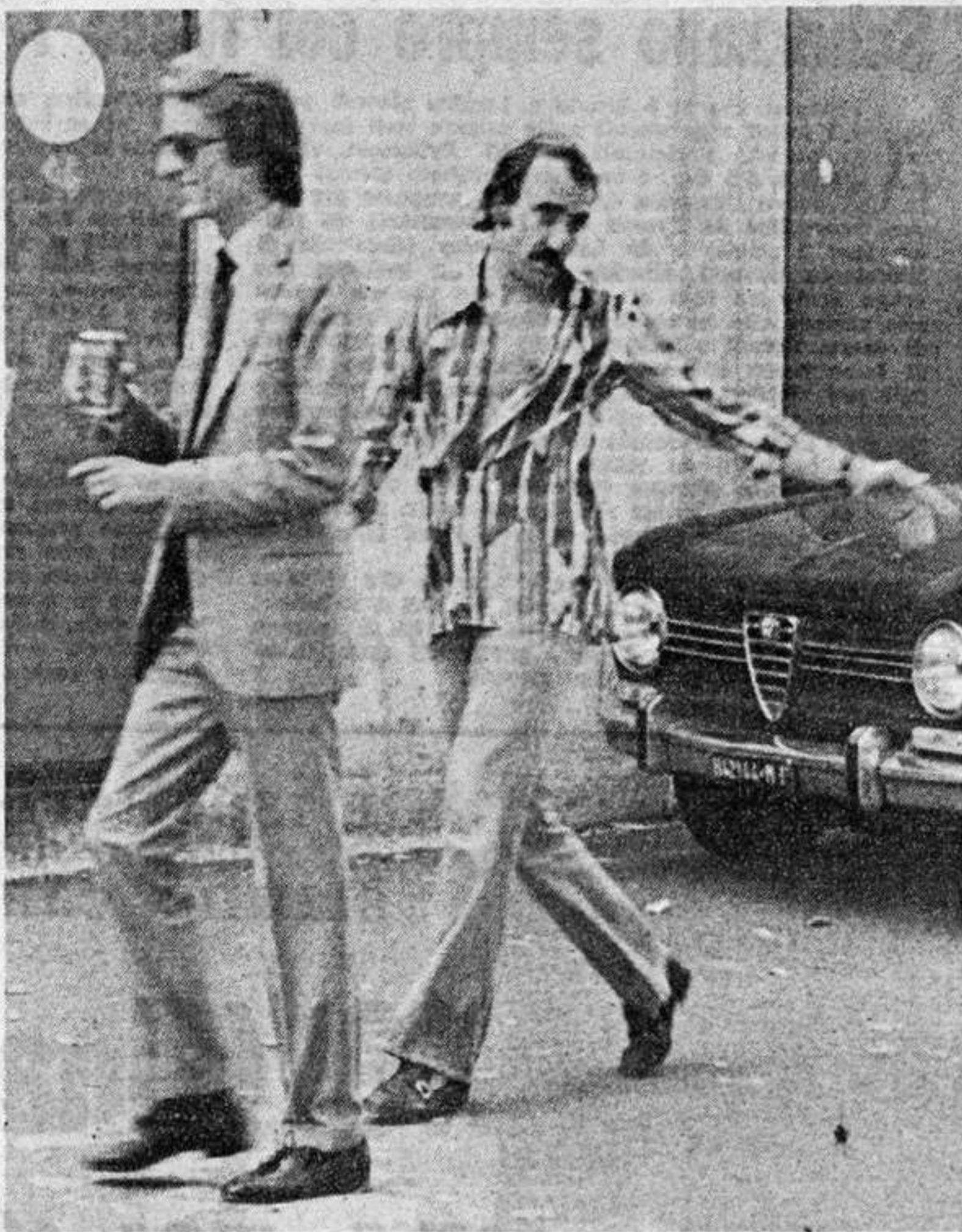


IL MERCATO PILOTI

REGAZZONI si « vendica » con FERRARI

In questa foto a destra, scattata a sorpresa a Monza, nella vigilia del G.P. d'Italia, si vedono bene l'avv. Luca Montezemolo, assistente speciale di Enzo Ferrari e Clay Regazzoni guadagnare un posto tranquillo per riaprire il discorso sulla stagione '74. Come sapete lo svizzero alla Ferrari era cosa fatta prima di Zeltweg il 19 agosto, poi all'improvviso il « Drake » cambiò idea (pressapoco come ha fatto con la sua presenza alla 500 Autosprint di Imola: alla presenza di 6 testimoni garanti almeno una 312 P durante un sopralluogo all'autodromò in giugno, ma poi ha sostenuto di non aver mai dato questa assicurazione). Per tornare a Regazzoni, lo svizzero sa bene i discorsi fattigli, perciò il rovesciamento della situazione non poteva non indispettarlo. Risultato: martedì scorso avrebbe promesso di essere a Maranello per arrivare a un accordo (l'accoppiata Lauda-Jarier adesso sembra troppo un azzardo banale), ma Clay non si è fatto vivo. Così è accaduto che sabato e domenica è stato mandato persino un ingegnere poco noto di Maranello (e poi il capomeccanico Cuoghi) per ritrovare questo benedetto svizzero che sembra adesso voglia prendersi la sua (giusta) vendetta!...



MERZARIO già a KYALAMI debutta con l'ALFA?

Che Arturo Merzario fosse in disgrazia presso la Ferrari, non è una novità per i lettori di AUTOSPRINT. Purtroppo il « Drake » può cambiare, come il lupo, il pelo ma non il vizio. Un costruttore che è riuscito persino a rinunciare a un pilota come Nuvolari (e tentò di inventargli contro il famoso giovane algerino Moll perito a Pescara) non stupisce se ogni anno si diverte a illudere e poi giubilare un pilota italiano (casomai meraviglia una FIAT che permette questo). Nelle ultime stagioni è stata una sequenza continua. Adesso è venuto il turno di Merzario. Nonostante sia stato senza discussioni il migliore pilota ferrarista '73, sia nei prototipi che, come tutti hanno constatato in F. 1, il comasco proprio nell'anno che sembrava fuori discussione come maturità avviata, si è trovato di fronte al solito atto di ingratitude, un pane che si mangia fin troppo spesso a Maranello. Al momento di rinnovare i contratti si è trovato con un Jarier già « definitivo », con altri papabili, ma non i nomi più forti, bensì altri mediocri come quel Niki Lauda che nessuno ha pensato di domandarsi come mai abbia cominciato ad andar forte dal Gran Premi successivi a quella prova segreta per Ferrari di Regazzoni, che tanto indispetti la BRM.

Così Merzario, alla vigilia del G.P. d'Italia non aveva avuto ancora una offerta concreta da Ferrari. Pare che solo dopo la corsa monzese gli abbiano fatto un accenno.

Ma molto modesto e anzi ridicolo: 6 corse in F. 1 e altrettante (ammesso che si corra) con le sport. Senza altra garanzia qualsiasi. Cioè senza sapere da che gara iniziare l'attività. Diciamo che era come dirgli « non accettare ». E pare infatti proprio che Merzario non abbia accettato. A Imola, tra le quinte della 500 KM, si è infatti mormorato che Merzario, pur se a metà settimana partirà per il Canada dove disputerà quel G.P. ancora con la B.3 (gli han fatto fare l'iniezione anticorica), è ormai agli sgoccioli con il suo impegno ferrarista. All'ingratitude e all'incertezza il comasco che ha il diritto anche di avere il suo orgoglio ha deciso di andarsene. E il primo contratto sostitutivo l'ha già trovato: in casa Alfa Romeo, un team che gli ha fatto da due anni e più l'occhiolino. Potrebbe anzi avvenire che Merzario faccia il suo debutto con la 33tt12 sin dalla 9 Ore di Kyalami in novembre. Per quanto riguarda la F. 1 si parla di altre possibilità: potrebbe interessare alla rinnovata squadra ISO-Marlboro di Frank Williams e Tauranac (magari in coppia con Regazzoni), sulla nuova F. 1 che dovrebbe avere i motori Matra 12 cilindri. Come potrebbe anche sostituire Oliver alla Shadow. Senza dire che sono sempre in piedi quelle proposte americane per gli stock car e di Granatelli per la vettura monoposto Indy da gare USAC.

m. s.

Un boxer ALFA da F. 1 « bresciana » ?

IMOLA - La « Brescia-Corse » dopo una annata positiva con la « vecchia » Alfa 33tt3, il prossimo anno dovrebbe entrare nel mondo della F. 1. La grande voglia del suo appassionato presidente Alfredo Belpone, l'industriale bresciano, l'unico in Italia, assieme a Pagnossin a sponsorizzare per passione macchine per piloti italiani.

Trattative in questo senso sono state avviate al G.P. d'Italia con due delle maggiori squadre di F. 1 oggi esistenti, la Brabham e la McLaren. L'idea dopo la brillante stagione '72, dell'8 cilindri Alfa sarebbe quella di sfruttare il motore dell'Alfa 12 cilindri, il boxer che ha raggiunto ormai un elevato grado di competitività, per delle gare di breve durata (quindi è già o.k. per la F. 1).

Siena ed Uberti concessionari dell'Alfa Romeo a Mantova e a Brescia si stanno dando da fare per convincere i responsabili dell'Autodelta a fare il grande passo verso il circo della F. 1, con l'incoraggiamento dello sponsor Belpone. La Brescia Corse

sta vagliando la possibilità di fare una annata '74 con un impegno globale molto interessante: nel campo dei prototipi, l'Autodelta cederà una delle macchine di quest'anno con il motore 12 cilindri, più un motore e pezzi di ricambio per Facetti e Pam che dovrebbero disputare tutto il campionato mondiale, 24 Ore di Le Mans compresa, sotto le insegne della Scuderia di Belpone.

Le trattative per cedere anche un motore adottato per la F. 1 lo si sta vagliando molto attentamente in casa Alfa: se fosse per l'ing. Chiti sarebbe già cosa fatta. E' noto infatti l'interesse e la grande voglia del responsabile dell'Autodelta, di correre in F. 1.

Facetti ha interpellato Ecclestone a Monza per avere un telaio Brabham modificato per gli attacchi del 12 boxer dell'Alfa, Ecclestone, in linea di massima è d'accordo, anche perché è interessato a vedere un esperimento con un motore che eventualmente potrebbe essere acquista-

to, in alternativa all'8 cilindri della Cosworth, che potrebbe essere abbandonato quando il boxer Alfa dimostrasse di essere competitivo, e con la possibilità di trarne delle potenze superiori all'attuale 8 Ford.

Anche la McLaren è interessata all'esperimento e si è detta disposta a vendere un suo telaio per questo esperimento. Come pilota, oltre Facetti, si è pensato, in alternativa, al tedesco Rolf Stommelen, se questi non troverà altra adeguata sistemazione nella massima formula. Però Rolf ha anche altre speranze. Per esempio ora correrà in F. 1 anche nei G.P. Canada e USA, sempre al posto di de Adamich, pur se per le gare americane la Brabham non ha più il finanziamento dello sponsor Pagnossin. Ecclestone in persona ha offerto questa chanches a Stommelen, dopo essere rimasto impressionato dalla prestazione nel G.P. d'Italia.

g. c.

HANNO DETTO « DOPO »

Anche 300 giri in meno per il boxer ALFA

IMOLA - Appena Paolo Moruzzi, uno dei tris direttori di gara dell'AC Bologna, abbassa la bandiera a scacchi davanti alla Gulf-Mirage di Bell e subito dopo davanti all'Alfa 33tt12 di Stommelen, due personaggi, uno in camicia bianca e l'altro in maglietta blu si staccano in sordina dai box e guadagnano la via del parco macchine, scuri in volto. Sono l'ing. Chiti e l'ing. Bardini rispettivamente direttore generale e Presidente dell'Autodelta.

L'ing. Bardini appena arrivato vicino al grosso camion dell'Alfa è lesto ad estrarre un mazzo di chiavi e, aperta la sua GT 2000 bleu, se ne va con molta fretta. Mentre ci passa vicino, gli chiediamo se ha qualcosa da dirci sull'inaspettato « stop » dell'Alfa alla 500 Autosprint. E' gentile ma, scostante, dice: « Parlate con l'ing. Chiti, io non ho nulla da dire », e, chiamata la sua fresca seconda moglie in abito arancione si allontana rapidamente.

L'ing. Chiti, con in braccio il fido Sansone sta riposando dalla tensione della finale, vissuta con il cuore in gola mentre la sua macchina, con alla guida Stommelen, tentava invano di riagganciare la lepre Bell in fuga.

« Credo che la colpa principale di questa inaspettata sconfitta — dice Chiti — sia da attribuire alla assenza dei tecnici della Goodyear. Mancando, non ci hanno potuto consigliare dopo il dechappamento di Stommelen nella prima manche su che genere di miscela esatta avremmo dovuto adoperare per evitare l'inconveniente già capitato. »

— Allora lei dà la colpa alle gomme...

« Sì, certamente. Se lei guarda i cronologici dei tempi, nella finale vede che siamo su dati con lo stesso ritmo della Mirage, anzi il giro più veloce è il nostro, quindi non voglio dire che eravamo più veloci come sarebbe facile, ma per lo meno uguali. Se Stommelen non avesse perso un giro nella batteria che stava guidando con assoluta sicurezza, invece di partire in terza fila sarebbe partito in prima con Bell, e avrebbe vinto, almeno penso. D'altronde dopo il dechappamento nessuno se l'è sentita di rischiare con gomme un po' meno dure. »

Dello stesso parere è Stommelen quando arriva a torso nudo nel recinto dell'Alfa con al collo il volante d'argento a collare « olimpionico » che gli ha dato Autosprint. Dice: « Chiaramente avevo l'handicap delle gomme. Per evitare il rischio di dechappare abbiamo montato una miscela più dura, forse l'avremmo indovinata se avessimo messo quella "medium", sarebbe bastato un tecnico della Goodyear... Oltre a tutto le gomme che abbiamo deciso di montare erano più grosse delle altre e perdevano circa 300-400 giri del motore. Sono convinto, non dico che avrei vinto, ma che certamente avrei reso la vita più dura a Bell se fossi potuto partire in prima fila, nella finale a fianco della Mirage-Gulf. »

Dagli sconfitti (con onore) al vincitore, Bell che nel recinto della Gulf assiso in un bagno di sudore, su una 132, stappa champagne per la gioia dei fotografi annaffiandoli. Anche lui ha al collo il collare olimpionico (con il volante d'oro del vincitore) ne tesse gli elogi e dice, « Bello, è molto spiritoso, se non altro un qualcosa che si distacca dalla solita coppa, di cui tutti noi abbiamo la casa e la cantina piena. Solo che questa collana certamente se la metterà al collo mia moglie... pazienza. »

« Gli chiediamo come è andata all'ex pilota ferrarista: ha mai avuto paura che l'Alfa lo andasse a pigliare? »

« La macchina oggi è andata molto bene, no, non credo che l'Alfa mi avesse potuto battere, forse loro avevano dei problemi di stabilità che io non avevo. Ho avuto paura durante la corsa di perderla, perché la temperatura dell'acqua mi andava delle volte verso i 120°, ma io rallentavo un po' la faceva scendere, e così sono arrivato alla fine. »

— Se Stommelen fosse partito in prima fila con lei ce l'avrebbe fatta lo stesso a vincere? »

« Credo di sì, perché eravamo molto superiori noi della Gulf-Mirage in finale all'Alfa Romeo. In rettilineo mi hanno cronometrato ed ero più veloce, mentre a quanto mi dicono Stommelen guadagnava su di me nelle curve e alla chicane. Per le curve non so ma alla chicane, qualche volta ho avuto problemi per far entrare le marce, e forse perdevi leggermente... »

— Come giudica il vincitore il circuito di Imola? »

« Bello incondizionatamente bello, interessante, e piacevole da guidare, il 2 giugno 1974 sarà una pacchia per il pubblico vedere qui una gara di validità mondiale, e speriamo noi della Gulf-Mirage di fare il tris... »

Mario Casoni brillante terzo dietro a Bell e Stommelen e davanti a Facetti con l'Alfa 33tt3 della Brescia corse, dice due parole veloci mentre, appena finita la gara, con la gentile signora si avvia verso casa: « Credo di aver fatto una bella gara, tutto è stato OK oggi per me, la macchina è andata molto bene, spero di fare altrettanto bene il prossimo anno nella gara di validità mondiale. »

Facetti è giunto quarto con la vettura della Brescia corse. Gli chiediamo cosa è successo: « La macchina andava bene, e credo di averlo dimostrato nella prima manche che ero in forma, dopo aver fatto quell'inseguimento, ma nella finale, a cui tenevo in particolar modo, la temperatura dell'acqua era costantemente sui 120°, e non ho potuto tirare di più per non rischiare di rompere, e perdere anche il piazzamento. Certo che oggi faceva un caldo eccezionale, ma è sempre un piacere guidare in una pista come questa di Imola che prediligo, in particolare ora che è stata costruita quella bella chicane molto interessante e che varia il percorso, mettendo in risalto le doti del pilota. »

Nelle sport due litri dominio assoluto della AMS di Mohr con il motore Boxer 8 cilindri della Tecno. Mohr ne è entusiasta, e lo vuole per fare tutta l'annata il prossimo anno. « Non ho avuto problemi, ho risparmiato il motore, tanto la March-BMW era lontana dietro... »

Vicino c'è Luciano Pederzani, che brinda con vino e panini al prosciutto alla bella gara del suo motore nel quale ripone molte speranze per il prossimo anno. (A proposito: Pederzani ha mandato lui la disdetta del contratto alla Martini, con la quale non collaborerà più il prossimo anno per la F. 1).

Ci conferma che questo motore 2 litri subirà dei collaudi questo inverno, e che il prossimo anno lo venderà con la previsione di sbaragliare il campo agli avversari. Conferma anche che farà l'otto cilindri boxer 3000, e che molto presto monterà il boxer giudicato non competitivo, dal duo Amon-Yorke su un prototipo (Lola?) per alcune prove, essendo sua intenzione di venderlo nel '74 oltre che per chi corre in F. 1 anche per vetture sport.

Giancarlo Cevenini

**Spettacolare
(pre-mondiale)
a IMOLA**

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica SPRINT

A ritmo da GRAN PREMIO la

500 **AUTO
SPRINT**



L'avaria di
HAILWOOD
contribuisce al
successo
GULF - MIRAGE

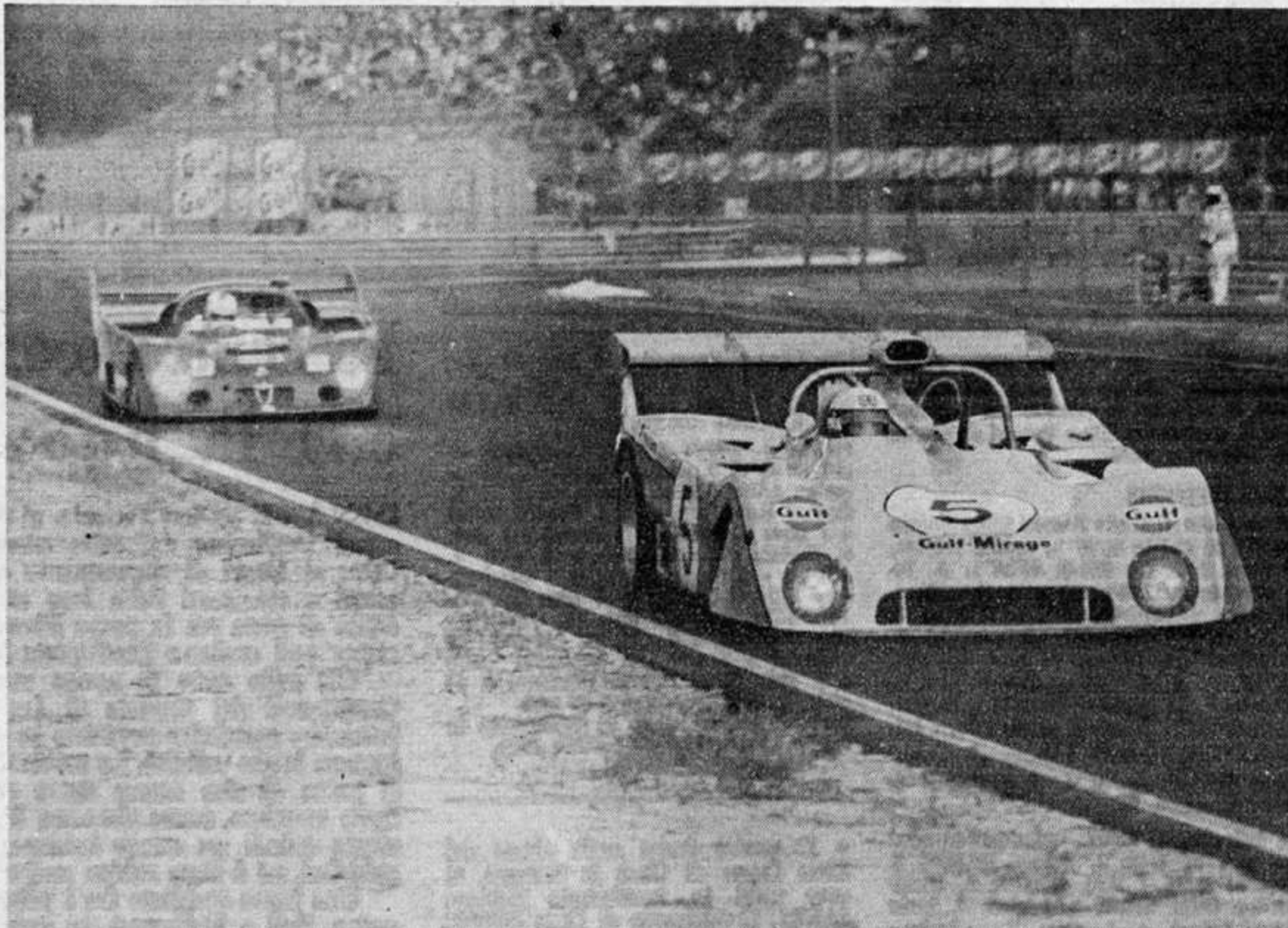
BELLISSIMO!

Le tre gomme
desciappate
dell'ALFA
condizionano
STOMMELEN

SPECIALE PER AUTOSPRINT

IMOLA - Erano venuti in trentamila (altrettanti milioni d'incasso), a Imola, all'appuntamento settembrino con la « 500 » di Imola, quest'anno « dedicata » al 500esimo numero di « Autosprint ». Erano venuti ad applaudire una vittoria Alfa Romeo, prevedibile soprattutto dopo i tempi che fin dalle prove la ponevano al di fuori — apparentemente — dalla portata delle due Gulf-Mirage.

Hanno applaudito ugualmente, ma la vittoria di Derek Bell che guidando al limite dei suoi tempi in prova non ha permesso a Stommelen di prendergli praticamente mai la scia, in finale. Era successo che nel corso della sua batteria, Stommelen aveva corso un brutto rischio dechappando nello stesso giro tre pneumatici su quattro, di quelli a miscela tenera (tipo Matra) che la Goodyear aveva portato apposta e sperimentati il sabato. Ottime gomme, ma non sufficientemente a lungo collaudate sull'Alfa, ed evidentemente non adatte alla macchina in un tracciato così sinuoso. Fatto sta che a Stom-



« Il primo sono io », sembra dire Bell sul podio della « Autosprint 500 », in cui ha resistito con la Gulf-Mirage agli attacchi dell'Alfa di Stommelen (qui sopra), handicappato da problemi di gomme che per la finale hanno consigliato il montaggio di pneumatici da 2" in più, rivelatisi però troppo duri

melen, dopo aver concluso la manche con un giro di distacco da Bell, per la finale i tecnici Alfa non hanno voluto rischiare mescole intermedie, preferendo quelle più dure, con il risultato di farse si i trenta giri senza problemi, ma perdendo quei due secondi di superiorità, e per di più rischiando molto per non farsi staccare troppo dal deciso Bell.

Di positivo resta il fatto che l'Alfa Romeo ha terminato una corsa non lunghissima ma tirata a ritmo di Gran Premio, ed ha mostrato qualità potenziali, nella più recente versione a passo allungato, notevolissime. Ma c'è anche da notare come sia essenziale farle, le corse, per evidenziare non solo le qualità, ma soprattutto i difetti. E' il caso di questo problema di gommatura, molto simile a quello accusato dalla Ferrari fra Vallerlunga e Digione (e anche dalla Matra) e che non si era mai presentato nelle pur lunghe prove private a Balocco.

Una verità, questa, lapalis-

Marco Magri

CONTINUA A PAGINA 26

CONTINUAZ. DA PAGINA 25

siana, ma che non tutti mostrano di intendere. Una verità che è molto radicata in gente come John Wyer ed i suoi « capi » della Gulf, i quali nelle corse ci credono — e non solo dal punto di vista pubblicitario — e che ottengono ottimi risultati. Questa di Imola, per il team inglese, è stata infatti una vittoria estremamente importante, sia per rinverdire la ormai lontana fama della 1000 KM di Spa, sia per il valore di « prove generale » della 1000 KM mondiale che si correrà, fra otto me-

si proprio su questo circuito. Peccato solo che un radiatore del cambio abbia tradito Hailwood, mentre se ne andava a vincere la prima. batte-ria, altrimenti una clamorosa doppietta era a portata di mano — visti i problemi di Stommelen — della squadra arancio-celeste.

Note liete anche per i piloti italiani. Facetti e Casoni, infatti, hanno fatto tutt'altro che da riempitivi: il milanese, con la pur sempre efficiente 33tt3 della Brescia Corse, ha vinto la prima batteria giungendo quarto assoluto. Quanto a Casoni, è giunto terzo assoluto

con la Lola 3 litri della Bonnier Racing, e solo un'avaria al cambio nella parte finale della corsa (era rimasto senza la quarta) ha permesso ai primi due di doppiarlo.

Bellissima corsa anche nelle 2 litri, impegnate contro se stesse in uno scontro non solo platonico. E' emerso Manfred Mohr, con la sempre migliore AMS-Tecno, un telaio ed un motore ormai a livelli europei. All'inizio poteva sembrare che la Lola-Ferraris di Gagliardi potesse infastidire il tedesco, poi l'assoluta novità sia del motore (ha avuto un accenno di surriscaldamento

in finale) ma soprattutto del telaio, ancora « fuori » come assetto, non hanno permesso a Gagliardi di fare di più. Dietro a Mohr troviamo quindi

Turizio, ormai affiatato con la non facile March-BMW, quindi il regolarissimo « Pooky » e quindi « Gianfranco », che lotta prima con la sua gloriosa Abarth-Osella (con 14 corse sulle spalle) che con gli avversari.

Una bella gara, insomma, con i suoi eroi ed i suoi colpi di scena, che ha confermato la validità di una formula (quella delle batterie e della finale) che ha il potere di tener desto l'interesse di tutti, ma soprattutto la validità del tracciato e del complesso organizzativo in generale.

m. m.

La PROGRESSIONE dei GIRI VELOCI in FINALE

6. giro Stommelen 1'38"3; 7. giro Bell 1'37"9; 8. giro Stommelen 1'37"9; 18. giro Stommelen 1'37"5; 19. giro Stommelen e Bell 1'37"4; 20 giro Stommelen 1'37"0.

