire anche lui fuori strada dopo mezzanotte.

Gli altri erano i fratelli Tacchini (motore fuso per Vanni dopo tre prove, e scatola guida rotta per Sergio dopo sei), Pittoni ottimo quanto nonostante una foratura che è costata diversi minuti, Aguzzoni, sesto e sempre all'appuntamento sulle strade di casa, Perazio, brillante settimo (nonostante l'età), e Ambrogetti che con l'ottavo posto si è assicurato anche il Gr. 3 favorito oltre tutto dall'immediato ritiro del suo temibile avversario, Dall'Ava, causato da tutto l'insieme di guai in una volta difficilmente scindibili.

E' toccato così ancora una volta al Gr. 1 salvare l'interesse della corsa ed è innegabile che ci siano riusciti offrendo al solito una lotta senza respiro, culminata col successo (ed il 4. posto assoluto) di Svizzero-Dus, l'equipaggio maggiormente accreditato dal pronostico sin dalla partenza. Per meglio inquadrare i fatti occorre però sottolineare come la temperatura torrida che ha imperversato per tutta la corsa abbia veramente fatto impazzire proprio queste vetture strettamente di serie tutte continuamente alle prese con problemi di alimentazione. Ed al riguardo la palma della sofferenza va a Smania-Bertollo che sono riusciti a portare all'arrivo una vettura che neanche a calci sembrava possibile potesse arrivarci, la stessa che aveva fatto in precedenza impazzire anche Ormezzano-Scabini finché gli stessi non decidevano di smetterla attorcigliandosi ad un albero e distruggendo il ponte posteriore. L'equipaggio da «brivido», i migliori in assoluto, è stato quello comunque di Cambiaghi-Mora che finché sono rimasti in gara hanno veramente menato la danza spiccando tempi da cardiopalmo e sbalordendo veramente tutti e forse, soprattutto loro stessi.

Tornando agli arrivati puntuale è giunta la conferma di Baggio (qui con Stella) che ha ripetuto l'ottima impressione già offerta all'Elba e puntuale anche i punti per Brai-Rudi, che con il loro undicesimo posto consolidano la loro posizione di leaders in vetta alla classifica del Campionato Italiano per il Turismo di serie. Ottimi infine Brambilla-Laera finalmente al traguardo in una posizione che meritano. La gara, forte di un percorso veramente suggestivo ed interessante, ha permesso anche notevoli exploit dalle vetture più potenti permettendo così di farsi notare (e solo per vera sfortuna di non ben figurare alla fine) ad un paio di equipaggi con la Porsche, Eccher-Guerra e Zanussi-Salvador (questi ultimi a lungo in quarta posizione), ma ha anche lamentato alcune im-

perfezioni cui bisognerà porre rimedio nella prossima edizione; tra queste l'ordine di partenza d'anticipare per terminare prima e non con tutto quel caldo, l'apertura di distributori di carburante (almeno un paio) lungo il percorso durante tutta la notte per evitare come è successo questa volta che alcuni (Fiat) dovessero andare fino in Austria (!) per trovare benzina, lo studio di un finale più movimentato e fuori dalle vie principali sempre zeppe di macchine, ed infine un'ufficio stampa funzionante in continuazione per permettere (specie ai concorrenti) di essere sempre aggiornati sulla loro posizione in classifica.

Carlo Cavicchi

I più veloci di Morrogh a VARANO

VARANO DE MELEGARI - Si è svolto al S. Cristoforo di Varano il 2. round della scuola di Henry Morrogh (il primo era stato a Magione) che anche questa volta ha visto in pista circa una quindicina dei 200 allievi del maestro-pilota inglese. Ancora una volta Stefano Nesini è stato il più veloce: tutti i piloti hanno effettuato 5 giri cronometrati a bordo di vetture De Sanctis e Lotus 51 di F. Ford e al termine ne è stata stilata una classifica. Con molto entusiasmo si sono mossi giovani da molte città italiane, da Napoli, Bergamo, Roma e Milano e molti ancora si muoveranno per il prossimo concorso, il terzo della serie che Morrogh ha fissato per il giorno di Ferragosto sull'autodromo di Monza. Frattanto le lezioni della scuola proseguono: il 7 e l'8 luglio Morrogh sarà a Vallelunga con i suoi corsi tecnico-pratici.

Classifica del 2. concorso a Varano de Melegari: 1. Stefano Nesini 5'01"4 (giro più veloce 1'00"); 2. Ronconi 5'6"5 (1'08"8); 3. Bertoni 5'12"4 (1'2"); 4. Lodola 5'14"2 (1'2"1); 5. Peruzzi 5'23"8 (1'3"); 6. Ricciolo 5'24"6 (1'4"2); 7. Prandi 5'26"2.

I principali RITIRI (e PERCHE')

DALL'AVA-MAIGA a Porzus per noie all'impianto elettrico
TRUCCO-TESIO a Porzus per fusione motore
BALLESTRIERI-MAIGA a Canebola per uscita di strada
TACCHINI-BOTTINI a Castelmonte per fusione motore
ROSSI-DEFENDENTI a Bivio Podresca per fusione motore
BESOZZI-CORTOTTO a Canebola per bruciatura guarnizione della testa
TROMBOTTO-ZANCHETTI a Cividale per bruciatura guarnizione della testa
MARCHIOL-PERISUTTI a Cividale per bloccaggio di una valvola
ORMEZZANO-SCABINI a Canalutto per rottura porte posteriore
CAVALLARI-CAVALLARI a Clodig per uscita di strada
BOSSETTI-MISCHIATTI a Racchuso per uscita di strada
TACCHINI-SIMONI a Subit per rottura scatola guida
CAMBIAGHI-MORA a Porzus per noie pompa benzina
«CIPPO»-GRIFFA a Sauris per rottura motore
TAUFER-BONELLI a Ligosullo per rottura sospensione
PREGLIASCO-GARZOGGIO a Villa Santina per ordini di scuderia

Nel circuito regolaristico VAL di VARA GARRAFA incomodo

VARESE LIGURE - Vincenzo Garraffa è il vincitore del primo circuito della Val di Vara, al termine dei 158 chilometri del percorso, che attraversavano tutti i comuni dell'alto entroterra spezzino. L'organizzazione dell'Autosport Club di La Spezia in collaborazione con l'Automobile Club La Spezia e La Camera di Commercio si è dimostrata all'altezza della situazione. A Garraffa, giunto davanti a Pavanello e Pertusio, è andato così il trofeo Amoco, mentre a Giorgio Pavanello è toccata la coppa Presidente Camera dei Deputati e a Piero Pertusio la coppa Ministro dell'Interno. Prima classificata tra le donne è stata la brava Luigina Imerito, giunta ottava in classifica generale. Fra gli esordienti vittoria invece di Stefano Panerai.

La classifica generale della regolarità, giunta alla prima prova del secondo gruppo, vede sempre in testa Piero Pertusio, seguito da Pavanello.

CIRCUITO VAL DI VARA - Gara di regolarità - Varese Ligure, 1 luglio 1973.

