

Avvilisce la F.1
a MOSPORT
esalta il TOUR

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPORT

domenica SPRINT

Questi, al momento di andare in macchina, i soli dati di classifica disponibili:

1. Revson (McLaren) in 2.22.768;
2. Fittipaldi (Lotus) 2.53.787; 3.
Oliver (Shadow) 2.57.781.

● Gli organizzatori hanno chiesto 24 ore di «tregua» per dare la classifica finale effettiva, anche per i reclami in corso. Perciò per tutte le classifiche esatte vi rimandiamo al prossimo numero.

Dopo un avvio tempestoso sotto la pioggia, quando la pista si asciuga gran confusione ai boxes per i cambi di gomme: i cronometristi perdono la testa, si urtano Scheckter e Cevert, entra il «pace-car» ed è la mortificazione finale del GRAN PREMIO

Caos in CANADA

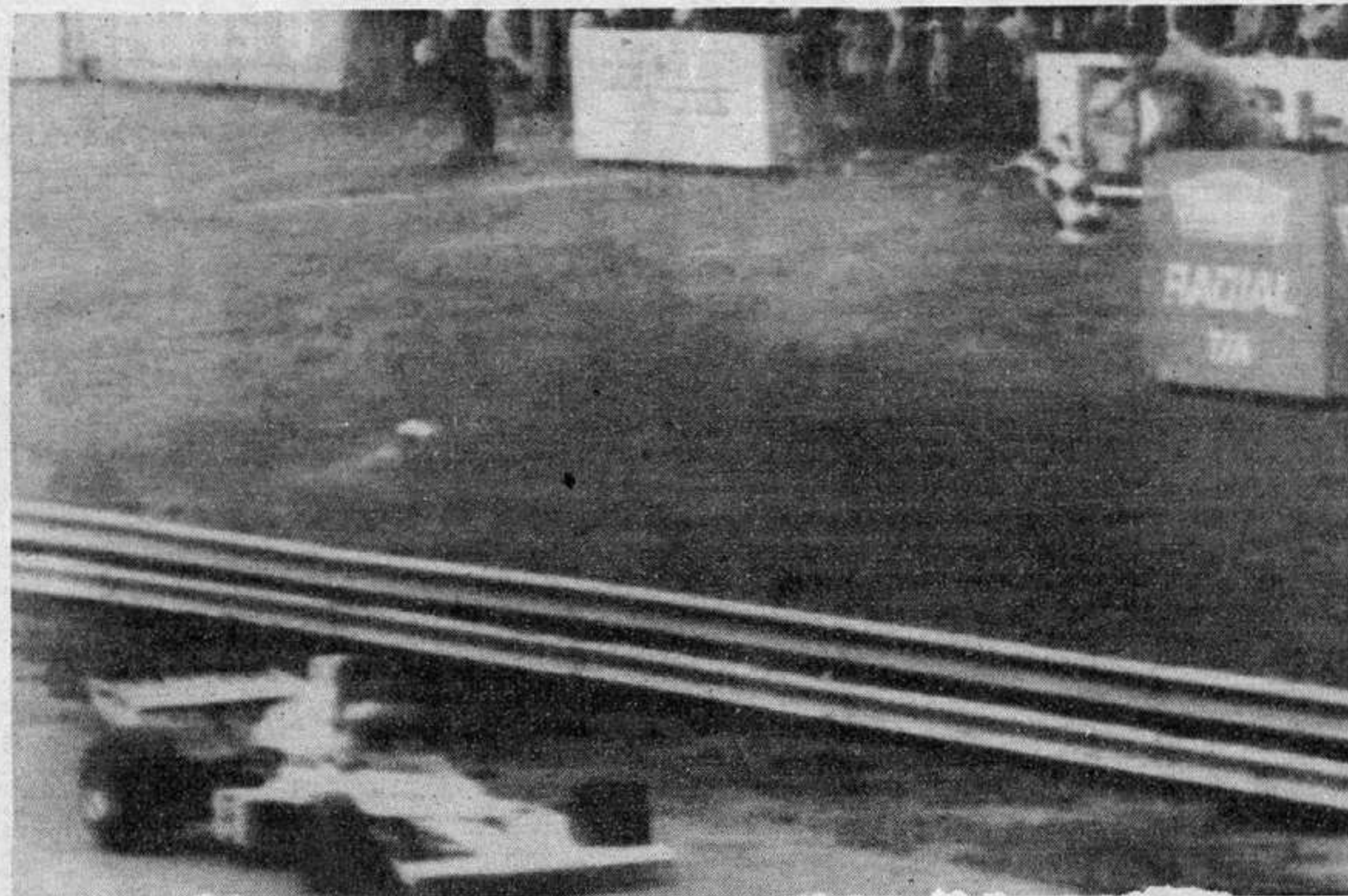
REVSON sul podio ma forse ha vinto FITTIPALDI

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MOSPORT. «Il super Grand Prix della confusione» è l'unica definizione che si può dare parlando del 15. Gran Premio del Canada, concluso con il più grande caos che giornalista possa ricordare. Se Confucio fosse vivo impallirebbe davanti alla magistrale abilità nel cambiare le carte in tavola, di creare confusione e mandare in manicomio centinaia di giornalisti i quali, non solo hanno dovuto lavorare con un unico telex, che si è rotto all'inizio della corsa, ma anche con telefoni «poligami» dai ritardi indescrivibili.

La corsa, vinta (per ora) da Revson, è stata infatti tutto un caleidoscopio di situazioni indescrivibili. Ci dovevamo preoccupare più di osservare a che giro si era, che ammirare gli spunti poderosi del campione del mondo Fittipaldi. Dovevamo guardare chi era veramente primo, anziché ammirare gli sforzi di Merzario per restare in gara con la Ferrari senza musetto, perduto al secondo giro in seguito a una piroetta sulla fatidica curva numero uno, la medesima che ha visto ammassati Scheckter e Cévert.

E poi, dulcis in fundo, si è dovuto attendere oltre un'ora per conoscere il nome del vincitore «non officiel», poiché il boss della Lotus Colin Chapman ha spiccato reclamo, Fittipaldi, egli dice, avrebbe compiuto 81 giri, Revson invece solo 80. Infatti il brasiliano si era presentato sul po-



E' davanti alla McLaren-Yardley di Peter Revson che si è abbassata per prima la bandiera a scacchi, a Mosport, ma sulla sua vittoria pende un reclamo di Colin Chapman: per lui, ha vinto Fittipaldi!

Torna ICKX al Glen su una nuova B.3?

MOSPORT - Tornato in pista malgrado la nebbia fitta per provare la Ferrari dopo la nottata in bianco dei meccanici che l'hanno rimessa a nuovo, Merzario è quasi subito rimasto «bloccato» per il blocco del freno anteriore destro nella seconda giornata di prove.

«La mia camera d'albergo a Bowmanville porta il numero 17, il garage ha il numero 17, io credo nel dono portafortuna del numero 17, come gli americani odiano il numero 13, eppure la sfortuna mi perseguita», commenta

Arturo, mentre i meccanici eseguono una rapida, perfetta, operazione di restauro.

A proposito della Ferrari, si fa già un gran parlare della nuovissima vettura che dovrebbe partecipare all'ultimo Grand Prix dell'anno, al Glen. Qualcuno dice con Ickx invece che con Merzario. Secondo indiscrezioni avrà l'abitacolo spostato in avanti di circa 12 centimetri, la parte posteriore è stata corretta in maniera visibile e dovrebbe essere molto competitiva.

dio quando l'annunciatore, che aveva cominciato a perdere il controllo della situazione dopo il 55. giro, ha dichiarato Revson il vero vincitore.

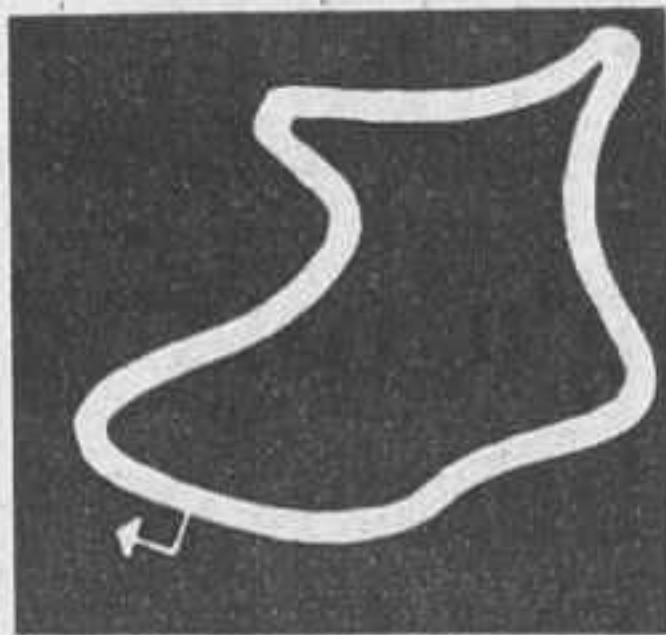
Esaltante vittoria per il californiano che ora comincia a tentennare quando gli si chiede se vuole passare alla Ferrari: «A Watkins Glen» — ci ha detto — «spero di compiere un tris, poi vedrò come stanno le cose». La vittoria lo premia perché ha corso con decisione, conquistando la seconda posizione di partenza e poi contenendo gli spunti del campione del mondo il quale ha ceduto un'altra volta verso la fine.

Biasimevole il sistema del «pace car», tanto sostenuto da Jackie Stewart, il quale ha cercato di imitare Indianapolis dimenticando che nei Grandi Premi le macchine sempre più e spesso sorpassano con la bandiera bianca, come avrebbe fatto Oliver, almeno stando alla protesta di Chapman e altri.

Questo più o meno è accaduto a Mosport dove dovranno lavorare per ristabilire le cose in un ordine di idee migliore. La confusione non succede se non dall'assenteismo degli spettatori e della stampa. Mancavano soltanto i bivacchi in attesa della decisione del «grande capo».

La decisione ufficiale, comunque, relativamente alla classifica degli arrivati, non giungerà che domani, 24 ore dopo il finale di questo Grand Prix da dimenticare.

Lino Manocchia



gara internazionale di velocità valida quale quattordicesima prova del campionato mondiale piloti di formula 1. Circuito di Mosport Park, Toronto, di 3.956 metri, 80 giri pari a 316,480 km. 23 settembre 1973. Giornata coperta, con pioggia.

Il fanta G.P. CANADA

COSI' (IN 26) AL VIA

Jody Scheckter (McLaren-Ford) 1'14"758	Peter Revson (McLaren-Ford) 1'14"737	Ronnie Peterson (Lotus-Ford) 1'13"697
Emerson Fittipaldi (Lotus-Ford) 1'15"035	Carlos Reutemann (Brabham-Ford) 1'14"813	
Niki Lauda (BRM) 1'15"400	Denis Hulme (McLaren-Ford) 1'15"400	François Cevert (Tyrrell-Ford) 1'15"118
Wilson Fittipaldi (Brabham-Ford) 1'16"112	Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) 1'15"641	
George Follmer (Shadow-Ford) 1'16"358	Mike Hailwood (Surtees-Ford) 1'16"290	Chris Amon (Tyrrell-Ford) 1'16"228
James Hunt (March-Ford) 1'16"584	Jackie Oliver (Shadow-Ford) 1'16"436	
Rolf Stommelen (Shadow-Ford) 1'16"846	Graham Hill (Shadow-Ford) 1'16"740	J. P. Beltoise (BRM) 1'16"623
Arturo Merzario (Ferrari) 1'17"350	Carlos Pace (Surtees-Ford) 1'17"028	
Jean-Pierre Jarier (March-Ford) 1'17"721	Howden Ganley (Iso-Ford) 1'17"579	Mike Beuttler (March-Ford) 1'17"383
Peter Gethin (BRM) 1'18"498	Tim Schenken (Iso-Ford) 1'18"402	
	Rikki Von Opel (Ensign-Ford) 1'18"682	

In quanti al traguardo?

Questi tutti i tempi delle prove

Pilota	Vettura	Venerdì	Sabato
Ronnie Peterson	Lotus-JPS 72	1'13"697	—
Peter Revson	McLaren-Yardley	1'14"737	—
Jody Scheckter	McLaren-Yardley	1'14"758	—
Carlos Reutemann	Brabham BT42	1'14"813	—
Emerson Fittipaldi	Lotus-JPS 72	1'15"294	1'15"035
François Cevert	Tyrrell-Ford	1'15"721	1'15"118
Denis Hulme	McLaren-Yardley	1'16"592	1'15"400
Niki Lauda	BRM-Marlboro	1'15"400	—
Jackie Stewart	Tyrrell-Ford	1'16"279	1'15"641
Wilson Fittipaldi	Brabham BT42	1'16"112	—
Chris Amon	Tyrrell-Ford	1'16"228	—
Mike Hailwood	Surtees-Fina	1'16"20	—
George Follmer	UOP-Shadow	1'16"358	—
Jackie Oliver	UOP-Shadow	1'17"928	1'16"436
James Hunt	March 731 G	1'17"709	1'16"584
Jean-Pierre Beltoise	BRM-Marlboro	1'17"017	1'16"623
Graham Hill	Embassy-Shadow	1'17"686	1'16"740
Rolf Stommelen	Brabh.-Pagnossin	1'16"995	1'16"846
Carlos Pace	Surtees-Fina	1'17"126	1'17"028
Arturo Merzario	Ferrari 312 B3	1'19"245	1'17"350
Mike Beuttler	March 731 G	1'17"383	—
Howden Ganley	Iso-Marlboro	1'18"498	—
Jean-Pierre Jarier	March STP	1'18"021	1'17"721
Tim Schenken	Iso-Marlboro	1'18"402	—
Peter Gethin	BRM-Marlboro	1'18"498	—
Rikki von Opel	Ensign-Ford	1'20"423	1'18"682

In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza

L'incredibile cronaca della corsa canadese Sul bagnato LAUDA poi 12 giri col «pace-car»

MOSPORT - La giornata di gara per questa penultima prova del mondiale piloti inizia già sotto cattivi auspici. Il tempo, così come era stato per l'ultima sessione di prove, è pessimo. Piove a dirotto, ed i primi guai succedono già dalle prove preliminari a poche ore dalla partenza, quando Peterson urta la sua Lotus in maniera irreparabile e si allinea con il muletto.

Anche Hulme ha dei guai, e deve cambiare l'alettone danneggiato in una sbandata. Quando questo incredibile Gran Premio del Canada prende il via, cade una pioggia battente, anche se poi essa cesserà, rendendo forse anche più insidioso il circuito.

All'abbassarsi della bandiera, scatta come suo solito Peterson, che prende il comando ma accusa subito difficoltà come tutti coloro che montano gomme Goodyear. Infatti, gli uomini-Firestone si trovano molto più a loro agio sulla pista inondata, e dopo soli tre giri è la BRM di Lauda a prendere il comando delle operazioni.

Dietro l'austriaco, a 4" è Peterson che tiene a bada Scheckter, Stewart e Fittipaldi, mentre Merzario rientra al box al secondo passaggio per togliere il musetto avariato in una sbandata alla curva numero 1. Al 7. giro il distacco di Lauda è ancora aumentato, mentre dietro Stewart passa in curva Fittipaldi che gli si infila nella scia. Sosta anche di Hunt, che riparte dopo 13".

Al 9. giro, Scheckter passa al secondo posto, superando Peterson, mentre Lauda ha già doppiato Hill, Merzario e Hunt ed un bel duello si sviluppa fra Stewart e Fittipaldi, che ha ripassato lo scozzese. Anche in testa la lotta è accessissima, ed il solo Lauda sembra inattaccabile: infatti, anche Peterson ripassa Scheckter, pur rimanendo a ben 20" dal pilota della BRM.

Stewart ha un attimo di disattenzione e viene superato da altri concorrenti, e viene a trovarsi al centro del gruppo assieme a Oliver, Cevert, Reutemann e il doppiato Hunt.

Al 17. giro, primo colpo di scena: si ferma Peterson lungo il percorso, quindi Fittipaldi inizia il suo forcing, passa Scheckter e si piazza al secondo posto, che diventa il primo quando, tre giri dopo, Lauda è costretto al box per cambiare un pneumatico afflosciato. Al secondo posto è ora Oliver, seguito da Cevert a 5", da Scheckter in calando e Stewart, che si è ripreso bene.

Dopo il 25. passaggio, cominciano i guai: la pista si asciuga, e tutti entrano disordinatamente ai box per cambiare pneumatici. E' il momento in cui i cronometristi si impappinano, ed in sala stampa nessuno sa più quali sono le posizioni. Al 30. giro, comunque, ricostruiamo la situazione: primo è sempre Fittipaldi, poi Oliver, Stewart, Beltoise, Amon, Cevert e Scheckter.

E sono proprio questi ultimi a provocare l'incidente più serio della giornata. Nel tentativo di superare Scheckter, che qualche giro prima lo aveva passato, Cevert tocca la McLaren, che forse stringe, alla curva n. 2, le vetture escono di pista ma i piloti sono incolumi. E' il momento del «pace car», che esce dai box e si mette davanti a Fittipaldi: le vetture si allineano, raggruppandosi dietro alla vettura che gira in pista, annullando così praticamente i secondi faticosamente guadagnati giro su giro.

Il carosello dietro alla «pace car» dura ben dodici giri, ma i cronometristi non ne approfittano per ricostruire una classifica effettiva dei rimasti in gara. Al 44. giro, la corsa riprende il suo ritmo, sono tutti di nuovo assieme e praticamente il Gran Premio ricomincia. Pensate che è Ganley il primo a farsi largo al momento della ripresa della gara, seguito da Fittipaldi, Lauda, Revson, Schenken e Beltoise. Merzario è in fondo alla classifica, handicappato dalla mancanza della carenatura anteriore.

Purtroppo, dopo il 60. giro la confusione è totale. Dalla torre dei cronometristi giungono notizie frammentarie e contraddittorie, mentre si viene a sapere che Oliver avrebbe superato dei concorrenti durante il regime di bandiere gialle, il che darà luogo ad una protesta di alcuni teams. Sempre durante il rallentamento, Revson aveva approfittato per fare una sosta al box che gli aveva quindi fatto perdere pochissimo tempo.

Di bello c'è il duello fra Fittipaldi, Oliver e Revson, che anima la corsa anche se le posizioni sono dubbie per gli altri. Si ha la sensazione che Fittipaldi abbia un giro di vantaggio sui diretti avversari, ma la bandiera si abbassa davanti a Revson, anche se poi sul podio si presenta Fittipaldi. Di qui la confusione finale, addirittura sul nome del vincitore, con reclami di Chapman e controreclami della McLaren. Sapremo fra 24 ore chi avrà effettivamente vinto.

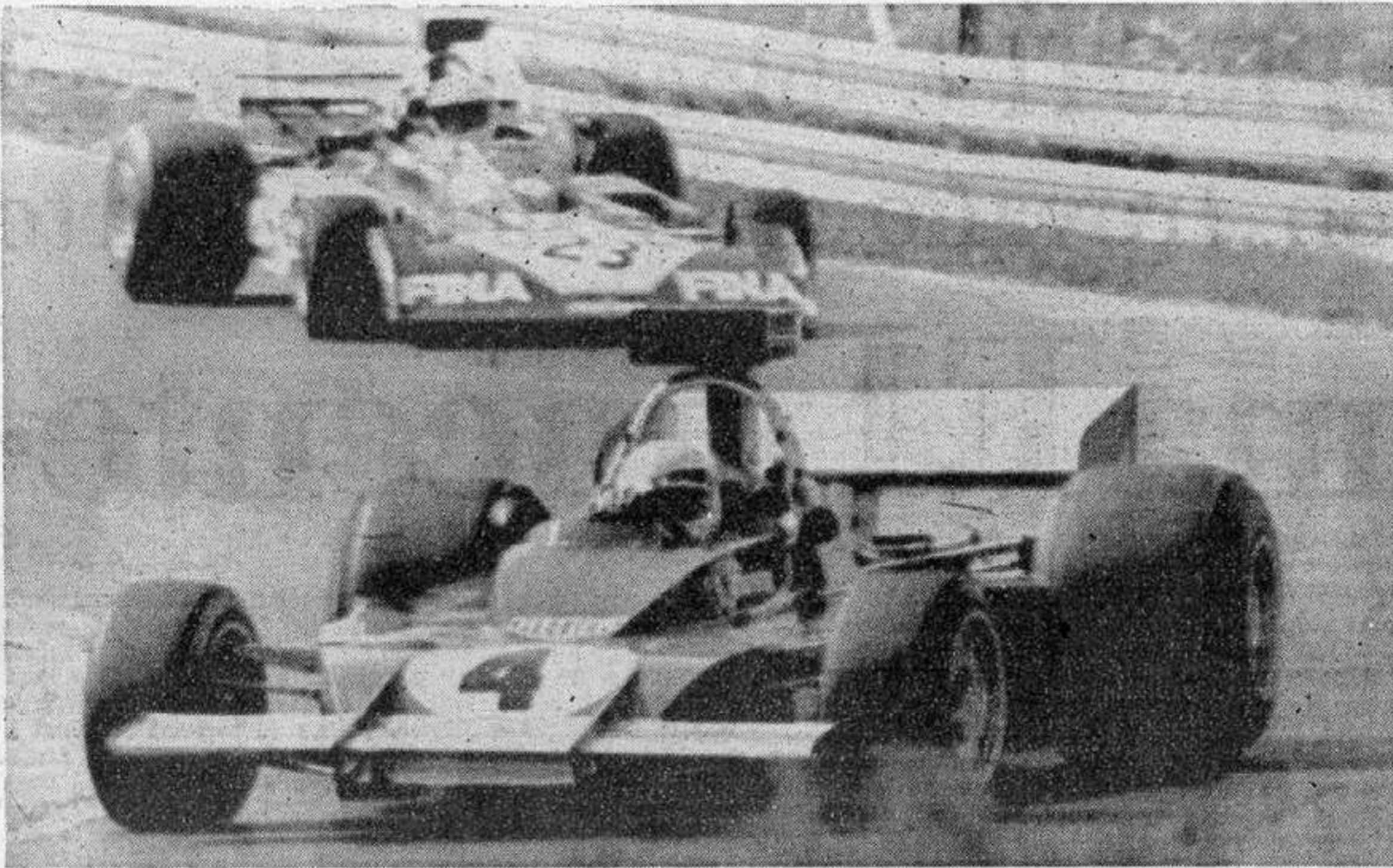
I. m.

Irraggiungibile PETERSON n

MOSPORT PARK - Le prove per il «Labatts 50 Canadian G.P.» sono iniziate venerdì mattina alle 11,30 con una giornata un po' fresca, però piena di sole. 26 vetture hanno preso il via per la prima sessione di prove con tutti in pista; anzi, la maggior parte dei piloti già in macchina, hanno atteso impazientemente che venisse dato il via giacché si era in ritardo. Per i primi giri, c'è stato un semplice assaggio sulla qualità delle gomme più soffici di quelle già in dotazione. Fra le squadre presenti in pista si avevano tre Tyrrell per i soliti Stewart, Cevert e, guarda caso, per Chris Amon che finalmente può dire di avere a disposizione una vettura competitiva. Il neozelandese era raggiante ed ha girato moltissimo con il suo ben noto stile di guida molto pulito. La Lotus-JPS, come si sa, ha già deciso chi sarà la sua prima guida; infatti, come a Monza, anche a Mosport era Peterson che disponeva di due vetture, mentre il campione del mondo uscente, Emerson Fittipaldi, disponeva di una vettura soltanto e nemmeno ben curata. Merzario è l'unico portabandiera della casa del Cavallino e disponeva della stessa vettura di Monza, mentre un'altra vettura è attualmente in via di rinnovamento e parteciperà probabilmente a Watkins Glen per l'ultima gara della stagione. Presenti tre Brabham per Reutemann, Wilson Fittipaldi e Rolf Stommelen, che ha così ancora una volta sostituito Andrea de Adamich, mentre con le March, oltre che a James Hunt e Mike Beuttler abbiamo visto anche il francese Jarier. Per la prima ora di prove nulla di importante, ma verso le 12,30 queste vengono fermate per l'incidente capitato a Merzario che, perso il controllo

della vettura, finiva contro una rete di protezione e sradicava tre pali. La vettura veniva danneggiata nelle sospensioni anteriori e il radiatore di destra veniva pure strappato. Merzario se la cavava senza troppi guai, a parte le lievi contusioni. Però si è dichiarato subito pronto a riprendere non appena la vettura sarà stata riparata. Danneggiava un po' la vettura pure Stewart per una «toccata» sul muretto. Il pilota continuava per tre giri e poi la vettura doveva venire riportata al box per cambiare i freni. I tempi, sin dalle prime tornate sono stati piuttosto rispettabili. Infatti, Ronnie Peterson otteneva un ottimo 1'14"646, con Stewart 1'16"066 e Merzario fermo a 1'19"245. Come nel mattino, anche nel pomeriggio le prove avevano inizio con mezz'ora di ritardo e questo per dar tempo al personale addetto alla manutenzione, di riparare le reti di protezione danneggiate da Merzario. I meccanici si danno da fare per cambiare i rapporti in tempo per la partenza della seconda sessione ed il primo a prendere il via è stato Graham Hill. I tempi, sul giro cominciano subito a scendere: Peterson nuovamente ottiene il miglior tempo del gruppo fermando i cronometri sul 1'13"697, Revson 1'14"737 e Scheckter 1'14"758. James Hunt incappa in un testa coda alla curva Moss e riprende senza aver toccato, ma si fermerà lo stesso al box per controllare che tutto sia a posto. Fittipaldi non riesce ad ottenere un tempo straordinario: i cronometri si fermano sull'1'15"836 e lo vediamo un po' deluso mentre in macchina attende che con della pasta di Fiberglass gli si tamponi l'attacco di una tubatura dell'olio che parte dal-

l'attacco dell'alettone. Nello stesso tempo gli verrà pure registrata la barra di torsione posteriore per rendere la vettura un po' meno rigida. A questo punto, vengono presentate ai piloti in pista le bandiere bianca e gialla, mentre esce dal box il «pace car». Cosa strana. Solo Peterson, Revson e Hulme seguono la vettura che sta indicando le modalità da seguire in caso d'incidente, mentre tutti gli altri rientrano al box. Abbiamo visto Stewart che sorridendo divertito spiegava a Tyrrell cosa stava succedendo. Verso la fine della giornata Stewart entra nei garages posteriori al box per far cambiare il propulsore. Tanto per non deviare da quello che è stato il tema degli ultimi due G.P. canadesi anche quest'anno la nebbia ha fatto la sua apparizione dopo la prima giornata di prove e con una pioggia torrenziale che ha cominciato a cadere a secchi durante la notte fra il venerdì e il sabato. La mattinata del sabato veniva utilizzata fra varie riunioni di piloti, costruttori e organizzatori. Nel frattempo, i meccanici della Ferrari, in minor tempo di quello prevedibile immediatamente dopo l'urto di Merzario davano gli ultimi ritocchi alla vettura di Maranello e con ansia attendevano di poter scendere in pista per controllare il lavoro fatto. Alla riunione dei costruttori e direttori di squadra, tenutasi alle ore 13 locali, veniva deciso che le prove sarebbero state fatte dalle 15,45 alle 17,45 sempre che il nebbione si fosse diradato altrimenti un'ora di qualificazione sarebbe stata condotta alle 9 del mattino nello stesso giorno del Gran Premio. Stewart, sembrava non preoccuparsi



La trasferta canadese di Merzario e della Ferrari B3 è stata particolarmente sfortunata. L'italiano, che qui vediamo in prova seguito da Hailwood su Surtees-Fina, ha urtato il venerdì per una avaria alla sospensione anteriore, ed in corsa ha perso il musetto quasi subito perdendo ogni possibilità

Arturo va da Granatelli

MOSPORT - Merzario sa scrivere a macchina, ma preferisce che lo facciamo noi e noi vogliamo che ci racconti come è avvenuta l'uscita fuori pista spezzando tre pali che lo hanno colpito, intontito ma che, evidentemente, non hanno avuto la forza di fermare Arturo il quale, dopo una nottata con un certo mal di capo, è tornato al garage dove i meccanici hanno rimesso a posto il bolide.

Dunque, parola ad Arturo:

« Ripartito dal box dopo un controllo della vettura all'inizio del secondo giro all'uscita della curva numero due, una curva che piega a sinistra in discesa e che dopo un tratto di rettilineo porta alla curva numero tre, mi sono accorto che qualcosa non funzionava nella vettura. Ho cercato di riprenderla ma purtroppo non mi è stato possibile, di conseguenza sono uscito di strada verso la sinistra prima ancora di impostare la curva successiva. Dopo aver divolto tre reti a questo punto non ricordo più nulla, per una botta o forse due ricevute in testa ma che fortunatamente il casco ha attutito perfettamente. Ho cominciato a riprendere i

sensi mentre mi stavano caricando sull'ambulanza. Non so quanti minuti sono rimasto senza conoscenza (osservatori sul posto affermano circa 3 minuti n.d.r.) comunque il lavoro dei commissari e del pronto soccorso mi hanno subito rimesso in sesto, almeno momentaneamente. Dopo una buona dormita, e dopo essermi rifocillato, sono tornato al garage dove i meccanici, dei veri, autentici maghi, hanno compiuto il miracolo, rimettendo in sesto la macchina, perfettamente. Purtroppo la giornata piovosa non mi permetterà di fare un tempo buono per la linea di partenza, comunque anche partendo molto indietro è già una vittoria perché come era apparso, dai danni riportati, la macchina sembrava pressoché inusabile ».

Prima della corsa di Watkins Glen, che si correrà tra 15 giorni tu resterà in suolo americano. Cosa conti di fare?

« Prima di venire in America, ci sono stati, tramite Autosprint, dei contatti con don Andy Granatelli ed il suo capo meccanico, il mio concittadino George Bignotti, il quale ha detto che il patron della STP, ha acquistato

un terzo bolide tipo Indy, una fiammante Eagle e che al momento non ha un pilota a disposizione. Lunedì sarò a New York e mi metterò in contatto con gli interessati e chissà che non venga alla conclusione del mio sogno, poter, cioè tentare l'avventura americana su un super-bolide e su una delle magnifiche piste di questa nazione. Sembra, anzi che la Scuderia STP-Bignotti, faccia delle prove di pneumatici ad Ontario, in California, poiché la pista di Indianapolis sta facendo toilette per il 1974 per cui c'è la possibilità che prima di far ritorno in Patria, lo possa provare e se son rose... ».

E del passaggio inatteso all'Alfa Romeo che puoi dire?

« Sono felice di aver raggiunto un accordo con l'Alfa Romeo per il Campionato mondiale Marche 1974 in quanto, oltre ad avere delle vetture competitive le quali possono aspirare al titolo, non dimentichiamo che anche nel passato la Casa del Quadrifoglio è sempre stata una marca da battere, come testimoniano le tantissime vittorie riportate ».

Le prove falsate dalla pioggia

per niente dalla situazione e si dichiarava più che mai contento di partecipare alla corsa vera e propria. Non dello stesso parere erano le migliaia di tifosi che infreddoliti attendevano di veder le macchine scendere in pista.

Alle 14, finalmente la nebbia cominciava un po' a diradarsi e molti dei piloti scendevano in pista, uno ad uno per effettuare dei giri d'assaggio. Il primo a farlo era Peterson con il muletto che effettuato un giro si fermava per far regolare la barra di torsione posteriore. Immediatamente dopo di lui partiva Oliver e quindi Peterson ancora ma con la sua vettura regolare. Durante la notte, alle vetture di Peterson e Fittipaldi era stato cambiato il propulsore mentre alla Tyrrell di Stewart era stato rimpiazzato il cambio completo.

Durante le prove del venerdì, sia Stewart che Amon avevano usato sulle loro Tyrrell dei musetti tipo McLaren mentre per le prove preliminari del sabato usavano i musetti tradizionali, forse spinti dal tempo migliore del loro che Cévert era riuscito ad ottenere.

Merzario, nonostante che la visibilità fosse sempre precaria, ne approfittava per scendere in pista ma dopo un giro condotto molto lentamente doveva rientrare al box con la ruota anteriore destra bloccata. Un'inconveniente che veniva prontamente rimediao.

Come sempre, stampa e fotografi assiepano la zona dei box, e vediamo il solito Stewart fare una scenata all'incaricato stampa della pista di Mosport dicendo che farà un putiferio se l'indomani, giorno della corsa, non verrà sgombrata. Alle 16, il sole fa finalmente capolino e l'attività comin-

cia a prendere un ritmo incessante. Schenken con la Iso-Marlboro e Cévert con la Tyrrell ce la mettono tutta inanellando giri su giri, ma la pista è ancora troppo bagnata per ottenere dei tempi di rilievo. Il pilota comasco, ogni due o tre giri deve fermarsi per effettuare delle modifiche sia al cambber che alle sospensioni con l'evidente proposito di trovare il giusto assetto della vettura, ma il tempo ora passa velocemente e l'attività si fa sempre più febbrile. Chissà se ci riuscirà in tempo per ottenere un tempo che lo potrà far avanzare dall'ultima posizione.

La Ferrari non risponde al cento per cento alle sollecitazioni del pilota e ad una delle tante fermate al box si deve registrare lo sterzo. Ripartito, Merzario si dice abbastanza soddisfatto del comportamento del bolide in generale anzi elogia i meccanici per l'ottimo lavoro compiuto.

Con Lauda che si ferma con il limitatore dei giri che non se la sente di funzionare ed ancor più con un tecnico che non riesce di capirne il mistero, vediamo Regazzoni che osserva non certamente tutto sorridente, ma già un po' rasserenato ora che ha incontrato l'americano Chuck Jones che per domenica prossima gli dovrà dare una F. 5000. Nonostante il telex della Marlboro che chiede a Louis Stanley le ragioni per la sospensione del ticinese, Regazzoni non scende in pista per niente e dovrà fare da spettatore.