Così (in 22) al via

1. BATTERIA

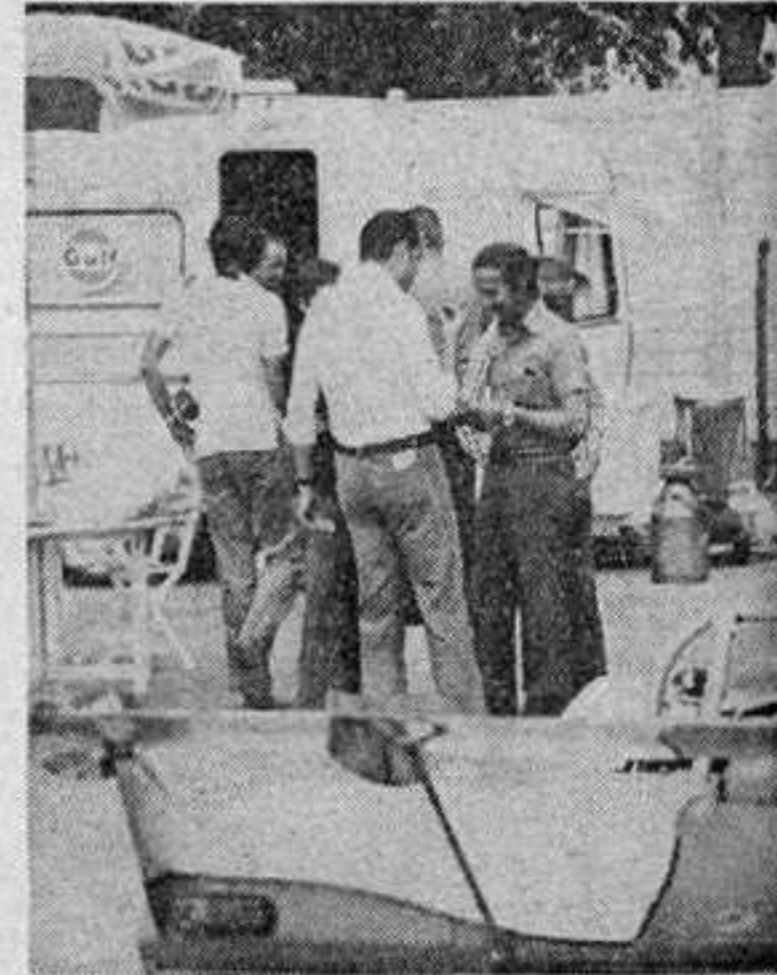
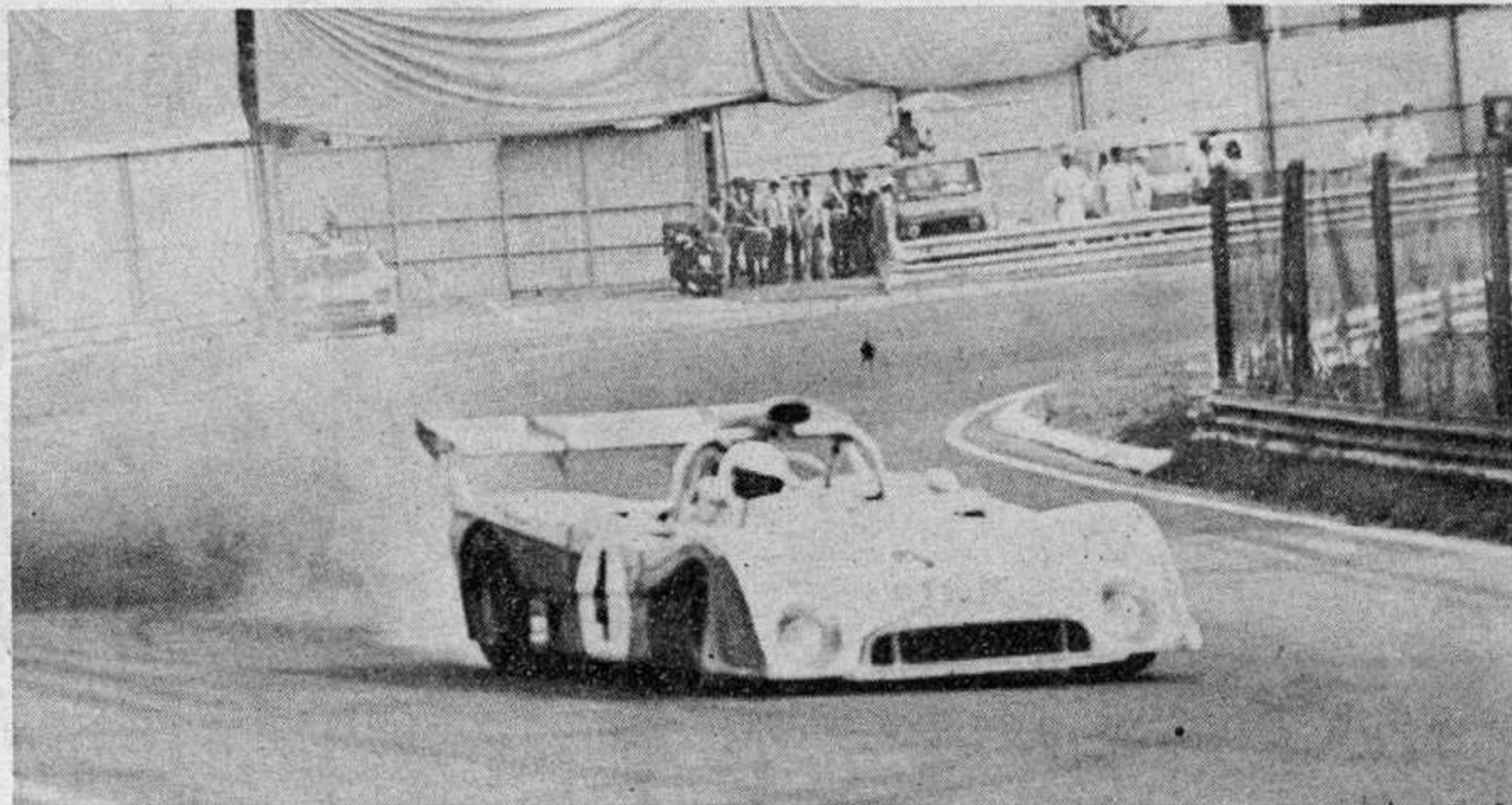
Hailwood (Gulf Mirage) 1'37"35	Facetti (Alfa 33/3) 1'40"22
Jost (Porsche 908/3) 1'41"91	Turizio (March 73S BMW) 1'44"03
Achille (Chevron B 23) 1'48"52	Gianfranco (Abarth Osella) 1'50"23
Pal Joe (Abarth Osella) 1'53"85	Polin (Lola T290 Abarth) 1'56"54
Gottifredi (De Tomaso P.) 1'57"34	Allgi (Raymond 2000) 1'58"70
Fallo (Lola T 292) 2'00"48	Locatelli (De Tomaso P.) 2'08"23
Santamariana (Fiat Abarth) 2'07"54	

2. BATTERIA

Stommelen (Alfa 33tt3) 1'35"78	Bell (Gulf Mirage) 1'37"76
Casoni (Lola T 282) 1'40"22	Mohr (AMS Tecno 2000) 1'43"27
Gagliardi (Lola T 292 Ferr.) 1'45"38	Pooky (Lola T 290) 1'50"09
Tondelli (Chevron B 23) 1'52"02	Morelli (Chevron 1600) 1'54"28
Bonomelli (Porsche Carrera) 1'56"72	Moretti (De Tomaso P.) 1'57"84
Tambauto (Porsche Carrera) 2'00"40	Alval (De Tomaso P.) 2'06"39
Govoni (De Tomaso P.) 2'08"58	

FINALE

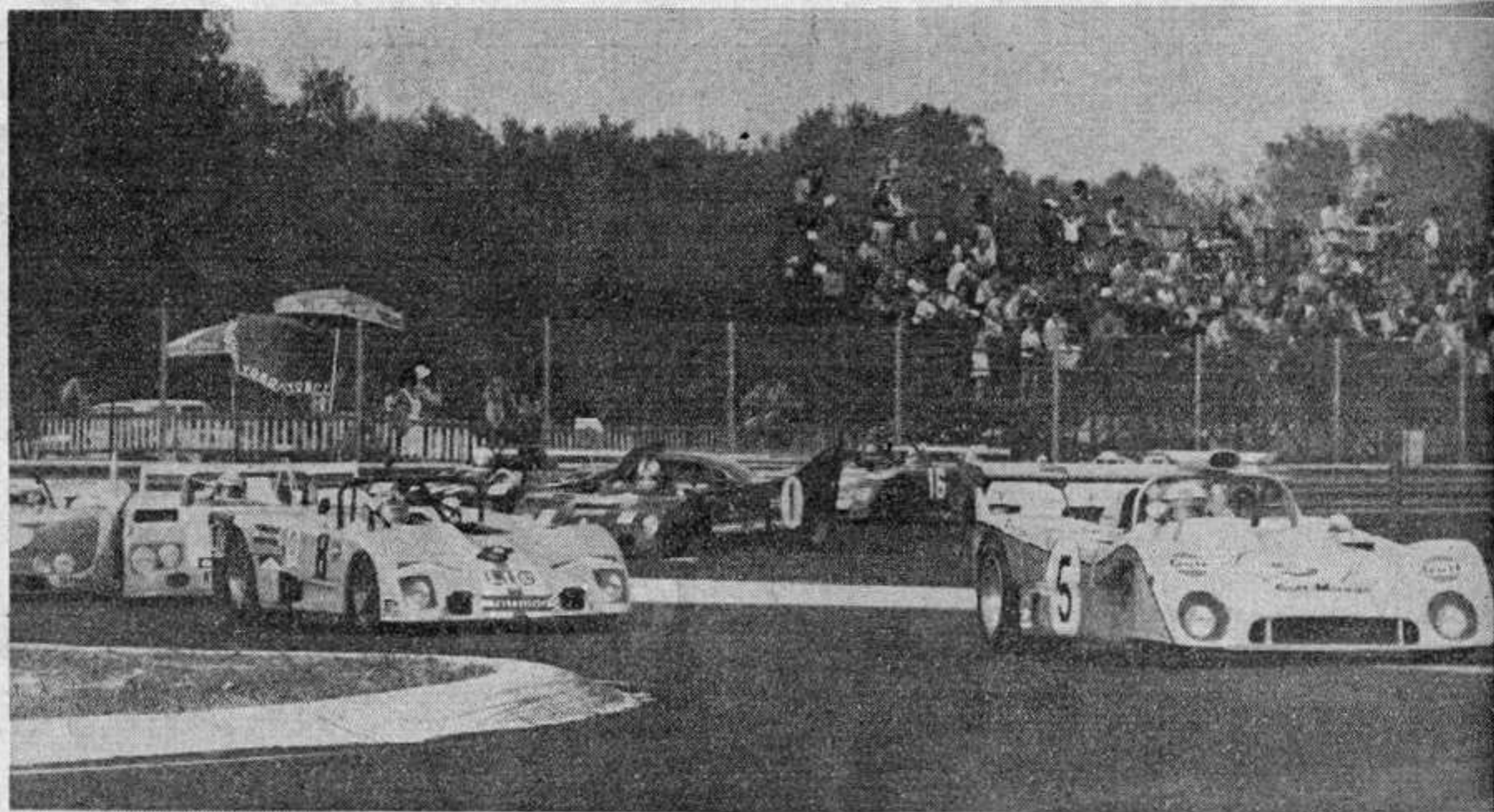
Bell (Gulf Mirage) 41'45"2	Casoni (Lola T 282) 43'11"7
Facetti (Alfa 33/3) 43'37"1	Jost (Porsche 908/3) 43'38"1
Stommelen (Alfa 33tt3) 24 giri	Mohr (AMS Tecno 2000) 24 giri
Turizio (March 73S BMW) 24 giri	Gianfranco (Abarth Osella) 24 giri
Pooky (Lola T 290) 23 giri	Achille (Chevron B 23) 23 giri
Tondelli (Chevron B 23) 22 giri	Gagliardi (Lola T 292 Ferr.) 22 giri
Gottifredi (De Tomaso P.) 22 giri	Moretti (De Tomaso P.) 21 giri
Tambauto (Porsche Carrera) 21 giri	Alval (De Tomaso P.) 19 giri



A sinistra, in Rivazza il fumo che manda la Mirage-Gulf di Hailwood dal radiatore cambio. Sopra, Cuoghi, l'ex-Gulf, ha dato una mano ai vecchi colleghi



Chiti e Severi ascoltano da Stommelen i problemi di pneumatici che costeranno la corsa all'Alfa. A destra, Stommelen imbottigliato in variante nella finale: partiva in terza fila



AUTOSPRINT 500, volante d'Oro Shell, campionato Marlboro, gara internazionale di velocità in circuito per i gruppi 4 e 5. Autodromo Dino Ferrari di Imola, 16 settembre 1973.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Carlo Facetti (Alfa Romeo 33tt3), 25 giri in 43'37"1, media 176,141; 2. Jost (Porsche 908/3) 43'38"1; 3. Turizio (March-BMW) a 1 giro; 4. Gianfranco (Abarth-Osella) a 1 giro; 5. Achille (Chevron B 23) a 2 giri; 6. Gottifredi (De Tomaso Pantera) a 3 giri; 7. Hailwood (Gulf-Mirage) a 15 giri; 8. Locatelli (De Tomaso Pantera) a 17 giri; 9. Fallo (Lola T 292) a 18 giri; 10. Allgi (Raymond) a 22 giri.

Giro più veloce: il 4. di Hailwood in 1'40"7, media 183,110.

2. batteria: 1. Derek Bell (Gulf-Mirage) 25 giri in 41'45"2, media 184,009; 2. Casoni (Lola T 282) 43'11"7; 3. Stommelen (Alfa 33tt12) a 1 giro; 4. Mohr (AMS-Tecno) a 1 giro; 5. Pooky (Lola T 290) a 2 giri; 6. Tondelli (Chevron B 23) a 3 giri; 7. Gagliardi (Lola Ferraris) a 3 giri; 8. Moretti (De Tomaso Pantera) a 4 giri; 9. Tambauto (Porsche 2800) a 4 giri; 10. Alval

(De Tomaso Pantera) a 6 giri; 11. Bonomelli (Porsche 3000) a 21 giri. Giro pi veloce: il 7. di Stommelen in 1'37"6, media 188,926 kmh.

Finale: 1. Derek Bell (Gulf-Mirage) 30 giri in 49'19"7, media 186,902; 2. Stommelen (Alfa Romeo 33tt12) 49'25"5; 3. Casoni (Lola) a 1 giro; 4. Facetti (Alfa) a 1 giro; 5. Mohr (AMS-Tecno) a 2 giri; 6. Turizio (March-BMW) a 2 giri; 7. Pooky (Lola) a 3 giri; 8. Gianfranco (Abarth-Osella) a 4 giri; 9. Tondelli (Chevron) a 4 giri; 10. Tambauto (Porsche) a 6 giri; 11. Moretti (De Tomaso) a 7 giri; 14. Gagliardi (Lola) a 9 giri; 15. Gottifredi (Pantera) a 14 giri; 16. Jost (Porsche) a 29 giri. Giro più veloce: il 20. di Stommelen in 1'37"0 alla media di 190,094 kmh.

• Domenica scorsa nella chiesa del Sacro Cuore di Gesù in Bologna, si sono uniti in matrimonio Roberto SARRI, Commissario di Gara dell'AC Bologna, con la gentile Signorina Ombretta Tartari. Ai novelli sposi, gli auguri più fervidi di « AUTOSPRINT » (come dei Commissari di gara e amici sportivi).

Fa centro (con piloti e pubblico) la nuova VARIANTE

IMOLA - Il « Dino Ferrari » si continua a perfezionare, in attesa della ormai imminente definitiva consacrazione ad autodromo permanente. Oltre ai lavori di sbancamento ai lati del tracciato, che sono arrivati ormai a tre-quarti della loro attuazione, è stato costruito un nuovo tratto di pista tra la curva Rivazza ed i box, in sostituzione della variante « ad uncino » predisposta lo scorso anno.

Già sulla carta la nuova variante (disegnata abilmente dal geom. Campagnoli del comune di Imola) era palesemente azzeccata, ma il battesimo agonistico avvenuto in questa occasione non ha fatto che confermare la sua validità. Le reazioni positive dei piloti sono state unanimi: si tratta di due nuove curve che aggiungono altre difficoltà al non facile tracciato, senza alterarne le caratteristiche. Una nuova tribuna ha creato quindi un nuovo interessantissimo punto di osservazione per il pubblico, ed è stata subito molto apprezzata.

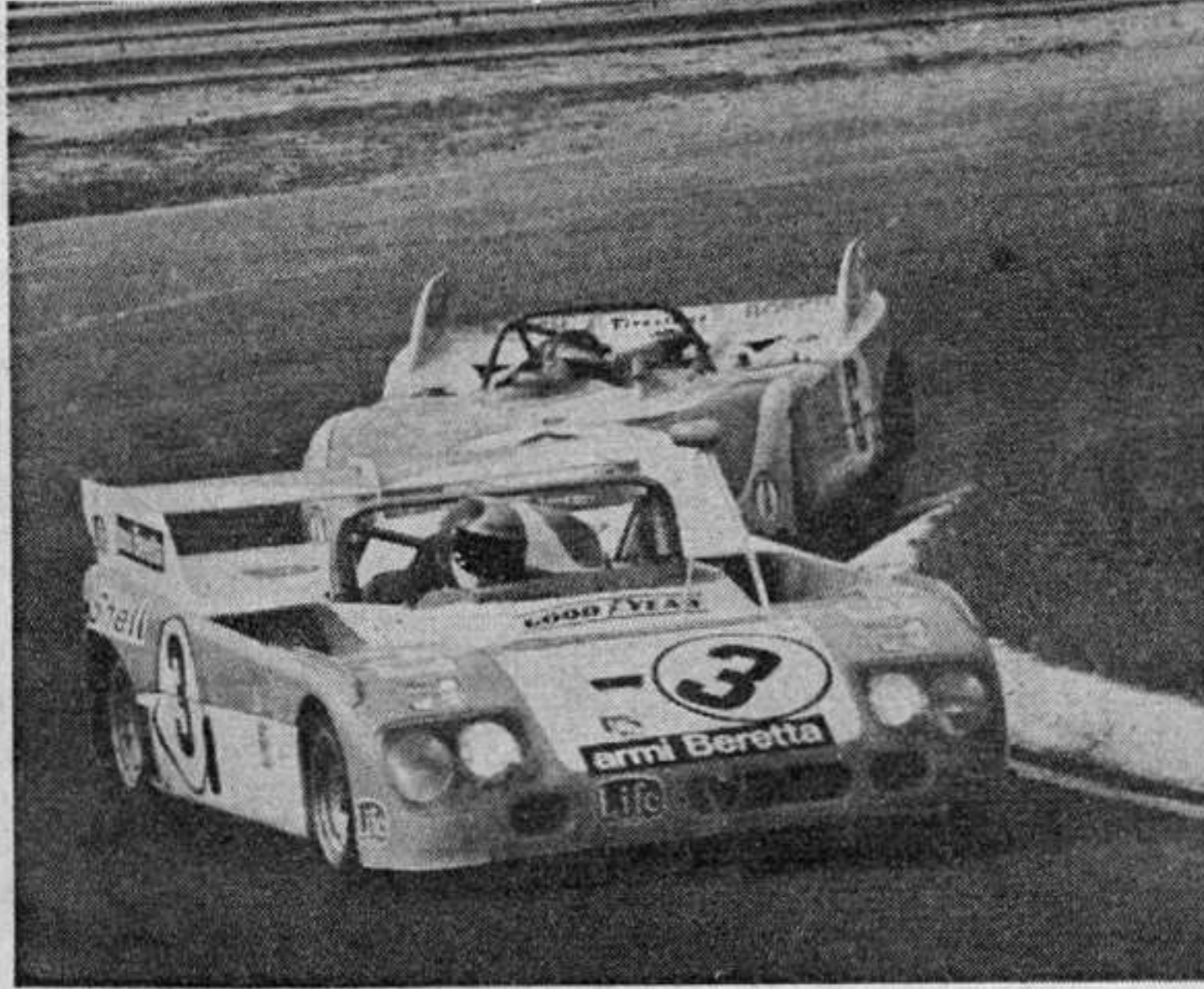
Una breve inchiesta fra i piloti, a cominciare naturalmente da Stommelen, Bell e Hailwood, ha suggerito agli organizzatori solo una lieve aggiunta: cioè un paio di cartelli di segnalazione dell'approssimarsi della curva posti ciascuno a 50 metri prima dell'ingresso e prima dell'uscita della variante. Questo per aumentare i punti di riferimento nelle staccate.

L'emozionante
FILM della corsa

Dal radiato- rino GULF alle gomme troppo dure

ri uso. La gara si ravviva, e se ne incarica Carluccio Facetti che, arrivato lungo alla Tosa al primo giro, risale con decisione fino a portarsi a ridosso di Jost, per superarlo proprio quando Hailwood si ritira.

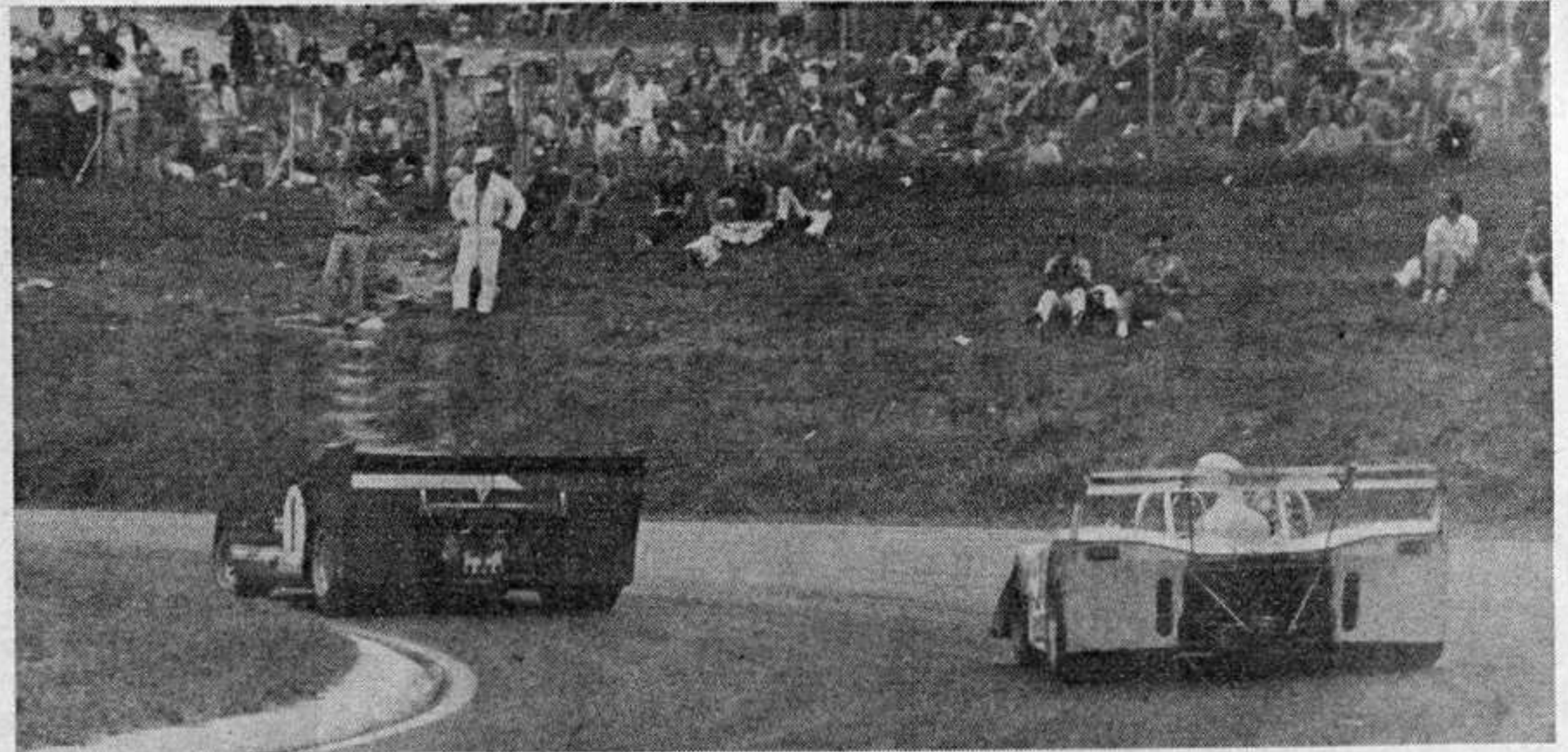
Le posizioni a metà corsa vedono quindi primo Facetti, poi Jost che gli si è incollato a ruota, poi Turizio, poi «Gianfranco», che dopo un bel duello con «Achille» ha la meglio anche per un calo di quest'ultimo. Si erano intanto ritirati «Aligi», che ha rotto il cambio nella volenterosa Raymond, Ray Fallo con la temperatura dell'olio alle stelle e Locatelli, con problemi alle pompe di alimentazione. La batteria termina con la vittoria di Facetti (il cui giro migliore, in rimonta, è



Dopo la corsa, i complimenti di Stommelen al vincitore Derek Bell

cora da giocare, Stommelen è in terza fila e può ancora farcela, tanto più che la Mirage-Gulf di Hailwood non si è presentata. Ed invece, dopo l'iniziale scatto di Bell, Stommelen non riesce a prendergli la ruota, pur balzando immediatamente al secondo posto. In un'altalena di giri tiratissimi, il tedesco giunge al massimo ad una trentina di metri dall'inglese, al 6. giro. Per tre passaggi sembra farcela, poi Derek lo riallarga inesorabilmente, guidando con una regolarità impressionante senza il minimo errore, mentre Stommelen a volte è oltre i limiti con i pneumatici che non scaldano.

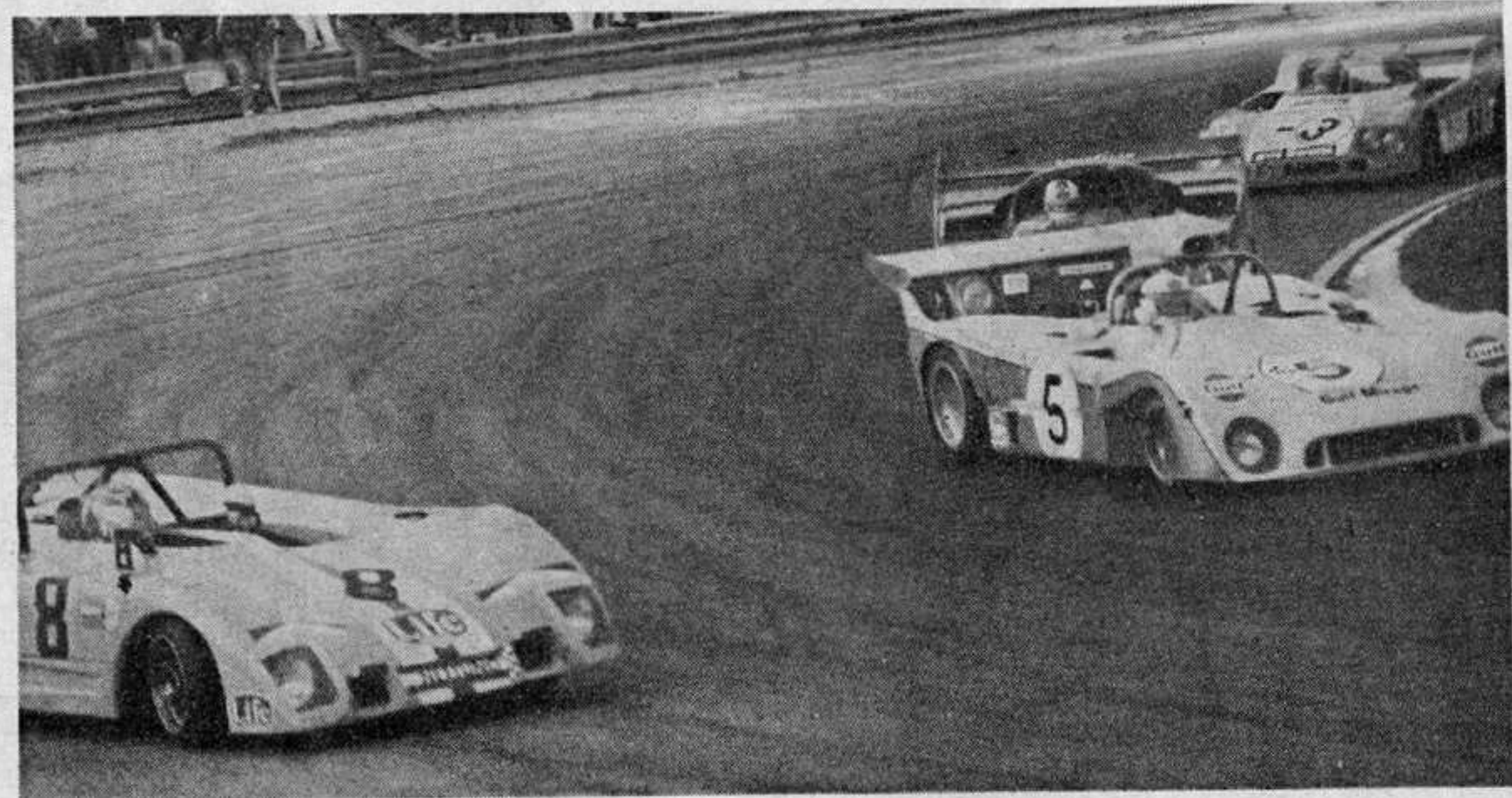
Dietro ai protagonisti, Casoni



A sinistra, un momento della bella battaglia fra Facetti e Jost nel corso della prima batteria, conclusasi con la vittoria dell'italiano. Sopra, Stommelen davanti a Bell all'inizio della 2. batteria



Assieme a Belponer, Uberti, Siena e Chiti, si nota anche l'ing. Bordini (con gli occhiali scuri) al box Alfa. A destra, per facilitare il sorpasso ai due di testa, Casoni con la Lola-Nettuno sbanda alla Tosa e per poco non si fa riprendere dall'Alfa-Brescia Corse di Facetti



PRIMA BATTERIA

Gli applausi per FACETTI

IMOLA. Sono dieci le vetture che si allineano per la prima batteria. Mancano Polin, che ha rotto una crociera di un semiasse (introvabile!), «Pal Joe», il cui motore non dà garanzie, e Santarianova, che aveva sbiellato venerdì.

Partenza lanciata, con la vettura-guida che si infila ai box fin dalla chicane e le macchine lasciate a tirare le marce sul rettilineo. La miglior partenza è di Facetti, ma Hailwood lo passa subito e se ne va indisturbato fino all'ottavo giro, quando una scia di fumo segnala che qualcosa non va nella sua Gul-Mirage. Infatti, tre giri dopo, Hailwood è al box: la rottura del radiatore del cambio, e la perdita d'olio conseguente, lo hanno messo fuo-

stato l'48''8) su Jost, il cui tentativo finale di sorprendere l'Alfa è stato involontariamente ostacolato da Turizio, in doppiaggio.

SECONDA BATTERIA

Le tre gomme a pezzi

E' in questa seconda batteria che sono di fronte i protagonisti della corsa Stommelen e Bell. La Gulf-Mirage dell'inglese tarda a presentarsi sullo schieramento, poiché il «campanello d'allarme» della avaria ad Hailwood ha fatto subito scattare una emergenza fra gli uomini di Wyer, che si sono affannati a sostituire il radiatore della loro seconda macchina. E' in pratica la mossa che vale la corsa.

Al via è Gagliardi dalla terza fila a prendere la migliore partenza, mentre in testa va subito

Stommelen seguito da Bell. Casoni si installa al terzo posto, mentre fra le 2 litri Gagliardi resiste per un poco nella scia dello scatenato Mohr. Seguono «Pooky» e Tondelli, già sgranati, che termineranno nell'ordine.

In testa Stommelen tira decisamente, arriva ad avere fino ad 8'' di vantaggio su Bell, quando al 10. giro piomba al box, facendo ampi cenni alle ruote: una breve occhiata basta a stabilire un preoccupante inizio di dechappaggio alle ruote anteriori. Queste vengono cambiate prontamente, ma quando l'Alfa sta per riprendere la pista un commissario segnala delle sbuciate significative anche ai pneumatici posteriori. Si alza così anche il cofano dell'Alfa, che alla fine riparte, dopo oltre due minuti, con un treno di pneumatici nuovo.

Ci si attende una rabbiosa reazione di Stommelen, ma si vede subito che l'Alfa non è più lei. Il tedesco risale fino al terzo posto, ma non riesce a sdoppiarsi da Bell che da parte sua non ha

altri problemi ora che concludere vittoriosamente. Dietro, dopo Casoni, che resta nel giro di Bell, e Stommelen, primo dei doppiati, viene Mohr, il cui Tecno-8 non perde un colpo, e Gagliardi, che è palesemente in difficoltà con l'assetto: dopo un'avvisaglia all'uscita di variante, Gagliardi urta uscendo dalle Minerali, e perde un bel po' di tempo ai box, perdendo in tutto un paio di giri. Fra i ritirati, Bonomelli con noie di accensione, e Morelli, subito con la pressione a zero.

FINALE

STOMMELEN non ce la fa (pur col record)

Sono sedici le vetture che iniziano la finale, tutte quelle ammesse. Le carte dell'Alfa sono an-

riesce subito a prendere, ed a mantenere poi nonostante una serie di guai, un margine di sicurezza su Facetti, mentre Mohr conquista quella quinta posizione assoluta che non mollerà più, anche se a tre-quarti di gara sembra che Turizio riesca ad avvicinarsi. Molto bella anche la schermaglia fra «Gianfranco» e «Pooky», risolta da problemi di accensione del primo, e fra Gagliardi e Tondelli, che sarà sicuro del suo nono posto solo quando Gagliardi accuserà un surriscaldamento che lo terrà ai box per sei giri. Primo delle GT il felicissimo «Tambauto», che ha ereditato da Bonomelli il motore 2800 che il preparatore bresciano ha sostituito con un nuovissimo 3000. Quanto a Jost, che era molto atteso in finale (anche per eventuali verifiche di peso della sua 908-3...) si è fermato subito al primo giro con il motore rotto.

m. m.

FERRARI contro FERRARI

« Carissimo AUTOSPRINT, ti seguo da tanti anni, con i tuoi nuovi apppellativi, è superfluo. Basta aprire un qualsiasi vostro numero e si vede subito che sapete ciò che dite e fate. Avete il coraggio di dire pane al pane, con quel che segue. Così vi vogliamo e mantenete sempre tali! Ora veniamo al dunque.