1. Vincenzo Garraffa (Fulvia Coupé) penalità 18,1; 2. Pavanello (Fulvia Coupé) 19; 3. Pertusio (Fulvia Coupé) 4. Nanni (Ford Escort) 23,3; 5. Barbera (Fiat 128) 24,7; 6. Cavallucci (Fulvia HF) 25,8; 7. Forato (Fulvia Coupé) 26,2; 8. Imerito (Fulvia HF) 28,6; 9. Calca-telli (Fulvia Coupé) 29,0; 10. Baglioni (Fulvia HF) 29,8; 11. Aimone (Fulvia HF) 30,1; 12. Simoletto (Simca 1100 F) 40,9; 13. Barbero (Simca Rally) 41,4; 14. Panerai (Fulvia Coupé) 43,5; 15. Giudicello (Simca Rally) 47; 16. Menichetti (Fiat 128 Rally) 47,4; 17. Mancina (Fulvia Coupé) 57,5; 18. Pugno (Fulvia HF) 59,6; 19. Bacci (Fulvia Coupé) 23; 20. Dentis (Fiat 127) 73,3; 21. Simonini (Fulvia Coupé) 73,6; 22. Menichetti (Fiat 128 Coupé) 84,6; 23. Motta A. (Gordini) 147; 24. Calosso (BMW 2002) 153,1; 25. Pini (Fulvia Coupé) 209,5; 26. Bossina (Fiat 128 Coupé) 240,4; 27. Mattei (Ford Escort) 267,3; 28. Galvani (Alfa Sud) 360,5.

L'escalation delle preparazioni toglie valore alla passione dei praticanti

Anche nell'autocross scoppia il caro-corse

BOTTAGNA - Il consueto nome di Fontanilli si è riproposto all'attenzione degli appassionati nella gara disputata sulla pista locale e valida per la classifica del campionato italiano della specialità. Il forte reggiano, gareggiando nella categoria prototipi, non solo ha fatto sua la gara conquistando preziosi punti per la classifica titolata, ma è stato autore anche del giro più veloce ad una media sfiorante i 65 km orari. Con lui si sono distinti anche i vari Mastel, Raimondi, Incerti e Simone, tutti vincitori di classe, mentre particolarmente bersagliato dalla sfortuna è stato il valoroso Busi, fermato dal cedimento del motore proprio in vista del traguardo.

In tanta festa, con tanti piloti e un folto pubblico lungo il tracciato, una nota stonata: nato per macchine « vecchie » con elaborazioni artigianali per limitare i costi e permettere un ampio proselitismo, l'autocross sta conoscendo una pericolosa escalation nella costruzione e nella elaborazione di speciali vetture adatte alla specialità, di costo elevato e quindi negata a quei giovani che non possono sopportare la spesa, ma che così sono costretti a reprimere la loro passione per le corse e, molte volte, a non poter cogliere la possibilità, di mettere in mostra le loro doti.

TROFEO ASSICURAZIONE DUOMO - Gara di campionato autocross - Bottagna, 24 giugno 1973.

LE CLASSIFICHE

Gruppo 1
Classe A: 1. Mastel (A. 112) in 9'49"9; 2. Ferri (Fiat 850) 10'09"9; 3. Bianchi (Simca) 10'14"2; 4. Viani (Anglia) 13'02"3.

Classe B: 1. Raimondi (NSU) in 10'22"5; 2. Busi (NSU) 10'46"6; 3. Grando (VW) 11'25"6; 4. Botti (VW) 11'27"8; 5. Vacca (VW) a 1 giro.

Gruppo 2
Classe A: 1. Incerti (DKW in 9'36"3; 2. Maccarinelli (Fiat 500/127) 9'46"6; 3. Vacca (Ford) 9'58"4; 4. Raschi (VW) 9'59"2.

Classe B: 1. Simone (Ford) in 9'49"2; 2. Barbieri (BMW) 9'54"8; 3. Battistoni (VW) 11'42"3.

Gruppo 3 Prototipi: 1. Fontanilli (Lancia 2000 - 2 motori) in 8'41"1; 2. Ferrari (VW) 8'47"5; 3. Debbi (A.R. 2000) 9'00" e 1; 4. Buratti (Porsche) 9'29"2.

Giro più veloce: Fontanilli media 64,929 kmh.

BALLESTRIERI ci ha preso gusto (e vince)

VILLAFRANCA - Amilcare Ballestrieri ancora una volta ha trascinato all'entusiasmo il numeroso pubblico presente all'autocross di Villafranca conquistando la vittoria nella terza prova del trofeo Vitaloni Yazaki. Partito leggermente in ritardo Ballestrieri è riuscito in pochi giri ad aver ragione

di coriaceo « Tony » che lotta con la sua Alpine quanto meno scodante. Fasan intanto, con l'altra Alpine della Giada se ne era andato solo in testa e aveva un buon margine, ma appena Ballestrieri si è portato al secondo posto, il suo margine è diminuito a vista d'occhio: poi con una staccata magistrale alla sommità del dosso che precede la ripida discesa l'alfiere della Lancia è passato in testa di forza. Da sottolineare l'abilità di « Balestra » nel gestire la Fulvia HF nei meandri saponosi (era piovuto fino a poco tempo prima) della pista di Villafranca mentre i piloti delle Alpine, partiti molto bene sono calati per le gomme impregnate di fango colosso, tanto che « Tony » cedeva la posizione alla sempre bravissima Gianna Luchina.

A metà del pomeriggio, come abbiamo già detto, un temporale aveva reso la pista sdruciole come una pista da bob e i prototipi tubolari, partiti proprio in quel momento, ne hanno fatto le spese. Imprendibile Montagna vinceva con il consueto fair play sulla sua bella Flavia Special 2000 seguito dal combattivo e coraggioso Ferrari in lotta strenua con la sua Special Porsche 2000 un tantino difficile da controllare. Terzo era Fanetti, quarto Vicario.

Nella classe sino a 700 solito monologo di Ferreri che precede Abrate e Giberti, nella 1000 proverbiale ripetersi della sfortuna per Carena, nettamente il più veloce, che come al solito quando è solo al comando è bloccato da un guasto. Vince così l'antagonista di sempre Turco, davanti a Ghivarello e Ciravegna. Nella 1300 dominio di Eraldo Marengo dopo un bruciante exploit di Costamagna che per un attimo è in testa. Nei prototipi derivati da vetture di serie record della sfortuna per Negro che è bloccato dalla rottura del cambio: vince con distacco Zocca mentre alle spalle lottano Oddone e Guidetti.

g. r.

AUTOCROSS A VILLAFRANCA - Valevole come 3. prova del Trofeo Vitaloni YAZANI - Villafranca, 21 giugno 1973.

LE CLASSIFICHE

Classe 700 - 1. Luigi Ferreri 12'58"11; 2. Abrate 13'29"56; 3. Giberti 13'40"01; 4. Scanavino 5 giri; 5. Balbo 2 giri.

Classe 1000 - 1. Giovanni Turco 12'43" e 74; 2. Ghivarello 13'09"13; 3. Ciravegna 13'14"21; 4. Morosini 13'56"57; 5. Fissore 7 giri.

Classe 1300 - 1. Eraldo Marengo 12'17" e 60; 2. Crismani 12'23"21; 3. Costamagna 12'36"41; 4. Marengo 12'41"24; 5. Cocciore 13'24"02.

Prototipi Tubolari - 1. Alberto Montagna 13'12"34; 2. Ferrari 13'25"36; 3. Fanetti 13'51"44; 4. Vicario 13'53"47; 5. Buratti 13'54"02.

Classe 1600 - 1. Amilcare Ballestrieri 11'47"93; 2. Tony 12'36"57; 3. Luchino 9 giri.

Classe oltre 1600 - 1. Fasan 11'57"25; 2. Amerio 22'36"57.

Prototipi - 1. Arnaldo Zocca 12'27"27; 2. Oddone 13'16"23; 3. Tuis 13'30"04; 4. Guidetti 14'00"62; 5. Bocchino 9 giri.

