

LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

STEWART
3 volte



La clamorosa

televisiva



Il deluso
JARIER

il pallottoliere
delle rubriche

domenica SPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

3 IL CALENDARIO
DELLE CORSE

8 MOTORAMA

46 TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI
rimarremo amici

50 INFORMA
TUTTO

51 COMPRAVENDITA

• Qualcuno ha chiesto a Maranello come è nata la candidatura Lauda. «Me ne ha parlato bene Regazzoni, è stato lui a consigliarlo», ha detto il Drake. Ma una volta non disse che l'unica raccomandazione della quale non teneva conto, era quella di un pilota nei confronti di un altro? E' vero però che questa «legge» fu infranta già negli anni scorsi, quando Ickx prima raccomandò Schetty e poi Redman...

• La possibilità di una rottura tra il team Osella e l'Abarth è sempre più probabile. Merzario ha già chiarito al suo affezionato patron torinese che, per quanto lo riguarda, non potrà correre per lui nel '74 se egli continuerà ad avere motori Fiat-Abarth. Così Osella si sta guardando intorno per cercare una soluzione. Deve vedere Pederzani, per il Tecno 8 cilindri 2000, ma c'è un altro 8 cilindri 2 litri che potrebbe tornargli buono: quello Alfa Romeo, nato «33» (più del due litri-Alfetta che sembra non possa per-

mettere troppe escalation di potenza per l'Euro Marche 2000).

• Regazzoni vorrebbe tanto che Ferrari gli permettesse di fare qualche gara del campionato americano per monoposto 5000 il prossimo anno, con quel mr. Jones che già gli ha affidato la macchina dopo il Canada e ora gliela ridarà a Brands Hatch il 21 ottobre. Comunque il patron della scuderia americana ha interpellato anche Merzario, per una serie di gare 5000 per il '74 negli Stati Uniti.

• Sarà vero che se BARBASIO diventerà direttore sportivo della squadra rally FIAT '74, PINTO, VERINI e PAGANELLI hanno (già) deciso di andarsene?...

• Mario Casoni avrebbe dovuto partecipare al Giro d'Italia con una Pantera iscritta dalla Scuderia Jolly. Ma (quasi in extremis) Roberto Angiolini ci ha ripensato (forse per non... guastarsi con la Lancia?). Ora il finalese ha in-

teressato la Scuderia Nettuno. Intanto è però certo che Casoni parteciperà alla 9 Ore di Kyalami in coppia con «Gero» (sempre con la Pantera Jolly).

• Appena Bielli riuscirà a revisionare completamente le due Brabham F. 2 CSAI, Eugenio Dragoni riprenderà (sempre a Misano) gli allenamenti degli «azzurri» (dopo essersi giustamente opposto, anche con l'appoggio della presidenza dell'ACI, a far correre queste due monoposto, nel GP Roma — recupero Iris — a Varelungo). La grossa novità del nuovo allenamento degli «azzurri», sarà il test che Dragoni farà effettuare al giovanissimo LEONI, il men che ventenne pilota romagnolo, rivelazione della F. Italia. Ma ha voluto l'autorizzazione del padre, che è un concessionario di automobili di Forlì. Con Leoni, continueranno gli allenamenti Carlo Giorgio, Cerulli, Flamini e Truffo (la... squalifica non vale).



Cronaca della giornata (di ratifica) di un divorzio: ma tanti giovani ragazzi festosi, (extra moenia MARANELLO) hanno consolato MERZARIO

Un «cavallino» per liquidazione

MARANELLO, martedì 9 ottobre mattina. Rientrato dagli Stati Uniti arriva Arturo Merzario. E' la visita d'obbligo per sapere, conclusi gli impegni F. 1 oltre Atlantico con la Ferrari, quali saranno i suoi obblighi fino allo spirare del contratto con la Casa del cavallino, la cui scadenza è per il 31 dicembre 1973. Uno dei guardiani alla portineria principale della fabbrica, appena vede il comasco (cosa insolita) si precipita: «Le chiamo il dr. Gozzi...» (per la cronaca il dr. Gozzi è il capo ufficio stampa della Ferrari, dopo l'incarico-mietecora qualche anno fa alla direzione sportiva della squadra).

Merzario ha un attimo di stupita indecisione, poi: «Conosco la strada, no?...» Il portiere, bontà sua, lo lascia passare (fino all'ufficio del dr. Gozzi).

Qualche minuto dopo Arturo è introdotto davanti al «Drake». Che appare sbrigativo e molto formale: «Sì, ormai l'attività è conclusa, la 312 P non corre a Kyalami, perciò lei può andare pure con l'Alfa...». Poi fa scendere l'amministratore, che provvede rapidamente alla definizione di tutta la parte contabile dell'ingaggio, in modo che per Merzario quella del 9 ottobre '73 sia l'ultima apparizione in Casa ferrarista. Il Drake mostra di voler sapere qualcosa di più dei programmi F. 1 del suo ex. Ma ora è Merzario poco espansivo. E risponde semplicemente «Avrò un english car...».

— Ma, adesso parliamo inglese? «Beh, bisogna aggiornarsi...»

Finché Ferrari prende dal tavolo un grande cavallino in bronzo, sulla cui base di onice spicca una targa che porta una frettolosa incisione con «A Merzario per i suoi successi '73». E' l'atto di addio per una attività stagionale senza dubbio inconfutabile, essendo stato il pilota comasco il più positivo di tutta la squadra '73.

Il cronista malizioso potrebbe osservare che questi riconoscimenti a Maranello si danno in genere a dicembre, in occasione dell'annuale conferenza stampa. Magari ci si vuol pensare su due volte, adesso, prima di invitare Merzario «passato al nemico» (alfista). Oppure forse anche quest'anno la conferenza stampa tornerà a saltare, visto che c'è poco da festeggiare, anzi solo da leccarsi le ferite!...



Pare che MERZARIO il suo «cavallino»-simbolo sul casco voglia conservarlo lo stesso. Magari, ci potrebbe disegnare... delle briglie!

L'altro divorzio (e perchè)

• Sempre in tema di cronache di divorzi. Per capire quale è stata la goccia (a parte i milioni Marlboro) che ha fatto traboccare il vaso delle amarezze di Emerson Fittipaldi con la Lotus, basta riportare questa frase pronunciata dal brasiliano subito dopo la sconcertante conclusione del G.P. d'Italia F. 1 a Monza, quando Peterson non gli cedette quel primo posto che avrebbe ancora lasciato aperta una speranza anti-Stewart per la classifica finale del mondiale '73.

Ecco quelle parole di Emerson: «Sono molto spiacente di perdere il campionato, ma queste cose succedono. Soprattutto non mi spiego perché Chapman non ha dato l'ordine di farmi passare. Abbiamo parlato di «volata» prima della corsa ed ero sicuro che mi avrebbe aiutato. Do molto di me stesso a coloro per i quali lavoro e pertanto debbo essere aiutato quando ne ho bisogno. Non ho mai veramente provato di passare Ronnie a Monza. Alla fine, quando ho capito che non mi avrebbe fatto passare, sono rimasto veramente male».

Intanto, scritta così la parola fine a questo quadriennale rapporto, dalla vicina pista di Fiorano arrivava il rombo della B3 per la prima volta condotta da Lauda a un girotondo di prove sotto l'attenta direzione dell'ing. Mauro Forghieri ormai tornato nel pieno delle sue funzioni (l'ing. Colombo decolla entro fine anno destinazione fabbrica MARELLI). Per Lauda addirittura un solerte comunicato sarà diramato, nella stessa serata, dall'improvvisamente attivo ufficio stampa del «Cavallino». Non si dice nulla, però, del formale addio tra Ferrari e il suo ennesimo pilota italiano, sacrificato sull'altare del sempre più abituale rivalismo interno (o magari di quello... per i titoli dei giornali).

Poi Arturo, farà una breve apparizione in pista a Fiorano per salutare un po' tutti, meccanici, compresi. Ma pare siano stati tutti molto freddini. Forse c'è chi ha timore di mostrarsi espansivo. Gli unici a non avere problemi del genere sono l'ing. Mauro Forghieri e l'avv. Luca Montezemolo.

In compenso, appena fuori della fabbrica, c'è un bel gruppetto di ragazzini che non «fila» nessun altro e fa solo festa a Merzario e lo costringe all'immane tour de force autografi. E' la migliore consolazione per Arturo. Ed è di questo che a Maranello dovrebbero più cominciare a tener conto, se veramente vogliono risalire la china. Senza più credibilità tra gli appassionati, altrimenti, c'è poca speranza... Pensino un po' a cosa sta capitando agli uomini politici ed ai partiti!...

Marcellino

P.S. - Contrariamente a quanto ha fatto capire l'anticipata risoluzione del contratto a Merzario, pare che a KYALAMI per la 9 Ore la Ferrari ci vada col 312 P. Sarà affidata per la prima volta alla nuova accoppiata «dell'umiltà» (A Ferrari, questa definizione è piaciuta): Regazzoni-Lauda. Deve essere una partecipazione proprio in funzione di... MERZARIO in prima uscita alfista, se in questa settimana il dr. Luraghi deciderà per questa iscrizione, come si spera. (Sarebbero però due le ALFA: una per Merzario-Stommelen e l'altra per Facetti-de Adamich, se Andrea sarà già «agibile» — come egli spera — per novembre).

DOVE corriamo domenica?



TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

RAI e TV ci pensano poco allo sport auto. Allora non dimenticate che tutte le domeniche-da-corsa e i giorni delle prove è a vostra disposizione la **Speciale Segreteria AUTOSPRINT**. Conoscerete classifiche, tempi, posizioni. Vi invitiamo a chiedere informazioni telegrafiche per consentire alla segreteria di soddisfare tutte le chiamate, specialmente nei giorni delle prove mondiali. Ricordate: basta TELEFONARE allo (051) 46.56.24.



GARE SOPPRESSE Washington Trans-Am (5 agosto) ● Pergusa, Premio F.3 (5 agosto) ● Coppe FORD a Misano - rinviate a data da destinarsi (26 agosto) ● Rally Liegi-Mosca-Liegi (1-9 settembre) ● F. 5000 Washington Continental (9 settembre) ● Trans-Am Dauville (9 settembre) ● Can-Am a Michigan (15 settembre) ● Trans-Am a Road Atlanta (22 settembre) ● F.2 a Nogaro (30 settembre) ● 4 Ore di Jarama (6-7 ottobre) ● Trans-Am a Portland (7 ottobre) ● IX Coppa Città di Iglesias (14 ottobre) ● Coppa delle Alpi (15-20 ottobre) ● IX Coppa Mario Costa (21 ottobre) ● Rally Armor (28 ottobre).

Le corse in calendario dal 20-10 al 27-10-73 in Italia e all'estero

OTTOBRE

| DATA | CORSA | A.C. ORGANIZZATORE | LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO | ORARI | VALIDITA' | TIPO DI GARA | VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI |
|-------|-------------------------------|------------------------------------|---|-----------------------------|--|-------------------------------------|--|
| 20 | Rally of the Hills | Australia | | | ●●● | Rally | |
| 20-21 | Rally Omloop van Vlaanderen | Belgio | | | ●●● | Rally | |
| 20-21 | Rally di Stoccarda | Germania | | | ●●● | Rally | |
| 20-21 | 7. Rally del Salento | Scud. Piloti Salentini AC Lecce | Lecce, Piazza Mazzini Lecce, Piazza Mazzini tot. km 500 | ore 22 (20) ore 9 (21) | ● | Rally | |
| 20-21 | Corsa all'Estoril | Portogallo | Autodromo dell'Estoril | | ●●● | Velocità in circuito | |
| 20-21 | Corsa di chiusura | Germania | Circuito di Zolder | | ●●● | Velocità in circuito | |
| 21 | Corsa a Brands Hatch | Gran Bretagna | Circuito di Brands Hatch di km 4,260 | | ●●● F. 1, F. 5000, F. 3, Ts. | Velocità in circuito | Redman (Chevron) 37'21"4, media 160,260 |
| 21 | American 500 | Stati Uniti | Rockingham | | ●●● Stock car | Velocità in circuito | Bobby Allison (Chevrolet) media 200,286 kmh |
| 21 | Autocross Steyr | Austria | | | ●●● | Autocross | |
| 21 | Autocross del Nord | Belgio | | | ●●● | Autocross | |
| 21 | Autocross Franche-Comté | Francia | | | ●●● | Autocross | |
| 21 | Corsa a fatoi | Gracia | | | ●●● T, GT, S | | |
| 21 | Bay Park Race | Nuova Zelanda | | | ●●● F.F., Ts | Velocità in circuito | |
| 21 | Scuola Piloti | Henry Morrogh | Autodromo di Monza | | ● Scuola pilotaggio | | |
| 21 | 1. Rally Campagnolo | AC Vicenza e Scuderia Palladio | Part. Vicenza, V.le Fusinato Arr. Recoaro Terme tot. km 307 | ore 0,01 (21) ore 7 (21) | ● Camp. it. Triveneto Camp. FISA | Rally | Si disputa per la prima volta |
| 21 | 7. Trofeo S. Giorgio | Sc. S. Giorgio Ferrara | Part. Villa Fulvia Arr. Pontisette tot. km 9,800 | ore 8,30 ore 12 | ● | Regolarità | Giuliano Canè (Fulvia 1300) |
| 21 | Gara Tris Pista d'Oro | Karting Arciona | | | ● | Karting | |
| 25-27 | Giro automobilistico d'Italia | AC Torino | Part. Torino - Corso Unità d'Italia n. 40 Arr. Torino (idem) tot. km 2.000 | ore 7 (25) ore 22 (27) | ●●● Camp. It. Gr. 4 | Gara mista velocità e regolarità | Si effettua per la prima volta |
| 25-27 | Rally Wartburg | Germania Est | | | ●●● | Rally | |

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = «chiusa»

250 premiati per i «CRUSCOTTI F.1»

Centinaia di schede sono arrivate in redazione per il concorso «Tutti i cruscotti F.1» pubblicato sul N. 13 di AUTOSPRINT mese. I nostri lettori sono stati molto in gamba: ben 450 schede sono risultate esatte. Come annunciato, essendo stata in forse l'effettuazione del G.P. di F.2 a Vallelunga, ed essendo state numerose le lamentele di chi, anche vincendo, non avrebbe potuto andare a vedersi la corsa, abbiamo deciso di mutare il premio in 3 giubbotti antiventto della Marlboro.

L'estrazione tra le 450 schede ha favorito:

MAURIZIO CHITTARO, via Pelizza da Volpedo 10 - Bologna
PIERGIACOMO FELET, via Mondini 14 - Vittorio Veneto (TV)
DOMENICO CAPPELLANO, Rione A N. 7 - Reggio Calabria

Questi tre fortunati vincono quindi il giubbotto della Marlboro. Per le successive 250 schede risultate esatte e giunte per prime in redazione invieremo un borstto in iuta AUTOSPRINT come premio di consolazione.

