

Sta diventando l'idolo degli americani questo Mark Donohue che ha ormai addormentato la serie Can-Am: pare proprio l'irio anche Oliver (a destra) che spazighia

La super Porsche
senza avversari
anche a
ELKART LAKE



MARK 3 abbasso il turbo!

DONOHUE: «Ma che volete:
che mi fermi ad aspettare gli altri?»

La contestazione americana

Compressore con i giorni contati?

WATKINS GLEN - «Morte al turbocompressore», è stato il grido unanime e risentito dei piloti, costruttori e degli sportivi presenti sin dalla terza tappa della Can-Am, dopo la strepitosa, ma monotona, vittoria di Mark Donohue, a bordo del «supermostro» Porsche 917-30 presentato dalla scuderia Roger Penske.

Un grido giusto, in un certo senso, poiché dalla prova del Glen, si è avuto il sentore netto che le altre otto tappe saranno di appannaggio sicuro del vincitore di Indianapolis il quale, alla fine, ha esclamato: «Ero a digiuno da un paio di anni di vittorie, questa ci voleva. Essa è l'anteprima di quella che sarà d'ora in avanti la Can-Am».

Un'anteprima scialba, anche se forte per il protagonista e la sua macchina, che potrebbe ripetere i medesimi spettacoli offerti sino allo scorso anno dalla McLaren.

«La corsa è ricca, frutta bene», commentava David Hobbs, che guida una McLaren aspirata, «Ma soltanto per i "primissimi" i quali, sino in fondo faranno la parte del leone senza che nessuno di noi possa farci nulla, a meno che succeda qualcosa, come avvenne ad Atlanta con Donohue».

Hobbs a Watkins Glen ha ottenuto la seconda posizione poiché la Porsche 917-10 di Scheckter venne a trovarsi nei guai sin dalla prima batteria, altrimenti, con certa probabilità, il sud

ELKART LAKE - Mark tre. Cambia il circuito, ma i personaggi sono i medesimi. E Mark Donohue non poteva fare a meno di conquistare anche la quinta tappa valevole per il titolo della Canadian American. E con una ripetizione, vogliamo dire stucchevole, Donohue, Scheckter e Follmer si sono accaparrati le prime tre posizioni della prima e seconda manche.

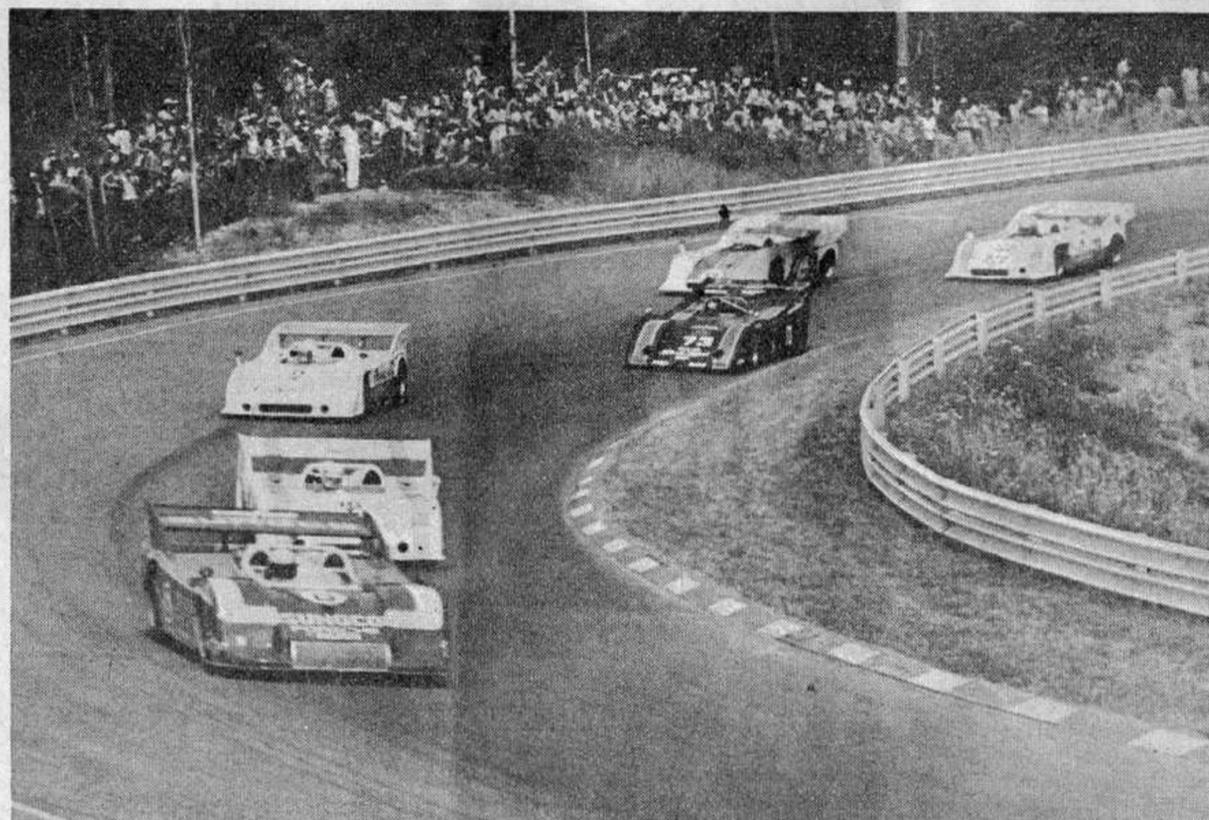
Vittoria affatto facile per Donohue che stavolta si è sentito alle calcagna il pilota sudafricano che nel circuito dalle undici curve difficilissime e dai rettilinei atti alle alte velocità si è destreggiato meglio di George Follmer. La media di Donohue è stata superiore a quella stabilita l'anno scorso da Follmer: infatti ha girato ad oltre 144 miglia avvicinandosi al record detenuto da Denis Hulme su McLaren.

I 45 mila spettatori hanno seguito la gara mostrando più interesse nella prima manche che nella seconda quando, al via, si è visto Donohue partire deciso e vincitore scontato. Al termine della tappa vittoriosa, Donohue, abbozzando un sorriso malizioso ha detto: «Che volete? La mia macchina va più forte... Non potrò mica fermarmi per aspettare gli altri!». Il problema del turbocompressore ha scatenato un'ondata di proteste da parte degli altri piloti rimasti sulla scia di Donohue, per niente propensi a mordere la polvere.

ROAD AMERICA - Elkart Lake - Gara internazionale di velocità in circuito valevole per la coppa Can-Am - 26 agosto 1973.

LE CLASSIFICHE

1. Mark Donohue (Porsche 917/30) che gira alla media di 183,312 kmh; 2. Jody Scheckter (Porsche 917-10); 3. George Follmer (Porsche 917-10).



Ormai pare impossibile battere le strepitose Porsche con compressore nella Can Am '73: ne vediamo infatti 5 (su 6 vetture: quella scura è una McLaren) guidate naturalmente dalla Sunoco di Donohue

africano avrebbe dato scacco matto ad Hobbs piazzandosi, anche se distaccato, in seconda posizione.

Le altre, compresa la UOP-Shadow Chevrolet, che non ha reso come era stato predetto dai costruttori, si son dovute accontentare delle briciole e della polvere che Donohue ha seminato lungo il percorso. Tutto questo per colpa di quel «dannato» turbocompressore che, dicono i piloti, dovranno abolire se vorranno far sopravvivere la Can-Am Quest'anno è mancata la McLaren «official» perché la casa inglese pur avendo provato il turbocompressore non è riuscita a costruire il cambio adatto, come, invece, ha fatto la Porsche di Stoccarda.

«Attenderemo gli sviluppi di quest'anno», ha detto un portavoce della McLaren, «se nel 1974 aboliranno il turbo allora saremo in gara con la fermezza di riuscire ad ostacolare la marcia a molti avversari, se invece gli americani rimarranno fermi sul "turbo" costi quel che costi, allora diremo addio definitivamente alla Can-Am con la speranza che qualche miracolo l'aiuti a restare in piedi».

Nessuna macchina, anche le vecchie Porsche 917-10, sono in gra-

Ha dominato con la Pantera tutte e due le serie del G.P. svizzero delle Nazioni a Hockenheim

REGAZZONI rompe la «PORSCHE Cup»

HOCKENHEIM - Clay Regazzoni è venuto ad Hockenheim e ha fatto rinascere quella che stava diventando la Porsche Cup, portando alla fine delle due serie di venti giri ciascuna la Pantera De Tomaso (ex Parkes) iscritta da Andree Wichy. Le regolari Porche Carrera hanno dovuto accontentarsi di seguire l'uomo della BRM ed è stato Schickentanz (che sembrava avesse saltato una chicane e in un primo momento era stato penalizzato di 1 minuto) a giungere secondo, davanti ad Haldi e all'attuale leader del campionato Claude Ballot Lena. Lo svedese

Bengt Ekberg giungeva sesto alle spalle del nostro Mario Casoni, con la seconda Pantera fermato poi da noi nella seconda serie: settimo era Ennio Bonomelli con la Porsche da lui stesso preparata. Già durante le prove si erano delineate diverse posizioni, nonostante durante le prime due sessioni la pista fosse notevolmente bagnata: infatti solo nella terza sessione la pista si era abbastanza asciugata per fare qualche giro veloce. Regazzoni era sceso subito in pista ed era riuscito a guadagnarsi la pole position con il tempo di 2'18"6, di 1"2 più veloce della Por-

sche di Schickentanz Keller, sulla seconda Porsche Kremer faceva registrare 2'20"5 ed entrambe le macchine montavano motori da tre litri. Entrambe le macchine erano simili alle vetture ufficiali della casa e usavano appendici aerodinamiche fisse al posto dei soliti alettoni posticci. Steckonnig era alla sua prima gara dopo quella di aprile, ma purtroppo non riusciva a partire avendo bruciato il motore in prova prima, poi rimanendo vittima di un testa-coda nel quale rovinava la carrozzeria e relative sospensioni della parte sinistra.

Campionato Europeo GT dopo 7 prove

	NURBURGRING	MONTLHERY	IMOLA	NIVELLES	ESTORIL	THRUXTON	HOCKENHEIM	TOTALE
BALLOT LENA	20	20	12	15	10	20	10	107
SCHICKENTANZ	—	15	15	20	15	12	15	92
HALDI	15	—	6	10	12	15	12	70
KELLER	10	—	—	—	20	10	—	40
SIMONSEN	12	—	—	—	8	8	4	32
HANZLER	—	10	8	6	6	—	—	30
PARKES	—	—	20	—	—	—	—	20
REGAZZONI	—	—	—	—	—	—	20	20
EKBERG	—	—	—	12	—	—	8	20
BONOMELLI	—	12	—	—	—	—	6	18

Un'altra faccia nuova era quella del tedesco Stenzel che aveva impressionato in prova ottenendo un buon quinto tempo: Ekberg invece usava la vecchia macchina della squadra, la 911 trasformata in Carrera e con un motore 2,8, col quale otteneva un buon tempo. Il suo caposquadra Simonsen invece aveva la macchina nuova e aveva ottenuto solo l'11 tempo.

Il leader del campionato Ballot Lena portava ad Hockenheim una macchina con nuova carrozzeria, per essere certo di prendere altri punti per la classifica finale. Però la

macchina nuova accusava problemi nel retrotreno e così Claude finiva ad essere più veloce dei soli due decimi della Pantera del Jolly affidata a Mario Casoni. Anche Claude Haldi era lontano dai primi, con diversi problemi di messa a punto mentre Bonomelli doveva ancora usufruire del motore 2,8 essendo sempre in attesa dell'albero motore per finire il suo tre litri. Vi erano inoltre una Ferrari Daytona, una Chevrolet Corvette e la ex Pantera di Muller a completare il cast delle gran turismo: c'era anche una Alfa Montreal in mano a Dieter Gleich.

PRIMA SERIE

STECKONNIG motore a pezzi con «SCHICKEN»

Regazzoni non ha veramente fatto neanche un errore, portando subito in testa la sua Pantera e mantenendo per tutti i 20 giri quella posizione, accumulando ben 36 secondi di vantaggio a fine gara. Si assisteva ad una tremenda lotta tra Schickentanz e Steckonnig, mentre Haldi era nettamente davanti a Ballot Lena. La Montreal si fermava ai box al primo giro: anche l'ingegnere volante Steckonnig era costretto al ritiro al terzo giro, quando giungeva ai box con il motore a pezzi. Così rimaneva Keller a lottare con Schickentanz, ma anche il suo motore cedeva all'11. passaggio e lasciava così la terza posizione ad Haldi, davanti a un Ballot Lena incapace di andare più forte...

Casoni stava comportandosi molto bene alle spalle di Ballot Lena e davanti a Ekberg: poi veniva una Corvette e poi Bonomelli, che riusciva a superare il «bestione» ma rimaneva a 5" dallo svedese. Negli ultimi 5 giri la corsa diventava noiosa con Schickentanz tranquillamente secondo alle spalle di un sicuro Regazzoni.

SECONDA SERIE

La PANTERA di CASONI non si ripete

Ancora una volta Regazzoni partiva in prima fila e non c'era veramente verso di prenderlo: alle sue spalle invece si accendeva una fantastica lotta tra Schickentanz, Haldi e Ballot Lena, che faceva cambiare posizioni ai tre contendenti ad ogni giro. Casoni stava marciando bene in quinta posizione: ma cominciava presto per lui la serie delle fermate ai box e alla fine la sua Pantera si fermava lungo il percorso. A questo punto si apriva il duello anche fra Bonomelli ed Ekberg, entrambi col motore 2,8: in un primo momento sembrava che l'italiano ce la potesse fare, ma alla distanza era lo svedese ad aggiudicarsi il quinto posto. La lotta per la seconda posizione manteneva desto l'interesse dei 35.000 spettatori: certo che Ballot Lena non voleva accontentarsi della terza posizione con la macchina nuova, ma doveva perdere altro tempo con una fermata all'ultimo giro che gli faceva perdere la posizione.

In testa al campionato rimane Ballot Lena, con ancora tre gare da disputare. Certo la 6 Ore di Monza sarà veramente interessante, con i piloti che dovranno guidare in coppia. E quanti piloti riusciranno a finire la corsa?

Paul Thompson

6 ORE di INTEREUROPA

Appuntamento anticipato a Monza per l'INTEREUROPA. Non si vogliono rischiare doppie corse sulla pista lo stesso giorno del G.P. d'Italia. L'appuntamento euroturismo si disputerà nella durata di 6 ore sul circuito stradale di Monza, lungo km 5,750, è riservato alle vetture Gran Turismo (Gr. 3-4), ed è valido per il Campionato d'Europa vetture Gran Turismo gr. 3 e 4; 1.a 2.a e 3.a divisione CSI, per il Campionato Italiano vetture Gran Turismo speciale gr. 4, per il Campionato Sociale Automobile Club Milano, per il Campionato FISA e per il 3. Campionato Regionale Lombardo. Ecco il programma:

VENERDI' 24 AGOSTO: ORE 18 chiusura iscrizioni.

VENERDI' 31 AGOSTO: prove libere dalle 10,45 alle 12,30 e dalle 15 alle 17. Verifiche dalle 8,30 alle 12,30 e dalle 14,30 alle 18.

SABATO 1 SETTEMBRE: dalle 8,30 alle 12,30 verifiche. Dalle 9 alle 9,45 e dalle 14 alle 14,45 prove di qualificazione delle classi fino a 2000 cc. Dalle 10 alle 10,45 e dalle 15 alle 15,45 prove di qualificazione delle classi oltre 2000 cc fino a 3000 cc. Dalle 11 alle 11,45 e dalle 16 alle 16,45 prove di qualificazione delle classi oltre 3000 cc.

DOMENICA 2 SETTEMBRE: ORE 11 partenza della Coppa Intereuropa, 6. Trofeo Enrico Mattei, «6 ORE di Monza».

G.P. DELLE NAZIONI - Gara internazionale di velocità in circuito valevole come 7. prova del campionato d'Europa GT - Hockenheim 26 agosto 1973

LE CLASSIFICHE

I serie

1. Clay Regazzoni (De Tomaso) 46'37"3; 2. Schickentanz (Porsche) 47'00"7; 3. Haldi (Porsche) 47'13"9; 4. Ballot Lena (Porsche) 47'31"1; 5. Casoni (De Tomaso) 48'07"7; 6. Ekberg (Porsche) 48'21"3; 7. Bonomelli (Porsche) 48'26"7; 8. Simonsen (Porsche) 48'40"7; 9. Leder (Porsche) 48'47"8; 10. Geeraerts (Porsche) 48'51"7.
Giro più veloce: Regazzoni (De Tomaso) 2'18"5.

II serie

1. Clay Regazzoni (De Tomaso) 47'02"1; 2. Schickentanz (Porsche) 47'15"9; 3. Haldi (Porsche) 48'14"6; 4. Ballot Lena (Porsche) 48'15"4; 5. Ekberg (Porsche) 48'42"7; 6. Geeraerts (Porsche) 48'37"2; 7. Leder (Porsche) 48'43"1; 8. Hofer (Porsche) 49'18"2.

FINALE (per somma di tempi)

1. Regazzoni 1.33'39"4; 2. Schickentanz 1.34'16"6; 3. Haldi 1.34'28"5; 4. Ballot Lena 1.34'46"5; 5. Ekberg 1.36'39"4; 6. Bonomelli 1.36'47"2; 7. Simonsen 1.37'22"2; 8. Geeraerts 1.37'28"2; 9. Leder 1.37'30"9; 10. Hofer 1.38'18"1.

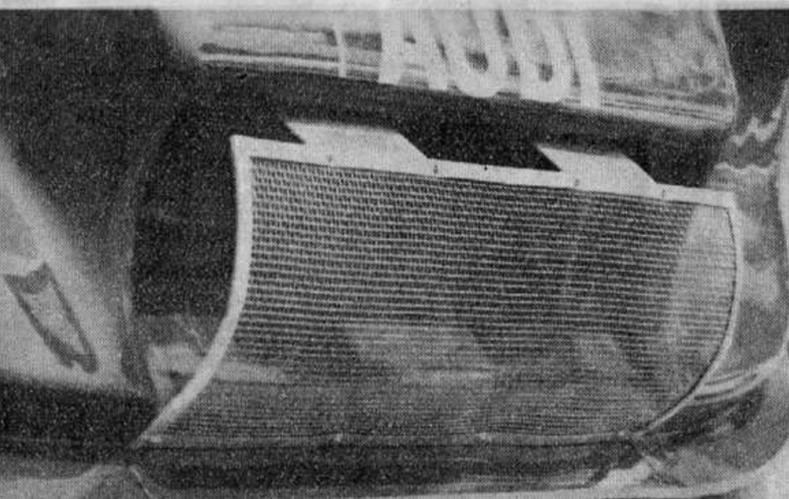
TROFEO MULTIGLIDE

Dopo Tre prove così la classifica

Al termine della terza prova valevole per il I Trofeo Multiglide 1973, questa è la classifica:

1. Brai-Rudi (Opel Ascona Conrero) p. 86,4; 2. Ambrogetti-Torriani (Fulvia HF) p. 65,8; 3. Tabanelli-Capra (Opel Ascona Conrero) p. 43,6; 4. Cambiaghi-Mora (Opel Ascona Conrero) p. 39,6; 5. Brambilla-Laera (Opel Ascona Conrero) p. 24,4; 6. Avandero-Cartotto (Fulvia HF) p. 14,8; 7. Bauce (Opel Ascona) p. 12; 8. Bellost-Caielli (Opel Ascona Conrero) p. 10,8; 9. Borsetto (Opel Ascona) p. 8; 10. Bagna-Sanfront (Fulvia HF) p. 6; 11. Goi-Migliorini (R 12 Gordini) p. 6; 12. Augustin-Strametto (Opel Ascona) p. 4; 13. Calore (Opel Ascona) p. 4. La quarta prova valevole per il Trofeo sarà il rally di S. Martino di Castrozza del 30-31 agosto/1 settembre, valevole per il campionato europeo e la Mitropa Cup.

Lino Manocchia



Il nuovo musetto della Porsche Sunoco elaborata da Penske sfoggiava questa inedita griglia parasassi a protezione dei radiatori

do di erogare 1100 HP e sfrecciare sul rettilineo a 350 kmh. Ecco perché, dopo la «Sei Ore» di Watkins Glen, le Ferrari e le Mirage hanno fatto le valigie per far ritorno in patria. Per i bolidi di Maranello era impossibile partecipare. Malgrado il grosso serbatoio, esse non avrebbero potuto

di Penske ed il resto sono McLaren M20, M8F ed M8E con un paio di Lola, pressoché inesistenti. Ci vien fatto di pensare se Mario Andretti avrà fatto queste considerazioni, prima del via del Glen, decidendo appunto di ritirarsi «prima che sia troppo tardi».

La McLaren M8F di Mario è stata preparata da esperti meccanici del milionario Mike Sletter di Atlanta, ma quanta potenza, in che stato è il telaio, quanti cavalli può erogare quel motore? Staremo a vedere se nelle altre gare il pilota di Nazareth si sentirà in grado di competere e vincere. Certo che la situazione non appare troppo rosea per nessuno, tolto Donohue, ed in sua assenza Jody Scheckter.

Aboliranno il «turbo»? Accetteranno i suggerimenti degli europei ansiosi di venire a competere in USA? Se gli «intestarditi» americani faranno marcia indietro, nel 1974 la Can-Am ritornerà ai suoi splendori. Altrimenti una manifestazione automobilistica ricca, interessante ed avvincente, finirà nel dimenticatoio riservata soltanto a qualcuno.



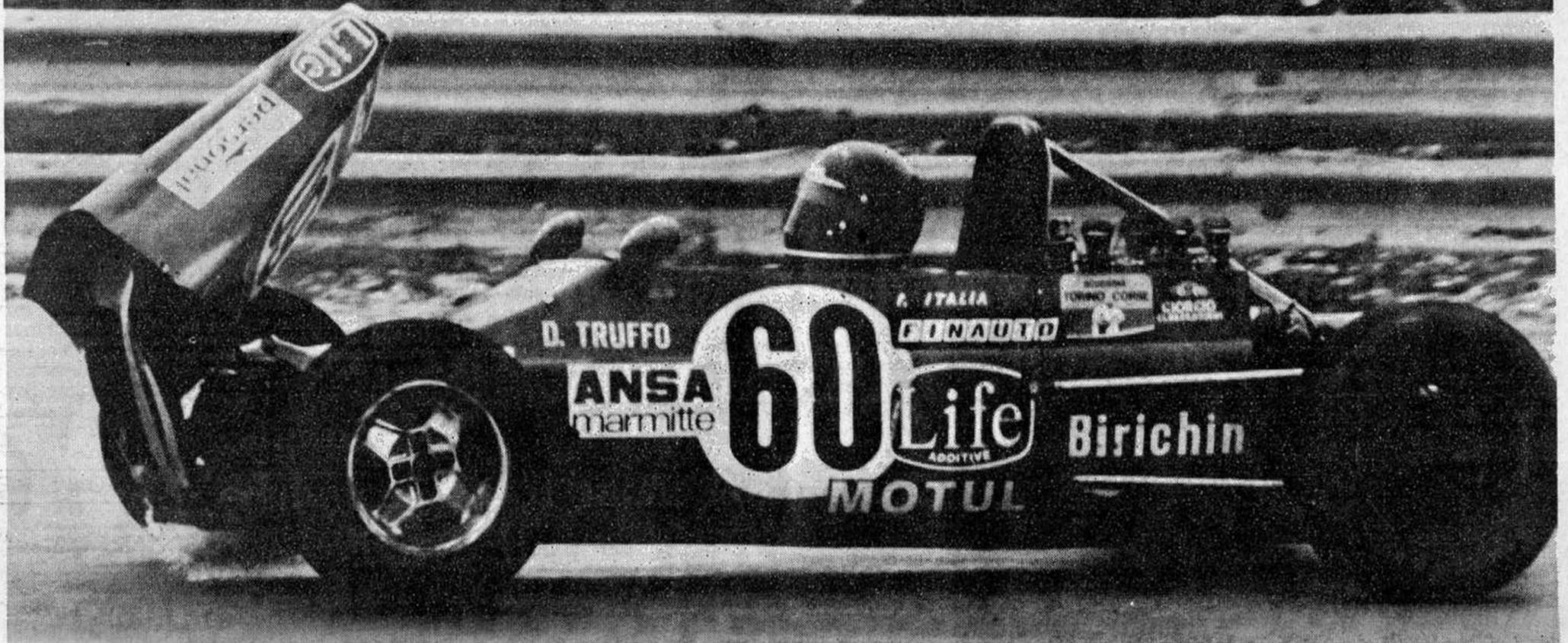
Sulla Porsche di Scheckter sono comparse invece prese d'aria a «tromba» per i freni

compiere i 30 giri della singola «manche» senza far rifornimento. Ed una volta al box — dove non vi sono i serbatoi per la Can-Am, — avrebbero perso sicuramente un quarto di giro.

Ora, nell'edizione '73 della Canadian American vi sono una diecina di Porsche 917-10, la 917-30

Ricominciate le corse a VARANO DE' MELEGARI anche se non è sopita la polemica tra... il DON CAMILLO e «PEPPINO» dello sport auto

Ci sbatte il «naso» Truffo



TROFEO AC PARMA - Gara nazionale di velocità in circuito - Varano 26 agosto 1973.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Manlio Pesetti (Fiat 500) 13'05"6, media 82,485 kmh; 2. Morriconi (Fiat 500) 13'07"1; 3. Squarise (Fiat 500) 13'07"6; 4. Lenardon (Fiat 500) 13'11"7; 5. Aliboni (Fiat 500) 13'34"1; 6. Rossi (Fiat Giannini) 13'37"7; 7. Bertuccelli (Fiat 500) 14'07"9; 8. Garelli (Fiat 500) 14'27"9; 9. Rosati (Fiat 500) a 4 giri; 10. Bertoni (Fiat 500) a 4 giri; 11. «Razzolino» (Giannini) a 5 giri.