Noi patiti di sport d'auto è ovvio che abbiamo quasi sempre visto con gioia il « cavallino rampante » vincente. Da un po' di tempo, direi da troppo tempo anzi, il « cavallino » si è azzoppato. Sarà che gli altri sono più competitivi, sarà che a l'Ecurie vi è (quasi sempre) « maretta », sarà che il nostro Arturo non sappiano o non vogliono valorizzarlo, i risultati negativi non cambiano. Tutto questo è risaputo. E' cambiata invece la cosa più elementare: la gratitudine! Il Drake mostra di saperci riservare, solo bei discorsi dalla verve inconfondibile (vedi Convegno di Rimini) ma poi del « vibrante Ferrari » cosa resta?

Gratitudine, sì, una bella parola perdutasi nel tempo! E' inammissibile

Pilota e vettura	Venerdì		Sabato	
Rolf Stommelen (Alfa Romeo 33tt3)	1'41''83	1'35''89	1'37''38	1'35''78
Mike Hailwood (Gulf Mirage 3000)	1'39''74	1'37''35	1'38''37	—
Derek Bell (Gulf Mirage 3000)	1'39''28	1'37''76	1'40''48	1'39''17
Carlo Facetti (Alfa Romeo 33/3)	1'42''72	1'41''64	1'41''66	1'40''22
Mario Casoni (Lola T 282)	1'46''80	1'42''22	1'42''18	1'40''22
Reinhold Jost (Porsche 908-3)	1'44''35	—	1'41''97	1'41''91
Manfred Mohr (AMS Tecno 2000)	1'46''38	1'44''47	1'44''92	1'43''27
Cosimo Turizio (March 73 S BMW)	2'03''87	1'45''39	1'45''20	1'44''03
G. Carlo Gagliardi (Lola T 292 Ferraris)	—	—	1'50''39	1'45''38
« Achille » (Chevron B 23 Ford)	1'53''89	1'48''52	1'49''71	1'49''35
« Pooky » (Lola T 290 Ford)	1'51''43	1'50''09	1'52''33	1'52''81
« Gianfranco » (Abarth Osella 72)	—	—	1'50''23	1'51''82
Eris Tondelli (Chevron B 23 Ford)	2'24''62	1'57''22	1'56''27	1'52''02
« Pal Joe » (Abarth Osella 72)	—	—	2'36''30	1'53''85
Giovanni Morelli (Chevron B 23 1600)	—	1'57''44	1'54''28	2'09''89
Maurizio Polin (Lola 290 Abarth 1600)	—	—	2'07''35	1'56''54
Ennio Bonomelli (Porsche Carrera RS)	—	1'57''82	1'58''22	1'56''72
Gabriele Gottifredi (De Tomaso Pantera)	2'02''34	2'03''34	1'57''34	1'58''13
G. Carlo Moretti (De Tomaso Pantera)	—	—	2'01''77	1'57''84
« Aligi » (Raymond Ford)	2'03''94	1'59''15	2'03''41	1'58''70
« Tambauto » (Porsche Carrera RS)	—	—	2'06''96	2'00''40
Ray Fallo (Lola T 292 Ford)	—	—	2'41''76	2'00''48
« Alval » (De Tomaso Pantera)	2'09''99	2'06''39	2'09''83	2'07''63
Sergio Santamarianova (Fiat Abarth 1600)	2'07''54	—	—	—
Ugo Locatelli (De Tomaso Pantera)	—	—	2'08''23	—
Odoardo Govoni (De Tomaso Pantera)	2'17''28	2'15''30	—	2'08''58

Quando le gomme non facevano capricci Si ripete oltre 192 orari l'ALFA 33tt12 in prova

IMOLA - Le due giornate di prova, di due turni ciascuna, riservate ai partecipanti alla « Autosprint 500 » hanno permesso un pressoché ideale adattamento delle vetture alle caratteristiche, molto particolari, del circuito imolese, ulteriormente movimentato da un nuovo tratto di circuito — molto più di una chicane — apprezzato da piloti e pubblico.

La ricerca dei migliori tempi in prova è stato subito accanita, ed in due direzioni diametralmente opposte: prestazioni assolute da parte delle squadre ufficiali Alfa e Gulf-Mirage, tempi sufficienti ad « entrare » nel limite di qualificazione (il 117 per cento della media dei tre migliori tempi) per i privati, soprattutto quelli con la Gran Turismo. Questo limite si è posto a 1'53''27, e per fortuna che c'era la possibilità, da parte dei commissari sportivi, di aumentarlo.

Nella prima giornata, dopo alcuni « assaggi » delle Gulf-Mirage, l'Alfa di Stommelen ha cominciato a scendere con regolarità fino a distaccarsi abbastanza nettamente dalle rivali. Il tedesco aveva il motore « muletto », le prove di gomme erano rimandate all'indomani, ed il lavoro era svolto solo su ritocchi aerodinamici e di assetto, però Stommelen è arrivato a 1'35''83, media 192,295 distaccando con apparente facilità le Mirage, non ostante l'impegno di Hailwood — che è stato protagonista anche di una spettacolare sbandata in uscita di variante — e di Bell, che sul finire delle prove ha rotto il motore dopo avere avuto guai con i pneumatici (il posteriore destro aveva un inizio di dechappaggio).

Fra le 2 litri, che hanno disputato una corsa nella corsa, in evidenza la AMS-Tecno di Mohr, non ostante alcune noie (racordi lubrificanti che perdevano, cuffie semiasse rotte), ed i rapporti non adatti, seguito dal sempre positivo Turizio, che in apertura di allenamenti ha avuto un singolare inconveniente alla sua March-BMW: si sono rotti gli attacchi della batteria, ed i cavi hanno creato un principio d'incendio facilmente domato. Tondelli era nei pasticci con il motore, mentre « Achil-

le » ha proseguito l'affiatamento con la sua nuova Chevron.

Nelle due sessioni di sabato, l'Alfa è presentata con un nuovo motore, quello da usare in gara, e Stommelen non si è fatto pregare per ritoccare consistentemente il suo limite, portandolo a 1'35''78, media 192,516 km., assecondato in questo da una accurata scelta di pneumatici, con varie mescole. Quello che è apparso importante è stata la apparente facilità con cui Stommelen è sceso a quel limite, mantenendolo con ammirevole regolarità: siamo andati a vederlo in molte curve, e l'impressione di equilibrio del telaio è stata eccellente, mentre anche il lavoro recente sul motore ha dato i suoi frutti.

Quanto alle Mirage, né Hailwood né Bell hanno migliorato i loro tempi di venerdì, anzi Hailwood ha subito la rottura del suo motore a causa di un tubo dell'olio svitatosi. Ci sembra comunque che l'attesa — per ora vana — del 12 Weslake non giovi al team inglese, che probabilmente è restio a sostituire i suoi Cosworth un po' stanchi. Per di più, Bell ha avuto molte noie alle pompe di alimentazione, più volte spostate.

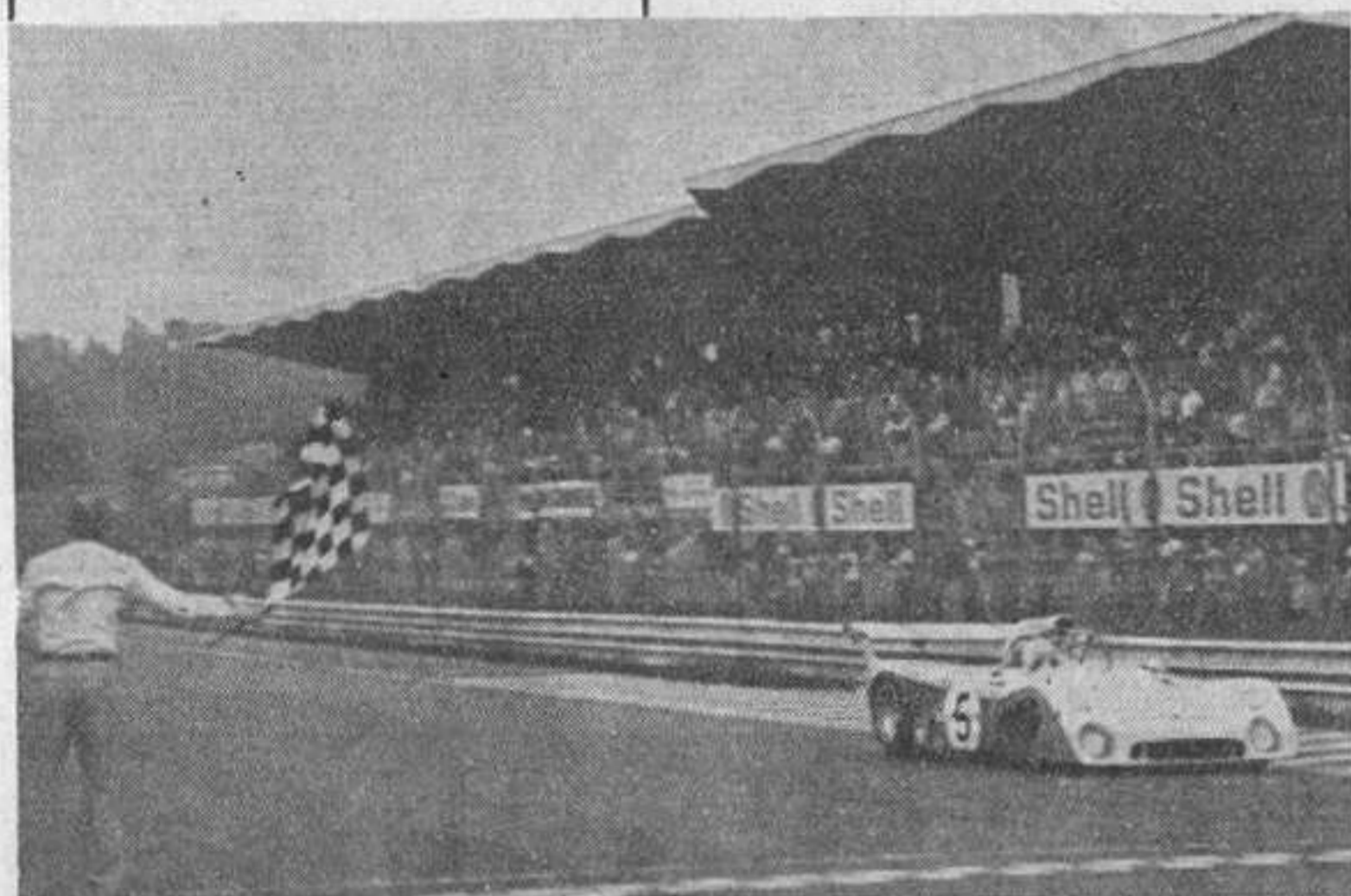
L'arrivo della Lola-Ferraris di Gagliardi (di cui leggerete in questo stesso numero, in un servizio particolare) ha creato un po' di scompiglio fra le 2 litri. Senza aver adattato il telaio — nuovissimo —, senza aver i rapporti giusti, con gli ovvii problemi di giovinezza cui non sfugge nessuna vettura, la 8V di Romeo Ferraris ha impressionato veramente, tanto più che la AMS-Tecno di Mohr, che pure ha guadagnato quasi due secondi con i nuovi rapporti (accorciati per non scendere mai sotto gli 8.000 giri), non è poi tanto lontana. Anche Turizio ha ritoccat il suo tempo, non ostante una « distrazione » alla Rivazza per fortuna senza conseguenze.

In questa seconda giornata si sono viste anche la 2000 di « Pal-Joe », che disponeva di un'Abarth-Osella '72 e le altre due Pantera gruppo 4 di Locatelli e Moretti, che ha praticamente eguagliato il tempo di Gottifredi.

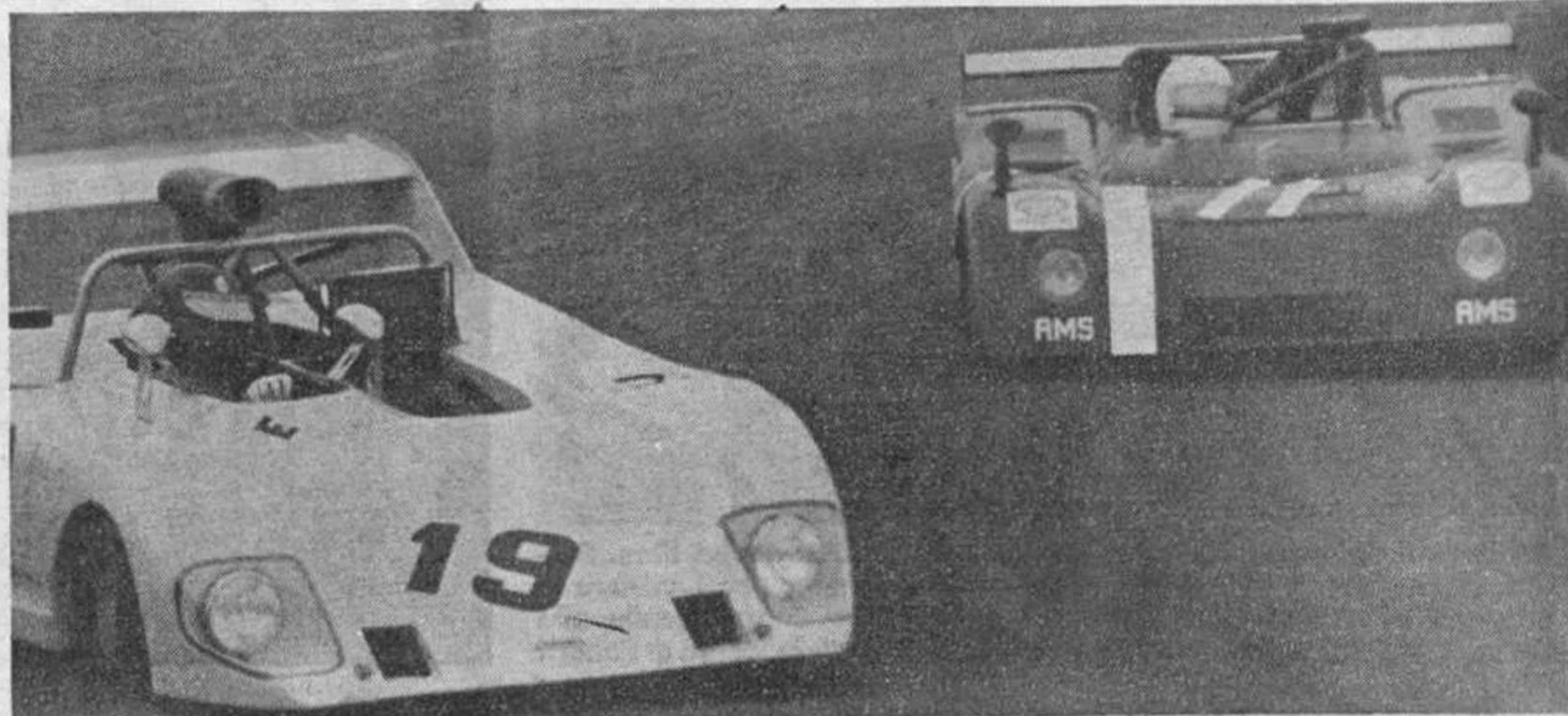
mag.

APPUNTI TECNICI

Finalmente sorridente PEDERZANI col suo 2000



Si abbassa la bandiera di Paolo Moruzzi davanti alla Gulf-Mirage di Bell, al termine dei 30 giri della finale. Sotto, sul podio, Casoni, Bell e Stommelen. Al collo, i volanti d'oro messi in pallo da Autosprint



Le 2 litri più osservate: la Lola di Gagliardi, con il neonato ma già temibile 8 cilindri Ferraris, e la AMS di Mohr, il cui motore Tecno 8 boxer ha finalmente ridato il sorriso a Luciano Pederzani

che a Imola, cuore della passione emiliana del motore; Imola che ha voluto onorare la memoria del figlio di Enzo Ferrari, sia stata ignorata. Solo se ci fosse stato Merzario, col « muletto » magari, alla 500 AUTOSPRINT, avrebbe fatto impazzire di gioia noi tutti anonimi spettatori. Ecco perché ho parlato di ingratitudine, seppure con amarezza. Enzo Ferrari mostra di non aver mai conosciuto lo spirito decoubertiniano. Al Santerno ci siamo andati lo stesso, anche senza Ferrari, che mostra di non saper perdere da sportivo.

Si firma un tifoso pieno di amarezza!

GUIDI AUGUSTO - FORLÌ

C'è da aggiungere qualcosa? Non ci sembra. Gli appassionati hanno risposto d'altronde affollando come sempre l'autodromo di IMOLA, smentendo così il mito che il pubblico lo chiama solo la FERRARI. Ormai FERRARI è anche contro se stesso, oltre che contro lo sport e gli sportivi (non solo emiliani). E forse è arrivato ad ottenere, con questa sua assurda « politica » quello che nemmeno le sconfitte a ripetizione degli ultimi anni avevano potuto

IMOLA - Due mesi e più di assenza dalle gare non sono passati invano per l'Alfa Romeo 33tt12. Per lo meno, il confronto con le Gulf-Mirage, negativo nell'ultima occasione, cioè alla 1000 Km d'Austria, è stato largamente positivo ad Imola. A Zeltweg, noie continue ed imprevedibili avevano mortificato le possibilità della vettura milanese, impedendo fra l'altro adeguate prove comparative fra le due soluzioni di carenatura, con il « cupolone » o senza.

In questo frattempo, evidentemente, il « quiz » aerodinamico si è risolto, se in questa occasione l'Alfa si è ripresentata con la sua caratteristica carenatura. Unica modifica, due piccole « orecchie » ai lati della cupola destinate all'alimentazione delle due bancate del boxer, mentre le due prese d'aria circolari alle spalle del pilota servono unicamente ai freni posteriori, centrali. La vettura ha il nuovo telaio con passo allungato, mediante una più consistente flangia fra motore e cambio. Per quanto riguarda i pneumatici, nella seconda giornata di prove sono stati fatti molti esperimenti: mediamente, la soluzione migliore è stata ottenuta con pneumatici posteriori 14.0-26/13, e con pneumatici anteriori ultrabassi e senza sigla. Il tutto Goodyear, naturalmente.

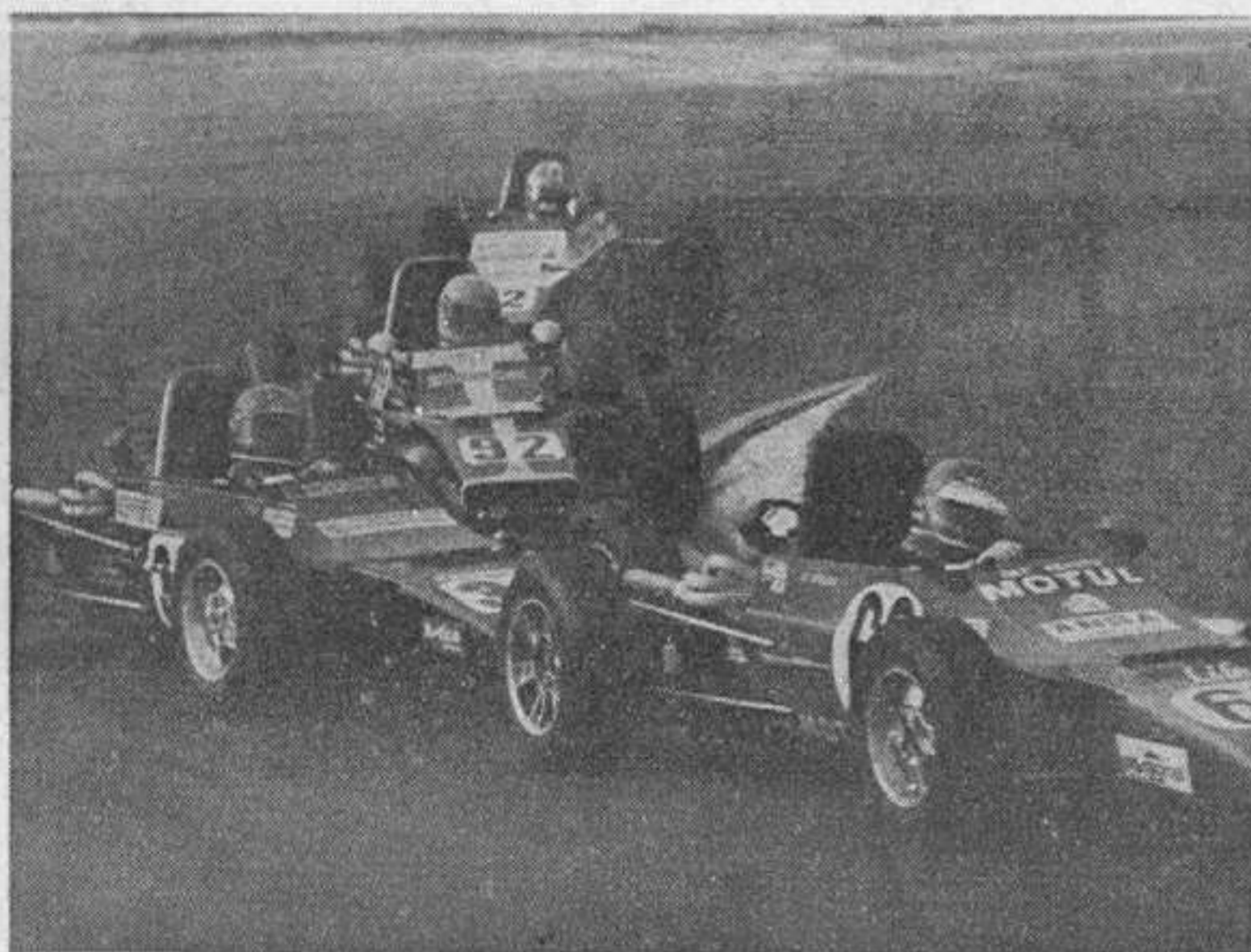
Quanto alle Gulf-Mirage, due M-6 portate ad Imola erano vetture nuove. La modifica più importante ha interessato la carrozzeria, completamente ricostruita e risultata più leggera di 30 chili circa. Aerodinamicamente è la stessa, solo l'alettone è stato leggermente arretrato. Il venerdì, i meccanici sono stati molto occupati a ritoccare queste nuove carrozzerie, che soprattutto in corrispondenza dei passaggi ruota posteriori sono state più volte rifilate, poiché strisciavano. Fra una giornata e l'altra, le Gulf-Mirage sono state anche alzate, poiché il muso toccava vistosamente nelle frenate violente. Sempre per contenere il peso, le

due Mirage sono state private di uno dei due radiatori olio, il che ha creato problemi al motore. Per quanto riguarda i pneumatici, sono stati usati Firestone da 15" posteriori (14.5-26) e da 13" anteriori (9.5-20.0). Ricordiamo che la Gulf-Mirage è forse l'unica Sport (due litri comprese...) ad usare i freni posteriori esterni.

Molte novità a livello 2 litri. A parte la Lola T 292 con motore Ferraris 8 cilindri a V, di cui leggete a parte, che era una novità assoluta, segnaliamo l'interesse ormai dichiarato da parte della Tecno per il settore 2 litri, e per lo sviluppo dei motori in generale, ora che Pederzani ha definitivamente chiuso con la Formula 1. I responsabili della Tecno (Luciano Pederzani, l'ing. Bocchi e Magdalo Volta) erano ad Imola a « curare » l'unico loro 8 cilindri presente, quello da tempo usato dalla AMS di Mohr. La sua potenza è di 296 CV, mentre pare che i motori attualmente in costruzione abbiano mediamente 305 CV.

Avrebbe dovuto essere presente anche un altro motore Tecno, montato su un telaio Chevron appositamente adattato in Inghilterra da Bennet, per il quale l'importatore italiano, Tondelli, aveva contattato Gethin. La macchina è praticamente pronta, a parte alcuni problemi con il motorino d'avviamento facilmente ovviabili, e la vedremo presto in pista, anche per verificare il comportamento della macchina con il motore portante.

Quello che è certo è che ora il settore « Sport » interessa molto alla Tecno, e non! è improbabile che nei progetti della Casa bolognese ci sia anche una tre litri per il Mondiale Marche: i motori non mancano (arriva fra non molto anche il 3 litri 8 cilindri), i telai adatti (Lola) neppure.



I « magnifici quattro » della finale di Formula Italia a stretto contatto alla Tosa: nell'ordine, Truffo, Martini, Bossoni e il giovane Leoni

COPPA CASA VINICOLA EMILIANI - Gara di Formula Italia - Imola 15-16 settembre 1973.

LE CLASSIFICHE

1. Batteria
1. Alberto Leoni 12'13"00, media 150,934;
2. Farneti 12'13"01; 3. Regosa 12'13"7;
4. Ricci 12'14"2; 5. Bergami 12'21"6; 6. Buttani 12'25"5; 7. Sottanelli 12'27"8;
8. Tonussi 12'30"4; 9. Magnani 12'38"9;
10. Riva 12'50"3; 11. Viola rit.

Giro più veloce: il 4. di Leoni in 1'59"00 media 154,959 kmh.

2. Batteria

1. Giancarlo Martini 12'07"2 media 152,138; 2. Truffo 12'08"5; 3. Bossoni 12'08"7; 4. Peruzzi 12'09"1; 5. Piccolomini 12'11"7; 6. Lombardi 12'26"4; 7. Fiorini 12'32"3; 8. Ponzone 12'39"6; 9. Di Benedetto 12'44"0; 10. Serena 13'14"06; 11. Geminiani 13'35"7.

Giro più veloce: il 6. di Peruzzi in 1'59" e 3 media 154,561 kmh.

Finale

1. Giancarlo Martini 20'06"6 media 152,819; 2. Bossoni 20'07"1; 3. Leoni 20'07"3; 4. Truffo 20'07"7; 5. Peruzzi 20'08"2; 6. Piccolomini 20'08"8; 7. Lombardi 20'09"9; 8. Farneti 20'19"5; 9. Sottanelli 20'22"4; 10. Bergami 20'22"8; 11. Regosa 20'29"6; 12. Muttani 20'33"8; 13. Magnani 20'43"5; 14. Serena 21'02"8; 15. Riva 21'12"6; 16. Geminiani 21'26"1; 17. Di Benedetto 21'50"0; 18. Tonussi a 4 giri 19. Viola a 5 giri.

Giro più veloce: il 5. di Regosa in 1'58"4 media 155,736 kmh.

La situazione nel TROFEO CSAI DI F. ITALIA (dopo 18 prove)

Martini p. 54, Truffo 51, Ghinzani 36, Bossoni 28, Regosa 25, Brancatelli 20, Gunnella e Leoni 18, Farneti 16, Ruggeri 11, Cesarini 9, Tagliaferri 8, Zorzi 7, « Eddy » 6, Peruzzi 5, Grimaldi, Cavina, Tonussi e Piccolomini 3, Serena, Sanguolo e Fabiani 2, Buratti, Bacci, Castiglioni, Ricci, Sottanelli, Buttani e Ponzone 1.

F. ITALIA sempre più polemica

MARTINI a fil di riamo (ma occhio a LEONI)

IMOLA - Giancarlo Martini profeta in patria! E' ormai la terza gara che si disputa sul tracciato imolese e sembra che il ragazzo di Lavezzola senta aria di casa: davanti al suo pubblico anche questa volta non ha perso l'occasione di portare a otto le vittorie in questo 2. Trofeo di F. Italia, durante il quale ha dimostrato già quale sia il suo valore. E successo pieno anche per la splendida organizzazione del Team del Passatore condotto con maestria da Giancarlo Minardi: sono infatti da lui preparate e seguite le prime tre macchine arrivate, quelle di Martini, Bossoni e Leoni, quest'ultimo ancora alla ribalta dopo la prestigiosa vittoria di Monza.

Sentiremo parlare molto presto di questo diciannovenne di Argenta, che da quando ha cominciato a correre (esattamente dal luglio di quest'anno) continua a fornire una serie di risultati veramente positivi. Anche questa volta si è messo chiaramente in luce, soffiando la batteria a Farneti in volata e conducendo una sicura gara alle spalle dei colleghi Bossoni e Martini. Anche di Bossoni dovremo parlare, di questo ragazzo serio e modesto che in finale è riuscito a sopravvivere tutti per un giro e ha concluso la bella galoppata alle spalle di Martini. Quarto a Imola Duilio Truffo, che pure per tanti giri aveva condotto in finale: ma il giovane ragazzo torinese si è trovato in questa gara a dover combattere per tutti i 10 giri contro tre avversari (tra l'altro dello stesso team) che gli hanno reso la vita veramente dura, relegandolo al quarto posto al termine di un'ultimo giro veramente spettacolare.

Le batterie si erano disputate nella giornata di sabato: la prima aveva visto subito delinearsi la lotta tra Farneti e Regosa, che transitavano nell'ordine e si scambiavano le posizioni: dopo



Eloquente l'espressione di Truffo a fine gara. Il torinese ha fatto riamo (respinto) per scorrettezze

due giri: alle loro spalle Ricci dava battaglia al giovane Leoni, che al termine del quarto passaggio riusciva a spuntarla. E attaccava decisamente il capofila nel corso dell'ultimo giro, disputando appunto con Farneti una volata che lo vedeva primo di 1 centesimo di secondo.

Nella seconda batteria dominio incontrastato di Martini, che partiva nettamente più veloce e riusciva a mantenere la prima posizione per tutta la gara: alle sue spalle lotta serrata fra Bossoni e Truffo, mentre Cavina era fuori gara per una toccata alla Rivazza e Brancatelli giungeva ai box con il motore rotto. Al termine del penultimo passaggio Bossoni conservava la seconda posizione: ma sotto la bandiera a scacchi era la rossa vettura di Truffo a giungere alle spalle del vincitore precedendo Bossoni di due decimi di secondo.

Ventidue piloti in gara per la finale, con Martini e Truffo in prima fila: ancora una volta è Martini a prendere il comando, mentre alle sue spalle si accende subito la lotta tra Truffo, Bossoni e Leoni. I quattro a dire il vero compiranno quasi tutti i 10 giri in programma in « formazione compatta » cercando di utilizzare nel miglior modo le scie. Per 4 giri rimarrà Martini al comando: poi al quinto sarà Bossoni, al sesto e al settimo Truffo. Nel corso di questo giro, alla staccata della Tosa Martini si riprende la sua posizione di leader e sembra avvantaggiarsi di qualche metro: nella stessa staccata al giro seguente ne approfittano anche Bossoni e Leoni, che mantengono queste posizioni fino alla fine. Al termine della gara solito riamo: Truffo si lamenta della condotta di guida di Martini, ma i commissari sportivi non ravvedono tale scorrettezza e ancora una volta tutto si risolve in una bolla di sapone.



SPORT 1300 troppo «intima»

IMOLA - Stefano Buonapace, con la sua Chevron-Armoroli 1300, ormai con il suo titolo di campione italiano gruppo 3 in tasca, ha dominato a suo piacimento la Coppa Estintori CEA, impoverita dall'assenza di molti potenziali protagonisti e dalla rottura di alcuni altri, tra cui Francischi.

I quindici giri di gara si sono ridotti così ad un monologo di Buonapace, che dopo aver staccato gli altri di 15" al giro, si è permesso anche il lusso di un testa-coda, su una macchia d'olio alla Tosa, e nonostante ciò ha doppiato comodamente gli altri due piloti rimasti in gara, cioè Tesini, con la Dallara 1300, e Sarti, che ha vinto — ovviamente — la classe 1000. Questa sarebbe stata facile appannaggio di « Lucien », se questi non avesse rotto il motore, davanti al traguardo, al 13. passaggio. Fermi pure Sebastiani e « Rahan », che era giunto a ridotto di « Lucien » prima di fermarsi a sua volta.