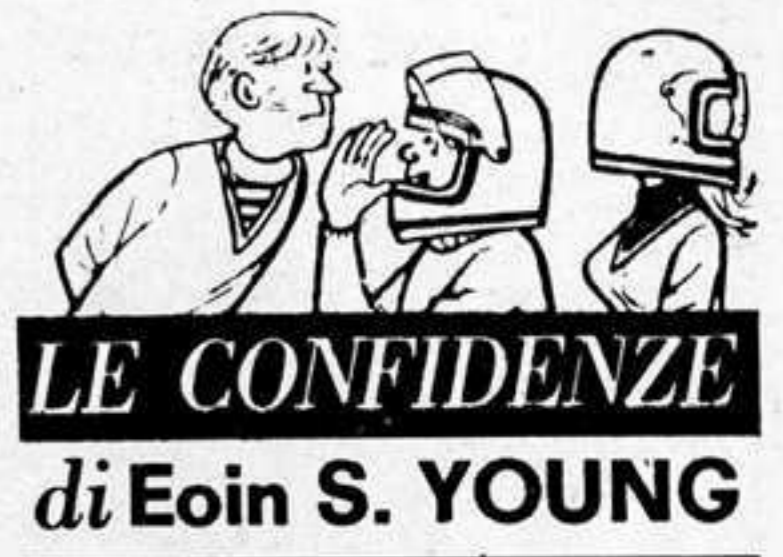
A pagina 4 un
nuovo concorso - SPRINT
Voi ci mettete la
battuta e noi il premio



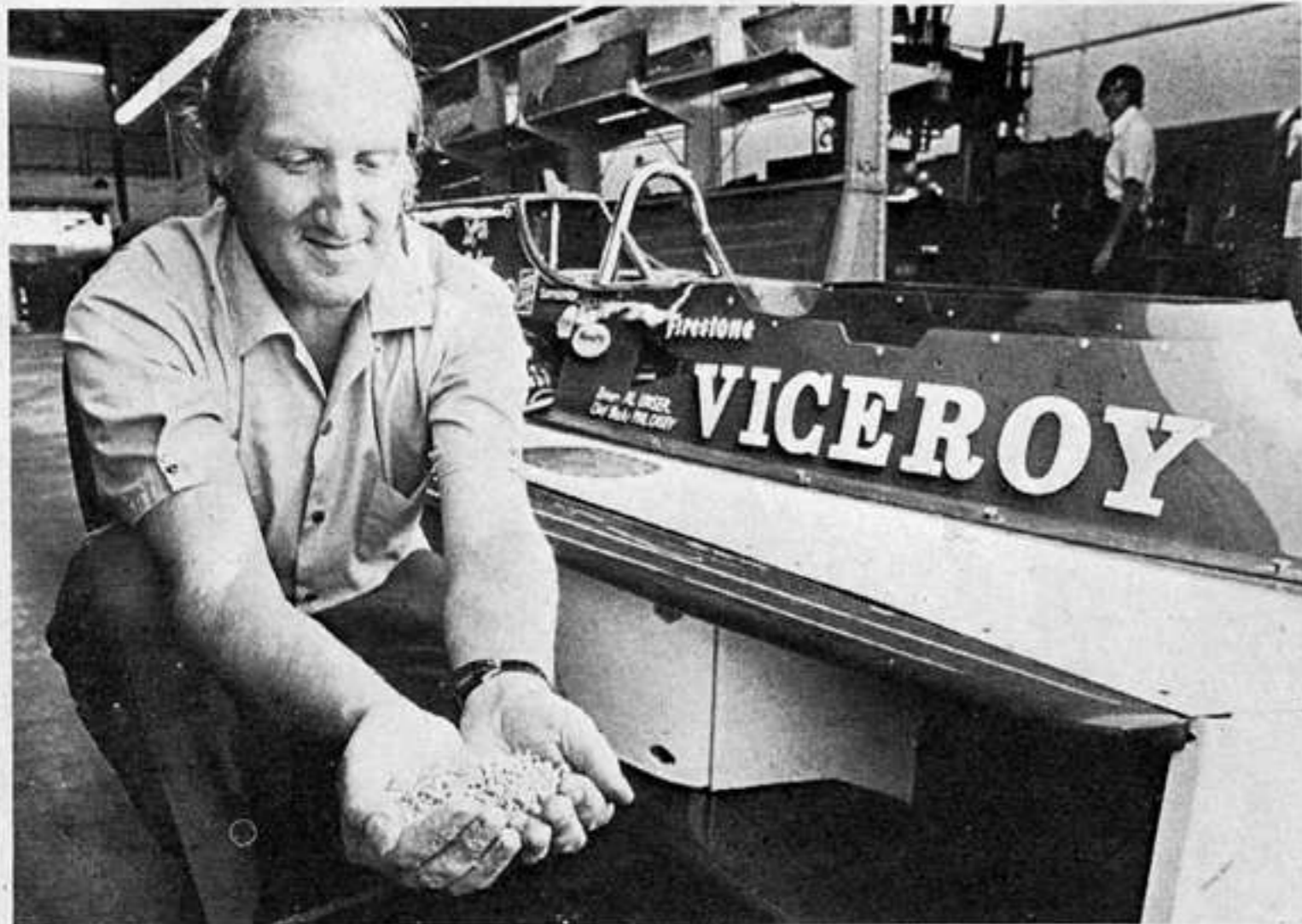
Le due «epoche» di BERNIE ECCLESTONE

● Sono passati sedici anni, quasi esatti, da quando Bernie ECCLESTONE pose piede nel mondo dei Gran Premi, comprando un paio di Connaught di F. 1, allorché la Casa vendette le sue vetture a un'asta il 19 settembre 1957. Ecclestone si portò a casa due dei modelli più recenti, una Syracuse e il modello «tubetto di dentifricio», così chiamato per la caratteristica forma. Scopo di Bernie era di iscriverne le vetture come squadra nel 1958, per Stuart Lewis-Evans. Infatti gareggiarono in Nuova Zelanda agli inizi di quella stagione, affidate a Lewis-Evans e a Roy Salvadori. Lewis-Evans si era però creato una fama gareggian-

do per la Vanwall nel 1957 e quando decise di restare con quel team nel 1958, Bernie iscrisse le Connaught per altri conduttori. Il suo interesse svanì però presto e allora si dedicò a curare gli interessi di Lewis-Evans, fino alla sua morte, avvenuta per ustioni quando la Vanwall che pilotava s'incendiò nel GP del Marocco, alla fine della stagione 1958. Bernie abbandonò le corse per formare un'importante impresa sempre in quel mondo e riapparve come consigliere di Rindt. L'acquisto da parte sua del complesso Brabham suscitò una certa sorpresa, ma chi lo conosce sa che la sua passione per questo sport è incredibile.



Chi copierà l'alettone di GURNEY?



Ecco Maurice Phillippe, il progettista delle Viceroy, con le mani piene dello speciale materiale isolante in poliuretano con cui viene riempita l'intercapedine laterale di protezione dei serbatoi benzina. La F. 1 di Phillippe per ANDRETTI sembra sfumi

PHILLIPPE, il contestato

Maurice Phillippe, il progettista che lavorò con Chapman attorno all'ancor vincente Lotus 72 nel 1970, è stato vittima di una mossa preoccupante da parte del team Parnelli Jones Viceroy. Le prestazioni delle Viceroy di Phillippe sono state duramente criticate da Al Unser e da Mario Andretti, i quali, soltanto una settimana prima dell'Ontario 500, fecero l'annuncio a sorpresa, dicendo che volevano vetture più corte e sospensione posteriore migliorata. La risposta immediata fu l'acquisto di pezzi alle officine di Dan Gurney e il montaggio di una sospensione posteriore Eagle alla parte posteriore della Viceroy progettata da Phillippe, il quale, come si può immaginare, è rimasto piuttosto scosso per tutta la faccenda. Lo è però anche Dan Gurney! Pare che molti dei pezzi usati per la Viceroy non provenivano dalle sue officine, ma da Grant King, che ha una certa fama di «copiatore» di progetti. L'anno scorso costruì una copia della McLaren M16, ma in questa stagione è passato a copiare una Eagle. Uno dei verificatori dell'USAC avrebbe detto, stando al giornale «Examiner» di Los Angeles: «La paratia posteriore è identica. Bracci, portamozi e montanti sono intercambiabili, l'unica differenza consiste nel fatto che portano il nome Grant King».

«Io copio osservando, ecco tutto. Non mi scuso per copiare una vettura da corsa, non esistono patenti. Gurney le vende. Copiare quello che fa un altro in fondo è un complimento e Gurney per mettere a punto la sua vettura ne ha copiate altre. Prima di costruire la sua ultima Eagle si aggirava con una macchina fotografica e fotografava la McLaren e la McLaren somiglia moltissimo alla Lotus 72. Nessuno mi dà aiuti e non ho un patrocinatore, mi guadagno da vivere con le corse non posso permettermi il lusso di pagare un progettista e non possiedo denaro sufficiente per comprare una Eagle» ha detto King, il cinese nato in Canada.

A Gurney il ragionamento non andava e ha risposto: «Io non ho cominciato come uno che nasce con la camicia. Capisco, vuole dire che è un poveraccio e

ONTARIO: Certi padri orgogliosi hanno l'abitudine di mostrare le foto dei loro bambini. Dan Gurney mostra quelle delle sue nuove vetture da corsa... La nuova Eagle per la F. 5000 e per la F. 1 somiglia un poco a una Shadow, un pochino alla McLaren M23 e molto a una versione in piccolo della Eagle Indianapolis. Le foto furono scattate a Riverside, ove la vettura greggia rivestita con fili di lana, per provare l'efficienza della aerodinamica. La macchina avrebbe inoltre risposto ai nuovi regolamenti USAC per il 1974, che consentono 50 galloni di carburante o in un serbatoio a sinistra della vettura, oppure suddivisi a parità su entrambi i lati.

«Sai di sicuro che sarà questo il nuovo regolamento, o tiri a indovinare?» Quando mi fu chiesto dovetti ammettere che mi basavo su pettegolezzi del settore boxes. «Già... be... è questo il guaio di "credere"» sospirò Dan, che come tutti aspetta il verbo ufficiale sui regolamenti dell'anno prossimo per le vetture d'Indianapolis.

Lo schieramento per la Ontario 500 era scarso per il semplice motivo che nella maggioranza le squadre sono ridotte a una sola vettura per pilota, senza «riserve», ed evitano di ordinare macchinario nuovo e costoso che potrebbe diventare superato appena saranno annunciati i nuovi regolamenti. Pare, comunque, che le vetture 1974 saranno più piccole a Indianapolis e che il telaio F. 5000/F. 1 potrebbe essere molto adatto a essere convertito.

Punti che hanno portato a controversie, durante una riunione di costruttori comprendevano la proposta che dovessero essere usati i motori di serie di cinque litri, limitando quelli con compressore a circa 600 HP o meno. Ci sono anche state allusioni sul fatto che la USAC insisterebbe per l'adozione di un nuovo tipo di serbatoio del carburante a rivestimento spesso, con una sorta di «fodera» interna in feltro, come viene usata sugli elicotteri militari che hanno a che fare coi franchi tiratori.

Gurney ha chiesto la licenza di ottenere il brevetto per un disegno d'alettone messo a punto per la sua nuova Eagle USAC e per la nuova F. 5000/F. 1. L'alettone è in vendita per altri costruttori, al prezzo di circa Lit. 250.000. Gurney crede veramente di potere impedire ad altri costruttori di adottare questo principio per le loro progettazioni.

«Temo che non potremmo fare gran che, se qualcuno le copiasse, se non chiedere un paga-

mento ragionevole per lo sfruttamento del principio... in fondo l'abbiamo fatto per recuperare i costi del lavoro di sviluppo e nell'evenienza che potesse essere applicato anche all'infuori delle corse», ha detto Gurney. Allude al possibile uso del suo flap brevettato (una striscia di alluminio di poco più di un centimetro, che attraversa tutto l'alettone) nell'industria aeronautica, e anche al suo desiderio di scoraggiare altri costruttori dal copiare totalmente la sua vettura.

Personalmente dubitavo che Dan potesse fare gran che per ottenere questo brevetto per la striscia in alluminio, dato che è stata usata su molte altre vetture nelle gare USAC e di F. 1, ma lui dice che la sua Eagle è stata la prima a utilizzarlo e che

Ritorna DONINGTON

Tom WHEATCROFT dice di non avere progetti, per ingaggiare un altro pilota, dopo la morte di Williamson. «Dubito che correrei con un altro conduttore, ma mettiamola così: se ce ne fosse uno nei dintorni di Leicester che avesse le doti necessarie, e parlasse la mia lingua, non esiterei».

Sono molti i conduttori in lizza per ottenere il notevole appoggio di Wheatcroft, al punto che Tom ha ricevuto ben quattordici lettere di futuri campioni del mondo in un solo giorno!

Aveva intenzione di costruire una Grand Prix Wheatcroft per Roger e aveva addirittura già comprato alcune attrezzature necessarie, che ora sono lì, inutilizzate e tuttora imballate.

Intanto il suo tempo è tutto preso dalla rimessa in opera del circuito di Donington e anche se non riuscirà forse a inaugurarlo, come aveva detto, nel prossimo mese di marzo — un anno dopo l'apertura del suo museo — ha decisamente già programmato quattro corse automobilistiche e due motociclistiche per i mesi di agosto e di settembre 1974. Compreso nel programma per la «rinascita» dell'automobilismo a Donington, ci sarà uno speciale corso di addestramento per commissari. Conoscendo il carattere deciso di Wheatcroft, quando vuole fare qualcosa, ritengo abbastanza sicuro prevedere, poniamo, che il GP d'Inghilterra si svolgerà a Donington Park prima del 1980.

quelle successive potrebbero essere illegali. Da quanto tempo ha fatto la richiesta, per il brevetto? A chiederglielo, Dan si limita a ridacchiare, però ammette di essere evasivo su questo importante punto. In effetti, usò il flap per la prima volta alla corsa USAC a Phoenix nel marzo dello scorso anno.

Bob Liebeck, capo tecnico per le ricerche aerodinamiche alla McDonnell-Douglas Aircraft, è il responsabile del caratteristico profilo dell'alettone della nuova

Eagle, che nell'organizzazione di Gurney viene affettuosamente definito «alettone banana». Liebeck dice che il progetto dell'alettone della nuova Eagle è una estrapolazione della sua tesi, fatta nel 1967, su un alettone ad alta portanza in un solo pezzo per uso in aviazione, che elaborò con l'aiuto di un computer. Gli uomini di Gurney sentirono parlare della sua opera in questo settore ma ben presto Liebeck si trovò a lavorare sul progetto dell'alettone in due pezzi montato alle attuali Eagle per la clientela. Lavorò in stretto contatto con Wheeler, alle officine Eagle, e il «flap Gurney» nonostante la sua semplicità, a quanto pare ha un successo fantastico e sarà certamente usato nell'industria aviatoria.

«L'abbiamo controllato al tunnel del vento della Douglas — dice Liebeck — rilevando che dava molta più forza verso il basso, senza offrire resistenza in più». Se si monta l'alettone a rovescio, poi, produce più portanza senza maggior resistenza ed è questo che piace alla gente della Douglas. Strano a dirsi, non è mai stato usato prima nell'aviazione. In cambio per l'aiuto nell'ottenere il brevetto, la McDonnell-Douglas potrà usare gratuitamente il flap.

Un'altra caratteristica dell'alettone a banana è che lavora in aria più alta, e più «pulita» diventando più efficiente. Poiché l'altezza è fissata a non più di cm. 80 da terra, il sistema normale per aumentare la forza verso il basso è consistito nell'inclinare la parte finale del profilo verso l'alto, ma questo aumenta molto la resistenza, per cui il progetto di Liebeck è all'avanguardia in questo campo. Usando tale principio su l'ala del suo aereo, Liebeck ottiene un rapporto portanza/resistenza, di circa 450, mentre in genere questo rapporto si aggira attorno a 110/120, mentre 200 è considerato ottimo in paragone.

Si possono dunque prevedere miglioramenti impressionanti nella progettazione di alettoni per automobili. Nelle zone dei boxes si è detto che Gurney dovrebbe in fondo versare royalties a un certo signor Gottingen che mise a punto un'ala analoga per alianti negli anni venti, quando l'esercito tedesco non poteva usare aerei con motori e si addestrava con alianti. «So che l'alettone somiglia al principio di Gottingen — ammette Liebeck — ma quando si arriva al dunque, nei particolari non esiste somiglianza. Se deve avere un nome, allora si chiama alettone Liebeck».

Eoin S. Young



Jarier con Max Mosley, il « manager » March che ha contribuito a bloccare le ambizioni ferrariste del francese, nel momento in cui a Maranello avevano praticamente accettato la proposta di Arnold di preferire il neo campione Europeo F. 2 ad Arturo Merzario. Poi, però, anche perché Lauda l'aveva messa come condizione, si preferì riallacciare con Regazzoni. A destra: Jarier il giorno del suo Euro F. 2

JARIER

dopo la
delusione
(FERRARI)



« Non è vero che HUNT sia

« Tutto è cambiato molto in fretta. E' stato Luigi Chinetti a farmi diventare un professionista in pochi mesi: lo scorso anno mi ha invitato a Le Mans per guidare una delle sue Ferrari GT. A me Le Mans non è che piaccia molto ed era un mese che non salivo su una macchina da corsa. Però era l'unica occasione che avevo e dovevo guidare, per forza. Dopo tre anni e mezzo di problemi e di corse fatte solo con la passione mi sono detto che quella sarebbe stata l'ultima carta per diventare un professionista. Ed è stata: dopo Le Mans Chinetti mi ha portato in USA dove ho imparato molto di quello che ancora mi mancava. Ho avuto anche un po' di soldi dalla scuderia Vie Claire che mi hanno permesso di vivere, mi sono fatto esperienza guidando alla Can-Am e quando la March mi ha invitato a Bicester per parlare di programmi ho capito che il momento nero era finito. Ne ero certo anche perché sapevo che la mia testa era cambiata, era diventata quella di un professionista, cosa che non mi era successa in tre anni e mezzo di corse da privato. »

Per finire di capire le ragioni della brillante ascesa del ventottenne parigino, figlio unico (« avevo un fratello più grande ma è morto in guerra prima che io lo conoscessi »), rimane il discorso della Formula Uno.

« Arnold (il magnate mobiliere di Strasburgo che da anni porta denaro ai piloti francesi) aveva ottenuto dalla March la promessa di un paio di corse in F. 1 anche per me. Avrei dovuto guidare in tutte le gare del Campionato Europeo di F. 2 mentre la macchina per il Campionato Mondiale sarebbe toccata ad Amon. Poi venne il problema dei soldi, o un altro, non so, tra Amon e la March e così anche la F. 1 è toccata a me. »

stagione, in F. 1 non li aveva. Per andare bene in F. 1 bisogna andare a fare prove prima della gara, adattare la macchina ai circuiti, tutte cose che da noi non sono mai state fatte. Malgrado ciò a Monaco ed al Ricard siamo andati bene. »

— E Hunt? Come mai spesso è andato meglio di te?

