



La bella Alpine di Carter che si è conquistato meritatamente il primo posto nella corsa a Magione

Centocenti piloti alla COPPA UMBRIA L'Alpine col CARTER

MAGIONE - Centocenti piloti, nonostante il caldo e le ferie, hanno dato vita alla prima edizione della Coppa Umbria sulla pista di Magione: un successo anche organizzativo che ha visto piloti in gara per oltre sei ore nelle varie classi, tanto che si è finito dopo le 20 con molta stanchezza, fattore che ha contribuito ad «allentare» un po' l'organizzazione sul finale; forse sarà bene studiare la possibilità di puntare solamente su alcuni gruppi alternandoli di volta in volta.

Mattatore della giornata è stato un pilota della Coneghiano Corse, «Carter» su Alpine 1600 che ha corso nel gruppo 4; sua la migliore prestazione in assoluto nella giornata e quindi gli è stata assegnata la Coppa Umbria della Scuderie Carpine. «Carter» ha vinto il gruppo 4 (una sola corsa per le classi 1000, 1300, 1600, 2000 ed oltre 2000) dopo che guasti hanno tolto di gara i due capifila e cioè «Bramen» della Brescia Corse su Porsche 2.4 e Cesare Stefanelli della Senesi su Porsche 2000. In questa prova, in pista anche Nataloni con l'HF 1600 e Rampa col GTA 1600; i due, partiti nelle posizioni di mezzo recuperano alcune piazze, poi Rampa accusa noie alla vettura, mentre l'inseguimento di Nataloni nei confronti di «Carter» è spettacoloso ma vano. «Carter» segna anche il giro più veloce alla media di 96,900, mentre Nataloni è secondo, davanti ad alcuni 2000. In questa classe vince Tarpani su Porsche e nella 1300 Chieli su Fulvia Sport.

La giornata era iniziata col Gruppo uno, 850 e 1000: in quest'ultima classe primo debutto stagionale (anche se molto... avanzato) dell'A 112 Abarth e primo successo sulle Mini Cooper e 127; il margine è tale che la presenza della rossa vetturola convincerà molti a starsene a casa per tutto il resto della stagione. E' questo l'obiettivo della omologazione agostana? Se così è, ci sembra un debutto veramente poco sportivo. Il pilota della 112 Abarth era Laudsei, davanti a Galli e a Boldrini; quarta la 127 di Ascoli. Nella 850 successo di Boanini su 850 Fiat. Fra le 1150 e le 1300 lotta veramente in famiglia fra i due fratelli Riccitelli entrambi su Simca R.2. Alla fine dei 15 giri è Gianfranco a prevalere su Gianni per soli nove decimi. Nella 1150 afferma-

zione di Triggiani su 128 coupè che è anche quarto assoluto.

E' quindi la volta delle 1600 e 2000; Boario non parte per le ruote in lega invece di quelle in acciaio omologate, ed al via il più veloce è Tamburini, seguito da Selvatici; nel gruppetto delle Alfa, solo la Escort Mexico di De Gregorio. Numerosi i testa-coda («Il Liscio», Selvatici, che però si rifà col miglioramento del record sul giro e Da Lio). Tamburini vince poi con largo margine davanti a Selvatici, mentre nella 1600 Stefanelli precede Brucolini, tutti su Alfa.

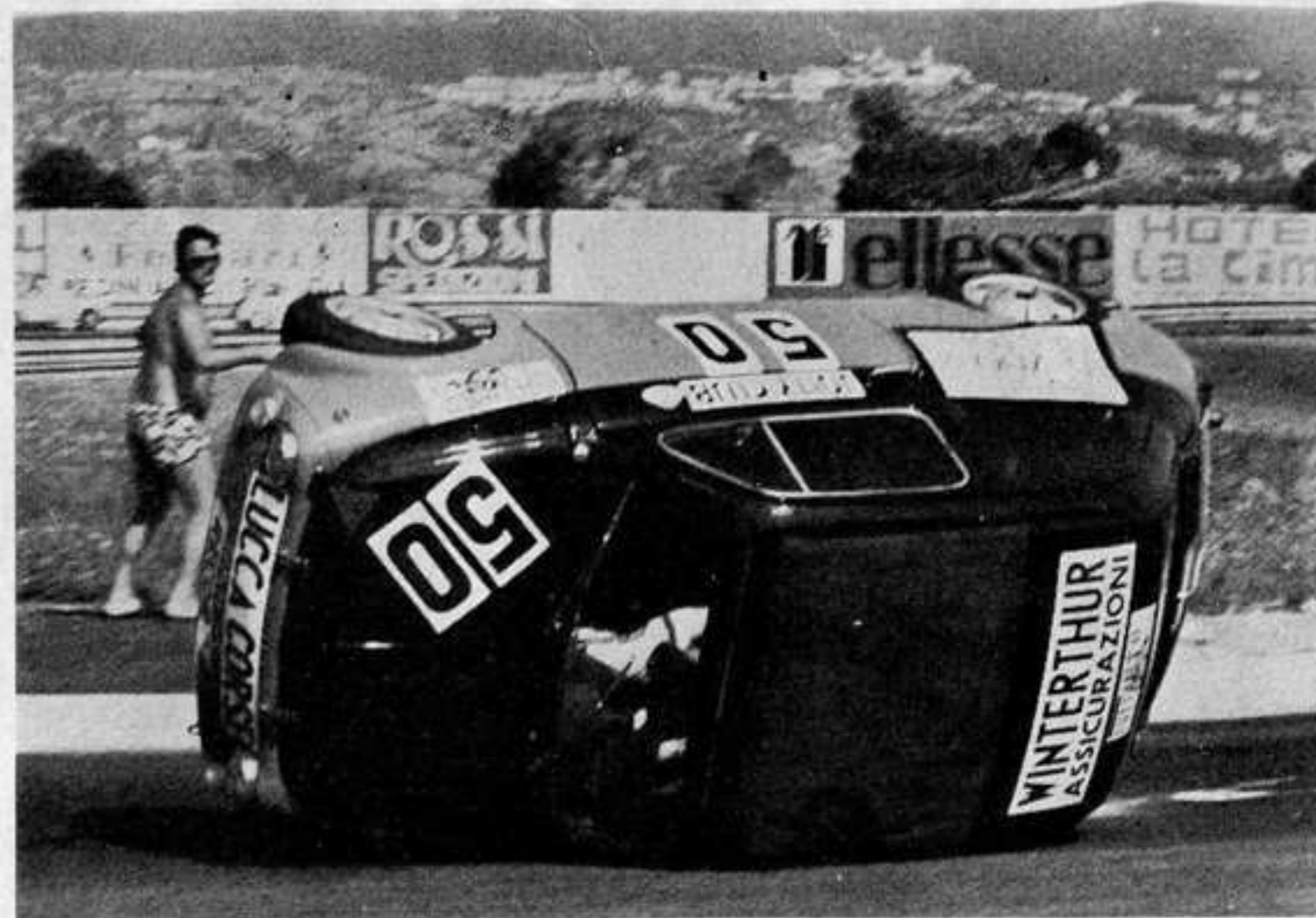
Nel pomeriggio si riprende con il gruppo 2; nella 500 vittoria di Pesetti su Fiat 500 (Bacci), davanti a Baldanzi (Fiat 500 Bigazzi) che è autore del giro più veloce ad oltre 81 di media; nella 600 Bigazzi della Valdelsa non ha avversari, mentre nella 700 Testi fa tutta la gara in prima posizione; in questa prova uno spettacolare incidente accade a Rafanelli che perde una ruota in curva e si ribalta rimanendo su un fianco: tutto spettacolo e nessuna conseguenza per il pilota. Nella 850 e 1000 affermazione rispettivamente di Viotto e Rocchi; notevole la prestazione del primo che «firma» con la sua 850 il giro più veloce delle due classi ed è secondo di raggruppamento.

Scendono poi in pista le auto del gruppo tre gran turismo 1300, 1600, 2000 ed oltre. Fra i partecipanti Govoni con la Pantera De Tomaso, Vannini con la Carrera 2700. Prova senza storia con sempre in testa la Porsche, seguita dalla Alpine di Dinos (primo poi della 1600) e dalla Pantera, non certo a suo agio sul percorso magionese. Nella 1300 primo è Chianucci su Fulvia.

Un solo raggruppamento per il gruppo due 1150, 1300, 1600 e 2000. Al via scatta Saladini su BMW 2002, seguito da Moscardini sul 128 1150 Scotti, mentre Rampa è attardato, (giornata decisamente sfortunata), da noie all'accensione; nonostante ciò, Rampa è autore di una bella rimonta, fino a guadagnare la seconda posizione. Saladini vince senza pensieri, mentre Moscardini segna il secondo miglior tempo della prova, davanti a 1300 e 1600 oltre a vincere la classe; nella 1300 è primo Gualtieri su Simca R.2 ad un giro, nella 1600 Trapani su Alfa.

Marco Grandini

● Per la gara del 9 settembre a Magione vi saranno anche le vetture del gruppo 5, fra le quali anche quella di Nesti ed altre; inoltre l'attività di Magione proseguirà con una semifinale FISA ad ottobre e forse con una prova di Formula Italia a settembre.



La sequenza della piroetta con capottamento completo di Bartolini a Magione: è stato un «numero» da circo, forse per dar forza alla pubblicità che sulla fiancata invita a visitare lo... zoo «di Pistoia». Sotto Bartolini esce indenne dall'incidente controllato dai commissari



COPPA UMBRIA A MAGIONE.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1 - Classe 850: 1. Boanini Lando 20'00"3, media km. 74.230; 2. Manni 20'01"6; 3. Ghini 12'07"2, a 6 giri. Tutti su Fiat 850.

Classe 1000: 1. Laudsei Raffaele (A.112 Abarth) 18'48"5, media km. 78.952; 2. Galli (M. Cooper) 18'50"7; 3. Boldrini (M. Cooper) 18'52"8; 4. Ascoli (Fiat 127) 18'54"5; 5. Compagnoni (A.112) 19'26"8; 6. Giorlando (Fiat 127) 19'38"5; 7. Bindi (Fiat 850S) 19'57"9.

Classe 1150: 1. Treggiani Luciano 18'40" alla media di km. 79.546; 2. Giorgi 18'48"3; 3. Cuccotti 18'56"5. Tutti su Fiat 128 Coupè.

Classe 1300: 1. Riccitelli G. Franco (Simca R.2) 18'12"7 alla media di km. 81.526; 2. Riccitelli Gianni (Simca R.2) 18'13"6; 3. Minichetti (Simca R.2) 18'32"7; 4. Bruni (Simca R.2) 18'49"5; 5. Riganti (Gordini) 18'57"7; 6. Chimenti (Simca R.2) 19'05"7; 7. Casagrande (Escort Sport) 19'24"9; 8. Giorgi (Cooper) a 1 giro; 9. Caronni (Cooper) a 1 giro.

Classe 1600: 1. Stefanelli Cesare (Alfa Romeo) 18'19"2, media di km. 81.056; 2. Brucolini (Alfa Romeo) 18'49"3.

Classe 2000: 1. Tamburini Miro (A. Romeo) 17'58"1, media 82.640; 2. Selvatici (A. Romeo) 18'05"5; 3. Aglietti Massimo (A. Romeo) 18'14"5; 4. «Il liscio» (A. Romeo) 18'30"3; 5. De Gregorio (Ford M.) 18'34"9; 6. Voltolina (A. Romeo) 18'49"9; 7. Dal Pra (A. Romeo) 18'52"9; 8. Da Lio (A. Romeo) a un giro.

GRUPPO 2 - Classe 500: 1. Pesetti M. 19'19"1, media 76.868; 2. Baldanzi 19'44"8; 3. Capolsini 20'05"4; 4. Razzolino 20'06"7; 5. Capezuoli 20'21"1 a 1 giro. Tutti su Fiat 500.

CLASSE 600: 1. Bigazzi A. (Fiat Giannini) 18'41"2, media 79.447; 2. Rossi (Fiat Abarth) 19'31"3; 3. Naldini (Fiat Giannini) a 1 giro; 4. Orzioli (Fiat Abarth) a 1 giro.

Classe 700: 1. Testi F. (Fiat Giannini) 18'28"6, media 80.370; 2. Ciulli (Fiat Giannini) 18'42"8; 3. Scarinzi (Fiat Abarth) 18'50"6; 4. Verdiani (Fiat Giannini) 18'56"8; 5. Rafanelli (Fiat Abarth) a 2 giri; 6. Gasperini (Fiat Giannini) a 7 giri.

Classe 850: 1. Bigliardi S. (Fiat Abarth) 17'53"9, media km. 82.966; 2. Viotto (Fiat Abarth) 18'01"6; 3. Pera (Fiat Abarth) 13'00"5 a 4 giri.

Classe 1000: 1. Rocchi F. (Fiat Abarth) 17'50"2, media km. 83.254; 2. Rosati (Fiat Abarth) 18'51"1; 3. Carlo (Cooper) 18'58"6; 4. Broccolini (A.112) 19'01"6.

Classe 1150: 1. Moscardini M. (Fiat 128) 17'40"7, media km. 83.999.

Classe 1300: 1. Gualtieri E. (Simca R.2) 17'02"3, media km. 81.335; 2. Pigi (Simca R.2) a 1 giro.

Classe 1600: 1. Trapani S. (A.R. 1600) 17'48"5, media km. 83.387; 2. Minelli (A.R. 1600) 17'54"1; 3. Gugel (Gordini) 9'53"6 a 7 giri.

Classe 2000: 1. Saladini W. (BMW) 16'45"4, media km. 88.619; 2. Rampa (Alfa Romeo GTA) 16'55"9; 3. Presenzini (Mexico) 17'51"7; 4. Boario (A. Romeo) a 1 giro.

GRUPPO 4 - Classe 1000: 1. Brambilla P.C. (Abarth OT) 19'35"3, media km. 82.600.

Classe 1300: 1. Chieli O. (Lancia Z.) 16'51"7, media km. 82.254; 2. Coscioni (Fulvia) 16'21"7 a 1 giro.

Classe 1600: 1. «Carter» (Alpine R.) in 15'55"1, media km. 93.297; 2. Nataloni (Fulvia) 15'59"6; 3. Galliano (GTA) 16'44"4; 4. Rampa (GTA) a 1 giro; 5. Massai (GTA) a 5 giri.

Classe 2000: 1. Tarpani G. (Porsche) 16'08"7, media km. 91.978; 2. Rebai (Porsche) 16'20"9.

GRUPPO 3 - Classe 1300: 1. Chianucci G.C. (HF Fulvia) 18'17"8, media km. 81.160; 2. Salamina (HF Fulvia) 18'19"9.

Classe 1600: 1. «Dinos» (Alpine) 17'21"6, media km. 85.540; 2. Tommasi (Alpine) 17'52"7; 3. Donà (Alpine) 18'04"4; 4. Ponticelli (HF Fulvia) a 1 giro; 5. Boncompagni (HF Fulvia) a 1 giro; 6. Vicari (Alpine) a 1 giro.

Classe 2000: 1. Laschi G. (Opel J) 17'40"3, media km. 78.447.

Classe oltre 2000: 1. Vannini G. (Porsche Carrera) 17'10"6, media km. 86.503; 2. Govoni (De Tomaso Pantera) 17'27"3.

IL TROFEO BREVETTI GABBIANI trova sole e pubblico al SANTAMONICA TRUFFO si beve un altro MARTINI

MISANO ADRIATICO - Per la seconda edizione del Trofeo Brevetti Gabbiani, la Scuderia Piacenza Corse ha preferito l'automobile di Santamonica a quello più « familiare » di Varano Melegari, forse nel tentativo di contare su un maggior numero di spettatori. Tentativo riuscito, anche se le circa 5.000 persone presenti si sono un po' « sparse » negli spalti dell'impianto adriatico. Comunque, un incasso (circa 9.000.000) confortante. La giornata comprendeva la quattordicesima prova del lunghissimo Trofeo Formula Italia, e la ottava prova del campionato Turismo.

In Formula Italia, Duilio Truffo ha conquistato la sua quarta vittoria, ed ora è saldamente alle spalle di Martini, che con sei punteggi pieni può ancora permettersi qualche lusso. Ma il Trofeo è ancora lungo, e sarà interessante seguirne gli sviluppi, poiché pare che Martini sia un po' deconcentrato, al contrario del giovane rivale che, dopo la squalifica-lampo della gara precedente, pare deciso ad avvicinare ancora di più il romagnolo.

Nel Turismo, battuta d'arresto di « York » per l'assoluto, mentre Amighini ha aggiunto un'altra vittoria alla sua già cospicua collana. Hanno fatto l'en plein anche Ricci (che così ora è secondo) e Finotto, ed entrambi si portano a cinque vittorie, mentre con quattro vittorie sono ora Galmozzi e « Tatog ». In realtà, il Campionato Assoluto Turismo è circoscritto a questi nomi, e da ora in avanti forse più che le proprie vittorie conteranno le battute d'arresto degli avversari.

E veniamo alle gare. Due sole le batterie per le monoposto della Formula Italia, poiché si sono presentati solamente una quarantina di piloti. Nella prima batteria, si alternano al comando Bossoni e Martini, mentre alle loro spalle si assiste ad un bel duello fra Cesarini, Gunnella e Pedersoli. Al sesto giro Bossoni prende la testa, e conclude al comando gli otto giri davanti a Martini, insidiato da vicino da Cesarini, mentre Leoni supera Gunnella. Nella seconda batteria, scatto di Truffo davanti a Ghinzani che con 1'27"1 aveva ottenuto il miglior tempo delle qualificazioni. I due fanno un giro per uno in testa, l'ottavo è di Truffo che così vince. Dietro a loro, Brancatelli volge a suo favore un duello con Farneti.

Questa seconda batteria è stata più veloce della prima, ed infatti troviamo i suoi protagonisti nelle prime file al via della finale. Sono Truffo, Ghinzani, Brancatelli e Farneti. Il vincitore della prima batteria, Bossoni, è in terza fila con Martini. Al via, solito scatto di Truffo che è il miglior « interprete » delle partenze date da Remo Cattini, ma gli altri non lo mollano e si forma così un bel « serpentone » composto (passaggi al secondo giro) da Truffo, Ghinzani, Brancatelli, Martini e Farneti, seguiti dagli altri a brevissima distanza. Mentre in testa Ghinzani e Truffo si alternano, si assiste alla rimonta di Bossoni, che reintra sui primi già dal quarto giro.

Subito dopo, sembra che Truffo, Ghinzani e Martini riescano a prendere un lieve vantaggio, ma tutto si ristabilizza fino al 10. giro, quando alla curva che immette nei box un testa-coda di Ghinzani coinvolge Martini, e così il gruppetto si spezza. Ne approfitta Bossoni per portarsi alle costole di Truffo, lo supera al tredicesimo passaggio creden-

dolo l'ultimo, ingannato dal tagliare che era in « anticipo » di un giro. All'ultimo giro Bossoni e Brancatelli si urtano, quest'ultimo si ribalta senza danni personali e così Truffo vince agevolmente mentre al secondo posto balza Cesarini, che resiste al ritorno veemente di Martini.

Le gare del Turismo previste tutte sui 25 minuti, iniziano con la corsa per le classi 1000, 1150 e 1300. In testa va Colzani (Autolodi), seguito da Galimberti

classi 1600, 2000 e 3000. Subito al primo giro, Ciardi capota rovinosamente alla curva dopo i box, urtato, forse, dalla Opel di Bloody. Senza storia la prima posizione, in quanto il duo Finotto-Colzani (Terzi) prende il largo e così Ruoso è subito tagliato fuori. L'andatura la fa Finotto, Colzani al 12. giro lo supera, ma presto l'ordine stabilito viene ripristinato ed alla fine c'è anche la volata per la platea. Per le altre classi, fa-

che si è liberato di Campani.

Nella 700, subito in testa « York » (Vaccari), che però si ribalta alla curva del tramonto al 3. giro, probabilmente sullo stesso olio — non segnalato — sul quale Mazzeschi (Garavello) si era girato al primo giro. In testa è Fasolino (Cevenini), che però non riesce a resistere al ritorno di Mazzeschi, che lo supera all'undicesimo passaggio. Il motore di Mazzeschi fuma vistosamente, ma regge fi-

2. TROFEO BREVETTI GABBIANI - Gara nazionale di velocità in circuito - Autodromo di Santamonica, Misano Adriatico, 12 agosto 1973.

LE CLASSIFICHE FORMULA ITALIA

1. batteria: 1. Giuseppe Bossoni 12'01"8, media 139,184 kmh; 2. Martini 12'02"3; 3. Cesarini 12'02"5; 4. Pedersoli 12'02"8; 5. Leoni 12'06"7; 6. Gunnella 12'07"7; 7. Tonussi 12'07"2; 8. Abate 12'08"8; 9. Riccitelli 12'20"1.

Giro più veloce: il 5. di Cesarini in 1'28"4, media 142,045 kmh.

2. batteria: 1. Duilio Truffo 11'55"5, media 140,395 kmh; 2. Ghinzani 11'55"7; 3. Brancatelli 11'59"3; 4. Farneti 11'59"6; 5. Zorzi 12'02"6; 6. Sangiulio 12'17"3; 7. Stefanoni 12'20"4; 8. Simonetti 12'23"3; 9. Ruggeri 12'24"6; 10. Baiguera 12'25"1.

Giro più veloce: il 6. di Truffo in 1'28"2, media 142,367 kmh.

Finale: 1. Duilio Truffo 14 giri in 20'55"7, media 139,996 kmh; 2. Cesarini 20'58"6; 3. Martini 20'58"9; 4. Bossoni 21'00"4; 5. Tonussi 21'00"7; 6. Ghinzani 21'00"9; 7. Farneti 21'16"8; 8. Sangiulio 21'17"4; 9. Ruggeri 21'19"6; 10. Ricci 21'21"2; 11. Tagliaferri 21'21"6; 12. Riccitelli 21'36"2; 13. Abate 21'37"1; 14. Stefanoni 21'49"6; 15. Simonetti 21'52"3; 16. Baiguera 21'56"3; 17. Regosa 22'02"8; 18. Gunnella 23'28"9; 19. Brancatelli a 1 giro; 20. Zorzi a 4 giri.

Giro più veloce: il 5. di Bossoni in 1'28"2, media 142,691 kmh.