Rallycross: ciak! (con Trinità)

POGGIO S. ROMUALDO - Non è certamente riportato sui manuali di storia, ma è stato scritto su tutte le riviste specializzate che il rallycross ha avuto origine in Inghilterra. In Italia però ha ora il suo pubblico. Targa e Mugello, qui a Poggio San Romualdo molti hanno passato la notte all'addiaccio: chi nei sacchi a pelo e chi in più comode tende. Poi i riflettori della troupe cinematografica diretta dal regista Marcello Fondato, il quale si cimenterà con Bud Spencer e Terence Hill («Trinità e Pupo»), protagonista di un'avventura sul rallycross.

Davide Fargion è tornato alla vittoria. Fargion e Galatini, Galatini e Fargion era il pronostico ed è stato mantenuto. Al ciak, non quello cinematografico ma quello vero e proprio (dato dal direttore di gara col tricolore, era Galatini a prendere l'i-

niziativa e per tutta la durata delle 16 batterie con molta autorità rimaneva saldamente al comando agguadandoci la posizione di leader, seguito appunto da Fargion, quest'anno veramente in forma. Al terzo posto Tacus, un giovane sempre in vista, il quale oggi ha faticato non poco a prevalere sugli irriducibili Presenzini e Canepari.

Tra riflettori, panini, porchetta, coca-cola e con la montagna letteralmente trasformata dalla massa di spettatori, che erano tanti e tanti che ogni valutazione risulterebbe errata, ha preso il via la finalissima con Galatini alla corda, Fargion al centro e Tacus all'esterno. Galatini fallisce il colpo proprio alla partenza; il più lesto è Fargion che si avvia seguito da Tacus il quale al termine della prima curva, tamponato da Galatini, finisce fuori pista e riprenderà attardato. Galatini tenta



ROMA - Dopo sei anni di politica del « largo ai giovani », il karting nazionale raccoglie quanto era nelle aspettative dei fautori, alcune volte scambiati per visionari, del nuovo corso. La notizia era nell'aria già da diverso tempo ed ancor oggi trova delle reticenze nei responsabili, ma quando ci si è scoperti nel mandare in maglia azzurra il quindicenne Cheever, tra i titolari, il resto viene da sé. Il passo che si voleva tentare nel 1972, poi rientrato per mancata maturazione dell'ambiente internazionale, è quello che nel finale della stagione agonistica in corso prenderà l'avvio, anche perché oltre i confini sono ansiosi di constatare il valore delle nostre nuove leve, che oltre ad essere copiose, sono anche di qualità.

Non vince chi vince a CAMISANO

CAMISANO - Il circuito di Camisano Vicentino stava per assurgere gli onori di una classica del karting nazionale. Vi concorrevano gli elementi essenziali per far assurgere una gara a tale altezza.

Erano le solite premesse di Camisano, infrante quest'anno da una condizione di gare molto approssimativa e tale da creare scompensi al regolare andamento della manifestazione.

Così Rovelli, indiscusso vincitore della finale, dopo tre consecutivi successi nelle manche, si è visto retrocedere in ultima fila, così Casiraghi, subentrato a Rovelli, si è visto annullare i suoi sforzi, perché le bandiere blu dominavano. Ha vinto così, nella terza categoria, Crema al quale nulla c'è da imputare, seguito da Ravaglia e Casiraghi.

Scarabelli, invece, nella seconda categoria, non disturbato dalla presenza dei più validi avversari, ha vinto in modo lineare su Berni e Galimberti, mentre a Baroni, nella prima categoria, è stata regalata una vittoria ed una massa di premi per inosservanza di una precisa disposizione del comitato Nazionale Karting.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 1. cat.: 1. Baroni; 2. Alfieri; 3. Padovan; 4. Coperchini; 5. Gabbiani.

Cl. 100 2. cat.: 1. Scarabelli; 2. Berni; 3. Galimberti; 4. Boldrin; 5. Massignan.

Cl. 100 3. cat.: 1. Crema; 2. Ravaglia; 3. Casiraghi; 4. Cavalleri; 5. Tresse.

Cl. 125 1. cat.: 1. Silvestri; 2. Vanaria C.; 3. De Biasi; 4. Cavicchi; 5. Maiolino.

Cl. 125 2. cat.: 1. Di Prima; 2. Vanaria G.; 3. Ider C.; 4. Gardoni; 5. Baccanelli.

Nomi nuovi a PERGUSA

PERGUSA - La stagione karting di Pergusa con l'avviarsi alla conclusione trova, in una delle ultime gare, modo di rompere quella monotonia agonistica, che aveva creato un certo ristagno. Nomi nuovi alla ribalta e non perché mancavano i vincitori delle ultime gare, ma per un avvicendamento determinato da matura-

il recupero, ma Fargion resiste bene e vince con un buon margine.

Una gara avvincente, piena di colpi di scena, con i consueti capottamenti ma priva di quelle vecchie beghe. « Altrimenti ci arrabbiamo » titolo del film sul rallycross.

RALLYCROSS A POGGIO S. ROMUALDO - Gara valevole per il Trofeo Kleber - Poggio S. Romualdo, 31 giugno 1973.

LE CLASSIFICHE

Finalissima (dopo le 16 batterie)
1. Osvaldo Galatini 7'22"3; 2. Fargion 7'25"7; 3. Tacus 7'35"8; 4. Presenzini 7'36"6; 5. Canepari 7'39"6; 6. Rovello 7'41"2; 7. Popoff 7'43"1; 8. Maggiore 7'44"7; 9. D'Amore 7'53"9; 10. Putrino 7'54"5; 11. Tommasini 8'13"7.

Punteggio dopo le cinque gare:
1. Fargion p. 33; 2. Del Carlo 19; 3. Galatini 15; 4. Silvuni 14; 5. Popoff 8; 6. Canepari 7.

LE PROSSIME GARE

8 luglio, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 8, PISTA DEL MARE - Fano - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 3. prova Campionato Scuderie e Marche; 8, PISTA PERGUSA - Enna - gara ch. cl. 100 e 125 cc, 3. prova Camp. Regionale; 8, PISTA DEL MARE - Fano - gara naz. cl. 125 cc, indicativa per formazione squadre azzurre; 15, PISTA AZZURRA - Jesolo - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 3. prova Camp. Regionale; 15, PISTA GIALLA - Giulianova - gara naz. cl. 100 e 125 cc, prova Camp. Regionale; 15, PISTA DEL SOLE - Firenze - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 3. prova Camp. Regionale; 15, CIRCUITO DI MILAZZO - gara naz. cl. 100 e 125; 19, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, notturna.

Anche i giovanissimi arrivano all'azzurro

Un programma sportivo a livello internazionale per il 1974 è avviato d'accordo con Francia, Svizzera, Danimarca e Germania. Saranno in azione le squadre nazionali giovanili in incontri sia bilaterali che d'insieme per concludersi nel Campionato d'Europa e forse mondiale. Già però nella presente stagione la nostra squadra azzurra giovanile sarà impegnata prossimamente in un incontro con la Francia e ci consta che i selezionatori hanno sotto controllo i vari Rovelli, De Angelis, Proietti e tutto il nucleo, purtroppo numeroso per i responsabili della scelta, dei giovani inferiori agli anni sedici, per formare la rosa dei dieci primi giovani cadetti. Fortunatamente il vivaio italiano offre solo l'imbarazzo della scelta.

zione sportiva e tecnica di quei piloti che avevano sinora morso il freno.

Vediamo infatti Folli ritornare alla vittoria nel feudo sinora di De Bellis e Fornia su Fichera e Mastroviti, nella seconda categoria. Più contrastata e logicamente più meritata la vittoria di Lopez su Salamone e Leotta giunti alle sue spalle in un fazzoletto.