« Sono stato tre volte contro Hunt: a Monaco, al Ricard ed in Austria. A Monaco sono andato più veloce di lui sia in prova che in gara, al Ricard lo stesso, in Austria ha fatto due decimi meglio di me ma io avevo la macchina di Purley che non mi piace. Eppure in corsa siamo stati vicinissimi prima

prima dell'inizio stagione che la March BMW fosse la macchina migliore? »

« Non sapevo come fosse il motore rispetto ai Ford. Sapevo che il telaio era buono ma sul motore noi stessi avevamo delle incertezze. Quello su cui mi basavo erano i tempi che avevo segnato a Goodwood ed a Silverstone durante lo sviluppo: avevamo migliorati i record di un secondo, un secondo e mezzo ma non sapevamo se dipendeva dalle gomme, dal telaio o dal motore. Solo a Mallory Park ho capito che era la macchina migliore, e non migliore per accelerazione o velocità come si sente spesso dire, perché i Ford non erano diversi. Per me la superiorità della March quest'anno è stata nei freni e nella tenuta di strada. »

— Ed il Campionato quando hai capito d'averlo vinto?

« Mai fino a quando l'ho vinto: a Karlskoga ed a Montorp Park ho fatto molto ad arrivare primo e Depailler ha sempre avuto una macchina velocissima. Anche ad Enna mi hanno fatto fare molta fatica... è stato sempre difficile ed i risultati non debbono fare credere che sia l'opposto. »

A guardar bene Jarier non ha torto: questo Campionato tutto suo non gli ha riservato nessun favore, neppure quello di poter contare su di una seconda guida che non desse fastidio. Alla March infatti, alla vigilia della prima corsa stagionale decisero di prendere Beltoise a fare da spalla a Jarier, una spalla che valeva più dell'allievo sulla carta considerando che per gli strani punteggi CSI Beltoise non era neppure classificato e quindi poteva aspirare al Campionato esattamente come il suo giovane collega. Ma in questo senso Jarier riserva una sorpresa: « Io sono stato contento che abbiano preso Beltoise alla March per la F. 2 anzi, l'ho proposto io stesso perché è bravo, è un buon collaudatore e mi ha sempre aiutato. »

— Aiutato?

« Sì, sono stati solo lui ed Arnold in Francia ad aiutarmi. Anzi è stato solo lui all'inizio perché è attraverso Beltoise che successivamente ho ricevuto l'appoggio di Arnold. Bisogna sapere che l'aiuto di Beltoise è una delle cose più importanti della mia carriera: io avevo cominciato da poco a correre, non ce la facevo a tirare avanti per i soldi e lui mi ha offerto una Formula

Renault per continuare. E dopo la Formula Renault ha fatto intervenire Arnold perché potessi andare avanti. »

— Ma Arnold ti ha sempre aiutato o no: se fosse stato così lo scorso anno non avresti dovuto pensare di smettere?

« Arnold è un amico per me, un grande amico ed una persona importante nella mia carriera, ma a volte prende delle decisioni difficili. Da o non dà a seconda dei momenti, è così, è così anche con i suoi figli... »

Beltoise, Arnold e poi nulla fino al provvidenziale invito di Chinetti. Jarier, al contrario di altri piloti francesi che vengono sostenuti di peso da chi li ha lanciati anche nei momenti difficili, non ha trovato in Francia l'appoggio che una speranza del suo calibro avrebbe avuto diritto di aspettarsi. Perché?

« Non so, forse perché sono rimasto al di fuori dalla politica sportiva francese, forse perché ero molto legato all'Italia, usavo i motori Novamotor, avevo come amici piloti italiani, Giovanni Salvati primo di tutti. Non so il perché mi abbiano lasciato sempre fuori, certamente per poter correre sono dovuto andare negli Stati Uniti e poi in Inghilterra alla March. »

Troppo tardi la MATRA

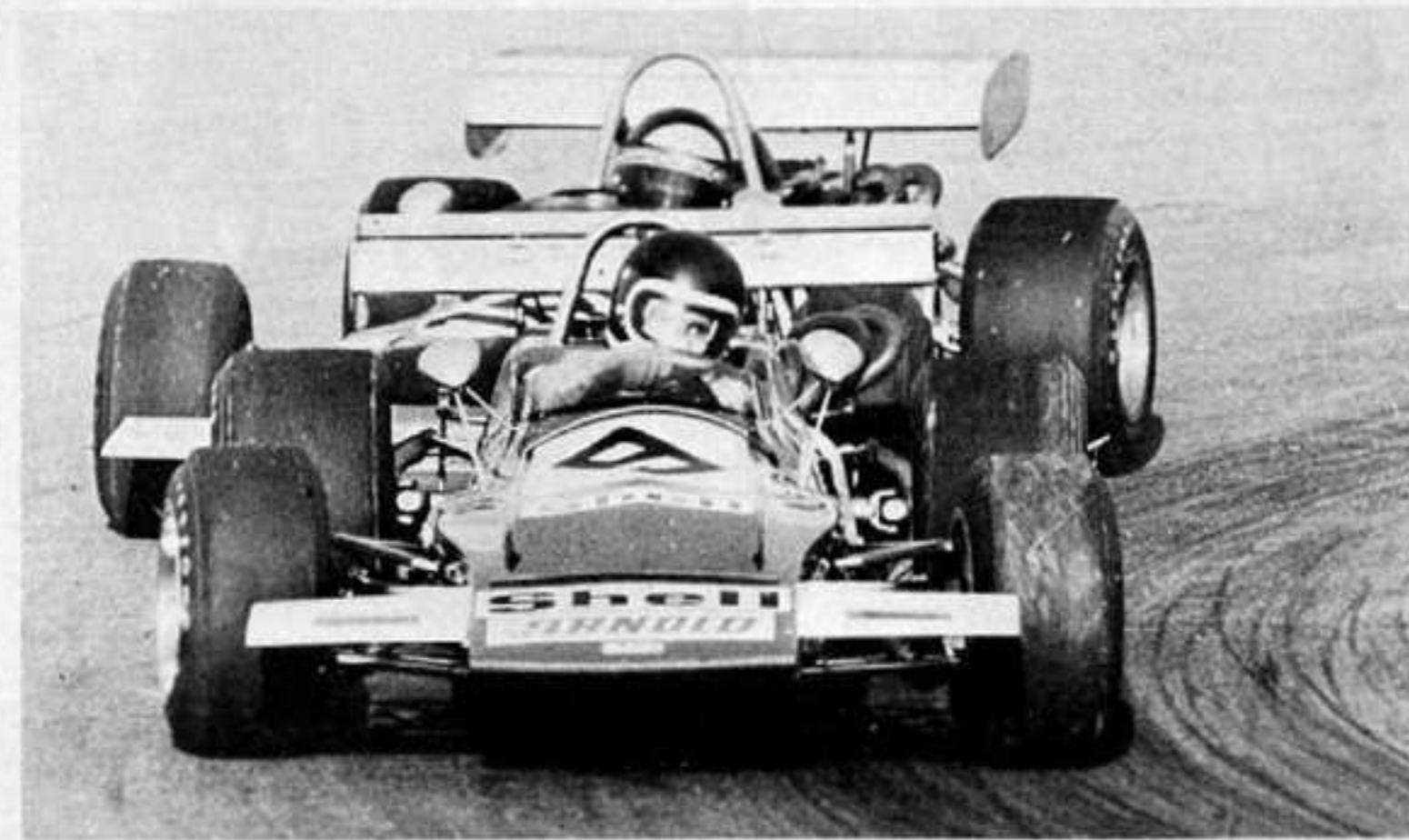
— Ma nessuno si è fatto avanti?

« La Matra quest'anno mi ha offerto una macchina per Le Mans, Watkins Glen e Buenos Aires... peccato che si sia ricordata di me un po' tardi... io però preferisco la Ferrari! »

Aspetta, aspetta, la Ferrari sembrò uscire da sola. Quello che Jarier dice a questo punto è il pensiero del 16 settembre, il pensiero della vigilia della gara di Albi e quindi anche precedente ai discorsi di Regazzoni e Lauda.

« Sono stato da Ferrari e l'ho conosciuto. Ho conosciuto quel grande uomo che io immaginavo fosse. Mi ha fatto molto effetto, soprattutto mi ha fatto effetto capire come conosce profondamente le corse. Però, se devo dire la verità, è proprio così che me lo aspettavo e mi piace. Mi piace non da adesso, da sempre. »

Sarà perché non c'è un signor Lotus o un signor BRM mentre esiste



Jarier e Salvati, suo grande amico, due anni fa a Vallelunga F. 2

— Ma la STP non voleva un pilota affermato?

« E' vero, ma la March non aveva soldi e come poteva pagarlo? Io, in quel momento preferivo non avere soldi ma poter guidare, così si è raggiunto l'accordo. »

In effetti fu così, una sorpresa per tutti, per Jarier prima degli altri e ricordo come si affannò a venirmelo a raccontare quest'inverno a Villard, in Svizzera, quando sembrava un parente povero nella festa sulla neve per i piloti della F. 1.

— Ma la F. 1 ti ha dato ben più problemi della F. 2!

« Ho avuto problemi per una ragione molto facile: mentre in F. 2 la March aveva i soldi per fare una bella

di fermarci, quindi non è vero che Hunt va più forte di me! »

S'è arrabbiato: in effetti i fatti gli danno ragione ma è stato un modo per rendersi conto di quanto spesso è diversa la realtà che si vede da quella più difficile da scorgere.

— Forse la macchina di Hunt ha modifiche che la fanno essere più rapida?

« E' più rapida quando io sono a Parigi, altrimenti no. Poi loro hanno soldi e motori e fanno le prove necessarie. Noi non abbiamo avuto né soldi né prove... poi c'è un'altra cosa: Hunt ha le gomme Firestone che dopo metà stagione si sono messe ad andare meglio delle Goodyear. »

— E la Formula Due? Ti aspettavi

L'esperienza con HERD

— Ma come sei arrivato alla March?

« La March mi ha scelto perché credeva in me, e lo dimostra il fatto che io avevo il contratto già in settembre mentre Arnold ha portato qualche aiuto economico al Team solo in dicembre. Mi avevano preso dopo aver fatto fare prove ad una dozzina di piloti inglesi, francesi e tedeschi. Io ero stato il più veloce di tutti ed è questa la ragione per cui mi hanno scelto. In più Robin Herd e Ray Wardell avevano fiducia in me. »

« Da quel momento ho cominciato a lavorare con Robin Herd nello sviluppo delle macchine: sia la F. 2 che la F. 3. E' stato un lavoro fantastico, una esperienza bellissima perché lavorando con un ingegnere si può vivere di giorno in giorno il progresso compiuto dalla macchina. »

I risultati li hanno visti tutti, in F. 2 ed in F. 3, allo stesso modo: le March quest'anno sono state le macchine da battere e parte del merito della loro competitività deve essere attribuito a Jarier per le centinaia di giri che ha compiuto durante i test preliminari.

«**H**o perfino pensato di rimettermi a studiare per finire l'Università: senza soldi e senza macchina la mia carriera di pilota sembrava veramente finita». Questo era Jarier nella tarda primavera del 1972, più o meno un anno prima di ricevere un lusinghiero invito da Ferrari in persona e di vincere trionfalmente il Campionato Europeo di Formula Due.

Il bello è che se Jarier avesse smesso nel '72 ben pochi vi avrebbero fatto caso: le sue quattro stagioni passate alla guida della Gordini, della Formula Renault, della Formula Tre e perfino della Formula Due non avevano lasciato il segno più di quelle di svariati altri piloti coinvolti nell'avventura internazionale. Lui stesso, quando gli

diciamo che in Italia sono stati in molti a chiedersi chi fosse quel francese contattato dalla Ferrari con tanto clamore di stampa, ammette: «**Soho sicuro che non mi conoscevano: in realtà io ho cominciato a correre veramente solo nel 1973. Prima ero uno dei tanti**».

Adesso invece non è più uno dei tanti: mentre gli parlo è seduto sul camion della March con la tuta adeguatamente coperta di scritte pubblicitarie e l'aria rilassata di chi ha raggiunto un traguardo indiscutibile. Vedendolo così ci si accorge che ha già assunto tutti i tratti dei mostri sacri della Formula Uno ed io stessa, che pur lo ricordo fin da quando si dibatteva per riuscire ad emergere tra i colletti della Formula Tre, faccio un po' fatica a riconoscerlo.

più bravo di me!»

il signor Ferrari, sarà perché è l'uomo a trasmettere questo fluido inebriante, fatto sta che Jarier ha sentito il fascino di Maranello in quella maniera genuina che per tanti anni ha attratto i piloti verso la marca italiana. E' una attrazione sincera che oggi è molto ridotta nell'olimpo dei piloti e che fa piacere ritrovare.

— Cosa pensi della Ferrari F. 1?

«Non l'ho mai guidata e non so come sia: posso dire che ho visto Ickx al Ricard e Merzario in Austria e l'impressione che ho avuta è di un motore molto forte ed un telaio su cui lavorare. Migliorando il telaio può

con la Ferrari che potrebbe continuare grazie all'intervento della Shell-Berre che aiuta Jarier. Contro, il contratto a lungo termine fra il pilota francese e la March. Cosa ne dice lui?

«Il contratto Shell non è vero: io non ho fatto la scuola di pilotaggio del volante Shell che costituisce l'unico vero modo per avere degli aiuti dalla Shell in Francia. Anche se la Shell mi ha aiutato in questi anni lo ha fatto meno di quanto avrebbe potuto se io fossi uscito da uno dei suoi corsi. Per questo, anche se adesso le cose sono cambiate, escludo che ci sia un legame tra la Shell francese e la Ferrari attraverso di me. Il contratto con la March invece è vero: cinque anni, ma è scaduto esattamente il 16 luglio di quest'anno, giorno del G.P. d'Inghilterra di F. 1.

Il 16 luglio Jarier non corse, come forse tutti ricorderanno, perché la March affittò la sua F. 1 a Wheatcroft per il povero Williamson. Fu la prima delle due sfortunate esperienze del pilota di Leicester ma, a parte gli episodi di gara, ebbe un effetto collaterale non indifferente nei rapporti tra Jarier e la March.

«Io non pensavo che Mosley tenesse tanto ai soldi da lasciarmi a piedi proprio a Silverstone. Su quella pista avevo fatto tutte le prove ed ero molto veloce, avrei potuto fare delle buone cose. A me piace la March e le persone che ci sono ma questo problema con Mosley mi ha demoralizzato. Mi sono arrabbiato e per un mese e mezzo non sono più tornato a Bicester e non ho provato neppure il desiderio di continuare a correre nel '74 con la March. A me piace aver fiducia e franchezza nei rapporti, una cosa che in quell'occasione non mi è stata dimostrata.»

E' di nuovo arrabbiato, arrabbiato per il dolore di aver vista tradita la sua fiducia, una rabbia molto latina non difficile da capire per noi. Ma Jarier è arrabbiato anche quando guida, lo abbiamo visto tutti e lo si è scritto sempre: «No, non sono arrabbiato quando guido... vedi che non ho mai incidenti... non rompo motori perché tiro un po' meno giri appena il vantaggio è sufficiente. Stuck, per esempio, ha rotto tre volte il cambio quest'anno, io mai... forse sembro arrabbiato.»

— Allora giochi con la macchina?

«Forse, la conosco molto bene, è

nata sulle mie esperienze, è la mia macchina.»

— Le ambizioni? E i soldi, quanto sono importanti i soldi?

«Le ambizioni sono quelle di tutti. Te le dirò solo quando avrò vinto un Gran Premio però. I soldi mi interessano per vivere: non sono mai stato abituato ad averne ed anche per questo argomento dovremo riparlare. Infatti di soldi comincerò a guadagnarne il prossimo anno e solo allora potrò dire quanto siano importanti per me.»

Emigrante dall'infanzia

Resta un argomento per Jarier, l'emigrante fino dall'infanzia, il pilota che ha giocato le sue carte contro correnti nel Paese della grandeur, la Francia, dove tutto ciò che si ha viene lodato e sostenuto più di quanto a volte meriti. Lui ha emigrato verso l'Italia ai tempi della F. 3, quando voleva fare una squadra con Salvati, un pilota che ha sempre ammirato e temuto perché l'unico che lo aveva saputo battere di forza, poi verso gli Stati Uniti dove Chinetti gli ha ridato fiducia e la mentalità da professionista. Infine le sue peregrinazioni lo hanno portato in Inghilterra, alla March, dove è stato capace di risollevarne le sorti ed il morale di un costruttore che alla fine del 1972, senza Peterson e senza macchine competitive, sembrava finito.

Ma l'emigrante ha sempre la valigia pronta e, per quello che abbiamo potuto capire, anche la speranza di doverla usare...

— Verrai alla Ferrari?

«Sarei molto felice di guidare la Ferrari, mi piacerebbe molto e verrei certamente. Adesso però non posso dire altro, veramente...»

Dopo l'annuncio di lunedì 8 ottobre da Maranello: «Clay Regazzoni e Niki Lauda saranno i piloti '74 della squadra Ferrari», Jarier non è più tanto felice, certamente. Chissà però che non abbia qualcosa da aggiungere, adesso, a questa intervista? (Dopo la delusione...)

Gabriela Noris

oggi si dice...

ZABOV

lo squisito
Zabaglione
italiano



AS-CAR FILM agenzia di Pubblicità - Bo.

la nebbia è nemica?



Design Bertone

alza la celata e la strada s'illumina

FENDINEBBIA CAN-AM:

l'unico fendinebbia munito di una pratica ed elegante celata a scatto che in posizione abbassata protegge il fendi-

nebbia ed alzata annulla i baffi di luce verso l'alto.

Utilizza il gruppo ottico di una Casa di rinomanza mondiale ed è dotato di lampada allo jodio H3.



