

E' cominciato bene
SETTEMBRE per
i piloti italiani!

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica **SPRINT**

**Al RALLY di
S. MARTINO**
si è rivisto
MUNARI
vecchio stile



PREGLIASCO
conferma con
i big FIAT di
essere il nuovo
profeta HF

Il DRAGO è sempre lui!

Champagne per Sandro Munari e Mario Mannucci, dopo la vittoriosa conclusione — è la quinta vittoria del « drago » — di questa 10. edizione del Rally di S. Martino di Castrozza, chiaramente specificata (foto sopra al titolo) dall'ormai tradizionale folklore organizzativo



SPECIALE PER AUTOSPRINT

S. MARTINO DI CASTROZZA. Ad un certo punto Cesare Fiorio è sparito e tutti si è pensato che oramai mancava solo il Manghen poi per Munari sarebbe stato il trionfo, il quinto in questo rally che conta adesso già dieci edizioni disputate. Invece Fiorio si era precipitato a Torino per vederci chiaro in quel comunicato, apparso sul quotidiano torinese, annunciante il «trasferimento» dell'ing. Sguazzini, il più tenace avversario della Lancia dei vice direttori generali, Fiat, ad una «marca associata», che nei giorni prossimi si saprà essere la Lancia. E' stata questa la vera novità della corsa che, recuperato Munari, ha recuperato anche la sua logica, quel-

la delle scritte murali fitte come in nessun altro posto nonostante proliferino tutte in un ben preciso periodo dell'anno sommandosi una all'altra, una sull'altra.

Così accade che ad un Munari si aggiunge un Munari, il nome più ricorrente, quello del pilota che lega il proprio nome alla gara formando un'acoppiata che diventa d'obbligo l'anno successivo.

Così esistono Trombottorally dell'Elba, Barbasio-Alpi Orientali, e questo Munari-S. Martino di Castrozza che ha già avuto tante conferme da suggerire agli organizzatori la possibilità che la prossima edizione venga varata col nome abbinato.

Munari rientrava in una gara italiana in un momento incredibilmente critico: dopo

E ora è subito TOUR!

● **S. MARTINO** non è nemmeno finito che già Munari è partito con Mannucci per la Francia dove l'attende un intenso periodo di allenamento in vista del Tour, estremamente impegnativo quest'anno in quanto si è arricchito di diverse prove in salita particolarmente insidiose come quelle delle Alpi meridionali già toccate dai ralisti in occasione del Montecarlo di quest'anno. Munari proverà specialmente i tratti stradali. Un successo della Stratos avrebbe un doppio importante valore per la Lancia in quanto all'apporto pubblicitario che una corsa così famosa comporta-occorre aggiungere i punti decisivi che Munari prenderebbe per il campionato europeo conduttori che si trova adesso a condurre davanti a BARBASIO ed a ROHRL. In caso positivo poi è quasi certa la partecipazione di almeno una Stratos al Giro d'Italia accontentando così gli sportivi che a S. Martino sono rimasti ancora una volta a bocca asciutta. Le premesse ci sono. A Casale pare che nelle ultimissime prove di messa a punto la STRATOS per il TOUR abbia girato in 1'10" con Claudio Maglioli.

aver dominato letteralmente l'inizio di stagione tutta una serie di disavventure gli aveva impedito una ripresa tranquilla dopo la seria malattia che l'aveva allontanato dai campi di gara. Prima di mettersi a letto stava vincendo tutto, e, qualche mese dopo, tutto era rimesso in discussione: quasi fuori per il titolo italiano, in lotta serratissima per quello europeo.

Munari doveva e voleva riacquistare credibilità, per questo anche aveva optato per il più difficile S. Martino anziché andare a battersi al Baltico dove ad impensierirlo era il solo (per quanto forte) Rohrl.

Sulle strade dolomitiche in

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 20

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

un primo tempo voleva venire con la Strato, poi, vista la facilità delle prove più favorevoli a questa macchina, ha preferito restare fedele alla Fulvia ed il risultato finale gli ha dato ancora una volta ragione restituendoci il Munari di sempre, quello leggendario capace nel momento decisivo di andare più forte degli avversari.

E a S. Martino di avversari validi ce n'erano davvero ad iniziare dal campione europeo Pinto che per l'occasione disponeva di un promettentissimo spider Fiat-Abarth col motore 1900 (aumento di cilindrata ottenuto per allungamento della corsa) iscritto come prototipo ed in grado di ottenere prestazioni di grosso rilievo.

Pinto non ha smentito la sua fama ed il pubblico gli deve molto se il rally ha avuto un senso fino alle ultime battute; e il secondo posto finale è la conferma della solidità di questo nuovo propulsore che ci è parso al suo rombare estremamente competitivo.

I gruppi 5 della Fiat dovevano comunque essere due (il secondo per Paganelli) perché anche in caso di un loro piazzamento non avrebbero disturbato gli altri due piloti (Verini e Barbasio) direttamente interessati al campionato italiano. Al contrario a Paganelli è toccato proprio il motore meno competitivo di tutto il blocco e per tutta la gara l'impegno dei meccanici è stato quello di lavorare sulla carburazione e sulla messa in fase per vedere di migliorare le prestazioni. Comunque sia, Paganelli ha supplito di classe alla carenza di cavalli (relativa al compagno s'intende) e finalmente è riuscito a terminare una corsa, cosa questa che da tantissimo non gli riusciva per vera sfortuna; giustificata quindi la torta e tutti i regali ricevuti alla fine che l'hanno fatto sentire anche lui un po' vincitore, come Munari e come Pregliasco, l'altro vero mattatore di questo S. Martino.

L'ultimo arrivato in casa Lancia ha chiuso su queste strade il suo periodo sperimentale: in possesso di un mezzo veramente competitivo a livello di privati (la sua Fulvia era stata preparata dall'University Motors di Genova sotto le cure amorose di Nik Bianchi), ma decisamente inferiore a quelli a disposizione degli ufficiali, ha corso come meglio non si poteva ottenendo prestazioni di grandissimo rilievo.

Non vorremmo dire che la Lancia ha trovato un nuovo Munari, ma la tentazione è forte, e la dimostrazione più lampante è che alle sue spalle è arrivato il Verini così in forma di questi ultimi tempi, il più serio candidato attualmente ad insidiare il primato italiano di Ballestrieri. Il quale Ballestrieri era presente alla via e stava correndo veramente bene e con tempi inferiori solo a quelli del Drago (e il suo compito era solo quello di non strafare), ma il cambio gli ha ceduto di schianto poco prima della fine della prima tappa (ed erano già anni che alla Lancia non si doveva lamentare questo inconveniente). Tra i Fiat, c'era anche Barbasio (momentaneo leader del campionato conduttori) ma la rottura della leva del cambio di cui vi diciamo in cronaca lo ha tolto subito di mezzo e solo la sua caparbieta gli ha permesso un recupero fino all'ottava posizione finale.

Prima di lui infatti si sono installati Zanussi-Polese e Pittoni; i primi due hanno veramente sorpreso (il primo guidava sull'asfalto e il secondo sulla terra) ed il successo nel Gr. 3 li premia giustamente, Pittoni invece ha confermato il suo attuale stato di grazia e senza la rottura della cinghia dell'alternatore che gli è costata un ritardo di due minuti abbondanti ad un controllo poteva sperare anche in qualcosa di più.

Nono è arrivato Wittmann con il



Sopra, la tanta folla che ha fatto da cornice a questa edizione del Rally di S. Martino si è stretta attorno alla Fulvia di Munari e Mannucci, all'arrivo. Sotto, Rack era sesto assoluto prima del ritiro



maggiorone austriaco e chi l'ha visto andare può ben testimoniare che in Austria non ci sono solo Janger e Fischer capaci di guidare queste macchine che hanno confermato anche su questi percorsi spesso velocissimi di essere veramente all'altezza della situazione.

Passando ai rallies nel rally puntuale è arrivato il primo posto tra le dame (accompagnato dal solito piazzamento di rilievo) della Tominz, mentre nel Gr. 1 la lotta sul filo dei secondi non è mancata e si è risolta solo nel finale con il successo di Svizzero su Brai (che si è quasi virtualmente laureato campione '73) dopo un duello veramente appassionante cui hanno dato vita per un certo tempo anche Cambiaghi (fermo col cambio rotto) e Presotto (attardato troppo da una foratura).

Svizzero è apparso come sempre fortissimo a questo punto però occorre che esca dal suo solito campo di battaglia (il Veneto) e venga a combattere con gli altri su tutti i fronti se vuol trovare quel giusto credito che potrebbe aprirgli le porte di un possibile professionismo, altrimenti rischia di restare l'unico vero profeta in patria.

Il Gr. 3, sparito Dall'Avà e nel finale Rack, ha visto il dominio di Zanussi come già detto ma ha anche riproposto il nome del rosso volante, Ambrogetti che se ne è tornato da S. Martino con la quasi certezza del Trofeo; con lui comunque occorre segnalare il pupillo della Vaemenia, De Angelis che assieme a Bauce è stato una delle più piacevoli sorprese di questa corsa.

C'erano, per finire, anche i Porsche Carrera, a parte Russling sia Rack

che Knorr (sparito subito) non potevano avere molta voce in capitolo per l'assoluto. Lo stesso Russling poi ha alternato buone cose a tempi un po' indegni per poter sperare di vincere una corsa che Sandro Munari voleva a tutti i costi assicurarsi tanto per ribadire il concetto che il S. Martino non avrà altro vincitore al di fuori di lui.

C. C.

10. RALLY DI SAN MARTINO DI CASTROZZA - Prova valida per il campionato europeo conduttori, campionato italiano e Mitropa Cup - S. Martino, 30 agosto - 1 settembre 1973.

CLASSIFICA GENERALE

1. Munari-Mannucci (Lancia Fulvia HF) 4.31'53"; 2. Pinto-Bernacchini (Fiat 124 Abarth) 4.33'11"; 3. Paganelli-Russo (Fiat 124 Abarth) 4.36'19"; 4. Pregliasco-Garzoglio (Fulvia HF) 4.36'45"; 5. Verini-Torriani (Fiat 124 Abarth) 4.36'59"; 6. Zanussi-Polese (Porsche 911) 4.45'40"; 7. Pittoni-De Dominicis (Fiat 124 Abarth) 4.46'13"; 8. Barbasio-Macaluso (Fiat 124 Abarth) 4.48'09"; 9. Wittmann-Siebert (Volkswagen) 4.48'44"; 10. Tominz-Mamolo (Fiat 124 SP) 4.50'04"; 11. Svizzero-Braito (Opel Ascona) 4.54'08"; 12. Ambrogetti-Torriani (Fulvia HF) 4.55'13"; 13. Brai-Rudy (Opel Ascona) 4.55'15"; 14. De Angelis-Caielli (Fulvia HF) 5.03'25"; 15. Bauce-Calore (Opel Ascona) 5.04'32"; 16. Presotto-Bisol (Opel Ascona) 5.04' e 44"; 17. Baron-Galla (Opel Ascona) 5.05'17"; 18. Kalnay-Nestinger (Opel Ascona) 5.06'12"; 19. Bagna-Sanfront (Fulvia HF) 5.07'32"; 20. Tabanelli-Capra (Opel Ascona) 5.09'25"; 21. P. Ceccato-Monegato (Fiat X 1/9) 5.09'57"; 22. Duge-Berg (BMW 2002 TI) 5.10'42"; 23. G. Baggio-Ceccheller (Opel Ascona) 5.12'10"; 24. Giampietro-Francesconi (Simca Rallye 2) 5.12'30"; 25. Trucco-Tesio (Simca Rallye 2) 5.12'35"; 26. Niko-Melizza (Fulvia HF) 5.13'29"; 27. Bianchi-Cislighi (Fiat 124 SP) 5.14'28"; 28. De Besi-Modulo (Fulvia HF) 5.16'30"; 29. Cumini-Perisutti (Mercedes) 5.16'30"; 30. Orlandi-Fontana (Opel Ascona) 5.17'31"; 31. Druba-Stroppe (BMW 2002) 5.18'19"; 32. Herrmann-Herr-

mann (Volkswagen) 5.20'35"; 33. «Stefi»-Rivani (Opel Ascona) 5.23'49"; 34. Iso-Il-Ferramosca (Opel Ascona) 5.27'19"; 35. Curtol-Curtol (Fiat 128 S) 5.27'52"; 36. Stoppato-Garsia (Fiat 125 S) 5.29'11"; 37. Ferrari-Rajna (Fiat 128 SL) 5.29'24"; 38. G. Cappello-Rigo (Fiat 128) 5.31'06"; 39. Bof-Bassani (Fiat 128 Rally) 5.33'15"; 40. Brion-Dalbello (Fiat 128 coupé) 5.34' e 27"; 41. A. Bettega-Detofoli (Fiat 128 coupé) 5.35'03"; 42. Ligobbi-Castiglia (Fiat 125 S) 5.36'17"; 43. Schwarz-Condini (Fiat 127) 5.37'26"; 44. Comelli-Patriarca (A 112) 5.38'01"; 45. Cecchet-Volpato (Fiat 127) 5.38'01"; 46. Pantaleoni-Bompani (Fiat 128 coupé) 5.38'15"; 47. Brambilla-Masnata (Fiat 128 coupé) 5.38' e 39"; 48. D'Inca-Tognetti (Fulvia HF) 5.39'59"; 49. Rimondi-F. Taufer (Opel Ascona) 5.40'26"; 50. Ostinelli-Sommaruga (Fulvia HF) 5.41'55"; 51. Pinato-Rosato (Fulvia HF) 5.48'48"; 52. Urban-Superstar (Fulvia HF) 5.54'55"; 53. Sacchi-Mantegazza (Fiat 128) 5.55'47"; 54. «Zip»-Costa (Alfa Romeo 2000) 5.57'36" e 2; 55. Merlin-Serchi (Fiat 128 coupé) 5.58'06"; 56. Castelli-Masorello (Mini Cooper) 6.03'51"; 57. Lonardi-Tonon (Volkswagen) 6.04'07"; 58. Gobert-Cathelineau (Fiat 124 S) 6.18'00"; 59. Polato-Loss (Ford Escort) 6.18'18"; 60. Dean-Cosatti (Fiat 127) 6.22"; 61. Boschieri-Bedin (Ford Escort) 6.25'43"; 62. Ridella-Ridella (A 112 Abarth) 6.29'44"; 63. Giovannetti-Masturzo (Mini Cooper) 6.36'36"; 64. Pertile-Biasio (Fiat 850 CS) 6.37'56"; 65. Gritti-Palombi (A 112 Abarth) 6.40'53"; 66. Ambivero-Visentini (Daf 55) 6.52'03"; 67. Faneco-Poli (Simca Rallye 2) 7.08'53"; 68. Malandrino-Bacco (Ford Escort) 7.14'27"; 69. Antonelli-X (Renault R4) 8.08'42".

Lotta di classe

L'alto numero dei partecipanti ha dato vita a bellissime lotte all'interno di ogni classe creando così ulteriori motivi di interesse in aggiunta a quelli per il successo assoluto.

Nel G. 4 oltre 1600, subito alle spalle degli ufficiali Fiat si è piazzato il bravissimo Bianchi che finalmente ha terminato una gara, buone comunque le performance iniziali del debuttante Mazzola poi costretto al ritiro per guasto ai freni. Nella fino a 1600 terzo si è piazzato Pino Ceccato con l'X 1/9, questa macchina comunque non ha particolarmente impressionato nonostante il manico alla guida.

Del G. 3 abbiamo già detto; aggiungiamo solo che D'Inca ha preceduto Urban nella classe fino a 1300 praticamente deserta.

Più interessante la più folta del G. 2 dove ha vinto Bauce che ha avuto il merito di precedere Karnay con l'Ascona-Annesi dopo una lotta serratissima e Cumini col Mercedes. Facile per Wittman battere Hermann e Lonardi nella fino a 1600.

Tutta da vedere al contrario la lotta nella classe fino a 1300 dove Giampietro ha confermato il suo valore guidando da maestro la sua Simca; Ferrari, Cappello e Pantaleoni sono stati i suoi più irriducibili avversari.

Sacchi, pupillo di Bruno del Tre Gazzelle, ha vinto ancora ma i rivali non erano poi tanti, mentre Schwarz nella più piccola del G. 2 ne aveva di più, ma non ha faticato a batterli; secondo è finito Giovannetti che allo sprint ha superato Pertile.

Anche del G. 1 abbiamo già detto; la classe massima era foltissima e oltre a Svizzero, Brai, Baron e Presotto finiti nell'ordine merita un accenno l'austriaco Duge che nel veloce andava fortissimo col suo BMW. Facile per Trucco battere Curtol e Pof nella 1300, ma anche quest'ultimi hanno corso piuttosto bene.

Buona anche la corsa di Brion, unico arrivato della 1150, ma autore di un buon piazzamento assoluto e bravissimi anche Comelli e Cecchetto che hanno concluso alla pari nella più piccola classe in programma attribuita poi al primo per soli quattro decimi dopo oltre 1600 km di gara.

kléber vince

Al 10. Rally Internazionale di San Martino di Castrozza

30-31 agosto - 1 settembre 1973

Vincitori del Gruppo 1: 1. SVIZZERO-BRAITO su Opel Ascona 1900 della Scuderia Piave Jolly Club; 2. BRAI-RUDY su Opel Ascona 1900 della Scuderia Jolly Club; Vincitori del Gruppo 1 classe fino a 1300 cc: TRUCO-TESIO su Simca Rally 2 della Scuderia Tre Gazzelle

Kleber

KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE



La cronaca del più «sofferto» S. MARTINO

Subito condannata a comprimaria la FIAT 1900 di PINTO



Prove speciali 15 su 16 per SANDRO 1. TAPPA

PASSO CEREDA (asfalto): 23 concorrenti nel tempo imposto (Munari, Pinto, Russling, Ballestrieri, Barbasio, Janger, Pregliasco, Paganelli, Knorr, Verini, Rack, Tominz, Dall'Ava, Pittoni, Brai, Tony, Rossi, Pittoni S., Uccari, Marin, Muller, De Eccher, Zanussi).

PASSO DURAN (asfalto): 13 nel tempo imposto (Munari, Pinto, Ballestrieri, Barbasio, Pregliasco, Paganelli, Verini, Rack, Tony, Bacchelli, De Eccher, Zanussi, Procellii).

FORCELLA CIBIANA (asfalto): 24 nel tempo imposto (Munari, Pinto, Russling, Ballestrieri, Barbasio, Pregliasco, Paganelli, Knorr, Verini, Rack, Tominz, Dall'Ava, Pittoni, Tony, Bacchelli, Mazzola, Pittoni S., Muller, De Eccher, Zanussi, Zanette, Berneri, Janger, Procellii).

PASSO PURA (terra-asfalto): 1. Munari p. 41, 2. Ballestrieri 56, 3. Pinto 60, 4. Paganelli 61, 5. Pregliasco 70.

SAURIS (terra): 1. Munari p. 55, 2. Ballestrieri 63, 3. Pinto 71, 4. Pregliasco 88, 5. Paganelli 92.

MIELI (asfalto): 1. Munari p. 44, 2. Ballestrieri 47, 3. Verini 52, 4. Pinto 53, 5. Zanussi 54.

LIGOSULLO (terra): 1. Munari p. 44, 2. Paganelli 52, 3. Ballestrieri 54, 4. Verini 57, 5. Pregliasco 58.

PIELUNGO (asfalto): 6 nel tempo imposto (Munari, Pinto, Ballestrieri, Paganelli, Verini, Zanussi).

FORCELLA REST (asfalto): 1. Pinto p. 75, 2. Munari 77, 3. Verini 78, 4. Ballestrieri 79, 5. Paganelli 87.

PASSO DURAN (asfalto): 1. Munari p. 45, 2. Ballestrieri 47, 3. Pregliasco 49, 4. Verini 50, 5. Paganelli e Pinto 52.

PASSO BROCCON (asfalto): 1. Munari p. 13, 2. Pinto 15, 3. Ballestrieri 16, 4. Verini 31, 5. Paganelli 36.

COL PERER (terra): 67 equipaggi nel tempo imposto.

SELLA VALNEVERA (terra): 1. Munari p. 60, 2. Pinto 62, 3. Ballestrieri 65, 4. Paganelli 71, 5. Verini 72.

VALSTAGNA (terra): 1. Munari e Ballestrieri p. 45, 3. Pinto e Pregliasco 53, 5. Russling 59.

LAZZARETTI (terra): 1. Munari p. 62, 2. Pinto e Pregliasco 75, 4. Russling 76, 5. Paganelli e Verini 77.

MANGHEN (terra): Munari, Pinto e Russ-

ling nel tempo imposto, 4. Pregliasco p. 1, 5. Paganelli 4.

2. GIRO

PASSO CEREDA (asfalto): 9 nel tempo imposto (Munari, Pinto, Russling, Pregliasco, Paganelli, Verini, Rack, Pittoni, Zanussi).

PASSO DURAN (asfalto): Munari, Pinto e Pregliasco nel tempo imposto, 4. Barbasio p. 4, 5. Pittoni 4.

FORCELLA CIBIANA (asfalto): 9 nel tempo imposto (Munari, Pinto, Russling, Barbasio, Pregliasco, Paganelli, Verini, Pittoni, Zanussi).

PASSO PURA (terra-asfalto): Pinto p. 46, 2. Munari 54, 3. Barbasio 61, 4. Paganelli 68, 5. Russling e Pregliasco 75.

SAURIS (terra): 1. Munari p. 49, 2. Pinto 56, 3. Paganelli 59, 4. Pregliasco 62, 5. Barbasio 63.

MIELI (asfalto): 1. Pinto p. 24, 2. Barbasio e Rack 26, 4. Munari 28, 5. Pregliasco 29.

LIGOSULLO (terra): 1. Munari p. 49, 2. Paganelli 54, 3. Pinto 56, 4. Barbasio 61, 5. Pregliasco e Rack 62.

PIELUNGO (asfalto): 13 nel tempo imposto (Munari, Pinto, Barbasio, Pregliasco, Paganelli, Verini, Rack, Tominz, Pittoni, Brai, Svizzero, Zanussi e Presto).

FORCELLA REST (asfalto): 1. Pinto p. 36, 2. Munari e Barbasio 60, 4. Paganelli 62, 5. Verini 63.

PASSO DURAN (asfalto): 1. Barbasio p. 29, 2. Pregliasco 30, 3. Pinto e Rack 31, 5. Munari e Verini 32.

PASSO BROCCON (asfalto): 8 nel tempo imposto (Munari, Pinto, Barbasio, Pregliasco, Paganelli, Verini, Rack, Tominz).
COL PERER (terra): 58 equipaggi nel tempo imposto.

SELLA VALNEVERA (terra): 1. Munari p. 72, 2. Pinto 75, 3. Paganelli e Verini 80, 5. Barbasio 85.

VALSTAGNA (terra): 1. Munari p. 53, 2. Pinto 57, 3. Paganelli 58, 4. Pregliasco 61, 5. Verini e Pittoni 63.

LAZZARETTI (terra): 1. Munari p. 70, 2. Pinto 71, 3. Verini 75, 4. Paganelli 76, 5. Pregliasco 81.

MANGHEN (terra): Munari e Pinto nel tempo imposto, 3. Verini p. 4, 4. Pregliasco 15, 5. Paganelli e Barbasio 20.

S. MARTINO DI CASTROZZA - L'edizione probabilmente più sofferta del Rally di S. Martino ha preso il via contrariamente al solito senza la tradizionale pioggia a catinelle. Dei 182 iscritti solo 162 hanno verificato e si sono presentati sulla pedana, il numero dei partenti risulta comunque altissimo. Manca la Stratos, ma, in compenso, è arrivata quasi in sordina la Fiat 1900 spider di Pinto cui vanno molti dei pronostici dei tecnici presenti.

La prima prova (il Passo Cereda) tutta su asfalto sembra già voler dare la conferma a quanto sopra perché il miglior tempo è proprio di questo prototipo che è salito addirittura in un minuto in meno del tempo imposto. Alla resa dei conti comunque saranno ben 23 quelli a zero penalità e la sfida può considerarsi rinviata. La prova però, nonostante l'apparente facilità con cui è stata affrontata dai possessori delle vetture più potenti, si rivela micidiale per tutti gli altri costretti al contrario a chiedere tutto al proprio mezzo e già in sei debbono abbandonare tra cui Taufer (guarnizione della testa) e Tognato cui hanno pensato a lungo i commissari che l'hanno cercato per ore lungo la prova, mentre lui già se ne era ritornato giù senza i numeri sulla fiancata (e senza avvisare).

Prima ancora si era già fermato Liviero che non si era accorto di un tornante poco dopo S. Martino di Castrozza picchiando inevitabilmente col muso del suo spider.

Dall'asfalto del Cereda a quello del Duran le cose non cambiano molto perché è ancora Pinto il più veloce ma ben 13 sono quelli nel tempo imposto e lo stesso dicasi per la Forcella Cibiana dove addirittura sono 24 quelli a zero.

Di passo in passo (dolomitico per giunta) si è arrivati nell'udinese dove le cose minacciano ben altro andamento e dal cielo cominciano a cadere le prime gocce di quell'acquazzone torrenziale che non cesserà che dieci ore più tardi.

L'impatto violento mezzo meccanico-roccia si è risolto col tranciamento di netto della barra stabilizzatrice, ma l'equipaggio è rimasto comunque in gara.