Lello Scionti nella 125 1. categoria, finalmente in perfetta sintonia con il mezzo, riesce a piegare l'accanita resistenza di Giorgetti, riportando una vittoria che il bravo Lello insegue da molto. Lo stesso accade a Perini nella seconda categoria, pur dovendo impegnare ogni risorsa per domare De Pasquale.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 1. cat.: 1. Folli; 2. Vaccaro; 3. Di Liberto; 4. Imperato.

Cl. 100 2. cat.: 1. Fornia; 2. Fichera; 3. Mastroviti; 4. Arena; 5. Marcellino.

Cl. 100 3. cat.: 1. Lopez; 2. Salamone; 3. Leotta; 4. Ginici; 5. Romeo.

Cl. 125 1. cat.: 1. Scionti; 2. Giorgetti; 3. Verrillo.

Cl. 125 2. cat.: 1. Pirini; 2. De Pasquale; 3. Saporita.

Pista « gialla » più tranquilla

GIULIANOVA - Il giallo karting s'addice all'Abruzzo, specie poi quando un ambiente irrequieto di per se stesso, e che aveva ed ha bisogno di essere condotto con mano felpata, trova di che completarsi con una frizione fra Ufficiali di gara. Con un quadro simile a Giulianova, vedi caso sulla pista Gialla del Salinello, è andato tutto fin troppo bene, anche se si è dovuto pensare per concludere in bellezza le gare durante le quali sono affiorate le solite insofferenze di qualche pilota che non intende assolutamente assuefarsi ad un clima regolamentare.

Si comincia con la 1. categoria della classe 100. Una gara tranquilla sin dall'inizio e così sino alla conclusione con una netta prevalenza di Sauro Montani, sull'onnipresente tarantino De Bellis e Domenichini. Più interessante la seconda categoria della stessa classe per il duello tra Alberto Panzolini ed il romano Giannini, risolutosi malgrado l'accanimento del romano a favore di Panzolini, uno dei più promettenti piloti della nuova leva. Claudio Montani, nella terza categoria, non trova avversari che lo possano infastidire. Vince come vuole lasciandosi alle spalle Ferri, Marilungo e Peladini, mentre il resto viene doppiato.

Poi la 125 2. categoria, infiorata da vivaci contrasti per le regolamentari bandiere nere alla Pelliccioni, prima ed ad altro pilota, dopo che non hanno trovato l'assenso dei magnati (leggi meccanici) accompagnatori dei piloti. Vince comunque Flenghi su Panzolini. Marino Vitali, nella prima della 125, ripete un suo arrivo vittorioso su Giardinieri, sua ombra tradizionale oramai. A Vitali mancano ora due traguardi, i più prestigiosi, quello tricolore e l'europeo di Brescia. A tale ritmo non sarà difficile per il fanese riportarli.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 3. cat.: 1. Montani; 2. Ferri; 3. Marilungo; 4. Paladini; 5. Trulli.

Cl. 100 2. cat.: 1. Panzolini A.; 2. Giannini; 3. Romanelli; 4. Ronca; 5. D'Arcangelo.

Cl. 100 1. cat.: 1. Monari; 2. De Bellis; 3. Domenichini; 4. Nanni; 5. Di Santo.

Cl. 125 1. cat.: 1. Vitali; 2. Giardinieri; 3. Sonni R.

Cl. 125 2. cat.: 1. Flenghi; 2. Panzolini; 3. Moretti; 4. Perricarioli; 5. Astuni.



Si può correre a dodici anni

GIUSEPPE GALASSO - Avellino - 5), a dodici anni è già possibile correre nei Karts e magari diventare campioni italiani di terza categoria. In bocca al lupo quindi.

VITTORIO SCARLATA - Enna - Purtroppo non ci è possibile comunicare tutte le notizie che ci richiede, lo invitiamo pertanto a rivolgersi alla Federazione Italiana Karting a Roma presso la CSAI in via Solferino, 32.

RAIMONDO MARCHEGGER - Merano - Decisamente lei non è proprio fortunato perché di piste vicine a casa sua ce ne sono molte poche. Forse la più comoda (ed è anche molto bella) è quella di Jesolo lido. Per partecipare alle gare occorre avere la licenza almeno di terza categoria che può richiedere alla F.I.K. a Roma. A Jesolo c'è anche un Karting Club che sicuramente le offrirà qualche agevolazione.

ALBERTO RIGHINI - Scandicci (FI) - Le gomme non si vendono mai comprese il cerchio e pertanto non è possibile dirle quanto costano complessivamente. Inoltre v'è differenza tra marca di pneumatici e tra cerchio e cerchio. Può rivolgersi comunque alla Pista del Sole a Firenze in Via del Termine dove potranno esserle più chiari. I karts non hanno il differenziale ma l'asse posteriore rigido.

MAURIZIO MORALTO e amici - Padova - Per iniziare conviene comperarsi un kart di 100 cc e correrlo in testa categoria (oltretutto la più economica). Alla F.I.K. può scrivere per farsi mandare l'annuario sportivo karting dove potrà trovare tutte le notizie ed i regolamenti che via via le interesseranno.

MICHELE LAZZARINI - Arezzo - Innanzitutto auguri per la vostra iniziativa di costruire una pista per karts. Le autorizzazioni da richiedere sono molte e piuttosto complesse, vi conviene quindi esporre il vostro caso alla F.I.K. a Roma e chiedere il suo appoggio che certamente non vi verrà negato. Oltretutto avete la possibilità di venire consigliati e di non ripetere così errori già compiuti da altri in passato.

GAETANO CONIGLIANO - Palermo - Ci scusi, ma se non lo sa lei che abita a Palermo, come possiamo saperlo noi con certezza se sono iniziati i lavori della locale pista Rinascita? Per il Kart consideri almeno 200.000 lire così, tanto per cominciare.

AMEDEO e GIUSEPPE CUTOIA - Aulla (Massa Carrara) - Se trovare un posto in una squadra ufficiale in formula uno è difficile, trovarlo in kart è addirittura impossibile. Specialmente poi se si tratta di due ragazzini di 12 e 14 anni come voi. Almeno un po' di ossa vorrete farvele no e magari vincere una corsetina prima di parlare di venire « assunti »?

ALESSANDRO CORSI - Genova - Può provare alla Pista verde di S. Bartolomeo del Cervo (IM) e si renderà conto di persona di quanto sia facile ed allo stesso tempo impegnativo condurre un kart a quelle velocità. La frizione e il cambio sono montati solo sui kart da 125 cc.

ROUEN - La nona prova del Campionato Europeo di Formula 2, a Rouen-les-Essarts, ci ha fatto assistere ad una finale entusiasmante e piena di colpi di scena — a parte che per il primo posto — come sovente ci accade per le gare di questa formula.

Ma ci sono state anche molte cose che non sono andate bene, a Rouen. Cose che ci hanno portato via un amico, un amico di tutti, Gerry Birrell, e che rischiano di mettere in crisi tutto l'automobilismo. Sono le contraddizioni, le assurdità che si determinano dalla sopravvivenza di circuiti che possono esistere, pericolosissimi, solo per il nome che occupano nella storia di questo sport; di piloti che si guardano bene dall'andare a vedere come sono le protezioni fino a quando uno di loro non le ha sventrate urtandole invece di essere ributtato sulla pista; e di autorità sportive che continuano a considera-

L'incredibile trovata a Rouen (dopo la tragedia)

Polistirolo a fette per la GIMIKANA monoposto

re l'automobilismo con la stessa mentalità dei tempi della Parigi-Pechino.

E' una realtà amara che neppure la morte è capace di scuotere per più di mezza giornata. A Rouen, benché i guard-rail si aprissero come pagliuzze, si è corso ugualmente. Tutti conoscevano il rischio, ma il pannicello caldo di una variante da far rabbrivire la più liberale delle commissioni per la sicurezza è servito allo scopo. La corsa si è fatta e tutti sono stati contenti perché tutto è andato bene. E' il solito discorso.