Con la pista ormai completamente asciutta, al box c'è un gran daffare per cambiare le gomme con quelle per l'asciutto. A Emerson Fittipaldi in un momento di pausa chiediamo se il piede gli dà ancora dei disturbi ma il brasiliano ci assicura che ora tutto

è O.K. (però ha delle difficoltà ad avvicinarsi ai tempi del suo compagno di squadra Peterson). Cévert continua la sfuriata però prima della fine non riuscirà che a guadagnare una posizione, scavalcando così Lauda, Stewart e Amon si fermano ripetutamente per ammorbidire i molli delle sospensioni posteriori ciò non ostante non riusciranno a fare molto.

Avvicinandosi l'orario per la chiusura delle prove, quasi tutti i concorrenti scendono in pista per l'ultimo tentativo ad eccezione di Jarier che ha la March che surriscalda maledettamente e così desiste perché il continuo aggiungere acqua al radiatore ovviamente non è servito a nulla. Merzario negli ultimi dieci minuti cerca disperatamente di guadagnare qualche cosa, però pur riuscendo in parte non ce la farà ad andare al disotto di 1 minuto e diciassette, ma grazie a questo guadagnerà sei posizioni.

Oliver riesce a migliorare il suo tempo da 1'17"928 a 1'16"436 però per farlo mette le ruote sui cordoli ad ogni giro ed esce da ogni curva in derapata dando l'impressione (sbagliata) di andare più forte di tutti. Dei piloti March, il migliore è stato ancora una volta James Hunt, però buona è stata pure la prova di Mike Beuttler che ha ottenuto un discreto 1'17"363.

Con la promessa (inutile) di una bella giornata di sole per la domenica, le prove sono terminate alle 17,30 in punto e il mattatore di questa gara come nelle ultime corse sarà ancora una volta Peterson che ha dimostrato di essere irraggiungibile con più di un secondo di vantaggio per giro sul secondo qualificato, Revson.

Gilberto Gatto

STEWART consola a Mosport gli «ex» ferraristi nei guai REGAZZONI «appiedato» MERZARIO tradito dalla B.3

MOSPORT - Un quadro quasi patetico, quello della vigilia al box della BRM. Clay Regazzoni aveva in mano il cronometro ed osservava, assente, il susseguirsi delle monoposto che provavano a ritmo cadenzato. « Eccoli qua a far nulla. Se lo avessi saputo me ne sarei andato a Trenton (dove si correva la 300 miglia USAC) e forse laggiù, con l'intervento del mio amico Mario Andretti, avrei potuto "lavorare" ».

Il colpo di scena aveva avuto uno svolgimento rapido, per via legale. « Ho

detto al mio avvocato di chiedere i soldi che mister Stanley mi doveva da lungo tempo e gli ho fatto sapere che, se non mi mandava il danaro a Mosport non correvo. Me li ha mandati, ma ha inviato anche un telegramma nel quale si diceva che per disposizioni inderogabili, incaricava Peter Gethin di prendere il mio posto ». Mr. Stanley è stato duro. Ha detto in Inghilterra: « Non è che Regazzoni sia stato molto in forma quest'anno... ».

C'è amarezza nelle parole di Clay. Amarezza e disillusione, pressappoco un po' come in Arturo Merzario che pur venerdì aveva cominciato a provare deciso a ben figurare. Era partito con i pneumatici a mescola dura, aveva girato in 1'19"245 e per una mezz'ora tutto è andato bene, poi il botto! Alla curva numero tre, è uscito diritto verso i pali della rete protettiva, ne ha spezzati tre e s'è fermato. Intanto il bocchettone dell'aria lo ha colpito sul casco lasciandogli un grosso segno e intontendolo.

« E' impossibile dire con esattezza cosa è successo, ha commentato l'ing. Caliri. Potrebbe darsi che qualcosa nello sterzo non abbia funzionato, comunque controlleremo ».

Un fatto è certo: Merzario ha iniziato con i pneumatici duri poi è rientrato, li ha fatti sostituire con altri di mescola tenera ed è ripartito rapido. Dopo però si è appreso che si era rotto un tirante della sospensione. E il pilota così non ha potuto più controllare la macchina. La Ferrari ha perso tutto l'avantreno, ha avuto divolto il fianco sinistro con il relativo radiatore dell'olio, l'allettone posteriore s'è piegato mentre la presa d'aria è finita in testa ad Arturo. I meccanici hanno subito iniziato un vero « tour de force » per riparare la monoposto. Però Merzario che già negli USA era arrivato non certo in condizioni di spirito ideali, è diventato nervoso. Non sono stati pochi coloro che sono andati ad esprimergli la loro solidarietà dopo aver letto « le vicende di Maranello ». Anche Jackie Stewart gli ha detto: « Sono cose che capitano a noi piloti ».

« Ma proprio noi? — interviene Regazzoni —. Perché sempre noi dobbiamo essere puniti perché siamo stati fedeli a Maranello? ».

A consolare Clay comunque è venuto il comunicato della Marlboro, il suo sponsor, che testualmente deplorava la decisione di mr. Stanley, il quale — sapendo di non aver più il rinnovo dell'accordo — ha voluto esibirsi in questa sortita « alla Ferrari ».

Ecco il comunicato Marlboro: « Gli sponsors della BRM sono rimasti sorpresi nell'apprendere della sospensione inflitta a Regazzoni, l'asso svizzero. Questo passo è stato effettuato dalla BRM senza alcun con-

sulto bilaterale. La notizia è stata appresa da alcuni giornalisti e confermata più tardi dal manager del team. Pertanto non è stato specificato alcun motivo che ha fatto compiere un simile drastico passo, e la ditta Philip Morris europea non ne conosce ancora i motivi.

Non abbiamo alcun dubbio sulle capacità del "sostituto" Peter Gethin che è già un membro della BRM, tuttavia il talento e l'abilità di Clay Regazzoni nella nostra opinione lo pongono al numero uno della squadra. Pertanto abbiamo richiesto alla "Team Management" di riconsiderare la loro decisione. Regazzoni, è logico, resta sempre un membro della "Marlboro World Championship Team" ».

Per Clay una 5000 consolazione

MOSPORT - Di buon mattino, nonostante la densa nebbia è arrivato a Mosport mister Chuck Jones, proprietario della « Jones Eisert Racing » della California. Sulla cinquantina, Grossi baffoni alla Umberto I, ha subito iniziato a discutere con Clay Regazzoni che domenica prossima correrà a Seattle, sulla costa pacifica a bordo di una Lola di proprietà di Jones, la medesima che corse anche a Watkins Glen guidata da Muir.

« C'è però una grossa differenza » spiega Jones. « Intanto l'allettone sarà il medesimo usato da Dan Gurney per la Eagle di Bobby Unser. Ha i serbatoi spostati di lato, il muso completamente cambiato, insomma è una nuova "Lola" che Regazzoni sicuramente saprà guidare alla vittoria ».

Quali sono, gli chiedo, le possibilità di ingaggio « totale » di Clay nella sua Scuderia?

« A parte che io sia vissuto molto in Svizzera (parla discretamente l'italiano n.d.r.), e sia quindi quasi nazionale di Clay, so che racchiude delle doti non comuni. Dopo Seattle non è escluso che si discuta questa "chance", ma confermo: non è facile ingaggiare un pilota del calibro di Clay ».

Regazzoni ascolta e sorride sotto i baffi, e conferma che martedì sera, dopo aver fatto una visita a « compare Mario Andretti », volerà alla volta dello Stato di Washington (4 ore e mezza di volo). Intanto il public relation della Eisert Racing ha già chiamato Gethin (il suo sostituto sulla BRM) e fa posare i due piloti come se volessero darselo.

« Seattle attende Regazzoni » dice Jones « e ho già avvertito la TV, radio e giornali. Sarà una cosa grande. man.

Perché il MERCATO-PILOTI è «bloccato» e le voci che si rincorrono non trovano uno sbocco certo

«Vogliamo una F.1 vincente»

La campagna-acquisti del mercato F.1 continua in una sarabanda di voci e informazioni che non trovano una conferma ed una certezza. L'unica indiscutibile realtà è la rinuncia di Merzario a firmare per la Ferrari e il suo passaggio all'Alfa per la sport (magari con una speranza di combinazione Osella-Alfa per i motori 2000 Alfetta).

Il caso Merzario ha segnato il livello di guardia per i tifosi italiani in quanto alla credibilità del Drake di Maranello, la cui popolarità mai era scesa così in basso. E' apparso persino patetico il tentativo di fair-play con la dichiarazione di Enzo Ferrari in persona al quotidiano sportivo torinese: «Merzario ha fatto bene a lasciarsi, avendogli l'Alfa offerto il trecento per cento di quanto potevamo dargli noi». Un'affermazione soltanto gratuita, come ha tenuto a sottolineare l'ing. Carlo Chiti dell'Autodelta il quale ha precisato: «Non è vero. Merzario ha avuto lo stesso contratto degli altri. E l'Alfa non paga

le cifre di BMW e Ford, tra l'altro». Certo che alla Ferrari fa comodo, con la complicità di qualche untorello di turno (che ha subito sposato la versione di comodo modenese, senza tener conto nemmeno del buon senso professionale che dovrebbe fargli pensare al giudizio dei lettori), far decantare il «caso Merzario» all'insegna dell'offerta più vantaggiosa. Ma la verità non si cancella. E poi Merzario ha fatto comunque bene a dare un taglio al rapporto durato cinque anni. Subire giudizi mortificanti non fa mai bene a chi corre in auto. E il dramma Giunti scotta ancora per farci dimenticare quale prezzo si può pagare in certi casi di ansiosa ricerca di una valutazione agonistica adeguata, senza precise garanzie.

Merzario a parte, dunque, le altre voci di trasferimenti sono quelle delle ultime settimane. La verità finale sul fatto che la situazione non si sblocca è dovuta alla

svolta che si è verificata nelle attese decisioni dello sponsor Marlboro. Il responsabile del suo settore corse, l'elargitore delle somme a sei e più zeri, è stato infatti invitato a un diverso programma '74 dai suoi «superiori». In parole povere gli è stato detto: «Noi vogliamo la macchina vincente, prima di tutto. Poi pensi ai piloti». E questo significa che tutto cambia. Anche l'operazione Fittipaldi resta condizionata. Perché macchina vincente non si scappa, vuol dire Lotus, Tyrrell o McLaren. Perciò con una delle tre va tentata nell'ordine la combinazione. Ecco perché è saltata la soluzione Brabham-Fittipaldi (e così Reutemann non potrà andare alla Lotus ma restare con Ecclestone che spera di avere Pagnossin e un altro finanziatore abbinato, con de Adamich n. 2 in squadra). Perciò tutto può ancora accadere. Anche di vedere Stewart e le Tyrrell vestite di biancorosso. O magari le Lotus. La giostra continua...

Si garantisce da

LONDRA

REGAZZONI

e **LAUDA**
ferraristi

● Lauda ha firmato il contratto per la stagione '74 con la Ferrari. Il suo compenso è stato stabilito in 20 milioni di lire. Anche per il ritorno di Regazzoni in Ferrari è cosa fatta, mentre fino a martedì sera sembrava che lo svizzero dovesse pilotare un'altra parte. Non per una questione di soldi, ma solo perché la Goodyear «spingeva» per Revson. Il contratto Regazzoni-Ferrari sarebbe stato firmato giovedì.

● Hailwood, scontento della Surtees-Fina abbandona John e passa alla scuderia di Lord Hesketh, con cui correrà nel '74 con Hunt.

● La Matra darà i suoi motori alla scuderia di Frank Williams. Il telaio sarà completamente ridisegnato da Ron Tauranac. L'appoggio ISO-Marlboro sarebbe certo. I piloti: Ganley e Larrousse.

● Ickx, «licenziato» dalla Ferrari, va dicendo in giro di avere già una squadra per il prossimo anno. In realtà anche lui è condizionato da ciò che farà Stewart se lo scozzese abbandona, il belga potrebbe andare alla Tyrrell, altrimenti potrebbe essere con Williams, o andare addirittura alla BRM, che adotterà per il prossimo anno i motori Cosworth.

● La Shadow è interessata a Merzario per il '74 ma una decisione definitiva verrà presa dopo il G.P. USA. Anche la BRM lo vorrebbe se... non ci sarà Ickx.

● Reutemann potrebbe passare alla Lotus con Peterson se dovesse maturare l'operazione Fittipaldi & fratello alla Brabham. Ma «Fitti» potrebbe ancora rimanere con Chapman, che sta cercando in questi giorni soldi da sostituire la Texaco se va via Fittipaldi.

Anche BRAMBILLA jr. 'illuso' a Maranello

MONZA - «Sì, sono stato dal commendatore mercoledì mattina, ma gli ho detto di no alla proposta fattami di correre in F. 1 quando... la Ferrari per il pilota italiano sarà pronta...»

E' Vittorio Brambilla che parla così, confermandoci l'indiscrezione che era stato visto a Maranello a parlare con Ferrari, evidentemente alla ricerca di credibilità tra gli appassionati italiani, amareggiati e risentiti dopo il suo comportamento con MERZARIO.

«Sono stato a chiedere se c'erano possibilità per avere una Ferrari. Tempo fa fu lo stesso Enzo Ferrari a dirmi di farmi vivo prima o poi. Io a Ferrari ho detto che avevo la BETA che mi aiutava dandomi una F. 1, e che, prima d'impegnarmi con loro, volevo sentire da lui se mi poteva proporre qualcosa di concreto. La risposta di Ferrari è stata molto evasiva, e io chiaramente gli ho detto che non potevo farmi comperare una macchina dalla BETA eppoi, voltar loro le spalle quando lui, Ferrari, mi avesse chiamato. E così non se ne è fatto nulla.»

— Allora che cosa farai il prossimo anno?

«Confesso che avevo speranze, infatti mi giuravo superiore a un Lauda o Jarier, ma si vede che a Maranello la pensano diversamente. Comunque il prossimo anno farò tutta la stagione con la March 2-litri prototipo ufficiale. Molto probabilmente la BETA acquisterà una March F. 1 con due motori che seguirò io personalmente in officina.»

— Ma non dovevi correre con l'Abarth?

«Anch'io credevo questo, infatti dopo la mia

vittoria a Pergusa, il dr. Avidano e Truffo mi avevano detto che mi avrebbero chiamato il giorno dopo per parlare della prossima stagione. Da allora il mio telefono non ha più squillato. Si vede che deve aver dato noia a qualcuno la mia vittoria con l'Abarth in Sicilia... Non so.»

— Con Ferrari come vi siete lasciati?

«Abbastanza bene, il commendatore mi ha riconfermato che quando ci sarà una F. 1 per un italiano sarà per me, non sapeva quando. Io gli ho riconfermato che non potevo tradire i miei sponsor della BETA lasciandoli a metà stagione. Ferrari se ne è andato dispiaciuto, ma ha continuato dicendo che ancora non sapeva quando la F. 1 sarebbe venuta pronta in quanto quelle di quest'anno, così, come il prototipo, erano sbagliate, e bisognava fare tutto nuovo per il '74. «Abbiamo pulito l'officina, ha concluso Ferrari, e dal prossimo anno tutto sarà nuovo.»

Vittorio Brambilla è molto caricato in questo periodo, le cose gli stanno andando bene e i suoi sponsor sono soddisfatti di lui. Ma per correre in F. 1 ci vogliono molti soldi. La BETA si sta informando per avere preventivi precisi dei costi di una annata mondiale. I costi sono ovviamente più alti che per la F. 2 e Vittorio dice che sta cercando sponsor piccoli o grandi che siano. La FINA gli ha assicurato una cifra appena possibile, mentre anche la Marlboro e alcune ditte milanesi si sarebbero fatte avanti per aiutare il pilota monzese. «Scrivilo su Autosprint — dice Brambilla — mi occorrono soldi per la mia stagione di F. 1 con la March.»

● Sembra probabile che Surtees e Pace andranno in Sud Africa in novembre per sottoporre a un programma intenso di prove la nuova F. 1.

● Prima di andare in Canada, Ken Tyrrell ha detto di ignorare quali siano i progetti di Stewart; ha semplicemente affermato che Jackie gli ha assicurato che sarà lui il primo a conoscere le sue decisioni. Quanto al sostituto di Jackie — ammesso che si ritiri — Ken dice: «Ci sono vari piloti, più o meno dello stesso valore, tra i quali posso scegliere. Prenderò il migliore di quelli disponibili». Ha molta stima per Cévert (come ne ha Stewart) e dice che si tratta «del pilota che ha più cura della vettura, fra tutti quelli che ho conosciuto». Grande elogio, dato che Stewart ha sempre avuto molta cura della meccanica. Comunque, Tyrrell trova «antiquato il concetto dei piloti numero uno e nu-

mero due. Come sarebbe a dire? Che si prepara meglio una vettura dell'altra? Storie». Si può dunque presumere che l'anno prossimo Tyrrell farà forse correre un numero uguale di «numeri uno», sempre che Stewart rinunci. Fra parentesi, anche se in ritardo, la nuova Tyrrell F. 1 è praticamente finita, nel vecchio capannone ove ha preso forma (viene fatto di chiedersi come stia in piedi, il capannone, che nessun agricoltore che si rispetti userebbe neppure per mucche!).

● Parlando della sua F. 1, che prima del G.P. del Canada era praticamente già costruita, lord HESKETH esprime una sua filosofia personale, in fatto di corse. Dice: «Abbiamo tentato in F. 3 e abbiamo avuto poco successo, abbiamo tentato in F. 2 e abbiamo avuto poco successo, per cui abbiamo tentato in F. 1 e siamo andati proprio bene. Nella maggioranza, la gente a-

vrebbe continuato a dibattersi in F. 3, fino ad andare bene, oppure avrebbe rinunciato alle corse».

● Si dice che la SHADOW abbia fatto un'offerta a Ickx per il 1974, ma che la somma chiesta dal belga abbia dato il capogiro ai dirigenti, che hanno battuto in ritirata per ripensarci su (... Merzario?).

● A quanto pare le voci che parlavano di una «rottura» fra TAURANAC e la Trojan non rispondevano a verità. Anzi, Ron ha già completato la progettazione di una nuova Trojan F. 5000 che, stando alle regole del prossimo anno per la formula, può essere considerata praticamente una F. 1.

● Benché il promettente giovane brasiliano LIONEL FRIEDRICH non abbia ancora vinto una gara di F. 3 (è stato ottimo secondo a Thruxton il 16 scorso, dietro a Brise) la March gli ha offerto una guida in F. 2 per il 1974.

Si giura questo in

ITALIA

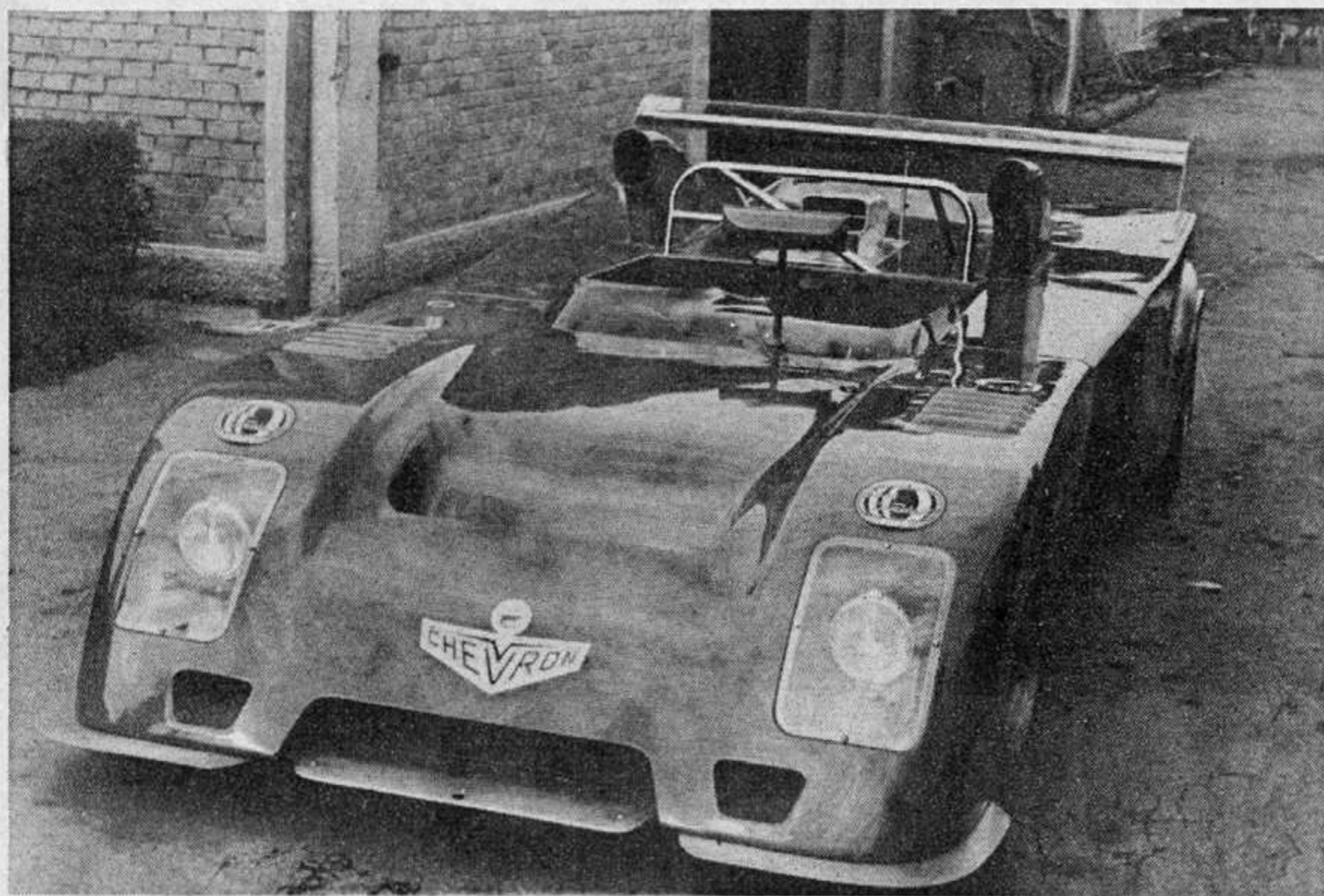
Per **GALLI**
comprata
un'officina

● Dovevano essere Serblin e von Stuck i piloti della monoposto di Dallara e Parkes, tramontata dopo il ripensamento Marlboro. Per Serblin la possibilità di qualche gara nella massima formula esiste ancora. In fatti il giovane veneto è stato avvicinato a Monza da Mosley che gli ha chiesto se il suo sponsor Pagnossin fosse disposto a pagare una trentina di milioni per avere la certezza di tutta la stagione in F. 2 con la March e la possibilità di qualche gara in F. 1. E' la stessa offerta che quelli della March fecero a Bruno Pescia qualche tempo fa.

● Il mecenate che pare renda possibile il rilancio di Nanni Galli in F. 1, ha interpellato diverse squadre per avere una macchina. Ma sembra che per ora in vendita non ce ne siano, almeno così hanno risposto Tyrrell, McLaren, Lotus ecc. Intanto l'ex officina della Filipinetti a Formigine sarebbe stata acquistata da questo nobiluomo che si sussurra nell'ambiente possa essere il conte Zanon.

● Gordon Murray il disegnatore della Brabham, ha assicurato al conte Zanon che, se Fittipaldi non andrà alla Lotus, sarà ben lieto di disegnare una macchina nuova per Galli, che potrebbe montare in alternativa al Cosworth, il Tecno 8 cilindri Boxer.

● La Ferrari si è «salvata» in calcio d'angolo con Jarier. Infatti, per avere il pilota francese, la Casa di Maranello avrebbe dovuto pagare una penale alla March che aveva una opzione di due anni sul campione della F. 2. Così l'accordo che LAUDA aveva posto cordo di luglio è sfumato, specie come condizione per il suo sì, la presenza di Regazzoni.



Questo martedì, a Misano, Carlo Facetti porterà al primo collaudo la nuova Chevron B27 appositamente allestita per ospitare, in funzione portante, il motore Tecno 8 cilindri contrapposti da 310 CV

Ma PEDERZANI ha perduto davvero la voglia?

La TECNO-domani

Il mattino del G.P. d'Inghilterra a Silverstone, a metà luglio, la Tecno-Martini di F.1 si rifiutava ostinatamente di andare in moto, anche dopo che una vettura l'aveva ripetutamente trainata. Il fatto era incomprensibile. Alla fine si venne a scoprire che una mano ignota (o nota?) aveva spostato lo spinterogeno, anticipando al massimo il tutto.

Se l'episodio fosse rimasto isolato, si sarebbe potuto pensare ad una banale svista. Ma già da parecchio tempo i meccanici della Tecno si lamentavano a Borgo Panigale perché Fowell, il progettista della macchina voluta dal D.S. Yorke per conto della Martini, andava sempre « a mettere le mani » nella vettura di Pederzani, la monoscocca realizzata da McCall.

Così si giunge al G.P. d'Austria. La sera, finite le prime prove, i meccanici della Tecno avvolsero tutta la macchina in un telone e la legarono con dei fili di ferro, per evitare che estranei ci mettessero le mani.

Al sabato mattina molto presto, l'autista della Tecno, Cesare, si recò prima del previsto ai box, trovando il sig. Fowell. Questi, slegato il telone che copriva la vettura, aveva tolto un cornetto d'aspirazione, e guardava dentro il motore, dopo aver aperto le serande dell'iniezione.

Alla richiesta di spiegazioni, Fowell disse che voleva « guardare una cosa... ». E poi se ne andò, ma non dopo che gli fosse fatto notare che poteva benissimo guardare il motore che era montato sulla macchina disegnata da lui, tanto erano perfettamente eguali...

Quel motore a cui fu visto armeggiare attorno Fowell, si dà il caso durasse appena un giro e mezzo nella pista austriaca e si ruppe « incomprensibilmente ». I due fatti si commentano da sé e danno la misura di come i rapporti fra i due gruppi, che si erano formati in seno alla Tecno, fossero tesi, all'estremo.

Subito dopo Monza Luciano Pederzani ha mandato la lettera di disdetta a termine di contratto, alla società torinese. « Non per i padroni della Martini — ci ha precisato il costruttore bolognese —, ho preso questa decisione di non volere più collaborare con la Martini, ma perché il sig. Yorke, in un anno che è stato qui in officina, non ha fatto altro che mettermi i bastoni fra le ruote ed è riuscito a far-

mi perdere la passione per le corse... ».

— Che cosa farà le Tecno il prossimo anno?

« Innanzi tutto manderemo avanti il programma del 2 litri 8 cilindri boxer, che venderemo ai clienti. Il motore ha dato ottimi risultati, e abbiamo già parecchie richieste. »

— Quale sarà il prezzo di questo propulsore?

« Otto milioni e cinquecentomila lire. I motori che venderemo il prossimo anno. Noi garantiremo come minimo 300 cavalli a 11.700 giri. E' nostra intenzione anche seguire personalmente sui campi di gara le migliori vetture e i migliori piloti. »

— E per la F.1?

« Come già detto prima mi sono stancato dell'ambiente. In particolare mi ha disgustato il comportamento del signor Yorke, che ha boicottato tutto quello che avevamo fatto, solo perché ad una richiesta di parere da parte della Martini su Fowell, che doveva fare la nuova vettura, io lo diedi negativo (e i fatti mi hanno dato ragione). Non correrò più, continueremo a lavorare sull'attuale 12 cilindri, che venderemo a chi ce ne farà richiesta. Abbiamo materiale per circa 15 motori. Faremo della prova su dei prototipi, Lola in particolar modo, e con dei clienti faremo le gare sport. »

« Contemporaneamente stiamo andando avanti con il progetto 8 cilindri boxer 3000, che venderemo a chi ce ne farà richiesta per correre in F.1. Questo motore è nostra intenzione venderlo a 10 milioni e mezzo, dopo che lo avremo collaudato al banco e in prove in pista. »

— Sarà ancora Amon vostro pilota?...

« Amon no assolutamente. Lo abbiamo pagato più di Stewart, ha fatto 4 corse e ha preso 80 milioni, 20 milioni a corsa. Sfido il sig. Stewart a trovare qualcuno che lo paga tanto! Per di più, senza fare mai dei collaudi... Per tutto ciò io e la Martini dobbiamo ringraziare sempre il solito Yorke, che ci ha fatto spendere soldi per il pilota, per le macchine e non ci ha fatto lavorare come avevamo programmato. Le bugie hanno le gambe corte... Non doveva avere una vettura pronta e competitiva per il 29 aprile il sig. Yorke? A tutt'ora la macchina non si è vista. Se io fossi stato furbo, avrei preparato 5 motori e avrei aspet-

tato che Yorke mi desse la macchina, e avrei guadagnato dei soldi. Invece la passione per le corse mi ha spinto a farne una che in definitiva è quella che hanno sfruttato, per la pubblicità, pagata da me, e alla fine ho fatto un bel bagno... di decine di milioni. »

E' un Pederzani con il morale abbastanza alto, nonostante tutto. La fiducia nell'avvenire gliela dà il motore 3 litri visto a Imola e la certezza di essere nel giusto. « Io ho fatto tutto solo per la passione delle corse, mai per guadagnarci. Bisogna ringraziare Yorke che è riuscito a farmi passare questa passione... ». Che però sta ritornando, diciamo noi. Anche perché fra un mese la Tecno si trasferirà in un nuovo stabilimento completamente nuovo, dove avrà inizio il programma '74 per il motore 2000 8 cilindri, il 3000 8 cilindri per la F.1 e i prototipi..

Entro la fine dell'anno una qualche gara F1 con Vittorio Brambilla verrà affrontata, se non altro per non perdere il « contatto tecnico », visto che la vecchia F.1 del '72 è da Fantuzzi a Modena, e la si sta completando secondi i regolamenti in vigore.

g. c.

• Dei tre piloti inglesi feriti nella gara turismo di contorno al G.P. d'INGHILTERRA, Matthews e Booth (quello della Mini) sono praticamente guariti, mentre Brodie è ancora « in trazione » all'ospedale.

• Il pilota francese MIGAULT ha avuto una grave incidente stradale per una collisione fra la sua Maserati e una vettura che è sbucata da una strada di campagna, nel quale si è frantumata una ruota. Non è dunque stato al via del Tour de France, ma, più grave, nell'incidente sua moglie, che gli sedeva a fianco, è deceduta.

• Surtees non ha ancora rinnovato il contratto 74 con la FINA. La Casa della benzina aspetta l'aumento del carburante prima di decidere, lo stanziamento. Nella sua squadra 74 Surtees ha il solito Pace che porta i soldi del Banco Portoghese del Brasile, e Mass sponsorizzato dalla Ford.

Le sole vittorie di (PIRRO) FERRARI

Tagliando s'impara

Di solito sono i lettori che scrivono al direttore del giornale. Oggi è il direttore del giornale che scrive ai suoi lettori. Per informarli di un fatto che può apparire personale, ma in realtà è un fatto di costume giornalistico che si riflette proprio nell'ambiente che condividiamo. Perciò, dopo averci pensato molto, ho voluto farvene partecipi. Per evitare distorte interpretazioni quando la notizia fosse diventata nota e per non farla scendere proprio a fatto personale. Ecco di cosa si tratta.

Da martedì 18 settembre, dopo un travaglio professionale durato un mese e mezzo, ho dovuto decidere la rinuncia alla collaborazione nella pagina motoristica di STADIO, il quotidiano bolognese per il quale dividevo il mio impegno professionale con AUTOSPRINT da sette anni.

Non è e non sarà mai un fatto nuovo che un giornalista lascia un giornale; non è e non lo sarà nemmeno di un giornalista che compie questa scelta per una motivazione di vedute diverse editoriali. Diventa un fatto abbastanza insolito (per fortuna della nostra cosiddetta libertà di stampa) quando a queste dimissioni si deve necessariamente arrivare se si vuole conservare il rispetto di se stessi; quando esse diventano irrinunciabili, se non al prezzo di diventare succubi di chiunque pretenda di scrivano solo le cose che fanno piacere.

Non credevo di essere più messo di fronte (dopo un episodio analogo sette anni fa per Surtees), con gli stessi personaggi ad alternative causate dalle esigenze personali del-

l'ing. Ferrari. Ma già il 1. agosto scorso fui costretto alla prima iniziativa « dimissionaria », per frenare il ripetersi di modificazioni ai miei articoli, che avevano il torto di raccontare alcuni fatti ed episodi che non piacevano al « Re » (poco costituzionale) di Maranello. Il ripetersi di questa mortificante esperienza per un giornalista mi ha costretto a ribadire le mie dimissioni, dopo che addirittura erano state « censurate » frasi testuali di un intervistato (per la cronaca Arturo Merzario, dopo la sua decisione di lasciare la Ferrari), frasi che peraltro vennero pubblicate da altri giornali. Il direttore di « STADIO » dr. Biondi ha voluto obiettare per lettera che la sua decisione di tagliare i miei articoli (senza tra l'altro togliere almeno la mia firma) era motivata dalla preoccupazione che il giornale fosse coinvolto « in un fatto personale fra te e Ferrari ».

Mi è stato impossibile convincerlo che non avrei potuto mai avere una polemica personale con Ferrari, non fosse altro perché non ho mai pensato di sentirmi tanto importante da poter attingere a una tale contrapposizione. Il dr. Biondi comunque ha voluto mettere per iscritto questa sua valutazione singolare ripetendo però la sua disponibilità ad una ripresa collaborativa, ma alla condizione di un incontro chiarificatore con il costruttore modenese. Proposta che — con questo scopo — non mi sono sentito di accettare, se 25 anni di professione non erano stati spesi male!