Prodotto dalla SOCAR ITALIANA S.p.A.
Via Guido Reni, 96/168-10136 Torino - Tel. 309.04.46/7

**Non ci lascia
del tutto
lo scozzese**

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica **SPRINT**

Adesso è ufficiale: dopo tredici anni di corse e tre titoli mondiali JACKIE STEWART si ritira!

Aveva deciso il 15 aprile



DALL'INVIATO

Ora, Helen Stewart può esprimere i suoi sentimenti. Ed il cartello che espone è eloquente: da oggi Jackie è riservato alla famiglia

LONDRA - E così Jackie Stewart lascia. Una settimana dopo i nostri lettori, adesso tutti sanno che Stewart aveva veramente deciso di ritirarsi, che non lo vedremo più al volante di una macchina da corsa, di nessun genere. La conferenza stampa londinese, con la regia della Ford, aveva raccolto un buon centinaio di giornalisti, di una parte dell'Europa. Non c'erano i francesi, gli svizzeri, gli italiani, perché stranamente le Ford locali si sono dimenticate di avvertirli dell'avvenimento. C'erano però tutti gli altri, e non solo quelli del motorismo, attratti dall'avvenimento, che è tra quelli memorabili.

Dal giorno in cui Juan Manuel Fangio annunciò a sorpresa il suo ritiro dalle corse, nessun pilota aveva suscitato nella opinione pubblica (e non soltanto tra

gli appassionati delle corse) tanto impatto. Segno di una popolarità che si è diffusa ben oltre i limiti delle corse e della gente che si interessa alle corse, perché lo Stewart è diventato personaggio mondiale in assoluto. Meritatamente, perché campione grande lo è stato (e rimane) sotto ogni angolo visuale dal quale si guardi la sua poliedrica personalità. La classe innata di questo scozzese, le sue doti naturali, hanno trovato nella intelligenza e nella sensibilità una esaltazione logica; questo come pilota. Come uomo ha saputo, sempre per via dell'intelligenza, costruirsi la sua fama, sapientemente alimentando la sua popolarità; che è stata certo posta al servizio dei suoi istinti scozzesi, ma che ha dato di riflesso tanti benefici all'automobilismo, costringendo la gente a modi-

ficare l'immagine tipo del pilota da corsa, quella dello scavezzacollo che si era costruita nel tempo. Ambasciatore di se stesso, Stewart lo è stato per riflesso immediato anche delle corse. Ed è certo a lui, almeno in tanta parte, che si deve l'enorme interesse che oggi la gente di tutto il mondo porta alle competizioni automobilistiche.

Davanti al compatto gruppo dei giornalisti venuti a Londra, Jackie Stewart è stato, come al solito, chiaro e preciso. Ha esordito dicendo che doveva esprimere la sua soddisfazione per aver raggiunto il traguardo dei 27 Gran Premi titolati vinti. «Un traguardo importante,»

CONTINUA A PAGINA 20

Franco Lini

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

ha poi soggiunto, « non tanto per la cifra, » quanto perché resterà nei suoi ricordi. « Perché, ha subito continuato, da oggi non sono più un corridore. Mi ritiro e sono felice. »

Non c'è stata molta sorpresa, all'annuncio. Ormai lo si sapeva, anche se erano in molti, stamattina, a chiedersi ancora se per caso non ci fosse stato un colpo di scena. La conferma, però, ha avuto lo stesso il potere di emozionarci, tutti quanti eravamo. Sentirlo dire, chiaramente, non è stato lo stesso che il saperlo. Adesso, davvero, sappiamo che Stewart in pista non ci sarà più.

Di certi aspetti della vera personalità di Stewart hanno potuto rendersi conto in molti quando, subito dopo, egli ha chiarito come la decisione fosse stata presa da tanto tempo. Dal 15 aprile, ha precisato, quando insieme a Ken Tyrrell aveva deciso di correre ancora fino alla fine della stagione e poi basta. Non l'aveva detto a nessun altro, proprio a nessuno, e solo più tardi ne ha informato i responsabili massimi della Ford, per le stesse ragioni per cui ne aveva informato Tyrrell. La sua coscienza professionale, il suo senso del dovere, gli avevano imposto di mettere gli altri, quelli che avrebbero subito le conseguenze dell'abbandono, in grado di provvedere in tempo. Non lo aveva detto, però, alla moglie, e lei non glielo chiedeva, pur desiderandolo. Non glielo aveva detto, lasciandola nell'altalena dei sentimenti, per non creare altri sentimenti che sarebbero stati peggiori.

Vuole diventare un vero padre

« Sarebbe stato crudele, dice Stewart, che lei lo sapesse tanto tempo prima, costretta così alla angoscia di un conto alla rovescia molto peggiore dell'ansia legittima suscitata da ogni corsa. » Ed anche in questo l'intelligenza e la sensibilità di Stewart sono evidenti.

Si ritira, dice, per tante ragioni, la maggiore delle quali è la famiglia. Non ha avuto tempo, finora, di occuparsi dei figli davvero, lasciando a sua moglie la responsabilità di farli crescere. Ora però vuol diventare davvero un padre, dedicare loro molto più tempo. Cessando di correre sarà più libero, anche se gli impegni non gli mancano.

Conclude così questa parte importantissima della sua vita. Che è stata, dice, anche fortunata. Dal 1961 ad oggi non ha avuto incidenti gravi, grossi guai. Ha conosciuto molta gente interessante, ha avuto modo di apprezzare le qualità umane di molti. Prima fra tutti Ken Tyrrell, che ha voluto ringraziare calorosamente. Nelle dieci stagioni passate con Tyrrell ne ha tratto esperienze, conoscenze, ha avuto consigli. Quello che ha imparato lo deve a Tyrrell, dal quale ha poi avuto la tranquillità derivante dalla sicurezza che le macchine erano solide. A Tyrrell, dunque, deve riconoscenza, oltre che ammirazione.

Stewart ha poi ringraziato la Ford, per i motori Cosworth che sono stati il perfetto complemento delle macchine di Tyrrell, e la Goodyear che ha avuto tanta parte nei successi ottenuti. E così, finito di parlare del passato, si è ritrovato a parlare del futuro.

Cosa farà Stewart adesso? Scherzando ha detto che dalla sua famiglia soltanto la settimana scorsa è venuto un innocente incitamento a smettere di correre. E' stato suo figlio Paul, che gli ha suggerito di fermarsi. Al che lui ha chiesto cosa avrebbe fatto dopo. E Paul, dice Stewart, gli ha indicato il futuro: « potresti scrivere un libro, e poi guidare l'autobus della scuola! »

Tornato serio, ha aggiunto che il futuro immediato sarà abbastanza carico di impegni. Aveva altre due corse in programma: la corsa dei Campioni che si disputerà a fine ottobre in California, a Riverside, con le dodici Porsche Carrera, e una gara in Giappone con la Ford Capri. La decisione di smettere è immediata, e rinuncerà a queste due gare. Alle quali andrà lo stesso, ma solo come com-



Attorniato di microfoni, come un uomo politico americano, Stewart annuncia: « da oggi non sono più un corridore »

Il carnet di STEWART

prima sua gara: nel 1960 su Porsche, a Oulton Park;

prima vittoria: nel 1961, su Marcos-Ford, a Charterhall, Scozia;

prima gara e vittoria in F. 3: nel 1964 a Snetterton, su Cooper;

prima gara di F. 2: nel 1964, su Lotus, a Clermont-Ferrand;

prima vittoria in F. 2: nel 1964, su Lotus, a Snetterton;

prima gara di F. 1: fine 1964, su Lotus, nel Rand G.P. Johannesburg (ha vinto la seconda batteria);

prima gara di F. 1 titolata: G.P. Sud Africa del 1965 (ha ottenuto il primo punto nel campionato mondiale).

mentatore per una catena televisiva americana. Per questa televisione, la ABC - Sport, deve fare 25 trasmissioni, compresa qualcuna da effettuare durante le Olimpiadi di Montreal (dove si occuperà delle gare di tiro al piattello ed al bersaglio). Sarà vicino alla Ford ed alla Goodyear, se vorranno chiedergli consulenze, e sarà vicino a Tyrrell, al quale resta legato.

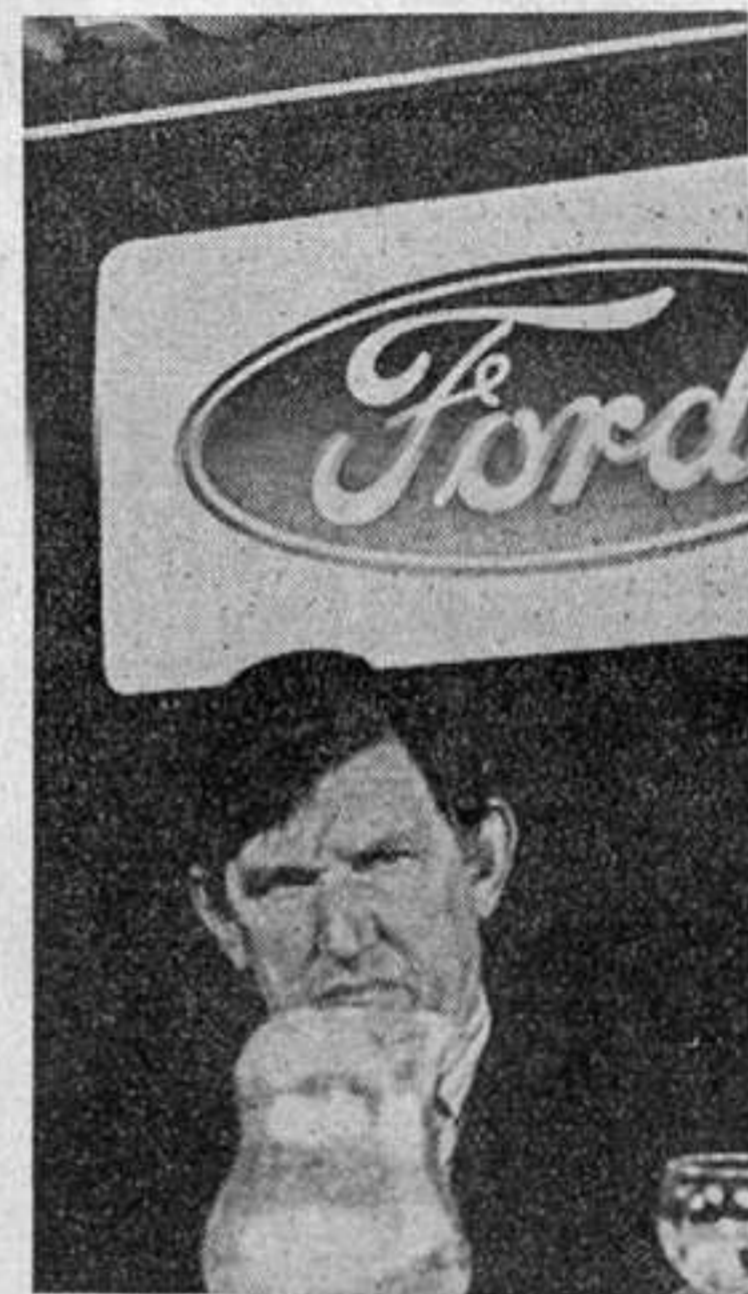
Tyrrell vuole un pilota-collaudatore

Parlando anche a nome di Tyrrell ha poi annunciato ufficialmente che per il 1974 è già stato scelto un pilota, il sudafricano Jody Scheckter; il secondo pilota non è ancora stato scelto. E su questo argomento abbiamo poi interpellato Ken Tyrrell personalmente, che ci ha detto di non essere ancora orientato definitivamente; ha contatti « con qualche pilota », ma non ha ancora deciso. A nostro parere Tyrrell sta valutando la situazione, ed è conscio della necessità di avere in squadra, oltre all'irruento Scheckter che deve affinarsi, anche di un buon pilota-collaudatore. E poiché si dice che le trattative di Tyrrell siano in corso con Ickx e Amon, forse sarà Amon ad essere scelto, appunto per le sue doti di esperto e sensibile collaudatore. Comunque, tornando a Scheckter, Stewart ha affermato: « Credo che sia la cosa migliore capitata a Scheckter. E credo che il connubio Scheckter-Tyrrell sarà una grossa cosa ». La conferenza stampa si è conclu-

sa così, semplicemente, con un gesto della Ford che per mano del suo amministratore Bill Bourke ha offerto a Stewart un grosso orologio d'argento, antico, accompagnando il dono con la dichiarazione che Stewart resterà vicino alle attività sportive della Ford come consulente, i cui pareri saranno tenuti molto in considerazione.

Ora, quindi, sappiamo che Stewart smette, e soprattutto sappiamo che lo aveva deciso da tempo. Da aprile, quindi in un'epoca in cui si erano già registrate due vittorie di Fittipaldi, e quindi il campionato mondiale pareva difficile, per Stewart. Nonostante la decisione presa, egli si è però battuto a fondo, sempre, avendo tre obiettivi: superare o almeno eguagliare il primato di vittorie di Clark (255 Gran Premi titolati), tentare la conquista del terzo titolo mondiale, e giungere a 100 Gran Premi d'ispettati. Ottenuti i due primi obiettivi, e pur sapendo di smettere subito dopo, Stewart ci ha offerto la memorabile giornata di Monza, durante la quale si è battuto come se dalla prestazione in quella gara dovesse dipendere tutta una carriera a venire. Per questo, adesso che sappiamo come egli conoscesse molto bene la scadenza delle sue apparizioni come pilota, per questo gli dobbiamo ancora più tanta ammirazione. E moltissima stima per quello che ha saputo fare. Sapendo, adesso, che egli conosceva il suo futuro, prendo maggior valore gli altri successi che gli sono stati riconosciuti. Oltre ai titoli ufficiali Stewart ha infatti ottenuto, quest'anno, il Premio Blanc et Rouge della combattività, ed è pri-

STEWART ha scelto SCHECKTER per TYRRELL mentre PETERSON vuole SCHENKEN nella LOTUS



Ken Tyrrell, come al solito ingrignato, avverte anche lui che il distacco è davvero definitivo, pur se sapeva da tempo della decisione di Jackie Stewart

ma anche nella graduatoria finale delle « palline » delle nostre pagelle. Significa che questo uomo, per il quale è stato incautamente utilizzato il termine di « ragioniere » del rischio, è stato anche e completamente un combattente.

Per tutto quello che ha fatto resterà nella memoria di chi lo ha visto in azione, e nella storia delle corse, tra le figure maggiori. Resterà anche per la azione, non sempre ragionevole e coerente, che ha svolto come agitatore della associazione piloti. Ha talvolta esagerato, forse di proposito, ma ha almeno avuto sempre il coraggio di posizioni decise. Molte delle innovazioni più recenti, a salvaguardia dei piloti, portano la sua firma; e in ogni caso avrà avuto il merito di agire, mentre altri si accontentavano del mugugno o della passività, spesso indice di scarsità di idee.

Questo Stewart che lascia le corse, ma non il mondo delle corse, avrà ancora molte cose da dire o da fare. E ce ne rallegriamo, perché è di gente come Stewart che il mondo delle corse ha bisogno, e non solo il mondo delle corse.

f. l.

● La decisione di Jackie Stewart di sospendere definitivamente ogni attività agonistica, ha lasciato in dubbio il nome del dodicesimo pilota della sfida-Porsche a Riverside. Infatti, non ostante sia saltato fuori il nome di ROGER MCCLUSKEY, che sarebbe stato il « dodicesimo », adesso si ripropone il problema di sostituire Stewart.

La mattina del 3 ottobre scorso una chiamata dagli Stati Uniti arrivò a Maranello. Era JODY SCHECKTER, l'israelita sudafricano che all'inizio dell'estate figurava tra i primi nomi nel taccuino dei possibili piloti ferraristi '74 ma che subito dopo il pauroso impatto nel G.P. inglese da lui causato, venne rapidamente cancellato. E ciò anche perché sembrava insuperabile, se non a prezzo di milioni, l'opzione che la McLaren aveva nei confronti del giovane pilota, che ha avuto il torto in questa stagione di distruggere tre monoposto F. 1 in tre sue corse, pur spettacolarmente generose, col team della signora Pat.

Jody fu sbrigativo nella sua comunicazione: « Vi interessano ancora? chiese. So che dovevate ancora decidere per un altro pilota, tra Regazzoni e Revson. Sono disponibile anch'io, ma desidero una risposta entro domattina. »

Gliela diedero subito; negativa. Ma perché tanta fretta, perché Jody Scheckter adesso voleva, tra il mercoledì e il giovedì della scorsa settimana, che a Maranello prendessero una decisione che in genere per loro è sempre molto sofferta?

Il perché lo si è saputo ora. Scheckter è uno dei due piloti (raccomandati da STEWART) che comporranno la nuova squadra Tyrrell F. 1 1974 e, si assicura, la decisione è stata presa non « dopo » la tragedia di Cévert ma il giorno « prima »! Ecco spiegata quindi la fretta di Scheckter. Voleva entro il giovedì una risposta dalla Ferrari, perché il venerdì mattina avrebbe firmato il suo contratto con la TYRRELL. Come è avvenuto.

A chi andrà la seconda Tyrrell?