TURISMO GRUPPO 2

Classe 500: 1. Rolando Ciardi (Fiat) 13 giri in 25'43"1, media 105,783 kmh; 2. Squarise (Fiat) 25'52"4; 3. Nucci (Giannini) 26'11"5; 4. «Giorda» (Giannini) 26'31"4; 5. Bacci (Giannini) 26'31"9; 6. Mezzetti (Giannini) 26'33"9; 7. Bucci (Giannini) 26'40"3; 8. Reale (Giannini) 27'08"8; 9. Morini (Giannini) 27'11"3; 10. Zardo (Giannini) 27'12"3; 11. Esti (Giannini) 27'13"9; 12. Capoferri (Fiat).

Giro più veloce: il 4. di Piero Lavazza (Giannini) in 1'56"1, media 108,155 kmh.

Classe 600: 1. «Tibeli» (Abarth) 14 giri in 26'54", media 108,918 kmh; 2. Mediani (Abarth) a 1 giro; 3. Bettazzi (Abarth) a 3 giri.

Giro più veloce: il 7. di «Tibeli» in 1'52"6, media 111,517 kmh.

Classe 700: 1. Renato Mazzeschi (Giannini) 15 giri in 27'55"1, media 113,579 kmh; 2. Fasolino (Giannini) 27'57"1; 3. Gattafoni (Giannini) a 5 giri; 4. Gerardi.

Giro più veloce: il 10. di Mazzeschi e l'11. di Fasolino in 1'48"2, media 116,052 kmh.

Classe 850: 1. Vittorio Bernero (Abarth) 15 giri in 26'23"8, media 118,923 kmh; 2. Valerio (Abarth) 26'24"5; 3. Biselli (Abarth) 26'49"3; 4. Folini (Abarth) 27'43"3; 5. Pieraccini (Abarth) a 1 giro.

Giro più veloce: il 9. di Bernero in 1'43"7, media 121,088 kmh.

Classe 1000: 1. Rino Amighini (Abarth) 16 giri in 26'52"5, media non comunicata; 2. Binati (Abarth) 27'05"1; 3. Grassi (A.112) a 2 giri; 4. Pasotti (Abarth) a 3 giri; 5. Gandolfi (Fiat) a 4 giri; 6. Cantù (Cooper) a 4 giri; 7. Ribini (Cooper) a 8 giri.

Giro più veloce: il 6. di Amighini in 1'38"1, media 128,000 kmh.

Classe 1150: 1. Romeo Galmozzi (Fiat) 16 giri in 26'55"3, media non comunicata; 2. Santucci 27'06"4; 3. «Gilena» (Fiat) a 1 giro; 4. Silibrandi (Fiat) a 1 giro; 5. Cibin (Fiat) a 2 giri.

Giro più veloce: l'8. di Galmozzi in 1'39"1, media 126,836 kmh.

Classe 1300: 1. Luigi Pozzo (Fiat 128 copuè) 16 giri in 25'53"8, media 129,359 kmh; 2. «Tango» (Alfa GTA) 26'08"2; 3. Bigliuzzi (Alfa GTA) 26'22"3; 4. Manini (Fiat 128) 26'28"5; 5. «Machenna» (Alfa GTA) 26'36"1; 6. «Pablito» (Fiat 128) 26'37"9; 7. «Alval» (Fiat 128) 26'44"5; 8. Ghisliotti (Alfa GTA) a 5 giri; 9. Colzani (Alfa GTA) a 9 giri.

Giro più veloce: il 3. di Pozzo in 1'35"6, media 131,347 kmh.

Classe 1600: 1. Riccardo Ricci (BMW) 16 giri in 28'15", media non comunicata; 2. Chiapparini (Alfa GTV) a 1 giro; 3. Lattanco (Alfa GTV) a 1 giro; 4. Cantarelli (Alfa GTV) a 1 giro; 5. Rossi (Alfa GTV) a 4 giri; 6. Badan (BMW) a 5 giri.

Giro più veloce: il 6. di Ricci in 1'37"6, media 128,650 kmh.

Classe 2000: 1. Martino Finotto (Ford Escort RS) 17 giri in 26'35"8, media 133,165 kmh; 2. Colzani (Ford Escort RS) 26'36"1; 3. Ruoso (Ford Escort RS) in 26'40"9; 4. «Alval» (Ford Escort RS) 26'46"7; 5. Daverio (Alfa GTAM) a 1 giro; 6. Caio (Ford Escort) a 3 giri.

Giro più veloce: il 7. di Colzani in 1'31"9, media 136,635 kmh.

Classe 3000: 1. «Tatog» (Opel Commodore) 17 giri in 28'09"9, media non comunicata; 2. «Bloody Black Tiger» (Opel Commodore) 28'14"3.

Giro più veloce: il 6. di «Tatog» in 1'36", media 130,800 kmh.



Sopra il momento chiave della corsa delle F. Italia: Martini e Ghinzani si girano a pochi giri dalla fine, giocandosi la possibilità di contrastare in volata la vittoria a Truffo. Sotto Ciardi scatenato vola verso la vittoria nella classe 500, portandosi così al comando del Trofeo di classe con due vittorie



(Monzeglio) e dalla 128-Filipinetti che «Alval» ha affidato a Pozzo. Al quarto giro, Galimberti entra ai box con la leva del cambio rotta, e Pozzo supera Colzani all'ottavo giro, proprio quando il milanese si ferma con il motore indurito. Per la vittoria assoluta, Pozzo non verrà più disturbato. Dietro a lui si stabilizzano «Tango» e Bigliuzzi, che ha sofferto un urto al retrotreno.

Nella 1150, Galmozzi (Galmozzi) è sempre davanti a Santucci (Vaccari), che poi dovrà desistere per la rottura della prima velocità, mentre nella 1000 c'è un bello spunto di Binati (Bai-strocchi), che poi si lascia riasorbire da Amighini (Garavello) anche per via di un principio di surriscaldamento. Molto bella la lotta ravvicinata, durata quasi tutta la corsa, fra Manini, «Machenna» e «Pablito», nei guai fin dall'inizio con la frizione.

La seconda corsa raggruppa le

cile predominio di Ricci nella 1600, mentre nella 3000 «Tatog» e «Bloody» fanno tutta la gara uno vicino all'altro, senza peraltro che il secondo riesca a prevalere. Da segnalare la bella rimonta di «Alval» che con la sua Escort era partito dal fondo dello schieramento, e che si insedia al quarto posto fino dal quarto giro.

La terza corsa è per la classi 600, 700 e 850. All'ultimo momento arriva Bernero, che aveva appena riparato ad una bruciatura della testata, e che si allinea in extremis dietro a Valerio, autore di un magnifico 1'42"4 in qualificazione. Non partono Ravinale e «Piero» per avaria. Per la vittoria assoluta in questa corsa pare non vi siano problemi per Valerio (Bai-strocchi), se non che la sua ruota posteriore destra inizia a sgonfiarsi e un poco alla volta Bernero (Fren) lo raggiunge, per superarlo a due giri dalla fine. Terzo è Biselli (Biselli),

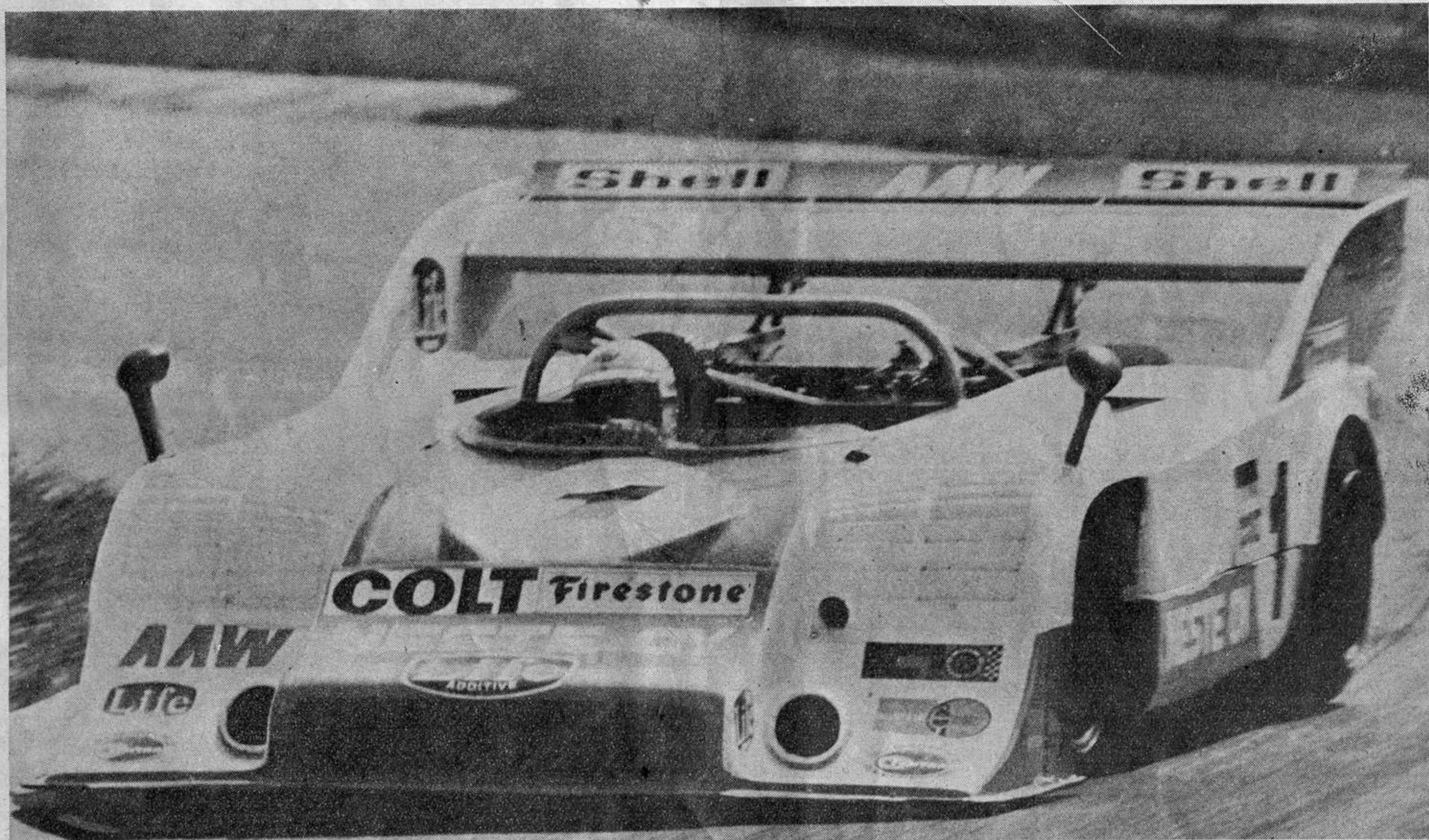
mag.

mag.

mag.

Le super PORSCHE al SANTAMONICA non entusiasmano (come riuscì al solo FITTIPALDI) ma si destreggiano bene

KINNUNEN batte cassa



Leo Kinnunen con la sua Porsche turbocompressa ha dominato largamente la sesta prova del campionato interserie al punto da doppiare tutti gli avversari nella 1. manche

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MISANO ADRIATICO - Nelle corse sono gli uomini a contare, molto più delle macchine: Misano lo ha confermato con le sue due manifestazioni principali, quella del 19 agosto per i mostri « che costano più di una villa » e quella di fine luglio riservata alle monoposto di Formula Due. Anche se il pubblico è stato egualmente solerte a recarsi alla pista del mare (ma in misura minore questa volta), anche se il buon tempo e la pubblicità attorno all'avvenimento sono stati gli stessi, non c'è dubbio che abbia saputo creare molto più interesse negli spettatori la classe e la personalità di un Emerson Fittipaldi sulla mediocre e poco costosa Texaco F. 2, di quanto siano state capaci le Porsche monstre di oltre 1000 cavalli guidate da piloti la cui notorietà proba-

bilmente non supererà mai i ridotti livelli attuali. Tutto sommato, anche se la corsa Interserie ha riservato qualche emozione, a fine giornata non si può che confermare all'uomo-pilota il ruolo principale anche nel nostro sport al quale, chi vi si oppone, vorrebbe sostituire macchine per i collaudi. Il pubblico va alle corse per vedere i suoi eroi e ciò che sono capaci di fare, eroi che possono essere grandi o piccoli tanto che non c'è da stupirsi se gli applausi più caldi oggi sono andati ai nostri identificabili campioni in erba della Formula Tre, per la loro splendida corsa di contorno, più che ai « guardiani di cavalli » dell'Interserie.

Ma veniamo alla corsa: ha vinto Kinnunen con una facilità estrema che solo in parte il miglior tempo delle prove avrebbe lasciato intendere. Il finlandese è ora, alla penultima prova, con 106.500

franchi svizzeri assicurati in testa alla classifica. Il discorso sulla vittoria era necessariamente circoscritto agli uomini delle Turbo-Porsche di cui, da questa gara, fa parte anche l'ex McLarenista Kelleners: non c'era infatti da credere che una 3000 efficiente come avrebbero potuto essere la Porsche di Jost o la

Lola di Casoni fossero in grado di avere la meglio sui 1000 cavalli dei mostri. Ma non ci si aspettava che Kauhsen, Kelleners, Loos e Kraus (senza turbo però) lasciassero a Kinnunen via libera al punto da concedergli tutti e ottanta i giri della corsa in testa e, nella prima manche, perfino il doppiaggio di tutti gli avversari. Per Kauhsen, che era il più valido degli avversari del finlandese, il problema è venuto dalla frizione come spesso capita a queste macchine che devono portare in terra tanti cavalli. Per gli altri sono state le gomme, i freni, i cambi e tutti i possibili problemi che si trovano facilmente a fine gara per giustificare una prestazione di secondo piano.

Così Kinnunen ha passeggiato avvantaggiato anche dall'uso di gomme Firestone che sulla pista adriatica sono sembrate più adatte delle Good

Year su questo tipo di macchina. Mancato molto dell'interesse per i primi posti, non è venuta neppure la soddisfazione degli outsiders: i tre italiani Casoni, Moretti e Fosati sono stati accompagnati da una serie di guai che solo auto tanto grosse e complicate possono permettersi il lusso di avere. La Lola di Casoni ha rotto la frizione in prova e poi il comando del cambio nella prima manche. Nella seconda, quando il pilota emiliano stava facendo ottime cose a ridosso dei bestioni, una collisione con la Porsche di Lasse Sirvioe lo ha attardato.

Moretti si è presentato con la sua Momo Ferrari 5000 ampiamente corretta rispetto allo scorso anno ma sempre dotata di sospensioni ad ela-

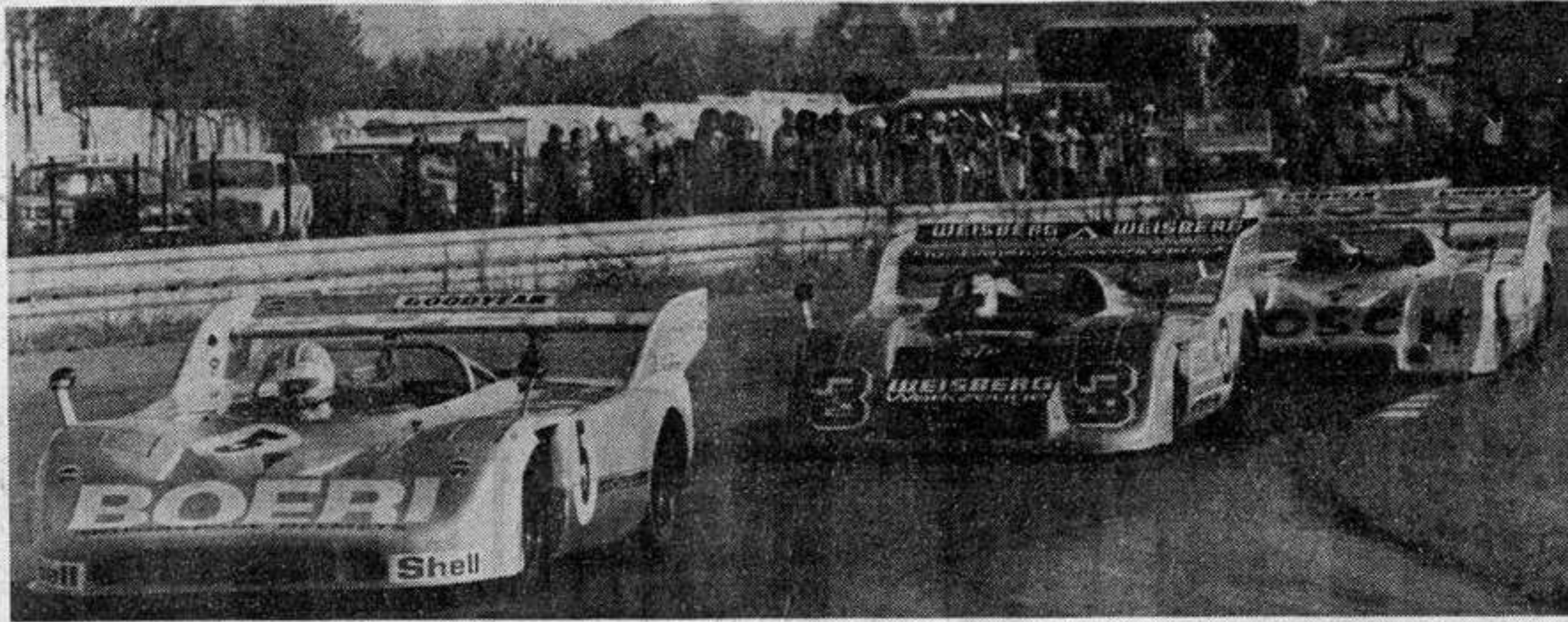
Gabriela Noris

La classifica in franchi svizzeri del Campionato Interserie (dopo la sesta prova)

KINNUNEN	106.500
KAUHSEN	103.000
LOOS	68.600
KRAUS	62.200
JOEST	51.100

CONTINUA A PAGINA 36

Polverizzati i records col «turbo»



La prima manche della gara Interserie al Santamonica ha dato luogo ad una battaglia interessante con Ernst Kraus che con la sua Porsche senza compressore ha preceduto Kauhsen e Kelleners su 917-10 tc

CONTINUAZ. DA PAGINA 35

stomeri, freni anteriori entro-
pordo ecc. Tutto era troppo
nuovo ed i guai si sono fatti
vanti di ogni tipo; il surri-
scaldamento è stato comun-
que il più grave. Infine Fos-
sati che come esordiente su
queste grosse ed esuberanti
iposto si è comportato mol-

di offrire la seconda, rimasta
inattiva nel camion, al libero
Ickx) mantiene però salda-
mente il secondo posto davan-
ti a Kelleners, al bravo Jost
con la Porsche 3000 «biciclet-
ta», a Loos col Turbo ed a
Kraus con la 917/10 non so-
vralimentata.

e Kraus ha la soddisfazione
di portare la sua Porsche non
turbo al secondo posto. An-
che Jost e Kelleners hanno
la meglio su Kauhsen proprio
all'ultimo giro e lo scavalca-
no occupando il terzo e quar-
to posto alle spalle di Kin-
nunen e Kraus.

Kelleners che si sono messi
alle spalle del leader. Jost è
sempre primo dei 3000 men-
tre Casoni, impegnato in una
decisa rimonta, perde tempo
per una collisione con Lasse
Sirvioe dalla quale esce con
un supporto del sedile rotto
con conseguente difficoltà di

TROFEO RIVIERA ADRIATICA - Gara di
velocità in circuito valida per il Cam-
pionato Interserie - Autodromo Santa-
monica, 19 agosto 1973.

LE CLASSIFICHE

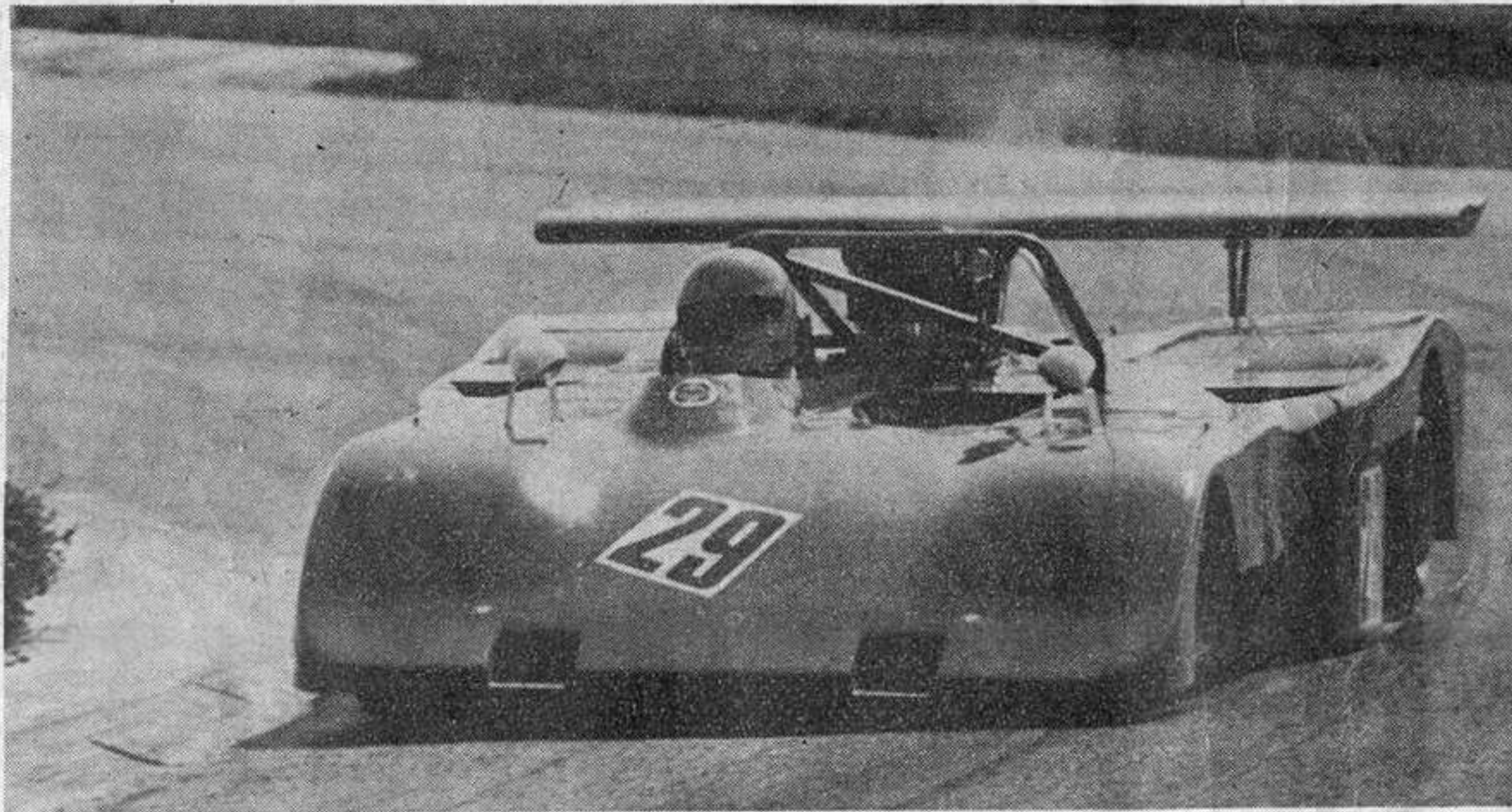
1. manche: 1. Leo Kinnunen (Porsche
917/10 tc) 40 giri in 51'03"7, media
163,936; 2. Kraus (Porsche 917/10) a 1
giro; 3. Jost (Porsche 908/3) a 1 giro;
4. Kelleners (Porsche 917/10 tc) a 1 giro;
5. Kauhsen (Porsche 917/10 tc) a 2 giri;;
6. Barth (Porsche 917/5400) a 2 giri; 7.
Sirvioe (Porsche 917/5000) a 2 giri; 8.
Casoni (Lola 3000) a 3 giri; 9. Muller
Perschl (KMW-Porsche) a 3 giri; 10.
Link (KMW-Porsche) a 4 giri; 11. Pfuhl
(Porsche 917 sp.) a 4 giri.