E Birrell? Lasciamo stare, forse il nostro modo di pensare è sbagliato, forse abbiamo il torto di credere che l'automobilismo potrebbe essere fatto meglio abbastanza facilmente e ci illudiamo che sarebbe possibile evitare di perdere degli amici per l'ottusità di gente che tanto non ha nulla da perdere o di altra che crede che gli incidenti a loro non capitino. ➔



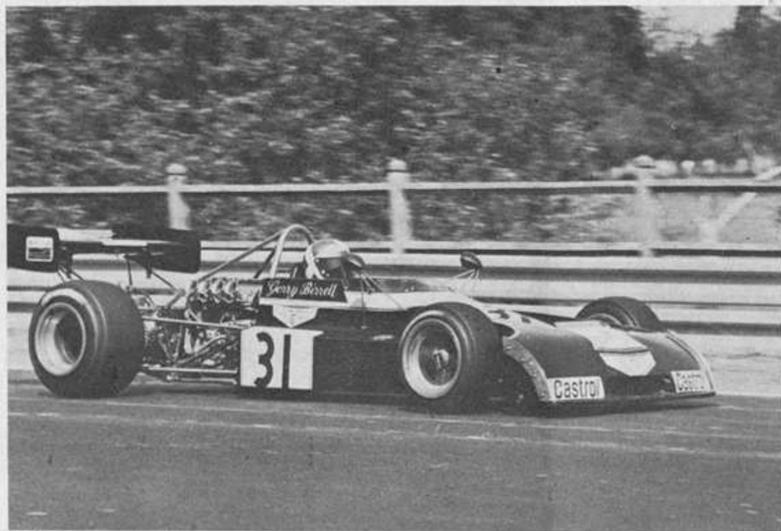
Eccola, la « variante » di Rouen. Incredibile, per chi non l'ha vista. Era semplicemente composta di queste quattro fette di polistirolo a metà della discesa che porta alla curva dei « sei fratelli », fatale a Birrell. Praticamente non c'è stato giro in cui non sia stata sconvolta

ROUEN LES ESSARTS
cinquantenaire acn.1923-73 **BP**

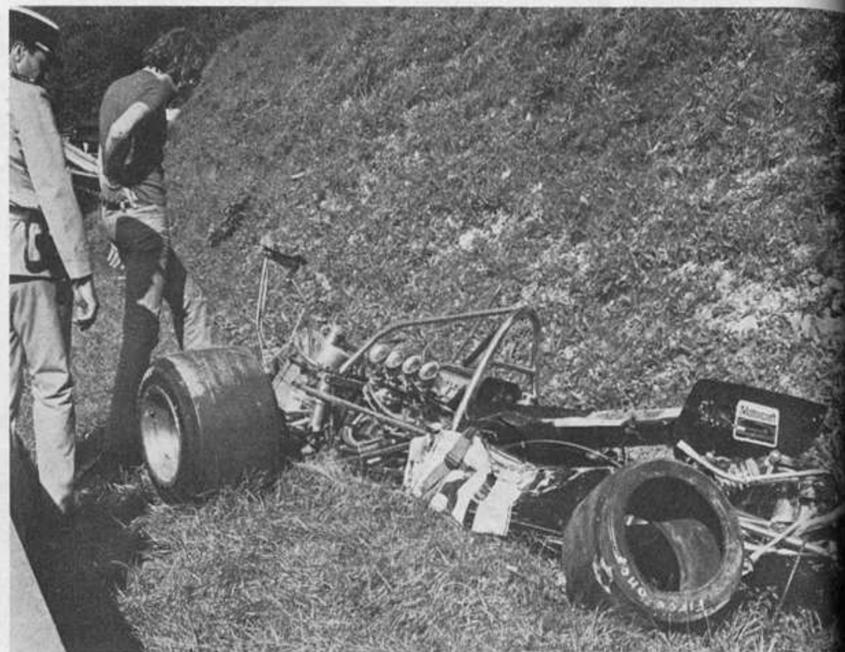
2 TROPHEE D'EUROPE
3 TROPHEE DE FRANCE

**23-24
juin
1973**

ASSOCIATION SPORTIVE DE L'AUTOMOBILE CLUB NORMAND



ROUEN - Dopo l'incidente di Birrell (nella foto sopra) tutti si sono accorti che i guard-rail erano delle armi invece che delle protezioni. Eppure Vandervell aveva già fatto una campagna sulla sicurezza venerdì sera, dopo che era toccato a Beuttler di aprire un guard-rail fortunatamente senza conseguenze personali (ma la macchina...). Per parecchio tempo si è pensato veramente che la corsa non si sarebbe fatta per il rifiuto dei piloti. Poi c'è stata l'assurda « chicane di plastica » e tutti sono tornati nei ranghi. Nessuno però ha detto che, anche con la chicane, nella curva di Birrell si arrivava con solo 200 giri in meno di prima e, soprattutto, che in qualsiasi posto il guard-rail sarebbe risultato altrettanto pericoloso. Le gomme, come quella dello scozzese, possono sgonfiarsi in qualsiasi punto e con un guard-rail che si apre a metà lasciando passare attraverso la macchina, purtroppo c'è poco da fare. A destra, la Chevron distrutta



MACKINLAY'S
io e te

Old Scotch Whisky
invecchiato 5 anni

ASCAR FILM Agostini & Pambolini - Br.

ROUEN - Dopo l'incidente di Birrell (nella foto sopra) tutti si sono accorti che i guard-rail erano delle armi invece che delle protezioni. Eppure Vandervell aveva già fatto una campagna sulla sicurezza venerdì sera, dopo che era toccato a Beuttler di aprire un guard-rail fortunatamente senza conseguenze personali (ma la macchina...). Per parecchio tempo si è pensato veramente che la corsa non si sarebbe fatta per il rifiuto dei piloti. Poi c'è stata l'assurda « chicane di plastica » e tutti sono tornati nei ranghi. Nessuno però ha detto che, anche con la chicane, nella curva di Birrell si arrivava con solo 200 giri in meno di prima e, soprattutto, che in qualsiasi posto il guard-rail sarebbe risultato altrettanto pericoloso. Le gomme, come quella dello scozzese, possono sgonfiarsi in qualsiasi punto e con un guard-rail che si apre a metà lasciando passare attraverso la macchina, purtroppo c'è poco da fare. A destra, la Chevron distrutta



A sinistra: il punto in cui la Chevron dello sfortunato Birrell si è infilata sotto al guard-rail, scardinandolo come si vede anche nelle foto sopra e sotto. In secondo piano, si vede la vettura. Birrell è morto praticamente per la violenta decelerazione, dato che il guard-rail non è riuscito a deviare la traiettoria della macchina, ma ha ceduto per l'urto