Giro più veloce: Squarise 1'16"2, media 85,039 kmh.

Classe 600: 1. Raffaele Cossi (Abarth) 12'23"1, media 87,202 kmh; 2. Mediani (Abarth) 12'28"3; 3. Colla (Giannini) 12'45"4; 4. «Helsa Popping» (Abarth) a 1 giro.

Giro più veloce: Mediani 1'11", media 91,267 kmh.

Classe 700: 1. Segalini Giancarlo (Abarth) 12'05"6, media 89,305 kmh; 2. Pezzola (Giannini) 12'09"6; 3. Posini (Giannini) 12'27"8; 4. Dall'Aglio (Abarth) a 2 giri.

Giro più veloce: Segalini 1'10"4, media 92,045 kmh.

Classe 850 - (tutti su Abarth): 1. Piero Biselli 11'05"3, media 97,400 kmh; 2. Curatolo 11'06"3; 3. Bigliardi 11'15"1; 4. Viotto 11'18".

Giro più veloce: Crarolo 1'04"9, media 99,845.

Classe 1000 - (tutti su Abarth): 1. Alessandro Binati 10'44"6, media 100 e 527 kmh; 2. Filippini 10'58"7; 3. Bonaventini 11'54"5.

Giro più veloce: Binati 1'03"3, media 102,369 kmh.

Classe 1150 - (tutti su Fiat 128): 1. Giuliano Battistini 10'27"1, media 103,333 kmh; 2. Frasson 10'49"3; 3. Moscardini a 1 giro.

Giro più veloce: Battistini 1'01"3, media 105,882 kmh.

Classe 1300: 1. Danilo Ghislotti (GTA) 10'12"3, media 105,830; 2. Manini (Fiat 128) 10'15"1; 3. Faraldi (GTA) 11'00"5; 4. Dragoni (GTA) a 1 giro; 5. Paroli (Innocenti) a 1 giro.

Giro più veloce: Ghislotti 59"9, media 108,189 kmh.

Classe 1600: 1. Angelo Chiapparini (GTV) 10'30", media 102,857 kmh; 2. Ubaldi (GTV) 10'51"9.

Giro più veloce: Chiapparini 1'01"9, media 104,684 kmh.

Classe 2000: 1. Armando Torelli (B/W) 10'30"4, media 102,792; 2. Zarpellon (GTA) 10'35"9; 3. De Gregorio (Ford Mexico) 11'26"7; 4. Ponti (Ford Mexico) 11'36"2.

Giro più veloce: Torelli 1'01"5, media 105,365 kmh.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Giuseppe Dalla Chiesa (Dallara) 9'48"1, media 110,185 kmh; 2. Gonfiotti (AMS) 10'25"1; 3. Paina (AMS) 10'49"9.

Giro più veloce: 1. Dalla Chiesa 57"1, media 113,485 kmh.

Classe 1300: 1. Giuseppe Piazzai (Dallara) 9'30"4, media 113,604; 2. Borghi (Raid) a 1 giro.

Giro più veloce: Piazzai 56" netti, media 115,714 kmh.

F. ITALIA

1. batteria

1. Giuseppe Bossoni 18'37"9, media 115,932 kmh; 2. Leoni 18'45"1; 3. Pedersoli 18'45"7; 4. Magnani 19'15"9; 5. Riva 19'46"9; 6. Ponzzone 18'40"1; 7. Imò 18'55"7.

Giro più veloce: Zorzi 54"5, media 118,199 kmh.

2. batteria

1. Giancarlo Martini 18'31"5, media 116,599 kmh; 2. Ricci 18'33"9; 3. Farneti 18'42"2; 4. Campominosi 18'55"7; 5. Buttani 18'56"7; 6. Serena 18'58"1; 7. Branca 19'08"6; 8. Facchinetti 19'22"1.

Giro più veloce: Martini 54"7, media 118,468 kmh.

3. batteria

1. Duilio Truffo 18'24"1, media 117 e 381 kmh; 2. Regosa 18'42"1; 3. Ruggeri 18'42"3; 4. Tagliaferri 18'54"4; 5. Grimaldi 18'59"3; 6. Bertolini 19'33"5.

Giro più veloce: Regosa 54"4, media 119,117.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

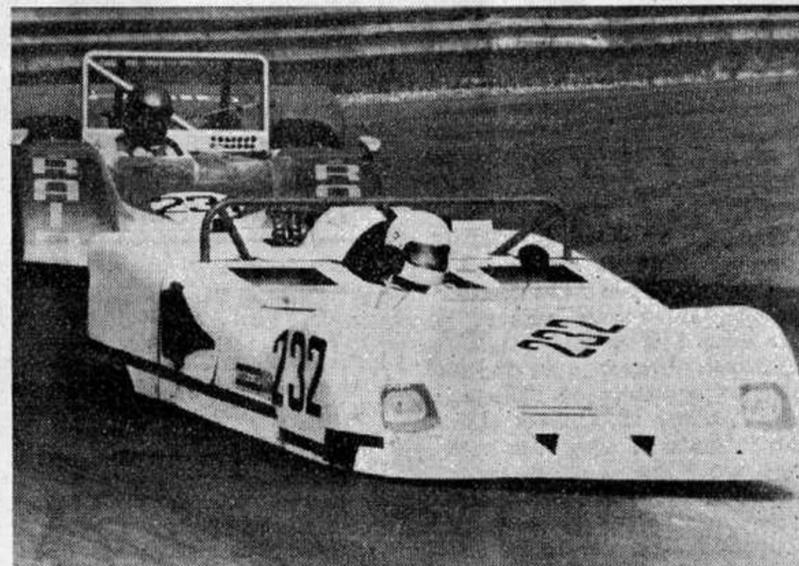
VARANO MELEGARI - Per la terza volta arrivano a Varano Melegari le F. Italia, per la terza volta Giancarlo Martini si dimostra il dominatore di questo autodromo. Duilio Truffo, che a Misano era riuscito a battere il romagnolo, è stato costretto al ritiro rinunciando così a un piazzamento che avrebbe certamente ottenuto se non fosse stato troppo impaziente nel corso di una rimonta che lo stava

va a correre a Varano dopo un paio di mesi di silenzio durante il quale l'autodromo era stato oggetto di una polemica fra sindaco e parroco, che non è ancora sopita, anzi è più che mai di attualità. Si attendeva anche l'esordio del motore a quattro valvole dell'ing. Dallara, il quale però ha preferito rimandare ad altra occasione il battesimo del suo nuovo propulsore.

Tutto questo ha avuto il merito di richiamare, nonostante la giornata piovosa, circa tremila appassionati che hanno seguito con notevole interesse la manifestazione che ha avuto in Giuseppe Piazzai su Dallara 1300, il vincitore assoluto. Gli iscritti non erano molto numerosi (circa 130) ma la gara si è rivelata avvincente e abbastanza piacevole. In mattinata si sono disputate le tre batterie riservate alla F. Italia. Nella prima Zorzi (miglior tempo nelle prove) aveva già acquistato un certo margine di vantaggio quando proprio sul rettilineo della tribuna vedeva la sua sospensione anteriore destra trinciarsi completamente. Rozzi riusciva a tenere in strada la sua monoposto, ma per lui le speranze di vittoria venivano meno. Bossoni vinceva davanti a Pedersoli e Magnani.

Nella seconda batteria Martini, tornato in splendida forma, precedeva di un paio di secondi il sorprendente Ricci e Farneti; nella terza, Truffo confermava le sue velleità conquistando, oltre alla vittoria, anche la possibilità di partire alla corda.

Nel pomeriggio scendevano in pista le vetture del gruppo 2. Ancora una volta la distanza di gara era stata fissata in dieci giri pari a 18 km. Nella classe 500 il più veloce a partire era Pesetti che precedeva «Emme» e Squarise. Pesetti continuava a mantenere la testa mentre «Emme» si fermava al box dopo essersi girato alla curva del ponte a causa delle gomme che per la pioggia erano state sgonfiate proprio mentre la pista si asciugava. Pesetti continuava a condurre e Morriconi superava Squarise; i tre giungevano al traguardo nell'ordine. Nella gara riservata alle classi 600 e 700 Giancarlo Segalini metteva tutti in fila nonostante che agli ultimi giri avesse fatto registrare un pauroso calo di motore dovuto a un cedimento. Cossi vinceva la classe 600 davanti al reggiano Mediani. Fra le



Ancora una volta Giuseppe Piazzai ha dominato a Varano con la Dallara 1300 (sempre con vecchio motore): eccolo davanti alla Inedita Raid

Finale

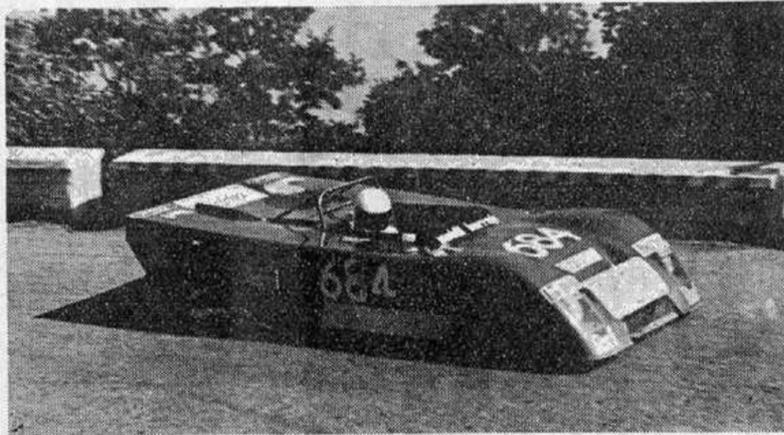
1. Giancarlo Martini 20'29"9, media 115,912 kmh; 2. Bossoni 20'33"1; 3. Leoni 20'41"2; 4. Ruggeri 20'42"9; 5. Farneti 20'49"7; 6. Serena 21'02"3; 7. Pedersoli 21'02"7; 8. Tagliaferri 21'12"8; 9. Ricci a 5 giri; 10. Imò a 8 giri; 11. Campominosi a 12 giri.

Giro più veloce: Martini 54"8, media 118,248 kmh.

segnalando all'attenzione del numeroso pubblico parmense. I motivi di interesse di questa terza edizione del Trofeo dell'AC Parma erano racchiusi in questa sfida fra i due giovani e promettenti piloti, per motivi di carattere tecnico (nelle prove 25 piloti erano distanziati l'uno dall'altro di 1"9), di carattere psicologico (Martini a Varano aveva sempre vinto, Truffo poteva contare su un momento magico) e anche di carattere generale (si torna-

● Nella basilica umbra di S. Francesco in Assisi il giorno 8 settembre il simpatico Mimmo Bertoni porterà all'altare la signorina Nuccia D'Urso Frasca: il pilota siciliano (che ormai però vive a Milano da anni) si trasferirà con la fresca consorte a Sesto S. Giovanni. Ai due giovani sposi i migliori auguri di AUTOSPRINT.

● La Quarry Jeans continua quest'anno col suo massiccio programma, facendo correre sotto i suoi colori anche delle monoposto di F. Renault. Alla 6 Ore di Monza, coppa Interuropa partecipano i seguenti equipaggi: «Vagabondo»-Monti (1300), «Poker»-Galmozzi (1300), Rombolotti-Ricci (1300), Caliceti-Paleari (1600), Ramoino-Otero (1800). Alla gara di F. Renault prenderanno parte Paolo Monti ed Emilio Paleari (su vetture Martini), che correranno ancora in coppia al Tour de France con l'Alpine 1800. Anche al giro d'Italia è prevista una partecipazione della squadra, con almeno tre o quattro macchine. Come è noto le berline Alpine della Quarry, che stanno dominando le tre classifiche della GT Gr 4 (1300-1600-2000) sono preparate dalla Giada-Auto di Lavagna.



«Mc Boden» e la Chevron B 21, un binomio di facili successi

● A seguito di reclamo, e di successiva verifica tecnica, il pilota GIANQUINTO Gr. 2 classe 500 è stato SQUALIFICATO in quanto la sua 500 presentava la sospensione anteriore non omologata per cui veniva proclamato primo di classe il pilota ROCCO MORABITO.

Anche sui
MONTI IBLEI
1. Mc BODEN

on Martini



A sinistra — Duilio Truffo rientra ai box con il musetto alzato, dopo aver picchiato nel tentativo di sorprendere Martini, che guida (qui sopra) tranquillo la corsa davanti a un compagno di scuderia

Il poker troppo facile non piace a «CICCIO»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

RAGUSA - E quattro per Ciccio Di Matteo! No, anzi per «Frank Mc Boden», scanzonato portacolori dell'Ateneo che di settimana in settimana sta inanellando successi con la sua Chevron B 21 tonificata con un generoso Armaroli. Nonostante però la vittoria di questa 17. Edizione della «Coppa Monti Iblei» seguita con molto entusiasmo da non meno di ventimila persone appollaiate lungo i 5.200 metri da Roccazo a Chiaramon-te, ha avuto l'amaro un bocca: gli sono mancati i rivali, gli antagonisti in grado di impensierirlo e conseguentemente di farlo impegnare di più. «Non c'è gusto, quando si vince facile perché non trovi gente che ti stimola a lottare. Ci sono dubbi in questo senso sulla vittoria finale? Non

Questo lo aveva detto il Ciccio palermitano numero uno già alla vigilia della gara, quando aveva realizzato il miglior tempo, 3'46"5, seguito dalle sorprendenti Zagato di Runfolà e Penni Rosolia che erano rispettivamente su 3'54"1, e 3'55"8. E dire che proprio per avere una qualificata rappresentanza di piloti in lizza per l'assoluto i solerti organizzatori dell'A.C. di Ragusa avevano messo in palio un vistoso premio che però ha fatto gola a pochissimi: a Vincenzo Farlito con una «pizza» Abarth 2000 ed a Angelo Giliberti, con la Chevron B 23, che però alla vigilia della gara ha cambiato idea ed ha ceduto la macchina **va di correre in queste condizioni**, na al ragusano Vito Veninata che, pur di correre e pensare di sfatare la sfortunata stagione agonistica in cui è incappato con la sua AMS 1600, si è trovato notevolmente a disagio, e sul-

le strade di casa, con una macchina su cui saliva per la prima volta.

Logico quindi che alle spalle di «Mc Boden» ci fosse...il vuoto se non quelle saettanti Lancia. E' quello siracusano poi un percorso fatto apposta per le macchine a trazione anteriore, mentre non lo è per le macchine a struttura rigida, come le Chevron, le Lola, le AMS; il fondo particolarmente scivoloso, e impegnativo, permette alle auto tutto-avanti di pigiare e nel contempo correggere la traiettoria mentre le Sport come quelle menzionate scaricano alle ruote potenza finiscono per uscire fuori di assetto e di traiettoria. Il Ciccio da bravo pilota questo lo ha intuito e non si è voluto neanche cimentare (non ne valeva la pena per eventuali conseguenze) ad abbassare il record che lo scorso anno Raffaele Restivo stabilì con l'Abarth 2000, una macchina più indicata delle altre: 3'35"3, alla media di kmh 86,984. Che è rimasto pertanto; scontati i primati per il duello tra Runfolà e Rosolia, il primo nativo di Cefalù anche se residente in Toscana e il secondo di Marsala, alimentato poi da un certo scherzoso antagonismo tra le rispettive scuderie: la Cefalù Corse e l'Ateneo, per le quali era in gioco... un Cynar. Il ragazzo dell'Ateneo, che esce da una fortunata stagione agonistica disponendo di una buona Facetti, ce l'ha messa tutta ed ha amareggiato Runfolà che è stato poi scavalcato anche da Paolo De Luca che ha fatto con il suo GT una bella corsa considerando le differenze sostanziali tra le due macchine, la Zagato e l'Alfa Romeo, in questa gara.

Rosolia così si è piazzato al secondo posto nell'assoluto ed anche lo scorso anno con una HF riuscì a piazzarsi al settimo posto.

Altri due giovani erano attesi alla prova. Il ragusano «King-King», che correva con l'Alpine 1800 sulle strade di casa, e il palermitano «Popsy Pop» con la AMS 1000. Ma il primo non si è potuto impegnare a fondo mentre il secondo ha avuto varie noie che però non gli hanno impedito di dare 12"5 al secondo di classe, Mauro. Reddito, come al solito, Libero Marchiolo che con la Porsche 911 ormai costituisce un binomio inscindibile e buone prestazioni in G. 2 di La Mantia, che ha vinto il gruppo, e di Angelo Bonaccorsi col Commodore Conrero è riuscito a tenere in strada e a realizzare un buon tempo.

In questo stesso gruppo ennesima affermazione di «Heart Mad», uno sportivo di Sciacca, alle prese con una fortunata stagione che gli ha portato parecchi primi di classe, del nisseno Gerbino del solito Cangemi, contro cui nulla hanno potuto i capaci «Jimmy» e Iemmolo svantaggiato però dal Cooper rispetto al radiale del primo e secondo.

Nuccio Marino

850 e le 1000 Biselli e Binati non trovavano difficoltà a tagliare per primi il traguardo di una gara che non ha mai avuto storia. Nelle 1150 e 1300 Battistini e Ghisloti si sono immediatamente posti in testa ai rispettivi avversari mantenendovisi sino alla fine. Nell'ultima divisione Chiapparini e Torelli hanno dato vita a un duello avvincente. Chiapparini con l'Alfa 1600 ha tenuto testa alla BMW 2000 dell'avversario che non ha mai trovato lo spiraglio giusto per sfruttare la maggior potenza della sua vettura. Nella Sport Giuseppe Piazzi ha dominato nei primi giri e, tallonato da Borghi su Raid (una vettura dimostratasi molto interessante: ha un telaio della Tecno F. 3 e motore 1300 della Filipinetti che lo stesso Dallara aveva montato sulla sua vettura lo scorso anno) ma poi ha vinto in scioltezza e anche senza forzare si è aggiudicato il trofeo per il primo assoluto.

Quindi si è giunti alla finale della F. Italia. Truffo e Martini erano in prima fila. I due non si sono nemmeno guardati. La loro rivalità è stata sottolineata anche nelle interviste che hanno rilasciato a fine gara. Truffo ha detto che il campionato nonostante la vittoria di Martini, è ancora aperto, mentre Martini è stato polemico dicendo che se fosse per lui il titolo sarebbe già stato assegnato.

La partenza è stata quasi drammatica: i due hanno corso appaiati fino alla prima curva e Martini è entrato per primo mentre Truffo a dieci centimetri di distanza cercava di non perdere contatto, ma in un tentativo di sorpasso alla curva del ponte non aveva fatto i calcoli con la traiettoria di Martini ed era costretto a testa-coda che lo relegava in mezzo al gruppo. Mentre Martini se la vedeva con Bossoni, Truffo si lanciava alla rincorsa ma, sempre alla curva del ponte, tamponava Ruggeri che aveva frenato in precedenza dando a Truffo l'impressione di poter passare. Martini quindi viaggiava tranquillo con Bossoni che non riusciva a mantenere il ritmo del battistrada. Dietro di loro la lotta era fra Ricci, Leoni e Ruggeri. Ricci era eliminato dalla rottura di un semiasse, Leoni era terzo e Ruggeri quarto.

Gianluca Bacchi Modena

XVII COPPA MONTI IBLEI - Gara Nazionale di velocità in salita - Ragusa, 26 agosto 1973

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. Francesco Gatto (Fiat 850) 4'51"1, media 64,329 kmh; 2. Scribano (Innocenti Mini M.) 5'07"5; 3. Saluto (Fiat 850) 5'14"9.

Classe 1000: 1. Giovanni Serio (Autobianchi A 112) 4'30"7, media 69,154 kmh; 2. Lombardo (A 112) 4'30"9; 3. Agosta (Fiat 127) 4'32"1; 4. Picciurro (Fiat 127) 4'33"9; 5. Gianchino (Mini Cooper) 4'34"1; 6. Di Benedetto (A 112) 4'35"4; 7. Guarino (Fiat 127) 4'38"9; 8. Cappello (Fiat 127) 4'40"5; 9. Leo (Fiat 127) 4'42"1; 10. Messina (Fiat 127) 4'44"8; 11. Amorello (Cooper 1000) 4'45"7; 12. Salantri (Fiat 127) 4'48"2; 13. Terrana (Fiat 850) 4'49"5; 14. Gioncardo (Fiat 127) 4'49"6.

Classe 1150: 1. Pietro Mertoli (Fiat 128 C.) 4'23"9, media 70,935 kmh; 2. Carrotta (Fiat 128 C.) 4'27"9; 3. Luca (Fiat 128 C.) 4'29"8; 4. Merlino (Renault R 8) 4'50"6.

Classe 1300: 1. «Poldo» (Fiat 128 C.) 4'15"9, media 73,153 kmh; 1. Spatafora (Simca R. 1300) 4'15"9 (ex aequo); 3. Livigni (Fiat 128 C.) 4'16"1; 4. Virzi (Simca 1300) 4'16"2; 5. André (Fiat 128) 4'17"8; 6. «Chivas» (Simca R. 1300) 4'19"5; 7. Grimaudo (Fiat 128 C.) 4'23"9; 8. «Horkan» (Fiat 128 C.) 4'25"1; 9. Cardella (Fiat 128) 4'28"1; 10. Borghini (Fiat 128 R) 4'30"5; 11. X X (Fiat 128 C.) 4'34"2; 12. Bileci (Fiat 128 C.) 4'49"9.

Classe 1600: 1. Rosario Guarnera (AR 1600) 4'9"8, media 69,384 kmh; 2. Mollica (AR 1600) 4'30"9; 3. Ardizzone (AR 1600) 4'36"4; 4. Mascari (Fiat 124 C) 4'36"5.

Classe 2000: 1. Giacchino Di Giuseppe (AR 2000) 4'24"1, media 70,882 kmh; 2. Cottone (AR 2000) 4'26"2.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Guido Costagliola (Lancia Fulvia C.) 4'50"6, media 64,418 kmh; 2. Arrostuto (Fiat X 1/9) 4'51"6; 3. Petrolà (Fulvia R.) 4'58"9; 4. Fiorentino (Fiat 850 S) 5'01"5; 5. Ferraro (Fulvia C) 5'02"3; 6. Ravalli (Fulvia C.) 5'03"7; 7. Gulisano (Fiat X 1/9) 5'10"6; 8. Saporito (Fulvia HF)

5'24"2; 9. «Sullivan» (Fiat X 1/9) 5'40"7.

Classe 1600: 1. Filippo Zuccarello (Lancia Fulvia 1600) 4'07"9, media 75 e 514 kmh; 2. Librizzi (Lancia Fulvia 1600) 4'13"9; 3. Canzoneri (Fulvia 1600) 4'15"6; 4. Barraia (Alpine 1600) 4'19"4; 5. Lauro (Lancia Fulvia) 4'26"1; 6. Campo (Fulvia HF) 4'26"1.

Classe oltre 1600: 1. Giuseppe Di Gregorio (De Tomaso Pantera) 4'01"9, media 77,387 kmh.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Enrico Giacquinto 4'33"2, media 68,521 kmh (squalificato); 2. Murabito 4'33"5; 3. Petralia 4'34"6; 4. Parisi 4'36"5; 5. Belfiore 4'36"9; 6. Dell'Albani 4'38"9; 7. Maltese 4'47"8; 8. Schembari 4'49"1; 9. Armao 4'53"3; 10. Di Martino 4'59"8; 11. Sampino 5'00"1; 12. Musurra G. 5'10"2; 13. X X 5'12"7; 14. Micale 5'23"7 (tutti su Fiat 500).

Classe 600: 1. Giuseppe Gioncardi (Fiat 595) 4'19"5, media 72,138 kmh; 2. La Pera 4'20"8; 3. D'Amico 4'22"8; 4. Carriati 4'26"3; 5. Surace 4'28"8; 6. Cognata 4'32"9; 9. Foti 4'33"8; 10. Conticello 4'34"2; 11. Caruso 4'40"6; 12. Morale 4'41"4; 13. Macri 4'45"2; 14. Inglese 4'46"4; 15. Bucolo 4'51"2 (tutti su Fiat Abarth 595).

Classe 700: 1. «Heart Mad» 4'14"7, media 73,498 kmh; 2. Saia 4'20"3; 3. Grieco 4'21"3; 4. Marrone 4'24"2; 5. D'Urso 4'29"3; 6. Marchese 4'31"5; 7. Papalini 4'31"8; 8. Pistorio 4'31"9; 9. Guarnaccia 4'36"9; 10. Leone 4'40"7; 11. Pirrello 4'41"4; 12. Abate 4'46"2 (tutti su Fiat Abarth 695).

Classe 850: 1. Ugo Gerbino 4'16"4, media 73,010 kmh; 2. Bozzanca 4'18"1; 3. Condina 4'18"8; 4. Crisci 4'29"3; 5. Porcorobba 4'31"1; 6. Farina 4'31"9; 7. Russo 4'37"6; 8. Licata 4'38"2; 9. Covali 4'38"3; 10. Briganti 4'39"7; 11. Rito 4'41"2; 12. Villa 4'46"2 (tutti su Fiat Abarth 850).

Classe 1000: 1. Sebastiano Canremi (Abarth 1000) 4'04"9, media 76,439 kmh; 2. «Jimmy» (Abarth 1000) 4'16"4; 3. Iemmolo (Mini Cooper) 4'24"5; 4. Lo Piccolo (Abarth 1000) 4'34"1; 5. Buscemi (Mini Cooper) 4'34"9; 6. Giarratana (Autobianchi A.112) 4'37"5; 7. Malfa (NSU TTS) 4'39"7.