Giro più veloce: Kinnunen in 1'13"6,
media 170,841.

2. manche: 1. Leo Kinnunen, 40 giri in
51'33"8, media 162,345; 2. Kauhsen 52'
22"7; 3. Kraus 52'40"7; 4. Jost a 1 giro;
5. Barth a 2 giri; 6. Muller a 2 giri; 7.
Kelleners a 2 giri; 8. Sirvioe a 4 giri;
9. Barth a 4 giri; 10. Casoni a 4 giri.

Giro più veloce: Kinnunen in 1'13"9,
media 169,916.

Finale per somma di tempi: 1. Leo Kin-
nunen (Porsche 917/10 tc); 2. Kraus
(Porsche 917/10); 3. Jost (Porsche 908/3);
4. Kauhsen (Porsche 917/10 tc); 5. Kel-
leners (Porsche 917/10 tc); 6. Barth (Por-
sche 917/5400); 7. Muller (KMW-Porsche
3000); 8. Lasse Sirvioe (Porsche 917/5
5000); 9. Casoni (Lola Cosw. 3000).



to bene. La sua McLaren, in
ordine in tutto, ha però tro-
vato modo di fermarlo in en-
trambe le manche prima per
una perdita di benzina e poi
per il mancato funzionamento
del circuito di passaggio del
carburante tra un serbatoio e
l'altro.

La cronaca della corsa è
piuttosto povera ed oltre ai
meriti di Kinnunen serve a
mettere in luce la bella pre-
stazione di Kraus che alla fi-
ne dei conti ha saputo porta-
re l'unica Porsche 917/10 sen-
za compressore («è troppo
costoso per me e per il picco-
lo sponsor che ho») ad un
imprevisto secondo posto as-
soluto. Al via vengono avvia-
te tutte e 21 le vetture con-
venute a Misano, molte delle
quali vecchie e necessarie per
fare numero, dopo una serie
di qualificazioni supplementa-
ri nel mattino per coloro che
in prova non erano rientrati
nel tempo minimo.

La partenza è lanciata, tipo
Indy, secondo modalità fatte
provare con molta intelligen-
za sabato pomeriggio dagli
organizzatori. Kinnunen è ra-
pidissimo e va subito in testa
davanti a Kauhsen, che nel
breve spazio di una decina di
giri comincia sentire la sua
frizione cedere. Il tedesco
(che guida una delle due
Porsche di cui dispone dopo
che si è persa l'opportunità

La differenza tra le auto
in campo è tale che ben pre-
sto iniziano i doppiaggi e la
confusione. A complicare le
cose ci si mette lo stesso
Kauhsen che fa un testa-
coda nella curva che precede
il traguardo perdendo altro
tempo rispetto al primo. Nei
giri iniziali si fermano Fos-
sati (perdita di benzina) e
Moretti (surriscaldamento)
mentre Casoni si trova a de-
streggiarsi fra il sesto e l'ot-
tavo posto in lotta con due
dei piloti più attivi del grup-
po: il giovane Barth, figlio
del noto campione degli anni
cinquanta Edgard Barth, ed il
Campione della Formula Su-
per Vee Lasse Sirvioe, entran-
bi con la 917 Porsche spider.

Al 15. giro è ai box Loos
con il motore della sua 917
Turbo fumante ed un pisto-
ne fuori uso mentre Kauhsen
continua a vedere aumentato
il difetto alla sua frizione pur
riuscendo a mantenere il se-
condo posto. Le posizioni so-
no: Kinnunen, Kauhsen, il
bravo Kraus, Jost, Kelleners
non molto a suo agio sulla
nuova Porsche, poi Barth, Sir-
vioe Lasse e Casoni già dop-
piato.

Col passare dei giri si con-
tano i doppiaggi ed i secondi
che perde Kauhsen per la
frizione. Quando si giunge al
35. dei 40 da compiere questi
secondi si sono ridotti a zero

Il numero dei concorrenti
che si presentano per la se-
conda manche è altissimo ri-
spetto alla moria della prima
serie. Son ben 18 e tra gli
allineati ci sono anche i tre
italiani Casoni (col cambio
rimesso a posto), Moretti e
Fossati. Kinnunen prende su-
bito di nuovo il largo e
Kauhsen, i cui meccanici han-
no fatto un lavoro miracolo-
so per rimettere in sesto la
frizione, si trova a lungo in
difficoltà a passare Kraus e

guida per tutti i rimanenti
giri da compiere.

Così a far da inseguitori ai
primi restano il tenace Barth
e il bravo Muller che guida
una delle più economiche
macchine del lotto, la KMW
Porsche con motore sei ci-
lindri derivato dal modello di
serie. In queste fasi a tener
viva l'attenzione del pubblico
c'è anche Fossati che gua-
dagna numerose posizioni di-
mostrando di essere ormai a
suo agio sulla grossa McLa-

ren. Quando Kauhsen riesce
a passare Kraus e Kelleners,
Kinnunen è già così lontano
da far rinunciare ad ogni vel-
leità di inseguimento.

La corsa continua quindi
con i piloti nelle posizioni ac-
quisite e riserva emozioni so-
lo nei sorpassi, alcuni dei
quali anche violenti come
quello di Kelleners che mette
fuori combattimento la ve-
chia Lola di Fischer che non
si scansa prontamente. Con
Casoni ormai lontano dopo
l'incidente, Moretti che pro-
segue cautamente per non
rompere il suo motore Ferra-
ri, l'interesse degli italiani
presenti è per Fossati. Ma
anche per il monzese c'è l'in-
conveniente del mancato pas-
saggio della benzina attra-
verso i serbatoi ed il ritiro
premature con la macchina
perfettamente efficiente.

Così la manche si conclude
con Kinnunen ancora primo
e vincitore assoluto, con
Kauhsen secondo ma solo
quarto nella somma dei tem-
pi, col felice Kraus terzo e
secondo assoluto e con il sor-
nione Jost che riesce a con-
quistare ancora un risultato
con la sua vecchia Porsche
che non vuol saperne di la-
sciare le piste per un degno
posto in un museo.



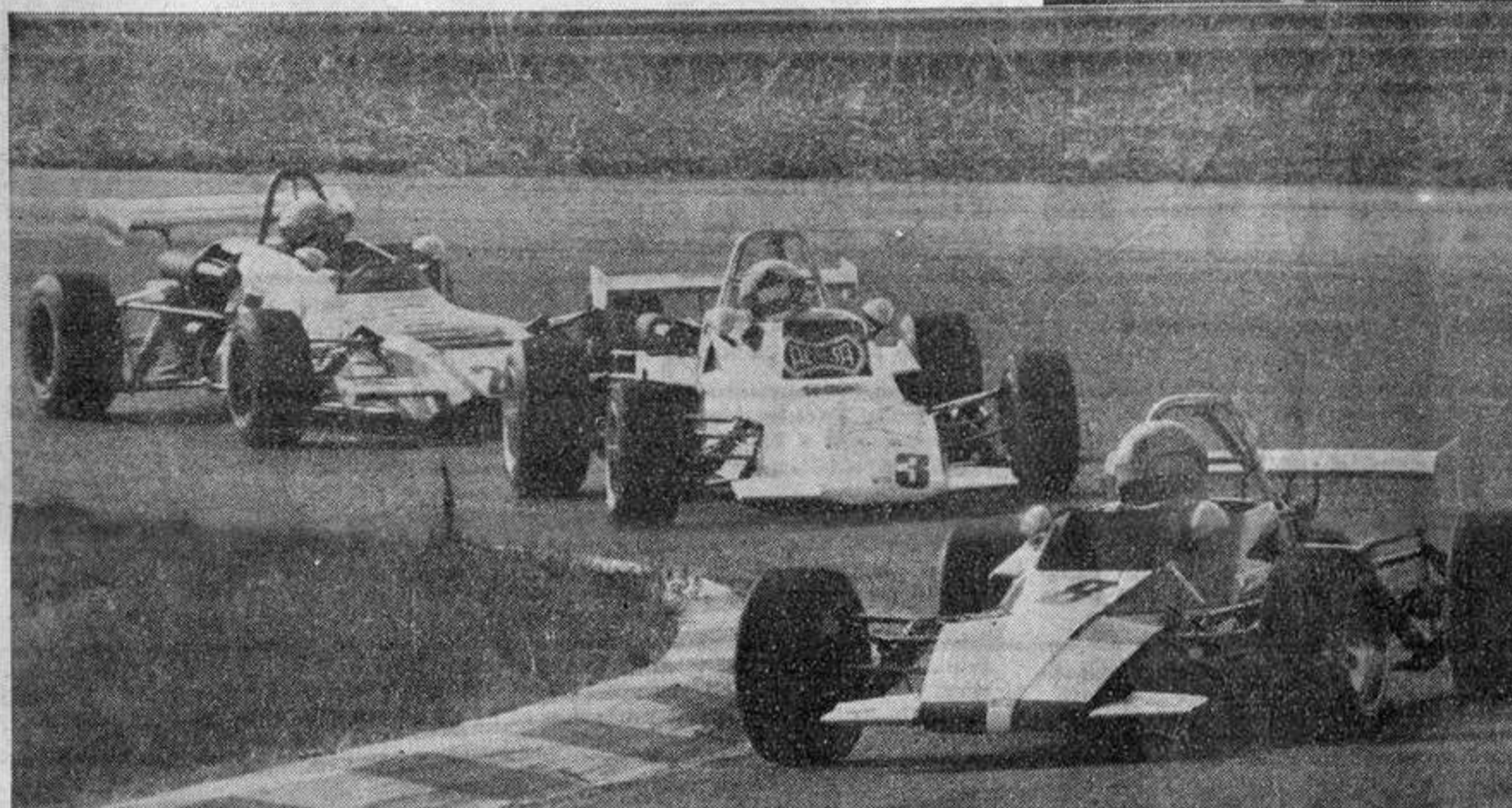
La Lola-Chevy di Gregory Fischer ha spento la sua corsa nel prato e il pilota, sconsolato, sta avviandosi per rientrare a piedi ai box

Più divertente la F.3: vince COLOMBO tra FRANCISI e FLAMMINI

Tra i «gajardi» gode il milanese

MISANO - Quella della F. 3 è stata la gara più «gagliarda» della giornata, per dirlo alla romana, ed essendo stata corsa a conclusione della manifestazione ha messo in evidenza come più dei cavalli al pubblico piaccia la lotta da vicino. E di lotta da vicino ce n'è stata da vendere soprattutto per merito dei due piloti romani Francisci e Flammini che sono stati il vero spunto all'appellativo di «gajardi» che que-

tano e si limitava a controllare la sempre brava Lella Lombardi rimasta però a corto di gomme. E invece ci si è messo Bodini: ne di benzina molto bassa e Colombo si trovava in mezzo ai due a pregustarsi sei punti che, tutto sommato, non erano male per il suo campionato. Francia e Mantova avevano accumulato una trentina di metri di ritardo e Pavesi, autore di una splendida rimonta dopo la partenza negli



sta 10. prova del Campionato italiano ha meritato.

Eppure fra i due litiganti ha avuto la meglio il milanese Colombo che si è improvvisamente trovata fra le mani, a metà dell'ultimo giro, l'opportunità di infilare Francisci con la involontaria ma determinante complicità del doppiato Bodini.

Fin dai primi giri era apparso chiaro che sarebbero stati cinque piloti a contendersi il successo, successo particolarmente significativo per le vicende del campionato considerando che Carlo Giorgio era stato eliminato da un incidente in batteria e non poteva ambire ai punti. Questi cinque piloti erano Francisci, Flammini e Colombo più Mantova e Francia. Sono stati loro a staccarsi immediatamente dagli altri perdendo ben presto anche Bozzetto, la Lombardi e Maggi che si erano accodati, ed è stato su di loro che si sono appuntati gli sguardi di tutti per 28 giri che hanno tenuto col fiato sospeso ma durante i quali la correttezza non è mai stata dimenticata.

GIORGIO spettatore

Flammini ha condotto a lungo, poi è toccato a Colombo prendere il comando e nell'ultima parte è stato Francisci ad assumere le redini della situazione rimasta comunque sempre incerta anche per le sortite di Francia e Mantova che erano sempre lì pronti all'agguato.

Proprio negli ultimi due o tre giri le posizioni sembravano chiare: Francisci aveva guadagnato una decina di metri capaci di dargli quel minimo di respiro che ultimi posti, era abbastanza lontanissimo si era potuto concedere durante la corsa. Flammini era terzo rassegnato con la pressio-dopo molte sbandierate dei commissari, proprio nel rettilineo più lungo del circuito, il pilota della Tecno ha avuto una esitazione vedendosi infilato contemporaneamente sulla sinistra dal capofila Francisci e sulla destra dallo speranzoso Colombo. Preso tra due fuochi ha finito con l'ostacolare Francisci che pur era passato dalla parte interna, cioè giusta, lasciando all'avversario il percorso più scomodo. Così Colombo ha vinto e si è preso nove punti che hanno lasciato un po' amareggiato il forzato spettatore Carlo Giorgio che vede così rimessa in discussione la corsa al titolo.

La prima batteria eliminataria è vissuta su tre distinte dispute; quella per il primo posto fra Flammini e Colombo, quella per il terzo posto fra Maggi e Francia e quella per il quinto tra Cinotti, Bodini ed Ancherani. All'inizio ci si era messo Pescia a fare da terzo incomodo al comando ma poi il suo motore ha ceduto, uno dei tanti — anzi troppi di questi giorni — e così il discorso è rimasto circoscritto fra Flammini e Colombo con l'incertezza fino all'ultimo metro e vittoria di quest'ultimo. Anche Maggi ha faticato non poco a prevalere su Francia mentre del-

l'altro terzetto, proprio sul finire, Ancherani è stato il migliore.

La seconda batteria eliminataria si preannunciava più accesa con Francisci autore del miglior tempo in prova, la sempre più rispettata dopo la bella figura inglese Lella Lombardi, Mantova, Pavesi, Spreafico, Bozzetto ed il leader della classica del Campionato Carlo Giorgio.

Troppi galli

Con tanti galli nello stesso pollaio i primi giri sono stati tumultuosi col solo Francisci sicuro al comando. Carlo Giorgio, impegnato in una rimonta decisa dopo essere partito in una posizione arretrata, è stato ben presto involontario protagonista di uno sfortimento del gruppo. Alla curva di ritorno della parte Est del tracciato gli è uscita la seconda marcia, forse male innestata, si è girato ed è stato investito da Spreafico che si è rovesciato più volte. Anche Pavesi, tra i protagonisti fino a quel momento, è stato attardato e così, alle spalle di Francisci si sono trovati Mantova, Bozzetto e Grassi finiti nell'ordine. La Lombardi si era infatti girata per conto suo ed era scesa undicesima ancor prima dell'incidente mentre Cerulli Irelli aveva accusato la rottura del motore quando era nel gruppo buono.

g. n.



Sulla linea di partenza (foto sopra) una gentile, moderna fotografa sta ritraendo la vettura di Alberto Colombo che poi vincerà la gara. A sinistra, una fase della battaglia con Francisci e Lella Lombardi

TROFEO RIVIERA ADRIATICA - Campionato Italiano Formula 3 - Autodromo Sarnamonica - Misano, 19 agosto 1973.

1. batteria: 1. Alberto Colombo (Brabham BT41) 27'52"6, media 150,151 kmh; 2. Flammini (March) 27'53"5; 3. Maggi (Brabham BT41) 28'01"5; 4. Francia (Brabham BT41) 28'01"9; 5. Ancherani (Brabham BT41) 28'20"0; 6. Bodini (Tecno) 28'20"2; 7. Cinotti (Brabham BT35) 28'21"3; 8. Tenani (March) 28'29"9; 9. Manzoni (Brabham BT35) 28'30"6; 10. Zorzi (Branca) 28'31"1.

Giro più veloce: Flammini 1'22"5, media 152,204 kmh.

2. batteria: 1. Claudio Francisci (Brabham BT41) 27'49"8, media 150,395 kmh; 2. Mantova (Lotus 69) 28'03"8; 3. Bozzetto (March BMW) 28'08"6; 4. Grassi (Brabham BT35) 28'15"0; 5. Lombardi L. (Brabham BT41) 28'16"3; 6. Bertaccini (Brabham BT41) 28'19"0; 7. Franzoso (March 733) 28'35"6; 8. Pavesi (Brabham BT41) 28'45"8; 9. Mussa (Brabham BT35) 27'54"3 a 1 giro; 10. Togna (Brabham BT35) 27'56"2 a 1 giro.

Giro più veloce: Francisci 1'22"9, media 151,469.

CLASSIFICA FINALE

Formula 3 - giri 28

1. Alberto Colombo (Brabham BT 41), 39'09"2 media km 149,660; 2. Francisci (Brabham BT 41) 39'09"8; 3. Flammini (March 733) 39'10"2; 4. Francia (Brabham BT 41) 39'13"5; 5. Mantova (Lotus 69) 39'20"2; 6. Pavesi (Brabham BT 41) 39'29"7; 7. Lombardi (Brabham BT 41) 39'34"4; 8. Ancherani (Brabham BT 41) 39'50"5; 9. Cinotti (Brabham BT 35) 39'56"4; 10. Zorzi (Branca) 39'58"1; 11. Bertaccini (Brabham BT 35) 39'58"3; 12. Bodini (Tecno) a 1 giro; 13. Franzoso (March 733) a 1 giro; 14. Mussa (Brabham BT 35) a 1 giro.

Giro più veloce: Alberto Colombo in 1'22"6, media 152,019.

Un fatto di... coltello

● PESENTI ROSSI non era presente a questa gara per uno spiacevole incidente occorsogli nei giorni di vigilia mentre aiutava il padre nel suo negozio. Un coltello gli è caduto ferendolo: tanti auguri di una pronta guarigione anche da parte di tutti i suoi avversari e colleghi.

La classifica tricolore F. 3

Giorgio	punti 49
Colombo	46
Francisci	33
Cinotti	23
PeSENTI	23
Francia	17
Mantova	16
Lombardi	10
Bozzetto	10
Spreafico	5
Flammini	4
Pavesi	1

Quinto SASSI nella F. FORD di contorno al G.P. AUSTRIA

Nemmeno STEWART ferma gli «scatenati» della F. V

ZELTWEG - Quinto e nono posto per i piloti italiani Lorenzo Sassi e Giovanni Vairani nella corsa di Formula Ford che ha fatto da contorno al G.P. d'Austria F. 1, e comunque valida per il campionato europeo F. Ford. Nelle prove i tre conduttori italiani, il terzo era Augusto Terzi, sono stati brillantissimi e veloci e si sono accaparrati il secondo, il sesto e il dodicesimo posto nello schieramento di partenza su un lotto di 47 iscritti dei quali soltanto 44 potevano entrare in gara.

Nella gara di Formula Vee, che si è svolta prima della F. Ford, v'è stato un incidente alla partenza con una monoposto che è saltata su un'altra, mentre gli altri cozzavano l'uno contro l'altro. Pertanto, per la gara di F. Ford gli organizzatori avevano impartito precise istruzioni, aiutati in ciò da Stewart e da Helmut Marko. Ciò nonostante, incuranti dei consigli ricevuti, appena si è abbassata la bandiera del via sventolata da Jackie Stewart in qualità di speciale starter, si è verificato un altro crash. Augu-

sto Terzi ha fallito la partenza per difettosa accensione del motore per cui il conduttore che lo seguiva urtava violentemente la sua vettura e la demoliva praticamente, quando questa era ancora ferma sulla linea di partenza.

L'austriaco Hans Binder, il più veloce nelle prove, poneva subito una certa distanza fra lui e i componenti del gruppo e restava solo al comando. Dietro di lui si stava combattendo un'aspra battaglia fra l'austriaco Hans Dieter Anton, Lorenzo Sassi, il belga Crespin e l'inglese Peter Finlay.

GARA DI FORMULA FORD - Valida per il campionato Europeo - Osterreichring, 19 agosto 1973.

CLASSIFICA

1. Hans Binder (A) su Merlyn, in 31'53"87; 2. Finlay (GB) Palisser, 31'57"19; 3. Anton (A) Lotus, 31'57"62; 4. Crespin (B) Merlyn, 31'58"50; 5. i a pari merito, Lorenzo Sassi (I) Delta e Gilhorn (S) Titan, 32'00"31. Vairani è nono con 32'24"22.

Dopo il primo giro Sassi passava secondo e tale restava sino al sesto quando veniva sorpassato da Anton che a sua volta cedeva la seconda posizione a Finlay il giro dopo. Sassi ingaggiava un'altra grossa battaglia con lo svedese Bengt Gilhorn e si classificava quinto a pari merito con lo stesso conduttore, mentre Vairani terminava la gara al nono posto.

Nelle prove di venerdì l'austriaco Lessiak usciva di pista e faceva parecchie capriole, riportando tuttavia leggere ferite. Sabato invece, il favorito Gerhard Irsa si scontrava con il suo compagno Graman, uscendo di strada e rotolando nella curva Flatschach. Intanto sopraggiungeva Anton che urtava violentemente la vettura di Graman rimasta in pista. Irsa e Graman venivano condotti all'ospedale dove i medici riscontravano la frattura di entrambe le gambe e del mento a Irsa, mentre per Graman, che ha subito una lesione alla schiena, è stata diagnosticata una paralisi alle gambe e ai piedi.

