

**Il mondiale F.1  
chiude in anticipo  
con una polemica**

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

**AUTO  
SPORT**

**domenica SPRINT**

**CHAPMAN «punisce»  
PETERSON di lasciar**

**FITTIPALDI non ordinando a  
gli i NOVE PUNTI del G.P. d'Italia**

# Il giorno dell'iride nera

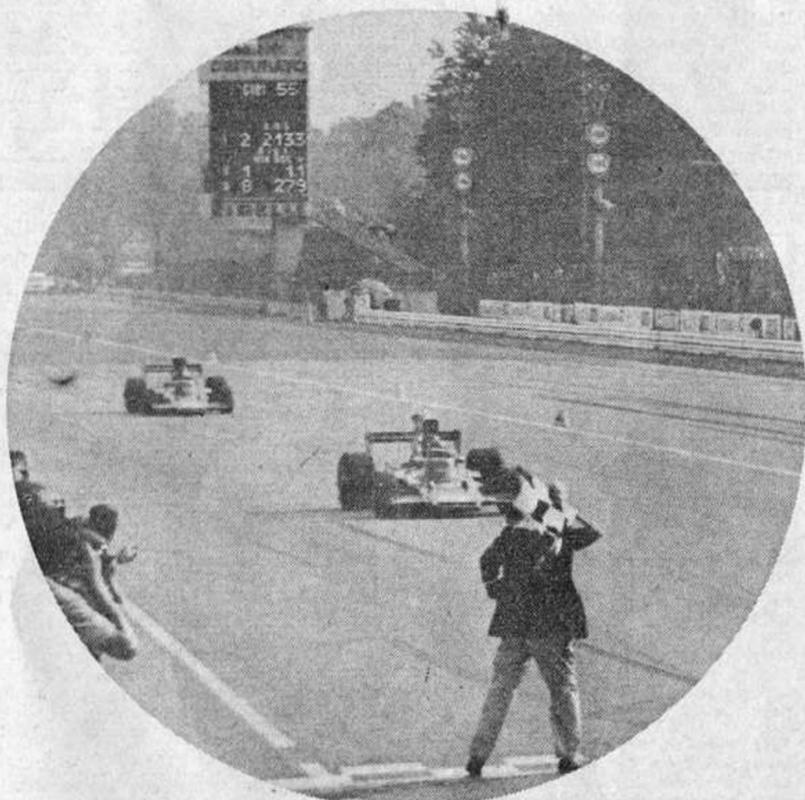


## STEWART & TIRRELL ringraziano...

### DAL DIRETTORE

**MONZA**. Aveva fatto male i conti mister Chapman, ammesso che li abbia fatti! Se dal box Lotus tiravano fuori il cartello adatto e ordinavano a Peterson di lasciar passare Emerson Fittipaldi, domenica pomeriggio a Monza, Jackie Stewart non sarebbe ancora stato campione del mondo sicuro. Se lui nelle prossime due corse non avesse preso alcun punto ed Emerson avesse vinto tutte e due le gare, la corona iridata F.1 sarebbe rimasta in Brasile. Ma la verità è che ormai Chapman voleva dare una punizione a quel suo ex pupillo '72, reo di averlo fin qui snobbato di risposta al suo quesito sull'intenzione di restare con lui, e gliel'ha data nel modo più spietato possibile. Togliendogli l'ultima speranza di un bis, che poi significa contratti più ricchi.

Nel box Lotus, assicura una nostra testimone oculare, la Logan Lessona, una collega americana che sa cogliere tutte le sfumature, facevano finta di niente dopo. Chapman



Ecco, sotto la bandiera di Gianni Restelli, sfrecciare le due nere Lotus di Peterson e Fittipaldi: Ronnie non ha «graziato» Emerson, dal box non è uscito alcun segnale di Chapman per far vincere il brasiliano. In alto, Peterson sul podio con Rogano, Margherita Bandini e Ponti

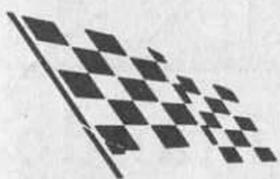
non «filava» il suo ex Principe Nero, mentre Peterson dichiarava a una televisione straniera che l'accordo prima della gara era chiaro: far passare Emerson solo se Stewart non era più in gara. E siccome c'era, Ronnie, si è sentito in diritto di rimanere primo! Pare che Fittipaldi non sia dello stesso avviso; anzi per lui discorsi alla vigilia non se ne sono fatti proprio. Una cosa è certa: ed è che nei giorni difficili delle prove, con tanti guai alla cavaglia oltre che ai freni e sospensioni della sua Lotus, Emerson non ha avuto più il diritto di disporre del «muletto» abituale, riservato a Peterson. E già questo era una avvisaglia di quanto sarebbe potuto capitare. «Io in verità ho provato a andar più sotto a Peterson — ha detto Fittipaldi — ma la macchina accusava del sovrasterzo eccessivo e non ce l'ho fatta che a portarmi a otto decimi di secondo! Non mi spiego perché non mi hanno voluto aiutare». La verità però è che se lo spiega benissimo se, saputo che secondo Peterson, Chapman avrebbe di-

chiarato di aver già la conferma anche del brasiliano per il '74, quindi in squadra resterebbero in due numeri 1, Emerson ci ha tenuto a riaffermare: «Se c'erano dei dubbi e delle incertezze prima, figurarsi adesso!». Date per certo che la Lotus la lascia e magari la decisione la prende prima del G.P. Stati Uniti di ottobre, come aveva lasciato intendere al sabato.

Che sia stato un errore (voluto o meno) non far vincere Fittipaldi lo ammette candidamente anche Tyrrell, comunque soddisfatto che hanno tolto problemi a lui e al suo Jackie già prima della trasferta canadese. «Ho visto saltare Ken sul box, e allora ho capito che avevo il titolo in tasca», ha detto Stewart felice come una Pasqua dopo l'arrivo, disposto persino a subire i ripetuti attacchi dei più strenui supporters anche un'ora dopo la corsa. Una corsa che gli ha portato il tris mondiale ma non gli ha tolto l'in-

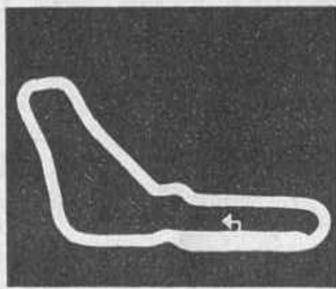
**Marcello Sabbatini**

**CONTINUA A PAGINA 20**



gara internazionale di velocità valida quale tredicesima prova del campionato mondiale conduttori di F. 1. Circuito di Monza, di 5,775 metri. 55 giri pari a 317,625 km. 9 settembre 1973. Giornata soleggiata e calda, circa 100.000 spettatori.

# G.P. d'ITALIA



## COSI' (IN 24) AL VIA

RONNIE PETERSON (Lotus) 1'34"80	PETER REVSON (McLaren) 1'35"29
DENIS HULME (McLaren) 1'35"45	EMERSON FITTIPALDI (Lotus) 1'35"68
CARLOS PACE (Surtees) 1'36"06	JACKIE STEWART (Tyrrell) 1'36"10
ARTURO MERZARIO (Ferrari B3/73) 1'36"37	MIKE HAILWOOD (Surtees) 1'36"44
ROLF STOMMELEN (Brabham) 1'36"54	CARLOS REUTEMANN (Brabham) 1'36"55
FRANCOIS CEVERT (Tyrrell) 1'36"58	MIKE BEUTTLER (March) 1'36"67
JEAN-PIERRE BELTOISE (BRM) 1'36"88	JACKY ICKX (Ferrari B3/73) 1'36"99
NIKI LAUDA (BRM) 1'37"26	WILSON FITTIPALDI (Brabham) 1'37"30
RIKKI VON OPEL (Ensign) 1'37"40	CLAY REGAZZONI (BRM) 1'37"58
JACKIE OLIVER (Shadow) 1'37"81	HOWDEN GANLEY (Iso) 1'38"13
GEORGE FOLLMER (Shadow) 1'38"66	GRAHAM HILL (Shadow) 1'38"88
GIJS VAN LENNEP (Iso) 1'39"24	DAVID PURLEY (March) 1'39"28

## COSI' (IN 15) AL TRAGUARDO

1. Ronnie Peterson (Lotus-Ford 72) che compie i 55 giri pari a 317,625 km in 1.29'17" alla media di 213,449 kmh. Primato precedente: Emerson Fittipaldi (Lotus 72), media 211,812 (1972).  
2. E. Fittipaldi (Lotus-Ford) 1.29'17"8; 3. Revson (McLaren-Ford) 1.29'45"8; 4. Stewart (Tyrrell-Ford) 1.29'50"2; 5. Cevert (Tyrrell-Ford) 1.30'03"2; 6. Reutemann (Brabham-Ford) 1.30'16"8; 7. Hailwood (Surtees-Ford) 1.30'45"7; 8. Ickx (Ferrari) a 1 giro; 9. Purley (March-Ford) a 1 giro; 10. Follmer (Shadow-Ford) a 1 giro; 11. Oliver (Shadow-Ford) a 1 giro; 12. Stommelen (Brabham-Ford) a 1 giro; 13. Beltoise (BRM) a 1 giro; 14. Hill (Shadow) a 1 giro; 15. Hulme (McLaren) a 2 giri. Non classificato: Ganley (Iso) a 11 giri.

## BATTUTI I PRIMATI

Sulla distanza: Ronnie Peterson (Lotus) media 213,449 kmh. Primato precedente: Emerson Fittipaldi (Lotus 72), media 211,812 (1972).  
Sul giro: Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) il 51. giro in 1'35"3, media 218,153 kmh. Primato precedente: Jacky Ickx (Ferrari B2) 1'36"3, media 216,460 ('72).

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Merzario	2. giro	rottura sospensione ant. destra
W. Fittipaldi	6. giro	mancanza di freni
Von Opel	10. giro	surriscaldamento
Van Lennep	14. giro	alimentazione
Pace	18. giro	rottura sospensione ant. sinistra
Regazzoni	31. giro	accensione
Lauda	34. giro	incidente in parabolica
Beuttler	35. giro	accensione

## LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Stewart ●●●●● - Peterson, E. Fittipaldi, Revson, Reutemann ●●●● - Hailwood, Cevert, Pace, Beltoise, Follmer, Oliver, Stommelen ●●● - Ickx, Beuttler, Hulme, Hill, Von Opel, Lauda, Regazzoni, Van Lennep, Ganley ●● - n.c. Merzario e Wilson Fittipaldi.

La prossima gara sarà il GRAN PREMIO DEL CANADA, in programma sul circuito di Mosport Park il 23 settembre.

## CONTINUAZ. DA PAGINA 19

certezza della sua decisione finale. La voglia di smettere c'è, ma anche quella di sentirsi ancora superiore a tanti. E poi quanto vale un titolo mondiale? Solo 250 mila sterline (oltre 300 milioni)? «Oh, se è per questo anche di più» ha ammesso lo scozzese terribile, che è rimasto solo un po' seccato di una caduta di simpatia presso i giornalisti. Ma forse anche per questo vale il motto che ha messo in pratica a Monza: «Quello che conta è non darsi mai per vinto in questo sport!».

Una massima che peraltro dovrebbe servire di insegnamento ad altri in questo sport, come ha confermato la giornata monzese, davvero avvilente per la Ferrari. Un pizzico di staccata allungata ha tradito Merzario che stava lì con i primissimi al secondo giro, e per il pubblico è stata la delusione che si è fatta cocente

quando ha visto Ickx, poi si è saputo con l'acqua a 130°, superato persino da Stommelen che si sdoppiava con la sua claudicante Brabham. E la delusione è finita a fischi. Qualcuno giura che Forghieri, per evitarsi scalmare della marea urlante alla fine ha guadagnato i garages dai boxes togliendosi gli occhiali che lo facevano più riconoscibile.

Certo che c'era da aver paura di quell'assalto finale, anche se non è stata una festa altrettanto coreografica per Stewart come lo fu anno scorso per Emerson Fittipaldi. Sono venuti in centomila a pagare a Monza, ma con il vistoso incasso assicurato non hanno lesinato...spese, demolendo (come hanno fatto) la maggioranza dei cartelloni di pubblicità per farsene tribune. Il vandalismo è una moda così come i furti che si sono moltiplicati! Ne sanno qualcosa nelle denunce ricevute all'Ufficio di P.S. dell'autodromo.

E' l'altra faccia di una domenica di passione e di emozione sportiva che purtroppo ha visto proprio i piloti ferraristi più o meno papabili per il futuro (o in liquidazione) protagonisti-no. A parte Merzario e Ickx, Regazzoni ha navigato in fondo al plotone, Lauda ha avuto quel po' po' di incidente in parabolica, Pace ha saltato la chicane Ascari, Reutemann non è riuscito ad acciuffare Cevert. Sono questi i nomi che tornano a ricorrere sul taccuino di Maranello e che, si dice, in settimana, dovrebbero portare a una decisione; magari con quella di trovare una scappatoia per rinunciare al contratto acquisito con Jarier. Certo che, finché si mette in queste condizioni di farsi bocciare clamorosamente nel settembre monzese, la Ferrari avrà vita sempre più difficile per trovarsi i piloti che ieri non le mancavano!

m. s.

# Il mondiale F.1 è finito così

Poiché restano da disputare, dopo il Gran Premio d'Italia, solo due corse valide per il mondiale, cioè i G.P. di Canada e Usa, con il risultato di Monza Jackie Stewart è matematicamente il campione del mondo 1973.

Infatti il suo più diretto rivale, Emerson Fittipaldi, anche vincendo le due restanti prove raggiungerebbe 66 punti, tre di meno di quanti non abbia già Stewart. Se a Monza Fittipaldi avesse vinto, portando così il suo totale da 48 a 51, avrebbe potuto sperare di battere lo scozzese. Infatti, nell'ipotesi di vincere i restanti G.P. e nell'ipotesi che Stewart non conquistasse neppure un punto, Emerson avrebbe vinto potendo vantare una vittoria in più del rivale, il che sarebbe stato decisivo data l'identità (69 punti) dei due punteggi.

Resta invece ancora aperta la lotta per l'ambita coppa costruttori, attribuita alle marche di Formula 1 con i medesimi criteri della classifica per i piloti. Tyrrell e Lotus sono vicinissimi.

## Mondiale Piloti dopo 13 prove

	ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONACO	SVEZIA	FRANCIA	TOTALE I. PARTE	G. BRETAGNA	OLANDA	GERMANIA	AUSTRIA	ITALIA	TOT. PUNTI VALIDI
Stewart (Tyrrell)	4	6	9	—	9	9	2	3	42	—	9	9	6	3	69
E. Fittipaldi (Lotus)	9	9	4	9	4	6	—	—	41	—	—	1	—	6	48
Cevert (Tyrrell)	6	—	6	6	3	4	6	31	2	6	6	—	—	2	47
Peterson (Lotus)	—	—	—	—	—	4	6	9	19	6	—	—	9	9	43
Revson (McLaren)	—	—	6	3	—	2	—	—	11	9	3	—	—	4	27
Hulme (McLaren)	2	4	2	1	—	1	9	—	19	4	—	—	—	—	23
Ickx (Ferrari-McLaren)	3	2	—	—	—	—	1	2	8	—	—	4	—	—	12
Reutemann (Brabham)	—	—	—	—	—	—	3	4	7	1	—	—	3	1	12
Hunt (March)	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3	4	—	—	—	8
Pace (Surtees)	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	3	4	—	7
Merzario (Ferrari)	—	3	3	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	6
Beltoise (BRM)	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	2	—	2	—	6
Follmer (Shadow)	—	—	1	4	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	5
de Adamich (Brabham)	—	—	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3
W. Fittipaldi (Brabham)	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	—	3
Lauda (BRM)	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2
Regazzoni (BRM)	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	2
Amon (Tecno)	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Van Lennep (Iso)	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	1	—	—	—	1

## Coppa Internazionale Costruttori F. 1

	ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONACO	SVEZIA	FRANCIA	TOTALE
Tyrrell-Ford	6	6	9	6	9	9	4	6	51
Lotus-Ford	9	9	4	9	4	6	6	9	52
McLaren-Ford	2	4	6	3	—	2	9	—	26
Brabham-Ford	1	—	—	—	3	—	3	4	11
Ferrari	3	3	3	—	—	—	1	2	12
BRM	—	1	—	2	2	—	—	—	5
March-Ford	—	—	—	—	—	—	1	3	4
Surtees-Ford	—	—	—	—	—	—	—	—	0
Shadow-Ford	—	—	1	4	—	—	—	—	5
Tecno	—	—	—	—	1	—	—	—	1
Iso-Ford	—	—	—	—	—	—	—	—	0



● Mellius abundare quam deficere, dicevano i latini. A Monza la Ferrari aveva tre B.3, due ingegneri (Colombo, Forghieri; Caliri non aveva il tagliando giallo box), il super collaboratore tecnico Rocchi, l'assistente speciale del Presidente avv. Luca di Montezemolo, l'assistente alla direzione sportiva (e ombrelli parasole) Sante Ghedini, due capomeccanici (Borsari per la n. 4 italiana e Cuoghi per la n. 3 belga), una decina di meccanici e due piloti: uno a mezzo servizio (Ickx) e uno in liquidazione (Merzario).

● Le Alfasud sono bloccate alla filiale svizzera. Pare che gli operai addetti a scaricarle abbiano preteso la vaccinazione anticolerica.

● Ombrelli giallobianchi di seta con lo stemma cavallino Ferrari hanno suscitato l'ipotesi che la Casa modenese abbia l'anno prossimo uno sponsor vaticano.

● A proposito dell'ex motociclista: i suoi rapporti con Surtees sono puntualmente deteriorati (John ha imparato troppo a Maranello: un anno e via le cotel) e Mike giura che si ritirerà se non trova una vettura competitiva.

● Avventura di Mike Hailwood a Como. Con una vettura da noleggio targata NA ha rischiato... l'espulsione dalla città lacustre: «Val via, porti il colera» gli hanno gridato. Italia guelfa in piedi!

● Nanni Galli ha scoperto l'altra faccia dei suoi colleghi (e della organizzazione sportiva italiana). Per farlo entrare a Monza abbiamo dovuto dargli una mano con la dotazione Autosprint. Ma ai boxes non lo lasciavano andare, sinché non ha incontrato il suo ex patron Frank Williams, che non ha potuto...svicolare!

● David Purley è entusiasta del pubblico italiano e monzese: «Quando passavo, in prova e in corsa, mi facevano sempre segni festosi. Sono davvero umani gli italiani, sono unici! Per favore, ringraziateli per me. Io non potevo rispondere togliendo le mani dal volante, sapete com'è...» A Purley, come sapete, AUTOSPRINT darà una sua statuetta trofeo per testimoniarli il suo affetto per il generoso gesto di Zandvoort. Avevamo pensato di offrir-

glielo in occasione della 500 Km. di Imola ma preferiamo ora consegnarglielo quando ci sarà l'annuale premiazione dei Caschi iridati e oro.

● Distaccato e asettico il Presidente CSAI Ing. Rogano, ha domandato con sufficienza ai giornalisti: ma poi come è finita la vostra questione per l'ingresso ai boxes? E' uno del potere (sportivo)...

● I prototipi non saranno più ammessi nel '74 ai rallies di campionato europeo e mondiale. E adesso povera Stratos? Coincidenze (di date): 1. settembre, l'ing. Sguazzini nuovo amministratore delegato Lancia; 7 settembre, la CSI liquida appunto i prototipi tipo Stratos. Altro che Richelieu! Siamo a Mazzarino!

● Tra GPDA e costruttori non è che tutto fili liscio. In una riunione dei piloti a Monza è stato discusso il caso di Dave Walker, il pilota giubilato da Chapman a fine '72. Pare che non abbia preso praticamente una lira, perché una postilla del contratto di Chapman prevedeva che dovesse pagare tutti gli eventuali danni, fatti alla vettura avuta per correre nella squadra ufficiale, durante la stagione. Così la GPDA adesso pretende che venga stabilita una cifra base come ingaggio-stipendio di qualsiasi pilota che corre in F. 1. A quando l'adesione a un sindacato metalmeccanici?

Marcellino

MONZA - Domenica 9 settembre, ore 16,55 minuti, 10 secondi: Stewart supera Cévert immediatamente dopo la chicane del rettilineo principale. E' l'inizio del 49° giro del GRAN PREMIO d'ITALIA. Stewart diventa quarto e da quel momento è campione del mondo per la terza volta nella sua carriera.

Davanti, tranquillamente, ci sono Peterson e Fittipaldi che viaggiano di conserva, come avevano fatto Stewart e Cévert in Germania. E Peterson è in testa dal primo giro. Ci resterà fino alla fine, fino alla bandiera a scacchi, e sarà un avvenimento, perché era da tantissimo tempo che il Gran Premio d'Italia non veniva vinto da un uomo che fosse stato in testa dal principio alla fine.

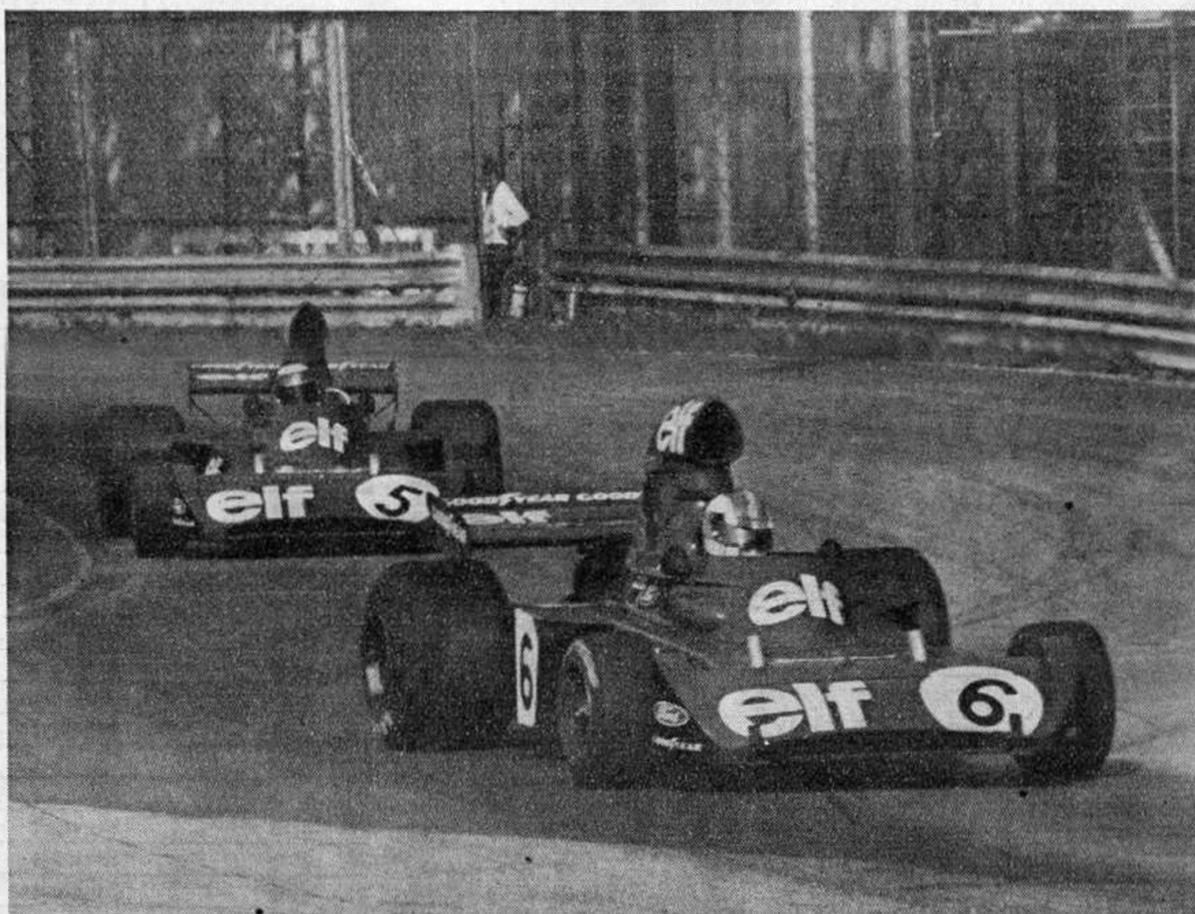
Stewart che supera Cévert per guadagnare i tre punti della sicurezza è un avvenimento raro anch'esso. Come è avvenimento raro assistere ad una galoppata quale lo Stewart ha compiuto, unendo alla rabbia ed alla aggressività la sua enorme classe. Quarto lo era comunque, Stewart, nella fase iniziale della corsa, e tatticamente egli era dunque nella posizione migliore; gli bastava controllare la situazione. Poi è venuta la foratura, ed è diventato addirittura ventesimo. E' cominciata allora la corsa bellissima che i centomila di Monza ed i milioni della televisione hanno potuto assaporare: la rincorsa dello scozzese al recupero delle posizioni. Dal ventesimo posto è implacabilmente risalito; ha profittato naturalmente delle fermate e degli abbandoni di parecchi, per guadagnare posizioni numeriche, ma ha tirato fuori tutta la sua classe (enorme), per aggiungerla alla rabbia ed alla aggressività nel recupero delle distanze effettive.

### Il guizzo iridato dopo la « chicane »

Una rincorsa fantastica, un recupero formidabile ed alla fine del 48. giro, dopo aver scavalcato Ickx, Hailwood, Reutemann, era vicino alle ruote del compagno Cévert. Un ultimo guizzo, appena dopo l'uscita dalla chicane, e anche Cévert era superato. Logico che il compagno non abbia stretto i denti e tirato fuori le unghie, quando Stewart lo ha passato, anche se nel dopocorsa ci teneva tanto a precisare che dal box non gli erano venuti ordini. Logico ed anche giusto, perché lo Stewart di oggi è stato superbo, come in certe gare memorabili, ed era giustizia che riuscisse a colmare coi tre punti del quarto posto, il « buchetto » che gli mancava ad essere di certo campione del mondo per la terza volta.

Quella di Stewart è stata l'impresa che ha dato al Gran Premio d'Italia 1973 il pepe dell'interesse, e che ha degnamente accompagnato la trionfale passeggiata delle Lotus di Peterson e Fittipaldi, dominatori indiscussi. Una impresa che ci ha riproposto, come ha riproposto alla mente di molti altri, quella compiuta nel 1967 da Jimmy Clark. Una delle cose da ricordare. Anche perché, abbinandosi alla conquista del titolo mondiale, ha molte possibilità di

# Adesso STEWART lustrerà il titolo a suon di dollari



E' il 49. giro. Stewart sta per conquistare matematicamente il titolo iridato con due corse d'anticipo (complice CHAPMAN) con questo sorpasso del compagno Cévert. E' il quarto posto finale con i tre punti decisivi! Bisogna proprio dire che MONZA si addice a Jackie Stewart. E' su questa pista che lo scozzese, allora su BRM, vinse il suo primo Gran Premio iridato, nel 1965, ed è su questa pista che si è matematicamente aggiudicato due dei suoi tre titoli mondiali. All'epoca del primo alloro,

diventare il « momento magico » non solo di questa stagione, ma della carriera dello scozzese, uomo dalle bizzose e imprevedibili reazioni nelle sue funzioni di agitatore di certi problemi, spesso sorprendente e incomprensibile in certi atteggiamenti, ma comunque pilota di classe eccezionale, capace delle imprese più grandi anche sotto la maschera — talvolta — della indifferenza.

Stewart Campione del Mondo e Peterson vincitore del suo terzo Gran Premio, davanti a Fittipaldi che qui ha dovuto definitivamente rinunciare alla corona conquistata l'anno scorso. Il risultato, e il come la corsa si è svolta, giustificano osanna alle Lotus alla Tyrrell ed alla McLaren, perché insieme con la « pas-

seggiata » di Peterson e Fittipaldi, insieme con la prodezza di Stewart, c'è da mettere la prestazione di Peter Revson, che il terzo posto lo ha guadagnato con merito e non deve niente a nessuno. Terzo, infatti, egli lo è sempre stato, dal momento in cui sono stati tolti dal gruppetto di testa Hulme e Stewart, e comunque era a ruota anche nei primi giri. E non può quindi essere casuale che a guidare la corsa, anche quando tutto era filato liscio, ci fossero due Lotus, due McLaren e una Tyrrell, con la seconda Tyrrell poco lontana.

Dietro gli uomini di queste tre marche si sono posti quelli della Brabham, con Reutemann migliore degli altri, e quelli della Surtees, costantemente vicini. Poi, finalmente,

nel 1969 con la Matra-Ford MS 80, Stewart raggiunge i punti della sicurezza con una vittoria fantastica al termine di una volata a quattro, battendo di pochi centesimi Rindt, Beltoise e McLaren. Ed anche quest'anno la certezza del titolo mondiale gli è venuta dalle vicende del Gran Premio d'Italia, con quei 3 punti strappati di forza dopo una rincorsa « alla Clark » dal fondo della classifica, fino al quarto posto, dopo la sosta affanosa ai box per il cambio del pneumatico

ecco venire una Ferrari, l'unica a restare in gara, quella di Ickx. Quella di Merzario non si è potuta vedere, eliminata subito per quella che molto obiettivamente e onestamente il pilota stesso ha definito « colpa mia ». Vale a dire un errore di impostazione di quella stretta chicane che ha dato dispiaceri a parecchia gente, soprattutto a Hulme che vi ha compiuto un volo piuttosto spettacolare (e che vi ha perduto ogni speranza di piazzamento).