Classe 1150: 1. Francesco Russo (Fiat 128) 4'08"3, media 75,392 kmh; 2. Barbera (Fiat 128) 4'09"8.

Con quello sponsor che si ritrova il pilota bresciano non poteva che mitragliare vittorie a BORNO: e 4! (grazie all'ALFA)



Con la gara coraggiosa disputata al volante della 33/3 sotto il bagnato, per la quarta volta in 10 anni «Pam» si è aggiudicato la salita di Borno

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BORNO - «Pam» ha vinto per la quarta volta in dieci anni il Trofeo Valcamonica. E' stata una vittoria difficile perché ha dovuto dominare sul bagnato una macchina come l'Alfa 33 otto cilindri della Scuderia Brescia Corse che gli aveva già dato preoccupazioni in prova sull'asciutto: «Pam» si è comportato da sportivo: un'ora prima il presidente della Brescia Corse dott. Belpone, che era in tribuna di arrivo, era stato interpellato dalla base di partenza per sapere se dava il suo consenso alla corsa di Pam, date le avverse condizioni atmosferiche Belpone rispondeva a sua volta da sportivo: «Per conto mio Pam può partire, però data la situazione lascio decidere a lui». Poiché lo sport vero non è fatto di forfait Pam aveva deciso di partire dopo aver cambiate le gomme, rischiando il tutto per tutto e la vittoria su un percorso compiuto al limite dell'aderenza, lo ha premiato. Il finale del trofeo è stato di marca indiolata. «Gianfranco» con l'Abarth 2000, che era stata la migliore nelle prove, era riuscito a salire a più di 101 di media; a sua volta Monticone con la Chevron portava la media a quota 104. Spasmodicamente negli ultimi minuti della gara si attendeva «Pam». Tutto il pubblico era in suspense e a un certo momento l'Alfa 33 biancoazzurra della Scuderia Brescia Corse è sbucata dall'ultima curva mentre i cronometri hanno segnato il tempo della vittoria: 4'43"09 media 109,364. Il record della gara rimane largamente imbattuto; apparteneva allo stesso «Pam» il quale nell'edizione 1972 era salito, al volante della Ferrari 512 M, in 4'09"3 alla media di 124,178 kmh

Il rischio sotto la pioggia

Va detto che tutti i piloti si sono comportati animosamente battendosi senza risparmio e riportando medie che a saperle leggere dicono quanto i migliori hanno rischiato. Il finale è stato ricco di sorprese ad ogni arrivo con la folla avvinta dallo spettacolo con le vetture che salivano sfidando tutte le leggi dell'aderenza. Fossati con la Porsche Carrera aveva per primo passato il muro dei cento all'ora. Vi è stata una novità: erano in azione i telemetri elettronici che rilevano il centesimo di secondo.

Sono le 850 del turismo di serie ad aprire la lunga sequenza: il padovano

Paolo Palombi sale a più di 75 all'ora. Nella classe successiva si fronteggiano A.112 e le Mini: più positiva di tutti la salita di Barilli della Brescia Corse con la 112 Abarth che fa alzare la media a oltre 77 orari. Nella 1150 Grassetto su Fiat 128 della Scuderia Patavium supera gli 80 di media. La classe più numerosa è la 1300 che raduna 25 concorrenti suddivisi fra 127 Simca R2, Mini Cooper e Alfa Junior. E' la Simca R2 a siglare il successo pieno ottenendo i primi nove posti: il patavino Giorato sale in 6' netti portando la media a oltre 85 all'ora. La vittoria di Giorato è stata più netta in quanto si vede che il suo tempo resiste alle Alfa 1600 e alle 2000. Così la Simca R2 ottiene il miglior risultato dell'intero gruppo turistico di serie.

Per Rosadele applausi scroscianti

Nel turismo speciale la corsa prende smalto con il tempo del trentino Francesco Pero che sale tra un turbine di pioggia in 5'55" e stabilisce il nuovo record della giornata. Poi c'è la prodezza di Luigi Pozzo, un nome ben noto, che corre per la Scuderia «Città dei Mille»: nella 1300 porta al traguardo l'unica 128 coupé del gruppo in 5'16"4. Paolo Pozzi porta l'unica Opel Ascona in gara a prevalere sulle Alfa GTA della classe 1600. A loro volta Colzani dello Jolly Club e Freschi della Mirabella primo e terzo nella due litri al volante delle due Escort che stringono in mezzo l'Alfa di Tabacco Bai. Lotta molto equilibrata nella 1600 dove sono tutte Renault Alpine e dove la vittoria è siglata da Maurizio Pessina della Scuderia San Michele. Il bresciano Luciano Del Ben della Mirabella stacca di 7" con la Fiat 124 R Nunzio Bianchi su Porsche. Nella 1300 Erasmo Bologna è primo con la Fulvia Zagato mentre l'anomala Rosadele Facetti è seconda con grandi applausi del pubblico. Giuseppe Cattaneo della Brescia Corse si afferma nettamente con l'Alfa GTA nelle 1600. Nella 1300 sport gruppo 5 la vittoria di Danilo Tesini della Mirabella è un virtuosismo del cronometraggio elettronico. Infatti il suo distacco da «John-John» è di tre centesimi di secondo. Il pordenonese Willy Lovatto su Lola fa da primo in comodo tra Giuseppe Savoldi della Brescia Corse e Guido Sanetti della Mirabella nel gruppo sport 1600.

Manuel Vigliani

TROFEO VALLE CAMONICA - Gara nazionale di velocità in salita - Borno, 26 agosto 1973.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850 (tutti su Fiat 850) 1. Paolo Palombi 6'51"57 media 75,224 kmh. 2. Sacconi 6'56"89; 3. Spiller 6'57"01 4. Vallania 7'01"85; 5. Ricci 7'02"27 6. Salamone 7'08"96; 7. Biglia 7'10"35; 8. Bortoloneazzi 7'48"36

Classe 1000: 1. Zio Barilli (A.112 Abarth) 6'37"27, media 77,919 kmh; 2. Calimero (A.112 Abarth) 6'43"73; 3. Barbero (A.112 Abarth) 6'46"35; 4. Veschetti (A.112 Abarth) 6'52"05; 5. Simonini (A.112 Abarth) 6'53"28; 6. Recami (A.112 Abarth) 6'55"62; 7. Ricci (Fiat 850) 6'55"83; 8. Comelli (A.112) 6'55"94; 9. Guidetti (A.112) 6'58"93; 10. Magri (Mini Cooper) 7'02"28; 11. Ceolin (A.112) 7'02"40; 12. Danesi (Fiat 127) 7'15"35

Classe 1150: 1. Pier Luigi Grassetto (Fiat 128) 6'27"03, media 79,993 kmh; 2. Taverna (Fiat 128) 6'27"47; 3. Stinco (Fiat 128) 6'31"41; 4. Bottazzi (Fiat 128) 6'31"88; 5. Giorgi (Fiat 128) 6'36"48; 6. Urtholer (Fiat 128) 6'44"93; 7. Filippini (Fiat 128) 6'48"75; 8. Ceccuzzi (Fiat 128) 6'49"82; 9. Paris (Fiat 128) 6'53"04; 10. Bettati (Renault R8) 7'00"85; 11. Lutman (Fiat 128) 7'04"55; 12. Francani (Daf) 7'12"24; 13. Giarlo (Fiat 128) 7'27"17; 14. Arata (Fiat 128) 7'32"52

Classe 1300: 1. Ferdinando Giorato (Simca R2) 6'00"64, media 85,847 kmh; 2. «Alam» (Simca R2) 6'01"07; 3. Angerer (Simca R2) 6'06"98; 4. Accorsi (Simca R2) 6'09"39; 5. Campedelli (Simca R2) 6'11"69; 6. Corti (Simca R2) 6'11"85; 7. Negri (Simca R2) 6'12"91; 8. Ziller (Simca R2) 6'13"49; 9. Mozan (Simca R2) 6'13"65; 10. Bertolotti (Fiat 128) 6'17"34; 11. Callegaro (Simca R) 6'19"15; 12. Ghirlando (Simca R) 6'21"11; 13. De Caneva (Mini Cooper) 6'21"88; 14. Patis (Fiat 128) 6'25"28; 15. Riganti (Fiat 128) 6'26"83; 16. Bergamaschi (Fiat 128) 6'28"49; 17. Ghidini (Alfa Jr.) 6'29"50; 18. Baresi (Simca R) 6'45"88; 19. Tenchini (Fiat 128) 6'45"99; 20. Peja Gloria (Renault) 6'48"19; 21. Franzoni (A.R. GTJ) 6'48"55; 22. Soria (GTJ) 6'50"59; 23. Tirelli (Fiat 128) 6'54"55; 24. Villa (Fiat 128) 6'57"22; 25. Turani (Fiat 128) 7'07"17

Classe 1600: 1. Mino Campani (A.R. GTJ) 6'09"17, media 83,863 kmh; 2. Mercadante (GTJ) 6'19"67; 3. «Rubio» (GTJ) 6'19"96; 4. Chicher (A.R. 1600) 6'35"21

Classe 2000: 1. Franco Selvatici (A.R. 2000) 6'01"75, media 85,583 kmh; 2. Bonini (A.R. GTA) 6'03"70; 3. Voltolina (GTA) 6'09"89; 4. Pezzali (GTA) 6'13"09; 5. «Roan» (GTA) 6'20"72; 6. Armellini (Opel GT) 6'23"80; 7. «Tango» (Opel GT) 6'25"51; 8. Citterio (BMW) 6'26"89; 9. Sola (A.R. GTV) 6'38"60

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Armando Esti (Fiat G) 6'50"86, media 75,354 kmh; 2. «Palvox» (Fiat G) 6'53"99; 3. Morello (Fiat 500) 6'56"98; 4. «Pado» (Fiat G) 7'01"40; 5. Capoferri (Fiat G) 7'02"72; 6. Di Pasquale (Fiat G) 7'15"76; 7. Salino (Fiat G) 7'21"33; 8. Tribbia (Fiat 500) 7'23"94; 9. Vinciguerra (Fiat 500) 7'30"40; 10. Lombardi (Fiat 500) 7'41"98

Classe 600: 1. Carlo Sidoli (Fiat Abarth) 6'38"66, media 77,660 kmh; 2. Romagnoli (Fiat A.) 6'42"32; 3. Tanghetti (Fiat A.) 6'51"34; 4. Gianni (Fiat G) 6'57"37 5. Garbelli (Fiat Abarth) 8'04"39

Classe 700: 1. Giuliano Barlumi (Fiat A.) 6'21"14, media 81,229 kmh; 2. Antonini (Fiat A.) 6'26"20; 3. Menapace (Fiat A.) 6'47"26; 4. Oliva (Fiat G) 7'15" 5. Parmini (Fiat A.) 7'24"89; 6. Busi (Fiat G) 7'32"83; 7. Calza (Fiat G) 7'34"01

Classe 850: - (Tutti su Fiat Abarth): 1. Francesco Pera 5'55", media 87,211 kmh; 2. Samuele 6'04"38; 3. Pace 6'20"52; 4. Carbone 6'26"02; 5. Carlini 6'43"07; 6. «Nigiopa» 7'08"07

Classe 1000: 1. Ferruccio Zanardelli (Fiat Abarth) 6'56"60, media 86,819; 2. Boggio (Fiat A.) 6'57"91; 3. Cordioli (Fiat 850) 7'06"97

Classe 1150: 1. Manfred Simeaner (Fiat 128) 5'54"12, media 87,427; 2. Bonnolini (Fiat 128) 6'02"06; 3. Partesana (Fiat 128) 6'08"81 4. Vallati (Daf) 6'10"59

Classe 1300: 1. Luigi Pozzo (Fiat 128C) 5'16"47, media 97,829 kmh; 2. Del-Cas (Alfa GTA) 5'46"73; 3. Giordano (GTA) 5'56"93; 4. Mercandino (GTA) 6'05"76; 5. Verdiosa (GTA) 6'05"83; 6. Brunner (GTA) 6'17"24; 7. Federici (GTA) 6'20"15.

Classe 1600: 1. Paolo Pozzi (Opel Ascona) 6'01"06, media 85,747 kmh; 2. Bruzese (Alfa GTA) 6'10"79; 3. Bernardi (GTV) 6'10"84; 4. Codini (GTA) 6'31" 5. Capri (GTA) 6'31" 6. Zini (GTA) 6'36"74

Classe 2000: 1. Luigi Colzani (Ford Escort) 5'31"82, media 93,303 kmh; 2. Tabacco (GTA) 6'17"70; 3. Freschi (Ford Escort) 6'20"29

GRUPPO 3

Classe 1300 (Tutti su Fulvia HF): 1. Giacinto Caio 6'16"62, media 82,204 kmh; 2. Bona 6'28"39; 3. Peli 6'32"97 4. Giustri 6'33"09; 5. Frisani 6'34"72; 6. Brivec 6'36"25

Classe 1600 (Tutti su Renault Alpine) 1. Maurizio Pescina 5'38"79, media 91,384 kmh; 2. Bocconi 5'41"34; 3. Giovanardi 5'47"48; 4. Regis 5'47"60; 5. Cipriano 5'52"96; 6. Baso 5'53"78; 7. Cané 6'07"29; 8. Belardi 6'18"97

Classe 2000: 1. Luciano Dal Ben (Fiat

128R) 6'23"98, media 80,629 kmh 2. Bianchi (Porsche) 6'30"76

Classe oltre 2000: 1. Giacinto Vannini (Porsche Carrera) 5'49"63, media 88,550 kmh; 2. «Alval» (De Tomaso Pantera) 6'24"15

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Rosario Pezzella (Abarth) 6'03"07, media 85,272 kmh; 2. Brambilla (Abarth) 6'18"06; 3. Spica (Abarth) 6'23"27 4. Melandri (Fiat Bertone) 6'56"30

Classe 1300: 1. Erasmo Bologna (Fulvia Zagato) 5'19"38, media 96,937 kmh 2. Rosadele Facetti (Fulvia HF) 5'26"44 3. Bersano (Renault Alpine) 5'33"36 4. «R B.» (Renault Alpine) 5'39" 5. Ronchi (Fulvia Zagato) 5'39"91 6. Gagliardo (Fulvia HF) 6'20"72.

Classe 1600: 1. Giuseppe Cattaneo (Alfa GTA) 5'27"09, media 94,692 kmh, 2. Fiegl (GTA) 5'41"81; 3. Rossi (GTA) 5'44"61; 4. Tiboldi (Renault Alpine) 5'54"04; 5. Caramatti (GTA) 6'17"42 6. Squassina (GTA) 6'43"65.

Classe 2000: 1. Carlo Rebai (Porsche) 5'22"01, media 96,146 kmh, 2. «Tam bauto» (Porsche) 5'24"50; 3. Gatta (Porsche) 5'25"94; 4. Del Curto (Porsche) 5'46"38; 5. Siena (Fiat 124 Abarth) 5'52"87; 6. Accorsi (Fiat 124 Abarth) 6'03"79

Oltre 2000: 1. Guido Fossati (Porsche Carrera) 5'06"42, media 101,037 kmh

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Achille Soria (Abarth) 5'28"22, media 94,326 kmh, 2. «Raga stas» (Dallara) 5'28"46; 3. «Bug» (Abarth) 5'42"68; 4. Sarti (Ford AMS) 5'43"25; 5. Daviso (Ford AMS) 6'09"16 6. Mastrocola (NSU-Wankel) 6'27"60

Classe 1300: 1. Danilo Tesini (Dallara) 5'21"79, media 93,312 kmh 2. «John John» (Dallara) 5'31"82

Classe 1600: 1. Willy Lovatto (Lola) 5'18"85, media 97,098 kmh; 2. Savoldi (Abarth Osella) 5'23"23; 3. Sanetti (Alfa Scotti) 5'33"11

Classe 2000: 1. Piero Monticone (Chevron) 4'56"01, media 104,591; 2. «Gianfranco» (Abarth Osella) 5'04"77 3. Marzi (Chevron) 5'10"11; 4. Berruto (manca marca vettura) 5'28"75

Classe oltre 2000: 1. «Pam» (Alfa 33t3) 4'43"09, media 109,364 kmh

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. «Pam» (Alfa 33t3) 4'43"09, media 109,364; 2. Monticone (Chevron) 4'56"01 3. Gianfranco (Abarth Osella) 5'04"77 4. Fossati (Porsche Carrera) 5'06"42; 5. Marzi (Chevron) 5'10"11; 6. Pozzo (Fiat 128) 5'16"47; 7. Lovatto (Lola) 5'18"85 8. Bologna (Fulvia) 5'19"38; 9. Rebai (Porsche) 5'22"01 10. Savoldi (Abarth Osella) 5'23"23

GUBBIO - MADONNA DELLA CIMA - Gara nazionale di velocità in salita Gubbio 26 agosto 1973

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1.

Classe 850: Tortoroli (Fiat 850) 3'06''73, media 80,007; 2. Papanti (Fiat) 3'06''88; 3. Cinel (Fiat) 3'07''56; 4. Ghini (Fiat) 3'10''41; 5. Campana (Fiat) 3'14''51

Classe 1000: 1. Boldrini (Mini Cooper) 2'57''02, media 84,394 kmh; 2. Galli (M. Cooper) 2'57''16; 3. Santandrea (M. Cooper) 2'57''98; 4. Compagnoni (A. 112) 2'59''41; 5. Brenti (A. 112) 3'01''20; 6. Sartori (Fiat 127) 3'02''68; 7. Cappellini (Fiat 127) 3'03''56; 8. Fani (M. Cooper) 3'06''49

Classe 1150: 1. Ferretti (Fiat 128) 2'49''58, media 88,096 kmh; 2. Silla (Fiat 128) 2'51''61; 3. Volpi (Fiat 128) 2'57''04

Classe 1300: 1. Riccitelli (Simca R2) 2'41''42, media 91,151 kmh; 2. Chimenti (Simca R2) 2'42''47; 3. Menichetti (Simca R2) 2'47''05; 4. De Santis (Simca R2) 2'47''39; 5. Pierantoni (Simca R2) 2'47''74; 6. Terracina (Fiat 128) 2'48''97; 7. Nor-Matic (Simca R2) 2'54''50; 8. Leone (Simca R2) 2'55''59; 9. Alberigi (Mini Cooper) 3'01''12

Classe 1600: 1. Stefanelli (Alfa 1600) 2'41''58, media 92,157 kmh; 2. Brucolini (Alfa 1600) 2'49''93; 3. Carideo (Alfa 1600) 2'54''64

Classe 2000: 1. « Il Liscio » (Alfa 2000) 2'39''04, media 93,035 kmh; 2. Igor (Alfa 2000) 2'39''55; 3. Leonardi (Alfa 2000) 2'51''69

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Chianucci (Lancia) 2'46''55, media 89,702 kmh; 2. Salamina (Lancia) 2'52''67; 3. Dionisi (Lancia) 3'12''49

Classe 1600: 1. Richetti (Alfa 1600) 2'37''24, media 95,010 kmh; 2. Boncompagni (Alfa 1600) 2'50''03

Classe 2000: 1. Tarpani (Porsche 914) 2'45''56, media 90,237 kmh

Classe oltre 2000: 1. Govoni (De Tomaso) 2'31''22, media 98,794

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Bacci (Fiat 500) 2'58''81, media 83,551 kmh; 2. Baldanzi (Fiat 500)

Classe 850: 1. Lenzi (Abarth 850) 2'54''22, media 85,751 kmh; 2. Carmignani (Fiat 850) 2'55''47; 3. Landi (Abarth 850) 2'56''75; 4. Corsi (Abarth) 2'57''31

Classe 1000: 1. Rocchi (Abarth 1000) 2'41''97; 2. Turano (Abarth 1000) 2'42''92; 3. Bagnoli (Abarth 1000) 2'47''76; 4. Brucolini (A. 112) 2'53''80; 5. Larini (A. 112) 2'55''14

Classe 1150: 1. Valentini (Fiat 128) 2'40''76, media 92,930 kmh; 2. Vannucchi (Fiat 128) 2'43''39; 3. Cappellini (Fiat 128) 2'43''59; 4. Gonnellini (Fiat 128) 2'47''15

Classe 1300: 1. Carponi (AR GTA) in 2'18''69, media 100,475; 2. Vannoni (AR GTA) 2'57''12; 3. Pipini (Moris Cooper) 3'00''74

Classe 1600: 1. Jacoangeli (AR GTV) 2'31''67, media 98,500 kmh; 2. Mora (AR GT) 2'35''02; 3. Minelli (AR GTV) 2'39''21; 4. Frogheri (AR GTA) 2'42''79; 5. Gucci (AR 1600) 2'43''49

Classe 2000: 1. Rampa (AR GTAm) 2'30''66, media 99,160 kmh; 2. Sacchini (AR GTAm) 2'34''93

GRUPPO 4

Classe oltre 1000: 1. Sani (Abarth) 2'52''84, media 86,436 kmh

Classe 1300: 1. Maglio (L. Zagato) 2'36''66; 1. Chielli (L. Zagato) 2'36''66 (ex aequo); 3. Petioni (Lancia) 2'47''90

Classe 1600: 1. Nataloni (HF 1600) in 2'21''19, media 105,818 kmh; 2. Carter (Alpine 1600) 2'22''23; 3. Rampa (AR GTA) 2'38''27; 4. Landi (AR GTA) 2'39''85

Classe 2000: 1. Stefanelli (Porsche 914 S) 2'20''28; 2. Boninsegni (Abarth) 2'30''89; 3. Tore (Porsche 914) 2'41''25; 4. Salvi (Abarth 124) 2'58''99

Classe oltre 2000: 1. Benvenuti (Porsche) 2'31''24, media 98,782 kmh

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Ciuti (Abarth 1000) in 2'17''90, media 108,335 kmh; 2. Maggiorini (Abarth 1000) 2'25''68; 3. Bianucci (Abarth 1000) 2'30''02; 4. Bernardi (Abarth 1000) 2'44''08

Classe 1300: 1. Pogliano (Abarth 1300) 2'19''98, media 106,725 kmh; 2. Solinas (Abarth 1300) 2'31''80; 3. Ghianelli (Abarth OT) 2'36''30; 4. Giambastiani (Lotus 1300) 2'37''88

Una macchina a fuoco calma i bollenti spiriti a GUBBIO (la strada era umida)

Un giro di valzer nega il record a SCOLA

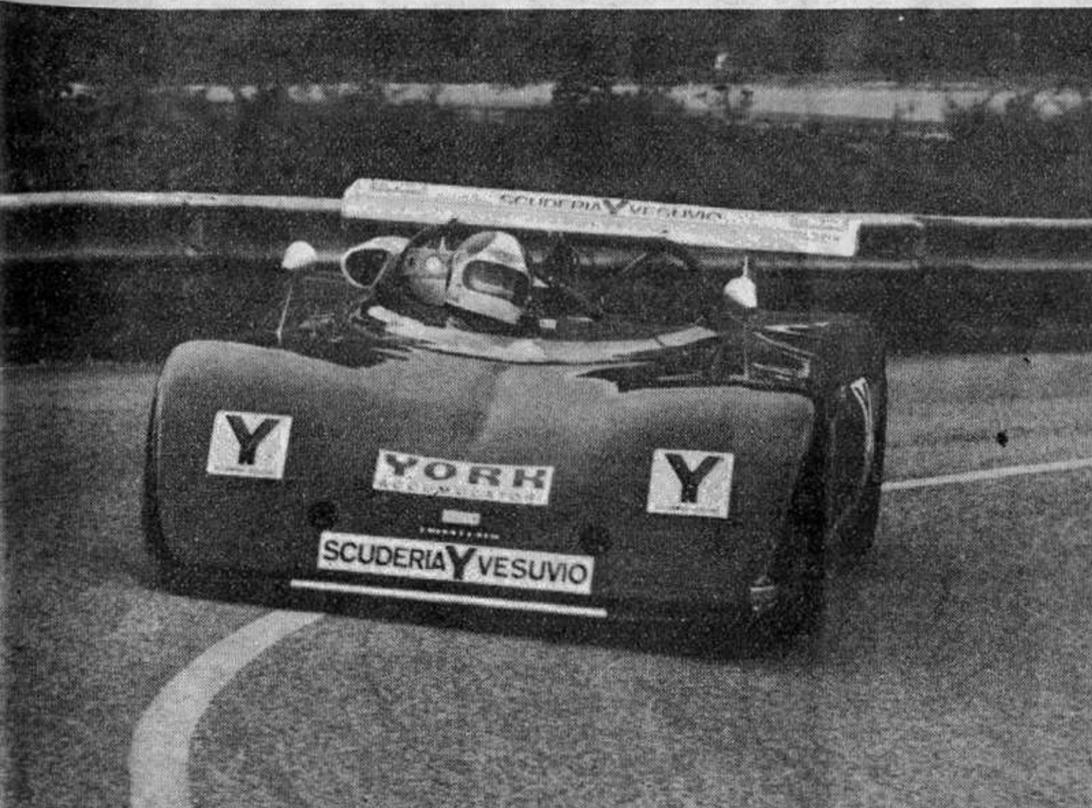
GUBBIO - Scola ci aveva provato a battere il record della Gubbio-Madonna della Cima, ma un « giro di valzer » a metà percorso lo ha indotto a più mite condotta e quindi la vittoria non ha coinciso con il nuovo limite di questa fulminea cronoscalata che resta sempre quello di Laureati del 1972 in 2'04''41 alla media di 120,084 su Chevron Abarth.