Adesso, mentre Stewart appena ha finito di motivare ufficialmente le sue ragioni di distacco dalle corse, appagato dai tre titoli mondiali vinti, si sta ancora aspettando il nome dell'altro componente del team per il quale si è manifestato il problema amaro anche della sostituzione di Cévert. Certamente imprevedibile da Tyrrell. Tra l'altro ciò apre anche la questione dello sponsor. Come è noto Tyrrell, oltre la Goodyear e la Ford che gli pagavano profumatamente Stewart, ha sempre avuto la Elf, il cui esponente garantito era Francois Cévert.

E allora come si regolerà adesso Tyrrell? Sono note le voci sui contatti con ICKX, ma pare che il belga voglia troppi soldi per le scelte di austerità dell'ex boscaiolo inglese. Mentre la Elf condizionerebbe il suo ulteriore appoggio naturalmente ad un'altra scelta francese: che potrebbe essere quella di PATRICK DEPAILLER (già pilota in pectore Tyrrell fino alla frattura di una gamba in motocicletta prima del G.P. Canada) e di CHRIS AMON « provato » come sapete, appunto nelle due gare americane.

Parlando di piloti francesi viene istintivo l'aggancio ai nomi di BELTOISE e magari del neo campione d'Europa della F. 2 JEAN PIERRE JARIER. Ma questi, appena rimesosi dalla delusione Ferrari, è ormai certamente MARCH anche per il '74. Ed ora sembra che proprio in chiave francese la March trovi la soluzione ai suoi problemi dell'anno prossimo, dopo la decisione della STP (giubilato tra l'altro Granatelli) di rinunciare ai finanziamenti sportivi almeno in Europa. Così la March porterebbe davvero a compimento l'operazione dei motori Matra 12 cilindri, grazie al sostanziale intervento economico della fabbrica di sigarette francesi GITANES, che non è stata molto soddisfatta del ristretto programma Euro Marche 2000 con la Lola di Lafosse. E con le March-Matra-Gitanes (o magari anche solo col motore Ford se la Casa francese non ce la farà a realizzare il motore 12 cilindri F. 1) i piloti saranno appunto i due... Jean « Pierini », cioè Jarier e Beltoise che sono molto amici.

Un solo gallo nel pollaio Lotus

Anche Chapman avrebbe risolto i suoi problemi dopo il divorzio da Emerson Fittipaldi. Lo dicevamo nel numero scorso che il costruttore inglese si è convinto (ed ha convinto lo sponsor inglese) di non riproporre una squadra con due galli come erano Fittipaldi e Peterson. Si torna cioè ai tempi del secondo pilota d'appoggio e da perfezionare, come fu poi il giubilato Walker.

Si era ventilata la candidatura di Tony Brise, rivelazione in F. 3. Ma a questo punto l'ha spuntata PETERSON. Poiché tutto il mondo è paese e tutti gli uomini sono eguali il biondo svedese ha fatto quello che fece Ickx con Redman e Regazzoni in questi giorni con Lauda. Così ha voluto Tim SCHENKEN come suo n. 2 sulla Lotus F. 1 '74. E' una scelta

BELTOISE e JARIER in MARCH

che lui già impose due anni fa alla Ferrari quando pretese l'australiano Tim come partner sulla vettura sport. Ed ora lo avrà con sé anche in F. 1. E' riuscito a Peterson quello che invece nemmeno FITTIPALDI (Emerson), pur avendo il grosso portafoglio Marlboro-Texaco da far pesare, è stato capace di ottenere, vuoi da Ecclestone vuoi dalla McLAREN. Fittipaldi, in parole povere, ha lasciato la Lotus, a parte ogni altra considerazione, perché ossessionato dalla concorrenza dello scatenato Peterson, e aveva pensato di trovarsi il costruttore giusto, portando con sé tanti milioni in modo da garantirsi una squadra tranquilla con lui e il fratello Wilson. Ma prima ha puntato i piedi Ecclestone, che voleva e doveva conservare REUTEMANN anche in una eventuale BRABHAM Marlboro. Poi, quando la supremazia dirigenza della Casa di sigarette svizzera ha parlato chiaro al suo « erogatore di milioni » di trovare anzitutto una macchina che avesse davvero possibilità di vincere il mondiale e poi scegliere i piloti, per Fittipaldi c'è stato poco da fare. Ed ha dovuto accettare quella che sarà una difficile coabitazione nel '74.

Non avrà solo Peterson sulla stessa macchina come quest'anno, ma addirittura due mastini come HULME e REVSON, pur se quest'ultimo con l'etichetta Yardley. E il fratello Wilson spera solo di entrare con una

quarta McLaren. Non dimentichiamoci che questa Casa è l'unica, forse, di tutte quelle F. 1 a potersi permettere il lusso di fare un'altra monoposto, come non è riuscito alla BRM, avendo intatta la capacità tecnica dopo la rinuncia al programma Can-Am, che copriva senza problemi anche con gli impegni F. 1.

Fittipaldi, avendo lasciato la Lotus, ha intanto un'altra possibilità: quella di svolgere una attività con le vetture sport. Da tempo c'erano stati contatti con l'ALFA verso la quale Emerson è anche interessato per una attività commerciale in Brasile. Proprio nelle prossime settimane come sapete l'Alfa Brasile presenterà la sua nuova berlina, riedizione di quella italiana, ma 2300. E Fittipaldi sarà proprio interessato a questo lancio. Sempre però che, con l'altra mano, si impegni a svolgere una attività l'anno prossimo nel mondiale marche con la 33tt12 Alfa Romeo.

Coppia da capogiro Fittipaldi-Merzario

Ferma restando la coppia Stommelen-de Adamich (per altezza), dopo il passaggio di Regazzoni alla Ferrari e la poca voglia di ripetere un accordo con Revson abitualmente indisponibile, con la certezza del jolly di casa Carluccio FACETTI, il problema del quarto pilota pare possa risolversi proprio con l'ex campione del mondo.

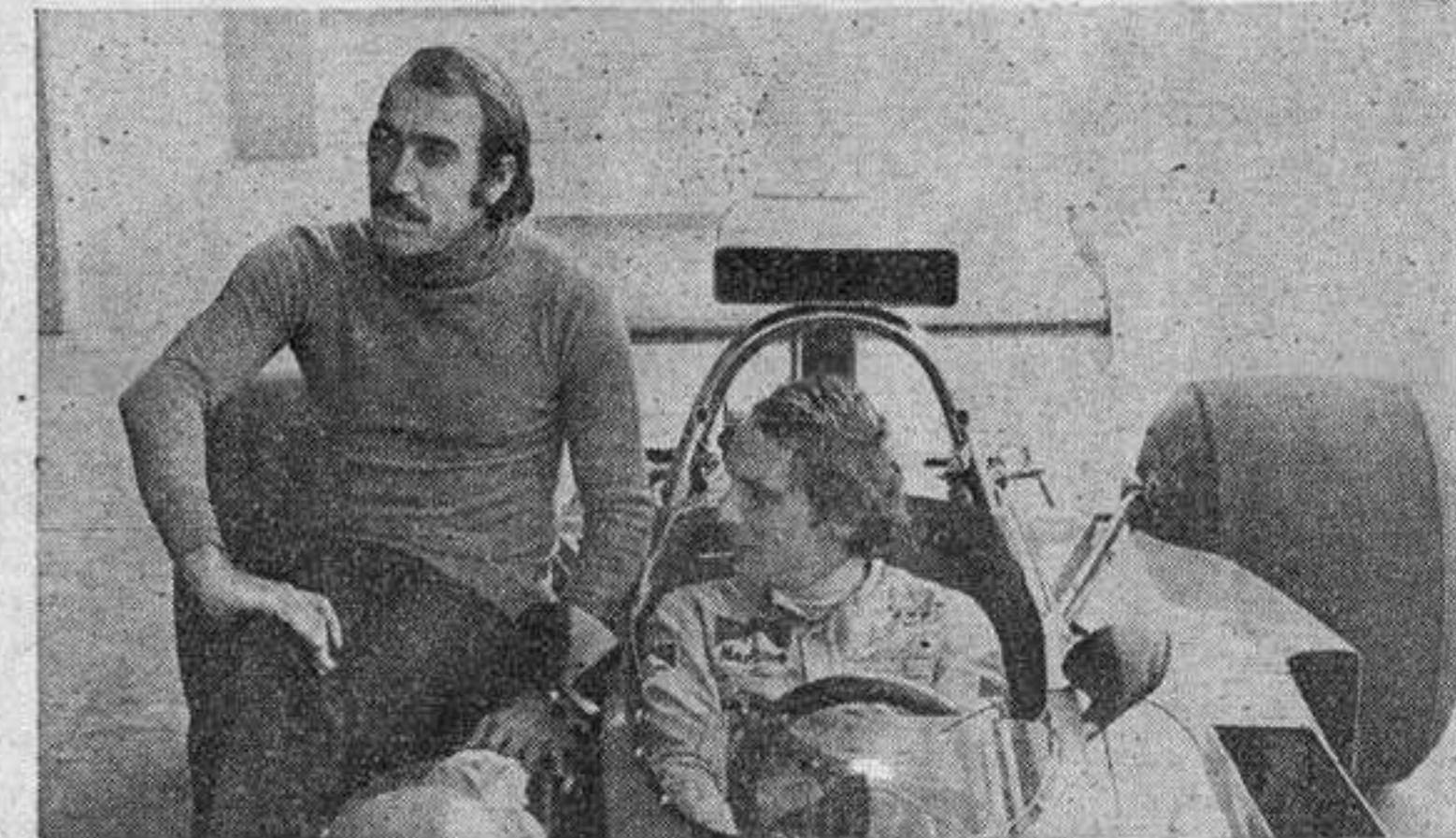
E' certo che l'Alfa disputerà il mondiale con due vetture nel '74 e per fare coppia con Arturo Merzario, il colpo grosso della stagione acquisti '74, si è pensato appunto a Emerson Fittipaldi. (Altrimenti si punterà su REUTEMANN). Col brasiliano le trattative dovrebbero essere definite in questi giorni. Ci pensate? Una coppia Fittipaldi-Merzario è fatta per accendere anche tutte le migliori fantasie degli appassionati nazionali. Da qui al di là dell'Atlantico.

Marcello Sabbatini



TORINO - Ci fa piacere che, al posto del famoso telegramma, Sandro Munari abbia ricevuto una bella medaglia d'oro dalla Lancia per la sua vittoria al Tour de France con la Stratos. Assieme a Mario Mannucci, è stato infatti premiato il 12 ottobre al Museo Lancia dal nuovo presidente della società, dottor Umberto Agnelli, alla presenza dei concessionari Lancia. Nella foto, da sinistra, il neo-amministratore delegato della Lancia, ing. Sguazzini, che riceve un largo sorriso dal direttore generale, ing. Gobbato, Sandro Munari ed il presidente dott. Umberto Agnelli.

Il deficit FIAT '73 (da 150 miliardi) nube per MARANELLO



LUNEDI' 8 OTTOBRE, ore 13,10 - La FERRARI comunica (mentre AUTOSPRINT è già in stampa):

« CLAY REGAZZONI e NIKI LAUDA sono i due piloti della FERRARI nel 1974. Il programma delle partecipazioni della Ferrari sarà deciso a conoscenza del definitivo calendario internazionale ». I due Gemini ex BRM hanno già iniziato le prove a Fiorano. In questa settimana dovrebbero recarsi anche a Valllunga o Misano. L'attività è già febbrile. Regazzoni (apparso in TV) è molto fiducioso sul futuro (« Specie ora che non c'è più STEWART... »). Però il clima di austerità che incombe sulla Fiat e consociate, con quel ventilato deficit di 150 miliardi nel bilancio della grande Casa, spaventa. Regazzoni e Lauda si sono forse convinti che (con 60 milioni l'uno e 20 l'altro di ingaggio) possono anche contentarsi...

I guai di STANLEY consolano CLAY

ZURIGO - Su un DC9 Alitalia che decolla per Milano incontriamo Clay Regazzoni, reduce dagli Stati Uniti che se ne sta tornando a casa e divora con curiosità le notizie sulla guerra arabo-israeliana stampate ormai in prima pagina su tutti i quotidiani. « Allora, andiamo a Maranello? » è la prima cosa che ci viene in mente di chiedergli. « Sì, torniamo... » è la breve risposta: e per questi pochi monosillabi gli brillano gli occhi. « Ora sto andando a casa: speriamo anzi che mia moglie mi stia ancora aspettando a Linato, dal momento che ho perso l'aereo precedente e sono in netto ritardo. Domani sarò a Maranello (il volo si svolgeva il giorno 10) e spero di riprendere al più presto con le monoposte: come ben sai ho avuto una serie di disavventure con il patron della mia squadra per cui me ne vado senza rimpianti. I miei programmi sono di ricominciare al più presto con la Ferrari, anche con la Sport assieme a Niki Lauda: per mantenermi in esercizio vorrei correre anche a Brands

Hatch la gara finale del campionato Rothmans con la stessa Lola con la quale ho corso negli Stati Uniti, che mi sembra una buona vettura. Sarebbe interessante anche per me poi disputare il prossimo campionato americano L & M F. 5000, ma per questi programmi extra dovrò sentire cosa mi diranno a Maranello ».

Il discorso ovviamente si sposta sul piano dei piloti e dei nuovi accasamenti: « Una cosa è certa: chi si trova nei guai è certamente mr. Stanley, che si è visto ormai tutti i piloti squagliarsela a poco a poco. Io la mia piccola soddisfazione con la BRM me la sono presa, rinunciando a partire in Canada: la mia macchina se l'è trovata il povero Gethin che al termine delle prove è sceso terrorizzato gridando a tutti che era veramente inguidabile! Io per conto mio mi sono veramente divertito con la Lola di Chuck Jones a Seattle: speriamo che a Brands Hatch, con molle e ammortizzatori nuovi la musica cambi. Ti saluto: ci vediamo allora in Inghilterra ».

Ultimora: Sempre DONOHUE nel CAN-AM

LAGUNA SECA - La penultima gara valevole per il campionato Can-Am, che, come diciamo circa un mese fa, Mark Donohue si era già accaparrato grazie ad una macchina superiore in tutti i sensi, ha visto un altro exploit del pilota californiano in una giornata che si era messa male per lui e la sua Porsche-Sunoco.

Sin dalle prime prove di qualificazione della vigilia, carovane di giovani erano giunte sul tortuoso e montagnoso percorso posto nel cuore della penisola di Monterey, luogo ideale per i sognatori e gli amanti.

Sarebbe stato quasi ingenuo pensare che allo striscione di partenza Mark Donohue non avrebbe occupato il primo posto seguito, immancabilmente — come accade ormai da cinque corse, — dallo scatenato Jody Scheckter. Il biondo ingegnere pilota della scuderia Penske, a bordo della sua Porsche 917-30 aveva girato alla media spettacolare di 119,217 miglia, oltre 192 kmh stracciando il suo vecchio record dello scorso anno di 116,600. Alla sua sinistra si era piazzato Jody Scheckter che pur forzando non era riuscito ad avvicinarsi al tempo di Donohue e si era dovuto accontentare di registrare la media di 115,143.

In seconda fila apparivano George Follmer su Porsche della Royal-Crown Cola con un centesimo di secondo inferiore a Scheckter e Brian Redman in 114,318 miglia. Jackie Oliver che guidava la Uop-Shadow, ricevuta e potenziata di qualche centinaio di HP, grazie ai due turbocompressori, che non possedeva quando nell'ultima gara di Edmonton in Canada si piazzò terzo, pur erogando 735 HP, otteneva la quinta posizione.

La grande novità della giornata era rappresentata dalla presenza di Mario Andretti il quale, finalmente, aveva potuto contare sulla turbocompressa McLaren-Chevy, ritoccata anche nel telaio, ma sempre inferiore per potenza alle avversarie. Mario compiva una prova di qualificazione lineare, chiedendo il meglio al suo motore ma otteneva sol-

tanto la tredicesima posizione alla media di 108,051.

Il circuito di 3.040 metri, dotato di nove curve di cui cinque angolissime, e di tre lunghi « stacchi » che consentono medie intorno alle 170 miglia, era il più adatto alla macchina di Donohue, che conosce benissimo il percorso dove lo scorso anno si qualificò primo alla partenza e dove effettuò anche il giro più veloce alla media di 114,380 miglia orarie.

Purtroppo la sua fiammante Porsche accusava subito noie serie al turbocompressore e nonostante l'incisività, il pilota del New Jersey doveva accontentarsi (per la prima volta nella sua carriera della 16. posizione, seguito da Mario Andretti la cui macchina appariva poco calibrata e non certamente forte come l'asso di Nazareth avrebbe voluto.

La prima manche, intanto salutava vincitore, dopo 75 miglia, pari a 41 giri, George Follmer, l'ex campione della passata stagione, che riusciva a dare 18 secondi di distacco a Brian Redman, tallonato da Hailwood, Oliver e Patrick. Jody Scheckter su Vassel-Polak Porsche, al settimo giro rientrava al box e abbandonava la lotta (per cui partirà nella seconda manche dalla penultima posizione) spiegando che i freni ed il turbocompressore lo avevano letteralmente « bloccato ».

Donohue, per la volatona finale

LAGUNA SECA CAN-AM - Gara di velocità valida per il campionato Can-Am 1973 - Laguna Seca (California), 17 ottobre 1973.