E' stato un peccato per Merzario e per i suoi tifosi, ed un peccato anche per chi voleva vedere a quali limiti le Ferrari rinnovate potevano giungere. Ickx di certo è ancora migliore di Merzario, non fosse che per la maggior esperienza. Ma in questa corsa

Ickx, anche perché le speranze di vittoria erano davvero poche, non ha certo tirato fuori tutto, benché lo si sia visto compiere qualche acrobazia nella conquista di posizioni che comunque non potevano essere che di rincalzo. Quando poi la macchina è calata, per l'alterarsi delle condizioni aerodinamiche e l'aumento della temperatura del motore, egli ha dovuto rassegnarsi a perdere quel che aveva faticosamente potuto guadagnare, ed ha dunque terminato alla meno peggio.

Per contro Merzario era psicologicamente nella condizione opposta, sia per normale legittimo orgoglio, sia per vicende recenti, più o meno veritiere e attendibili. Di certo Merzario avrebbe attaccato con la combattività che gli è congeniale e che per ora supplisce alla mancanza di esperienza specifica che non si può acquisire in poco tempo; e quindi da lui avremmo potuto avere le basi per una valutazione dei progressi compiuti dalla Ferrari nel duro cammino della riscossa, che anche lei non può essere miracolosamente immediata. E' mancato anche questo, e quindi il ricordo che le Ferrari ci lasciano, in questo Gran Premio d'Italia, non è certo brillante.

### I tecnici Ferrari a scuola per il '74

Di buono, se volete, c'è il fatto che i tecnici della Ferrari che sono tornati alle corse adesso avranno avuto modo di vedere quel che effettivamente accade, alle loro macchine ed alle altre, tanto da poterne trarre delle conclusioni che auguriamo loro utili. Ai fini della costruzione delle macchine per il 1974, che tutti attendiamo non fosse altro per poter alimentare i nostri racconti anche con un pizzico di nazionalismo.

Tenuto in naftalina per qualche tempo, ora Mauro Forghieri è tornato alle piste, ad aggiornarsi effettivamente su quello che vi accade. Anche lui, come Stewart, è talvolta discutibile per atteggiamenti e convinzioni, ma sul piano strettamente tecnico (e non lo diciamo solo noi) è tra i più forti che ci siano in giro. Speriamo bene.

Non c'era del tutto quella seconda marca italiana dal colore rosso che aveva suscitato tanto interesse e che ha miseramente compiuto un « naufragio » che non trovava giustificazioni. La Tecno chiude così senza neppure aver fatto atto di presenza nella gara italiana. E non ne sentiremo più parlare.

Di interessante, in questo Gran Premio che è stato bello, abbiamo rilevato altre cose. Le Surtees in progresso costante, o almeno sempre in

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 2

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

posizione onorevolissima, sono state anche stavolta tra le macchine brillanti. Pace e Hailwood si sono difesi molto bene e crediamo che Pace avrebbe potuto fare ancor meglio nel finale, come gli accade spesso. Eliminato da un urto alla variante Mirabello non ha potuto terminare, ma Hailwood è al traguardo, ed il suo posto in fondo è soddisfacente anche per l'esigente Surtees.

Le Iso sono state al loro livello medio e la March di Beuttler si è comportata bene fino al momento del ritiro (motore). Peccato, davvero, che non abbia potuto avvenire la ricostruzione della March modificata di Hunt, danneggiata nelle prove della prima giornata. La macchina, migliore di quelle ufficiali, ed il pilota (che è tra i miglio-

tre al Campionato mondiale da definire, grava l'ombra delle tantissime trattative che dovrebbero rivoluzionare i quadri delle varie squadre per la stagione 1974. Che, poi, ci siano davvero tutti i trasferimenti che si annunciano a destra e a manca, dubitiamo. Qualcosa, e anche di grosso, accadrà di certo; ma forse non proprio nella misura che si tende a credere.

Ora restano le gare americane. Ci sono i dollari, tanti specie negli USA, da guadagnare, e per Fittipaldi, Cevert e Peterson c'è il secondo posto nella classifica finale del Campionato del Mondo. Per Tyrrell c'è anche il titolo dei costruttori, da vincere o almeno da tentare. Poiché ciò significa vincere, e quindi intascare tanti soldi, vedrete che ce la metterà tutta.

f. l.

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - Per un Peterson che vince il suo terzo G.P. di validità mondiale c'è uno Stewart che diventa per la terza volta campione del mondo, la vecchia regola del tre numero perfetto non si smentisce.

Un pubblico immenso, (centomila paganti!!! centotrentamila presenze: diciamo 300 milioni di incasso?) che è stato ripagato con una corsa bella che ha laureato il «World Champion». Un campionato del mondo che è stato assegnato perché Chapman non ha imposto al suo biondo svedese di lasciare il primo posto a Fittipaldi, cosa che invece Tyrrell ha fatto fare a Cevert per dare il quarto posto a Stewart.

Se Fittipaldi, avesse vinto, e Stewart fosse stato quarto com'è stato per il brasiliano della Lotus c'era ancora una possibilità seppure remota di diventare per il secondo anno

55 giri con un vero solo protagonista

## L'amaro subito per MERZARIO e «dopo» per EMERSON

tre il suo compagno di scuderia il «ripescato» Ickx è in settima, passa al primo giro in quarta posizione, dietro Peterson, Fittipaldi e Stewart, ma

posizione, e inizia una rimonta favolosa che ci ha ricordato l'indimenticabile Clark del 1967.

Il vantaggio di Peterson su Fittipaldi oscilla mediamente dall'1 ai 2 secondi.

Al sesto giro intanto sono iniziate le soste ai box, con Stommelen che ha problemi di accensione, poi Beuttler all'ottavo che ha forato la ruota anteriore sinistra e Ganley con la ISO, assieme a Von Opel che poi si ritirerà, tutti al decimo passaggio.

In testa i due della Lotus Peterson e Fittipaldi che menano la danza a loro piacimento, seguiti da Revson, Cevert, Reutemann che sta facendo una gara veramente eccezionale. Hailwood con la Surtees che ha preso il posto del suo compagno di squadra Pace a cui è scoppiata una gomma al 18. giro e si è dovuto ritirare, poi Ickx con la Ferrari che senza infamia e senza lode tiene la posizione che ha, senza

## CRONOLOGIA di una PRODEZZA

## La fantastica rincorsa a tempo di record

Questa la fantastica progressione di giri veloci che ha avuto come protagonista Jackie Stewart, nella sua rabbiosa rincorsa verso le posizioni da punteggio dopo la sosta al box per cambiare il pneumatico posteriore sinistro, dechappato:

2. giro	Peterson	1'39"2	209,576
3. giro	Stewart	1'38"5	211,065
5. giro	Stewart	1'38"1	211,926
6. giro	Fittipaldi	1'37"3	213,669
12. giro	Stewart	1'37"1	214,109
16. giro	Stewart	1'36"6	215,217
17. giro	Stewart	1'36"6	
20. giro	Stewart	1'36"6	
21. giro	Stewart	1'36"6	
24. giro	Stewart	1'36"4	215,663
25. giro	Stewart	1'36"3	215,887
30. giro	Stewart	1'36"1	216,337
31. giro	Stewart	1'36"0	216,516
32. giro	Stewart	1'36"0	
39. giro	Stewart	1'35"4	217,924
51. giro	Stewart	1'35"3	218,153



Stewart precede Revson nelle prime battute di gara. In testa ci sono le due Lotus assieme a Hulme, quindi lo scozzese è quarto. Riconquisterà questa posizione preziosa dopo una fantastica rincorsa

ri), avrebbero potuto offrire una nota di altro interesse, perché siamo convinti che Hunt sarebbe stato capace di almeno accodarsi ai primi. In progresso la Shadow, almeno quella di Oliver dotata del telaio a passo allungato. Le sue prestazioni sono però state condizionate dai motori e dagli inconvenienti all'alimentazione che hanno travagliato i giorni di prova ed anche la gara.

## Mortifica i piloti il calvario della BRM

Infine la BRM. Una pena, per Regazzoni, Beltoise e Lauda, che non hanno certo potuto fare quello che individualmente potevano fare. E' un calvario che li ha mortificati e che praticamente è la continuazione di un troppo lungo periodo travagliato. Aggiungiamo che la Ensign di von Opel è migliorata ancora e che comincia a mettere il muso nelle posizioni di centro, ed abbiamo detto tutto. Su questo Gran Premio, ol-

## La MEDIA crescente

La progressione della velocità media della corsa, riferita ovviamente alla Lotus n. 2 di Ronnie Peterson che ha guidato il Gran Premio d'Italia dal primo all'ultimo giro:

5. giro	210,297
10. giro	211,409
15. giro	211,940
20. giro	212,327
25. giro	212,611
30. giro	212,830
40. giro	212,979
50. giro	213,283
55. giro	213,449

consecutivo campione del mondo.

Ma passiamo alla cronaca della gara, che non ha avuto motivi esaltanti se non nella favolosa rincorsa alla «Clark» di Stewart.

Al via 24 bolidi. Il più lesto all'abbassarsi della bandiera del direttore di corsa Restelli è Peterson, ma il brivido è alle spalle, infatti Pace con la Surtees, all'esterno in terza fila, stringe sulla sua destra per insinuarsi al centro dei due della seconda fila, Hulme e Fittipaldi. Fittipaldi a sua volta all'esterno della seconda fila stringe sulla sua sinistra e i due al centro di un impressionante groviglio di F. 1 urlanti che scaricano i loro cavalli al suolo si toccano, ma sono abili a riprendersi e tutto fila perfettamente liscio.

Alla fine del rettilineo della partenza i piloti non trovano la chicane, ma al giro successivo essa è là ad attendere con la sua insidia di un cordolo a detta di tutti sbagliato.

Merzario autore di una bella partenza, il comasco con la Ferrari è in quarta fila, men-

nell'imboccare la chicane la Ferrari ha una leggera derapata, (la stessa che toglierà poi dalle prime posizioni Hulme, nel medesimo punto e nel medesimo modo), si alza sul cordolo e ricade a terra, la sospensione si piega leggermente, e per la Ferrari di Merzario la macchina di punta della squadra per questo 44. G.P. d'Italia, è la fine.

Peterson in testa dal primo all'ultimo giro, alle sue spalle sempre il compagno Fittipaldi (o nemico?), poi Hulme per otto giri, ma un episodio simile a quello capitato a Merzario lo toglie dal gruppetto di testa, Revson con una gara regolare e veloce è alle spalle dei due alfieri neri della Lotus.

Il primo giro è stato compiuto (senza la prima chicane) in 1'39"6, mentre il secondo in 1'39" ed il terzo in 1'38"7.

Il monologo delle due Lotus continua, alla staccata della chicane dopo i box, Revson passa Stewart, ma al giro successivo l'ottavo, Stewart arriva ai box con una gomma forata, perde un minuto per cambiarla, riparte in ultima

tentare di andare avanti ma non andando neppure indietro.

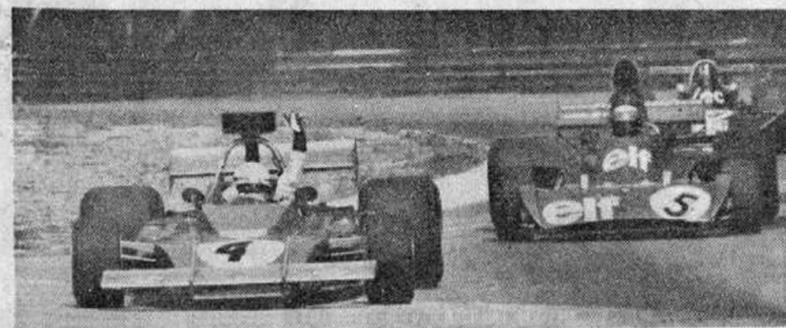
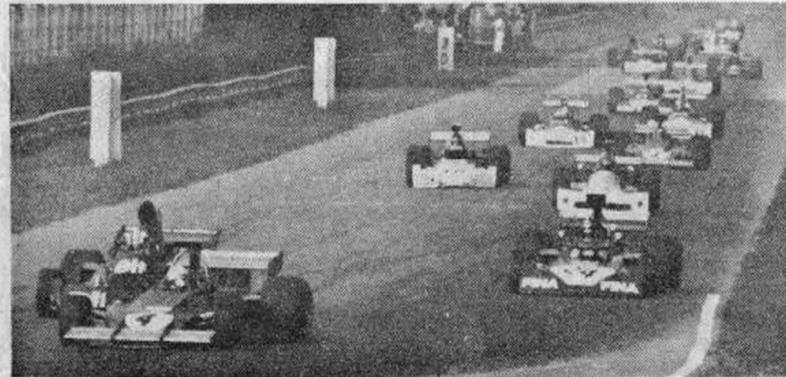
La Ferrari di Ickx rimasta in gara dopo la sfortunata prova di Merzario, vivacchia nelle retrovie senza troppo entusiasmare il pubblico, anzi, fischi si levano nei suoi confronti quando transita davanti alle tribune gremite.

I passaggi al 25. giro avvengono nel seguente ordine: in testa Peterson seguito da Fittipaldi a 2"4, terzo è Revson a 13"4, quarto Cevert a 28", quinto Reutemann a 32", sesto Hailwood a 36", settimo Ickx a 42", poi nell'ordine Stewart che ha risalito la bellezza di 13 posizioni e sta migliorando colpo dietro colpo il record sul giro, Follmer, Oliver e Hill e sono gli unici rimasti a giri pieni alle spalle dei due «Lottussiani».

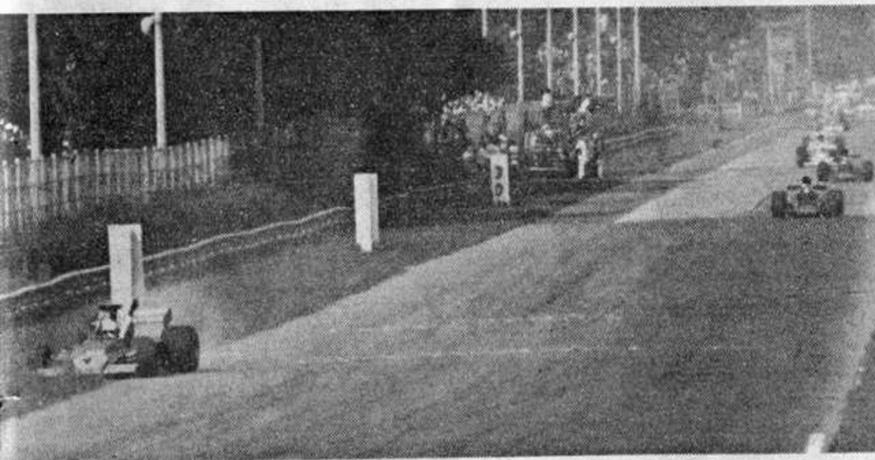
Al 19. passaggio Ickx passa con la fiancata sinistra che perde un pezzo di plastica, nello stesso giro manca Pace, e viene logico pensare che i due si siano toccati, ma non è così. Il rivestimento di leggerissima plastica della Ferrari che rico-



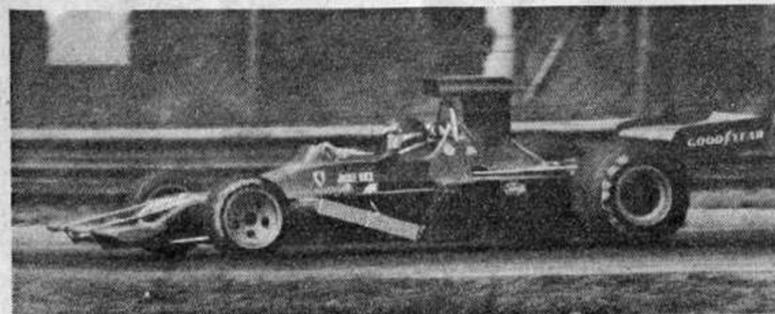
Sopra, Stewart precede Revson, Merzario e Cévert all'ingresso della parabolica al primo giro. Sotto, ecco Merzario infilarsi nella curva



Ma alla prima chicane, Arturo tocca duro la sospensione anteriore, che si rovina. Ecco Merzario riguadagnare lentamente i box, a braccio alzato, mentre dalla chicane Mirabello escono Stewart e Purley



Mentre stanno arrivando le Lotus di Peterson e Fittipaldi, Merzario, che alla TV ha ammesso il suo errore, getta nel prato (sopra) la sua B3. L'altra Ferrari (sotto) con la carrozzeria avariata non ha permesso a Ickx — che del resto doveva usare 1000 giri in meno per l'acqua a 130° — di difendere con più fortuna le sue chances



## FITTIPALDI non si dà pace della mancata segnalazione «a vincere» di CHAPMAN mentre ARTURO ha interrotto una «serie» «E' la prima volta in 10 anni che mi ritiro per colpa mia»

MONZA - «Non riesco a capire perché dai box della Lotus non abbiano dato ordine a Peterson di lasciarmi passare, potevo ancora vincere.» EMERSON FITTIPALDI ha perso a Monza il suo titolo di miglior pilota del mondo, una possibilità c'era seppure remota, ma Chapman non ha voluto o saputo sfruttarla e queste amare parole Emerson se le lascia sfuggire mentre velocemente, scuro in volto, se ne ritorna in albergo. Dippiù non riusciamo a fargli dire.

PETERSON, vincitore a Monza, ma una vittoria passata in second'ordine per il titolo vinto e per la magnifica corsa di Stewart, sfugge alla polemica e spiega solo: «La macchina andava bene, nel finale il posteriore mi andava via all'uscita delle chicane, e negli ultimi 5 giri sono sempre andato sui cordoli. Ero sicuro però di me stesso e del mezzo che guidavo, che si è comportato come meglio non poteva.»

MERZARIO, lo incontriamo quando la corsa è già finita da un pezzo: «La macchina mi è andata via leggermente, sono salito sul cordolo della chicane dopo i box, mi sono alzato da terra e ricadendo si è leggermente piegata una sospensione. Per me è stata la fine. E' colpa mia. Potevo sperare in un 4. posto, magari... Ci tengo a sottolineare una cosa: è la prima volta in 10 anni che mi devo ritirare per colpa mia, non era mai successo prima.»

HULME: «Alla chicane dopo i box sono salito con una ruota sul cordolo, mi sono alzato da terra e sono ricaduto pesantemente, non sapevo se la macchina avesse subito dei danni e nel dubbio mi sono fermato ai box a farla controllare, perdendo qualsiasi possibilità.»

A CHAPMAN, chiediamo perché non ha dato ordine a Peterson di far passare Fittipaldi, dice: «Con Stewart quarto non c'era nes-

una possibilità iridata per Emerson, quindi è giusto che abbia vinto Peterson.» (Invece Fittipaldi avrebbe potuto ancora vincere se avesse vinto a Monza. L'errore di Chapman è grandissimo, ma sarà stato un errore?).

ICKX: «La plastica è volata via dal serbatoio di sinistra della mia Ferrari. — dice mentre è nascosto dentro un camion — La macchina non è andata male, ha certamente migliorato molto rispetto a quella di prima.»

CEVERT: «Quando dai box Ken mi ha fatto segno di dare il passo a Stewart l'ho fatto volentieri, perché ho capito che per Jackie era arrivata l'ora del suo terzo titolo mondiale.»

HAILWOOD: «Finalmente dopo tanto tempo ho avuto una macchina a posto che mi ha permesso di terminare una gara, ne avevo bisogno perché negli ultimi tempi tutto mi andava storto e stavo pensando seriamente di smettere con le corse.»

REGAZZONI: «Una cosa incredibile la BRM, prima l'accensione, poi mi spariscono 1000 giri dal motore, alla fine non ne potevo proprio più, non vedo l'ora che termini questa annata nera.»

LAUDA: «Prima della parabolica quando sono andato a frenare il pedale è andato a fondo, ho sbattuto e sono finito nella sabbia, una grande paura, ma tutto è andato per il meglio, certo che la BRM è distrutta.»

REVSON: «Un terzo posto fa sempre piacere, oggi la mia McLaren è andata molto bene, ma non c'era nulla di fare contro le due Lotus, che erano più veloci della mia in rettilineo.»

REUTEMANN: «Un calo del motore nel finale non mi ha permesso di mantenere la posizione che avevo, senza questo inconveniente forse Stewart non ce l'avrebbe fatta a passarmi.»

pre i radiatori laterali ha ceduto e si sta sfogliando. Dopo alcuni giri la macchina ne sarà completamente priva, e terminerà la corsa in questo modo.

Il pubblico ormai non segue più la prestazione dei due di testa tanto la loro superiorità di macchina e di uomini è palese, ma guarda e applaude a scena aperta il grande Stewart che dall'ultima posizione risale come un gigantesco razzo Titan nelle posizioni dei migliori, che gli spettano.

Questa la sequenza dei suoi record sul giro, al terzo 1'38"5 media 211,065, al 24. 1'36"4, media 215,663, al 25. 1'36"3 media 215,887, al 30. 1'36"1 media 216,337, al 31. 1'36" media 216,562, al 39. 1'35"4 media 217,924, 51. 1'35"3 media 218,153. Le cifre parlano da sole e danno chiaramente la visione di ciò che Stewart ha fatto oggi a Monza, un exploit degno di un titolo di Campione del Mondo.

Fra le tante fermate dei box, da segnalare il calvario di Regazzoni con una macchina che si rifiutava d'andare e che per-

dippiù era senza motore. Prima della partenza il patron della BRM Stanley aveva pregato Regazzoni di andare piano almeno al via perché il motore era molto fragile!!!

Le posizioni al 34. passaggio: sempre in testa il duo Peterson-Fittipaldi, terzo Revson, quarto Cevert, quinto Reutemann, sesto Hailwood, settimo Stewart che ha passato l'abulico Ickx con la Ferrari, nono Follmer.

Al 35. passaggio Lauda (in odor di Ferrari per il '74) in ritardo per diverse fermate ai box, arriva in parabolica a 280 kmh. Quando va a frenare alla sua BRM mancano i freni, la rossa e bianca monoposto impazzisce, sbatte contro il guardrail, si disintegra e finisce in parabolica dove un principio d'incendio è prontamente domato. Il pilota resta illeso dalla paurosa avventura, esce barcollante dalla vettura, bianco e spaventatissimo in volto e si avvia ai box a piedi.

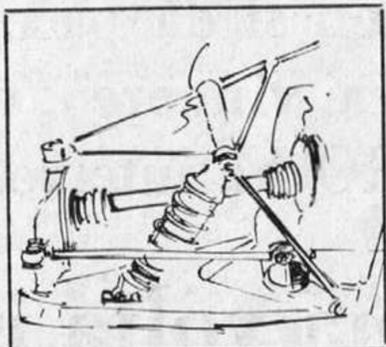
Nulla da segnalare per le prime posizioni ormai a meno di clamorose defaillance chiaramente in mano a Peterson,

Fittipaldi e Revson. L'eccitazione e lo spettacolo della corsa ci viene da Stewart che continua la sua rimonta favolosa, al 37. giro passa Hailwood ed è sesto, al 42. giro passa Reutemann ed è quinto, poi con Cevert il gioco è fatto: dai box, Tyrrell ordina a Cevert di lasciare passare il grande scozzese; il francese obbedisce, Stewart è quarto, ha in tasca il campionato del mondo, anche perché dal box della Lotus il nero (in tutti i sensi) Chapman non dà ordine a Peterson di lasciare passare Fittipaldi che avrebbe avuto una possibilità seppure remota di diventare campione del mondo. Al 52. giro anche Ickx è doppiato. Al 55. giro è l'apoteosi, non tanto per Peterson che ha vinto alla media record di 213,449 kmh, ma per Stewart che è quarto ed è campione del mondo per la terza volta.

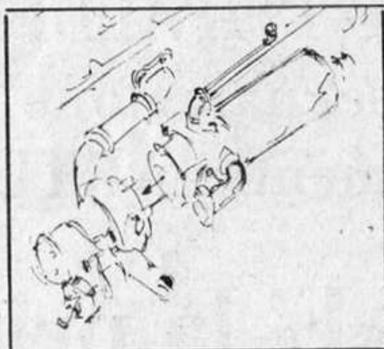
Un amaro commento a fine giornata di Fittipaldi mentre scappava verso il suo hotel: «Non riesco a capire perché non abbiano dato ordine dai box di farmi arrivare primo...»

cev.

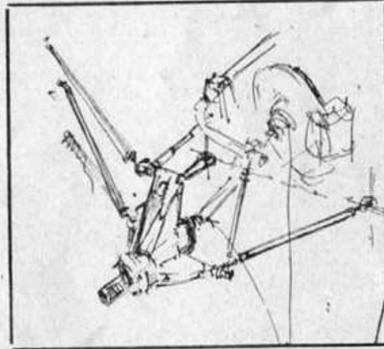
● Nelle settimane precedenti il Gran Premio, Frank Williams ha chiesto a Hulme di provare la sua Formula 1, la Iso. Il neozelandese ha aderito di buon grado (evidentemente senza isterismi né dei suoi datori di lavoro della McLaren, né dei piloti di Williams). La prova si è svolta a Silverstone, ma è stata di breve durata per via della pioggia. Non è escluso che l'appuntamento si ripeta.



La sospensione anteriore della Tyrrell con i freni interni



Uno schizzo del gruppo pompe-filtro olio del motore Ford DFV



La sospensione posteriore della Surtees, con due giunti Loebro

● Sulla via del sempre continuo perfezionamento, che è in pratica la « filosofia » della Cosworth, la casa inglese ha ulteriormente incrementato il suo glorioso 8 cilindri DFV. Attualmente ne esiste una versione a tre supporti di banco, che grazie al miglior rendimento meccanico possiede quasi 10 CV in più della versione standard. Data la politica della casa di Northampton, cioè quella di dare sempre il meglio ai piloti migliori, non è improbabile che Stewart a Monza si valesse già di uno di questi nuovi propulsori.

# La tecnica del tempo libero

MONZA - Stabilito che la Formula non cambierà per almeno un altro par d'anni, pare certo che una delle cose più belle reperibili ovunque s'innalzino motoristici schiamazzi continuerà ad essere l'impuntrescibile V8 DFV. Detto questo con meritata precedenza, rimaniamo col pezzo da scrivere in quanto non è questo né il tempo né il luogo per trattare di ciò che (in apparenza almeno) resta invariato perché sta bene così.

Abbiamo tuttavia una falsariga bella e pronta se consideriamo che le corse divengono sempre più un'appendice delle prove; tanto che si preferisce estendere l'arco di tempo relativo alla sperimentazione correndo la gara in ore tutte

certi aspetti del pneumatico attuale. (Aspetti che hanno fatto da esca alle odierne magagne). Ci volle un po' di tempo, ma dài e poi ridài, arrivammo tutti quanti a scoprire che accumulando elefantescche quantità di accelerazione laterale e neutralizzandone le nefandezze con artifici vari si finiva, cioè finivano i nostri eroi; nelle condizioni del Barone di Munschhausen con la differenza che lui — il Barone — sapeva come e dove voleva arrivare.

Quando la cosa si riseppe nei salotti buoni, successe quello che era abbastanza logico, ossia qualcuno suggerì di rinunciare a quei presupposti che rendono possibile aggredire balisticamente le cur-

noscere chi passa.

Inutile domandare a noi per conoscere i motivi di certe scelte, però ciò non toglie che si possa tentare qualche deduzione. Prendiamo ad esempio la storia abbastanza recente di quanto seguì alla comunicazione CSI che esprimeva il desiderio di vedere decrescere la larghezza dei pneumatici, sia pure dopo un precedente periodo in cui anche le fonti più autorevoli osannavano volta per volta il gommiero capace di sfornare pneumatici più « veloci » (leggi più larghi o appiccaticci).

Rapida rapida, venne la conferenza stampa del N'ring nella quale Mr. Ed Alexander e Bernard Cahier della Goodyear garantivano una rapida solu-

verstone quale prova di eccessiva confidenza col rischio. (!)

Insomma, si fecero un sacco di considerazioni ma, per quanto riguarda il riportare le corse a un livello godibile, si girò elegantemente attorno al lume.

Finché, nella concertazione della sinfonia, non intervennero le fanfare dell'Associazione Costruttori di F. 1 « uniti nell'attento studio di quanto era accaduto negli ultimi diciotto mesi ».

Si leggeva nello stesso comunicato che era unanime il convincimento dei più quotati produttori di pneumatici, ma soprattutto plebiscitario da parte dei Costruttori stessi, il concetto per cui gli interessi della sicurezza non si fanno

tiro delle sponsorship da parte dei costruttori di pneumatici». Se qualcuno si entusiasma all'idea di una prospettiva del genere, alzi una mano.