Una gara sprecata, insomma, delle tante che ormai vengono organizzate

per le Sport più piccole, il cui «boom» di inizio d'anno si va tristemente ridimensionando, visto che certe premesse non si concretano (vedi gli attesi 4 valvole Dallara su basamento Fiat, e AMS e Cevenini su basamento Ford BDA) e visto che certi protagonisti, come Gagliardi ed il 1000 Ferraris-Daren, sono passati ad altri impegni.

COPPA ESTINTORI CEA - Gara nazionale Sport 1. divisione - Imola, 16 settembre 1973.

LE CLASSIFICHE

Classe 1300: 1. Stefano Buonapace (Chevron B 23), 16 giri in 31'46"6, media 154,739 kmh; 2. Tesini (Dallara) a 1 giro.

Giro più veloce: il 7. di Buonapace in 1'55"3, media 159,923 kmh.

Classe 1000: 1. Silvano Sarti (AMS) 15 giri in 33'37"6, media 137,087 kmh; 2. « Lucien » (AMS) a 3 giri; 3. « Rehan » (AMS) a 7 giri; 4. Sebastiani a 8 giri.

Giro più veloce: l'8. di « Rehan » in 2'06"6, media 145,649 kmh.

IL TROFEO DESERTI

per le TURISMO

6 corse tra olio e piroette

A sinistra, partono le 6 Sport prima divisione: all'arrivo saranno solo 3. A destra, a Luigi Colzani il Trofeo Bruno Deserti

IMOLA - Abbinato al classico appuntamento d'autunno al «Dino Ferrari» di Imola l'ormai tradizionale Trofeo Bruno Deserti, per le vetture turismo gr. 2, si è concluso nella giornata precedente la gara «clou» ed è servito come al solito a fare da piatto forte per la giornata del sabato. Presenti un notevole numero di concorrenti (il bel tracciato di Imola fa sempre gola a tutti) si sono svolte quindi un totale di sei gare: probabilmente se ne sarebbero potute fare solo 5 dal momento che la 1300, che negli scorsi anni era una delle classi più numerose, quest'anno vede una grande penuria di concorrenti, e si poteva magari vedere di raggruppare questa classe con altre. Per fortuna la gara è risultata lo stesso veramente emozionante, anche se i protagonisti erano rimasti solo in tre. Il Trofeo è andato come era da prevedersi a un'Escort 2000, quella di Luigi Colzani, veramente imprevedibile ancora una volta al volante di una vettura sotto tutti gli aspetti perfetti: ma cerchiamo di vedere meglio cosa è successo gara per gara.

Classe 500 - Solo 16 partenti al via (forse ce ne aspettavamo di più)



con le due macchine di Nucci e Lavazza, preparate dal secondo, rispettivamente in prima e seconda fila: al via è infatti Nucci che prende rapidamente il comando, seguito da Squarise (Angelino), Lavazza, Ciardi (Bacci) e via via gli altri. In due giri i primi quattro si avvantaggiano leggermente mentre Drovandi (Adolfo) risalito molto bene lotta per la quinta posizione con Mensi (Bacci). Nel corso del quarto giro, che i tre capofila Nucci, Squarise e Lavazza compiono tutti tre nello stesso tempo record di 2'39", Ciardi rompe il motore disseminando olio nella discesa prima della Rivazza: Drovandi se ne avvede ed è pronto a spostarsi, mentre Mensi compagno di squadra dello stesso Ciardi, ci entra in pieno innescando un lungo testa-coda che lo metterà fuori gara. Intanto Lavazza ha passato Squarise e mantiene per un paio di giri la seconda posizione: Drovandi si ferma quasi davanti ai box per la rottura di una asta delle punterie mentre la quarta posizione è ora ad appannaggio di Gasparini (Balzanella). La gara sembra ormai risolversi: Nucci appare sicuro e imprevedibile mentre Lavazza proprio nel corso de-

gli ultimi km rompe la seconda e si fa riprendere da Squarise lasciandogli un secondo posto che forse gli sarebbe stato molto utile per il campionato.

Classi 600-700 - E' stata questa gara certamente una delle più interessanti: partivano in prima e seconda fila le due macchine di Vaccari, la 700 di « York » e la 600 che solitamente usa « Piero » tornata nella mani di Santucci. Di fianco a loro le due 700 di Mazzeschi (Garavello) e Gatta (Adolfo). Al via è Gabriele Gatta, che disponeva di una prima meno « pesante » gli altri a prendere il volo, seguito da Gattafoni, su una vettura autoperparata, poi Fasolino (Cevenini) e Santucci, primo della classe 600. Nonostante disponesse di una vettura di cilindrata inferiore Santucci prendeva decisamente il comando, anche se per un solo passaggio, dopo del quale doveva fermarsi col motore fuori uso: era ancora Gatta al comando, seguito da Fasolino, « York »

Leopoldo Canetoli

CONTINUA A PAGINA 32

Sonora lezione di BRAMBILLA jr. sul «guidato» circuito francese (e stavolta non è servita al neo campione d'Europa la miglior March)

Bis VITTORIO!

(e JARIER tremava di rabbia)

ALBI - Rabbia, ecco cosa si può provare dopo la più bella vittoria dell'anno in Formula due, conquistata da un Vittorio Brambilla più alto di tutti di un buon metro. Rabbia nell'accorgersi che i giornalisti internazionali gli si fanno attorno e vogliono sapere di lui, che gli stessi francesi tanto magnificenti delle loro imprese e dei loro piloti lo lodano senza misura, che, in sostanza, è un pilota che gli altri ci invidiano!

E di fronte a tutto questo noi, in Italia, cosa facciamo per lui? Chi gli ha offerto fino ad oggi una guida adeguata per il 74? Chi, tra coloro che portano la giacca blu, ha vantato che questo pilota ha la licenza dei nostri colori? Perché nei programmi dei nostri costruttori non si è mai sentito il nome di Vittorio? Forse non lo si è preso in considerazione perché corre da privato tra i nostri professionisti, integrando di sua tasca i soldi che gli dà la meritoria Beta e si reputa che non sia all'altezza degli stranieri che vengono invitati a promettenti abbozzamenti ad ogni piè sospinto? Questo fa rabbia.

Jarier, bravissimo anche oggi, e questo è fuor di dubbio, tremava per il dispetto di essere stato battuto. Aveva ragione perché la sua corsa era stata bellissima, come bellissima è stata quella di Beltoise giunto terzo. Ma Vittorio Brambilla era andato più forte di

loro, dal primo all'ultimo giro, mettendo cinque secondi dietro le sue spalle prima di rilassarsi e di condurre con sicurezza durante tutti i giri di questa lunga, unica corsa che ha avuto veramente la fisionomia di un Grand Prix.

«Sono stato sempre tranquillo, la macchina è andata bene e per fortuna anche la frizione non si è danneggiata malgrado ci abbiano fatto stare un mucchio di tempo fermi prima di abbassare la bandiera. Sono contento anche perché era caldo, la gara è stata molto lunga, ma alla fine andavo bene come all'inizio e forse anche di più. Anche le gomme sono andate bene e non ho avuto problemi».

Questo delle gomme è un discorso che va sottolineato, perché Vittorio, sempre modesto ed incapace di chiedere spontaneamente qualche cosa agli altri, si è trovato una assistenza spontanea da parte della Firestone che lo ha fortemente aiutato. Dopo tante gare corse con le gomme comprate, questa volta la Firestone gli ha messo a disposizione diversi tipi di coperture tra i quali ha trovato le più adatte:

«Sono impressionato» diceva l'ingegner Mosnier della Firestone «di come Vittorio sia competente nel dare i giudizi sulle gomme, ha sempre fatto le osservazioni che ci aspettavamo per ogni tipo provato ed ha saputo scegliere le più adatte». Con la spinta delle

Firestone speciali Vittorio si è così trovato a livello dei suoi avversari che corrono con contratto ed il risultato si è visto.

«Brambilla aveva le gomme migliori oggi» diceva poi Jarier. «La Goodyear questa volta non era a posto».

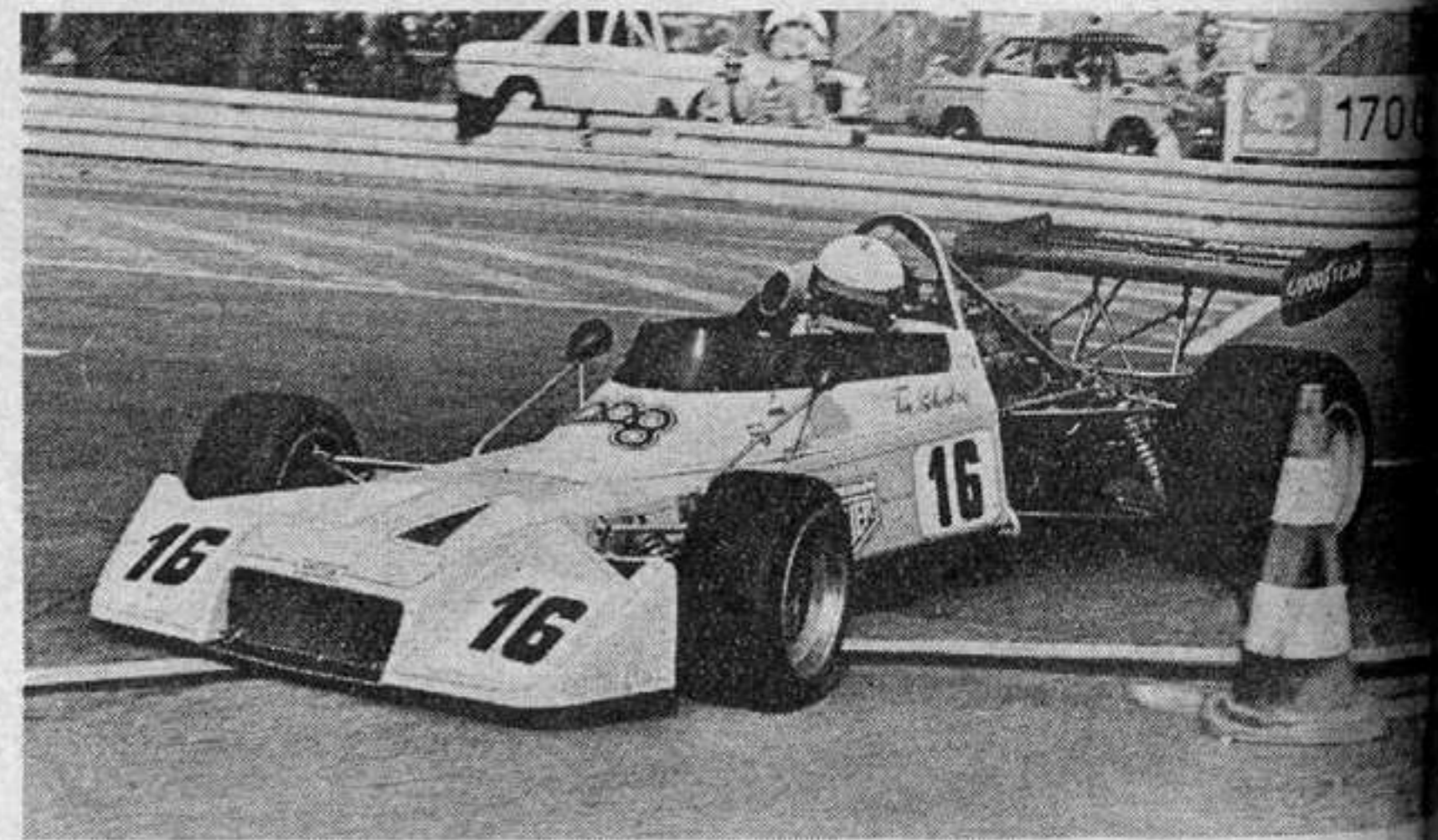
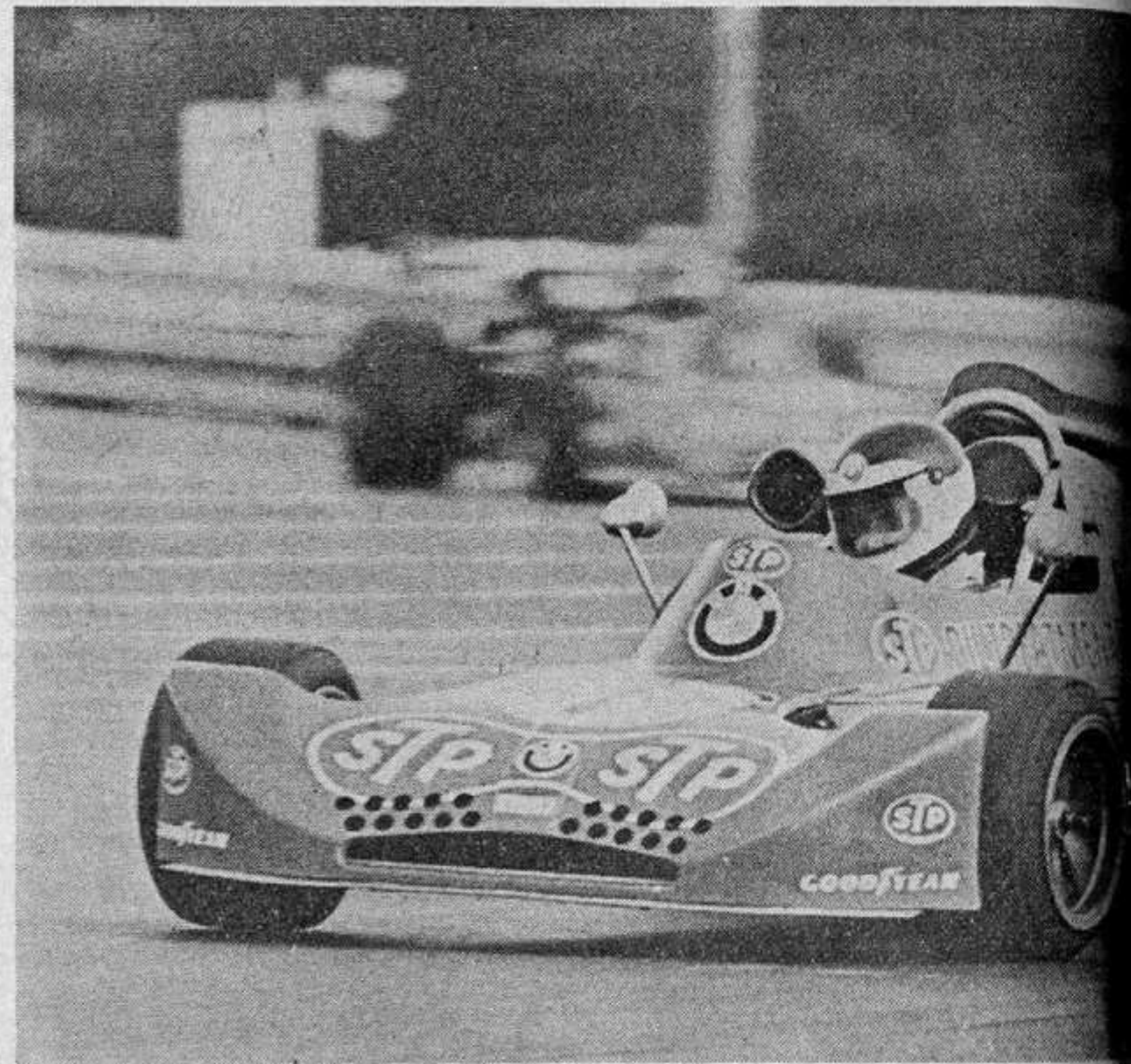
Dei vantaggi delle Firestone si è visto anche dalla corsa di Coulon che nelle fasi iniziali è riuscito a tenere la sua March-BMW davanti alle due ufficiali di Jarier e Beltoise. Coulon non è una scoperta di oggi ma bisogna dire che la sua azione non gli ha mai permesso di essere a portata di Vittorio Brambilla, quanto piuttosto di tenersi davanti alle due macchine casa. Le speranze del francese sono svanite quando la terza marcia ha cominciato ad uscire ed è stato costretto a dare strada a Jarier e Beltoise.

Sullo slancio i due campioni francesi si sono messi ventre a terra per cercare di rosicchiare secondi a Vittorio. Il risultato però non c'è stato, ed i cinque secondi di vantaggio dell'italiano sono rimasti.

Visto che abbiamo parlato di March-BMW fino ad ora, è evidente che le macchine coi motori Ford sono state ancora una volta battute senza appello. Jabouille, Mass e Schenken si sono difesi a denti stretti ma hanno potuto solo evitare,

unici tra i ventidue partiti, di essere doppiati. Degli altri, chi ha saputo mettersi in evidenza sono stati i due nuovi acquisti: il giapponese Kurosawa e lo svedese Roos. Kurosawa, con le sue gomme Bridgestone e la sua poca esperienza, è stato nella bagarre dei piloti di testa fino a metà gara riuscendo a tenersi per lungo tempo nono. Poi si è preso una confidenza ed ha danneggiato il musetto ma la sua corsa è stata veramente notevole. Stesso discorso per Roos, campione europeo di Formula Vee nel '71 e leader del Campionato di Super Vee quest'anno, che ha lottato a lungo con Gethin riuscendo a sopravanzarlo e portando ad un ottimo ottavo posto la sua GRD.

Bene, è tutto. Non vale neppure la pena di dire che Peterson ha avuto tanti guai da non riuscire praticamente a prendere il via o che le Motul-Rondel sono risultate inguidabili come spesso accade anche se a volte vincono. Vale invece la pena di dire ancora una volta che Vittorio Brambilla è un pilota di grande valore e non può aspettare un altro anno per arrivare alle prove del Mondiale. La Beta probabilmente è disposta ad aiutarlo... la Firestone anche... c'è qualcuno in Italia disposto a fare un passo avanti ed a dargli una mano?



Tim Schenken disponeva, ad Albi, della Motul-Rondel M1 con motore Ford-Cosworth BDG. Ad Albi, le Goodyear non erano ideali

Non lo frena nemmeno BELTOISE

ALBI - La decisione di disputare il Gran Premio in una unica gara e non con le solite e poco comprensibili due manche tradizionali, dà all'atmosfera pre-gara un'aria più importante. La distanza è lunga, fa caldo, la pista è veloce e difficile, tutti gli ingredienti per aver una bella lotta tra il qualificatissimo gruppo di presenti ed un vincitore meritevole. Peccato che lo starter faccia uno sbaglio lasciando i piloti con una prima innestata ed il motore su di giri per un tempo interminabile. Lo scherzetto costa la guarnizione della testa ai motori di Wilson Fittipaldi, McInerney e Leclère. Che quando si ritirano, poco dopo, non risparmiano commenti taglienti.

Finalmente questa benedetta bandiera si abbassa e Vittorio resiste molto bene e con grinta al tentativo di stringerlo fatto da Beltoise che si trova all'esterno. L'italiano è subito in testa e finisce il primo giro con un vantaggio già sensibile sul gruppo degli inseguitori che è condotto da Coulon. Il francese, con la March-BMW-Antar e gomme Firestone, è riuscito a sorprendere Jarier mentre Beltoise è quinto dietro anche a Watson, che è riuscito ad inflare la sua Chevron-Ford nel gruppo delle March.

Pescarolo e Mass guidano lo stuolo degli altri di cui è entrato a fare parte anche Wolleck per l'esitazione in partenza di Peterson la cui acqua bolliva già dai giri di riscaldamento, (miracoli della coerenza).

Subito si ha la sensazione che Vittorio tenga la situazione strettamente in pugno: entra forte e sicuro nel difficile curvone dopo i box ed il suo vantaggio, seppure sempre minimo, comincia ad essere consistente. Jarier non riesce a fare molto per pas-

sare Coulon, mentre Beltoise impiega cinque giri ad avere la meglio sul bravo Watson. Tra Mass e Pescarolo si è inserita la Elf di Jabouille, mentre quella gemella di Leclère fuma paurosamente e ben presto si ferma. Schenken, nono, precede a fatica il giapponese Kurosawa che stupisce tutti dato che in prova il suo tempo non era stato così brillante.

Col passare dei giri le corse diventano due: quella delle quattro March BMW di testa e quella dei fordisti che continuano ad essere comandati da Watson. Il posto dell'irlandese viene però preso poco dopo da Jabouille perché la Chevron deve fermarsi a causa del distacco di un tubo della benzina e riparte con un giro di ritardo. In testa la gara della BMW è sempre incerta: Vittorio e Coulon traggono tutti i benefici dalle Firestone ma Jarier e Beltoise non danno tregua.

Con trenta secondi di ritardo Jabouille è quinto davanti a Mass che si trova un po' a disagio per la strana decisione presa di montare pneumatici diversi sulle due ruote di sinistra rispetto a quelle di destra. Così la macchina è sovrasterzante con l'impossibilità di un attacco a fondo a Jabouille. Pescarolo, il migliore dei piloti Motul col suo motore Schnitzer BMW («Va bene, ma come un buon Ford, non come un BMW casa») è alle prese con grossi problemi di tenuta di strada.

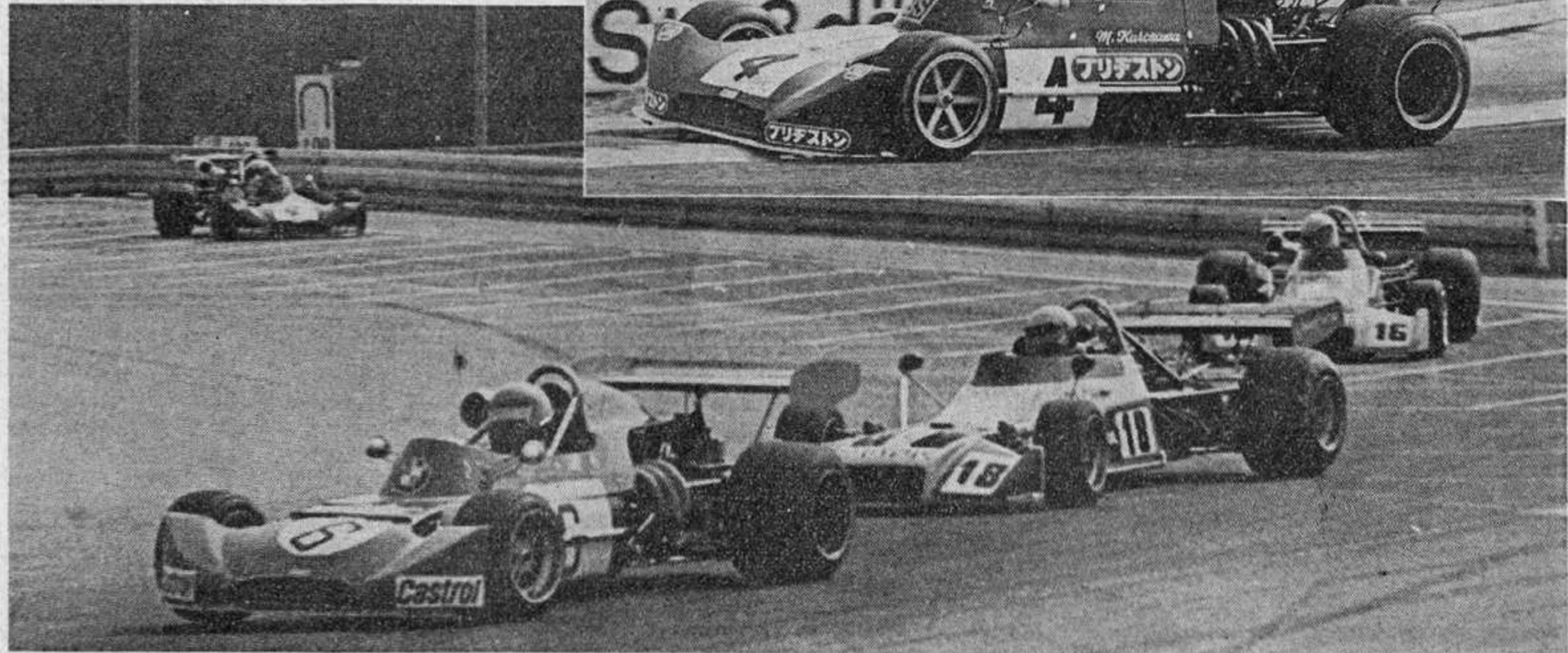
In questa fase centrale di gara, con Vittorio avanti sei secondi rispetto alle altre tre March, le cose più interessanti vengono proprio dal gruppo centrale in cui Kurosawa continua ad avvicinarsi a Pescarolo lasciando sempre più lontani i pur bravi Ross e Gethin.

Vittorio intanto continua come un rullo compressore: la sua marcia è perfetta e dà sicurezza a vederla. A metà gara sono solo in undici a pieni giri e solo un colpo imprevisto potrebbe modificare le cose. Tutto invece fortunatamente procede regolarmente. Fa un giretto fuori pista il giapponese invece, e danneggia il mu-

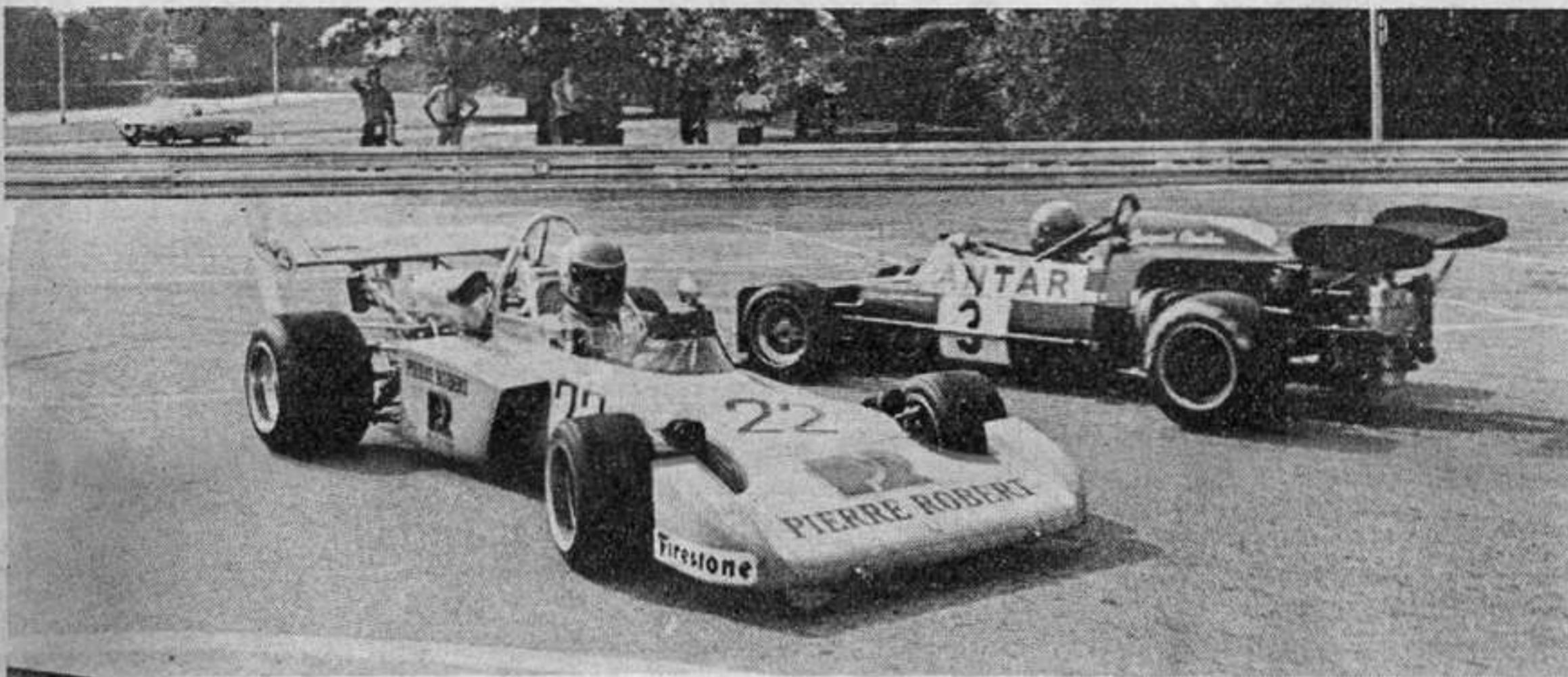
Così (in 22) al via

Beltoise (March-BMW) 1'08"5	V. Brambilla (March-BMW) 1'08"3
Jarier (March-BMW) 1'09"0	Coulon (March-BMW) 1'08"7
Watson (Chevron-Hart) 1'09"1	Mass (Surtees-Hart) 1'09"0
Jabouille (Elf-Hart) 1'09"3	Pescarolo (Motul-Schnitz.) 1'09"1
Jaussaud (Motul-R.S.) 1'09"8	Schenken (Motul-BDG) 1'09"4
Kazato (GRD-Schnitz.) 1'10"2	Gethin (Chevron-Hart) 1'09"9
Price (Motul-Schnitz.) 1'10"2	Salomon (March-BMW) 1'10"2
Leclère (Elf-Hart) 1'10"5	Kurosawa (March-BMW) 1'10"4
Peterson (Texaco-Nova) 1'10"6	Roos (GRD-Hart) 1'10"6
McInerney (GRD-BDG) 1'10"9	Gubelmann (March-BMW) 1'10"8
Dolhem (Surtees-Hart) 1'11"1	W. Fittipaldi (Brabham-Wood) 1'11"0

A sinistra, il Campione d'Europa Jarier non ha nascosto la sua rabbia per aver perso, davanti al suo pubblico, la gara di Albi. A destra, l'ottimo giapponese Kurosawa, nono alla fine, con una March-BMW che montava le gomme Bridgestone



La March-BMW di Gubelmann davanti alle Motul-Rondel di Wollek e Schenken. Dopo la bella gara al Norisring, le Motul hanno deluso



Un momento di « traffico » difficoltoso, nel corso della lunghissima gara francese, corsa in un'unica manche: vediamo la GRD di Gubelmann in testa-coda, mentre passa la March-BMW del bravo Coulon

Dal NORISRING grido d'allarme per i mini-G. P.

so lasciandosi poi passare da Ross e Gethin che continuano a duellare cambiandosi sovente di posto.

Lo scossone più importante viene verso i tre-quarti della lunga corsa quando Coulon è superato dalle due STP-March scivolando al quarto posto. E' Beltoise a passare secondo in questo momento ma ben presto Jarier riporta la situazione a suo favore scavalcando il compagno mentre il povero Coulon finisce quarto deluso, senza poter utilizzare la terza marcia.

Le ultime battute danno un po' di speranza al pubblico francese che se ne sta immusonito fino dall'inizio perché Jarier e Beltoise si danno da fare per cercare di rosicchiare un po' del vantaggio accumulato da Brambilla. Tutto inutile però: Vittorio vince precedendo i due rivali.