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

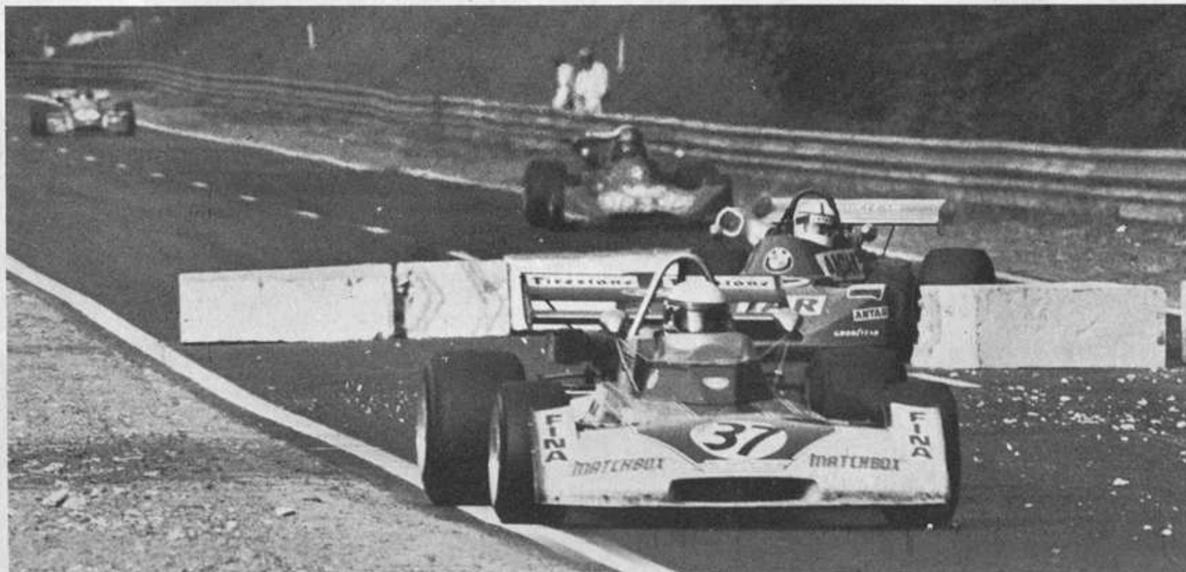
PUMA

scatola di montaggio al prezzo di L. 440.000

per risposta inviare L. 200 in francobolli

Vandervell (sotto) non ha potuto continuare la serie dei risultati positivi per colpa del cambio che lo ha costretto a correre tutta la finale sempre in quinta. Fortuna che il BMW ha la coppia bassa!...

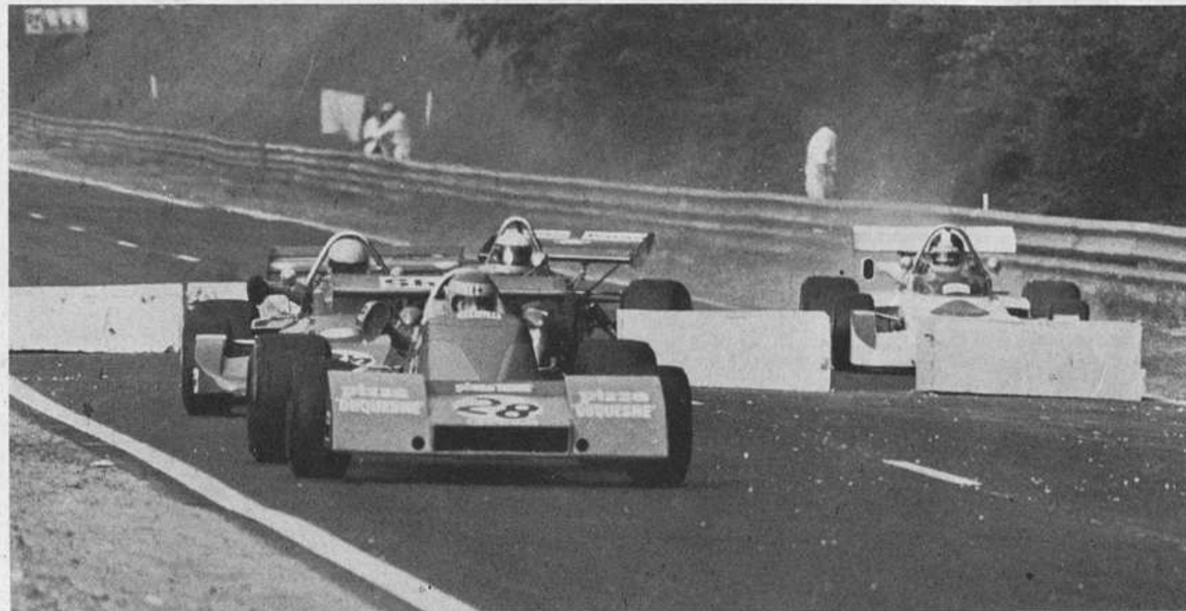
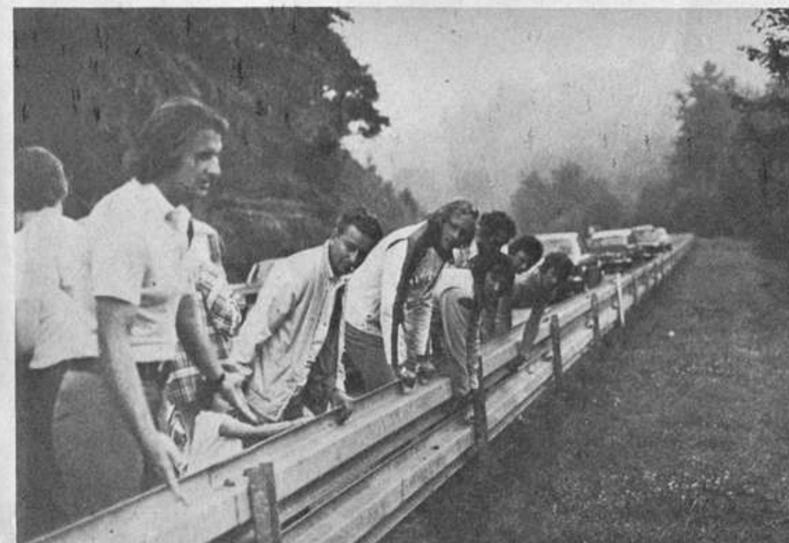




Mass, leggendo il titolo di Autosprint della gara di Hockenheim che definiva Hans Joachim Stuck come von Stuck, ha commentato: « Von era il padre, poi per parte di moglie... ». Un poco di gelosia?



Visi allegri alla Brabham: Wilson Fittipaldi ha vinto la sua batteria ed è arrivato quinto in finale. Un risultato non eccezionale ma che rincuora, ora che finalmente il delicatissimo Ford-Wood ha lasciato il posto al BMW-Schnitzer. « Lavoriamo quest'anno per vincere il campionato nel '74 » diceva il team manager della Brabham dopo « E siamo sicuri che questo motore andrà meglio di quelli della Casa »



E' tornata la Pygmée con Migault. La macchina ha accusato ancora il difetto nel pescaggio benzina

Williamson stava facendo un bell'esordio con la March-BMW: è andato in testa e c'è stato senza fatica durante la batteria. Poi la pressione olio è andata a zero e si è fermato come ai tempi della GRD. Comunque la colpa non è sua: non è stato solo il suo BMW ad avere guai. Anche se l'ing. Roche responsabile dei motori tedeschi era soddisfatto del bilancio giornaliero, a Monaco il lavoro aumenta

Le foto sono di GABRIELA NORIS

Emerson e Wilson Fittipaldi, Stuck, Gunnarson ed altri (sotto) hanno scoperto che il guard-rail che delimita la nuova chicane dondola solo a spingerlo con le mani. Se ne accorgerà anche Peterson quando lo urterà

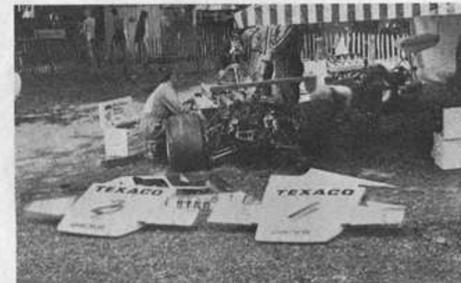
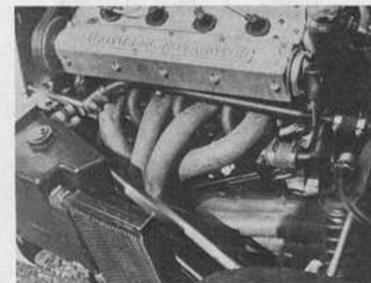
V8eBlogScans