Mentre la pioggia diventa sempre più violenta continua a macinare successi in tutte le prove speciali appoggiato da un Ballestrieri impegnato soprattutto a non danneggiare la macchina alla ricerca come è di un piazzamento per avere la certezza matematica della conquista del titolo tricolore.

Pioggia di ritiri

La terra e il temporale favoriscono una sequenza di ritiri, ma quello di Besozzi con una delle due Simca ufficiali è dovuto ancora una volta al surriscaldamento del motore.

Al parco di lavoro di Tolmezzo i primi commenti rilevano come l'acqua abbia danneggiato Pinto che ha a disposizione il mezzo forse più potente (tra gli ufficiali) ma il più festeggiato è forse Pregliasco che nonostante la vettura privata è riuscito a rimanere sempre tra i primissimi.

Dalle Alpi orientali si fa velocemente ritorno alle Dolomiti (i piloti, non certo quelli al seguito) con sempre il Drago a menare la danza e gli altri a scannarsi dietro con l'eccezione di Bacchelli che ha già ringraziato la compagnia preferendo capottare e tornarsene in albergo a S. Martino.

E' già giorno quindi quando i superstiti (oltre un centinaio) arrivano all'altro parco di Fiera di Primiero ubicato nel piazzale (in quel momento piscina) degli stabilimenti Idrea.

La situazione vede Munari in testa seguito da Ballestrieri a circa un minuto, Pinto a 1'10", Paganelli a 1'45", poi Pregliasco, Verini e l'austriaco Russling piuttosto handicappato dalla scarsa «conoscenza» delle nostre strade. In funzione della prova del Broccon (asfalto) e della successiva su terra

Le ultime prove sono tutte su sterato e tra queste c'è Valstagna che tradisce proprio alle fine Verini che si esibisce in un testa-coda con incastro terminale da cui riesce a liberarsi solo eliminando completamente tutta la fanaleria posteriore. Al termine della prima tappa mancano solo due prove, ma tra queste si ferma Ballestrieri cui s'è rotto l'albero primario del cambio mentre si trovava ancora in seconda posizione assoluta.

Il verdetto del Manghen affollato di spettatori nonostante la bufera di neve improvvisatasi in onore del rally, è addirittura sorprendente: Munari, Pinto e Russling restano nel tempo imposto.

Al mini-riposo (forse la pecca più grossa di questa ottima edizione) condizionato dal grande ritardo accumulato dai concorrenti e dal programma già stabilito di ripresa delle ostilità, le assistenze sono state poco impegnate perché i mezzi erano tutti in buone condizioni ed allo spider di Barbasio viene così montata una nuova leva del cambio (a Macaluso una nuova mano, no).

Si riparte, questa volta da Fiera di Primiero, finalmente senza pioggia ed il passo Cereda viene riaffrontato con una creta facilitata da parte dei primi, ma un muretto semigaleotto nascosto nell'erba gioca a molti antipatici scherzetti che costano in particolare a Svizzero e Presotto diversi minuti di ritardo (e per il primo potrebbe esserci il rischio di non riuscire a spuntarla nel G.1) e a Rossi il ritiro.

Solo tre macchine restano invece a zero al Duran ma la situazione è ancora alla ricerca di una conferma e per averla si deve aspettare la Maina.

Su questo passo è infatti Pinto il più veloce mentre Munari è secondo a otto secondi. Dunque, adesso Pinto dovrà scatenarsi e Munari al contrario potrà giocare in difesa, per contro Pregliasco dovrà impegnarsi a restare sempre tra Paganelli e Verini (a mo' di cuscinetto) per evitare possibili giochi di squadra capaci di recuperare a Verini



In alto, Pinto ha portato al secondo posto la Fiat-Abarth 1900 iscritta nel gruppo 5. Qui sopra, ottimo il quarto posto assoluto di Pregliasco, al volante di una Lancia privata della Grifone-Erg

Il benvenuto ai piloti lo offre il Passo Pura, più noto agli appassionati come la terribile Maina, e d'incanto la situazione si dà una fisionomia perché il Drago, fino a quel momento sulle sue, si sveglia iniziando il rally vero e proprio chiudendo la prova con con 15" su Ballestrieri e 19" su Pinto che comunque può lamentare un quasi testa-coda che l'ha punito per aver voluto azzardare (unico) i pneumatici racing nonostante due terzi della prova fossero su terra.

Il cambio in mano

Questa prova rischia di essere decisiva per tutto il rally in quanto Barbasio resta vittima di un'impensabile incidente: resta infatti con la leva del cambio in mano e per poter continuare è costretto ad infilare nel tunnel la chiave a croce normalmente costruita per stringere i dadi delle ruote, e, in queste condizioni, è costretto ad un ritardo di oltre sette minuti al controllo orario dove comunque l'assistenza può solo aiutarlo segnando via i tre bracci inutili della chiave che Macaluso continuerà a tenere infilata e spinta dentro permettendo a Barbasio di riuscire in qualche modo a manovrare.

Altre vittime «illustri», Verini cui si è spento il motore con conseguente ingolfamento e Cambiaghi cui Mannini ha distrattamente chiamato una sinistra veloce-meno quando in realtà si trattava di una sinistra meno-meno.

tutti i migliori montano i CN 36 della Pirelli con l'eccezione di Paganelli che opta (e sbaglia, a quanto ci dirà) per i Racing, troppo rischiosi a nostro avviso rispetto ai vantaggi concreti che avrebbero potuto offrire.

Queste due prove tolgono all'interesse della gara uno splendido Dall'Ava (rotto il cambio) e il coriaceo «Tony» che con la sua Alpine si stava battendo da leone ma che ha pagato ancora una volta per l'inesistente assistenza di cui godono queste vetture dalle nostre parti.



Quinto assoluto, Verini è ora l'unico che può infastidire Ballestrieri nella corsa al titolo

una posizione; nel G.3 le botte da orbi sono tutte per Rack, Zanussi, Ambrogetti, De Duychs e Bagna mentre nel G.1 solo Brai e Svizzero hanno voce in capitolo perché Cambiaghi ha imitato Dall'Ava rompendo lui pure il cambio.

Le due Alpine superstiti, quelle di Uccari e Zittenach abbandonano contemporaneamente a Ligosullo anch'esse col cambio a pezzi, e così dicasi per Serena Pittoni che ha lasciato via libera alla signora Tominz che scatenatissima continua ad esaltare il pubblico presente.

Si continua allora sino al termine in una lotta serratissima cui però non fanno cornice colpi di scena particolari fino all'ultima prova del Manghen quando proprio al momento del «tutti a casa» il tedesco Rack rompe una sospensione e vede sfumare tutti i suoi sforzi (e la certezza matematica della conquista della Mitropa) che gli stavano fruttando un lusinghiero sesto posto assoluto.

cav.

Organizzata dall'Automobile Club di Domodossola, si disputerà il 15-16 settembre il giro delle Valli Ossolane con validità per il Trofeo dei rallyes nazionali.

Il percorso di 374 km prevede 10 prove speciali, quattro delle quali da ripetersi due volte. Sono previsti moltissimi premi in denaro e d'onore.

Per BRAMBILLA jr. battesimo vincente a SALISBURGO

VITTORIOso in F. 2



Dopo una serie di incoraggianti piazzamenti, a volte non tramutatisi in vittorie per pura sfortuna, finalmente Vittorio Brambilla ha avuto la soddisfazione di vincere una gara valida per l'europeo F. 2, con la sua March-BMW. Con questa vittoria al Salzburgring, Brambilla si porta al quarto posto assoluto della classifica del campionato

DALL'INVIATO

SALISBURGO - La quattordicesima gara del campionato di F. 2 di quest'anno è stata la prima vinta dal trentacinquenne e proprietario monzese di garage, Vittorio Brambilla. Del resto non si tratta soltanto della sua prima vittoria 1973 in Formula 2, ma della sua prima vittoria in questa formula. Comprensibilmente Vittorio era molto euforico dopo il suo duello, durato per cinquanta giri, contro il francese Dépailler, sulla Elf-Coombs.

La gara è stata un poco offuscata dallo scarso schieramento, formato di sole tredici vetture. Non meno di trentaquattro piloti si erano iscritti, ma la gara di Enna si era dimostrata un « ammazza-motori » per cui non c'erano gruppi propulsori Ford disponibili per nessun team della Casa. Nei furgoni c'erano soltanto alcuni motori di riserva, sicché solo tredici vetture sono andate a Salisburgo. I « grandi » che si erano impegnati a partecipare, in occasione del GP d'Austria, hanno disertato la gara nonostante i contratti.

Assente « FITTI » per il piedone

Emerson Fittipaldi ha mandato un telegramma, dicendo che aveva di nuovo il piede ingessato, Peterson non si è visto, senza fornire il motivo ma si sa che i motori Nova non solo sono carenti di potenza, ma inoltre non disponibili al momento. Hailwood non è arrivato e Jarier pure era assente. Del resto non soltanto la scarsità di motori era la causa di questo deludente schieramento, ma anche il fatto che in concomitanza c'era la corsa del campionato turismo al Ricard: non c'erano gare importanti nella stesso giorno, ma la FIA aveva chiesto all'Au-

striaca Osk, il massimo ente sportivo, se obiettava a fare disputare al Ricard un corsa turismo. L'Osk ha risposto negativamente, senza chiedere nulla agli organizzatori di Salisburgo.

Dépailler, che aveva ottenuto la posizione al palo, ha fatto una ottima partenza e ha condotto davanti al gruppetto alla prima curva, la Semperit, chiamata anche in origine, per una montagna dei

dintorni, la Nocksterincurve. Il francese precedeva Wilson Fittipaldi, Bill, Gubelmann, Carlos Pace e Vittorio Brambilla, ma già dopo il secondo giro la situazione era cambiata. Dietro a Dépailler ora c'era Fittipaldi, seguito da Brambilla, da Pace e da Gubelmann. Dopo il terzo giro, Vittorio aveva già strappato il secondo posto a Fittipaldi e precedeva Pace. Fittipaldi aveva perso più di

mezzo giro per un guasto al motore, che aveva richiesto una sosta di circa un minuto. In seguito nessuno è stato in grado di dire che cosa fosse successo, ma dopo la breve fermata la vettura si è rimessa ad andare bene come prima.

VITTORIO passa alla 16. tornata

Dall'undicesimo giro Brambilla ha cominciato ad avvicinarsi a Dépailler. Prima il francese si era staccato facilmente dal gruppo e per i circa quindicimila spettatori pareva evidente che avrebbe doppiato tutti in breve tempo. Dopo il tredicesimo giro Brambilla era staccato di soli 1"3 e dal quattordicesimo il suo distacco si era ridotto a 0"7. Dopo la quindicesima tornata, Vittorio aveva ulteriormente ridotto la distanza a 0"6 e dal sedicesimo si è portato al comando, che non ha mai più abbandonato. Non riusciva però a staccarsi da Dépailler, che continuava a mantenere un distacco che oscillava fra 1" e 2". Dopo che Brambilla era passato in testa, per un tempo piuttosto breve era invece sembrato che potesse allargare il varco che lo separava dal francese.

Fatto piuttosto sorprendente, soltanto due vetture — la Surtees dello svizzero Moser e la GRD Royale del pilota del Lichtenstein, Schurti, hanno avuto noie serie, tanto che i due hanno abbandonato. Qualche guaio anche per le due GRD di Palm e di Gunnarson, le cui vetture del Team Pierre Robert di Picko Troberg hanno avuto noie ai motori. Mentre Gunnarson è riuscito a coprire quarantaquattro giri, Palm ne ha coperti soltanto trentuno e non sono quindi stati classificati.

Dal sedicesimo giro in poi Bram-

billa è rimasto in testa, seguito da Dépailler, Coulon, Pace, Gubelmann, Binder, il « nuovo » tedesco Rieder, Vonlanthen, Moser e Wilson Fittipaldi, mentre Gunnarson era in coda. Al ventunesimo giro Moser è stato superato da Fittipaldi e alla ventiseiesima tornata si è ritirato. Le posizioni non hanno subito alcun mutamento fino al termine dei cinquanta giri, anche se le distanze fra i piloti aumentavano. Al quarantesimo giro Dépailler era staccato di 1"2, Coulon di 27"2, Pace di 40"8, Gubelmann di 58"7, ma al quarantaquattresimo giro tutti hanno riguadagnato qualcosa.

Dépailler non ha potuto vincere perché Brambilla era nella sua forma migliore e non ha accusato il minimo problema meccanico. Dopo ci ha detto che la sua corsa era appunto stata assolutamente priva di problemi... Dopo le prove del sabato aveva deciso di portare in gara il motore ufficiale BMW e non lo Schnitzer. Aveva provato con entrambe le vetture, ritenendo poi che il motore ufficiale aveva una coppia migliore, il che significava maggiore accelerazione.

Hannes Steinmann

L'EURO F. 2 dopo 14 prove

	Mallory Park	Hockenheim	Thruxton	Narburgring	Pau	Kinnekulle	Nivelles	Hockenheim	Rouen	Monza	Mantorp Park	Karlskoga	Pergusa	Salzburgring	Totale
JARIER	9	9	—	—	9	—	9	—	9	—	9	9	9	—	72
MASS	—	—	—	—	—	9	6	9	6	—	6	—	4	—	40
DEPAILLER	—	6	—	9	—	6	—	—	2	6	3	—	—	6	38
V. BRAMBILLA	2	—	1	4	—	—	4	3	—	—	—	—	6	9	29
COULON	—	1	—	—	—	—	—	4	4	4	—	3	—	4	20
WOLLECK	—	—	9	3	4	—	—	—	—	—	—	—	3	—	19
BEUTTLER	—	—	6	—	6	—	3	—	—	—	—	—	—	—	15
BELL	—	4	—	6	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	13
WILLIAMSON	—	—	—	—	2	—	—	—	—	9	—	—	—	—	11
VANDERVELL	—	2	—	—	—	—	2	6	—	—	—	—	—	—	10
MORGAN	4	—	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	8
GUBELMANN	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	3	7
McCONNELL	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
GETHIN	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	6
W. FITTIPALDI	—	3	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	6
JAUSSAUD	—	—	2	—	3	—	—	—	—	—	1	—	—	—	6
GUNNARSONN	—	—	—	—	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	5
BIRRELL	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
PALM	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4
KAZATO	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	4
WATSON	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4
DAHLOQUIST	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3
LEPP	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
SCOTT	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
PRYCE	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
BINDER	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
MOSER	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2
LUNGER	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
SERBLIN	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
RIEDER	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1

PREMIO DELLE FESTE - Gara internazionale di velocità in circuito valida per il Campionato Europeo Conduttori di Formula 2 - Circuito del Salzburgring, di metri 4.238 - Salisburgo (Austria), 2 settembre 1973

LA CLASSIFICA

1. Vittorio Brambilla (March-BMW), che compie i 50 giri in 59'47"28, alla media di 212,76 kmh; 2. Dépailler (Elf 2) 59'49"133; 3. Coulon (March-BMW) 1.00'23"68; 4. Pace (Surtees) 1.00'43"40; 5. Gubelmann (March-BMW) a 1 giro; 6. Binder (Brabham) a 1 giro; 7. Rieder (March-BMW) a 1 giro; 8. Vonlanthen (GRD) a 1 giro; 9. Wilson Fittipaldi (Brabham) a 1 giro. Gunnarsonn (GRD) non classificato; Palm (Surtees) non classificato.

Giro più veloce: Patrick Dépailler, in 1'10"81, media 216,46 kmh.

Quando l'ABARTH - OSELLA « tiene »
non c'è pilota « 2000 » che tenga il comasco

MERZARIO stracciare record

500 KM DEL NURBURGRING - 2 settembre 1973 - Gara di velocità in circuito, valevole per il campionato europeo marche due litri.

LE CLASSIFICHE

Prima serie

1. Merzario (Abarth Osella PA 12000) 1.25'13"3, media kmh 176,8; 2. Raymond (Chevron B 23) 1.27'54"6; 3. Burton (Chevron B 28) 1.28'16"2; 4. Schenken (Chevron B 23) 1.28'27"9; 5. Bayard (Lola BMW) 1.30'06"8; 6. Joest (Lola T 292) 1.30'22"3; 7. Pianta (Abarth-Osella

la PA12000) 1.30'33"5; 8. Smith (Chevron B21) 1.33'19"3; 9. Juncadella (Chevron B23) 1.34'18"1; 10. Grob (Chevron B23) 10 giri; 11. Busby (Lola T292) 10 giri; 12. Bross (Lola T290) 10 giri; 13. « Christine » (Chevron B21) 10 giri; 14. Smith (Lola T212) 10 giri; 15. Edwards (Lola T292) 9 giri.

Giro più veloce: Merzario (Abarth-Osella) 7'42"5, media kmh 177,7.

Seconda serie

1. Merzario 1.25'00"5, media kmh 177,3; 2. Craft 1.25'37"1; 3. Raymond 1.27'03"

e 2; 4. Elford 1.27'13"8; 5. Lepp 1.27'24"3; 6. Pianta 1.29'47"8; 7. Schenken 1.30'58"7; 8. Juncadella 1.31'25"6; 9. Smith 1.31'57"2; 10. Skeaping 1.31'57"2.

Giro più veloce: Merzario 7'39"7, media kmh 178,8, nuovo record.

CLASSIFICA FINALE

(per somma di piazzamenti)

1. Merzario punti 2; 2. Raymond p. 5; 3. Schenken 11; 4. Pianta 13; 5. Smith 17; 6. Juncadella 17; 7. Grob 22; 8. Skeaping 26; 9. Busby 28; 10. Christine Beckers 33.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NURBURGRING - La 500 KM del Nurburgring, la più importante gara di campionato europeo due litri, è stata dominata dal principio alla fine da Arturo Merzario su Abarth Osella. L'italiano ha polverizzato il record delle due litri, segnando anche il giro più veloce in prova; il suo unico problema è consistito nel dovere sostituire il motore dopo il primo giorno, per guasto. Il sabato, nella prima delle due manche, è balzato in testa fino dal principio aprendosi un varco di circa 15" a giro, vincendo poi con un vantaggio di oltre 2". La domenica ha ripetuto l'exploit nella seconda manche, stabilendo un miglior giro ancora più veloce di quanto avesse fatto la vigilia.

Merzario non ha mai dato l'impressione di essere minacciato e quando tutti i suoi principali avversari sono incappati in guasti ai motori, la sua è diventata una vera e propria passeggiata verso la vittoria. Un meritato secondo posto è andato a Martin Raymond, che ha dato le migliori prestazioni della sua carriera al volante della sua Chevron B23 privata. Nella prima manche è arrivato secondo, dopo che Craft si era ritirato per scoppio del motore della sua Lola T292, al sesto giro, mentre nella seconda si è piazzato terzo ed il secondo posto è andato proprio a Craft, che era risalito brillantemente in mezzo al gruppo, dopo essere partito dal fondo dello schieramento.

Un solo giro per Derek Bell

Per fortuna gli organizzatori avevano diviso la gara in due giorni e questo ha dato ai meccanici la possibilità di montare nuovi motori e così via, prima della seconda manche. Se entrambe si fossero svolte nella stessa giornata, alla conclusione sarebbero rimaste in gara ben poche vetture.

Uno dei primi ritiri, nella manche iniziale, è stato quello di Derek Bell che aveva dato ottime prestazioni in prova con la seconda Abarth. Già nel primo giorno, però, un grave guasto al motore ha significato che Bell in

gara ha dovuto usarne uno vecchio che ha resistito per un solo giro, andando poi a farsi benedire, sicché si può dire che il pilota non sia mai stato in lizza. Per il secondo giorno si è montato un altro motore, che si è rotto a sua volta dopo due sole tornate. Brutto week-end, per il povero Bell.

Anche Andruet non ha avuto molta fortuna con la sua vettura, dato che nella prima manche ha accusato un guasto serio, mentre nella seconda è rimasto senza carburante a due giri

ken, con la quale il pilota è riuscito a continuare nella seconda manche benché fosse rimasto bloccato in quarta marcia. Ce l'ha fatta comunque a piazzarsi terzo assoluto. Quinto Smith su Chevron B23, che è arrivato di poco davanti al compagno di squadra di Schenken, Juncadella, nella prima manche, quando la leva del cambio di questi si è staccata, lasciandolo a sua volta « bloccato » in quarta, mentre precedeva Smith. Juncadella è riuscito a battere Smith nella seconda manche, però il margine non era suf-

Europeo Marche 2000 dopo 6 prove

	Paul Ricard	Misano	Imola	Avayergne	Enna	Nurburgring	Totale
CHEVRON	20	15	15	12	8	15	85
LOLA	12	20	20	20	10	2	84
ABARTH-OSELLA	—	12	12	2	20	20	66
MARCH	10	10	8	6	15	—	49
GRD	—	—	10	—	—	—	10
AMS	—	—	2	—	—	—	2

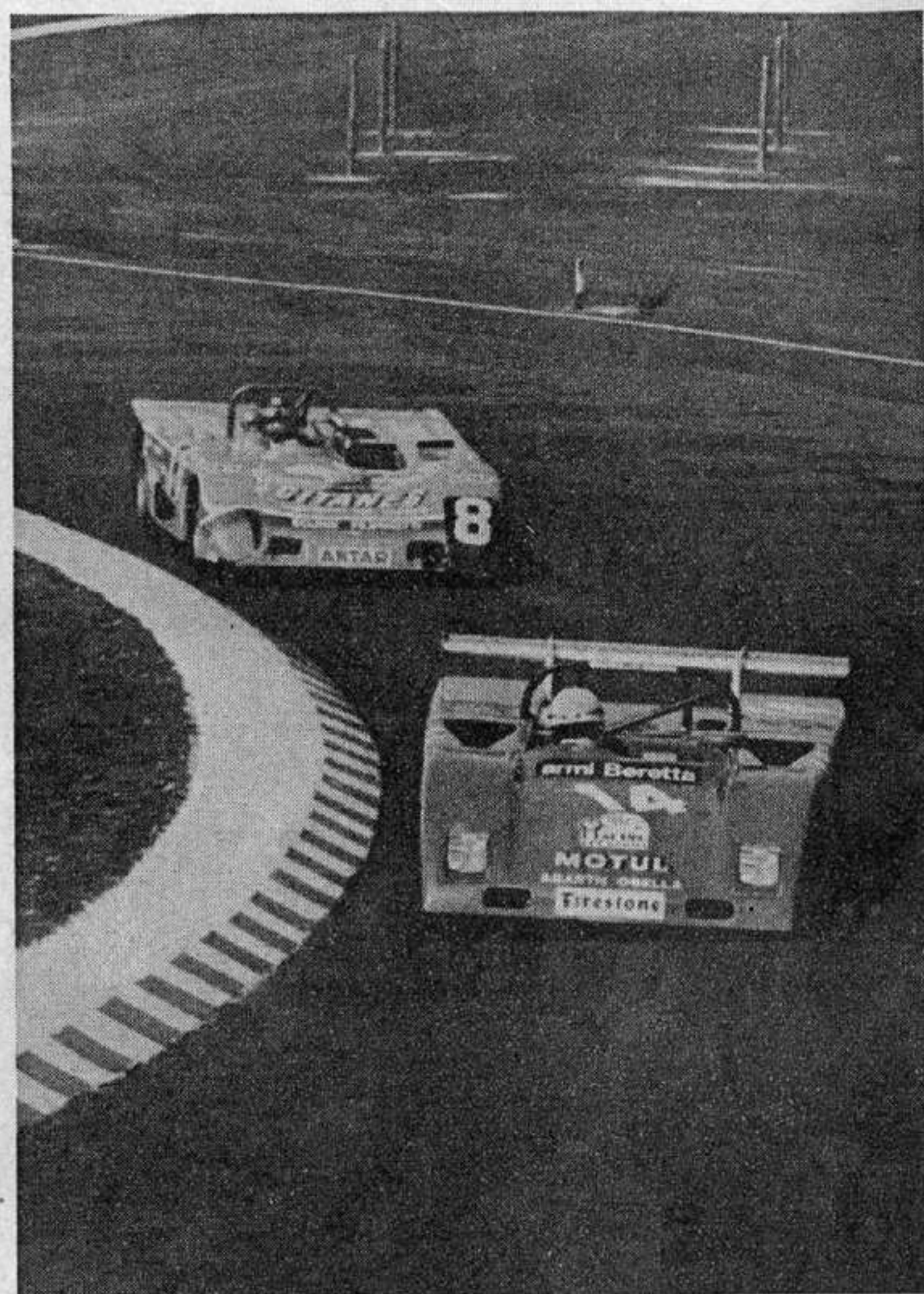
Classifica piloti

Chris CRAFT	—	20	20	15	—	—	55
John BURTON	15	—	15	12	8	—	50
John LEPP	20	15	—	—	—	—	35
Guy EDWARDS	—	4	—	20	10	—	34
Fred STALDER	6	6	—	8	1	—	21
Vittorio BRAMBILLA	—	—	—	—	20	—	20
Arturo MERZARIO	—	—	—	—	—	20	20
Martin RAYMOND	3	—	—	—	—	15	18
Giorgio PIANTA	—	—	—	—	6	10	16
Tony HEZEMANS	—	—	—	—	15	—	15

dalla fine ed è poi stato squalificato per assistenza dall'esterno per ripartire. L'Abarth che ha occupato il seguente miglior posto è stata quella di Pianta, che è riuscito a portare a termine entrambe le manche senza guai, ottenendo così un quarto posto assoluto. Terza la Chevron B23 di Schen-

ciente per fargli ottenere il quinto posto assoluto, per cui ha dovuto accontentarsi del sesto alla conclusione.