Una certa scivolosità del percorso ha pure indotto alcuni piloti ad una guida più prudente, anche perché taluni hanno trovato un po' di umidità sulla strada. Inoltre prima della partenza delle Sport si era verificato un incidente ad Andreucci (Fulvia 1600) al quale, uscito di strada ribaltandosi, la vettura ha preso fuoco. Non gravi le conseguenze per il pilota e

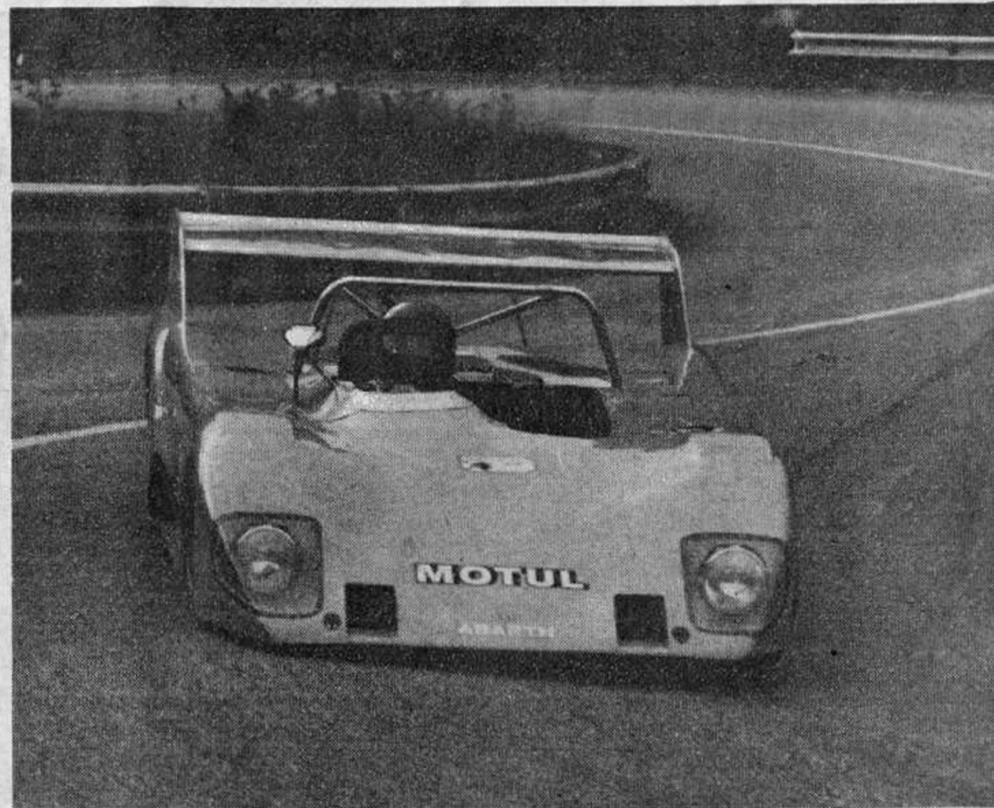
sultato è stato conseguito da Stefanelli (Porsche 911 S) settimo assoluto oltre che miglior tempo del Gran Turismo. Alle sue spalle Nataloni sulla Fulvia 1600 che si è detto danneggiato da un po' di umidità trovata nella parte bassa del percorso, che è anche la più veloce tanto che i migliori 1600 Gr 3 arrivano a toccare i 170 orari di punta massima e le Sport 2000 intorno ai 200. Forse non sarà male per il prossimo anno prevedere la possibilità di una asfaltatura più porosa della strada (che è così più sicura per tutti e non solo per la corsa), dato che si tratta di soli 4.150 metri. Questa caratteristica ne fa una delle prove più corte e « rabbiose » del calendario e non c'è possibilità di rimediare ad eventuali errori: (per

nelle prove che in corsa. Gruppo 1 nella 850 Tortoroli ha superato di strettissima misura Papanti e nella 1000 solo 14/100 separano Boldrini da Galli. Fra le 1300 lotta in famiglia fra le verdi Simca R2 ai primi 5 posti e successo di Riccitelli: nel 1600 Stefanelli senza problemi, mentre pochi centesimi hanno permesso a « Liscio » di prevalere su « Igor » nella 2000. Fra i piloti del Gr 3 lo sportivissimo Govoni col Pantera che è stato il migliore.

Nel Gruppo 2 netto successo di Bacci nella 500 davanti a Baldanzi, di « Gin Tonic » nella 600, mentre più serrata la lotta nella 700 che ha visto prevalere poi Gattafoni. Un secondo ha diviso Rocchetti da Turano nella 1000. La media sale oltre i cento con



Non è stato sufficiente nemmeno un testa-coda in gara per rallentare Domenico Scola, questa volta alla vittoria con la March-BMW due litri sull'erta della Cima



Il vincitore della scorsa edizione, Laureati, al volante di una nuova Lola con motore Abarth non è riuscito a piazzarsi che terzo assoluto dietro Scola e Anastasio

3'02''47; 3. Capolsini (Fiat 500) 3'03''27; 4. Bastianini (Fiat 500) 3'06''14; 5. Fiorucci (Fiat 500) 3'07''21; 6. Fort (Fiat 500) 3'11''12; 7. Bini (Fiat 500) 3'16''87; 8. De Angelis (Fiat 500) 3'16''87; 9. Agostinelli (Fiat 500) 3'20''85; 10. Quararoli (Fiat 500) 3'33''89

Classe 600: 1. « Gin Tonic » (Giannini 600) 2'49''52, media 88,129 kmh; 2. Romoli (Giannini 600) 2'51''31; 3. Santamarianova (Abarth 600) 2'53''31; 4. Corlallo (Fiat 600) 2'53''46; 5. Ricci (Giannini 600) 2'58''71; 6. D'Ippolimo (Fiat 595) 3'08''84; 7. Orzioli (Fiat 600) 3'14''74

Classe 700: 1. Gattafoni (Giannini 700) 2'41''43, media 91,976 kmh; 2. Proietti (Giannini 700) 2'43''47; 3. Nocci (Abarth 700) 2'46''41; 4. Testi (Fiat 700) 2'48''61; 5. Sassa (Giannini 700) 2'49''93; 6. Betti (Giannini 700) 2'50''93; 7. Pigini (Giannini) 2'56''91; 8. Cozzi (Abarth 700) 3'01''05; 9. Ciulli (Giannini 700) 3'01''54; 10. Lugli (Abarth 700) 3'06''34

Classe 1600: 1. Cocchetti (AMS 1600) 2'22''04, media 105,177; 2. Migliarini (Abarth Osella) 2'23''48; 3. Giannotti (Abarth 1600) 2'26''08; 4. Fortuna (Abarth Osella) 2'26''63; 5. Paganucci (AR 1600) 2'27''89

Classe 2000: 1. Scola (March 2000) in 2'06''44, media 118,158 kmh; 2. Anastasio (AMS 2000) 2'09''90; 3. Laureati (Lola Abarth) 2'11''02; 4. Locci (Chevron 2000) 2'15''57

Classe oltre 2000: 1. Nardari (Chevron B23) 2'21''77, media 105,380 kmh

CLASSIFICA GENERALE
1. Scola (March 2000) 2'06''44, media 118,158 kmh; 2. Anastasio (AMS 2000) 2'09''90; 3. Laureati (Lola Abarth) 2'11''02; 4. Locci (Chevron 2000) 2'15''57; 5. Ciuti (Abarth 1000) 2'17''90; 6. Pogliano (Abarth 1000) 2'19''98; 7. Stefanelli (Porsche 911 S) 2'20''28; 8. Nataloni (HF 1600) 2'21''19; 9. Nardari (Chevron B 23) 2'21''77; 10. Cocchetti (AMS 1600) 2'22''04

breve interruzione che comunque ha un po' ghiacciato la prova: molti, infatti, hanno segnato tempi superiori alle prove, anche Scola che però si è girato come detto prima.

Dietro le March 2000 del pilota della Vesuvio, salito ad oltre 118 di media, l'AMS di Anastasio della Torino Corse autore di un'ottima gara. Il vincitore dell'anno scorso Laureati su Lola Abarth non è andato oltre il 3. posto, mentre al quarto si è insediato Locci sulla Chevron 2000.

Da segnalare che subito a ridosso delle 2000, nella classifica assoluta, in quinta posizione troviamo una 1000 Abarth, guidata molto bene da Ciuti, che ha messo dietro Sport di cilindrata maggiore.

Subito dopo le Sport un ottimo ri-

vincere bisogna andare lisci, ma Scola ha dimostrato che vi può essere anche una eccezione).

Nonostante il tempo incerto che ha creato anche problemi di gomme, molte migliaia di spettatori hanno seguito i 120 piloti della gara eugubina, che ha chiuso la settimana motoristica dell'AC Perugia iniziata sette giorni fa con la S. Giustino Bocca Trabaria. L'attività comunque continua a Magione ed per i sempre più numerosi appassionati umbri la stagione motoristica ha in programma altre giornate di gara. Di questo passo la verde Umbria rosicchia la fama motoristica di altre regioni confinanti.

Tornando alla gara di oggi, due parole sulle classi minori, i cui piloti generalmente si sono impegnati più

la 1300 di Capponi, mentre Jacoangeli non ha problemi nella 1600 e Rampa nella 2000, sebbene più lenti dei 1300.

Nel Gruppo 4 si registra un raro ex aequo nella 1300 fra Magio e Chieli entrambi saliti in 2'36''66. Nella 1600 Nataloni su Fulvia si è preso la rivincita di Magione su « Carter » (Alpine) per oltre un secondo. Stefanelli come Rampa ha disputato una seconda gara con la Porsche dando oltre dieci secondi a Boninsegni su Fiat Abarth 1800.

Delle Sport abbiamo detto: successo di Ciuti nella 1000, di Pogliano nella 1300, su Abarth di Cocchetti nella 1600 su AMS e poi l'assoluto di Scola.

Marco Grandini

Tragedia a Pergamino e conferma che le corse argentine su strada sono ormai fuori del tempo

Contro un paracarro muore MALNATTI

PERGAMINO - E' successo quello che era inevitabile in questo circuito, molto simile agli altri, in cui si corre la categoria TC che se ai suoi inizi era bella, oggi è caduca e dovrebbe sparire dalle corse argentine. Le corse su strada, specie queste con TC, non hanno più senso, macchine che sono state ridotte di cilindrata perché fossero meno veloci ed invece in molte gare vanno sui 230 di media, su strade incommode, strette, con curve intersecate da ferrovie, con le banchine insufficienti e soprattutto con il pubblico che mette il naso praticamente nel finestrino quasi a contatto umano con il pilota.

Qui a Pergamino il TC ha lasciato la sua vittima, anzi due: da tempo si veniva dicendo che erano corse pazze, da tempo ci si attendeva che qualcosa succedesse e l'avevamo scritto in altre corrispondenze facendo vedere in fotografia come il pubblico si preparasse al... suicidio. Questa volta la vittima è stata Cesar Horacio Malnatti, un uomo di quarant'anni che divideva il lavoro in una drogheria con la passione del volante. Era stato il primo pilota a portare in corsa il motore Tornado e da poco tempo era passato alla guida del Dodge che gli aveva dato, due mesi fa le vittorie a Chivilcoy.

Arrivato ad una curva chiusa, inseguito a ruota da Traverso, che lo tallonava per il primo posto della corsa, Malnatti, che era accompagnato dall'ex meccanico di Gradassi, Gorosito, frenava per poter prendere la traiettoria giusta. Racconta Traverso, che gli si bloccava prima una ruota anteriore e nel tentativo di raddrizzare la macchina, anche le due posteriori rimanevano bloccate. La macchina si imbarcava e il pilota Traverso lo toccava con la coda ma riusciva a mantenersi in strada, mentre Malnatti passava a tutta andatura davanti ad una fila di spettatori paralizzanti dallo spavento e per loro fortuna toccava violentemente la spalletta di un ponticello. Al rude colpo la macchina si rompeva in due, mentre i due piloti, cinturati, venivano buttati in aria senza più difesa, e dopo alcune capriole si fermavano a circa 80 metri dal ponte. Niente da fare per Malnatti, mentre Gorosito, ancora vivo, veniva soccorso, ma non durava che tre ore.

La corsa continuava, anche se i piloti informati del grave incidente dimostravano pienamente il loro poco desiderio di correre. Poco dopo, a circa 100 metri dal luogo in cui era ucciso Malnatti, anche Gradassi entrava in un violento testa-coda, urtava contro un palo di ferro che per fortuna non rompeva il serbatoio pieno ed infine carambolava per il campo, ma i due dell'equipaggio potevano uscire indenni dal duro colpo; anche se con molte botte nel corpo. La Ford di Gradassi andava completamente distrutta.

La gara proseguiva fra l'indifferenza generale e veniva vinta dagli «Hermanos Suarez» che una volta giunti al box non si curavano neppure di farsi consegnare la tradizionale corona e si ritiravano immediatamente dal circuito. E' opinione unanime che il TC dovrebbe correre in circuito perché le strade non danno quell'affidamento che le superveloci vetture di circa 1.500 kg di peso esigono. Ma si fa anche osservare che la maggior parte dei piloti TC preferisce continuare le corse su lunghe distanze stradali perché sanno che se vanno in circuito, alla loro terza prestazione non vi sarà più pubblico, che ostensibilmente boicotta queste corse perché non sono più interessanti. Ma la morte di Malnatti deve far meditare gli organizzatori che cercano facili successi di cassetta giocando con la vita dei piloti. Quello che si è verificato a Pergamino trova riscontro in tutto il mondo in varie categorie. Ma qui deve essere tutto riorganizzato perché la vita umana vale molto di più di una corsa. Malnatti, l'ultima vittima dell'automobilismo argentino lascia moglie e due figlie.



La Fiat 128 IAVA, la macchina che preparata in Argentina con motore più potenziato, cruscotto sportivo con contagiri, cerchi speciali e la caratteristica fessia a righe sul cofano ha conquistato molte vittorie in Argentina e con medie nettamente superiori a quelle di vetture di cilindrata maggiore, è ora la più ricercata

Accanito rally con le «bolitas»

E' venuto il momento della DODGE

BUENOS AIRES - Il «III Rallye dei 1000 KM Fiat» ha avuto ampio successo di iscrizioni soprattutto fra le «bolitas» ossia le Fiat 600, che in gran numero si sono affiancate per partecipare alla lunga e bella prova organizzata dalla Fiat argentina. Anche se il numero degli iscritti non è stato uguale agli altri anni e questo si deve alla situazione economica argentina che non permette a molti il lusso di partecipare a un tipo di gara come questa se si tiene conto che la benzina è stata portata da 90 pesos (45 lire) a 190 (95) con conseguente aumento della spesa globale, il numero degli iscritti ha premiato l'affanno degli organizzatori. Circa 230 «bolitas» hanno preso parte alla gara partendo: dalla lontana Tucuman 21 macchine, da Mendoza, ai piedi della Cordigliera delle Ande 14 vetture, da Parana 15 auto, dalla città di Tandil 31 vetture, mentre 150 Fiat partirono da Buenos Aires in direzione di Villa Carlos Paz, traguardo finale della gara.

Logicamente le difficoltà erano per tutti perciò le vetture dovettero arrivare prima a Mina Clavero per poi attraversare l'incredibile Pampa di Achala, con molta strada sinuosa e difficoltà non indifferenti, per poi discendere verso Carlos Paz.

Il secondo sforzo per decantare ancora di più i concorrenti era la gara in salita all'Osservatorio di Alta Grazia, regno del costruttore Berta; era questa una prova speciale in cui si dovevano dimostrare doti di pilotaggio fuori dal normale e la gara divenne così molto dura per parecchi che si erano classificati nel primo tratto.

L'altra prova finale era una gara di velocità sul circuito di Cordoba, Oscar Cabalen. In questa prova naturalmente partivano favoriti i piloti professionisti iscritti a CADAC, in quanto già preparati al circuito ed a questo tipo di corsa, sopra i debuttanti o coloro che sono piloti abituati di rallye.

In totale si classificavano 76 vetture, la prima delle quali era pilotata dal popolare corridore Rodriguez Canedo, con copilota Tettamanti, che riusciva a racimolare solo 24,5 penalizzazioni contro 3561,5 della 76. macchina di Cutura-Nocita. Al secondo posto un altro corridore professionista, Aldo Caidarella-Castellano con 45 penalizzazioni. Da notare che la macchina vincente portava il numero 1, la seconda l'11 e la terza il 120.

Augusto C. Bonzi

CORDOBA - Il circuito «Oscar Cabalen» ha visto di nuovo in gara le F.1 meccanica nazionale ed ha visto anche tramontare, almeno momentaneamente, il solito trionfo del binomio Di Palma-Garcia Veiga. E' venuto il momento della Dodge sia in TC che nella formula speciale ed il trionfo netto e indiscusso di Angelo Monguzzi è la dimostrazione più netta che detto motore attualmente comincia a non avere rivali o trova gli altri già spessati dalla lunga stagione. Nelle due serie il Dodge del costruttore Pianetto non ha mostrato incertezze ed ha fatto sue le due gare con la sola differenza di 4/10 fra una e l'altra, sui trenta giri concordati, anche se il giro più veloce della seconda serie è stato di un altro ma che non ha superato il tempo della prima serie.

MECCANICA ARGENTINA F. 1 - Circuito di Cordoba, Oscar Cabalen di 3101 metri in due serie di 30 giri ognuna e finale per somma di tempi.

Prima serie

1. Monguzzi (Dodge Pianetto) in 29' 31"8 alla media di 189,021 e giro più veloce a 193,142; 2. Bianchi (Berta Tornado) in 29'43"5; 3. Di Palma (Berta Tornado) in 29'44"; 4. Pauloni (Pauloni Chevrolet) in 30'06"8; 5. Pla (Berta Tornado); 6. Garcia (Campo Chevrolet), tutti con trenta giri. Seguono Recalde (Berta Tornado); Faverio (Berta Tornado); Ternengo J. (Berta Tornado) e Sotro (Sotro Ford).

Seconda serie

1. Monguzzi in 30'31"4, alla media di 182,854 giro più veloce di Pla a 192,808; 2. Bianchi in 30'34"4; 3. Pla in 30'52"7; 4. Di Palma; 5. Del Rio; 6. Ternengo J. con trenta giri. Seguono Carlo Ternengo, Sotro e Tantera.

La classifica finale per somma di tempi vede vincitore Monguzzi, seguito da Bianchi, Di Palma, Pla, Ternengo J., Carlos Ternengo, Sotro, Tantera e Del Rio. Media finale del vincitore 185,937 e giro più veloce quello di Monguzzi che è anche il nuovo record del giro a 193,142.

Campionato argentino di F. 1

1. Di Palma con 86 punti, Garcia Veiga con 82, J. Ternengo con 28, Monguzzi con 27, Pla con 26, Prono con 16, Baragan con 13, Bianchi con 13, Garcia con 12, Guimard con 8, Cuvertino con 5, Recalde con 5, Pauloni con 5, Sotro con 5, Roux con 3 e Stramazzo con 3.



Nonostante il percorso finale si sia definito solo negli ultimissimi giorni, occorre sottolineare che mai come in questa edizione il San Martino ha mostrato una grinta così interessante.

Le prove si susseguono una all'altra senza respiro (contrariamente ad esempio all'anno passato) e nella maggioranza dei casi si tratta di percorsi veramente belli compreso il recupero della stupenda prova della Maina (Passo Pura) che in passato rappresentò una delle più belle «classiche» del nostro rallyismo.

Gli amanti dell'asfalto potranno recarsi sul Duran, quelli della terra buona a Valstagna o a Ligosullo, quelli dei fondi più duri non debbono rinunciare al Manghen (famosissimo) che tra l'altro sarà la prova di chiusura di ogni tappa.

Ricordiamo ancora che ci saranno due soste con parchi di lavoro di 20' a Fiera di Primiero (dalle 7,26' del 31/8 e 1/9) e Tolmezzo (dalle 2,30' del 30/8 e 31/8).

Vi aspettano queste PROVE SPECIALI



P.S. 1 - PASSO CEREDA km 6,650 in 8'; dalle ore 21,20 del 30-8 e 31-8.



P.S. 2 - PASSO DURAN km 9,000 in 11'; dalle 22,02 del 30-8 e 31-8 e (inverso) 6,30 del 31-8 e 1-9.



P.S. 3 - FORCELLA CIBIANA km 5,800 in 7'; dalle 22,31 del 30-8 e 31-8.

L'ultima incertezza per il RALLY S. MARTINO



P.S. 4 - PASSO PURA km 10,000 in 12'; dalle 0,07 del 31-8 e 1-9.



P.S. 5 - SAURIS km 6,600 in 8'; dalle 0,40 del 31-8 e 1-9.



P.S. 6 - MIELI km 3,300 in 4'; dalle 1,25 del 31-8 e 1-9.

Anche quest'anno, nonostante tutte le peripezie dell'ultima ora, il Rally di S. Martino (decimo di una serie fortunatissima che non accenna mai a crisi di sorta e che anzi promette per il '75 la validità mondiale) può ben dire di avere centrato il suo bersaglio. Quasi duecento sono gli iscritti, una cifra veramente eccezionale se si considerano le vicissitudini del percorso di gara cambiato di continuo quasi al limite massimo di accettazione per avere la validità europea, a testimonianza del fascino che riveste ancora questa corsa e soprattutto la conferma che tra tutte le date a calendario questa è senza dubbio la più felice capitando alla fine delle ferie e dopo quasi un mese di completa astinenza rallyistica sia nazionale che internazionale.

Ma quest'anno il merito del S. Martino ci sembra un altro, molto più importante alla resa dei conti; quello di offrirci finalmente un campo di partenti molto valido e capace di garantire una lotta serrata fino al termine; in più, anche se permangono qualche dubbio, il debutto tanto atteso in campo nazionale della famosissima Lancia Stratos.

Questa notizia è certamente la novità più interessante perché sono mesi che gli sportivi italiani aspettano questo momento dopo essersi già illusi di vederla a S. Marino prima ed in Sicilia poi. La certezza assoluta purtroppo non c'è ancora, e non ci sarà fino alle verifiche ufficiali di giovedì 30 agosto, ma in Lancia sembrano decisamente orientati a tentare il passo tantopiù che questo faciliterebbe la corsa dei due portacolori impegnati in questa gara, Munari e Ballestreri, perché anche terminando nell'ordine farebbero entrambi il loro gioco prendendo punti il primo per il campionato europeo e non perdendo il secondo per quello italiano che sta meritatamente dominando in quanto la Stratos (essendo una sport G.5) non viene presa in considerazione dal punteggio nazionale.

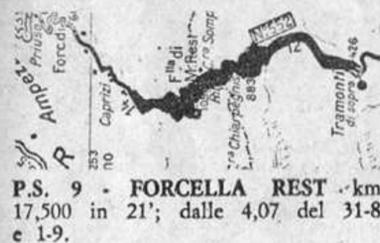
Il dubbio comunque resta ed è legato alle prove comparative che Munari farà negli ultimi giorni ante-gara in quanto l'unica preoccupazione che frulla nella mente del Drago è che la Stratos non riesca ad avvantaggiarsi sensibilmente sulle prove di asfalto finendo poi per essere in condizio-

Le ORE del RALLY

GIOVEDÌ 30 AGOSTO	ore 9-13 verifiche vetture e documenti a S. Martino di C	ore 15-17 verifiche vetture e documenti	ore 20,30 cerimonia di partenza	ore 21,00 inizio partenze
VENERDÌ 31 AGOSTO	ore 13,00 inizio arrivi dopo la prima tappa a S. Martino	ore 21,00 inizio partenze da Fiera di Primiero		
SABATO 1 SETTEMBRE	ore 13,00 inizio arrivi a S. Martino dopo la seconda tappa.			



La STRATOS per il decennale?



N. B. la P.S. 10 manca perché è la 2 che si ripete.

Siamo spiacenti di non poter vi offrire l'elenco completo degli iscritti con i numeri di gara, ma al momento di andare in macchina gli organizzatori non sono stati in grado di comunicarlo.

Le Squadre si giocano il titolo FISA

Il rally di S. Martino di Castrozza riveste un particolare interesse anche perché sulle sue strade probabilmente verrà assegnato il TITOLO FISA per squadre. In questo speciale campionato (particolarmente ambito dalle scuderie) è attualmente al comando la 4R Lloyd Adriatico di Trieste seguita dalla Jolly Club di Milano e dalla Tre Gazzelle di Novara.

ne di inferiorità sulle prove di terra.

Alla decisione di Munari è legata anche la sorte di Pregliasco-Garzoglio che sono iscritti con una Fulvia privata della Scuderia Grifone di Genova; alla Lancia infatti le macchine stanno un po' scarseggiando e non è stato possibile approntarne una per loro.

Ci sarebbe quindi la possibilità di sfruttare quella di Munari nel caso che quest'ultimo corresse con la Stratos anche se ci sembra comunque improbabile che avvenga tutto ciò perché è risaputo che Sandro è piuttosto geloso della sua macchina.

Detto della novità Stratos torniamo al campo dei parenti che quest'anno non è mai stato tanto qualificato (neanche all'Elba dove comunque non ci si poteva lamentare visto l'andazzo che ha ingiustamente punito i nostri organizzatori): ci saranno allora ufficialmente tre Lancia, cinque Fiat, due Volkswagen, diverse Porsche Carrera semiasistite ed una vera marea qualificata di privati anche stranieri le cui ambizioni non possono venire sottovalutate.

Le cinque Fiat, tutte G. 4, saranno affidate a Paganelli-Russo, Pinto-Bernacchini, Barbasio-Macaluso, Verini-Torriani e Tominz-Mamolo mentre come all'Alpe della Luna non ci saranno i G. 1 di Smania ed Ormezzano già trasferiti nel dimenticatoio adesso che le speranze per il successo finale nel gruppo possono considerarsi sfumate. Strano comunque quest'abbandono perché la politica per il turismo di serie è stata sempre la bandiera del reparto corse Fiat, la giustificazione di tutta l'attività sportiva ed il principale motivo di avversione all'introduzione dei prototipi nelle gare italiane; adesso invece che le vittorie non sono più arrivate puntuali come abitudine (e non per colpa dei piloti intendiamoci che sono stati sempre all'altezza del loro compito) tutto è cambiato e si punta solo al gran turismo preparato con tanta meraviglia degli appassionati inutile sottolinearlo.