Ecco la mia lettera al direttore di « STADIO »:

« Caro Biondi, ti ringrazio del tuo rammarico per la mia decisione di dimettermi, ma non credo che ci sarà occasione di ricominciare da capo. Per mia serenità. La convinta e non meschina coscienza professionale, che nessuno mi aveva mai negato, non mi permette accettare di essere coinvolto in un comportamento da « fatti personali ». Se dalla parte di Enzo Ferrari c'è stato un atteggiamento del genere, e noti episodi e giudizi anche da te conosciuti lo confermano, questo non vuol dire che, da parte mia, sia avvenuto altrettanto. »

Dal direttore del giornale al quale collaboravo avevo il diritto di pretendere perlomeno più realismo. Non desidero né desideravo protezione, ma soltanto il rispetto dei miei diritti di critica, quali che siano i rapporti tra l'editore e il personaggio interessato. »

Per essere chiaro debbo anche ribadire che, successivamente alla mia lettera del 1. agosto, il chiarimento raggiunto con il dr. Pelloni (è il direttore generale della Società Editoriale de « CARLINO e STADIO » ed anche componente del consiglio d'Amministrazione della Ferrari n.d.r.) e con te mi tranquillizzava. Tra l'altro ricordo che, specificamente, feci il caso di eventuali argomentazioni a proposito dei piloti italiani e la Ferrari. Il dr. Pelloni in persona mi garantì che avrei mantenuto quella libertà di critica proprio perché, altrimenti, gli articoli non sarebbero stati più espressione della mia particolare caratteristica professionale. Quello che più mi ha deciso a rinunciare ad una collaborazione, alla quale tenevo molto e che ovviamente mi costa molto aver dovuto troncarmi per mia libera scelta, è che — se ho voglia ancora di guardarmi allo specchio — non potevo e non posso accettare le tue considerazioni. Se per mantenere un rapporto professionale sincero e sereno, è necessario passare per la forza caudina di incontri « riconciliativi » che non hanno nulla a che vedere con le qualità professionali, non credo ci sia più speranza di fare il nostro mestiere. Ho sempre pensato e penso che il giudizio sul giornalista e il gradimento per la sua utilizzazione venga dato solo per ragioni di capacità e non per equilibri e buoni rapporti con « personaggi che contano », più o meno oscuramente. »

E' una lettera che ho voluto scrivere perché è mio diritto rimangono agli atti le verità per quelle che sono e non per quello che fa comodo far pensare siano. »

Marcello Sabbatini

MUNARI



re di Francia

Eccoli qua, i « re » di Francia: Munari, Mannucci e la Lancia Marlboro. Sembra il trionfo di Montecarlo '72, ed invece è una nuova esaltante vittoria, al Tour de France '73

DALL'INVIATO

NIZZA - Munari-Mannucci e la Lancia Stratos primi assoluti nel Tour de France. E' notizia che fa sensazione, perché (seppure nelle inconfessate ambizioni della squadra italiana questo obiettivo c'era) in partenza era difficile poter pronosticare tanto risultato. E' notizia che fa sensazione, soprattutto, perché finalmente l'albo d'oro di questa corsa contiene nomi italiani, uomini e macchina, in cima alla classifica generale. Sandro Munari e Mario Mannucci, con questo successo, completano una triade di vittorie eccezionali che è tanto consolante elencare e che tutte hanno il pregio della novità: Tour de Corse, Rally di Montecarlo, Tour de France. Tre classiche della strada, anche se di caratteristiche differenti, nelle quali i nomi italiani appaiono per la prima volta, appunto, grazie a Sandro Munari e la Lancia.

Le vittorie delle macchine italiane, al Tour de France, sono state tantissime, per merito della Ferrari che ad un certo punto ha monopolizzato questa corsa, creandone la fama ma allo stesso tempo traendone motivi di accrescimento della propria fama. Insieme con la Ferrari, l'Alfa Romeo ha per tanti anni dominato tra le macchine di grande produzione. Tuttavia Ferrari e Alfa Romeo vittoriose sono state quasi sempre guidate da piloti di nazionalità non italiana, con la eccezione di Martignoni e Rabazzana vincitori di categoria nel 1954. Nella classifica assolu-

ta gli italiani non ci sono mai stati, pur se qualche tentativo valido è da ricordare, come quelli reiterati di Carlo Mario Abate e quello sporadico di Lorenzo Bandini. Ora il vincitore assoluto l'abbiamo, ed è Munari. Un vincitore degnissimo, che ha eccitato anche i più incalliti « suiveurs » di questo Tour, per quanto ha mostrato di saper fare, ed è molto.

Perdonatemi lo sconfinamento (che Marcello Sabbatini, zanzara appuntita, qualificherebbe di « culto della personalità »), ma personalmente debbo ringraziare Munari e la Lancia per questo risultato, come per gli altri due che ho citato. Facendo conoscere da noi queste corse bellissime, quando nessuno ne parlava, e pungolando i nostri alla partecipazione, ho sempre insistito nella affermazione che esse erano alla portata dei nostri piloti, che continuo a considerare almeno pari a tutti, per qualità umana fondamentale.

Conducendo da Don Chisciotte la guerra alle nostre concezioni delle gare stradali, quei « rallies » che si facevano coi decimi di secondo a passo d'uomo o con le gincane tra i birilli, ho trovato seguaci che hanno finalmente portato anche da noi i veri rallies, quelli nei quali occorre macchina e manico. I risultati li vediamo, da qualche anno, con le vittorie internazionali che arricchiscono il nostro patrimonio sportivo. Poiché i più solleciti e pronti a comprendere i reiterati suggerimenti sono stati gli uomini della Lancia, è giusto e ci fa davvero piacere che sia ades-

so la Lancia a raccogliere la grande messe di successi, frutto della eccellente semina compiuta con una politica sportiva intelligente.

La Corsica, poi Montecarlo, adesso il Tour. Il binomio Lancia-

TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE - Gara internazionale di velocità e durata - Nizza, 14-22 settembre 1973

CLASSIFICA FINALE

1. Sandro Munari-Mario Mannucci (Lancia Stratos) 3.24'50"5;
2. Almeras-Mas (Porsche Carrera) 3.29'01"8;
3. Thierry-Henry (Porsche Carrera) 3.32'35"6;
4. Sabine-Delannoy (Porsche Carrera) 3 ore 33'18"4;
5. Haldi-Khalifi (Porsche Carrera) 3.34'57"7;
6. Vinatier-Jaubert (De Tomaso Pantera) 3.37'12"2;
7. «Gedehem»-Hugon (Porsche Carrera) 3.38'36"7;
8. Gintis-Polizat (Porsche Carrera) 3 ore 41'32"7;
9. Labaune-Maurin (Porsche Carrera) 3.44'03"5;
10. Chasseuil-Beron (Ligier JS 2) 3.48'12"5;
11. Briavoine-Laverne (Ford Capri) 3.46'34"3;
12. Beaumont-Giganot (Opel Commodore GSE) 3.47'13"8;
13. Greder-Thomas (Opel Commodore GSE) 3.48'41"5;
14. Vincent-Salustri (Alfa Romeo 2000) 3.51'48"8;
15. Lelong-Danger (Porsche Carrera) 3 ore 53'51"7;
16. Ravenel-Wauters-Ravaze (Opel Commodore GSE) 3.54'18"0;
17. Floillard-Colard (Ford Capri RS) 3.55'51"3;
18. Adonto-Pierron (Porsche 911 S) 4.01'15"2;
19. Davin-Salles (Alfa Romeo 2000) 4.01'55"2;
20. Pontier-Couloumies (BMW 30 Si) 4.04'29"3;
21. Ravenel-Levacher (Opel Commodore GSE) 4.05'02"4;
22. «Jaca»-Beidel (Alfa Romeo 2000) 4 ore 06'22"4;
23. Mossau-Coquelet (Simca Rally 11) 4.07'53"2;
24. Euvard-Damarquet (Audi 80) 4.09'58"2;
25. Soulat-«Christo» (Fiat 124) 4.15'22"7;
26. Cottmeur-Betry (Renault R 1173) 4.15'26"2;
27. Buchet-Herren (Opel Ascona) 4.18'06"6;
28. Alexandrovich-Pujos (Fiat 128) 4.21'39"7;
29. Dirand-Vautrin (BMW 30 Si) 4.25'11"3;
30. Sallou-Scelland (Mercedes-350) 4.26'14"8;
31. Kuss-Mancini (Alfa Romeo) 4.28'39"8;
32. Van Den Bruwaene-Buge (Audi NSU 80) 6.06'44"3.

Munari è diventato ultrapopolare in Francia e dintorni, e la fama è meritissima. Non è stato un Tour facile, naturalmente, sul piano del confronto sportivo. Munari è venuto in Francia a scoprire troppe cose che ignorava, vale a dire i circuiti, per potersi esprimere totalmente, e si è trovato di fronte gente molto agguerrita con mezzi molto forti. Tenendo conto appunto della non conoscenza dei circuiti e della minor potenza della sua macchina, si deve attribuire a Munari il merito di essersi battuto in modo stupendo. Ed anche quello molto importante di aver superato prestissimo le inevitabili e comprensibili irritazioni causategli dalle peripezie che lo hanno colpito. Si è comportato, insomma, da campione.

Con la Stratos avremmo voluto vedere quel che poteva fare Andruet, bravo come Munari sul difficile terreno delle prove speciali su strada e che in circuito poteva far meglio di Munari, perché egli è esperto anche delle piste ed i tracciati francesi li conosce bene. E' stato tolto di mezzo subito, per una di quelle disavventure che possono colpire chiunque senza ragione, e per la Lancia è stato un colpo basso. Per lui, poi, la cosa è stata demoralizzante, perché ripete le disavventure del rallye Lyon-Charbonniers e della Ronde Cevenole.

Di fronte agli uomini della Lancia c'erano gli assi di queste prove, gente molto forte ed esperta. Primo fra tutti Gerard Larrousse — insieme con Pesca-

rolo — per la serie di successi

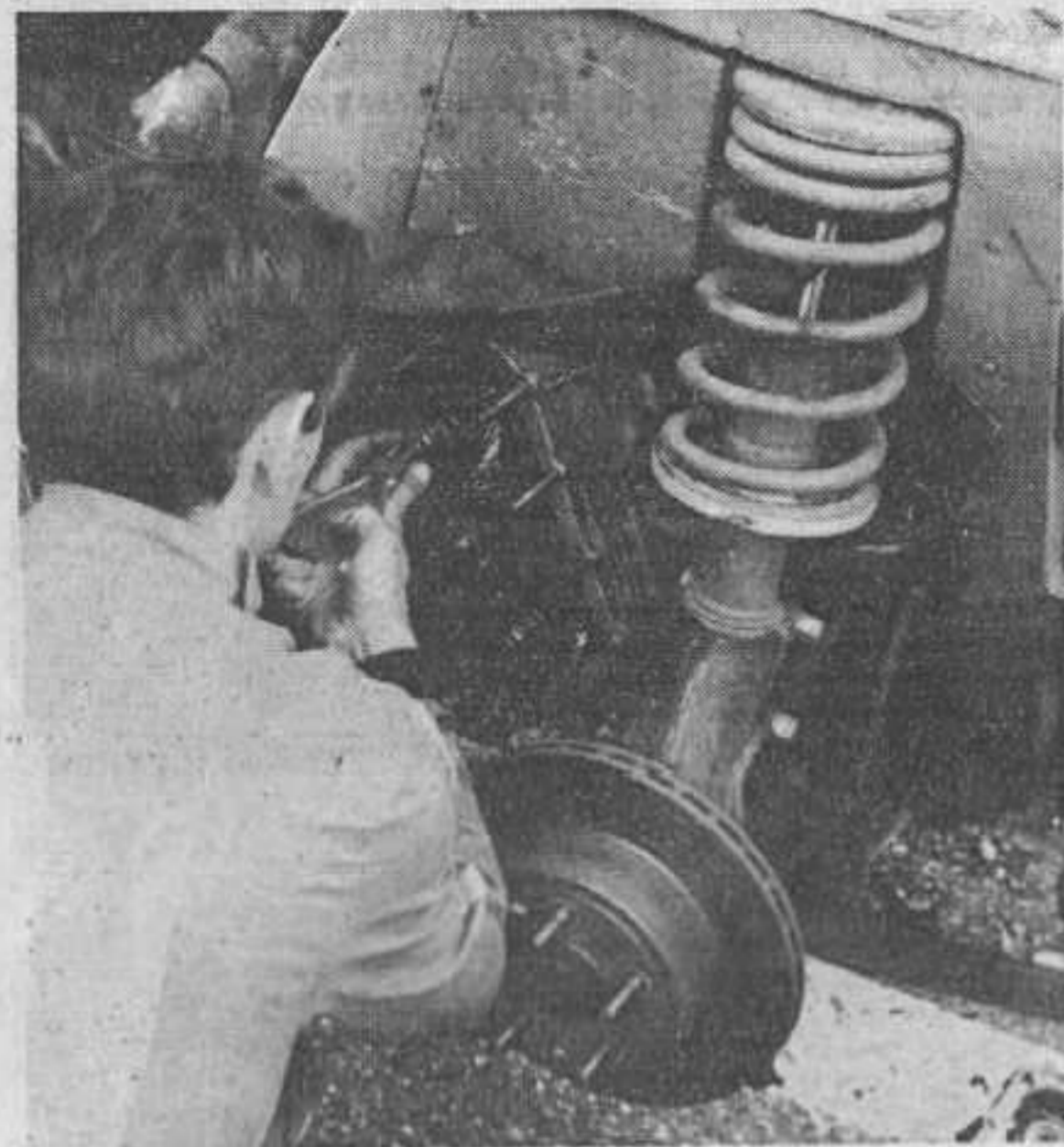
ottenuti nel campionato marche con la Matra. Dotato di una macchina eccellente, Larrousse era il favorito designato, e lo ha dimostrato, coi tempi di tutte le prove. Non ha potuto finire, fermato dalla rottura del motore. Dopo Larrousse, come connubio uomo-macchina capace di star davanti a tutti c'era Guy Chasseuil, anche lui forte su strada e in circuito. E' stato l'animatore della seconda fase del Tour, con le sue prestazioni in tutte le prove, ma lo svantaggio subito nella disgraziata vicenda di Clermont Ferrand lo aveva relegato al ruolo di « fuori concorso », ai fini della classifica finale. Gran suo merito è stato quello di battersi sempre come se qualche secondo potesse dargli la vittoria, ed è stato ammirevole.

Gli altri che potevano puntare alle prime posizioni erano tutti, complessivamente, inferiori a Munari, nonostante che qualcuno di loro avesse macchina più forte. Vero avversario di Munari, via Larrousse e penalizzato Chasseuil, è stato Claude Ballot-Lena, ed è stata appunto la battaglia Munari-Ballot che ha dato a questo Tour una fisionomia capace di mantenere l'interesse vivo fino alla fine. Favorito nelle prove in circuito, dalla conoscenza e dalla maggior potenza del mezzo, Ballot-Lena era tuttavia inferiore a Munari come classe assoluta, e nelle prove stradali perdeva nettamente. In quelle che comportavano soltanto le salite Ballot-Lena era pressoché alla pari con Munari, ma quando le prove stradali erano

CONTINUA il DIARIO



Cesare Fiorio, come al solito « regista » dei successi Lancia, pare indicare a Munari la via del successo... Sotto, due momenti delle assistenze Lancia. A sinistra, in dieci minuti si cambiano i rapporti di riduzione fra motore e cambio alla Stratos vincente prima di una delle prove in circuito



complete, con salite e discese, la completezza di Munari, sposa al coraggio, mettevano l'italiano in posizione nettamente favorevole. La dimostrazione più bella la si è avuta nella prova di Saint Pee, prima di Biarritz, nella quale Munari ha inflitto a Ballot-Lena una lezione molto dura, tanto più dura per il fatto che Ballot ha una casa da vacanze nei pressi, e il percorso lo conosce quindi a memoria. C'è voluta la disavventura del Tourmalet, per riportare Munari in stato di inferiorità aritmetica nel computo della classifica, ed anche per ridare al Tour un sussulto di incertezza. La « penalizzazione » ingiusta che ha colpito Munari ha riaperto la corsa ad ogni soluzione.

I circuiti di Barcellona e soprattutto del Paul Ricard potevano dare a Ballot-Lena la maniera di acquisire notevole vantaggio, ed a far da giudice sarebbe intervenuta la prova speciale del Moulinon. Non abbiamo potuto vedere cosa sarebbe accaduto, perché Ballot-Lena è stato tolto di mezzo prima. Nostra convinzione è che sul Moulinon Munari avrebbe staccato il rivale di almeno un minuto, giungendo così a quota di sicurezza anche ammettendo che sul Paul Ricard il distacco da subire da parte della Porsche Carrera fosse enorme. Il Tour, anche con Ballot-Lena rimasto in gara, lo avrebbe vinto Munari lo stesso.

Questo Tour de France era innovatore, per quanto riguarda le macchine ammesse. Le solite

macchine di omologazione normale, ma anche quelle non omologate ma che non fossero esclusivamente da pista. Prototipi, sì, ma non quelli previsti dai regolamenti ufficiali. Gli organizzatori del Tour hanno voluto permettere la presenza di vere automobili, concepite per poter essere davvero immesse sulle strade di tutti i giorni, anche se la loro produzione non fosse iniziata o fosse tale da non raggiungere i limiti numerici per la omologazione ufficiale. Così hanno creato la categoria « Tour de France », con limiti di pesi e dimensioni che sono quelli che avrebbe dovuto adottare la CSI. Il che ha permesso la presenza delle Ligier JS e delle Lancia Stratos, altrimenti impossibili. Avrebbe potuto esserci anche la Ferrari BB, e ci si aspettava che almeno una fosse alla partenza. Invece chissà perché non ne sono state iscritte. Forse perché non ancora a punto, perché alla Ferrari sanno benissimo quanto possa valere una vittoria al Tour.

La novità regolamentare ha permesso un confronto molto interessante tra le note Porsche Carrera e le non omologate Ligier e Stratos, confronto valido perché tutte hanno ovviamente sfruttato le possibilità di preparazione migliore rispetto alle vere macchine di serie. Si è così potuto vedere come in sostanza Stratos e Ligier siano migliori delle Carrera, in comportamento generale. Sulle Ligier il motore Maserati, la cui preparazione è stata curata a Modena dall'ing. Alfieri, ha permesso prestazioni

eccellenti in ogni circostanza. In circuito, nelle gare in salita, sulle strade normali, le Ligier sono andate benissimo. Rispetto a pochi mesi fa, ad esempio a Le Mans, le Ligier sono nettamente migliorate anche come macchine, ed anche qui crediamo ci sia stato un apporto importante da parte della gente di Modena.

Adesso, omologazione o non, le Ligier sono davvero rivalissime delle Porsche Carrera. Auguriamoci che alla Maserati continui a dare alla Ligier l'apporto prezioso della loro esperienza, vale a dire che la Citroen lo autorizzi pienamente, dato che gli uomini della Maserati non attendono altro. I risultati del Tour, a parte le sfortune, dimostrano che se ne possono trarre notevoli benefici.

Le Stratos, dopo tanto travaglio di messa a punto, hanno adesso raggiunto un equilibrio notevole. Manca soltanto, per poter essere superiori nettamente, un motore che abbia almeno la potenza degli altri. Vale a dire attorno ai 325-330 cavalli. Se un motore del genere sarà disponibile presto (e non vi è ragione perché non lo sia) la Stratos diventa imbattibile.

A questo proposito è significativa la identità di espressione nelle dichiarazioni di Chasseuil e di Munari. Entrambi ci hanno detto, a Tour finito: « adesso ho una macchina davvero molto buona ». Nelle gare del 1974 che

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 26



LUNEDI' 17 SETTEMBRE

L'estintore pro SANDRO

Dopo il circuito di Digione, dove ci eravamo lasciati la scorsa settimana, via per continuare la tappona che porterà i « girini » a spasso per l'Est e il Nord della Francia per tutta la notte, fino a Lilla passando da Alsazia e Lorena e salendo fino al nord.

Le prove speciali del Ballon d'Alsace e del Rainkopf sono da disputare di notte, con tutte le incognite che ciò comporta. Larrousse e Chasseuil sono veloci ma lo è anche Munari che profitta anche di una disavventura di Ballot-Lena per sopravanzarlo in classifica generale. Al francese è capitato che quasi alla fine della prova del Rainkopf gli si è messo a funzionare inopinatamente l'estintore automatico, con conseguente arresto del motore e tempo perduto per pulire e ripartire. Finite le due prove, durante il trasferimento stradale, grosso avvenimento: la Ligier-Maserati di Larrousse si ferma col motore rotto e deve abbandonare. Munari è quindi primo assoluto quando sta spuntando l'alba.

Domenica, 16 settembre

Corsa in salita al Ballon D'Alsace
1. Freuquelin (Porsche Carrera) in 5' 02"7; 2. Chasseuil (Ligier JS) 5'08"1; 3. Larrousse (Ligier JS 2) 5'11"2; 4. Munari (Lancia Stratos) 5'11"4; 5. Plot (Porsche Carrera) 5'13"0; 6. Thyry (Porsche Carrera) 5'20"9; 7. Roussely (Porsche Carrera) 5'24"4; 8. J. Almeras (Porsche Carrera) 5'28"5; 9. Haldi (Porsche Carrera) 5'30"2; 10. Sabine (Porsche Carrera) 5'32"2; 11. Bayard (Porsche Carrera) 5'33"4; 12. Gamet (Ford Escort 1600 RS) 5'33"9; 13. Gedeheh (Porsche Carrera) 5'34"7; 14. Gentsis (Porsche Carrera) 5'35"5; 15. Rouget (Ford Capri) 5'38"5; 16. Charlotte (Alpine A.110) 5'42"8; 17. Briavoine (Ford Capri) 5'44"9; 18. Ballot-Lena (Porsche Carrera) 5'47"2; 19. Servanin (Porsche Carrera) 5'48"1; 20. Diebolt (Porsche Carrera) 5'48"6.

Corsa in salita del Rainkopf

1. Freuquelin (Porsche Carrera) 10'38"4; 2. Chasseuil (Ligier JS2) 10'51"0; 3. Munari (Lancia Stratos) 10'58"8; 4. Larrousse (Ligier JS2) 11'07"3; 5. Ballot-Lena (Porsche Carrera) 11'11"0; 6. Roussely (Porsche Carrera) 11'12"8; 7. Thyry (Porsche Carrera) 11'25"5; 8. Vinatier (De Tomaso Pantera) 11'25"8; 9. Plot (Porsche Carrera) 11'33"0; 10. Haldi (Porsche Carrera) 11'33"0; 11. Sabine (Porsche Carrera) 11'36"5; 12. Gamet (Ford Escort 1600 RS) 11'36"9; 13. Almeras J. (Porsche Carrera) 11'44"4; 14. Bayard (Porsche Carrera) 11'47"6; 15. Gedeheh (Porsche Carrera) 11'49"6; 16. Gentsis (Porsche Carrera) 11'58"9; 17. Dirand (BMW 3.0 Si) 12'09"8; 18. Ravenel J. (Opel Commodore GSE) 12'13"2; 19. Briavoine (Ford Capri) 12'14"6; 20. Rouget (Ford Capri) 12'18"5.

Sul circuito di Croix-en-Ternois, più una pista da modellini che un circuito da grandi gare, Munari si presenta stanco come tutti, ma col morale in alto. Sulla salita del Rainkopf, uscendo di strada, Depnic distrugge la sua BMW tre litri e mezzo, appena camuffata da privata ma chiaramente ufficiale. Parrebbe un ritiro come tanti altri, ma è improntante perché su questa macchina avrebbe dovuto correre, a partire da Lilla, Jean-Pierre Jarier, iscritto come pilota di riserva. Così il Tour è stato privato di questa attrattiva supplementare.

Le macchine cominciano ad accusare la fatica. A Croix, durante le prove abbandonano in parecchi. Incidente spettacolare alla Pantera De Tomaso del belga Drijver, che perde la ruota posteriore di destra in uscita da una curva stretta. Deve così abbandonare. La Fiat Coupé 124 di Henart rompe il motore, mentre le Opel Commodore di Marie-Claude Beaumont e di Greder si fermano contemporaneamente al box entrambe con la cinghia del ventilatore rotta. Paleari, che al solito era bene in vista e che stava una volta di più surclassando le altre Alpine Renault, deve fermarsi avendo forato una ruota posteriore e perde un paio di giri.

Per la serie dei « grandi » un avvenimento imprevisto. Pare dietro insistenza di Ligier, la Ligier di Chasseuil anziché partire nella posizione prevista dal regolamento e cioè ultima delle grosse, viene schierata in prima linea. Sul momento nessuno reclama, ma poi vengono le proteste e più avanti vi sarà un'altra modifica.

Come era avvenuto a Digione al momento della partenza di questa serie il cielo si annuvola e diventa nero, ma stavolta non piove e quindi i risultati non saranno falsati. Chasseuil fa corsa solitaria e vince, continuando la dimostrazione platonica delle possibilità della sua macchina. Dietro di lui quelli che puntano alle posizioni alte della classifica, con bella battaglia tra Plot e Ballot-Lena e più indietro tra Freuquelin e Almeras. Munari tiene il ritmo e perde solo pochi secondi e di conseguenza mantiene il primato in classifica generale.

A Lilla, sede di tappa, arrivano in 52.

Lunedì, 17 settembre

Circuito di Croix-en-Ternois
1. Chasseuil (Ligier JS 2) 10'13"8; 2. Plot (Porsche Carrera) 10'15"7; 3. Ballot-Lena (Porsche Carrera) 10'16"7; 4. Munari (Lancia Stratos) 10'27"4; 5. Freuquelin (Porsche Carrera) 10'30"6; 6. Bayard (Porsche Carrera) 10'32"1; 7. Almeras J. (Porsche Carrera) 10'33"9; 8. Sabine (Porsche Carrera) 10'55"6; 9. Thyry (Porsche Carrera) 10'55"7; 10. Haldi (Porsche Carrera) 11'03"8; 11. Vinatier (De Tomaso Pantera) 11'04"8; 12. Roussely (Porsche Carrera) 11'11"9; 13. Rouger (Ford Capri) 11'15"9; 14. Gedeheh (Porsche Carrera) 11'17"2; 15. Gamet (Ford Escort 1600 RS) 11'17"7; 16. Servanin (Porsche Carrera) 11'21"9; 17. Gentsis (Porsche Carrera) 11'26"5; 18. Labaune (Porsche Carrera) 11'32"5; 19. Saby (Alpine A.110) 11'34"9; 20. Briavoine (Ford Capri) 11'42"3.

CLASSIFICA GENERALE

al termine della 2. tappa
1. Munari (Lancia Stratos) 1.18'46"0; 2. Ballot-Lena (Porsche Carrera) 1.19'17"3; 3. Plot (Porsche Carrera) 1.19'42"7; 4. Almeras J. (Porsche Carrera) 1.21'42"7; 5. Bayard (Porsche Carrera) 1.22'14"3; 6. Haldi (Porsche Carrera) 1.22'19"4; 7. Thyry (Porsche Carrera) 1.22'46"0; 8. Sabine (Porsche Carrera) 1.23'21"9; 9. Roussely (Porsche Carrera) 1.23'34"3; 10. Vinatier (De Tomaso Pantera) 1.24'45"7; 11. Gedeheh (Porsche Carrera) 1.25'48"0; 12. Paleari (Alpine A.110) 1.27'31"6; 13. Gamet (Ford Escort 1600 RS) 1.27'47"7; 14. Labaune (Porsche Carrera) 1.28'02"3; 15. Charlotte (Alpine A.110) 1.28'07"6; 16. Saby (Alpine A.110) 1.28'13"5; 17. Servanin (Porsche Carrera) 1.28'38"5; 18. Freuquelin (Porsche Carrera) 1.29'32"2; 19. Beaumont (Opel Commodore GSE) 1.29'43"0; 20. Ravenel J. (Opel Commodore GSE) 1.29'45"9.

MARTEDI' 18 SETTEMBRE

L'alettone pro BALLOT

Dopo la corta notte di riposo a Lilla, trasferimento a Rouen per la prima prova in circuito della giornata. Nel tratto che precede l'ingresso al circuito, gran confusione dei servizi di assistenza, che si affannano a preparare le macchine. Come al solito alla Lancia provvedono a porre sulla macchina i rapporti ritenuti migliori, ma stavolta debbono anche montare un serbatoio nuovo, al posto di quello di destra che si era incrinato. Il tempo è ideale, secco ma ventilato e abbastanza fresco. Come al solito tre serie, la divisione è fatta in base alla classifica generale, quindi prima corrono gli ultimi poi quelli di centro e infine i primi, salvo la solita eccezione per Chasseuil.

Nella prima serie facile vittoria della Toyota Celica di Laurent, nella seconda parrebbe altrettanto per la Ford Capri di Rouget, il quale però sbanda ad un passaggio nella curva del Nouveau Monde e urta il terrapieno, perdendo la posizione. Nella terza serie solita galoppata di Chasseuil, e poi solita battaglia tra la Carrera di Ballot-Lena e Plot. Abbandona Freuquelin col motore rotto. Da seguire ovviamente è il distacco tra Munari e Ballot-Lena. Munari perde parecchi secondi nei primi giri, data la sua ignoranza del tracciato. Poi gradatamente riduce la differenza di prestazioni e alla fine riesce a fare gli stessi tempi di Ballot-Lena, e negli ultimi giri riesce addirittura a far meglio della Porsche. Ciò nonostante che a metà gara gli si staccò l'alettone sul tettuccio della macchina e quindi che le condizioni di aderenza della macchina diventino precarie.

Alla fine avrà perduto soltanto 50

CONTINUA A PAGINA 26



CONTINUAZIONE
DA PAGINA 25

ammetteranno queste macchine vedremo delle battaglie entusiasmanti.

Naturalmente le macchine « da classifica » alta, quelle che potevano puntare alle prime posizioni, erano esasperate, per ottenere le prestazioni massime. E ne è derivata una relativa fragilità, che ne ha eliminate molte. Su venti partite, delle Gran Turismo speciali e prototipi ne ritroviamo soltanto tre all'arrivo, mentre delle 57 macchine partite nelle categorie Turismo (normale e speciale) e Gran Turismo di serie, alla fine ce ne sono 30. Le proporzioni sono eloquenti; tuttavia è logico che sia così, perché il correre con macchine che hanno soluzioni sperimentali comporta appunto i rischi della sperimentazione. E le corse debbono proprio servire a questo.

E' stato un Tour terribile dal punto di vista dello sforzo richiesto ai piloti, ed anche alle macchine. I tempi di gara, infatti, erano piuttosto serrati, per cui non ci sono state molte possibilità di rifacimento totale delle vetture, come era accaduto nel recente passato (ma forse

coci a parlare di Paleari e Monti, che erano venuti al Tour con l'Alpine Renault della Giada corse. Sono stati bravissimi, alterandosi alla guida sia su strada sia nelle prove di velocità. Saliti fino alle prime posizioni, hanno perduto terreno nella prova di Saint Pee, per una foratura, ma speravano di potersi rifare in quelle successive. Invece le forature hanno fatto pressoché esaurire la scorta di buone gomme, e nella salita del Souler, con la pioggia, Paleari si è visto la macchina partire senza poterla controllare. L'uscita di strada, molto spettacolare, si è risolta senza danni ai piloti ed a conti fatti con pochi danni alla macchina, ma la eliminazione è stata mortificante per le legittime ambizioni dei due italiani che fino ad allora erano primi delle due litri, e meritatamente. Due equipaggi italiani in gara ed entrambi molto ben piazzati. Ci vuol altro, per convincere che la gente in gamba l'abbiamo anche noi?

Concludiamo queste note coi protagonisti delle battaglie per i successi parziali. Tra le Turismo di serie si è imposta la Opel Commodore di Marie Claude Beaumont e Christine Giganot, che vincono anche la Coppa delle Dame. La minuscola « MCB » come la chiamano i francesi,

zero Haldi, che tuttavia ha avuto una penalizzazione per aver dovuto perdere molto tempo per la rottura di una canalizzazione dei freni, occorsagli durante il trasferimento dalla Spagna al Paul Ricard. Haldi aveva avuto come rivale per la vittoria di gruppo la De Tomaso Pantera di Jean Vinatier, che ha sorpreso per le prestazioni anche sui tracciati tortuosi. Vinatier è caduto in basso nella classifica soltanto perché a Nogaro durante la prova in circuito gli si è rotto il mozzo della ruota posteriore sinistra (lo stesso inconveniente capitato alla Pantera del belgi De Drijver-Rubens), ma ha potuto farlo sostituire e terminare il Tour, che lo avrebbe visto altrimenti terzo assoluto e primo di gruppo.

Adesso, dopo il Tour de France, viene il Giro d'Italia. In sordina, per la prima edizione, ma speriamo che faccia conoscere a un gran numero di nostri piloti il fascino e il valore di questo genere di prove. In modo che l'anno venturo, al Tour de France, ci siano tanti nostri equipaggi, a tentare di emulare Munari e Mannucci. L'esempio è stato contagioso per la Corsica e per Montecarlo.

f. l.

CONTINUA
il DIARIO

CONTINUAZ. DA PAGINA 25

secondi che tradotti in tempo valido agli effetti della classifica sono 12"5. Anche Paleari fa una bella corsa nonostante un testa-coda spettacolare nel primo giro, sul pezzetto di porfido che costituisce il raccordo a gomito della curva del Nuovo Mondo.

Ripartendo da Rouen, Munari è sempre in testa alla classifica generale. Si arriva a Le Mans a tarda sera, per la prova sul circuito Bugatti. Il tempo è incredibilmente buono, ma come al solito pare destino che per la terza serie si guasti. Infatti, quando i migliori scendono in pista, le nuvole si sono accumulate e durante la gara comincia a piovere. La cosa è disastrosa per Munari che è partito con la macchina dotata di assetti « duri », in previsione di pista secca. Con le barre di torsione rigide, il tenere la macchina in strada con le gomme lisce è una impresa. E così l'italiano perde parecchi secondi ogni giro.