Ritornando alle novità di Monza, aspettiamo ancora un momento prima di abbandonare l'argomento gomme. La Firestone insiste e sta perfezionando un ritrovato che potrebbe ridurre drasticamente il numero delle forature, il che è già qualcosa. Si tratta di uno strato di « gomma » semiliquida che viene applicata all'interno del copertone e rimane in tali condizioni in attesa del buco: quando l'evento si verifica, il soffio dell'aria che scappa spinge il liquame attraverso tale via di fuga e l'involucro intelligentemente si autovulcanizza approfittando della temperatura del battistrada.

Un giudizio tecnico sulle chicanes e sulla maniera in cui sono state realizzate, ricalda da parte dei piloti gli argomenti già sentiti l'anno passato. Tutti quanti, praticamente, trovano che le imboccature, ma specialmente la prima, potevano essere più facili da trovare. Rimane comunque il fatto che anche con simili due budelli, la media scende meno di quanto ci si potrebbe aspettare e cresce di molto il tormento meccanico cui i materiali vengono sottoposti.

Il che ci riconduce alla faccenda dei transitori da artiglieria che si affrontano per merito degli artifici di cui sopra e di cui si può parlare solo quando non torreggiano superstars nelle vicinanze. Sorgono, a corollario, due considerazioni: 1) forse la gloria può dare al cervello; 2) è inutile e ridicolo ostinarsi nel cercare la mafia ad Agrigento o, almeno, soltanto laggiù.

Abbiamo trovato un servizio di sicurezza da certi aspetti spettacolari e nel contempo reso più agile almeno in apparenza, cosa che tutti quanti ci auguriamo non richieda altre dimostrazioni che quelle prescritte dal « regista » Maffezzoli. Belle, anche le Carrera di Linge, che abbiamo rivisto volentieri nell'attuale veste, ma per parlare meglio di questi mezzi, meglio aspettare le fotografie.

Giuliano Orzali



diverse da quelle delle prove ufficiali. Che il pubblico accorra e si assiepi per assistere, in definitiva, ad un lungo « tyre test », non ci pare che turbi i sonni di chi organizza lo spettacolo, né, soprattutto, di chi materializzandosi dal nulla, assume di brutto il comando delle operazioni.

In fondo, la « faccia dell'armi » che ormai è di moda assumere negli acerbi conflitti alla tutela del diritto alla passeggiata in zona boxes, ha anch'essa un fondamento squisitamente tecnico, fondato su

ve più storte evitando accuratamente il pensare ai carichi, alle fatiche e alla dinamica di insieme del veicolo — proiettile. — Pensieri e concetti atti a diffondere anche fra i più irsuti il temuto morbo del piede-che-vien-su.

Allegro, a pensarci, il concetto di inserire nei percorsi veloci il singulto di qualche chicane spaccafreni, mantenendo e potenziando l'equipaggiamento più adatto a infilare le stesse a mo' di lippa, come se si temesse di dare allo spettatore il tempo di rico-



## La « pelata » di PACE

Mentre si stava comportando come al solito assai bene, e ci si poteva attendere uno dei bei finali di gara cui ci ha abituato, Carlos Pace ha avuto la disavventura di « sbagliare » la chicane del Mirabello con conseguente strisciata del pneumatico nel micidiale cordolo che la delimita. Il risultato è stato quello che vedete, con la gomma anteriore sinistra letteralmente tagliata. Carlos, a sinistra, se la guarda

zione del problema forature e conseguenti immissioni in orbita. Si parlò di miscela tenera ad alta percentuale di olio cui si intendeva rinunciare appunto per eliminare la possibilità di certi afflosciamenti. In « difesa » della Goodyear intervenne anche Max Mosley escludendo che nell'incidente di Williamson potesse in alcun modo aver influito un difetto qualitativo delle coperture, spingendo lo zelo fino ad elencare le giravolte che Lo Scomparso aveva effettuato in prova a Sil-

introducendo restrizioni di forma e/o dimensioni delle gomme.

Non si può non ripensare a quel pomeriggio di Montecarlo, pieno di scene orrende a cura di chi non voleva rinunciare agli alettoni da forza volante. Solo che, allora, l'invito a non rompere non era potenziato da un'aggiunta di efficacia oggi leggibile fra le righe di volpini comunicati. In sostanza, si informano gli interessati del fatto che, « se la CSI non ci lascia in pace, potremmo anche assistere al ri-

## Ferraristi

### subito a...

### prova

### di variante!



Cuoghi indica a Colombo e Forghieri dove la sospensione della 312 B3 di Ickx ha subito il danno, nelle prove di sabato

## Tutti i tempi delle PROVE

PILOTA	VEETTURA	VENERDI'		SABATO	
Peterson	Lotus 72	1'42"22	1'36"79	1'36"08	1'34"80
Peterson	Lotus 72 T	1'39"45	—	1'38"23	—
Revson	McLaren M 23	1'36"75	1'36"74	1'36"18	1'35"29
Revson	McLaren M23 T	—	—	1'37"45	—
Hulme	McLaren M 23	1'38"90	1'37"97	1'36"02	1'35"45
Hulme	McLaren M 23 T	—	—	1'36"33	—
E. Fittipaldi	Lotus 72	1'39"43	1'38"76	1'36"26	1'35"68
Pace	Surtees TS14A	1'39"02	1'36"89	1'39"29	1'36"06
Stewart	Tyrrell 006/2	1'37"69	1'37"32	1'36"10	1'36"41
Merzario	Ferrari 312 B3	1'38"34	1'37"00	1'36"42	1'36"37
Hailwood	Surtees TS14A	1'42"22	1'38"07	—	1'36"44
Stommelen	Brabham BT42	—	1'38"03	1'36"54	1'37"18
Reutemann	Brabham BT42	—	1'37"81	1'36"55	1'37"06
Reutemann	Brabham BT42 T	—	—	1'37"72	—
Cevert	Tyrrell 006	1'37"64	—	1'38"24	1'36"58
Cevert	Tyrrell 006 T	—	1'37"74	—	—
Beuttler	March 731 G	1'43"04	—	1'36"67	1'38"49
Beltoise	BRM P 160 E	—	1'37"54	1'38"07	1'36"88
Ickx	Ferrari 312 B3	1'38"98	—	1'36"99	1'37"46
Ickx	Ferrari 312 T	—	1'37"02	—	—
Lauda	BRM P 160 E	1'39"73	1'38"15	1'38"26	1'37"26
W. Fittipaldi	Brabham BT42	—	1'38"40	1'38"23	1'37"30
Von Opel	Ensign MN-01	1'43"36	1'40"82	1'38"97	1'37"40
Regazzoni	BRM P 160 E	1'37"95	—	1'37"58	1'38"50
Regazzoni	BRM P 160 E T	—	1'38"42	—	—
Oliver	Shadow DN 1	1'39"86	1'39"08	—	1'38"37
Oliver	Shadow DN 1 T	1'38"75	1'37"81	1'37"87	—
Ganley	Iso IR 01	1'47"53	1'40"23	1'38"64	1'38"13
Follmer	Shadow DN 1	1'42"16	—	1'39"28	1'38"66
Hill	Shadow DN 1	1'40"66	1'40"97	1'38"88	1'39"99
Van Lennep	Iso IR 01	1'42"94	1'41"07	1'39"45	1'39"24
Purley	March 731 G	1'41"12	1'54"55	1'39"28	1'39"75
Hunt	March 731 G	1'39"82	—	—	—

In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza

## F. ITALIA a piede «affondato»

### spostata tutta in vigilia di G.P.

# LEONI da leone (con arrembaggi in chicane!...)

#### SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - La chicane dopo i boxes del circuito di Monza, giudicata pericolosa per la F.1 al primo giro, non lo è per i «babies» della F. Italia che la devono fare 800 metri dopo il via. Come ci si aspettava al primo giro in due gare su tre c'è stata l'ammucchiata (senza conseguenze), ma che ha tolto forse delle chances ad alcuni piloti. La gara era imperniata su due manches di 5 giri ciascuna del tracciato stradale, più una finale di 10 giri.

Una cinquantina di iscritti erano presenti sul circuito monzese; la gara si è disputata dopo le prove di sabato pomeriggio del G.P. d'Italia di F.1, perché la GPDA (organo che riunisce tutti i piloti da Gran Premio) non voleva che la F. Italia corresse prima del G.P. con il pericolo di sporcare la pista.

#### 1. BATTERIA

La prima batteria è appannaggio di Truffo che impiega a percorrere i 5 giri pari a km 28,875, 10'34"4 alla media di 163,855 kmh: è stata una lotta serrata fra Truffo, Martini, Castiglioni, Brancatelli e Fiorini, che facevano «musica» a sé, dopo che al primo giro sette macchine sono rimaste alla chicane dopo i boxes intruppate in una serie di tamponamenti che ha fatto frazionare i 22 partecipanti.

Il giro più veloce è stato l'ultimo di Martini che ha impiegato 2'04"4 alla media di 167,122 kmh.

#### 2. BATTERIA

La seconda batteria è un monologo di Leoni, che pur dovendo lottare con un gruppetto formato da Regosa, Piccolomini e Sottanelli, guida sempre in testa tutti i cinque giri, e vince alla media di 162,752 kmh. Piccolomini e Farneti si dividono il giro veloce che è compiuto in 2'04"5 alla media di 166,987 kmh.

#### FINALE

Tutti i migliori nella finale che viene disputata su 10 giri, e alla prima chicane dopo la partenza, ammucchiata: rimangono coinvolte sette vetture che dividono il gruppo in due tronconi. I migliori sono già passati, infatti si è formato un gruppetto di 5 macchine in testa alla corsa che comprende: Truffo, Leoni, Martini, Farneti e Regosa.

Leoni, da «leone» guida la corsa per cinque giri, fra i quali il

più importante, il decimo che, gli fa vincere la corsa. Martini che è stato una sola volta in testa è secondo, mentre terzo è Truffo che ha guidato la corsa per tre giri, Farneti è quarto e mai una volta è stato in testa, quinto è Regosa che è stato in testa una sola volta.

Farneti, che non ha mai guidato in testa un giro, si leva la soddisfazione del giro più veloce che è stato cronometrato in 2'03"5 alla media di 168,340 kmh, come dire 50 kmh in meno della massima formula, la F.1 che si è disputata il giorno dopo.

g. c.

GARA DI FORMULA ITALIA - Valevole come 16. prova del Trofeo CSAI - Monza, 8 settembre 1973.

#### PRIMA BATTERIA

1. Duilio Truffo 10'34"4 media di km 163,855; 2. Martini 10'35"6; 3. Castiglioni 10'36"8; 4. Brancatelli 10'36"9; 5. Fiorini 10'49"2; 6. Bressa 10'49"3; 7. Bossoni 10'54"1; 8. Grimaldi 10'56"00; 9. Bergami 10'56"4; 10. Buttani 10'57"1; 11. Giordano 10'59"6; 12. Ponzone 11'00" e 4; 13. Ongari 11'01"1; 14. Peruzzi 11'01"3; 15. Papperini 11'02"3; 16. Viola 11'10"7; 17. Simonetti 12'01"1; 18. Hoz 12'45"7; 19. Gemignani 12'58"2.

Il giro più veloce: il 5. di Martini in 2'04"4 alla media di kmh 167,122.

#### SECONDA BATTERIA

1. Lamberto Leoni 10'38"7 alla media di km 162,752; 2. Farneti 10'38"8; 3. Regosa 10'39"9; 4. Piccolomini 10'39"5; 5. Sottanelli 10'40"6; 6. Tonussi 10'40"7; 7. Lombardi 10'44"8; 8. Ricci 10'53"8; 9. Stefanoni 10'53"9; 10. Facchinetti 10'54"1; 11. Magnani 10'55"8; 12. Serena 10'55"9; 13. Riva 11'00"2; 14. Riccitelli 11'05"3; 15. Cagnoni 12'09"1; 16. Ruggero 13'02"1; 17. Imò 13'19"1; 18. Mastaglio 13'21"6.

Il giro più veloce: il 2. di Piccolomini e il 3. di Farneti in 2'04"5 alla media di kmh 166,987.

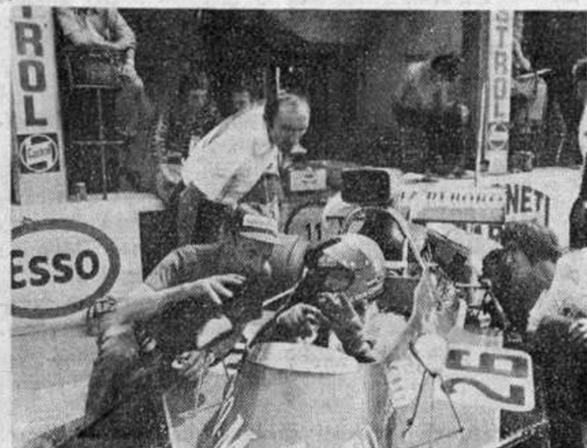
#### FINALE

1. Lamberto Leoni 21'06"4 media di km 164,160; 2. Martini 21'07"1; 3. Truffo 21'07"2; 4. Farneti 21'08"9; 5. Regosa 21'09"1; 6. Tonussi 21'19"9; 7. Stefanotti 21'27"1; 8. Castiglioni 21'27"9; 9. Brancatelli 21'28"3; 10. Bergami 21'28"7; 11. Piccolomini 21'28"9; 12. Ricci 21'33" e 7; 13. Bressa 21'34"1; 14. Serena 21'36" e 2; 15. Riva 22'02"5; 16. Magnani 22'29"7.

Il giro più veloce: il 3. di Farneti in 2'03"5 alla media di kmh 168,340.

#### Il Trofeo di F. Italia (dopo 16 prove)

Martini p. 45; Truffo 42; Ghinzani 36; Bossoni 26; Regosa 23; Gunnella 18; Farneti 16; Brancatelli e Leoni 14; Ruggeri 11; Cesarini 9; Tagliaferri 8; Zorzi 7; Eddy 6; Peruzzi, Grimaldi, Cavina e Tonussi 3; Piccolomini, Serena e Sanguolo 2; Buratti, Bacci, Castiglioni, Ricci, Sottanelli e Ponzone 1.



C'è Ron Tauranac (qui con Van Lennep) ora nella squadra di Williams. Quest'ultimo ha vinto la gara «ecologica» (premio un milione e mezzo di lire)



Doveva esserci anche Vittorio Brambilla, in questo G.P. La Tecno venuta a Monza per prima, se n'è subito andata, e la vettura per lui non si è vista...

MONZA - Sotto la canicola di un settembre monzese caldo come non mai, venerdì, in due turni, dalle 12 alle 15,30 si sono svolte le prime prove in vista del 44. G.P. d'Italia. Le solite McLaren e Lotus a fare il bello e il cattivo tempo, mentre una nota estremamente positiva ci viene dalla Ferrari di Merzario, che non solo fa meglio del «ripescato» Ickx, ma è appena dietro a Pace (Surtees) ed è il quarto uomo della prima giornata di prove.

Revson più in alto di tutti, a conferma delle doti della McLaren e del pilota, ha girato in 1'36"74 alla media di 214,905 kmh. Alle sue spalle l'ormai numero uno della Lotus, Peterson, che ha girato in 1'36"79, Pace ha impiegato 10 centesimi di secondo in più e Merzario che ha fatto segnare 1'37".

Ickx, di una gentilezza estrema che in 4 anni in Ferrari non gli avevamo mai visto, ha addirittura «offerto» il suo muletto ad Arturo, quando questi è rientrato al box con un cerchione «pizzicato» alla chicane prima dell'Ascari, così il bistrattato pilota italiano ha potuto continuare a girare sulla pista davanti ad un numeroso pubblico che lo applaudiva ad ogni passaggio. Ickx è quinto, con un tempo superiore a quello di Merzario di due centesimi.

I «big» non hanno praticamente brillato in questa prima afosa caldis-

sima giornata, Stewart ha il 6. tempo, Cevert è ottavo, Fittipaldi addirittura diciassettesimo. Hunt, la rivelazione di lord Hesketh con la March, è salito sul cordolo alla prima chicane, ed è stato protagonista di un volo fortunatamente senza conseguenze, ma la monoscocca è inservibile e si prevede il suo forfait, anche se l'elicottero personale di Hesketh è subito partito per l'Inghilterra per vedere di recuperare un telaio per Hunt.

Reutemann, l'argentino che sembra ormai fuori dalla Brabham nonostante un contratto per il '74 già firmato, causa l'arrivo del «duo» Fittipaldi si è comportato egregiamente, il suo tempo è di 1'37"81, ha fatto meglio di Hulme che è stato accreditato di 1'37"97. Come al solito invischiato in centro classifica le BRM, anche quella di Lauda che sembra il pupillo della squadra, mentre Regazzoni è decisamente trascurato, ma nonostante questo ha girato in 1'37"95, è il 12. miglior tempo.

Ancora un caldo torrido per la seconda giornata di prove. Peterson a fare la parte del leone e abbatte il «muro» dell'1'35" di venti centesimi di secondo che gli valgono la «pole position» al via. La Ferrari non migliora di molto, Arturo scende a 1'36"37, mentre Ickx che ha anche lui toccato in chicane danneggiando la sospensione anteriore destra, scen-

de a 1'36"99 centesimi: partirà in settima fila, mentre Merzario è in quarta (forse a qualcuno dispiacerà).

Hulme partirà in seconda fila a fianco a Fittipaldi in terza troviamo il sorprendente Pace e Stewart.

Stewart si lamenta con Tyrrell e con i meccanici per i problemi di fading che gli danno i freni anteriori, e del musetto che tende ad alzarsi. Hunt per bocca di lord Hesketh, annuncia che gli è impossibile riparare la vettura e quindi non parteciperà alla corsa. Nel pomeriggio di sabato è diventata certezza anche la rinuncia della Tecno, che Amon ha giudicato (bontà sua!) non competitiva e non ha partecipato alle prove e neppure si è fatto vedere a Monza, assieme al fido DS Yorke.

Doveva arrivare la macchina del '72 iscritta dalla scuderia Beta per Vittorio Brambilla, ma il motore al banco sabato mattina ha ceduto a Borgo Panigale, e il forfait della Tecno è stato completo. Finito il rapporto con lo sponsor torinese, la Tecno ha forse perso qui a Monza l'occasione di farsi vedere dagli sportivi italiani per l'ultima volta, perché ben difficilmente la rivedremo più in gara, anzi corrono voci di una serrata totale della casa che fu campione d'Europa di F.2 con Regazzoni.

g. c.



Prima della gara «re» Stewart cura le pubbliche relazioni recandosi in visita al box dei sempre pericolosi avversari della McLaren

## STEWART «dopo»

# Non è stata la mia corsa più bella!

MONZA - «Non ve lo posso dire ora se continuerò o meno a correre nel '74, aspettate dopo il G.P. degli USA, là prenderò una decisione.»

E' il neo campione del mondo Stewart che parla in una accaldata e improvvisata sala stampa. Anche lui, come Fittipaldi l'anno scorso, si è laureato campione sulla pista monzese: è la terza volta che l'erede di Clark si cinge dell'alloro mondiale.

Il G.P. d'Italia era incominciato da pochi minuti e Stewart era in quarta posizione, quando si è dovuto fermare per cambiare il pneumatico posteriore sinistro.

«Dove e come ha forato? Alla partenza per guadagnare sono stato tutto sulla sinistra andando ai bordi della pista, sapevo di rischiare... ho tentato ma mi è andata male.»

Gli chiediamo se senza la foratura ce l'avrebbe fatta a vincere.

«Non so, certo che ho visto le Lotus molto impegnate con i freni che fumavano alle due chiacchierate, se lo fossi stato dietro a pungerli un po', forse uno dei due si sarebbe innervosito e forse avrebbe rischiato di più, e li avrei portati a sbaragliare. Non so, onestamente, se avrei potuto farcela contro Ronnie, perché, andava molto forte.»

Gli facciamo ancora pressioni per sapere se continua o no il prossimo anno, le voci lo danno come D.S. della Ford-Competizioni. Stewart ride prima di risponderci:

«Amo molto le corse... oggi è per me una giornata particolarmente felice: ho vinto il mio terzo titolo, aspettiamo per favore la fine di questa annata automobilistica prima di prendere una decisione definitiva. Certo potrebbe essere bello ritirarsi campione del mondo, come si dice in italiano... invito no?, vedremo, vedremo.»

«Che cosa ha di superiore la Lotus alla Tyrrell?»

«Non so che cosa rispondere, perché non ho mai visto la Lotus superiore alla Tyrrell!!!»

Gli chiediamo a chi dedica questo campionato appena vinto, e se il prossimo anno ci sarà una nuova Tyrrell. Alla prima domanda risponde che non sa ancora a chi dedicarlo, mentre per la seconda si rivolge a Tyrrell:

«Avremo una nuova vettura nel '74, — dice il costruttore — ma non l'adopteremo prima del G.P. del Brasile.»

Tutti si complimentano con lui per il bel «rush» che lo ha portato dall'ultima posizione al quarto posto e alla certezza matematica di essere campione del mondo.

Gli chiediamo se Cevert, che lo precedeva, lo ha lasciato passare, oppure...

«No no, — dice Stewart, — Cevert mi ha lasciato passare quando ha visto le segnalazioni dal box che nella sua posizione avrei vinto il campionato e ha rallentato, anzi lo voglio qui ringraziare pubblicamente.»

Cevert che gli è vicino si schermsce quando gli chiediamo conferma, e alla fine ammette che è vero, ha dato la sua posizione al compagno perché diventasse «World Champion».

Arriva lo champagne (in ritardo) perché bloccato dalla folla che la disorganizzazione di Monza ha lasciato libera di andare dove voleva, appena Peterson ha tagliato il traguardo. Stewart cede con simpatico gesto la bottiglia ai suoi due meccanici presenti, Jo Ramirez e Roger Hill, dicendo che sono una parte determinante del suo successo. I due accettano con visibile soddisfazione, e chiediamo loro chi dei due piloti, Stewart e Cevert, sia più esigente.

«Nessuno dei due in particolare — dicono — sono molto comprensivi con noi che lavoriamo. François è diventato molto bravo alla scuola di Stewart, e ora è diventato un ottimo collaudatore»

La resa degli organizzatori milanesi non avrà imitatori

# Gli sponsor richiamano i piloti... all'ordine!

MONZA - Durante le prove di sabato, quando Emerson Fittipaldi è arrivato al box 10 minuti prima della fine per cambiare le gomme, (voleva quelle che aveva prima, visto che Peterson aveva fatto un tempo bello con le stesse) tutti i meccanici Lotus erano intorno alla macchina di Peterson. C'era solo il giapponese Ito per accudire a Emerson, così Fittipaldi, invece di dare appuntamento ai giornalisti (che lo volevano intervistare) alla roulotte della JPS, chiedeva di aspettarlo a quella Texaco. Non ci sono più i lunghi colloqui con Chapman. Adesso il patron ha orecchie solo per Peterson.

La moglie di Carlos Pace, Elda Regina, torna in Brasile la prossima settimana per arredare la casa che finalmente ha trovato (fino ad ora i due coniugi stavano con i genitori di lui o lei) a Peixoto Gomide a Sao Paulo. La sera prima della corsa, mangiando costate di vitello in un tipico ristorante monzese, Carlos ha mostrato con orgoglio l'etichetta del lambrusco che beveva Elda: «Vedi,» ha detto «si chiama Medici, come il nostro presidente del Brasile».

Emerson Fittipaldi, la sera prima della corsa: «Non mi importa niente di iniziare la corsa in seconda fila — ha detto —. Anzi l'anno scorso ero in quarta fila ed ho vinto». Però non gli è andata bene. In questi giorni monzese Emerson ha sentito molto dolore al piede specie per il caldo e da lunedì si è di nuovo ingessato.

Denny Hulme, parlando della sua posizione preferita, cioè sdraiato al box, ha commentato secco su Monza: «Non possono chiudere questo posto, abbastanza presto per farmi contento!» Sempre fedele al suo carattere (è definito «orso») ha rifiutato di firmare autografi e prendeva a spintoni i fotografi. Fittipaldi, invece, per un buon 15 minuti dopo le prove del sabato ha firmato per tutti.

I meccanici dicono che Ickx ha già firmato con Lord Hesketh: Regazzoni rivisto in lungo colloquio con Montezemolo, mentre durante le prove di sabato Peter Briggs della March parlava a lungo con Merzario. Lauda poi, la sera dopo la corsa, è andato a cena con Montezemolo. La Ferrari pare gli stia bene, ma se farà coppia con Regazzoni Non gli va bene Jarier!

Wilson Fittipaldi ha fatto parecchio allenamento per la corsa a piedi con la moglie Suzy, che lo seguiva in macchina per misurare i chilometri e cronometrare. Quando un amico ha detto: «Non è certo una gara-scherzo» Suzy ha ribadito prontamente: «Mica uno scherzo, quando ci sono 700 sterline in palio!»

Invece Jackie Stewart, ridendo, se l'è presa con Williams. «Senti Frank, quelli che organizzano le gare non devono mica vincerle. Io farò reclamo. Anzi, i premi dovrebbero essere rovesciati: cioè quelli che arrivano ultimi prendono più soldi». E non scherzava.

Stewart ha vinto anche il premio «Rouge e Blanc» dedicato a Siffert: molti gli dicono che è stata la sua più bella gara, e lui commenta:

«Sì, oggi credo di aver fatto una bella gara, ma non la più bella in assoluto. Quella credo sia stata nel '68 al Nurburgring, quando pur con la nebbia che c'era al circuito tedesco andai via e riuscii a staccare tutti.»

«Che cosa ha pensato, gli chiediamo, quando ha sentito afflosciarsi la gomma?»

«Per un momento ho detto dentro di me: addio al campionato per questa domenica. Poi la gomma si è comportata benissimo, non è desappata, non è uscita dal cerchio, e mi ha permesso di raggiungere i box, la rapidità dei meccanici ha fatto il resto e si è compiuto quello che credevo ormai impossibile.»

Alec Blignaut, l'efficientissimo organizzatore del GP Sud Africa si è messo a ridere della accettazione da parte degli organizzatori milanesi di tutte le richieste dei piloti, specie quella di dare loro i biglietti gialli per i boxes. «Con me mica mi mettono sotto così» ha detto. «Che cosa vogliono fare? Venire a casa mia e dettare legge? Voglio che lo provino a fare a Kyalami! La gente che viene da me deve essere educata. Io dò biglietti per i boxes a chi e come mi pare. Se a loro non sta bene, che non vengano! Anzi, mi risparmiano un sacco di seccature e di soldi. Ma che, siamo matti? Questo F. 1 sembra diventato un manicomio controllato da matti!»

La vicenda ha avuto un seguito. Perché, alla vigilia del GP, gli sponsor si sono riuniti anche per studiare la proposta di «associarsi» anche loro. Sono preoccupati della piega che ha preso soprattutto la polemica dei piloti con i giornalisti e mr. Thomson, presidente generale Marlboro, ha parlato seccamente (con Stewart presente). Ha detto, pressappoco: «E' tempo che i piloti si guadagnino un pochino a nostro favore il ricco stipendio che gli diamo. E non che ci creino nemici». Stewart è arrossito ed è scappato via. Poi la mattina della corsa è stato visto confabulare preoccupato col presidente di turno GPDA, Denny Hulme. Tanto per riconquistare un po' i giornalisti poi dopo la corsa lo scozzese si è affrettato ad una conferenza stampa. Anzi l'aveva annunciata già prima del via al GP

Tim Parnell, direttore sportivo della BRM è diventato padre di un maschietto.

Meccanici della Brabham: «Ma Emerson non può mica lasciare la Lotus? Dove vuol andare? Dove c'è posto per lui in un'altra squadra competitiva?»

Ecclestone sostiene dal canto suo che non prenderà i soldi della Marlboro. «Non ne ho bisogno». E quindi non prenderebbe Emerson! Vedremo.

Numero di permessi di box rilasciati ai teams. 1971: 120 permessi; 1972: 240 permessi; 1973 (se lo sono stampati da loro piloti e costruttori): 360.

MECCANICO NUMERO UNO: «E' tempo che Cris Amon smetta di chiedere soldi e guardi di trovare una macchina che va». Meccanico n. 2: «Lascia perdere, ha un tenore di vita che non si può permettere. Quando viene con l'aereo personale a Bologna è troppo pigro di perdere 40 minuti andando a fare rifornimento di carburante a Milano, dove non si pagano tasse. Ogni volta sarebbero 100.000 lire di risparmio».

Finalmente scoperta la debolezza di Colin Chapman. Torta di mandorla alla viennese. Lo ha mostrato Ann Murphy che cura la cucina della roulotte nero-oro.

Logan B. Lessona

Alla fine della lunga chiacchierata, Stewart deve subire l'assalto dei fans che gli chiedono l'autografo. Mentre scriviamo queste note in alto sulla tribuna stampa, lo vediamo passare di corsa lungo la pista inseguito da una turba di tifosi. Li stana tutti, e solo due gli resistono. Sono passate oltre due ore dalla fine del Gran Premio.

g. c.