Buon pro comunque che sulle nostre strade tornano a correre Paganelli e Pinto ed in particolare quest'ultimo (campione europeo in carica) costretto sempre

a correre lontano dall'Italia deludendo schiere di tifosi che non chiederebbero di meglio che vedere il grande Lele a confronto con gli altri che adesso vanno per la maggiore. Rientrerà nei ranghi anche Donatella Tominz dopo la parentesi matrimoniale, per lei si preannuncia un finale di stagione piuttosto intenso perché c'è un campionato europeo conduttrici da conquistare (attualmente lo sta conducendo) ed anche un titolo italiano da confermare tantopiù che Serena Pitoni, sempre generosissima quanto sfortunata, non sta certo demordendo ed è seriamente in lotta per farcela lei pure.

La colonia straniera, pur limitata ad austriaci e tedeschi molti dei quali hanno interessi di Mitropa, è parimenti folta e qualificata.

Janger e Wittman saranno i portacolori della Volkswagen-Saltsburg che tenterà di bissare l'exploit dell'Elba dove vinse con Warmbold-Haggbom, a loro si affiancherà anche Herrman con un maggiolone semiufficiale, ma le vere macchine da battere saranno le Porsche Carrera di Russling (quello del famoso taglio fina-

le al Semperit che proprio adesso sembra venga legalizzato dalla CSI su richiesta degli organizzatori austriaci) di Knorr (quello dei dadi da brodo) e di Rack attuale capintesta della Mitropa Cup.

Tra i nostri privati diventa difficile fare una scelta dei migliori perché ci saranno quasi tutti come ci saranno le due Simca di Besozzi e Trucco e le Opel Conrero. Tutta da seguire comunque la corsa di «Tony» Fasan che debutteranno su di una Porsche Carrera e che stanno facendo nascere miriadi di scommesse tra gli appassionati veneti divisi tra quelli che sostengono che a Valstagna il miglior tempo sarà il loro e quelli convinti che invece sarà un pilota ufficiale a farcela, e Valstagna, per chi ancora non lo sapesse, è in Veneto l'equivalente della laurea in rally e quest'anno (disputandosi di giorno) non si prevedono meno di trentamila (!) persone lungo i cinque chilometri tutti tornanti e curve insidiosissime che la caratterizzano.

Carlo Cavicchi

Nel TROFEO Castello

di Mesola: 1° Santorum

1° direttore di corsa in gonnella

MESOLA - Si è svolto, avvertito dal maltempo, il 6. Trofeo del Castello di Mesola, organizzato dalla Pro Loco e dalla Scuderia San Giorgio di Ferrara che ha così realizzato la terza delle cinque manifestazioni messe in programma per il 1973. A questo record, l'infaticabile scuderia ha voluto aggiungere un nuovo primato: quello di avere il primo direttore di gara in gonnella.

La manifestazione si svolgeva sul percorso Mesola-Lago delle Nazioni e ritorno, per complessivi 48 chilometri con quattro prove speciali di cui due rese più ardue dall'inclinazione del tempo. Questa gara, contrariamente a quelle organizzate in precedenza dalla San Giorgio, era basata esclusivamente sulla regolarità, stando così le esigenze di molte signore e dei regolaristi puri, intervenuti numerosissimi. L'ultima prova speciale veniva effettuata da tutti i concorrenti su vetture Alfaud messe a disposizione dalla Casa costruttrice. La vettura, a parere di molti concorrenti, si è dimostrata particolarmente adatta a questo tipo di competizione ed ha suscitato vivo interesse fra i partecipanti.

Ha vinto Mario Santorum con il punteggio-record di 7,1 su 28 passaggi, il che equivale a poco più di due centesimi a tratto. Al secondo posto l'esordiente Stefano Panerai, mentre la signora Luigina Imerito capeggia la classifica delle conduttrici, seguita da Tina Fontana, felicemente ritornata alle gare.

col.

TROFEO CASTELLO DI MESOLA - Gara nazionale di regolarità - Mesola, 26 Agosto 1973.

LE CLASSIFICHE

Conduttori: 1. Mario Santorum (Fulvia 1300) pen. 7,1; 2. Panerai (Fulvia 1300) 11,3; 3. Donini (A.112 Abarth) 11,8; 4. Taroni (Mini Cooper) 12,1; 5. Forato (Fulvia 1300) 13,9; 6. Salvini (Fulvia 1300) 16,5; 7. Alessi (Fulvia 1300) 16,8; 8. Pancaldi F. (A.112) 17,4; 9. Gibelli (Fulvia 1300) 17,7; 10. Crippa (Fulvia 1300) 18,6; 11. Sala (Fulvia 1600) 20,4; 12. Menichetti (Fiat 128) 21; 13. Adamo (Fulvia 1300) 21,1; 14. Romanello (Simca R2) 22,7; 15. Simolett (Simca 1000) 22,9; 16. Testoni (Fulvia 1600) 23,1; 17. Rubinacci (Fulvia 1300) 23,4; 18. Picci (Fulvia 1600) 24,3; 19. Tugnoli (Fulvia 1300) 24,5; 20. Somà (Fiat 128) 25,2; 21. Piaggio (A.R. 1300) 27,6; 22. Pugno (Fulvia 1600) 27,9; 23. Cavoli (Fiat X-1/9) 30,5; 24. Borghesio (Fulvia 1300) 33,9; 25. Pancaldi G. (A.112) 34,4; 26. Judicello (Simca R2) 34,8; 27. Cestari (Mini 1000) 36; 28. Campora (Mini Cooper 1300) 42,9; 29. Lucchi (Fiat 500) 44,5; 30. Petrucci (Mini Minor) 45,9.

Tre sponsor fondano una Scuderia tutta da rally

TORINO - Anche in Italia si comincia a comprendere l'efficacia dell'abbinamento pubblicitario con le automobili da Rally (l'esempio della LANCIA-MARLBORO fa testo) e sempre più spesso si concludono nuovi accordi. La SAI Assicuratrice Industriale, la Klippan-Italia produttrice di cinture di sicurezza e la Wynn's additivi hanno deciso di andare oltre il semplice contratto pubblicitario ed hanno fondato ex-novo una scuderia automobilistica, la cui sede è stata fissata presso la SAI di Moncalieri, in piazza Vittorio Emanuele n. 8.

Durante questa prima stagione di «saggio» gli equipaggi ufficiali della squadra corse parteciperanno a rallies nazionali ed internazionali, assistiti dai 2 furgoni-officina forniti dalla Klippan e dalla Api di Moncalieri.

Gli equipaggi Triccerri-Tetti su Fiat 124S gruppo 4 e Loreti-Contegiacomo su Fiat 125S gr. 2 hanno preso parte all'Internazionale «999 Minuti», mentre i fratelli Filippo su 127 gruppo 1 corrono nei «Nazionali». La scuderia è disposta ad offrire gratuitamente l'opera di assistenza agli equipaggi privati che intendessero correre con i suoi colori.

La plebiscitaria corsa sociale di MERANO

Una botte di birra per F. FORD

MERANO - Pieno successo è arrivato al Trofeo Saltern Hof, gara automobilistica sociale di abilità e di regolarità organizzata con la consueta perfezione dalla Scuderia Merano Corse di cui è presidente l'infaticabile appassionato pilota Brunner Hansiorg, vicepresidente l'avv. Karl Gartner e segretario lo sportivissimo Michele Mastrocicola. Oltre duecento gli iscritti a questo ormai tradizionale appuntamento in Val Martello tra cui piloti anche dalla Germania, Austria e Svizzera. La competizione si è disputata su un tracciato dello sviluppo complessivo di chilometri 2,800 lungo la provinciale della Val Martello che all'uopo è stata chiusa al traffico con partenza in località Morter ed arrivo a Salto con un dislivello di circa 600 metri. Eccezionale la partecipazione di pubblico a questo simpatico incontro automobilistico e successo assoluto del meranese Gildo Guarise su Formula Ford al quale tra l'altro è toccata una botte di... birra. Da segnalare la graziosa partecipazione di numerose guidatrici tra le quali la palma della vittoria è andata a Rosadele Facetti su Lancia HF.

2. VAL MARTELLO - Gara sociale abilità della MERANO CORSE, agosto 1973. CLASSIFICA GENERALE

GRUPPO 1

Classe fino a 500: 1. Stocker Ernesto (Fiat 500) 2'10"4; 2. Unterkofler (Fiat 126) 2'13"3; 3. Tribus (Fiat 500) 2'13"2; 4. Ziller (Fiat 500) 2'14"3; 5. Morandi (Fiat 500) 2'14"4.

Classe fino a 850: 1. Knoll Josef (Fiat 850) 1'57"5; 2. Monauni (Dyane 6) 2'01"6; 3. Moser Brigitte (Mini 850) 2'05"8; 4. Critelli (Fiat 850) 2'06"2; 5. Oberkalmsteiner Flora (Mini 850) 2'07"9.

Classe fino a 1150: 1. Guarise Emilio (Fiat 128) 1'39"9; 2. Percossi (Mini 1000) 1'45"3; 3. Forer (A.112) 1'45"4; 4. Hirtaler (Fiat 128) 1'45"7; 5. Facchin (A. 112) 1'46"4.

Classe fino a 1300: 1. Girlando Renato (Simca Rally) 1'35"1; 2. Angerer (Simca Rally) 1'36"2; 3. Campagna (Simca Rally) 1'37"7; 4. Ziller (Simca Rally) 1'38"2; 5. Borriero (Simca Rally) 1'39"2.

Classe fino a 1600: 1. Hell Hermann (BMW 1600) 1'35"2; 2. Gogole (Fiat 124C) 1'35"7; 3. «Rubbio» (A.R. GTV 1600) 1'39"2; 4. Moser (BMW 1600) 1'39"5; 5. Bauschafter (Manta) 1'41"2.

Classe fino a 2000: 1. Wolf Max (BMW 2002 TI) 1'31"1; 2. Volgger (A.R. 2000) 1'35"2; 3. Tschneit (A.R. GT 2000) 1'36"1; 4. Pichler (BMW 2200) 1'36"4; 5. Damonte (A.R. 1750) 1'36"9.

Classe oltre 2000: 1. Letusque Peter (BMW 3000) 1'29"1; 2. Redzich (BMW 3.0) 1'29"7; 3. Waldner (Commodore) 1'34"6; 4. Morf (BMW 3000) 1'39"6; 5. Caramaschi (Fiat 124) 1'40"1.

GRUPPO 2

Classe fino a 700: 1. Torreggiani Giuliano (Fiat Abarth 695) 1'39"1; 2. Menapace (Fiat Abarth 695) 1'41"5; 3. Griggio (Fiat Giannini) 1'56"5; 4. Indergand (Fiat Abarth 695) 1'58"8; 5. Pircher (Bianchina) 2'23"2.

Classe fino a 850: 1. Unterholzer (Fiat Abarth 850) 1'42"7; 2. Santini (Fiat Abarth 850) 1'50"7; 3. Marchegger (Fiat Abarth 850) 4'28"3.

Classe fino a 1150: 1. Simeaner Manfred (Fiat 128) 1'24"9; 2. Boschetti (Mini 1000) 1'42"5; 3. Egger (Mini 1000) 1'45"7; 4. Auer (Fiat 127) 1'46"3; 5.

Krauser (Opel Kadett) 1'47"3.

Classe fino a 1300: 1. Brunner Carlo (A.R. GTJ) 1'23"5; 2. Koberle (NSU 1300) 1'25"1; 3. Ostler (NSU 1300) 1'25"1; 4. «Falumas» (A.R. GTA 1300) 1'25"9; 5. Obertegger (NSU 1300) 1'26"6; 6. Fals (NSU 1300) 1'29"5; 7. Volpe (Fiat 128C) 1'31"7; 8. Obrist (A.R. GTJ) 1'45"7.

Classe fino a 1600: 1. Kirchmann Anton (BMW 1600) 1'21"8; 2. Unterkircher (BMW 1600) 1'26"1; 3. Lochoann (BMW 1600) 1'28"5; 4. Brunner (Escort 1600) 1'29"9; 5. Mohr (BMW 1600) 1'31"4.

Classe fino a 2000: 1. Lindner Bernhard (BMW 2000) 1'23"5; 2. Furch (BMW 2000) 1'27"8; 3. Walpach (BMW 2000) 1'28"7; 4. Hess (BMW 2200) 1'30"9; 5. Hofer (A.R. GTA 2000) 1'32"1.

Classe oltre 2000: 1. Zangler Albert (Ford Camaro) 1'18"1; 2. Egger (BMW CS) 1'29"3; 3. Ogiermann (Ford Capri) 1'29"3; 4. Spogler (Ford Capri) 1'38"5.

GRUPPO 3

Classe fino a 1000: 1. Wielander Peter (Fiat 850) 1'51"3; 2. Unterkofler (Fiat 850) 1'54"8; 3. Trafoier (Fiat 850) 1'58"1; 4. Guarise (Fiat 850) 2'04"4.

Classe fino a 1600: 1. Serra Milo (A.R. 1600) 1'43"8.

Classe oltre 1600: 1. Walder Mainrad (De Tomaso Pantera) 1'31"3; 2. Weger (Porsche 2400) 1'33"7; 3. Unterhofer (Porsche 911) 1'33"9; 4. Plack (Ford 2400) 1'34"2; 5. Bernabe (Ford 2400) 1'35"6.

GRUPPO 4

Classe fino a 1000: 1. Friso Paolo (Fiat Abarth) 1'30"9; 2. Galimetz (Fiat 850) 1'56"7.

Classe fino a 1600: 1. Kelaer (Renault Alpine) 1'22"9; 2. Brunone (A.R. GTA) 1'23"3; 3. Facchetti (Lancia HF) 1'23"9; 4. Gerd (Opel GT) 1'39"5; 5. Tonolli (Triumph) 1'56"7.

GRUPPO 5

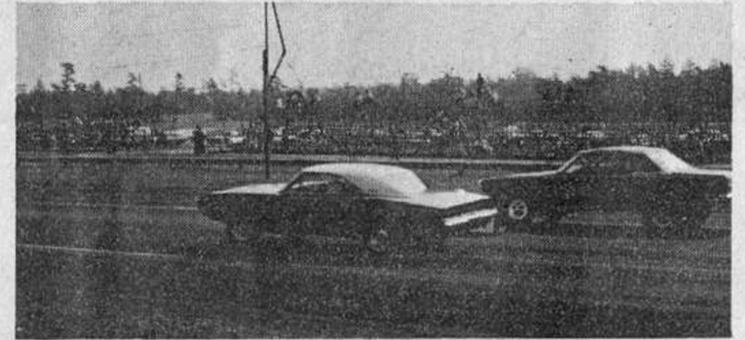
Classe 1000: 1. Henry Ludwig (AMS 1000) 1'20"1; 2. Mastrocola (NSU Wankel) 1'33"8.

GRUPPO 6

Classe 1300: 1. Weger Helmut (Buggy VW) 1'40"3.

FORMULA LIBERA: 1. Guarise Guido (Formula Ford) 1'18"6; 2. Prossliner (Formula Ford) 1'22"6; 3. Pessot (Formula Ford) 1'24"4.

Il record della «DEVASTAZIONE»



La «Devastation» è partita con una frazione di ritardo, ma la potenza del motore le ha permesso di recuperare e battere il record nazionale al Center Moritian. Partecipavano altre 39 macchine della stessa cilindrata

LONG ISLAND - Sulla base misurata del National di Center Moritian, nell'isola di Long Island l'italo-americano Vincent Avignone ha stabilito il nuovo record nazionale per la categoria «SUPER STOCK KA2» a bordo di una Dodge del 1963.

La macchina, battezzata DEVASTATION, ha percorso il fatidico quarto di miglio in 12"59 alla media di 189,724 kmh, stracciando così l'esistente primato di un anno fa di 13"02.

La Dodge di Avignone è dotata di un motore con carburatore quadricorpo, trasmissione automatica e aveva effettuato in precedenza solo tre gare sulla striscia di Englishtown, nel New Jersey, dove gareggerà di nuovo fra 15 giorni: cureranno la vettura, che è stata dipinta con quattro mani di pittura iridescente, il «meccanico dell'anno» Walter Hall e il suo giovane assistente Joseph Murin. Il costo della Devastation è di circa 15 milioni di lire.

Vincent Avignone, figlio di genitori calabresi, è già un promettente pilota di «dragsters» e vive con la famiglia a Mount Vernon.



LE PROSSIME GARE 2 settembre, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - Gara naz. cl. 100 e 125 cc; 2, PISTA CALABRIA - Vibo Valentia - Prova unica Camp. Italiano cl. 100 e 125 cc. 1. categoria; 2, Pista HAPPY VALLEY - Pinarella - Gara naz. cl. 100 e 125 cc; 2, GARA IN SALITA BONCONVENTO - Montalcino km. 6 - Naz. cl. 100 e 125 cc; 9, CIRCUITO DI MOTTA DI LIVENZA (TV) - Gara naz. cl. 100 e 125 cc; 9, AUTODROMO MAGIONE (FG) - K 250 - Prova Campionato Italiano; 9, PISTA DEL MARE - Fano - Prova unica campionato Italiano cl. 125 cc. 2. categoria; 9, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - Gara nazionale cl. 100 e 125 cc; 9, CIRCUITO DI S. MARIA COLONICA - Prato - Nazionale cl. 100 e 125 cc; 9, CIRCUITO DI LEONESSA (RI) - Gara nazionale cl. 100 e 125 cc; 9, MONACO (Germania) - Prova unica Campionato d'Europa a squadre; 16, PISTA D'ORO - Roma - Prova unica Campionato Italiano cl. 100 cc. 3. categoria; 16, PISTA AZZURRA - Jesolo - Gara nazionale cl. 100 e 125 cc; 16, PISTA GIALLA - Giulianova - Gara nazionale cl. 100 e 125 cc; 16, PISTA OTTAVA - Sassari - Gara ch. cl. 100 cc. 3. Prova Camp. Reg.; 16, AUTODROMO VALLELUNGA - Roma - K 250 Prova Campionato Italiano.

Nel TROFEO dei PAESI LATINI

Doppio trionfo per i cadetti a LISBONA

LISBONA - La prima uscita ufficiale della rappresentativa nazionale giovanile è stata coronata da una eclatante vittoria. A Lisbona, in Portogallo, era in programma il tradizionale Trofeo dei Paesi Latini, riservato alle rappresentative ufficiali del Portogallo, Francia, Spagna e Italia. L'occasione era buona sia per saggiare il valore dei nostri più giovani piloti, ma più che altro per dare inizio alla loro assuefazione in un clima agonistico di più contenuto sportivo.

La rappresentativa italiana era formata dai tre più promettenti giovanissimi, cioè da Edy Cheever, Roberto De Angelis e Felice Rovelli, rafforzata da Oscar Sala e Gabriele Gorini per ogni evenienza. E' stato naturalmente un trionfo sia di squadra che individuale. I nostri hanno vinto tutto quello che era possibile lasciando agli attoniti avversari solo le briciole di un monte premi favoloso, ma quello che più preme mettere in rilievo è la constatazione che la nostra rappresentativa dei giovani avrebbe vinto anche senza l'apporto, inutile dire determinante per il trionfo a mani basse, di Oscar Sala e Gabriele Gorini.

TROFEO DEI PAESI LATINI - Riservato alle rappresentative Nazionali - Lisbona 19 agosto 1973.

LE CLASSIFICHE: 1. Italia (Cheever, De Angelis, Rovelli, Gorini Sala); 2. Francia; 3. Portogallo; 4. Spagna.

Si svegliano le «notturne»

PARMA - La penultima gara in notturna di Parma ha registrato una decisa ripresa non solo, ma anche dato vita a gare più vivaci, più agonisticamente valide e sportivamente interessanti. Infatti Gabbiani, Scarabelli, Natali e Mazzola ad eccezione di Rovelli, che hanno scosso la stagnante supremazia dei vari Santini, Masini e Montanari nelle rispettive classi e categorie.

Gabbiani, nella prima categoria, una volta tanto meno precipitoso ed irruente del solito, ha disputato due magnifiche gare a ritmo crescente tenendo a bada un Santini che è tutto dire specie sul tracciato di S. Pancrazio. C'era poco però da fare contro un Gabbiani così in stato di grazia. E' un vero peccato che il ragazzo riesca a trovare così di rado una giornata positiva. Pasquali e Maestri hanno concluso due gare oneste e senza pretese, mentre Giugni non era al pieno delle sue condizioni. Stessa musica per Scarabelli in seconda categoria, che per rompere la serie di vittorie di Masini, ha dovuto ricorrere ad un impegno superlativo sotto ogni punto di vista, anche perché oltre Masini erano in attesa e buoni pretendenti Bernini e Bernazzoli oltre che Zani e Lotteri giunti tutti nell'ordine, ma distaccati solo di frazioni trascurabili.

Come già detto Rovelli si è ripetuto in terza categoria imitando il suo solito modo di vincere partendo in testa e conducendo sino alla fine, limitandosi a controllare il più diretto rivale che per l'occasione era Gianniberti. Più staccati Sassi, Borella e Ravaglia.

Nella 1. categoria della 125 Mazzola che sta conducendo una stagione agonistica alternata agli impegni militari, ha dato un dispiacere all'ormai vittorioso Vitali, che ha così conosciuto una scottante sconf

fitta anche perché ha trovato in Mazzola e nel mezzo da questi condotto alla vittoria, pane per i suoi denti. E' una sconfitta che deve far meditare Vitali, vicini come siamo agli appuntamenti tricolori. Alle loro spalle Silvestri che non ha potuto minimamente interferire nell'accesso

Natali, nella seconda categoria della stessa classe, dopo un periodo di magra è tornato a vincere non senza però aver penato per contenere l'azione di Volta che è stato il suo antagonista più diretto. Alle spalle dei due attori un gruppo di piloti che conducendo una gara senza risparmio per le posizioni di rincalzo, hanno evidenziato la necessità per il prossimo anno di sfoltire la categoria.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 - 1. cat.: 1. Gabbiani; 2. Santini; 3. Pasquali; 4. Maestri; 5. Alfieri E. Cl. 100 - 2. cat.: 1. Scarabelli; 2. Masini; 3. Bernini; 4. Bernazzoli P.; 5. Zani. Cl. 100 - 3. cat.: 1. Rovelli; 2. Gianniberti; 3. Sassi; 4. Borella; 5. Ravaglia. Cl. 125 - 1. cat.: 1. Mazzola; 2. Vitali; 3. Silvestri; 4. Carrara; 5. Cavaciuti. Cl. 125 - 2. cat.: 1. Natali; 2. Volta; 3. Zucchelli; 4. Gardoni; 5. Biancalani.

GABBIANI insiste a PARMA

PARMA - E' stato ancora Gabbiani, la soubrette del karting al vertice, di scena nell'ultima delle notturne a Parma. E' un periodo di grazia del più discusso pilota italiano, che evidentemente, messa la testa a partito, annusa aria di campionato e... forse un posto nel sestetto dei piloti per il Campionato del Mondo a Nivelles nel Belgio. Ha piegato ancora una volta senza mezzi termini ed in modo lineare sia Santini che Pasquali. Specie Santini accusa, non certo con disinvoltura, questa offensiva di Gabbiani e proprio sul fine stagione. Non in perfetta forma neanche Giugni che aveva fatto ben sperare.

Anche Masini, nella seconda categoria, accusa un periodo di calo. Bernazzoli infatti che sta conducendo un ottimo finale di stagione, ha conseguito la sua seconda vittoria a dimostrazione del suo crescere agonistico. Il ragazzo sembra che si sia liberato di qualche complesso ed ora marcia a pieno ritmo. Bertolini, Scarabelli e Raimondi, tutti piloti adusi a vincere, sono finiti nelle retrovie.

Sassi, nella terza categoria, venuto a mancare per avaria nella seconda manche Ravaglia, ha vinto meritatamente con alle spalle l'eterno secondo Gianniberti. Più lontani troviamo Bertolini e Passerini.

Una sorpresa, che però fa testo, specie come siamo vicini ad impegni di Campionato ed in campo internazionale, la seconda sconfitta di Vitali nella 125 cc. Fa testo perché il pilota che l'ha battuto

per ben due volte a Parma nell'ultima notturna, è del calibro di Cavaciuti, cioè uno dei più forti del momento. Forse Vitali accusa, proprio nel finale, il peso di una stagione agonistica troppo intensa. Sarebbe un vero peccato per il fanese.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 - 1. Cat.: 1. Gabbiani; 2. Santini; 3. Pasquali; 4. Coperchini; 5. Alfieri E. Cl. 100 - 2. Cat.: 1. Bernazzoli P.; 2. Masini; 3. Bertolini; 4. Bernini; 5. Zani. Cl. 100 - 3. Cat.: 1. Sassi; 2. Gianniberti; 3. Ravaglia; 4. Bertolini; 5. Passerini. Cl. 125 - 1. Cat.: 1. Cavaciuti; 2. Vitali; 3. Silvestri; 4. Neri G.; 5. Levie. Cl. 125 - 2. Cat.: 1. Zucchelli; 2. Natali; 3. Volta; 4. Boldrin; 5. Gardone.

Ipoteca tricolore di IDER (K250)

MAGIONE - Italo Ider a Magione con la sua terza vittoria consecutiva ha messo una seria ipoteca sul titolo nazionale a tutto danno del bolognese Massimo Buratti, che anche sull'autodromo umbro si è presentato a corto di allenamento, e con un propulsore non al meglio.