Vince ancora Chasseuil e Ballot-Lena è secondo e diventa primo in classifica generale. Tuttavia il circuito di Le Mans è lo stesso positivo per Munari perché Plot, con l'altra Porsche Carrera, deve abbandonare per la rottura di una valvola. La si vede uscire dallo scarico trasformata in piccole parti metalliche incandescenti, « sputate » fuori.

Circuito Bugatti (Le Mans)

1. Chasseuil (Ligier JS 2); 2. Ballot-Lena (Porsche Carrera); 3. Almeras (Porsche Carrera); 4. Munari (Lancia Stratos); 5. Thiry (Porsche Carrera); 6. Bayard (Porsche Carrera); 7. Haldi (Porsche Carrera); 8. Sabine (Porsche Carrera); 9. Vinatier (De Tomaso Pantera); 10. Gedehehem (Porsche Carrera); 11. Roussely (Porsche Carrera); 12. Paleari (Alpine A.110); 13. Labaune (Porsche Carrera); 14. Sabi (Alpine A.110); 15. Servanin (Porsche Carrera).

MERCOLEDI' 19 SETTEMBRE

La notte
maledetta

Da Le Mans, a notte fonda, si riparte per una lunga trasferta che attraverso la parte atlantica della Francia, fino a Bordeaux e poi verso l'interno, porterà ad Albi, dove arrivano tutti col viso stravolto dalla fatica e con gli occhi arrossati dalla tensione. Una tappa davvero incredibile, che tutti maledicono e che fa nascere dei risentimenti nei confronti di chi l'ha progettata, anche perché la lunga ed estenuante escursione non ha giustificazione. Comunque debbono correre al Albi, nel pomeriggio.

Corse regolari, senza particolari emozioni, fino a quella dei grandi. Chasseuil è come al solito nettamente al comando ma si avverte un rumore strano al suo motore e poi lo si vede rientrare al box. Non era



A Rouen, nel raccordo in porfido del « Nuovo Mondo », le Turismo e le Gran Turismo di serie danno spettacolo. Al centro la GTV Alfa di Imbert-Stalpaert in testa-coda



Nella sequenza successiva, la GTV di Imbert ha completato il suo testa-coda, mentre girano al largo l'Alfa di Kuss, quella di Davin e la Ford Capri di Flottard-Colard

allora era voluto, per permettere alle Matra il successo). Comunque è stato un Tour troppo lungo, perché nove giorni sono troppi, e troppo estenuante per i troppo corti periodi di riposo accordati agli uomini. Le tappe lunghissime, con inutili escursioni a ghirigori stradali, sono state giustificate con la necessità di far correre in circuito in orari possibili per il pubblico. E' ovviamente necessario, il pubblico, ma non è necessario costringere i concorrenti a scorrazzare nelle campagne tanto per far collimare gli orari. Se proprio non ne potevano fare a meno, la soluzione era quella di accordare delle ore di neutralizzazione, da utilizzare per il riposo fisico. La soluzione migliore sarebbe quella di studiare tappe più agili, e penso che la esperienza di quest'anno abbia fatto meditare gli organizzatori in questo senso. Comunque nove giorni restano troppi, e speriamo che se ne siano accorti.

Alla vittoria assoluta di Munari e della Lancia poteva far da contrappunto anche una affermazione di un altro equipaggio italiano. Proprio a conferma del discorso fattovi prima, quello sulla qualità dei nostri piloti, ec-

non finisce di stupire, ed ha resistito alla fatica meglio di tanti uomini. Nelle Turismo speciali ha dominato nettamente Rouget con la Ford Capri, nonostante la disavventura iniziale del Turini (il corto circuito che lo ha rallentato è stato riparato dagli uomini... della Lancia). Ha sempre dettato legge sui circuiti, con una bella dimostrazione di classe, ma è stato poi fermato dalla rottura del motore. Ha così vinto Briavoine con una seconda Ford Capri ben preparata.

Nella classe due litri delle Turismo di serie si è imposta l'Alfa Romeo di Vincent e Salustri, ma i migliori erano stati i « fidanzatini » più puntati dagli obbiettivi, cioè Jean Claude Lagniez e Christine Caron, che non è altri che la famosissima « Kiki » che ha dato alla Francia molta gloria nel nuoto qualche anno fa. Lagniez ha avuto la sfortuna di doversi fermare a Clermont Ferrand perché un sasso gli ha bucato il radiatore, ed anche se è ripartito ha poi dovuto perdere molto terreno per far cambiare la guarnizione della testata.

Nelle Gran Turismo di serie la vittoria è andata a Thiry-Henry, ma dominatore è stato lo sviz-



I « capi » delle squadre rivali si scambiano sorrisi: Guy Ligier (a sinistra) e G. Paolo Dallara che indossa il classico giubbotto della LANCIA-MARLBORO

Anche Ballot ha un allarme, con la macchina che deve rallentare per una gomma che si sta afflosciando e con un rumore curioso allo scarico. Constatano dopo che si tratta soltanto della rottura di una piccola guarnizione del collettore e non di cosa più grave.

Rouget con la Ford Capri è ancora il più forte della sua serie ma alla fine deve rallentare e fermarsi al box. Riparte per finire adagio e credendo che si tratti solo di un difetto di alimentazione, invece debbono più tardi vedere che si tratta di cosa grave al motore e purtroppo deve abbandonare anche lui, cosicché il Tour perde un altro dei protagonisti spettacolari.

Martedì 18 settembre
Circuito di Rouen-les-Essarts
(25 giri - km 138,575)

1. Chasseuil (Ligier JS 2) 13'12"4; 2. Ballot-Lena (Porsche Carrera) 13'21"9; 3. Pot (Porsche Carrera) 13'32"3; 4. Munari (Lancia Stratos) 13'34"4; 5. Almeras J. (Porsche Carrera) 13'43"2; 6. Bayard (Porsche Carrera) 13'43"4; 7. Haldi (Porsche Carrera) 14'12"8; 8. Sabine (Porsche Carrera) 14'17"7; 9. Vinatier (De Tomaso Pantera) 14'22"3; 10. Thiry (Porsche Carrera) 14'24"8; 11. Roussely (Porsche Carrera) 14'27"0; 12. Gentile (Porsche Carrera) 14'27"0; 13. Labaune (Porsche Carrera) 14'48"5; 14. Gedehehem (Porsche Carrera) 14'49"8; 15. Rouget (Ford Capri) 14'57"1; 16. Paleari (Alpine A.110) 15'22"4; 17. Briavoine (Ford Capri) 15'22"4; 18. Sabi (Alpine A.110) 15'25"0; 19. Lalong (Porsche Carrera) 15'30"4; 20. Gamet (Ford Capri 1600 RS) 15'32"7.

il motore ma la trasmissione: si sono allentati e poi rotti tutti i bulloni che mantengono il giunto del semiasse sinistro. Al box lavorano duro per farlo almeno riparare e permettergli di restare in gara. Montano un altro cardano con un solo bullone e Chasseuil riesce a finire. Poi faranno una riparazione completa.

Ballot-Lena vince con 56 secondi su Munari e quindi guadagna 14" ai fini della classifica generale. Sulle Alpine degli italiani è Monti a guidare e come al solito fa una bella corsa regolare, senza strafare sta davanti alle altre Alpine. Ma il loro obbiettivo adesso è di insidiare l'undicesimo assoluto, per salire ancora nella classifica generale.

Infine si può dormire e lo « infine » vale per tutti, anche per i « suiveurs », perché la strada hanno dovuta farla tutti.

Mercoledì 19 settembre
Circuito d'Albi
(25 giri - km 110,550)

1. Ballot-Lena (Porsche Carrera) 8'35"5; 2. Munari (Lancia Stratos) 8'48"3; 3. Almeras J. (Porsche Carrera) 8'54"2; 4. Bayard (Porsche Carrera) 9'01"7; 5. Haldi (Porsche Carrera) 9'14"0; 6. Thiry (Porsche Carrera) 9'15"7; 7. Sabine (Porsche Carrera) 9'16"9; 8. Vinatier (De Tomaso Pantera) 9'19"7; 9. Gentile (Porsche Carrera) 9'26"9; 10. Roussely (Porsche Carrera) 9'34"8; 11. Gedehehem (Porsche Carrera) 9'35"2; 12. Paleari (Alpine A.110) 9'35"4; 13. Labaune (Porsche Carrera) 9'39"5; 14. Laurent (Toyota Celica) 9'46"7; 15. Charlotte (Alpine A.110)

9'54"1; 16. Greder (Opel Commodore GSE) 9'54"5; 17. Beaumont (Opel Commodore GSE) 9'55"6; 18. Lelong (Porsche Carrera) 9'57"0; 19. Saby (Alpine A.110) 9'58"6; 20. Ravenel J. (Opel Commodore GSE) 10'02"2.

CLASSIFICA GENERALE AD ALBI

1. Cl. Ballot-Lena-J.C. Morenas (Porsche Carrera) 1.53'17; 2. Sandro Munari-Marino Mannucci (Lancia Stratos) 1 ora 53'32"7; 3. Jacques Almeras-Serge Mas (Porsche Carrera) 1.58'41"1; 4. Hervé Bayard-Rene Ligonnet (Porsche Carrera) 1.57'27"9; 5. Claude Haldi-Miloud Shalhi (Porsche Carrera) 1.58'23"9; 6. Dominique Thiry-Jacques Henry (Porsche Carrera) 1.58'54"4; 7. Thierry Sabine-Jean Delannoy (Porsche Carrera) 1 ora 59'33"5; 8. Francis Roussely-J.F. Grotot (Porsche Carrera) 2.00'41"9; 9. Jean Vinatier-Jacques Jaubert (De Tomaso Pantera) 2.01'22"7; 10. «Gedehem»-Gerard Hugon (Porsche Carrera) 2.03'10"1; 11. Noel Labaune-Jean Maurin (Porsche Carrera) 2.05'55"8; 12. Emilio Paleari-Paolo Monti (Alpine A 110) 2.06'01"6; 13. Guy Gentis-Bernard Poizat (Porsche Carrera) 2.06'52"5; 14. Bruno Saby-Pierre Thimonier (Alpine A 110) 2.07'16"6; 15. «Charlotte»-Marie-Jose Hommel (Alpine A 110) 2.07'28"6; 16. Jean-Claude Gamet-Michel Huret (Ford Escort) 2 ore 07'32"8; 17. Francois Servanin-Jean Pin (Porsche Carrera) 2.08'29"9; 18. M.-Claude Beaumont-Christine Giganot (Commodore) 2.08'45"9; 19. Jacky Ravenel-Jacques Wauters (Commodore) 2.08'33"2; 20. J.-C. Briavoine-Vincent Laverne (Ford Capri) 2.09'52"8.

Pée con molto morale. E infatti sulla «speciale» stradale infligge a Ballot una dura lezione, nonostante che Ballot-Lena conosca la strada perché qui vicino ha la sua casa di vacanza e conosce la zona a menadito. Alla fine della tappa, a Biarritz, Munari è dunque in testa di nuovo e l'avvenire gli si presenta roseo. Una ventina di secondi di vantaggio, con la prospettiva delle due prove speciali del Pirenei, sono un buon viatico per andare a dormire con lo spirito allegro.

Giovedì 20 settembre Circuito di Nogaro (25 giri - km 80)

1. Chasseuil (Ligier JS 2) 9'11"2; 2. Munari (Lancia Stratos) 9'12"6; 3. Ballot-Lena (Porsche Carrera) 9'13"5; 4. Almeras J. (Porsche Carrera) 9'21"7; 5. Bayard (Porsche Carrera) 9'33"1; 6. Haldi (Porsche Carrera) 9'50"2; 7. Thiry (Porsche Carrera) 9'53"6; 8. Gentis (Porsche Carrera) 10'01"6; 9. Roussely (Porsche Carrera) 10'02"1; 10. Paleari (Alpine A 110) 10'02"2; 11. Sabine (Porsche Carrera) 10'17"6; 12. Briavoine (Ford Capri) 10'19"7; 13. Gamet (Ford 1600 RS) 10'19"7; 14. Charlotte (Alpine A 110) 10'27"5; 15. Labaune (Porsche Carrera) 10'31"7; 16. Lelong (Porsche Carrera) 10'38"4; 17. Greder (Opel Commodore GSE) 10'40"4; 18. Servanin (Porsche Carrera) 10'42"6; 19. Ravenel J. (Opel Commodore GSE) 10'44"8; 20. Ravenel J.L. (Opel Commodore GSE) 10'45"0.

Giovedì 20 settembre Corsa in salita del Bois de St. Pée

1. Chasseuil (Ligier JS2) 12'04"6; 2. Munari (Lancia Stratos) 12'16"4; 3. Roussely (Porsche Carrera) 12'32"4; 4. Bayard (Porsche Carrera) 12'37"9; 5.

Il motore «tossicchia» sempre di più, e quando va bene ha cinque cilindri validi. Munari tira fin dove può ma alla fine ha un ritardo impressionante: una cinquantina di secondi. Riddiventato secondo in classifica generale, ed il morale gli si abbassa.

I controlli successivi, fino a Barcellona, non permettono molto tempo, tuttavia finalmente i meccanici scoprono il guaio. Era polvere finissima accumulata nelle vaschette dei carburatori, una energica pulizia generale, con grandi soffiati di aria compressa, rimette tutto a posto. Il tempo perduto per questo, però, non lascia margine per la solita operazione di cambio dei rapporti finali del cambio, e così sul circuito di Barcellona Munari si presenta con un rapporto che gli limita la velocità massima a circa 185 chilometri orari, mentre ne avrebbe avuto bisogno di più.

Comunque lo svantaggio è relativo, perché l'aver preferito raggiungere il controllo di arrivo a Barcellona al lavoro sul cambio, risulta lo stesso vantaggio. Infatti Ballot-Lena ed anche Claude Haldi, che hanno perso tempo sulla strada, non riescono a districarsi velocemente nel caos del traffico di Barcellona e così arrivano al controllo in ritardo. Poca cosa, perché ogni minuto è penalizzato con un solo secondo, ma qualcosa. Un passo indietro.

Nella salita del Soulor scompare l'Alpine di Paleari e Monti. Una uscita di strada danneggia la macchina in modo irrecuperabile e così i due italiani debbono abbandonare. Un vero peccato per la bella dimostrazione che avevano dato fino ad allora e che li aveva portati in alto nella classifica generale.

A Barcellona, sul circuito del Montjuich, Chasseuil fa la solita dimo-

strazione di forza della Ligier-Maserati, vincendo tranquillamente; dietro di lui Ballot-Lena e Munari sono vicini, poi Munari perde contatto per dover azionare il rubinetto del secondo serbatoio, comunque finisce al terzo posto con distacco minimo. Su questo circuito, ecatombe di macchine.

La Escort di Gamet parte sputacchiando fiamme, e si ferma subito al box, dove gli cambiano lo spinterogeno, riprende bene ma poco prima della fine il motore cede e quindi anche questa macchina, che era prima del gruppo due, scompare. Pare sia davvero la volta dei leaders, perché anche l'Alpine delle ragazze «Charlotte»-Rhommel che erano prime per la Coppa delle Dame scompare, dopo un urto violento contro un guard-rail. Stessa disavventura all'Alpine di Saby, ultimo delle Alpine in gara. Che così sono tutte eliminate.

A mezzanotte riprendono la strada, verso la frontiera francese. Il tempo, come era stato alla partenza da Biarritz, si fa cattivo, con un violento temporale che rende difficile la strada. Sono tutti abbastanza stanchi.

Venerdì 21 settembre
Corsa in salita del Tourmalet
1. Chasseuil (Ligier JS2) 5'24"9; 2. Almeras (Porsche Carrera) 5'30"5; 3. Ballot-Lena (Porsche Carrera) 5'40"2; 4. Haldi (Porsche Carrera) 5'46"4; 5. Thiry (Porsche Carrera) 5'47"5; 6. Gedehem (Porsche Carrera) 5'50"3; 7. Gentis (Porsche Carrera) 5'51"1; 8. Vinatier (De Tomaso Pantera) 5'51"8; 9. Sabine (Porsche Carrera) 5'52"5; 10. Briavoine (Ford Capri RS) 5'57"8; 11. Charlotte (Alpine A 110) 6'00"2; 12. Gamet (Ford Escort RS) 6'01"1; 13. Dirand (BMW 30 Si) 6'03"9; 14. Labaune (Porsche Carrera) 6'04"7; 15. Greder (Opel Commodore GSE) 6'07"9; 16. Beaumont (Opel Commodore GSE) 6'08"6; 17. Saby (Alpine A 110) 6'08"9; 18. Adonto (Porsche 911 S) 6'12"2; 19. Vincent (Alfa Romeo 2000) 6'14"1; 20. Ravenel (Opel Commodore GSE) 6'16"5.

Venerdì 21 settembre Circuito del Montjuich (30 giri pari a km 114)

1. Chasseuil (Ligier JS2) 13'12"8; 2. Ballot-Lena (Porsche Carrera) 13'18"4; 3. Munari (Lancia Stratos) 13'20"4; 4. Almeras (Porsche Carrera) 13'55"9; 5. Haldi (Porsche Carrera) 14'02"3; 6. Sabine (Porsche Carrera) 14'02"5; 7. Thiry (Porsche Carrera) 14'08"9; 8. Vinatier (De Tomaso Pantera) 14'21"5; 9. Gentis (Porsche Carrera) 14'21"8; 10. Labaune (Porsche Carrera) 14'41"3; 11.

durante il trasferimento stradale e non si presenta alla partenza della prova del Moulon. Che è vinta da Chasseuil con Haldi secondo e Munari terzo. Saputo che Ballot-Lena è fermo, infatti, Munari ha soltanto la preoccupazione di non avere nessun genere di incidenti.

La prova del Moulon ha avuto valore soltanto per il tentativo di Haldi di recuperare secondi dopo la penalizzazione subita ad un controllo (Perpignano) per aver dovuto perdere moltissimo tempo a far ripartire i freni rotti, nella notte e sotto la pioggia. Per il resto tutti sono andati molto cauti. Così sul circuito Paul Ricard sono arrivati in 33, e il direttore di corsa ha deciso di non far disputare le due serie previste, ma di far correre una prova unica. Che è stata caratterizzata dalla inconsueta lentezza della Stratos di Munari, tanto che molti francesi hanno immediatamente pensato che forse si preparava un altro colpo di scena.

Invece era la logica adottata da Cesare Florio per evitare ogni possibile rischio, compreso quello di rotture improvvise nella fase della partenza. Munari si è accontentato di avviarsi tranquillamente, lasciandosi superare da molte Porsche e di percorrere i giri previsti senza darsi la pena di evitare di essere doppiato due volte da Chasseuil.

Dal Paul Ricard a Nizza è stato praticamente soltanto un trasferimento, con utilizzazione della autostrada.

Sabato 22 settembre Prova speciale Moulon-Antraigues

1. Chasseuil (Ligier JS2) 27'15"2; 2.



A sinistra, l'Alpine di Monti-Paleari nel prato. Sopra, Jicahelle davanti a «Christo». A destra, sopra la Pantera di Vinatier rientra ai boxes, sotto la Ligier di Gerard Larrousse



GIOVEDÌ 20 SETTEMBRE

Lezione alla PORSCHE

Da Albi riparte gente con una faccia più normale, dopo una dormita ricostruttiva. Munari ha il morale in rialzo perché sa che la giornata può essere favorevole. In programma il circuito di Nogaro, che è stato rinnovato e che quindi è nuovo per tutti, e la prova del Bois de Saint-Pée.

A Nogaro registriamo cose tristi per la Toyota Celica di Laurent che rompe la puleggia dell'alternatore e quindi la cinghia che aziona il ventilatore. Surriscaldamento e motore che cede. Quindi l'abbandono. La De Tomaso Pantera di Vinatier ha lo stesso grosso guaio capitato a quella del belgi e rompe il mozzo della ruota posteriore di sinistra. Arriva al box adagissimo trascinandosi la ruota divelta che è tutta di sbieco. Faranno una riparazione molto lunga e riusciranno a farla ripartire.

Anche la Renault 12 Gordini di Coetmeur rallenta, per mancanza di pressione olio, ma finisce e ripartirà. Questa macchina è sempre stata oggetto di nostra ammirazione perché il pilota è molto bravo e veloce proporzionalmente al mezzo di cui dispone. Nella terza serie, scomparso Chasseuil, è Munari a imporsi, finendo davanti a Ballot-Lena anche se di poco. E' evidente che a parità di condizioni, Munari è più bravo di tutti gli altri.

Riparte quindi per la prova di Sain-

Haldi (Porsche Carrera) 12'42"5; 6. Gedehem (Porsche Carrera) 12'44"0; 7. Ballot-Lena (Porsche Carrera) 12'51"0; 8. Thiry (Porsche Carrera) 12'55"3; 9. Gentis (Porsche Carrera) 12'55"8; 10. Sabine (Porsche Carrera) 12'57"6; 11. Beaumont (Opel Comm. GSE) 13'04"9; 12. Vinatier (De Tomaso Pantera) 13'07"1; 13. Dirand (BMW 3,0 Si) 13'10"1; 14. Briavoine (Ford Capri) 13'12"8; 15. Almeras J. (Porsche Carrera) 13'13"1; 16. Vincent (Alfa Romeo 2000) 13'18"2; 17. Ravenel J.L. (Opel Commodore GSE) 13'25"4; 18. Gamet (Ford Escort 1600 RS) 13'25"9; 19. Greder (Opel Commodore GSE) 13'27"7; 20. Charlotte (Alpine A 110) 13'36"9.

VENERDÌ 21 SETTEMBRE

A cinque cilindri

Tappone finale spaventoso. Da Biarritz a Nizza passando per Barcellona, con doppia traversata del Pirenei.

Prova in salita del Saulor con Chasseuil che ottiene il miglior tempo ma con Munari che attacca ancora e prende oltre 12 secondi di ulteriore vantaggio su Ballot-Lena. Adesso è oltre il mezzo minuto di margine e si sente tranquillo perché ha visto che l'avversario è attaccabile.

Qualche stornuto del motore, già la sera precedente, non aveva suscitato allarme. Anche perché il cambio delle candele era bastato a guarire apparentemente il malanno. La successiva salita del Tourmalet è invece catastrofica,

strazione di forza della Ligier-Maserati, vincendo tranquillamente; dietro di lui Ballot-Lena e Munari sono vicini, poi Munari perde contatto per dover azionare il rubinetto del secondo serbatoio, comunque finisce al terzo posto con distacco minimo. Su questo circuito, ecatombe di macchine.

La Escort di Gamet parte sputacchiando fiamme, e si ferma subito al box, dove gli cambiano lo spinterogeno, riprende bene ma poco prima della fine il motore cede e quindi anche questa macchina, che era prima del gruppo due, scompare. Pare sia davvero la volta dei leaders, perché anche l'Alpine delle ragazze «Charlotte»-Rhommel che erano prime per la Coppa delle Dame scompare, dopo un urto violento contro un guard-rail. Stessa disavventura all'Alpine di Saby, ultimo delle Alpine in gara. Che così sono tutte eliminate.

A mezzanotte riprendono la strada, verso la frontiera francese. Il tempo, come era stato alla partenza da Biarritz, si fa cattivo, con un violento temporale che rende difficile la strada. Sono tutti abbastanza stanchi.

Venerdì 21 settembre Corsa in salita di Soulor

1. Chasseuil (Ligier JS2) 5'40"3; 2. Munari (Lancia Stratos) 5'53"9; 3. Haldi (Porsche Carrera) 5'57"1; 4. Almeras (Porsche Carrera) 6'00"9; 5. Vinatier (De Tomaso Pantera) 6'03"4; 6. Thiry (Porsche Carrera) 6'03"6; 7. Ballot-Lena (Porsche Carrera) 6'06"5; 8. Gentis (Porsche Carrera) 6'11"6; 9. Briavoine (Ford Capri) 6'13"4; 10. Sabine (Porsche Carrera) 6'14"1; 11. Beaumont (Opel Commodore GSE) 6'14"9; 12. Gamet (Ford Escort RS) 6'16"1; 13. Gedehem (Porsche Car-

Gedehem (Porsche Carrera) 14'57"1; 12. Briavoine (Ford Capri) 14'59"6; 13. Lelong (Porsche Carrera) 15'04"5; 14. Greder (Opel Commodore GSE) 15'16"8; 15. Ravenel (Opel Commodore GSE) 15'16"8; 16. Lagniez (Alfa Romeo 2000) 15'21"3; 17. Beaumont (Opel Commodore GSE) 15'24"6; 18. Vincent (Alfa Romeo 2000) 15'24"9; 19. Dirand (BMW 30 Si) 15'25"1; 20. Coetmeur (Renault R12) 15'25"1.

SABATO 22 SETTEMBRE

Il cambio decisivo

Ci si avvia alla fine. Resta da disputare la prova speciale del Moulon, ben nota ai concorrenti del Rallie di Montecarlo, e che è di 38 chilometri; Munari ha il morale in rialzo ed a conti fatti ha ragione. Se nella prova del Bois Saint-Pée, che Ballot-Lena conosceva molto bene, è riuscito a prendere tanto vantaggio, su questa egli dovrebbe surclassare il francese. Si fanno pronostici e noi propendiamo per una media di due secondi al chilometro, che cioè significa oltre un minuto di vantaggio. Se Munari riesce a darci ragione può ancora vincere il Tour, perché con una quarantina di secondi di vantaggio può guardare con tranquillità alla gara sul circuito Paul Ricard che concluderà il Tour.

Non ne avrà bisogno, perché scompare un altro leader, ed è il più importante. Ballot-Lena rompe il cambio

Haldi (Porsche Carrera) 27'52"8; 3. Munari (Lancia Stratos) 28'19"4; 4. Vinatier (De Tomaso Pantera) 28'32"2; 5. Sabine (Porsche Carrera) 28'48"5; 6. Gedehem (Porsche Carrera) 28'50"8; 7. Almeras (Porsche Carrera) 29'15"7; 8. Thiry (Porsche Carrera) 29'19"4; 9. Briavoine (Ford Capri RS) 29'20"7; 10. Gentis (Porsche Carrera) 29'46"2; 11. Greder (Opel Commodore GSE) 30'04"8; 12. Beaumont (Opel Commodore GSE) 30'08"8; 13. Vincent (Alfa Romeo 2000) 30'12"2; 14. Labaune (Porsche Carrera) 30'32"4; 15. Adonto (Porsche 911 S) 31'09"2; 16. Lagniez (Alfa Romeo 2000) 31'09"3; 17. Ravenel (Opel Commodore GSE) 31'16"3; 18. Moreau (Simca Rallye 2) 31'25"3; 19. Ravenel J. (Opel Commodore GSE) 31'35"2; 20. Coetmeur (Renault R 12) 32'43"1.

Sabato 22 settembre Circuito del Castellet (25 giri pari a km 145,25)

1. Chasseuil (Ligier JS 2) 14'28"7; 2. Almeras (Porsche Carrera) 15'02"9; 3. Haldi (Porsche Carrera) 15'04"5; 4. Vinatier (De Tomaso Pantera) 15'04"7; 5. Gentis (Porsche Carrera) 15'32"1; 6. Sabine (Porsche Carrera) 15'32"2; 7. Thiry (Porsche Carrera) 15'32"9; 8. Gedehem (Porsche Carrera) 15'44"7; 9. Munari (Lancia Stratos) 15'45"9; 10. Labaune (Porsche Carrera) 15'46"8; 11. Ravenel (Opel Commodore GSE) 16'23"8; 12. Dirand (BMW 30 Si) 16'24"9; 13. Lelong (Porsche Carrera) 16'35"5; 14. Briavoine (Ford Capri) 16'38"8; 15. Greder (Opel Commodore GSE) 16'39"9; 16. Beaumont (Opel Commodore GSE) 16'41"6; 17. Lagniez (Alfa Romeo 2000) 16'52"9; 18. Coetmeur (Renault 12 G) 16'55"3; 19. Ravenel J. (Opel Commodore GSE) 17'03"8; 20. Flottard (Ford Capri RS) 17'23"1.

Il Tourist Trophy non modifica a Silverstone l'Europeo

Turismo: vince ERTL con la BMW-Alpina tra i soliti «numeri»

MASS salva la FORD «buchi» nelle ALFA

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SILVERSTONE - Il risultato dell'ultima gara del campionato europeo turismo, il classico Tourist Trophy, ha visto la vittoria di Ertl-Bell su Alpina-BMW e ha confermato la posizione «BMW davanti a Ford». Mass ha fatto una travolgente gara da solo, occupando la seconda posizione, dopo per la Ford, che ha così ottenuto il secondo posto nel campionato. Le sorti dell'Alfa non sono state felici, dato che due vetture hanno avuto pistoni bucati, e benché Facetti abbia fatto una buona gara, sulla sola vettura che andasse bene, le possibilità del secondo posto in campionato sono svanite.

Benché l'esito del campionato fosse già deciso, erano presenti in forza i contendenti di primo piano: la BMW voleva suggerire la stagione, mentre la Ford desiderava una vittoria per redimersi dal campionato «perduto». Inoltre, probabilmente per la prima volta in questa stagione, in una gara di campionato turismo c'è stata una «infiltrazione» nella battaglia tra BMW e Ford per la posizione di comando, quella delle vetture americane G 2 che mettono raramente piede fuori dell'Inghilterra, e ci riferiamo soprattutto alla Chevrolet Camaro di Gardner.

La seconda divisione, fino a due litri, era formata di un'accozzaglia di vetture. Non poniamo in dubbio le doti di alcune — per esempio le cinque Escort più veloci in Europa e il terzetto dell'Autodelta — ma chi ricordava il terribile incidente causato da un pilota lento, nella gara di contorno al GP d'Inghilterra, è stato sollevato quando gli organizzatori hanno fatto sapere che la regola sul tempo di qualificazione, del 120%, nei confronti delle vetture più veloci, sarebbe stata rigorosamente osservata. Al team Autodelta erano depressi, perché l'Alfetta iscritte non avrebbero potuto essere pronte in tempo, e naturalmente ora la GTAM ha i suoi anelli, handicappata poi dai soli 1300 cc. «Però — ha detto Marelli — vedremo cosa potremo fare». Veramente soddisfatto, invece, era Bell, che pilotava un'Alpina BMW. Si trattava della sua prima gara turismo dal 1967 quando pilotò «una gara e mezzo con una Mini», come dice lui. Ammette che Neerpasch ha cercato d'ingaggiarlo durante tutto l'anno e che ci prova ancora per il 1974 («dipenderà dal fatto che si sia concretata o no l'interessante offerta che ho avuto per la F. 1», ha detto).

Ha poi dichiarato di trovare la BMW «favolosa», ammettendo però che «ha strane abitudini alle quali ci si deve fare la mano, come quella di sollevare all'improvviso la ruota posteriore in mezzo a una curva».

Per un certo tempo durante le prove, Bell è stato il pilota più veloce. Ma quasi sempre, quando la pista era umida o addirittura bagnata, quello che è andato più forte è stato Gardner; nell'ultima sessione, però, Stuck ha coperto quattro mirabolanti giri, il più veloce in 1'32"7, cioè migliore di 1/5 di secondo di Gardner, sicché i due hanno condiviso la prima fila dello schieramento. In seconda fila (1'33"4) con la BMW che pilotava con Bell (Ertl ha corso nella prima manche, Bell nella seconda), con Hezemans (1'33"6) sulla BMW che condivideva con Quester. Glemser, con la migliore delle Capri era in terza fila (1'34"1) insieme a Rouse sulla Capri Broadspeed di tre litri, che sembrava una possibile minaccia per le vetture ufficiali (potenzialmente una situazione «politica» complessa). In quarta fila Muir su BMW (1'34"4) e Mass su Capri (1'34"5), poi, in quinta fila, Fitzpatrick su Capri (1'35"1) e Howes (1'36"1) su una vettura piuttosto inconsueta, una AMC Javelin. In sesta fila Sanger su Camaro (1'37"7) e Leech su Boss Mustang (1'37"8).

Nella prima manche, alla fine della partenza mobile Gardner ha subito preso la testa e nei primi giri ha acquistato un leggero vantaggio sulle BMW di Hezemans, Stuck ed Ertl. La gara era iniziata da poco quando Stuck ha stabilito un nuovo record del G2, coi serbatoi pieni, e anche se doveva poi essere uguagliato, per il

resto della giornata nessuno lo ha migliorato. Al quinto giro la BMW si è messa a slittare malamente all'uscita della curva di Woodcote, dopo che si era sentito uno scoppio che avrebbe potuto essere provocato dallo scoppio di un pneumatico. La macchina è finita sull'erba e quando è tornata in pista ha messo fuori traiettoria la Capri di Glemser. Questa è allora stata urtata dalla Capri di Rouse. La vettura ufficiale di Glemser è finita contro la barriera, proprio dove terminò il GP d'Inghilterra di de Adamich, mentre la Broadspeed continuava finché, molti giri dopo, le hanno sventolato la bandiera nera perché si era staccato un parafrangente.

Stuck ha perso terreno, Hezemans ha preso a insidiare la prima posizione di Gardner, mentre Mass attaccava Ertl per il terzo posto. Intanto le sorti dell'Alfa si facevano nere: Donà ha sostato al box per cambiare le candele, Facetti e Dini erano diciannovesimo e ventesimo, ma ben presto la vettura di Dini cominciava ad emettere suoni decisamente minacciosi. Anche alla sua macchina sono state cambiate le candele, ma entrambe le Alfa sembravano avere problemi ben più gravi, con quei rumori che tradivano pistoni bucati benché le vetture continuassero a procedere, se pur in fondo al gruppo. E così soltanto Facetti ce l'ha fatta fino in fondo, con lo stile a «ruote anteriori scodinzolanti» che ormai ci aspettiamo dalle GTAM.