## Le corse dei campionati F.I.A. 1974

**Campionato del Mondo Conducenti F. 1 (15 gare)**

20 gennaio, Argentina; 27 gennaio, Brasile; 3 marzo, Africa del Sud; 28 aprile, Spagna; 12 maggio, Belgio; 26 maggio, Monaco; 9 giugno, Svezia; 23 giugno, Olanda; 7 luglio, Francia; 21 luglio, Gran Bretagna; 4 agosto, Germania; 18 agosto, Austria; 8 settembre, Italia; 22 settembre, Canada; 6 ottobre, Stati Uniti.

**Campionato Mondo Marche (13 gare)**

3 febbraio, Daytona; 7 aprile, Atlanta; 23 aprile, Monza; 5 maggio, Spa-Francor; 19 maggio, Nurburgring; 2 giugno, Imola; 16 giugno, Le Mans; 30 giugno, Osterreich; 28 luglio, Watkins Glen; 15 agosto, Paul Ricard; 25 agosto, Hockenheim; 29 settembre, Brands Hatch; 20 ottobre, Buenos Aires.

**Campionato d'Europa dei Conducenti F. 2 (14 gare)**

10 marzo, Estoril; 24 marzo, Montjuich; 7 aprile, Hockenheim; 15 aprile, Thruxton; 5 maggio, Pau; 2 giugno, Salzburgring; 9 giugno, Hockenheim; 23 giugno, Zolder; 14 luglio, Mugello; 11 agosto, Karlskoga; 25 agosto, Enna; 15 settembre, Albi; 29 settembre, Hockenheim; 13 ottobre, Vallelunga.

**Campionato Can-Am (10 gare)**

5 maggio, Michigan; 16 giugno, Motorsport; 30 giugno, Canada; 14 luglio, Atlanta; 21 luglio, Watkins Glen; 11 agosto, Mid-Ohio; 25 agosto, Road America; 29 settembre, Edmonton; 13 ottobre, Laguna Seca; 27 ottobre, Riverside.

**Campionato d'Europa Marche vetture 2 litri (10 gare)**

17 marzo, Misano; 7 aprile, Paul Ricard; 27 maggio, Thruxton; 9 giugno, Mugello; 23 giugno, Charade; 15 agosto, Enna; 8 settembre, Nurburgring; 6 ottobre, Estoril; 20 ottobre, Jarama; 27 ottobre, Montjuich.

**Campionato d'Europa Gran Turismo (11 gare)**

7 aprile, Imola; 21 aprile, Zeltweg; 12 maggio, Targa Florio (Pergusa); 16 giugno, Nurburgring; 30 giugno, Nivelles; 14 luglio, Estoril; 4 agosto, Nurburgring; 18 agosto, Thruxton; 1 settembre, Monza; 15 settembre, Tour de France; 13 ottobre, Montjuich.

**Campionato d'Europa vetture Turismo (11 gare)**

10 marzo, Dijon; 24 marzo, Monza; 14 aprile, Nurburgring; 5 maggio, Mantorp Park; 19 maggio, Vallelunga; 14 luglio, Nurburgring; 28 luglio, Francorchamps; 11 agosto, Zandvoort; 1 settembre, Paul Ricard; 22 settembre, Silverstone; 6 ottobre, Jarama.

**Campionato d'Europa della Montagna Prove italiane: Trento-Bondone Cesana-Sestriere**

# Le decisioni degli organi sportivi internazionali per il futuro di questo sport non affrontano a fondo i problemi

## Come Sempre Insoddisfacente

MONZA - Ecco il testo del comunicato stampa emesso dalla Commissione sportiva internazionale alla fine dei lavori tenutisi a Milano e che sono durati in pratica una settimana:

1 - La nuova Formula 3 che va in vigore in gennaio 1974 sarà valida fino al dicembre 1976 come minimo;

la attuale Formula 2 resta valida fino al 31 dicembre 1977, con possibilità di allargamento della carrozzeria a 130 centimetri per potervi includere a partire dal gennaio 1974 le strutture deformabili che saranno obbligatorie dal gennaio 1975. Questo obbligo si accompagnerà alla elevazione del peso minimo a 500 chilogrammi, per ragioni di sicurezza;

la attuale Formula 1 resta valida fino al 31 dicembre 1975;

il gruppo 5 (sport) resta valido fino al 31 dicembre 1975 e quindi continuerà a correre fino a questa data per il campionato mondiale marche; in seguito è previsto di amalgamare l'attuale gruppo 5 con l'attuale gruppo 7.

2 - L'attuale allegato J resta valido fino al 31 dicembre 1975. Dopo questa data entrerà in vigore un nuovo allegato J, che è da tempo in preparazione. Conterrà le nuove definizioni dei nuovi gruppi che regolamentano le macchine di produzione, sport e corsa. I particolari tecnici che interessano il nuovo allegato J saranno conosciuti alla fine del 1973.

3 - La CSI studierà una nuova Formula Uno, in collaborazione con le parti interessate; sulle seguenti basi:

- monoposto;
- peso minimo aumentato;
- pneumatici limitati;
- alettoni proibiti;
- quattro ruote motrici proibite;
- restrizioni alla alimentazione in aria, per il controllo della potenza;
- carburante commerciale.

4 - Per allargare il numero di vetture da Gran Turismo ammesse a partecipare alle corse, è stato deciso di portare da un anno a due anni consecutivi il periodo di fabbricazione per i 500 esemplari necessari alla omologazione.

5 - Nel campionato delle Gran Turismo è stata stabilita una nuova classificazione, a partire dal gennaio 1974:

Insieme con questo comunicato, la CSI ha anche diffuso il calendario definitivo per le gare ufficiali del 1974, che è quello che vedete a parte. Come vedrete il campionato mondiale piloti comporta ancora 15 prove, ma dubitiamo che possano essere tutte organizzate. Il G.P. d'Olanda, ad esempio, ha poche possibilità di effettuazione, dopo quel che è avvenuto quest'anno. E per il Gran Premio di Spagna, visto che il circuito del Jarama è stato proibito per le gare internazionali '73, occorrerà vedere se sarà stato adattato in tempo per la corsa 1974.

Per il campionato marche ci sono delle novità importanti da registrare. Le gare sono aumentate a 13, per la assegnazione di una seconda prova alla Germania, da disputare a Hockenheim in aggiunta alla tradizionale 1000

km del Nurburgring ed anche la Francia ha avuto una seconda prova, dopo la 24 ore di Le Mans, da disputare sul circuito Paul Ricard. Troviamo sempre in calendario una gara ad Atlanta (che in pratica sostituisce quella di Sebring) ed anche la 1000 km di Buenos Aires, e su queste due gare è difficile poter prevedere cosa accadrà. Quel che è interessante, per noi, è che l'Italia ha ancora due prove del campionato marche, nonostante che la Targa Florio sia stata definitivamente cancellata, poiché usando lo stesso trattamento riservato a Germania e Francia è stata aggiunta una gara a Imola, prevista per il 2 giugno.

Per le altre gare titolate ufficiali l'Italia ha avuto considerazione notevole: tre gare della F. 2 anziché due; due gare del campionato europeo Turismo anziché una; tre gare del campionato Gran Turismo anziché due, e tre gare del campionato marche 2000.

Veniamo ora alla disamina delle decisioni che la CSI ha preso. Le cose più importanti sono quelle interessanti la F. 1. Il comunicato dice che la attuale F. 1 resta valida fino al 1975, senza aggiungere altro. Tuttavia sappiamo che gli orientamenti che porteranno alla definizione della futura F. 1 saranno la base di discussione della riunione del 13 settembre e che talune delle misure da adottare alla Formula 1 del futuro potranno già essere imposte sulle macchine attuali. In modo particolare la limitazione degli alettoni e forse anche la limitazione della larghezza dei pneumatici, nonostante le reticenze dei costruttori di gomme, i quali naturalmente tenteranno di resistere accampando argomenti vari, ma in sostanza per non dover ricominciare daccapo con le progettazioni e le esperienze.

Per la F. 1 futura i postulati di base per la definizione della formula sono in parte buoni in parte molto discutibili, se non addirittura senza senso. L'aumento del peso minimo (che si accompagnerà probabilmente a dimensioni diverse, e che speriamo si accompagni anche alle dimensioni interne dell'abitacolo, altro punto dolente che finora nessuno ha mai voluto

- da 1000 a 1600 cc;

- da 1600 a 3000 cc;

- oltre 3000 cc.

6 - A partire dal gennaio 1974 il campionato d'Europa dei rallyes, come il campionato del mondo dei rallyes, non potranno più ammettere, per ragioni di sicurezza, le vetture del gruppo 5.

7 - Le conclusioni della inchiesta ufficiale effettuata dalla CSI dopo l'incidente accaduto al Gran Premio d'Olanda fanno apparire una evidente inefficienza dei servizi di sicurezza, aggravata dalla mancanza di comunicazioni.

La CSI studia attualmente un progetto per la educazione, su basi internazionali, dei commissari di percorso.

I grandi premi che si sono svolti dopo il G.P. d'Olanda, nel 1973, hanno avuto condizioni di sicurezza migliorate, per la inclusione di nuovi ed appropriati veicoli di sicurezza, destinati a intervento rapido in caso di incidenti.

8 - Una nuova riunione avrà luogo a Londra il 13 settembre, per studiare le misure di sicurezza da adottare a lungo termine.

Un'altra assemblea è prevista, con la partecipazione dei fabbricanti di pneumatici, dei piloti e la CSI, con lo scopo di determinare le misure da prendere per limitare le velocità in curva.

In autunno la CSI riunirà i rappresentanti della stampa, degli sponsors, dei costruttori e dei piloti, per regolamentare i problemi relativi alla circolazione nei box per la prossima stagione.

9 - Per ragioni di sicurezza e dopo ispezione dei rappresentanti della CSI, sono state adottate le seguenti misure concernenti i circuiti:

- Jarama: annullamento delle prove internazionali 1973;

- Montlhery: annullamento delle prove internazionali per il 1973 e 1974, compresa la 1000 km di Parigi;

- Croix-en-Ternois: proibizione per le vetture F. 1 e F. 2 ed i gruppi 5, 6 e 7 oltre due litri;

- Spa: proibizione per le F. 1 e F. 2.

10 - Campionato marche: nel caso che la corsa prevista a Buenos Aires non possa aver luogo non sarà sostituita da nessuna altra prova.

considerare), poi la limitazione dei pneumatici e la soppressione degli alettoni, ci sembrano fatti positivi. Quel che non riusciamo a capire è la « restrizione della alimentazione in aria », che ad occhio ci sembra sia una copia di quello che è stato fatto con le F. 3. Pare che sia stata suggerita, non sappiamo da chi, per limitare le potenze. Da chiedersi se la gente che è preposta alla stesura dei regolamenti sappia quel che fa e perché!

Infatti uno dei punti che possono contribuire ad evitare il livellamento dei valori umani, e quindi a rendere più sportive le corse oltre che a diminuire le possibilità di incidenti perché porterebbe all'aumento degli scarti tra macchina e pilota (tra pilota e pilota) è proprio la disponibilità di maggior potenza, che se si accompagna alla limitazione delle gomme e delle appendici aerodinamiche favorisce i piloti più dotati, ed in ultima analisi da quindi una migliore scala dei valori effettivi individuali. Artifici del genere, oltre tutto, hanno poi il grave inconveniente di rendere macchinosa e talvolta impossibile la effettiva sorveglianza della regolarità tecnica delle macchine, e non ci sembra proprio che sia il caso di andare su questa strada.

Non si capisce, poi, il perché della proibizione delle quattro ruote motrici. La formula uno, secondo logica, dovrebbe essere la espressione più libe-

rale offerta ai tecnici per applicare idee avanzate, soluzioni future o futuribili. Con l'avvento della nuova concezione ispirata dagli inglesi americaneggianti, che hanno perso di vista questo postulato essenziale, se ne vuol fare soltanto un mezzo da spettacolo. Che non ci sia nessuno in grado di afferrare questa stridanza di concetti?

Un altro punto del comunicato CSI è altrettanto da discutere. Ed è quello dell'allargamento a due anni del periodo di produzione per i 500 esemplari necessari alla omologazione in Gran Turismo.

A parte il fatto importante che noi consideriamo le omologazioni in base al numero un concetto completamente sbagliato, perché esisteranno sempre grossi divari di potenziale produttivo, a favorire qualcuno a scapito di altri, l'aver portato a 500 vetture in due anni, anziché a 250 vetture in un anno, il limite minimo, non è la stessa cosa, come potrebbe sembrare.

500 vetture in 2 anni presuppongono la costruzione di un solo modello di base, e quindi una programmazione a lunga scadenza, che se può essere logica per grandi fabbriche (le quali non hanno bisogno di due anni per fare 500 macchine, peraltro) non lo è per niente per le piccole fabbriche specializzate in vetture da prestigio, le quali vivono proprio in funzione di una produzione particolare che ha tra le sue caratteristiche la continua evoluzione dei tipi.

Tra le altre cose della CSI, e finalmente pare che si sia svegliata e resa conto dei problemi che si agitano in questi giorni, c'è la programmazione di una riunione per regolare i problemi pratici di convivenza tra i vari gruppi che assicurano la vita delle corse. E' probabile che finalmente la CSI si sia resa conto che stava perdendo ogni autorità e che finalmente abbia reagito. Se ciò porterà alla ricostruzione di una vera autorità centrale, cui tutti debbono assoggettarsi, sia benvenuta la presa di coscienza della CSI. E speriamo bene...

## Dura presa di posizione dell'AICP Non basta pretendere modifiche alle piste!

MONZA - A proposito di sicurezza, un argomento importantissimo e purtroppo svilto da una farragine di iniziative e dichiarazioni, dobbiamo registrare una secca presa di posizione della AICP, l'associazione internazionale dei circuiti permanenti, che si è materializzata a Monza in un comunicato che ha se non altro il pregio della chiarezza, oltre a contenere accuse durissime e — purtroppo — anche vere a chi troppo facilmente se la prende con gli impianti, ogni volta che c'è un incidente.

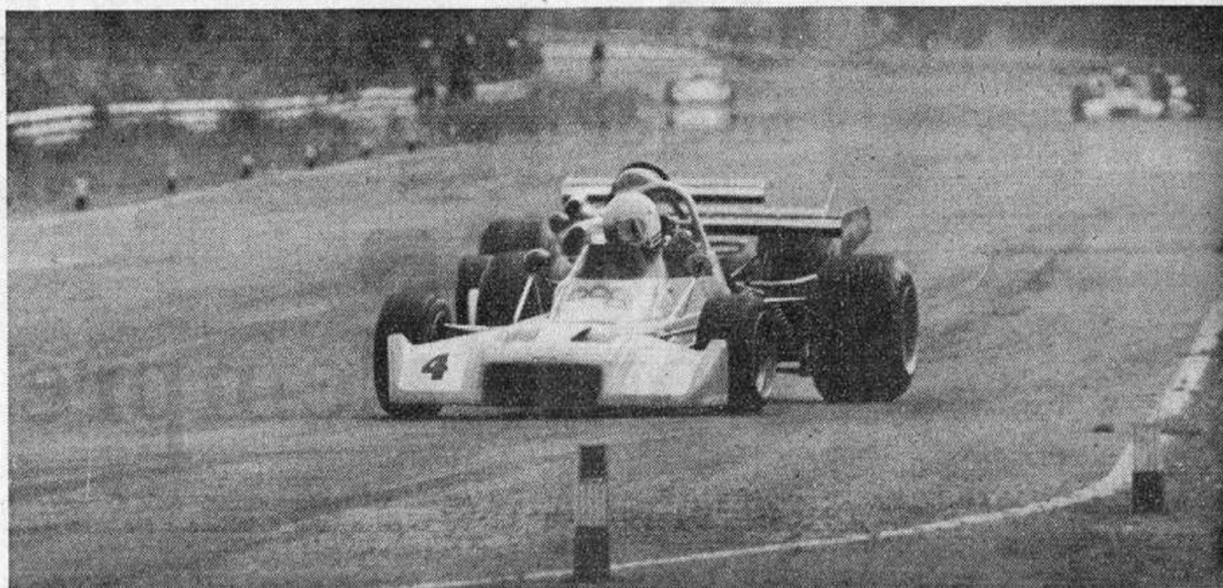
L'argomento è troppo importante ed interessante per liquidarlo in poche righe, e ci riserviamo di approfondirlo la prossima settimana. Ci limiteremo per ora a citare i « 7 punti » della proposta dell'AICP:

- 1 riduzione adeguata della larghezza dei pneumatici;
- 2 soppressione o drastica riduzione degli alettoni;
- 3 obbligo di un serbatoio di sicurezza a prova di urti e riduzione della sua capacità;
- 4 aumento dell'altezza del roll-bar;
- 5 recuperatore dell'olio più efficace;
- 6 aumento del peso minimo delle vetture;
- 7 protezione laterale e frontale dell'abitacolo.

Proposte sensate e chiare. Insomma, negli ultimi anni i circuiti hanno fatto molto per evolversi, ora ci si attende che siano le auto a farlo.

Nel girotondo di 15 monoposto convincente tris delle Rondel

# Guastata la festa europea BMW da SCHENKEN



Gran giornata per la Motul, quella del Norisring. Le vetture inglesi hanno infatti conquistati i primi tre posti con Schenken (nella foto), Price e Pescarolo, che aveva il motore BMW invece dei Ford

**NORISRING** - Tim Schenken ha ottenuto una convincente vittoria con una vettura privata del Rondel Motul Racing, che ha così fatto un due-tre in classifica. Schenken ha preceduto le analoghe vetture di Price e di Pescarolo, ma i tre piloti usavano motori diversi. Per la BMW è stata una brutta giornata, con tutti i suoi principali conduttori che hanno avuto problemi. Il favorito Jarier si è fermato poco dopo la via della prima delle due manche per rottura del comando del gas. E' partito dal fondo dello schieramento, nella seconda manche, «salvando la faccia» della BMW con una rimonta in cima al gruppo e vincendo la manche facilmente, nonostante la rottura di un montante dell'alettone posteriore, tanto che questo penzolava in straripante posizione per metà della gara. Il francese non appare nella classifica finale, per via dei problemi avuti nella prima manche. La BMW più potente che abbia portato a termine la corsa è stata in effetti quella di Pescarolo, che usava uno Schnitzer per la prima volta, ma durante il week-end il francese ne ha fatti montare tre diversi, insoddisfatto di tutti. Dopo vari giri la temperatura dell'olio era troppo alta e, finalmente, Schnitzer ha pensato che forse i tubi dell'olio avevano un diametro troppo piccolo.

Benché fossero arrivate soltanto quindici vetture per la gara, si sono avuti momenti appassionanti perché il piccolo circuito del Norisring richiede poco più di 50" per coprire un giro e quindi alcune vetture hanno fornito prestazioni notevoli. Un volto nuovo e interessante nella F. 2 era quello del giapponese Kurosawa, due volte campione nazionale, che ha rinunciato alla sua guida ufficiale alla Datsun per partecipare alle ultime quattro gare europee di F. 2. Patrocinato dai pneumatici Bridgestone ovviamente usava tali pneumatici, che hanno dato l'impressione di andare molto bene. Kurosawa ha dato buone prestazioni in entrambe le manche, prima che alcuni problemi lo facessero rallentare con quella iniziale, mentre il suo motore BMW è andato a farsi benedire nella seconda. Per le quattro gare ha preso a nolo la March-BMW ex di Vandervell.

Benché ci fosse un bel sole cocente al via della prima manche, al circuito è arrivato un pubblico scarso per assistere alla corsa e l'enorme tribuna d'onore centrale, usata un tempo da Hitler per tenere discorsi, era quasi vuota. Il piccolo gruppo dei concorrenti ha fatto il giro di riscaldamento, con partenza tipo Indy, senza incidenti e quando si è abbassata la bandiera è stato Coulon a scattare in testa davanti a Jarier, mentre gli altri seguivano dappresso. Tutto pareva indicare che sarebbe stata

un'altra corsa dominata dalla BMW, perché mentre finivano senza inconvenienti i primi giri, era sempre in testa Coulon, staccato di pochi centimetri da Jarier, mentre Stuck era staccato di poco. Gubelman aveva occupato la quarta posizione al via, e se la cavava bene nel tenere a bada Wollek, Schenken e Kurosawa, gruppetto che arretrava rispetto a Stuck, tentando di superare Gubelman. Il primo a passare è stato Price, dopo quattro giri, poi ha cominciato ad avvicinarsi a Stuck, facendo la miglior corsa di F. 2 della sua vita.

Con la BMW desiderosa di fare una bella figura, di fronte a tutti i «grandi» della Casa arrivati da Monaco, era fatale che le cose andassero storte e sono infatti andate storte. Prima è uscito di scena, dopo dieci giri, Jarier che aveva strappato il comando a Coulon all'ottava tornata, la sua vettura si è fermata lentamente con il comando del gas rotto, e il pilota è stato costretto a starsene a sedere al sole a guardare le ultime fasi della gara nel bel paesaggio del parco del Norisring, invece d'imporre il ritmo per la posizione di

## Più veloce JARIER nelle prove

1. Jarier (March BMW) 51"2;
2. Coulon (March BMW) 51"5;
3. Gubelman (March BMW) 51"7;
4. Stuck (March BMW) 52"1;
5. Price (Motul ML FVD) 52"2;
6. Binder (March BMW) 52"9;
7. Wollek (Motul BDG) 52"9;
8. Schenken (Motul Racing Services BDA) 52"9;
9. Kurosawa (March BMW) 52"9;
10. Gunnarson (GRD 723 BDA) 53"0;
11. Pescarolo (Motul Schnitzer BMW) 53"3;
12. Moser (Surtees TS10 BDA) 53"7;
13. McInerney (GRD 273 BDG) 54"2;
14. Vonlanthen (GRD 273 BDA) 54"5;
15. Nilson (GRD 273 BDS) 57"5.

testa, come fa generalmente. Col suo ritiro sono anche sparite per lui le chances di uguagliare il record di Jack Brabham, con dieci vittorie di F. 2 in una stagione, dato che è possibile che non vada in Brasile alla fine dell'anno.

Coulon ha allora ripreso il comando, con Stuck che si sforzava di occupare il secondo posto; dopo altri cinque giri è invece usci-

to di scena anche lui per guasto. Non era proprio la giornata adatta per il team ufficiale BMW-March-STP. Coulon è rimasto in testa davanti a Price e sembrava possibile che, dopo tutto, la BMW si salvasse, ma dopo 44 giri la vettura del francese si è fermata in fondo alla strada dei boxes col motore spento; i meccanici hanno poi detto che la colpa era di un bullone staccato nella distribuzione. Sono riusciti a riavviarlo e Coulon ha portato a termine i due giri successivi, tornando poi al box prima della fine della corsa, quando il motore ha perso tutta l'acqua. Anche Gubelman è sparito dopo 28 giri, per guasto all'impianto elettrico, per cui il Motul si è trovato a occupare i primi tre posti con le sue vetture. Ora Price era ben staccato da Schenken, che aveva superato Wollek quando la sua presa d'aria dinamica si è staccata e il motore ha perso potenza. Alla macchina di Wollek si stava staccando l'alettone posteriore e il pilota ha dovuto sostare al box per farlo togliere, per cui ha perso quasi due giri, arretrando dietro al compagno di squadra Pescarolo, che a sua volta era arretrato di un giro rispetto a Price.

Le possibilità di vittoria di Price sono svanite poco prima della fine della manche iniziale, quando il pilota ha tirato dritto alla forcella non avendo più l'uso dei freni. Il motore si è fermato, Price è riuscito a riavviarlo ma non prima che Schenken fosse passato avanti, tagliando il traguardo. Price ce l'ha fatta a ripartire prima che anche Pescarolo passasse, per cui c'è stata comunque una tripletta Motul con Price al secondo posto, dopo un'ottima gara in cui ha anche segnato il giro più veloce in 52"1. Quinto Gunnarson e Wollek è arrivato sesto, con sole nove vetture rimaste in gara. Si erano ritirate anche la GRD di Vonlanthen e la March di Binder.

All'inizio della seconda manche gli occhi di tutti erano fissi su Jarier, perché prima della gara aveva dichiarato che era deciso a vincerla. Quando le vetture sono arrivate per la partenza tipo Indianapolis, Jarier era già teso verso la meta e, mentre le macchine percorrevano il rettilineo, lui si faceva strada dal tredicesimo al terzo posto. Tutti hanno coperto il primo giro e l'unica vettura a non partire, dopo la prima manche, è stata la BMW di Coulon, dato che il team non disponeva di altri motori.

Nella prima tornata è andato in testa Schenken, ma al giro successivo è passato avanti Jarier che non è mai più stato superato, benché avesse l'alettone posteriore mezzo staccato. Dopo ha detto che in frenaggio questo dava un comportamento molto strano alla vettura. Schenken è riuscito a tenere a bada Price per sette giri, prima che questi passasse avanti, precedendo poi

per quasi tutta la manche Schenken, che era in terza posizione, e Stuck che era in quarta, dopo avere superato Wollek e Pescarolo. Ancora una volta Gubelman era in mezzo al gruppo, ma dopo circa dieci giri non è apparso, per guasto alla batteria. All'inizio c'era stato un serrato duello fra Wollek, Pescarolo e Kurosawa, ma verso i due terzi di gara il giapponese ha mollato.

A pochi giri dalla fine Wollek, che continuava ad avere noie coi freni, è uscito di scena per rottura del cambio e ha spinto la vettura oltre la linea del traguardo. Dietro a Jarier la battaglia fra Schenken e Price è stata il punto di maggiore interesse e Price dava l'impressione di poter riuscire a crearsi un vantaggio sufficiente per occupare il primo posto assoluto, dopo essere arrivato alle spalle di Schenken, ma anche la sua macchina aveva di nuovo noie ai freni e Schenken è filato via negli ultimi giri, vincendo di misura.

Le belle prestazioni di Jarier, con la sua vittoria nella seconda manche, hanno messo in ombra il successo di Schenken, infatti la folla ha freneticamente applaudito il francese per quanto era ovviamente stato un grosso sforzo, tanto più lodevole considerando che l'alettone sbalanzolava e avrebbe potuto rappresentare un pericolo, se si fosse rotto del tutto in un punto difficile del circuito.

Le ultime parole del week-end sono state pronunciate dal capo della BMW, Neerpasch, il quale ha detto: «Suppongo che vinceremo di nuovo ad Albi. Le uniche due corse che abbiamo perso quest'anno si sono svolte in Germania».

«C'est la vie», come direbbe Jarier.

Jeff Hutchinson

## La classifica europea F. 2 senza novità

	MALLORY PARK	HOCKENHEIM	THRUXTON	NURBURGRING	PAU	KINNEKULLE	NIVELLES	HOCKENHEIM	ROUEN	MONZA	MANTORP PARK	KARLSKOOGA	PERGUSA	SALZBURGRING	NORISRING	TOTALE
JARIER	9	9	—	—	9	—	9	—	9	—	9	9	—	—	—	72
MASS	—	—	—	—	—	9	6	9	6	—	6	—	—	4	—	40
DEPAILLER	—	6	—	9	—	6	—	—	—	2	6	3	—	—	—	38
V. BRAMBILLA	2	—	1	4	—	—	4	3	—	—	—	—	—	6	9	29
WOLLEK	—	—	9	3	4	—	—	—	—	—	—	—	3	—	4	23
COULON	—	1	—	—	—	—	4	4	4	—	3	—	—	4	—	20
BEUTTLER	—	—	6	—	6	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	15
BELL	—	4	—	6	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	13
WILLIAMSON	—	—	—	—	2	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	11
PRICE	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	9	—	11
VANDERVELL	—	2	—	—	—	—	2	6	—	—	—	—	—	—	—	10
MORGAN	4	—	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	8
GUBELMANN	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	3	—	7
MCCONNELL	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
GETHIN	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6
W. FITTIPALDI	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	6
NILSON	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6
JAUSSAUD	—	—	2	—	3	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	6
GUNNARSSON	—	—	—	—	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
BIRRELL	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
WATSON	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4
PALM	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4
KAZATO	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	4
DAHLQUIST	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
LEPP	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
McINERNEY	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
SCOTT	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
BINDER	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
KUROSAWA	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
MOSER	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2
LUNGER	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
SERBLIN	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
RIEDER	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
STUCK	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1

## CORSA AL NORISRING - 9 settembre - Gara di velocità in circuito valevole per il Trofeo europeo di F. 2

**LE CLASSIFICHE**  
**Prima manche** (60 giri = 138 km)  
 1. Tim Schenken 53'22"1, media kmh 155,15; 2. Tom Price 54'14"8; 3. Pescarolo 59 giri; 4. Moser 59 giri; 5. Gunnarson 59 giri; 6. Wollek 58 giri; 7. McInerney 57 giri; 8. Nilson 57 giri; 9. Kurosawa 56 giri; 10. Coulon 46 giri; 11. Gubelman 28 giri; 12. Stuck 15 giri; 13. Jarier 10 giri; 14. Vonlanthen 10 giri; 15. Binder 10 giri.  
**Seconda manche**  
 1. Jean Pierre Jarier 52'48"2; 2. Tim Schenken 53'18"8; 3. Tom Price 53'44"3; 4. Stuck 59 giri; 5. Pescarolo 57 giri; 6. Nilson 55 giri; 7. Wollek 53 giri; 8. McInerney 42 giri; 9. Kurosawa 37 giri; 10. Gubelman 30 giri.