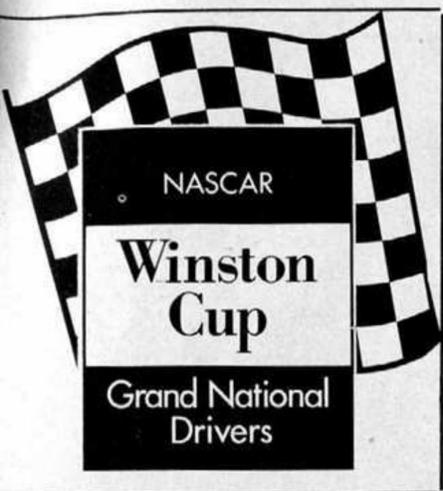
I tempi di qualificazione avevano fatto pensare ad un duello ravvicinato tra i due, ma si era appena partiti e non ancora compiuto il primo giro, che Ider filava già tutto solo seguito a distanza dal bolognese.

Un distacco che è aumentato giro per giro e che era irrimediabile quando Buratti si è dovuto fermare per avaria all'accensione. Neanche i punti di un secondo posto pertanto per Buratti. Gli impegni della Formula Italia e del K 250 si condizionano ed i risultati sono quelli che sono. Una stagione amara in sostanza per Buratti, al quale dare il consiglio di puntare tutto sul K 250 per riprendere in mano le redini è anche un augurio. Scomparso Buratti si è insediato in seconda posizione il barese Paolo Ghergo, particolarmente nervoso a Magione. Ottime le prestazioni dell'avellinese Losco che migliora di gara in gara e di Migliorini. Sfortunato come sempre Franzoso.

Strano mondo però quello dei piloti della Formula 4. Dopo aver tanto protestato ed ottenuto di gareggiare sugli autodromi, si fanno notare solo per la pochezza della partecipazione, mettendo così in forse una nuova stagione agonistica 1974.

Se alla congenita carenza, della mancanza d'interesse costruttivo dei mezzi, si aggiunge il disinteresse e l'apatia dei piloti, alla Formula K 250 non resta che il funerale. Speriamo che questa constatazione trovi smentita con le prossime gare.

LE CLASSIFICHE: 1. Ider; 2. Ghergo P.; 3. Losco; 4. Ghergo A.; 5. La Russa; 6. Migliorini; 7. Buratti.



SPECIALE PER AUTOSPRINT

TALLADEGA - La cittadina di Anniston, incastonata nel cuore dell'Alabama, è collegata con Talladega da una « Highway » meravigliosa e veloce. Quindici chilometri di strada che fiancheggia alberi verdi e colline dal terreno rossastro, poi l'autodromo di Talladega, la pista che tra non molto diverrà la « grande mamma » dell'autodromo di Daytona.

Anniston è un complemento necessario per Talladega. Numerosi « motels » « Ramada Inn » ed « Holidays », accolgono migliaia di « fans » che giungono da sette stati vicini, collegati da autostrade che fanno arrossire di vergogna le dilapidate e sconnesse « highway » di New York. Di giorno Anniston è una ridente cittadina laboriosa, fresca e scintillante, pulita come una città olandese. Di notte, mille insegne luminose la rendono una immensa lampadina. I piloti, i « fans » affollano allora la « pizzeria » Pasquale, unico richiamo a quella che potrebbe essere la cucina « made in Italy ». E poi centinaia di rivendite di macchine usate, tutte pulite, lucide, invitanti, che fanno parte del processo economico della cittadina.

Dicono che Anniston sia diventata un centro importante negli ultimi tre anni, da quando Bill France scelse la zona di Talladega per scavare con i cucioneri alberi e terreno, creando un vero e proprio gioiello da far invidia ai migliori percorsi automobilistici del mondo. A differenza degli altri circuiti, la zona circostante la pista è coperta di ghiaietta ed asfalto, piazzali e tunnel consentono l'entrata ed uscita con rapidità sorprendente. Il tutto si adagia su una estensione di 2000 acres di terreno, molto del quale l'anno prossimo verrà adibito a night club, campo per golf e tennis. Di fianco gli uffici stampa, quello di Bill France e Jim Foster, Vice Presidente e direttore delle relazioni pubbliche e uffici vari.

lo potrebbe essere per molti organizzatori, costato 5 milioni di dollari è stata interessante, istruttiva, quasi (e lo potrebbe essere per molti organizzatori europei ed americani), perché ci ha dato modo di osservare di cosa è capace la mente di un uomo che 25 anni fa « creava » una categoria sportiva automobilistica, formava la sua Federazione, ed in questo periodo di tempo faceva assurgere in una posizione di riguardo le macchine « stock » che altrimenti non sarebbero mai arrivate a tanto. Bill France le creò nella sua mente fervida, lo sviluppo, le plasmò ed oggi — in coppia col figlio — le cura amorevolmente nonostante la sorpassata sessantina di primavera.

Ci aveva invitato ad Indianapolis ad assistere alla 500 Miglia Winston qui a Talladega ed accettammo con piacere l'invito che ci ha consentito, così, di mostrare ai nostri lettori un panorama di quello che è il più grande autodromo del mondo, posato sul più piccolo centro degli Stati Uniti: Talladega.

Indubbiamente, senza l'autodromo, Talladega sarebbe stata ricordata come Tallagoosa o un altro centro dello stato governato da George Wallace, ma la mano di Bill France, nato a Washington, ha mutato il volto della carta geografica dell'Alabama. Per chi non conosce i veri volti dell'America, il nome di Talladega potrebbe suonare come un centro abbandonato da Dio, mentre, invece, proprio qui si conosce il vero volto degli USA, con tutte le sue caratteristiche, i suoi controsensi, le sue note liete.

La nota predominante è la gentilezza della sua gente, semplice, dal dialetto spesso incomprensibile, affabile e premurosa. Ripensando al calderone umano di New York, si ha la sensazione di vivere in un altro continente.

Lo speedway

E' lungo 2,66 miglia ha la forma di un triangolo a curve ampie ed i banchi a 33 gradi che fanno del percorso il più veloce degli Stati Uniti.

E' asfaltato ed ha, ad ogni curva, un pallone arancione, simbolo della Benzina « Union 76 » usata per le vetture, nel cui interno si piazzano tre direttori che controllano gli eventuali incidenti e irregolarità. Verso la prima curva c'è la tribuna centrale con a fianco la tribuna stampa, la più moderna ed aggiornata che si possa pensare. Quindici telefoni, dieci « telecommunication » che prendono il posto del telex ed un paio di telex. Aria condizionata, caffetteria, ed una visuale completa della pista.

In un'altra stanza il reparto radio trasmettente che irradia la cronaca di tre esperti radiocronisti in 18 stati e quindi il reparto elettronico, per la segnalazione delle posizioni sul grande quadro luminoso posto al centro della pista. Dappertutto ordine e pulizia ed una cooperazione da parte degli addetti indescrivibile. Nei prati interni e circostanti il « camping place » dove i giovani sostano le loro « roulettes », macchine e tende limitandosi a sporcare il minimo possibile.

La CATEGORIA STOCK è quella che i giovani americani seguono più da vicino. Sono, del resto, le vetture normali che le varie ditte di Detroit mettono sul mercato ogni anno e che, logicamente, subiscono varianti tecniche che costano spesso anche 25 mila dollari. In base al nuovo regolamento, quest'anno tutte le vetture che partecipano al campionato NASCAR hanno un motore di « 427 cubic inches » e con un carburatore che ha ridotto il foro d'ammissione del carburante onde ridurre la velocità. Ma, come dice Petty, questo non è un motivo capace di far ridurre la velocità. C'è la misura

della « camme in testa », la grandezza dei pistoni ed altre caratteristiche che, naturalmente, fanno di una vettura il prototipo migliore e superiore.

Il rettilineo delle tribune centrali è di 1300 metri, quello parallelo è di 1200, i muretti di protezione sono di un metro e mezzo alti, mentre un secondo muretto di un metro è situato tra le tribune ed il primo muro. I posti a sedere nelle tre tribune situate lungo la pista sono 69.500, mentre nel prato interno 70 mila spettatori possono trovare posto e vedere comodamente la gara da qualsiasi punto. Nell'interno vi è anche un tracciato che serve per le corse di motociclette (una grande gara avrà luogo il 2 settembre prossimo).

Mister France scherzosamente dice che, se si prende il circuito di Daytona e lo si adagia al centro del « Talladega », vi rimane ancora molto spazio a disposizione. Lungo il percorso sono scagliati 15 autofurgoni antincendio, 18 ambulanze con 50 infermieri e dottori, due elicotteri, mentre all'esterno ed interno cento mila macchine possono parcheggiare comodamente. Il record di qualifica su questo triviale appartiene a Bobby Isaac che nel 1970, su Dodge 1969 girò alla media di 199.658. Il tempo di qualifica di Bobby Allison, quest'anno è stato di 187.064, con carburatore ridotto.



Un quartetto alla ricerca delle migliori: Allison e Cale Yarborough su Chevrolet

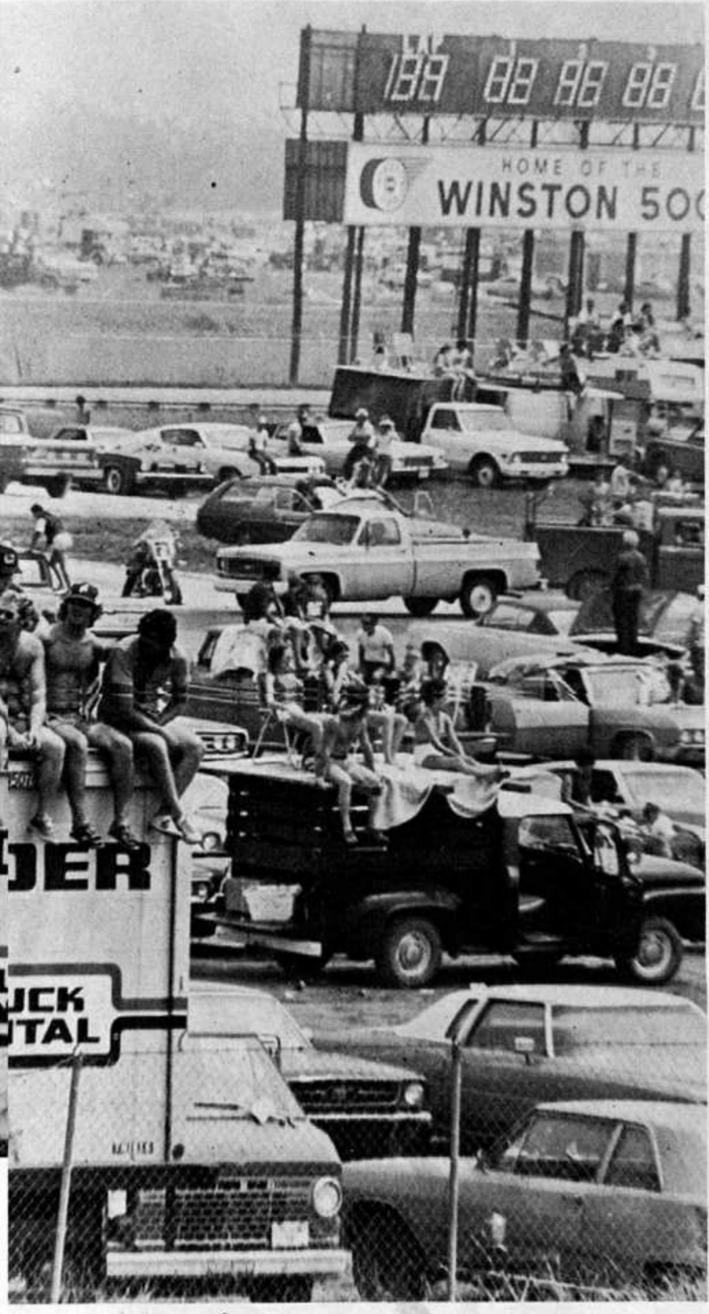
Il vincitore della gara di Talladega, Brooks sorride raggiante abbracciando la coppa



Sopra, miss Talladega, Carol Evans con la rituale fascia posa assieme a una damigella



Sopra a sinistra, i fans dei vari idoli locali trovano posto ovunque: a destra, Joe Frasson con enorme sigaro scherza con Richard Petty prima del via per la gara che lo vedrà grande protagonista



Sopra a sinistra, i fans di Allison attendono il via schiacciando un pisolino; a destra, l'unico alettone consentito; sotto a sinistra, lo strano pulisci-vetro per i cristalli; a destra, i fratelli Woods campioni di velocità ai boxes eseguono con grande rapidità un cambio di ruote a una vettura del lotto



Sopra a sinistra, i fans di Allison attendono il via schiacciando un pisolino; a destra, l'unico alettone consentito; sotto a sinistra, lo strano pulisci-vetro per i cristalli; a destra, i fratelli Woods campioni di velocità ai boxes eseguono con grande rapidità un cambio di ruote a una vettura del lotto



Sul medesimo tracciato la giovane pilota Paula Murphy, della scuderia STP, nel 1971 su Plymouth ha stabilito il record mondiale femminile di 171.499 miglia orarie. L'impianto elettrico comprende tra l'altro 120 mila metri di cavi sotterranei.

Anche i grossi alettoni posteriori sono stati aboliti. Tutti, indistintamente, hanno solo una piccola lingua di metallo di 4 centimetri posta ad una data inclinazione in coda, ed una lamiera a mo' di « spoiler » sotto il radiatore. Eliminato l'appendice di stabilizzazione, i meccanici hanno dovuto lavorare sulle sospensioni e sulla carrozzeria. Ma, stando ai risultati ottenuti sino ad oggi, questa variante sembra non abbia influito molto sul rendimento della macchina. Tuttavia, Bill France è del parere che cercando di apportare una innovazione o correzione generale, si potrebbero avvicinare tutte e 50 le macchine in gara ad un livello di eguaglianza.

Molti piloti non hanno accettato quest'ordine con immenso piacere. Primo Richard Petty, il pilota milionario, figlio del grande corridore delle stock Lee Petty. L'asso ingaggiato l'anno scorso da Andy Granatelli per la STP, pagato un milione di dollari, protestando nel suo dialetto del sud dice che nel 1974 dovranno essere rivedute molte cose.

« La categoria stock, per fortuna, ha il minor numero di incidenti e morti grazie ad una infinita serie di precauzioni tecniche. La gabbia tubolare, per

BILL FRANCE ad **AUTO SPRI NT**

«In febbraio a Daytona preferirei far svolgere una 6 ORE per le GT.»

A sinistra, Bill France presenta gli ospiti prima del via; a destra, il velocissimo ovale di Talladega (foto Manocchia)

TALLADEGA - William Henry Getty (Bill) France è nato a Washington. Gioviale, democratico, sportivo, ha il sorriso sulle labbra che invita alla conversazione. La nostra intervista ha luogo nella sua camera del «Ramada Inn» di Anniston alle 18, prima della cena. Mister France («Chiamami Bill, per favore» mi dice) sta vestendosi.

«Ti dispiace se conversiamo mentre mi vesto? Mi darai modo di riflettere sulle domande.»

— Quali sono le relazioni tra la USAC e la NASCAR?

«Direi ottime, anche se siamo avversari, ma cerchiamo comunque di rendere questo antagonismo più leggero possibile. Comunque in questo settore noi compiamo un miglior lavoro e non accettiamo di buon cuore certe cose che essi fanno. Innanzitutto la USAC e la Formula uno dovranno costruire macchine più sicure, altrimenti saranno loro a distruggere l'automobilismo.»

— Questa riduzione del carburatore perché è stata adottata?

«Prima di tutto, per ridurre la spesa di costruzione delle macchine. Avendo un motore di 427 cubic inches, non si «brucia» più facilmente. Prima in una gara da 15 a 20 motori (di 12 mila dollari l'uno) andavano in fumo. Ora questa lacuna è ristretta. Inoltre cerchiamo di limitare la velocità per la sicurezza dei piloti soprattutto, anche se si perde un po' dello spettacolo.»

— Prevede qualche cambio per il 1974 circa i modelli di macchine?

«I costruttori stanno studiando di ridurre a 350 cubic inches i motori del 1974, ma ciò non vuol dire che le medie scenderanno di molto. Ad ogni modo noi siamo per una ulteriore riduzione. Le nostre macchine, come saprai, sono molto sicure.»

Hanno il «cage bar» la gabbia di ferro tubolare che protegge per il 90 per cento il pilota coinvolto in un incidente, abbiamo portato il peso a 3100 libbre per «rallentare» la velocità e rendere la vettura più sicura in caso di impatto. Se nella formula 1 portassero il peso dei bolidi a 2000 libbre ed anche più, forse si verificherebbero meno fatalità.»

— Chi è stato il più grande pilota nella categoria Stock, in questi 25 anni di vita?

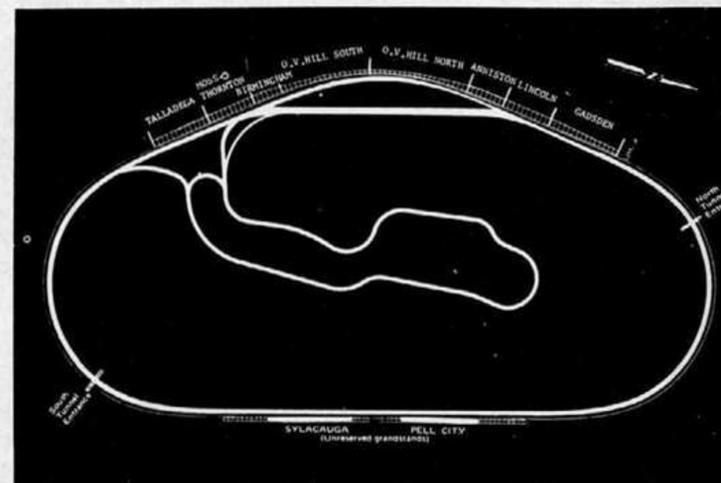
«Fireball Roberts, poi Lee Petty (padre di Richard Petty) e Joe Weatherly. Comunque, ogni tanto sopraggiunge un periodo che lancia un altro pilota migliore.»

(Bill France non vuol emettere giudizi circa i piloti odierni per non offendere qualche grosso nome. n.d.r.)

— Ora mister France, parliamo di noi, dell'Italia, della Ferrari, di Merzario. A lei la parola.

«Comincio col dire che il mancato intervento dello scorso anno di Ferrari a Daytona mi dispiacque moltissimo. Ferrari è stato ed è tuttora per me il supercostruttore sportivo. Tuttavia, non potevamo uscire fuori dei binari dando un ingaggio superiore alle macchine di Maranello senza creare malumori ed incidenti... finanziari. Spero tanto di avere le Ferrari a Daytona il prossimo febbraio perché con Ferrari in pista c'è spettacolo. Personalmente preferirei far svolgere la 6 Ore riservandola alle vetture GT anziché prototipo, poiché sono più numerose e, se per disgrazia tre o quattro bolidi si ritirano, restano le vetture piccole e lo show perde di attrazione. Capita, e lo sappiamo, che le prototipi si azzuffano si ammazzano e le GT vincono le gare.»

«A proposito di Merzario rimangono le promesse fatte. Il pilota ferrarista potrà correre in qualsiasi momento dell'anno, sempre che Ferrari glielo consenta. Qui Merzario potrebbe far fortuna...»



finanziariamente parlando. «We love Arturo» (sic: Noi amiamo Arturo). E' un grande pilota e lo seguiamo attentamente attraverso «AUTOSPRINT» che, mi sia permesso di dirlo apertamente, è una gran bella rivista. Indubbiamente la migliore che circoli sui mercati mondiali.

«Granatelli è molto interessato e me lo ha riconfermato in più occasioni. Basterà che lo «sprinter» dica di sì e noi gli apriamo le porte. E non mancherebbero altri «sponsor», questo è certo. Comprendo che per gli europei la Formula uno è tutto, ma la gloria finanziaria la si conquista qui. Tutto dipenderà, quindi, da come sarà legato col contratto. Temo che Ferrari non gli consentirà di gareggiare e sarebbe un peccato.»

— Lei sa che Bignotti è interessato a Merzario per Indy...

«Con motore Ferrari? E' quanto stiamo attendendo da anni. Sarebbe il più grosso colpo che Maranello potrebbe compiere. Poiché Ferrari tuttora costruisce il più bel motore che l'automobilismo ricordi.»

— Allora, mister France, lanci un appello all'ing. Ferrari.

«Caro Ferrari, mandaci Merzario insieme ad un motore per Indy. Sarebbe il più grande «exploit» che avresti potuto compiere durante la tua brillante vita di costruttore.»

— Quale è stato il momento più importante della sua carriera a Daytona?

«Quando abbiamo corso la prima 500 miglia stock nel 1959. Un momento indimenticabile.»

Bill France ora è pronto per uscire ed ha detto tutto o quasi tutto quello che intendeva dire. Lo ringraziamo ed usciamo. Ci aspetta una caratteristica pietanza locale «Ham western style» (Prosciutto stile western.) Veramente saporoso.



posizioni: da sinistra, Langley, Ulrich, Alche porta sul fianco il numero 11



Sul rettilineo centrale, lanciati ad altissima velocità Marthy Robbins la spunta su Dean Dalton. Il noto cantante folk non avrà fortuna



Lavoro febbrile al box di Bobby Allison: i meccanici stanno smontando una ruota mentre altri eseguono rifornimenti rapidissimi

esempio, protegge il pilota che altrimenti rimarrebbe incastrato nei rotami, il serbatoio posteriore e a sinistra diminuisce il numero degli incendi in caso di urto, ma abbiamo bisogno di più potenza. Per vincere su questi circuiti ci vuole potenza, dice Petty.»

Interviene FRANCE: «Velocità, sì, spettacolo, ma sicurezza sia dei piloti che degli spettatori, questo è il nostro primo intendimento. I dirigenti della NASCAR stanno studiando varie innovazioni molto efficaci che faranno di questa categoria tra le più sicure e veloci. Ci vuol tempo e pazienza.»

L'impressione che abbiamo provato assistendo alla 500 miglia Winston è che, in fatto di velocità, le stock car ne hanno da vendere. Grazie al loro stile di correre, inseguendosi attaccati l'un con l'altro, la «speed» non manca. L'eliminazione dei silenziatori e del resto del tubo di scarico danno maggiore potenza alla macchina che passano emettendo rumori laceranti.

E' tutto un modo di correre, apparentemente spericolato, tecnico, unico che richiede oltre ad una resistenza enorme, anche un occhio e riflessi eccezionali.

I piloti del Sud

Il 90 per cento dei piloti della NASCAR sono del sud. «La NASCAR è nata nel sud e deve rimanere tale», afferma Cale Yarborough il quale si alterna a corse tipo USAC (Indy). «I po-

Una proposta clamorosa del manager americano

«Sono disposto a costruire la nuova MONZA!»

TALLADEGA - Bill France, nella sua intervista ci ha detto anche qualcos'altro. Abbastanza clamoroso, perciò lo riferiamo a parte. Ecco quanto: «Ho saputo dei guai di Monza. E mi dispiace, perché, per me è una pista - simbolo!»

Poi France esplode: «Che ne diresti se costruiamo in Italia un autodromo quasi simile a questo di Talladega? Credi che le autorità mi darebbero il permesso? Basterebbero, quattro milioni di dollari?» Ora è France che mi intervista...

— E dove vorrebbe costruirlo?

«Ovunque ci sia spazio e possibilità. Anche vicino a Monza, o a Imola. Ma non vorrei cozzare con gli interessi degli altri esistenti. Comunque sarei disposto ad entrare in società con qualcuno e costruire un vero moderno, meraviglioso autodromo in Italia. Un giorno, chissà che non si possa correre gare stock o USAC su quel circuito!»

La proposta è partita. Bisogna vedere quale reazione si avrà ora negli ambienti automobilistici italiani.

chi avversari del nord non hanno via d'uscita. Se competono, vengono stracati.»

Forse, soltanto assistendo a queste gare si nota ancora un certo antagonismo nazionalistico fra il Nord e Sud. Le stesse bandiere della Confederazione, il fatto che a fianco della bandiera americana viene issata quella della Confederazione sudista, fanno capire che, malgrado il processo democratico d'integrazione, i sudisti sono rimasti ancora avversari ideologici degli «Yankees» del nord.

Naturalmente Bill France non la pensa così e cerca di nascondere questa rivalità affermando che, spesso, i piloti della NASCAR vanno a competere con quelli della USAC — stock car — come a Pocono ecc., per dimostrare che i resti della guerra civile sono scomparsi completamente.

Questo «complesso», però esiste soltanto nella «track». In pista i sudisti sono dei fratelli, tengono a distanza quelli del nord, ma una volta finita la corsa, il cittadino del «deep south» ridiventa il fratello dello «yankees». Forse questa psicosi nazionalistica, questa belligeranza che potrebbe farci ricordare la diversità tra il Nord e Sud Italia rendono l'atmosfera di una corsa ancor più interessante.

«C'è una certa lega tra voi? — ho chiesto a Marty Robbins, il cantante «folks» e pilota — allorché siete in pista contro un avversario del nord? Insomma, se vi capita, lo tagliate fuori, lo ostacolate?»

«Niente affatto. Per noi un pilota vale l'altro. Sono uomini come noi, sono americani ed ormai questa discrepanza di razza e colore è finita in America.»

Ad un osservatore estraneo non sfugge un dettaglio molto favorevole. Sia nei box che nel garage, sia con i piloti che con i dirigenti della NASCAR si avverte un'atmosfera di fraternità. Gentilezza, anche nei momenti tesi di una gara, comprensione e cooperazione superiore a certi altri posti ed altre gare diverse; e ciò fa piacere.

Noi che credevamo di trovare un divario tra gli americani del sud e l'Italia ed in genere gli italiani, ci siamo ricreduti allorché abbiamo constatato la nostra Patria ed i suoi cittadini, i suoi maccheroni, pizza, Ferrari, scarpe, vestiti ecc., vengono tenuti nella massima considerazione. L'atmosfera che regnava ai tempi del film di Anna Magnani e Marlon Brando in «Rosa tatuata» è finita, è scomparsa decisamente per far posto ad una vita più bella, più umana e meno misera.