H. Ch. S.

Il torinese «profeta» in Belgio

TONDELLI batte le FORMULA 2!

HERBEUMONT - Allietata da un sole radioso e dalla presenza di una folla enorme, sul percorso di km. 3,600 da ripetersi due volte, si è svolta la classica corsa in salita belga, cronoscalata all'Herbeumont. Sovvertendo tutti i pronostici che volevano il dominio delle monoposto di F. 2 l'italiano Eris Tondelli, alla guida di una Chevron B. 21 con motore da 2000 cc., dopo aver fatto sua la prima manche, otteneva un ottimo secondo posto nella ripetizione della prova, aggiudicandosi così la vittoria assoluta con il vantaggio di oltre un secondo su Bob Marsland che ha dovuto lamentare il cattivo rendimento della sua Brabham nella prima prova. La vittoria dell'italiano è stata accolta da grandi applausi dallo sportivissimo pubblico belga, anche se i «divi» di casa sono stati sonoramente battuti.

CRONOSCALATA HERBEUMONT - Herbeumont, 19 agosto 1973 - Classifica assoluta: 1. Eris Tondelli (Chevron B 21) in 3'15"50; 2. Bob Marsland (Brabham F. 2) 3'16"88; 3. Polan (Vaney F. 2) 3'17"53; 4. Caly (Tecno F. 2) 3'28"07; 5. Wanske (Royal T. 9) 3'34"20.

Irsa senza fatica

AUSTRIA - Jochen Rindt Memorial - Autodromo di Zeltweg - Gara F. Ford.

1. Irsa (Lotus) in 31'44"02; 2. Binder (Merlyn) 31'44"17; 3. Johansson (Titan) 31'49"85.

Poca fatica per il campione locale e favoritissimo Gerhard Irsa, anche se la Merlyn di Binder si è prodotta in un bellissimo inseguimento. Molto bene anche lo svedese Johansson che nella fase conclusiva si è fatto sotto pericolosamente.

All'ultima curva

AUSTRIA - Jochen Rindt Memorial - Autodromo di Zeltweg - Gara F. V.

1. Raus (Kaimann); 2. Rosberg (Colt Hansen); 3. Kaiser (BP Kaimann).

La decisione si è avuta soltanto all'ultima... curva dove il più esperto Raus è riuscito ad avvantaggiarsi nei confronti dei suoi due irriducibili avversari. Spettacolo notevole per l'intera durata della corsa.

ROHRL su 207

GERMANIA - Rally Russelsheim - Rally.

1. Röhrli-Berger (Opel Ascona) pen. 124,4; 2. Miersch-Frölich (Opel Ascona) 126,8; 3. Hainbach-Biebing (BMW 2002) 129,6; 4. Rausch-Weimer (BMW 1602) 131,4.

Gara molto interessante con ben 207 equipaggi al via e spettacoloso duello casalingo fra Opel e BMW. La nuova stella del rallyismo tedesco, Röhrli, ha comunque avuto vita abbastanza facile con la sua Ascona preparata da Irmischer.

Rally o rallycross?

GERMANIA - Rally Nordland - Rally.

1. Kulläng-Kariss (Opel Ascona) 7360; 2. Behret-Pitz (Porsche) 8072; 3. Christensen-Moller (Toyota) 8083; 4. Kristensen-Toudal (BMW) 8276; 5. Glad-Glad (Opel Ascona) 8340.

Al termine della gara alcuni partecipanti volevano assicurarsi di non aver preso parte ad un meeting di Rallycross. Infatti, soltanto 39 delle 110 vetture partite erano giunte al traguardo e in condizioni particolarmente pietose. Un rally che con le sue polemiche lascia un amaro ricordo a tutti.

Svedesi assenti

AUSTRIA - Rally internazionale a Melk

1. Neger (Alpine); 2. Wurz (VW); 3. Chapman (Escort); 4. Muller (Alpine).

Prima affermazione dell'élite austriaca sugli inglesi che da qualche tempo partecipano alle gare nazionali. La vittoria dell'Alpine di Harald Neger è stata comunque facilitata dall'assenza degli svedesi e in particolare del loro leader Stig Blomqvist.

PAVANELLO «fonde» 1. GARRAFFA nel SANGRO

ROSELLO - Il 1. Trofeo Rosello - Alto Sangro è stato vinto da Vincenzo Garraffa della Scuderia Grifone Erg. Il pilota siciliano si è imposto distanziando i vari Pertusio, Pavanello e Santorum. La sua prova, portata a termine a bordo di una Lancia Fulvia 1300, è stata eccellente; Garraffa ha pagato soltanto 19,20 punti. E bisogna tener conto che la gara di regolarità, valida per il campionato nazionale, prevedeva tra le altre una duplice prova speciale (B e B1) da disputarsi su un impervio tratto di sterrato, davvero difficile. Parecchie vetture (erano 44) ci hanno rimesso qualcosa. La Fulvia «Montecarlo» di Pavanello, in particolare, ha fuso negli ultimi 30 metri della B1 e l'ingegnere torinese, che già tre giorni addietro aveva dovuto mettere in forse la sua partecipazione alla gara per noie al motore, di fronte a questa seconda manifestazione di sfortuna si è un po' lasciato andare.

Più che giustificabile il suo comportamento; del resto lui, secondo nella graduatoria nazionale, sta lottando per il titolo. Si è così dovuto accontentare del terzo posto, ma gli è rimasta la soddisfazione di essersi piazzato davanti al suo più diretto antagonista, Piero Pertusio, distanziandolo di 2,17 punti di penalizzazione.

Il posto d'onore è andato ad Alfonso Cavallucci. Il pilota, presidente e direttore sportivo della Grifone Abruzzo (la giovane Scuderia che ha organizzato la gara in collaborazione con l'AC Chieti e con il comune di Rosello), ha gareggiato piuttosto bene. Del resto giocava praticamente in casa anche se lui ha più volte sostenuto di aver trascurato le prove per dedicarsi all'organizzazione. Da registrare l'annullamento della prima prova speciale su asfalto. Soltanto una parte dei concorrenti è riuscita a provarla nella tarda serata di sabato 18: inoltre qualcosa non è andato per il giusto verso nelle apparecchiature dei cronometristi di Bari e la prova speciale è stata prima sospesa, poi annullata. Mario Santorum dello Jolly Club, quarto nella classifica nazionale, si è piazzato al nono posto. Piuttosto deludente la prova di Luigina Imerito della Grifone Erg: la classifica indica il suo nome dopo la schiera dei primi venti.

Massimo Pirozzi

TROFEO ALTO SANGRO - Prova valida per il Trofeo della regolarità - Rosello (CH), 19 agosto 1973.

CLASSIFICA GENERALE

1. Vincenzo Garraffa (Lancia Fulvia) pen. 19,20; 2. Cavallucci (Lancia HF) 20,08; 3. Pavanello (Lancia Montecarlo) 20,10; 4. Pertusio (Lancia Fulvia) 22,17; 5. Forato (Lancia Fulvia) 35,12; 6. Pancaldi (A.112-Abarth) 36,95; 7. De Dominicis (Lancia Fulvia) 41,30; 8. Attanasi (A.112) 42,12; 9. Santorum (Lancia Fulvia) 42,33; 10. Alessi (Lancia Montecarlo) 42,56; 11. Calcatelli (Lancia Fulvia) 43,08; 12. Piaggio (A.R. 1300 super) 48,68; 13. Faldini (Lancia Fulvia) 49,67; 14. Di Penta (Alfetta) 55,13; 15. Seccone (Lancia HF 1600) 55,78; 16. Barbero (Fiat 128R) 58; 17. Febo (Fiat 128) 69,70; 18. Somià (Fiat 128R) 71,34; 19. Maria Camera d'Afflitto (A.112) 71,96; 20. Cavoli (Fiat X-1/9) 72,22.

Come si è conclusa l'avventura rallystica d'agosto «Portoghesi» nelle Azzorre MUNARI e PAGANELLI

ST. MIGUEL DE ACORES - L'avventura portoghese di Munari e Paganelli si è conclusa prestissimo e non senza delusioni sia per i nostri piloti, che si aspettavano di correre nel vero e proprio Paradiso terrestre e che invece si sono ritrovati in un'isola dove piove di continuo e per niente attrezzata come centro di villeggiatura, che per gli organizzatori che si attendevano un monologo italiano.

Dunque, come ricorderete, Munari (con una Fulvia messagli a disposizione dalla Lancia) e Paganelli (con uno Spider 1600 avuto dalla Fiat e rimasto in Portogallo dove tornerà per disputare da privato altre due corse) si sono presentati al via di questo rally cercando di combinare una piacevole vacanza con l'occasione di assicurarsi anche il gruzzoletto in palio.

I guai però sono iniziati subito per il «Drago» che già venendo via dalle verifiche si è ritrovato un semiasse rotto: momento di panico poi un providenziale intervento di un artigiano del luogo ha salvato la situazione lavorando al tornio per tutta una notte rimediando un semiasse nuovo da un vecchio di un autocarro Peugeot (!). Munari non deve essere rimasto troppo convinto di questa soluzione e l'indomani decideva di soprassedere per pensarci sopra e di non partecipare alla gincana fuori programma e vinta da Paganelli.

Il giorno seguente, dopo circa cento chilometri di marcia di avvicinamento, ecco la prima prova (una prova tanto per saggiare le forze in campo perché il rally vero e proprio iniziava dopo questa esibizione) che questa volta veniva vinta da Munari mentre Paganelli finiva con una ruota in un fossetto e si fermava a guardare il pas-

mani decideva di soprassedere per pensarci sopra e di non partecipare alla gincana fuori programma e vinta da Paganelli.

La Scuola MORROGH è in ferie (riapre a VARANO)

Tutti vanno in ferie ed anche la scuola di Henry Morrogh non è da meno. Riaprirà i battenti a VARANO l'1-2 settembre poi si trasferirà per la prima volta a Misano dove resterà i giorni 4-5-6-7 sempre di settembre ma con lezioni solo la mattina. Il 15 agosto intanto si è disputata la terza gara sociale (a Monza) ed ha vinto ancora una volta Stefano Nisini che adesso correrà a Misano il 9 settembre con una Dulon nuova fiammante messagli a disposizione dalla scuola. QUESTA LA CLASSIFICA FINALE: 1.

Nisini in 5'17"7 (miglior giro 1'03"3), 2. Lodola 5'23"0 (1'04"1), 3. Ronconi 5'26"8 (1'05"1), 4. Pagnoncelli 5'29"3 (1'05"0), 5. Rohrachner 5'31"2 (1'05"6), saggio di tutti gli altri. Dopo il transito dell'ultimo ecco arrivare un indigeno che si metteva a sedere sul cofano posteriore dell'auto liberandola dall'incomoda posizione sotto gli occhi stralunati di Alcide e Ninni Russo che arrivavano così con la vettura praticamente perfetta ma fuori tempo massimo alla fine della prova.

Adesso l'uomo da battere restava Munari che però già lamentava noie d'alimentazione e che nel corso della prima prova vera si doveva fermare con la coppa dell'olio rotta con grande delusione del pubblico e dei sempre più penserosi organizzatori diventati sospettosissimi, ma con grande gioia dei piloti locali che non pensavano certo di liberarsi così presto dei due nostri campioni.

La vittoria finale di Giovanni Salvi (un nostro connazionale che risiede in Portogallo) e della sua Porsche 911 S ha un po' sollevato i nostri colori, ma se fossimo in Paganelli ci staremmo un po' attenti a tornare a correre in queste gare perché ad un altro repentino ritiro potrebbe seguire un disappunto non solo verbale degli sponsor.

Salvato dall'olio il record di FACETTI, ma crollano altri primati nelle classi minori

Un «picciotto» sulle scale di Popoli

XI CRONOSCALATA SVOLTE DI POPOLI - Gara nazionale di velocità in salita - Pescara 15 agosto 1973

LE CLASSIFICHE ASSOLUTA

1. Frank Mc Boden (Chevron 2000) in 3'58"3, media 120,856 kmh; 2. «Gianfranco» (Abarth) in 4'04"3; 3. Scola (March 2000) 4'06"6; 4. Morelli (Chevron 1600) 4'13"7; 5. Anastasio (AMS 2000) 4'15"5; 6. Mici (Lola 2000) 4'21"1; 7. Santamarina (Fiat 1600) 4'21"4; 8. Savoldi (Abarth 1600) 4'24"5; 9. Ferlito (Abarth 2000) 4'25"2; 10. Berruto (Abarth 2000) 4'25"2.

GRUPPO 1 - TURISMO DI SERIE
Classe fino a 850: 1. Brunetti Vitantonio (Fiat) in 6'29"8, media 73,884; 2. Antonacci Marcella (Innocenti) 7'4"61.
Classe fino a 1000: 1. Gonzi Gianfranco

(Autobianchi) 5'44"7, media 83,551; 2. Santandrea (Innocenti) 5'52"5; 3. Marino (Autobianchi) 5'53"8; 4. Biagioni (Fiat) 5'54"4; 5. Ceci (Autobianchi) 5'56"9; 6. Sistelli (Fiat) 5'57"6; 7. Postiglione (Autobianchi) 6'01"3; 8. Campagnoli (Autobianchi) 6'01"5; 9. Campanella (Autobianchi) 6'04"2; 10. Marchese (Innocenti) 6'08"3.

Classe fino a 1150: 1. Matteo Vasta in 5'32"8, media 86,538; 1. Betti 5'32"8; 3. Campagnola 5'40"2; 4. Bottai 5'41"2; 5. Triggiani 5'42"8; 6. Donato 5'46"3; 7. Amoroso 5'47"4; 8. Ferretti 5'50"6; 9. Salvatori 5'50"9; 10. «Gian» 5'53"3.

Classe fino a 1300: 1. Gianfranco Ricci (Renault), in 5'26"7, media 88,154; 2. Salvatori (Fiat) 5'31"3; 3. Santamato (Fiat) 5'33"3; 4. De Santis (Simca) 5'34"4; 5. «Cargo» (Simca) 5'39"2; 6. Menicchi (Simca) 5'40"3; 7. Chiacchieri (Alfa Romeo) 5'41"7; 8. Palumbo (Simca) 5'47"7; 9. Sferrella (Fiat) 5'49"3.

Classe fino a 1600: 1. Giuliano Gentile in 5'22"6, media 88,834; 2. Campani 5'25"6; 3. Brienza 5'38"3; 4. Carisdeo 5'58"5 (tutti su Alfa Romeo).

Classe fino a 2000: 1. Arcadio Pezzali (Alfa Romeo) in 5'19"9, media 90,028; 2. Aglietti (Alfa Romeo) 5'24"9; 3. Citterio (Alfa Romeo) 5'31"9; 4. Strano (Alfa Romeo) 5'33"3; 5. Bollettino (Alfa Romeo) 5'41"1; 6. De Gregorio (Ford) 5'41"1; 7. Fois (Alfa Romeo) 5'47"2.

GR. 3 - GRAN TURISMO DI SERIE
Classe fino a 1300: 1. Marcello De Vivo (Lancia) in 5'41"5, media 84,334; 2. De Laurentis (Fiat) 5'54"7; 3. Lattanzio (Lancia) 6'03"3.

Classe fino a 1600: 1. Arhino Conti

in 5'03"3, media 95,720; 2. Fioravanti 5'08"1; 3. Barraia 5'10"9; 4. Aguzzoni 5'16"9; 5. Bosco 5'37"4; 6. Zoccali 5'39"5; 7. Righetti 6'37"5 (tutti su Alpine).

Classe fino a 2000: 1. Gilberto Guarducci (Opel) in 5'32"8, media 86,538; 2. Laschi (Opel) 5'35"7.

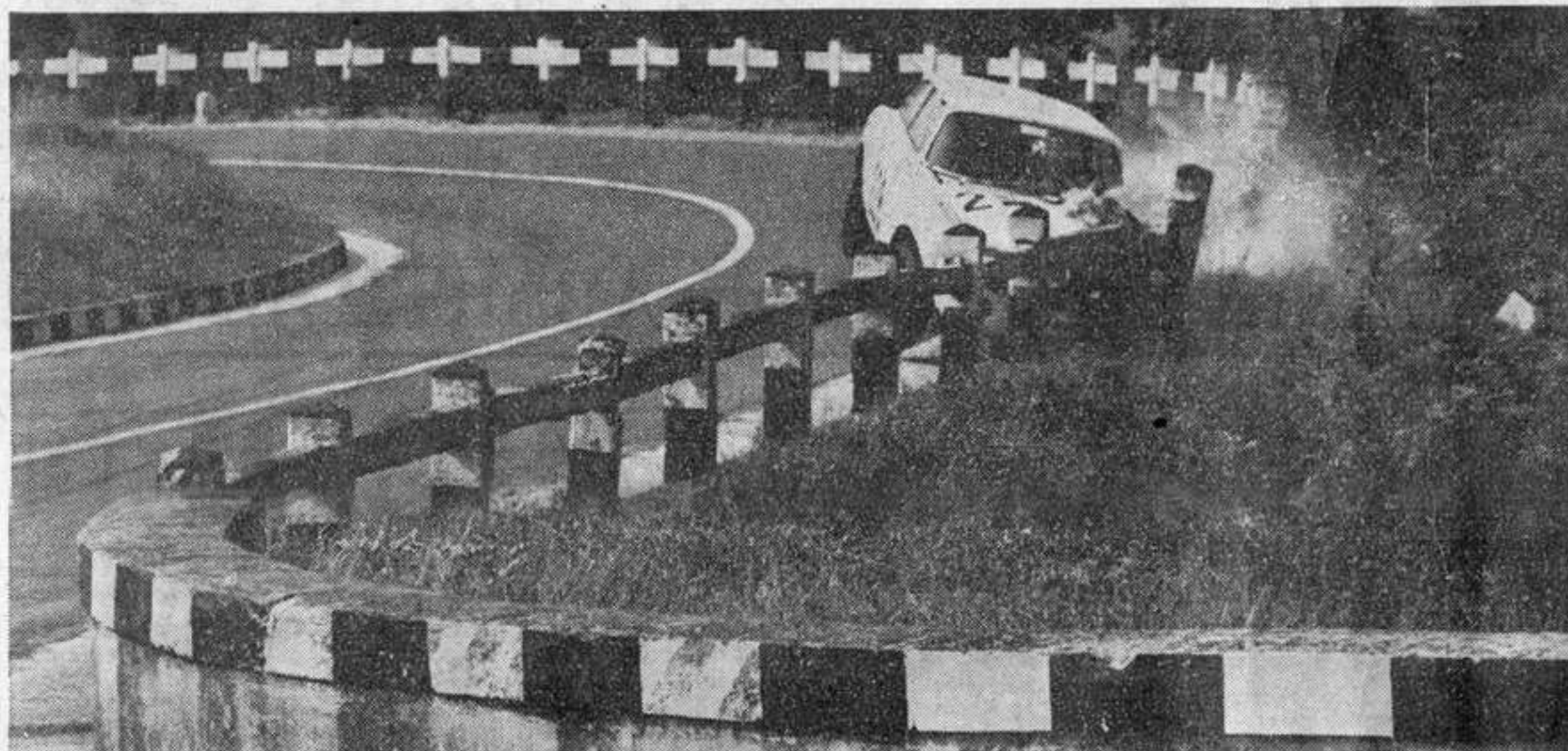
Classe fino a 3000: 1. Alessandro Cochetti (Porsche) 5'17"4, media 90,737; 2. Strano (Alfa Romeo) 5'24"7.

Per motivi indipendenti dalla nostra volontà non siamo in grado di pubblicare le classifiche dei G. 2, 4 e 5. Rimedieremo nel prossimo numero.

●Affiancato dalla Pro Loco di Ripransone l'AC Ascoli Piceno metterà in scena domenica 2 settembre la prima edizione del «Circuito dell'Otto». Una gara di velocità in salita che dovrebbe riscuotere un vivo successo di adesioni (hanno già inviato le loro iscrizioni Nesti, Scola, «Gianfranco», Laureati, Frank Mc Boden, Morelli, Santamarina, Soria, Mici, Boeris, Fossati ecc.) e che, sfruttando l'abilità organizzativa dei dirigenti l'AC Ascoli capeggiati dal dr. Lombardo, cerca una sua precisa collocazione nel quadro del calendario automobilistico nazionale ed un suo significato tecnico «sportivo» come le scuderie Ateneo e Nissena intendono divenire importanti con il Trofeo Raford in programma per lo stesso giorno a Pergusa.

● Tommasi con l'Alpine 1600 gr. uno ce l'ha fatta contro il tempo e contro Annino Conti. Ma quest'ultimo non ritiene lo spazio a disposizione del portacolori dei «Piloti Salentini» conforme al gruppo uno CSAI e sporge reclamo nei confronti di Tommasi per l'uso di pneumatici non regolamentari. Dietro constatazione da parte dei Commissari Tecnici che l'Alpine del Tommasi è munita di pneumatici «Michelin» tipo radiale marca 16 SHR 13 FF x AS che il libretto di uso e manutenzione non riporta, i commissari sportivi decidono di togliere dalla classifica il Tommasi che sino a quel momento era il vincitore della classe.

● Per il montaggio dei pneumatici tipo Kleber tipo V 10 S radiale 145 SR 14 risultati regolari alla verifica da parte dei commissari tecnici, i commissari sportivi hanno tolto dalla classifica il secondo arrivato della classe 1300 GT Gruppo 3 Mario Amodeo per la mancata presentazione del libretto uso e manutenzione della sua Lancia HF 1300.



Brutta «toccata» per l'Alfa di Luigi Norino arrivato probabilmente troppo lungo in una delle tante doppie curve trabocchetto della salita di Svolte di Popoli vinta dalla Chevron 2000 di Frank Mc Boden



SPECIALI PER AUTOSPRINT

PESCARA - I volti pallidi di due gentili ed avvenenti signorine si affacciarono incerte tra i pochi cespugli di S. Benedetto in Perillis attratte dal rombo secco e scoppiettante del motore. Il bolide largo e basso guizzando sotto il sole piombò sparato in mezzo al tornante (l'ultimo) e parve quasi fermarsi un attimo per raccogliersi per il rush finale. Poi impennandosi, in un tremendo lacerante urlo, quasi una invocazione, mentre il motore sembrava disintegrarsi sotto il terribile sforzo e già vedevi volare bulloni alla velocità di proiettili, scattò in avanti come spinto, sollevato, da una forza soprannaturale.