Un coupé in regalo per JARIER

Jarier (a sinistra) è andato sempre fortissimo: in prova, in batteria, nel giro di lancio, in gara. Tutti si aspettavano che rompesse, bucase una gomma durante una delle escursioni sulla terra o finisse col fare un incidente. Invece niente, a parte questo violento testa-coda che sarebbe costata la gara alla maggior parte dei suoi meno fortunati colleghi e che per lui si è risolto in cinque secondi persi. Pare che a fine corsa, in uno slancio di generosità, il direttore della BMW Francia gli abbia regalato un coupé 3000



I problemi delle Texaco-Star sono molti e Fittipaldi a fine gara era scoraggiato: « Dobbiamo fare molti test prima di tornare in pista ». La macchina è ancora sopra peso di una quarantina di chili e non riesce a tenere la strada malgrado il telaio posteriore aggiunto tra Nivelles e Rouen ed il nuovo musetto tipo F.1. Poi nel team si verificano strane cose, come quella che ha portato a strozzare un collettore di scarico del motore (il primo) per poter lasciar passare uno dei nuovi elementi del telaio. Una strozzatura non certo adatta a far dare più cavalli ad un motore (sotto a sinistra) che, benché già robusto, dovrà essere ancora ulteriormente sviluppato



ROUEN ha fatto notare un nuovo talento in sboccio

Tra i ProF.3 occhio a Larry

ROUEN - Quest'anno la Francia è probabilmente il Paese dove il livello della F.3 è più professionistico: si è visto a Montecarlo e la riconferma si è avuta a Rouen dove il primo dei rinomati inglesi scesi in terra di Fran-

A complicargli le cose ci si mettono un'aria scanzonata, due baffetti rossicci e gli occhiali tondi a lenti spesse. Eppure, guardandolo bene, fisicamente ricorda in modo straordinario Rindt. Senza occhiali e baffi che gli



Il gruppone ha già distrutto la chicane. Questa tecnica permetterà ai ritardatari di riportarsi sempre sotto ai primi. Oppure (sotto) di distruggersi come in questo incidente tra Serpaggi, Guitteny e Beguin



cia non partiva più in là della quinta fila. La fortunata circostanza che una serie di sponsor concorrenti si sia trovata di fronte, ha permesso di creare delle squadre che come mezzi non sono molto distanti da quelli della F.2. Due Alpine Renault ufficiali, due Martini BP e due Motul, due March Antar, tre macchine della Shell e due della Elf con piloti come Serpaggi, Leclere, Ethuin, Laffite, Paoli, Max, Albero, ecc., costituiscono l'aspetto più evidente dell'importanza che la F.3 ha attualmente in Francia. Tutti hanno almeno un motore di scorta, le gomme vengono montate nuove per prove e per gara (si parla perfino di tre treni per corsa) in modo da sfruttare i quattro o cinque decimi di vantaggio che i pneumatici nuovi offrono. Insomma, professionismo esasperato.

Bene, in prima fila della gara di Rouen, a fianco di Paoli con la sua BP Martini ufficiale e davanti a tutti gli altri professionisti francesi che a loro volta sopravanzavano i professionisti inglesi, c'era una GRD dello scorso anno, di un rosso un po' rappazzato, coi cerchi anteriori della Brabham, il motore Nova del 1972 riparato alla meglio dopo che erano state rubate parti di ricambio dal camion, con un triangolo anteriore saldato e le gomme già ben usate. Nessun errore: era la macchina dell'australiano Larry Perkins, quella che è anche scappata in testa e c'è stata per un po' di giri prima di essere eliminata da uno speronamento. Quella stessa che a Montecarlo era riuscita ad andare in prima fila nella batteria con sorpresa generale.

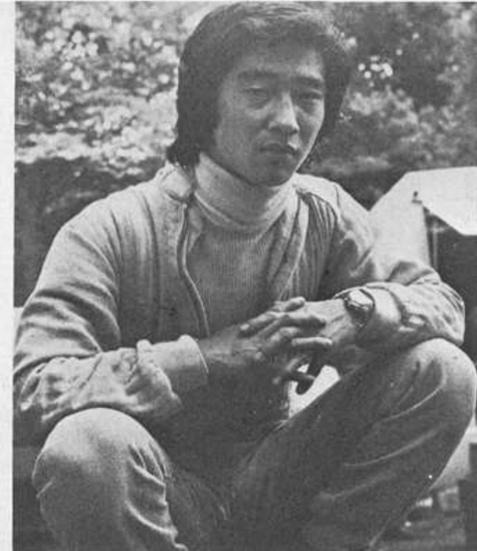
Non per fare gli scopritori di talenti, ma se è vero che i grandi piloti si vedono subito, Perkins non è tipo da passare inosservato. E' venuto dall'Australia con pochi soldi dopo aver vinto il locale campionato di Formula Ford e di Formula due e per quanto si affanni a dire che ha come sponsor il campione australiano degli anni 50 David McKay ed un uomo d'affari del suo Paese, a vederlo si direbbe che non può permettersi molti lussi.

GARA FORMULA 3 A ROUEN - 24 giugno 1973.

LA CLASSIFICA (20 giri, km 138,575)
1. Jacques Laffite (Martini-Holbay) 41'32"5, media kmh 160,118; 2. Kuwashima (March-Holbay) 41'32"8; 3. Cudini (Martini-Holbay) 41'51"8; 4. Ethuin (Martini-Vegant) 41'53"1; 5. Henton (GRD-Holbay) 41'53"4; 6. Gerber (Brabham-Vegant) 42'11"4.



Eccolo, è Larry Perkins, 23 anni, è australiano come Schenken (con lui nella foto), è stato gran protagonista a Rouen nella gara F. 3



Il giapponese Kuwashima il pilota-kamikaze che è considerato grande speranza giapponese. A sinistra, il messicano Gerber che si accinge a lasciare la Brabham per la March. Qui in compagnia di Roger Williamson

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

Mai vista tanta battaglia di «mostri» come nella seconda serie del NORISRING

Interserie spettacolo ma c'è voluta la pioggia

NORIMBERGA - Torniamo sulla corsa Interserie al Norisring, con maggiori particolari, e anche per sottolineare il dominio della Porsche, di cui il sabato ve n'erano ben dodici. Capoggiava l'«opposizione» McLaren, Kelleners, con la 20 patrocinata dalla Weissberg, ex vettura di Hulme nella Can-Am 1972, poi c'era il solito Team VDS con la nota McLaren rosso scuro modificata per Pilette. Una sola Lola per Fischer, però molto modificata da uno svizzero, che ora ha battezzato la sua vettura «Passerotto». Una solitaria Alfa T33 di 2600 cc era pilotata dal tedesco Isert, poi non bisogna dimenticare, fra le altre, due belle BMW progettate da Karasek, una per Muller-Perschl, che montava un Carrera di 2900 cc, e una per Link con un Porsche di 2700 cc.

In prova è piovuto per la prima volta dopo tredici anni, nella corsa del mese di giugno al Norisring! La pioggia è però cessata per la seconda e ultima sessione.