Per gli altri principali concorrenti le cose sono andate maluccio. Alla vettura di Edwards si è rotto il motore il primo giorno e il secondo l'inglese è stato costretto al ritiro per rottura



Con l'Abarth-Osella, ritornata alle prestazioni dello scorso anno, Arturo Merzario è stato l'indiscusso dominatore del Nurburgring

di un raccordo del tubo del carburante. Brutto week-end anche per le vetture BMW-Schnitzer, dato che il primo giorno il motore di Obermoser è scoppiato, mentre il pilota occupava una buona posizione, e l'indomani è successa la stessa cosa al suo compagno Joest, che usava la solita Lola di Heilers per il week-end. L'unico altro Schnitzer in gara era quello della Lola T290 di Bayard, generalmente pilotata dal suo compagno di squadra Larrousse; la vettura ha avuto lo stesso guasto al motore accusato dagli altri.

Burton avrebbe strappato a Schenken il terzo posto assoluto, ma mentre duellava con Raymond nella seconda manche la sua Chevron ha perso tutta l'acqua e Burton si è fermato lentamente, col motore che si rifiutava di continuare a funzionare. Il suo compagno di squadra, John Lepp, andava bene e ha occupato il quinto posto alle spalle di Elford nella seconda manche, però non è apparso nella finale dato che nella prima manche era stato costretto a fermarsi con la scatola del cambio che perdeva olio. Anche Elford non è entrato nella classifica finale, perché aveva perso un bullone il primo giorno. Per essere più esatti si trattava del bullone che aiuta a tenere unita la parte posteriore della vettura a quella anteriore e dopo alcuni giri paurosi, con la March-BMW che si piegava al centro mentre abbordava una curva, Elford è stato costretto al ritiro, perdendo così la possibilità di un buon piazzamento assoluto.

Il ping-pong di JABOUILLE

Un altro favorito che non ha mantenuto le promesse è stato Jabouille con la nuova Alpine Renault. La vettura non sembrava molto adatta alla pista, perché per quanto ci provasse il francese non riusciva a coprire il giro a buona velocità e dopo ha detto della macchina che sembrava una pallina da ping-pong che rimbalzasse su tutto il circuito. Nella prima manche l'inconveniente era tanto forte che Jabouille si è fermato per vedere se si fosse rotto qualcosa, costretto poi a fermarsi di nuovo con un pneumatico afflosciato. Nella seconda manche

andava discretamente bene, dopo avere provato molle più dure, ma poi, a metà gara, si è fermato per rottura del motore.

E' stato un bene per Schenken, che sia riuscito a piazzarsi terzo, perché in complesso non si può dire che abbia avuto un week-end fortunato. Si è svegliato alle quattro, la domenica mattina, giusto in tempo per vedersi rubare la sua Porsche 911S proprio davanti all'albergo. La polizia l'indomani ha poi trovato la vettura dentro un fosso, in cattive condizioni, spariti la radio e altri oggetti di valore. Hanno informato Tim che la macchina era stata ritrovata, ma quando finalmente qualcuno è andato a prelevare i resti, la vettura era stata di nuovo rubata e la polizia non è più riuscita a trovarla.

Jeff Hutchinson

Tutti i migliori tempi delle PROVE

Merzario Abarth-Osella PA 12000 7'37"0 179,9 kmh; Craft Lola T 292 7'44"6; Bell Abarth-Osella PA 12000 7'47"5; Edwards Lola Cosw. T 292 7'48"9; Burton Chevron B 23 7'49"7; Raymonds Chevron B 23 7'52"0; Obermoser GRD S 73 7'52"7; Lepp Chevron B 23 7'56"3; Schenken Chevron B 23 7'56"8; Elford March BMW 73 S 7'57"9; Jabouille Alpine Renault 7'58"2; Joest Lola T 292 7'58"4; Bayard Lola BMW T 292 8'02"6; Smith Chevron B 21 8'06"7; Pianta Abarth-Osella PA 12000 8'07"8; Bross Lola T 290 8'14"8; Busby Lola Cosw. T 292 8'20"1; Kuehne March BMW 73 S 8'20"9; Skeaping Chevron B 23 8'21"0; Serblin March BMW 73 S 8'21"2; Grainal Lola T 290 8'21"4; Juncadella Chevron B 23 8'21"8; Andruet Abarth Osella 8'24"9; Stalder Lola T 290 8'29"5; Grob Chevron B 23 8'33"3; Quick Chevron B 23 8'34"0; Bosmann Chevron B 21 8'44"3; Zabrowski Chevron B 21 8'45"8; « Christine » Chevron B 21 8'46"2; Dupont Chevron B 23 8'48"0; Dombrowski Lola T 212 8'52"3; Joscelyne Lola T 290 8'55"4; Smith Robin Lola T 212 8'55"6; Wechsler Chevron B 19 9'12"4; Wijk Astra Spider 9'13"9; Needham Coldwell 9'23"3; Christmann Porsche 914-6 9'26"8; Tubbesing Scirocco NSU 9'41"6; Kuhlmann Porsche 911 9'45"7; Pade Porsche 906 9'54"3; Vogt Alfa Romeo GTA959'0; Reinecke Alpine A 110 9'59"8; Horn Scirocco NSU 10'13"6; Franke Porsche 911 10'15"9; Kalenborn NSU Astamot 10'17"7; Dantini Alpine 1300 S 10'53"7; Melville Abarth PA 12000 18'58"3.

Col poker delle 3,0 CSL tedesche è praticamente concluso il campionato TURISMO: HEZEMANS e QUESTER ancora primi (davanti a ICKX e HUNT)



Le BMW 3.0 CSL «alate» hanno ancora una volta imposto la loro supremazia nella 6 Ore del Paul Ricard, la più ricca fra le gare Euro-Turismo

6 ORE DEL PAUL RICARD - Gara internazionale di velocità valida per il campionato europeo Turismo gruppo 2 - Le Castellet, 2 settembre 1973.

CLASSIFICA GENERALE

1. Quester-Hezemans (BMW 3.0 CSL) 6 ore, pari a giri 160, per km 924,16 alla media oraria di 154,103; 2. Ickx-Hunt (BMW 3.0 CSL) 923,798 km; 3. Amon-Stuck (BMW 3.0 CSL) 895,346 km; 4. Brun-Kocher (BMW 3.0 CSL) 870,066; 5. Stewart-Mass (Ford Capri) 858,324; 6. Hanson-Hanson (Ford Escort) primi della 1. divisione, 847,511; 7. Guerie-Godard (Ford Capri) 846,878; 8. Heine-Devries (Opel) 760,099; 9. Panciatucci-Colombo (Opel) 732,353; 10. Dex-Deudonnet (Ford Escort) 661,322; 11. Colzani-Mohr (Ford Escort) 638,382; 12. Facetti-Dini (Alfa Romeo GTAm) 617,385.

Euro

il suo

Così (in 27) al via

Pescarolo Wolleck (BMW) 2'09"	Amon Stuck (BMW) 4'08"09
Stewart Mass (Ford Capri) 2'10"01	Quester Hezemans (BMW) 2'09"05
Larrousse Fitzpatrick (Ford Capri) 2'11"02	Ickx-Hunt (BMW) 2'10"07
Brun-Kocher (BMW) 2'15"03	Muir-Miles (BMW) 2'12"01
Woodman-Rouse (Ford Escort) 2'17"08	Hanson-Hanson (Ford Escort) 2'16"02
Barrios Zapico (Ford Escort) 2'18"09	Uriarte Leguellec (Ford Escort) 2'18"08
Facetti Dini (Alfa R. GTAm) 2'22"08	Geurle Godard (Ford Capri) 2'19"01
Zeccoli-Donà (Alfa R. GTAm) 2'24"01	Colzani-Mohr (Ford Escort) 2'22"08
Alain Dieudonne (Ford Escort) 2'26"	Grodowczy Muller (BMW) 2'25"02
Deen Akersloot (Ford Escort) 2'29"01	Pescia Turizio (Fiat 128) 2'28"08
Redeker Van Zwam (Alfa R. GTAm) 2'37"	Heine De Vreys (Opel Manta) 2'32"05
Panciatucci Colombo (Opel Ascona) 2'39"04	Masset Robini (Cooper) 2'37"09
Torre Vinejls (BMW) 2'40"07	Dupré Boucher (Audi NSU) 2'40"
Leibold-Muller (Ford Escort) non qualificati	

LE CASTELLET - Ai numerosi colleghi tedeschi presenti al Castellet per la «6 Ore» del Paul Ricard per vetture da turismo, definita anche la corsa dei milioni per il cospicuo monte premi che la caratterizza (e che la fa assomigliare più a una corsa americana che ad una corsa europea e che ha attirato, come le mosche al miele, i campioni dal nome di Stewart, Ickx, Hunt, Amon e Pescarolo), il paragone fra la BMW e la Mercedes dei tempi d'oro è venuto piuttosto spontaneo. La parata trionfale delle quattro BMW 3.0 CSL sul traguardo della pista francese, infatti, non ha solo sottolineato la indiscutibile supremazia che le vetture di Monaco hanno ormai conquistato nei confronti delle Ford Capri, ma hanno garantito a Neerpasch, sulla scia del quasi matematico titolo continentale per marche e per piloti, un appoggio indiscriminato da parte di quei dirigenti che in seno alla BMW avevano sostenuto lotte all'ultimo sangue per sottolineare la validità dell'attività sportiva e della pubblicità che da essa ne deriva.

Per Neerpasch, quando un anno fa gli era stata prospettata l'opportunità di dare vita ad un reparto di competizione a Monaco sull'esempio di quello che il biondo ex-pilota della Ford aveva creato per la Ford Colonia, l'impegno era stato quello di fare il Cesare della situazione: di arrivare, organizzare, e vincere. Neerpasch di fronte a queste prospettive invece di scoraggiarsi aveva accettato a una sola condizione, cioè aveva carta bianca. Ora, a dodici mesi di distanza i fatti gli hanno dato ragione facendo compiere alle vetture messe a punto nel suo reparto competizioni lo stesso balzo in avanti

LA CRONACA

**Il radiatore
compromette
subito la
CAPRI di
STEWART
e MASS
(poi quinti)**

LE CASTELLET - Sono 26 le vetture che si schierano alle 11,30 per la partenza della 6 Ore del Paul Ricard. In testa le tre BMW di Stuck, di Amon, di Pescarolo e Quester. Sulla linea di partenza rimane subito Colzani (Escort) che lamenta delle noie alla accensione.

Al termine del primo giro mentre Pescarolo si impone subito al comando tallonato dalle BMW di Amon, Ickx e Stuck, rientra ai box anche la Capri di Mass che denuncia un'avaria al radiatore che ne ha rallentato le prestazioni durante le prove ufficiali. La riparazione richiede parecchi giri e quando il tedesco riparte per la Capri la corsa si presenta già compromessa.

Nelle posizioni di testa intanto le BMW ufficiali affiancate a quelle dei preparatori macinano i chilometri con un ritmo piuttosto tranquillo. Infatti nessuno dei piloti intende spingere a fondo perché la lusinga del monte-premi finale è una suggestione sufficiente per fare alzare i piedi dagli acceleratori.

Al termine della prima ora mentre in classifica generale Amon è riuscito a imporsi davanti a Pescarolo che a sua volta precede Quester, Ickx, Muir e — finalmente — l'unica delle due

che a suo tempo avevano appunto sottolineato la scomparsa dalle piste delle Mercedes.

Dire a questo punto dove iniziano e dove finiscono i meriti, è forse un po' troppo presto. Per il momento l'unica cosa certa è che se dovrà passare alla storia con una definizione questo campionato '73 lo farà, con la definizione di « campionato delle ali », così da sottolineare quelle appendici aerodinamiche poste sul posteriore delle 3.0 CSL a metà stagione che, se hanno fatto storcere il naso a parecchi, primi fra tutti i rivali della Ford, hanno nello stesso tempo rappresentato una vera rivoluzione del settore e anche la vera « arma segreta » di Neerpasch.

Comunque se gli alettoni sono stati determinanti per il mago di Monaco nel rispetto dei tempi con i dirigenti della BMW, non bisogna però dimenticare quanto la conquista di questo titolo europeo ha apportato ai due preparatori Schmitser e Alpina. Non tanto perché nelle gare abbiamo rifiutato il ruolo dei comprimari, perché al contrario sempre gli uomini dei due preparatori hanno cercato con tutte le forze di strappare il successo ai piloti ufficiali, quanto per quella insostituibile funzione di collaudo e di sperimentazione di novità e di modifiche che Neerpasch ha loro sempre demandato, cercando di non correre rischi inutili con le vetture ufficiali.

Per riassumere quindi questo titolo europeo (matematico, se non si correrà al Jarama l'ultima prova del calendario, quasi matematico se in Spagna si andrà bastando alla BMW solo il quinto posto), non premia la BMW solo come mi-

Capri ancora a pieni giri, quella di Larrousse, nella prima divisione la GTAm di Facetti e quella di Zeccoli che invece hanno cercato di affrontare la corsa basandosi più sul ritmo che sulla prestazione occasionale, sono già in seconda e terza posizione a pochi metri dalla Escort di Hanson.

Durante la seconda ora si procede ai primi rifornimenti e sono effettuati anche i cambi dei piloti. La BMW di Pescarolo, affidata a Wolleck, però non riesce ad arrivare alla terza ora in quanto si brucia la guarnizione della testata. Nelle posizioni di testa tutto è rimasto invariato. Si fa eccezione per Ickx e Hunt, che si sono lasciati superare da Quester-Hezemans e da Larrousse-Fritzpatrick.

Nel frattempo dalle retrovie rientrano fortissimi Stewart e Mass che cercano di riguadagnare con la loro Capri le posizioni di testa. Si arriva così allo scadere della terza ora. Tra le fermate da segnalare quelle ripetute che continuano a far entrare e uscire dai box la Escort affidata a Colzani-Mohr, mentre invece le due GTAm procedono in tranquillità, fermati solo per i regolari rifornimenti.

Allo scadere della terza ora, cioè a metà gara, la classifica generale è la

seguente: Amon e Stuck sono al comando seguiti da Quester-Hezemans che precedono Ickx e Hunt, Brun-Kocher e Stewart-Mass. Mentre invece sono retrocessi in nona posizione Larrousse e Fritzpatrick la cui Capri comincia a lamentare un difettoso funzionamento. Nella prima divisione sempre gli Hanson sono al comando davanti alle due GTAm mentre la gara si svolge monotonicamente.

Alla quarta ora Amon è costretto a cedere il comando in quanto alla sua vettura dopo il turno di Stuck si è bloccato il cambio ed è rimasta solo la quinta inserita. Con molto eclettismo il pilota neozelandese e il tedesco proseguiranno tutta la corsa limitandosi a girare solo con la quinta marcia con gli evidenti effetti di panico sia all'inizio delle curve che alle fermate ai box per poter riportare il motore ai regimi di utilizzazione, mentre invece i regolari Quester-Hezemans e Ickx-Hunt possono a questo punto cominciare a raccogliere i frutti della loro tattica, insediandosi rispettivamente nella prima e nella seconda posizione.

Da segnalare in questa quarta ora il coronamento dell'inseguimento che Stewart-Mass hanno fatto alle prime posizioni riuscendo a portare la loro

LE CASTELLET - Il programma intenso del Paul Ricard per questo fine settimana fa sì che alla Turismo, nelle due giornate di prove ufficiali, sia riservato molto poco tempo per fare le prove, circa un'ora e mezza per giornata.

La BMW, che ha già fatto delle lunghe prove private nel corso della settimana, naturalmente è avvantaggiata non dovendo perdere del tempo per regolare gli assetti o scegliere le gomme. La dimostrazione si ha subito quando Stuck, venerdì, salito al volante della BMW per il primo turno di prove stabilisce già al secondo passaggio il tempo di 2'08"9 che dovrà rimanere il migliore in assoluto. Comunque, l'impressione generale è che in tutti gli stand più che ricerca di prestazioni travolgenti si vada alla ricerca della definizione ottimale della vettura per poter resistere alle sei ore di corsa che sono in programma.

Ickx, che non ha mai provato la BMW «con le ali», si dice subito entusiasta della tenuta di strada del-

Duravano da una settimana le prove «alate»

la vettura, tuttavia trova che il motore della Alpina è meno potente di quelli di Neerpasch e di Schnitzer.

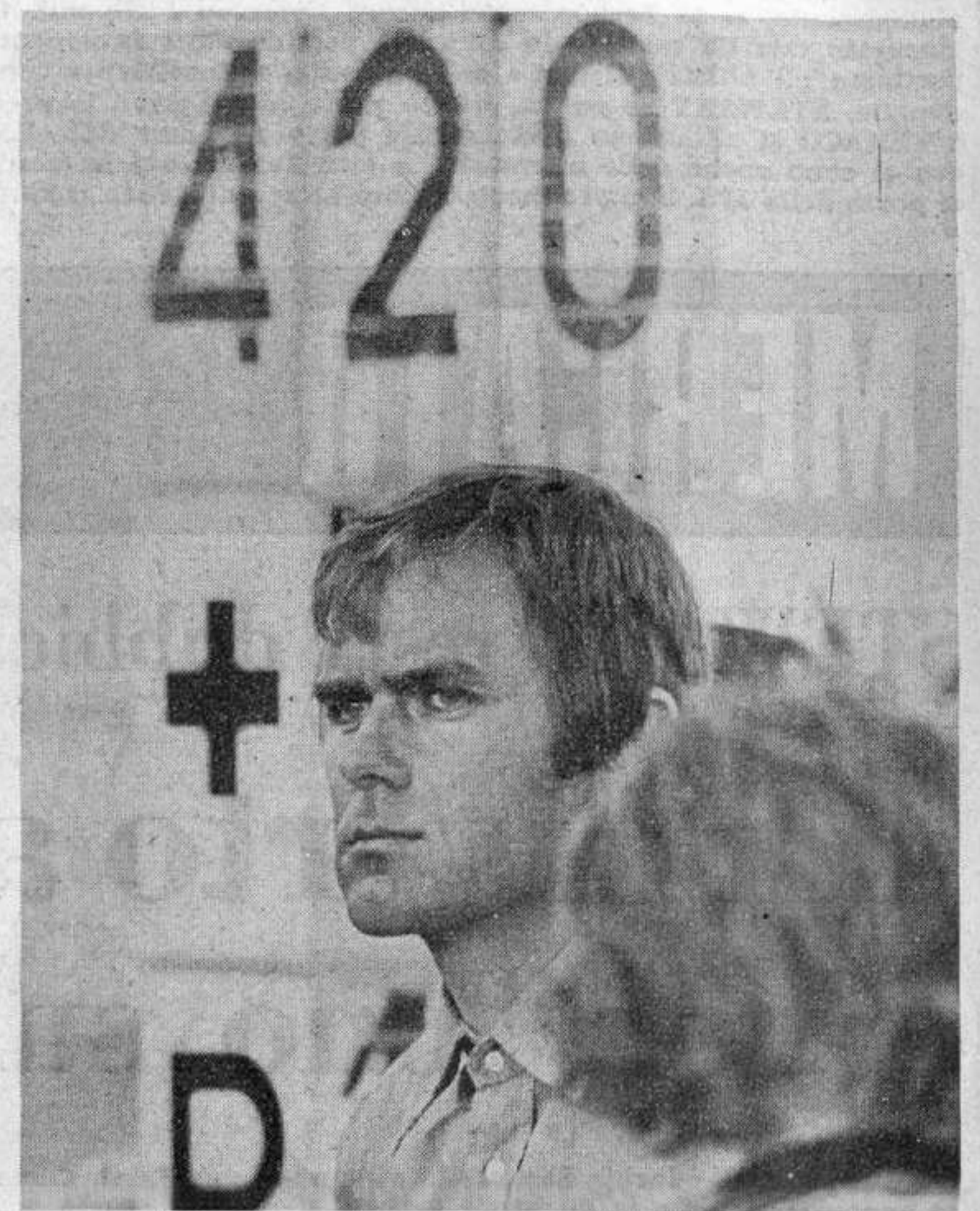
Alla Ford si attende invano l'arrivo di Cévert; la Elf non ha dato il permesso al francese di correre perché la Capri è sponsorizzata dalla Texaco. Stewart, fatto qualche giro, lascia a Mass il compito di girare, tuttavia per le vetture tedesche si presenta subito un nuovo problema, e cioè quello di un eccessivo riscaldamento dell'acqua. L'inconveniente si manifesta

su entrambe le vetture e si scopre che è dovuto ad un difetto congenito dei radiatori, d'altronde mai manifestatosi in precedenza.

Nelle due litri le GTAm, dopo il «forfait» della Alfetta, compiono più che altro dei giri per rodare gomme, freni e motori. Facetti nelle due giornate è il più veloce della squadra italiana con il tempo di 2'22"08; Zeccoli in 2'24"01 al pari di Dini, mentre Donà è cronometrato in 2'24"06.

Nella seconda giornata di prove, definite le vetture, sono in molti a migliorare, anche se nessuno riesce ad arrivare ai limiti di Stuck. Fra i più brillanti Pescarolo, che con le vetture di Schnitzer è secondo in 2'09"0. Ickx invece per un pelo non riesce a far meglio di Mass che con la Ford è a 2'10"01: il belga fa registrare 2'10"07, mentre il suo compagno Hunt gira in 2'10"09.

Nella prima divisione il miglior tempo è dei due inglesi Hanson e Hanson, che con Escort mossa dal motore BDA in alluminio portato a due litri da Broadspeed girano in 2'16"02.



Neerpasch è la «carta vincente» della BMW come lo è stato della Ford

parata BMW! profeta è NEERPASCH

gliore squadra e come miglior vetture dell'anno, ma sembra altresì aprire nella storia delle Turismo un'epoca da chiamare «era della BMW». Non diciamo questo trascinati dall'entusiasmo quanto perché sembra che Ford e Alfa Romeo — fino ad oggi le vere sovrane del settore — siano in un momento tecnico ed organizzativo effettivamente troppo lontano dagli orizzonti aperti da Neerpasch.

A Colonia per il prossimo anno si correrà al riparo abbandonando Weslake e rivolgendosi a Cosworth per la preparazione dei nuovi motori da 3400 cmc. con testata a 4 valvole e 400 cavalli di potenza. Uguali radicali innovazioni saranno apportate anche alle carrozzerie che, pur rimanendo ad inizio di stagione uguali alle attuali, (perché la presentazione della nuova vettura subirà dei ritardi a causa di scioperi che travagliano in questi giorni il settore metalmeccanico tedesco) saranno tuttavia a loro volta dotate di appendici aerodinamiche posteriori. Comunque, poiché Neerpasch le sue testate a 4 valvole per il motore 3700 cmc di cilindrata e oltre 400 cavalli di potenza, le ha già omologate per il prossimo anno, sembra che per la Ford nel 1974 risalire la china dopo questa annata di sconfitte non si presenti con molta facilità.

Qualcosa di analogo si potrebbe anche dire per l'Alfa Romeo. Seppure impegnata nella prima divisione, la Casa italiana aveva già dato forfait al settore del turismo di quest'anno. Poi, sulla scia di un consapevole ripensamento favorito dal fatto che né Ford né BMW seguivano direttamente le loro Escort e le loro 2002 e che quindi le doti di resistenza

e di affidabilità della GTAm in gare di durata avevano gioco facile, l'Autodelta ha preso parte alle gare dell'Euroturismo 1973. Per il classico capello, il gioco di riportare a casa un altro titolo continentale quest'anno non è riuscito. La rottura dei motori di cui sono rimaste vittime entrambe le GTAm al Castellet è servita se non altro a far vedere che in fondo in fondo i miracoli ben difficilmente possono essere ripetuti all'infinito.

Perciò, con molto buon senso, a Settimo Milanese da tempo si è pensato di tirare fuori dal cassetto l'Alfetta. La berlina e forse, in futuro, il coupé del due litri del Biscione potrebbero essere in effetti l'arma buona per recitare ancora un ruolo di primo piano nelle turismo. Sempreché però non succeda quello che adesso si prospetta, e cioè che si ripresenti con il solito ritardo cronico agli appuntamenti delle omologazioni ed aggiornamenti tecnici e aerodinamici che in questo settore stanno prendendo lo stesso ritmo della F. 1.

Se l'Alfa Romeo sarà intenzionata ad essere sempre fra i primi tra le turismo, sarà bene che cerchi un «Neerpasch casalingo» capace di interpretare alla perfezione i regolamenti piuttosto permissivi nel migliore dei modi, altrimenti per la stessa non ci sarà quel curriculum di successi che almeno le GTAm da parte loro riuscirono a collezionare con tanta bravura nel passato in tanti anni di competizione.

Tito Zogli

Capri al quarto posto assoluto davanti alla BMW dei privati tedeschi Brun e Kocher. Da segnalare che poco prima della quarta ora Zeccoli, che ha appena dato il cambio a Donà, dopo nemmeno un giro è costretto a lasciare la sua GTAm lungo il percorso per la rottura del motore. Il caldo, che continua a imperversare sui motori e sulle gomme, si rende protagonista poco prima della quinta ora, di altri due episodi abbastanza determinanti per il contesto della gara.