«Se avessi constatato — dice France — che in Alabama vi fossero inibizioni, contraddizioni razziali e religiose, non vi avrei speso un soldo. Invece, come vedi, ho costruito un autodromo modello sul quale, spero, un giorno Arturo Merzario verrà a correre con onore.»

Lino Manocchia

L'USAC (a differenza della CSI e delle altre organizzazioni europee) ha reagito più esemplarmente alle esigenze di SICUREZZA

Serbatoi cellulari antifiamma anche per INDY



LOUISVILLE - Siete interessati nell'acquisto di una vettura Indy da Parnelli Jones? Ora questo è possibile. Il tutto costa 75.000 dollari (circa 40 milioni di lire) ancora con la scritta della Viceroy: dettagli e particolari si trovano su opuscoli che descrivono la nuova campagna di lancio impostata dalla ditta americana di sigarette. Le macchine, ce ne sono tre disponibili, sono state pilotate la stagione scorsa dai due trionfatori di Indianapolis, Al Unser e Mario Andretti: erano state disegnate da Maurice Phillippe, inglese (disegnatore tra l'altro della Lotus campione del mondo) e costruite in California da Parnelli Jones e dal suo partner Vel Miletich.

Parnelli, descrivendo la vettura, ha sottolineato diverse caratteristiche, quali:

- Basso chilometraggio, « sono state guidate solo qualche domenica... », non più di 4000 km per macchina.
- Ottimo rodaggio, portato a termine da due dei migliori piloti del mondo.
- Fantastiche misure di sicurezza, come cinture a sei punti, sedili avvolgenti, roll bar, volante imbottito, serbatoi speciali e un sofisticato insieme di sospensioni che garantiscono una guida particolarmente precisa (la

macchina può fare curve a 250 all'ora... come ad Indianapolis).

- Gas di scarico particolarmente puliti, dal momento che la macchina consuma un carburante senza fossili a base di alcool.

Ci sono però anche dei fattori negativi, da tener presente:

- Le macchine non rispondono certamente al momento di crisi dei carburanti, dal momento che fanno 1 km con 3 litri di carburante.
- Ormai sono fuori garanzia: noi garantiamo che le macchine sono efficienti, ma esse saranno vendute « così come sono » con i loro difetti di base.
- E poi c'è un solo sedile, quello del pilota. Non vi è posto per altri passeggeri.

Così, per una quarantina di milioni, con tutta la scritta Viceroy, Parnelli Jones garantisce di poter fornire a un compratore qualificato una macchina completa, con un motore Drake-Offenhauser turbocompresso da 900 cavalli.

Il tutto viene a costare 55 dollari per libbra, più le tasse.

INDIANAPOLIS - « Nel 1974, Indianapolis sarà umanizzata, avrà un cuore, un'anima, sarà insomma una corsa d'automobili che gli spettatori potranno ammirare senza temere che la morte possa raggiungerli al di là del muretto di protezione ».

Così Dick King direttore della USAC ha detto ad AUTOSPRINT al termine della terza riunione che ha avuto luogo ad Indianapolis. I « meetings » erano stati organizzati onde studiare le riforme da apportare a tutto il sistema competitivo della supercorsa che quest'anno è stata funestata da incidenti vari.

« Innanzitutto lavoreremo onde prevenire incendi a causa di urti e la commissione ha già varato una serie di innovazioni », ha spiegato King.

Una di queste è l'applicazione di un serbatoio di sicurezza. È stato esaminato attentamente il serbatoio « Autodelta » dell'ing. Chiti e quindi quello del prof. Harry Roberston della università dell'Arizona, che sembra abbia ricevuto il massimo dei suffragi della commissione della USAC.

Il serbatoio scelto consiste in un apparato di gomma durissima munito di cellule innestate in un alveare di altre cellule, le quali si schiudono automaticamente in caso di urto; il tutto racchiuso in una gabbia di metallo spessa 10 centimetri.

Questo « total fire controll system » ovvero controllo completo del sistema del carburante è applicato anche in alcuni aerei caccia jet dell'aviazione americana e alla prova dei fatti è risultato positivo al 98 per cento. Inoltre è collegato col sistema di carburazione in maniera tale da essere distaccato completamente dalla scocca mediante una leva posta sull'abitacolo.

Sino allo scorso « Memorial day » il quantitativo di carburante consentito era di 75 galloni (circa 300 litri), ma dopo la morte di Sede Savage e Art Pollard, il numero dei litri era stato ridotto a 160 mentre ora, approvato dalla commissione, il totale è salito a 200 litri. Il rifornimento al box verrà effettuato alla sinistra del pilota eliminando così l'esistenza al box di un secondo meccanico impegnato con la pompa del carburante.

La commissione, inoltre, ha stabilito di piazzare sulla pista un reparto controllo con « dinamometri » capaci di controllare e ridurre la velocità dei bolide, senza ridurre la resistenza e rendimento del motore.

Secondo King, nel 1974 la velocità dei bolide di Indy verrà ridotta di circa

20 miglia. « Ciò non toglierà nulla allo spettacolo, — ha affermato il direttore della federazione americana — anzi consentiremo ad un numero maggiore di macchine di finire la corsa. Nel passato su 33 bolide si e no 12 finivano la gara del milione di dollari ».

Inoltre è negli intendimenti della USAC di consentire a macchine « aspirate » di competere con quelle azionate da turbo compressore. Questo sistema è stato ripreso favorevolmente in esame da parte dei dirigenti, alcuni dei quali sembrano intenzionati ad abolire il « turbo » onde consentire una più vasta partecipazione anche da parte europea. Questo è un sintomo indicativo che potrebbe far pensare ad una eventuale « fusione » in un prossimo futuro della formula uno e quella USAC, fusione ventilata e appoggiata da diversi costruttori e piloti americani.

Ultima innovazione — almeno per ora — è quella riguardante l'abitacolo che verrà arricchito di una gabbia tubolare molto più resistente e molto più alta in prossimità della testa del pilota.

Se dal mattino si può predire una giornata luminosa, Indy, nel 1974, potrebbe tornare ad essere la corsa delle corse, lo spettacolo senza pari. E quando la commissione chiuderà definitivamente il libro delle innovazioni (comprese quelle riguardanti il circuito) Indy la bella apparirà più avvincente che mai.

I. m.

Si è appannata in F. 5000
la «stella» di SCHECKTER

Di mezzo minuto REDMAN su DONOHUE

ATALANTA - Brian Redman ha interrotto ancora la serie di vittorie del sudafricano Jody Scheckter vincendo la penultima tappa della L. M. Continental dinanzi ad uno scatenato Mark Donohue. La gara è stata dura e combattuta ed i 45 mila spettatori, letteralmente abbrustoliti da un sole equatoriale, hanno assistito ad uno dei più entusiasmanti duelli automobilistici, protagonisti Donohue, Gethin e Scheckter.

Lungo il percorso di 2,53 miglia, con oltre 10 curve a gomito (30 giri pari a 75 miglia) Redman non ha concesso agli avversari di riguadagnare il distacco ottenuto dopo il terzo giro e si è permesso di dare 28 secondi all'ex vincitore di Indianapolis che con la sua Lola Sunoco ha fatto vere e proprie acrobazie.

La vittoria ha fruttato a Redman 15 mila dollari nel totale dei

premi elargiti durante le precedenti tappe della Continental 5000, pari a 85 mila dollari. A Donohue, invece sono andati 8.500 dollari dei 50 mila in palfo.

La prossima ed ultima tappa valevole per il campionato si correrà il 3 settembre prossimo sul triviale di Pocono. Alla vigilia Brian Redman aveva guadagnato la prima posizione di partenza girando in prova alla media di 120.356 miglia orarie.

CONTINENTAL 5000 L.M. ATLANTA - GEORGIA.

LA CLASSIFICA

1. Brian Redman (Lola) alla media di 116.958 miglia orarie; 2. Mark Donohue (Lola Sunoco) a 28"; 3. Peter Gethin (Chevron); 4. Jody Scheckter (Trojan); 5. John Woodnor (McRea); 6. Steve Pieper (Lola) ad un giro; 7. Gordon Meffert (McRea) a due giri; 8. Tony September (McLaren); 9. Evan Noyes (McRea); 10. John Gunn (March).

Per i due grandi appuntamenti di settembre ecco le agevolazioni per i lettori e soci

Sconti **AUTOSPRINT** autodromi

IMOLA-500 Autosprint

16 settembre

Il terzo appuntamento della collaborazione in atto fra AUTOSPRINT e AUTOMOBILE CLUB BOLOGNA cadrà esattamente in una data molto importante per la nostra pubblicazione: il 16 settembre, infatti, mentre sulla pista dell'autodromo di Imola ancora si rincorreranno le vetture in gara; i nostri redattori staranno preparando quello che sarà, in assoluto, il 500. numero di AUTOSPRINT.

Per solennizzare l'occasione la gara principale del meeting imolese, quella riservata alle vetture Sport — gruppo 5 — organizzata dall'A.C.B. con il nostro patrocinio, si chiamerà **AUTOSPRINT 500** e vedrà impegnate, tranne, forse, qualche prudente defezione, le vetture che quest'anno si sono date fiera battaglia nel Campionato Mondiale Marche, a cominciare da quella 3 litri MATRA che ha sconvolto le rose speranze degli sportivi italiani. Con la dominatrice francese scenderanno sicuramente in gara le GULF-MIRAGE, le LOLA e quell'ALFA ROMEO che sul difficile e veloce circuito del Santerno, in due batterie ed una finale brevi e nervose, ha molte probabilità di fare finalmente un esordio completo e vittorioso. Non ci saranno, sembra, le rosse vetture di Maranello, ma l'industria italiana sarà nondimeno ben rappresentata. E poi, chissà, da oggi al 16 settembre v'è tutto il tempo per i ripensamenti...

Come per i precedenti appuntamenti, **Soci del Club e lettori di AUTOSPRINT** godranno anche per questa manifestazione di particolari sconti e facilitazioni.

I nostri lettori potranno godere dei seguenti prezzi:

TRIBUNA SPECIALE AUTOSPRINT (linea d'arrivo)	L. 3.500 (riservata)
TRIBUNA NUMERATA	L. 5.000 (intero 6.000)
TRIBUNA D'ARRIVO	L. 4.000 (intero 5.000)
TRIBUNA CASTELLACCIO	L. 4.000 (intero 4.500)
TOSA, RIVAZZA e PRATO	L. 2.500 (intero 3.000)
Eventuale TRIBUNA NUOVA VARIANTE	L. 4.000 (intero 5.000)

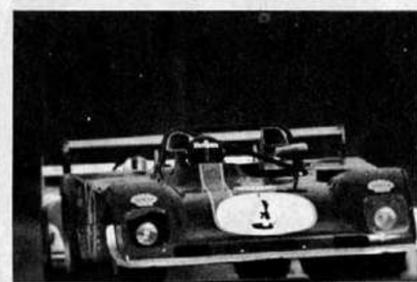
Presentando alla **SPECIALE BIGLIETTERIA** posta nella rotonda di VIALE DANTE il tagliando qui accanto



e **BIGLIETTI GRATIS**
ai più giovani del CLUB



500 **AUTOSPRINT** imola



Giovanissimi Soci del Club **AUTOSPRINT** è la vostra grande occasione. Il 16 settembre, all'autodromo di Imola, per solennizzare la pubblicazione del 500. numero in assoluto di **AUTOSPRINT**, Editore e Direttore del nostro settimanale, in pieno accordo con l'Automobile Club Bologna, faranno svolgere una

gara internazionale di velocità per vetture Sport che porterà il nome di **AUTOSPRINT 500**.

Per l'occasione **AUTOSPRINT** e **AUTOMOBILE CLUB BOLOGNA** (presso il quale è in corso una iniziativa per un **Automobile Club Junior**) metteranno a disposizione dei **Soci giovanissimi 600 (seicento) biglietti OMAGGIO** per l'ingresso all'autodromo di Imola, per assistere, così, alla nostra corsa.

Ecco, quindi, una gara nella gara: ai primi seicento giovanissimi che ci faranno pervenire la loro richiesta, tenendo presente che il limite massimo d'età è di 14 (quattordici) anni e che dovranno essere accompagnati, non potendo **AUTOSPRINT** e l'**AUTOMOBILE CLUB BOLOGNA** assumersi alcuna responsabilità, invieremo gratuitamente il biglietto per Imola.

ATTENZIONE! Nella lettera, oltre a nome, cognome, indirizzo, dovrà obbligatoriamente essere citato il numero della tessera sociale, nonché con esattezza la data di nascita.

MONZA - G.P. d'Italia

9 settembre

Ed eccoci ancora ad una collaborazione fattiva con l'Automobile Club di Milano, una collaborazione molto importante in quanto si tratta dell'avvenimento principe della stagione automobilistica italiana. Si tratta, cioè, del **G.P. D'ITALIA DI F. 1**, tredicesima prova del Campionato Mondiale Conduttori che si disputerà all'Autodromo di Monza il 9 settembre.

Anche per questa gara l'Automobile Club di Milano ha messo a disposizione dei **Soci del Club e dei lettori di AUTOSPRINT** un contingente di 516 posti riservati, ubicati nella Tribuna della variante junior, ovvero posti preferenziali che **Soci e lettori** potranno raggiungere, dopo aver parcheggiato la loro vettura nell'apposito parcheggio « viola », sito immediatamente entro i cancelli dell'ingresso principali di Vedano, per mezzo di speciali pullman messi a disposizione dagli organizzatori, oppure con un breve percorso a piedi dopo avere parcheggiato la vettura nel parcheggio « azzurro » sito alle spalle della tribuna principale.

Il fantastico prezzo del biglietto numerato ridotto è di L. 5.500 che verrà mantenuto tale per i **Soci del nostro Club**, mentre saremo costretti a portarlo a L. 5.700 (spese postali) per i **lettori non soci**.

CHI VUOLE PRENOTARSI spedisca subito il danaro (in assegno o vaglia) con nome, cognome, indirizzo alla **Segreteria AUTOSPRINT (Biglietti per Monza)**. I **Soci del nostro Club** indichino il numero della tessera ed avranno la precedenza. Sarà la stessa Segreteria a spedire subito i biglietti con le indicazioni necessarie a chi avrà fatto richiesta. **AFFRETTATEVI!** Le prenotazioni saranno accettate **SOLTANTO FINO A 10 GIORNI PRIMA** della corsa e molte sono già state le richieste per i posti numerati della speciale tribuna contrassegnata **AUTOSPRINT**.

MACKINLAY'S
io e te

MACKINLAY'S
Old Scotch
Whisky
BOTTLED IN SCOTLAND

Old Scotch Whisky
invecchiato 5 anni

Le classifiche « mancanti » di POPOLI

La scorsa settimana per motivi indipendenti dalla nostra volontà non siamo riusciti a fornire ai nostri lettori le classifiche complete della cronoscalata Svolte di Popoli, svoltasi a Pescara il giorno di ferragosto. Ecco quindi le classifiche mancanti, che riguardano i gruppi 2, 4 e 5.

GRUPPO 2 - TURISMO SPECIALE

Classe 500 - 1. Vincenzo Laganà (Fiat) in 5'48"4 media 82,664 kmh; 2. Morabito (Fiat) 5'56"5; 3. Ciarcelluti (Fiat) 5'58"8; 4. Francioni (Fiat) 5'59"3; 5. Persico (Fiat) 6'04"4; 6. « Enrico VIII » (Fiat) 6'05"4; 7. Forti (Fiat) 6'06"8; 8. Agostinelli (Fiat) 6'08"1; 9. Capolsini (Fiat) 6'13"2; 10. Licciulli (Fiat) 6'13"6; 11. De Fulgentis (Fiat) 6'14"1; 12. Calella (Fiat) 6'17"6; 13. De Angelis (Fiat) 6'18"5; 14. Gagliardi (Fiat) 6'22"1; 15. Ferragina (Fiat) 6'26"7; 16. Motta (Fiat) 6'27"5; 17. Bucciarelli (Fiat) 6'35"8.

Classe 600 - 1. « Gin Tonic » (Fiat) in 5'31"3 media 86,930 kmh; 2. D'Alessandro (Fiat) 5'41"1; 3. Mercurio (Fiat) 5'44"2; 4. Bolognesi (Fiat) 5'47"1; 5. Romoli (Fiat) 5'48"1; 6. La Notte (Fiat) 6'11"6; 7. Gagliardi (Fiat) 6'23"5; 8. Magnella (Fiat) 6'26"6.

Classe 700 - 1. Adriano Proietti (Fiat) in 5'24"4 media 88,779 kmh; 2. « Heart Mad » (Fiat) 5'31"1; 3. Nocchi (Fiat) 5'31"9; 4. Testi (Fiat) 5'33"3; 5. Bifulco (Fiat) 5'34"6; 6. Pacetta (Abarth) 5'42" e 7; 7. Pizzi (Fiat) 5'43"4; 8. Padrone (Fiat) 5'44"8; 9. « Sassa » (Fiat) 5'48"7; 10. Adamo (Fiat) 6'02"3; 11. Bifulco (Fiat) 6'34"1.

Classe 850 - 1. « Svirg » (Abarth) in 5'15"1 media 91,400 kmh; 2. Esposito (Abarth) 5'19"4; 3. De Furia (Fiat) 5'25"7; 4. Mione (Abarth) 5'30"8; 8. Di Perna (Abarth) 5'38"8; 5. Corsi (Fiat) 5'44"1; 7. Scala (Abarth) 5'57"2; 8. Aiello (Fiat) 6'04"6.

Classe 1000 - 1. Luigi Piacentini (Autobianchi) in 5'02"2 media 95,301 kmh; 2. Palumbo (Abarth) 5'04"3; 3. Turano (Fiat) 5'13"8; 4. Bandino (Abarth) 5'45"5.

Classe 1150 - 1. « Gilena » (Fiat) in 5'06"7 media 93,903 kmh; 2. Barbera (Fiat) 5'08"5; 3. « Pepito » (Fiat) 5'13"5; 4. Campolo (Fiat) 5'14"7; 5. Grispello (Fiat) 5'18"7; 6. De Martino (Fiat) 5'21" e 4; 7. Galmozzi (Fiat) 5'54"3; 8. Palma (Renault) 6'22"1.

Classe 1300 - 1. « Tango » (A.R. GTA) in 4'45"5 media 100,876 kmh; 2. Arlini (Fiat) 4'50"1; 3. Ghisloti (A.R. GTA) 4'52"4; 4. « Machenna » (A.R. GTA) 4'54"9; 5. Capponi (A.R.) 4'59"1; 6. Perego (A.R. GTA) 5'02"1; 7. « Yo-Yo » (Fiat) 5'17"3; 8. Sabato (Fiat) 5'30"3; 9. Tancredi (Cooper) 5'31"8; 10. Bianco (A.R. GTA) 5'42"5; 11. Cillo (Fiat) 5'59"1.

Classe 1600 - 1. Angelo Chiapparini (A.R. GT) in 4'51"1 media 98,935 kmh; 2. Cormio (A.R. GT) 5'00"8; 3. Punzo (BMW) 5'05"3; 4. Lavecchia (A.R. GT) 5'06"7; 5. Mura (A.R.) 5'11"6; 6. Russo (A.R.) 5'13"9; 7. « Rara » (A.R. GT) 5'15"3; 8. Froghieri (A.R.) 5'17"6; 9. Trapani (A.R.) 5'20"5.

Classe 2000 - 1. Federico Cipriani (BMW) in 4'42"1 media 102,091 kmh; 2. Saladini (BMW) 4'50"8; 3. Sacchini (A.R.) 4'51"3; 3. Monaco (BMW) 4'54"7; 5. Daverio (A.R.) 5'04"6.

GRUPPO 4 - GRAN TURISMO SPECIALE
Classe 1000 - 1. Rosario Pezzella (Abarth) in 5'19"1 media 90,254 kmh; 2. Sani (Abarth) 5'36"7; 3. Tufano (Abarth) 5'44"5; 4. Rubino (Fiat) 6'38"4.

Classe 1300 - 1. Erasmo Bologna (Lancia) in 4'47"1 media 100,313 kmh; 2. Chianucci (Lancia) 5'30"2.

Classe 1600 - 1. Paolo De Luca (A.R.) in 4'41" media 102,491 kmh; 2. Andrenacci (A.R.) 4'43"2; 3. Gagliano (A.R.) 4'58"1; 4. Landi (A.R.) 5'06"5; 5. Vasile (A.R.) 5'13"5.

Classe 2000 - 1. Giuseppe Tarpani (Porsche) in 5'02"3 media 95,270 kmh.

Classe oltre 2000 - 1. Guido Fossati (Porsche) in 4'28"7 media 107,183 kmh.

GRUPPO 5 - SPORT

Classe 1000 - 1. Achille Soria (Abarth)



La capriola della Simca del concorrente Gineprini si è appena conclusa: alcuni volenterosi tentano di riaddezzare la vettura ancora ribaltata. Il concorrente per fortuna ne è uscito del tutto indenne



Siamo ancora alla S. Giustino-Bocca Trabaria, cui si riferiscono anche queste immagini: questa volta è un concorrente con una Fiat 128 coupé (sopra e sotto) che si esibisce in una capriola senza danno



CLASSIFICA GENERALE

1. « Franc Mc Boden » (Chevron) in 3'58"3 media 120,856 kmh; 2. « Gianfranco » (Abarth) 4'04"1; 3. Scola Domenico (March) 4'06"6; 4. Morelli Giovanni (Chevron) 4'13"7; 5. Anastasio Pasquale (AMS) 4'15"5; 6. « Mici » (Lola) 4'21"1; 7. Santamarianova Sergio (Fiat) 4'21"4; 8. Savoldi Giuseppe (Abarth) 4'24"5; 9. Ferlito Vincenzo (Abarth) 4'25"1; 10. Berruto Franco (Abarth) 4'27"8; 11. Fossati Guido (Porsche) 4'28"7; 12. Pogliano Paolo (Abarth) 4'28"8; 13. Barberio Pasquale (Lola) 4'31"4; 14. Soria Achille (Abarth) 4'33" e 6; 15. De Luca Paolo (A.R.) 4'41"1; 16. Ciuti Gabriele (AMS) 4'41"5; 17. Dalla Chiesa Giuseppe (Dallara) 4'41"8; 18. Cipriani Federico (BMW) 4'42"1; 19. Andrenacci Giuliano (A.R.) 4'43"2; 20. Boeris Giovanni (Chevron) 4'44"1.

Classe 1300 - 1. Paolo Pogliano (Abarth) in 4'28"8 media 107,143 kmh; 2. Barberio (Lola) 4'31"4; 3. « Gian Jack » (Abarth) 4'50"6; 4. Sollinas (Abarth) 4'52"1.

Classe 1600 - 1. Giovanni Morelli (Chevron) in 4'13"7 media 113,520 kmh; 2. Santamarianova (Fiat) 4'21"4; 3. Savoldi (Abarth) 4'24"5; 4. Boeris (Chevron) 4'44"1; 5. Fortuna (Abarth) 5'02"1; 6. Ottomano (A.R.) 5'02"7.

Classe 2000 - 1. « Franc Mc Boden » (Chevron) in 3'58"3 media 120,856 kmh; 2. « Gianfranco » (Abarth) 4'04"1; 3. Scola (March BMW) 4'06"6; 4. Anastasio (AMS) 4'15"5; 5. « Mici » (Lola) 4'21"1; 6. Ferlito (Abarth) 4'25"1; 7. Berruto (Abarth) 4'27"8.

Il pilota toscano, ancora choccato, racconta la sua paurosa avventura in Svizzera: per lui la stagione è finita

Un sasso nell'erba ha tradito NESTI

PRATO - Probabilmente l'annata agonistica '73 di Mauro Nesti, è terminata domenica scorsa 19 agosto, lungo le rampe della salita del col LES RANGERS, in Svizzera. I medici fiorentini dell'Ortopedico toscano, sono stati chiari; frattura del calcagno destro (o meglio spappolamento). Quaranta giorni di gesso, poi una lunga (quanto?) convalescenza. Tutto potrebbe tornare a posto, ma la frattura è di quelle brutte, tanto da poter richiedere anche un intervento chirurgico. All'infuori di questo Nesti non presenta altre ferite.

E pensare che il suo incidente poteva costargli di più. Martedì 21, Nesti, proveniente dalla Svizzera (dove aveva trovato in Gualtiero Sartori, pilota di auto residente a Bienne e nella sua segretaria Colette, una vera e propria assistenza) è giunto all'aeroporto di Peretola (Firenze), insieme alla moglie che lo aveva seguito nella trasferta.

La sera stessa dopo una telefonata del «pistoiese volante», sono andato a sentire dallo stesso Nesti il racconto del drammatico incidente. Ho trovato Nesti piuttosto abbattuto; le prime parole sono state sue: «La faccenda è piuttosto seria, potrò risalire su di una vettura da corsa?». Evidentemente Nesti era ancora un po' scioccato dall'incidente. Ha continuato: «In Svizzera non si possono provare per niente le vetture prima delle gare; i gendarmi ti vengono a prendere al garage scortandoti fino al punto di partenza. Quindi era impossibile avendo messo le gomme nuove, rodarle. Nelle prove sono andato non troppo bene a causa delle gomme, ma per la gara le avevo sostituite con le solite, quelle cioè già usate, in altre corse. I rapporti erano stati cambiati tanto da poter tirare in 5. i 9.300 giri con una punta di velocità di 199 all'ora. Avevo affrontato una esse molto veloce, anzi velocissima sui 200, all'arché la ruota anteriore destra ha subito un urto violento. Ho tentato inutilmente di correggere la sbandata,

e la vettura è andata a sbattere sulla sinistra, dove la gomma anteriore è scoppiata. Qui è cominciato il vero dramma; la vettura ha cominciato il decollo strappando prima una pianta piuttosto robusta, quindi nel momento in cui è cominciato il capottamento, si è infilata fra due alberi, volando quindi fuori strada. Pensa se non fossi passato su due ruote fra quei due alberi! Sempre cosciente mi sono trovato in fondo alla scarpata a testa in giù con la benzina che mi colava addosso da tutte le parti, mentre un dolore tremendo mi attanagliava il piede destro. Subito ho messo in funzione il dispositivo anticendio, ed a questo punto la paura si è trasformata in terrore. Sulla March, non vi era più né estintore né batteria; erano stati strappati dal primo urto contro la pianta insieme ad un pezzo di vettura. Lentamente mi sono slacciato le cinture lasciandomi scivolare a terra, in quanto la vettura era rimasta in bilico su di un fossato. Poi sono arrivati i soccorsi, e fra essi il sig. Sartori ».