Gardner ha rallentato, con noie ai pneumatici che dovevano poi escluderlo dalla battaglia, ed Ertl è andato in testa, davanti a Mass che era seguito da Hezemans e da Stuck. Mass si è accostato sempre più ad Ertl, Hezemans e Stuck giravano muso contro coda, Rouse è poi risalito al sesto posto, dietro a Fitzpatrick. Hezemans intanto si staccava da Stuck, per unirsi alla lotta per la posizione di comando e la lentezza di Stuck è poi risultata sintomatica, dato che alla diciannovesima tornata si è fermato al box, per far rifornimento e per sostituire un pneumatico, ma la vettura, quando è ripartita, era molto lenta. Si è poi scoperto che la frizione non funzionava e dopo pochi giri a lenta andatura, più altre fermate al box, il pilota ha rinunciato.

A questo punto forse Mass ha pagato il prezzo per quelle tremende frenate ritardate agli inizi, infatti si è messo a frenare notevolmente in anticipo e piano piano Hezemans lo ha raggiunto, per cominciare a sferrare un attacco per la seconda posizione, mentre al comando Ertl si staccava leggermente. Quando Hezemans si è fermato per 40"4, per rifornimento e cambio di pneumatici, è passato in terza posizione Fitzpatrick. Hezemans era scontento dei nuovi pneumatici posteriori e dopo un giro è tornato al box per fare rimontare uno di quelli di prima.

Mass ha rallentato e al box della Ford, ove erano stati avvertiti via radio dalla vettura stessa, tutto era pronto per la sostituzione delle candele. Dopo, pur andando con molta foga, il pilota non è più stato capace di sferrare un attacco per la posizione di testa. Ertl ha sostato dopo 55 giri per il rifornimento, ripartendo con un vantaggio di 39" su Fitzpatrick il quale aveva dovuto fare il rifornimento a sua volta, mentre mancavano pochi minuti al termine della gara. Questo ha permesso a Mass di rioccupare la seconda posizione.

Verso la fine cambiamento nella classe due litri, perché Woodman ha dovuto rallentare per guasto, pare, al collettore e in questa classe Uriate, Barrios e Facetti gli sono passati avanti prima dell'abbassarsi della bandiera.

Lo schieramento per la seconda manche era ridotto a 19 vetture, anche se qualcuna è arrivata dai boxes dopo il via. Mentre le macchine si allineavano minacciava di piovere e l'Autodelta voleva cambiare i pneumatici della vettura di Facetti, ma per fortuna gli organizzatori lo hanno impedito per tempo insufficiente (alla conclusione la pioggia non c'è stata).

Questa volta c'era Bell (al posto di Ertl), in prima fila con Quester ed è stato lui a prendere il comando agli inizi. Prima della conclusione della

tornata iniziale, però, è stato superato da Mass e da Quester, poi per un poco è sembrato accontentarsi di tenere in vista i leaders. Gardner è arrivato come una bomba quasi dal fondo dello schieramento, ovviamente deciso a condurre in quella manche, anche se la sua posizione assoluta non gli dava nessuna speranza. Al sesto giro ha superato Fitzpatrick e Bell, portandosi al terzo posto, poi ha occupato il secondo e al nono si è portato al comando, spodestando Quester. Il suo primo posto è durato per due giri poi un pneumatico anteriore ha perso il battistrada, la carrozzeria è rimasta danneggiata e Frank è arrivato lentamente al box rinunciando a uno sforzo inutile. Ormai anche Mass si era fermato al box per 43", a quanto pare perché la Capri surriscaldava; era chiaro che nell'intervallo si era fatto qualcosa alla vettura, perché nei primi giri Mass aveva uguagliato il nuovo record, cioè aveva segnato un tempo più veloce del suo migliore in prova, e con serbatoi pieni. Al giro successivo si è fermato al box ancora più a lungo, e il ritardo gli ha creato un handicap che lo ha messo fuori gara.

Quester compiva un grande sforzo, ma Bell ora non perdeva più tanto terreno nei suoi confronti. Mass è riapparso in gara precedendo di poco Quester e i due hanno cominciato a duellare a denti stretti. Si poteva pensare che Mass tentasse di mettere fuori uso la BMW, anche se in effetti sembrava più probabile che così facendo costringesse Quester ad andare sempre più forte, avvicinandosi sempre più a Fitzpatrick. Bell si accontentava di mantenere un ritmo che gli permettesse di conservare il comando assoluto, anche se verso la fine la possibilità pareva magra. La lotta fra Mass e Quester è cessata soltanto quando il secondo ha fatto una sosta di 13" per il rifornimento, dopo 45 giri. Quanto bastava perché Fitzpatrick rioccupasse il secondo posto assoluto. In tutto questo tempo l'Alfa di Facetti stava regolare al terzo posto nella classe, dietro a un paio di Escort spagnole.

Poi Bell ha fatto una lunga sosta (è rimasto fermo per 1'14") mettendo così in pericolo la sua prima posizione assoluta. Non poteva permettersi il minimo errore. Anche Fitzpatrick avrebbe potuto essere in gioco per la vittoria, ma inaspettatamente è arrivato al box e dopo ha detto: «D'un tratto il motore faceva suoni strani».

A mezz'ora dalla fine la BMW ufficiale di Quester era staccata di soli 15" dall'Alpina di Bell e la gara era ancora molto aperta. In effetti Bell ha fatto un testa-coda che sembrava decisivo. Dieci minuti prima della conclusione, dal box è stato segnalato a Quester che era staccato da Bell di 4" e tutti e due i piloti sembravano avere problemi di maneggevolezza, sul circuito sempre più scivoloso per gomma e olio. Entro pochi minuti Quester ha rallentato, ha continuato con la vettura che sputacchiava per qualche centinaio di metri, poi si è fermato. Per un'inconveniente, falla nella precisione tedesca, la sua BMW è rimasta senza carburante! Dieter è tornato con volto furente al box, mentre Bell, ormai rilassato, copriva i restanti giri. Tanto lui che Ertl erano raggianti. Questa, bisogna ricordarlo, è la primissima vittoria turismo per Bell, una settimana dopo il suo trionfo a Imola.

Mass ha inaspettatamente salvato il secondo posto per la Ford con la sua guida irruenta, al termine di una gara che, nonostante qualche fase monotona, a momenti è stata perfino troppo drammatica.

Le classifiche sono state diramate un poco in ritardo, per una discussione sul piazzamento di Quester dato che non aveva superato la bandiera.

Dopo la corsa Marelli ha detto: «È stata una dura lotta per il campione, e noi abbiamo avuto una stagione buona. Quando disporremo delle Alfetta "a tempo pieno" sarà tutto diverso». Neerpasch ha ammesso: «Avevamo calcolato il consumo del carburante basandoci sulle prime prove, ci siamo sbagliati, ecco tutto.»

David Hodges

TOURIST TROPHY - Silverstone, 23 settembre - Gara valevole per il campionato europeo turismo.

LE CLASSIFICHE

Prima manche - 2 ore
1. Ertl (BMW 3.0 Alpina) 76 giri, media 176,7 kmh; 2. Mass (Capri) 75 giri; 3. Fitzpatrick (Capri) 75 giri; 4. Hezemans (BMW 3.0 CSL) 74 giri; 5. Uriate (Escort RS 1600) 71 giri; 6. Barrios (Escort RS 1600) 71 giri; 7. Howes (AMC Javelin) 70 giri; 8. Facetti (Alfa GTAm) 69 giri; 9. Muir (BMW 3.0 Alpina) 68 giri; 10. Woodman (Escort RS 1600) 68 giri; 11. Hanson (Escort RS 1600) 67 giri; 12. Sanger (Chevrolet Camaro) 66 giri; 13. Tibor (BMW 1600) 66 giri; 14. Muller (BMW 3.0 Alpina) 65 giri; 15. Heine (Opel Manta) 64 giri; 16. McGovern (Sunbeam IMP) 63 giri; 17. Gardner (Chevrolet Camaro) 63 giri; 18. Nash (Sunbeam IMP) 61 giri; 19. Howatt (Mini S) 61 giri; 20. Cocker (BMW 3.0 Alpina) 61 giri; 21. Walkinshaw (Datsun Sunny) 61 giri; 22. Donà (Alfa GTAm) 56 giri; 23. Burrows (Mini) 54 giri; 24. Dini (Alfa GTAm) 53 giri.

Giro più veloce: Stuck (BMW 3.0 CSL) 1'32"4, media 183,5 kmh, nuovo record.

Seconda manche - 2 ore

1. Bell (Ertl) 74 giri, media 173,3 kmh; 2. Muir, 74 giri; 3. Brun (Cocker) 73 giri; 4. Quester (Hezemans) 72 giri; (non in gara alla fine); 5. Mass, 72 giri; 6. Uriate, 69 giri; 7. Facetti 69 giri; 8. Zapico (Barrios) 69 giri; 9. Walkinshaw 67 giri; 10. Hanson 66 giri; 11. Heine 61 giri; 12. McGovern 61 giri; 13. Donà 57 giri; 14. Dini 54 giri; 15. Fitzpatrick 53 giri; 16. Hegels (Tibor) 52 giri; 17. Sanger 49 giri; 18. Nash 48 giri.

Giro più veloce: Mass 1'32"4, record uguagliato.

CLASSIFICA FINALE (per somma dei tempi)

1. Ertl; Bell; 2. Mass; 3. Muir; 4. Uriate; 5. Barrios-Zapico; 6. Facetti; 7. Cocker; 8. Hanson; 9. Walkinshaw; 10. Heine; 11. McGovern; 12. Hegels-Tibor; 13. Sanger; 14. Donà; 15. Nash; 16. Dini; 17. Hezemans-Quester; 18. Fitzpatrick.

Incasso record a TRENTON

Johncock si ripete a spese di Bobby

TRENTON - Davanti ad un pubblico che ha permesso di realizzare un incasso record, il trentaseienne «Gordy» Gordon Johncock ha battuto la lepre Bobby Unser nella 200 miglia di Trenton per un 1/10 di secondo, sulla pista di asfalto di un miglio e mezzo. Gordon Johncock di Franklin, nell'Indiana ha guidato la rossa «S.T.P.» double oil filter, macchina alla sua seconda vittoria di quest'anno nel campionato USAC.

E' stata una gara avvincente e molto combattuta: ben 5 macchine hanno terminato la gara nel giro di un minuto. La media di Johncock, il vincitore, è stata di 135,064, 11 miglia sotto il record stabilito da Gary Bettenhausen su Sunoco Special nella 200 miglia del 1972. Gordon ha vinto 13.500 dollari e 5.000 dollari di premi per il suo piazzamento. Mario Andretti non ha potuto raggiungere una posizione migliore della settima.

200 MIGLIA DI TRENTON - Gara di velocità in circuito valevole per il campionato USAC - Trenton, 23 settembre 1973.

LA CLASSIFICA

1. Gordon Johncock (STP Eagle Offy) 134 giri in 1.29'17", media kmh 217,365; 2. Bobby Unser (Oilonite Eagle) a 1 decimo di secondo; 3. Wally Dallenback, a 1 giro; 4. Johnny Rutherford, a 1 giro; 5. Billy Vukovich, a 2 giri; 6. Jim Mc Elreath, a 3 giri; 7. Mario Andretti, a 3 giri; 8. Lloyd Ruby, a 3 giri; 9. Al Unser, a 4 giri; 10. Joe Leonard.

L'ultima corsa della stagione USAC si svolgerà il 6 ottobre nel Texas World dove si correranno le 200 miglia di Texas World Speedway. La corsa avrà luogo sulla pista ovale, una delle più veloci piste degli Stati Uniti. Durante le qualificazioni delle 200 miglia in aprile, Bobby Unser ha girato con la sua «Aquila» di Dan Gurney, portando alla realizzazione di un nuovo record mondiale (212.766).

a. m.

F. BLU spettacolo a Nivelles

NIVELLES - Come è accaduto poco tempo fa a Monza, in Belgio si è disputata per la prima volta una gara di Formula Renault, per la quale gli organizzatori avevano scelto il circuito di Nivelles. La competizione si è svolta in due manches e una finale e ognuna si è dimostrata interessante quanto l'altra. La prima manche è stata contrassegnata dall'uscita di pista di uno dei favoriti, Arnoux, mentre la finale vedeva il ritiro dell'altro favorito, Tambay, per guasto al motore. Da quel momento nulla fermava più Alain Couderc, che si è infatti imposto, vincendo sia la prima manche che la finale.

Una giornata di pieno successo, dunque, anche se le condizioni atmosferiche sono state avverse con la pioggia che è caduta per buona parte del tempo.

La coppa Gordini è stata vinta da Cochet, ma per parecchio tempo si erano alternati al comando Gabreau e Perroy.

Dopo le due batterie (più movimentata la seconda) la finale aveva tutte le premesse per essere appassionante e il meno che si possa dire è che lo è stata in pieno. Il punto di maggiore interesse previsto doveva essere il duello fra Tambay e Arnoux, ma come era successo nella prima manche a Tambay, Arnoux era costretto al ritiro per guasto al motore, come si è già detto.

CORSA A NIVELLES - Gara per vetture di Formula Renault - 23 settembre 1973.

LE CLASSIFICHE

Prima manche - 15 giri

1. Couderc (Martini MK II) 25'18"2, media kmh 132,457; 2. Pironi (Martini MK II) 25'20"9; 3. Michy (Martini MK II) 25'22"2; 4. Sourd (Martini MK II) 25'50"7; 5. Yver (Martini MK II) 25'51"5.

Seconda manche - 15 giri

1. Tambay (Alpine A 366) 22'34"2, media kmh 148,498; 2. Mathiot (Martini MK 8) 22'59"0; 3. Pilet (Hampe) 22'59"4; 4. Bochet (Hampe) 22'59"7; 5. Macaire (Martini MK II) 23'01"2.

Finale - 20 giri

1. Couderc (Martini MK II) 30'01"2 media kmh 148,860; 2. Pironi (Martini MK II) 30'13"6; 3. Mathiot (Martini MK 8) 30'16"5; 4. Pilet (Hampe) 30'20"5; 5. Bochet (Hampe) 30'23"1.

Finale Coppa Gordini - 20 giri

1. Cochet 36'28"1 media kmh 122,539; 2. Gabreau 36'28"7; 3. Perroy 36'29"6; 4. Lochar 36'31"2; 5. Lementayer 36'39"5.

Giro più veloce: Cochet 1'47"4, media kmh 124,826.

a. r.



Le Alpine-Renault sono state irresistibili anche a Monza, dove la vittoria è andata a Michel Leclere, che vediamo in parabolica. A destra, all'ingresso della variante, le March di Rousselot e di Cerulli

LECLERE e SERPAGGI umiliano tutti i big della F. 3 italiana

Soltanto Cerulli

« parla » francese!



MONZA - I professionisti europei della Formula Tre, quei francesi che hanno fatto il bello ed il cattivo tempo in ogni paese europeo, Inghilterra compresa, sono venuti ad offrirsi come termine di paragone ai nostri piloti per la gara di fine stagione a Monza. L'abbiamo detto altre volte di come la F. 3 in Francia viva su di una battaglia di interessi soprattutto tra società petrolifere ed i soldi non si lesinino. Lo ripetiamo oggi, dopo aver saputo che il team Alpine-Renault-Elf è costato una ottantina di milioni di lire ai suoi sponsor, una somma quasi da Formula Uno.

Nessuna meraviglia quindi che l'Alpine abbia vinto in maniera netta con Leclere e Serpaggi sulla scia, nessuna meraviglia neppure che Laffite, leader del campionato francese, sia stato primo della sua manche con facilità e che gli altri sei piloti di oltralpe siano sempre stati nel gruppo dei primi: anche per loro i soldi non sono un problema. Meraviglia piuttosto che gli italiani siano usciti tutt'altro che battuti da un confronto che hanno affrontato forse con troppo timore e nervosismo.

Il fatto è che oltre ai francesi per Giorgio, Co-

lombo e Francischi era ancora aperta la lotta al titolo italiano, per cui fare bella figura di fronte ai difficili avversari e portare punti a casa costituiva una valida ragione di disagio. Se a ciò si aggiunge che la stessa March, per cercare di risolvere il campionato a suo favore, ha mandato due motori Holbay per Carlo Giorgio ed ha aggiornato la macchina del romano con gli ultimi ritocchi (barra antirullo più dura anteriormente e molle di nuovo tipo) sottoponendola anche ad un positivo test a Silverstone, ci si renderà conto di quanti fossero i motivi d'interesse e quanti quelli di preoccupazione per i piloti.

Forse per questa ragione a tenere alta la reputazione degli italiani è toccato a chi aveva meno da perdere. Primo fra tutti Cerulli Irelli, bravissimo con la sua March (anche lei aggiornata come tutte le altre di Trivellato, ma con motore Novamotor) che ha tenuto in scacco il gruppo dei secondi delle scatenate Alpine. Poi Francischi, sesto e secondo dei nostri, tagliato fuori per prestazioni velocistiche dalla sua Brabham.

Ma le note piacevoli non sono venute solo da questi due piloti: Bozzetto ha impressionato in prova col suo secondo tempo assoluto, spina nel cuore dei francesi. Anche Francia ha corso al massimo livello raccogliendo favorevoli commenti da parte degli avversari francesi che lo hanno riconosciuto dopo il primo convincente incontro di Montecarlo.

Chi invece è rimasto sotto al livello di attesa sono stati proprio i due leaders, e ormai unici aspiranti, del campionato italiano della Formula. Colombo ha preceduto Giorgio, con poco profitto per la classifica tricolore, ma entrambi hanno sofferto guai e, tutto sommato, si sono persi nel gruppo. Colombo ha rotto una serie di motori in prova per poi finire col correre con l'ultimo rimasto, il meno buono, e si è visto. Giorgio non ha trovato nell'Holbay i vantaggi che si aspettava su questo circuito in cui la velocità massima conta più della coppia bassa tipica del motore inglese. Per la finale ha voluto accorciare anche i rapporti sperando di poter fare qualche progresso ma le cose sono peggiorate.

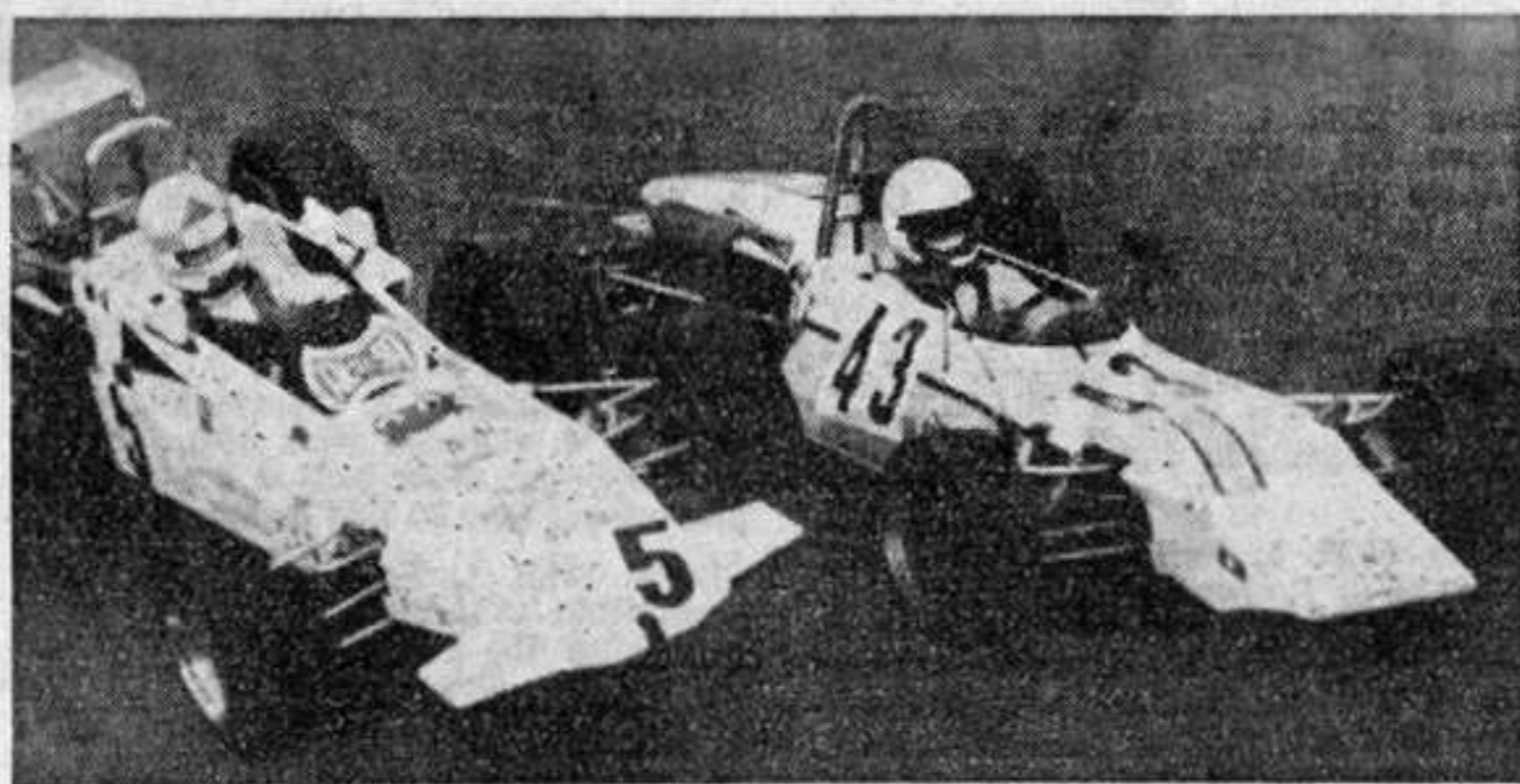
COPPA AGIP - Gara di velocità in circuito - Monza, 23 settembre 1973.

LE CLASSIFICHE

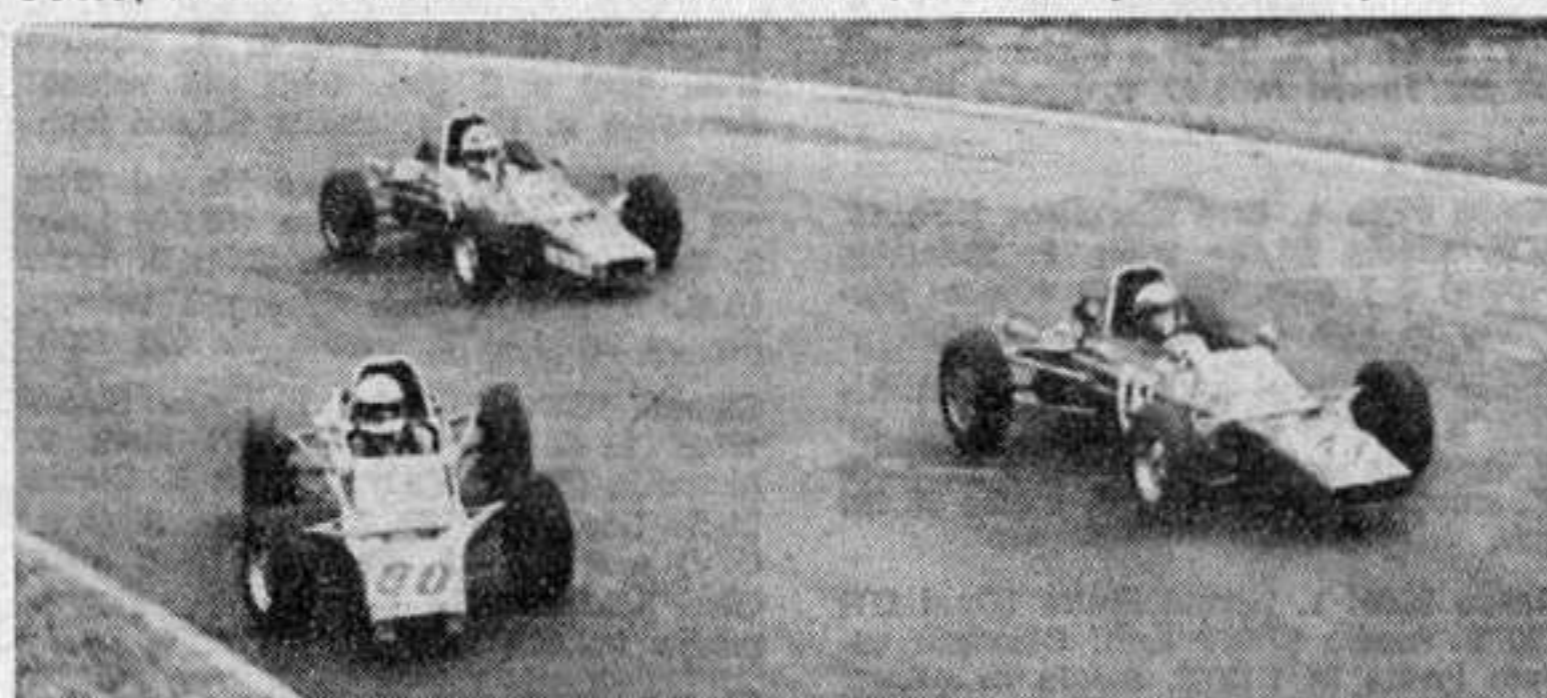
- 1. batteria (giri 8, km 46,200)
- 1. Jacques Laffite (Martini KM12) 15'48"9, media kmh 175,276; 2. Bequin (Martini MG12) 15'49"1; 3. Francia (Brabham BT41) 15'50"0; 4. Cinotti (Brabham BT35) 15'51"2; 5. Maggi (Brabham BT41) 15'53"6; 6. Colombo (Brabham BT41) 15'53"7; 7. Sassi (Lotus 69) 15'53"9; 8. Terzi (Ensign Delta) 15'57"7; 9. Mantova (Brabham BT41) 15'57"8; 10. Manzoni (Brabham BT38) 16'11"6; 11. Brunelli (Lotus 69) 16'14"1; 12. Pica (Ehrlich ES2) 16'16"6. Giro più veloce: Bozzetto (March 733) in 1'55"1, media kmh 180,625.
- 2. batteria (giri 8, km 46,200)
- 1. Michel Leclere (Alpine) 15'27"8, media kmh 179,262; 2. Serpaggi (Alpine) 15'33"2; 3. Cerulli Irelli (March 733) 15'40"3; 4. Rousselot (March 733) 15'40"5; 5. Paoli (Martini MK12) 15'42"6; 6. Giorgio (March 733) 15'42"6; 7. Francischi (Brabham BT41) 15'42"7; 8. Albera (March 733) 15'44"1; 9. Spreafico (GRD) 15'44"1; 10. Pesenti Rossi (Brabham BT41) 15'49"1; 11. Hoffmann (GRD) 15'54"5; 12. Lombardi (Brabham BT41) 16'00"5. Giro più veloce: Leclere (Alpine) in 1'55", media kmh 180,781.
- Finale (giri 10, km 57,750)
- 1. Michel Leclere (Alpine Renault) 19'16"7, media kmh 179,735; 2. Serpaggi (Alpine Renault) 19'23"5; 3. Cerulli Irelli (March 733-Nova) 19'27"1; 4. Paoli (Martini MK12-Holbay) 19'27"9; 5. Rousselot (March 733-Holbay) 19'28"1; 6. Francischi (Brabham BT41-Nova) 19'28"4; 7. Albera (March 733-Holbay) 19'29"1; 8. Francia (Brabham BT41-Nova) 19'37"3; 9. Cinotti (Brabham BT35-Nova) 19'39"4; 10. Pesenti Rossi (Brabham BT41-Nova) 19'39"5; 11. Colombo (Brabham BT41-Nova) 19'39"7; 12. Giorgio (March 733-Holbay) 19'40"2; 13. Spreafico (GRD-Nova) 19'41"3; 14. Hoffman (GRD-Nova) 19'57"4; 15. Bertaccini (Brabham BT35-Nova) 19'59"5. Giro più veloce: Leclere (Alpine) in 1'54"5, media kmh 181,572.

FORMULA ITALIA

- 1. batteria (giri 5 - km 28,875)
- 1. Giancarlo Martini 11'36"4, media kmh 149,267; 2. Regosa 11'38"5; 3. Leoni 11'38"6; 4. Stefanoni 11'41"3; 5. Cavina 11'41"5; 6. Branca 11'50"7; 7. Brancatelli 11'51"8; 8. Abate 11'59"1. Giro più veloce: Luigl Stefanoni in 2'15"8 alla media di kmh 153,092.



Confidenze in parabolica fra la Lotus di Sassi ed una Brabham BT41. Sotto, Fiorini controlla la sua F. Italia, mentre passa Campominosi



2. batteria (giri 5 - km 28,875)

- 1. Duilio Truffo 10'45"1 alla media di kmh 161,1; 2. Bossoni 10'45"2; 3. Zorzi 10'45"2; 4. Farneti 10'45"3; 5. Ponzzone 10'54"3; 6. Buttani 11'05"9; 7. Sottanelli 11'12"3; 8. Fiorini 11'12"6. Giro più veloce: Truffo in 2'06"2 alla media di kmh 164,738.
- FINALE (Giri 10 - km 57,750)
- 1. Duilio Truffo in 2'04"5, media kmh 166,78; 2. Leoni 20'46"5; 3. Martini 20'47"9; 4. Regosa 20'48"1; 5. Zorzi 20'48"7; 6. Sottanelli 20'48"8; 7. Brancatelli 20'48"9; 8. Stefanoni 20'51"9; 9. Farneti 20'55"7; 10. Buttani 21'26"1; 11. Facchinetti 21'26"3; 12. Ongari 21'27"1.

Giro più veloce: Farneti in 2'02"5 alla media di kmh 169,714.

GARA FORMULA 850 FINALE (Giri 10: 57,750)

- 1. Orazio Ragaiolo (Biraghi) 23'09"2 media kmh 149,654; 2. Mammini (De Sanctis) 23'27"2; 3. Avati (Maco) 23'30"0; 4. Tommasini (AZ) 23'30"2; 5. Zago (BMW) 23'55"7; 6. Ciceri (BWA) 24'04"0; 7. Avanzini (BWA) 24'05"2; 8. Daccò (Barrelli) 24'16"3; 9. Santone (Tecno) 24'16"7; 10. Clerici (BWA) 24'32"2; 11. Cappellotto (Giglio) 25'13". Giro più veloce: Ragaiolo su Biraghi in 2'17"3 alla media di kmh 151,420.

FORMULA ITALIA

Volata TRUFFO

MONZA - Anche per la Formula Italia manca un po' di gente e le batterie vengono ridotte a due. Corriere sulla pista stradale, anche se con le varianti, per questa formula non è sembrato molto adatto: le corse sono state belle e combattute come sembra accadere sempre più spesso alla Formula nazionale. Già in batteria si è messo in luce Truffo, anche se ha avuto la meglio per un solo decimo sul bravo e sfortunato Bossoni, mentre Zorzi è stato terzo dopo aver tenuto la testa a lungo.

Con la pista ormai asciutta questa, la seconda, è stata la migliore delle due eliminatorie ed ha avuto come protagonista anche Farneti che non ha potuto trarre molta soddisfazione neppure dalla finale benché il miglior tempo sul giro della formula sia stato suo ad una media di quasi 170 all'ora. Nella prima batteria, con un fondo viscido come sapone, era stato Martini a vincere con sicurezza dopo una lunga disputa con Regosa e Leoni. Bella anche la rincorsa di Stefanoni dopo una girata in variante che lo aveva allontanato dal gruppetto di testa.

Per la finale sono ben 24 le macchine allineate, quasi una enormità per una schiera di veicoli identici. Però le file si sfoltiscono subito e tra le vittime illustri c'è Bossoni che anche questa volta deve rinunciare alla sospirata vittoria. Fermo presto anche Fiorini che ripete elegantemente il volo alla prima variante già collaudato in occasione del G.P. d'Italia.

Il comando delle operazioni è di Martini ma Leoni, Regosa, Zorzi, Truffo, Farneti, Stefanoni, Sottanelli e Brancatelli sono tutti lì pronti a prendergli il posto. Tocca a Leoni passare più volte al comando e Farneti è l'altro dei piloti di questo gruppo che sembra più prossimo alla vittoria. Invece Truffo, dopo una gara di attesa, sbucca fuori davanti a tutti e vince con così poco margine da trovarsi accreditato lo stesso tempo di Leoni. Ma poco importa il distacco, e onore al merito.

FORMULA 850

RAGAILOLO tra i fans

All'alba si corrono le due batterie di 850 che diventano una sola per scarsità di concorrenti. Così la batteria assume il ruolo di una prova della finale, un ruolo che ha per protagonisti Tommasini e la sua bella AZ. Mammini impegna da vicino il leader staccando bene Ragaiolo. E' invece proprio Ragaiolo destinato a diventare il vincitore incontrastato della finale.

Al via infatti Tommasini va diritto nella chicané e Ragaiolo prende il comando seguito da Mammini la cui De Sanctis fuma al punto da far dubitare che possa finire. I due prendono il largo ed il povero Tommasini non può che tentare un disperato inseguimento. La sua rincorsa è molto bella ma i problemi vengono quando si tratta di superare Zago, a lungo quarto e, poco dopo, al momento di scalzare dal terzo posto Avati che ha tenuto la sua Maco in questa posizione per tutta la gara.

Avati resiste e Tommasini non può fare nulla anche se ormai davanti a lui, sul rettilineo, comincia a vedere anche il secondo, Mammini. Ragaiolo è invece lontano e vince acclamato dai suoi fans che a Monza sono abituati alle sue prodezze dai tempi della Formula 500 e della vittoria del Trofeo Cadetti.

Gabriela Noris

● Insigniti della Legione d'Onore francese, per la loro vittoria alla 24 Ore di Le Mans, PESCAROLO e LARROUSSE riceveranno la decorazione il giorno sabato 29 a Le Mans.