**CLASSIFICA FINALE**  
 1. Schenken (Motul Racing Services BDA) in 1.46'40"9; 2. Price (Motul Smith FVD) 1.47'59"7; 3. Pescarolo (Motul Schnitzer BMW M1) 116 giri; 4. Nilson (GRD BDA 273) 112 giri; 5. Wollek (Motul BDG M1) 111giri; 6. McInerney (GRD BDG) 99 giri; 7. Kurosawa (March BMW 732) 93 giri; 8. Stuck (March BMW) 74 giri; 9. Moser (Surtees TS 10) 59 giri; 10. Gunnarson (GRD 273) 59 giri; 11. Gubelman (March BMW) 58 giri; 12. Coulon (BMW) 46 giri.

## OULTON PARK 5000

Coppa d'oro  
a GETHIN  
Pilette a 103

OULTON PARK - Questa gara valevole per il Trofeo Rothmans di F. 5000 non è stata palpitante d'interesse, se non per i numerosi ritiri. Comunque, la vittoria di Gethin è stata meritata e col suo giro veloce ha stabilito un nuovo record.

Gethin si è portato al comando al decimo giro, mentre agli inizi avevano condotto Ashley e Dean. Col suo secondo posto in classifica Pilette ha aumentato a 103 i suoi punti nel campionato, di cui è il leader, mentre Dean ne ha 96, Lunger 91, Thompson 78 e Belso 69. Gethin ne vanta soltanto 65. In prova ha segnato il miglior tempo in 1'24", seguito da Dean con 1'24"8. Sempre in prova Trimmer si è fratturato un polso, quando con la sua McLaren ha urtato la Trojan di Holland; le due vetture non sono rimaste danneggiate ma l'urto contro il volante ha appunto rotto il polso a Trimmer.

Come si è detto al principio ha condotto Ashley e dopo un giro Dean occupava il secondo posto, Gethin il terzo, Evans il quarto, Pilette il quinto, Lunger il sesto, Holland il settimo. Dopo due tornate Pilette era passato al quarto posto, molto vicino ai primi tre, ma poi la vettura di Ashley ha avuto un guasto e ha preso il comando Dean, al secondo giro. Soltanto all'ottavo Gethin è passato in seconda posizione, mentre al decimo giro Pilette occupava ormai il terzo posto. Al decimo, Gethin ha preso il comando strapandolo a Dean e ha cominciato a staccarsi. Al sedicesimo giro Pilette è passato al secondo posto, mentre Dean era terzo con la vettura molto poco maneggevole. Ashley era arretrato, finendo al quinto posto, fra Evans e Lunger. Settimo era Belso, nonostante un pneumatico posteriore afflosciato l'avesse costretto al box.

Holland si è ritirato per guasto dopo quattordici giri, mentre era settimo, e McRae ha fatto altrettanto alla ventiduesima tornata per problemi al motore. Edwards si è piazzato decimo, anche se l'alettone anteriore gli si è staccato quando ha investito un... coniglio! Dopo gli è stata sventolata la bandiera nera perché cominciava a staccarsi anche l'alettone posteriore. Thompson era finito sul tratto erboso già al primo giro, danneggiando la carrozzeria, e dopo sette tornate è stato costretto al ritiro, avendo fatto ben tre soste al box. Allen, che gareggiava al posto di van Lennep, con una Lola, è incappato in un testa-coda, e ha dovuto abbandonare perché si era storto un cerchione.

Michael Kettlewell

COPPA D'ORO - Oulton Park - 9 settembre - Gara di velocità in circuito, valevole per il Trofeo Rothmans di F. 5000

## LA CLASSIFICA (27 giri)

1. Gethin (Chevron) in 39'5", media kmh 184,1; 2. Pilette (Chevron) 39'10"4; 3. Dean (Chevron) 39'20"6; 4. Evans (Trojan) 39'35"8; 5. Ashley (Lola T330) 39'39"6; 6. Lunger (Trojan) 39'39"8; 7. Belso (Lola T330) 39'42"6; 8. Craft (Chevron) 39'46"6; 9. Robinson (McLaren) 25 giri; 10. Edwards (Lola T330) 25 giri. Giro più veloce: Gethin 1'25"2, media 187,71 nuovo record.

Arrivano  
altre speranze  
brasiliane

LONDRA - Anche se non ha ancora proprio confermato le brillanti promesse della sua prima buona stagione europea (non ha vinto una gara), il brasiliano Leon Friedrich l'anno prossimo passerà alla F. 2, seguendo i consigli del suo « mentore », Pace. Nel 1974 Pedro Passadore diventerà probabilmente il principale pilota ufficiale della GRD F. 3, in sostituzione di Alan Jones. E' un colpo fortunato per Pedro, il quale ammette che non avrebbe potuto fare un'altra stagione, contando soltanto sulle proprie risorse. Nutre qualche speranza di partecipare « forse a qualche gara di F. 2 alla fine del 1974 ». C'è poi un altro sudamericano che ha messo in luce doti che potrebbero portarlo a diventare pilota ufficiale da qualche parte, anche se soltanto nella umile Formula Ford: si tratta del peruviano Jorge Koechlin, che quest'anno in Inghilterra, si è comportato molto bene con una vecchia Merly e pochi denari. La Elden gli darà una vettura ufficiale per le ultime gare della stagione e per il 1974.

## La F. 5000 americana ha capovolto le prestazioni di due piloti

## Caldo - trappola per JODY, milionario REDMAN

POCONO - Se un calore insopportabile non avesse tarpato le ali ai bolidi della 5000 Continental L.M., forse Jody Scheckter non solo avrebbe vinto il titolo della categoria, ma avrebbe anche strappato il Trofeo della gara di Pocono, il medesimo circuito dove si corre la classica 500 Miglia USAC del primo luglio.

« Per un sudafricano, — ha commentato Brian Redman che ha vinto facilmente dinanzi a 25 agguerriti avversari — il calore non avrebbe dovuto essere il fattore predominante ».

Comunque, sia la Trojan che Jody hanno accusato il calore che però non è riuscito a tenere lontano oltre 50 mila spettatori i quali credevano di sfuggire all'afa della metropoli, cercando rifugio sulle montagne del Pocono.

Redman aveva ottenuto la « pole position » sin dalla vigilia del « Labor day » giornata festiva nazionale che cadeva di lunedì, e quindi aveva dovuto sottoporre la sua Lola-Chevy a ripetute operazioni sulla trasmissione sino a pochi minuti prima del via. L'inglese è scattato subito in testa, sfrecciando sul triovale alla media di oltre 200 kmh, ma numerose luci gialle per olio e rottami di carrozzeria sulla pista, hanno decimato la media che è scesa così a 187,068

kmh. Comunque Scheckter, piazzandosi terzo in questa corsa che è l'ultima di campionato, ha conquistato il titolo della categoria per il 1973.

Redman invece aveva vinto le ultime altre due gare consecutive, ma il distacco in classifica era troppo grande per poter raggiungere il sud-africano alato. Redman ha vinto oltre 9 milioni di lire del monte premi. Mark Donohue ha avuto noie ai freni e non ha potuto contrastare la vittoria all'inglese, il quale questa volta marciava in maniera splendida. Anche l'inglese David Hobbs, dopo un avvio veloce e promettente, ha dovuto segnare il passo per noie ai freni, ed è finito settimo.

In complesso si può dire che questo campionato L.M. è stato molto seguito, ha conquistato migliaia di nuovi « fans » e promette molto bene per il 1974.

TROFEO CONTINENTAL LM - Vetture F. 5000 - Pocono, 3 settembre 1973.

## CLASSIFICA

1. Brian Redman (Lola Chevy) alla media di 187,068 kmh; 2. Lunger (Lola) a 18"; 3. Scheckter (Trojan); 4. Adamowicz (Lola); 5. Waltzes (Lola); 6. Donohue (Lola Sunoco); 7. Hobbs (Lola) a 1 giro; 8. Noyes (McRae); 9. Gethin (Chevron) a 3 giri; 10. Kroll (Lola).

«5000» europea in  
ventiquattro prove

LONDRA - Come si era già ventilato tempo fa si parla dell'istituzione della F. 5000 Europa, che prevede per l'anno prossimo una serie di 24 prove. Ciò significa che la F. 5000 ha superato il periodo, a volte penoso, di crescita e sarà accettata sempre più.

I punti a suo favore sono lo spettacolo e il fattore economico. Le vetture sono grandi, rumorose e veloci, infatti i migliori motori Morand attualmente erogano circa 500 HP. Un organizzatore può indire una gara con maggiori vantaggi economici di quanti ne offra una corsa di F. 2 senza piloti classificati. Inoltre tutta l'atmosfera della F. 5000 è straordinariamente priva di meschine politiche, di liti miserevoli e di restrizioni: concorrenti, piloti e così via sono tutti cordiali e pronti a collaborare, e questo vale per chiunque, dai proprietari dei circuiti ai membri della stampa. Di questi tempi non è poco!

Un esempio di ciò che significa all'atto pratico si ha nella gara che si correrà all'Jyllandsring in Danimarca il 23 settembre. Quando rappresentanti della F. 5000 sono andati a ispezionare il circuito, prima di decidere sullo svolgimento della corsa, hanno trovato alcune pecche, ma invece di imporre condizioni costose e rigide hanno chiesto che si provvedesse a questa o quella barriera di sicurezza, a questa o a quella postazione di commissario e così via, aggiungendo « noi faremo la nostra parte, portando al circuito squadre anti-incendio, mezzi di soccorso ecc. ecc. ».

Questo atteggiamento ha ottenuto una pronta collaborazione da parte dei danesi che, si deve ammettere, non si sono dimostrati offesi dall'allusione al fatto che forse i loro commissari non erano all'altezza del compito (peccato che gli olandesi non abbiano ammesso la loro inesperienza e le carenze esistenti, prima del loro grande premio...). Inoltre i danesi hanno allegramente accettato di pagare per venti vetture, anche se potranno prendere il via soltanto le sedici più veloci, versando inoltre una grossa somma in anticipo. E così tutti sono soddisfatti e in Danimarca ci sarà la

corsa più importante mai svolta nel paese, e non soltanto una possibilità che finisce per naufragare in un mare di problemi. Adesso ci manca soltanto che la vittoria vada a Tom Belso!

Il presidente della F. 5000 Europa è John Webb, il direttore è Graham White, il commissario tecnico Jackie Epstein. Il benessere della FIA è già assicurato. Principale meta è quella di coordinare la formula e, come si è detto, il programma 1974 comprende provvisoriamente 24 prove, di cui venti valevoli per il campionato. E' già stato deciso che le partenze mobili saranno abolite in futuro ed è possibile che non siano ammessi motori con compressore (forse per via di alcune vaghe voci, secondo le quali una certa società bavarese potrebbe porre piede nella formula?).

Non si prevedono più maggiori legami con la F. 5000 americana. Anzi, può darsi che in questa formula Europa e Stati Uniti si stacchino ancor più, dato che sembra che per il 1974 gli organizzatori americani siano ansiosi di attirare « divi » del grand prix, ritenendo che grazie a loro le gare NASCAR e USAC avranno una maggiore attrattiva per il pubblico. Un pilota che ha già detto di pensare con piacere a correre in F. 5000 negli Stati Uniti è Wilson Fittipaldi, molto deluso della F. 2.

Quest'anno le F. 5000 buone sono state veramente buone, la Brabham pare nutrire molte speranze nella sua vettura, poi si aspetta la GRD. Nel 1973 le gare del campionato Rothmans sono state ottime e potranno essere anche meglio nel 1974.

● La Lotus ha diramato un enfatico diniego, circa le voci secondo le quali la ITAL ESPRIT, esposta l'anno scorso a Torino, entrerebbe in produzione. Da statistiche americane, risulta che le vendite della Lotus Europa negli Stati Uniti sono molto aumentate e, in particolare, l'Ente per la Protezione Ambientale ha pubblicato un'analisi la quale dimostra che l'Europa è il quarto veicolo più economico in vendita negli Stati Uniti.

YARBOROUGH  
non teme  
invece i 59°

DARLINGTON - Nessun altro pilota all'infuori di Cale Yarborough, avrebbe potuto vincere la 500 miglia stock car NASCAR di Darlington, nella Carolina del Sud. Per vari motivi. Perché la città di Darlington diede i natali al rosso pilota del Sud, dove vive in una villa dalle colonne bianche marmoree, tanto care ai « confederazionisti »; perché dal 1970 Cale non assaporava il dolce della vittoria, e poi perché, dopo tante prove sfortunate, finalmente la « Crews » di Yarborough aveva preparato una Chevrolet che, nonostante tutte le vicissitudini, ha retto bene ed ha sbaragliato il gruppo di 45 partiti che rappresentavano il meglio della NASCAR.

Mancano ancora sette tappe alla conclusione del campionato stock e Yarborough ha buone possibilità di affermarsi tra le primissime posizioni dove David Pearson domina ed ha ottenuto, piazzandosi secondo a soli 8 secondi, 11 mila dollari che portano così il totale dei dollari vinti ad un milione e pongono Pearson nella schiera dei pochi privilegiati, tra i quali Richard Petty (NASCAR), Mario Andretti, A.J. Foyt ed Al Unser (USAC), gli unici ad aver sfiorato e superato la iperbolica somma di oltre 1 milione di dollari vinti durante la loro carriera.

La gara di Darlington che ha richiamato 100 mila spettatori sull'ovale della Carolina, è stata letteralmente « bombardata » da un caldo tropicale che da diversi giorni soffoca gli Stati Uniti. « Dentro la mia Chevrolet, ha commentato Cale, il termometro segnava 59 gradi ».

Cento giri prima della fine, nel box, i meccanici hanno dovuto somministrare ossigeno al pilota, mentre Richard Petty ha ricevuto il cambio della guida da parte di Lennie Pond che ha girato un centinaio di volte intorno all'ovale di un miglio e mezzo di lunghezza. Il calore ha fatto « saltare » molti motori e l'olio è caduto abbondante sull'asfalto ed ha richiesto l'intervento di sei bandiere gialle che hanno fatto scendere la media da 160 miglia a 134.

Durante la corsa al comando si sono alternati 26 diversi piloti tra i quali Bobby Allison, Buddy Baker, Pearson e Giotzbach. Il vincitore ha portato via 22 mila dollari (12 milioni e 500 mila lire).

Lino Manocchia

CORSA A DARLINGTON - Vetture Stock car valida per il Campionato NASCAR - Darlington, 3 settembre 1973.

## CLASSIFICA

1. Cale YARBOROUGH (Chevrolet) alla media di 215,704 kmh; 2. Pearson (Mercury) a 8"; 3. Baker (Dodge) a 1 giro; 4. Petty (Plymouth); 5. Parson (Chevrolet); 6. Marlin (Chevrolet); 7. Waltrip (Ford); 8. Brooks (Chevrolet); 9. McDuffie (Chevrolet).

I parlamentari inglesi delle Camere  
dei PARI e dei COMUNI a B. HATCH

## Bravi gli ON. piloti!

LONDRA - La stagione inglese estiva delle corse minori ha attirato un discreto numero di spettatori, soprattutto per una delle gare d'agosto del campionato BP di Formula Atlantic, nella cui occasione Purley ha ricevuto il premio del BRDC per il suo nobile gesto a Zandvoort. E' stato un peccato che in gara abbia occupato soltanto il quinto posto, con la March 722. Lo hanno preceduto Wardle su Surtees, Nicholson su Lyncar, Friswell su March e Cyd Williams su Brabham. A questo punto nel campionato Purley occupa il secondo posto, staccato di quattro punti da Nicholson.

Una settimana dopo c'è stata la corsa « parlamentare » cioè quella della Camera dei Pari contro la Camera dei Comuni. Gli appartenenti alla prima gareggiavano con BMW 2002 nere, gli altri con uguali vetture, però bianche. I « pari » hanno vinto nettamente, ai punti. Vincitore assoluto il conte di Denbigh (che prima di ereditare questo titolo si chiamava Rollo Fielding ed è un assiduo delle piste). Un membro del Parlamento è riuscito ad issare la sua BMW quasi in cima al terrapieno alla forcella di Brands Hatch, mentre lord Montagu non ha voluto essere da meno e ha fatto due testa-coda! Altrimenti le emozioni si sono avute più che altro nelle prove; tutte le 2002 montavano pneumatici Firestone Torino e quando il primo è scoppiato ci si è resi conto che strisciavano contro la tiranteria dello sterzo sicché si è rivolta una richiesta ai possessori di BMW fra il pubblico perché prestassero i loro pneumatici! E' stata decisamente una « giornata BMW » — forse la più simile al Ford-Sport Day cui si sia avvicinato un altro costruttore — e i fedeli devono essere rimasti un poco choccati nel vedere Stan Clark su un'Alfa 2000 GTV battere la BMW 3.0 SI semi ufficiali di Bell e di Lanfranchi per quattro secondi, in una gara per tu-

rismo di serie. Poi, nei primi giri della gara per turismo speciali Marshall su Vauxhall Firenze ha preceduto Muir che pilotava la più recente delle BMW gruppo 2 anche se l'imbarazzante situazione è poi stata risolta da Muir prima della fine.

Comunque la gara seria della giornata è stata la Forward Trust di F. 3 dominata dalla March, al punto da causare disperazione al parco macchine dopo: infatti le March 733 hanno occupato dal primo al nono posto!

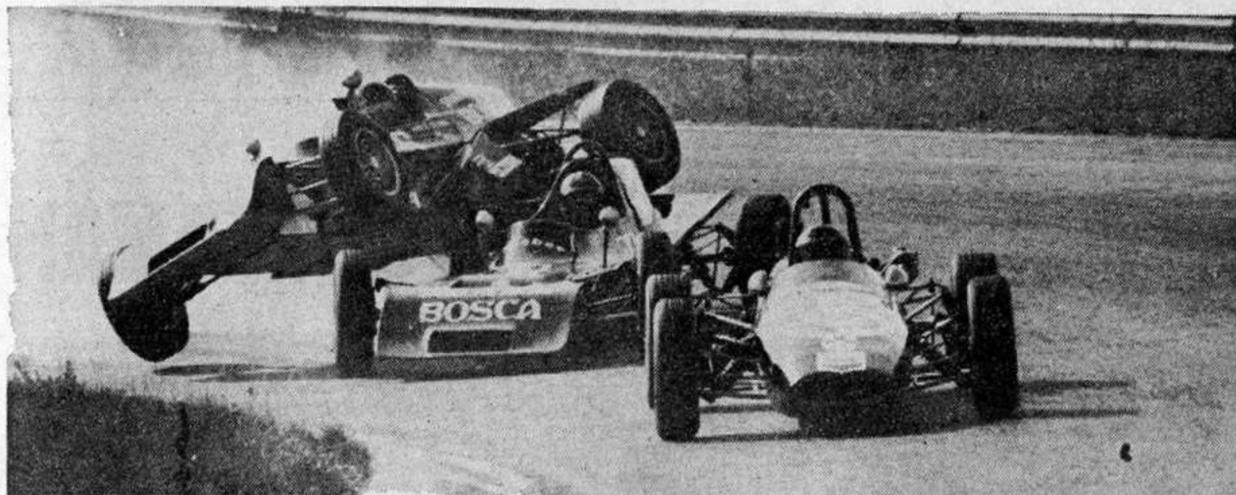
Mike Wilds aveva vinto, ma una penalizzazione di 1' per partenza anticipata lo ha poi relegato al quindicesimo posto. Ha quindi vinto Ian Taylor alla media di 145,55 orari, davanti a Brise, Harness, Friedrich e Alan Jones, il primo pilota non su March (GRD). Teleco ha portato al sesto posto la sua vettura dell'Angelieri Racing team, ma l'altro pilota della squadra non è partito, in quella che sarebbe stata la sua prima corsa di F. 3. Si trattava di Angelo Piccione di Lecco che ha seguito un corso alla scuola di Jim Russell e spera di farsi un po' di esperienza appunto nel team Angelieri.

A Mallory Park, sempre in agosto, altra gara di Formula Atlantic vinta da Purley su March davanti a Bailey, Nicholson e Vandervell. Purley è così tornato in testa al campionato. Poi Snetterton, ove Friswell su March ha ottenuto una sorprendente vittoria su March, alla media di 182,44 kmh, precedendo di 4" Vandervell, Purley e Nicholson.

Tanto a Brands Hatch che a Mallory si è visto Wheatcroft parlare molto fitto con Purley.

Dopo, una gara a Silverstone con vittoria netta di Jones su GRD, sotto la pioggia battente, seguito da Wood, Friedrich, Roberts e Kuwashima, tutti su March 733.

David Hodges



La curva della Quercia rimane una delle più spettacolari del circuito Santamonica di Misano: nella immagine qui sopra vediamo le due Delta di Senni e Capello avvinte in un contatto « volante » mentre Vairani davanti pare non essersi accorto di nulla — a — tra — Maggiora in controsterzo davanti a Raggiolo e Alvisi. In questa stessa curva, con la nuova 500, è volato al di là del guard-rail Giacomo Agostini che ora già operato per la lesione muscolare sta iniziando una noiosa convalescenza

## ANASTASIO protagonista nelle cinque ore delle combattute gare per la Coppa Trasimeno

### Arrivederci a MAGIONE più grande

**MAGIONE** - Alla conclusione della Coppa Trasimeno che ha visto il lancio sulla pista perugina delle Sport fino a 2000 cc, c'è stato un brindisi alle certe fortune delle prossime gare del 14 ottobre e del 4 novembre: la Coppa Trasimeno ci saluta e ci dice arrivederci. Dunque il lancio delle Sport all'Autodromo di Magione si è concluso e felicemente.

La scuderia Carpine Ruffo tramite il suo Consiglio direttivo presieduto dal dottor Rondini ha ottenuto un « en plein » che per una strana matematica ignorata dagli amanti della roulette si moltiplica praticamente per tre: il successo infatti è stato completo nel settore sportivo come in quello organizzativo che in quello spettacolare. I conti della Coppa Trasimeno sono quindi quadrati alla perfezione e dopo la nuova prova di maturità offerta è un dovere prendere in considerazione le aspirazioni della Scuderia, che è in grado di dare un ottimo contributo alla causa dell'automobilismo agonistico perché le basi sono solide e le intenzioni per la stagione ventura sono allettanti: costruzione tribuna per il pubblico ed allungamento della pista.

La Coppa Trasimeno veloce, spigliata armoniosamente curata da una regia impeccabile il cui merito va attribuito sia al direttore di gara Berardi, sia ai commissari nazionali e locali che hanno con lui collaborato ha centrato in pieno il bersaglio. Nelle cinque ore circa di spettacolo le competizioni sono risultate emozionanti e ricche di agonismo, per l'impegno accanito messo in mostra da tutti i partecipanti. Anastasio, della Torino Corse, ha ottenuto una brillante vittoria dominando in tutte le fasi della gara. Dopo essere stato il più veloce in prova ha stabilito poi il giro più veloce in corsa alla media di 107,103 inferiore di un solo decimo al record della pista detenuto da Ghinzani su Formula Italia.

Locci con mano esperta ha pensato vanamente di contrastargli il passo, mettendo ancora una volta in luce una dote di doti che si raffigurano in classe autentica di ottimo pilota. Il portacolori della Ciuna, Santamarianova che ha conquistato un encomiabile terzo posto e il primato della classe 1600, ed il romano Cocchetti che lo ha seguito nell'ordine hanno avuto la parte dei comprimari.

Tondelli non è stato molto fortunato: dopo solo due giri, durante i quali lottava da pari con Anastasio, è stato costretto al box per oltre due giri per la rottura del filtro dell'olio. Non è il caso di rievocare particolarmente le interessanti competizioni, comunque ricorderemo che gli alfieri dei vari raggruppamenti sono stati: nel gruppo 1 Cappellini su A-112 Abarth, Gianfranco Riccietelli su Simca Rally 2 e « Il Liscio » su A.R. GTV; nel gr. 3 Vannini su Porsche Carrera R.S.; nel gr. 2 Bigazzi, Proietti, Chiotto e Rampà e nel gr. 5 Solinas e naturalmente Anastasio. Fra le gare della mattina e quelle del pomeriggio si è svolta una gara per K 250 F-4 vinta dal bolognese Buratti per soli tre decimi di secondo sul bresciano Ider.

Carlo Burlando

**COPPA TRASIMENO.** Gara di velocità in circuito - Magione, 9 settembre 1973.

#### LE CLASSIFICHE

##### GRUPPO 1

Classe 850. 15 giri pari a km. 24,750: 1. Renato Fruzzetti (Fiat 850) 19'39"8 alla media di kmh. 75,519; 2. Ghini (Fiat 850) 19'43"7; 3. Cattaneo (Fiat 850) 20'07"3; 4. Mani (Fiat 850) 11'55"7 a 6 giri; Giro più veloce: 11. di Fruzzetti in 1'17" alla media di kmh. 77,142.

Classe 1000: 1. Sanzio Cappellini (A. 112 Abarth) 19'04"4 alla media di kmh. 77,856; 2. Galli (Mini Cooper) 19'05"5; 3. Sartori (Fiat 127) 19'19"6; 4. Fani (Mini Cooper) 19'27"4; 5. Brenti (A. 112) 19'33"2; 6. Marchetti (A. 112) 20'23"3. Giro più veloce: 8.-11.-15. di Galli in 1'15"3 alla media di kmh. 78,833.

Classe 1300: 1. Gianfranco Riccietelli (Simca R2) 18'15"9 alla media kmh. 81,279; 2. De Sanctis (Simca R2) 18'18"3; 3. Pierantoni (Simca R2) 18'28"4; 4. Lucenti (Simca R2) 18'41"2; 5. Riccietelli (Simca R2) 18'42"3; 6. Buscherini (Simca R2) 18'39"3 a 1 giro. Giro più veloce: 12. di Riccietelli in 1'10"5 alla media di kmh 84,253.

Classe 1150: 1. Claudio Giordano (Fiat 128) 18'55"4 alla media di kmh 78,457; 2. Paganelli (Fiat 128) 19'05"2; 3. Silla (Fiat 128) 19'07"4; 4. Volpi (Fiat 128) 19'27"4; 5. «Discus» (Fiat 128) 18'46"8 a 1 giro; 6. Ferrani (Skoda 110) 18'51"7 a 1 giro. Giro più veloce: il 3.-4.-5. di Giordano e il 7. di Silla in 1'14"6 alla media di kmh. 79,624;

Classe 1600: 1. Bruchilini Alberto (A.R.) 18'22"6 alla media di kmh. 80,808. Giro più veloce: il 14. di Bruchilini in 1'12"1 alla media di kmh. 82,384.

Classe 2000: 1. «Il Liscio» (A.R. GTV) 17'48" alla media di kmh. 83,424; 2. Da Lio (A.R. GTV) 18'24"3; 3. Dal Pra (A.R. GTV) 18'31"2. Giro più veloce: 8. del «Il Liscio» in 1'10" kmh. 84,856.

##### GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Vanni Salamina (Lancia HF) 17'13"4 alla media di kmh. 80,471; 2. Coscione (Lancia HF) 17'14"1; 3. Alliprandi (Lancia HF) 17'52"5; 4. Guerri (Lancia HF) 10'22"8 a 5 giri. Giro più veloce: 13. di Coscione in 1'12"5 alla media di kmh. 81,931.

Classe 1600: 1. Pietro Dal Pra (Alpine Renault) 17'29"3 alla media di kmh. 84,912; 2. Donà (Alpine Renault) 17'46"8; 3. Ponticelli (Lancia HF) 17'11"6 a 1 giro. Giro più veloce: 3. e 11. di Dal Pra in 1'09"1 alla media di kmh. 85,962.

Classe 2000: 1. Giuseppe Tarpani (Porsche) 17'05"8 alla media di kmh 81,057; 2. Guarducci (Opel GT) 17'09"7; 3. Lasci (Opel GT) 17'38"6. Giro più veloce: 2. di Tarpani in 1'11"6 media kmh 82,970.

Classe oltre 2000: 1. Gilberto Vannini (Porsche Carrera RS) 16'58"9 alla media di kmh. 87,446. Giro più veloce: 45. di Vannini in 1'06"9 alla media di kmh. 88,789.

##### GRUPPO 2

Classe 500: 1. Aldo Bigazzi (Fiat 500) 19'06"6 alla media di kmh. 77,707; 2. Drovandi (Fiat 500) 19'12"1; 3. Pesetti (Fiat 500) 19'15"5; 4. Bacci (Fiat 500) 19'32"7; 5. Baldansi (Fiat 500) 19'35"3; 6. Rosati (Fiat 500) 19'47"4; 7. Pasqualino (Fiat 500) 19'55"5; 8. Angelucci

(Fiat 500) 19'58"2; 9. Capolsini (Fiat 500) 20'11"7; 10. De Angelis (Fiat 500) 19'28"2 a 1 giro. Giro più veloce: 3. di Bigazzi in 1'14"9, media di kmh. 79,305.