Le due signorine, salite sul colle per un picnic ritirano spaventate il capino rientrando nella tenda allestita per il dessert. Ruggendo la Chevron B 21 con motore Armaroli superò di un balzo gli ultimi 80 metri, sfrecciò sotto il traguardo e andò a fermarsi nel parco macchine.

Dalla piccola scatola uscì il portacolori dell'Ateneo «FRANK MC BODEN» togliendosi lentamente il casco. Sudava abbondantemente, i lineamenti erano contratti dalla tensione nervosa. L'altoparlante gracchiò il tempo del numero 706 «Frank Mc Boden» su Chevron B 21, 3'58"3 alla media di kmh 113,520, tempo straordinario anche se superiore al record della gara tenuto da Facetti su Abarth (3'55"2), ma un tempo favoloso se rapportato alla scivolosità del fondo stradale causa il molto olio sparso da vetture di cilindrata inferiore che costituivano una insidia pericolosa per tutti i concorrenti (vero Varese! uscito di strada fortunatamente senza conseguenza per il pilota ma non per la macchina appunto per essere finito su una striscia d'olio?) «Frank Mc Bo-

den» balbettò qualcosa e chiese un sorso d'acqua gelata come un naufrago un'ancora di salvezza.

Amici, conoscenti, ragazzini gli si strinsero attorno e lo complimentarono. Lui si schermì «andiamoci piano, perché non ho ancora vinto. Adesso vediamo gli altri. C'è Scola, c'è «Gianfranco» c'è Laureati con la nuova Lola (la mancata accensione del motore costò, per una eccessiva fiscalità del commissario CSAI allo sportivissimo ingegnere di S. Benedetto del Tronto, il poter prendere la partenza). Soprattutto quello Scola che ieri in prova ha dimostrato di essere riuscito a padroneggiare la sua March BMW, un pilota che va forte, fortissimo, che tira senza pensarci, piede a tavoletta. Per non parlare poi di «Gianfranco» un elemento terribilissimo per tutti. Se vincessi davvero diventerei pazzo di gioia.»

Come spiegare il mancato abbassamento del record? «Forse se oggi non avessi trovato troppe macchie d'olio sul percorso, forse avrei anche potuto se non battere il primato di Facetti, quanto meno andarmi vicinissimo.»

L'altoparlante annunciò che Scola era salito nel frattempo in 4'06"6, tempo modesto per un calibro del pilota cosentino, ma la sua March abbiamo avuto l'impressione che accussasse difetti di carburazione (difetti confermatrici poi dal figlio Carlo). Non rimaneva che lo spauracchio «Gianfranco»: scambiate due parole con il pilota dell'Abarth Osella prima di conoscere il responso dei cronometri, avvemo l'impressione che egli non fosse molto soddisfatto della sua prova. Poi, chiesto il tempo dei portacolori dell'Ateneo Jolly (ricordiamoci che la Jolly è riuscita perfino ad entrare in una regione sino a ieri tabù per il nord e di questo diamo atto alla dinamicità dei dirigenti della Scuderia milanese) e saputo, prima

ancora che lo speaker annunciasse il suo tempo (4'04"3), molto onestamente con simpatica franchezza, «Gianfranco» aggiunse che poteva mettersi il cuore in pace senza rimorsi, che il suo tempo non sarebbe riuscito migliore di quello del pilota «universitario» (Mc Boden lo sei veramente!) Ormai dunque detto che il segnale dell'arrampicata a S. Benedetto in Perillis lo aveva dato Fossati alla guida di una Porsche Carrera RS (4'28"7 pari a kmh 107,183), che Morelli su Chevron 1600 con un suo exploit veramente notevole (un favoloso 4'13"7 che migliora di ben 12"3 il primato stabilito da Savoldi nella decima edizione) gli aveva uncinato la ruota posteriore (exploit che ha valso al petroliere parmense il 4. posto assoluto davanti a piloti in possesso di mezzi altamente superiori in potenza) non è rimasto che l'annuncio ufficiale della mancata partenza di Laureati sulla nuova Lola per avere la conferma ufficiale della vittoria di «Frank Mc Boden».

In ricordo di TIPA

PALERMO - Venerdì scorso, 17 agosto, si è spento a Caltanissetta Teodoro TIPA, che fu sin dalla fondazione e per parecchi anni corrispondente dalla Sicilia di «AUTOSPRINT». La cronaca delle corse siciliane dei primi anni '60 fu raccontata attraverso la penna carica di entusiasmo di TIPA che contribuì a creare numerosi «idoli» nel Mezzogiorno automobilistico. Ai familiari di Teodoro TIPA e in particolare al figlio Vito, che è stato anche pilota, le più sentite condoglianze di AUTOSPRINT.

«Frank Mc Boden», Di Matteo per l'anagrafe è di Palermo ed è questa la sua terza vittoria assoluta dopo Gambarie e Potenza. E' un giovane ed ha una notevole carica di simpatia. Oggi la XI Cronoscalata delle Svolte di Popoli è stata tutta sua. Il portacolori dell'Ateneo Jolly Club che già nelle prove aveva ottenuto il miglior tempo (4'10"1) ha signoreggiato dall'alto di una aggressività e di una tempestività tattica sempre viva e galvanizzante. Né si può parlare di assenteismo o di indifferenza da parte degli avversari, quando si pensi che alle sue spalle sono finiti (senza contare gli altri) piloti non nuovi ai primi posti negli assoluti come «Gianfranco», Scola e Morelli.

Ma come non ricordare, attraverso una veloce sintesi la prova di Fossati che al volante di una Porsche RS è stato al comando della classifica generale sino all'arrivo di Morelli, quarto assoluto e netto vincitore della Sport 1600? Come non ricordare l'epilogo della lotta conclusasi sul filo dei decimi di secondo fra Nocchi e «Heart Mad» finiti alle spalle del sorprendente Proietti nella 700 cc? Come non citare la stupenda esibizione di Lagana nella 500 e di «Gin Tonic» nella 600 Turismo Gruppo 2? Come non mettere in risalto il fremito toccante dato dalle superbe prove dei portacolori del G.S. Ascoli Piceno «Svig» nella 850 cc, di Proietti nella 700 cc (e di questa classe ci piace ricordare come già detto le prestazioni di «Heart Mad» e Nocchi), di Cipriani, miglior tempo del gruppo 2 e vincitore della classe 2000 cc davanti ai quotati Saladini e Sacchini? E le prestazioni veramente ottime dei nuovi primati del gruppo quattro: Pezzella (1000 cc) De Luca (1600) e Fossati oltre 2000 cc? E le prestazioni dosate, abili, funzionali di Piacentini (1000 cc Gr. 1), Bologna (1300 Gr. 4), Tarpani

(2000 Gr. 4), Soria della Nord Ovest (1000 Gr. 5) Pogliano (1300 Gr. 5) e degli sfortunati Litrico, Murru, Varese, e di quanti altri al momento di stilare queste righe sono sfuggiti dai tatti della nostra portatile?

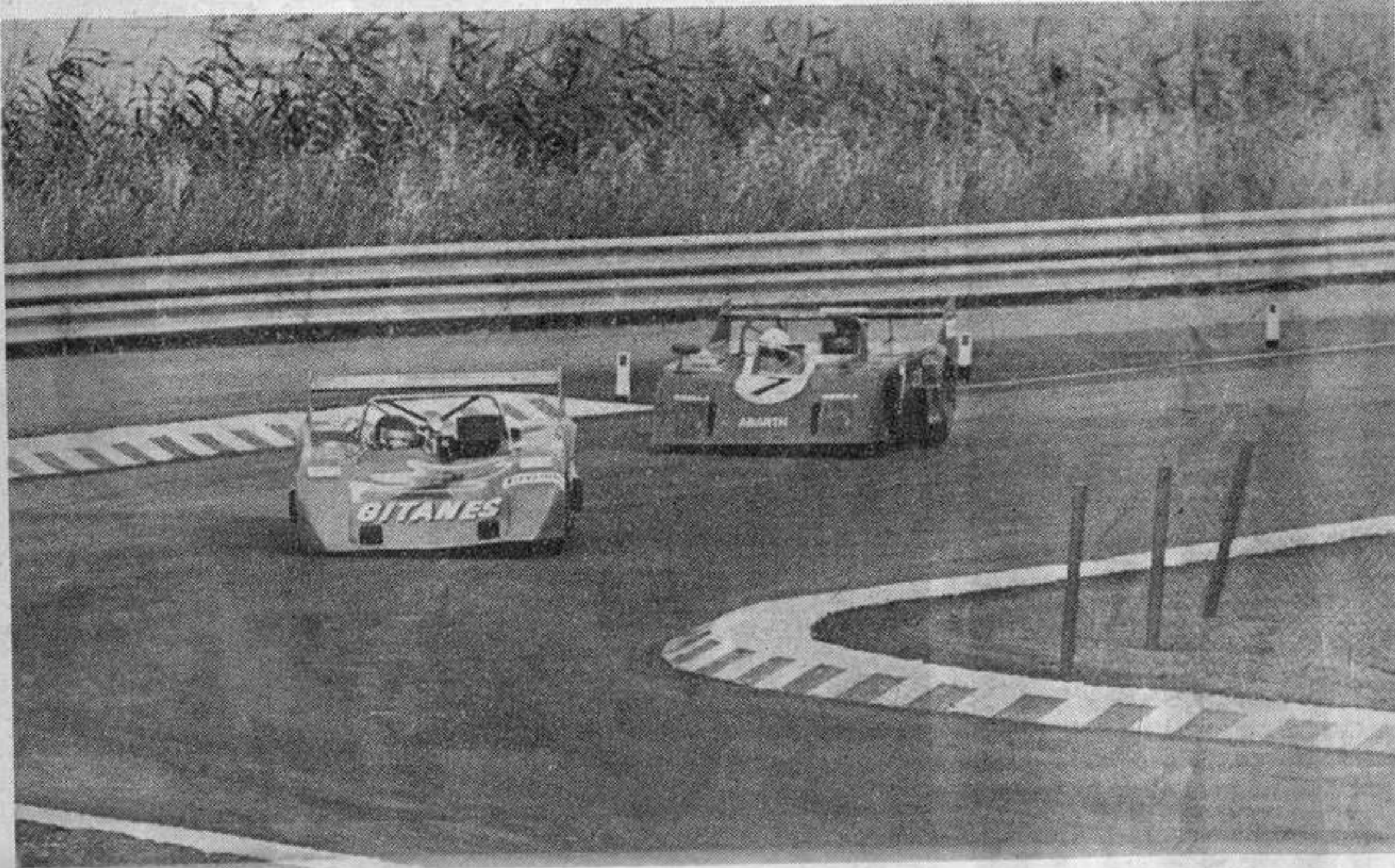
Come non ricordare, infine la esemplare e l'efficacia di una esemplare organizzazione (il cui merito va attribuito al direttore di gara dr. Lombardo, ai commissari CSAI Pensotti e Zacchilli ed al folto stuolo dei volenterosi amici della Cronoscalata dal direttore Travalì a Prosdoci, da D'Angelo a Galliani, da Santuocione a Cornei, da Pompei, al medico federale Sacco per finire agli ottimi cronometristi — ma a Pescara non è proprio possibile usare il «Time Omega»? — ed al prof. Casadio con i suoi telefoni); tutti sagacemente protesi verso la valorizzazione dei molteplici fattori tecnici, agonistici e spettacolari (circa 20mila persone hanno assistito alla Cronoscalata) di una ormai «classica» della salita?

Come al solito, ai «veri» sportivi dello sport del motore ai piloti cioè appartenenti ai gruppi uno e tre, lo spazio sempre tiranno ci obbliga a racchiudere in poche righe i loro «exploit».

Nel gruppo uno ha prevalso con sicurezza Pezzali al volante di una Alfa Romeo, ma abbiamo visto con piacere le vittorie di Brunetti nella 850, di Gozzi nella 1000, di Vasta e Betti a pari merito nella 1150, di Ricci nella 1300 e di Gentile che ha avuto nella 1600 la meglio sul suo acerrimo rivale Campani. Entusiasmante anche la prova di Conti nella 1600 nuovo primatista e miglior tempo del gruppo 3, de Vivo nella 1300, di Guarducci nella 2000 e di Cochetti nella 3000.

Gli anni dispari non si addicono a
MERZARIO in SICILIA (ma c'è stata
consolazione per lui e per OSELLA)

VITTORIO 2000



SPECIALE PER AUTOSPRINT

PERGUSA. A quanto pare la Sicilia porta bene a Merzario solo negli anni pari. Nel '72 infatti vinse, nell'arco di una novantina di giorni, la Targa Florio prima e la Coppa Città di Enna» poi. Il '73 evidentemente è un anno-no. Sfumata la Targa, per un giunto galeotto, è finita ingloriosamente anche la gara iridata di Pergusa, quinto combattutissimo atto dell'euromarche due litri, e per il comasco resta come unica soddisfazione un giro record e il tifo incondizionato, spellamani, ricevuto dal pubblico siciliano.

Un po' troppo poco forse per Arturo che in cuor suo sperava di fare il bis dello scorso anno, riportando ai vertici delle due litri le macchine di Osella. Ma una bobina traditrice prima, e poi un motore scioperato, gli hanno impedito di concretizzare questo proposito. E così è venuto fuori Vittorio Brambilla che si è trovato, quasi inaspettatamente, con il compito di portare in casa Abarth i 20 punti di campionato, realizzando un risultato che in definitiva non potrà che ricaricare il morale degli uomini di Corso Marche e rilanciare un certo tipo di rapporto particolarmente produttivo con la Fiat.

Le pompe di LAFOSSE

A costruire il successo di Osella hanno contribuito in tanti, prime fra tutte le pompe di alimentazione della Lola di Lafosse, che con un «replay» incredibile si è visto bloccare a due giri dal termine in ogni manche, quando ormai tutti credevano che per il francese del «Team Gitanes» il gioco fosse fatto. Ma i colpi di scena e lo sconcertante altalenarsi delle posizioni, hanno fatto di questa gara-roulette il punto di forza per un pubblico

particolarmente numeroso, accorso col preciso intento di applaudire Merzario vincitore e tornato a casa con un nuovo beniamino «made in Italy» nel cuore.

Le prove, nei due giorni precedenti la gara, avevano già evidenziato che il «gap» tra Lola (ma anche March e Chevron) e Abarth era sensibilmente diminuito in questi mesi di intervallo dalla prova di Clermont Ferrant e che a Torino si era lavorato con serietà per portare la rossa barchetta al livello delle rivali inglesi. E così al lunedì Merzario era riuscito a precedere, a conclusione delle prove, Lafosse di 8/10 (1'27"7 contro 1'28"5), ma alla vigilia le posizioni si erano invertite e così per ferragosto alla «pole position» c'era Lafosse (1'25"9) seguito da Merzario (1'26"4), Craft col T292 Lola (1'26"7) e il ritrovato Elford col March BMW (1'27"1). Ma dopo la partenza incandescente con Lafosse scatenato in testa e Merzario lì, a rosicchiargli metro su metro fino a passarli in un boato di tifo come a Pergusa non se ne sentivano dai tempi dei «duelli» tra Clark e Siffert, doveva venire il tradimento della bobina che finiva col far «bruciare» ai box 7 giri al minipilota di Civenna che, ripartito con la rabbia in corpo, finiva col far registrare quel giro record di 1'27"1 a 200,253 di media che, seppure di un decimo, migliora il limite ufficiale delle sport sulla pista siciliana, stabilito lo scorso anno da Jody Schetcker con la Chevron.

La sfortuna comunque, dopo aver toccato Merzario, decideva di occuparsi del bravissimo Elford e sotto forma di una valvola costringeva l'inglese, che in terza posizione stava facendo cose egregie per superare Craft, a rientrare definitivamente ai box.

L'altra faccia della «dea bendata» comunque finiva col belfare prima Lafosse, regalando a Craft il successo nella prima manche, proprio nelle ultime cen-

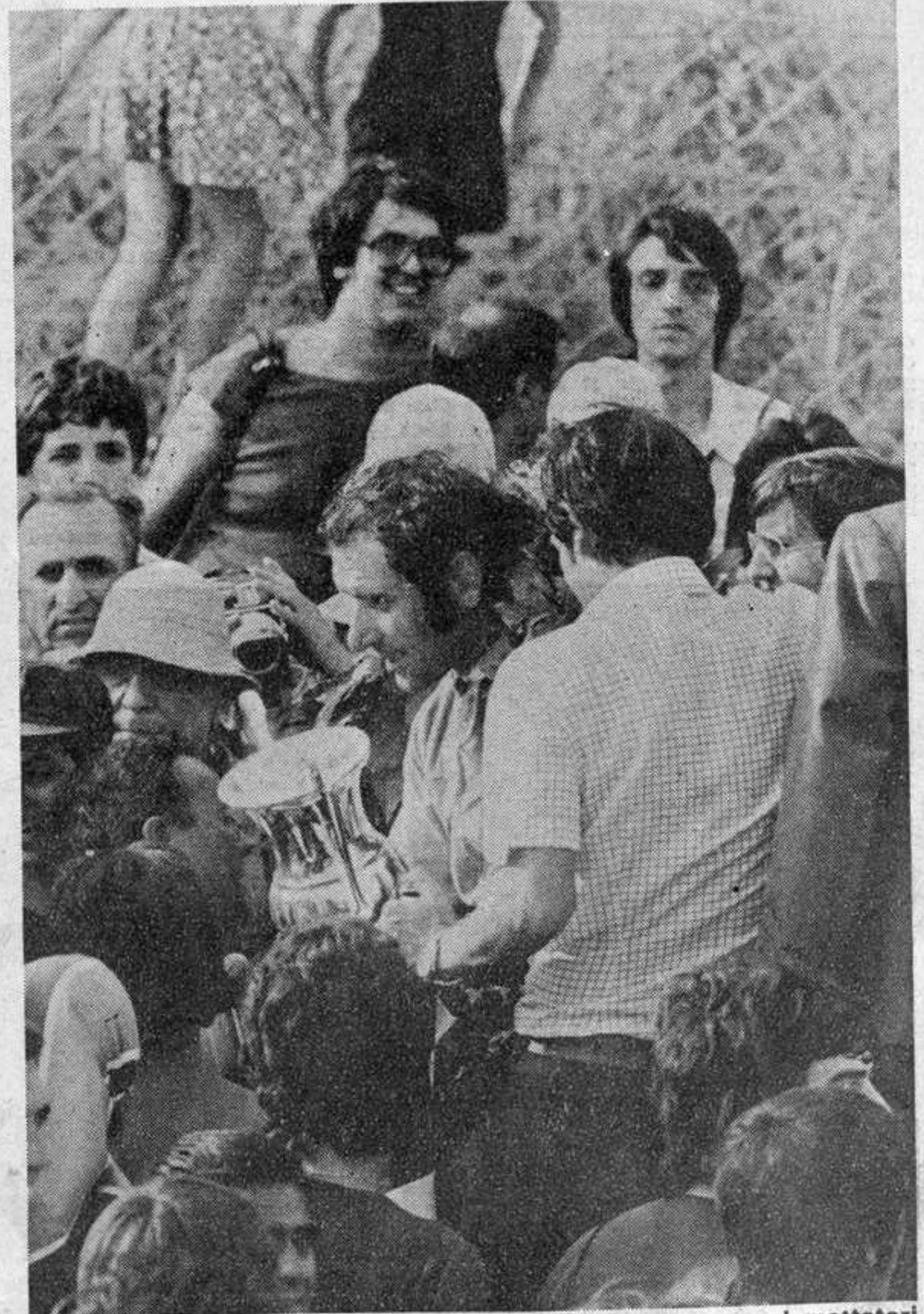
tinaia di metri, e poi proprio il capellone inglese, costretto ad accantonare mestamente i propositi (piuttosto a portata di mano in verità) di vittoria per il balordo cedimento dell'impianto di iniezione.

Sorpresa per 40 mila

Da questo susseguirsi di colpi di scena veniva fuori un vincitore a sorpresa in Vittorio Brambilla che, mentre i favoriti d'obbligo erano impegnati a tener desta l'attenzione di una folla di oltre quarantamila appassionati, si costruiva con intelligenza e abilità una vittoria — la prima di livello internazionale — che viene a premiare anni di sacrifici e spesso di sfortuna, ma che va messa di diritto nel bilancio positivo della giornata. E' stata infatti una vittoria, quella di Brambilla, che ricorda tanti successi di un altro «temporeggiatore», quel fior di campione di Dennis Hulme, e che ha riproposto, anche al grande pubblico, un pilota non sempre giustamente valorizzato.

Dopo il successo torinese a Pergusa, il campionato non ha subito variazioni di rilievo con la Lola ancora saldamente al comando; certamente però dalla corsa siciliana, una delle più movimentate ed avvincenti della stagione, la classifica ha avuto una iniezione di interesse. E' un risultato di rilievo, che insieme al notevole successo di pubblico, viene a premiare lo slancio organizzativo dell'autodromo di Pergusa, particolarmente impegnato in questo momento in un programma di potenziamento non solo delle strutture, ma anche e soprattutto del numero e del tipo delle manifestazioni da mettere in cantiere.

Giulio Mangano



Lafosse e Merzario (foto a fianco) che dovevano essere i mattatori della gara non hanno avuto davvero la buona sorte dalla loro parte. Meritatissimo comunque il trionfo per Vittorio Brambilla (foto sopra)

PERGUSA non premia i «mattatori»

Tutto storto per LAFOSSE

ENNA. Il pomeriggio è un po' afoso, però sul lago spira un leggero venticello che rende appena sopportabile il caldo di Ferragosto. Il via viene dato con un po' di ritardo rispetto all'orario fissato in programma; la bandiera di Ciccio La Delfa, dinamico direttore di gara, si abbassa alle 15,30 su Merzario e Lafosse, entrambi in prima posizione sulla base dei tempi fatti registrare nelle due giornate di prove, il francese all'interno quale titolare del miglior tempo in assoluto, cioè 1'25"9, e Arturo all'esterno, seguiti da Craft ed Elford e poi Brambilla e Leep e così via dagli altri. Ma è subito il pilota di Civenna, con una delle sue solite partenze mangia-gomme, a scattare per primo ed a fare da battistrada tallonato da Lafosse, da Craft, da Elford, da Vittorio Brambilla, da Serblin, da Hezemans, da Heller e poi dagli altri che già dopo i primi due giri si sgranano, con lievi distacchi l'uno dall'altro che rendono spettacolari gli ingressi e le uscite in chicane.