31. GRAND PRIX AUTOMOBIL D'ALBI - gara internazionale di velocità valida per il campionato d'Europa piloti di F. 2 - Albi, 16 settembre 1973

1. Vittorio Brambilla (March BMW 732) 56 giri pari a 203,616 km in 1.04'59"2, media 187,999 kmh; 2. Jarier (March BMW 732) 1.05'02"6; 3. Beltoise (March BMW 732) 1.05'03"6; 4. Coulon (March BMW 732) 1.05'29"6; 5. Jabouille (Elf 2) 1.05'48"6; 6. Mass (Surtees TS15) 1.05'49"8; 7. Schenken (Motul M1) 1.05'56"6; 8. Roos (GRD 273) a 1 giro; 9. Kurosawa (March BMW 732) a 1 giro; 10. Watson (Chevron B25) a 2 giri; 11. Jausaud (Motul M1) a 2 giri; 12. Wingfield (Brabham BT40) a 3 giri; 13. Dolhem (Surtees TS15) a 4 giri; 14. Gethin (Chevron B25) a 6 giri; 15. Price (Motul) a 6 giri.

Giro più veloce: Beltoise, 1'08"9, media 189,988 kmh.

CLASSIFICA CAMPIONATO (dopo 16 prove)
Jarier punti 78; Mass 41; Depailler e V. Brambilla 38; Wollek e Coulon 23; Beuttler 15; Bell 13; Williamson e Price 11; Vandervell 10; Morgan 8; Gubelmann 7; McConnel, Gethin, W. Fittipaldi, Nilsson e Jausaud 6; Gunnarsson 5; Birrell, Watson, Palm, Kazato e Beltoise 4; Dahlquist, Lepp 3; Scott, Binder, Moser e Jabouille 2; Lunger, Serbin e Rieder 1.

Le prove favorevoli alle Firestone

ALBI - « Ha dato un secondo a tutti » diceva venerdì sera Jean Mosnier, il nuovo ingegnere della Firestone che si è preso molto a cuore il nostro Vittorio Brambilla. In effetti Vittorio era andato molto forte subito, su di un circuito mai visto prima, lasciandosi alle spalle il più qualificato gruppo di piloti che si fosse mai visto in F. 2 quest'anno. Ma era solo venerdì e tutti pensavano che sabato le cose avrebbero potuto cambiare. Invece Vittorio è stato il più veloce anche nell'ultima sessione ed a nulla è valso lo sforzo di Beltoise di ugagliarlo e tutto l'impegno degli altri, Jarier in testa, ben consapevole che su di un circuito tanto stretto la posizione di partenza è fondamentale.

Considerando che il motore del nostro pilota è stato revisionato da lui stesso e che si è permesso di essere il migliore nei due giorni di prova davanti ai piloti di ben sette squadre ufficiali, non c'è che da essere soddisfatti. Malgrado la stagione al termine ed il campionato ormai concluso, le squadre « che contano » sono venute tutte ad Albi con la March in testa per riscattare la cattiva figura fatta al Norisring. Jarier, Beltoise ed il giapponese Kurosawa che con le sue gomme Bridgestone (molto simili alle Firestone come costruzione ma di mescola più dura) non se la cava neppure male. In tutto le March-BMW arrivate fino alla ridente cittadina del sud ovest francese sono sette con quelle di Coulon, Gubelmann, Salomon e naturalmente Vittorio.

Altro motore BMW in circolazione è lo Schnitzer che ora, oltre che sulla GRD di Kazato, è anche montato da Pescarolo sulla Motul Rondel. Con il circuito d'olio modificato per evitare il surriscaldamento di domenica scorsa, Pescarolo è stato il migliore delle

cinque Motul lasciando alle spalle Schenken, Jausaud, Price e Wollek che disponevano del solito Ford.

Con Depailler fermato dalla frattura alla gamba sinistra per una caduta con la moto da cross (è una cosa abbastanza seria, in due punti, ginocchio compreso, che gli costerà tre mesi almeno) la Elf ha affiancato a Jabouille il pilota della F. 3, Michel Leclere. Un pilota francese anche sulla Surtees-Fina: insieme a Mass, ormai certo in formula uno con « Big John » il prossimo anno, si è visto di nuovo anche Dolhem.

Team pieno anche per la Chevron con due B25 casa, una per il transfuga di Imola Peter Gethin, e l'altra per il sempre bravo Watson, e per la Texaco, con le due Lotus ancora una volta affidate alle esperte mani di Peterson ed a Morgan, sostituito di Fittipaldi ora che il brasiliano ha nuovamente il suo piede ingessato (pare che non sia una ingessatura politica per non correre sulle poco competitive F. 2, ma una necessità data che alla fine del G.P. d'Italia il piede era nuovamente molto gonfio). Presente invece Wilson con la Brabham casa a livelli infimi di competitività per mancanza di motore adeguato, le GRD di McInerney, Roos (campione della Formula Super Vee) e la Surtees di Moser.

26 macchine e 22 posti di partenza per un vero e proprio Gran Prix di Albi, su una distanza di ben 203 km e 56 giri in una sola tirata. Così, mentre Vittorio dominava le prove, c'era molta agitazione per non rimanerci esclusi, cosa poi capitata a Morgan con la Texaco veramente troppo debole, a Wollek, Wingfield e Moser.

Agitazione anche nelle prime file naturalmente, e se Beltoise ha girato forte e si è avvicinato all'italiano, Jarier ha sofferto le pene dell'inferno con la sua macchina che per via dei trattamenti speciali riservatela ha finito con l'essere sempre uno scalino al di sotto. All'origine del gual c'è stato il tentativo di sfruttare la po-

Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 32

se quest'anno) è diventato materialmente impossibile per le squadre partecipare a molte delle competizioni e ci si trova quindi con schieramenti come quello visto al Norisring. Una situazione che può soltanto arrecare danno e, a lunga scadenza, potrebbe anche significare la morte della F. 2. Perché non limitare il numero delle competizioni e spaziarle in modo ragionevole in giro per l'Europa? Questo garantirebbe iscrizioni di prim'ordine e competizioni pure di prim'ordine. Per esempio, la recente gara di Enna avrebbe potuto svolgersi dopo una, poniamo, a Misano o a Vallelunga, circuiti già a metà-strada dalla Sicilia, per le squadre con sede in Inghilterra. Invece si è svolta dopo due competizioni svedesi e la Svezia è uno dei punti europei più lontani dalla Sicilia. Quale risultato si è avuto un altro misero schieramento di diciannove vetture, che è servito ad attirare i siciliani a Pergusa poco quanto è servita la gara della settimana scorsa per attirare di nuovo i tedeschi al Norisring.

Con un numero minore di competizioni, si potrebbe avere un montepremi più ricco per ogni gara, dato che si sarebbe sicuri di vedere un folto pubblico accorrere al circuito. Più denaro e gare spaziate in modo più saggio attirerebbero un maggior numero dei piloti di Grand Prix di primo piano e il pubblico avrebbe molti « mini Grand Prix » da vedere ogni anno, in luoghi non troppo lontani. Allora le corse potrebbero cessare di essere un divertimento di una sola volta l'anno, per assistere a un Grande Premio, come accade per tanta gente, e il maggiore interesse sarebbe salutare per tutti. Tocca ai concorrenti, agli organizzatori e alla FIA fare cessare questa situazione di « eccesso » che si è infiltrata nella F. 2.

Jeff Hutchinson

CONTINUAZ. DA PAGINA 31

tenza del motore in alto montando cornetti d'aspirazione più corti ed un nuovo tubo di scarico. Ma il circuito, seppure veloce, non si è dimostrato adatto alla soluzione e così, montata e smontata, il tempo non è arrivato.

Altro piccolo problema in questa occasione sembrano essere state le gomme, con le Firestone molto bene adatte al circuito e le Goodyear sicuramente non superiori come al solito. La misura di questo miglioramento Firestone si è avuta da Coulon, che dopo aver girato con le Goodyear, sabato ha preferito comprare le Firestone con un netto balzo in avanti nella griglia di partenza tanto da finire terzo assoluto davanti allo stesso Jarier.

Dopo le prime due linee, tutte March BMW, in terza fila sono finiti i più bravi fordisti: Mass e Watson con un tempo vicinissimo fra loro ma impotenti di fronte ai cavalli BMW. Nello stesso secondo di Vittorio (1'09"1 contro 1'08"3) è riuscito a portarsi Pescaraolo che è stato consigliato a rinunciare alla rincorsa

verso posizioni migliori dopo una bella sbandata con riempimento del muso d'erba. Con tanti piloti di primo piano è stato inevitabile che per qualcuno le cose andassero meno bene: sono i casi di Jabouille che malgrado una nuova super pinna in coda è stato attardato dalla rottura della cinghia di distribuzione, di Gethin presto appiedato dalla frizione con la sua B25 a muso fortemente deportante, di Schenken in difficoltà come gli altri col telaio Motul Rondel molto a disagio su questa pista e, naturalmente, di Peterson che malgrado ogni sforzo compiuto alla guida di entrambe le Texaco non ha potuto far meglio del diciottesimo posto su 22 di partenza.

A complicare le cose, negli ultimi dieci minuti di prove Salomon ha distrutto completamente il motore della sua March (pezzi dappertutto e olio per trecento metri, il classico «blow up») togliendo le speranze di avanzamento a tutti. Comunque il più danneggiato è stato lui: oltre sette milioni di danni in un solo istante.

g. n.

CONTINUAZ. DA PAGINA 29

in rimonta poi Gattafoni, Mazzeschi, Proietti (Fallesi) e Martino (Romano) primo della 600. Il «solito» «York» prendeva poi le redini della situazione, contrastato però molto bene da Mazzeschi, che finiva per girarsi riuscendo a riprendersi la posizione solo all'ultimo giro, Fasolino e Gatta in lotta con Proietti. Nella 600 era Valerio Scandali (Adolfo) ad avere la meglio su D'Alessandro e Cossi.

Classe 850-1000-1150 - A questa gara partecipano vetture Fiat 850 e 1000 e la Fiat 128, delle quali le due di Santucci (Vaccari) e Galmozzi (Galmozzi) montano il cambio a 5 marce recentemente omologato dalla Giannini. Al via è però la 1000 di Amighini (Garavello) ad iniezione davanti alla vettura analoga di Binati (Baistrocchi): poi insegue la muta delle 128 con Santucci, Galmozzi e «Camathias» (Trivellato). Primo delle 850 è Samuele Valerio (Baistrocchi) davanti a Biselli (Biselli) e Brenno (Fren) fino all'ottavo giro, quando la 850 ad iniezione di Valerio si rompe lasciando via libera alla coppia Bernero-Biselli. Due giri dopo Bernero sarà protagonista di un ribaltamento spettacolare nella discesa della Rivazza: anche Biselli riporterà danni al muso e continuerà la gara, poi vinta da Viotto, guidando con la testa fuori dal finestrino. Nella 1000, ritiratosi Binati, via libera per Amighini, che d'altronde non era mai stato insidiato e che procedeva tra l'altro prudentemente trovando problemi di pescaggio nel serbatoio benzina: nella 1150 nonostante il prodigarsi di Galmozzi nulla da fare contro il forte Santucci che si aggiudica senza difficoltà la categoria.

Classe 1300 - Cinque macchine al via: due Fiat 128, Pozzo (Filipinetti) e Grilli (Trivellato) e tre GTA, Galimberti (Monzeglio) Bigliazzi (Autodelta) e «Tango» (Autolodi). La gara che per la scarsità di vetture poteva sembrare non molto interessante, risulterà invece tiratissima fra Pozzo, subito al comando Galimberti (al volante di una macchina gemella a quella di Pozzo della scorsa stagione) e «Joe» Bigliazzi che terzo del gruppetto piano piano riuscirà a mangiarsi i suoi avversari e a concludere vittoriosamente, mentre «Tango» era costretto al ritiro e Grilli non si era mai inserito nella lotta a tre.

Classi 1600-2000-3000 - Tre Escort ai primi posti, con Colzani (Terzi) subito in testa davanti alla macchina dello stesso preparatore guidata da Ruoso: poi «Alval», sempre su Escort, le BMW di Cipriani (Schnitzer) e la 1600 di Riccardo Ricci. Colzani spinge subito molto forte, prendendo un discreto margine di vantaggio e non si accontenta di mantenerlo, camminando sempre più forte: nella lotta fra Ruoso e «Alval» è il secondo a rimetterci le penne ed è costretto a un brusco contatto nella parte alta del circuito con un muretto che lo metterà fuori gara. Nella oltre 2000, fermo «Bloody» (Opel Conrero) alla Tosa, è «Tatog» (Opel Steimetz) a condurre solo la categoria, mentre Ricci nella 1600 mantiene un vantaggio costante sulla GTV di Chiappari (Autolodi). La corsa si concluderà quindi in queste posizioni, con Colzani più veloce di tutte le turismo in assoluto che si aggiudica l'ambito Trofeo Bruno Deserti.

l. c.

La più bella serie di gare stagionali a VALLELUNGA

Nove ore senza respiro

VALLELUNGA - Iniziata di buon mattino all'insegna della garbata contestazione da parte dei piloti di F. Ford che chiedevano (ed hanno poi ottenuto) un turno supplementare di prove, questa Coppa Campagnano si è risolta in una delle giornate più riuscite di questa annata agonistica romana. Non una gara si è dimostrata noiosa. Nemmeno i K 250, anche se erano solo sei! Comunque entriamo subito in cronaca diretta perché di cose ne sono accadute dalle dieci di mattina alle sette di sera!

FORMULA 850

RAMPININI ad eliminazione (ma con reclamo)

E cominciamo questa volta con la F. 850 che aveva il suo miglior biglietto da visita nei 32 piloti presenti alle prove. Nella prima batteria parte al palo la «sorpresa» Venanzi (Tecno-Autoracing) miglior tempo in prova. Di fianco è Zorzi che però brucia subito la frizione e resta invischiato. Venanzi invece, con una macchina veramente a punto, se ne va in bella progressione. Dietro lottano Rampinini (BWA-Biraghi) e Radaelli (Monteverde), mentre rinviene benissimo anche Zorzi, approfittando anche del fatto che a metà gara la pista viene allagata d'olio dalla macchina di Zorzi, incredibilmente non fermata. Le traiettorie si fanno strane ma Venanzi riesce a conservare la posizione.

La seconda batteria è più movimentata, per la presenza dei mattatori del campionato. Tomassini con la AZ ancora migliorata (300 giri in meno) Del Giovane con la macchina personale e Verrelli (BWA-Biraghi) non deludono le aspettative.

E' una lotta bellissima e molto pulita, con i piloti inizialmente tutti nell'ordine a pochi metri l'uno dall'altro. E' un vero peccato, anche in previsione della finale, che a 4' dal termine Verrelli, in quel momento primo debba abbandonare con la coppia conica sgranata.

Bella anche la gara di Grassi con una Lucky che era stata approntata in fretta per onorare il povero Di Gaspare. Stessa musica nella finale corsa dopo avere osservato un minuto di silenzio in memoria dello sfortunato costruttore.

Tomassini, con un motore-bomba dà l'impressione di andarsene ma appena dietro Venanzi e Rampinini e Del Giovane gli danno una caccia spietata. Zorzi invece è subito fermo con l'asta del cambio in mano. Non passa molto ed è il turno di Venanzi a fermarsi per noie al cambio. Purtroppo è una gara ad eliminazione perché anche per Tomassini (motore fuso) non ci sarà fortuna.

Vince così Antonio Rampinini, venticinquenne autotrasportatore di Fimo Mornasco al secondo anno di attività ed alla sua prima vittoria. La cosa non è però certa, per un reclamo presentato da Del Giovane, toccato dal pilota della BWA, mentre era in testa e poi infilato con una manovra pare non ortodossa. Su questo i commissari stanno ancora discutendo, mentre scriviamo.

FORMULA FORD

I pistoni di ZORZI al vaglio

Questa decima prova della F. Ford prevedeva un po' di mordente prima ancora del suo svolgersi, per l'assenza del capofila del campionato «Lucas» perché la sua macchina storta a Misano, non è stata riparata in tempo. Fuori il suo avversario più temibile si prospettava come la «giornata di Zorzi», quella in cui il pilota milanese poteva prendere il volo per la vetta del trofeo. La cosa si è puntualmente verificata ed ormai il pilota della Dulon-Pirola può guardare al futuro abbastanza tranquillamente dall'alto dei suoi 49 punti.

Soltanto che il futuro è legato anche a quanto deciderà la Ford in merito all'ormai famoso caso dei pistoni della macchina di «Lucas». Ma il problema non è semplice come sembra perché, se quest'ultimo è regolare, sono irregolari molti altri tra cui lo stesso Zorzi. E' già accaduto che questo campionato si sia risolto non sulle piste ma in inverno a tavolino, speriamo che questa volta il verdetto arrivi presto.

Delle due batterie, entrambe senza molta storia, la prima era vinta da un volitivo Sassi (Delta) davanti a Ragaiolo (BWA-Biraghi) miglior tempo in prova, mentre la seconda era un vero soliloquio di Zorzi anche se è la segnalare la bella gara di Brunelli, Terzi e Daccò. In finale poi Zorzi condurrà per tutti i 27 giri con Sassi sempre a cinquanta metri che cercava di chiedere alla macchina, non molto a punto oggi, quanto non poteva dare.

La sua posizione era comunque ormai sicura quando gli è stata letteralmente rubata da un gesto veramente sconsiderato di un pilota che probabilmente non vedremo per molto tempo sulle piste. Questi i fatti. Carrano, molto staccato, si è girato in piena curva Roma e per sfogare il suo malumore non ha trovato di meglio che lanciare in mezzo alla pista il suo casco mentre passavano Sassi ed il doppiato Terzi. Inevitabile panico di questi due e logico testa-coda del pilota di Reggio che ripartiva staccato.

FORD MEXICO

Il «circo» è un pò affaticato

Il circo della «Mexico» di solito assai numeroso era questa volta a ranghi un po' ridotti, perché dopo tante gare tiratissime, la preparazione non proprio turistica di questi motori fa sentire un po' la fatica. I premi della prossima 4 ore poi attirano molti che hanno preferito risparmiarsi. Comunque lo spettacolo non è certo mancato nelle due manche con somma di tempi per stabilire il vincitore.

Solo 15 i piloti schierati, perché anche Negro ha rotto in prova ed è costretto a fare lo spettatore. Nella prima manche si tira la moneta per stabilire chi partirà alla corda tra Baronio e Lella Lombardi, che in prova hanno segnato entrambi un ottimo 1'06"6. La spunta il romano ma la ragazza di Alessandria, in possesso di un motore bomba anche se per entrambi la macchina è della Tanarauto, non impiega molto a prendere un vantaggio presto incolmabile.

Dietro i due lotta aperta tra il giovane terribile Mascagni (Autosas) e Revello (Delta) ma su questi rinviene molto bene il romano Possunato (Patriarca) che aveva fatto le prove senza tuta e poi si era fatto prestare un estintore dalla ditta che cura il servizio antincendio in pista.

Nella seconda manche sembra che Baronio possa farcela contro la compagna di squadra ma è una illusione che dura poco. Per il primo e secondo posto la fisionomia è uguale a quella della batteria precedente. Bellissima la corsa dei due eterni «litiganti» Mascagni e Revello.

La giornata comprendeva anche una prova di campionato italiano K 250 ed una serie di gare non titolate per il G. 1 e G. 4.

Tra i «kapponi», giratosi al primo giro Ider, capofila del campionato, non faticava a vincere il simpatico bolognese Massimo Buratti (Tecno-Monster) un mezzo, il suo, troppo superiore agli altri con il Ducati quattro tempi.

In G. 1 bellissima la corsa di Santandrea nella 1000 che si è difeso be-

● Il caso dello sfortunato Carlo Di Gaspare ha destato molta emozione nel mondo dello sport automobilistico. A Vallelunga poi c'era una gara di Campionato italiano 850 che era un po' il regno del povero Carletto. Tutti hanno dimostrato una grande solidarietà e sono stati molto vicini ai familiari. Questi ultimi ora si trovano nell'impossibilità di ringraziare tutti e vorrebbero farlo tramite le colonne di Autosprint, esternando il loro riconoscimento a quanti sono stati vicini al loro grande dolore ed hanno voluto dimostrare quanta stima e quanto affetto si fosse conquistato il loro povero Carlo nello sport automobilistico romano.

ne dagli attacchi della appena omologata Abarth 112. Nelle altre classi emergevano Giordano, Riccietelli e Gentile.

Bellissima anche la gara delle GT, movimentata dalle tre Alpine 1300 Giada di «Vagabondo» e dei fratelli Massimo e Sergio Rombolotti in lotta con Nataloni con la Fulvia 1600 di Facetti. Vagabondo con una macchina a carburatori più facile da guidare nel piccolo di Vallelunga se ne andava e faceva segnare anche la media più alta della giornata ma dietro con gli altri tre se ne sono viste di tutti i colori, anche se la gara è stata correttissima.

Daniele Buzzonetti

Una squalifica a CEFALU'

CEFALU' - Nel nostro servizio dalla Cefalu-Gibilmanna, di domenica 9 settembre, avevamo accennato a verifiche tecniche in corso dopo la gara Nel Gruppo 3 classe 1300, i verificati sono stati trovati regolari, mentre nella classe 1150 gruppo 1, il primo arrivato Attilio Salvatori su Fiat 128 coupé è stato messo fuori classifica in quanto il suo motore montava bronzine non originali. Pertanto, in questa classe il primo risulta essere il conduttore Donato, mentre anche tutti gli altri «crescono» di un posto.

Tutti aspettano di correre a VALLELUNGA

ALBI - La domanda d'obbligo che circola per Albi è: «Ma fanno Vallelunga?» Non sembra possibile che ogni anno si debba ripetere lo stesso dubbio dietro una serie di ragioni a tutti incomprensibili. A Roma temono forse che non vadano a correre le varie squadre? Ma all'Automobile Club della capitale credono di avere a che fare con gente che si diverte o con professionisti? La Elf (con Jabouille e Serpaggi) Surtees, March BMW, (e si aspetta una risposta per dare una vettura ad un pilota italiano), Brabham (e si parla che tocchi a Reutemann guidare la Fina-Surtees di De Adamich) eccetera, sono squadre che prendono degli impegni ad inizio stagione e fanno tutte le gare, indipendentemente da come il campionato vada a finire. E' gente che fa un programma e lo rispetta, così come fanno programmi i piloti italiani con la convinzione di poter correre anche in Italia.

Lasciamo stare quindi le false paure: i piloti buoni e le squadre buone sono pronte a venire. Bisogna organizzare la corsa però... (pare che intervenga la Marlboro).

COPPA CAMPAGNANO - Gara nazionale di velocità in circuito valevole per il Trofeo F. 850 e il Challenge F. Ford e F. Mexico - Vallelunga, 16 settembre '73

LE CLASSIFICHE

FORMULA 850

1. batteria - 1. Mario Venanzi (Tecno) 15'27"9, media 97,187 kmh; 2. Rampinini (BWA) 15'29"2; 3. Zorzi (Monteverdi) 15'30"2; 4. Radaelli 15'49"3; 5. Fidotti (De Sanctis) 15'51"1; 6. Santone (Tecno) 15'58"1; 7. Dentamaro (Fagioli) 16'14"5; 8. Ciceri (BWA) 16'15"8; 9. Ouevedo (Tecno) 16'16"3; 10. Santi (De Sanctis) 16'16"3.

Giro più veloce: Venanzi e Rampinini 1'00"5, media 99,771 kmh.
2. batteria - 1. Mauro Tomassini (AZ) 15'33"4, media 96,614 kmh; 2. Delgiovane (Del Giovane) 15'35"5; 3. Grassi (Luky) 15'46"9; 4. Mammini (De Sanctis) 15'51"7; 5. Capponi (De Sanctis) 16'04"0 e 3; 6. Bruscolotti (Poponi) 16'13"8; 7. Papparuso (Paparuso) 16'14"9; 8. Lapacosta 16'25"6; 9. Sartori (De Sanctis) 16'29"2; 10. Fasanella (Luky) a 3 giri.

Giro più veloce: Verrelli in 1'00"8 media 98,881 kmh.
Finale - 1. Antonio Rampinini (BWA) 15'26"1, media 97,376 kmh; 2. Delgiovane (Del Giovane) 15'27"3; 3. Radaelli (Monteverdi) 15'29"5; 4. Grassi (Luky) 15'39"5; 5. Tomassini (AZ) 15'45"4; 6. Dentamaro (Fagioli) 15'48"7; 7. Santone (Tecno) 15'49"1; 8. Mammini (De Sanctis) 15'49"8; 9. Ciceri (BWA) 16'16"6; 10. Bruscolotti (Poponi) 16'20"2.

Giro più veloce: Rampinini, Venanzi e Tomassini in 1'00"5 media 99,371 kmh.
FORMULA FORD
1. batteria - 1. Lorenzo Sassi (Delta) 11'45"7, media 102,230 kmh; 2. Ragaio (BWA) 11'48"1; 3. Sterzel (Delta) 11'48"5; 4. Monguzzi (BWA) 11'49"2; 5. Vita (Gozzoli) 11'58"2; 6. Scardino (Dulon) 12'01"1; 7. Della Noce (De Sanctis) 12'03"1; 8. Cagliani (BWA) 12'03"4; 9. Corrano (Delta) 12'18"4; 10. Scozzarro (Delta) 12'36"7.

Giro più veloce: Sassi in 57"7, media 104,194 kmh.
2. batteria - 1. Renzo Zorzi (Dulon) 11'44"2, media 102,448 kmh; 2. Brunelli (BWA) 11'45"1; 3. Terzi (Delta) 11'45"4; 4. Dacco (Dulon) 11'49"8; 5. Nisini (Lotus) 11'56"1; 6. Palazzo (BWA) 12'00"8; 7. Kalajan (Royale) 12'02"2; 8. Senni (Delta) 12'08"1; 9. Pernoni (Tecno) 12'17"6; 10. Truci (Delta) 12'24"2.

Giro più veloce: Terzi e Brunelli in 57"9
Finale - 1. Renzo Zorzi (Dulon) 26'27"5 media 102,251 kmh; 2. Sterzel (Delta) 26'45"1; 3. Brunelli (BWA) 26'45"3; 4. Dacco (Dulon) 26'45"7; 5. Ragaio (BWA) 26'45"7; 6. Nisini (Lotus) 26'51"2 e 9; 7. Cagliani (BWA) 26'53"2; 8. Sassi (Delta) 26'54"1; 9. Palazzo (BWA) 26'59"9; 10. Kalajan (Royale) 27'15"4.

FORMULA K-250

1. Massimo Buratti 19'54"3, media kmh 90,610; 2. Ider 20'23"9; 3. Paggiaro a 1 giro; 4. Migliorini a 1 giro.

Giro più veloce: Ider in 1'05"2, media 92,208 kmh.
TURISMO - GRUPPO 1
Classe 850 - 1. Giovanni Ghini (Fiat) 18'46"4, media 80,060 kmh; 2. Ricci (Fiat) 18'59"5; 3. Ghiglia (Fiat) 19'04"2.

Giro più veloce: Ricci e Ghini in 1'13"6 media 81,684 kmh.
Classe 1000 - 1. Luigi Santandrea (Cooper) 18'20"8, media 81,922 kmh; 2. Vagnozzi (A112) 18'35"3; 3. Troise (Fiat 127) 18'42"8; 4. Lausdei (Abarth).
Classe 1150 - 1. Claudio Giordano (Fiat 128 C) 18'07"1, media 82,962 kmh; 2. Cuccotti (Fiat 128 C) 18'11"3; 3. Rosoni (Fiat 128 C) 18'34"4; 4. Di Tonno (Fiat 128 C) 18'42"5.

Giro più veloce: Giordano in 1'10"6, media 85,155 kmh.
Classe 1300 - 1. Gianfranco Riccitelli (Simca R2) 17'32"5, media 85,681 kmh; 2. Menichetti (Simca R2) 17'51"7; 3. «Cargo» (Simca R2) 17'51"9; 4. De Santis 18'12"7.

Giro più veloce: Riccitelli in 1'09"3, media 86,753 kmh.
Classe 1600 - 1. Giuliano Gentile (A.R. GT) 17'29"4, media 85,934 kmh; 2. D'Angelo (A.R. GTV) 18'21"1; 3. Paccagnini (A.R. GTV) 18'40"7.

Giro più veloce: Gentile in 1'09"2, media 86,878 kmh.
GRAN TURISMO SPECIALE - GR. 4
Classe 1300 - 1. «Vagabondo» (Alpine) 15'49"6, media 94,966 kmh; 2. Ferle (Alpine) 16'12"8; 3. Rombolotti (Alpine) 16'17"3; 4. Salamina (Fulvia) a 1 giro; 5. Alibrandi (Fulvia) a 3 giri.
Classe 1600 - 1. Germano Nataloni (Fulvia HF) 16'03"5, media 93,596 kmh; 2. Bonazzi (Fulvia HF) a 1 giro.

FORD MEXICO

1. manche - 1. Lella Lombardi 16'38"6, media 90,306 kmh; 2. «Baronio» 16'49"1 e 6; 3. Possumato 16'51"2; 4. Mascagni 16'56"8; 5. Revello 16'56"9; 6. Alvisi 17'02"1; 7. Fargion 17'07"1; 8. Presenzini 17'07"3; 9. D'Amore 17'09"3; 10. Taroni 17'09"9.

Giro più veloce: Lombardi 1'6", media 91,090 kmh.
2. manche - 1. Lella Lombardi 16'46", media 89,642 kmh; 2. «Baronio» 16'48"1 e 7; 3. Mascagni 16'49"6; 4. Revello 16'51"1; 5. Possumato 16'55"2; 6. D'Amore 16'56"1; 7. Fargion 17'02"1; 8. Maggiora 17'08"8; 9. «Spiffero» 17'09"1 e 3; 10. Clemente 17'10"7.

Classifica finale per somma dei tempi: 1. Lella Lombardi; 2. «Baronio»; 3. ex equo Mascagni e Possumato; 5. Revello.

L'ABARTH (con i motori K.O. di MERZARIO e PICA) deve dire addio al campionato deciso per la LOLA da EDWARDS 1° a ZELTWEG

Europeo Marche 2000 dopo 7 prove

	PAUL RICARD	MISANO	IMOLA	AUVERGNE	ENNA	NURBURGRING	ZELTWEG	TOTALE
LOLA	12	20	20	20	10	2	20	104
CHEVRON	20	15	15	12	8	15	15	100
ABARTH OSELLA	—	12	12	2	20	20	10	76
MARCH	10	10	8	6	15	—	6	55
GRD	—	—	10	—	—	—	8	18
AMS	—	—	2	—	—	—	—	2

Classifica piloti

JOHN BURTON	15	—	15	12	8	—	12	62
CHRIS CRAFT	—	20	20	15	—	—	—	55
GUY EDWARDS	—	4	—	20	10	—	20	54
MARTIN QWESTER	3	—	—	—	—	15	15	33
DIETER RAYMOND	—	12	—	—	—	—	10	22
TOINE HEZEMANS	—	—	—	—	15	—	6	21
FRED STALDER	6	6	—	8	1	—	—	21
VITTORIO BRAMBILLA	—	—	—	—	20	—	—	20
ARTURO MERZARIO	—	—	—	—	—	20	—	20
GIORGIO PIANTA	—	—	—	—	6	10	—	16

Lo spettacolo è di SERBLIN punito da una bandiera nera

OSTERREICHRING - Seconda vittoria assoluta della stagione per Guy Edwards, con la Lola Barclay. Questo successo lo pone in una favorevole posizione nel campionato che ora si disputa fra tre piloti: Burton conduce senza una sola vittoria in tutta la stagione, Craft è staccato da Edwards di 4 punti e al restante round di Barcellona potrebbe vincere chiunque.