Classe 600: 1. «Gin Tonic» (Fiat-Abarth) 18'22"3 alla media di kmh 80,828; 2. Naldini (Fiat Abarth) 18'57"7; 3. Bartolini (Fiat Giannini) 17'08"6 a 1 giro; 4. Di Giotti (Fiat Abarth) 18'19"6 a 1 giro; 5. Orazioli (Fiat Abarth) 19'01"9 a 1 giro; 6. Cesarini (Fiat-Abarth) 21'04"5 a 6 giri. Giro più veloce: 2. e 3. di «Gin Tonic» in 1'11"3, media di kmh. 83,309.

Classe 700: 1. Adriano Proietti (Fiat Giannini) 18'18" alla media di kmh. 81,145; 2. Gasperini (Fiat Giannini) 18'36"5; 3. Nocchi (Fiat-Abarth) 695) 10'54 a 7 giri. Giro più veloce: 3. di Proietti in 1'11"1, media di kmh. 83,544.

Classe 850: 1. Gian Carlo Viotto (Fiat-Abarth) 18'18"9 alla media di kmh. 81,081; 2. Braccini (Fiat-Abarth) 19'08"3; 3. Pelagracchi (Fiat-Abarth) 18'21"4 a 2 giri. Giro più veloce: 15. di Viotto in 1'10"1 alla media di kmh. 84,736.

Classe 1000: 1. Attilio Broccolini (A.112) 18'59"2 alla media di kmh. 78,212; 2. Faggiani (Fiat Abarth) 10'21"4 a 7 giri. Giro più veloce: 8. di Faggiani in 1'11"3 alla media di kmh. 83,309.

Classe 1150: 1. Emilio Gonnelli (Fiat 128) 16'28"8 alla media di kmh. 84,100; 2. Aquilini (Fiat 128) 9'02"7 a 6 giri. Giro più veloce: 2. di Gonnelli in 1'06"3 alla media di kmh. 89,592.

Classe 1300: 1. Paolo Capponi (A.R. GTA) 16'21"3 alla media di kmh. 84,744; 2. Vannoni (A.R.) 16'53"7 a 1 giro; 3. Contanelli (Gordini) 14'18"4 a 3 giri. Giro più veloce: il 5. di Capponi in 1'05"2, media di kmh. 91,104.

Classe 1600: 1. Roberto Garbaccio (Ford Escort) 16'30"7 alla media di kmh. 89,934; 2. Minelli (A.R. GTA) 16'33"3 a 1 giro. Giro più veloce: di Garbaccio in 1'04"6 alla media di kmh. 91,950.

Classe 2000: 1. Luigi Rampà (A.R. GTAm) 16'12"3, media Km. 94,435.

##### GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Paolo Bernardi (AMS 1000) 16'00"6 alla media di kmh. 92,753; 2. Gonfiotti (AMS 1000) 16'01"5 a 1 giro; 3. Peano (AMS 1000) 16'18"2 a 1 giro. Giro più veloce: il 9. di Gonfiotti in 1'01"5 alla media di kmh. 96,585.

Classe 1300: 1. Paolo Solinas (Fiat-Abarth) 15'41"6 alla media di kmh. 94,624; 2. «Bernardo» (Fiat Scotti) 16'09"1; 3. Paganucci («De Tomaso Alfa Romeo») 16'03"8 a 3 giri. Giro più veloce: 18. di Solinas in 59"5 media kmh. 99,831.

Classe 1600: 1. Sergio Santamarianova (Abarth) 14'59"8 alla media di kmh. 92,418; 2. Cocchetti (AMS Abarth) 15'01"1. Giro più veloce: il 4. di Santamarianova in 1'01"7, media kmh. 96,272.

Classe 2000: 1. Pasquale Anastasio (AMS) 14'18"6 alla media di kmh. 103,771; 2. Locci (Chevron) 14'20"4; 3. Tondelli (Chevron) 15'03"5 a 2 giri. Giro più veloce: 2. di Anastasio in 55"1 alla media di Km. 107,103.

K 250, 20 giri pari a km. 33: 1. Massimo Buratti (Ducati) 22'46"7 alla media di kmh. 86,922; 2. Ider (Tecno) 22'47"3; 3. Ghergo A. (Tecno) 23'14"2; 4. Ghergo T. (Tecno) 23'14"9; 5. Pozzuoli (Tecno) 23'55"8 a 1 giro. Giro più veloce: il 3. Buratti in 1'07"2, media kmh. 88,392.

PAL-JOE in una MISANO « minore »

# Consola il «rodeo» MEXICO

**MISANO** - Se non ci fosse stata la gara «rodeo» delle Mexico saremmo costretti a ricordare questa domenica di settembre al Santamonica come una delle meno movimentate di tutta la stagione: non è possibile infatti che di tutto il parco macchine sport esistente in Italia ci si debba ridurre a vedere all'arrivo solo sette vetture fra le due divisioni, delle quali diverse tra l'altro in cattivo stato. In questo modo la corsa «clou» della domenica si è ben presto trasformata in una prova senza storia: senza voler nulla togliere al pur bravo «Pal Joe», incontrastato dominatore di questo 2. trofeo d'Autunno. Al volante della Abarth Osella che Pianta aveva portato in gara al Nurburgring il bravo milanese ha condotto senza tema, con una gara all'inizio accorta (fino a quando cioè i freni hanno retto a «Pooky», consentendogli di rimanere a un distacco costante dal battistrada) poi veramente tranquilla, controllando perfettamente la situazione.

Nelle altre classi della sport nessuno al traguardo della classe 1600: nella 1300 netto e convincente predominio della Chevron con motore Armaroli di Stefano Buonapace, che ha superato nelle prime fasi della gara il suo avversario di sempre Francisci, ancora una volta lasciato a piedi, proprio nel momento in cui stava producendosi nel suo sforzo migliore, dal motore Alfa-Angelini che pur stava promettendo molto bene. Soliloquio vittorioso nella 1000 da parte dell'atletissimo due Gagliardi-Ferraris.

Molto combattute anche le gare di F. Ford, con Sterzel che vinceva su «Lucas» proprio all'ultimo giro nella prima batteria e Boscotrecase che manteneva il comando in maniera invero poco ortodossa fino alla fine nella seconda alle spese di Monguzzi e Daccò. In finale era ancora il napoletano con la Pirola che guidava i primi giri, finché non era sopravanzato da Zorzi e «Lucas»: e in una frenata poco chiara alla fine del rettilineo più lungo si autoeliminava tamponando (e mettendo ovviamente fuori gara) anche l'innocente «Lucas».

Mentre Zorzi al volante della Dulon di Gianni Pirola manteneva il comando risaliva molto bene Sassi, che riusciva ad avere la meglio sull'altra Delta del compagno Sterzel.

E dulcis in fundo arriviamo alla gara delle Mexico, veramente spettacolari e mozzafiato per tutti i 20 giri che hanno tenuto col fiato sospeso il pubblico del Santamonica. Le batterie della mattina avevano messo in chiara evidenza le possibilità di Mascagni e Revello, vincitori delle due prime gare: e i due infatti partivano in prima fila con Revello (Delta) che prendeva un leggero margine sul giovane Mascagni (Autosas). Schenetti (Bellei) incorreva in un minuto di penalizzazione per una partenza un po' «affrettata», ma non si perdeva d'animo e si metteva subito in caccia con Fargion (Autosas) che lo precedeva a sua volta mantenendo un leggero margine sulla Lombardi (Tanarauto). La corsa si svolgeva con cambi di posizioni alterni, specie tra i rincalzati: fra i primi eliminati Pucci e Benusiglio alla curva in fondo al rettilineo, con lievi complicazioni per il secondo (pare una botta alle costole e un polso fuori uso). Fargion ben presto cedeva agli attacchi di Schenetti e veniva superato anche dalla Lombardi: ma di questo gruppetto era il modenese a dovere abbandonare per primo, purtroppo quando ricopriva saldamente la terza posizione. Negli immediati rincalzi lotta dura fra «Baronio» e «Kuda», sempre attaccati l'uno all'altro: un vero peccato però che una bellissima lotta gomito a gomito sia terminata con plateali sportellate proprio sul rettilineo antistante i boxes, con relativa ammonizione da parte del delegato CSAI.

Verso i tre quarti gara attimo di suspense: Mascagni ce la fa a prendere il comando: ma è predominio di pochi giri, poiché Revello al volante di una vettura veramente molto veloce si riprende il comando e terminava vittorioso davanti a Mascagni.

I. C.

**II TROFEO D'AUTUNNO** - Gara nazionale di velocità in circuito valevole per il campionato italiano sport, il Challenge Kleber-Ford Mexico e il campionato Chevron di F. Ford - Autodromo Santamonica, 9 settembre 1973

#### LE CLASSIFICHE

**Sport classe 1000:** 1. Giancarlo Gagliardi (Ferraris) 28 giri in 41'47"6, media 140,206 kmh; 2. Sebastiani (AMS) a 2 giri; 3. «Raban» (AMS) a 5 giri.  
**Giro più veloce:** Gagliardi in 1'28"4, media 142,045 kmh.

**Classe 1300:** 1. Stefano Buonapace (Chevron B 23 Ford) 29 giri in 41'55"8, media 144,566 kmh; 2. Francisci (Chevron Alfa) a 17 giri.

**Giro più veloce:** Buonapace in 1'24"5, media 148,601 kmh.

**Classe 1600:** 1. Willy Lovato (Lola Abarth) 24 giri in 35'07"4, media 142,972 kmh; 2. Polin (Lola Abarth) a 5 giri; **Giro più veloce:** Lovato in 1'26"5, media 145,165 kmh.

**Classe 2000:** 1. «Pal-Joe» (Abarth Osella) 30 giri in 41'46"3, media 150,294 kmh; 2. «Pooky» (Lola) 43'09"8; 3. Zaniratti (Abarth Osella) a 1 giro; 4. Aligi (Raymond) a 5 giri; 5. «Mici» (Lola Abarth) a 8 giri.  
**Giro più veloce:** «Pal Joe» in 1'22"5, media 152,204 kmh.

#### FORD MEXICO

**1. batteria:** 1. Massimo Mascagni in 14'25"5, media 116,063 kmh; 2. Fargion 14'27"6; 3. «Baronio» 14'28"4; 4. «Kuda» 14'36"5; 5. Caio 14'37"5; 6. Babbini 14'41"4; 7. Braga 14'41"8; 8. Albero 14'44"9; 9. Pecchioli 14'49"8; 10. Pucci  
**Giro più veloce:** Fargion in 14'7"4, media 116,916 kmh.

**2. batteria:** 1. Renzo Revello in 14'28"8, media 115,650 kmh; 2. Lombardi 14'31"6; 3. Schenetti 14'32"2; 4. Benusiglio 14'47"1; 4. D'Amore 14'47"3; 6. Raggiolo 14'48"5; 7. Giorgetti 14'48"9; 8. Alvisi 14'49"4; 9. Maggiora 14'52"8; 10. Sapignoli 14'53"1.

**Giro più veloce:** Schenetti in 14'7"7, media 116,590 kmh.

#### FINALE

1. Renzo Revello 36'11"6, media 115,641 kmh; 2. Mascagni 36'12"4; 3. Lombardi 36'19"1; 4. Fargion 36'21"6; 5. «Kuda» 36'31"6; «Baronio» 36'32"3; 7. Raggiolo 36'55"7; 8. D'Amore 36'55"7; 9. Babbini 37'07"9; 10. Alvisi S. 37'08"5; 11. Caio 37'09"1; 12. Sapignoli 37'09"9; 13. Braga 37'10"3; 14. Pecchioli 37'10"6; 15. Taroni 37'23"3; 16. Petrarca 37'25"7; 17. Prezenzini 37'37"2; 18. Albero a 1 giro.  
**Giro più veloce:** Mascagni in 14'7"2, media 117,134 kmh.

#### FORMULA FORD

**1. batteria:** 1. Stanislao Sterzel (Delta) 12'18"9, media 135,951 kmh; 2. «Lucas» (BWA) 12'19"3; 3. Zorzi (Dulon) 12'19"7; 4. Raggiolo (BWA) 12'26"1; 5. De Francisci (Delta) 12'26"6; 6. Kalajan (Royale) 12'38"9; 7. Vairani (Matta) 12'44"3; 8. «Hego» (Matta) 12'48"2; 9. Senni (Delta) 12'49"9; 10. Capello (Delta) 12'53"1; 11. Scozzarro (Delta) 13'00"3; 12. Casoni (Tecno) 13'11"7; 13. Fava (Dulon) 13'13"8; 14. Bosio (De Sanctis) 13'25"5; 15. Ternovi (Pirola) a 1 giro.  
**Giro più veloce:** Zorzi in 13'1"4, media 137,383 kmh.

**2. batteria:** 1. Sergio Boscotrecase (Pirola) 12'30"1, media 133,939 kmh; 2. Monguzzi (BWA) 12'30"5; 3. Daccò (Dulon) 12'30"5; 4. Caglioni (BWA) 12'31"1; 5. Nisini (Dulon) 12'31"6; 6. Palazzo (BWA) 12'38"1; 7. Vita (Gozzoli) 12'39"8; 8. Marelli (Lotus) 12'43"6; 9. Sassi (Delta) 12'43"9; 10. Vincenzi (Tecno) 12'46"7; 11. «Issep» (Delta) 12'47"1; 12. Terzi (Delta) 12'47"5; 13. Bassotto (BWA) 12'47"9; 14. Truci (Delta) 12'48"3; 15. Benusiglio (Santandrea) 12'52"1.  
**Giro più veloce:** Sassi e Terzi in 13'1"9, media 136,635 kmh.

#### FINALE

1. Renzo Zorzi (Dulon) 31'01"8, media 134,887 kmh; 2. Sassi (Delta) 31'07"9; 3. Sterzel (Delta) 31'15"9; 4. Caglioni (BWA) 31'19"4; 5. De Francisci (Delta) 31'20"3; 6. Raggiolo (BWA) 31'21"8; 7. Daccò (Dulon) 31'35"8; 8. Kalajan (Royale) 31'37"7; 9. Vairani (Matta) 32'04"7; 10. Senni (Delta) 32'08"7; 11. Palazzo (BWA) 32'26"2; 12. Scozzarro (Delta) a 1 giro; 13. Nisini (Dulon) a 7 giri.  
**Giro più veloce:** Zorzi in 13'1"8, media 136,784 kmh.



OTTINI vince l'8.a prova ma ROSEI è sempre leader

## Il campione Cadetti... in fotografia!

**MONZA** - Anche per il Trofeo Cadetti Agip edizione 1973 ci si sta avvicinando alla stretta finale. Per i mini-piloti della Formula Monza, protagonisti quest'anno di un campionato esaltante, è giunto il momento della resa dei conti. Non c'è ormai più tempo per le verifiche delle proprie possibilità e per quelle del proprio mezzo meccanico.

Dopo la prova di giovedì scorso infatti ne restano ancora in programma soltanto due che risulteranno decisive per sei piloti soltanto: Marcello Rosei, Bruno Ottini, Aldo Cavallini, Andrea Vargiu, Leo Bartoli e Anacleto Gianoli. Si tratta dei « sei magnifici » piloti che hanno dominato dall'alto della loro superiore classe questo avvincente campionato. Non era mai successo che il Trofeo Cadetti potesse alla ribalta un numero di « campioncini » così elevato, segno evidente che la Formula Monza rappresenta ancora una sicura scuola per quei giovani che vogliono imparare l'arte del « volante ».

Dei sei piloti che dominano la classifica provvisoria del campionato certamente Rosei, Ottini e Cavallini sono quelli che più degli altri godono il favore del pronostico sia perché hanno messo nel proprio cantiere un cospicuo gruzzolo di punti sia perché nell'arco delle otto prove disputate hanno sempre dato prova di notevole e costante rendimento. I tre, raggruppati nello spazio di quattro punti, hanno tutti le stesse probabilità di successo. Dipenderà molto dagli inconvenienti meccanici e da possibili incidenti se la bilancia penderà a favore di uno piuttosto che di un altro.

Vargiu, Bartoli e Gianoli, pur avendo ancora a favore la matematica nella loro corsa al titolo, non sembrano in grado di operare in questi due round finali il clamoroso sorpasso. Quanto a bravura sono certamente sullo stesso piano dei tre che li precedono, purtroppo hanno perso troppe occasioni per potersi presentare alla disputa della volata conclusiva con le carte perfettamente in regola. Il loro bottino di punti, pur considerevole, non è infatti tale da poter impensierire eccessivamente i tre fuggiaschi. Una cosa è certa e cioè che la conclusione del campionato sarà sicuramente entusiasmante e non è detto che per l'assegnazione del titolo non si debba ricorrere alla fotografia!

L'ottava prova si è disputata in una serata che ha regi-

strato una affluenza di pubblico eccezionale. Già le altre volte la cornice di appassionato entusiasmo ha superato ogni più ottimistica previsione, in questa occasione però a seguire le gesta dei vari Rosei, Ottini, Cavallini, Vargiu, Bartoli, Gianoli si sono date appuntamento oltre 5 mila persone. Potevano i nostri deludere tanto appassionato entusiasmo? No certamente. E infatti eccoli in vista distribuiti nelle solite tre batterie tutti con la piena determinazione di offrire uno spettacolo senza precedenti.

Le batterie, tutte di tono agonistico tiratissimo, si risolvono a favore di Rosei che ha la meglio in... fotografia su un accerrimo Bartoli, di Ottini che deve mettercela tutta per tenere a bada lo scatenato Gianoli, e di Cavallini che si ritrova alle calcagna un ottimo Gariboldi. La finale vede schierati nelle prime file tutti i migliori elementi di questa stagione. Manca il solo Vargiu che avendo rotto il motore in batteria non ha potuto qualificarsi.

I primi giri danno subito una idea esatta di quale sia l'impegno dei piloti, ovvero il massimo. Pian piano la situazione si definisce con il perentorio « affondo » dello scatenato Bruno Ottini che si scolla di dosso uno alla volta tutti gli avversari e se ne va a cogliere il secondo successo del campionato e quindi i nove punti in palio.

Punti preziosissimi che però non gli consentono di balzare al comando della classifica del campionato in quanto in seconda posizione si piazza il leader della classifica, Marcello Rosei, che aggiunge sei favolosi punti al suo cospicuo carnere.

Bartoli, protagonista di una ottima prestazione, fa sua la terza posizione assoluta davanti a Cavallini al volante della Lab che questa sera ha accusato diverse battute a vuoto e a Gianoli, un po' deconcentrato nelle ultime fasi della finale. Per concludere una nota sulle monoposto. Al momento attuale è la Melesi che conduce la speciale classifica per costruttori con 38 punti, seguono Lab con 34, Daco 32, Vargiu 19, Repetto 18, Rgb 15, Mig 9 e Frimar con 8 punti.

Roberto Andreis

**TROFEO CADETTI AGIP - Gara nazionale di velocità in circuito per vetture della Formula Monza - Monza, 6 settembre 1973**

### LE CLASSIFICHE

**1. batteria:** 1. Marcello Rosei (Daco) in 15'02"2, alla media di 114,524 kmh; 2. Bartoli (Melesi) 15'07"2; 3. Miragliotta (Melesi) 15'22"4; 4. Boschini (CRM) 15'23"2; 5. Filippini (Melesi) 15'23"7; 6. Pessina (Grasselli) 15'25"5; 7. Cavallini C. (Repetto) 15'31"8; 8. Lugli S. (Melesi) 16'09"9; 9. Ceria (Repetto) 16'10"1; 10. Crivelli Visconti (De Rul) 16'10"1; 11. Pluderi (Santandrea) a 1 giro; 12. Vargiu (Vargiu-Albertazzini) a 4 giri; 13. Cantù (Pavi) a 4 giri; 14. Minellone (Lab) a 4 giri; 15. Carini (Santandrea) a 6 giri; 16. Rosso (Repetto) a 6 giri; 17. Grasselli (Repetto) a 7 giri; 18. Lugli V. (Melesi) a 10 giri; 19. Brioschi (Repetto) a 10 giri; 20. Seresina (Melesi) a 10 giri; 21. Piccaluga (Sace '72) a 12 giri.

**2. batteria:** 1. Bruno Ottini (Melesi) in 15'06"4, alla media di 114,624 kmh; 2. Gianoli (RGB) 15'13"1; 3. Sario (Vigezzi) 15'23"4; 4. Codognola (Marcos) 15'30"2; 5. Pavasio (Repetto) 15'32"9; 6. Bianchi (Thiele) 15'43"6; 7. Frigerio (Frimar) 15'45"4; 8. Capra (Repetto) 15'48"3; 9. Facchinetti (Lucky-CRM) 15'55"2; 10. Ozello (Thiele) 15'59"4; 11. Ariberto (Santandrea) 16'00"3; 12. Mariani (Diwa) 16'05"5; 13. Fortunato (Vargiu) a 1 giro; 14. Masini a un giro; 15. Panzeri (Lab) a 3 giri; 16. Sclaverano (Thiele) a 3 giri; 17. Bionda (Lab) a 7 giri; 18. Passera (Repetto) a 9 giri; 19. Miolli (CRM) a 11 giri; 20. Chiorazzo (Toti) a 12 giri.

**3. batteria:** 1. Aldo Cavallini (Lab) in 15'21"2, alla media di 112,783 kmh; 2. Gariboldi (Repetto) 15'23"1; 3. Cappellotto (Repetto) 15'25"8; 4. Maestri (Lab) 15'27"1; 5. Rossino P. (Repetto) 15'29"1;

6. Sofia (Sofia) 15'47"1; 7. Pozzoli (Repetto) 15'55"2; 8. Traversa (Santandrea) 16'07"2; 9. Martignoni (Albertinazzi) 16'13"1; 10. «Mac-Tob» (Lab-Santandrea) a 1 giro; 11. Bosso (GI) a 1 giro; 12. Vismara (CRM) a 1 giro; 13. Mercatelli (Mig-Mercatelli) a 3 giri; 14. Nebuloni (Dywa) a 3 giri; 15. Beretta (Tonetti) a 5 giri; 16. Macchi (Repetto) a 7 giri; 17. Borrello (Albertinazzi) a 9 giri; 18. Coscera (CRM) a 10 giri; 19. Meazza (Moroni) a 10 giri; 20. Sommaruga a 12 giri; 21. Ballarino (G. e O.) a 12 giri.

**FINALE:** 1. Bruno Ottini (Melesi) in 24'59"1, alla media di 115,509 kmh; 2. Rosei (Daco) 25'06"4; 3. Bartoli (Melesi) 25'07"2; 4. Cavallini A. (Lab) 25'15"7; 5. Gianoli (RGB) 25'24"6; 6. Cappellotto (Repetto) 25'43"6; 7. Frigerio (Frimar) 25'47"2; 8. Rossino (Repetto) 25'50"1; 9. Cavallini C. (Repetto) 25'55"2; 10. Boschini (CRM) 25'55"4; 11. Bianchi (Thiele) 25'56"2; 13. Facchinetti (Lucky-CRM) 26'02"1; 14. Capra (Repetto) a 1 giro; 15. Sofia (Sofia) a 2 giri; 16. Sario (Vigezzi) a 10 giri; 17. Filippini (Melesi) a 11 giri; 18. Codognola (Marcos) a 11 giri; 19. Gariboldi (Repetto) a 12 giri; 20. Miragliotta (Melesi) a 17 giri; 21. Pessina (Grasselli) a 19 giri.

**CLASSIFICA TROFEO CADETTI AGIP (dopo l'ottava prova)**

1. Marcello Rosei (Daco) punti 32; 2. Ottini (Melesi) 29; 3. Cavallini A. (Lab) 28; 4. Vargiu (Vargiu) 19; 5. Bartoli (Melesi) 17; 6. Gianoli (RGB) 15; 7. Macchi (Repetto) e Mercatelli (Mig) 9; 9. Panzeri (Lab) 8; 10. Frigerio (Frimar) e Ghinzani (Lab) 6; 13. Rossino (Repetto) 5; 14. Filippini (Melesi) e Ravaglia (Lab) 3; 16. Pozzoli (Repetto) e Cappellotto (Repetto) 3; 18. Capra (Repetto) 2; 19. Maestri (Lab) 1.

La F.2 si farà, ma per altre date c'è polemica in famiglia

## L'autunno caldo di VALLELUNGA

**ROMA** - I calendari sportivi dell'Autodromo di Vallelunga sono sempre stati una vera fisarmonica. Hanno infatti l'inguaribile vizio di allargarsi e di restringersi a seconda degli slanci più o meno interessati dei vari organizzatori che all'inizio dell'anno non esitano a promettere gare a non finire. Quando poi si tratta di passare all'atto pratico si comincia a ragionare con maggiore freddezza, gli slanci vengono meno e gli sportivi restano a bocca asciutta. « La colpa è proprio di questi ultimi che sono sempre troppo pochi », dicono i responsabili, organizzando una difesa che ha sempre per tema principale questo ritornello.

Non vogliamo questa volta pronunciare in merito al problema; vogliamo soltanto aggiungere che tra le varie ragioni dell'assenteismo se ne è aggiunta un'altra, forse la più curiosa. Pare infatti che la nuova Vallelunga non piaccia ai romani i quali non si sentono affatto a loro agio inchiodati sulla imponente tribuna, abituati com'erano un tempo a considerare le corse per metà un fatto sportivo e per metà una scampagnata sui prati e negli incolti giardini annessi alla vecchia tribuna di tufo. Insomma gli architetti avrebbero tenuto conto di tutto ad eccezione della psicologia sempre un po' particolare del romano.

Tornando al calendario notiamo che delle dieci corse messe in programma per l'autunno ne restano in vita solo sette. Sono quindi sei (almeno per il momento) le gare saltate nel corso della stagione anche se ad onor del vero quella dello scorso giugno, organizzata dal Gentlemen's MC, non ha avuto luogo soltanto perché gli iscritti raggiungevano appena le trenta unità.

Resta il fatto consolante della gara di F. 2 valida per il campionato europeo in programma per il 14 ottobre e che l'AC Roma vuole fare disputare assolutamente anche se sussiste qualche superabile difficoltà.

Al contrario il Vallelunga SpA che aveva due gare in cantiere ha preferito raggruppare la crema delle due manifestazioni, vale a dire la F. 3 ed il G. 5, e chiudere i battenti organizzativi il 28 ottobre. E qui viene il bello. Bisogna sapere che all'inizio dell'anno la pista era stata impegnata per quello stesso giorno dalla Scuderia «Gruppo Piloti Romani» con l'intenzione di organizzare una eterogenea gara a carattere nazionale. «E' vero» — ci dicono a Vallelunga — «Ma la Piloti Romani ci ha anche assicurato da tempo di aver rinunciato alla manifestazione per motivi finanziari ed a noi fa comodo occupare quella domenica piuttosto di quella successiva, il 4 novembre, come avevamo pensato in un primo tempo.»

«Niente affatto!» — ribatte Antonio Palangio, presidente della scuderia — «La data è nostra e ce la teniamo. Non siamo ancora sicuri di fare la gara ma non ci siamo nemmeno sognati di disdire il nostro impegno, né intendiamo farlo per ora.»

A questo punto abbiamo telefonato a Vallelunga colti dal dubbio che si fosse verificato un normale errore di segreteria ma ci è stato riconfermato tutto quanto. La questione sta ormai assumendo aspetti kafkiani e non vor-

remmo che per ragioni di principio si arrivasse grottescamente ad arrogarsi il diritto di «non» organizzare una gara a Vallelunga.

La scuderia romana ci ha comunque confermata come «sicura» la sua gara del prossimo 30 settembre. In mancanza di uno sponsor questo 1° Trofeo Gr. Piloti Romani sarà interamente autofinanziato e si prospetta piuttosto interessante con la semifinale dello Challenge FISA e la gara titolata di F. 850.

Chi poi prosegue imperturbato per la propria strada, senza badare alle critiche spesso gratuite che gli vengono rivolte, è il dottor Ennio Giacobetti del Gentlemen's Motor Club più che mai intenzionato a portare a compi-

### 4 mesi di calendario romano

#### Settembre

16 - Gentlemen's MC - F. F. - MEXICO - F. 850 - K 250 - G. 5, 1. Div. - G. 1 - G. 4.

30 - Gr. Piloti Romani - G. 1 (semifin. FISA) F. 850 - G. 2 - G. 3 - G. 4 - G. 5, 1. Div.

#### Ottobre

7 - Gentlemen's MC - F. Italia - F. 850 - G. 4 - G. 5.

14 - AC Roma - F. 2 - (più un contorno da decidere).

28 - Vallelunga SPA - F. 3 - G. 5.

#### Novembre

25 - Gentlemen's MC - F. Italia - F. 850 - G. 1 - G. 2.

#### Dicembre

9 - Gentlemen's MC - F. 850 - G. 1 - G. 2 - G. 3 - G. 4 - G. 5, 1. Div.