LA CLASSIFICA

1. Mark Donohue (Porsche 917-30), che impiega 1.13'37", media 161,356 kmh; 2. Oliver (UOP-Shadow) a 1 giro; 3. Haywood (Porsche 917-10) a 2 giri; 4. Brown (Lola-Chevy) a 3 giri; 5. Minter (Porsche 917-10) a 3 giri; 6. Negel (McLaren-Chevy) a 3 giri.

di 125 miglia, sarà al volante della macchina di riserva e tutti ora puntano gli occhi sull'asso di Indy il quale — nonostante tutto — potrebbe compiere dei veri miracoli, se la Porsche risponderà alla sua volontà. La media per questa prima manche è stata di 176,008 kmh, a causa di un paio di bandiere gialle per olio in quelle curve molto difficili che letteralmente « fermano » le macchine, prima del rettilineo delle tribune.

Alle 14,30 locali il plotone riprende il via. Follmer scappa via, trascinandosi sulla scia tutti gli altri concorrenti che sembrano decisi a non subire l'onta del « driver » della Royal Crown Cola. Per venti giri si assiste ad una vera e propria caccia alla volpe che d'un colpo s'arrende per cedimento del motore, mentre si fa strada Mark Donohue che dal fondo del gruppo ha trovato gli spiragli adatti per portarsi, con una rimonta spettacolare, in prima posizione più che mai ostinato a recuperare la « debacle » della prima manche.

Abbiamo parlato di « miracolo » e Donohue lo ha compiuto senza scomporsi, con una freddezza indescrivibile ed una padronanza che oserebbero definire rara. Il ritmo del pilota della Penske impone sforzi superiori al normale alle altre macchine che rientra definitivamente con il motore sballato. Scheckter si ferma col motore bruciato, e Redman anche è costretto al ritiro per noie al turbocompressore.

Scomparsi i più pericolosi, Donohue spadroneggia, e riesce anche a doppiare Oliver che questa volta ha dato segni di miglioramento in questa categoria.

A metà gara un grosso incidente, fortunatamente senza conseguenze, Felter e Cannon si toccano, escono fuori pista seguiti da Daton Pack e Cotty che cercano di evitare i due primi e finiscono tutti in un monte di rottami. La media, fino ad ora di 114 miglia scende così a 102, poco più di 160 kmh.

I. m.



BRAMBILLA

«vicerè»

di ROMA
con COULON



di JARIER
in EURO F.2

Nonostante il suo impegno nella seconda manche, Brambilla non ce l'ha fatta a superare Coulon, con il quale, alla fine, Vittorio si complimenta, nella fotografia accanto al titolo

SPECIALE PER AUTOSPRINT

● Regazzoni ritornato in seno al grembo Ferrari, ha dovuto rifiutare di correre a Vallelunga con una F. 2 che gli avrebbe messo a disposizione una ditta di pellami tedesca, la E-tienne, che lo sponsorizza per il prossimo anno. La F. 2 era quella con cui ha corso quest'anno Sangry-La.

● Questa gara sfortunata di Brambilla dovrebbe essere l'ultima in F. 2 per il monzese che dal prossimo anno avrà senz'altro una March F. 1 che gli appassionati fratelli Ciceri della Beta gli compereranno (se non andrà in porto l'operazione ISO-Dallara).

● Mass, molto seccato dopo l'incidente capitatogli, ha ammesso onestamente che «...probabilmente la colpa è tutta mia». Ha poi confermato che il prossimo anno correrà con la Surtees in F. 1, con cui ha già firmato, mentre i contatti con la Tyrrell sono arrivati troppo tardi.

VALLELUNGA - Tino Brambilla, «germano pensionato» di Vittorio, giunto a Vallelunga per assistere il fratello, da Monza con una grossa Guzzi Sport in quattro ore (sembra sia un record) diceva che per correre in auto occorrono tre cose: «fortuna, fortuna... e fortuna». Dopo che Vittorio dominando in prova e nella prima manche per 21 dei 35 giri del sofferto G.P. ROMA F. 2, si doveva fermare per cambiare un pneumatico che lavorava male avendo perso un piombo equilibratore, la sua saggia massima ha avuto purtroppo conferma. Ha vinto Coulon, evviva Coulon... Ma l'eroe del 23. G.P. Roma di F. 2 resta il monzese che ha guidato con grinta e con perizia infiammando con la sua rincorsa favolosa (dopo il cambio di gomma) il pubblico, accorso numeroso nonostante tutto per vedere l'ultimo appuntamento della stagione di F. 2.

Non c'erano dubbi sulla voglia di vincere di Brambilla Jr. qui a Vallelunga. Ce lo aveva detto lo stesso pilota prima della gara. Voleva fare come il fratello alcuni anni fa, quando vinse con la Ferrari di F. 2. Ma la sfortuna glielo ha impedito. Partito in testa, Vittorio Brambilla aveva distaccato progressivamente il suo più difficile avversario, quel Coulon che poi vincerà il G.P., mentre nelle retrovie un Peterson tranquillo sembrava un gattone in attesa del momento propizio per cercare uno spiraglio alla sua Lotus «torcente».

Quella che poteva sembrare una gara tranquilla si è infiammata così per la bravura e per la rimonta di Vittorio, che riusciva a giungere terzo, dietro il già detto Coulon e Peterson. Ma il suo distacco era incolumabile, quasi 45", troppi anche per uno scatenato Brambilla che dimostrerà poi nella se-

conda manche il suo diritto incontrastato a quel titolo di vice campione d'Europa dopo Jarier, avendo 'saltato' Peterson e lo stesso Coulon che gli erano partiti davanti. Ma vincere non gli basterà per la classifica a somma di tempi.

Gli altri protagonisti di questa giornata romana sono stati Peterson e Moser. Lo svedese, dopo una prima manche in sordina, era partito bene nella seconda parte della gara. Ma dopo essere stato superato da Brambilla, il suo motore si incendiava dietro al boxes per una perdita d'olio. Il pilota se ne accorgeva e portava la macchina fuori pista. Sceso prontamente dalla Texaco-Star, mentre stava controllando che cosa era successo, Gubelman (che nella «S» già si era esibito in piroette) slittava sull'ollo lasciato dalla macchina dello svedese e usciva di pista tamponando la Texaco-Star. Per Peterson, che si affrettava a partire per Londra, l'avventura romana era finita prima del tempo.

Moser, lo svizzero tornato dopo parecchio tempo a correre in F. 2, con una March ufficiale questa volta, ha dimostrato che è ancora un pilota da meritar fiducia; che sa andare forte se è sorretto da un mezzo valido. E' arrivato quarto nella prima batteria, mentre nella seconda era alle spalle di Brambilla e Coulon e sarebbe stato secondo nella classifica finale se il motore non lo avesse tradito nelle ultime tornate.

Altri protagonisti della giornata Mass e Stommelen. Il primo, durante la prima manche, mentre era infilato da Peterson per la seconda posizione, entrava lungo alla curva dei Cimini e andava a «guardrail» distruggendo la sua Surtees e ammaccandosi un piede. Invece Stommelen, assistito da un

Così (in 16) al via della prima manche

| | |
|---|---|
| Coulon (March-BMW) 1'11"36 | V. Brambilla (March-BMW) 1'11"35 (m. 161,457) |
| Mass (Surtees-Hart) 1'11"85 | Lunger (Chevron-BDG) 1'11"72 |
| Moser (March-BMW) 1'13"06 | Peterson (Texaco-Star) 1'12"10 |
| Binder (March) 1'14"43 | Gubelmann (March-BMW) 1'14"01 |
| Tortzio (March-BMW) 1'15"59 (non part.) | Vonlanthen (GRD-Ford) 1'15"56 |
| Francisci (Brabham BT35) 1'17"73 | Morgan (Texaco-Star) 1'15"62 |
| Dini (Brabham-Ford) 1'19"55 | Stommelen (Brabham-Hart) 1'17"88 |
| Colombo (Surtees-Nova) 1'31"17 | Spreafico (March-BMW) 1'20"40 (non part.) |

GRAN PREMIO ROMA, gara internazionale di velocità in circuito valida quale ultima prova del Campionato d'Europa di F. 2 - Vallelunga, 14 ottobre 1973.

LE CLASSIFICHE
1. Manche (35 giri): 1. Coulon (March) in 42'19"1, media 118,796; 2. Peterson (Texaco) 42'53"8; 3. Brambilla (March) 43'04"8; 4. Moser (March) 43'10"9; 5. Binder (March) a 1 giro; 6. Vonlanthen (GRD) a 1 giro; 7. Gubelmann (March) a 1 giro; 8. Morgan (Texaco) a 1 giro; 9. Dini (Brabham) a 2 giri; 10. Francisci (Brabham) a 2 giri; 11. Mass (Surtees) a 6 giri; 12. Lunger (Chevron) a 6 giri; 13. Stommelen (Brabham) a 13 giri; 14. Colombo (Surtees) a 31 giri. **Giro più veloce:** il 13. di Coulon in 1'11"1, media 162,025 kmh.
2. Manche (35 giri): 1. Brambilla (March) in 42'05"8, media 159,632 kmh; 2. Coulon (March) 42'20"9; 3. Vonlanthen (GRD) a 2 giri; 4. Binder (March) a 6 giri; 5. Dini (Brabham) a 7 giri; 6. Moser (March) a 13 giri; 7. Peterson (Texaco) a 32 giri; 8. Gubelmann (March) a 32 giri. **Giro più veloce:** il 7. di Vittorio Brambilla in 1'10"7, media 162,942 kmh.
CLASSIFICA GENERALE (per somma di tempi):
 1. Jacques Coulon (March) 70 giri in 1.24'40", media 157,789 kmh; 2. Brambilla (March) 1.25'10"6; 3. Vonlanthen (March) 67 giri; 4. Binder (March) 63 giri; 5. Dini (Brabham) 61 giri; 6. Peterson (Texaco) 58 giri; 7. Moser (March) 57 giri; 8. Gubelmann (March) 37 giri. Seguono, non classificati: Morgan (Texaco-Star) 34 giri; Francisci (Brabham) 33 giri; Mass (Surtees) 29 giri; Lunger (Chevron) 29 giri; Stommelen (Brabham) 22 giri; Colombo (Surtees) 4 giri. **Giro più veloce:** il settimo di Brambilla (March-BMW) in 1'10"7, media 162,942 kmh.

La (mini) altalena dei settanta giri

PRIMA MANCHE

Le «staccate» al limite del francese

VALLELUNGA - Alle 14,40 viene finalmente dato il via a questa travagliata gara di F. 2. Sono previste due batterie con somma dei tempi. Non si presenta Spreafico per cui le macchine raggiungono appena le 14 unità. Un po' poche per una gara della seconda Formula che trova nel numero, una delle maggiori attrattive. Gli organizzatori devono veramente ringraziare Vittorio Brambilla che con il suo ottimo periodo di forma ha richiamato un numero di spettatori abbastanza alto, considerando il tempo incerto fino al pomeriggio.

E Vittorio non impiega molto a non deludere le attese, iniziando subito alla garibaldina e cercando di mettere tra sé e Coulon un buon margine. Il francese tuttavia sarà una vera sanguisuga e con staccate sempre al limite riusciva a riguadagnare quei pochi metri che il monzese guadagnava nella parte di misto-veloce. Una vera delizia per il pubblico e per i non pochi monzesi venuti ad incoraggiare il loro beniamino, spesso in piedi nei momenti più brucianti della entusiasmante gara.

Alle spalle delle due «lepri» ad inseguire era il tedesco Mass che con la Surtees ha fatto una gara onesta, guidando con classe ma non potendo fare di più; con un motore Ford-Hart chiaramente handicappato. E' stato un vero peccato che a cinque giri dal termine il tedesco sia stato messo fuori causa da una uscita di strada ai Cimini che gli precludeva l'ingresso nella seconda batteria.

Anche per Peterson vale un discorso analogo. E' stato a lungo in quarta posizione e poi terzo alla fine, ma è chiaro che soltanto un asso del suo calibro poteva riuscire a non farsi raggiungere anche da piloti di secondo piano, con una macchina che ad ogni curva dava l'impressione di non volerle sapere di stare in strada. E ne sa qualche cosa Morgan, certo meno esperto dello svedese, che si girava in variante e poi navigava sempre nelle ultime posizioni.

Altro interessantissimo motivo di questa prima batteria è stato il duello ravvicinato tra Silvio Moser e l'americano Brett Lunger. Per ben 30 giri i due si daranno battaglia coda contro muso, con Moser davanti decisamente a non mollare ed il giovane americano che nel misto ricorreva a tutte le astuzie di un consumato mestiere per passare. Alla fine ci riusciva ma dopo un solo giro il suo motore, che già in partenza non era più quello che gli aveva permesso l'exploit in prova, esalava l'ultimo respiro.

Degli italiani poco da dire. Fermo quasi subito Alberto Colombo nei guai anche con il secondo motore (era quello Novamotor dell'Escort G. 2 di Finotto) e senza ambizioni Dini, il più seguito era Francisci. Naturalmente era ultimo con la sua macchina di F. 3, orfana di almeno 100 CV per poter tenere il passo degli altri, ma sempre deciso a tentare il tutto per tutto nel tratto misto, più adatto alle sue (scarse) possibilità.

Intanto Brambilla e Coulon continuavano la loro corsa mozzafiato. A 13 giri dal termine, il fatto chiave: Brambilla è costretto ad una sosta ai box per cambiare il pneumatico anteriore sinistro, perde quasi un giro e si ributta in pista per tentare una rimonta che solo un pilota con il cuore grande così poteva pensare di tentare. In poco guadagna posizioni su posizioni e si classifica terzo.

Campion. Europeo F. 2 (finale)

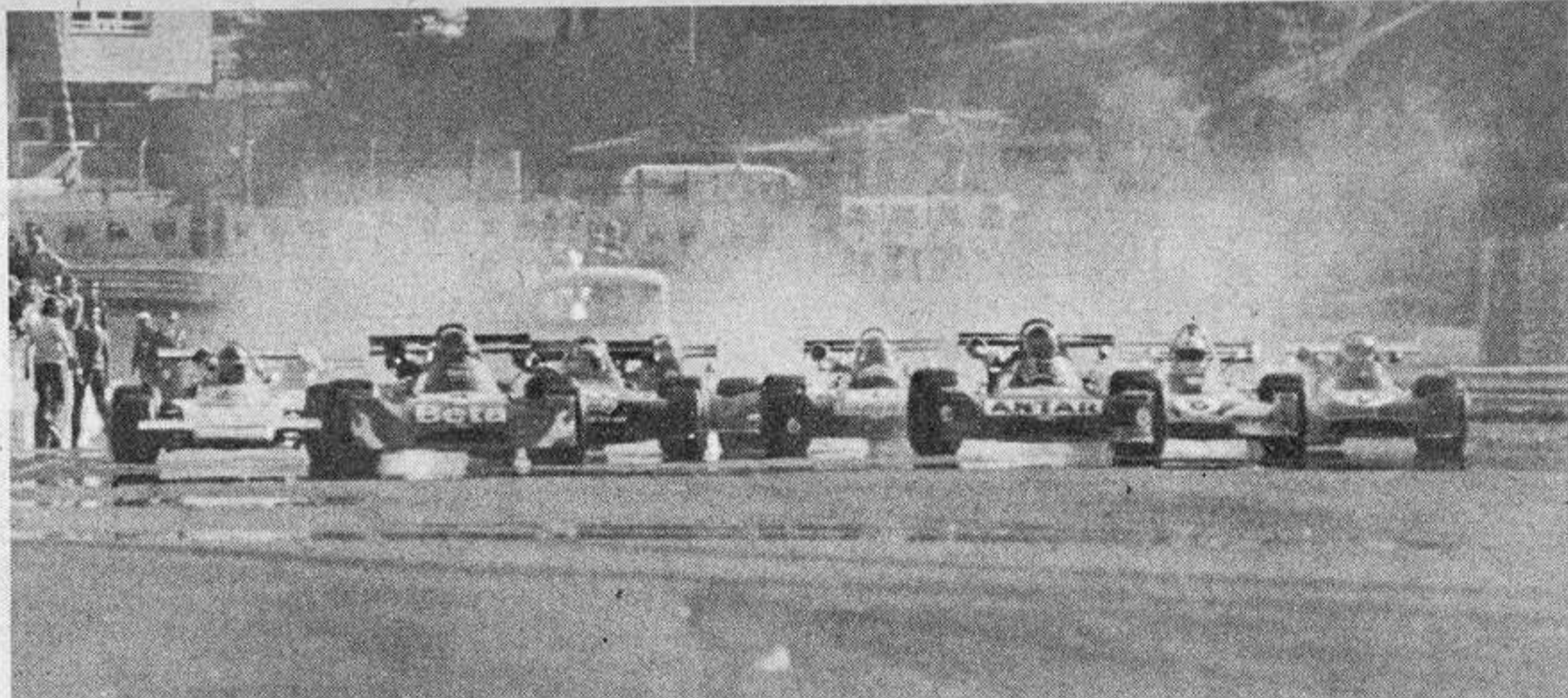
| | Mallory Park | Hockenheim | Thruxton | Nurburgring | Pau | Kinnekulle | Nivelles | Hockenheim | Rouen | Monza | Mantorp Park | Karlskoga | Pergusa | Salzburg | Norvisring | Albi | Vallelunga | TOTALE |
|---------------|--------------|------------|----------|-------------|-----|------------|----------|------------|-------|-------|--------------|-----------|---------|----------|------------|------|------------|--------|
| Jarier | 9 | 9 | — | 9 | — | 9 | — | 9 | — | 9 | 9 | — | — | — | — | 6 | — | 78 |
| V. Brambilla | 2 | — | 1 | 4 | — | — | 4 | 3 | — | — | — | — | 6 | 9 | — | — | 6 | 41 |
| Mass | — | — | — | — | — | — | 6 | 9 | 6 | — | — | — | 4 | — | — | — | 1 | 38 |
| Depailler | — | 6 | — | 9 | — | 6 | — | — | 2 | 6 | 3 | — | — | 6 | — | — | — | 32 |
| Coulon | — | 1 | — | — | — | — | — | 4 | 4 | 4 | — | 3 | — | 4 | — | 3 | 9 | 23 |
| Wolke | — | — | 9 | 3 | 4 | — | — | — | — | — | — | — | 3 | — | 4 | — | — | 15 |
| Beuttler | — | — | 6 | — | 6 | — | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 13 |
| Bell | — | 4 | — | 6 | — | — | — | — | — | 3 | — | — | — | — | — | — | — | 11 |
| Williamson | — | — | — | — | 2 | — | — | — | — | 9 | — | — | — | — | — | — | — | 11 |
| Price | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | — | — | — | 9 | — | — | 10 |
| Vandervell | — | 2 | — | — | — | — | 2 | 6 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 8 |
| Morgan | 4 | — | 3 | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | 2 | 2 | 3 | — | — | 7 |
| Gubelmann | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 2 | 3 | — | — | — | 6 |
| McConnel | 6 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 6 |
| Gethin | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 6 | — | — | — | — | — | 6 |
| W. Fittipaldi | — | 3 | — | — | — | — | — | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 6 |
| Nilson | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 6 | — | — | 6 |
| Jaussaud | — | — | 2 | — | 3 | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | 6 |
| Gunnarson | — | — | — | — | 1 | 4 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 5 |
| Binder | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | — | — | — | 5 |
| Birrell | — | — | 4 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 |
| Watson | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | — | — | — | — | — | — | 4 |
| Palm | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | — | — | — | — | — | 4 |
| Vonlanthen | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | 4 |
| Kazato | — | — | — | — | — | — | — | 2 | — | 2 | — | — | — | — | — | — | — | 4 |
| Lepp | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 |
| Dahlquist | — | — | — | — | — | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 |
| McInerney | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | — | — | 3 |
| Moser | — | — | — | 1 | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 3 |
| Scott | — | — | — | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 |
| Kurosawa | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | — | — | 2 |
| Jabouille | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | — | 2 |
| Dini | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 2 |
| Lunger | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| Serblin | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 |
| Rieder | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 1 |
| Stuck | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 1 |