In pista sono presenti 21 vetture delle 22 ammesse; non parte Manfred Mohr, con l'AMS 2000, avendo rotto il motore ed aspettando inutilmente un motore nuovo da Bologna. La speranza del pilota di Ferrari e di Osella di bissare il successo dello scorso anno è però di breve durata; infatti al 3. giro Merzario imbocca la via del box, mentre passa in testa il francese Lafosse tallonato da Craft e da Elford, però leggermente atardato.

La bobina della rossa macchina torinese fa le bizze e il comasco è costretto a perdere dei giri per la sostituzione, ripartendo all'11. più che per un inseguimento inutile dei battistrada Lafosse e Craft per il desiderio matto di fare almeno il miglior tempo, il giro record, cosa che gli accadeva al suo ottavo passaggio, realizzando un ottimo 1'27"1 (media kmh 200,253), pur sempre lontano dal tempo della BMW di Quester nella scorsa edizione che fermò i cronometri su 1'25"3.

Le posizioni di testa intanto restano immutate; sempre Lafosse a condurre con Craft alle spalle, che dal 10. giro in poi opera un leggero ravvicinamento e facendo variare il suo distacco tra gli 8/10 e il 1'2, e fino al 16. giro in terza posizione Elford seguito da Brambilla, regolare nei suoi passaggi, e in posizione di attesa, e poi Hezemans ad oltre 10" dall'italiano, e da Serblin che accusa nel corso della gara noie all'accensione.

Nella tornata successiva Elford però entra nei box col motore in fumo e perdendo olio per cui le posizioni di testa si stabilizzano su Lafosse, Craft, Brambilla, Hezemans, Serblin e Andruet che dalla 11. posizione è riuscito ad assestarsi nella 7. e poi nella 6. dopo un duello con Edwards, nonostante

Nuccio Marino

CONTINUA A PAGINA 42

CONTINUAZ. DA PAGINA 41

disponga di un'Abarth mezza acciaccata.

Colpo di scena però al 29. giro quando Craft si trova ad una macchina da Lafosse, che ha la pressione della benzina a terra; gli è così facile infilargli all'uscita della seconda chicane e tagliare per primo il traguardo, mentre il pubblico indirizzava i suoi applausi allo sfortunato pilota francese protagonista di una bella gara.

Per la seconda manche era stato emesso un comunicato dell'ACI in cui si diceva che si era deciso di far partire questa manche alle 17 ad evitare che il sole troppo basso ostacolasse la guida in curva; effettivamente è questo un piccolo inconveniente che può capitare nell'autodromo ennese, per cui si cerca di rispettare il tempo in rapporto anche al ritardo iniziale. Questa volta 16 macchine si pre-

sentano in pista (mancano Busby, Elford, Heller, Juncadella, Turizio) con Craft e Lafosse appaiati in prima linea, pronti a riprendere il duello forzatamente interrotto alla fine della prima manche e la defaillance della variopinta vettura francese. Merzario si trova in settima fila, accanto al regolare Buonapace su Chevron B 23/1300 che per la prima volta ha portato questa macchina a qualificarsi e a gareggiare coi 2000. In seconda fila Brambilla ed Hezemans e poi Serblin ed Andruet.

Lafosse per ovviare all'inconveniente lamentato nella precedente manche, e non avendo avuto il tempo di smontare la pompa, ha riempito, prudenzialmente, il serbatoio di benzina, ma alla fine però il risultato non cambierà. E' comunque, questa volta, il pilota della Lola ad allungarsi subito dopo seguito da Craft, smanioso di vincere la seconda manche, da Brambilla ed Hezemans e dagli altri piloti che al curvone formano quasi un

unico grappolo, poi spezzato dalla prima chicane.

Ma al 2. giro è il capelluto pilota inglese della Crowne a fermarsi ai box col motore già in disordine; ripartirà, farà altri due giri, ma poi si fermerà definitivamente tradito dall'iniezione. In questi primi giri alle spalle di Lafosse si fa sotto Hezemans per due giri e poi Serblin, il ragazzo di Pagnossin, ma già viene fuori Merzario che dalla 4. posizione del 3. giro scia posizioni giro per giro, mentre il pubblico sulle tribune segue in tripudio l'impresa dell'italiano, per poi superarlo nel corso del settimo giro e passare per primo nell'ottavo.

La gioia del comasco e del clan di Osella durerà però poco; infatti nel 16. giro Merzario imbocca la via del box col motore fuori uso per cui la sua corsa è finita e le speranze di Osella ora si ripongono in Vittorio Brambilla che passa in seconda posizione, seguito da Leep e dal solito Hezemans e poi da Andruet, da Ed-

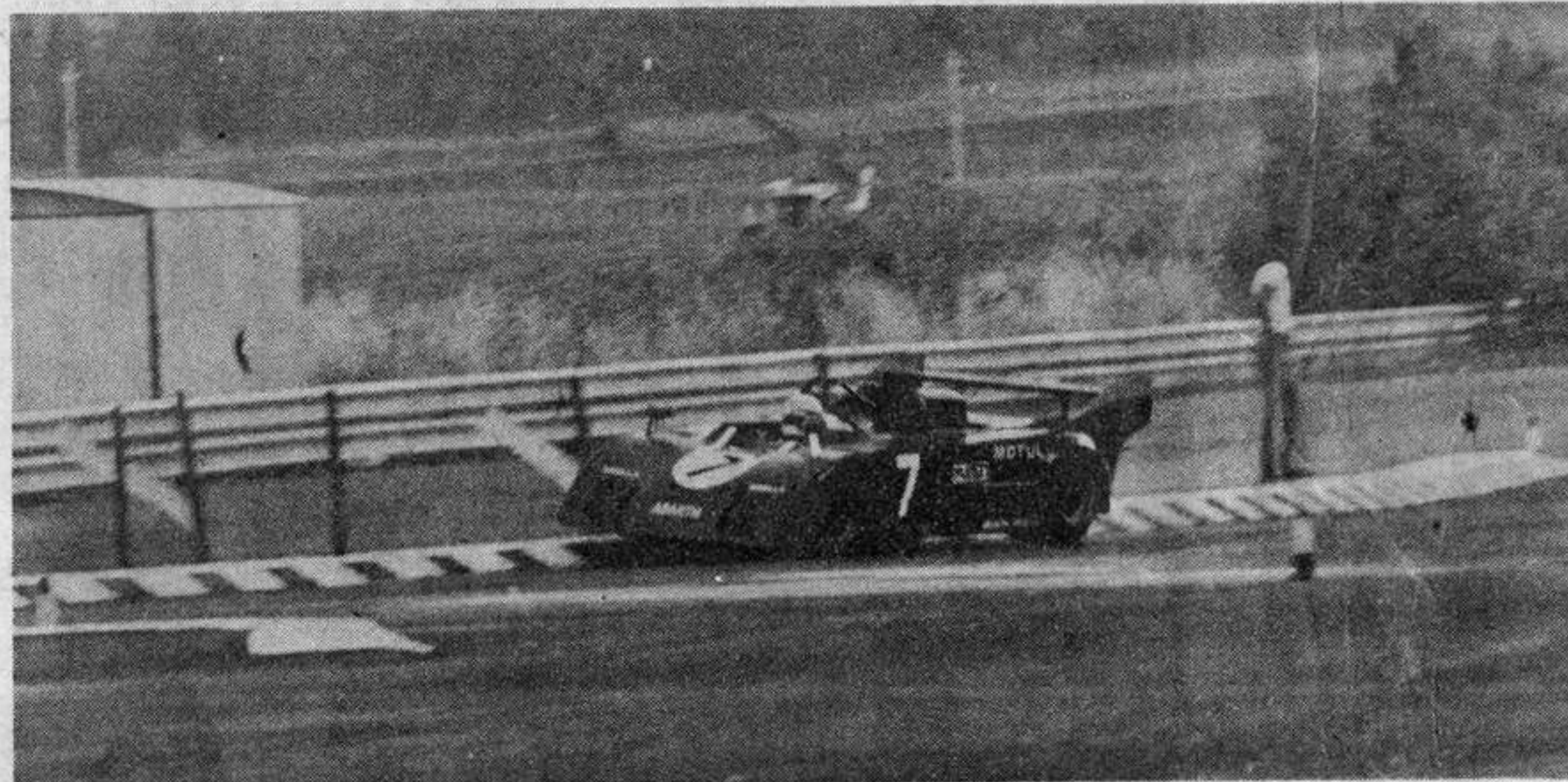
wards prima e Burton poi, da Peltier e da Giorgio Pianta, con l'altra macchina torinese. Merzario intanto in questa manche ha realizzato il giro record al 7. passaggio col tempo di 1'27"2 alla media di kmh 200,023.

Brambilla si fa sotto e diminuisce progressivamente il suo distacco dai 10" del 17. giro a 3"6 del 27, ma il giro successivo la sorpresa: Brambilla passa per primo e dà 1"3 a Lafosse che nel corso del 29. giro si gira in piena chicane, nella seconda ed in uscita, non riuscendo a ripartire. Un meccanico accorre prontamente e spruzza benzina nell'iniettore; la macchina parte col meccanico sul parafrangente destro aggrappato al roll-bar e in queste condizioni taglia il traguardo di quel giro che è poi l'ultimo.

Nel conteggio finale però a Lafosse vengono tolti proprio i due giri che non ha compiuto, non considerando anche quello col meccanico sopra la macchina che accusava lo stesso inconveniente della prima manche.

12. « COPPA CITTA' DI ENNA » - Gara internazionale libera di velocità in circuito valevole per il campionato d'Europa Marche per vetture fino a due litri, per il campionato italiano assoluto di velocità disputata sull'autodromo di Pergusa (km. 4,845) Enna, 15 agosto 1973.

LE CLASSIFICHE
Prima manche: 1. Chris Craft (Lola T292) 44'18"5 alla media di 196,825 kmh; 2. Lafosse (Lola T292) 44'19"2; 3. V. Brambilla (Abarth Osella) 44'33"; 4. Hezemans (March-BMW) 44'55"7; 5. Serblin (March-BMW) 44'56"1; 6. Andruet (Abarth Osella) 45'24"; 7. Edwards (Lola T292) 45'45"3; 8. De Bagration (Chevron B21) a 1 giro; 9. Stalder (Lola T292) a 1 giro; 10. Pianta (Abarth Osella) a 1 giro; 11. Burton (Chevron B23) a 1 giro; 12. Monticone (Chevron B23) a 2 giri; 13. Buonapace (Chevron B21/1300) a 4 giri; 14. Merzario (Abarth Osella) a 7 giri; 15. Busby (Lola T292) a 9 giri; 16. Elford (March-BMW) a 13 giri; 17. Lepp (Che-



Merzario (impegnato sopra alla seconda chicane) dopo aver ottenuto un tempo notevolissimo la prima giornata di prove, ha tentato l'impossibile per battere Lafosse nella seconda manche uscendo, nel finale, quasi ad eguagliarlo grazie al cambio del collettore di scarico e soprattutto a pneumatici più veloci (a destra)



Così (in 21) al via

LAFOSSE (Lola T 292) 1'25"9	MERZARIO (Abarth Osella) 1'26"4
CRAFT (Lola T 292) 1'26"7	ELFORD (March-BMW) 1'27"1
V. BRAMBILLA (Abarth Osella) 1'27"3	LEPP (Chevron B 23) 1'27"5
HEILLER (GRD) 1'27"7	SERBLIN (March-BMW) 1'28"2
EDWARDS (Lola T 292) 1'28"3	HEZEMANS (March-BMW) 1'28"4
TURIZIO (March-BMW) 1'28"4	JUNCADELLA (Chevron B 23) 1'28"5
DE BAGRATION (Chevron B 21) 1'28"7	PELTIER (March-BMW) 1'29"1
PIANTA (Abarth Osella) 1'29"1	ANDRUET (Abarth Osella) 1'29"2
BURTON (Chevron B 23) 1'29"8	STALDER (Lola T 290) 1'30"3
BUSBY (Lola T 292) 1'30"9	MOHR (AMS 2000) 1'32"4 (non part.)
MONTICONE (Chevron B 23) 1'33"0	BUONAPACE (Chevron B21-1300) 1'38"0

I «numeri» nelle prove

ENNA - L'appuntamento delle prove era fissato nei giorni del 13 e del 14 e francamente non ci si aspettava di vedere subito scendere in pista, nella prima giornata, subito dopo l'arrivo da varie provenienze, tanti piloti.

Nella prima tornata ben 21 sono state le macchine scese sull'asfalto dell'autodromo di Pergusa, oramai consolidato rispetto allo scorso anno dalla disputa di altre gare minori. Alla grossa rappresentanza di sportivi locali presenti sulle tribune, non sono mancate piccole emozioni che hanno fatto notare ancor più come l'inserimento delle chicane in questo autodromo ne ha incentivato la spettacolarità.

Vittorio Brambilla, diventato una delle valide «spalle» di Osella in questo europeo marche, e Serblin, il più giovane e promettente pilota italiano (come lo ha definito un collega inglese presente a Pergusa), si sono esibiti in questi numeri. Vittorio è stato protagonista di un testa-coda alla 2. chicane, la più impegnativa tra le due per la particolarità dei raccordi di entrata e di uscita; nessun danno comunque alla vettura, solo un po' di rabbia nel pilota milanese che si è rimesso a girare realizzando come miglior tempo 1'29"6, alla media di kmh. 194,665.

Serblin invece ha sbattuto ed ha dovuto rientrare a piedi ai box, ma i danni erano riparabili (musetto e cerchi rotti) per cui la vettura continuava le prove il giorno dopo. In questa prima tornata di prove veniva fuori Arturo Merzario con la sua Abarth 2000, dopo che il francese Lafosse realizzava 1'35"5 con la Lola; e Burton seguiva a 1'35"3 e Brambilla a 1'33"2. Merzario era a 1'32"2, poi a 1'28"5 e un quarto d'ora prima della chiusura ufficiale delle prove il comasco scendeva a 1'27"7 che restava il miglior tempo della giornata nonostante vari tentativi di Leep, Pianta, Brambilla, Stalder, Edwards.

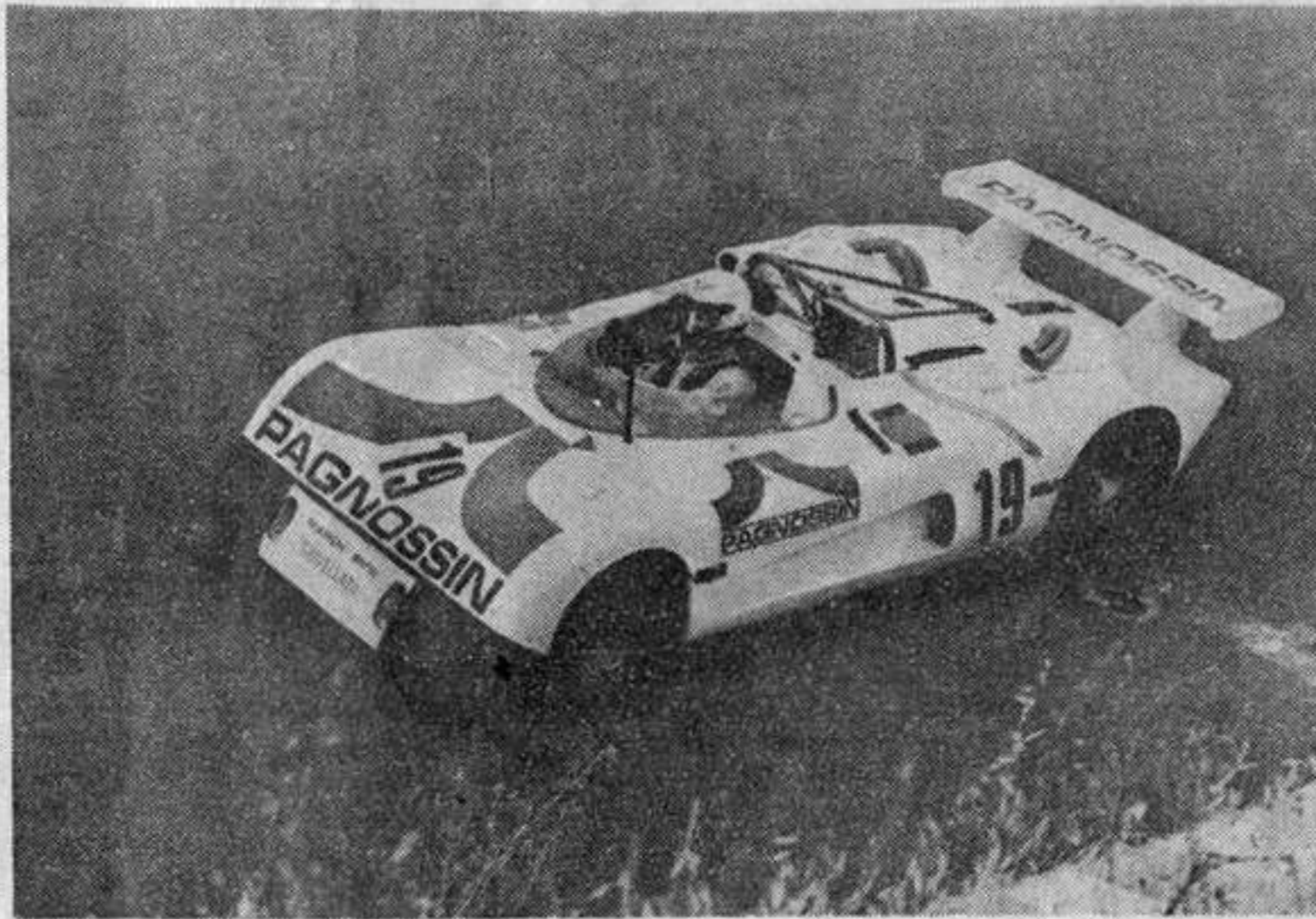
Nella seconda giornata di prove il parco del box sembra un campo di battaglia; tutte le macchine hanno i cofani alzati e si controllava in modo particolare la geometria dell'avantreno e l'assetto, facendo le dovute regolazioni anche agli alettoni, in funzione del tracciato di gara.

Lafosse, con tattica temporeggiatri-

ce, ora prendendo il sole assieme a sua moglie ed ora scendendo in pista, quasi prima della chiusura del tempo di prova realizzava il miglior tempo in assoluto: 1'25"9, media kmh. 203,050, che gli permetteva di partire in prima linea.

tutta la notte per permettergli di correre l'indomani ed anche Hezemans ha sbattuto al curvone, come Leep, anche se con danni più facilmente riparabili.

n. m.



Nonostante una picchiata dopo i primi giri di pista, Serblin ha rimediato i danni ed il secondo giorno ha ottenuto l'8. miglior tempo

Le Abarth in questa tornata hanno messo in evidenza problemi di messa a punto ed il nervosismo che ne è scaturito ha creato disappunto in tutti, con in testa proprio Merzario, visibilmente seccato. Alla sua vettura è stato cambiato il collettore di scarico, è stata fatta la filettatura ad un bullone della ruota posteriore destra dopo che si era allentato dalla pinza freno ed inoltre sono state montate due diversi tipi di gomme, con uno dei quali, quello a mescola più morbida, poi ha fatto il tempo, 1'26"4 che gli ha permesso di partire a fianco di Lafosse. In questo pomeriggio di prove Leep ha notevolmente danneggiato l'avantreno della Chevron costringendo i meccanici a lavorare

ron B23) a 17 giri; 18. Heiler (GRD) a 22 giri; 19. Peltier (March-BMW) a 23 giri; 20. Juncadella (Chevron B23)

Seconda manche: 1. Vittorio Brambilla (Abarth Osella) 44'40" alla media di 195,246 kmh; 2. Lepp (Chevron B23) 44'49"; 3. Hezemans (March-BMW) 45'09"1; 4. Andruet (Abarth Osella) 45'11"6; 5. Burton (Chevron B23) 45'12"5; 6. Peltier (March-BMW) 45'25"6; 7. Edwards (Lola T292) 45'31"1; 8. Pianta (Abarth Osella) 45'59"; 9. Lafosse (Lola T292) a 2 giri; 10. Monticone (Chevron B23) a 2 giri; 11. De Bagration (Chevron B21/1300) a 4 giri; 14. Merzario (Abarth Osella) a 14 giri; 15. Serblin (March-BMW) a 24 giri; 16. Craft (Lola T292) a 26 giri.

Classifica assoluta per somma di tempi:
1. Vittorio Brambilla (Abarth Osella) 1.29'13" alla media di 195,501 kmh; 2. Hezemans (March-BMW) 1.30'04"8; 3. Andruet (Abarth Osella) 1.30'35"6; 4. Edwards (Lola T292) 1.31'16"4; 5. Burton (Chevron B23) 1.30'25"1 a 1 giro; 6. Pianta (Abarth Osella) 1.31'01"5 a 1 giro; 7. Lafosse (Lola T292) 1.25'51"5 a 2 giri; 8. Monticone (Chevron B23) 1.29'29"8 a 4 giri; 9. De Bagration (Chevron B21) 1.29'31"9 a 4 giri; 10. Stalder (Lola T292) 1.24'21"8 a 5 giri; 11. Buonapace (Chevron B21/1300) 1.30'04" a 8 giri; 12. Lepp (Chevron B23) 1.04'39"7 a 17 giri; 13. Merzario (Abarth Osella) 1.08'15"8 a 21 giri; 14. Peltier (March-BMW) 56'23" a 23 giri; 15. Serblin (March-BMW) 54'03"8 a 24 giri; 16. Craft (Lola T292) 1.08'45"5 a 26 giri; 17. Busby (Lola T292) 33'02"5 a 39 giri; 18. Elford (March-BMW) 25'29"3 a 43 giri; 19. Heiler (GRD) 18'49"4 a 52 giri; 20. José Juncadella (Chevron B23) 4'51"7.

Il giro più veloce è stato l'8. della prima manche di Arturo Merzario (Abarth Osella) in 1'27"1 alla media di 200,253 kmh.