250 in gara a VARANO mentre continuano

le polemiche alla «Peppone - Don Camillo»

Si fa festa a DALLARA e alla sagoma spezzata

VARANO DE MELEGARI - Dopo la bella vittoria ottenuta tramite la coppia Munari-Mannucci al Giro di Francia, Giampaolo Dallara è tornato a Varano in tempo per godersi un altro successo: quello delle sue vetture nel 3. Trofeo AC Venezia. La gara che era in programma sull'autodromo San Cristoforo, aveva un regolamento particolare: nessuno dei 250 iscritti poteva essere escluso dalle finali. Le prove di sabato quindi non hanno creato la solita selezione e ne è scaturito un programma nutrito, forse un po' troppo. Nove ore consecutive di gare sono molte, per il pubblico, per i piloti e soprattutto per i commissari di percorso. Per fortuna non è accaduto alcun serio incidente, anche se la pista era, come sempre, inondata di olio.

Dunque le Dallara 1300 hanno vinto il trofeo ma la manifestazione non è certamente vissuta su questo motivo, che pure è un motivo sentito dal pubblico locale, ancora una volta numeroso e attento. A parte il fatto già segnalato delle nove ore di gara, domenica è accaduto un po' di tutto. Partiamo con la misurazione dell'altezza da terra delle vetture. L'operazione di solito viene eseguita durante le verifiche tecniche, è stata invece applicata a tutte le vetture al momento di entrare in pista. La selezione che doveva nascere dalle prove è quindi stata possibile grazie a una sagoma di legno che doveva essere passata in retromarcia da tutti i piloti. La sagoma si è rotta un paio di volte e in entrambi i casi i piloti polemicamente hanno applaudito.

Causa la presenza di questo pezzo di legno, infatti, molti hanno dovuto lasciare Melegari senza aver corso e addirittura è successo che un'intera classe venisse soppressa. Solo un concorrente era regolare nella divisione 2000 e oltre 2000 del gr. 3. Il pilota Freita, a bordo di una Opel GT, ha quindi percorso sei giri del tracciato, dei 12 previsti, conquistando una vittoria senza dubbio fra le meno sudate

della storia dell'autodromo varanese. E' successo anche che qualche pilota è venuto da noi per lamentare la parzialità dei giudici veneziani del gruppo 1 (Pasini è stato squalificato per aver urtato Furlanetto nel corso delle 1600). Un po' di tutto insomma, senza badare a spese.

Fare la cronaca della giornata è impresa difficile. Mettere nove ore di corsa in poche righe non è certamente compito agevole. Racconteremo così le gare più interessanti. Le due batterie della classe 500 gruppo 2, che hanno visto al via 19 vetture (si trattava di batterie-finali, cioè la vittoria toccava a chi compiva nel minor tempo il percorso dei 12 giri previsti) hanno avuto in Moriconi il vincitore assoluto. La prima batteria è stata appannaggio di Pasetti, che però si è classificato terzo. Passando quindi alle classi 1150 e 1300, notiamo che Battistini e Manini davano vita a una bella lotta seguita con curiosità, anche perché Battistini aveva una 1150 e Manini una 1300. Vinceva, naturalmente, Manini; ma l'impressione che la 128 di Battistini aveva destato ha fatto sorgere un reclamo. La vettura del parmense è stata pesata e i giudici hanno avuto modo di constatare che era «leggermente» sottopeso. Ergo: Battistini veniva tolto dalla classifica.

Quindi, dopo aver constatato che le Alpine del gr. 4 trovano a Varano il modo di battere le Porsche 911 S si arrivava al trionfo delle Dallara e dei fratelli Ferretti. Un trionfo reso possibile anche dal ritiro di Nardari che aveva fatto vedere di avere qualche cavallo in più nella sua Chevron e aveva fatto meditare allo stesso ing. Dallara che ormai il motore a quattro valvole, in preparazione nell'officina di Varano, va montato in fretta. Un'ultima cosa: la polemica fra sindaco e proco continuò: di pulpito e dal microfono dell'autodromo vorrebbero dirsi di tutti i colori, ma non possono.

Gianluca Bacchi Modena



Due immagini della «capriola» della Renault R8 di Guarneri, a Varano Melegari. Sotto, ecco il pilota uscire indenne: il roll-bar funziona!



TROFEO AC VENEZIA, gara nazionale di velocità in circuito - Varano Melegari, 23 settembre 1973.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850 (tutti su Fiat 850): 1. Giandomenico Cini 15'11"6, media 85,301 kmh; 2. Fruzzetti 15'13"2; 3. Spiller 15'30"1; 4. Saccone a 9 giri. **Giro più veloce:** Fruzzetti in 1'14"2, media 87,331 kmh.

Classe 1000: 1. « Calimero » (A. 112) 14'40"8, media 88,283 kmh; 2. Guidetti (A. 112) 14'44"8; 3. Crivellari (Mini Cooper) 14'45"9; 4. Bisio (A. 112) 15'01"4; 5. Simonini (A. 112) 15'01"9; 6. Ferraro (A. 112) 15'19"2; 7. Danese (Fiat 127) 15'36"7. **Giro più veloce:** Guidetti in 1'12"3, media 89,626 kmh.

Classe 1150 (tutti su Fiat 128): 1. Franco Lutman 14'27"7, media 89,616 kmh; 2. Rossi 14'34"1; 3. Marchiol 14'38"2; 4. « Attila » 14'38"5; 5. Filippi 14'44"6;

6. Concina 14'47"3; 7. Pradaschia 14'47"8; 8. Bortolani 14'51"1; 9. Guarise 14'51"7; 10. Rocca 14'52"1; 11. La Valle 14'58"5; 12. Coccuzzi 14'50"1; 13. Cernic 14'59"7; 14. Mezzavilla 15'02"9; 15. Arata 16'36"7. **Giro più veloce:** Lutman 1'11", media 91,267 kmh.

Classe 1300: 1. Domenico De Santis (Simca R2) 14'10"1, media 91,472; 2. D'Agata (Simca R2) 14'10"5; 3. Campaci (A.R. GTJ) 14'11"8; 4. Accorsi (Simca R2) 14'12"3; 5. Callegaro (Simca R2) 14'19"5; 6. Ranzato (Fiat 128) 14'30"4; 7. Cogato (Fiat 128) 14'33"3; 8. Giorgi (Mini Cooper) 14'33"5; 9. Barresi (Simca R2) 14'34"3. **Giro più veloce:** De Santis in 1'09", media 93,913 kmh.

Classe 1600: 1. Hell Herrmann (BMW 1600) 14'18"7, media 90,915 kmh; 2. Furlanetto (A.R. GTJ) 14'23"8; 3. Carattini (GTJ) 14'36"5; 4. « Pier » (A.R. GT) 14'41"1; 5. Kircher (A.R. GT) a 1 giro. **Giro più veloce:** Furlanetto in 1'09"3, media 93,506 kmh.

Classe 2000: 1. « Sprintino » (A.R. GTV) 13'43"8, media 94,391 kmh; 2. Torelli (Opel Kadett) 13'44"4; 3. « Igor » (A.R. GTV) 13'51"6; 4. Boari a 4 giri. **Giro più veloce:** Torelli in 1'07"6, media 95,857.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Ezio Morellato (HF) 14'10"5, media 91,429 kmh; 2. Salamina (Fulvia) a 1 giro. **Giro più veloce:** Morellato in 1'09"8, media 92,836 kmh.

Classe 1600 (tutti su Alpine): 1. « R.B. » 13'20"6, media 97,127 kmh; 2. Donà 13'24"4; 3. « Winchester » 14'08"6. **Giro più veloce:** Donà in 1'05"8, media 98,480 kmh.

Classe 2000: 1. Harald Freita (Opel GT) 7'23"8, media 87,607 kmh. **Giro più veloce:** Freita in 1'12"3, media 89,626.

GRUPPO 2

Classe 500 (tutti su Fiat 500): 1. Pier Luigi Moriconi 14'55"8, media 86,805 kmh; 2. « Palvox » 14'57"6; 3. Lazzarini 15'02"; 4. Pasetti 15'04"; 5. « Allboni » 15'16"4; 6. Gasparini 15'16"7; 7. Ponti 15'38"3; 8. Zannini; 9. Barozzi 15'52"; 10. Lenardon 17'56"4; 11. De Giorgi a 2 giri; 12. Facchetti a 2 giri; 13. Carelli a 2 giri; 14. « Petronio » a 5 giri; 15. Berto a 6 giri. **Giro più veloce:** Moriconi in 1'12"5, media 79,379 kmh.

Classe 600: 1. « Tibeli » (Fiat 595 A-barth) 13'57"5, media 92,847 kmh; 2. Cossi (Fiat 595) 14'30"6; 3. Ricci (Fiat

590) 14'45"; 4. Colla (Fiat 595) 14'56"8; 5. Franchini (Fiat 595) 15'09"9; 6. Tangheretti (Fiat 600) a 1 giro; 7. Sensi a 1 giro; 8. Sidoli a 3 giri. **Giro più veloce:** « Tibeli » in 1'08"4, media 94,736 kmh.

Classe 700: 1. Luciano Baldazzi (Fiat 695) 14'29"3, media 89,451 kmh; 2. Pezola (Fiat 650) 14'43"8; 3. Binati (Fiat 695) 14'44"5; 4. Cenni (Fiat 650) 15'12"9; 5. Valente (Fiat 695) a 2 giri; 6. Foletti (Fiat 650) a 4 giri. **Giro più veloce:** Baldazzi e Binati in 1'09"7, media 92,969.

Classe 850: 1. Francesco Pera (Fiat 850) 13'20"8, media 97,103 kmh; 2. Bigliardi (Fiat 850) 13'23"6; 3. Chiotto (Fiat 850) 13'42"5; 4. Carbone (Fiat 850) 14'28"9; 5. Smittarello (Fiat 850) a 3 giri. **Giro più veloce:** Pera in 1'04"8, media 99,999.

Classe 1000: 1. Angelo Bonaventini (A-barth 1000) 14'15", media 90,947; 2. Trolese (NSU TS) a 1 giro; 3. Parmiggiani (A. 112) a 1 giro; 4. Bisio (A. 112) a 1 giro; 5. Campesan (Fiat 127) a 1 giro. **Giro più veloce:** Filippini in 1'04"6, media 100,309 kmh.

Classe 1150: 1. Mario Simeaner (Fiat 128) 12'56"4, media non comunicata; 2. Frasson (Fiat 128) 13'02"4; 3. Pettenò (Fiat 128) a 2 giri. **Giro più veloce:** Battistini in 1'01"1, media 106,055 kmh.

Classe 1300: 1. Guglielmo Manini (Fiat 128 coupé) 12'27"7, media 103,999 kmh; 2. Brunner (A.R. GTA) 12'43"1; 3. Troia (A.R. GTJ) a 2 giri. **Giro più veloce:** Manini in 1'00"9, media 106,403 kmh.

Classe 1600: 1. Luigi Pellanda (BMW 1600) 12'42"4, media 101,994 kmh; 2. Marcello (BMW 1600) 12'49"1; 3. Comin (A.R. GTJ) 13'42"6; 4. Cantarelli (A.R. GTV) a 2 giri; 5. Bruzese (a 5 giri). **Giro più veloce:** Pellanda in 1'02"3, media 104,012 kmh.

Classe 2000: 1. Giuseppe Zarpellon (A.R. GTA) 13'22"8, media 96,861 kmh; 2. Albera (Ford Escort) a 1 giro; 3. Marchese (BMW) a 1 giro; 4. Bolis (Ford Escort) a 1 giro. **Giro più veloce:** Zarpellon in 1'02"7, media 103,349 kmh.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Pierluigi Azzalini (A-barth OTS) 13'49"6, media 93,732 kmh; 2. Friso (Fiat A-barth) 14'31"2; 3. Melandri (Fiat Bertone) a 2 giri. **Giro più veloce:** Azzalini in 1'07"6, media 95,857.

Classe 1300: 1. « R.B. » (Renault Alpine) 13'21"1, media 97,067 kmh; 2. Donzelli (Fulvia) 13'23"6; 3. Gagliardo (Fulvia)

a 1 giro. **Giro più veloce:** « R.B. » in 1'05"4, media kmh 99,082.

Classe 1600: 1. « Carter » (Renault Alpine) 12'16"7, media 105,552 kmh; 2. Capuzzo (Renault Alpine) 12'14"5; 3. Arena (Fulvia HF) a 1 giro; 4. « Brunone » (A.R. GTA) a 3 giri. **Giro più veloce:** « Carter » in 1'00"1, media 107,820 kmh.

Classe 2000: 1. Ettore Rovida (Porsche 2000) 12'39"7, media 102,356 kmh; 2. « Swan » (Opel GT) 13'05"8. **Giro più veloce:** Rovida in 1'01"1, media 106,055.

Classe oltre 2000: 1. Odoardo Govoni (De Tomaso Pantera) 12'19"9, media 105,095 kmh; 2. Angelini (Porsche 911) 12'43"1. **Giro più veloce:** Govoni in 1'00"2, media 107,641 kmh.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. « Ragastas » (Dallara Sport) 12'00"6, media 107,910 kmh; 2. Carletti (Dallara) 12'07"8; 3. Bonvicini (A-barth) 12'19"6; 4. Pain (A-barth) a 1 giro; 5. Pellegrino (AMS) a 3 giri. **Giro più veloce:** « Ragastas » in 58"5, media 110,769 kmh.

Classe 1300: 1. « John-John » (Dallara Sport) 11'59"7, media 108,045 kmh; 2. Borghi (Raid) 12'03"8; 3. Ranzolin (AMS) 12'21"; 4. Bottareto (A-barth OT) a 2 giri; 5. Nardari (Chevron BT10) a 3 giri. **Giro più veloce:** Borghi in 57"4, media 112,891 kmh.

La **GOODYEAR AEROSPACE Co.**, per incarico della Law Enforcement Assistance Administration che le ha passato uno stanziamento governativo di 35.000 dollari, sta studiando la costruzione di «MINIDIRIGIBILI» (più piccoli dell'«EUROPA» che fra breve rientrerà in Italia) da usarsi per la prevenzione delle infrazioni stradali.

BEAULIEU - Organizzata dalla nota casa di vendite londinese Christie's, si è svolta al Museo nazionale britannico dell'automobile un'asta di automobili veterane e di antiquariato. Il prezzo più alto, di 20.000 sterline, è stato pagato per una Mercedes-Benz «S» del 1927, mentre una Bugatti 39A Grand Prix 1500 cc è stata pagata 17.000 sterline. Un'altra Mercedes-Benz, coupé decapottabile a quattro posti ha raggiunto la quotazione di 15 mila sterline e una Bentley 4500 cc sport del 1929 è stata aggiudicata per 12 mila sterline.

E' in edicola un numero speciale del

GUERIN BASKET

a cura di ALDO GIORDANI

- Tutto sui campionati europei
- I retroscena del carosello estivo
- I nuovi stranieri e i nuovi allenatori

IL CAMPIONATO IN PASSERELLA

Il calendario e le formazioni della Serie A
Commenti, pronostici e critiche sulle nuove squadre

DIETRO LE QUINTE

Quel che nessuno dice sulla pallacanestro italiana

52 pagine 8 pagine a colori

In carta patinata

L. 500

- Ferracini, il pasticciaccio dell'anno
- E' in Italia il pivot più bello del mondo

Quello che è avvenuto nell'autodromo adriatico con turismo e GT deve far riflettere tutti: il «supergiallo» nella capriola di Cosimo TURIZIO

Ultimo TANGO (speriamo) a MISANO



Qui sopra, Cosimo Turizio è «calmato» dai commissari dopo il volo della sua 128, che vediamo sfasciata ai bordi della pista. A destra, alla curva della quercia iniziano le «gentilezze» di «Tango» a Turizio



MISANO - Questa volta se ne sono viste veramente di tutti i colori al Santamonica di Misano, di scorrettezze, di errori, di estemporanee applicazioni di regolamenti: si vede proprio che l'aria di «smobilitazione» fa perdere il lume della ragione a molti, altrimenti non si potrebbe giustificare tutta questa serie macroscopica di errori. Cercheremo di riportarvi il più obiettivamente tutti gli episodi di questo Trofeo Città del Mille, ma prima volemmo mettere bene in chiaro come sono andate queste cose, in modo che ci sia qualcuno che una volta tanto prenda seri provvedimenti per migliorare una situazione che sta diventando veramente caotica (oltre che pericolosa!).

Ma cominciamo subito con le gare: per prima quella delle 500, bella e combattuta, che ha vissuto una serie

da perde nell'ultimo giro la seconda posizione.

Nella corsa che raggruppa 600, 700 e 850 è subito Samuele Valerio (Baltrocchi) a imporre il suo ritmo, davanti al duo Biselli-Bernero (Fren): nella 700 «York» (Vaccari) come al solito riesce ad insidiare vetture più grosse, mentre nella 600 è «Gin Tonic» (Lanini) che guida davanti a Martino (Romano). Ma la sfortuna pare non abbandonare Sam Valerio, che è costretto al ritiro, quando ancora una volta pareva imprendibile al 5. giro, per la banale rottura del tirante della poma d'iniezione: il suo posto è preso dal regolare Bernero che lo manterrà sino alla fine davanti a Biselli. Nella 700 ormai non abbiamo più parole per descrivere le continue vittorie di «York»: alle sue spalle Mazzechi (Garavello) è costretto al ritiro per il distacco del filo del condensatore mentre nella 600 «Gin Tonic», fermo Martino per l'afflosciamento di un pneumatico non ha problemi a condurre in porto la sua vittoria.

Sette macchine per le classi 1000 e 1150 con la lotta Santucci-Galmozzi con le Fiat-Giannini 128 che si delinea sin dalle prime battute: è il primo, con la macchina preparata da Vaccari a prendere subito il comando, ma lungo il rettilineo centrale la Fiat-Abarth di Amighini (Garavello) vuole dare una tangibile dimostrazione di potenza e supera entrambi i concorrenti, che arrivano appaiati sul rettilineo dei box. A questo punto Santucci si infila di prepotenza all'interno e passa per primo la curva, distanziando di qualche metro il suo avversario: e la gara procederà con queste posizioni fino a sei giri dalla fine, quando Santucci dovrà dare forfait per noie al motore e Galmozzi potrà finalmente prendere il comando. Nella 1000 intanto, ritiratosi Del Bono (Baltrocchi) che era saldamente secondo, la posizione alle spalle di Amighini va a Piacentini (Cevnini).

E veniamo alla gara incriminata, quella delle 1300, con 10 parenti e Turizio (Fiat 128 Trivellato), detentore del miglior tempo in prova che parte in ultima fila (assieme a Galbiati) per essere stato sorpreso «sotto peso» al termine delle prove ufficiali (4 kg in meno, 21 kg Galbiati). Al via sono le GTA di Bigliazzi (Autodelta) e Galimberti (Monzeglio) a prendere il comando: ma mentre Bigliazzi prende il largo, Galimberti è quasi subito fermo col motore fuso. Pozzo ha anche lui i suoi problemi con la 128 ex Filipinetti e si deve ritirare ben presto con un semiasse rotto, dopo aver avuto una digressione «erbosa» in pieno rettilineo: Gagliardi con la seconda 128 della Città del Mille è preso nel sandwich fra Turizio (che stava rin-

venendo fortissimo) e «Tango» (Balduzzi) e alla Quercia è costretto a un contatto con il suddetto «Tango» che si gira, mentre Turizio, entrato in maniera non del tutto ortodossa all'interno se ne va alla caccia di Bigliazzi. La cosa gli riesce molto presto: prende infatti decisamente il comando e sembra ormai inattaccabile, ma non ha fatto i conti col redivivo «Tango» che pur doppiato e ormai fuori gara sembra proprio aspettarlo per mollarli a sette giri dalla fine un paio di colpi ben assestati (il pilota della GTA dirà poi di non averlo visto!) e farlo volare diversi metri in looping, con conseguente caduta rovinosa e totale distruzione della vettura. Ora, come abbiamo già detto non spetta a noi giudicare tale manovra: per fortuna tutto ciò è stato visto da molte persone e soprattutto registrato dalla TV a circuito chiuso per cui ora sarà compito dei commissari sportivi giudicare in merito.

Nella gara seguente, che vedeva le 1600, 2000 e 3000 netto predominio come era da attendersi del milanese Colzani e della sua Escort perfettamente tenuta da Terzi: nessuno riuscirà a disturbarlo fino alla fine mentre Russo, secondo per molti giri sarà costretto al ritiro per la rottura di un puntone. Nella 3000 «Tatog» unico in lotta per un po' con «Alval»: nella 1600 ancora Ricci e la sua BMW senza avversari, vanamente inseguito da Chiapparini.

La pioggia sopravviene per le GT, suddivise in due corse (ma non se ne poteva fare una sola!) e ancora una volta il caos prende posto. Rubano in partenza (che come è abitudine del direttore di gara è in movimento) Fusar Bassini e Bonfanti mentre Remo Cattini con fermezza non abbassa la bandiera: partenza quindi nulla e si ritorna agli schieramenti. Non si capisce bene per quale motivo, essendo il tempo incerto si permette ai concorrenti di cambiare sulla linea di partenza i pneumatici (che molti avevano montato da pioggia) e così si perde un sacco di tempo con le tenebre che si avvicinano sempre più. Questa volta la partenza avviene regolare, con Pozzo (Monzeglio) davanti a Rossi (Balduzzi), Schon (Alpine-Giada) e Bonfanti; Fusar Bassini è fermo al box per una riparazione e riparte non curante delle segnalazioni contrarie degli ufficiali di gara, «bucando» senza ritengo il semaforo rosso dell'uscita box. Verrà giustamente fermato con bandiera nera immediatamente. La corsa procederà regolare, con Chiapparini in rimonta fino alla terza posizione, poi costretto al ritiro per aver preteso forse troppo dal motore: nella 1300 niente da fare, anche per la Alpine Giada-Iniezione di Rombolotti

contro Silvio Artina (Monzeglio) e nella 1000 assolo di «Poker» veramente solo nella sua categoria.

Giungiamo quindi alle ore 19,10: è già abbastanza buio, ma si decide lo stesso (anche se era abbastanza facile prevedere che non si sarebbe arrivati alla fine senza fanali!) di far partire le grosse GT. Le due Pantera agli ordini addirittura dell'ing. Bertocchi e di Parkes (che non potendo partire con la licenza inglese ha dovuto cedere la macchina a Gagliardi) scattano subito al comando (quella di Casoni addirittura forse anche un po' prima del via!) seguite da Gottifredi, mentre Borri, che vuole a tutti i costi fare una partenza regolare viene infilato come un pollo. Brivido quasi subito per «Tambauto», in spettacolare testa-coda in pieno rettilineo, mentre tutti i concorrenti sono obbligati ad accendere i fari: nella 2000 Paolo Monti, reduce dal suo sfortunato Tour de France sembra potersi rifare con la Alpine della Giada.

E giungiamo al buio completo: ormai è difficile vedere i cordoli, le traiettorie. Per fortuna una saggia decisione sopravviene: si decide di fermare la gara allo scoccare del 14 giri, in modo da poter ottenere la validità per il campionato italiano. E così la bandiera a scacchi, illuminata dagli increduli piloti, pone termine a questa gara-suspense decretando la vittoria di Mario Casoni, davanti alle altre due Pantere di Gagliardi e Gottifredi.

Leopoldo Canetoli

1. TROFEO SCUDERIA CITTA' DEI MILLE - Gara Nazionale di velocità in circuito per vetture turismo gr. 2 e GT gr. 4 - Misano Adriatico, 23 settembre 1973.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Piero Lavazza (Giannini) 43'33"6, media 105,696 kmh; 2. Squarise (Fiat) 43'35"5; 3. Battilani (Fiat) 43'52"7; 4. «Giorda» (Giannini) a 1 giro; 5. Reale (Giannini) a 1 giro; 6. Piazza (Fiat) a 1 giro; 7. «Sassa Roll Bar» (Giannini) a 3 giri. Giro più veloce: Nucci in 1'56"3, media 107,969 kmh.
Classe 600: 1. «Gin Tonic» (Giannini) 40'23"1, media 108,824 kmh; 2. Berti (Fiat Abarth) a 4 giri; 3. Martino (Giannini) a 8 giri. Giro più veloce: «Gin Tonic» a 1'52"1, media 113,114 kmh.
Classe 700: 1. «York» (Giannini) 39'46"2, media 115,769 kmh; 2. Gattafoni (Fiat Abarth) 40'39"1; 3. Talli (Fiat Abarth) a 1 giro; 4. Betti (Giannini) a

3 giri; 5. Fasolino (Giannini) a 3 giri. Giro più veloce: «York» in 1'46"4, media 118,015 kmh.

Classe 850: 1. Vittorio Bernero 38'45"6, media 118,786 kmh; 2. Biselli 38'47"6; 3. Folini 39'39"1 (tutti su Fiat Abarth). Giro più veloce: Biselli 1'44"2, media 120,507 kmh.

Classe 1000: 1. Rino Amighini 37'35"7, media 122,483; 2. Piacentini a 1 giro; 3. Del Bono a 8 giri (tutti su Fiat Abarth). Giro più veloce: Amighini 1'39"9, media 125,694 kmh.

Classe 1150: 1. Romeo Galmozzi 37'02"2, media 124,313 kmh; 2. «Glenna» a 2 giri; 3. Santucci a 5 giri (tutti su Fiat 128). Giro più veloce: Galmozzi in 1'38"4, media 127,610 kmh.

Classe 1300: 1. Amerigo Bigliazzi (AR GTA) 35'12"2, media 130,800; 2. Ghisloti (AR GTA) 35'15"5; 3. «Machenna» (AR GTA) 36'25"9; 4. Grilli (Fiat 128 C) 36'43"8; 5. Turizio (Fiat 128 C) a 7 giri; 6. «Tango» (AR GTA) a 7 giri. Giro più veloce: Turizio 1'34"3, media 133,158 kmh.

Classe 1600: 1. Ricciardo Ricci (BMW) 34'55"9, media 125,813 kmh; 2. Chiapparini (AR GTV) 35'29"2; 3. Pasini (Ford Escort) 35'42"5; 4. Rossi (AR GTV) a 2 giri. Giro più veloce: Ricci in 1'38"1, media 128,131 kmh.

Classe 2000: 1. Luigi Colzani (Ford Escort) 34'26"1, media 133,712 kmh; 2. «Alval» (Ford Escort) 35'50"2; Cipriani (BMW) a 1 giro. Giro più veloce: Colzani 1'31"4, media 137,383 kmh.

Classe 3000: 1. «Tatog» (Opel Commodore) 35'34"9, media 123,515 kmh. Giro più veloce: «Tatog» a 1'33"5, media 134,297 kmh.

GT GRUPPO 4
Classe 1000: 1. «Poker» (Abarth OTS) 36'53"3. Giro più veloce: non comunicato.

Classe 1300: 1. Silvio Artina (Alpine) 39'13"9; 2. Rombolotti (Alpine) 35'37"1. Giro più veloce: non comunicato.

Classe 1600: 1. Luigi Pozzo (AR GTA) 34'57"2, media 131,723 kmh; 2. Rossi (AR GTA) 35'00"1; 3. Schon (Alpine) 36'08"1; 4. Balocca (AR GTA) 36'31"2; 5. Bonfanti (AR GTA) 36'12"8; 6. Chiapparini (AR GTA) a 6 giri. Giro più veloce: Pozzo 1'34"7, media 133,441 kmh.

Classe 2000: 1. Paolo Monti (Alpine) 22'37"2; 2. «Cam» (Porsche 914) 22'37"6; 3. Frisori (Porsche 914) a 1 giro; 4. Maione (Porsche 914) a 1 giro. Giro più veloce: non comunicato.

Classe oltre 2000: 1. Mario Casoni (De Tomaso) 21'17"1, media 137,662; 2. Gagliardi (De Tomaso) 21'33"7; 3. Gottifredi (De Tomaso) 21'37"6; 4. Borri (Porsche) 21'53"3; 4. «Tambauto» (Porsche) 21'54"1; 6. «Alval» (De Tomaso) a 1 giro. Giro più veloce: Casoni 1'30"4, media 138,903 kmh.



Ecco Turizio arrivare al box dopo la fortunosa avventura; la sua espressione è eloquente

di colpi di scena abbastanza entusiasmanti. Prende la testa subito Nucci (Lavazza) già vincitore dell'ultima gara a Misano e pare possa condurre, dato anche l'abbandono immediato di Ciardi (Bacci): ma dopo soli 4 giri qualcosa non va nel suo motore (forse un'asta delle punterie piegata) e la prima posizione viene presa da «Giorda» (LuiCar). Ma anche «Giorda» non rimane per molto a guidare la scarsa compagine delle 500: è Piero Lavazza, pilota e preparatore della sua stessa macchina che lo supera, riuscendo a contenere il ritorno di Squarise (Angelino), mentre lo sfortunato «Gior-

Pagatelo bene!

MALAYSIA - GP di Selangor - Gara di velocità in circuito

1. Soony Rajah (March 73B).

2. LAWRENCE

Il locale Rajah ha vinto in 1.9'46"7, precedendo sul traguardo la Surtees di Graeme Lawrence. Agli inizi dell'anno Rajah correva nella Formula Atlantic, poi la mancanza di fondi lo costrinse a tornare a casa prima del previsto. Spera che vincendo gare redditizie in Malaysia gli sia possibile mettere insieme i quattrini necessari per tornare in Europa e fare la stagione di F.2 del 1974.

Per fortuna non c'era

LUSSEMBURGO - Corsa di Boursheid - Gara di velocità in salita

1. Pfuhl (Porsche) 1'42"41, nuovo record.

In assenza del campione nazionale Koob, che ormai sicuro del titolo 1973 non ha partecipato alla gara, si è imposto il tedesco Pfuhl, un fedele dell'«Interserie». Ha anche battuto il record detenuto appunto da Koob, in 1'44".

Vittoria senza duello

FRANCIA - Corsa di Urcy - Gara di velocità in salita

1. Maublanc (Chevron) 1'30"27, nuovo record.

Niente prevista battaglia fra Beltoise, Maublanc e Miesusset, dato che Maublanc non ha dato respiro a nessuno. Già nella prima salita di prova ha stabilito un nuovo record, migliorandolo poi in corsa. Quello precedente era detenuto da Larrousse in 1'31"82.

Dal «CHIANTI» alla NISSENA un'ABARTH - Osella e una CHEVRON GIANFRANCO e AMPHICAR tra i veteran

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SIENA - Visti i risultati di queste ultime edizioni, è evidente che la Coppa del Chianti è una delle gare più congeniali per il pilota della Brescia Corse, «Gianfranco». I numeri hanno l'elo...

Alle spalle di «Gianfranco» sono finiti due «veterani» dello sport automobilistico. Due ultra cinquantenni Laureati e Zaniratti. Laureati che già al momento delle punzonature ci aveva confidato la sua preoccupazione circa il rendimento del motore della sua Lola...

Gli immediati inseguitori dell'alfiere della Brescia Corse sono finiti nel classico fazzoletto. Infatti solo 9' hanno diviso Laureati da Boeris della Nord-Ovest vincitore della 1300 Sport e quinto assoluto su Chevron B21. Un po' tutti del 169 partiti sono stati protagonisti di una Coppa del Chianti da ricordare.

C'era in ballo la seconda semi-finale della Challenge Fisa per i Gr. 1 e 3, che avrà la sua finale a Misano il 14 ottobre, dopo le semifinali a Vallenga. Un successo che per una volta tanto, dato il suo valore di prestigio ed interesse agonistico, anteposiamo agli altri gruppi in programma avendo essi dato mordente alla manifestazione senese.

Nel Gr. 1 ha nettamente dominato il portacolori della San Michele, Pezzali e nella classe 2000 sovvertendo ogni pronostico che voleva vincitore il marchigiano «Il Liscio» ha fatto cose molto valide comportandosi da campione e indugiando al favorito circa 2" abbondanti di distacco. Nella 850 il primato stabilito nel 1970 ha resistito all'attacco di Cattaneo che pure è salito con un'ottima media al volante di una Fiat 850 F precedendo Vallania. Nella classe 1000 primo record della giornata abbattuto ad opera di Gonzali su A-112 Abarth già vittorioso nella prima semifinale di Cefalù e buona prestazione di Biagiotti.

Nella 1150 Betti ha disputato una corsa da manuale salendo come pochi con uno stile eccellente al volante della sua 128 Coupé e battendo Salvatori che pure è pilota di classe ed ha spiccato anch'egli un tempo inferiore al record precedente. Nella 1300 scontata vittoria del favorito Ricci della Giada Corse che ha migliorato di circa 6" il primato precedente. Disco rosso quindi per il domiziano «Alan». Lotta dura ed incerta nella 1600 dove Stefanelli e Campani divisi da soli cinque decimi di secondo hanno fatto corsa a sé demolendo il primato precedente.

Nel Gr. 3 Ripani ha bissato il successo di Cefalù distanziando di oltre 4" il suo diretto avversario Chianucci, mentre Conti con pieno merito ha dominato nella 1600 dove stabilendo il nuovo primato di classe si è aggiudicato nel contempo anche il miglior tempo del gruppo. Nella 2000 infine Guarducci su Opel GT ha vinto di larga misura davanti a Del Ben.

Nel Gr. 2 il miglior tempo come volevano le previsioni della vigilia ed i tempi in prova è stato ottenuto da Sacchini su Alfa Romeo GTAM realizzando il tempo migliore ha anche abbassato il primato precedente. Nella 500 Cangelli l'ha spuntata stabilendo il nuovo record su «Razzolino» mentre nella 600 il primato stabilito nel 1971 non è stato neppure sfiorato dal vincente Naldini. Nella 700 Nocchi ha spiccato un tempo primato confermando le previsioni delle prove. Contro il pilota della Senesi-Morandi nulla ha potuto il consociario Caroli distanziato di oltre 10".