d. s. d'eccezione (Andrea de Adamich) dopo che gli era stato montato un motore Brian Hart nuovo per la gara, doveva fermarsi prima per un alettone, poi bruciava la guarnizione della testa ritirandosi definitivamente dopo 29 giri, nei quali aveva guidato con autorevole perizia a centro corsa.

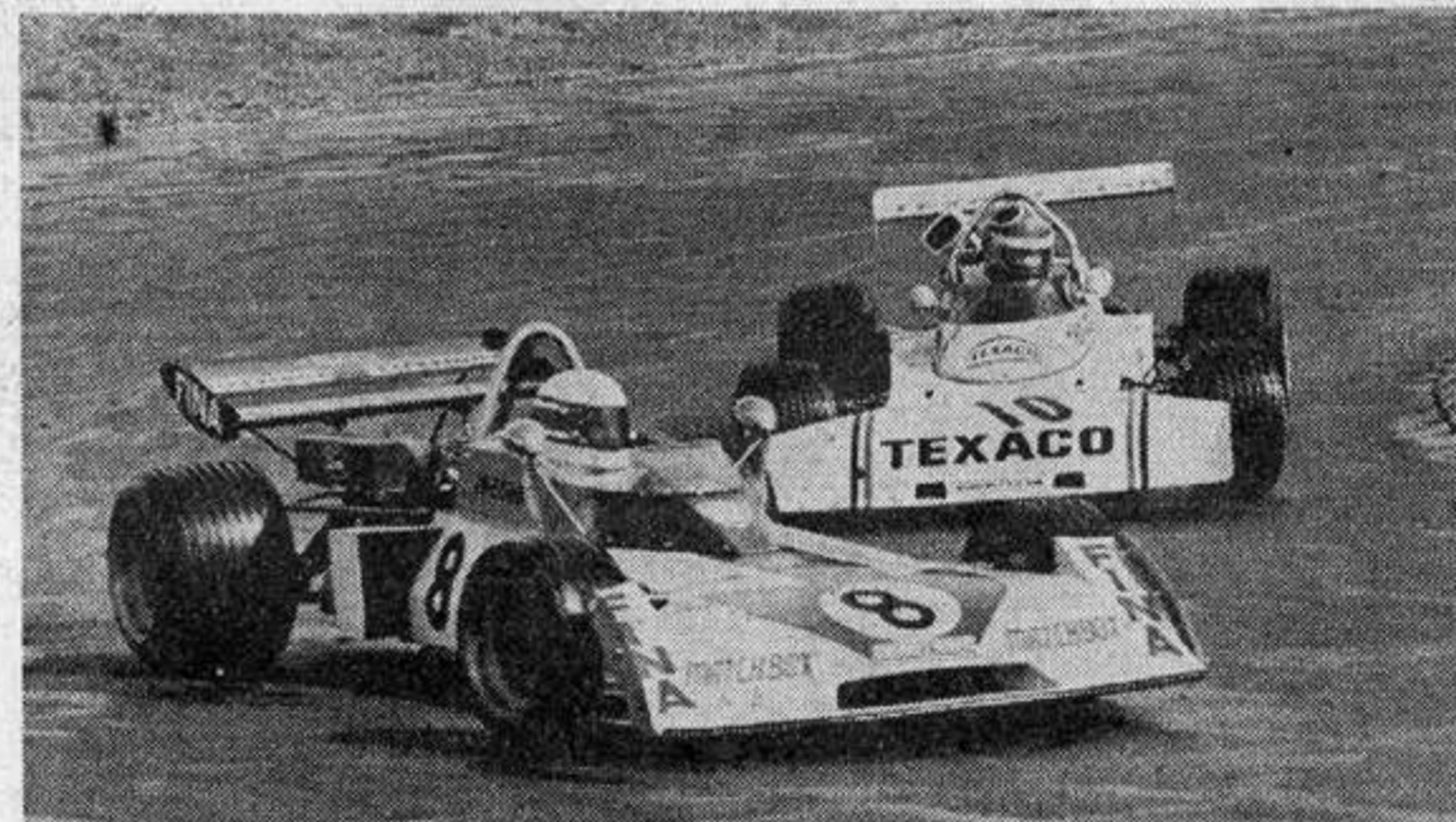
Altri tre italiani in gara oltre a Brambilla: Dini con la Brabham della scuderia Nettuno, ha guidato benino ma il motore preparato da Armaroli non mostrava molta potenza; Francisci, dopo una buona prima manche che lo ha visto decimo con una F. 3 senza strozzatura al motore 1600 (e chissà come hanno fatto ad ammetterlo alla gara contro il chiaro regolamento) ha accusato il blocco del cambio nella seconda manche ridotta al lumicino di partecipanti, subito «vedovi» di Colombo al via con la sua Surtees molto claudicante anche al motore.

Vallelunga, l'autodromo forse più inutilizzato d'Italia, è riuscito dunque ad avere il suo G.P. ROMA F. 2, anche se non organizzato dall'AC Roma, che ormai pare sia uscito definitivamente dal giro organizzativo. Per il '74 le gare in calendario cercherà di garantirle solo la società dell'Autodromo ACI, con qualche volonteroso appoggio. Ma si è visto che nonostante i «goccioloni» classici che a prima mattina avevano fatto temere l'alluvione, poi col sole che Roma, beata lei, sa subito risfoderare il pubblico sugli spalti arriva volenteroso. Anche se c'è solo un Brambilla, un Peterson e un tris di Mass, Stommelen e Coulon da applaudire! I ragazzini, ed erano tanti, che trascinano padri e madri, erano felici lo stesso!...

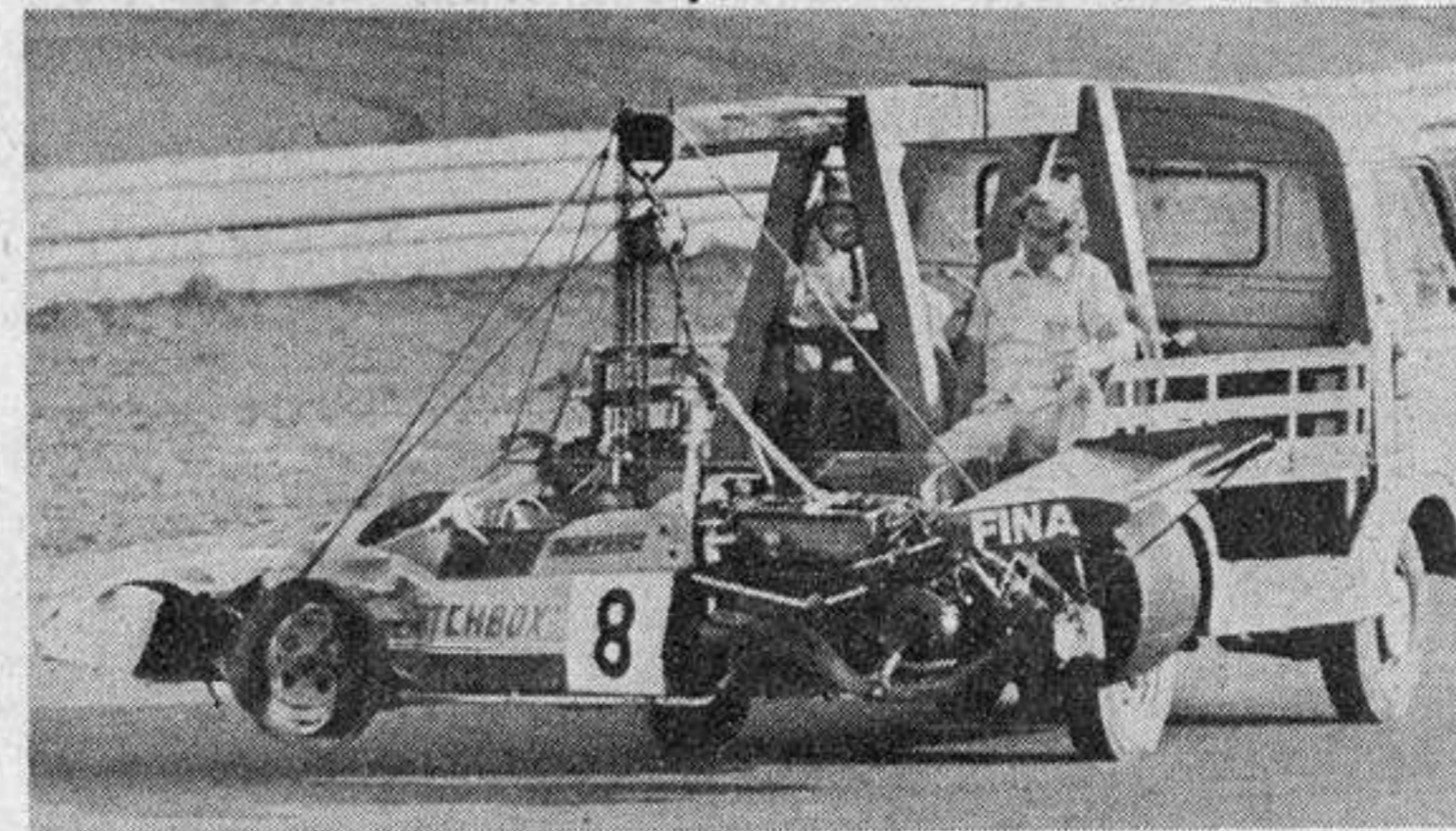
Giancarlo Cevenini



Parte la prima manche del G.P. Roma, con le March-BMW di Vittorio Brambilla e Jacques Coulon in prima fila. La gara è stata molto seguita dalla televisione, che ha trasmesso interamente la seconda manche di gara, che è vissuta nell'impossibile rincorsa di Brambilla al vantaggio di Coulon



Jochen Mass, con la Surtees-Fina, ha appena superato la Texaco-Star di David Morgan, il «sostituto» di Fittipaldi. Sotto, ecco come si è ridotta la F. 2 del tedesco dopo l'urto nella 1. manche, ai Cimini



SECONDA MANCHE

Il brivido con PETERSON

Soltanto 9 macchine in pista. Considerando che sono F. 2 siamo sui «livelli» dell'ormai storico Gran Premio di F. 1. Anche questa volta è Brambilla che salva la situazione, perché tutti si aspettano da lui un miracolo impossibile, anche se qualche speranza c'è. Coulon però ha dimostrato di saper correre anche con il cervello quando è necessario e naturalmente ha pensato soltanto a correre amministrando saggiamente il vantaggio guadagnato nella prima batteria.

Invano Vittorio, con la pista ormai sporca di olio ha cercato di mettere le ali alla sua March-Beta. La vittoria parziale sarà sua ma alla fine l'anno nazionale sarà quello francese.

L'unico attimo di vera suspense lo darà Peterson che a metà gara passava nelle «S» con la coda della sua Texaco-Star avvolta dalle fiamme.

Danièle Buzzonetti

CONTINUA A PAGINA 24



La cometa RONNIE



CONTINUAZ. DA PAGINA 23

Il fantasma SURTEES

Fermato immediatamente ai margini del prato, subirà una vera doccia di schiumogeno ma, spente le prime fiamme, altro colpo di scena. La macchina era tamponata dalla March dell'americano Gubelmann in piena sbandata ed il fuoco si innescava di nuovo. Anche questa volta l'intervento era celerissimo ed i danni erano limitati.

Da registrare infine la sfortuna di Francisci e Moser. Il primo non riusciva a compiere nemmeno un giro in questa manche, con il cambio bloccato mentre lo svizzero, ormai solito secondo, era tradito dal motore proprio sul finire.

d. b.

VALLELUNGA - La carenza di macchine era tale da fare credere in veri miraggi. Venerdì sera gli organizzatori avevano fatto capire che era atteso da un momento all'altro John Surtees in persona per collaudare la sua F. 1, modello '74, appena terminata. Un motivo in più per attirare il pubblico, insomma. A parte l'originalità di questa prova, come avrebbe fatto Big John a trovare il « buco » libero, tra prove e gare, per fare qualche giro in F. 1 forse non lo sa nessuno.

Non si può dire che la trasferta romana delle Texaco Star sia stata molto fortunata. A parte i problemi di manovrabilità che non paiono ancora risolti, la gara di Peterson si è conclusa nel modo che vedete, nel corso della seconda manche. La Formula 2 dello svedese ha preso fuoco, e Ronnie l'ha subito condotta dopo il tornantino, verso l'esterno delle « esse », lasciandosi una scia infuocata

BATTUTO... FITTIPALDI Vittorio va a guardrail

VALLELUNGA - Tra quelli che ancora dovevano arrivare e quelli che non avevano la macchina a posto, la sessione di prove di venerdì si è ridotta a ben poca cosa. Box semivuoti quindi, tuttavia ad accontentare il cronista ci hanno pensato Brambilla e Coulon che in pochi giri hanno fatto chiaramente capire che agli altri restava solo la speranza di qualche loro disavventura. Vittorio, in forma come non mai, spiccava subito un ottimo 1'11"35, inferiore di quasi mezzo secondo al record di Fittipaldi con la F. 1; poi dopo nemmeno mezz'ora il violento impatto alla variante appiedava momentaneamente il mon-

ricorso a tutta la sua smisurata classe, a delizia del pubblico presente, per cercare di cavarne qualche cosa di buono dalla sconcertante Texaco-Star. Questa « stella » ha confermato di non essere certo di prima grandezza: il Jensen-Novamotor era inferiore in accelerazione e velocità ed il telaio per il momento è affascinante ma non convince.

Gli altri, (degli italiani riferiamo a parte) venuti a Vallelunga per fare numero e per prendere un buon ingaggio, non potevano dare luogo a sorprese. Solo da Moser si attendeva qualche cosa di più, tuttavia il bravo svizzero aveva bisogno di prendere

L'A.I.C.P. chiede misure alla CSI

PARIGI - Nell'assemblea generale annuale dell'A.I.C.P. (l'Association International de Circuits permanents) svoltasi a Parigi il 10 ottobre, è stato constatato, anzitutto che, mentre nuovi incidenti mortali sono accaduti in corsa, nessuna azione d'urgenza è stata iniziata dalla CSI allo scopo di limitare il pericolo insito nelle attuali vetture da competizione. Tutto ciò, nonostante che l'A.I.C.P. avesse richiesto, all'inizio dello scorso settembre alla CSI, come è stato diffusamente riportato dalla stampa italiana ed estera, la rapida soluzione di questo gravissimo problema, specificandone tecnicamente i motivi. Pertanto, l'assemblea ha sollecitato nuovamente la CSI a decidere misure d'urgenza e ha ricordato con fermezza che la soluzione di questo tragico problema non può assolutamente aspettare ancora.