● Le gare in neretto sono valide per i campionati e trofei italiani.

mento il suo denso programma che prevede ancora quattro gare a Vallelunga. Si comincia il prossimo 16 settembre per finire quasi alle soglie dell'inverno il 9 dicembre. Le giornate saranno sempre intense e tra le numerose categorie non mancherà mai almeno una gara titolata per i vari campionati italiani.

Dispiace infine che sia saltata l'interessante gara (il G. 1 sul lungo!) messa in calendario dalla Scuderia Vesuvio il 9 settembre. Con i nuovi «rimpasti» e tenendo conto delle gare di moto potrebbe essere libera la prima domenica di novembre e chissà che i vulcanici partenopei ed il loro sportivo presidente Ciro Nappi non ritorneranno sulle loro decisioni.

Daniele Buzzonetti

### A metà ottobre a MISANO 4 ORE Ford

Andrà finalmente in porto la gara di durata con le vetture Ford Mexico che il d.s. Ford Carlo Micci meditava da tempo: ormai l'accordo è fatto con il Santamonica (circuito tra l'altro particolarmente sicuro per le eventuali scorribande sui prati dei giovani piloti) che organizzerà la « 4 Ore Mexico » in data 14 ottobre. La gara si preannuncia particolarmente interessante: i nostri giovani potranno vivere veramente una gara di ben 4 ore, con annessi rifornimenti, cambi di benzina e di pilota. Tra l'altro serviranno anche una serie di « secondi » dal momento che il regolamento di cui vi offriamo in anteprima qualche interessante stralcio, prevede la partecipazione di vetture con doppio pilota, che dovrà cambiarsi praticamente ogni ora. Pare che il monte-premi sarà particolarmente abbondante: tra l'altro è certo un premio ingaggio abbastanza consistente per tutti coloro che prenderanno parte alla gara.

Il regolamento prevede due soli meccanici al box per le operazioni di rifornimento coadiuvati da uno dei due piloti: il rifornimento benzina verrà effettuato mediante taniche da 20 lt. fornite dall'organizzatore con espresso divieto di modificare serbatoio e bocchettone della vettura.

Le iscrizioni si chiuderanno il 16 settembre e dovranno pervenire con relativa tassa di iscrizione presso la direzione del Santamonica, via del Carro 27, Misano Adriatico.

# Una montagna che ha cambiato faccia

# Sale a 143 orari MIEUSSET sul «circuitto» del VENTOUX

**BEDOUIN** - Inutile volere fare un paragone col tempo realizzato lo scorso anno da Perrot al Mont Ventoux (9'51") e quello di Miesuset in questa edizione ma lo scarto del nuovo record è tuttavia segno dell'importanza dei lavori svolti quest'estate, i km 21,700 del percorso offrono ormai un rivestimento degno di un circuito e, anche se mancano ancora alcune centinaia di metri, i piloti hanno apprezzato questo passo avanti che ha rappresentato uno sbalzo spettacolare nei tempi, con Miesuset che ha compiuto la scalata del gigante della Provenza ad oltre 143 orari.

Ha dunque vinto Miesuset, ottenendo il suo doppio titolo di campione europeo e di Francia. La sua vittoria non è però stata netta come lui aveva previsto, dato che Maublanc è staccato soltanto di 7/10. Il pilota della Chevron ha del resto avuto molti problemi prima del via. Questi, pur ostacolando nella seconda salita di prova, non gli hanno impedito di segnare il miglior tempo in 9'04"3, con la sicurezza di scendere sotto i 9' dopo. All'inizio della terza salita gli si è però rotta una valvola e quando si è messo al volante del suo prototipo Chevron-BMW lo ha tradito la guarnizione della testa cilindri... Stava per dare forfait quando Crarasa, dal quale ci si aspettava ottime prestazioni, gli ha offerto il suo motore, essendo la sua March inutilizzabile per via di una violenta uscita di strada. Il motore è stato cambiato

durante la notte e il gesto sportivo di Crarasa ha permesso a Maublanc di occupare il secondo posto in classifica. Quanto a Miesuset, anche a lui non sono state risparmiate noie e la domenica mattina il suo meccanico ha dovuto cambiare la traversa posteriore di rinforzo rotta.

Come previsto, l'abbandono di Jausaud per foratura ha accentuato il fenomeno e il prototipo March-BMW pareva essere il solo a potere rivaleggiare con le monoposto. Le Formula 2 sono fra i primi posti, con Rua terzo davanti a «Shangrilà», Lapierre e Staiano. Anche se la media del vincitore lascia un poco perplessi, le prestazioni dello svizzero Haldi

sono state eccezionali, con un sorprendente 9'59" che ha dato al pilota il settimo posto... davanti alla Porsche di Fernandez. Sempre nella GT Ortelli, la cui Alpine 1800, pur avendo un forte handicap in fatto di potenza su quel rapido tracciato, è riuscita a infilarsi davanti alle altre Porsche Carrera. Bella anche la prestazione di Balas nel gruppo 3, mentre Lefevre s'imponesse tanto più facilmente nella turismo speciale per il fatto che Mander su Opel era tradito dal ponte posteriore.

Fra le dame, infine, Marianne Hopfner è uscita di strada con la sua Alpine, per cui si è imposta Marylou Mermod su Porsche.

Meno di 35 vetture alla via della gara, che ha per forza subito le conseguenze della concomitanza con il Tour de France al quale sono iscritti molti specialisti della montagna, fra i quali Bayard, i fratelli Almeras e Fréguelin.

L'edizione del giugno prossimo dovrebbe certamente fare evitare il ripetersi di questa situazione, ma bisognerà che l'organizzazione dell'ASAC del Vaucluse, con l'appoggio della BP, faccia dei seri sforzi per mostrarsi all'altezza dell'iscrizione della gara nel campionato europeo. Infatti si sono lamentate troppe indecisioni, che indubbiamente oscurano il prestigio di questa competizione.

j. r. j.

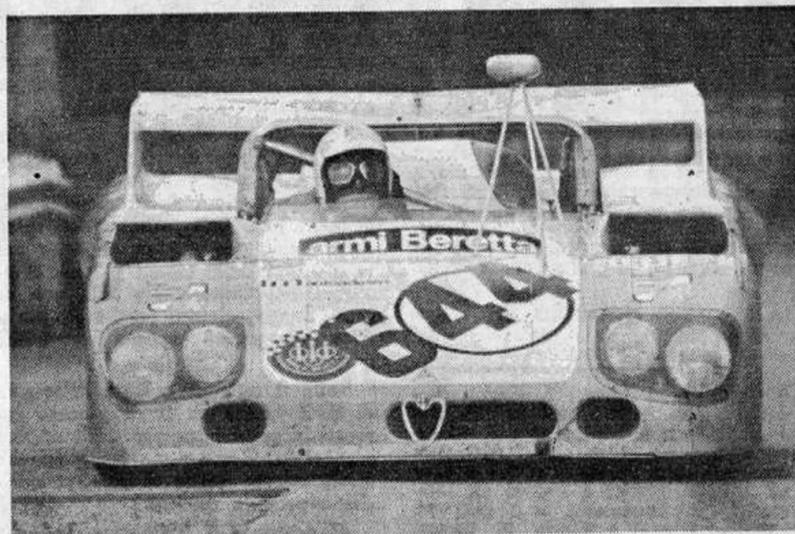
## CORSA AL MONT VENTOUX - Gara di velocità in salita valevole per il campionato europeo della montagna - 9 settembre 1973.

### LA CLASSIFICA

1. Miesuset (March 722) 9'03"6, media kmh 143, nuovo record; 2. Maublanc (Chevron B25) 9'04"3; 3. Rua (Pygmée) 9'13"2; 4. «Shangrilà» (Surtees) 9'32" e 2; 5. Lapierre (Pygmée) 9'34"4; 6. Staiano (Provence FL) 9'42"; 7. Haldi (Porsche 908) 9'59"1; 8. Fernandez (Porsche 908) 10'08"4; 9. Lefevre (Escort RS) 10'44"; 10. Wittwer (Brabham) 10'44"6; 11. Ortelli (Alpine) 10'59"1; 12. Balas (Porsche Carrera) 11'09"; 13. Marylou Mermod (Porsche Carrera) 11' e 43"; 14. Sarrazin (Emicuda) 11'49"6.

# PASOTTI si ripete alla Maddalena

In piena azione «Pam» che ancora una volta ha portato alla vittoria nella corsa «in casa» della Maddalena l'Alfa 33-3 della Brescia Corse: la prestigiosa trofèi, mantenuta aggiornata dalla stessa Autodelta pare non abbia ancora avversari nelle nostre più popolari cronoscalate



**BRESCIA** - «Pam», alias Marsilio Pasotti, dopo aver vinto la Malegno-Borno il 26 agosto scorso, è giunto primo anche alla Scalata della Maddalena, competizione automobilistica di velocità in salita valida per il Campionato A.A. Cremona, Lombardo e Campionato Bresciano. «Pam» è dunque il campione bresciano dell'annata. La sua media è di 104,757. Ha distanziato notevolmente il secondo classificato e cioè Giuseppe Savoldi. Ma con «Pam» si vuole acconciare tutti i 200 piloti che hanno dato vita alla corsa bresciana, impegnandosi al limite delle capacità. La corsa in salita era su una distanza di km. 5,590. Nessun incidente serio ha turbato la manifestazione. Soltanto qualche interruzione per perdite di olio.

**SCALATA AL COLLE DELLA MADDALENA** - Gara nazionale di velocità in salita - Brescia, 9 settembre 1973

### CLASSIFICA GENERALE

1. «Pam» (A.R.) 3'12"1, alla media di kmh 104,757; 2. Savoldi (Fiat Abarth) 3'25"7; 3. Gatta (Porsche) 3'31"2; 4. Fossati (Porsche) 3'31"6; 5. Rebal (Porsche) 3'34"8; 6. «Carter» (Renault) 3'35"1; 7. Sanetti (Sanetti) 3'35"8; 8. «Cam» (Porsche) 3'36"1; 9. Rovida (Por-

sche) 3'39"1; 10. Del Curto (Porsche) 3'40"1.

### TURISMO GRUPPO 1

**Classe 850:** 1. Pietro Saccone (Fiat 850) media 71,615.  
**Classe 1000:** 1. Umberto Dalla Vecchia (A-112) media 76,256.  
**Classe 1150:** 1. Giorgio Giorgio (Fiat 128) media 77,909.  
**Classe 1300:** 1. Erich Angere (Simca) media 80,689.  
**Classe 1600:** 1. Attilio Mercadante (A.R. Junior 1600) media 79,857.  
**Classe 2000:** 1. Leopoldo Bonini (Alfa) media 82,475.  
**Classe oltre 2000:** 1. «Il Ragno» (Ford Capri) media 80,463.

### TURISMO SPECIALE

**Classe 500:** 1. «Palvox» (Fiat 500) media 77,014.  
**Classe 600:** 1. Carlo Sidoli (Fiat 595) media 78,151.  
**Classe 700:** 1. «Giorda» (Fiat 695) media 81,407.  
**Classe 850:** 1. Pera (Fiat 850) media 84,839.  
**Classe 1000:** 1. Guido Filippini (Fiat) media 87,192.  
**Classe 1150:** 1. Giacomo Botti (Fiat 128) media 84,983.  
**Classe 1300:** 1. Giordano Perego (GTA) media 89,959.  
**Classe 1600:** 1. Giulio Rossi (A.R.T) media 87,154.

**Classe 2000:** 1. Bay Tabacco (A.R. GTA) media 87,801.

**Classe 3000:** 1. Pier Ugo Prati (Opel) media 85,198.

### GRAN TURISMO

**Classe 1300:** 1. Ezio Morellato (Lancia) media 81,079.  
**Classe 1600:** 1. Bruno Bocconi (Renault) media 86,853.  
**Classe 2000:** 1. Luciano Dal Ben (Fiat 124) media 79,447.  
**Classe oltre 2000:** 1. Odoardo Govoni (Pantera) media 89,719.

### GRAN TURISMO SPECIALE

**Classe 1000:** 1. Paolo Friso (Fiat) media 80,303.  
**Classe 1300:** 1. Aldo Bersano (Renault) media 91,223.  
**Classe 1600:** 1. «Carter» (Renault) media 93,556.  
**Classe 2000:** 1. Ugo Gatta (Porsche) media 95,284.  
**Classe oltre 2000:** 1. Guido Fossati (Porsche) media 95,103.

### SPORT

**Classe 1000:** 1. Andrea Bonvicini (Fiat Abarth) media 89,320.  
**Classe 1300:** 1. Giuseppe Ranzolini (AMS) media 90,853.  
**Classe 1600:** 1. Giuseppe Savoldi (Abarth) media 97,831.  
**Classe 2000:** 1. Franco Berruto (Fiat Abarth) media 90,689.  
**Classe oltre 2000:** 1. «Pam» (A.R. 33-3) media 104,757.

## CLASSE 850 TURISMO

<b>Girone Nord</b>			
Piergiorgio Tortoroli	p. 20 1/2	S. Michele	(Fiat 850)
Giorgio Spiller	p. 15	Patavium	(Fiat 850)
Giandomenico Cinel	p. 12	Padova Corse	(Fiat 850)
Ennio Predonzan	p. 12	Mirabella MM	(Fiat 850)
Guido Lasciarrea	p. 12	Patavium	(Fiat 850)
Edoardo Ricci	p. 10 1/2	Del Grifone	(Fiat 850)
Aldo Cattaneo	p. 9	Varazze Corse	(Fiat 850)
Renato Vallania	p. 9	Rododendri	(Fiat 850)
Paolo Palombi	p. 9	Padova Corse	(Fiat 850)
Franco Zanessi	p. 4	S. Marco	(Fiat 850)
Ermanno Ghiglia	p. 3	Del Grifone	(Fiat 850)
<b>Girone Centro</b>			
Lando Boanini	p. 23	Firenze Corse	(Fiat 850)
«Cloubar»	p. 19	Tre Pietre	(Fiat 850)
«Il Siciliano»	p. 18	Livorno Corse	(Fiat 850)
Vittoriano Papanti	p. 13	Tre Pietre	(Fiat 850)
Piero Mani	p. 9	Livorno Corse	(Fiat 850)
Piergiuseppe Porciatti	p. 4	Tre Pietre	(Fiat 850)
<b>Girone Sud</b>			
Vittorio Casillo	p. 18	Vesuvio	(Innocenti)

## CLASSE 1000 TURISMO

<b>Girone Nord</b>			
«Palvox»	p. 18	Brescia Corse	(Autobianchi A112)
Roberto Ricci	p. 17	Mirabella MM	(Fiat 850 Sport)
Gianni Crivellaro	p. 16	Friuli	(Innocenti)
Gianclaudio Simonini	p. 14	Tricolore	(Autobianchi A112)
Antonio Cossio	p. 10	Friuli	(Innocenti)
«Mowgli»	p. 10	Padova Corse	(Innocenti)
Ezio Baribbi	p. 9	Brescia Corse	(Autobianchi A112)
«Calimero»	p. 7	S. Marco	(Autobianchi A112)
Gianluigi Figini	p. 4	Finauto Corse	(Innocenti)
<b>Girone Centro</b>			
Gianfranco Gonzi	p. 34	Piloti Senesi	(Abarth A112)
Filippo Biagioni	p. 25	Lucca Corse	(Abarth A112)
Renzo Ceci	p. 19	Borzacchini	(Autobianchi A112)
Adriano Boldrini	p. 14	Trasimeno Corse	(Innocenti)
Marco De Palma	p. 6	Borzacchini	(Fiat 127)
Attilio Broccolini	p. 5	Trasimeno	(Autobianchi A112)
Francesco Fani	p. 5	Benelli	(Innocenti)
Stefano Ascoli	p. 5	Marche	(Fiat 127)
<b>Girone Sud</b>			
Angelo Marino	p. 36	Lupi di Lucania	(Autobianchi A112)
Alessandro Marchese	p. 17	Lupi di Lucania	(Innocenti)
Angelo Cario	p. 11	Aspromonte	(Fiat 127)
G. Battista Caligiuri	p. 4	Lupi di Lucania	(Fiat 850 Sport)

## CLASSE 1150 TURISMO

<b>Girone Nord</b>			
Luigi Taverna	p. 21	Rododendri	(Fiat 128 C)
Giandomenico Soldi	p. 19	Del Grifone	(Fiat 128 C)
Diego Stinco	p. 14	S. Marco	(Fiat 128 C)
Giorgio Giorgio	p. 13	Tricolore	(Fiat 128 C)
Pierluigi Grassetto	p. 12	Patavium	(Fiat 128 C)
«Attila»	p. 10	Venezia Corse	(Fiat 128 C)
Franco Lutmann	p. 8	Merano Corse	(Fiat 128 C)
Giovanni Bottazzi	p. 7	Tricolore	(Fiat 128 C)
<b>Girone Centro</b>			
Franco Betti	p. 41	Piloti Senesi	(Fiat 128 C)
Attilio Salvatori	p. 29	Piloti Senesi	(Fiat 128 C)
Alberto Campagnola	p. 17	Borzacchini	(Fiat 128 C)
Augusto Ferretti	p. 15	G.S. Ascoli Piceno	(Fiat 128 C)
P. Valerio Vannini	p. 13	Mugello Corse	(Fiat 128 C)

# ELFORD soltanto s

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

**CEFALU'** - Uno spettatore di lusso alla sesta Cefalù-Gibilmanna: Vic Elford. Il pilota inglese, che era stato ingaggiato dagli organizzatori cefaludesi per la loro corsa durante la trasferta siciliana in occasione dell'Euromarce 2000 a Pergusa, aveva — una volta appianati alcuni non secondari problemi di ordine economico — aderito a prendere parte alla lunga cronoscalata che porta al santuario di Gibilmanna.

Domenica passata però al Nurburgring la sua March-BMW era rimasta seriamente danneggiata e Vic, attaccato al telefono, aveva fatto sapere in Sicilia che era a piedi e quindi la trasferta a Cefalù sarebbe saltata. Ma ormai i responsabili politici della cittadina turistica avevano annunciato l'arrivo della «star» e non volevano fare marcia indietro. Così era stata data assicurazione all'ex «postino volante» che sul posto si sarebbe trovata una macchina competitiva con cui dare la scalata all'assoluto della gara siciliana.

Purtroppo però tra il dire e il fare c'è il proverbiale mare (anche se, come nel caso di Cefalù, è azzurrissimo) e così di fatto non si è riusciti, neppure arrampicandosi sugli specchi, a trovare una soluzione che potesse trasformare Elford da turista, ospite «balneare» del Club Mediterranee, in protagonista della cronoscalata. Venuto meno il nome del «big» anglosassone (che ha colto l'occasione per fare una settimana di bagni al mare) il discorso per l'assoluto restava limitato dopo che Giliberti in prova aveva messo k.o. la

sua Chevron B23 ai tre nomi più prestigiosi fra i duecentotrenta e passa iscritti: quello del rientrante «Amphicar», rimasto in «lista d'attesa» in caccia di ricambi per la sua Chevron dopo le avarie della Montepellegrino a Pergusa, quello di Mimmo Scola con la bella March-BMW della Scuderia Vesuvio e quello di «Frank McBoden», nuovo asso pigliatutto dell'automobilismo siciliano.

«Amphicar», pacioso portacolori della Pegaso ha messo tutti d'accordo, portando a casa vittoria e record (7'34"2 a 110,974 kmh di media contro il record di Nesti dello scorso anno, 7'37"1) grazie a una condotta di guida incisiva ma non irruenta e a un mezzo che non lo ha tradito per un solo attimo. Le recriminazioni non mancano di contro ai suoi più diretti antagonisti. Scola è secondo anche per essere incaputo, per sua stessa dichiarazione, in una sbandata che gli ha fatto bruciare dei secondi preziosi mentre «Frank McBoden» i segni assai visibili del suo testacoda di turno li portava sul... muso.

Giunto a «Spaccio Colombo» infatti, proprio dove ci sono due «esse» assai veloci, il palermitano entrava forse un po' troppo rapido, col risultato che girava per ben due volte e mezzo su se stesso arrestando la propria corsa contro un terrapieno e danneggiando la parte anteriore destra della sua Chevron. Ciononostante il valoroso «Ciccio» rimetteva in moto e arrivava scatenato al traguardo raggranellando sorprendentemente quel 8'03"3 che per appena un decimo finiva col riegarlo

## CHALLENGE

## FISA 1973

## Ecco gli ammessi alle finali

Dopo i gironi qualificativi di primavera-estate, il Challenge FISA è entrato nella fase finale domenica 9 settembre, con la Cefalù-Gibilmanna, la prima delle tre gare finali. Vi sarà poi un'altra gara in salita, il Chianti Classico, il 23 settembre, quindi la finale in circuito, a Vallenga (sul tracciato corto) il 30 settembre.

Sono oltre 150 i piloti dei tre gironi (nord, centro e sud) qualificatisi nelle 6 classi del Turismo e nelle tre Gran Turismo, entrambe le categorie rette dalle regole tecniche del gr. 1/CSAI. Ricordiamo che per questo girone finale, la gara in pista ha un coefficiente maggiore delle gare in salita.

Ed ecco l'elenco dei piloti ammessi al girone finale, c'n i rispettivi punteggi di qualificazione, la scuderia di appartenenza e la vettura.

- Leo -	p. 12	Piloti Senesi	(Fiat 128 C)
Giorgio Bottai	p. 9	Jolly Club	(Fiat 128 C)
Roberto Lorenzoni	p. 5	Borzacchini	(Fiat 128 C)
<b>Girone Sud</b>			
Matteo Vasta	p. 45	Piloti Senesi	(Fiat 128 C)
Luciano Triggiani	p. 17	Apulia	(Fiat 128 C)
Daniele De Luca	p. 16	Vitiello	(Fiat 128 C)
Antonio Damanti	p. 15	Nissena	(Fiat 128 C)
Francesco Lauria	p. 10	Ateneo	(Fiat 128 C)

## CLASSE 1300 TURISMO

<b>Girone Nord</b>			
- Alan -	p. 25	Dolomiti	(Simca R2)
Erich Angerer	p. 21	Dolomiti	(Simca R2)
Luigi Carletto	p. 16	Padova Corse	(Renault R8)
Ferdinando Giorato	p. 13	Patavium	(Simca R2)
Renato Girlando	p. 8	Merano Corse	(Simca R2)
Damiano Ziller	p. 7	Dolomiti	(Simca R2)
Emilio Gualtieri	p. 7	Del Grifone	(Simca R2)
Carolino Ranzato	p. 6	Patavium	(Fiat 128 C)
<b>Girone Centro</b>			
Paolo Menichetti	p. 32	Borzacchini	(Simca R2)
Gianfranco Ricci	p. 25	Giada Corse	(Renault R8)
- Cargo -	p. 21	Carpine	(Simca R2)
Giorgio Sismondi	p. 12	Tre Pietre	(Simca R2)
Alvaro Salvatori	p. 12	Piloti Senesi	(Fiat 128 C)
Stefano De Santi	p. 10	Valdelsa Corse	(Fiat 128 C)
<b>Girone Sud</b>			
Francesco Vintaloro	p. 34	Ateneo	(Fiat 128 C)
Pasquale Santamato	p. 25	Apulia	(Fiat 128 C)
Francesco Di Marino	p. 10	Piloti Senesi	(A.R. 1300 J)
Paolo Ricciulli	p. 9	Vesuvio	(Fiat 128 C)
- Pierino -	p. 8	Vesuvio	(Fiat 128 C)
Antonio Condina	p. 8	Aspromonte	(Simca R2)
Andrea Addamo	p. 7	Aspromonte	(A.R. 1300 J)

## CLASSE 1600 TURISMO

<b>Girone Nord</b>			
Nino Campani	p. 31	Tricolore	(A.R. 1600 J)
- Rubio -	p. 19	Conegliano Corse	(A.R. 1600 J)
Franco Furlanetto	p. 17	S. Marco	(A.R. 1600 J)
Hubert Kircher	p. 16	Dolomiti	(A.R. 1600 J)
Attilio Mercadante	p. 10	Torino Corse	(A.R. 1600 J)
Pepi Profunser	p. 7	Jolly Club	(A.R. 1600 J)
Hermann Hell	p. 7	Merano Corse	(BMW 1600)
Bartolomeo Caramatti	p. 4	S. Michele	(A.R. 1600 J)
<b>Girone Centro</b>			
Giuliano Gentile	p. 26	G.S. Ascoli Piceno	(A.R. 1600 J)
Marcello Pepini	p. 25	Carpine	(A.R. 1600 J)
Attilio Broccolini	p. 11	Trasimeno	(A.R. 1600 J)
Cesare Stefanelli	p. 9	Piloti Senesi	(A.R. 1600 J)
<b>Girone Sud</b>			
Roberto Stinchi	p. 27	Vesuvio	(A.R. 1600 J)
Eugenio Brienza	p. 7	Lupi di Lucania	(A.R. 1600 J)

## CLASSE 2000 TURISMO

<b>Girone Nord</b>			
Arcadio Pezzali	p. 30	S. Michele	(A.R. 2000 GTV)
Mario Tacchini	p. 21	Bergamo Corse	(A.R. 2000 GTV)
- Sprintino -	p. 16	Venezia Corse	(A.R. 2000 GTV)
Achille Voltolina	p. 15	S. Marco	(A.R. 2000 GTV)
Silvano Campesan	p. 10	S. Marco	(A.R. 2000 GTV)
Leopoldo Bonini	p. 9	Varazze Corse	(A.R. 2000 GTV)
Franco Selvatici	p. 9	Nettuno	(A.R. 2000 GTV)
P. Giorgio Furlanetto	p. 4	Jolly Club	(A.R. 2000 GTV)
Luciano Orsini	p. 3	Friuli	(A.R. 2000 GTV)

<b>Girone Centro</b>			
Mauro Galassetto	p. 27	Borzacchini	(A.R. 2000 GTV)
- Il Liscio -	p. 14	Trasimeno Corse	(A.R. 2000 GTV)
Massimo Aglietti	p. 14	Mugello Corse	(A.R. 2000 GTV)
Michele Talini	p. 12	Pantere Lucchese	(A.R. 2000 GTV)
Miro Tamburlini	p. 9	Piloti Senesi	(A.R. 2000 GTV)
<b>Girone Sud</b>			
Francesco Varese	p. 27	Piloti Senesi	(A.R. 2000 GTV)
Paolo Magni	p. 21	Piloti Senesi	(A.R. 2000 GTV)
Alfredo Marazia	p. 5	Piloti Salentini	(A.R. 2000 GTV)

## CLASSE 1300 GT

<b>Girone Nord</b>			
Ezio Morellato	p. 18	Jolly Club	(Lancia Fulvia HF)
Aldo Frisiani	p. 17	Jolly Club	(Lancia Fulvia HF)
Giacinto Calo	p. 14	Città dei 1000	(Lancia Fulvia HF)
Lodovico Urban	p. 11	Friuli	(Lancia Fulvia HF)
Achille Marzi	p. 11	Tricolore	(Fiat X 1/9)
Flavio Bana	p. 11	Jolly Club	(Lancia Fulvia HF)
Giampiero Peli	p. 5	Jolly Club	(Lancia Fulvia HF)
Ivana Giusti	p. 4	Jolly Club	(Lancia Fulvia HF)
<b>Girone Centro</b>			
G. Carlo Chianucci	p. 30	Jolly Club	(Lancia Fulvia HF)
Bruno Ripani	p. 18	Jolly Club	(Lancia Fulvia HF)
Rodolfo Coscioni	p. 11	Jolly Club	(Lancia Fulvia HF)
Giovanni Salamina	p. 7	Jolly Club	(Lancia Fulvia HF)
Fabio Guerri	p. 7	Piloti Senesi	(Lancia Fulvia HF)
Renzo Ceci	p. 3	Borzacchini	(Lancia Fulvia HF)
<b>Girone Sud</b>			
Paolo Diano	p. 11	Aspromonte	(Lancia Fulvia R.)
Ignazio Casula	p. 9	Jolly Club	(Lancia Fulvia HF)
Marcello De Vivo	p. 9	Jolly Club	(Lancia Fulvia HF)
Paolo Ferrari Ruffino	p. 7	Jolly Club	(Lancia Fulvia HF)
Sestino Medaglia	p. 5	Piloti Senesi	(Fiat 850 GP)
- Topolino -	p. 5	Ateneo	(Lancia Fulvia HF)

## CLASSE 1600 GT

<b>Girone Nord</b>			
Maurizio Pescina	p. 27	S. Michele	(Renault Alpine)
Adriano Baso	p. 19	Mirabella	(Renault Alpine)
Mario Regis	p. 14	Rododendri	(Renault Alpine)
Antonio Belardi	p. 12	Riviera	(Renault Alpine)
- Archimede -	p. 10	Palladio	(Renault Alpine)
G. Battista Vicari	p. 9	Del Grifone	(Renault Alpine)
- Winchester -	p. 7	Jolly Club	(Renault Alpine)
Itario Canè	p. 7	Rovigo Corse	(Renault Alpine)
G. Carlo Giovanardi	p. 7	Nettuno	(Renault Alpine)
Ezio Baribbi	p. 6	Brescia Corse	(Lancia Fulvia HF)
<b>Girone Centro</b>			
Anino Conti	p. 34	Borzacchini	(Renault Alpine)
Roberto Fioravanti	p. 21	Piloti Romani	(Renault Alpine)
Cesare Righetti	p. 19	Piloti Romani	(Renault Alpine)
Pietro Dal Prà	p. 5	Piloti Senesi	(Renault Alpine)
<b>Girone Sud</b>			
Paolo Zoccali	p. 16	Aspromonte	(Renault Alpine)
Maurizio Pirrone	p. 12	Ateneo	(Renault Alpine)
Salvatore Meloni	p. 9	Jolly Club	(Renault Alpine)
Luigi Tommasi	p. 9	Piloti Salentini	(Renault Alpine)

## CLASSE 2000 GT

<b>Girone Nord</b>			
Luciano Dal Ben	p. 27	Mirabella MM	(124 Sp. Fiat)
Nunzio Bianchi	p. 7	Jolly Club	(Porsche)
<b>Girone Centro</b>			
Gilberto Guarducci	p. 34	Tre Pietre	(Opel GT)
Guido Laschi	p. 23	Mugello Corse	(Opel GT)

## ettatore (balneare) a Cefalù ritorna AMPHICAR

quarto assoluto alle spalle del bravo Gianni Boeris con un efficiente Chevron 1600.