La battaglia «delle manche» è ancora da decidersi, ma ormai l'Abarth non è più in lizza. Merzario era in prima fila dello schieramento con Craft, che aveva la posizione al palo, ma ha resistito solo fino al quindicesimo giro nella prima delle due manche, quando si è staccata una valvola che ha posto fine alla sua gara. L'onore dell'Abarth è stato tenuto alto da Qwester, con un quarto posto assoluto, dietro la Lola vincente e le due Chevron di Burton e di Raymond.

Tutte le Chevron hanno avuto noie di maneggevolezza, per colpa dei pneumatici che causavano un forte sottosterzo, ma trattandosi di vetture vecchie di quattro anni in questa gara hanno senz'altro fornito una sorpresa. Finalmente Obermoser ha messo a punto bene la GRD e avendo per aiutarlo la potenza della BMW-Schnitzer ha potuto occupare la quinta posizione, davanti a Hezemans con la prima March in classifica, benché queste vetture non siano state brillanti in nessuna delle due manche.

Serblin invece ha veramente fatto faville, nella seconda manche. Partito dal fondo dello schieramento, già al primo passaggio era nel gruppo di testa. Piano piano li ha raggiunti tutti, e al quindicesimo giro è passato al comando, staccandosi al ritmo di 4".

Nella prima manche del resto, aveva fatto una meravigliosa partenza, troppo veloce però per gli organizzatori che gli hanno fatto sventolare la bandiera nera per partenza anticipata e l'hanno squalificato. Un peccato, perché precedeva di almeno cento metri il gruppo, alla prima curva, e al passaggio seguente gli è successo il guaio appunto della squalifica. In fondo, però, non ha avuto molta importanza perché stava andando al box, dato che si era staccato un filo dell'impianto di accensione.

Così Edwards è rimasto con una comoda prima posizione e ha preso ad aumentare il distacco su Craft e gli altri. In principio al secondo posto c'era Merzario, ma al quinto giro è passato avanti Craft, anche se la sua pompa meccanica del carburante non funzionava e il motore era un poco sotto il giusto numero di giri. Poi Burton l'ha superato, buttandosi in un duello a quattro con l'italiano, Raymond e Qwester. Le due Lola erano in buona situazione, ma poi Craft ha preso a rallentare e si è quindi ritirato, poco dopo che l'Abarth arrivasse al box.

Raymond si è infilato davanti a Burton e per un po' i due si sono sferrati batta-

CRAFT meglio di MERZARIO in prova

ZELTWEG - Le prove sono iniziate con tempo molto piovoso, il sabato mattina, e i tempi non avevano quindi molto valore, ma nel pomeriggio la pista si è asciugata abbastanza per permettere qualche giro veloce. Sul bagnato Merzario era stato più veloce del compagno Qwester, mentre una buona metà delle squadre non ci provavano veramente, sperando che il tempo sarebbe migliorato. Le sessioni sono state molto brevi, ma nell'ora e mezzo del pomeriggio la posizione al palo è stata conquistata dal leader del campionato, Craft, con la Lola BDG Cosworth. Sei piloti sono stati sotto 1'45", mentre Serblin era di poco più lento, dimostrando che la sua forma durante l'anno non è stata uno sprazzo passeggero. Obermoser ha fatto stupire parecchia gente, con un quarto miglior tempo, davanti a Edwards,

Le Chevron avevano un sacco di guai in fatto di maneggevolezza, che si sono protratti per tutte le prove, però Lepp è stato più veloce dell'Abarth di Qwester e del compagno Burton, seguito anche dalla Chevron di Raymond e dalla terza Abarth di Pica, il quale correva la prima delle sue due gare col team, dopo le cinque di Pianta. Le due March dell'Ecurie Elf, una, per Vic, l'altra per Peltier, hanno segnato tempi mediocri, non essendoci stato modo di metterle bene a punto. Vic ha finito per passare a pneumatici Firestone, mentre tutti i piloti delle March correvano con Goodyear, salvo Kuehne, e la Casa evidentemente non è in grado di fornire pneumatici veramente soddisfacenti.

Al mattino Hezemans non aveva potuto atterrare col suo aereo perché le nubi erano troppo basse, sicché è dovuto andare a Graz, arrivando appena in tempo per la sessione pomeridiana. La sua March Trivellato è stata l'unica che ha sostituito il motore durante il week-end. Merzario era soddisfatto dei suoi tempi e della vettura, per cui ha deciso di usare lo stesso motore, che gli era servito così bene al Nurburgring, decisione che è poi risultata sbagliata, ed è quindi stato Serblin a tenere alti i colori BMW (e italiani).



«Quasi» assegnato il titolo alla Lola, le 2000 ora si giocano il trofeo per il conduttore, che in Austria ha visto Edwards superare Craft. Nella foto, vediamo invece Craft davanti al futuro vincitore

glia, a circa 20" da un Edwards «volante». Dopo hanno cominciato a staccarsi l'uno dall'altro finché, d'un tratto, il motore della vettura di Raymond si è spento. Burton è passato in seconda posizione, ma intento il motore delle Chevron aveva ripreso ad andare e Raymond ha riacchiappato Burton, pur costretto a restargli dietro, anche se di poco all'abbassarsi della bandiera. Qwester aveva la vettura con scarsa potenza e non poteva reggere al ritmo, coi freni che non andavano. Obermoser, Hezemans e Peltier seguivano piuttosto saziati fra loro e gli altri erano doati, senza che accadesse nulla di molto interessante.

Elford aveva rinunciato, col motore il cui impianto elettrico praticamente non andava, mentre il motore della vettura di Hezemans non funzionava molto meglio di quello precedente; pare che il difetto fosse nell'impianto elettrico, per cui per la seconda manche si è sostituito tutto. Pica andava bene, in settima posizione, questo fino al ventesimo giro, quando si è udito un rumore secco proveniente dal motore e anche lui è entrato nella schiera dei «non partenti» per la seconda manche.

Nel pomeriggio il sole era veramente caldo, in paragone al giorno precedente, e questo dava noie alla pressione del carburante e faceva surriscaldare i pneumatici, ma poi le nubi si sono ammassate e tutto faceva presagire la pioggia. 17 vetture si sono allineate per la partenza mobile e fino alla prima curva tutti hanno girato molto vicini, con Edwards che precedeva di poco Burton e Raymond, mentre Qwester subito dietro. Quanto a Serblin è assolutamente scattato avanti, dal fondo dello schieramento, anche se ha poi dovuto sudare per alcuni giri prima di portarsi alle spalle del gruppo di testa. Edwards andava come un fulmine, ma quando Serblin ha finalmente superato le Chevron che si davano battaglia, si è buttato a denti stretti all'inseguimento di Guy che ha superato al quindicesimo giro.

D'altro canto a Edwards bastava conservare un sicuro secondo posto per ottenere una facile vittoria. Per il resto della corsa, la situazione è stata priva di emozioni, con Qwester che cercava di stare attaccato alle due Chevron, raggiunto e superato poi da Obermoser. Hanno girato così, muso contro coda quasi fino all'abbassarsi della bandiera, con Lepp che risaliva al settimo posto dopo avere fatto un testa-coda nella prima manche ed essere rimasto senza frizione, che è stata sostituita. Un poco più indietro, bel duello fra Hezemans ed Elford, ma le vetture erano talmente a parità che Vic non è riuscito a passare avanti. Tutti gli altri sono stati doppiati senza alcun avvenimento emozionante fra i ritardatari.

Paul Thompson

CORSA ALL'OSTERREICHRING - gara di velocità in circuito, valevole per il Campionato Marche due litri - 16 settembre

LE CLASSIFICHE

Prima manche - 30 giri

1. Edwards (Lola BDG T 292) 53'04"44; 2. Burton (Chevron B23) 53'32"11; 3. Raymond (Chevron B23) 53'32"43; 4. Qwester (Abarth Osella 2000) 53'36"35; 5. Obermoser (GRD S73 Schnitzer BMW) 54'00"70; 6. Hezemans (March BMW 73S) 54'03"82; 7. Peltier (March BMW) 54'37"59; 8. Herzog (GRD S73 Schnitzer BMW) 29 giri; 9. Kuehne (March BMW) 29 giri; 10. De Bagration (Chevron B21/23 FVC) 29 giri.

Giro più veloce: Edwards 1'44"35, media kmh 204,04.

Seconda manche - 30 giri

1. Serblin (March BMW 73S) 53'03"31; 2. Edwards (Lola) 53'07"46; 3. Raymond (Chevron B23 FVC) 53'12"49; 4. Burton (Chevron B23 FVC) 53'20"01; 5. Obermoser (GRD BMW Schnitzer) 53'21"25; 6. Qwester (Abarth) 53'21"49; 7. Lepp (Chevron B23 FVC) 53'21"70; 8. Hezemans (March BMW) 53'44"77; 9. Elford

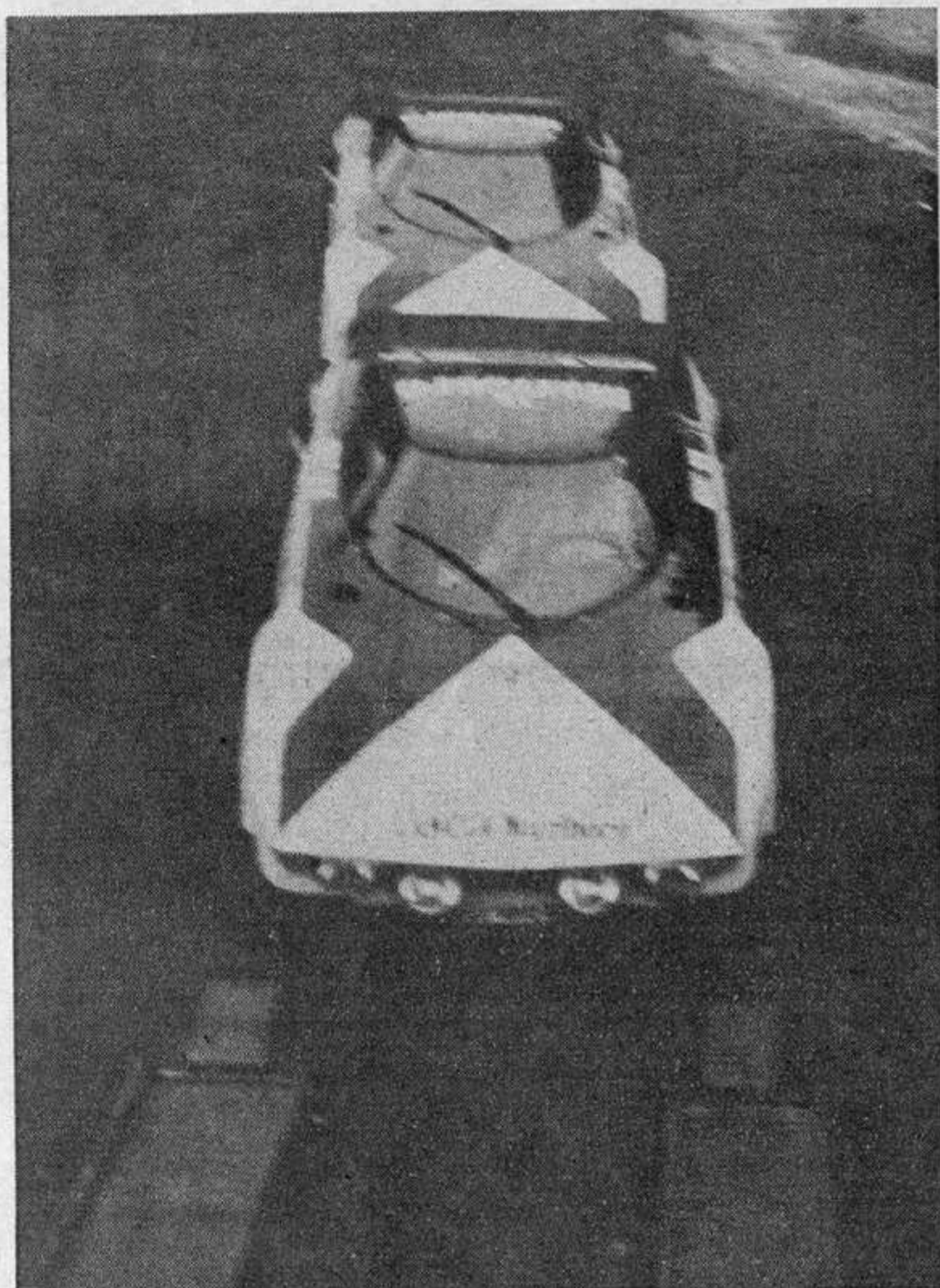
(March BMW) 53'45"43; 10. Herzog (GRD BMW Schnitzer) 29 giri.

Giro più veloce: Serblin 1'44"49, media kmh 203,83.

Classifica finale - 1. Edwards (Lola T 292 BDG) 1.46'11"90; 2. Raymond (Chevron B23 FVC) 1.46'44"92; 3. Burton (Chevron B23) 1.46'52"12; 4. Qwester (Abarth Osella) 1.46'57"84; 5. Obermoser (GRD S73 Schnitzer) 1.47'21"95; 6. Hezemans (March BMW) 1.47'48"95; 7. Herzog (GRD S73 BMW Schnitzer) 58 giri; 8. Kuehne (March BMW) 58 giri; 9. Bisanpain (Chevron B23 FVC) 58 giri; 10. De Bagration (Chevron B 21/23) 55 giri.

I migliori tempi delle PROVE

Craft 1'44"08; Merzario 1'44"23; Serblin 1'44"33; Obermoser 1'44"72; Edwards 1'44"91; Lepp 1'44"55; Qwester 1'46"13; Raymond 1'46"31; Pica 1'46"53; Burton 1'46"48; Elford 1'47"11 e 99; Peltier 1'48"76; Hezemans 1'48" e 96; Bisanpain 1'49"48.



Delle due Stratos partite da Torino ormai non è rimasta che la sola di Munari, che conserva saldamente la terza posizione: la vettura di Andruet è stata messa fuori causa lungo la prova speciale del Turini, quando ha percorso diversi chilometri su di un cerchio danneggiando irreparabilmente carrozzeria, serbatoio benzina e telaio

VENERDI' 14 SETTEMBRE

Inutile rincorsa di FIORIO per ANDRUET

Partenza da Nizza, festosa in una giornata di tempo così così con cielo semicoperto e con raffiche di vento violente. Moltissima gente sulla passeggiata degli inglesi, a far da siepe alle macchine che per prima prova difficile hanno dovuto affrontare il traffico nizzardo dell'ora della colazione. Tutto regolare per tutti, salvo che per la Audi 80 di Mercier-Alesandri che non si metteva in moto e che è partita con un poco di ritardo quando i meccanici hanno finalmente regolato l'accensione. Marie Claude Beaumont, applauditissima, è partita col dorso della mano destra molto gonfio per probabilmente una puntura d'insetto che l'ha fatta soffrire molto nei due giorni prima della gara. Il medico del Tour l'ha curata con pomate misteriose ed il dolore è scomparso anche se è rimasto il gonfiore. Tra la tanta gente venuta ad assistere alla partenza notati molti piloti della vecchia guardia, fedelissimi di questa gara quando era al vertice della stagione europea (cosa che si sforzano di far ridiventare gli organizzatori attuali). Tra questi abbiamo notato Buchet che con la Porsche ha fatto cose straordinarie e la bionda Therese Mahieuw, ora sposa e madre felice e che per anni ha difeso i colori dell'Alfa Romeo.

Appena dopo la partenza sono cominciate le cose serie, quindi, quasi a freddo. La prova del Turini a pochi chilometri dal via ha fatto qualche scherzo a parecchi. Le uscite di strada sono state numerose e per

qualcuno il Tour è finito subito. I risultati che sono stati conosciuti a Nizza appena finiti i passaggi hanno sollevato perplessità e sorpresa. Poi sono venute le notizie.

Andruet ha forato una gomma e naturalmente non si è fermato a cambiarla perché in una gara in salita conviene sempre andare avanti se possibile. Il grosso pneumatico posteriore ha però fatto molti danni: dapprima ha rotto la carrozzeria, e questo era un male minore, poi sbacchiando ha rovinato la due cinture che reggono il serbatoio e così il serbatoio si è staccato e la macchina ha avuto un principio d'incendio che è stato subito spento dall'estintore automatico entrato in funzione. Naturalmente il motore si è spento e Andruet ha dovuto fermarsi a pulirlo, riuscendo a ripartire. Quando è giunto alla sommità del Turini la macchina era un semirottame. C'è stato un tentativo di riparazione da parte dei meccanici della Lancia, che hanno isolato il serbatoio rotto da quello sano e così la macchina ha potuto ripartire anche se malconcia. Poi però i danni si sono rivelati troppo gravi per poter continuare perché anche il telaio aveva sofferto nei tanti chilometri percorsi sul cerchio. E così è stato il ritiro. Nel frattempo Cesare Fiorio era immediatamente partito per Torino col suo aereo ed era andato a prelevare un serbatoio nuovo per sostituirlo, ma quando è stato di ritorno ha appreso che tutto era stato inutile.

Durante la prova del Turini hanno abbandonato Marie Odile Desvignes (Porsche) che ha urtato violentemente contro la roccia distruggendo la macchina, come hanno fatto Alibelli e Lorang. Non ha finito nemmeno Depnic. Molti guai ad altri il più importante dei quali è stata la foratura di Larrousse a pochi chilometri dalla fine, foratura che non ha provocato danni ma che lo ha messo in condizioni di inferiorità facendogli perdere molto terreno. Plot con la Porsche è salito adagio per noie alla carburazione e Rouget con la Ford Capri ha dovuto fermarsi due volte perché gli mancava l'accensione a causa di un cavo che faceva corto circuito.

Regolare la prova di Munari che tuttavia era battuto da Chasseuil, mentre nella classifica stilata immediatamente su indicazioni dei cronometristi egli figurava al terzo posto, con davanti anche Delalande che

guidava una Ligier privata di serie. Era troppo inverosimile e lo abbiamo fatto presente tanto che i cronometristi hanno accettato di rivedere i tempi. La nostra impressione che si fossero sbagliati di un minuto è stata smentita... perché l'errore era di due minuti.

PROVA SPECIALE TURINI

1. Chasseuil 8'02"2; 2. Munari 8'20"4; 3. Ballot Lena 8'21"5; 4. Frequelin 8'35"9; 5. Gamet 8'43"2; 6. Lafosse 8'49"9; 7. Haldi 8'50"4; 8. Thiry 8'51"8; 9. Larrousse 8'52"1; 10. Almeras 8'52"3; 11. Julien 8'52"8; 12. Piot 8'54"4; 13. Diebolt 8'57"8; 14. Roussely 8'58"3; 15. Andruet 9'03"8; 16. Sabine 9'03"8; 17. Therier 9'04"3; 18. Gentis 9'04"4; 19. Gedeheum 9'08"2; 20. Charlotte 9'11"6; 21. Labaune 9'12"2; 22. Almeras J.M. 9'12"2; 23. Paleari 9'12"6; 24. Cheneviere 9'15"4; 25. Briavoine 9'19"5.

Nella prove della Couillolle, subito dopo il Turini, è scomparsa la Pantera De Tomaso di Therier, il pilota dell'Alpine Renault che non ha voluto restare a casa. Gli si è ostruito completamente il filtro della benzina che è prima della pompa e così ha dovuto abbandonare, anche se la macchina era perfetta e lui andava abituandocisi.

Oltre ad Andruet che ha terminato la prova ma poi ha abbandonato, si sono ritirati Billard su BMW 2002, Marquet su Alpine e appunto Therier.

In entrambe le prove Paleari con l'Alpine Renault ha fatto tempi onorevoli, salendo bene con la preoccupazione di non toccare.

PROVA SPECIALE DE LA COUILLOLLE

1. Larrousse 11'49"9; 2. Munari 11'55"3; 3. Ballot Lena 11'57"4; 4. Almeras J. 12'11"2; 5. Haldi 12'11"4; 6. Piot 12'17"0; 7. Vinatier 12'29"4; 8. Chasseuil 12'30"7; 9. Almeras J.M. 12'30"8; 10. Lafosse 12'34"5; 11. Roussely 12'37"7; 12. Cheneviere 12'40"0; 13. Sabine 12'41"9; 14. Gedeheum 12'45"1; 15. Diebolt 12'48"5; 16. Bayard 12'49"0; 17. Thiry 12'51"5; 18. Jullien 12'53"4; 19. Paleari 12'53"8; 20. Gamet 12'55"0; 21. Charlott 12'56"6; 22. Gentis 12'58"4; 23. Adonto 13'15"2; 24. Nussbaumer 13'18"3; 25. Beaumont 13'24"8.

Subito colpi di scena al TOUR già falciato in molti protagonisti

LARROUSSE in attacco MUNARI si difende

La vigilia a NIZZA

Il forfait tedesco

Il diario

① Verifiche tecniche e presentazione dei piloti, secondo le solite regole a Nizza, stavolta persino molto più sbrigative del solito perché le verifiche tecniche sono alquanto approssimative. Una occhiata per vedere se le luci funzionano, poi se ci sono le cinture di sicurezza e se l'estintore è al suo posto, e tutto è finito. Nessuno, per esempio, si è preoccupato di constatare se i pesi effettivi delle macchine sono in regola.

Una atmosfera che è diversa da quella solita dei Tour de France, direi un poco più smorta. Non se ne capiscono le ragioni, ma è fuori di dubbio che le cose si sono presentate in modo diverso. Tra l'altro c'è anche qualche preoccupazione degli organizzatori per ricercare i fondi per la edizione 1974, dato che la Esso che ha patrocinato il Tour negli ultimi tre anni non sembra disposta a rinnovare il contratto. Quindi questo aspetto della organizzazione ha preoccupato i responsabili della gara, ed è forse stato la causa della dispersione dei personaggi in varie direzioni, senza le abituali riunioni conviviali e salottiere.

SABATO 15 SETTEMBRE

Prodezze a Clermont STRATOS poco potente

Girovagando per il centro della Francia i concorrenti sono giunti a Clermont Ferrand per la prima prova in circuito. Niente di speciale da segnalare, salvo un allarme per Munari, che si è accorto di una perdita di benzina dal serbatoio di destra, cosa che però i meccanici hanno fatto presto a risolvere anche perché di serbatoi di scorta adesso ne avevano tre.

La gara sul circuito di Charade è stata disputata in tre riprese, con le macchine suddivise nell'ordine della classifica generale dopo le due prime prove. Prima hanno corso gli ultimi, poi quelli di mezzo e infine i primi. Nella prima gara c'è stato lo spettacolo impressionante di Rouget, che con la Ford Capri è riuscito a doppiare tutti, impresa notevole su un circuito come questo. Egli era in basso nella classifica a causa degli inconvenienti del Turini, ma le sue doti e quelle della macchina erano nettamente superiori a quelle degli altri.

C'è stato parecchio da vedere da parte di molti, ma la gara più interessante è stata ovviamente la terza con le macchine ed i piloti migliori. Per Munari che aveva terminato la prima giornata in testa alla classifica generale, non vi erano molte illusioni, anche perché il circuito di Clermont Ferrand richiede una conoscenza che lui non aveva. Nei primi giri egli ha dovuto lasciar passare oltre alle due Ligier e Chasseuil anche parecchie Porsche, ma poi ha preso un buon ritmo e si è mantenuto costantemente a contatto con la Porsche Carrera di Lafosse, finendo in maniera soddisfacente. Soprattutto senza perdere molto

nei confronti delle Porsche, cosa che gli ha rialzato il morale.

Alla Ligier le cose andavano bene, ma se Larrousse balzato in testa poteva concludere con un buon margine attivo, Chasseuil era invece costretto a fermarsi, con i piedi bagnati di benzina, per la rottura di uno dei serbatoi che si era scollato nella parte superiore. Così hanno dovuto cambiarlo e ciò ha preso moltissimo tempo, tanto che nella classifica generale Chasseuil è finito all'ultimo posto.

Poiché Ballot Lena con la Porsche ha recuperato parecchi secondi su Munari, alla fine di questa prova la classifica generale vedeva in testa Larrousse con la Ligier Maserati, Ballot Lena con la Porsche Carrera, poi Munari con la Lancia Stratos. Tutto sommato la gara si è fatta interessante, anche perché nel Clan della Ligier si avevano preoccupazioni temendo che anche sulla macchina di Larrousse potesse verificarsi qualche guaio. Buonissima la corsa di Monti, che ha sostituito Paleari al volante dell'Alpine Renault della Giada Corse, e che ha occupato alla fine la 1.a posizione, risalendo al 14.º posto nella classifica generale assoluta alla fine della tappa. Hanno abbandonato Bos BMW 2002, Patou Ford Capri, Mercier Audi 80 e Jullien Alpine Renault.

PROVA A CLERMONT-FERRAND

1. Larrousse 17'24"5; 2. Ballot Lena 18'01"9; 3. Piot 18'04"2; 4. Lafosse 18'14"2; 5. Munari 18'14"8; 6. Frequelin 18'32"9; 7. Bayard 18'40"5; 8. Almeras J. 18'42"1; 9. Haldi 19'23"2; 10. Sabine 19'26"1; 11. Thiry 19'27"7; 12. Rouget 19'38"5; 13. Vinatier 19'47"5; 14. Paleari 20'00"3; 15. Roussely 20'00"6; 16. Cheneviere 20'10"7; 17. Diebolt 20'20"9; 18. Gedeheum 20'30"2; 19. Nussbaumer 20'31"3; 20. Almeras J.M. 20'37"2; 21. Labaune 20'41"0; 22. Ravenel J.L. 20'47"1; 23. Beaumont 20'49"5; 24. Cheder 20'50"4; 25. Servanin 20'55"1.

Il conto delle penalizzazioni per ritardo sul percorso stradale, effettuato a fine tappa, ha visto parecchi penalizzati, con un primato per l'equipaggio belga Drijer-Rubens che dopo due penalizzazioni per anticipo, di un minuto e di dodici minuti, ne ha subito un terzo per anticipo di 13 minuti. Il che dimostra almeno una poca domestichezza con le tabelle di marcia da rally, da parte dei due giovanissimi belgi.

Unico altro fatto importante da segnalare è la rottura del radiatore

2 Tra i concorrenti si parla di molte cose ma l'argomento principale è dato dalla decisione all'ultimo momento di ridurre la lunghezza della prova in salita del Turini, che resta soltanto proprio una prova in salita dato che è stata eliminata la discesa. C'è chi la commenta in modo favorevole e chi invece ne è dispiaciuto ed irritato. Naturalmente tra quelli che non sono contenti ci sono gli uomini della Lancia che contavano molto proprio sulla prova del Turini per prendere un certo vantaggio, da sfruttare nelle prove successive dove le altre macchine sono più veloci.

A dar retta a qualche voce maligna sarebbero stati alcuni concorrenti spaventati dalla discesa a chiedere che la prova fosse così accorciata, ma la verità è molto più semplice e meno drammatica: i responsabili francesi delle strade, che già hanno da lottare con bilanci miserabili, si sono opposti a far passare un centinaio di macchine da corsa continuamente in piena accelerazione su un tratto di strada che era praticamente nuovo e fresco, essendo stato rifatto da pochi giorni.

Naturalmente gli organizzatori hanno chiesto al prefetto la cosa contraria e così si è giunti al compromesso di far terminare la prova di velocità al Colle del Turini, annullando la parte in discesa sulla quale il manto era più fresco.

Tra le cose importanti da segnalare c'è il forfait delle Maserati Bora e quello delle BMW turismo ufficiali. Le Maserati dovevano essere due, ma la partecipazione era stata impedita soprattutto su Francois Migault, che era l'uomo di punta. Purtroppo Migault ha avuto un incidente stradale, a Le Mans dove abita (tentando di evitare una macchina sbucata improvvisamente da una stradina di campagna si è rotto una gamba). Immobilizzato Migault, tutto il progetto Maserati-France è saltato, anche perché si dice che siano avvenuti altri contrattempi locali.

La assenza delle BMW invece si è presentata a interpretazioni diverse: c'è chi ha detto che le macchine tedesche non sono venute perché hanno preferito concludere in bellezza la stagione che le ha viste dominare il Campionato Europeo Turismo e c'è invece chi afferma di averle viste sulle strade del Tour durante le settimane che hanno preceduto la corsa e che sarebbero stati i risultati di queste prove a sconsigliare la partecipazione perché i tempi ottenuti nelle gare in salita erano poco buoni date le dimensioni ed i pesi delle macchine, a disagio sulle strade strette delle montagne francesi.

Forfait anche della Lamborghini Miura iscritta da un privato e probabilmente per le stesse ragioni.

In totale hanno perciò presentato le macchine alle verifiche 77 equipaggi.

dell'acqua sull'Alfa Romeo 2000 di Lgniez, che ha dovuto anche lui perdere molto tempo al box sul circuito di Charade, per la sostituzione. La rottura è stata provocata da un sasso scagliato da un'altra macchina.

DOMENICA 16 SETTEMBRE

SANDRO travestito cerca una anteprima

Hanno passato la prima notte di riposo, se la volete chiamare così, a Clermont Ferrand. Sveglia al buio con le partenze che sono cominciate alle cinque. Un uragano violentissimo scatenatosi dopo la gara sul circuito di Charade ha rinfrescato l'atmosfera ed ha lasciato qualche traccia di bagnato sulle strade. Qualche banco di nebbia tipico dell'estate francese ha svolto soltanto azione di disturbo nel trasferimento a Digione. Non è ripartito da Clermont Ferrand Delalande con la Ligier di serie. Gli altri sono tutti arrivati regolarmente. A Digione come a Clermont Ferrand Munari e Manucci hanno trovato le mogli ad attenderli. Ed a preparare loro pasti decenti, con spaghettoni deliziose e tavole imbandite con fiori e tutto.

Per le due prime prove serie la pista era in condizioni ideali, col sole caldo ma anche con temperature accettabili.

All'inizio della terza serie, quella dei grandi, il tempo è cambiato, con una grossa nuvola nera che è arrivata proprio sopra il circuito al momento della partenza che è avvenuta con una leggera pioggia. Nella presunzione che la pioggia durasse alla Lancia hanno deciso di mettere sulla macchina di Munari delle gomme intermedie, il che è stato un errore perché la pioggia è caduta per i primi giri ma, ap-

pena è cessata, la pista si è asciugata. Così per Munari è stato uno svantaggio supplementare da aggiungere alla minor potenza della macchina e soprattutto alla poca conoscenza del percorso. Con una manovra molto abile Cesare Florio era riuscito a far vedere il circuito a Munari pregando quelli della Marlboro che sono sponsor anche del circuito, di far fare un giro dimostrativo alle loro macchine americane. E per caso il pilota di una di queste macchine era Andruet, che aveva di fianco un «amico» in borghese con cappelluccio calato sugli occhi. L'amico Munari ha così potuto compiere due giri con Andruet che faceva da ciccone e qualcosa ha imparato, ma certo non abbastanza.