La causa di tutto è stato un sasso fra l'erba.

Finisce qui il racconto di Nesti, tricolore della montagna, ed Europeo fino a 3000 cc. In lui, rimane solo l'amarezza di non poter sfoggiare questi titoli conquistati con pieno merito, in una annata ricca di soddisfazioni, nelle gare che si era programmato di disputare. Pazienza; auguriamo a Nesti una completa guarigione, poi siamo sicuri, rivedremo il «pistoiese volante», sulla scena.

Nedo Coppini

• La DUNLOP che prossimamente aprirà una nuova fabbrica in Svezia, sta studiando l'impiego della «fibra B» nella realizzazione di pneumatici di sicurezza. La nuova fibra, messa a punto per il programma spaziale, si dice sia cinque volte più resistente dell'acciaio.

• E' stato decisamente smentito da parte delle compagnie petrolifere private che si possa giungere ad una nazionalizzazione della distribuzione dei carburanti da parte dell'ENI. La voce era sorta in seguito alla presentazione della relazione Girotti alla Commissione bilancio della Camera.



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



GIORGIO SCHON il brillante giovane pilota milanese ha trascorso una insolita estate: è andato a correre nella colonia portoghese. Il suo è un **DIARIO** suggestivo di un automobilismo eroico, una dimensione ormai perduta



Avventura in Angola

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LUANDA - Un gruppo di piloti europei avventurosi. Una colonia portoghese in pieno sviluppo, dove non si avvertono assolutamente i riflessi dei drammatici massacri riportati dai giornali. Una organizzazione efficiente curata da ricchissimi sportivi appassionati. Questi gli ingredienti di una piacevole vacanza di corse in terra di Angola.

Esistono due autodromi, un terzo lo hanno creato dalle strade di un paese ed inevitabilmente lo paragonano a Montecarlo.

Gli organizzatori dei tre circuiti si uniscono una volta all'anno e, con l'aiuto finanziario delle linee aeree nazionali, dell'azienda del caffè di Stato e di altri sponsors minori, invitano una quindicina di teams europei e sudafricani, per tre corse nel giro di quindici giorni.

E' un circo, quello di piloti e meccanici europei, che si muove per le sterminate lande africane su un autobus cigolante, seguito da dieci mastodontici camion che trasportano le vetture da corsa curate come dei meravigliosi gioielli dagli appassionati coloni portoghesi.

Il primo appuntamento è a Luanda, la capitale.

Vi si giunge dopo dieci ore ininterrotte di volo Jumbo da Lisbona. L'autodromo è meraviglioso, non ha nulla da invidiare ai migliori circuiti europei. Direi anzi che è più completo, nei suoi 6.200 metri di sviluppo, con una serie di curve a raggi sempre variabili. In ogni curva un grande spazio di sabbia delimitato da molte reti di protezione e da pochi guard-rails, corregge ogni tipo di errore.

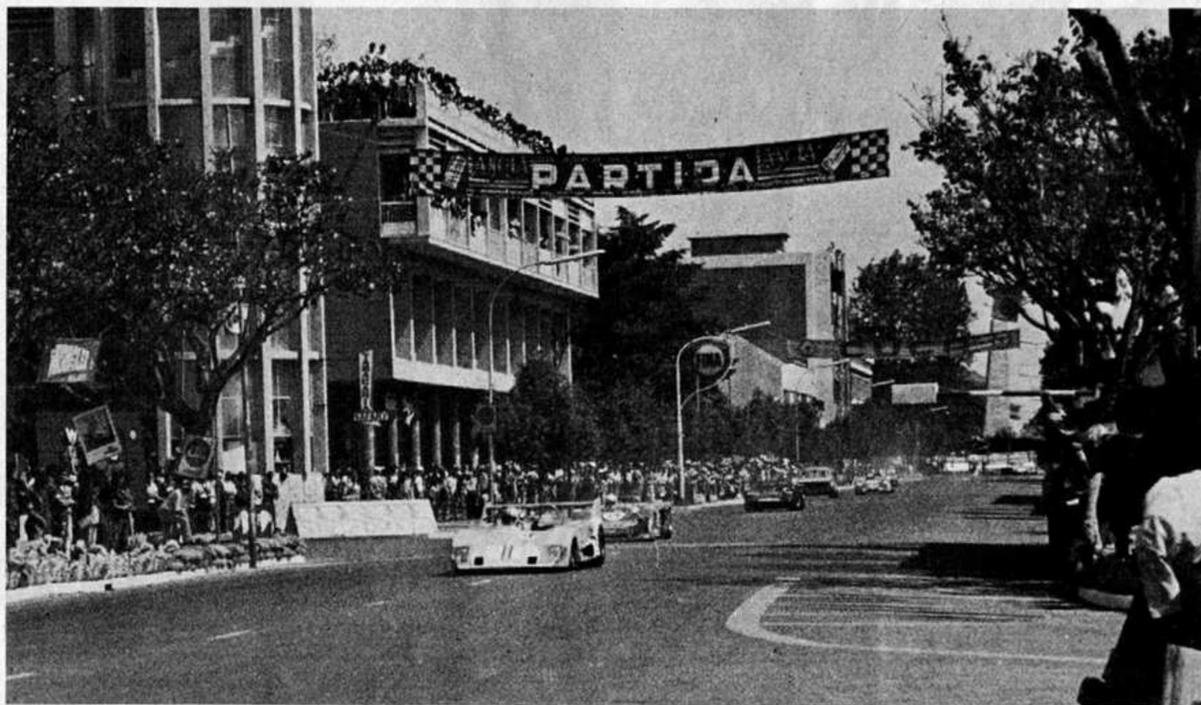
Fa ancor più meraviglia l'aver trovato la giusta dose di sicurezza, spettacolo e difficoltà di guida in un paese così lontano dagli abituali campi di gara europei.

Il team autodromo

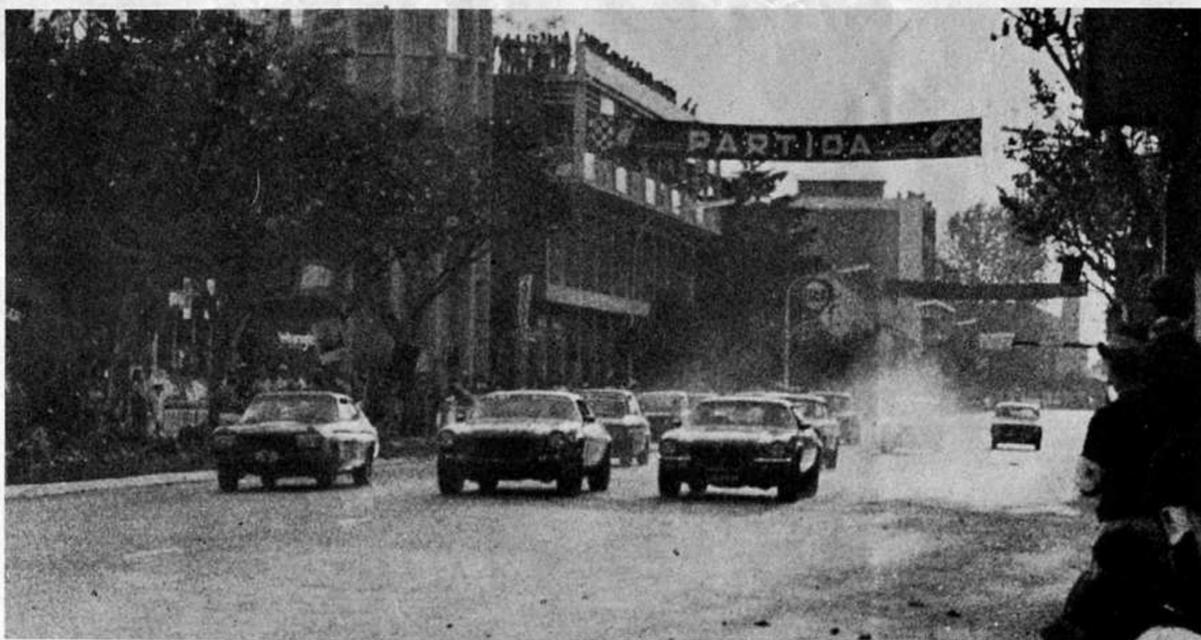
Ma i meriti dei tre proprietari del circuito non finiscono qui: hanno creato una officina interna al circuito, dove vengono curate le tre vetture di proprietà del « team do autodromo »: una fiammante Lola T 292 con motore BMW due litri, una Lola T 212 ed una BMW 2002 turismo, che vengono affidate ai piloti locali e portoghesi più affermati. La serietà di queste preparazioni è dimostrata dal fatto che Schnitzer in persona era presente per la messa a punto delle sue due macchine.

La prima corsa è la « 3 HORAS DE LUANDA », ridotta ad una due ore per mancanza di benzina, che è arrivata all'ultimo momento prelevata dalle cisterne militari.

I protagonisti di maggior richiamo sono gli inglesi Heavens, vincitore delle due gare dell'anno precedente, Fletcher, Bell, Birtchenhought, tutti su Chevron B 21/23 o Lola T 290. Poi il sudafricano John Rowe, il portoghese Cabral sulla Lola-Schnitzer, lo spagnolo Uriarte su Chevron, il norvegese Ray Fallo con una Lola T 292, mio compagno di corsa, ed io, unico italiano.



Sopra, siamo a Nova Lisboa, in una delle prime fasi della gara con la Lola di Schon che qui vediamo condurre il gruppo. Sotto, il gruppo delle turismo comprendeva grosse Camaro, oltre a Ford Capri e Opel. A destra, un prototipo molto ibrido sfreccia tra la folla che si accalca lungo i marciapiedi



Inoltre una moltitudine di piloti locali con macchine stranissime tra cui una Alfa 33 del 1969 importata dopo un solo anno di corse ufficiali con la casa milanese, e reduce da innumerevoli successi in questi anni. Una Ford GT 40 ancora con i colori originali della Gulf, che a detta del proprietario aveva coperto più di 100 ore di corsa senza inconvenienti. Una NSU 130 prototipo spider con carrozzeria accorciata, che otterrà il nono posto nella sei ore. Due Opel, una Ascona ed una Manta, che per aspetto esteriore farebbe invidia anche a Conrero, ma non certo per il motore. Ancora una serie di Ford Capri e BMW, tutte orrende e mal preparate, che contribuiscono a rendere maggiormente interessanti le gare.

La corsa è di Roger Heavens, molto regolare, dopo che Fletcher e Rey Fallo, i migliori tra tutti, sono traditi da noie meccaniche. Lo seguono John Rowe e Toni Birchenhought. Il giro più veloce è di Fallo.

Le scimmie stupite

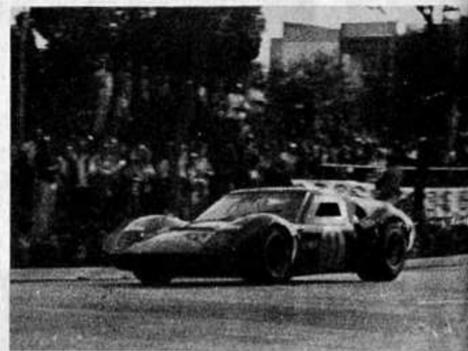
Dal lunedì al mercoledì tre giorni di ricostruzione delle vetture con pochi momenti di relax trascorsi a girare per Luanda, meravigliosa, affacciata sull'oceano. I molti edifici moderni nascondono i magnifici palazzi coloniali che resistono nelle piccole strade vicine al porto, lastricate di pietre scon-

nesse. Gli stranieri che si incontrano sono solo i padroni portoghesi e comunque sono tutti gentili e puliti. L'immensa baia ha una acqua caldissima, dove è piacevole tuffarsi, anche se è pieno inverno.

Giovedì il circo è in viaggio per Nova Lisboa: 650 chilometri con continui saliscendi, senza una curva. E' curioso vederci sfilare tra enormi alberi senza foglie, con le scimmie che guardano stupite quelle strane macchine rosse e gialle.

Nova Lisboa è molto brutta, monotona, vive solo per la sua Sei Ore. Il nostro lungo viaggio, la preparazione, l'attesa sono ricompensati dal pubblico: 50.000 persone, più di quante ne conti l'intera città. Il circuito passa per la Rua Principal, segue un

lungo rettilineo in discesa e ritorna al punto di partenza con cinque curve a gomito molto scivolose. I marciapiedi delimitano la pista, ed i guard-rails sono sostituiti da piccoli sacchetti di sabbia al di là dei quali c'è una fiumana di gente. E' molto pericoloso, l'esatto antipodo dell'autodromo di Luanda. Le prove indicano favorito Fletcher, un lungo inglese allampanato. Poi Albuquerque e Pego, sulla Lola 212 a 2 secondi. Quindi Rowe-Truter, South Africa Heavens, Emilio Marta con la Ford GT 40, Uriarte e tutti gli altri. Ray Fallo ed io otteniamo solo il 10. tempo, con 1'47"15, perché travagliati da problemi di regolazione della iniezione. Dimenticavo infatti di dire che Nova Lisboa è a 1800 metri



di altitudine. Il sabato sera arrivano nelle officine molti sponsor locali, che appiccicano sulle ambite vetture europee le loro decalcomanie fatte a mano, distribuendo qualche migliaio di escudos angolani che all'estero non valgono assolutamente nulla.

La partenza è alle 10 e 30 di domenica, anticipata da una banda locale, da un corteo di majorettes che sfilano su piccolissimi motoscooters, e dallo alzabandiera con l'esecuzione di tutti gli inni nazionali. Oltre al vessillo italiano, mi tocca issare anche la bandiera norvegese, in quanto il mio coequipier è alla ricerca di una officina che aggiusti il nostro radiatore, bucato in un banale incidente nelle prove. Al via, tipo Indianapolis con due giri di ricognizione, scatta Fletcher seguito dalla GT 40. Poi Heavens, che al secondo giro perde una ruota in pieno rettilineo, a 200 all'ora. La sua Chevron rimane miracolosamente in strada intatta, mentre la gomma ricade su due spettatori: per fortuna solo lievi contusioni.

Io parto abbastanza bene, in quattro giri risalgo molte posizioni e sono terzo dietro Fletcher e Uriarte, mentre la GT 40 perde terreno. Al settimo giro, alla nostra Lola manca benzina, e sono il primo a fermarmi ai boxes. Sostituiamo la pompa meccanica, perdendo 34 minuti. Intanto Fletcher è largamente primo, seguito da Rowe, Albuquerque, da Marta con la GT 40, dal locale Teixeira con una Lotus 62 dipinta in nero con scritte gialle, esattamente come la JPS di Fittipaldi. Anche il giovane spagnolo Uriarte, che stava facendo una bella gara, è costretto a una lunga sosta ai boxes. Per noi, sostituita la pompa, riparte il norvegese, che si incolla al battistrada, superando tutti gli altri. Le posizioni non cambiano, se non per Rowe, che viene squalificato per aver messo in moto la vettura a spinta. Le due



Sopra a sinistra le due Chevron B 21 di Heavens e Fletcher pochi attimi prima del via. Sopra, la Ford Capri di Pereira-Santos è giunta 8. nella seconda prova di Nova Lisboa. Sotto, la fiammante Lola T 292 di Ra Fallo-Giorgio Schon attende di essere schierata



Appoggiato al palo dell'alza bandiera il nostro Schon attende il via del suo collega Fallo, del quale ha appena issato la bandiera

Opel camminano regolarissime, in testa a tutte le vetture turismo. Dopo 25 giri Fallo si ferma con la frizione rotta. Riparato subito io, completamente senza frizione, ma il cambio Hewland è meraviglioso: doppio tre volte tutti gli altri concorrenti, compresa la vettura battistrada, guidata ora da Tuckett. Il pubblico, meraviglioso, ci incita al recupero invadendo la pista. Dopo 50 giri cedo la guida a Fallo, ma egli non riparte perché è rotto il motorino di avviamento. Non ci resta che ritirarci, dopo quattro ore di corsa.

4 giri per FLETCHER

Al comando è sempre Fletcher che non ha problemi. Termina con 4 giri di vantaggio sulla Chevron di Harrower-Bell. Terza è la Lola 212, quarta la GT 40, quinta la Opel Manta di De Souza-Cardao, nona, incredibilmente, la orrenda NSU giocattolo di Morgado. Alla fine i vincitori incoronati di allora vengono portati in trionfo per tutto il circuito, preceduti dalle majorettes: una bellissima giornata per due inglesi semiconosciuti.

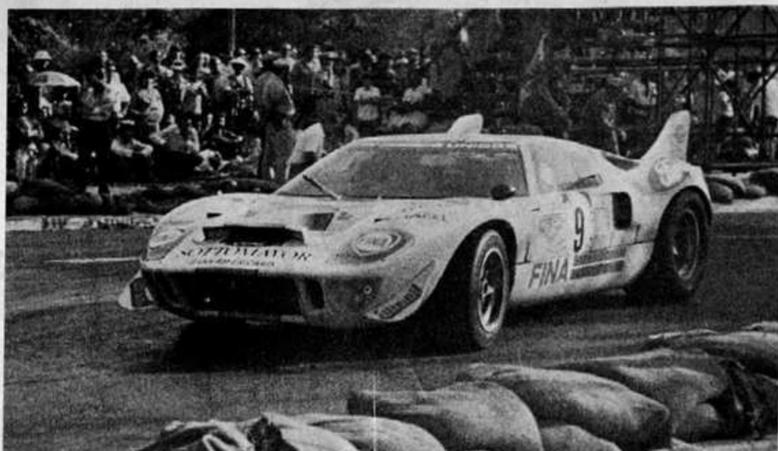
La stessa sera sono tutti in partenza per Benguela, che descrivono come la più bella città dell'Angola, con un circuito simile a quello di Luanda.

Mentre sto scrivendo su un vassoio della classe economica dello Jumbo TAP, da solo nel viaggio di ritorno, mi rimane la consolazione di aver lasciato qualcosa di italiano in quella ormai lontana colonia portoghese: la «volta mas rapida» della corsa, l'ottantaquattresimo giro, in 1'38"85, record ufficiale del circuito.

Giorgio Schon



Giorgio Schon nell'abitacolo della Lola norvegese che ha guidato in coppia con Fallo, stunt man di professione. Pur attardato da una serie di guai il milanese ha riportato il giro più veloce in gara



La Ford GT 40 di Marta portava ancora i colori originali azzurri arancio della Gulf e pare avesse già coperto più di 100 ore di corsa



Sopra, la GT 40 di Emilio Marta viene allineata al via della 6 Ore di Nova Lisboa. Sotto, una variante «cittadina» scarsamente protetta



2 ORE DI LUANDA - Gara internazionale di velocità in circuito, valevole come prima prova del campionato di Angola - Luanda 29 luglio 1973.

1. Roger Heavens (Chevron B 21) 2.0'10" media 150,7 kmh; 2. Uriarte (Chevron B 21) 2.0'55"; 3. Rowe (Chevron B 19) 2.0'55"4; 4. Marta (Ford GT 40) a 5 giri; 5. Albuquerque-Pego (Lola T 212) a 5 giri; 6. Birchenough (Lola T 290) a 6 giri; 7. Harrower-Bell (Chevron B 21) a 8 giri; 8. da Silva-Carneiro (BMW 2002) a 9 giri; 9. Ribiero (Fiat Dino) a 9 giri; 10. Wimar-Gomes (Ford Capri) a 10 giri. Giro più veloce: Heavens in 2'21"04 media 160,294 kmh.

6 ORE DI NOVA LISBOA - Gara internazionale di velocità in circuito valevole come seconda prova del campionato di Angola - Nova Lisboa, 5 agosto 1973.

LE CLASSIFICHE
1. Andrew Fletcher-Bill Tuckett (Chevron B 21) 6.00'12" media 109,215 kmh; 2. Bell-Harrower (Chevron B 21) a 4 giri; 3. Albuquerque-Pego (Lola T 212) a 6 giri; 4. Marta-Albernaz (Ford GT 40) a 13 giri; 5. de Souza-Cardao (Opel Manta) a 27 giri; 6. Lamas-Vieira (Opel Ascona) a 29 giri; 7. Uriarte-Johnson (Chevron B 21) a 29 giri; 8. Pereira-Santos (Ford Capri) a 35 giri; 9. Morgado-Inacio (NSU) a 41 giri; 10. Campas - Ze To - (Datsun 1600) a 45 giri; 11. Gomes-Wimar (Ford Capri) a 45 giri; 12. Correia-Polares (Mini Cooper) a 47 giri; 13. Reis-Wiegas (BMW 2002) a 51 giri; 14. Esperto-Wimar (BMW) a 68 giri. Giro più veloce: Schon in 1'38"85 media 118,210 kmh.

● Il campionato nazionale di Angola verte su 10 prove da disputarsi sui tre circuiti di Luanda, Nova Lisboa, Benguela. Una clausola dice giustamente che se non sono iscritte come minimo 15 vetture, la corsa viene annullata. Il confronto con determinate divisione della G.T. in Italia è facile.

Una novità per
febbraio 1974

24 ORE sul ghiaccio a CHAMONIX

CHAMONIX - Nel 1970 per iniziativa di Jean Brissaud, direttore dell'Ufficio turismo di Chamonix, e di Alain Bompard, venne disputata, su una pista della lunghezza di 1000 metri, la prima corsa automobilistica francese su ghiaccio. L'iniziativa ebbe subito grande successo e in quattro anni ha raggiunto una tale notorietà che pubblico e piloti accorrono in massa per assistere e partecipare alla Ronde Hivernale sur Glace.

L'iniziativa che naturalmente non può essere soggetta a brevetto ed avere pertanto l'esclusiva, fu presto imitata da altre stazioni invernali per cui, ora, la Ronde di Chamonix rischia di essere confusa in mezzo a tante imitazioni. Per questa ragione gli alacri organizzatori hanno pensato di trasformarla, lanciando una manifestazione di molto più ampio respiro, che si svolgerà nei giorni 2 e 3 febbraio 1974. La nuova competizione non si chiamerà più Ronde Hivernale, lasciando agli altri tale intitolazione, bensì «La prima 24 Ore sul ghiaccio di Chamonix».

La gara, organizzata come al solito dall'Associazione sportiva automobilistica di Chamonix, si svolgerà su una pista della lunghezza di 1500 metri, della larghezza da 7 a 15 metri, con un rettilineo di 300 metri per permettere i sorpassi senza pericoli di collisioni. Lo spessore del ghiaccio varierà fra i 20 ed i 30 centimetri. Per l'occasione saranno messi in opera dispositivi di sicurezza, quali vie di fuga, box di rifornimento, passerella per l'accesso ai box ed altro.

La prova è aperta alle vetture dei gruppi da 1 a 5 incluso. Grande novità consisterà nel fatto che la prova di 24 ore verrà disputata parte con vetture a gomme chiodate, parte con vetture a gomme non chiodate. La corsa delle 24 ore sarà suddivisa in quattro prove distinte:

— Prova internazionale «A» che si compone di 3 corse, due della durata di 5 ore (una con chiodi, l'altra senza) e una della durata di 6 ore con veicoli non chiodati. Un'ora di neutralizzazione verrà concessa fra l'una corsa e l'altra, per il cambio dei piloti, i rifornimenti e per rimettere in sesto le vetture. Tempo effettivo della prova «A»: 16 ore.

— Prova internazionale «B» della durata di 5 ore, riservata ai piloti indipendenti che hanno preso parte alle prove di selezione.

Le iscrizioni sono ad invito e il numero delle vetture ammesse alla prova «A» è di 12, di cui sei posti sono riservati alle vetture ufficiali iscritte dalle case (le sei marche che per prime invieranno l'iscrizione) che sono dispensate dal partecipare alle selezioni. Gli altri 6 posti saranno messi a disposizione di piloti indipendenti che dovranno partecipare ad una selezione che avrà luogo il 1. febbraio. I sei migliori tempi verranno prescelti per partecipare alla prova «A». I seguenti 8 migliori tempi permetteranno ai piloti che li avranno conseguiti di partecipare alla prova «B».

Ciascun equipaggio potrà essere composto da due piloti, uno solo dei quali sarà a bordo di volta in volta. Il ruolino di marcia della 24 Ore è il seguente: sabato 2 febbraio, ore 16: partenza prima gara della prova «A»; 5 ore con veicoli chiodati (massimo 5 mm); ore 22 partenza seconda gara della prova «A» con veicoli non chiodati; durata 5 ore. Domenica 3 febbraio, ore 4 partenza prova internazionale «B», durata 5 ore; ore 10 partenza terza gara della prova «A» con veicoli non chiodati, durata 6 ore.

Per la prova «A» verrà stilata una classifica per addizione dei tempi delle tre gare e al primo classificato verrà attribuito il «Casco giallo», mentre un «Casco verde» sarà attribuito in funzione dei posti occupati nelle tre classifiche. Una classifica a parte verrà stilata per la prova «B». I premi in danaro ammontano a circa 30.000 nuovi franchi.