Kinnunen è scattato in testa, seguito da Kelleners che dopo un giro è però dovuto andare al box, ove si è trovato che il filtro dell'olio non era riparabile sicché il tedesco è uscito di scena. Alle spalle di Kinnunen c'erano Kauhsen e Loos e il finlandese si è creato un gigantesco vantaggio, tanto per garantirsi di concludere il resto della manche senza problemi. Intanto Muller-Perschl aveva guai all'impianto del carburante, non si è potuto rimediare e anche lui è sparito; Pilette, come al solito, è stato prestissimo un cliente per i meccanici, con noie alla trasmissione, ed è diventato dunque soltanto uno spettatore. Agli inizi la BRM di Hepworth aveva urtato la 908 di Chenevière, ma nonostante i danni in seguito l'inglese ha potuto continuare.

Nell'intervallo fra le due manches i meccanici hanno lavorato di lena soprattutto sulla vettura di Muller-Perschl e su quella di Hepworth. Prima che avesse inizio la seconda manche la pioggia ha ripreso a cadere. La pista era bagnata e tutti, eccettuato Hepworth, montavano

pneumatici intermedi. L'inglese correva con pneumatici da bagnato che facevano veramente paura, dato che il pilota stentava a tenere la vettura in traiettoria. Al via la Porsche di Loos non voleva partire. I suoi meccanici sono poi riusciti a spingerla, e a farla muovere, mentre le altre vetture passavano per il secondo giro di riscaldamento. La manche si è poi rivelata la più appassionante mai vista nell'Interserie. Kinnunen, come previsto, è scattato in testa, ma dietro di lui c'erano moltissime vetture più o meno della stessa potenza, tutte in mano a piloti che si sforzavano per portarsi in buone posizioni. Sorpresa delle sorprese, al secondo giro la piccola BMW-Porsche 2,9 di Perschl era in terza posizione e dava filo da torcere a Kauhsen. Alla terza tornata la vetturessa è stata vista per un attimo al secondo posto, comunque dopo dieci giri il divertente spettacolo è finito, perché i freni hanno ceduto.

La battaglia infuriava per la seconda posizione: Hepworth, Kauhsen, Jost, Kraus e in seguito Loos non facevano che alternarsi, come accade nelle più belle gare di F.2 a Hockenheim. Finalmente Hepworth è arretrato, Kraus è riuscito a passare avanti agli altri e a rimanere al secondo posto. Quando Jost e Loos sono arrivati al rettilineo principale, che è molto veloce, le due vetture si sono quasi sfiorate varie volte, procedendo affiancate. Che spettacolo!

Eddi Guba

200 MIGLIA DEL NORISRING - Gara valevole per l'Interserie - 24 giugno 1973.

LA CLASSIFICA

1. Kinnunen (Porsche 917-10); 2. Loos (Porsche 917-10); 3. Jost (Porsche 908-3); 4. Kauhsen (Porsche 917-10); 5. Barth (Porsche 917); 6. Kraus (Porsche 917-10); 7. Link (BMW Porsche); 8. Grif-fith (McLaren M8E); 9. Sirviol (Porsche 917); 10. Hepworth (BRM Chevy); 11. Chenevière (Porsche 908-3); 12. Weber (McLaren M8F).

Alla «RONDE» traditi dalla foga i più ambiziosi rivali di Thérier

Si può vincere anche con la gomma a brandelli

L'ESPEROU - Vale la pena tornare anche sulla Ronde Cévenole, l'ormai famoso rally francese che non manca mai di note interessanti. Come si sa, ha vinto Thérier e, salvo per quello di Ligier, non del tutto ripreso dopo il suo (relativo) smacco a Le Mans, erano presenti tutti i prototipi «stradali». La «Ronde» ha rinunciato a diventare la copia francese della Targa Florio, ma continua comunque a essere la più dura gara stradale del momento, e rappresenta un banco di prova spietato per la meccanica delle vetture.

Tempo fantastico di Fiorentino in prova (24' 29"9), con un nuovo spider Simca CG molto compatto, con motore di 2200 cc e potenza di oltre 220 HP. Questo ha fatto di lui il favorito nei pronostici ma né Andruet (che, come abbiamo già detto, ha dovuto accontentarsi di un muletto visto che la Stratos era bruciata pochi giorni prima), né Chasseuil, la cui Ford GT70 montava un Cosworth due litri più potente, avevano intenzione di lasciarsi sopraffare. Poi le Alpine, con Darniche su una berlinetta alleggerita e sospensioni della A 310 e motore 1800 a iniezione, e Thérier pure con l'A 310 con compressore. Nicolas aveva un prototipo R17 molto alleggerito con motore 1750, Piot una R17 speciale con motore 1600 a iniezione.

Meno di trecento metri dopo il via spariva uno dei grandi favoriti: Darniche, per guasto al nuovo prototipo Alpine; poi, appena il tempo per maledire la iella di Chasseuil, che non finiva il primo giro, e si aveva il tempo strepitoso di Fiorentino: 24'28"1, con Andruet staccato di oltre 1'20" e il «grande» Thérier di oltre 1'35".

Si sarebbe detto che l'esito della corsa fosse ormai deciso, data la schiacciante superiorità della Simca. Infatti Fiorentino, consapevole di questo fatto, ha deciso di risparmiare la vettura, ma avendo preso di traverso una curva non è riuscito a raddrizzarsi ed è uscito. Andruet aveva a malapena il tempo di occupare un posto che non aveva previsto, quando ha ceduto un attacco di ammortizzatore (non dimentichiamo

che disponeva di un muletto) e la vettura ha urtato violentemente, in testa-coda. Thérier, la cui mano destra lo faceva soffrire molto dal mattino, diventava il quarto leader e si era appena in fondo al terzo giro...

Uscita di strada (la prima della sua vita) di Marie Claude Beaumont, sparizione delle tre Jidé Gamet, comodamente in testa alle turismo speciali, doveva abbandonare prima della metà gara, momento in cui era rimasto meno del 50% dei 75 partiti.

E' decisamente l'anno di Thérier, questo: il vincitore in Portogallo e in Grecia ha fatto sì può dire una corsa senza storia, realizzando ad ogni giro il miglior tempo, eccettuato al sesto passaggio, ove è arrivato con un pneumatico a brandelli, e nell'ultimo. Soltanto Saliba, la cui forma quest'anno è in netta ascesa, ha impedito alla Renault di occupare i primi tre posti. Regolarissimo Roussely, pure molto in forma quest'anno, che nella GT non è mai stato minacciato, piazzandosi poi quinto assoluto.

Fedele alla sua fama, la Ronde Cévenole, che quest'anno presentava uno schieramento disuguale, si è dimostrata, come dicevamo, un banco di prova spietato e la vittoria di Thérier e di un'Alpine, al termine di una corsa massacrante, non sono un risultato dovuto al caso.

Jacques R. Jaubert

RONDE CÉVENOLE - Rally internazionale - L'Esperou, 24 giugno 1973.

LA CLASSIFICA

1. Thérier (Alpine) 4.26'06"4 (1. gruppo 4 S); 2. Saliba (Simca CG) 4.28'51"5; 3. Nicolas-Darniche (Renault 17 TS) 4.36'44"2; 4. Jullien (Alpine) 4.39'20"5; 5. Roussely (Porsche) 4.43'41"8 (1. gruppo 3); 6. Coulomies (Alpine) 4.47'39"7; 7. Fiorentino (Alpine) 4.53'12"5; 8. De Librand (Alpine) 4.54'33"9; 9. Ravenal (Opel Ascona) 4.59'56"4; 10. Coustellier (Gordini R8) 4.59'58"2; 11. Barailler (Opel Ascona) 4.59'59"6 (1. gruppo 1).



AS-CAR Film agenzia di pubblicità Bo, art director BRUNDE PRATO

scrambler e' DUCATI



DUCATI MECCANICA

GRUPPO
EFIM

40132 - Bologna - Via A.C. Ducati, 3 - Tel. 400250

Agip carburanti e lubrificanti Catene Regina Extra - Pistoni AE Borgo