Qualche numero di quelli che erano nelle prime posizioni, nei primi giri, a causa delle gomme lisce, ma poi tutto è tornato regolare e Larrousse ha vinto facilmente seguito da Ballot Lena e da Chasseuil, mentre Ballot Lena si fermava al box per far cambiare le gomme e gli mettevano quelle da pioggia, il che naturalmente non lo favoriva. Nonostante ciò, Ballot è riuscito a recuperare qualcosa nel finale, ma aveva perduto parecchio e così il suo vantaggio su Munari si è ridotto. A due giri dalla fine si fermava la Carrera di Lafosse con un pistone rotto, e sul circuito si fermava anche la Carrera GT di Chenevierre che anche lui doveva abbandonare. Paleari con la Alpine andava molto bene, ma nel finale ha dovuto rallentare probabilmente coi freni in disordine e così ha finito relativamente in basso. Nella classifica generale, intendo, perché nella classifica di classe è sempre ben piazzato, infatti tutti quelli che hanno corso la terza serie sono stati svantaggiati nei confronti degli altri, per le condizioni della pista all'inizio della loro gara, e così la classifica della prova di Digione è un poco bugiarda, anche se si ripercuote su quella generale.

CLASSIFICA DOPO CLERMONT FERRAND

1. Larrousse (Lygier); 2. Ballot Lena (Porsche Carrera); 3. Munari (STRATOS); 4. Plot (Porsche Carrera).

Da Digione sono ripartiti in 62 ma alcuni sono malconci per uscite di strada durante la prova di velocità. Adesso andiamo in notturna al Ballon d'Alsace e a Rainkopp. Poi si continua. Vi racconteremo il resto la settimana ventura.

Franco Lini

SCHECKTER e FOLLMER non si sono arresi subito al primattore PORSCHE

CANAM sottozero qualche sorpresa per DONOHUE

EDMONTON - Sperduta fra le praterie del Far West, fra pozzi di petrolio e abbastanza a nord da far scendere il termometro sotto lo zero a metà settembre, questa cittadina ha ospitato la sesta prova del Campionato Can-Am. Che queste gare fossero in declino lo si sapeva già dalla corsa di Mosport in giugno ma ora, con quindici vetture soltanto alla partenza, ci siamo convinti più che mai dell'inutilità di tali competizioni con questa formula compressore.

Le prove condotte nel mattino di sabato non hanno presentato nessuna novità nel campo delle vetture e più che ai tempi, si è cercato di trovare la miscela giusta delle gomme, per farle aderire all'asfalto che naturalmente, a causa del freddo, era piuttosto scivoloso. Come di consueto Donohue, senza tanto forzare, ha ottenuto il miglior tempo, mentre gli altri si sono accontentati dei grandi scarti nei tempi di qualificazione che li separavano uno dall'altro. Se una sorpresa ci è stata, è venuta da Jackie Oliver, con la Shadow portata al settimo posto di partenza, dimostrando ora di essere arrivata a buon punto.

PRIMA MANCHE

La prima manche, svoltasi nel tardo pomeriggio di sabato, pur essendo stata vinta dal solito Donohue con la Porsche 917-30, nella prima parte è stata molto movimentata. Dopo tre giri di pista per scaldare le gomme, veniva abbassata la bandiera della via e Donohue, sorpreso dal balzo iniziale sia di Scheckter che di Follmer, passati tempestivamente al comando, seguiva in terza posizione con Oliver quarto e quindi tutti gli altri. Dopo appena due giri, Follmer incappava in un testa-coda poco prima dei box e finiva in sesta posizione, mentre quasi contemporaneamente usciva di strada Haiwood danneggiando irrimediabilmente la Porsche, senza però nessun inconveniente a se stesso.

La posizione di testa di Scheckter non durava che quattro giri perché Donohue, ripresosi dallo stupore iniziale, lo inflava all'in-

terno dell'ultima curva e poi se ne andava dando al sud africano nientemeno che tre secondi in un giro!

Dopo essere stato superato da Donohue, Scheckter finiva sopra una chiazza d'olio. Però, pur non perdendo completamente il controllo della vettura, cedeva la piazza a Oliver che lo seguiva da vicino con Kemp quarto e Follmer ora quinto. Al quinto dei trenta giri in programma, Follmer tentava di passare il suo compagno di squadra e le due vetture venivano a collisione. Mentre Kemp potrà proseguire indisturbato, Follmer dopo ripetute fermate ai box dovrà desistere per un guasto alla sospensione destra.

A questo punto le posizioni si erano ben definite, con Donohue al comando che conduceva la sua corsa come si trovasse solo in pista. Scheckter secondo, dopo aver passato Oliver, che si trovava terzo, quindi Kemp, Durst,

Così (in 15) al via

Donohue (Porsche 917/30) 1'17"475 media kmh 188,930	Follmer (Porsche 917/10) 1'18"327
Scheckter (Porsche 917/10) 1'20"418	Kemp (Porsche 917/10) 1'20"922
Haywood (Porsche 917/10) 1'21"469	Hobbs (McLaren M 20) 1'22"044
Oliver (Shadow DN2A) 1'22"080	Gunn (Lola T 260) 1'24"001
Patrick (McLaren M8F) 1'24"950	Brown (McLaren M8F) 1'25"937
Hopkins (McLaren M8F) 1'28"541	Cordts (McLaren M8D) 1'26"635
Snagos (Lola T 260) 1'27"213	Dutton (McLaren M8E) 1'29"112
Durst (McLaren M8F) 1'30"839	

CORSA A EDMONTON - Prova valida per il Campionato CAN-AM - Edmonton, 16 settembre

Classifica 1. manche. 30 giri

1. Donohue (Porsche 917-30) 41'21"990 alla media di kmh 120,600; 2. Scheckter (Porsche 917-10) 41'49"852; 3. Oliver (Shadow) 42'01"896; 4. Kemp (Porsche 917-10) 42'09"701; 5. Durst (McLaren M8F) 42'09"230; 6. Brown (McLaren M8F) a 1 giro; 7. Hopkins (McLaren M8F) a 1 giro; 8. Gunn (Lola T260) a 2 giri; 9. Dutton (McLaren M8E) a 3 giri.

Classifica 2. manche

1. Mark Donohue (Porsche 917-30) 1.08' e 22" media 110,867 miglia; 2. Follmer (Porsche 917/10); 3. Oliver (Shadow DN 2A).

Giro più veloce: Donohue (Porsche 917-30) in 1'20"4 media 113,154 miglia orarie

Ci scusiamo per l'incompletezza del servizio da Edmonton, dovuta a difficoltà di trasmissione e ricezione telegrafica e telefonica.

Brown e tutti gli altri.

La prima serie continuerà così fino alla fine con il solo ritiro fra i favoriti di David Hobbs con la McLaren per la rottura di un pistone.

SECONDA MANCHE

La seconda manche non è stata ostacolata dal caldo che sabato aveva costretto cinque piloti, tra cui uno dei favoriti, l'americano Hurley Haywood, ad abbandonare la corsa.

Domenica, Scheckter ha cercato di tallonare Donohue, ma al 12. giro, dopo aver perso alcune posizioni era costretto a ritirarsi per noie al motore.

Follmer, che era stato costretto ad abbandonare nella prima manche, è stato protagonista di una spettacolosa rimonta. In penultima posizione alla partenza, al termine del primo giro era già in quarta posizione, e dopo altri due giri superava Charlie Kemp portandosi in terza posizione.



kléber vince

Al Rally Internazionale Medio Adriatico
14-15 settembre 1973

6. assoluto e 1. Gr. 1 classe oltre 1600
BRAY-RUDY (Opel Ascona) Scuderia Jolly Club
9. assoluto e 1. Gr. 1 classe fino a 1300
TRUCCO-FORGIA (Simca Rallye 2) Scuderia Tre Gazzelle
11. assoluto e 1. Gr. 2
BAUCE-CALORE (Opel Ascona) Scuderia Patavium

Kleber

KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE

Nell'ETNA di PERGUSA festa per BARBERIO

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ENNA - Il lago di Proserpina e l'autodromo di Mirgrino hanno accolto ancora una volta, dopo la Montepellegri, il fascino, le gesta, i ricordi di una delle corse più prestigiose che in passato la Sicilia ha annoverato: la corsa dell'Etna, sloggata dalle strade del bizzoso vulcano dai rigori della burocrazia sportiva e trasferita giustamente, aprendo una nuova serie, da Giordani e Ribizzi ad Enna.

Ed è molto bello, e significativo nello stesso tempo, che questa nuova serie della corsa dell'Etna e l'autodromo di Pergusa abbiano messo in luce, anche ciò ancora una volta, uno dei più promettenti piloti del Meridione, quel Pasquale Barberio su Lola Abarth, calabrese, alla sua prima gara con la Cefalù Corse, che nel corso di questa stagione sportiva ha collezionato, con la vittoria ennese, 5 primi di classe e un 1. assoluto, proprio quello conquistato a denti stretti sull'asfalto di Pergusa.

Quello di Barberio era l'ultimo raggruppamento della giornata, l'8., e vedeva in pista le classi 1600-2000 del gruppo 4 e le prime due classi della Sport, cioè a dire il «clou» di tutta la manifestazione, e lo schieramento stesso di partenza ne era una riprova: infatti in prima fila partivano Mario Litrico, col GTA di Monzeglio accreditato del 2. miglior tempo di prova, l'49'6 e il palermitano Ceraolo con l'AMS 1000 accreditato dal miglior tempo assoluto l'48'4, mentre dietro stavano Vito Coco, su GTA con l'50'7, e Barberio su Lola Abarth 1300 con l'49'7.

Era Ceraolo a spuntarla per primo sulla bandiera di Cicci La Delfa seguito da Fichera al primo passaggio, mentre Coco regolava Litrico, ma alla tornata successiva Barberio passava in testa, seguito da Fichera e da Ceraolo che al 3. giro passava in seconda posizione facendo subito capire al pilota calabrese che gli avrebbe reso la vita difficile. Ed infatti così è stato, anche per l'uscita di scena di Fichera per la rottura di una valvola al 3. giro, e per poco il palermitano non è riuscito nel suo intento: a due giri dalla fine della manche, al 13. giro cioè, la pompetta meccanica della benzina ha cominciato a funzionare male nella Lola di Barberio e Ceraolo è potuto passare primo sul traguardo ma poi la stessa pompa ha ripreso a funzionare e così Barberio ha spinto a fondo agguadandosi la gara.

Barberio e Ceraolo non sono stati però i soli primi attori di questo raggruppamento: come sopra detto c'erano pure Coco e Litrico, oltre a Peppino Pantò col GT Conrero e al trapanese D'Angelo in GTA. Litrico, dopo una sfortunata precedente corsa in gruppo 2 col suo GTA 1300, voleva a tutti i costi rifarsi con la macchina milanese ed ha subito iniziato una gara avvincente in cui ha fatto numero a sé anche se aveva da vedersela con un pilota forte come Vito Coco. Per i primi 4 giri Coco è riuscito a stargli davanti poi è stato superato e Litrico si è letteralmente scatenato dando progressivamente quasi 2" a giro al rivale e portandosi al 10. giro a 22" dal battistrada, cioè Barberio, e concludendo in bellezza.

Nel precedente raggruppamento dove aveva corso, il 6., voleva fare pure il colpaccio ma purtroppo si è trovato davanti quel possente Commodore 3000 che Angelo Bonaccorsi ha condotto con una guida veramente pulita e sicura.

In questo stesso raggruppamento una gara intelligente l'ha fatta Punzo col BMW 1600, mentre nel raggruppamento successivo bella gara del messinese Consolo con l'Alpine di Parnasso che dopo una partenza sbagliata che lo vedeva dalla prima all'ultima posizione è riuscito giro per giro a scalare posizioni fino a passare in testa, tra gli applausi del pubblico, distaccando il bravo «Black Shiver» su un'altra Alpine, il nisseno Ferraro su HF e Dodia anche su Alpine.

Nuccio Marino

«XXIV CORSA DELL'ETNA» A PERGUSA - Competizione nazionale di velocità in circuito - Autodromo di Pergusa, 16 settembre 1973.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. «Sandro» (Autobianchi A. 112 Abarth) 23'07"8, media kmh. 125,688; 2. «Rincione» (Abarth A.112) 23'10"4; 3. Compagnoni (Idem) 24'06"7; 4. Verio (A.112) 24'10"5; 5. Guarino (Fiat 127) 24'22"9; 6. «Anthony» (Fiat 127) 24'25"4; 7. Terrana (Fiat 850) 24'36"5; 8. Pizzurro (A.112) a 1 giro; 9. «Leo» (Fiat 127) a 1 giro; 10. Zaccaria (Mini Cooper) a 1 giro; 11. Scribani (Mini Minor) a 1 giro. Giro più veloce: il 3. di Rincione (Abarth A.112) 2'15"2, media di kmh. 129,009.

Classe 1150: 1. Pietro Mertoli (Fiat 128C) 22'21"9, media kmh 136,170; 2. Lauria (idem) 22'38"1; 3. Luca (idem) 22'38"3; 4. Fortuna (idem) 23'43"6 a 1 giro; 5. Scolaro (idem) a 2 giri.

Giro più veloce: l'8. di Mertoli (Fiat 128C) in 2'12"3 media kmh. 131,837.

Classe 1300: 1. Corrado André (Fiat 128C) 22'05"8, media kmh 131,558; 2. Condina (Simca R2) 22'11"2; 3. «Toio» (Simca R) 22'35"3; 4. Barbanti (Fiat 128C) 22'38"7; 5. Livigni (Fiat 128) 22'51"4; 6. Costantino (Fiat 128R) 22'57"7; 7. Borghini (Fiat 128R) a 1 giro; 8. Rau D'Agata (Mini Cooper) a 1 giro; 9. Mucera (A.R. 1300) a 1 giro.

Giro più veloce: il 3. di André (Fiat 128C) 2'10"3, media kmh 133,860.

Classe 1600: 1. Rosario Guarnera (A.R. GTV) 22'42"1 media kmh 128,052; 2. Condina (A.R. GTV) 22'48"4; 3. Pileri (idem) a 1 giro; 4. Mollica (idem) a 5 giri.

Giro più veloce: l'8. di Guarnera (A.R. GTV) 2'11"9, media kmh. 132,236.

Classe 2000: 1. Filippo Bonaccorsi (A.R. GT2000) 20'50"1, media kmh 139,536; 2. Restivo (A.R. GT2000) 20'50"4; 3. «Jmmy» (BMW) 21'45"7; 4. La Rosa (A.R. R. 2000) 22'05"4; 5. Di Giuseppe (A.R. GTV) a 2 giri.

Giro più veloce: il 10. di Restivo (A.R. GTV) 2'01"1, media kmh 142,850 kmh.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Antonino Gagliostro (Fiat Giannini) 24'45"3, media 117,431 kmh; 2. Petralia (Fiat Giannini) 24'48"2; 3. «Enrico VIII» (Fiat) 25'04"5; 4. Farina (Fiat) 25'45"2; 5. Fanello (Fiat) 25'50"9; 6. Marino (Fiat) a 1 giro; 7. Parisi (Fiat) a 3 giri; 8. Micale (Fiat) a 3 giri; 9. Buzzotta (Fiat) a 4 giri.

Giro più veloce: il 3. il Gagliostro (Fiat Giannini) in 2'23"6, media kmh 121,462.

Classe 600: 1. Mario D'Amico (Fiat Abarth) 24'25"9, media 118,985 kmh; 2. Alduina (Fiat Giannini) 25'24"4; 3. Foti (idem) 25'44"4; 4. Peditto (idem) a 1 giro.

Giro più veloce: il 3. di D'Amico (Fiat Giannini) 2'19"7, media kmh. 124,853.

Classe 700: 1. Fulvio Lauricella (Fiat Giannini) 22'54"3, media 126,915 kmh; 2. «Heart Mad» (Fiat Abarth) 22'55"3; 3. D'Urso (idem) 23'21"1; 4. Papalia (idem) 24'23"1; 5. Guarnaccia (idem) 24'42"9; 6. Biagianti (idem) 25'08"9; 7. Saia (idem) 25'14"6; 8. Di Salvo (idem) a 1 giro; 9. Grieco (idem) a 5 giri.

Giro più veloce: il 4. di Grieco e il 10. Lauricella in 2'15"1, media 129,104 kmh.

Classe 850: 1. Giuseppe Bozzanca (Fiat Abarth 850) 22'05"7 media 131,568 kmh; 2. Russello (Fiat Abarth 850) 22'40"9; 3. Covais (Fiat Abarth 850) 24'00"2; 4. Villa (Fiat Abarth 850) a 1 giro; 5. Scribani (Fiat Abarth 850) a 1 giro; 6. Rito (Fiat Abarth 850) a 1 giro; 7. «El Zado» (Fiat Abarth 850) a 1 giro; 8. Gerbino (Fiat Abarth 850) a 2 giri; 9. Russo (Fiat Abarth 850) a 3 giri.

Giro più veloce: il 7. di Bozzanca (Fiat Abarth 850) 2'09"9, media kmh. 125,209.

Classe 1000: 1. «Jmmy» (Abarth 1000) 21'56"4, media kmh. 132,507; 2. Lo Piccolo (Abarth 1000) 23'03"5; 3. Famoso (Abarth 1000) a 3 giri.

Giro più veloce: il 2. di Famoso (Abarth 1000) in 2'07"5, media kmh. 136,800.

Classe 1150: 1. «Pepito» (Fiat 128) 29'53"3, media kmh. 136,167 (14 giri); 2. Russo (Fiat 128) a 1 giro; 3. «Seven» (Fiat 128) a 2 giri.

Giro più veloce: il 3. di Pepito (Fiat 128) 2'05"1, media kmh. 139,536.

Classe 1300: 1. «Giusy» (A.R. GTA) 28'18"7 (14 giri) media kmh 143,750; 2. Biagianti (A.R. GTA) 28'25"9; 3. Litrico (A.R. GTA) 29'11"7; 4. La Cava (A.R. GTA) 30'05"4; 5. Sabato (Fiat 128C) a 1 giro; 6. Vadalà (A.R. GTA) a 1 giro; 7. Scuderi (A.R. GTA) a 2 giri.

Giro più veloce: il 12. di Litrico (A.R. GTA) in 1'52"7, media kmh. 154,765.

Classe 1600: 1. Sergio Punzo (BMW 1600TI) 29'37"4, media kmh. 147,198; 2. Castrogliorio (A.R. GTV) 28'31"1; 3. Stivala (A.R. GTV) 29'25"9; 4. Sgarlata (Ford Lotus) a 1 giro; 5. La Mantia (A.R. GTV) a 3 giri; 6. Trapani (Idem) a 3 giri.

Giro più veloce: il 15. di Punzo (BMW 1600TI) in 1'55"8, media kmh. 150,622.

Classe 2000: 1. Giuseppe Tornatore (A.R. 1750) 28'33"6, media kmh. 132,321 (13 giri); 2. «Itnas» (A.R. GTA) a 1 giro.

Giro più veloce: il 12. di Tornatore (A.R. 1750), media kmh. 137,555 in 2'16"8.

Classe 3000: 1. Angelo Bonaccorsi (Opel Commodore) 28'04"1, media kmh 155,333; Giro più veloce: il 9. di Bonaccorsi in 1'50"1, media kmh. 158,564.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Giuseppe Ferraro (Lancia Fulvia HF) 31'14"7 (14 giri), media kmh 130,258; 2. P. Gulisano (Lancia S) 31'32"7; 3. «Sullivan» (Fiat X-1/9) a 1 giro; 4. Gulisano (Fiat X-1/9) a 2 giri; 5. Giarratano (Fulvia HF) 18'13"4 a 6 giri. Giro più veloce: il 2. di Ferraro G. (Fulvia HF) 2'10"6, media kmh. 133,552.

Classe 1600: 1. «Black Shiver» (Alpine 1600) 31'20"6, media kmh. 139,120; 2. Doria (Alpine 1600) 31'45"4; 3. Zuccarello (Fulvia HF) 32'05"9; 4. Bracco (Fulvia HF) 32'29"6; 5. «Bobo» (A.R. Duetto) 32'55"1; 6. Casella (Fulvia HF) a 1 giro; 7. Continella (Alpine) a 3 giri. Giro più veloce: il 9. di «Black Shiver» in 20'2"6, media kmh 142,267.

Classe 2000: 1. «Poldo» (Fiat 1600) 31'22"8 (14 giri), media kmh. 129,694; 2. Denti (Opel GT 1900) 31'48"7. Giro più veloce: il 9. di «Poldo» (Fiat 1600) 2'11"1, media kmh. 133,145.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Giuseppe Melluzzo (Abarth OTS) 31'28"5 (14 giri), media kmh 129,308; 2. «Athos» (Abarth OTS) a 1 giro; 3. Fiorentino (Fiat S) a 1 giro. Giro più veloce: il 5. di «Athos» (Abarth OTS) in 2'10"8, media kmh. 133,349.

Classe 1300: 1. Consolo (Alpine 1600) 30'51"1, media kmh. 141,354; 2. Ferraro (Fulvia HF) 31'41"8.

Giro più veloce: il 2. di Consolo (Alpine 1600) 1'59"1, media kmh. 146,448.

Classe 1600: 1. Mario Litrico (A.R. GTA) 20'40"5, media kmh. 157,661; 2. Coco (A.R. GTA) 28'01"5; 3. D'Angelo (A.R. GTA) 28'32"9; 4. «Tony Icks» (Lancia HF) a 1 giro; 5. D'Amico (A.R. GTA) a 2 giri.

Giro più veloce: il 9. di Litrico (A.R. GTA) 1'47"8, media kmh. 161,800.

Classe 2000: 1. Giuseppe Pantò (Opel GT 1900) 28'17"3, media kmh 154,145; 2. Guagliardo (Porsche 911) a 1 giro; 3. Botto (Fiat 124 S) a 1 giro; 4. Barbanti (A.R. Duetto) a 2 giri.

Giro più veloce: il 4. di Pantò (Opel GT) 1'50"3, media kmh 158,132.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Giampaolo Ceraolo (AMS 1000) 27'13"4, media kmh 160,175; 2. Patanè (Abarth 1000) a 1 giro; 3. Scuderi (OSC) a 4 giri; 4. Strano (AMS 1000) a 5 giri.

Giro più veloce: il 12. di Ceraolo (AMS 1000) in 1'46"9, media kmh. 163,162.

Classe 1300: 1. Pasquale Barberio (Lola Abarth 1300) 27'12"9, media kmh. 160,224; 2. «Diablo» (A.R. SZ) a 4 giri. Giro più veloce: il 3. di Barberio (Lola Abarth) in 1'45"1, media kmh. 165,170.

CLASSIFICA GENERALE: 1. Pasquale Barberio (Lola Abarth 1300) 27'12"9, media kmh. 160,224; 2. Giampaolo Ceraolo (AMS 1000) 27'13"4; 3. Mario Litrico (A.R. GTA) 27'40"5; 4. Vito Coco (A.R. GTA) 28'01"5; 5. Angelo Bonaccorsi (Opel Commodore) 28'04"1; 6. Giuseppe Pantò (Opel GT) 28'17"3; 7. Giuseppe D'Angelo (A.R. GTA) 28'32"9; 8. Sergio Punzo (BMW 1600TI) 29'37"4; 9. Consolo (Alpine 1600) 30'51"1; 10. «Black Shiver» (Alpine 1600) 31'20"6; 11. Antonino Ferraro (Fulvia HF) 31'14"8.

Perde le gambe col temporale DHOTEL a Neuvev

NEUVEV LE ROI - Già turbata dal cattivo tempo l'anno scorso, anche nell'edizione 1973 questa gara è stata perseguitata dalla sfortuna. Un fortissimo temporale ha costretto gli organizzatori a sospendere la gara dopo la prima salita, durante la quale si erano già verificate varie uscite senza però danni ai piloti, eccettuato per Dhotel, che in questa stagione si era messo in luce così bene. E dire che l'incidente gli è occorso al mattino, su percorso asciutto. Dopo essere salito in 56"3, Dhotel è ripartito, ma dopo mt. 800 è uscito a forte velocità, nella seconda curva a destra, abbattendo un palo telefonico. La vettura, molto danneggiata, è finita in un fosso e il pilota è rimasto incastrato nell'abitacolo. Trasportato all'ospedale ha subito l'amputazione della gamba destra, con prognosi riservata per la sinistra. Purtroppo, essendosi il suo stato aggravato, ha dovuto subire l'amputazione anche della gamba sinistra.

Quarto nell'edizione del 1971 e vincitore l'anno scorso, Dhotel era considerato praticissimo del percorso.

● La MILLE KM DI PARIGI, che quest'anno avrebbe dovuto tornare a Montlhéry, è stata soppressa perché il circuito ha bisogno di modifiche di sicurezza per le quali manca il tempo.

Molti reduci di IMOLA a CASALE

Qualche volo tra piemontesi

CASALE - Tempo alterno, risoltosi al bello, pubblico numeroso e una miriade di concorrenti e classi sono il bilancio positivo dell'ennesima fatica del dottor Aimaretti e C. Gara clou della giornata, quella del raggruppamento prototipi da 1000 a 2000 cc. In lotta per la vittoria di classe (sino a 2000) e assoluta sono Anastasio su AMS 73-2000 Armaroli, Piero Monticone su Chevron della Commit International e «Mici» su Lola Abarth. Protagonisti delle altre classi sono Pellegrino (Chevron 1600), Varese (Lola Abarth 1300) ricostruita da Gianni Varese perfettamente con telaio nuovo originale inglese a tempo di record, e Carletti, con una fiammante ed efficientissima Dallara 1000. E' presente anche un nuovissimo prototipo Bellasi a telaio scatoletto, in fase di messa a punto, guidato da Deangellis.

Scatta al via Monticone approfittando di una incertezza di «Mici», lo seguono Anastasio, «Mici», Varese, Pellegrino, Solinas, De Paoli e Carletti. Anastasio recupera e dopo pochi giri è primo all'ultimo tornante; intanto Pellegrino è quarto seguito da Varese. Molto bella è la lotta a distanza tra Anastasio, decisamente molto bravo, e Monticone, anch'egli niente affatto da meno. Nella serie di sorpassi dei doppiati, Anastasio riesce a contenere l'attacco di Monticone e assieme a lui spicca il miglior tempo della giornata, un notevole 1'05"6 (135 di media). «Mici», leggermente toccato al primo giro, con la sospensione in disordine, non può far altro che guardare. Nessun problema per vincere le rispettive classi per il bravo Varese, meritatamente felice dopo tanta fatica e sfortuna, Pellegrino e Carletti (in pensiero per una carburazione troppo magra).

Nel primo raggruppamento (gruppo 1) assente Boltri, che ha rotto in prova, la battaglia si accende tra Mercadante (Alfa GTV) che vince, e Negro (Simca R2) che riesce a tenergli il passo sino a pochi giri dalla fine quando un guasto lo ferma. Nel secondo raggruppamento (gruppo 2 da 500 a 1000 cc) è presente anche Lavazza che, reduce da Imola, parte in ultima fila. Scatta al comando il forte Boggiatto (Abarth 1000) che con piglio sicuro mantiene la piazza e vince di forza. Alle sue spalle si scatena la mischia e Carena (695 Abarth) è sicuro secondo fino a che gli regge il motore che purtroppo a sette giri dal termine, rende l'anima. Al secondo giro, intanto, Lavazza già quinto, esce in parabolica per lo scoppio di una gomma, rientra, va ai box, sostituisce il cerchio, riparte, si ferma di nuovo per distacco del cavo della bobina, ripara ancora ai box.

Nel terzo raggruppamento Luigi Pozzo, anch'egli reduce da Imola, parte ultimo e in un solo giro è terzo con classe prepotente e l'ottima Alfa Monzeglio, sia pure messa a punto in fretta. Dà brivido il sorpasso con cui infila Mercandino all'interno della curva antistante il box, Pozzo conduce in testa da solo e migliora il record sul giro di Galimberti di 4/10 ottenendo un favoloso 1'16"8. Alle sue spalle sembra avere la meglio Verdoja quando all'ultimo giro, al tornantino lontano in una staccata a tre «alla morte», Ravasio supera all'interno Mercandino che tocca leggermente Verdoja il quale fa un paio di voli paurosi senza conseguenze.

Nel quarto raggruppamento, per un banale ritardo, purtroppo non parte Fossati. Scatta al comando Repetto su GTA, che sembra inattaccabile quando dopo pochi giri rientra col motore rotto; alle sue spalle si misurano Gabani (Alfa Monzeglio) e Martino (Alfa Bosato) mentre Bersano (Alpine Varese) vince senza problemi la sua classe.

Gli ultimi a partire sono i formulisti. Nella F. 850 Marinelli su Bellasi è sicuro al comando per quasi tutta la gara con bella classe quando all'ultimo si gioca la vittoria con un malaugurato testacoda al tornantino. Vince così il bravo Serra su De Sanctis, che lo ha seguito come un'ombra, approfittando del suo unico errore; terzo è «Mac Tob», un casalese puro sangue. Nella 875 dominano Rossino, che già si sente la Formula Italia sotto il bacino, e vince facendo la gioia di Repetto e del suo sponsor mobiliere.

Giorgio Rossotto

4. COPPA PIEMONTE - gara in pista riservata ai soci degli Automobile Clubs del Piemonte - Casale Monferrato, 16 settembre 1973

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 1000 - 1. Sergio Barbero (A112) 25'14"6, media 93,553 kmh; 2. Vallania (Fiat 850) 25'36"6; 3. Recami (A112) 25'39"1; 4. Parisi (A112) giri 15; 5. Amico (Cooper) giri 15.

Classe 1150 - 1. Luigi Taverna (Fiat 128) 24'54"7, media 94,299 kmh; 2. Orsi (Fiat 128) 25'19"8; 3. Parisi (Fiat 128) 25'22"1; 4. Giorgis (Fiat 128) 25'23"8.

Classe 1300 - 1. Carlo Florito (Fiat 128) 25'00"8, media 94,414 kmh; 2. Scardua (F. Escort) giri 15; 3. Negro (Simca R.) giri 8.

Classe 1600 - 1. Attilio Mercadante (A.R. GTV) 24'13"1, media 97,520 kmh; 2. «Zipp» (A.R. GT) 25'08"2.

GRUPPO 2

Classe 500 - 1. Mario Potenza (Giannini) 24'14"2, media 91,349 kmh giri 15; 2. Pinardi (Giannini) giri 12; 3. Lavazza (Giannini) giri 9.

Classe 700 - 1. Rocco Bolognesi (F. Abarth) 24'39"5, media 95,773 kmh; 2. Bille (F. Giannini) giri 15; 3. Calligaro (F. Abarth) giri 15; 4. Carena (F. Abarth) giri 9.

Classe 850 - 1. G. Franco Lumello (F. Abarth) 24'34"1, media 96,124.

Classe 1000 - 1. Giorgio Boggiatto (F. Abarth) 23'46"1, media 99,366; 2. Giuliano (Fiat 127) giri 15.