EUROPEO MARCHE 2000 dopo 5 prove

	PAUL RICARD	MISANO	IMOLA	AUVERGNE	ENNA	TOTALE
LOLA	12	20	20	20	10	82
CHEVRON	20	15	15	12	8	70
MARCH	10	10	8	6	15	49
ABARTH-OSELLA	—	12	12	2	20	46
GRD	—	—	10	—	—	10
AMS	—	—	2	—	—	2

PERGUSA - Il sempre più appassionato presidente Mingrino, nella sua attenta regia tecnica ed organizzativa della quinta prova del « campionato Europeo per vetture sport fino a due litri » con cui ha inaugurato la classica settimana motoristica di ferragosto dell'autodromo di Pergusa, tutto avrebbe potuto prevedere meno che la sequenza clamorosa di colpi di scena che nel corso delle due manches in programma, ha tenuto con il fiato sospeso gli oltre cinquantamila spettatori ripagando così con un po' di fortuna in questa sua prima apparizione al volante di una due litri, la tanto sfortunata che il monzese ha accumulato in F. 2. L'entusiasmo finale dei molti tifosi di Brambilla, venuti ad Enna addirittura in motocicletta, ha un po' oscurato la gioia molto più contenuta, e diremmo « piemontese », di Enzo Osella e degli uomini del clan Abarth. Per la squadra torinese questo successo, completato dal terzo posto finale di Andruet e dal sesto di Giorgio Pianta, ed illuminato dagli splendidi record sul

L'altalena delle manches

Dal filo di MERZARIO alla gomma di SERBLIN



giro registrati da Merzario in ambedue le manches, ha un significato doppio: pratico e morale.

Dopo l'euforia del titolo conquistato in extremis lo scorso anno, le cose finora erano andate piuttosto male per Osella, che con la vettura nuova del 1973 non era più riuscito a trovare gli ingredienti che solo dodici mesi prima avevano fatto delle sue vetture, le vetture da battere fra le due litri. Una successione di contrarietà, corroborata dalla scarsa disponibilità di tempo che Merzario può dedicare all'Abarth, a causa dei suoi impegni sempre crescenti con la Ferrari, aveva fatto sì che Osella ed i suoi fossero scesi in Sicilia con i muscoli piuttosto lunghi, e con uno scetticismo di fondo, che nelle corse è sempre la medicina peggiore. Ora è sperabile che con la vittoria di Enna l'Abarth riesca a ritrovare la spinta per tornare a galla, magari per vincere ancora nelle prossime gare, anche se il campionato, a questo punto, appare sufficientemente compromesso.

Infatti, mentre le vetture torinesi, nonostante il primo posto, ed il solito stupefacente incredibile apporto di un Merzario, apparso più che mai degno ed incontrastato titolare della corona di « re delle duemila », lamentano ancora tutta una serie di grossi problemi in particolare per ciò che concerne il telaio e le sospensioni (anche se certi limiti di tenuta dei motori non sono poi del tutto da trascurare), le capolista del campionato 1973, le Lola « T 292 », hanno dimostrato di avere un grado di messa a punto decisamente insuperabile sia sui circuiti misti che su quelli veloci.

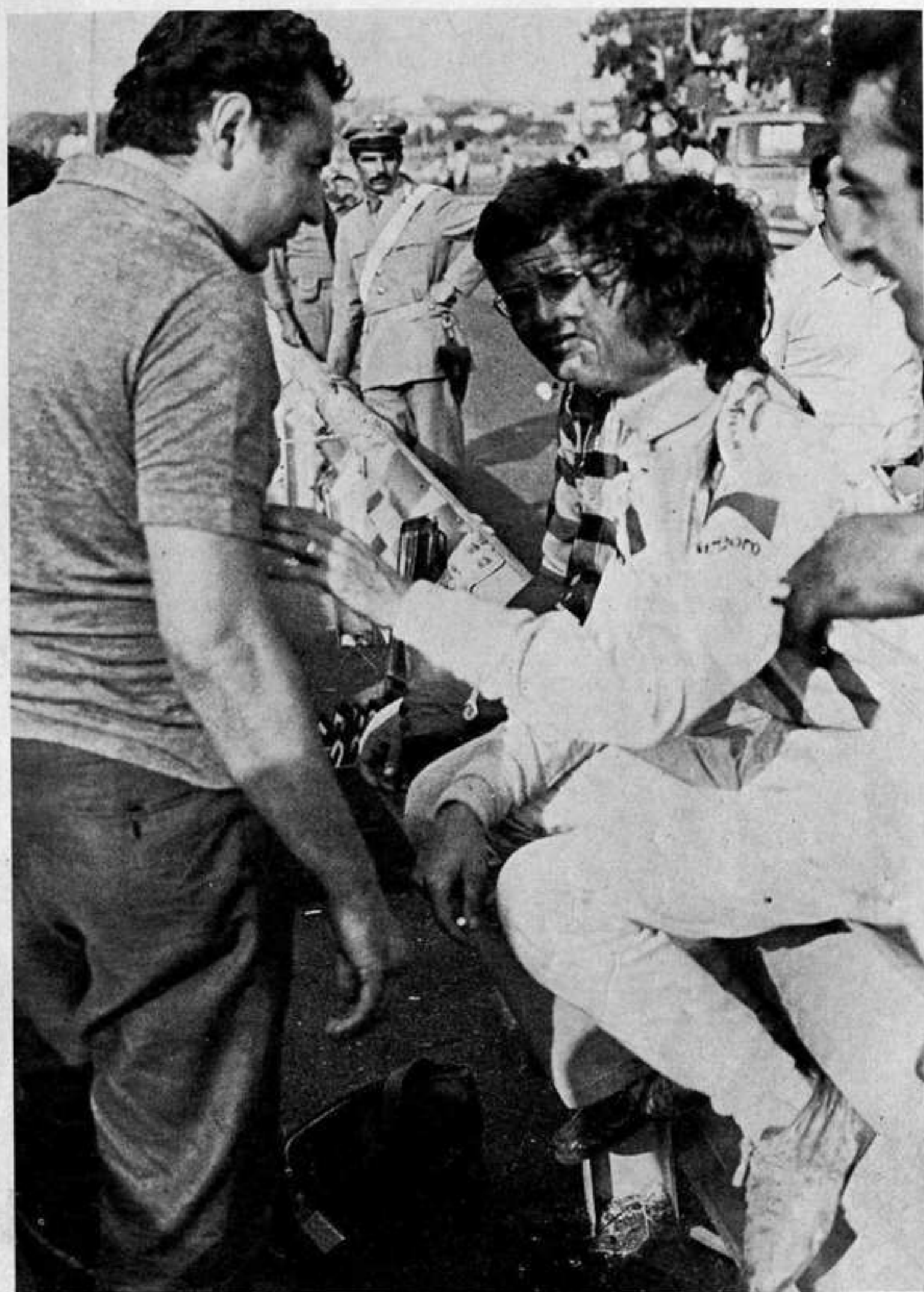
La corsa di Enna d'altronde ne ha offerto un saggio più che esauriente. Escluso Merzario ed il suo famoso « secondo in più » fermati troppo presto da un filo di una bobina bruciatosi, nessuno è stato in grado di tenere il passo di Jean Louis Lafosse e di Chris Craft, entrambi al volante di due delle Lola più efficienti e curate oggi in circolazione. Mentre Craft dopo aver vinto la prima manches, già al primo giro della seconda spariva di scena, la corsa di Enna verrà ricordata da Lafosse come la più grossa beffa della sua vita. Perché, e Brambilla è stato il primo ad ammetterlo, il classico vincitore morale della gara siciliana, una volta scomparso Merzario, è stato proprio il giovane ed irruente francese. La insufficiente pressione della benzina negli ultimi due giri di entrambe le manches, ha privato Lafosse ed i suoi sponsor della « Gitanes » non solo di un meritato successo assoluto, ma addirittura della soddisfazione di finire in prima posizione almeno nella classi-

fica di una delle due serie, condotte dal francese sempre al comando.

Comunque la legge delle corse è sempre stata eguale, si vince solo quando si è passati il traguardo, ed in questo Lafosse, se vuole, può trovare degli illustri esempi. La sfortuna del francese, in ogni caso non ha fatto passare sotto silenzio appunto quanto dicevamo sopra e cioè la ottima efficienza dei telai Lola. Se si aggiunge che dopo aver tentato inutilmente per metà stagione di ottenere dei risultati con i Cosworth Vega, Lafosse, al pari degli altri « team » più in vista, come quelli di Edwards e Craft, si è ora convertito al Cosworth « BDG » derivato dal vecchio « FVC » di cui conserva, a

differenza del « BDA » in alluminio, il basamento in ghisa, e dimostratosi subito un motore capace di offrire potenza adeguata (circa 270 CV) e resistenza alla durata invidiabile, rimane difficile prevedere che qualcuno possa strappare alla Lola il titolo continentale.

Qualche chanches potrebbero averla, oltre alle Abarth, anche le March-BMW. Purtroppo però il problema delle vetture anglo-tedesche, è che mentre il motore offre sufficienti limiti di potenza e tenuta, il telaio non sembra proprio all'altezza della concorrenza. Soprattutto perché sebbene sia una costruzione concettualmente piuttosto complicata e particolare, è stato completamente abbandonato nella fase dello sviluppo dai tecnici di Bicester che hanno preferito scaricare sui vari Elford e Trivellato questo compito ingrato. Hezemans, Elford, e soprattutto Serblin, fermato dallo scoppio di una gomma mentre si apprestava a dare vita ad uno splendido duello con Lafosse



Il direttore di corsa (a sinistra) sventola la bandiera a scacchi che sancisce la vittoria di Merzario. In alto: Merzario sta spiegando al « patron » Enzo Osella i guai avuti con le gomme e le cause del ritiro per il filo della bobina

Hezemans entusiasta per le misure antincendio

● A fine corsa, Toine Hezemans è andato personalmente dall'ingegner Mingrino a complimentarsi, proprio lui olandese, per il perfetto apparato antincendio (tre Maserati con cannoni antincendio, tute d'amianto, estintori chimici ogni 50 metri, elicottero e 15 telecamere di controllo) preparato a Pergusa con notevole dovizia di mezzi e, che benché fortunatamente non abbia avuto modo di dimostrare con i fatti la propria funzionalità, è stato per tutti i piloti una confortante presenza.

● Per la prima volta, nella storia di Pergusa, gli organizzatori ennesi non hanno stampato i biglietti omaggio. Benché letteralmente sommersi dalle richieste dei portoghesi, hanno tenuto duro e i risultati, almeno in parte, li hanno ricompensati. Il primo giorno di prove ci sono stati circa cinquecento spettatori paganti, diventati 1200 (con 500 lire a biglietto) il secondo giorno di allenamento.

Per la gara poi, col prezzo portato a duemila lire pro capite, in tribuna c'erano circa 2.500 paganti... e tremila « portoghesi » che si erano infiltrati scavalcando le recinzioni. Il risultato comunque è già positivo. L'anno scorso infatti, per la coppa Città di Enna, erano stati venduti solamente 717 biglietti.

● Seguendo l'esempio dell'A.C. Palermo che ha trasferito la « Montepellegrino » in pista, e delle scuderie Etna, Ateneo e Nissena che disputano a Pergusa le loro corse, anche l'A.C. Catania ha preso la « storica » decisione di portare a Pergusa la classissima « Catania-Etna », una cronoscalata divenuta pericolosissima perché troppo simile — per il pubblico ai margini della strada — a una corsa ciclistica. Ora è in programma sulla pista del lago per il prossimo 16 settembre.

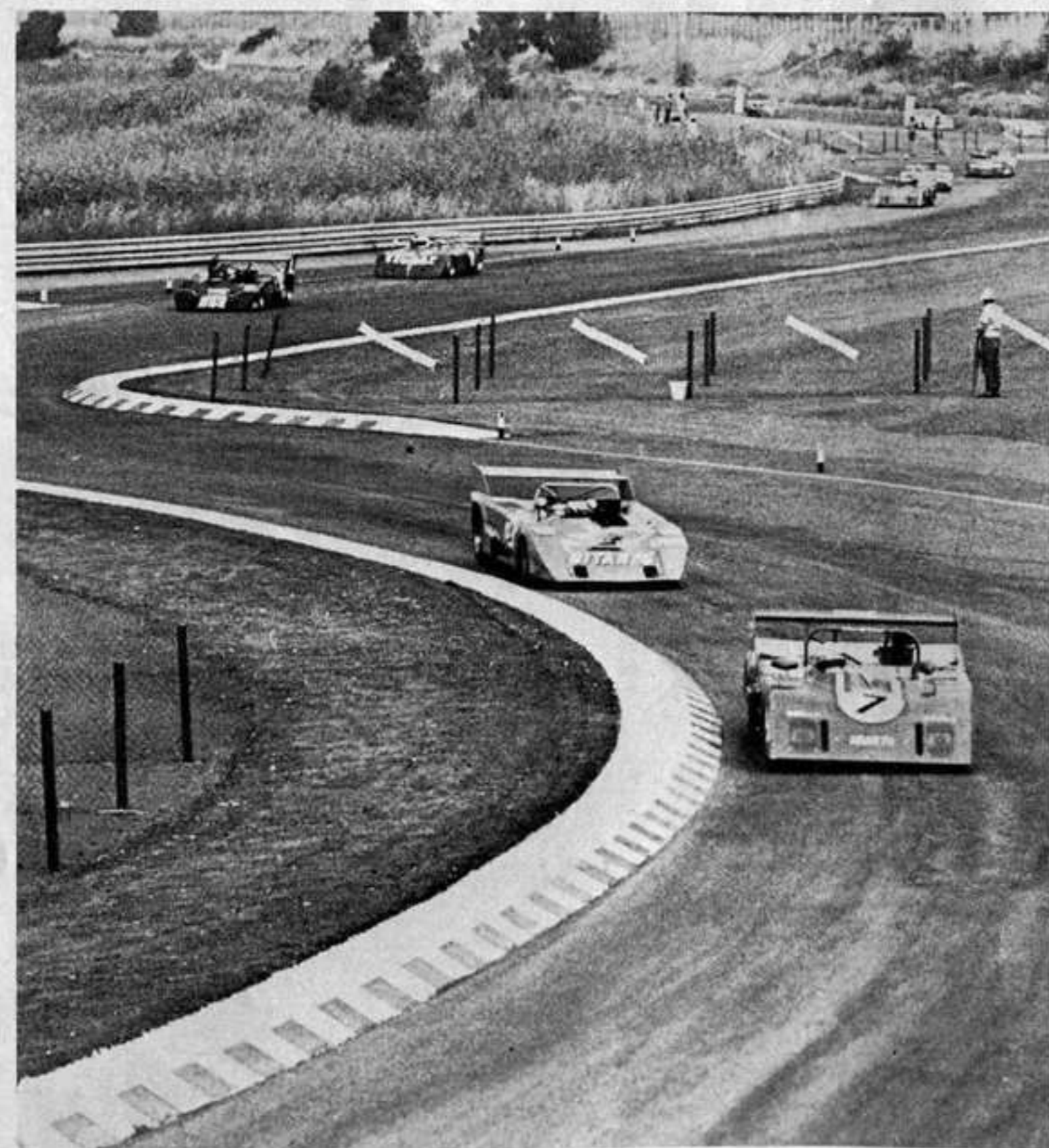
● Vittorio Brambilla era, ovviamente, raggianti a fine corsa. A fargli festa c'erano numerosi suoi tifosi venuti a Enna da Monza con le loro maximoto. Ora il pubblico siciliano lo attende con interesse alla prova del G.P. Me-

diterraneo di F. 2 del prossimo 26 agosto, gomito a gomito oltre che con Jarier e Mass, con Emerson e Wilson Fittipaldi, con Peterson, Pace, Beltoise, Schenken, Pescarolo e soci. La Sicilia comunque sembra portargli bene. Proprio nella copertina della pubblicazione edita dagli organizzatori spicca una sua fotografia con la March-BMW tutta arancione in primissimo piano. Che sia anche questo un buon auspicio?

● La pista di Pergusa, chicanes prima di tutto, ha superato quest'anno (finalmente) a pieni voti l'esame-staccata, e non si è avuto, a differenza delle passate stagioni, distacco di breccino dovuto all'usura delle vetture in pista. Tutto l'apparato organizzativo è apparso poi a uno standard sensibilmente superiore, merito certamente del rodaggio fatto nelle settimane precedenti con le gare nazionali che hanno visto al via oltre 130 piloti in pista nell'arco di una giornata.

● Arturo Merzario, nella sua trasferta siciliana, è apparso piuttosto « tirato ». L'ultimo giorno di prove si lamentava che la vettura non era « gommata » a dovere e che in precedenza aveva provato un tipo di coperture più redditizie. C'è voluta tutta la dialettica e l'incisività di Enzo Osella per convincerlo che le gomme che cercava erano proprio come quelle che erano montate sulla vettura.

● Alla vigilia della gara visita lampo di Giacomo Caliri ai box Abarth. Mentre già si mormorava di un colpo segreto di Maranello, il D.T. Ferrari si allontanava e andava « da turista » in compagnia della moglie e del barone Antonio Pucci, a seguire in chiacchiere i piloti impegnati nelle prove. Nessuno mistero. Caliri era tornato a casa, a Catania, per una settimana di ferie ed era venuto, davvero da turista, a rivedere Pergusa, una pista dove era stato, da spettatore, solo una volta, una diecina d'anni addietro, quando era ancora studente e Taylor col F. 1 ebbe uno spettacolare incidente.



Arturo Merzario è riuscito a coronare il suo furioso inseguimento allo scatenato Lafosse ed ora sta conducendo, seppure per poco, la fila dei concorrenti. Lo seguono, oltre a Lafosse, Craft, Elford, Brambilla

g. m.

AUTO
SPRINT 43

A ZANDVOORT ancora una vittoria per lo squadrone di NEERPASCH BMW con un grande «LUCKY»

ZANDVOORT - Ai tempi in cui Hezemans correva con l'Alfa Romeo, gli era stato affibbiato il soprannome di «Lucky» (fortunato). Ora il simpatico pilota olandese è andato alla BMW, ma nel passaggio da Settimo Milanese a Monaco, non sembra aver perso niente di questa sua dote segreta. La riprova si è avuta qui a Zandvoort nella sesta prova del «campionato Europeo per vetture da Turismo». A meno di venti minuti dal termine della «4 Ore» nessuno della BMW ufficiale di Monaco, da Neerpasch, allo stesso Hezemans e al suo coequipier Quester, avrebbe scommesso una lira sul successo del coupé bianco a strisce arancio-blu-violetto.

Henry Pescarolo in coppia con Ertl al volante della BMW «3.0

allungava oltre ogni limite la frenata per sorpassare Mass, ma il pilota della Ford non si faceva sorprendere e frenava al limite a sua volta, costringendo il rivale, trovatosi nell'impossibilità di impostare la curva, a piombare con le ruote fumanti contro le reti di contenimento all'esterno della curva. Mentre Stuck avrebbe pagato più tardi la sua prodezza con il cambio rotto, Mass non faceva nemmeno a tempo a rendersi conto di avere la corsa in pugno con circa mezzo minuto di vantaggio, che era a sua volta costretto al ritiro con il semiasse posteriore rotto.

Come dicevamo, Pescarolo da quel momento si trovava indisturbato al comando della corsa, anche perché Hezemans, che

uscita di strada e abbandono, con altrettanto logica conseguenza di un sorriso abbozzato sul volto fino ad allora torvo di Jochen Neerpasch. Per il boss di Monaco la vittoria di una vettura di Schnitzer avrebbe significato uno smacco quasi grande come quello di una vittoria delle Capri.

Infatti, il «mago di Monaco», prevedendo che sui circuiti misti e medio veloci, come Zandvoort, il vantaggio conferito ai suoi coupé dall'alettone posteriore sui circuiti veloci sarebbe diminuito nei confronti della Capri, aveva deciso per la gara olandese di fare ricorso ai motori da 3500 cc., in luogo dei collaudati 3300 impiegati finora sulle vetture ufficiali, mentre quelli maggiorati erano

stati lasciati ai preparatori. La mossa rivelatasi indovinata perché Stuck riusciva a stare alla pari con Mass anche grazie alla maggior potenza del suo motore, aveva però un risvolto che per il «boss» della BMW non andava molto bene, perché mentre dal 3500 i suoi tecnici non erano riusciti a tirare fuori più di 370 CV, Schnitzer dallo stesso propulsore aveva ottenuto l'incredibile limite di 390 CV.

Certo ai fini del campionato la vittoria della vettura ufficiale non avrebbe portato molta differenza rispetto alla vittoria della vettura di Schnitzer; tuttavia, anche per certe ragioni di politica interna a Monaco, Neerpasch preferiva mettere i venti punti nel carniere con i suoi piloti.

la fragilità delle avversarie, abbandonate dalla Ford e dalla BMW nelle mani dei preparatori privati, come è logico non poteva protrarsi all'infinito e pertanto l'Alfa Romeo è ricorsa alla elaborazione corsaiola della Alfetta. La berlina quattro porte però, oltre ad essere arrivata sulle piste con notevole ritardo per poter giocare un ruolo importante nell'assegnazione del titolo continentale per Marche, ha accusato ancora degli handicap.

L'Alfetta, non solo accusa degli inevitabili «difetti di gioventù» che la rendono meno affidabile delle Escort e delle «2002», ma addirittura sul piano delle prestazioni, pur essendo un passo avanti rispetto alle GTAm, ha mostrato di essere ancora lon-



La BMW 3,5 ufficiale di Hezemans-Quester dopo un inizio in sordina è riuscita ad aggiudicarsi la vittoria nella gara titolata di Zandvoort, grazie anche alla involontaria complicità di Pescarolo



L'Alfetta dell'Autodelta, destinata al ruolo di «lepre» nei piani di battaglia milanesi, ha denunciato presto i suoi mali di «giovanezza»

CSL» messa a punto dal preparatore Schnitzer, in quel momento era al comando della corsa con oltre un giro di vantaggio sulla coppia Hezemans-Quester. Il barbuto francese era salito in prima posizione poco prima dello scadere della prima ora di corsa. Una serie di circostanze fortunate lo avevano favorito. Infatti, i due grandi protagonisti della giornata Jochen Mass sulla Capri della Ford Colonia e Hans Stuck sulla seconda BMW ufficiale, si erano autoeliminati logorando i mezzi nella bagarre.

I due delfini dell'automobilismo tedesco avevano fatto quasi tutta la prima ora di corsa uno di fianco all'altro, rubandosi a vicenda l'ultimo metro in frenata ed in traiettoria, una curva dopo l'altra. L'ultima fase di questa battaglia incandescente si aveva alla curva «Tarzan». Stuck

nei primi giri aveva cercato di stare al passo con Mass e con Stuck, aveva dovuto subito adottare una tattica prudente per certi problemi di riscaldamento alle gomme, di misura diversa da quelle dell'altra vettura ufficiale, e scelse per il loro miglior alloggiamento nell'avantreno rappezzato alla meglio dopo la rottura della sospensione che nelle prove ufficiali aveva fatto uscire di pista l'olandese. Per Henry Pescarolo, abituato a saper trovare subito il ritmo delle gare di durata, (vedi successi con le Matra nei prototipi) non sembravano esserci problemi a mantenere il vantaggio.