Infatti, il primo colpo di scena è quello che vede Dini, appena dato il cambio a Facetti sulla GTAm, fermarsi a sua volta lungo il percorso per la stessa identica avaria al motore che ha rotto in precedenza l'altra Alfa GTAm. Nello stesso tempo il travaglio della Ford Capri di Stewart-Mass, che sembrava superato, ricomincia questa volta con noie alla iniezione e alla accensione. La vettura, portata a rilento sul circuito, è costretta alla quinta ora cedere la quarta posizione assoluta conquistata con tanta fatica alla BMW di Brun e Kocher.

Nulla da segnalare invece per quanto riguarda le prime posizioni che non vedono cambiamenti di posizione tra Quester-Hezemans e Ickx-Hunt

Europeo Turismo dopo 7 prove

1. DIVISIONE

	Monza	Salzburgo	Mantorp Park	Nurburgring	Francorchamps	Zandvoort	Ricard	Totale
ALFA ROMEO	20	15	12	20	15	12	6	100
FORD	15	—	20	—	—	20	20	75
BMW	12	20	4	12	—	15	—	63
OPEL	—	8	—	—	10	4	15	37
TOYOTA	—	—	—	15	20	—	—	35
AUDI	—	—	—	—	12	—	—	12
SIMCA	—	—	—	—	2	—	—	2

2. DIVISIONE

BMW	20	15	15	20	20	20	20	130
FORD	15	20	20	10	15	12	8	100
OPEL	—	—	—	—	12	4	—	16
CHEVROLET	—	—	—	—	2	—	—	2

anche se le due vetture sono nello stesso giro e la sensazione generale è che Ickx attenda l'ultima mezz'ora per scatenare il suo attacco ai due piloti della BMW ufficiale. Invece probabilmente, poiché il motore della vettura affidata al belga comincia ad accusare qualche sintomo di stanchezza, Ickx preferisce mantenersi nei limiti di sicurezza e girando con tranquillità arriva fino al termine della Sei Ore piazzandosi così in seconda posizione alle spalle dei due meritissimi vincitori, Quester ed Hezemans, che ancora una volta hanno fatto valere la loro abilità nel condurre le gare di durata con oculatezza e ragionamento, con la necessità di non spingere mai a fondo.

La Capri invece deve limitarsi, dopo che il piegamento di una valvola ha fermato al quinto posto la vettura affidata a Fritzpatrick-Larousse ad accontentarsi della quinta posizione che Stewart e Mass con molto orgoglio sono riusciti a conservare fino in fondo. Nella prima divisione il successo, anche se è condizionato da un numero incredibile di fermate ai box, premia tuttavia la Escort

t. z.

LECLÈRE in F.3 con FRANCIA tredicesimo

LE CASTELLET - 37 piloti si sono dati convegno al Castellet per la corsa internazionale di F.3 che fa da contorno alla settima prova del Campionato Europeo per vetture da turismo. Suddivisi in due batterie nelle prove si assiste alla rincorsa per l'ammissione ai 30 posti della partenza. Gli italiani presenti sono numerosi: ci sono Francia, Carlo Giorgio, Pavesi, Maggi, Colombo, Mantova, Bozzetto e Pescia. Carlo Giorgio, che arriva in ritardo, può fare solo un turno di prove e quindi non avendo la vettura a posto per la pista francese come regolazioni non riesce a qualificarsi conquistando solo il diritto ad essere la prima riserva.

I più veloci nelle prove sono i francesi Laffitte su Martini e Ethuin, sempre su Martini. Tutti gli altri italiani sono al via. La partenza è un po' caotica, con Ragnotti che addirittura attraversa la pista da destra a sinistra e parecchi che dalle file retrostanti si muovono in anticipo. Per quattro tra cui l'italiano Pavesi, c'è la penalizzazione di un minuto. In testa al gruppo passa subito Laffitte, mentre alle sue spalle Cudini viene subito eliminato da una «toccata» con un avversario con relativo fuori-strada. Di un analogo incidente è subito vittima anche Colombo. In testa, mentre Laffitte si allontana, Ragnotti riesce a portarsi con bella azione al secondo posto, ma dopo un paio di giri cala lasciando la posizione a Leclère, seguito da Serpaggi e Beguin.

Gli italiani navigano nelle retrovie anche perché nessuno ha la vettura perfettamente a punto per questo difficile circuito.

Avanti, intanto, Leclère liberatosi degli avversari con una serie di giri velocissimi riesce a riconquistarsi con Laffitte ed ad operare addirittura il sorpasso subito dopo la metà gara.

All'arrivo, mentre Leclère termina vittoriosamente la sua fatica, il primo dei nostri rappresentanti è Francia che termina in tredicesima posizione, Pescia è sedicesimo, Pavesi 19. e Maggi 21.

t. z.

Gara al Paul Ricard, internazionale di F.3 LA CLASSIFICA

1. Leclère (Alpine) in 40'50", media 143,818 kmh; 2. Laffitte (Martini) 40'57" e '02; 3. Beguin (Martini) 41'06"; 4. Serpaggi (Alpine) 40'10"02; 5. Kuwashima (March) 41'18"04; 6. Ragnotti (March) 41'19"08; 7. Guitteny (Alpine) 41'20"02; 8. Jones (GRD) 41'28"05; 9. Max (Martini) 41'29"08; 10. Brise (March) 41'36" e '01; 11. Rousselot (March) 41'42"01; 12. Cudini (Martini) 41'42"08; 13. Francia (Brabham) 41'51"07; 14. Harnes (March) 41'54"01; 15. Wood (March) 41'59"06; 16. Pescia (March) 42'04"06.

● La situazione sul mercato dei piloti di F.1 è ancora troppo fluida per poter dare un quadro sufficientemente completo delle squadre del prossimo anno. Infatti il mercato è bloccato da ben tre fattori. Al momento siamo fermi al: se Stewart si ritira, se la Marlboro cambia abbinamento, se la Texaco segue ancora Emerson Fittipaldi. Come si vede facilmente, è un ginepralo tale da mettere in difficoltà persino degli investigatori. Per dovere di cronaca riportiamo gli ultimi « si dice » dell'ambiente, naturalmente con il classico beneficio del caso: dunque, STEWART se ne va, il suo posto alla Tyrrell lo prende ICKX mentre MARLBORO e TEXACO si affiancano a McLAREN portando come dote EMERSON FITTIPALDI. Comunque ci sono anche delle alternative, e cioè Texaco e Ickx con Tyrrell e Marlboro con Lotus al posto della JPS. Sempre meno credito invece alla voce di Marlboro e Fittipaldi con Brabham.

MERCATO PILOTI

STEWART resta dubbioso sul ritiro

«Mi diverto ancora e non sono superato»

LE CASTELLET - Jackie Stewart ha rimandato ancora una volta la decisione del suo ritiro dalle competizioni. In principio doveva essere a settembre, poi ai primi di ottobre, ora lo scozzese ha chiesto di arrivare alla settimana dopo il Gran Premio degli USA, ultima prova del mondiale. Lo scozzese ci ha detto:

« Non posso negare che il pensiero di abbandonare le corse mi stia occupando giorno e notte, tuttavia debbo dire che non è una decisione facile soprattutto perché a correre io mi diverto ancora moltissimo, anzi debbo dire che ora come non mai trovo interesse nel mio lavoro. Mia moglie d'altronde fa pressioni perché io smetta, quindi dopo la fine della stagione mi ritirerò a casa mia ed in dieci-quindici giorni cercherò di vagliare tutti gli elementi del pro e del contro per decidere sul

da farsi. Certo smettere ora sarebbe la cosa più saggia soprattutto perché io sono orgoglioso e non mi va di finire la mia carriera nelle posizioni di rincalzo.

« La gente, quando ricorderà Stewart, dovrà avere l'immagine di un campione grande ed imbattuto. Però, come ho già detto, tutte queste considerazioni razionali fatte con la testa sono in lotta con un'altra carica che invece ho nel cuore, e cioè quella appunto che le corse mi piacciono e soprattutto che Stewart, anche l'anno prossimo, potrebbe essere il pilota da battere, perché sinceramente al momento non ho ancora visto nessuno sulle piste che, a parità di vettura, mi regali quei secondi di distacco che giustificherebbero il mio ritiro dalle corse ».

Un altro « intoppo » per LAUDA

● Riguardo alla FERRARI sono confermate le voci di un contatto con LAUDA. Però il pilota austriaco per arrivare a Maranello deve liberarsi del contratto che ha già firmato con la BRM per tre anni, una cosa che sembra abbastanza difficile, soprattutto perché Lauda ha già firmato anche un contratto per la FORD per tutto il campionato delle turismo, ed è proprio in base dello sviluppo della vicenda Ford che si può dedurre che Lauda su una Ferrari è una cosa difficile. Infatti l'austriaco, subito dopo essere stato a Maranello, telefonò a Colonia per chiedere se il contratto per la Capri invece che per tutto il campionato poteva essere solo per alcune corse. Kranefuss rispose che a questa condizione non vi era interesse per la Ford a portare avanti il contratto. Lauda si riservò di dare una risposta, ed infatti la settimana scorsa rispose che era tutto a posto e che poteva impegnarsi a correre per la Ford tutte le prove del campionato. Sulla base di questa risposta si deduce o che Ferrari è improvvisamente cambiato e si è deciso ad assumere dei piloti « a cachet » disinteressandosi di quello che fanno nelle domeniche libere, oppure che la Ferrari per il prossimo anno non correrà nelle sport, cosa che lascia in dubbio perché Ickx, senza peli

● Stewart ha deciso di fare la guerra ai giornalisti perché, dopo aver sfogliato con attenzione le maggiori riviste mondiali, si sarebbe accorto che di foto scattate ai boxes ce ne sono molte poche e ovviamente ha dedotto che la stampa può svolgere il proprio lavoro anche lontano dagli stand. Peccato che Jackie in questo esame si sia dimenticato che esiste anche una stampa che scrive, invece che fare delle foto e, guarda caso, questa stampa le sue fonti di informazioni deve cercarsele proprio ai boxes.

sulla lingua dichiara che sarà con Ferrari ancora sulle sport per il prossimo anno. Oppure, infine e supposizione più probabile, Lauda non è riuscito a liberarsi dalla BRM e perciò fa la F.1 con Stanley e le turismo con la Ford.

● DAVE WALKER è rimasto gravemente ferito in un incidente stradale. Non è in pericolo di vita, ma pare improbabile che possa gareggiare per un certo tempo. Nelle corse che si svolgono in Giappone il suo posto sulla GRD sport è stato preso da Vern Schuppan.

● Negate le voci circa una fusione fra la SURTEES e la GRD, anche se sembra però che ci sia qualche base di verità.

Nasce il sindacato SPONSOR!

● Per chi avesse ancora dei dubbi sul profondo rivolgimento che è in atto nel mondo delle competizioni dopo la costituzione dei vari sindacati (come quello dei piloti, dei costruttori o degli organizzatori), passiamo quella che potrebbe essere considerata la notizia dell'anno. A Monza, sabato sera, mezz'ora dopo il termine della seconda giornata di prove ufficiali del Gran Premio d'Italia, nel camion della Texaco si riuniranno gli sponsor di F.1 per varare il «sindacato degli sponsor». Dire cosa e quanto potrà fare questa associazione francamente al momento nessuno lo sa ancora. Ora bisognerà capire se questo sindacato vorrà condizionare piloti o anche i costruttori, che dagli sponsor in un certo senso dipendono, perché non infastidiscono la stampa; o viceversa. Quel che è certo è che nel mondo della F.1, la lettura del «Padrino» deve aver fatto male...

● Si dice che la BRABHAM potrebbe smettere di costruire vetture da corsa per la clientela, per concentrarsi sulla F.1 e sulle F.5000. Ecclestone ammette che la cosa «è allo studio» e si arriva alla conclusione che il fattore decisivo potrebbe essere l'esito delle trattative ora in atto per il patrocinio.

totoSPRINT

GRAN PREMIO COMPUTER
CAMPIONISSIMO di tutti i tempi

Pos. e nome	MONZA	MONTE CARLO	SPAIN	MONACO	FRANCIA	BRABHAM	USA
Alberto ASCARI Ferrari 500 F 2	6	1	1	1	1	1	1
Rudolf CARACCIOLA Mercedes W 125	12	2	2	2	2	2	2
Jim CLARK Lotus Ford 25	3	3	3	3	3	3	3
Jean Maneski FAGNO Mercedes W 198	1	4	4	4	4	4	4
Emerson FITTIPALDI Lotus 71 D	11	5	5	5	5	5	5
Stirling MCKEY Vauxhall	2	6	6	6	6	6	6
Tadek KUVCOLAN Alfa F 2	9	7	7	7	7	7	7
Jochen RINDT Lotus 72	10	8	8	8	8	8	8
Rudolf NOEMMEYER Auto Union 182	4	9	9	9	9	9	9
Jackie STEWART Tyrrell Ford 002	5	10	10	10	10	10	10
Achille VARZI Maserati P 2	8	11	11	11	11	11	11
Jean Pierre WIMILLE Alfa 158	7	12	12	12	12	12	12

10 GIORNI ancora per VOTARE: a pag. 51 l'ultima scheda



LE CONFIDENZE di Eoin S. YOUNG

JACKY ICKX, mentre ora cavalca serenamente attraverso la bufera delle voci che riguardano le sue prospettive di un impiego futuro, è una persona molto emotiva non diversamente da John Surtees, che crede in se stesso al 100%, che non meno sminuisce gli altri, né fa il politico, nel dire solo ciò che pensa che la gente voglia sentire. Della vicenda alla Ferrari egli ha confidato: « Capisco che è difficile dirigere una squadra quando si è in pista; figurati per il signor Ferrari se non è ancora più difficile dirigere una squadra quando sta seduto tutto il tempo in Italia! La sua sola ragione di vita sono le corse, farà di tutto per esse, ma se non vince allora cominciano i problemi inter- ni che capita di subire quando si è della sua famiglia. Se egli ha un problema, io pure l'ho. Per vincere un campionato mondiale si deve essere squadra e forse non è sempre stato così... Se pensa che la propria auto e i propri ingegneri siano i migliori, bisogna arrivare a dare la colpa ai piloti e Ferrari pensò forse che, se cambiavano il loro conduttore, questo sarebbe stato un grosso cambiamento per la squadra. Ed è perciò che avemmo tutta la questione. Io mi difesi quando capii che non era vero e che era una situazione piuttosto spiacevole ».

Secondo Jacky quale era il motivo del poco successo della Ferrari F.1 e delle sue auto da corsa in questa stagione? « Per vincere un campionato del mondo devi davvero essere una squadra e forse la Ferrari non lo è sempre stata... ».

E Merzario usava il fatto che era italiano per approfittare in squadra e tentava di far sentire la sua presenza a Maranello?

« Lui è la sola persona che possa dare una risposta a questo; ma personalmente nella squadra non ho mai visto nessun vantaggio per un pilota italiano. Non credo che il signor Ferrari abbia interesse in un corridore italiano che vince, quanto nel nome della Ferrari che vince gare... ».

E' interessante ora il fatto che Ickx abbia passato un po' di tempo con Lord Alexander Hesketh nella sua casa di campagna non lontana da Silverstone già dopo il G.P. inglese e si suppone che la conversazione abbia speso vagato dalle cose migliori della vita alle gare d'auto, perché Jacky è stato soprattutto impressionato dell'approccio di Hesketh alle corse. Qualcuno giura che il pilota della nuova macchina di Hesketh la prossima stagione insieme a Hunt possa essere davvero il belga più che Hallwood.

...e se ICKX andasse con lord HESKETH?

La RONDEL F.1 non sarà più MOTUL F.1

La Rondel Racing fa sapere che la loro auto di F.1 sarà pronta per il collaudo tra sei settimane circa. Ma non intendono iscriverla a una corsa fino alla prossima stagione. Ron Dennis, ex meccanico della Brabham, che ha formato l'organizzazione Rondel con il compagno meccanico Neil Trundel, è stato a Watkins Glen per la corsa di sei ore ma apparentemente non per l'iscrizione al Gran Premio USA di Tim Schenken.

La nuova auto non sarà poi chiamata « Motul-Rondel ». Sebbene le vetture di F.2 siano patrocinate dalla compagnia petrolifera Franch Motul, la squadra ha deciso di non estendere lo stesso patrocinio al progetto della F.1, e questa è una delle ragioni per cui la nuova macchina ha subito un ritardo. Piuttosto che affrettarsi con un imminente appoggio, che avrebbe potuto essere disponibile da parte della Motul per mettere il prototipo sulle ruote e farlo correre questa stagione, Dennis pensa di aver fatto la cosa giusta nel tenerla senza nome ma costruendola in rigidi limiti del giro d'affari, così che saranno in grado di negoziare con i patrocinatori. L'accettazione immediata di un affare con la Motul avrebbe immediatamente precluso altri contratti con patrocinatori più importanti o compagnie petrolifere.

Sebbene Dennis non avesse intenzione di dirmi quanto denaro abbia chiesto di sovvenzione per la squadra di F.1, è interessante ricordarsi che, essendo all'inizio, hanno bisogno di chiedere più sostegno che le squadre già consolidate, visto che queste hanno già assorbito le costose fatiche attinenti l'attività della formula maggiore.

Eoin S. Young



Un'immagine della vittoriosa prova di Campionato GT ad Hockenheim, con Regazzoni al volante della Pantera vincente nella « tana » della Porsche dopo una vera « passeggiata »

Anche JACKY sulla PANTERA...

MODENA - Alessandro De Tomaso è rientrato dalle acque del Mediterraneo nelle quali ha trascorso in barca le vacanze, mentre il suo vecchio stabilimento è in liquidazione. Il maestro Ugolini, come rappresentante Ford, ha sbrigato pratiche amministrative e fiscali. Ora, in settembre si apre il nuovo stabilimento alla « Bruciata » del quale abbiamo già scritto. Ma anche dalla barca De Tomaso è rimasto in contatto — via radiotelefono — coi suoi collaboratori: l'ing. Aurelio Bertocchi e il dr. Roberto Bussinello. A quest'ultimo è stata affidata la direzione della « Guzzi » e quindi si trova a Mandello Lario, mentre l'ufficio studi ed esperienze funziona a Modena. Tra l'altro si sta pensando alla partecipazione della Pantera al Tour e, dopo l'exploit Regazzoni, qualcuno avrebbe pensato di offrirla per la corsa a tappe francese a Ickx.

Il successo di Regazzoni a Hockenheim è valso per la Pantera e per De Tomaso quasi un primato di valore mondiale. « Eravamo andati — sottolinea l'ing. Aurelio Bertocchi — nella tana del leone; le Porsche stavano girandovi da una ventina di giorni. E' chiaro che la nostra macchina ha messo in evidenza quanto aveva fatto vedere alla guida di Parkes a Imola ».

Anche Regazzoni è stato soddisfatto. Il successo lo ha ripagato delle non poche amarezze nel mondiale F.1 indubbiamente in sordina; non certo per colpa sua. « E' stata una passeggiata — ha detto Clay — sia nella prima che nella seconda manche; io spero di poter fare qualche altra gara con questa potente GT ». Pare che Clay pensi ad alcune corse negli Stati Uniti. La collaborazione potrà dunque continuare, specie se ci sarà uno sponsor che potrebbe raffigurarsi nella Marlboro. De Tomaso va con passo prudente nell'amministrare il settore sportivo della sua azienda. Glielo abbiamo detto. « Quando eri un artigiano, ti concedevi certe avventure; oggi che sei un grosso industriale fai i conti con la lira. Hai ragione perché hai impegni indubbiamente più importanti, amministrando tre fabbriche con parecchie centinaia di dipendenti... devi pensare anche a loro e a vendere ». Dopo un momento di silenzio De Tomaso ha risposto: « Stai tranquillo che avremo qualcosa di molto importante. A noi premeva dimostrare coi fatti e con le vittorie che la Pantera è una macchina dai pregi notevoli; bastava affidarla a piloti di classe e così farò con la Benelli; la 500 4 cilindri è formidabile ».

...e il serbatoio anti fiamma?

De Tomaso, sempre attento a iniziative tempestive, ha messo in atto un programma di sicurezza interessante. Ha contattato una Casa francese e pensa anche all'Autodelta per fare degli esperimenti con serbatoi sicurezza antincendio. Ma non solo per la Pantera da competizione. Pensa a quelle di serie da vendere. La Pantera col serbatoio di sicurezza potrà essere la novità di questa fine stagione.

● Segno dei tempi. Solo due piloti scrivono le loro firme con uno svolazzo che sottolinea il nome e un altro tratto che segna la parte alta della firma. Uno è Jackie Stewart. L'altro è Jody Scheckter...

● I clienti dell'EAGLE, la nuova auto « convertibile » di formula 1 e formula 5000 delle officine californiane di Dan Gurney, sono avvisati che la nuova auto costerà circa 13.000 sterline (circa 20 milioni), tranne il motore. Il collaudo è già cominciato. Si dice anche che il nuovo disegno di Surtees sia una F.1 che potrà convertirsi in F.5000 facilmente. Le nuove Gurney Eagle sono le prime di parecchie nuove monoposto attese in F.1 il prossimo anno. Aspettiamo le nuove auto di Maurice Phillippe e Parnelli Jones per Mario Andretti, un'auto Häsketh ecc.

● Per le passate poche corse del campionato Marche i piloti della Ferrari hanno usato visiere per caschi riscaldate che si inseriscono nel sistema e-

lettrico dell'auto e funzionanti sul principio del finestrino posteriore riscaldato per l'antiappannamento. Essendo un tipo adattabile, Carlos Pace ha preso l'idea delle auto da corsa Ferrari per la sua Surtees F.1 ed egli l'ha provata nel primo umido giorno di prova a Zandvoort.

● Il prossimo anno Alex Blignaut, organizzatore del Gran Premio del Sud Africa oltre a dirigere una sua squadra, ha combinato di far correre una Embassy-Tyrrell per Eddie Keizan e una Embassy-Surtees per Noles Neimans che ha corso su una Surtees TS8 F.5000 in Sud Africa. La sua Surtees F.1 sarà la TS9 B dapprima condotta da Andrea de Adamich prima che passasse bruscamente alla Brabham. La questione di escludere i motori 3 litri dalla formula combinata in Sud Africa in favore della corsa F.5000 sembra essere stata risolta in favore della continuazione della Formula combinata 3-5 litri.

Ron TAURANAC (sponsor la MARLBORO)

gli sta preparando la F.1 per il 1974

(magari con il « 12 boxer » TECNO?)

REGAZZONI: «Mi ero illuso con FERRARI!»

Il motivo del «NO»: mancanza di soldi

« Mi ero illuso con Ferrari... Da oltre un anno ho sempre pensato di essere nel '74 di nuovo a Maranello... invece ». Chi dice queste amare parole al telefono, da Lugano, è Clay Regazzoni rimasto molto male del « gran rifiuto » di Maranello. « Un anno solo con la BRM devi firmare... » gli avrebbe detto il Drake « perché nel prossimo anno sarai di nuovo con noi, quando sarò riuscito a liberarmi dallo scomodo belga... » Ubbidiente Regazzoni aveva fatto come la storria, racconta; abbassando il capo aveva detto: « OB-BEDISCO ».

Poi le note vicende '73: Regazzoni, dopo le illusioni con la BRM nelle prove alla vigilia del mondiale conduttori, scade nella mediocrità, lui che sa di dare il meglio di se stesso con qualsiasi macchina. Voci arrivate dall'Inghilterra dicono che, come già avvenuto con il compianto Rodriguez, la BRM avesse adoperato all'insaputa dei suoi piloti per le prove « pre mondiali » un motore 12 cilindri speciale, non adatto a presentarlo poi nei Gran Premi. Mr. Stanley, comunque, è tutto per lo svizzero, fino a quando non scopre quella storia della prova segreta con la Ferrari B3 a Fiorano. Anche se Clay nega la cosa è evidente. E si capisce che Clay ha fatto questo « favore » a Ferrari, fidando nella sua riconoscenza a fine stagione.

Passa il G. P. di Germania e Regazzoni viene coccolato da emissari « oscuri » di Maranello. « Ickx se ne va — gli dicono — sarai tu il nostro « Big driver '74... ».

G. P. d'Austria, è storia recente... Regazzoni incontra l'avv. Montezemolo che gli riconferma la disponibilità della Ferrari ad averlo come capo equipe per il prossimo anno. Dopo l'Austria Clay un giorno mentre tutti erano in ferie « passa » da Maranello. Tutto sembra fatto. Due giorni dopo però la doccia fredda: a Lugano al 513312, arriva una interurbana da Maranello: è l'avv. Montezemolo che parlando a nome di Ferrari gli dice di « essere dispiaciuto, ma che per il '74 la Ferrari, per contenere le spese, si « accontenterà » di due giovani, che non costino molto... ».

Jarier è cosa fatta, per il secondo gli chiedono un parere... « chi vedi... di giovani italiani? ».

« Italiani non ce ne sono... » confesserà poi Clay, che non pensava a Merzario immaginando che i suoi meriti sono ben noti.

« E altri? » gli chiedono. « Hunt non lo conosco bene... poi c'è Lauda... che sta andando molto bene... » conclude lo svizzero.

E qui è scattata l'idea per l'austriaco nel '74 in Ferrari.

Ma torniamo a Regazzoni. Gli abbiamo chiesto:

— Che cosa farai il prossimo anno?

« Mi guardo attorno. Certo fino ad ora non l'avevo fatto, sicuro come ero di essere in Ferrari... Ma ora mi sto dando da fare. »

— Che cosa precisamente?

« Vedi — mi dice — mi dispiace per una forma di sentimentalismo non essere con « Penna Bianca » nel '74, ma per il mio portafoglio forse è meglio. »

— Che cosa precisamente?

« Se fossi stato con la Ferrari nel '74 avrei corso solo con loro, conoscendo il carattere del Vecchio e se, come tu dici, non faranno il mondiale prototipi sarei stato buggerato... mentre ora rinnoverò il contratto con l'Alfa Romeo, per il '74 (va lunedì da

Chiti a Milano) mentre per la F.1 ancora non so con precisione. Carne al fuoco sì... ma di certo nulla. »

Anche se Regazzoni non ne parla, AUTOSPRINT può anticipare che nel '74 Regazzoni correrà con una vettura patrocinata dalla Marlboro, ma anche costruita per conto della Casa di sigarette: niente po' po' di meno che dall'ex mago della Brabham, ritornato dall'Australia, cioè Ron Tauranac. Egli è già al lavoro per fare una nuova vettura che monterà il motore Cosworth 8 cilindri e proverà anche il motore Tecno 12 Boxer. La scuderia sarà quella di Frank Williams, vedovo ISO, e tutto Marlboro. Pare che Regazzoni pensi a un coequipier come Merzario, se per il comasco non ci saranno adeguate proposte Ferrari.

Giancarlo Cevenini

NANNI GALLI nostalgico anche con CHITI

Un po' con tutti l'ex pilota pratese NANNI GALLI (quello della « gran rinuncia a metà giugno ») ha fatto mostra di nostalgia la scorsa settimana. Ha incontrato in mare (in barca) l'ing. Chiti, suo ex « patron » nell'Autodelta, e gli ha detto che sente nostalgia delle corse. Per ora, però, Nanni si garantisce dalle decisioni affermando: « Solo se avessi una macchina competitiva tornerei davvero! Che so? una Tyrrell, una Lotus, una Mc Laren!... » Bravo, ma chi te la dà? Dovresti perlomeno chiederla! « Sì, capisco, ma non ho voglia di sentire altri rifiuti... », conclude Nanni, il quale sembra abbia ritrovato queste voglie anche dalla lettura di recenti vicende dalle quali si è visto dar ragione. Dei guai Merzario, pilota italiano di turno nel disprezzo (a doccia scozzese) Ferrari, alle non riuscite prestazioni delle ISO-MARLBORO e di AMON con la TECNO « Non ha battuto i miei tempi dell'anno scorso con la macchina vecchia », ringalluzisce il pratese...

«RICHELIEU» alla LANCIA



L'anticipazione di AUTOSPRINT sulla possibilità che l'ing. GIANCARLO SGUAZZINI, (attuale responsabile della Abarth-FIAT, della squadra rally e da poche ore non più vice direttore generale tecnico della maxi azienda torinese) fosse « spostato » alla LANCIA, non era affatto rientrata. Piuttosto è stato scelto per il momento un compromesso (comunque grave): l'ing. Sguazzini non sostituisce l'ing. Piero Gobatto come direttore generale, ma sarebbe addirittura il nuovo amministratore delegato della LANCIA Automobili s.p.a.

L'avvicinamento al vertice della « marca associata » conferma che la FIAT non si smentisce: dove è entrata — prima o dopo — fa sentire il peso dei suoi uomini più duri. Gobatto pare sia considerato colpevole di essersi troppo « integrato » nello staff lancista vecchia guardia. Con la scusa dei 24 miliardi di ultimo deficit ecco così la « punizione Sguazzini », col quale i rapporti non sono mai stati ideali pur quando erano pari grado.

Non dimentichiamoci che l'ing. Sguazzini, da qualcuno definito il « cardinale Richelieu » di Umberto Agnelli, mortificato dalle continue vittorie del team Lancia HF sulle sue FIAT 124 spider ha fatto una guerra « spietata » anche alla STRATOS, oltre che ai programmi Marlboro di FIORIO.

Ora certamente si scatenerà la... vendetta! Peccato che, alla fine, sarà ai danni di una azienda, che ha conservato il torto (per la FIAT) di essere stata fondata da un suo ex operaio; come sarà ai danni — è da temere — dello sport rallystico tutto.

Mischiano nomi e piazzamenti le CARRERA dell'accoppiata nelle

logoranti 6 ORE INTEREUROPA con SCHICKENTANZ-KREMER-KELLER

Volata PORSCHE a 1000



Alla parabolica, nella parte centrale della gara, raggruppate le Porsche Carrera di Schickentanz, Haldi e Keller. Dietro la Fiat X-1/9 di Pesenti-Rossi, Alval e Regis



Tre delle quattro Pantera gr. 4 al via: si tratta di quella di «Gero»-Gallo, che alla fine sarà terza, seguita da Locatelli e da Moretti. Al centro, la Porsche di Guignard-Pillon

MONZA - Nessuno dei piloti impegnati nell'Euro GT era molto convinto che la sua macchina potesse finire indenne una sei ore. Abituati ai 150-200 chilometri delle altre prove, doverne percorrere oltre 1000 era un impegno non da poco. A complicare le cose ci si metteva il fatto che questo campionato è riservato ai conduttori e non alle marche, per cui la scelta del compagno giusto poteva essere tanto importante quanto avere una buona macchina.

Ma, mentre Ballot-Lena ed Haldi, due tra i principali aspiranti al titolo, hanno scelto come hanno potuto affidandosi alla sorte con il buon spirito dei gentleman, la super-squadra di Kremer con le due Porsche semi-casa ha scelto una tattica da fuoco incrociato qualificando tre piloti per macchina con la complicazione che questi piloti erano praticamente sempre gli stessi. La tattica era semplice: Schickentanz e Keller avrebbero fatto i primi due turni con la loro macchina, se alla fine tutto fosse stato O.K. si sarebbero scambiati di guida — con una breve pausa per il terzo pilota — in modo di avere in ogni caso i punti per il campionato.

L'astuto gioco è riuscito perfettamente, anzi, quasi troppo perfettamente tanto che sono arrivati entrambi, primo e secondo, ma in una maniera abbastanza inusuale per una gara di sei ore e cioè a due decimi uno dall'altro. L'arrivo in volata è stato platonico ma la gara no, tutt'altro, dato che è vissuta su di una continua lotta tra un gruppo di macchine ravvicinate, cosa assai rara per questo tipo di corse che di solito non lasciano molto spazio allo spettacolo.

Haldi soprattutto è stato il mattatore al punto che dopo tre ore lo svizzero ed i due tedeschi futuri vincitori facevano a «sportellate» (Neuhaus si è fermato ai box indignato) come se si stesse correndo una gara su venti giri. La combattività di Haldi ha più volte messo in difficoltà le due macchine preparate da Kremer ed al box tedesco si è tirato il fiato quando l'avversario è rientrato con la ruota posteriore a terra e

la sospensione rotta dopo un paio di testa-coda al curvone per il cedimento del pneumatico.

Minor battaglia è venuta da Ballot-Lena, il leader del campionato, che sulla carrera 2900 cc di Geeraerts (la sua tre litri è in preparazione per il Tour de France che è l'ultima prova valida) ha accusato un compagno troppo lento, due descappaggi, la rottura del contagiri ed un inconveniente allo spinterogeno (con effetto sulla fase), lo stesso che con maggior gravità è costato il motore a Loos ed in prova ad Haldi.

Delle disavventure del francese hanno così potuto avvantaggiarsi i bravi Schon e Borri che, partiti con l'intenzione di arrivare in fondo, hanno ottenuto un brillantissimo quarto posto assoluto. Ancora meglio di loro, ed autentici protagonisti della corsa anche nel cuore del numeroso pubblico, Gallo e «Gero» con la Pantera De Tomaso del Jolly preparata dal romano Bardelli. In prova erano state proprio le «Panterone» 5700 a fare segnare i migliori tempi: Casoni e Pica sulla numero due e Gallo e Gero sulla tre. Con la pista di Monza tanto veloce ed i nuovi freni autoventilanti, le macchine italiane erano complessivamente più rapide delle Porsche.

C'era però il problema non trascurabile della necessità di un maggior numero di rifornimenti e della sostituzione di almeno un pneumatico durante la corsa. Malgrado ciò un secondo e mezzo guadagnato al giro avrebbe potuto compensare l'handicap, tanto che prima della corsa c'era una certa fiducia.

Invece le cose si mettono subito male con la macchina di Casoni e Pica che al momento di essere scaldata, prima della partenza, rompe lo spinterogeno. La sostituzione compromette la fase del motore e poi si rompe anche il motorino d'avviamento tanto che Casoni non fa neppure a tempo ad inserirsi al suo posto, in pole position e deve partire in coda. La macchina accusa presto guai di riscaldamento e così viene il ritiro e con esso metà delle speranze se ne vanno. L'altra metà invece è in buone mani perché «Gero» e

Gallo durante tutta la prima ora tengono la testa anche se il loro vantaggio non riesce mai a superare i 6-8 secondi.

Il problema viene al momento del rifornimento che arriva ben mezz'ora prima che per la muta di Porsche che seguono la macchina di testa. A fine gara il tempo perso ai box è costato alla Pantera dei due italiani il ritardo di un giro, non molto in capo ai 1196 chilometri percorsi dal vincitore, ma il terzo posto assoluto ed il giro più veloce segnato per ben due volte all'87. ed al 116. giro in 1'40" netti e 207 di media, sono una misura significativa della validità dell'equipaggio e della vettura.

La formula della distanza scelta dagli organizzatori milanesi per questa prova del campionato GT si è dimostrata più felice di quanto fosse giusto prevedere. Fermo restando il problema del pubblico che si trova spaesato fra tanti doppiaggi e cambi di piloti, per queste auto che sono realmente delle GT stradali non ha senso che si pongano seri problemi di durata quando i chilometri da percorrere sono più di duecento. Se la GT dovesse essere un modo di arrivare ad umanizzare il campionato del mondo marche, la scelta della distanza lunga è giusta. In questa occasione è però servita anche a far venire i nodi al pettine perché di rotture se ne sono viste molte anche se, per la verità, più tra coloro che non ambivano all'alta classifica che tra il gruppetto dei fedeli aspiranti al titolo europeo.

Soprattutto la prima divisione (e le 1600 e 1300 più delle 2000), hanno pagato duramente lo sforzo. Dietro ai bravi «Pooky» e «Tambauto» che hanno portato alla vittoria una Porsche non certamente perfetta, si sono classificate altre tre 911, i bravi Artira e Librizzi con la piccola Alpine Renault 1300 che ha girato perfettamente per tutte le sei ore, Fusar-Bassini e Ghislotti con la GTA 1600 e Monti e «Vagabondo» con l'altra Alpine 1300. Nel complesso quindici macchine classificate su 38 partite, non troppe per delle GT stradali.

Le speranze

PANTERA

durano il

turno -GERO

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - La cronaca è molto più rapida di quanto sia stata lunga la gara anche se necessariamente non possono essere citati tutti gli episodi che gli equipaggi hanno vissuto: con Casoni in fondo per il ritardo nell'allinearsi, è «Gero» che prende il comando con l'altra De Tomaso e si trascina sulla coda tutta la muta delle Carrera impegnate in campionato e cioè Schickentanz, Haldi, Ballot-Lena, Bonomelli, Barth, Keller. «Gero» guida la corsa per tutto il suo turno con bella sicurezza ma quando cede la guida a Gallo sono molte le Porsche che, approfittando

della sosta, superano la macchina italiana. E' il momento in cui inizia la lotta a gomiti tra le Porsche e sono Haldi, passato a condurre, e Schickentanz che vanno ruota a ruota a centinaia di metri davanti a Keller e Ballot-Lena anche loro ai ferri corti. Barth è quinto ma il motore comincia a non funzionare bene e cederà poco dopo, nelle mani del compagno Loos. Poi viene Bonomelli che guida con cautela mirando al risultato finale così come Locatelli e Moretti con le altre due Pantera meglio piazzate.

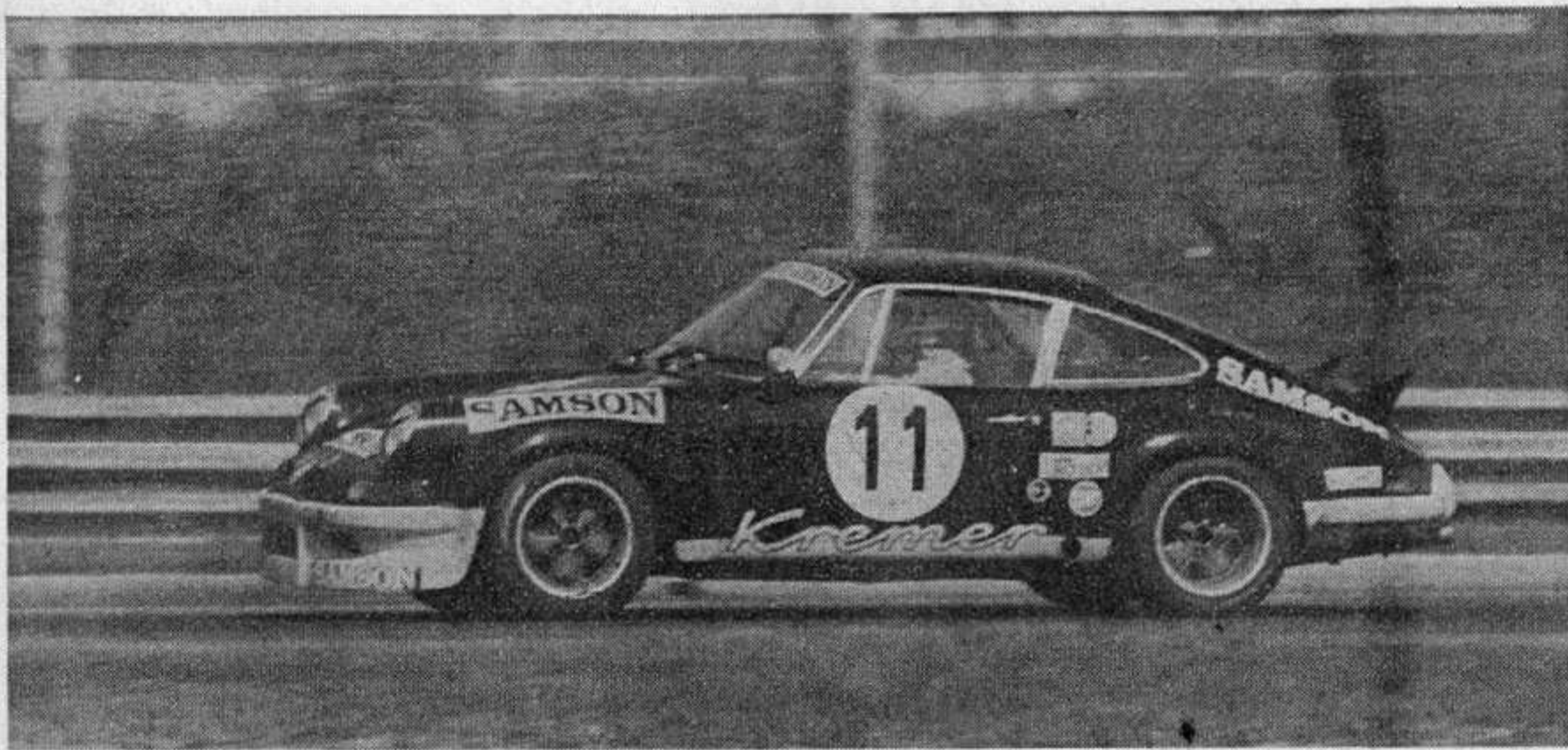
Quasi per beffa tutti e tre sono però presto fermati: Locatelli per il cedimento del motore, Moretti e Gottifredi per surriscaldamento e Bonomelli per la rottura della puleggia

del raffreddamento la cui riparazione fa perdere molto tempo ai box. Passano i giri ma la media si mantiene sempre molto alta, oltre i 200, ed i rifornimenti delle Porsche permettono a Gallo e «Gero» di ritornare nei primi cinque posti.

In questa fase le cose si mettono male per il leader del campionato Ballot-Lena che subito dopo aver ripreso il volante deve fermarsi per due volte consecutive ai box a cambiare i pneumatici posteriori dechappati. La lotta resta così ristretta alle due Porsche di Kremer (Schickentanz e Keller) ed Haldi, mentre Gallo e «Gero» sono abbastanza vicini per poter approfittare di qualsiasi eventuale defezione in testa. Col

passare dei chilometri la lotta si fa ancora più serrata: le tre Porsche al comando sono ruota a ruota e tra Haldi e Neuhaus (che ha preso il posto di Keller) si arriva perfino alle sportellate con intervento dei commissari e bandiera nera di preavviso per entrambi.

La sosta per il rifornimento placa gli animi ma Haldi non vuole saperne di rinunciare alla battaglia coi due tedeschi ed è solo lo scoppio di un pneumatico ed un pauroso doppio testa-coda al curvone a fermare il temerario svizzero. Manca un'ora e mezza alla fine e Schickentanz e Keller si avviano al traguardo guidando di conserva col solo curioso cambiamento, rispetto all'inizio della ga-



COPPA INTEREUROPA - 6. TROFEO E. MATTEI - 6 ORE DI MONZA - Valida per il campionato europeo conduttori Gran Turismo - Monza, pista stradale, 2 settembre 1973.

LA CLASSIFICA:

1. Schickentanz-Kremer-Keller (Porsche Carrera) in 6.00'54", alla media di kmh 198,836; 2. Keller-Neuhaus-Schickentanz (Porsche Carrera) 6.00'54"2; 3. « Gero » Gallo (De Tomaso Pantera) a 1 giro (1. della 3. div.); 4. Schon-Borri (Porsche Carrera) a 7 giri; 5. Ballot-Lena-Geeraerts (Porsche Carrera) a 7 giri; 6. Bonomelli-Fischhaber (Porsche Carrera) a 13

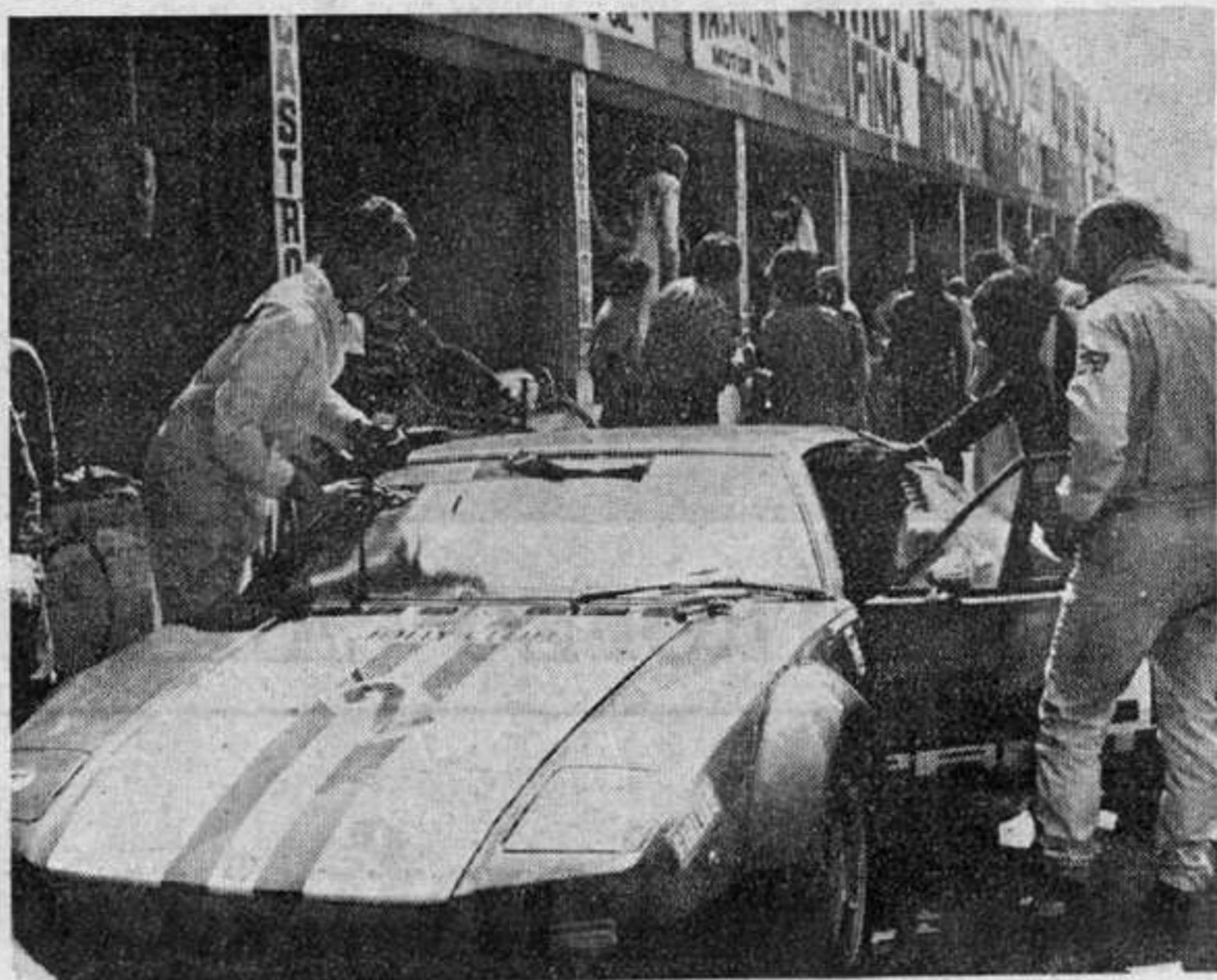
giri; 7. Zbinden-Vollery (Porsche Carrera) a 19 giri; 8. « Pocky » Tambauto (Porsche 911 S) a 22 giri (1. della 1. div.); 9. Guignard-Pillon (Porsche 911 S) a 25 giri; 10. « Alval » Regis-Govoni (De Tomaso Pantera) a 27 giri; 11. Roulon-Miller-Birrane (Porsche Carrera) a 30 giri; 12. Capra-Facca (Porsche 911 S) a 36 giri; 13. Ahmet-Pelit (Porsche 911 S) a 37 giri; 14. Artina-Librizzi (Alpine Renault 1300) a 49 giri; 15. Fuser Bassini-Ghislotti (Alfa Romeo GTA 1600) a 53 giri.

Giro più veloce: l'87. e il 116. della De Tomaso Pantera di « Gero » e Gallo in 1'40", alla media di kmh 207.

Qui sopra a sinistra, la Porsche-Kremer vincitrice della 6 Ore di Monza, condotta da Schickentanz-Keller e dallo stesso Kremer. Sotto a sinistra, una sosta in più del previsto al box ha finito per pregiudicare la bella gara della Pantera condotta da « Gero » Gallo

Così (in 38) AL VIA

- | | |
|---|--|
| Casoni-Pica
De Tomaso Pantera
1'40"1 | « Gero » Gallo
De Tomaso Pantera
1'40"3 |
| Schickentanz-
Keller-Kremer
Porsche Carrera
1'41"4 | Neuhaus-
Schickentanz-Keller
Porsche Carrera
1'42"1 |
| Ballot-Lena-
Geeraerts
Porsche Carrera
1'42"3 | Martino-Pal Joe-
Locatelli
De Tomaso Pantera
1'42"4 |
| Haldi-Cheneviera
Porsche Carrera
1'42"8 | Bonomelli-
Fischhaber
Porsche Carrera
1'43"1 |
| Barth-Loos
Porsche Carrera
1'43"2 | Kretsch-Sierli
Chevrolet Corvette
1'43"2 |
| Peter-Bernhard
Porsche Carrera
1'44"3 | Schon-Borri
Porsche Carrera
1'44"8 |
| Simonsen-Larsson
Porsche Carrera
1'45"2 | Moretti-Gottifredi
De Tomaso Pantera
1'45"7 |
| Zbinden-Vollery
Porsche Carrera
1'48"3 | « Alval » Regis-
Govoni
De Tomaso Pantera
gr. 3
1'49"2 |
| Monti-Oddero-
Ramoio
Alpine R. 1600
1'51"3 | Gallimberti-Pozzo
Alfa Romeo GTA
1'52"1 |
| Ruffola-Benvenuti
Porsche 911 T
1'53"3 | Schenetti-
Ciarpaglini
Porsche 911 S
1'53"5 |
| Guignard-Pillon
Porsche 911 S
1'55"3 | Chiapparini-
Invernizzi-Alihodzie
Alfa Romeo GTA
1'55"4 |
| « Pocky » Tambauto
Porsche 911 S
1'55"8 | Tango-
« Machona » Panno
Alfa Romeo GTA
1'55"6 |
| Calliceti-Paleari
Alpine R. 1600
1'55"9 | Ahmet-Pelit
Porsche 911 S
1'56"4 |
| Artina-Librizzi
Alpine R. 1300
1'56"4 | Del Cas-Rossi
Alfa Romeo GTA
1'56"8 |
| Fuser Bassini-
Ghislotti
Alfa Romeo GTA
1'57"4 | Zanini E.M.-
Zanini R.
Porsche 914-S
1'57"9 |
| Roulon-Miller-
Birrane
Porsche Carrera
1'58"1 | Monti-Vagabondo-
Alpine R. 1300
1'58"6 |
| Bogranti-
« Gianfranco »
Alfa Romeo GTA
1'58"8 | Capra-Facca
Porsche 911 S
1'59"6 |
| Pesenti Rossi-
« Alval » Regis
Fiat X 1/9
1'59"9 | Ricci-Rombolotti
Alpine R. 1300
2'00"9 |
| Galmozzi-« Poker »
Alpine R. 1300
2'03"1 | Beccaro-Bernero
Lancia Fulvia HF
2'03"1 |



A livello da F.3 ha debuttato la Formula RENAULT a MONZA
TAMBAY e ARNOUX francesini di rispetto

MONZA - L'intera giornata monzese è vissuta sotto il patrocinio della Renault che, incoraggiata dal successo delle sue auto in Italia, ha voluto « importare » anche una prova del Campionato Europeo di formula Renault. Le monoposto hanno il motore della 12 Gordini ed usano telai di diverse marche ma pneumatici Michelin di serie. Così, con molti cavalli e gomme non racing, le macchine diventano molto impegnative e, se ben guidate, in grado di segnare tempi molto vicini a quelli della Formula Tre. Lo si è visto chiaramente sulla pista junior di Monza dove nelle tre batterie eliminatorie di sabato e nella finale di domenica si sono dati battaglia una cinquantina di piloti, molti dei quali non hanno faticato a scendere al livello dei 56" netti che vogliono dire quasi 155 di media.

GARA DI FORMULA RENAULT - Valida per il campionato europeo della specialità - Monza, pista Junior, 2 settembre

CLASSIFICA FINALE (giri 35, km 84,175)
1. Patrick Tambay (Alpine A 366) in 33'10"7 alla media di kmh 152,223; 2. Bochet (Hampe) 33'20"5; 3. Pilet (Hampe) 33'22"2; 4. Metge (Alpine A 366) 33'23"1 e 8; 5. Pironi (Martini MK 11) 33'23"9; 6. Mathiot (Martini MK 11) 33'24"6; 7. Coche (Martini MK 11) 33'24"8; 8. Michy (Martini MK 11) 33'32"1; 9. Snobeck (Martini MK 11) 33'32"6; 10. Yver (Martini MK 11) 33'35"3; 11. Jumelle (Martini MK 11) 33'35"8; 12. De Henning (Martini MK 11) 33'45"8; 13. Sourd (Martini MK 11) 33'46"4; 14. Arnoux (Martini MK 11) giri 29; 15. Lompech (Martini MK 11) giri 26.

Giri più veloci: il 21., il 25. e il 27. di René Arnoux (Martini) e il 10., 18. e 21. di Patrick Tambay (Alpine) in 56", alla media di kmh 154,607.

Classifica assoluta dello Challenge europeo F. Renault
1. Tambay (Alpine) punti 166; 2. Couderc (Martini) 140; 3. Arnoux (Martini) 140; 4. Bochet (Martini) 80; 5. Michy (Martini) 74; 6. Coche (Martini) 60.

Campionato Europeo GT dopo 8 prove

	Nurburgring	Montlhery	Imola	Nivelettes	Estoril	Thruxton	Hockenheim	Monza	Totale
BALLOT-LENA	20	20	12	15	10	20	10	8	115
SCHICKENTANZ	—	15	15	20	15	12	15	20	112
HALDI	15	—	6	10	12	15	12	—	70
KELLER	10	—	—	—	20	10	—	15	55
SIMONSEN	12	—	—	—	8	8	4	—	32
HANZLER	—	10	8	6	6	—	—	—	30
BONOMELLI	—	12	—	—	—	—	6	6	24
PARKES	—	—	20	—	—	—	—	—	20
REGAZZONI	—	—	—	—	—	—	20	—	20
ECKBERG	—	—	—	12	—	—	8	—	20
« GERO »	—	—	—	—	—	—	—	12	12
GALLO	—	—	—	—	—	—	—	12	12
SCHONBORRI	—	—	—	—	—	—	—	10	10



Con la vittoria, fortunosa, di Monza, Patrick Tambay ha consolidato la sua posizione di leader del campionato europeo di F. Renault

Tambay ha vinto consolidando la sua prima posizione nel campionato e guidando un'Alpine super assistita dalla Elf con tanto di camion da trasporto e camioncino di assistenza. Ma a vincere probabilmente sarebbe toccato ad Arnoux che con la sua Martini era stato capace di staccarsi dall'avversario dopo che questo aveva cominciato a perdere un po' di giri dal suo motore. Invece Arnoux, dominatore in lungo ed in largo della sua batteria sabato, come del resto Tambay, ha rotto il tirante della leva del cambio finendo fermo quando ormai pensava di avercela fatta. La gara è stata molto bella, certo più avvincente della 6 Ore per il pubblico accorso

numerose malgrado le 9,30 del mattino.

La lotta è stata quella solita delle monoposto uguali guidate da giovani arrabbiati, ma ciò che ha sorpreso commissari di percorso e pubblico è stata la correttezza e la professionalità dei piloti che malgrado l'agonismo sono stati capaci di alzare il braccio al momento giusto e rispettare in maniera irreprensibile le bandiere. Bisogna dire che la formula ideata dalla Renault ha un vantaggio notevole, oltre al ricco monte-premi, e cioè di prevedere corse su

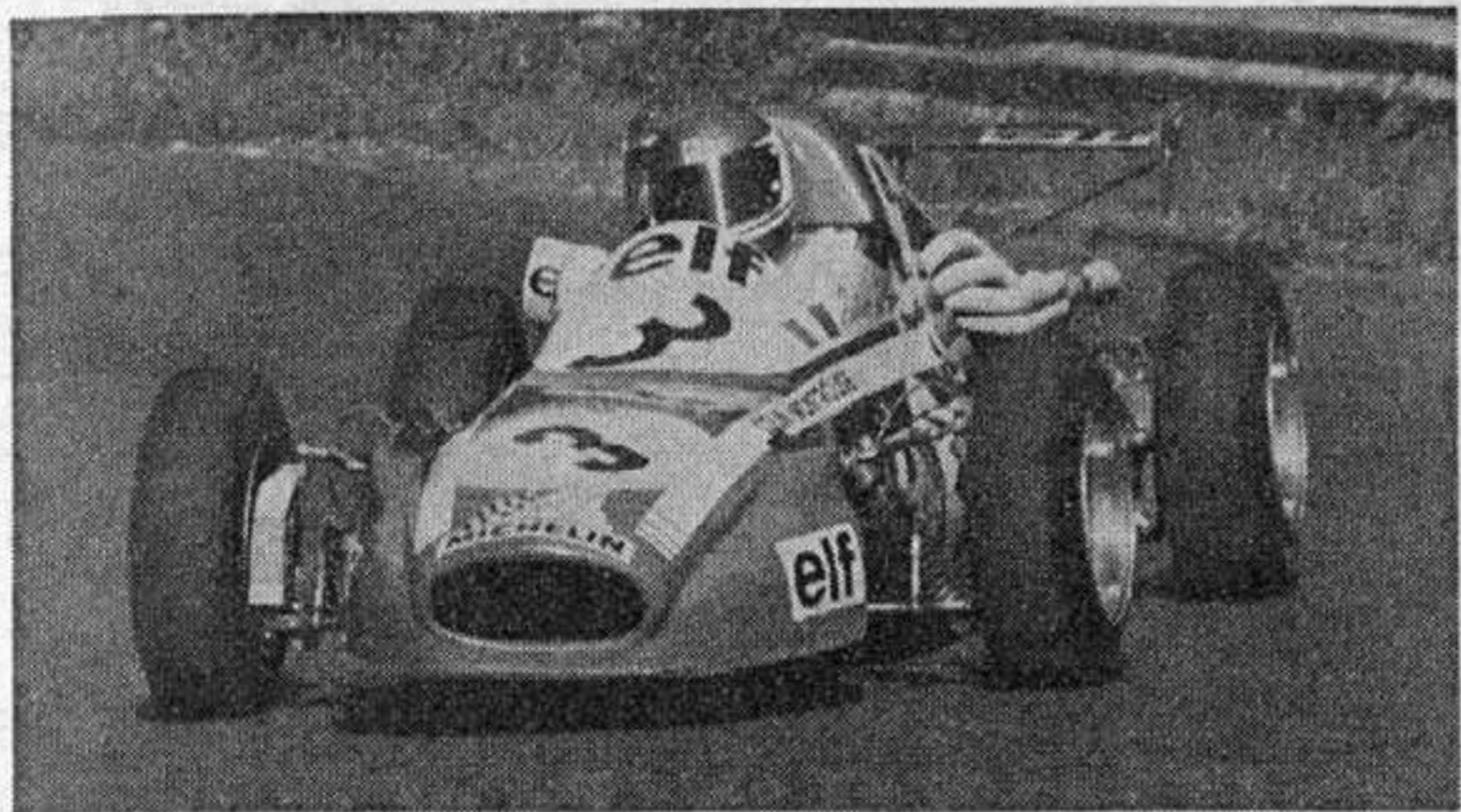
g.n.

CONTINUA A PAGINA 30

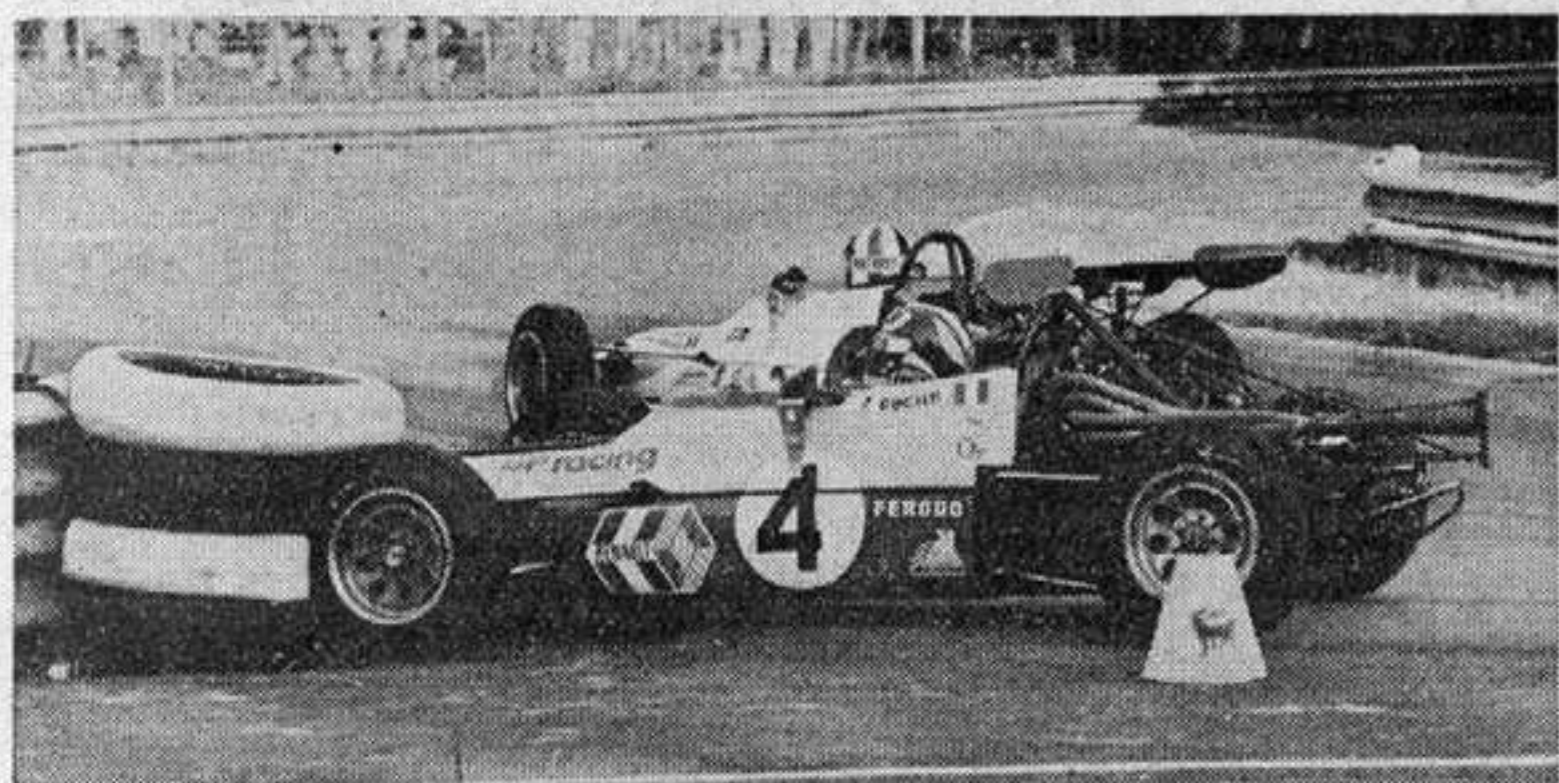
ra, di guidare ciascuno la macchina dell'altro. Così Keller porta al primo posto la macchina di Schickentanz che è il vincitore perché l'ha guidata per le prime tre ore contro l'ora e mezza del compagno. Schickentanz invece guida al secondo posto la macchina di Keller in una situazione del tutto analoga. Semplice vero?

Nel finale è molto bella la gara di Schon e Borri che hanno la meglio su Ballot-Lena mentre Bonomelli, fermo ancora per il distacco di uno scarico, arriva sesto ottenendo un risultato che avrebbe meritato migliore. Da citare anche il decimo posto di « Alval », Regis e Govoni.

Gabriela Noris



Sopra, l'Alpine di Patrick Tambay, il vincitore della prova di F. Renault di Monza. Sotto, Coche ha sbagliato la variante... A destra, sembra che il commissario sia con le mani nei capelli per la bagarre fra Arnoux e Tambay. I giovani francesi si sono però mostrati corretti



CONTINUAZ. DA PAGINA 29

circuiti famosi di tutti i Paesi europei in modo che i piloti si abituino sulle diverse piste e sappiano essere disciplinati interpreti delle regole internazionali.

La Formula Renault, proprio perché si basa su di un campionato Europeo, è aperta anche a piloti stranieri tanto che due fedeli «alpinisti» italiani hanno fatto il passo e si sono procurati due Martini. Si tratta di Monti e Paleari che in questo caso non sono stati molto fortunati ma che in futuro potranno certamente trarre tutti i benefici offerti da questa formula addestrativa. E' nelle intenzioni della Renault Italia ottenere una data migliore di quella che di oggi per il prossimo anno: è una speranza lecita se si pensa che in Francia la gara di Formula Italia è stata ospitata in occasione del G.P. mondiale di Formula uno.

g. n.

Coupé R. 15 ad una ragazza neofita di corse

MONZA. 19 anni, studentessa universitaria, senza patente, rossa dall'emozione, Nicoletta Vardone è arrivata col suo biglietto dal direttore delle relazioni pubbliche Renault, Sandro Soravia, che le ha dato in cambio, senza molte formalità, le chiavi della Renault 15 coupé arancio che aveva fatto bella mostra in tribuna durante tutta la giornata.

Era il premio offerto dalla casa francese ed estratto a sorte tra tutti gli spettatori paganti, un premio da primo assoluto, ed è stato bello che sia finito ad una ragazza entrata per la prima volta in un autodromo. Complimenti, e complimenti anche alla Renault che se verrà imitata incrementerà notevolmente l'affluenza di pubblico alle corse.

● Grazie a nuove tecniche di produzione la GKN (Guest Keen and Nettlefolds) uno dei gruppi meccanici più importanti della Gran Bretagna, è in grado di offrire il necessario per la costruzione dei motori rotativi Wankel alle fabbriche automobilistiche europee. Si otterrà così una riduzione dei costi, tale da portarli al livello dei motori tradizionali.

Sempre più accanito il TROFEO CADETTI (alla 7ª tappa)

Superbacio e trionfo per ROSEI

MONZA. Il bacio appassionato della simpatica Marina del complesso «I ricchi e poveri» fra gli applausi del numerosissimo pubblico ha suggellato la splendida vittoria di Marcello Rosei nella settima prova del «Trofeo cadetti AGIP» edizione 1973. Poi il milanese è stato portato letteralmente in trionfo dai suoi fedelissimi, ulteriore dimostrazione quest'ultima dell'incredibile entusiasmo con il quale è seguito dal pubblico questo minicampionato della Formula Monza.

Un po' di gloria per Ghinzani

Spiccioli di gloria anche per il sorprendente Pier Carlo Ghinzani per il quale la piazza d'onore conquistata in questa umida serata rappresenta il primo acuto della sua stagione agonistica. Intanto poco distante, due piloti, Aldo Cavallini e Leo Bartoli, poco manca che vengano alle mani dopo le reciproche accuse di scorrettezze nel corso della finale che pure li vedeva brillantissimi protagonisti. Il loro doveva essere in effetti un ferocissimo duello con «colpi» al limite del regolamento sportivo che comunque mandava veramente in sollucchio gli oltre tremila spettatori assiepati nei punti strategici della pista junior monzese.

Da questi primi accenni è facile immaginare quanto sia stata interessante questa settima prova del Trofeo cadetti. Un trofeo che quest'anno si sta rivelando una vera e propria sorpresa grazie anche alla presenza di numerosi piloti e di diverse vetture tutti in grado di recitare una parte di primissimo piano. Finora solo un pilota è stato in grado di aggiudicarsi due prove e cioè Andrea Vargiu, tutte le altre volte si sono avuti nomi diversi che sono saliti agli onori della cronaca.

Si era cominciato con Gianoli,

poi con Ottini, quindi Bartoli, Cavallini, due volte Vargiu e questa sera il turno di Rosei reduce da due brillanti secondi posti che preludevano con certezza a questo acuto.

«Finalmente ce l'ho fatta — è stato il primo commento del milanese appena si è fermato dopo aver tagliato vittoriosamente il traguardo — avevo i freni in disordine e la cosa mi preoccupava non poco. Fortunatamente ho preso subito un bel vantaggio che

mi ha permesso poi di controllare tranquillamente la corsa».

Aggiungiamo che soprattutto nel corso della finale Rosei ha dimostrato una sicurezza e una padronanza che lasciano ben sperare per il futuro. Certo alcuni piloti hanno mostrato delle perplessità circa la regolarità della Daco di Rosei (già nelle precedenti prove era stato multato di 10 mila lire per irregolarità) ed è stata chiesta la verifica d'ufficio come è già avvenuto altre tre vol-

te. Ma il buon rag. Romolo Tavoni «nume tutelare» di questa manifestazione, ha cercato di far capire che non si può ogni volta procedere a verifiche d'ufficio e che soprattutto nello sport la «fiducia» deve essere la virtù che dovrebbe ispirare ogni azione. Il simpatico Andrea Vargiu non sembrava molto convinto ma noi sinceramente non possiamo che condividere le argomentazioni del dinamico «ragioniere».

Sfortuna per Vargiu

Sarà stata l'imminente disputa del Gran Premio d'Italia, saranno state tutte le manifestazioni motoristiche che avranno luogo all'autodromo in questa prima decade di settembre, certo è che per questa prova del «Cadetti» si è registrata una grossa affluenza di piloti e di pubblico. Settantadue vetture infatti figuravano nell'elenco degli iscritti. Sessanta hanno invece partecipato alle solite tre batterie che hanno preceduto la finale.

Nella prima netta successo della Lab di Piercarlo Ghinzani davanti alla RGB di Gianoli e alla Mig di Mercatelli; nella seconda è Rosei che scopre brillantemente le sue carte nonostante la strenua difesa di un ottimo Cavallini; nella terza è invece Leo Bartoli che fa prevalere i diritti della sua superiore classe. Sfortunati protagonisti della serata saranno invece Andrea Vargiu costretto ad abbandonare già dopo quattro giri della sua batteria per inconvenienti alla sua vettura e il pupillo di Orazio Ragaio, ovvero Anacleto Gianoli, che, pur qualificatosi per la finale, vede sfumare ogni possibilità di successo proprio alla partenza di quest'ultima per colpa di un traditore semiassie che decide all'improvviso di spaccarsi.

Roberto Andreis

TROFEO CADETTI AGIP - Gara nazionale di velocità in circuito - Monza, 30 agosto 1973

LE CLASSIFICHE

- 1. batteria:** 1. Piercarlo Ghinzani (LAB) in 15'14", alla media di 113,670 kmh; 2. Gianoli (RGB) 15'20"; 3. Mercatelli (Mig Mercatelli) 15'26"; 4. Maestri (LAB) 15'28"; 5. Blonda (LAB) 15'33"; 6. Pavesio (Repetto) 15'35"; 7. Capra (Repetto) 15'35"; 8. Pozzoli (Repetto) 16'11"; 9. Vismara (CRM) 16'20"; 10. Pluderi (Santandrea) 16'25"; 11. Verda (LAB-Santandrea) 16'25"; 12. Colombo (Daco) a un giro; 13. Chiorazzo (Toti) a un giro; 14. P. Rossino (Repetto) a cin que giri; 15. Meazza (Moroni) a sei giri; 16. Vargiu (Vargiu-Albertinazzi) a otto giri; 17. Sommaruga a dieci giri; 18. Passera (Repetto) a dieci giri; 19. Coscera (CRM) a dodici giri.
- 2. batteria:** 1. Marcello Rosei (Daco) in 15'13", alla media di 113,693 kmh; 2. Cavallini (LAB) 15'15"; 3. Pessina (Grasselli) 15'29"; 4. Miragliotta (Melesi) 15'33"; 5. C. Cavallini (Repetto) 15'33"; 6. Cappellotto (Repetto) 15'33"; 7. Ottini (Melesi) 15'35"; 8. Boschini (CRM) 15'39"; 9. Brioschi (Repetto) 15'42"; 10. Bianchi (Thiele) 15'42"; 11. Sofia (Sofia) 15'47"; 12. Bissoli (Melesi) 16'16"; 13. Masini a 1 giro; 14. S. Lugli (Melesi) a 8 giri; 15. Borrello (Albertinazzi) a 9 giri; 16. Piccaluga (Sace '72) a 9 giri; 17. Minellono (LAB) a 10 giri; 18. Coscera (CRM) a 10 giri; 19. Grasselli (Repetto) a 11 giri.
- 3. batteria:** 1. Leo Bartoli (Melesi) in 15'40", alla media di 110,490 kmh; 2. Sario (Vigezzi) 15'54"; 3. Macchi (Repetto) 15'55"; 4. V. Lugli (Melesi)

- 15'56"; 5. Carini (Santandrea) 15'56"; 6. Filippini (Melesi) 16'28"; 7. Mascheroni (LAB) 16'42"; 8. Merenda (Bonetti) 16'53"; 9. Missaglia (Thiele) 16'54"; 10. Ceria (Repetto) 16'55"; 11. Nebuloni (Dyva) 16'56"; 12. Ozzello (Thiele) a 3 giri; 13. Frigerio (Frimar) a 4 giri; 14. Durlo (Airoldi) a 5 giri; 15. Verrelli (Repetto) a 6 giri; 16. Gariboldi a 8 giri; 17. Fortunato (Vargiu) a 8 giri; 18. Crivelli Visconti (De Rui) a 8 giri; 19. Mariani (Dyva) a 9 giri; 20. Sersina (Melesi) a 12 giri.

- Finale:** 1. Marcello Rosei (Daco) in 26'50", alla media di oltre 107 kmh; 2. Ghinzani (Lab) 26'54"; 3. Cavallini (Lab) 27'38"; 4. Bartoli (Melesi) 27'38"; 5. Ottini (Melesi) 27'49"; 6. Mercatelli (Mig Mercatelli) 27'50"; 7. Filippini (Melesi) 27'50"; 8. Sario (Vigezzi) 27'53"; 9. Cappellotto (Repetto) 27'59"; 10. Miragliotta (Melesi) 28'09"; 11. Pavesio (Repetto) 28'13"; 12. Maestri (Lab) 28'13"; 13. Carini (Santandrea) a 1 giro; 14. Blonda (Lab) a 5 giri; 15. Pozzoli (Repetto) a 7 giri; 16. Pessina (Grasselli) a 11 giri; 17. Capra (Repetto) a 12 giri; 18. Macchi (Repetto) a 19 giri; 19. V. Lugli (Melesi) e Gianoli (RGB) a 20 giri.

CLASSIFICA DEL TROFEO CADETTI DOPO LA SETTIMA PROVA

1. Marcello Rosei (Daco) punti 26; 2. Cavallini (Lab) 25; 3. Ottini (Melesi) 20; 4. Vargiu (Vargiu) 19; 5. Bartoli (Melesi) e Gianoli (RGB) 13; 7. Macchi (Repetto) e Mercatelli (Mig) 9; 9. Panzeri (Lab) 8; 10. Frigerio (Frimar) e Ghinzani (Lab) 6; 12. Rossino (Repetto) 5; 13. Filippini (Melesi) e Ravaglia (Lab) 4; 15. Pozzoli (Repetto) 3; 16. Cappellotto (Repetto) e Capra (Repetto) 2; 18. Maestri (Lab) 1.

COPPA SCUDERIA NISSENA-ATENEIO TROFEO RAF FORD - Gara nazionale di velocità in circuito, valida per il campionato di velocità e per i campionati sociali degli AC di Palermo e Caltanissetta - Autodromo di Pergusa sulla pista di 4,845 - 2 settembre 1973.

LE CLASSIFICHE

TURISMO GRUPPO 1

Classe 850 (10 giri per km 48,450): 1. Francesco Gatto (Fiat 850) 26'02"2, media 100,485 kmh (9 giri); Giro più veloce: il 7. di Gatto in 2'46"9 media 104,506 kmh.

Classe 1000: 1. Raffaele Picciurro (Innocenti Mini Cooper) 24'04"5, a 120,748 kmh di media; 2. «Rincione» (Innocenti Mini Cooper) 24'18"3; 3. Guarino (Fiat 127) 22'26"7 a un giro; 4. Di Benedetto (Autobianchi A 112) a 1 giro; 5. Lombardo (Autobianchi A 112) a 1 giro; 6. Rineivillo (Autobianchi A 112) a 1 giro; 7. Giannusso (Autobianchi A 112) a 1 giro. **Giro più veloce:** il 2. di Picciurro in 2'22"2 a 122,658 kmh di media.

Classe 1150: 1. Matteo Vasta (Fiat 128 coupé) 22'38"9, a 128,354 kmh di media; 2. Mertoli (Fiat 128 Coupé) 22'39"4; 3. Lucà (Fiat 128 coupé) 22'44"2. **Giro più veloce:** il 10. di Mertoli in 2'11"3, a 132,841 kmh di media.

Classe 1300: 1. Corrado André (128 coupé) 22'21"2 a 130,048 kmh di media; 2. Spatafora (Simca 1000 Rallye 2) 22'27"7; 3. Virzi (Simca 1000 Rallye 2) 22'37"4; 4. Grinaudo (Fiat 128 coupé) 23'35"1; 5. Borghini (Fiat 128 Rally) a 4 giri. **Giro più veloce:** il 9. di André a 132,942.

Classe 1600: 1. Guarnera (Alfa Romeo GTV) 23'29"6, a 123,737 kmh di media; 2. Savona (Alfa Romeo GTV) 23'30"1; 3. Mascari (Fiat 124 coupé) a 1 giro. **Giro più veloce:** il 9. di Guarnera in 2'14", a 130,164 kmh di media.

TURISMO GRUPPO 2

Classe 500: 1. Vincenzo Laganà (Fiat 500) 26'06"7, a 111,329 kmh di media. **Giro più veloce:** il 10. di Laganà in 2'31"8, a 114,901.

Classe 600: 1. Piero Lopera in 26'08"0, a 111,237 kmh di media; 2. Alduina 26'53"9; 3. Puglisi 28'16"5; 4. Barone 25'44"2 a 1 giro; 5. Macri a 2 giri. Tutti su Fiat-Abarth 595. **Giro più veloce:** il 9. di Lopera in 2'31"7, a 114,977 kmh di media.

Classe 700: 1. Pasquale Grieco 25'32"1, a 113,844 kmh di media; 2. Papalia 25'37"6; 3. «Cucciolo» 25'56"7. (Tutti su Fiat Abarth 695). **Giro più veloce:** il 3. di Grieco in 2'22"6, a 122,314 kmh di media.

Classe 850: 1. Giuseppe Bozzazzanca 22'39"0, a 128,344 di media; 2. Russello 23'56"1; 3. Rito a 1 giro; 4. Scribani a 1 giro; 5. Covala a 1 giro (Tutti su Fiat Abarth 850); **Giro più veloce:** il 7. di Russello in 2'11"5 a 132,639 di media.

Classe 1000: 1. «Jimmy» (Fiat Abarth 1000) 22'20"4 a 130,125 kmh di media; 2. Bonaccorsi (Fiat Abarth 1000) 22'29"9. **Giro più veloce:** il 10. di Bonaccorsi, in 2'18"8 a 133,349 kmh di media.

Classe 1150 (15 giri per km 72,674): 1. Francesco Russo (Fiat 128) 29'09" a 129,643 kmh di media (13 giri); 2. «Secen» (Fiat 128) a 1 giro. **Giro più veloce:** il 10. di Russo in 2'08"9 a 135,314 kmh di media.

Classe 1300 (15 giri per km 72,674): 1. Salvatore Mannino (128 coupé) 30'13"1 a 134,640 kmh di media (14 giri); 2. Sabato (Fiat 128 coupé) a 1 giro; 3. «Giusy» (Alfa Romeo GTA Junior) a 2 giri. **Giro più veloce:** il 10. di Mannino in 2'03"9 a 140,775 kmh di media.

Classe 1600: 1. Salvatore Trapani (Alfa Romeo GTV) 27'34", a 137,089 kmh di media (13 giri); 2. La Mantia (Alfa Romeo GTV) a 3 giri. **Giro più veloce:**

l'8. di Trapani in 2'03"3 a 141,460 kmh di media.

Classe 2000: 1. Paolo De Luca (Alfa Romeo GTA) 29'14"2, a 129,259 kmh di media (13 giri). **Giro più veloce:** il 5. di De Luca in 1'50"3 a 158,132 kmh di media.

Classe 3000: 1. Angelo Bonaccorsi (Opel Commodore) 28'19"4, a 153,954 kmh di media; 2. Mirto Randazzo (BMW 3000 CS) 28'26"3; 3. Bellavia (Ford Capri RS) a 2 giri. **Giro più veloce:** il 15. di Bonaccorsi in 1'49"6 a 159,142 kmh di media.

GRANTURISMO - GRUPPO 3

Classe 1300 (15 giri per km 72,674): 1. Giuseppe Ferraro 33'20" a 130,815 kmh di media; 2. Zaccaria a 1 giro; 3. Petrolà a 1 giro; 4. Gullisano a 5 giri; 5. Giarratano a 5 giri (Tutti su Fulvia 1.3 coupé). **Giro più veloce:** il 3. di Ferraro in 2'09"9 a 134,272 kmh di media.

Classe 1600: 1. «Black Shiver» (Alpine Renault) 31'26"1 a 138,315 kmh di media; 2. Zuccarello (Fulvia HF 1,6) 32'58"5; 3. «Bobo» (Alfa Romeo Duetto) a 1 giro; 4. Casella (Fulvia HF 1,6) a 1 giro. **Giro più veloce:** il 14. di «Black Shiver» in 2'03"5, a 141,231 di media.

Classe 2000: 1. Urbano Denti (Opel GT) 32'07" a 126,719 di media (14 giri). **Giro più veloce:** il 5. di Denti in 2'14"9 a 129,296 di media.

GRANTURISMO - GRUPPO 4

Classe 1300 (15 giri per km 72,674): 1. Antonino Ferrara (Fulvia HF 1,3) 31'53"9 a 136,693 kmh di media. **Giro più veloce:** il 5. di Ferrara in 2'05"7, a 138,869 di media.

Classe 1600: 1. Salvatore Gagliano (Alfa Romeo GTA) 29'37"9 a 147,157 kmh di media; 2. D'Angelo (Alfa GTA) 29'30"55; 3. «Tony Ickx» (Lancia Fulvia HF 1,6) 30'01"7; 4. Coco (Alfa Romeo GTA) a 1 giro; 5. Strano (Fulvia HF 1,6) a 1 giro. **Giro più veloce:** il 10. di Coco in 1'51"5 a 156,430 kmh di media.

Classe 2000: 1. Giuseppe Pantò (Opel GT) 28'32"5 a 152,777 di media; 2. «King» (Alpine Renault 1800) 28'56"4; 3. Lavore (Alfa Romeo Duetto) a 4 giri; 4. Beto (Fiat 124 Spider) a 6 giri. **Giro più veloce:** il 6. di Pantò in 1'52"7 a 154,765 kmh di media.

SPORT

Classe 1000 (15 giri per km 72,674): 1. Emanuele Fichera (Fiat Abarth Barchetta) 27'05"4, a 150,418 kmh di media (14 giri); 2. La Mazza (OMS 1000) a 1 giro. **Giro più veloce:** il 2. di Fichera in 1'49"8 a 158,852 kmh di media.

Classe 1300: 1. Salvatore Cucinotta (Fiat Abarth 1300) 27'12"3 a 138,912 kmh di media (13 giri); 2. Paratore (Lancia 1300) a 2 giri. **Giro più veloce:** il 13. di Cucinotta in 2'02"1 a 142 kmh di media.

Classe 1600: 1. Domenico Patti (Fiat Abarth 1600) 27'20"4, a 159,501 kmh di media; 2. «Diablo» (Alfa Romeo SZ) a 5 giri. **Giro più veloce:** il 13. di Patti in 1'45"9, a 164,73 kmh di media.

Classe 2000: 1. «Frank Mc Boden» (Chevron B 21) 26'12"6, a 166,368 kmh di media. **Giro più veloce:** il 15. di «Frank Mc Boden» in 1'42"6, a 170,000 kmh di media.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. «Frank Mc Boden» (Chevron B 21) in 26'12"6, a 166,368 kmh di media; 2. Domenico Patti (Fiat Abarth 1600) 27'20"3; 3. Angelo Bonaccorsi (Opel Commodore) 28'19"4; 4. Vincenzo Mirto Randazzo (BMW 3000 CS) 28'26"3; 5. Giuseppe Pantò (Opel GT) 28'32"5; 6. «King» (Alpine Renault 1800) 28'56"4; 7. Salvatore Gagliano (Alfa Romeo GTA 1600) 29'37"9; 8. Francesco Paolo D'Angelo (Alfa Romeo GTA) 29'38"5; 9. «Tony Ickx» (Lancia HF 1,6) 30'01"7.

con il 1600 sono stati approntati per i torinesi Filannino e Mussa, mentre il primo 2000 sarà per il fedele Giuseppe Piazzi: le vetture, con carrozzeria d'avanguardia, saranno pronte entro la fine del 1973.

● L'ANFIA, associazione nazionale fra industrie automobilistiche, ha reso noto che nei primi sei mesi del 1973 sono stati prodotti 907.233 autoveicoli, con una diminuzione del 9,49 per cento rispetto alla produzione dello stesso periodo 1972. Anche l'esportazione è diminuita in ragione del 13,97 per cento.

● L'ISPettorato CIRCOLAZIONE E TRAFFICO del ministero dei lavori pubblici, invita gli automobilisti che percorrono le autostrade a non occupare per nessuna ragione, anche in casi di ingorghi e imbottigliamenti, la corsia di emergenza che deve essere sempre lasciata libera per i mezzi di soccorso.

La carica dei... 101 nella COPPA NISSENA - ATENEIO

«Ciccio» McBODEN anche col motore a singhiozzo

SPECIALE PER AUTOSPRINT

PERGUSA - «Frank Mc Boden» continua impertinente a dominare le gare del Mezzogiorno o giù di lì. Questa volta si è imposto a mani basse nella prima Coppa scuderie Nissena-Ateneio, trofeo Raf-Ford, una gara nazionale di velocità in circuito valida per il campionato siciliano di velocità oltre che per i campionati sociali degli A.C. Palermo e Caltanissetta.

I capricci della B 21

Il forte portacolori della scuderia Ateneio, dallo pseudonimo anglosassone ma palermitano purosangue, non ha avuto comunque quella «vita facile» che il fatto di disporre dell'unica sport presente al lago poteva far prevedere alla vigilia.

Il buon Ciccio infatti per tutti i quindici giri della gara è stato rallentato (e soprattutto «allarmato») dai capricci dell'accensione della sua Chevron B 21, il cui motore «rattava» sinistramente senza promettere nulla di buono. Limitandosi a controllare i più diretti inseguitori, comunque il vincitore finiva con un minuto di vantaggio sul secondo e stabiliva anche la tornata più rapida della giornata in 1'42"6 a 170 kmh di media.

Alle sue spalle la Fiat-Abarth 1600 di Domenico Patti che ha preceduto la grossa Commodore GS di Conrero affidata al catanese Angelo Bonaccorsi e la BMW 3000 CS di Enzo Mirto-Randazzo. La classifica assoluta (redatta in base alle prestazioni fatte re-

gistrare solo dai piloti che hanno compiuto tutti i giri previsti dal proprio raggruppamento, col risultato — per esempio — che la 1000 barchetta gruppo cinque di Lello Fichera non compare in questo elenco) vede quindi ancora un catanese, Pippo Pantò, brillante quinto col GT Opel di Conrero, davanti all'Alpine 1800 di «King» e alla GTA 1600 preparata «in casa» del formidabile «vegliardo» Salvatore Gagliano che ha visto oggi una delle più belle giornate della sua feconda attività agonistica vincendo anche la 1600 del gruppo quattro.

In effetti questo raggruppamento è stato il più ricco di colpi di scena dopo che erano venuti meno, uno dopo l'altro, il forte Mario Litrico (motore), Paolo De Luca che era terzo e poi, a un giro dalla fine Vito Coco sul cui GTA 1600 si era staccato un manico dell'acqua mandando letteralmente... in fumo i suoi malcelati propositi di successo.

Le capriole di Gerlando

In mattinata, fra le gruppo uno, spettacolare capotamento alla seconda chicane per la 127 di Sebastiano Gerlando, finita oltre il guard-rail, ampiamente danneggiata ma col pilota del tutto illeso. A fine gara coppe e trofei per tutti e in particolare per il brillantissimo team del Lloyd Italia di Catania che con ben otto primi posti di classe è stato il vero dominatore della competizione che ha visto al via 101 piloti. Proprio... la carica dei 101.

Anche ELFORD a Cefalù

CEFALÙ - Battaglia grossa, sul piano essenzialmente sportivo, fra il Comitato organizzatore della Cefalù-Gibilmanna e la Cefalù Corse che in antitesi ai promotori della classica scalata siciliana, desiderano assicurarsi la vittoria nella classifica assoluta. E' una storia lunga e complicata, nella quale entrano anche rivalità politiche e di prestigio, ma dalla quale lo sport automobilistico, e i piloti di un certo valore, non possono che trarre tangibili vantaggi.

Uscito dal comitato organizzatore della Cefalù-Gibilmanna il suo ideatore Pino Spinosi, questi si è dato subito da fare ed ha creato la scuderia «Cefalù Corse» che in breve tempo si è imposta all'attenzione degli sportivi per i brillanti risultati conseguiti. Naturalmente l'intento di Spinosi è quello, soprattutto, di portare all'affermazione i colori della sua scuderia nella corsa di casa e pertanto si è gettato nell'impresa oseremo dire con protervia pur di raggiungere il risultato sperato.

La Cefalù Corse si presenterà, quindi, alla corsa di domenica 9 settembre con ben 15 vetture Sport, fra

le quali quella di Giliberti, che saranno affidate anche a piloti locali di un certo valore. Sappiamo che Spinosi ha interpellato telefonicamente anche Mauro Nesti, il quale ha assicurato che se soltanto potrà mettere il piede a terra (il gesso gli verrà tolto la mattina del giorno 8) farà il possibile e l'impossibile per essere presente.

Ma perché tutto questo? Molto semplice. Il comitato organizzatore, composto da professionisti e da abitanti locali che sono disposti a «cacciare di tasca» somme notevoli, ha ingaggiato per la gara l'inglese Vic Elford che con la sua March-BMW darà senz'altro la scalata all'assoluto. Ciò non viene ben digerito da Spinosi e dagli altri dirigenti della Cefalù Corse che vogliono assolutamente vincere la «loro» corsa.

Una battaglia di «sport parlato» che fa epoca in Sicilia e che promette ancora molti colpi di scena, ma che tuttavia, la sera del 9 settembre avrà dovuto cedere il campo allo sport vero, quello fatto dai conduttori che sulle erte di Gibilmanna si saranno dati la battaglia che noi preferiamo.

L'autodromo di PALERMO bloccato

PERGUSA - Buone notizie all'orizzonte dell'autodromo del Lago. Fonti attendibili avrebbero dato assicurazione all'ingegner Mingrino che verrà quanto prima, a brevissima scadenza, erogato un finanziamento (si parla di circa 3 o 400 milioni) per la costruzione di una lunga variante che dovrebbe venir realizzata al «curvone», dopo il rettilineo opposto al box e prima della seconda chicane. La variante, già tracciata e dal profilo assai tormentato e selettivo, avrà una lunghezza di circa 1700 metri e verrà a sostituire circa 900 metri di tracciato. In questi giorni, alla vigilia del G.P. d'Italia, Mingrino sarà a Milano per presentare alla CSAI, all'ing. Nosetto, tutta la documentazione e i progetti del nuovo tracciato che porterebbe l'autodromo di Pergusa a una lunghezza massima di circa sei chilometri. Frattanto prevede parallelamente l'iter burocratico per l'approvazione dell'altra variante, alla curva del Cancellò, che dovrebbe venir realizzata dopo il rettilineo dei box.

Fra le altre notizie positive sembrano confermate le due prove tradizionali, che Pergusa organizza sin dall'istituzione dei campionati, e cioè l'Euromarche 2000 (Coppa città di Enna) e il Campionato d'Europa conduttori F. 2 (G.P. del Mediterraneo) che dovrebbero svolgersi regolarmente sul circuito del Lago anche nel '74.

Nessuna notizia invece della seconda prova del Mondiale Marche (Targa Florio?) che dovrebbe svolgersi a Pergusa, in attesa che l'A.C. Palermo abbia pronto l'annuncio autodromo delle Madonie per il quale sarebbero nel frattempo sorte alcune difficoltà.

Giulio Mangano

Gli amici di BRA premiano il team SURTEES

BRA - A Mike Hallwood, campione europeo F. 2 per l'anno 1972, a John Surtees, responsabile del reparto corse del team Surtees-Fina e a Bob Mills, capo meccanico della scuderia inglese quale miglior tecnico montatore, sono stati conferiti rispettivamente il «volante», la «biella» e la «chiave» d'argento che ogni anno il Club Amici del Volante di Bra assegna agli sportivi che si sono particolarmente distinti. V'è in più un «microfono d'argento» assegnato a Barbara Cannarsa Marchand per i suoi appassionati interventi nel commento del G.P. automobilistico di Monaco.

La cerimonia della premiazione alla quale, con gli Amici del Volante, collaborano la Fina Italiana e il Centauro Club di Bra, avrà luogo il 6 settembre con un ricevimento all'Hotel Cavalieri di Bra ed un convivio presso il ristorante S. Muscatel di Cinzano. Il via alle ore 19.

Passo lungo per la 2000 DALLARA

● Il vulcanico ing. Giampaolo Dallara pare non abbia un minuto di sosta: oltre alla fattiva collaborazione nella messa a punto della Stratos, nelle ore libere riesce a portare a termine un sacco di lavori. Dopo aver terminato la testata a 4 valvole per il motore Fiat 128 che monta sulle sue vetturine, ora ha imbastito una nuova vettura sport, che monterà propulsori Ford 1600 e 2000. La macchina sarà (come è tradizione dell'ingegnere di Varano) abbastanza rivoluzionaria, con un passo molto lungo, mt. 2,50, monterà il solito cambio Hewland FG 400, avrà freni posteriori entrobordo, serbatoio centrale. I primi due esemplari



GOLDSTEIN, iridato kart 1° a ZOLDER in MEXICO

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ZOLDER - Si sono svolte a Zolder varie gare del campionato belga, come pure una prova del Mexico Trophy e una corsa di Formula Ford. In ognuna la partecipazione era notevole, ma le competizioni non sono state tutte molto interessanti. Nella turismo di serie sotto i 1300 cc si è imposto di nuovo senza fatica Marquet con la Simca Rallye 2. Nella classe di oltre 1300 cc dello stesso gruppo per una volta Bertinchamps, con la Hemicuda, si è fatto battere dall'Opel Commodore di Tricot. Nella turismo migliorata di nuovo una Commodore, quella di Wauters. Nel gruppo 2 turismo speciale sotto i 1300 cc la Mini Cooper di Vernaev ha vinto in bellezza, mentre le due Fiat di Neri senior e di Neri junior si ritiravano, vittime di un guasto alla guarnizione della testa cilindri.

Nella oltre 1300 dello stesso gruppo, in assenza di Gardner, consueto vincitore di queste gare, si credeva sulle prime in Bourgoigne ma a metà gara il motore della sua Capri lo ha tradito e ha preso la testa Peltier con la BMW. Ben presto era però superato da Xhenceval, che pilotava anche lui una BMW, e vinceva senza problemi, mentre Peltier rallentava sempre più. Nella gara per Ford Mexico il campione del mondo di karting, Goldstein, era il più veloce, davanti a Dewael.

Le corse più belle della giornata sono state senza dubbio le due manches della Formula Ford. La prima è stata dominata dallo svizzero del Belgio, Vaney, e dal belga Crespin che non hanno lasciato nessuna possibilità ai piloti olandesi e inglesi. La seconda era ancora più spettacolare, con Crespin che passava spesso al comando, lasciandosi alle spalle Vaney. Al penultimo giro, Vaney è però tornato al comando, ma è subito incappato in un testa-coda. Crespin per evitarlo, in frenaggio, ha fatto a sua volta un testa-coda, ma il suo motore ha avuto più difficoltà a rimettersi in moto e quindi la vittoria è andata all'avversario, anche se è giusto riconoscere che Crespin era stato più bravo in quella manche.

André Royez

COPPE DELL'AVVENIRE - Zolder, 2 settembre - Gare di velocità in circuito

LE CLASSIFICHE

Turismo di serie - Da 1300 cc
1. Marquet R. (Simca) 22'28"1, media kmh 112,692; 2. Mattijssen (Simca R2) 22'29"5; 3. Gerckens H. (Alfa Romeo)

22'51"2; 4. Van Dedem A. (Simca R2) 23'12"3; 5. Brunetti N. (Alfa Romeo) 23'17"6.

Giro più veloce: Mattijssen in 2'12"1, media kmh 115,003.

Turismo di serie - Da 1300 cc

1. Tricot R. (Opel Commodore) 20'12"7, media kmh 125,274; 2. Bertinchamps (Plymouth Chrysler) 20'13"6; 3. Wauters D. (Opel Commodore) 20'28"2; 4. Rubens (Opel Commodore) 20'37"5; 5. Bailien (Ford Capri) 20'37"9.

Giro più veloce: Bertinchamps P.Y. 1'59"6, media kmh 127,023.

Turismo migliorato - Tutte le classi

1. Wauters (Opel Commodore) 19'10"7, media kmh 132,024; 2. Berndston (Opel Commodore) 19'13"5; 3. Tricot R. (Opel Commodore) 19'25"2; 4. Desoet D. (Opel Commodore) 19'30"3; 5. Polak F. (Opel Commodore) 20'07"9.

Giro più veloce: Wauters 1'52"6, media kmh 134,920.

Formula Ford - Prima manche

1. Vaney J.F. (Vaney) 21'13"8, media kmh 143,118; 2. Crespin C. (Merlyn Campa) 21'15"3; 3. Luyendijk (Elden) 21'33"0; 4. Wentz (Elden) 21'36"7; 5. Wansart J. (Vaney) 21'36"9.

Giro più veloce: Vaney J.F. 1'44"2, media kmh 145,796.

Turismo speciale - Da 1300

1. Vernaev (BLMC) 29'50"9, media kmh 127,243; 2. Pirenne G. (BLMC) 30'33"3; 3. Mir- (Morris Cooper S) 30'37"9; 4. Haxhe (Daf) 31'02"2; 5. Guyaux (BLMC) 31'24"2.

Giro più veloce: Vernaev 1'57"3, media 129,514.

Mexico Trophy

1. Goldstein 25'44"7, media kmh 118,019; 2. De Wael C. 25'50"0; 3. De Jamblin 25'50"6; 4. Van De Rest 25'52"2; 5. Lengele 26'05"2.

Gruppo 2 oltre 1300 cc

1. Xhenceval (BMW) 26'42"7, media kmh 142,185; 2. Peltier (BMW) 27'09"6; 3. May M. (Escort) 28'19"8; 4. Detrin (BMW) 27'27"0; 5. Raus (BMW) 28'09"8.

Giro più veloce: Xhenceval 1'41"9, media kmh 149,087.

Formula Ford - Seconda manche

1. Luyendijk (Elden) 21'30"0, media kmh 141,321; 2. Vaney J.F. (Vaney) 21'31"3; 3. Wenz (Elden) 21'44"4; 4. Hayen (Lotus) 21'44"6; 5. Van Kempen (Royale RT 16) 21'48"7.

Giro più veloce: Crespin (Vaney) 1'45"3, media kmh 144,273.

Formula Ford - Classifica generale

1. Vaney (Vaney) 42'45"1; 2. Luyendijk (Elden) 43'03"0; 3. Crespin (Merlyn Campari) 43'07"5; 4. Wentz (Elden) 43'21"1; 5. Van Kempen (Royale) 43'29"0.

TEDDY PILETTE generosamente ammette come doveva finire la F. 5000 a B. HATCH

«**Ho vinto,
ma la
corsa
spettava
a GETHIN**»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

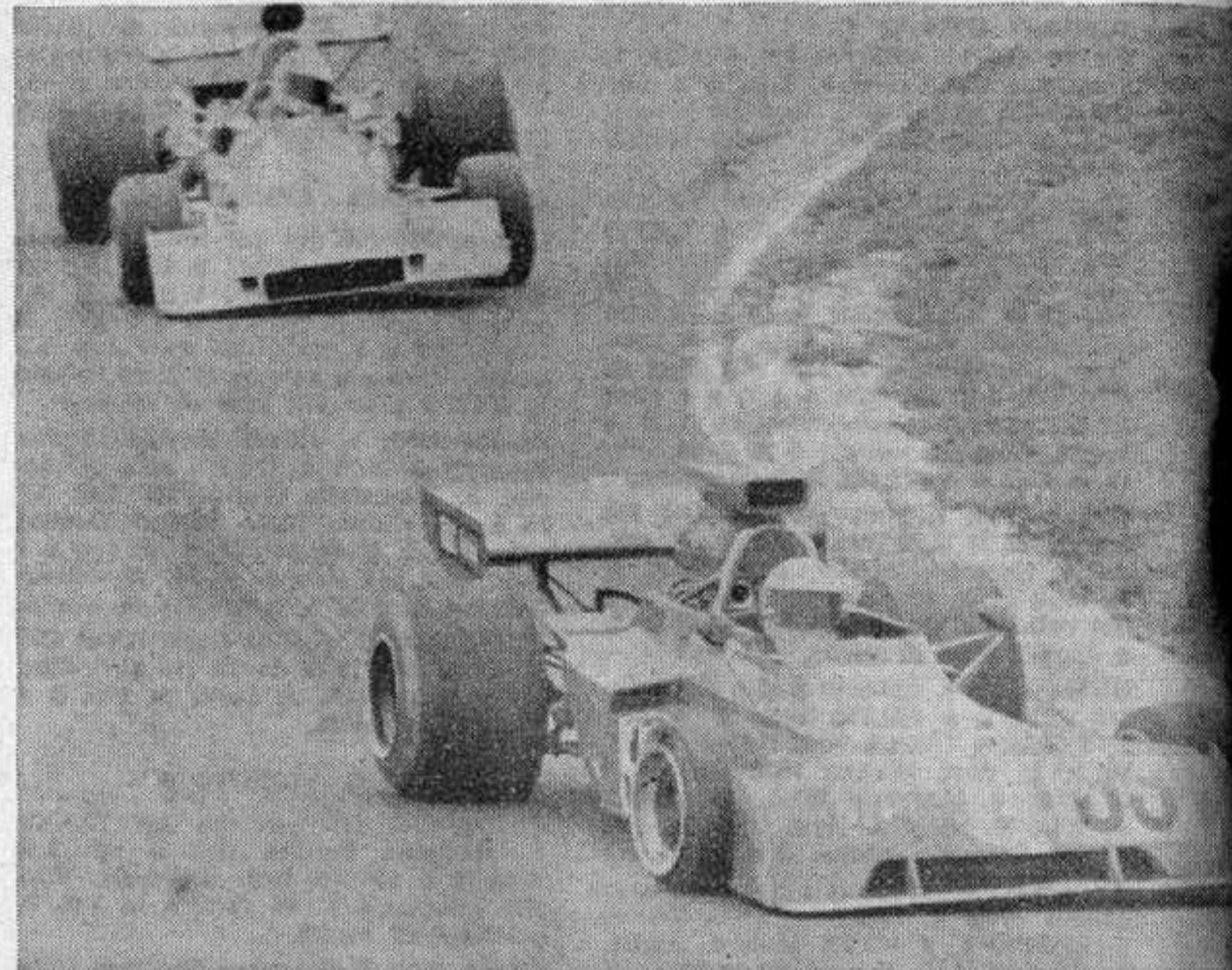
BRANDS HATCH - Teddy Pilette ha ottenuto la sua seconda vittoria di F. 5000 a Brands Hatch. Ma lui stesso ha ammesso che avrebbe meritato di vincere Gethin. Peter, dopo avere condotto con cipiglio sicuro, ha avuto un guasto al motore, proprio quando mancavano soltanto otto giri alla fine.

Gli unici assenti di spicco nell'elenco degli iscritti erano McRae, impossibilitato a tornare in tempo dalle prove all'Ontario, e la nuova Brabham per Magee, dato che la vettura è stata attardata in attesa che venissero consegnate parti da montare. Per altri piloti era previsto che sarebbero stati eliminati, perché soltanto venti vetture avevano il permesso di partire sul circuito corto di Brands Hatch. Due del resto sono sparite già in prova: quella dello sfortunato Rollinson che ha avuto un guasto alla pompa dell'olio e, nel tentativo di salvare il motore, lo ha spento, (così facendo è finito dolcemente contro il terrapieno) e quello di Lunger che aveva uguagliato il tempo per la posizione al palo e cercava di migliorarlo al termine delle prove; mentre passava davanti ai boxes, ha però visto nuvole di fumo uscire dal motore e quando si è fermato le fiamme si sono alzate dalla vettura. Il fuoco è stato spento rapidamente, ma Brett («era accaduto qualcosa di grave al motore», ha detto) ha dovuto rassegnarsi a fare lo spettatore e a vedersi strappare la posizione di leader nel campionato.

La gran fatica del «Brand»

Gethin è stato il primo di tre piloti a segnare 44" e la sua Chevron ufficiale destinata al lavoro di sviluppo andava assai meglio della vettura che ha usato per le corse negli Stati Uniti. Secondo Evans, ma avviandosi verso la linea di partenza la sua Trojan ha accusato una grave perdita di carburante. Il suo ritiro ha fatto sì che Gethin fosse solo in prima fila. Il terzo a segnare 44" è stato Lunger, ma poiché la sua vettura è stata ritirata Holland su Trojan, con lo stesso tempo, era solo in seconda fila. In terza fila Edwards su Lola e Pilette su Chevron, in quarta Dean su Chevron e Ashley su Lola, in quinta van Lennep su Lola e Thompson su Chevron, in sesta Belso e Craft su Chevron, in settima Santo su Lola e Green su Trojan.

In sette file c'erano dunque ottimi binomi piloti-vettura, mentre gli altri non erano praticamente in lizza e alcuni, come Soukry con la Connew, non si sono neppure qualificati. Un fattore sconosciuto era l'usura umana e meccanica». 65 giri del circuito corto di Brands Hatch possono sembrare poco, ma non danno un attimo di respiro; inoltre faceva caldo



A sinistra, un sorridente Pilette mostra il trofeo conquistato nella prova di Brands Hatch del Campionato Rothmans di F. 5000. Qui sopra, la Chevron B24 di Pilette seguita dalla Trojan di Keit Holland

ed eccezionalmente umido durante la gara.

Gethin al via ha mantenuto la posizione di comando a fatica ed è riuscito a tenere a freno gli iniziali attacchi di Edwards soltanto abbordando le curve al limite coi serbatoi pieni. Alle sue spalle, muso contro tubo di scarico, c'erano Ashley, Holland, van Lennep, Pilette e Belso, fino al sesto giro quando il ritardatario Baker, su March, ha cominciato a perdere olio. Allora Gethin ha allargato il varco, van Lennep è incappato in un testa-coda ed è arretrato in quindicesima posizione.

Collisione alla forcella

I primi cinque procedevano assai vicini, dato che per molti giri Gethin non è riuscito ad aumentare il suo vantaggio su Edwards, Holland, Ashley e Pilette, mentre Belso perdeva i contatti con il belga. Dietro veniva Dean, poi c'era un duello a tre, muso contro coda, fra Thompson, Craft e Santo che è durato fino al ventitreesimo giro quando alla Chevron di Thompson si è rotto il tubo dell'acqua. Alla tornata successiva il gruppo di testa si è sgretolato, quando Holland e Ashley sono entrati in collisione alla forcella («Ashley è rimbalzato sul muso della mia macchina — ha poi detto Holland — per cui sono dovuto andare al box per farlo raddrizzare»). Quando sono ripartiti erano ottavo e dodicesimo e Pilette ha strappato la seconda posizione a Edwards, mentre van Lennep sostava per foratura. Intanto Belso tallonava Edwards per occupare la terza posizione e Edwards ha urtato la parte posteriore della macchina che tentava di doppiare: la fermata al box per fare raddrizzare l'allettone gli è costata la possibilità di occupare uno dei primi posti, lasciando passare Dean al quarto. Santo ha comin-

CORSA A BRANDS HATCH - 27 agosto - Gara di F. 5000, valevole per il campionato Rothmans

LA CLASSIFICA - 65 giri

1. Pilette (Chevron B24) 49'39"1, media 156,75 kmh; 2. Belso (Lola T330) 49'51"1; 3. Dean (Chevron B24) 50'00"3; 4. Santo (Lola T330) 50'25"2; 5. Holland (Trojan T101) 64 giri; 6. Edwards (Lola T330) 64 giri; 7. Craft (Chevron B24) 64 giri; 8. Green (Trojan T101) 63 giri; 9. Lennep (Lola T330) 63 giri; 10. Knight (Kitchmac) 61 giri. **Giro più veloce:** Gethin (Chevron B24) 44"8, media 160,36 kmh.

CLASSIFICA del campionato F. 5000
Pilette 88; Lunger 85; Dean 84; Thompson 78; Belso 65.

ciato ad attaccare Craft per la quinta posizione e i due si alternavano, quando Craft ha cominciato ad accusare stanchezza («ero sfinito» ha detto dopo) e ha fatto un mezzo testa-coda.

Gethin ha continuato instancabile, aprendosi un varco di parecchi secondi, ma al cinquantacinquesimo giro il suo motore ha cominciato ad emettere suoni strani; al cinquantaseiesimo ha preso a lanciare nuvole di fumo e la Chevron si è fermata lentamente. Aveva esalato l'ultimo respiro un pistone e Peter ha quasi fatto altrettanto, quando i commissari l'hanno aiutato a uscire dall'abitacolo! E' rimasto Pilette a girare tranquillo, ottenendo una netta vittoria, con giubilo del conte van der Straaten che non aveva ancora visto vincere una delle sue VDS. Dean si è intanto avvicinato a Belso, ma il danese ha tenuto duro; anche lui era un altro pilota stremato, quando alla fine l'hanno aiutato a scendere dalla vettura.

Sorpresa al via LELLA LOMBARDI

Fra le gare di contorno si è vista Lella Lombardi, che ha partecipato alla sua seconda corsa «Mexico per celebrità» del week-end. Ha avuto più fortuna che a Mallory Park, ove quasi tutto lo schieramento si era mosso prima che si abbassasse la bandiera, fatto che aveva colto di sorpresa l'italiana. (Si è piazzata ottava mentre le migliori prestazioni le ha date Cévert, che, partito dal fondo, è arrivato terzo dietro a Marshall e a Holland). A Brands Lella e Gillian Fortscue erano in prima fila e questa volta Gillian è stata la sola a muoversi prima che si abbassasse la bandiera, tanto che è stata penalizzata di un minuto. In gara però precedeva Lella Lombardi anche se di poco. («Mi ostacolava, per cui le ho dato una piccola spinta — ha poi detto Lella. «Mi ha urtata da dietro, rompendomi quasi il collo — è stato il commento di Gillian»). L'italiana si è piazzata seconda, alle spalle di Tiny Little (chi sarà? E' quello che costruisce le Mexico Shellsport usate in queste gare ed è stata una giusta ricompensa, visto che ha avuto un bel da fare dopo questa corsa, ove una macchina è rotolata davanti a quasi tutti i concorrenti in arrivo!).

La gara per vetture turismo è stata vinta nettamente da Garner alla media di 135,89 orari, su Camaro. Unico serio avversario, Muir su un'Alpina BMW che però aveva esalato l'ultimo respiro con «costosi» rumori provenienti dal motore.

David Hodges

La 500 MIGLIA di ONTARIO

Così (in 35) al via

I FILA: Peter Revson (McLaren-Offy) 321,800; Jerry Grant (Eagle-Offy) 319,86; Gordon Johncock (Eagle-Offy) 317,77.

II FILA: Johnny Rutherford (McLaren-Offy) 317,13; Wally Dallenback (Eagle-Offy) 311,50; Gary Bettenhausen (McLaren-Offy) 312,46.

III FILA: Roger McCluskey (McLaren-Offy) 312,51; Lee Kunzman (Eagle-Offy) 312,17; Al Unser (Parnelli-Offy) 312,29.

IV FILA: Mike Mosley (Eagle-Offy) 311,01; Steve Krisloff (Kingfish-Offy) 308,76; Joe Leonard (Parnelli-Offy) 314,07.

V FILA: Sam Posey (Eagle-Offy) 312,62; Dick Simon (Eagle-Offy) 309,08; Mario Andretti (Parnelli-Offy) 313,11.

VI FILA: Billy Vukovich (Eagle-Offy) 308,76; Mark Donohue (Eagle-Offy) 313,43; George Snider (Coyote-Foyt) 312,29.

VII FILA: Mike Hiss (Eagle-Offy) 306,35; Jimmy Caruthers (Eagle-Offy) 310,21; Jim McElreath (Eagle-Offy) 307,80.

VIII FILA: Bentley Warren (Eagle-Offy) 307,9; John Martin (McLaren-Offy) 305,5; Bobby Unser (Eagle-Offy) 313,5.

IX FILA: Mel Kenyon (Eagle-Foyt) 308,4; A.J. Foyt (Coyote-Foyt) 307,8; Jerry Karl (Eagle-Chevy) 306,67.

X FILA: Tom Bigelow (Vollstedt-Offy) 304,10; Lloyd Ruby (Eagle-Offy) 303,29; John Mahaler (Eagle-Offy) 302,33.

XI FILA: Johnny Parsons (Eagle-Offy) 304,90; John Cannon (Eagle-Offy) 296,21; Tom Sneva (Eagle-Offy) nessuna velocità.

Riserve: David Hobbs (McLaren-Offy) 298,30; Bill Simpson (Gerhardt-Offy) nessuna velocità.

500 MIGLIA ONTARIO - Gara valida per il campionato USAC - Ontario (California), 2 settembre 1973

LA CLASSIFICA

1. Wally Dallenback (STP-Eagle) che gira alla media di 252,800 kmh; 2. Mario Andretti (Viceroy) a cinque secondi; 3. Mike Mosley (Eagle Offy); 4. Roger McCluskey (McLaren Offy); 5. John Martin (McLaren Offy); 6. Sam Posey (Eagle Offy); 7. Bobby Unser (Eagle Offy); 8. Bentley Warren (Eagle Offy); 9. Al Unser (Parnelli); 10. A. J. Foyt (Coyote Foyt).

ONTARIO - Da 25 anni a questa parte, Larry Bisceglia (foto sotto) si è presentato per primo ad acquistare il biglietto d'ingresso allo speedway di Indianapolis per la 500 miglia del Memorial Day. Con il suo furgoncino Chevrolet (che vediamo nella foto) Bisceglia ha ottenuto un record imbattibile e la direzione dello «speedway» di Indy ha ammesso il veicolo nel museo dei cimeli di macchine antiche. Quest'anno Bisceglia ha iniziato un nuovo record: quello sull'ovale di Ontario, dove si è disputata la 500 miglia USAC. Bisceglia ha già tre «presenze» all'ovale californiano, acquistando per primo il biglietto ed entrando in tribuna alle 4 del mattino dinanzi una fila lunga circa un chilometro. Bisceglia ha 67 anni ed ha seguito le corse automobilistiche sin da bambino e ricorda vividamente moltissimi particolari «inediti» di tante competizioni.



Andretti recupera il tempo perso al box ma alla fine vince per 5" DALLENBAC

1000 punti per «cenerentola»

ONTARIO - Wally Dallenback, la «cenerentola» della scuderia STP, ha conquistato la prestigiosa 500 Miglia di Ontario, dotata di oltre 900 mila dollari, mille punti che lo portano in testa alla classifica, per aver vinto due altre gare, e tanto prestigio che la sapiente, intelligente mano del supermeccanico Giorgio Bignotti ha saputo costruire.

La sfortuna anche stavolta ha beffato Mario Andretti, l'asso della Parnelli Jones che era partito, per una stupida regolamentazione delle qualificazioni dalla 15. posizione, mentre avrebbe dovuto — in base alle sue 194,616 miglia sfiorate in prova — essere in sesta posizione ed aveva tenuto duro per quasi tutta la gara, restando tra i primi sei i quali si sono battuti tenacemente per la prima posizione. Ma 12 soste forzate al box gli hanno fatto perdere molto tempo ed avrebbe potuto anche vincere se avesse sostato soltanto nove volte al box come ha fatto Dallenback, senza forzare eccessivamente la sua Parnelli Jones che ad Ontario ha risposto meglio che ad Indy e Pocono.

Soltanto cinque secondi, che Mario avrebbe riguadagnato se ci fossero stati altri cinque chilometri di gara, lo hanno diviso da Dallenback. Il suo rush finale, il suo sprint poderoso, hanno fatto scattare i 100 mila spettatori giunti nel piccolo centro a 45 miglia da Los Angeles per la classica corsa che la USAC considera una delle sue tre gemme: Indy, Pocono, Ontario.

Quelli che pilotavano le aquile costruite da Dan Gurney hanno tentato il colpo, dopo il crollo di Peter Revson che, conquistata la prima posizione su-

BREEDLOVE incolume ma il suo «ROCKET» distrutto nell'UTAH

WENDOVER - Il detentore del record di velocità assoluta Craig Breedlove, durante il tentativo di battere il proprio stesso primato è andato a cozzare contro una collinetta del lago salato dello Utah. Il bolide «Rocket», azionato da motore jet speciale, portava il nome di «English Leather Special» poiché era sponsorizzato dal fabbricante del profumo inglese «English Leather».

Dopo un primo passaggio, il «Rocket» ha iniziato ad arrotondarsi disintegrando la parte anteriore e riportando danni ingenti, tanto che Breedlove dovrà attendere almeno altri sei mesi prima che possa tornare sullo «strip» salato di Bonneville, il medesimo che lo vide prima schiantarsi ed impennarsi sul lago poco distante, quindi conquistare il record mondiale superando i mille chilometri l'ora a bordo del «Blue Flame».

Breedlove aveva ripreso a lavorare sperando che qualche grosso sponsor lo avrebbe aiutato nella difficile impresa e, infatti, dopo vari tentativi con ditte americane, la casa inglese di profumi aveva accettato, assegnando al pilota californiano, che si era rotto una gamba nel mese di aprile, una grossa somma.

Breedlove avrebbe dovuto partecipare alla 500 miglia di Indy, ma l'incidente del mese precedente, glielo impedì. Dopo il pauroso volo Breedlove è uscito incolume dall'abitacolo, unica parte rimasta integra della vettura.

I. m.

perando le 200 miglia, aveva preso il comando a bordo della sua McLaren arancione, sino al 110. giro, ma anche i piloti delle Eagle non hanno offerto una performance eccezionale. Il coraggioso Revson ha dovuto arrendersi quando il turbocompressore è andato a farsi benedire.

Tre o quattro incidenti di minore entità hanno visto Gordon Johncock che ha urtato il muro di cinta senza conseguenze, Bobby Unser che ha perso un pezzo dell'alettono posteriore, pur tenendo il primo posto tallonato a 3 secondi dal fratello minore Al, e tutto ha contribuito a far scendere la media che era partita dalle 190 miglia all'ora. Bobby Unser ha compiuto un cambio dei pneumatici posteriori ed il pieno in 17 secondi netti, ma la manovra non è stata sufficiente a farlo rimanere in testa al plotone che, ad un'ora dalla fine vedeva soltanto 13 concorrenti rimasti in gara dei 33 partiti.

Mel Kenyon è stato ricoverato e subito rilasciato dall'ospedale riportando soltanto lievi scalfiture ad una mano dopo aver sfiorato il muretto.

La corsa ha avuto un crescendo finale grazie al «forcing» di Mario Andretti che ha dato battaglia decisa a Dallenback il quale lo aveva distaccato di un paio di centinaia di metri. Dallenback ha vinto la corsa, ma praticamente la vittoria morale va ad Andretti ancora una volta sfortunato e costretto a mordere i denti per una fermata extra al box per motivi tecnici di poca importanza.

Lino Manocchia

nella classifica finale. Ma i commissari sportivi riscontravano ritocchi fuori serie al suo motore e lo squalificavano. Pertanto il trionfo renaultista veniva ridimensionato occupando le Fiat il secondo e terzo posto.

Augusto C. Bonzi

GRAN PREMIO DELLA MONTAGNA - Corsa in tre tappe per vetture TN - Buenos Aires, 5 agosto 1973.

CLASSIFICA GENERALE
Categoria B: 1. Stillo (Renault 12L) in 7 ore 26'51", alla media di 87,328 kmh; 2. Bajo (Fiat 128) a 10'01"; 3. Carlomagno (Fiat 128) a 13'37"; 4. Brizzio (Renault 12L); 5. Orozco (Fiat 128); 6. Piazza (Fiat 128); 7. Visintini (Fiat 128); 8. Acostan (Renault); 9. Freytes (Renault).
Categoria C: 1. Di Nezio (Fiat 125 coupé) in 7 ore 18'44", alla media di kmh 88,946; 2. Cacho Fanguio (Fiat 125 coupé) a 2'52"; 3. Santangelo (Fiat 125 coupé) a 7'28"; 4. Uravich (Fiat 125 berlina); 5. Agorio (Fiat 125 berlina); 6. Castanon (Peugeot 504); 7. Cocho Lopez (Fiat 125 coupé); 8. Fiorda (Peugeot 504); 9. Cumata (Fiat 125); 10. Sales (Fiat 125).

Per l'inflazione si dividono VEIGA e DIPALMA

BUENOS AIRES - La crisi economica e l'inflazione che imperversa sull'Argentina hanno obbligato il famoso duo Garcia Veiga e Luis Di Palma a separarsi. I due piloti, forse i mi-

gliori attualmente in Argentina, specie nella F. 1 nazionale, non possono mantenere le spese di due Berta Tornado F. 1 ed hanno deciso di annullare la loro scuderia. Garcia Veiga che aveva in progetto di andarsene in Nordamerica per poter correre nella F. 5000 con una vettura datagli da un argentino radicato nel Nord, rimarrà ancora un poco di tempo in Argentina per poter far suo il campionato di F. 1.

In terra natale, pertanto, correrà contro il suo ex padrone Di Palma con una Berta Tornado in fase di montaggio. Attualmente il campionato argentino vede in testa Di Palma con solo 3 punti di vantaggio su Garcia Veiga (86-83). Ciò significa che la categoria F. 1 da oggi non sarà più appannaggio dei due piloti, ma si farà interessante per la lotta che i due ex soci impianteranno su tutti i circuiti locali.

La BERTA corre a INTERLAGOS

BUENOS AIRES - Berta ha provato il suo LR in vista della prossima corsa del 1000 km di Buenos Aires, valida per il mondiale marche, nel caso che questa corsa si faccia. I piloti Monguzzi e Garcia Veiga continueranno le prove iniziate dallo stesso Berta anche per tenere pronta la macchina per le prossime corse di Interlagos, alla quale dovrebbe partecipare, affidando la vettura al pilota Monguzzi che già l'anno scorso prese il via nella corsa brasiliana.

Per il caro-INTERSERIE tre prove annullate

INTERSERIE in difficoltà. Dopo l'annullamento della gara di Nivelles e di quella, già nota, di Imola, anche la competizione che era in programma per domenica 2 settembre sull'Autódromo dell'Estoril nel Portogallo, non ha avuto luogo. Evidentemente il nuovo corso del marco nei confronti delle altre monete si è fatto troppo pesante ed ha spaventato gli organizzatori che hanno visto passare il carico premi-bonus da circa 18 milioni a più di 30.

Questo stato di cose ha messo in agitazione anche l'Inter-serie Association il cui promoter Gerhard Harle, dopo essere stato a Misano per lo svolgimento dell'ultima gara che si è disputata, ha fatto una puntata a Milano dove ha avuto un lungo colloquio con l'ing. Bacciagaluppi che, per conto della SIAS o dell'A.C. Milano, non si sa bene, sembrava molto interessato ad un abbinamento con l'A.C. Bologna per una doppia gara, Monza-Imola, della ventilata Coppa Inter-Can Am del prossimo anno. E' certo, tuttavia, che se, come quasi certamente succederà in America, non verranno aboliti i turbo-compressori, resteranno ben pochi i conduttori — a meno che non abbiano alle spalle sponsor dalle larghe vedute — che potranno mantenersi i mostri supercompressi, mentre gli altri, fatalmente, dovranno dare un addio a questo interessante tipo di gare.

Si dividono punti FIAT 125 e RENAULT nel G.P. MONTAGNA

BUENOS AIRES - Tre tappe del Gran Premio della Montagna, corsa che sta diventando classica in Argentina, sia perché interessante nelle fasi agonistiche, sia perché il numero dei corridori aumenta ogni volta e le fabbriche si preparano con cura. Questa volta la corsa è stata divisa, come risultato, salomonicamente fra le Fiat e le Renault, mentre le Peugeot hanno pagato la loro ormai tradizionale inferiorità rispetto alle italiane, in attesa del tanto sospirato motore di maggior cilindrata del 1600.

Una equa divisione di punti diciamo, fra le Fiat 125 che hanno fatto loro la categoria maggiore e le Renault 12L, alla loro prima uscita, che hanno regolato di misura le formidabili 128, arresi più per fattori meccanici che per una inferiorità che non esiste. Le Fiat coupé 125 non hanno avuto problemi a demolire le loro avversarie ed infatti i primi cinque posti della classifica sono occupati dalla Casa italiana, prima che si veda apparire una solitaria Peugeot 504 al sesto posto.

Nella categoria B la Renault 12L sembrava assicurarsi un trionfo indiscutibile, dopo che Recalde aveva vinto la prima tappa con un tale vantaggio da far credere che le Fiat IAVA fossero ferme. Recalde doveva poi accusare noie nella seconda tappa, ma il suo vantaggio era tanto grande da conservargli il secondo posto