Classe 1150 - 1. Tommaso De Martino (Fiat 128) 16'06"1, media 100,825 kmh giri 11; 2. Gattino (Fiat 128) giri 10; 3. Canavoso (Fiat 128) giri 6.

Classe 1300 - 1. Luigi Pozzo (A. Romeo GTA) 21'06"8, media 111,853 kmh; 2. Mercandino (A. Romeo GTA) 21'42"1; 3. Ravasio (NSU) 21'44"2; 4. Verdoja (A. Romeo GTA) giri 15; 5. Niclot (A. Romeo GTA) giri 15.

Classe 1600 - 1. Sergio Carignano (A. Romeo GT) 21'39"2, media 102,248 kmh; 2. Papinutto (A. Romeo S.) 21'58"4.

GRUPPO 3

Classe 1600 - 1. Mario Regis (Alpine R.) 21'26"1, media 103,289 kmh giri 15; 2. Perotto (Alpine R.) 21'41"7, giri 15; 3. Rua P. (Lancia F.) giri 14.

GRUPPO 4

Classe 1000 - 1. Antonio Iapichino (F. Abarth) 21'20"1, media 89,927, giri 13. Classe 1300 - 1. Aldo Bersano (Alpine R.) 21'45"5, media 108,538 kmh; 2. Culatti (Alpine R.) 21'51"2; 3. Librizzi (Alpine R.) giri 14.

Classe 1600 - 1. Walter Gabani (A. Romeo) 20'39"5, media 114,317 kmh; 2. Martino (A. Romeo) 20'48"2; 3. Carrabba (A. Romeo) 21'23"2.

Classe 1600 - 1. Torasso (Opel) 20'42"1, media 99,807 kmh giri 14; 2. Milano (Fiat 124) giri 14.

GRUPPO 5

Classe 1000 - 1. Tommaso Carletti (Dallara) 18'06"3, media 114,134 kmh; 2. Davico (AMS) giri 13; 3. Peano (AMS) giri 13.

Classe 1300 - 1. Gianni Varese (Lola) 18'01"7, media 122,807 kmh giri 15; 2. Solinas (Abarth) giri 10.

Classe 1600 - 1. Salvatore Pellegrino (Chevron) 18'54"1, media 124,952 kmh; 2. Bernardi (AMS) giri 14; 3. De Angelis (Bellasi) giri 5.

Classe 2000 - 1. Pasquale Anastasio (AMS) 17'55"8, media 131,712 kmh; 2. Monticone (Chevron) 18"; 3. «Mici» (Abarth) 18'21"4.

FORMULA MONZA

1. Piero Rossino (Repetto) 22'21"3, media 99,038 kmh; 2. Sario (Vigezzi) 22'24"1 e 9; 3. Pavasio (Repetto) 22'37"6; 4. Rosso (Repetto) giri 14; 5. Bosso (F. Monza) giri 14. Giro più veloce: il 9. di Sario 1'27"1, media 101,797 kmh.

FORMULA 850

1. Guido Serra (De Sanctis) 21'37"2, media 109,232 kmh; 2. Marinelli (Bellasi) 21'45"1; 3. «Mac Tob» (De Sanctis) 21'57"5; 4. Carozzi (O.I.Ga.) giri 9. Giro più veloce: il 6. di «Mac Tob» 1'19"3, media 111,677 kmh.

FORMULA FORD

1. Aliberto Beluardo (Branca) 19'30"4, media 119,633 kmh; 2. D'Angelo (Tecno) 19'40"3, giri 15; 3. Torta (BWA) 18'32"8 giri 14. Giro più veloce: il 5. di Beluardo 1'16"1, media 116,526 kmh.

FORMULA 3

1. Fiorenzo Togni (Brabham) 18'59"1



VERINI discesista spavaldo

ANCONA - Appena è arrivato l'hanno issato sul tetto della macchina, su quel tetto su cui non s'era mai seduto (se non in sogno) in tutta la sua carriera, poi Verini ha avuto il primo ed unico momento d'incertezza di tutto questo 2. Rally del Medio Adriatico che l'ha visto spavaldo dominatore come non mai.

L'incertezza era dovuta alla tecnica della «spruzzata di champagne» che tradizionalmente tocca ai vincitori e battezza i circostanti; un'incertezza più che giustificata trattandosi della prima occasione che gli è capitata (le prove, a casa, per scaramanzia non si fanno mai) ed il risultato non poteva essere che un mezzo fallimento con un goffo zampillo tutto concentrato sul viso di Dante Salvay.

Ma la festa non si è certo guastata per questo, anzi è stato un motivo per riprovare non appena sono arrivati Ballestrieri, Barbasio, Bisulli e Pregliasco, tutti pronti a rallegrarsi con il momentaneo primo della classe.

Un coro unanime, questo dei complimenti dei suoi avversari, che rende il merito più completo a questo primo successo assoluto di Verini che si è costruito la vittoria a forza di tempi «incredibili» in una gara favorevole come non mai alle caratteristiche più tipiche della Fulvia. Con un pizzico di «pazzia» in più (per lui sempre regolarmente al traguardo), il motore portato alla cilindrata di 1850 cc, un assetto finalmente a lui consono (ma non ad altri suoi compagni di squadra piuttosto a disagio con la vettura scodinzolante come non mai) e l'affiatamento sempre più completo col magnifico Torriani che di gara in gara si rivela sempre più valido sia come navigatore che come portafortuna, Verini si è scatenato dando il massimo della sua abilità lungo la terribile e decisiva discesa del Monte Paganuccio dove ha spiccato un tempo definito addirittura pazzesco dai due piloti della Lancia che tutto si aspettavano meno che di venir superati in quella

discesa a precipizio tutta cosparsa di infido brecciolino.

Ma per la Lancia non si è trattato di una sconfitta disonorevole perché Ballestrieri ha corso dall'inizio con l'imperativo di andare piano (ordine che Maiga ripeteva di nota in nota per imporre un ritmo il più cauto possibile) e Pregliasco è stato a lungo al comando (anche se sempre per pochi secondi) finendo poi terzo per una malaugurata foratura nella penultima prova speciale (quando comunque era già secondo).

Il campionato italiano sta ritrovando di gara in gara un interesse decisamente inaspettato dopo il dominio di inizio stagione della squadra HF, e Ballestrieri bene ha fatto ad usare il cervello per assicurarsi questi punti che gli promettono quasi matematicamente il successo finale sempre che Verini... non continui a impazzire (e ad impazzire) nelle due restanti gare di campionato e magari anche in America (per il Press-On-Regardless) dove potrebbe recarsi alla ricerca di eventuali punti in più per chiudere in testa.

Bisulli, col suo quarto posto, ha riconfermato il suo grande « mestiere », che gli permette tuttora di ovviare ad una carenza di allenamento assurda se confrontata ai suoi più diretti avversari. In pratica alla sua terza gara stagionale (l'Elba e l'Alpe della Luna non l'hanno visto praticamente impegnato) è riuscito a reggere al ritmo dei primi precedendo addirittura Barbasio che comunque è apparso il più disadattato al nuovo assetto di questi spider di gara in gara più competitivi (ci dicono, molto per merito dell'ing. Russo) e che promettono molto per la prossima stagione.

Dietro a questi, i favoriti d'obbligo, puntuale come sempre è arrivata un'Opel G. 1, nella fattispecie quella di Brai-Rudy, ancora una volta all'appuntamento col traguardo finale. Decisamente per Brai l'appetito vien mangiando perché nonostante abbia già acquisito la certezza di essere il vincitore del Trofeo di categoria, continua a partecipare a tutte le gare (sabato

Il pilota FIAT battezzato con lo champagne per il trionfale RALLY ADRIATICO (con BALLESTRIERI «tattico»)

2. RALLY DEL MEDIO ADRIATICO - nona prova del campionato italiano dei rallies - Ancona, 15-16 settembre 1973

CLASSIFICA GENERALE

1. Verini-Torriani (Fiat 124 Abarth) 2.10'38"; 2. Ballestrieri-Maiga (Lancia Fulvia HF) 2.12'17"; 3. Pregliasco-Garzoglio (L. Fulvia HF) 2.12'33"; 4. Bisulli-Zanucoli (Fiat 124 Abarth) 2.12'44"; 5. Barbasio-Macaluso (Fiat 124 Abarth) 2.14'24"; 6. Brai-Rudy (Opel Ascona) 2.18'24"; 7. Ravaoli-Barlotti (Lancia Fulvia HF) 2.20'06"; 8. Gianmarini-Giampaoli (Lancia HF 1600) 2.21'35"; 9. Trucco-Forgia (Simca Rallye 2) 2.24'57"; 10. Bagna-Sanfront (Lancia HF 1600) 2.26'05"; 11. Bauce-Calore (Opel Ascona) 2.28'57"; 12. Tormene-Degan (Opel Ascona) 2.29"; 13.

Baldacci-Bollini (Simca Rallye 2) 2.32'02"; 14. Stoppato-Berardi (Fiat 125) 2.37'53"; 15. Benelli-Mazzoni (Opel Ascona) 2.37'56"; 16. Valter-Cecchetti (Fiat 128 coupé) 2.38'19"; 17. Di Gobbi-Fosetti (Fiat 125 S) 2.38'29"; 18. Civolani-Repetti (Fiat 127) 2.47'34"; 19. Bendini-Bendini (Fiat 127) 2.47'40"; 20. Romagna-Barbanti (Fiat 124 Abarth) 2.50'50"; 21. Accorsi-Malavolti (Morris Cooper) 3.00'29"; 22. Rocchetti-Boccosi (Opel GT 1900) 3.02'45"; 23. Prатели-Cappanera (F. Escort) 3.03'18"; 24. Ricceri-Dello Sbarba (Fiat 127) 3.05'04"; 25. Galeazzi-Ugolini (Fiat 128 coupé) 3.16'40"; 26. Alberici-Petroni (Innocenti Cooper) 3.19'15"; 27. Lonardi-Tonon (Volkswagen) 3.41'11"; 28. Severini-Patrignani (Renault R5 TL) 3.46'47".

prossimo sarà in Germania per la Mitropa Cup) finendole tutte e facendo regolare man bassa di premi (soprattutto General Motors).

Tutta da seguire è stata invece la lotta delle granturismo di serie dove Ravaoli e Gianmarini (che ha dimostrato di poter tornare quello di una volta soltanto che tra le mani gli ridiano un mezzo un poco competitivo) si è risolta solo nel finale a vantaggio del primo che ha bissato così il magnifico exploit dell'Alpe della Luna.

Trucco, questa volta con Forgia anziché col solito Tesio, piazzandosi al nono posto ha tenuto ancora una volta alto il nome della Simca che è riuscito come sempre a portare al traguardo nei primissimi posti, addirittura davanti a Bagna che di gara in gara si conferma più positivo e che in questa occasione può imprecare contro la malasorte che l'ha privato sin dalla prima prova della seconda marcia togliendolo quindi subito dalla lotta per il G. 3.

Ottimi quindi i due della Patavium, Bauce e Tormene, che sono finiti nell'ordine nel G. 2 terminando a soli tre secondi l'uno dall'altro. Baldacci, Stoppato (la vera bandiera del Sud rallistico) ed il simpatico Benelli chiudono il gruppo dei protagonisti assieme a «Walter» (meno brillante del solito comunque) e Ligobbi, ma due parole di merito se le sono guadagnate anche i due della Sacco Corse, Civolani-Repetto e Bendini-Bendini che con le loro 127 hanno lottato fianco a fianco per tutta la gara presentandosi addirittura al via dell'ultima prova con soli 4" di differenza uno dall'altro per finire poi nell'ordine separati da sei secondi.

Altissimo infine il numero dei ritirati, incredibilmente tanti per una gara dal fondo idilliaco e favorita da condizioni meteorologiche ottimali.

Carlo Cavicchi

Sul PAGANUCCIO si arrendono i lancisti

ANCONA - Nonostante il sole a perpendicolo una vera marea di spettatori ha fatto da cornice alla partenza da Pesaro dei 55 equipaggi regolarmente verificati. La prima prova, quella di Auditore, arriva quasi subito ed è Pregliasco ad ottenere il miglior tempo mentre Barbasio palesa subito i suoi problemi di tenuta di strada. Più indietro, Brai si esibisce in alcuni «numeri» che gli serviranno da monito per tutto il resto della gara.

Nella prova successiva, Le Cesane, velocissima e tutta in discesa, i primi restano facilmente nel tempo mentre nel G. 1 c'è subito una grossa selezione perché Cambiaghi fora una gomma ai pronti-via e Besozzi conclude su un fianco una paurosa uscita di strada riprendendo con addirittura sei minuti di ritardo. Anche Bauce comunque si rende protagonista di una «divagazione», ma se la cava con solo tre minuti in più degli altri.

A Caspessa si ritirano i fratelli Betti, che stavano andando

fortissimo, causa la rottura del cambio della loro Fiat 125; la gara comunque entra nel suo clou al Monte Paganuccio dove Verini sfodera un tempo portentoso entusiasmando tutti i presenti tra lo stupore dei piloti Lancia.

Verini continua nel suo forcing anche a Castiglione (la prima prova notturna) completandolo a Pian della Serra dove scavalca in classifica Pregliasco. A questa prova segue un controllo piuttosto tirato per le vetture private ed a farne le spese è Cambiaghi la cui Ascona finisce nel vuoto... e poi nella scarpata senza che i quaranta spettatori subito accorsi possano farcela a rimetterla in strada.

Sul Monte Catria (tutto tornanti) la Fulvia ristabilisce le distanze e Pregliasco riprende il comando mentre le vetture di serie sono alle prese con problemi di tempo nel velocissimo controllo orario caratterizzato da un susseguirsi di burroni.

La facilità della prova del Monte Cucco non ha peso per la classifica, ma toglie di gara Perazio che era tra i primissimi alla cui Fulvia s'è rotto un giunto.

Alla neutralizzazione di Fabrianone viene stilata una prima classifica che vede al comando Pregliasco con 3" di vantaggio su Verini e 30" su Ballestrieri che mostra

di gradire poco la tattica rinunciataria a cui è costretto. Brai è già sesto mentre una bella corsa la stanno disputando Giulianelli, Bartoletti, Tabanelli e Brambilla tutti in lotta con Trucco per la nona posizione assoluta.

Di questi però manca Tabanelli che viene escluso per essersi presentato con 20" di ritardo al nuovo «via». A lui poco dopo si aggiunge Brambilla che rompe il cavo dell'acceleratore.

Nel frattempo Pregliasco lamenta problemi con l'alternatore e compie tre prove con i soli fari supplementari, mentre Verini spinge a fondo ripetendosi (anzi superandosi) al Paganuccio dove addirittura abbassa di 14" il tempo già strepitoso ottenuto alla luce del giorno.

Il suo è l'affondo decisivo che comunque completerà col successo anche nelle due successive prove speciali mentre spariscono Cavallucci (cambio rotto) e Bartoletti (sospensione posteriore).

A risultato praticamente definito, ancora un colpo di scena con Pregliasco che fora un pneumatico al Monte Cucco perdendo così poco più di un minuto retrocedendo in terza posizione.

La sparizione prima di Besozzi (foratura prima e poi la perdita di una ruota) e Mattiazzo, poi Cantelli e Giulianelli tolgono

dalla gara gli ultimi protagonisti mentre gli organizzatori di Ancona attendono gli arrivi con già la quasi totalità delle prove speciali già completate e ciclostilate, un record che speriamo tutti gli altri cercheranno adesso di battere.

C. C.

LE 16 PROVE SPECIALI

Auditore - Km 9,000

1. Pregliasco in 10'58"; 2. Verini-Torriani a 14"; 3. Ballestrieri-Maiga a 15"; 4. Bisulli-Zanucoli a 22"; 5. Barbasio-Macaluso a 37".

Le Cesane Km 6,300

10 equipaggi nel tempo imposto (Ballestrieri, Barbasio, Pregliasco, Verini, Bisulli, Brai, Ravaoli, Perazio, Bartoletti, Betti).

Caspessa, km 4,500

1. Pregliasco in 5'49"; 2. Verini a 1"; 3. Bisulli a 3"; 4. Ballestrieri a 4"; 5. Barbasio a 17".

Monte Paganuccio, km 11,500

1. Verini in 14'22"; 2. Pregliasco a 4"; 3. Ballestrieri a 7"; 4. Bisulli a 21"; 5. Barbasio a 29".

Castiglione, km 6,200

1. Verini in 8'08"; 2. Pregliasco a 5"; 3. Bisulli a 10"; 4. Ballestrieri a 11"; 5. Barbasio a 18".

Pian della Serra, km 8,300

1. Verini in 10'46"; 2. Ballestrieri a 9"; 3. Pregliasco a 10"; 4. Bisulli a 14"; 5. Barbasio a 34".

Catria, km 4,000

1. Pregliasco in 5'29"; 2. Ballestrieri a 3"; 3. Verini a 7"; 4. Bisulli a 10"; 5. Barbasio a 14".

Monte Cucco, km 5,000

17 equipaggi nel tempo imposto (Verini, Barbasio, Ballestrieri, Pregliasco, Bisulli, Brai, Gianmarini, Giulianelli, Brambilla, Cantelli, Ravaoli, Bauce, Bagna, Muratori, Tabanelli, Bartoletti, Tormene).

Caspessa, km 4,500

1. Verini in 5'49"; 2. Pregliasco a 3"; 3. Bisulli a 4"; 4. Ballestrieri a 6"; 5. Barbasio a 13".

Monte Paganuccio km 11,500

1. Verini in 14'08"; 2. Pregliasco a 9"; 3. Ballestrieri a 23"; 4. Bisulli a 31"; 5. Barbasio a 41".

Le Cesane, km 6,300

6 equipaggi nel tempo imposto (Verini, Ballestrieri, Bisulli, Barbasio, Pregliasco, Brai).

Castiglione, km 6,200

1. Verini in 8'04"; 2. Pregliasco a 8"; 3. Barbasio e Bisulli a 15"; 5. Ballestrieri a 21".

Pian della Serra, km 8,300

1. Verini in 10'36"; 2. Pregliasco a 14"; 3. Ballestrieri a 19"; 4. Barbasio e Bisulli a 21".

Catria, km 4,000

1. Pregliasco in 5'25"; 2. Verini a 7"; 3. Ballestrieri e Bisulli a 9"; 5. Barbasio a 18".

Monte Cucco, km 5,000

9 equipaggi nel tempo imposto (Barbasio, Verini, Ballestrieri, Bisulli, Gianmarini, Brai, Ravaoli, Tormene, Bagna).

Camerano, km 2,200

1. Pregliasco in 3'21"; 2. Bisulli a 1"; 3. Barbasio a 4"; 4. Verini a 6"; 5. Ballestrieri a 7".

«Giallo» nell'ALPI austriache (l'ALPINE di DARNICHE 1° sub giudice)

Squalificato WARMBOLD doppio reclamo BMW

VIENNA - Il rally delle Alpi Austriache, nona prova del campionato, resterà probabilmente senza veri risultati ufficiali per un mese. Provvisoriamente è stato vinto da Darniche-Mahé su Alpine, dopo che il netto vincitore, Warmbold, era stato squalificato, per essere passato a un controllo orario in senso inverso alla marcia. La BMW ha presentato un reclamo per la squalifica, che la giuria non ha accettato. Allora la squadra si è rivolta alla Commissione sportiva austriaca che prenderà una decisione soltanto, come si è detto, fra un mese. Warmbold, dopo un'uscita alla fine della prima prova, era andato al servizio assistenza della Casa per fare riparare il ponte della trasmissione staccato. Tornato in corsa, ha superato appunto il controllo orario in direzione sbagliata.

Si era previsto un duello fra BMW e Saab, ma così le cose sono cambiate, anche se seconda è arrivata la Saab di Eklund-Reinicke. Terza la Porsche di Waldegaard-Thorzellius. Buone le prestazioni di Lindberg su Fiat-Abarth Spider, che si è classificato quinto, mentre Paganelli, per evitare due cataste di legna ai bordi della carreggiata è uscito, finendo nel fango. La 124 è rimasta impantanata e solo dopo qualche ora alcuni contadini hanno aiutato Paganelli a rimettere la vettura in strada, ma i tempi fissati erano ormai superati. Già nelle prime prove spiciali era sparito di scena Pinto, su Fiat.

RALLY DELLE ALPI AUSTRIACHE - Rally valevole per il campionato marche - 12-16 settembre 1973

La classifica ufficiale

1. Darniche-Mahé (Alpine);
2. Eklund-Reinicke (Saab);
3. Waldegaard-Thorzellius (Porsche);
4. Nicolas-Vial (Alpine);
5. Linderb-Eisendle (Fiat);
6. Russling-Weiss (Porsche Carrera);
7. Andersson-Haggbom (Toyota Celica);
8. Gruenstedt-Hopf (BMW);
9. Fall-Wood (VW);
10. Kallstrom-Billstam (VW).

Molte capriole nel rallycross a MODENA

MODENA - Davanti ad oltre diecimila spettatori la 7. prova valida per il Trofeo Ford Kleber di rally cross '73 nel «vecchio» autodromo. La vittoria è andata a Galatini, campione in carica, che ha riaccessato la lotta per il titolo '73. Così resta ancora aperto al punteggio finale per l'assenza in questa prova di David Farjon, impegnato in una gara di Ford Mexico all'autodromo di Vallelunga. Sulla pista modenese, non sono mancati colpi di scena, come cappottamenti e testacoda. Ad entusiasmare ed appassionare il pubblico ha contribuito l'ottava batteria, condotta dal bolzanino Tacum, costretto a guidare per l'intera manche con lo sportello aperto. Questa batteria ha visto sfumare le speranze di entrare in finalissima dello sfortunato Mario del Pargo che fino a quel momento aveva condotto un'ottima gara. Il lucchese, nel tentativo di superare il bolzanino Cotrino, lo speronava causandone un cappottamento e girandosi a sua volta era costretto ad abbandonare. La finalissima vedeva alla partenza Galatini, Circuni e Popof. Galatini, dopo tre giri di assoluta supremazia, tagliava il traguardo seguito da Circuni, mentre Popof abbandonava.

CLASSIFICA DELLA FINALE

1. Galatini in 2'46"00";
2. Circuni 2'51"00".

CLASSIFICA CAMPIONATO RALLY-CROSS (dopo la settima gara)

1. David. Farjon p. 39;
2. Galatini 33;
3. Del Carlo 22.

DOMODOSSOLA - Le forze dell'ordine, i chiodi e un'irriducibile rivalità paesana sono stati i veri protagonisti del 9. Giro delle Valli Ossolane condizionandone in buona parte lo svolgimento e privando i bravi organizzatori di quelle maggiori soddisfazioni che per l'impegno e la passione dimostrati avrebbero senz'altro meritato. Per la verità, Domodossola e molti dei paesi attraversati dalla corsa ci sono parsi come in stato d'assedio con le palette rosse di severissimi castigamatti incredibilmente solleciti a scattare ad ogni incrocio e ad ogni angolo di strada. Davvero non avevamo mai sentito di tanti verbali e la studiata assoluta calma con cui venivano stesi ha avuto per tutti coloro che ne hanno fatto le spese il sapore amaro della presa in giro.

I chiodi sono stati ancora una volta moltissimi su buona parte del percorso. Il primo ad incapparvi è stato proprio il n. 1 e favoritissimo idolo locale, Giacomo Pelganta, partito più che mai deciso a bissare il successo della scorsa settimana sulle vicine e familiari strade della Val Formazza. Con una gomma a terra già a metà della prima prova speciale non ha potuto che accontentarsi di contenere il più possibile il distacco da Polese, Biasuzzi, Pittoni e gli altri più diretti avversari.

Nella seconda prova ha ceduto ancora di poco a Polese, ma ha fatto sua la terza; alla partenza della quarta poi, a Polese già ar-

rivato nervosissimo per aver timbrato in ritardo ad un controllo orario, si è afflosciato un pneumatico togliendo così a Pelganta il più pericoloso concorrente. Vincendo anche la quarta, la quinta e la sesta prova, Pelganta appariva ormai imbattibile, ma alla settima prova tornava a «bucare» subito dopo il via e si prendeva ben oltre un minuto e mezzo da Decè che da un po' si

stava facendo sotto molto forte. Pelganta non si dava ancora per vinto e giocando il tutto per tutto nelle restanti prove, si aggiudicava decisamente la corsa davanti allo stesso Decè, al regolarissimo Biasuzzi, e De Angelis e a Pittoni.

A proposito, abbiamo avuto modo di appurare che si è trattato in ogni occasione di chiodi identici, di forma un po' particolare, accuratamente appuntiti a mano, verniciati di nero e fissati in qualche modo per la testa ad una striscia di carta distesa per terra.

Quando la classifica stava ormai per diventare ufficiale, è scoppiata la grana Decè-De Angelis; quest'ultimo, infatti, ha chiesto la verifica dell'Alpine dell'ex-amico e compagno di scuderia per irregolarità tecniche. Decè, sulla regolarità della cui macchina erano già stati in molti a esprimere seri dubbi, ha avuto l'indubbia prontezza di ammettere di non essere a posto per via di un disco frizione sostituito in extremis e non conforme alla fiche. Tolto dunque lui di classifica, i commissari hanno proceduto anche allo smontaggio della vettura del reclamante, riscontrando pur in essa non poche irregolarità, dai collettori alla scocca, dall'estintore alle ruote. Così anche De Angelis è stato squalificato per cui la classifica, finalmente ufficiale è stata pubblicata.

Gigi Mosca

9. GIRO DELLE VALLI OSSOLANE - Trofeo acque e terme di Bognanco - 15-16 settembre 1973
Iscritti 66, partiti 58, arrivati 31, classificati 29

LA CLASSIFICA

1. Giacomo Pelganta (Fulvia HF 1.6) pen. 44'26";
2. Biasuzzi (Fulvia HF 1.6) 44'43";
3. Pittoni (Fiat 124 ST) 45'13";
4. Teami (Fiat 124 S) 46'53";
5. Boretto (Fulvia HF 1.6) 46'54";
6. Albano (Fulvia HF 1.6) 47'01";
7. Renati (A112) 48'05";
8. Sansone (Fulvia HF 1.6) 48'28";
9. Pedretti (Opel Ascona) 48'30";
10. Bacchella (Simca R) 49'25";
11. Sola (Fiat 124 Abarth S) 50'01";
12. Polledro (Fiat 128 coupé) 50'31";
13. Cesari (Opel Ascona) 50'55";
14. Vasino (A112) 51'02";
15. Castaldi M. Antonia (Fiat 124 coupé) 51'28";
16. Ponti (Fulvia HF 1.6) 51'48";
17. Pugno (Fulvia HF 1.6) 52'27";
18. Bacchella (Simca 1100) 53'07";
19. Paganini (Fulvia HF 1.6) 54'04";
20. Filippa (Fiat 127) 54'34";
21. Rabelli (Fulvia HF 1.6) 54'35";
22. Lazzati (Fiat 128) 55'55";
23. Codognalli (Fulvia HF 1.6) 58'47";
24. Rossi (Fiat 127) 59'33";
25. Silva (Fiat 128) 59'55";
26. Ruggeri (Renault Gordini) 1.01'31";
27. Malmusi (Renault Gordini) 1.03'31";
28. Spreafico (Fiat 127) 1.05'30";
29. Pollastri (Fiat 127) 1.07'42".

CORRIERE CORSE

SINTESI DELLA CORSA

CLASSIFICA

MANIFESTAZIONE

Di bene in meglio	FRANCIA - Corsa di La Voultre - Gara di velocità in salita.	1. Coarasa (March) 3'4"7, nuovo record.	Ottima la stagione di Coarasa con la March F 2. In questa gara ha preceduto la Pymée di Péchaire, mentre terzo si è piazzato Staiano su Provence F 2.
Non batte se stesso	FRANCIA - Corsa di Dunières - Gara di velocità in salita	1. Mieusset (March) 1'13"; 2. Dhotel (BRM); 3. Joliat (March). Record: Mieusset 1'12"8 (1972)	150 iscritti e quasi 10.000 spettatori, lungo il percorso di km 2,3. Già vincitore lo scorso anno, Mieusset ha vinto con oltre 2' di vantaggio su Dhotel che ha però confermato le proprie ottime doti
Incidente, gara sospesa	FRANCIA - Corsa di Irancy - Gara di velocità in salita	1. Courage (March) 54". Record: Poret 53"5 (1972)	Purtroppo un incidente ha funestato la gara, quando un concorrente è uscito finendo in mezzo al pubblico: sette feriti, di cui due gravi. La corsa è stata interrotta e Courage è stato dichiarato vincitore grazie alla prima salita effettuata.
3000 al sole	FRANCIA - Corsa di Argeles - Gara di velocità in salita	1. Martin (McLaren) 4'31"6, nuovo record	Favorita dal tempo magnifico, la gara aveva richiamato un folto pubblico, cioè oltre 3000 persone. La vittoria di Martin non gli ha posto problemi e il secondo, Morel su Martini, era nettamente staccato.
Il solito Mieusset	FRANCIA - Corsa di Haut Cantal - Gara di velocità in salita	1. Mieusset (March) 1'53"97, media kmh 113,714, nuovo record; 2. Martin; 3. Dhotel	Più di 5" fra il primo e il secondo, con Mieusset nella solita forma smagliante il record precedente era detenuto da Perrot in 1'56"7. Sole splendente e pubblico numerosissimo
Occhio al nuovo	FRANCIA - Corsa di Poissons - Gara di velocità in salita	1. Andruet (Abarth) 1'00"7, nuovo record	Ha vinto Andruet, ma il secondo, Dhotel, si è dimostrato sempre più competitivo e tutti cominciano ormai a dovere fare conti con lui. Il record precedente era detenuto ex-aequo da Rignard e da Fréguelin, e Andruet l'ha migliorato nella prima salita per poi rifarlo nella seconda.
Ci sono voluti 6 anni	LUSSEMBURGO - Corsa di Ettelbruck - Gara di velocità in salita	1. Koob, 1'22"53, nuovo record	Il campione del Lussemburgo ha ottenuto un'altra ottima vittoria, dominando nettamente su tutti. Il record precedente era detenuto fino dal 1967 dallo svizzero Zweifelld su McLaren
Fatto in casa	FRANCIA - Corsa di Montclar - Gara di velocità in salita	1. Morisson (Morisson Chrysler) 1'12"2	Col proprio prototipo con motore Chrysler, Morisson ha vinto precedendo una Porsche e una Ligier
Cinquantenario della Turchia	TURCHIA - Rally del Bosforo - Rally	1. Sherry-O'Gorman (Ford 1300)	Alla media di 40 orari, due irlandesi hanno vinto questo rally organizzato dall'AC di Turchia per il cinquantenario della fondazione della repubblica turca. La vettura più vecchia che ha partecipato al rally era una Fiat del 1899, pilotata dall'italiano Campanile, la più recente una Ford del 1930 del turco Kirimli
Difficile essere in meno!	NUOVA CALEDONIA - Rally dei Colli - Rally	1. Gauzère-Babey (Peugeot)	Preludio del Safari della Nuova Caledonia (13 dicembre) questo rally si è svolto su un percorso di km 1200, più km 600 di percorso comune. Dodici vetture soltanto al via e quattro all'arrivo!