La classifica assoluta vede poi «Paul Chris» con l'AMS 1600 buon quinto davanti al «millino» AMS del sempre positivo Giampaolo Ceraolo, all'altra barchetta AMS di Gabriele Cinti, all'Abarth 1300 del valido Pasquale Barberio e ad Achille Soria con il 1000 Sport di Osella.

Paolo De Luca è decimo assoluto e, col GTA 1600, primo di quelli che non «calzavano» le Sport.

Il fatto che questa Cefalù-Gibilmanna fosse prova del girone finale dello Challenge FISA ha fatto convergere in Sicilia le più belle vetture dei gruppi uno e tre impegnate a caccia di punti preziosi. Il risultato è che le «di serie» locali sono state ampiamente surpassate (vero Restivo?) e che alla fine sono state verificate d'ufficio le prime tre vetture classificate nel gruppo uno milletrè (Santamato, Gualtieri e «Alan»). Ma, a onore e merito dei succitati, tutto è stato trovato in ordine e non ci sono state variazioni di classifica.

I risultati sono invece ancora in sospeso nelle gruppo tre 1300 dove il secondo Chianucci ha reclamato contro Ripani e nelle 1150 gruppo uno dove il quarto, Matteo Vasta ha avanzato perplessità sulla macchina del primo, Salvatori.

Lo smontaggio di queste vetture inizierà lunedì a Palermo e quindi il responso si potrà avere solo più avanti.

Giulio Mangano

## CEFALÙ-GIBILMANNA - Gara nazionale di velocità in salita - Cefalù, 9 settembre 1973

## LE CLASSIFICHE GRUPPO 1

**Classe 850:** 1. P. Giorgio Tortoroli (Fiat 850) in 10'53"8, media 77,087 kmh; 2. «Cloubar» (Fiat 850) 11'18"5; 3. Mascali (Fiat 850) 11'58"2; 4. Casillo (Mini Minor) 13'21"1.

**Classe 1000:** 1. Gianfranco Gonzi (Autobianchi 112) in 10'16"3, media 81,778 kmh; 2. «Rincione» (A 112) 10'17"9; 3. «Sandro» (A 112 Ab.) 10'20"3; 4. Serlo (A 112) 10'23"1; 5. Biagioni (A 112) 10'23"5; 6. Messina (Fiat) 10'27"2; 7. Agosta (Fiat) 10'29"8; 8. Picciurro (Mini Cooper MK3) 10'33"4; 9. «Leo» (Fiat 127) 10'42"1; 10. «Linus» (A 112) 10'43"7; 11. Pizzurro (A 112) 10'52"5; 12. Marchese (Mini Cooper) 10'52"8; 13. Di Benedetto (A 112) 10'55"3; 14. Rigogliuso (Mini Cooper) 10'56"1; 15. Marino (Fiat) 10'56"7; 16. Di Stefano (Mini Cooper) 11'02"2; 17. Amorello (A 112) 11'11"3.

**Classe 1150:** 1. Attilio Salvatori (Fiat 128) in 9'52"3, media 85,092 kmh; 2. Donato (Fiat 128) 9'59"3; 3. Betti (Fiat 128) 9'59"9; 4. Vasta (Fiat 128) 10'00"3; 5. Triggiani (Fiat 128) 10'12"0; 6. De Luca (Fiat 128) 10'12"8; 7. Barbagallo (Fiat 128) 10'27"4; 8. Luca (Fiat 128) 10'28"6; 9. Mauria (Fiat 128) 11'40"7; 10. Scolaro (Fiat 128) 23'54"9.

**Classe 1300:** 1. Pasquale Santamato (Fiat 128 coupé) in 9'53"2, media 84,962 kmh; 2. Gualtieri (Simca R 2) 9'55"0; 3. «Alan» (Simca R 2) 9'55"8; 4. Restivo (Simca R 2) 9'56"3; 5. Virzi (Simca R 2) 9'57"2; 6. «Cargo» (Simca R 2) 9'59"7; 7. «Chivas» (Simca) 10'02"9; 8. Di Marino (A.R.) 10'03"3; 9. Vintaloro (Fiat 128) 10'04"8; 10. Salvatori (Fiat)

10'04"9; 11. «Ziller» (Simca) 10'07"2; 12. Menichetti (Simca) 10'16"1; 13. Cardella (Fiat 128) 10'17"6; 14. Girlando (Simca) 10'18"7; 15. Di Garbo (Simca) 10'24"3; 16. Grimaudo (Fiat 128) 10'25"1; 17. «Pollicino» (Fiat) 10'31"2; 18. «Poldo» (Fiat) 10'37"4; 19. Orobello (Fiat 128) 10'38"4; 20. Venturini (Simca) 11'48"0.

**Classe 1600:** 1. Cesare Stefanelli in 9'42"4, media 86,538; 2. Gentile 9'50"8; 3. «Rubio» 10'07"3; 4. Furlanetto 10'09"8; 5. Contino 10'21"5; 6. Brienza 10'36"2; 7. Pileri 10'38"1; 8. Mascara 10'49"8; 9. Ardizzone 11'00"1; 10. Campani 11'18"7 (tutti su Alfa Romeo GTV).

**Classe 2000:** 1. Mauro Galassetto in 9'37"8, media 87,227 kmh; 2. Pezzoli 9'38"1; 2. ex aequo Selvatici 9'38"1; 4. Tamburini 9'39"1; 5. «Sprintino» 9'43"1; 6. Varese 9'44"9; 7. Di Giuseppe 9'46"9; 8. Voltolina 9'48"0; 9. Aglietti 9'52"9; 10. Magni 9'58"3; 11. Bonaccorsi 10'00"2; 12. Cottone 10'13"4 (tutti su Alfa Romeo GTV); 13. «Devil» (Ford) 10'41"2.

## GRUPPO 3

**Classe 1300:** 1. Bruno Ripani (Fulvia coupé) in 9'41"0, media 96,746 kmh; 2. Chianucci (Fulvia coupé) 9'51"9; 3. Saporito (Fulvia Coupé) 9'57"2; 4. De Vivo (Fiat X-1/9) 10'12"1; 5. Costagliola (Fulvia Coupé) 10'29"6; 6. Gulisano (Fulvia coupé) 10'30"9; 7. Tramontana (Fulvia coupé) 10'34"8; 8. «Sullivan» (Fiat X-1/9) 10'38"1; 9. Petrola (Fulvia coupé) 10'45"4; 10. Arrostuto (Fiat X-1/9) 10'46"5.

**Classe 1600:** 1. Anino Conti (Alpine Renault) in 9'23"3, media 89,472 kmh; 2. Righetti (Alpine Renault) 9'27"3; 3. Canè (Alpine Renault) 9'28"7; 4. Fioravanti (Alpine Renault) 9'32"8; 5. Baraja (Alpine Renault) 9'33"3.

**Classe oltre 1600:** 1. Giuseppe De Gregorio (Pantera De Tomaso) in 9'25"6,

media 89,108 kmh; 2. Di Gioia (Porsche 911) 9'58"4; 3. «Enness» (Fiat 124) 10'28"5.

## GRUPPO 2

**Classe 1000:** 1. Sebastiano Cangemi (Fiat Abarth 1000) in 9'09"7, media 91,686 kmh; 2. Famoso (Fiat Abarth 1000) 9'22"3; 3. «Jimmy» (Fiat Abarth 1000) 9'25"6; 4. Gerbino (Fiat Abarth 1000) 10'29"1; 5. Licata (Fiat Abarth 1000) 10'47"4; 6. Vivirito (Fiat Abarth 1000) 10'52"8; 7. Buscemi (Mini cooper) 11'12"6; 8. Giarratana (A 112) 11'25"1.

**Classe 1150:** 1. Girolamo Cacl (Fiat 128 coupé) in 9'22"4, media 89,615 kmh; 2. «Pepito» (Fiat 128 coupé) 9'33"2; 3. Giuffrida (Simca) 10'17"2.

**Classe 1300:** 1. Mario Grilli (Fiat 128 coupé) in 9'00"8, media 93,195 kmh; 2. Sabato (Fiat 128 coupé) 9'55"5; 3. «Giusy» (A.R. GTA Junior) 10'17"1; 4. Li Conti (A.R. GTA Junior) 10'34"9; 5. Colletti (A.R. GTA Junior) 10'48"6.

**Classe 1600:** 1. Serio Punzo (BMW) in 9'33"5, media 87,881 kmh; 2. «Fire Ball» (A.R. GTV) 9'40"4; 3. «Inivas» (A.R. GTV) 9'48"8; 4. Trapani (A.R. GTV) 9'49"9.

**Classe 2000:** 1. Pasquale Di Monaco (BMW 2002) in 9'01"5, media 93,074 kmh; 2. Ferraro (BMW 2002) 9'55"9; 3. Pericò (Ford Escort) 10'58"3.

**Classe 3000:** 1. Vincenzo Mirto Randazzo (BMW 3000 CS) in 8'49"3, media 95,220 kmh; 2. Sidoti (Ford Capri) 9'48"9; 3. De Simone (Ford Capri) 10'22"2.

## GRUPPO 4

**Classe 1000:** 1. «Athos» (Abarth 1000) in 10'40"3, media 78,713 kmh; 2. «Horkan» (Fiat 850 spider) 12'52"1.

**Classe 1300:** 1. Erasmo Bologna (Lancia Zagato) in 8'38"8, media 97,147 kmh; 2. «Benni» (Lancia Zagato) 9'03"3; 3. Spatafora (Renault Alpine) 9'14"7; 4. Lo

Iacono (Lancia Zagato) 9'34"7; 5. Garufi (Lancia Zagato) 10'30"4.

**Classe 1600:** 1. Paolo De Luca (A.R. GTA) in 8'36"1, media 97,655 kmh; 2. Gagliano (A.R. GTA) 9'10"8; 3. «Carab» (Alpine Renault) 9'10"9; 4. Celino (A.R. GTA) 10'35"3; 5. Balistreri (Lancia Fulvia) 10'41"5.

**Classe 2000:** 1. Alberto Cernigliaro (Porsche 911) in 9'05"7, media 92,358 kmh; 1. ex aequo Guagliardo (Porsche 911) 9'05"7; 3. Barbanti (Alfa Romeo) 10'24"1; **Classe oltre 2000:** 1. Libero Marchiolo (Porsche 911) in 9'15"6, media 90,712 kmh; 2. Garufi (Porsche 911) 10'42"1.

## GRUPPO 5

**Classe 1000:** 1. Giampaolo Ceraolo (AMS 1000) in 8'26"9, media 99,427 kmh; 2. Ciuti (AMS 1000) 8'28"3; 3. Soria (Abarth Osella) 8'31"1; 4. «Manuelo» (Dallara 1000) 8'36"7; 5. Franco (AMS) 9'04"6; 6. Lauro Bruno (Abarth) 9'14"4; 7. Giarrusso (Abarth) 9'22"6; 8. Castiglia (Abarth) 9'24"5.

**Classe 1300:** 1. Pasquale Barberio (Fiat Abarth) in 8'28"6, media 89,095 kmh; 2. «Jean Jack» (Fiat Abarth) 16'39"9.

**Classe 1600:** 1. Giovanni Boeris (Chevron) in 8'03"2, media 104,304 kmh; 2. «Paul Chris» (AMS) 8'03"9; 3. Oieni (Lola) 8'55"9.

**Classe 2000:** 1. «Amphicar» (Chevron B 23) in 7'34"2, media 110,964 kmh; 2. Scola (March BMW) 7'44"7; 3. «Frank Mc Boden» (Chevron B 21) 8'03"3.

## CLASSIFICA ASSOLUTA

1. «Amphicar» (Chevron B 23) in 7'34"2; 2. Scola (March BMW) 7'44"7; 3. Boeris (Chevron 1600) 8'03"2; 4. «Frank Mc Boden» (Chevron B 21) 8'03"3; 5. «Paul Chris» (AMS 1600) 8'03"9; 6. Ceraolo (AMS 1000) 8'26"9;

## La sfida mondiale con l'Alpine entra nel momento decisivo

# Sulle ALPI austriache l'arcobaleno FIAT?

PARIGI - Otto dei tredici rallies iscritti al campionato del mondo sono stati disputati e, dopo un ritorno spettacolare della Fiat, è il Rallye delle Alpi Austriache (12-16 settembre) che rischia di dimostrarsi determinante, tanto più che l'organizzazione del Press On Regardless americano rimane incerta, dopo le critiche piuttosto violente (e giustificate) espresse lo scorso anno. Comunque, la Fiat ha deciso d'iscrivere tre spider oltre-Atlantico e l'Alpine Renault potrebbe pure pensare alla costosa trasferta, a seconda dei risultati ottenuti in Austria.

La Fiat ha acquisito i suoi 69 punti in tutti i rallies disputati dall'inizio della stagione e dovrà presto cominciare a tenere conto dei risultati meno buoni: 3 punti in Finlandia, 3 di NUOVO all'East African Safari e 4 a Montecarlo. Una vittoria le frutterebbe dunque soltanto 17 punti anziché 20, mentre l'Alpine ha preso i suoi 92 punti con soli cinque risultati, di cui quattro vittorie: a Montecarlo, al TAP, in Marocco e all'Acropoli. Ricordiamo poi che oltre alla Fiat in Polonia, la Saab, la Datsun e la Ford si dividono le altre vittorie rispettivamente in Svezia, al Safari e in Finlandia.

La corsa al titolo sembra dunque più combattuta di quanto paia, fra la Casa francese, che ha però il vantaggio di avere ormai davanti a sé prove in cui le berline 1800 sono a loro agio, e la Casa italiana il cui spider ha dimostrato che poteva benissimo essere competitivo sui percorsi tipo Rallye d'Italia e Rallye del RAC. E' chiaro che l'Alpine raccoglierà altri 24 punti, o alla peggio 15, in Corsica, fatto che le darà in totale virtualmente 107 punti: le berline saranno presenti anche in Austria, in Italia e al RAC in caso di bisogno, si dice, ma sarebbe sorprendente di non vedere per lo meno Therier e anche Nicolas. Quanto alla Fiat, sarà ovunque...

Equivale a dire che tanto l'una che l'altra Casa non hanno diritto alla minima «défaillance», e questo vale soprattutto per la Fiat che perderebbe in tal caso qualsiasi speranza di colmare un ritardo matematicamente irreversibile. Infatti l'Alpine può concedersi un passo falso, poiché una disfatta in Austria le lascerebbe lo stesso il primo posto nella classifica provvisoria, con tre punti di vantaggio rispetto alla Fiat... se dovesse vincere uno spider, s'intende. Due sole berline 1800 saranno in Austria con Darniche e Nicolas, mentre Therier, essendo stato in Polonia, ha diritto al riposo... di cui approfitterà per prendere il via al Tour Auto con una

Pantera. Senza dubbio l'Alpine ha accumulato doppiette quest'anno e salvo in Svezia, all'Acropoli ove Darniche dovette rinunciare soffrendo troppo per una sgradevole sciatica, e al TAP ove sempre Darniche ha avuto molta sfortuna, le tre vetture ufficiali iscritte sono sempre arrivate al traguardo. Si tratta cioè della resistenza delle vetture. La «restrizione» del numero in Austria non pare dunque dovere essere un handicap, ma la posta resta comunque molto importante.

La vittoria di Makinen in Finlandia ha permesso alla Ford, le cui Escort quest'anno sono state lungi dal mantenere le loro promesse, di strappare il terzo posto alla Citroen. La Casa francese potrebbe però riprendersi la medaglia di bronzo nel rallye austriaco, grazie a Bochnicek che sta facendo un'ottima stagione: sarà in casa sua e vederlo fra i primi cinque (otto punti) non sarebbe una sorpresa. In tal caso la Citroen precederebbe la Ford di 5 punti e la Saab di 11, ma bisognerebbe che le DS partecipassero al Rallye d'Italia o a quello del RAC ove il terreno rimane loro favorevole, essendo del resto il primo più adatto per un'opposizione nettamente meno forte.

Ford e Saab saranno infatti le due favorite del RAC e se i due primi posti sono ormai loro preclusi, tanto l'una che l'altra amerebbero molto salire sul terzo gradino del podio, fatto che sarebbe del resto notevole per la Saab, che arriverebbe a questo piazzamento con soli tre risultati.

Un poco incerto per il titolo, molto incerto per il terzo posto, il campionato diventa poi assolutamente incerto per la quinta posizione: vi mira il perdente del duello precedente, ma vi mirano anche Datsun, Porsche, Volvo e le sorprendenti VW-Austria che possono benissimo segnare dei punti grazie ai loro clienti.

Ci si vedrà senza dubbio più chiaro dopo l'Austria, ma nonostante il dominio di cui ha dato prova l'Alpine, durante la prima parte della stagione, la lotta a tutti i livelli è molto più aperta di quanto si potesse prevedere.

Jacques R. Jaubert

● Nell'intenso programma della «Scuderia Marche - Lodovico Scarfiotti» di Macerata è prevista la organizzazione, in sede da destinarsi, del «Convegno Regionale sulla Circolazione, l'Educazione Stradale e gli Sport Motoristici», manifestazione sempre in onore di Lodovico Scarfiotti.

2. COPPA VAL FORMAZZA - Prova valida per secondo gruppo del Trofeo dei Rallies Nazionali - S. Michele di Formazza, 8-9 settembre 1973.

### CLASSIFICA GENERALE

1. Pelganta G. (Lancia HF 1/6) 50'55"6; 2. Polese P. (Renault Alp. 1600) 51'15"2; 3. Bacchelli F. (Fiat 124 Ab. 1800) 51'26" e 4; 4. De Marco L. (Opel As. 1900) 52'54"6; 5. Rossi D. (Lancia HF 1600) 53'41"9; 6. Decè A. (Alpine 1600) 54'31" e 9; 7. Palmas A. (Lancia HF 1600) 54'55"3; 8. Pittoni L. (Fiat 124 ST 1600) 55'13"2; 9. Reami E. (Fiat 124 Sp. 1600) 55'24"9; 10. Bompani (Opel As. 1900) 55'48"6; 11. Canè G. (Porsche 911 S) 55'48"7; 12. Zandonà (Opel As. 1900) 56'27"1; 13. Pedretti G. (Opel As. 1900) 56'32"0; 14. Perazio F. (Lancia HF 1600) 56'38"3; 15. Monaco V. (Fiat 124 Sp. 1600) 56'41"6; 16. Montaldo F. (Lancia HF 1600) 56'45"2; 17. Irneri P. (Fiat 124 Ab. 1800) 57'16"8; 18. Sansone L. (Lancia HF 1600) 57'25"0; 19. Sola R. (Fiat 124 Ab. 1800) 57'43"6; 20. Colombo G. (Fiat 124 Ab. 1800) 57'44"8; 21.

Brocchi A. M. (Opel As. 1900) 58'32"9; 22. Bellosta A. (Opel As. 1900) 59'01"6; 23. Lorenzelli L. (Alfetta) 59'05"9; 24. Ardizzoia G. F. (Lancia HF 1600) 1.00'02" e 4; 25. Lisino G. C. (Simca R2) 1.00'24"6; 26. Poletti G. (Lancia HF 1600) 1.00'28"9; 27. Steffen R. (Fiat 128 C. 1300) 1.00'38"1; 28. Miazzolo R. (Lancia HF 1600) 1.00'38"5; 29. Lorenzini A. (Fiat 128 R.) 1.00'43"8; 30. Bianchetto S. F. (Opel As. 1900) 1.00'51"4; 31. Del Monte A. (Alfa Romeo 2000) 1.00'56"3; 32. Bacchelli L. (Fiat 128 R.) 1.01'36"3; 33. Perazzo F. (Daf 55) 1.01'41"4; 34. Scavarda G. (Fiat 128 C. 1300) 1.01'44"7; 35. Corsi M. (Simca R2) 1.02'00"6; 36. Ciaudano A. (Alfa Romeo GT 1600) 1.02'46"3; 37. Mischiatti P. (Simca R2) 1.02'49"2; 38. Marchisa G. F. (Autobianchi A112) 1.03'00"9; 39. Pons B. (Simca R2) 1.03'04"7; 40. Reda G. C. (Opel As. 1900) 1.03'05"8.

### CLASSIFICHE DI CLASSE

G. 1 fino a 1000 cc: 1. Vasino; 2. Corradini; 3. Tappa; 4. Bazza.

G. 1 fino a 1150 cc: 1. Perazzo; 2. Torreano; 3. De Maestri; 4. Bovi.

G. 1 oltre 1300 cc: 1. De Marco; 2. Pittoni; 3. Bompani; 4. Zandonà.

G. 3 classe unica: 1. Decè; 2. Canè; 3. Sansone; 4. Ardizzoia.

G. 2-4 fino a 1300 cc: 1. Lisino; 2. Bacchella; 3. Mischiatti; 4. Marchisa.

G. 2-4 oltre 1300 cc: 1. Pelganta; 2. Polese; 3. Bacchelli; 4. Rossi.

G. 1 fino a 1300 cc: 1. Steffen; 2. Lorenzini; 3. Scavarda; 4. Corsi.

Classifica Gruppo 1: 1. De Marco; 2. Pittoni; 3. Bompani; 4. Zandonà.

Classifica Gruppo 3: 1. Decè; 2. Canè; 3. Sansone; 4. Ardizzoia.

Conducenti esordienti: 1. Palmas; 2. Canè; 3. Pedretti; 4. Montaldo.

Classifica dame conduatrici: 1. Eolo; 2. Rabusin.

Classifica Scuderie: 1. Vaemenia; 2. 4 R Lloyd Adriatico; 3. Tre Gazzelle.

## Senza fantasia i «tupamaros» della VAL FORMAZZA

# PELGANTA resiste ai chiodi e allo «stress»

S. MICHELE DI FORMAZZA - Il favorito d'obbligo, Giacomo Pelganta, non si è fatto scappare anche questa edizione della Coppa Val Formazza, il primo dei tre rallies nazionali che in questo finale di stagione si corrono praticamente sulle stesse strade dei monti sopra Novara. Per l'occasione con i colori della scuderia Vaemenia (quella che due anni addietro ha contribuito notevolmente alla sua scoperta) Pelganta, per niente preoccupato dei favori del pronostico e tantomeno dal pauroso incidente accaduto in prova (dove ha distrutto in maniera irrecuperabile il suo mulletto atterciogliandolo ad un albero) ha sfoderato il meglio del suo repertorio per riuscire ad aver ragione del suo diretto avversario per il campionato italiano, Polese, e del sempre più forte Bacchelli.

I veri protagonisti della gara sono stati comunque i cronometri e la solita famigerata prova della Merlera, sempre bellissima ma sempre teatro di gialli da antologia del rallismo. I cronometri hanno da una parte esaltato la prestazione di Pelganta nell'ultimo controllo impossibile dove il suo tempo ha fatto veramente sensazione tanto da diventare base di scommesse a fine gara tra i piloti battuti e lo stesso Pelganta; dall'altra hanno invece condannato ingiustamente Canè

### I tempi delle PROVE SPECIALI

A - AURANO - 1. Polese e Bacchelli nel tempo imposto di 6'36"; 3. Pelganta a 6"; 4. Bossetti a 10"; 5. Ardizzoia a 14".

B - COIROMONTE - 1. Bacchelli in 3'33"; 2. Pelganta a 6"; 3. Polese a 7"; 4. Trucco a 9"; 5. Decè a 10".

C - MERLERA - 1. Bossetti in 12'52"; 2. Pelganta a 2"; 3. Cesari a 5"; 4. Polese a 13"; 5. De Marco a 15".

D - MONTEBUGLIO - 1. Bacchelli in 2'15"; 2. Bossetti e Pelganta a 3"; 4. Polese e Decè a 4".

AI - AURANO - 1. Polese e Bacchelli nel tempo imposto di 6'36"; 3. Bossetti a 1"; 4. Decè a 6"; 5. Bellosta a 9".

BI - COIROMONTE - 1. Bacchelli e Polese in 3'40"; 3. Pelganta a 2"; 4. Rossi a 6"; 4. Decè a 7".

CI - MERLERA - 1. Pelganta in 12'37"; 2. Polese a 10"; 3. Bacchelli a 17"; 4. Bellosta a 55"; 5. De Marco a 40".

DI - MONTEBUGLIO - 1. Bacchelli in 2'14"; 2. Pelganta e Polese a 1"; 4. Decè e Bellosta a 4".

che nonostante l'evidenza dei fatti e tutte le testimonianze possibili da parte dei piloti che lo seguivano, si è visto attribuire un tempo «strampalato» nella sesta prova speciale (il penultimo in assoluto) che l'ha fatto precipitare dal sesto all'undicesimo posto finale con grave danno per le sue speranze nel Trofeo del G.3.

La prova della Merlera poi ha fatto il resto: speciale «intoccabile» di tutti i rallies locali, col suo percorso veramente selettivo ed il fondo in asfalto, richiama ogni volta le attenzioni su di sé perché in quei pochi chilometri ne succedono sempre di tutti i colori (dai tronchi ai macigni tanto per citare due esempi in passato resi famosi). Quest'anno è stata la volta del bis dei chiodi (il precedente fu al Criterium del Jolly del '72) e sta a testimoniare che anche la fantasia dei tupamaros locali ha dei limiti. A farne le spese sono stati un po' tutti i migliori che si sono ritrovati alla fine tutti alle prese con il crick e la ruota di scorta (palma della jella a Monaco che ne ha bucate due contempora-

neamente) e per alcuni il ritardo accumulato è stato anche il motivo del ritiro (Boretto e Biasuzzi).

Due aspetti antipatici questi di una gara al contrario stupenda sotto tutti i punti di vista (percorso, organizzazione, premi finali, classifiche) cui avevano aderito oltre 140 piloti compresi ovviamente tutti, veramente tutti (tranne Ballestrieri), i migliori della specialità in campo nazionale.

Tra questi, poi, parole veramente d'elogio vanno a Bossetti che fino al momento del suo ritiro (a due prove dalla fine) era ancora a pari punti con Pelganta in testa alla classifica.

I moltissimi ritiri, nonostante il fondo tutto asfaltato, sono da addebitarsi alla «consistenza» delle rocce che accompagnavano ininterrottamente il percorso delle prove speciali e che non permettevano quindi il minimo errore.

Passando agli arrivati, detto dei primi tre, veramente entusiasmanti, occorre sottolineare il quarto posto dell'Ascona di De Marco (avvantaggiato comunque dalla conoscenza delle strade di casa come lo stesso si deve dire di Rossi e Decè) ed il settimo di Palmas mentre Pittoni, col suo ottavo conferma la sua supremazia nel turismo di serie almeno relativamente ai non indigeni.

Ottimi infine Reami e Bompani che sono stati le vere piacevoli sorprese di questa gara, mentre veramente iniquo è il 24. posto di Ardizzoia che non ha potuto far fruttare il suo inutile allenamento di mesi e mesi su questi percorsi causa le già sunnominate forature a ripetizione.

Carlo Cavicchi

## Rinviati i primi allenamenti «azzurri»

● In altra parte del giornale avevamo anticipato il debutto in allenamento degli «azzurri» di Dragoni con le F. 2-scuola della CSAI. Invece ci sarà un rinvio di sette giorni: a martedì 18 settembre. Manca la copertura assicurativa. Da undici mesi la CSAI non è riuscita a procurarsi quella della Sporttass, e adesso pare che si sia provveduto direttamente in Inghilterra.

## kléber corre

KLEBER CORRE per aiutare i piloti a vincere, con un Servizio Assistenza famoso sui percorsi di rally di tutto il mondo.

KLEBER CORRE per collaudare le tecniche nuove dei suoi pneumatici d'avanguardia.

pneumatici radiali V 10

# Kleber

KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE