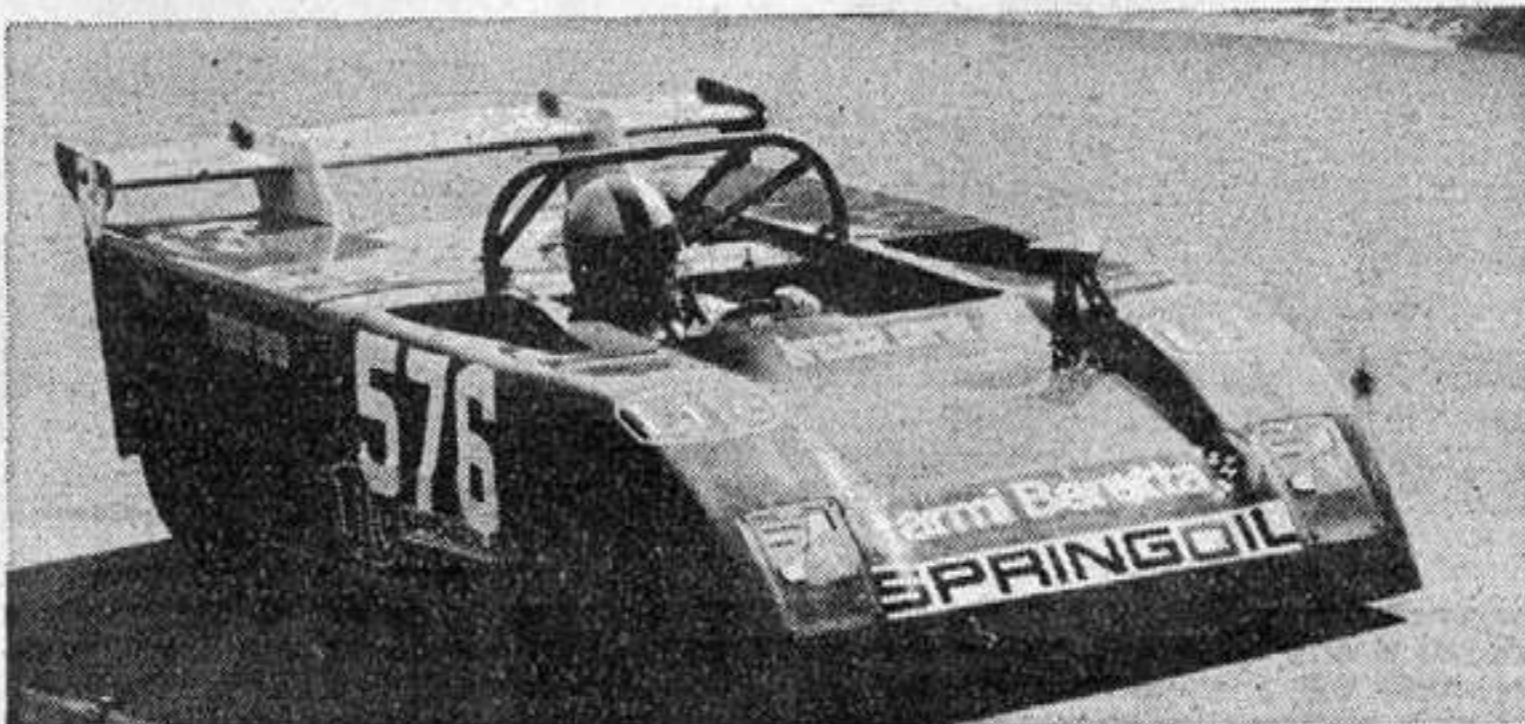
Nella 850 nuovo primato ad opera di un altro portacolori della Scuderia senese, Varese, mentre nella 1000 si è imposto il livornese Rocchi già pronosticato vincitore dopo le prove del sabato. Nella 1150 exploit di «Paperone» che è riuscito a far registrare un tempo inferiore al record della classe e ottima prestazione di Aquilini. Nella 1300 successo, come voleva il pronostico di Lucenti ma bella prova di Brogini finito a soli 1"4. Nella 1600 notevole il tempo di Ciardi che al volante di una Ford Mexico aveva ragione di Garbaccio che su Ford Escort TC aveva ottenuto il miglior tempo in prova.

Nel Gr. 4 come volevano le previsioni della vigilia Bersano aggiudicandosi a tempo di primato la classe 1300 ha anche ottenuto il miglior tempo del gruppo e nelle altre classi ha avuto i successi di De Stefano nella 1600 e di Tarpani nella 2000. Rimangono le Sport. I portacolori della Nord-Ovest Bernasconi e Boeris non hanno avuto rivali dominando con pieno merito nelle loro classi, mentre nella 1000 acceso duello tra Maggiorelli ed il nettuniano «Rahan» divisi tra loro da solo 1"5.

Le classifiche sono ufficiose in quanto al momento sono sotto verifica d'ufficio le vetture di: Cattaneo, Vallania e Palombo nella 850; Gonzi, Biagiotti e Ascolli nella 1000; Betti, Salvatori e Vasta

nella 1150; Ricci, «Alan», Giorato, «Cargo» nella 1300; Stefanelli, Campani e Gentile nella 1600; Pezzali, «Il Liscio» e Tamburini nella 2000 del gr. 1; Ripani, Chianucci, Saporiti e Caio nella 1300; Conti, Fioravanti, Descia nella 1600; Guarducci e Del Ben nella 2000 del gr. 3; Maggiorelli e Rahan nella 1000 Sport per reclamo di quest'ultimo sulla cilindrata, mentre sono stati tolti dalla classifica Verdiani e Scarizzi nella 700 gr. 2; Soria, Branducci e Gattoni nella 1000 Sport perché sottopeso e «Sandro» e Orlandini per non aver presentato le fiches al momento della verifica del peso.

Carlo Burlando



E' al Chianti che «Gianfranco» riesce a trovare lo spunto determinante. E' stato così anche quest'anno. Eccolo con l'Abarth-Osella

COPPA DEL CHIANTI - Gara nazionale di velocità in salita valida quale semifinale del Challenge FISA - Siena, 22 settembre 1973

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. Aldo Cattaneo (Fiat 850 S) in 5'21"08, media kmh 91,73; 2. Vallania (Fiat 850 S) 5'28"06; 3. Palombi (Fiat 850 S) 5'31"00; 4. Papanti (Fiat 850 S) 5'34"09; 5. Ghiglia (Fiat 850 S) 5'34"04; 6. «Demoloni» (Fiat 850 S) 5'34"09; Classe 1000: 1. Gianfranco Gonzali (Autobianchi Abarth) in 5'05"09, media kmh 98,497; 2. Biagiotti (Autobianchi Abarth) 5'15"05; 3. Ascoli (Fiat 127) 5'18"08; 4. Marino (Autobianchi A 112) 5'19"03; 5. Caci (Autobianchi A 112) 5'21"01; 6. Ricci (Fiat 850 Sport) 5'24"06; Classe 1150: 1. Franco Betti, in 4'55"09, media kmh 99,761; 2. Salvatori 5'00"08; 3. Vasta 5'03"04; 4. Nannini 5'03"09; 5. Grassetto 5'05"08; 6. Campagnola

Classe 1300: 1. Gianfranco Ricci (Renault R8) in 4'49"03, media kmh 102,032; 2. «Alan» (Simca Rally 2) 4'54"00; 3. Giorato (Simca Rally 2) 4'55"02; 4. «Cargo» (Simca Rally 2) 4'56"09; 5. Salvatori (Fiat 128 coupé) 4'57"06; 6. Santamato (Fiat 128 coupé) 4'58"04; Classe 1600: 1. Cesare Stefanelli (Alfa Romeo GTJ) in 4'49"02, media kmh 102,07; 2. Campani (Alfa Romeo GTJ) 4'49"07; 3. Gentile (Alfa Romeo GTJ) 4'50"09; 4. Pepini (Alfa Romeo GTJ) 4'59"04; 5. Mercadante (Alfa Romeo GTJ) 5'01"01; 6. «Rubio» (Alfa Romeo GTJ) 5'01"01; Classe 2000: 1. Arcadio Pezzali (Alfa Romeo GTV) in 4'39"05, media kmh 105,616; 2. «Il Liscio» (Alfa Romeo GTV) 4'42"01; 3. Tamburini (Alfa Romeo GTV) 4'43"07; 4. Varese (Alfa Romeo GTV) 4'48"06; 5. Aglietti (Alfa Romeo GTV) 4'50"06; 6. Galassetti (Alfa Romeo GTV)

GRUPPO 2 Classe 1000: 1. Rocchi (Fiat Abarth) in 5'00"09, media kmh 99,457; 2. Boggiani (Fiat Abarth) 5'18"00; 3. Benedetti (Autobianchi A 112) 5'22"09; 4. Moda (Fiat 127) 5'24"09; Classe 1150: 1. «Paperone» (Fiat 128) in 4'39"02, media kmh 105,722; 2. Aquilini (Fiat 128) 4'42"05; 3. Moscardini (Fiat 128) 4'59"00; 4. Cappellini (Fiat 128) 5'01"08; 5. Gonnelli (Fiat coupé) 5'01"08; 6. Valenti (Fiat 128) 5'03"09; Classe 1300: 1. Eliseo Lucenti (Simca R2) in 5'08"01, media kmh 98,432; 2. Biagiotti (Alfa Romeo GT) 5'07"05; 3. Battignani (Fiat 128 R) 5'10"03; 4. Grossi (Fiat 128 R) 5'13"09; 5. Baroni (Innocenti Cooper) 5'19"04; 6. Bianchi (Fiat 128 coupé) 6'02"02; Classe 1600: 1. Vittorio Ciardi (Ford Escort) in 4'32"07, media kmh 100,248; 2. Garbaccio (Ford Escort) 4'34"01; 3. «Sandro» (Alfa Romeo GTV) 5'03"00; 4. Orlandini (Alfa Romeo GTV) 5'17"07; Classe 2000: 1. Mauro Sacchini (Alfa GTAM) in 4'22"08, media kmh 112,323; GRUPPO 4

CLASSE 1300: 1. Aldo Bersano (Renault-Alpine) in 4'30"08, media kmh 109,002; 2. Guerisoli (Lancia Zagato) 4'38"07; Classe 1600: 1. Vincenzo De Stefano (Alfa Romeo GTA) in 4'35"08, media kmh 107,026; 2. Wigand (Lancia HF) 4'46"01; Classe 2000: 1. Giuseppe Tarpan (Porsche 911) in 5'03"00, media kmh 97,424; 2. Subelli (Fiat Abarth) 5'32"02; SPORT Classe 1000: 1. Giovanni Maggiorelli (Abarth) in 4'11"00, media kmh 117,659; 2. «Rahan» (AMS 1000) 4'12"08; 3. Stefanelli (AMS 1000) 4'10"07; 4. Soria (Abarth Osella) 4'19"06; 5. Gonfrotti (AMS) 4'26"06; 6. Ciuti (AMS) 4'42"06; Classe 1300: 1. Bernasconi (AMS) in 4'09"01, media kmh 118,506; 2. Solina (Abarth 1300) 4'38"04; 3. De Paoli (Abarth) 4'40"02; Classe 1600: 1. Giovanni Boeris (Chevron) in 4'06"07, media kmh 119,654; 2. Paganucci (De Tomaso) 4'26"06; 3. Giannotti (Abarth) 4'30"04; Classe 2000: 1. «Gianfranco» (Abarth Osella) in 3'54"07, media kmh 125,771; 2. Laureati (Lola Abarth) 3'51"01; 3. Zaniratti (Abarth Osella) 3'58"06; 4. Anastasio (AMS 2000) 4'02"09; Classe 1300: 1. Bruno Ripani (Lancia HF) in 4'51"03, media kmh 101,355; 2. Chianucci (Lancia HF) 4'55"06; 3. Saporiti (Lancia HF) 4'58"02; 4. Guerri (Lancia HF) 5'04"06; 5. De Vivo (Lancia HF) 5'05"00; 6. Cosolini (Lancia HF) 5'05"00; Classe 1600: 1. Annino Conti (Alpine) in 4'30"07, media kmh 109,043; 2. Pescina (Alpine) 4'43"07; 3. Righetti (Alpine) 4'48"08; 4. Baso (Alpine) 4'58"03; 5. «Archimede» (Alpine) 4'57"01; Classe 2000: 1. Gilberto Guarducci (Opel GT) in 5'02"08, media kmh 97,489; 2. Del Ben (Fiat 124 S) 5'04"02; 3. Bianchi (Porsche 2000) 5'20"01; GRUPPO 2

Classe 500: 1. Mario Cangelli (Fiat 500) in 5'20"04, media kmh 92,127; 2. «Razzolino» (Fiat Giannini) 5'22"04; 3. Masnadi (Fiat 500) 5'25"00; 4. Mensi (Fiat Giannini) 5'26"01; Classe 600: 1. Franco Naldini (Fiat Abarth) in 5'15"06, media kmh 93,529; 2. Orzioli (Fiat Abarth) 5'26"01; 3. Biagiotti (Fiat Abarth) 5'41"01; Classe 700: 1. Walter Nocci (Fiat Abarth) in 4'54"08, media kmh 100,130; 2. Caroli (Fiat Abarth) 5'05"05; Classe 850: 1. Vincenzo Varese (Fiat Abarth) in 4'49"08, media kmh 101,860;

2. Landi (Fiat Abarth) 5'14"04; 3. Melloni (Fiat Abarth) 5'15"27; 4. Ghini (Fiat 850) 5'33"00; 5. Braccini (Fiat Abarth) 5'40"03; 6. Lenzi (Fiat Abarth) GRUPPO 2

Classe 1000: 1. Rocchi (Fiat Abarth) in 5'00"09, media kmh 99,457; 2. Boggiani (Fiat Abarth) 5'18"00; 3. Benedetti (Autobianchi A 112) 5'22"09; 4. Moda (Fiat 127) 5'24"09; Classe 1150: 1. «Paperone» (Fiat 128) in 4'39"02, media kmh 105,722; 2. Aquilini (Fiat 128) 4'42"05; 3. Moscardini (Fiat 128) 4'59"00; 4. Cappellini (Fiat 128) 5'01"08; 5. Gonnelli (Fiat coupé) 5'01"08; 6. Valenti (Fiat 128) 5'03"09; Classe 1300: 1. Eliseo Lucenti (Simca R2) in 5'08"01, media kmh 98,432; 2. Biagiotti (Alfa Romeo GT) 5'07"05; 3. Battignani (Fiat 128 R) 5'10"03; 4. Grossi (Fiat 128 R) 5'13"09; 5. Baroni (Innocenti Cooper) 5'19"04; 6. Bianchi (Fiat 128 coupé) 6'02"02; Classe 1600: 1. Vittorio Ciardi (Ford Escort) in 4'32"07, media kmh 100,248; 2. Garbaccio (Ford Escort) 4'34"01; 3. «Sandro» (Alfa Romeo GTV) 5'03"00; 4. Orlandini (Alfa Romeo GTV) 5'17"07; Classe 2000: 1. Mauro Sacchini (Alfa GTAM) in 4'22"08, media kmh 112,323;

GRUPPO 2 Classe 1000: 1. Rocchi (Fiat Abarth) in 5'00"09, media kmh 99,457; 2. Boggiani (Fiat Abarth) 5'18"00; 3. Benedetti (Autobianchi A 112) 5'22"09; 4. Moda (Fiat 127) 5'24"09; Classe 1150: 1. «Paperone» (Fiat 128) in 4'39"02, media kmh 105,722; 2. Aquilini (Fiat 128) 4'42"05; 3. Moscardini (Fiat 128) 4'59"00; 4. Cappellini (Fiat 128) 5'01"08; 5. Gonnelli (Fiat coupé) 5'01"08; 6. Valenti (Fiat 128) 5'03"09; Classe 1300: 1. Eliseo Lucenti (Simca R2) in 5'08"01, media kmh 98,432; 2. Biagiotti (Alfa Romeo GT) 5'07"05; 3. Battignani (Fiat 128 R) 5'10"03; 4. Grossi (Fiat 128 R) 5'13"09; 5. Baroni (Innocenti Cooper) 5'19"04; 6. Bianchi (Fiat 128 coupé) 6'02"02; Classe 1600: 1. Vittorio Ciardi (Ford Escort) in 4'32"07, media kmh 100,248; 2. Garbaccio (Ford Escort) 4'34"01; 3. «Sandro» (Alfa Romeo GTV) 5'03"00; 4. Orlandini (Alfa Romeo GTV) 5'17"07; Classe 2000: 1. Mauro Sacchini (Alfa GTAM) in 4'22"08, media kmh 112,323;

GRUPPO 4 CLASSE 1300: 1. Aldo Bersano (Renault-Alpine) in 4'30"08, media kmh 109,002; 2. Guerisoli (Lancia Zagato) 4'38"07; Classe 1600: 1. Vincenzo De Stefano (Alfa Romeo GTA) in 4'35"08, media kmh 107,026; 2. Wigand (Lancia HF) 4'46"01; Classe 2000: 1. Giuseppe Tarpan (Porsche 911) in 5'03"00, media kmh 97,424; 2. Subelli (Fiat Abarth) 5'32"02; SPORT

Classe 1000: 1. Giovanni Maggiorelli (Abarth) in 4'11"00, media kmh 117,659; 2. «Rahan» (AMS 1000) 4'12"08; 3. Stefanelli (AMS 1000) 4'10"07; 4. Soria (Abarth Osella) 4'19"06; 5. Gonfrotti (AMS) 4'26"06; 6. Ciuti (AMS) 4'42"06; Classe 1300: 1. Bernasconi (AMS) in 4'09"01, media kmh 118,506; 2. Solina (Abarth 1300) 4'38"04; 3. De Paoli (Abarth) 4'40"02; Classe 1600: 1. Giovanni Boeris (Chevron) in 4'06"07, media kmh 119,654; 2. Paganucci (De Tomaso) 4'26"06; 3. Giannotti (Abarth) 4'30"04; Classe 2000: 1. «Gianfranco» (Abarth Osella) in 3'54"07, media kmh 125,771; 2. Laureati (Lola Abarth) 3'51"01; 3. Zaniratti (Abarth Osella) 3'58"06; 4. Anastasio (AMS 2000) 4'02"09; Classe 1300: 1. Bruno Ripani (Lancia HF) in 4'51"03, media kmh 101,355; 2. Chianucci (Lancia HF) 4'55"06; 3. Saporiti (Lancia HF) 4'58"02; 4. Guerri (Lancia HF) 5'04"06; 5. De Vivo (Lancia HF) 5'05"00; 6. Cosolini (Lancia HF) 5'05"00; Classe 1600: 1. Annino Conti (Alpine) in 4'30"07, media kmh 109,043; 2. Pescina (Alpine) 4'43"07; 3. Righetti (Alpine) 4'48"08; 4. Baso (Alpine) 4'58"03; 5. «Archimede» (Alpine) 4'57"01; Classe 2000: 1. Gilberto Guarducci (Opel GT) in 5'02"08, media kmh 97,489; 2. Del Ben (Fiat 124 S) 5'04"02; 3. Bianchi (Porsche 2000) 5'20"01; GRUPPO 2

Classe 500: 1. Mario Cangelli (Fiat 500) in 5'20"04, media kmh 92,127; 2. «Razzolino» (Fiat Giannini) 5'22"04; 3. Masnadi (Fiat 500) 5'25"00; 4. Mensi (Fiat Giannini) 5'26"01; Classe 600: 1. Franco Naldini (Fiat Abarth) in 5'15"06, media kmh 93,529; 2. Orzioli (Fiat Abarth) 5'26"01; 3. Biagiotti (Fiat Abarth) 5'41"01; Classe 700: 1. Walter Nocci (Fiat Abarth) in 4'54"08, media kmh 100,130; 2. Caroli (Fiat Abarth) 5'05"05; Classe 850: 1. Vincenzo Varese (Fiat Abarth) in 4'49"08, media kmh 101,860;

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CALTANISSETTA - Nuovo successo per «Amphicar». Questa volta nel carriera del portacolori della Pegaso è caduta la ventesima edizione della coppa Nissena, la classica cronoscata siciliana valida quest'anno per il Campionato italiano della montagna (Gruppi 2, 4 e 5), per il Trofeo nazionale della montagna (prima, seconda, terza e quarta divisione del Gruppo), per il Campionato FISA della montagna (Turismo, GT e Sport) oltre che per i campionati siciliani e sociale dell'AC Caltanissetta.

Il «tondeggiante» pilota palermitano, che già aveva vinto nel '70 la corsa di Capodarso, non è riuscito lungo i 10,200 km del percorso, ad abbassare il record stabilito lo scorso anno da Nino Vaccarella con l'Abarth Osella 2000 (4'42"4 a 129,798 kmh). Il vincitore di questa edizione si è arrampicato in cima infatti in 4'52"9 a 125,367 kmh di media.

La «prodezza» di «Amphicar» ha finito con lo scavalcare il bravo Mimmo Scola, che già in prova, col March-BMW della Scuderia Vesuvio, aveva firmato la migliore prestazione del sabato con un 5'05"5. Poi però in gara il «cosentino volante» riusciva a migliorare in misura inferiore ad «Amphicar» e, facendo fermare i cronometri su 4'55"2 doveva contentarsi della seconda posizione.

Buon terzo «Manuelo», qui alla guida di una Chevron B 23 «a nolo» con un motore non troppo fresco.

Salvatore (Totò) Barraco con una guizzante AMS 1300 ha finito col portare a casa un formidabile quarto posto, precedendo tutte le 1600 di Gruppo cinque presenti, con una condotta di guida particolarmente incisiva e redditizia che lo conferma pilota di levatura superiore. Subito alle sue spalle ancora una Sport 1300, la CR-CDS 1300 di Totò Calascibetta, la «barchetta» costruita a Palermo grazie all'entusiasmo di Clementino Ravetto e Sarò Battaglia.

Un catanese verace, Bonaccorsi, ha portato l'ingombrante Opel Commodore di Conrero a un rispettabilissimo sesto posto assoluto, davanti al 1600 AMS del trapanese «Paul Chris» e al Lola T 292 1800 con cui per la prima volta prendeva confidenza Mario Savona, fresco fresco di prima categoria.

Di notevole valore la prestazione di Erasmo Bologna, come sempre particolarmente brillante con la Fulvia Zagato preparata da Facetti.

Reclami a go-go come al solito, e superlavoro quindi per i commissari tecnici, Assennati in prima linea. Al tirar delle somme sono stati tolti di classifica il secondo e il quarto delle 1000 Gruppo uno (Di Benedetto, getti maggiorati sull'A 112 e Serio, collettori di aspirazione non conformi pure sulla 112); è stato eliminato il primo delle 1600 Gruppo tre (Bracco, numerose irregolarità sull'HF 1,6) costoché il giovane catanese «Black Shiver» diventa vincitore di classe; è «saltato» il primo delle 600 Gruppo due, «Cioppi» perché sottopeso, a tutto vantaggio del secondo, Casciaro.

Più movimentata la storia delle 1600 Gruppo cinque. Il quarto, Patti, data per buona la prestazione del secondo di classe «Paul Chris» con l'AMS, ha creduto che il primo, Domenico Castiglia con una Abarth, e il terzo, Oieni con una Lola, non fossero molto lontani dai due litri originari e ha fatto un doppio reclamo.

Sia Castiglia che Oieni hanno preferito non sottoporsi a verifica ed essere tolti di classifica portando avanti le «voci» secondo cui i loro motori erano dei due litri (o giù di lì).

Giulio Mangano

20. COPPA NISSENA - Gara nazionale di velocità in salita - Caltanissetta LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. Giuseppe Scribani (Innocenti Mini Minor) 7'24"11, media 82,684 kmh; 2. Gatto (Fiat 850) 7'26"19; 3. Mascali (Fiat 850) 7'41"33; Classe 1000: 1. Sandro (Autobianchi A 112) 6'35" a 92,962 kmh; 2. Guarino (Fiat 127) 6'39"59; 3. Giannusso (A 112) 6'47"22; 4. Leo (Fiat 127) 6'56"44; 5. Terrana (Fiat 850) 6'57"55; 6. Casella (A 112) 7'05"33; Classe 1150: 1. Pietro Mertoli (Fiat 128) 6'21" a 96,377 kmh; 2. Barbagallo (Fiat 128) 6'26"6; 3. Luca (Fiat 128) 6'35"5; 4. Perna (Fiat 128) 7'32"2; Classe 1300: 1. Virzi (Simca 1000 rally 2) 6'14"3 a 98,103 kmh; 2. André (Fiat 128 coupé) 6'16"1; 3. Li Vigni (Fiat 128) 6'16"9; 4. Bonaccorsi (Fiat 128) 6'19"7; 5. «Chivas» (Simca 1000

rally 2) 6'20"5; 6. Cardella (Fiat 128) Classe 1600: 1. Ardizzone (Alfa Romeo GTV) 6'41"5, media 91,457 kmh; 2. Pileri (Alfa Romeo GTV) 6'41"7; 3. Mollica (Alfa Romeo GTV) 6'47"7; 4. Guarnera (Alfa Romeo GTV) 6'51"3

Classe 2000: 1. Giuseppe Di Giuseppe 6'10", media 99,243 kmh; 2. Strano 6'16"8; 3. La Rosa 6'32"8 tutti su Alfa Romeo 2000 GTV.

GRUPPO 3 Classe 1300: 1. Ferraro 6'18", media 96,937 kmh; 2. Zaccaria 6'22", 3. Giarratano 6'22"9; 4. Gulisano 6'30"; 5. Giglio 6'32"4; 6. Verso 6'43"7; Classe 1600: 1. «Black Shiver» (Alpine Renault) 6'00"5, media 101,072 kmh; 2. Ceraoloh (Alpine Renault) 6'04"3; 3. Continella (Alpine Renault) 6'20"1;

Classe 2000: 1. «Ennes» (Fiat 124 coupé 1800) 6'38"9, media 92,261 kmh.

GRUPPO 2 Classe 500: 1. Lagana 6'36", media 92,540 kmh; 2. Petralia 6'41"63; 3. Fatebene 6'48"6; 4. Scandurra 6'49"4; 5. «Enrico VIII» 6'50"6; 6. Parisi 6'54"6.

Classe 600: 1. Casciaro 6'31"3, media 93,841 kmh; 2. D'Amico 6'31"4; 3. Adamo 6'35"5; 4. Cognata 6'48"3; 5. Costa 6'52"9; 6. Alduina 6'50"2;

Classe 1000: 1. Saia 6'17"3, media 98,365 kmh; 2. «Heart Mad» 6'21"4; 3. Marrone 6'23"3; 4. D'Urso 6'42"7;

GRUPPO 1 Classe 850: 1. Gerbino 5'58"7, media 102,369 kmh; 2. Contini 6'18"6; 3. Scribani 6'40"2; 4. Licata 6'44"9; 5. Rito 6'53"63 (tutti su Fiat Abarth 850 TC).

Classe 1000: 1. Cangemi (Fiat Abarth 1000) 6'02"4, media 101,324 kmh; 2. Buscemi (Innocenti Mini Cooper)

Classe 1150: 1. Gino Caci (Fiat 128 coupé) 5'51"8, media 104,347 kmh; 2. De Luca (Fiat 128) 5'56"4; 3. Russo (Fiat 128) 6'10"3; 4. «Pepito»

Classe 1300: 1. Mario Litrico (Alfa Romeo GTA Junior) 5'41"7, media 107,462 kmh; 2. Biagiotti (Alfa Romeo GTA Junior) 5'58"1; 3. Cavallaro (Alfa Romeo GTA Junior) 5'58"2; 4. Cacciatore (Renault Gordini) 6'10"; 5. Strano (Alfa Romeo GTA Junior) 6'19"5; 6. Sabato (Fiat 128) 6'25"1;

Classe 1600: 1. Mantla (Alfa Romeo GTV) 5'49"6, media 103,034 kmh; 2. Trapani (Alfa Romeo GTV) 6'00"7; 3. Stivala (Alfa Romeo GTV) 6'03"7; 4. Semilia (Alfa Romeo GTV) 6'07"7; 5. Caruso (Alfa Romeo GTV) 6'15"1; 6. Punzo (BMW 1600) 6'19"3;

Classe 2000: 1. Pasquale Di Monaco (BMW 2002) 5'54"9, media 103,465 kmh; 2. Poloni (Alfa Romeo 2000 GTV)

Classe 3000: 1. Bonaccorsi (Opel Commodore) 5'20"2, media 111,882 kmh.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. «Athos» (Fiat Abarth 1000) 6'20"59, media 96,504 kmh; 2. Valenza (Fiat Abarth OTS) 6'38"1; 3. «Horkan» (Fiat 850) 7'59"9; 4. Alessi

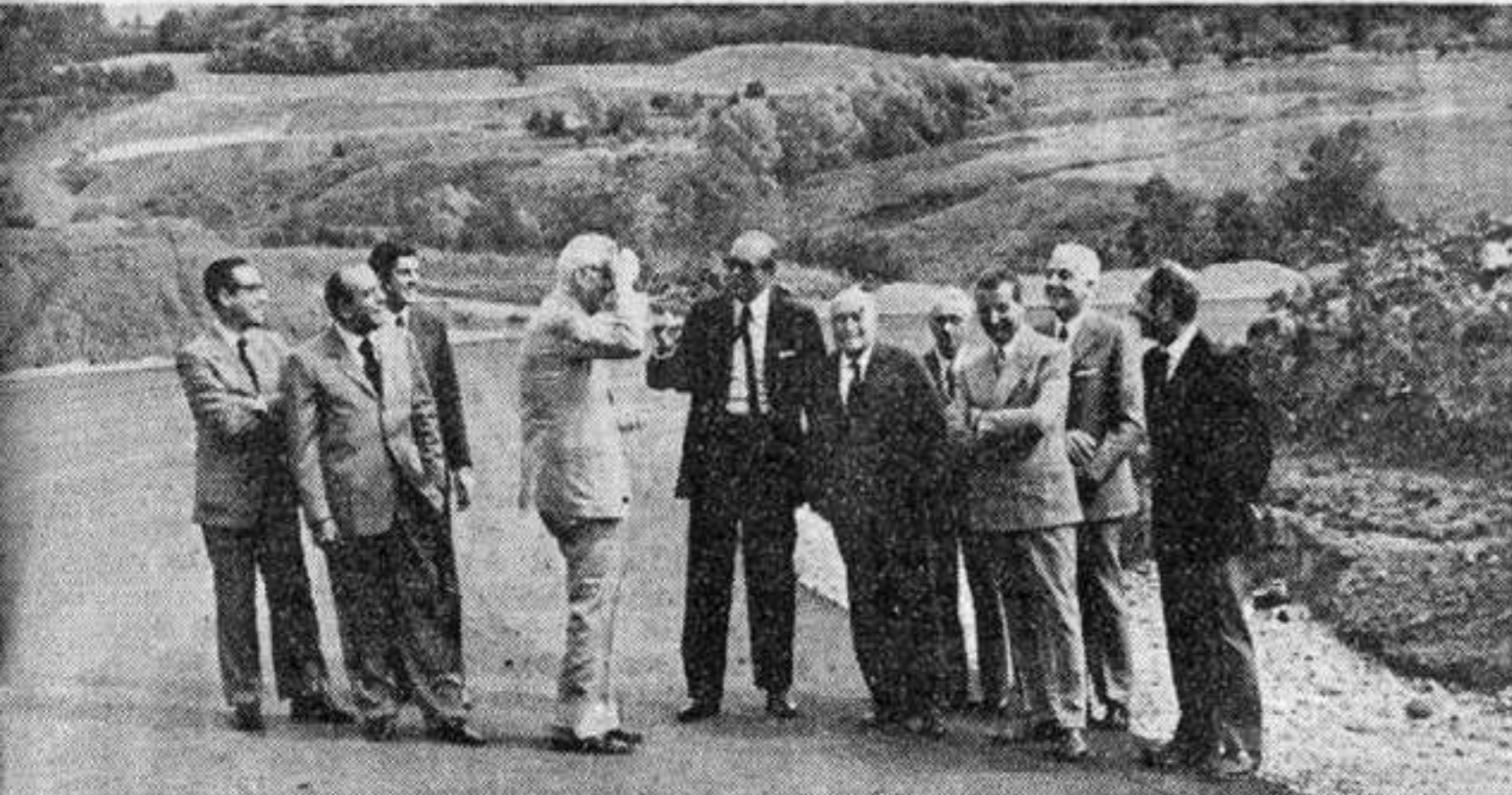
Classe 1300: 1. Erasmo Bologna (Lancia Fulvia Zagato) 5'33"4, media 110,137 kmh; 2. Consolo (Alpine Renault) 5'56"8; 3. «Benny» (Lancia Fulvia HF) 5'59"6; 4. Tagliavia (Lancia Fulvia) 6'43"5; 5. Cundari (Lancia Fulvia) 5'56"3.

Classe 1600: 1. Paolo De Luca (Alfa Romeo GTA) 5'32"6, media 110,602 kmh; 2. Ballestrieri (Fulvia HF 1,6) 6'05"8; 3. D'Angelo (Alfa Romeo GTA) 6'08"2; 4. Celestino (Alfa Romeo GTA) 6'43"5; media 107,055 kmh; 2. Betto (Fiat 124 Sport Spider) 5'56"4; 3. Panto Classe oltre 2000: 1. Giuseppe De Gregorio (De Tomaso Pantera) 5'49"9, media 104,944 kmh.

GRUPPO 5 Classe 1000: 1. «Popsy Pop» (AMS 1000) 5'38"3, media 108,542 kmh; 2. Patané (Abarth 1000 Barchetta) 5'41"5; 3. Centonzi (AMS 1000) 5'54"4; 4. La Mazza (OMY 1000) 6'16"4; 5. Lombardo (Passamonte 1000) 6'23"4.

Classe 1300: 1. Salvatore Barraco (AMS Abarth

«Prima visione» in TOSCANA per il Presidente dell'ACI



Il presidente dell'ACI, Carpi de' Resmini, attorniato da Borracci, Pampaloni e gli altri dirigenti, durante la sua visita al Mugello

Lo «scozzese» LA MALFA blocca il Mugello

SCARPERIA - Per i problemi della viabilità relativa agli accessi all'autodromo internazionale del Mugello l'AC Italia interverrà presso le autorità centrali in modo da sbloccare la situazione e in particolare portare avanti il progetto di variante della Statale del Giogo, progetto già elaborato da parte dell'ANAS. In questi termini si è espresso sabato scorso il presidente dell'AC Italia, avvocato Carpi De' Resmini durante una visita al costruendo impianto; insieme a lui erano il presidente della CSAI, ingegnere Rogano, il presidente dell'AC Firenze ingegnere Borracci, il direttore dottor Pampaloni insieme al dottor Lenzuzza e altri funzionari, il presidente dell'AC Modena ingegnere Orlandi, tecnici dell'impresa Genghini che sta portando avanti i lavori nel rispetto dei tempi previsti.