Invece, appunto a venti minuti dalla fine l'incredibile. Pescarolo arriva alla curva di ritorno dietro ai boxes ed i freni improvvisamente non rispondono al comando. Logica conseguenza,

4 ORE DI ZANDVOORT - Gara internazionale per vetture Turismo, valida per il Campionato Europeo - Zandvoort, 12 agosto 1973.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Hezemans-Quester (BMW 3,5) 143 giri pari a km. 604,318 in 4.16" alla media di 150,911 kmh; 2. Hunt-Muir (BMW Alpina 3,3) 142 giri; 3. Fitzpatrick-Larrousse (Ford Capri) 141; 4. Fritzing-Akersloot (Ford Capri) 140; 5. Brun-Kocher (BMW 3,3) 136; 6. Heyer-Mohr (Escort) 134 (primi della 1. divisione); 7. Kellens-Menzel (BMW 2002) 131; 8. Deen-Zecoli (Alfa GTAm) 131; 9. Dini-Donà (Alfa GTAm) 130; 10. Pescarolo-Ertl (BMW 3,5) 129; 11. Hanson-Hanson (Escort) 126; 12. Barrios-Zapico (Escort) 122; 13. Heine-De Vries (Opel Manta) 120; 14. Tricot-Neve (Opel Commodore) 119.

Il limite di classificazione (70% della distanza) era di 100 giri.

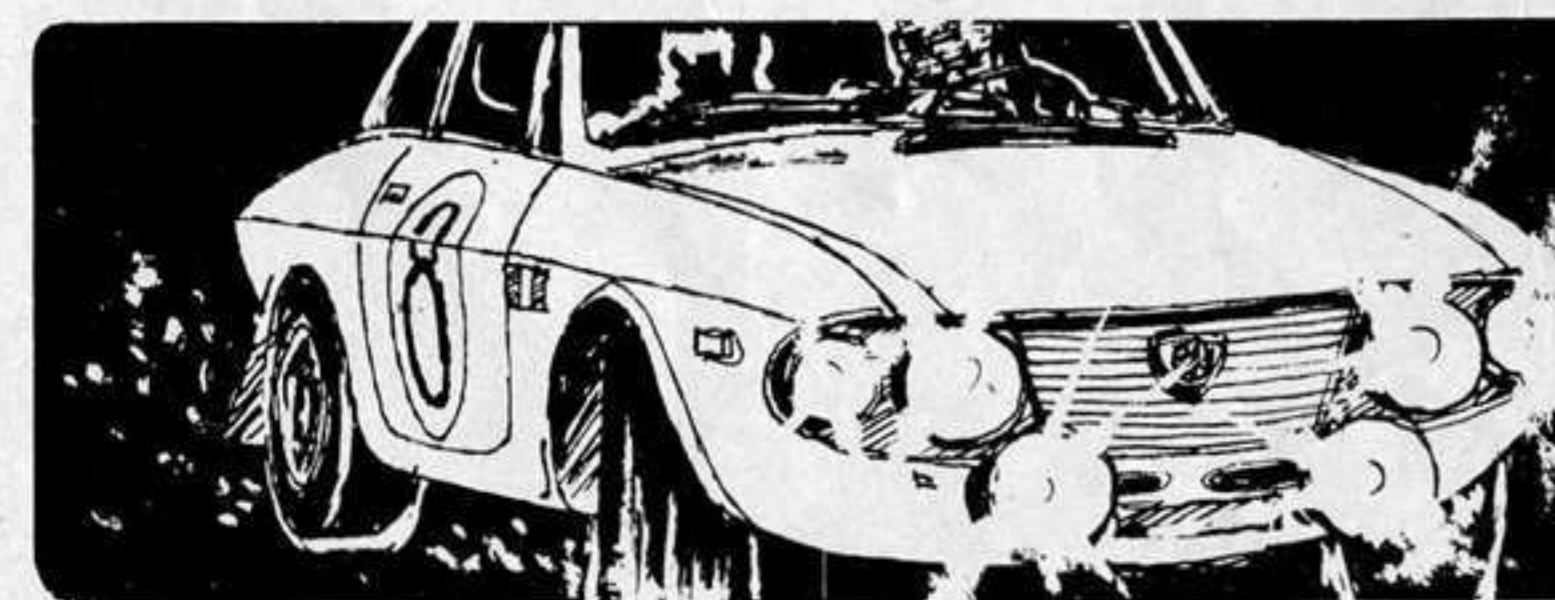
Giro più veloce: Mass-Glemser (Capri) e Hezemans-Quester (BMW 3,5) in 1'36"3 alla media di 157,979 kmh.

Le Capri, che nonostante la sonorità di certe sconfitte non sembrano fruire di nessun mutamento, potranno tutt'al più sperare in qualche successo di consolazione nelle prossime gare che hanno la caratteristica di svolgersi su piste come Le Castellet, e Jarama, e quindi idonee a mettere in luce le doti di maggior leggerezza e maneggevolezza dei coupé di Colonia.

Diversa è invece la situazione dell'Alfa Romeo. Dopo aver in un primo tempo deciso di non partecipare ufficialmente all'Euroturismo 1973, la Casa milanese è partita all'inseguimento del titolo con le vecchie «GTAm» superatissime sul piano delle prestazioni pure dalle Escort e dalle BMW «2002», ma inarrivabili quanto a tenuta ed affidabilità. Il calcolo però di giocare questa carta della resistenza contro

tana da quelle delle vetture inglesi e tedesche. Questo non tanto come tenuta e maneggevolezza, ché anzi ha piacevolmente stupito come l'Alfetta tenga la strada, quanto come potenza del motore che al livello attuale è sotto di circa trenta cavalli nei confronti dei migliori propulsori della produzione rivale. E' evidente quindi che in simili condizioni la quattro porte, elaborata dall'Autodelta, potrà ben difficilmente recitare quel compito di lepre che, negli intenti dei suoi tecnici, avrebbe dovuto assumere a tutto svantaggio delle Escort e delle «2002» costrette a tirare e quindi a rompere per tenere il ritmo ed a tutto vantaggio delle «GTAm» molto più qualificate per arrivare integre al traguardo.

Tito Zogli



QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE...

MAZDA

LAMPADINE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedetele presso i migliori elettrauto



ZANDVOORT - 27 vetture alla partenza che è stata data alle 14,15, ovvero quindici minuti di ritardo sul programma. Nel corso dei primi giri si è scatenata una tremenda battaglia per assumere la posizione di comando fra Mass, Stuck ed Hezemans, mentre Pescarolo si teneva in quarta posizione, non molto distaccato, per vedere come si mettevano le cose. Dopo alcuni giri Hezemans rallentava leggermente allo scopo di risparmiare i pneumatici cosicché Pescarolo passava in terza posizione, mentre Mass e Stuck continuavano nella loro magnifica battaglia scambiandosi molte volte il comando e guidando sicuramente al limite. Ma dopo 28 giri la sorte ha voluto intervenire: quando Stuck ha tentato di sorpassare Mass, spinto dal suo entusiasmo competitivo, alla curva Tarzan, è arrivato troppo lungo ed ha dovuto destreggiarsi per non finire contro le reti metalliche di protezione. Ha raggiunto lentamente i box per un controllo della vettura, approfittando della circostanza per fare rifornimento. E' ripartito, così, con un giro di ritardo.

Due giri dopo, esattamente al 30. giro, il leader Mass si fermava

L'altalena delle 4 ORE di corsa Il 13 amaro di PESCAROLO

a sua volta ai box con l'albero di trasmissione rotto per cui era costretto a ritirarsi, cedendo il comando a Pescarolo che precedeva di circa 50" Hezemans. Anche la seconda vettura ufficiale della Ford Capri, quella di Fitzpatrick, si era fermata ai box al 17. giro per cambiare una candela in quanto la vettura accusava grossi difetti d'accensione e stava retrocedendo. Nella 1. divisione guidava Heyer con la sua Escort sulla eguale vettura degli spagnoli Barrios Zapico. Con un giro di distacco dalle suddette vetture seguiva la GTAm di Dini e la Celica di Muller che nei primi giri si era comportata ottimamente, ma che era poi stata superata da Dini. Due concorrenti della prima divisione si

erano già ritirati ed esattamente Doll-Berg (Escort 1800) dopo due giri per noie alla leva del cambio.

Poco dopo lo scadere della prima ora di corsa, a turno tutte le squadre hanno fatto arrestare le vetture ai box per il cambio dei piloti, i rifornimenti, le sostituzioni dei pneumatici e le riparazioni del caso. Dopo 53 giri Pescarolo guidava agevolmente con un giro di vantaggio su Muir e sulla velocissima BMW di Stuck, mentre Quester-Hezemans erano quarti, a due giri, per un arresto prolungato ai box. La BMW di Brun-Kocher aveva intanto sorpassato la Capri di Fritzingler, ma si trovava a tre giri, mentre la Capri di Fitzpatrick-Larrousse, che aveva guadagnato molte

posizioni era in settima posizione seguita dalle Escort di Heyer-Menzel e Barrios.

Allo scadere della seconda ora Stuck era riuscito a riportarsi nello stesso giro dei primi quando Pescarolo aveva ceduto il volante a Ertl, mentre Quester aveva guadagnato la terza posizione davanti a Hunt. Ecco la situazione: 1. Pescarolo-Ertl con 72 giri; 2. Stuck, 72; 3. Quester, 71; 4. Hunt, 70; 5. Fritzingler, 69.

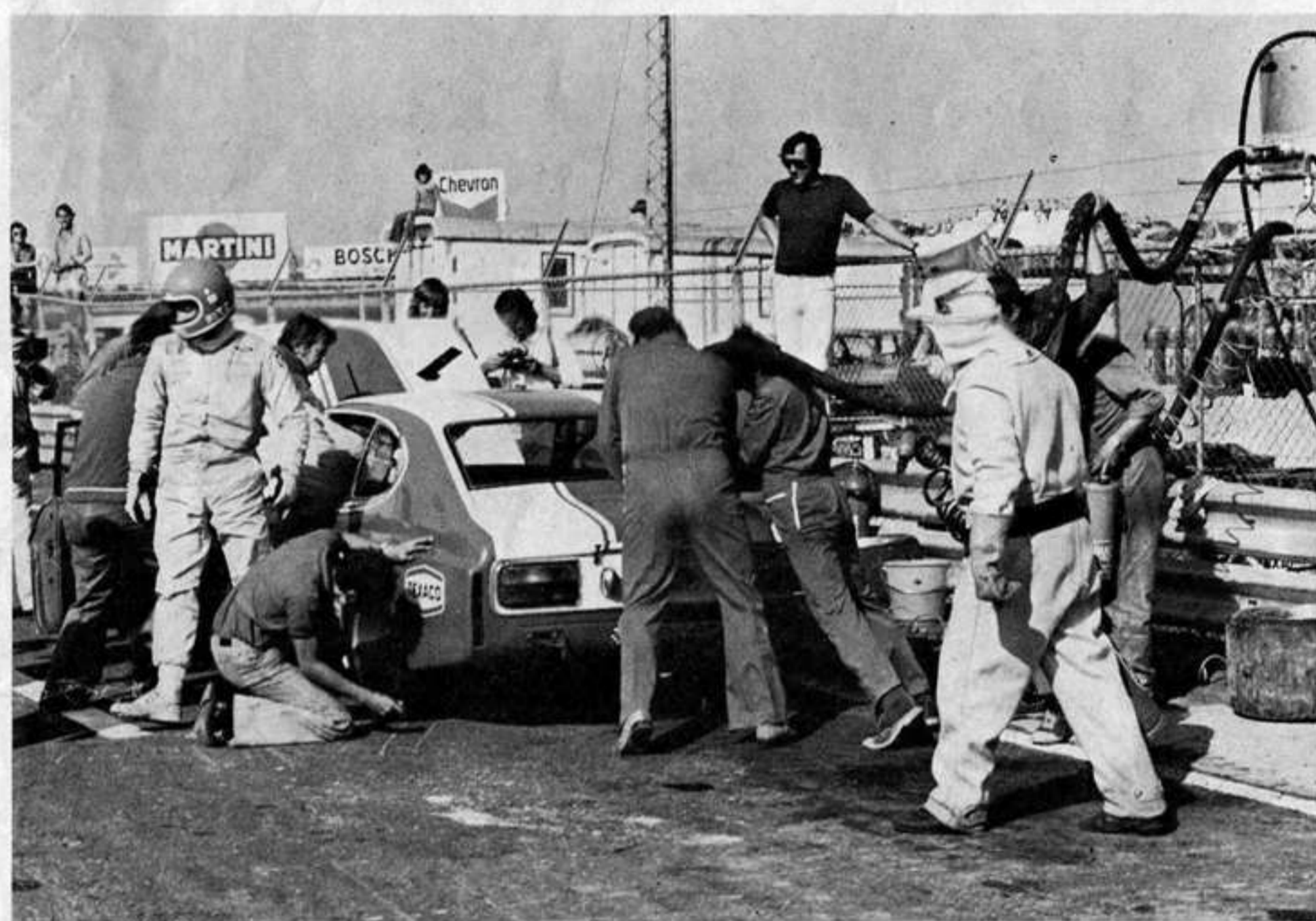
La BMW di Pescarolo-Ertl ha continuato a guidare il gruppo durante la terza ora di corsa e già dopo 2 ore e mezza di gara aveva un giro di vantaggio sul secondo classificato Quester che perdeva alcuni secondi al giro, mentre la seconda BMW ufficiale era quarta dietro Hunt, dopo

Pescarolo è rientrato ai box in mezzo a grandi nuvole di fumo causate dal descoppiamento del pneumatico anteriore sinistro. Effettuato il cambio nel più breve tempo possibile, Pescarolo è rientrato in gara, ma si è trovato ad essere in coda alla BMW di testa per ben 86 secondi. Con la mentalità del « tutto o niente », Pescarolo ha gettato la sua vettura sul circuito disperatamente cercando di riprendere lo sfuggente Hezemans. Sembrava che ce la potesse fare: un giro dopo aveva riguadagnato 3 secondi, e tre giri appresso si trovava secondo a 75" avendo riguadagnato 11 secondi. Dovendosi ancora percorrere circa venti giri, c'era la possibilità per Pescarolo di riguadagnare il terreno perduto e prendere Hezemans (che, del resto, non guidava al limite nell'intento di risparmiare la sua vettura) e gli spettatori erano tutti presi dalla battaglia attendendosi un finale da cardiopalmo.

Ma nulla di tutto ciò sfortunatamente è avvenuto in quanto 13 giri prima del termine Pescarolo, arrivato troppo lungo alla curva che precede il paddock, faceva un mezzo testa-coda e urtava con la parte posteriore della vettura nel-



Appena abbassata la bandiera del via Stuck (all'interno) e Mass (all'esterno) iniziano la loro personale battaglia che porterà irrimediabilmente al ritiro le loro BMW e CAPRI



Fitzpatrick cede il volante al compagno Larrousse per l'ultimo turno di guida. Al termine il francese lamenterà problemi di gomme che gli hanno impedito di riemergere

Tutta nuova l'ALFETTA « olandese »

ZANDVOORT - Il ritorno sulle piste dell'Alfetta, dopo la prima apparizione a Mantorp-Park, ha, come è logico, monopolizzato l'interesse della « 4 Ore di Zandvoort ». La vettura portata in Olanda è l'unica messa a punto all'Autodelta, cioè quella solita color « blu Le Mans » che AUTOSPRINT fotografò qualche mese fa durante le sue prove segrete sulla pista di Balocco. Alla vettura sono state apportate delle modifiche abbastanza normali e intuibili sul piano estetico, considerata la destinazione corsaiola della berlina quattro porte, come i parafrangenti laterali allargati per alloggiare i cerchi da « 9 » anteriormente e da « 13 » posteriormente, ed il robusto roll-bar a gabbia che copre tutto l'abitacolo spogliato dei sedili normali per accogliere quelli anatomici.

Diversa anche la strumentazione con un grosso contagiri sulla parte destra, corredato di alcuni degli strumenti indispensabili come termometri per le temperature dell'acqua e dell'olio e pressione dell'olio.

Meno sostanziali invece le modifiche nascoste sotto il vestito. Le sospensioni anteriori sono rimaste quelle della berlina di serie, fatta eccezione per barre, molle ed ammortizzatori diversi e più duri. Egualmente anche la sospensione posteriore ha mantenuto il disegno originale della soluzione con il ponte De Dion ritrovabile nella vettura di serie. Naturalmente sempre con diverse tarature delle barre e degli ammortizzatori.

Il vero lavoro in profondità per trasformare le prestazioni dell'Alfetta di serie, è invece stato compiuto sul motore.

L'adozione della testa a quattro valvole per cilindro ha portato il regime di potenza massima al limite di circa 250 cavalli a 8000 giri/min. L'alimentazione è ad iniezione del tipo Spica, analoga a quella montata sulle « GTAm », mentre il carter è rimasto umido, cosa che crea un certo squilibrio di rendimento in particolare all'uscita delle curve, ma che può essere facilmente ovviata con l'adozione già prevista del carter secco.

Il peso di omologazione è di 950 chili, e la vettura nella versione attuale se ne distanzia di poco. Da segnalare infine l'adozione di un piccolo spoiler anteriore, che copre tutto il frontale anche se con inclinazione minima.

Fra le altre novità tecniche di Zandvoort, poi, la comparsa sulle « 3.0. CSL » di Monaco dei motori con cilindrata da 3500, fin qui impiegati sulle vetture dei preparatori Schnitzer e « Alpina ». I propulsori della Casa hanno, con la loro testa a quattro valvole, un livello di potenza di 370 cavalli a 8400 giri/minuto.

il cambio di pilota avvenuto fra Stuck e Amon all'87. giro. Ma Amon poteva godersi la guida della vettura soltanto per tre giri perché era costretto a ritirarsi per noie alla scatola del cambio che era stato molto strapazzato dal giovane Stuck.

Alla terza ora le posizioni erano le seguenti: 1. Pescarolo-Ertl con 108 giri; 2. Hezemans-Quester, 107; 3. Muir-Hunt, 107; 4. Larrousse-Fitzpatrick, 105; 5. Fritzingler-Akersloot, 104.

Quarantacinque minuti prima del termine, si poteva già avere la sensazione di come sarebbe finita la corsa in quanto le posizioni sembravano ormai stabilite e Pescarolo pareva avviarsi a vincere la sua prima grande competizione Turismo assieme al suo compagno Ertl. Ma il fato era in agguato: in vantaggio di 70 secondi su Hezemans-Quester,

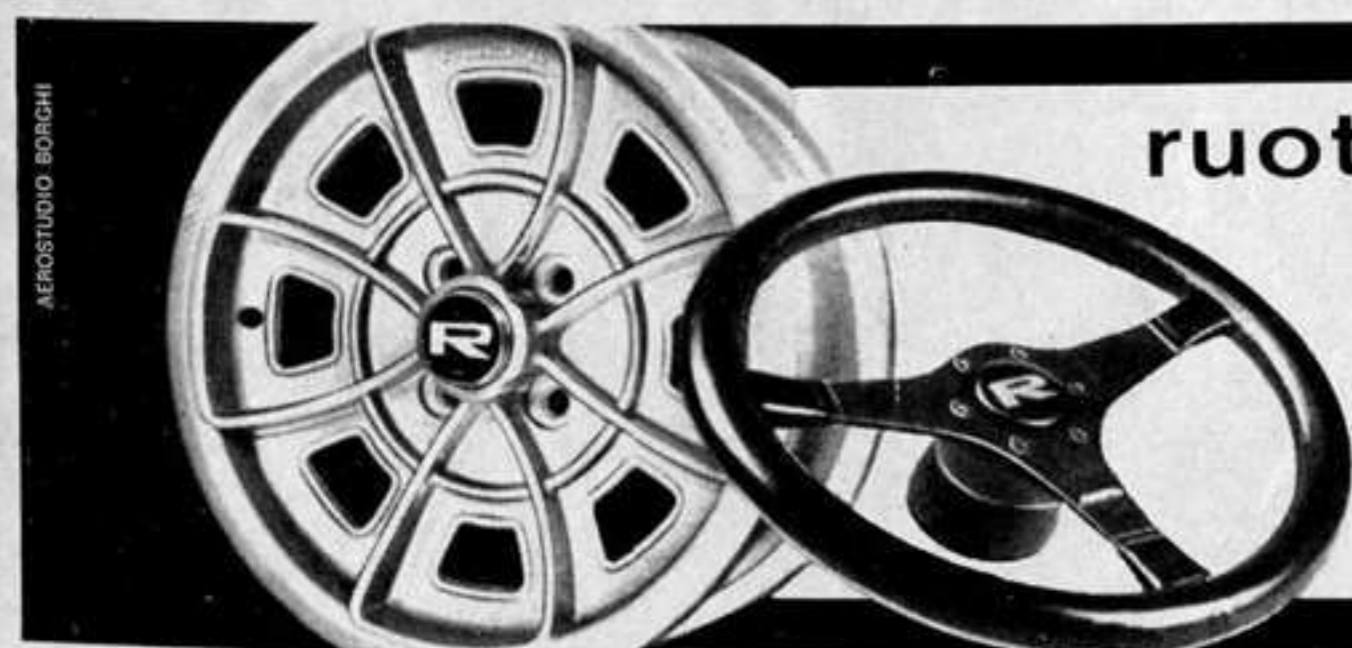
le barriere metalliche di protezione, dando un colpo definitivo alle speranze di vittoria del team Schnitzer.

Da quel momento a Hezemans non è restato che guidare con calma verso la bandiera a scacchi finale, accolto da un prorompente salto in alto del suo gioioso compagno Dieter Quester.

A consolazione per la Ford il fatto che la Escort di Heyer-Mohr ha vinto la prima divisione (sesta in classifica generale), seguita dalla BMW 2002, 16 valvole, preparata da Kaopchen, di Menzel-Kelleners a tre giri.

Le due meravigliose Alfa GTAm di Zeccoli-Deen e Dini-Donà hanno ancora una volta dato prova della loro affidabilità conquistando rispettivamente l'ottavo e il nono posto nella classifica generale.

Chiel Van der Heyden



ruote e volanti

RUSSPA

RUSPACROMO

10070 ROBASSOMERO (TORINO)
VIA CRISTOFORO COLOMBO 2