Il presidente Carpi De' Resmini ha assicurato che il problema delle strade del Mugello sarà seguito con particolare interesse dall'AC Italia, che ha già fattivamente collaborato alle fasi precedenti, e che questo problema sarà ricordato al ministro dei Lavori Pubblici Lauricella anche in occasione della conferenza di Stresa, che si apre giovedì prossimo.

«Un impianto di tale bellezza e di tali caratteristiche rappresenta un valido volano economico per tutta la regione e pertanto è indispensabile risolvere il problema della viabilità, al quale sono interessate però anche la Provincia di Firenze e la Regione toscana», ha affermato il presidente Carpi «anche se i tagli inferti dal ministro La Malfa in materia di finanziamenti per la viabilità ordinaria complicano le cose».

Inutile riferire i commenti entusiasti dei presenti al sopralluogo, dato che non potevano essere diversi. In effetti il colpo d'occhio è già eccezionale: dal nostro ultimo servizio i lavori sono proceduti veloci e oramai la stesura degli asfaldi (del tipo Shell di Vallelunga) è attuata per oltre quattro chilometri; risolti anche i problemi della sorgente, entro ottobre tutto l'anello

di 5.300 metri sarà completato. Sono già ultimate intanto le fondazioni della palazzina direzionale, mentre si studiano le possibilità di innalzare fin dalla primavera prossima una tribuna davanti alla zona del traguardo e del box.

Carpi De' Resmini e Rogano hanno effettuato un giro dell'impianto complimentandosi per le caratteristiche uniche del tracciato e rilevando la spettacolarità di questo «stadio dei motori». Intanto i lavori procedono e si effettuano alcune variazioni e studi in base ad esperienze di piloti in modo da migliorare il tracciato il più possibile.

Inoltre si stanno definendo le date del calendario: l'apertura ufficiale è prevista per il 9 giugno con una prova valida per il campionato europeo Sport 2000 ed il 16 dello stesso mese, prova europea della Formula 5000 e il 14 luglio, campionato europeo di Formula 2. E' inoltre quasi sicura l'effettuazione dei campionati mondiali di ciclismo del 1974 a conferma delle possibilità di questo impianto. Prima della apertura si farà una gara come prova generale.

Proprio mentre si sta completando l'asfaltatura, i dirigenti dell'AC Firenze rivolgono un avviso agli appassionati: non intrudersi in alcun modo sulla pista in quanto, dopo recenti esempi, i colpevoli saranno denunciati all'autorità giudiziaria essendo proprietà privata. Questo soprattutto per impedire il verificarsi di incidenti che danneggerebbero gravemente tutto l'apparato organizzativo, specie ad opera di quella stampa che scopre l'automobilismo solo quando vi è un incidente. Pochi mesi di pazienza e tutti si potrà andare sul Mugello, grazie anche all'impegno si spera delle forze interessate nel realizzare le strade di accesso.

Marco Grandini

● MARKKU ALEN, l'uomo che Mikola e Makinen indicano come il loro successore sulla vetta del mondo dei rally, piloterà una Escort RS 1600 ufficiale nel Rally del RAC.

Concluso a favore del pilota più regolare il campionato AGIP con le miniposto a MONZA

CAVALLINI «cadetto» '73

MONZA - Aldo Cavallini è il «cadetto» 1973. Tale infatti è stato il responso dell'ultima e decisiva prova del «Trofeo Cadetti Agip» che sabato sera si è disputata all'Autodromo di Monza in una cornice appassionante ed entusiastica di spettatori. L'alfiere della Scuderia che porta il nome del campionario Giovannino Salvati ce l'ha fatta dunque a resistere fino in fondo e a terminare in bellezza un campionato che ha avuto diversi piloti brillanti protagonisti, dalla prima alla decima prova, di prestazioni ad altissimo livello.

Non è stato facile per il conduttore della Lab succedere nell'albo d'oro al vincitore della passata stagione, il veronese Orazio Raggiolo. E' stato questo, infatti, il campionato dell'incertezza e dell'ubriacante alternarsi di posizioni perché ora Cavallini, ora Rosel, ora Vargiu, ora Ottini, ora Gianoli, ora Bartoli a turno si ritrovavano nella serata migliore concedendo ben poco agli avversari. Il fatto stesso che si sia dovuto attendere l'ultima prova per conoscere il nome del vincitore assoluto lascia intuire la lotta senza esclusioni di colpi che questo magnifico sestetto di piloti ha ingaggiato ognuno per far trionfare le proprie ragioni. E la lotta è stata apertissima, magari anche un tantino sleale ricorrendo talvolta qualcuno a modifiche non regolari alla propria vettura, però alla fine possiamo dire che la risposta del Campionato è stata giusta.

L'ultima prova si preannunciava come la più avvincente in quanto Cavallini, Rosel e Ottini erano ancora tutti e tre in grado di far proprio il successo assoluto. Le tre batterie non rappresentavano altro che la prova generale in vista della scintillante finale, la manche cioè alla quale era legata la risposta del campionato.

Così Frigerio su Frimar vinceva la prima davanti a Ottini, Gianoli e Cavallini; Rosel faceva sua la seconda davanti a Bartoli, Rosso e Ghinzani; infine Sario si imponeva nella terza davanti a Maestri, Rossino e a un fantastico Mercatelli. Vetture schierate dunque per la finale. Tra gli spettatori d'eccezione, il dott. Aldo Pettiti, direttore per la pubblicità dei servizi sportivi dell'Agip, il dott. Bruno Jotti, direttore pubblicità e pubbliche relazioni della Leyland Innocenti, il dott. Fabiano Antolini, direttore dell'Automobile Club di Milano.

Il direttore di corsa non ha nemmeno finito di abbassare la bandiera per segnalare il via che già si ha il grosso colpo di scena della serata. Bruno Ottini infatti schierato in prima fila sta facendo andare su di giri il motore della sua Melesi. Ad un certo punto si sente un rumore irregolare: è saltata una valvola. Per il povero ottini, che dimostra un self control eccezionale, non resta altro che farsi da parte ed assistere sconsolato alla battaglia che ingaggeranno Aldo Cavallini e Marcello Rosel. Venti giri tirati in maniera convulsa. Cavallini, Rosel, Bartoli, Frigerio e Gianoli pare che

si stiano disputando il campionato del mondo di Formula Uno. Sul traguardo Aldo Cavallini riuscirà per un pelo a precedere Marcello Rosel che fa suoi gli inutili punti della piazza d'onore.

Roberto Andreis

Lo ha convinto la moglie...

● ALDO CAVALLINI è nato a Desio il 25 giugno 1946. Abita a Varedo con la moglie Tina in via Cesare Battisti. Ha debuttato tre anni fa nella Formula Monza con la macchina di Alberto Colombo. L'anno dopo, sempre in Formula Monza, con la macchina che era stata di Bosio, questa stagione ancora con la stessa Lab ha ottenuto la magnifica vittoria nel trofeo Cadetti. Ecco la sua dichiarazione al termine della sua gloriosa serata:

«Ringrazio soprattutto gli amici che mi sono stati sempre vicini, il meccanico Ubaldo Ortelli di Como cui devo la magnifica tenuta della mia Lab e gli amici Alloni e Belgiani di Como che mi hanno messo a disposizione un motore (32 cavalli) che non mi ha mai tradito.»

Gli chiediamo il suo programma per la prossima stagione: «Se avrò qualcuno che mi aiuta vedrò di passare a qualche formula superiore, altrimenti deciderò al momento opportuno.»

Ecco la dichiarazione della signora Tina Cavallini: «Se Aldo ha vinto il campionato, lo deve essenzialmente a me. Alla fine della passata stagione lui voleva abbandonare, sono stata io a convincerlo e quindi a metterlo in condizione di gioire oggi per questo magnifico successo.»

TROFEO CADETTI AGIP - Gara di velocità in circuito - Monza, 22 settembre 1974.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Adolfo Frigerio (Frimar) in 15'10"2, media kmh 114,146; 2. Ottini (Melesi) 15'12"4; 3. Gianoli (RGB) 15'12"6; 4. Cavallini (Lab) 15'13"8; 5. Borrello (AG Bertinazzi) 15'42"2; 6. Brioschi (Repetto) 15'42"3; 7. Ozzello (Thiele) 16'04"5; 8. Masini (CRM) a 1 giro; 9. Vismara (CRM) a 3 giri; 10. Carini (Santandrea) a 3 giri; 11. Luglio (Melesi) a 4 giri; 12. Miragliotta (Melesi) a 4 giri; 13. Passera (Repetto) a 5 giri; 14. Guerra (CRM) a 6 giri; 15. Filippini (Melesi) a 9 giri; 16. Nebuloni (Dywa) a 9 giri; 17. Ballarino (Geo) a 11 giri.

2. batteria: 1. Marcello Rosel (Daco) in 15'17"2, media di kmh 113,275; 2. Bartoli (Melesi) 15'17"8; 3. Rosso (Repetto)

15'30"3; 4. Ghinzani (Lab) 15'30"8; 5. Facchinetti (Lucky-CRM) 15'31"1; 6. Panzeri (Lab) 15'41"1; 7. Boschini (CRM) 15'43"3; 8. Minellono (Lab) 15'45"3; 9. Verrelli (Repetto) 15'48"3; 10. Mariani (Dywa) 16'06"2; 11. Colombo (Daco) a 1 giro; 12. Beretta (Tonetti) a 1 giro; 13. Martineghi (CRM) a 1 giro; 14. Daverio (Daco) a 5 giri; 15. Lugli (Repetto) a 7 giri; 16. Piccaluga (Sace '72) a 7 giri; 17. Fortunato (Vargiu) a 8 giri; 18. Sofia (Sofia) a 8 giri; 19. Quartera (Lab-Santandrea) a 8 giri; 20. Traversa (Santandrea) a 8 giri; 21. Chiorazzo (Toti) a 10 giri.

3. batteria: 1. Aldo Sario (Vigezzi) in 15'35"1, media kmh 111,106; 2. Maestri (Lab) 15'37"6; 3. Rossino (Repetto) 15'38"2; 4. Mercatelli (Mig-Mercatelli) 15'38"3; 5. Gariboldi (Repetto) 15'38"3; 6. Grasselli (Repetto) 15'39"3; 7. Sommaruga (Saav) 16'07"8; 8. Ceria (Repetto) 16'08"2; 9. Merenda (Bonetti) 16'17"8; 10. Pozoli (Repetto) 16'37"6; 11. Bissoli (Melesi-Bissoli) 16'38"8; 12. Crivelli Visconti (Santandrea) 16'39"3; 13. Cavallini (Repetto) 16'44"5; 14. Cairoli (Repetto) a 3 giri; 15. Macchi (Repetto) a 3 giri; 16. Pellizzaro (CRM) a 3 giri; 17. Capra (Repetto) a 8 giri; 18. Miolli (CRM) a 9 giri; 19. Bianchi (Thiele) a 10 giri; 20. Cappellotto (Repetto) a 10 giri; 21. Martignoni (Albertinazzi) a 11 giri.

FINALE

1. Aldo Cavallini (Lab) in 25'11"2, media kmh 114,075; 2. Rosel (Daco) 25'11"1 e 3; 3. Gianoli (RGB) 25'11"7; 4. Bartoli (Melesi) 25'11"8; 5. Frigerio (Frimar) 25'11"9; 6. Sario (Vigezzi) 25'19"1; 7. Rosso (Repetto) 25'35"2; 8. Gariboldi (Repetto) 25'35"7; 9. Boschini (CRM) 25'36"8; 10. Verrelli (Repetto) 25'36"8; 11. Rossino (Repetto) 25'36"7; 12. Mercatelli (Mig-Mercatelli) 25'38"1; 13. Minellono (Lab) 25'55"2; 14. Facchinetti (Lucky-CRM) 25'55"3; 15. Maestri (Lab) 26'03"8; 16. Panzeri (Lab) a 1 giro; 17. Brioschi (Repetto) a 1 giro; 18. Grasselli (Repetto) a 4 giri; 19. Ghinzani (Lab) a 15 giri; 20. Borrello (Albertinazzi) a 16 giri. Non partito: Ottini (Melesi).

CLASSIFICA FINALE TROFEO CADETTI AGIP 1973

1. Aldo Cavallini punti 46; 2. Rosel 38; 3. Ottini 29; 4. Gianoli 23; 5. Bartoli 20; 6. Vargiu 19; 7. Panzeri 14; 8. Mercatelli 12; 9. Macchi 9; 10. Frigerio 8; 11. Ghinzani 6; 12. Rossino 5; 13. Ravaglia e Filippini 4; 15. Pozzoli e Cappellotto 3; 17. Capra e Carini 2; 19. Maestri, Sario e Verrelli 1.

CLASSIFICA FINALE COPPA COSTRUTTORI F. MONZA

1. Lab punti 52; 2. Daco e Melesi 38; 4. RGB 23; 5. Repetto 20; 6. Vargiu 19; 7. Mercatelli 12; 8. Frimar 8; 9. Santandrea 2; 10. Vigezzi 1.

CLASSIFICA FINALE «COPPA SCUDERIE» DI F. MONZA

1. Meneghina punti 49; 2. Salvati 45; 3. Varezze Corse 32; 4. Allegrini 20; 5. Sporturismo 19; 6. Concordia 12; 7. Spring Club 8; 8. Alexandria 6; 9. Bracco-4; 10. Moroni e Rododendri 1.

kléber vince

3. Trofeo Valle d'Aosta
23 settembre 1973

1. assoluto e 1. del Gr. 4
Pietro POLESE su Alpine Renault 1600 (Scuderia Plave Jolly Club)

KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE

Conclusa la MITROPA (per RACK) in BAVIERA vince HAINBACH

VERINI sbaglia Bacchelli spicca

MONACO DI BAVIERA - Sabato 22, nei dintorni di Monaco, si è disputata l'ultima prova valevole per la Mitropa Cup 1973, prova valida anche per il campionato italiano. La gara si è svolta sul percorso di 600 km con partenza e arrivo nella città di Monaco, cinque le prove di velocità libera e dieci le prove a tempo imposto. Il tempo si è mantenuto bello, salvo un breve tratto verso la metà della manifestazione, in cui la pioggia ha fatto la sua apparizione.

Verini e Bacchelli, con i colori della squadra rally CSAL 1973, sono stati i protagonisti della gara. Verini non ha però purtroppo potuto sfruttare la seconda bottiglia di spumante causa un banalissimo errore ad un controllo orario in cui si è fatto addebitare un ritardo di un minuto e di conseguenza 60 minuti di penalità, che lo hanno relegato al quarto posto. Senza questo errore nessun dubbio si sarebbe avuto sul nome del vincitore.

Purtroppo questo errore è costato a Verini la vittoria nella gara e la vittoria nella Mitropa Cup '73. Verini ha dimostrato di essersi adattato perfettamente alla vettura affidatagli dalla Fiat, vettura che è divenuta veramente competitiva in questo tipo di manifestazioni. Non teme il confronto con le più potenti BMW, Porsche, Opel. Verini inoltre sta diventando, di gara in gara, sempre più sicuro e la Fiat ha in questa pilota un valido rappresentante anche per gli anni futuri e bene farebbe a mantenerlo fra le sue file.

La vera rivelazione della gara è stato Bacchelli, che ha dimostrato una calma e sicurezza degne di un veterano; certamente sentiremo sempre più parlare di lui. Ha staccato in tutte le prove tempi di rilievo e ha finito la manifestazione con un grado di freschezza che dimostrano la calma e la sicurezza che un pilota deve avere: bravo Bacchelli! Sul rendimento normale Amroggetti, che una malaugurata uscita di strada con relativo bagno nel lago con la gentile signorina Anna Cambiaggi (per cui adesso in Germania viene chiamato « Ambroggetti am See ») ha tolto di gara quando man-

cavano due prove alla fine ed era settimo in classifica generale e secondo del gruppo 3, davanti ad una muta di potentissimi Porsche.

Di Tacchini, purtroppo non possiamo dir niente in quanto un ennesimo ritiro a causa di un guasto meccanico, lo ha fermato alla seconda prova speciale. Veramente sfortunato quest'anno Vanni, che si è visto costretto al ritiro in tutte le gare cui ha partecipato. Bray ha dominato largamente con la sua Opel nel gruppo 1, fino a quando una sfortunata uscita di strada non lo ha tolto di gara. La vittoria è andata all'equipaggio Hainbach-Biebinger con la BMW 2002 del gr. 2.

Rack-Koehler si sono così assicurati questa edizione della Mitropa Cup nonostante una prestazione, questa in Bavaria, tutt'altro che esaltante ma che li ripaga della delusione del S. Martino di Castrozza.

Triste sarebbe parlare dell'organizzazione della manifestazione, che non dovrebbe avere neppure la patente di gara regionale. La CSI non dovrebbe dare validità internazionale a gare del genere, ma sappiamo purtroppo come stanno le cose e sarebbe bene che la CSAI inoltrasse un esposto agli organi internazionali su certi sistemi di organizzazione.

Abbiamo visto lungo il percorso delle gare il presidente della sottocommissione rally avv. Aleffi: fa davvero piacere notare che il massimo esponente del settore vive da vicino le manifestazioni che egli deve governare.

d. s.

RALLY DI BAVARIA - Ultima prova della Mitropa Cup - Monaco, 22 settembre 1973

LA CLASSIFICA

1. Hainbach-Biebinger (BMW 2002) 44' 31"; 2. Knorr-Pitz (Porsche Carrera) 44'32"; 3. Bacchelli-Rossetti (Fiat 124 Abarth spider) 44'36"; 4. Verini-Torriani (Fiat 124 Abarth spider) 44'48"; 5. Janger-Stroppe (Volkswagen 1303) 45'09"; 6. Peterson-Gunther (Opel Ascona) 45'11"; 7. Rack-Koehler (Porsche Carrera) 45'46".

POLESE fa una sorpresa alla HF di Pelganta in Val d'Aosta

Resiste l'ALPINE

AOSTA - Alle verifiche della vigilia erano in molti a scommettere su quante prove sarebbe riuscita a portare a termine l'Alpine di Polese in questa terza edizione del Trofeo Valle d'Aosta. Per la verità, il fondo delle prove, tutto su sterrato durissimo, sembrava scelto apposta per esaltare le possibilità delle Fulvia dei vari Pelganta, Biasuzzi, Sansone, Boretto e altri, di dominare la vettura francese. Fin dalla prima prova, invece, il bravissimo pilota veneto, una volta tanto non vittima della sfortuna che lo aveva perseguitato in diverse gare della stagione, ha seriamente ipotizzato il successo con un tempo ottimo davanti a Pelganta e a un Canè in forma smagliante. Poi la corsa è andata risolvendosi tutta in un suo brillante monologo con Pelganta che riusciva a eguagliare il suo miglior tempo solo nella quinta prova, per poi finire secondo a oltre un minuto e mezzo, pur con la vettura in disordine nel finale e con Canè che tornava così a rimettere in discussione il primato del gruppo 3 che sembrava da qualche settimana ormai quasi sicuro appannaggio di Boretto, oggi quarto. Ancora una volta regolare e costante Biasuzzi; ottimo Celesia, migliore degli scatenati entusiasti piloti locali. Eccellente, come sempre, Leo Pittoni con la sua 124 S.T. gruppo 1 che solo la rottura dell'autobloccante, nel corso dell'ultima prova, ha privato di una posizione di classifica migliore.

Il percorso ci è parso buono, decisamente duro e selettivo, per la verità forse anche un po' troppo nelle prove quarta e ottava, e finalmente nessuno si è lamentato per « strane » fature. Perfettamente azzeccati quest'anno sono risultati anche i tempi di trasferimento, tirati quel tanto che bastava senza peraltro determinare situazioni di pericolo. Gli organizzatori sono stati all'altezza della situazione, bene assecondati una volta tanto dalle forze dell'ordine e da un servizio radio presente in ogni dove.

Se un appunto possiamo permetterci di fare a qualcuno, è al rag. Pensotti, delegato CSAI, che proprio nell'importante veste che ricopriva, ci sarebbe

piaciuto in più occasioni vedere un po' più umano e comunque meno inurbano. Vedi l'allontanamento dalla partenza di Bagna che, si, aveva avuto il torto di dimenticarsi della visita medica, ma che comunque aveva ricevuto, con la tabella di marcia e i numeri, esplicita autorizzazione al via e tentava solamente, in extremis di trovare la possibilità di regolarizzare la propria posizione.

Gigi Mosca

RALLY DELLA VAL D'AOSTA - Prova valida per il trofeo dei rally nazionali - Aosta 23 settembre 1973.

LA CLASSIFICA

1. Pietro Polese (Renault Alpine) pen. 9,58; 2. Pelganta (HF 1,6) 11,37; 3. Canè (Porsche 911 S) 11,52; 4. Boretto (HF 1,6) 13,48; 5. Biasuzzi (HF 1,6) 13,13; 6. Celesia (HF 1,6) 14,38; 7. Pittoni (Fiat 124 ST) 14,52; 8. Mondino (Opel Ascona) 15,36; 9. Presotto (Opel Ascona) 15,42; 10. Garin (HF 1,6) 16,09; 11. Giuliano (Fiat 124 S) 16,23; 12. Giusto (HF 1,6) 17,01; 13. Maranzano (Opel Ascona) 17,31; 14. Reda (Opel Ascona) 17,34; 15. Ocleppo (HF 1,6) 17,59; 16. Del Prete (HF 1,6) 18; 17. Baratella (Fiat 124 S) 18,42; 18. Pollona (HF 1,6) 19,03; 19. Polo (Simca R2) 20,12; 20. Spiez (BMW 1,6) 20,38; 21. Canepa (Simca R2) 20,44; 22. Marengo (Fulvia coupé) 21,11; 23. Lorenzini (Fiat 128) 21,39; 24. Aimasso (Simca R2) 21,51; 25. De Maestri (Fiat 128 coupé) 22,04(8); 26. Bacchella (Fiat 128 R) 22,29; 27. Moro (Fiat 124 S) 23,10; 28. Tarasco (Fiat 124 coupé) 23,29; 29. Caucino (Ford Capri) 24,02(2); 30. Migliorini (Simca R2) 24,03; 31. Chione (Fiat 124 coupé) 24,42; 32. Berruto (Fiat 850 coupé) 24,42; 33. Cerisola (Fiat 128 B) 26,33; 34. Livino (Simca R2) 26,35; 35. Di Vito (Fiat 850 S) 27,22; 36. Montabone (Fiat 128 coupé) 27,53; 37. Cavalli (A.112) 29,01; 38. Fragale (Fiat 128 R) 29,27; 39. Cavano (A.112) 29,52; 40. Pollastri (Fiat 127) 30,02; 41. Cervone (Fiat 128 B) 32,55; 42. «Eolo» (HF 1,6) 33,12(2); 43. Berti (Fiat 124 R) 35,13; 44. Lanzeni (Innocenti Morris) 35,59.

Rallycross caldo Non tutti D'AMORE e d'accordo

PERUGIA - Si è conclusa l'ottava tatica del Trofeo Ford Kléber di rallycross. Una prova questa molto attesa per il « riscaldato » vertice della classifica generale dopo che le due affermazioni consecutive di Osvaldo Galatini, il camionista volante di Sassello, avevano fatto vacillare il « piedistallo » di Davide Fargion, leader del trofeo.

Abbiamo già scritto diverse righe e non abbiamo ancora fatto il nome del vincitore. E' vero. In realtà, al momento, la prova non ha avuto né vinti né vincitori. E veniamo ai fatti. Dopo sedicette e avvicinate batterie, Davide Fargion confermava il suo stato di grazia conquistando la posizione vertice e cercando di assicurarsi autoritariamente il trofeo '73; secondo a otto decimi risultava D'Amore, che aveva disputato un'ottima gara; terzo era il sempre positivo Del Carlo.

La « parola » alla finalissima, che veniva tutti col fiato sospeso.

Al via scatta Fargion che si porta al comando per aggiudicarsi per la prima volta una prova di questa specialità. Il toscano prosegue deciso al comando fino alla prima curva a gomito, rallenta sicuro di tenere le redini ben salde D'Amore, invece, attacca, lo sospinge lo ribalta. Addio certezza di campionato D'Amore passa al comando e vince, ma i commissari sportivi decidono per la squalifica dalla gara per comportamento scorretto e pericoloso.

D'Amore ha veramente tutti i torti? Noi abbiamo raccontato i fatti così come li abbiamo visti. D'Amore cerca l'attenuante dicendo di essere stato tamponato da Del Carlo e spinto quindi a sua volta contro Fargion. I commissari di percorso comunque non accettano questa versione. D'Amore è squalificato, ma sembra intenzionato a ricorrere contro la decisione dei commissari sportivi.

m. c.

CLASSIFICA DEL TROFEO FORD-KLEBER DI RALLYCROSS DOPO LE PRIME OTTO GARE: 1. Davide Fargion punti 45; 2. Galatini 36; 3. Del Carlo 31.

Nel ricordo di BELLONI il quinto raduno ALFA

FERRARA - La coppa Domenico Belloni, la festosa adunata di vetture Alfa Romeo, alla sua 5. edizione, ha confermato il progressivo consenso degli appassionati alla guida sportiva. I numerosi parenti di domenica mattina hanno affrontato con spavalda aggressività le due prove di abilità veloce imponendo alle Giulia, alle Alfesud, alle 1750 e alle 2000 accelerazioni violente, frenate esasperanti e acrobatiche curve.

La Scuderia San Giorgio di Ferrara ha voluto commemorare Domenico Belloni, il direttore dell'Alfa Romeo di Bologna, recentemente scomparso, mettendo in palio una coppa d'argento che è stata assegnata al signor Eugenio Mattioli della Concessionaria Perini di Jesi, primo su Alfesud. Una targa d'oro, offerta dalla Spica, anch'essa dedicata a Domenico Belloni è stata attribuita al concessionario Plachesi di Forlì, che ha portato al raduno il maggior numero d'iscritti.

O. C.

5. RADUNO ALFA ROMEO - Ferrara, 23 settembre 1973.

LE CLASSIFICHE

Classe 1. fino a 1300 Berlina: (tutti su Alfesud) 1. Luciano Zafferani penalità 1082,3; 2. Mattioni 1114,5; 3. Pedrelli 1120,5; 4. Gardi 1131,2; 5. Panzani 1142,7; 6. Benini 1143,3; 7. Moretti 1151,9; 8. Amadori 1153,3; 9. Forlivesi 1154,2; 10. Barbieri 1162,0.

Classe 2. oltre 1300 Berlina: 1. Emanuele Rossi (1750) penalità 1111,3; 2. Zafferani (A.R. 2000) 1132,4; 3. Rossi (1600 Super) 1142,6; 4. Casadio (1750) 1145,8; 5. Bozzani (2000) 1150,3; 6. Sgalari (Al-

fetta) 1164,2; 7. Castelli (1600 Super) 1170,2; 8. Fabbri (2000 Berlina) 1182,9; 9. Rossi (2000 Berlina) 1184,0; 10. Reggiani (1600 Super) 1184,6.

Classe 3. fino a 1300 GT o Spider: 1. «Checco» (Junior) penalità 1090,6; 2. Bonifazi (Junior) 1111,5; 3. Chiarini (Junior) 1117,9; 4. Perazzi (Junior) 1135,8; 5. Felloni (Junior) 1137,3; 6. Pellegrini (Junior) 1138,9; 7. Maestri (Junior) 1154,6; 8. Zavatti (Junior) 1159,9; 9. Dorelli (GTA 1300) 1170,9; 10. Gatti Diomira (Junior) 1180,1.

CLASSIFICA FEMMINILE

1. Oriete Perazzi (Junior) penalità 1135,8; 2. Lucidi (Alfesud) 1175,1; 3. Gatti (Junior) 1180,1; 4. Boccedi (1600 Berlina) 1193,1; 5. Miki (Alfesud) 1220,5; 6. Camera d'Affitto (1300 TT) 1235,2; 2. Olivero (Junior) 1250,5; 8. Grossi (2000 GTV) 1289,7; 9. Baruffi (Alfesud) 1302,1; 10. Naldi (Alfesud) 1374,6.

CLASSIFICA CSAI

1. «Checco» penalità 1090,6; 2. Perazio 1135,8; 3. Pellegrini 1138,9; 4. Marzocchi 1176,5; 5. Gatti 1180,1; 6. Piaggio 1185,3; 7. Tugnoli 1188,6; 8. Maria Olivero 1250,5; 9. Santini 1286,1; 10. Giudicello 1455,2.

CLASSIFICA GIORNALISTI

1. Giordano Magri penalità 1254,1; 2. Santini 1286,1.

Nel campionato giornalisti a CESENA anche il solito DIONIGI

STABILE 1° reclama MASSAGRANDE

CESENA - Dionigio Dionigi, de « Il Resto del Carlino » su BMW 2002 Tii, e Tullio Stabile, de « Il Piccolo » su Opel Ascona, sono i nuovi Campioni Italiani per la categoria giornalisti pubblicitari e professionisti. L'assegnazione di questi titoli è scaturita da una avvincente e combattuta gara, articolata in tre giornate, e denominata « Trofeo Automobilistico della Stampa ». La manifestazione si è svolta su di un tracciato assai vario, che ha portato i concorrenti da Roma a Cesena, facendo tappa a Follonica e all'Impruneta. L'organizzazione era affidata ai gruppi stampa romano e cesenate, con la collaborazione tecnica della Scuderia Romagna.

Il primo giorno erano in programma due prove: la prima al Banco di Roma, ad « U », con sei rilevamenti. Tutto normale, data la facilità, e Stabile e la Negretti subito in evidenza.

La seconda, a Follonica, si svolgeva in una vasta piazza e presentava cinque settori. Cominciava la selezione ed il recupero di Massagrande e Dionigi. Il giorno dopo si ripeteva la stessa gara, ma in senso inverso. Era qui che i due citati inseguitori prendevano la testa, giungendo ad Impruneta primi nelle rispettive graduatorie. Fino a quel momento, tutto liscio, senza cioè registrare intoppi, o contestazioni. Alla terza giornata, invece, e precisamente al circuito del Mugello, con una prova rappresentata da sette settori di metri 70, 200, 100, 50, 100, 200 e 70, per alcuni piloti fino al n. 34, emergevano le prime grane. Infatti, il comportamento del « time » risultava, a

detta degli stessi, e ad onor del vero con una certa evidenza, non regolare.

Purtroppo era Massagrande a fare le spese di questa imprecisione, mentre Stabile riguadagnava la posizione di leader dei professionisti con vantaggio cospicuo. Anche per la Negretti sfasature cronometriche che, però, in considerazione del successivo comportamento poco brillante, non incideva in modo alcuno nella graduatoria.

Al Seven Sporting Club di Savignano sul Rubicone prova in salita con cinque settori assai impegnativi. Emergeva nettamente Dionigi, con due sole penalità, davanti a Massagrande 2,9. Dopo un sostanzioso picnic alla romagnola ai bordi della piscina, i concorrenti puntavano su Cesena. Il tempo a loro disposizione era calcolato sulla media dei 50 chilometri che per molti risultava arduo, a causa dell'intenso traffico.

Il direttore di corsa Mirto Ventura riteneva così opportuno l'annullamento del controllo orario. L'ultima prova era fissata sul parterre antistante le tribune dell'Ippodromo del Savio. Si trattava di una gara a « U », abbastanza veloce, con sei rilevamenti. Come in quella del Seven, Dionigi, con 1,5 di penalità, risultava primo assoluto chiudendo in bellezza nella città natale.

Terminata la gara, Massagrande sporgeva reclamo per l'annullamento della prova al Mugello, ma non otteneva soddisfazione. Via libera perciò al triestino Tullio Stabile, mentre il bolognese doveva accontentarsi solo di una settima piazza, insolita ed inadeguata al suo valore.

Comunque, anche queste contrarietà si sono alquanto placate in occasione della serata della premiazione da Casali improntata alla cordialità più viva ed alla squisita ospitalità romagnola. L'on. Giancarlo Tesini ha consegnato gli artistici trofei ai vincitori Dionigi e Stabile.

s. g.

TROFEO AUTOMOBILISTICO DELLA STAMPA - 18-19-20 settembre 1973 - Campionato italiano rally giornalisti

CLASSIFICA PROFESSIONISTI

1. Tullio Stabile; 2. Resca; 3. Santini; 4. Chioldi; 5. Pretti; 6. Ugolini; 7. Massagrande; 9. Zoli; 9. Bortolotti; 10. D'Arrò; 11. Chiochi; 12. Trettel; 13. Petrucci; 14. D'Amato; 15. Mosconi; 16. Coppola; 17. Pontani; 18. Menegon; 19. Ferrari; 20. Masutti; 21. Di Clemente; 22. Celletti; 23. Ugolini; 24. Giorgianni; 25. D'Amico; 26. Martino; 27. Pierfederici Carla; 28. Vannini; 29. Brunetti; 30. Galdi; 31. Mosconi; 32. Ugolini.

CLASSIFICA PUBBLICISTI

1. Dionigi Dionigio; 2. Cestari; 3. Roman; 4. Quai; 5. Spallanzani; 6. Corri-tore; 7. Angelini; 8. Prandi; 9. Ascari; 10. Pericoli; 11. Betti; 12. Cherubini; 13. De Filippis; 14. Cesarini; 15. Marchesi; 16. Mazzoni; 17. Negretti Lidia; 18. Barone; 19. Del Carretto; 20. Passigli.