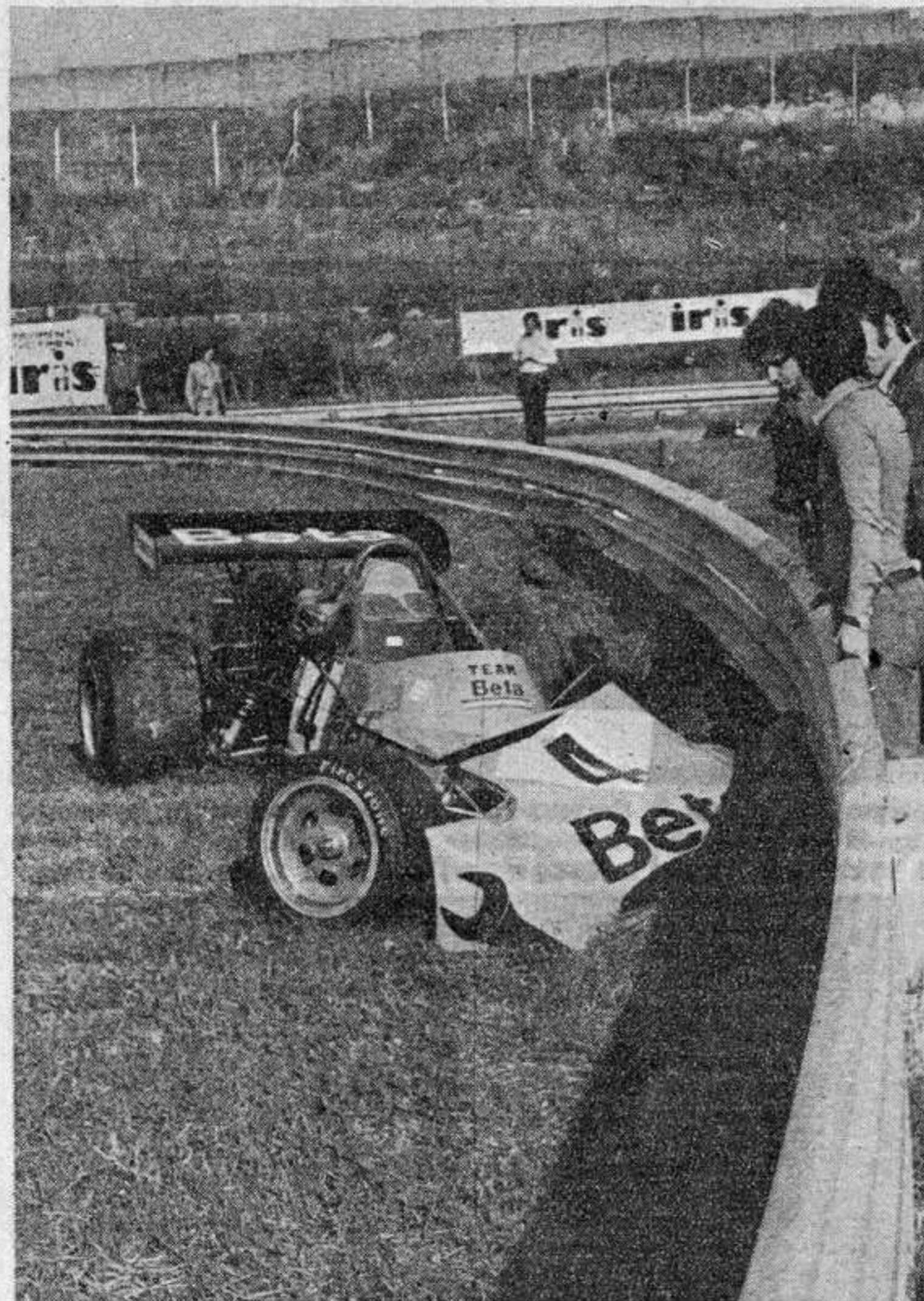
L'assemblea ha pure deciso di convocare la commissione medica internazionale dell'A.I.C.P. allo scopo di definire le modalità per il soccorso sanitario da istituire sui circuiti per i piloti infortunati. Oltre quanto sopra, è stata decisa la futura costituzione in seno alla A.I.C.P. di una speciale sezione che raggrupperà i circuiti associati organizzatori di competizioni internazionali.

E' stata infine accolta l'adesione dei seguenti nuovi circuiti: Donnington (Gran Bretagna), Estoril (Portogallo), Casale e Santamonica-Misano (Italia).

Due gare saltano al Sud

Le ultime due gare in calendario in Sicilia molto probabilmente non si faranno. Per la GIARDINI-TAORMINA, in programma il 1. novembre, il parere della commissione di vigilanza è stato negativo.

Qualche speranza sussiste ancora per la PONTE CORACE-TIRIOLO, del 28 ottobre, ma anche questa gara è sommamente improbabile per problemi di ordine finanziario dell'A.C. di Catanzaro.



La March di Vittorio Brambilla dopo l'urto nelle prove. Il « dritto » alla curva del semaforo è stato causato dal mancato innesto della seconda marcia, dovuto ad imperfetto funzionamento della frizione, cui già era stato aggiunto olio. Non si è trattato di un errore di guida

Tutti i tempi delle prove

| Conduttore | Vettura | Venerdì | Sabato |
|------------|-------------|---------|---------|
| BRAMBILLA | March-BMW | 1'11"35 | 1'12"35 |
| COULON | March-BMW | 1'11"39 | 1'12"97 |
| LUNGER | Chevron | 1'11"72 | 1'13"65 |
| MASS | Surtees | 1'11"85 | 1'15"66 |
| PETERSON | Texaco-Star | 1'12"40 | 1'13"35 |
| MOSER | March-BMW | 1'13"12 | 1'13"06 |
| GUBELMANN | March-BMW | 1'14"01 | 1'17"90 |
| BINDER | March-BMW | 1'14"43 | 1'16"57 |
| VONLANTHEN | GRD-Ford | 1'15"80 | 1'15"56 |
| TURIZIANI | March-BMW | 1'15"59 | — |
| MORGAN | Lotus-Exaco | — | 1'15"62 |
| FRANCISCI | Brabham | — | 1'17"73 |
| STOMMELEN | Brabham | — | 1'17"88 |
| DINI | Brabham | 1'21"19 | 1'19"55 |
| SPIRAFICO | March-Ford | 1'20"40 | 1'21"68 |
| COLOMBO | Surtees | — | 1'31"47 |

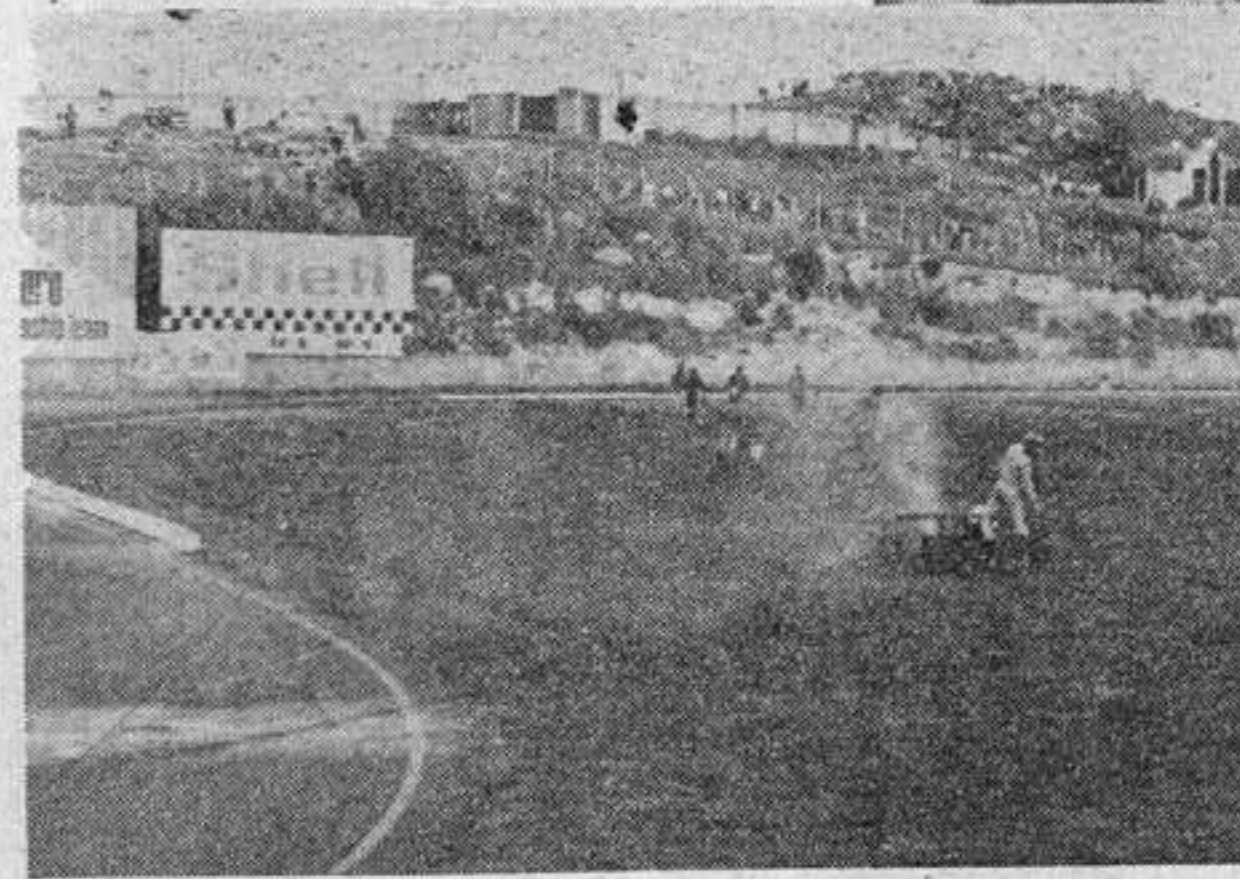
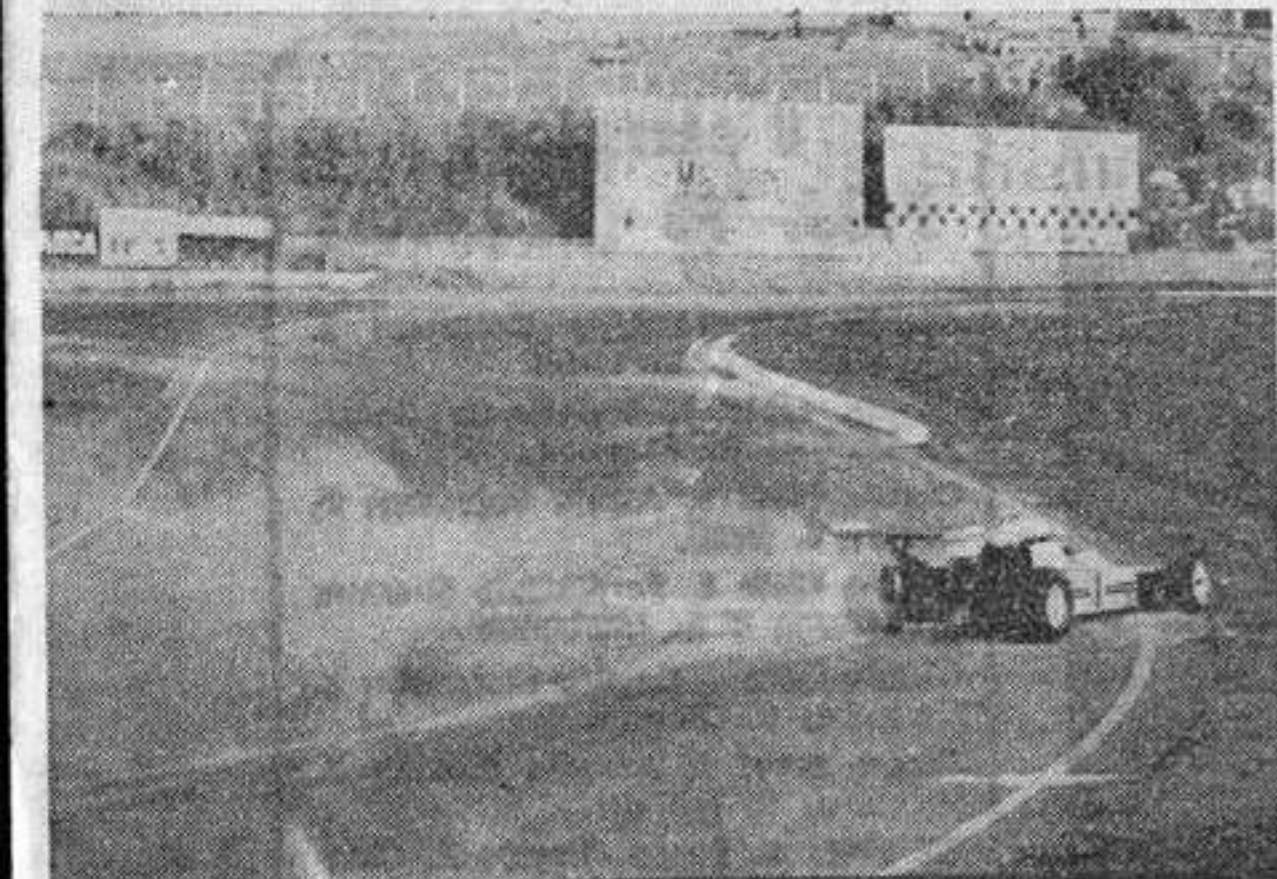
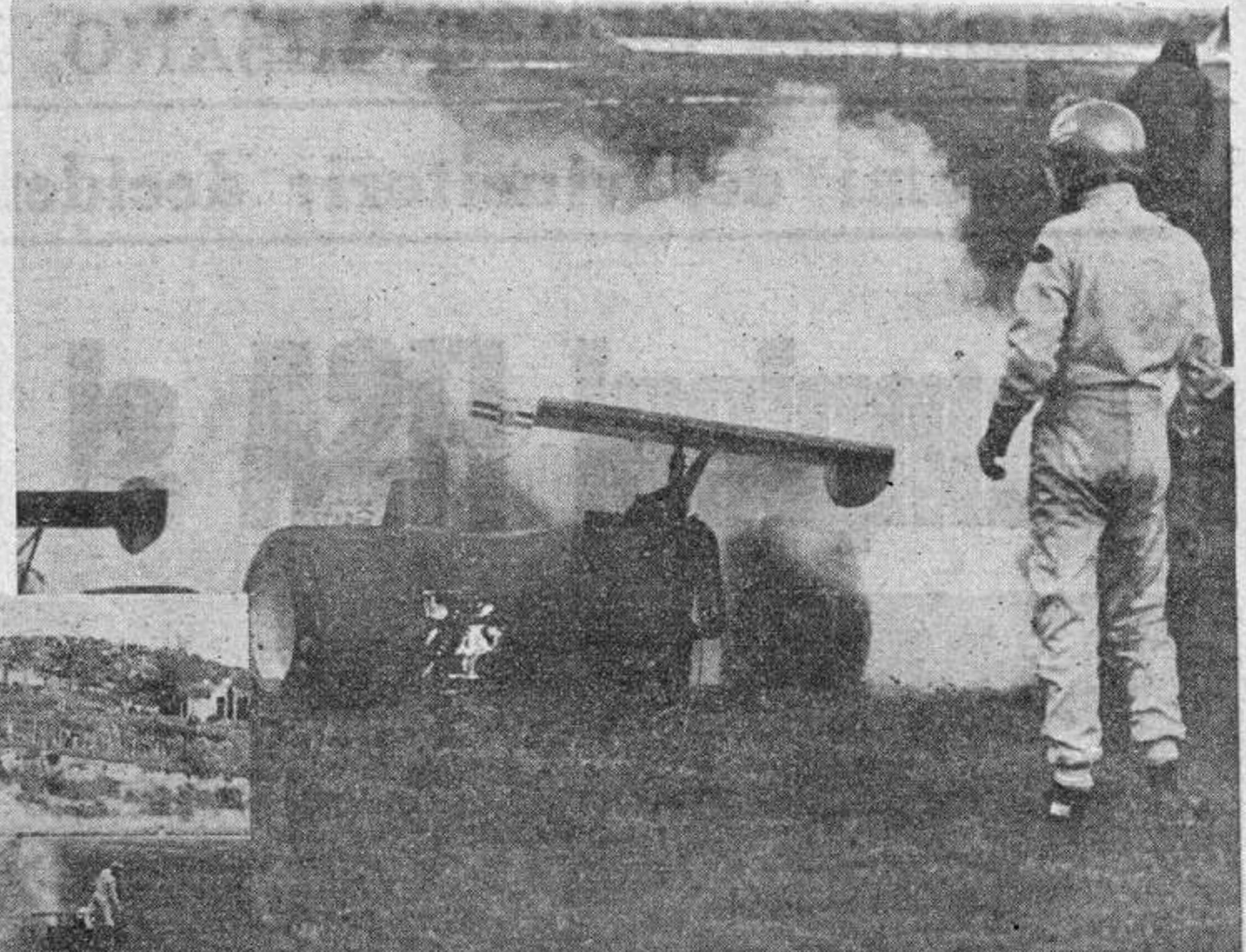
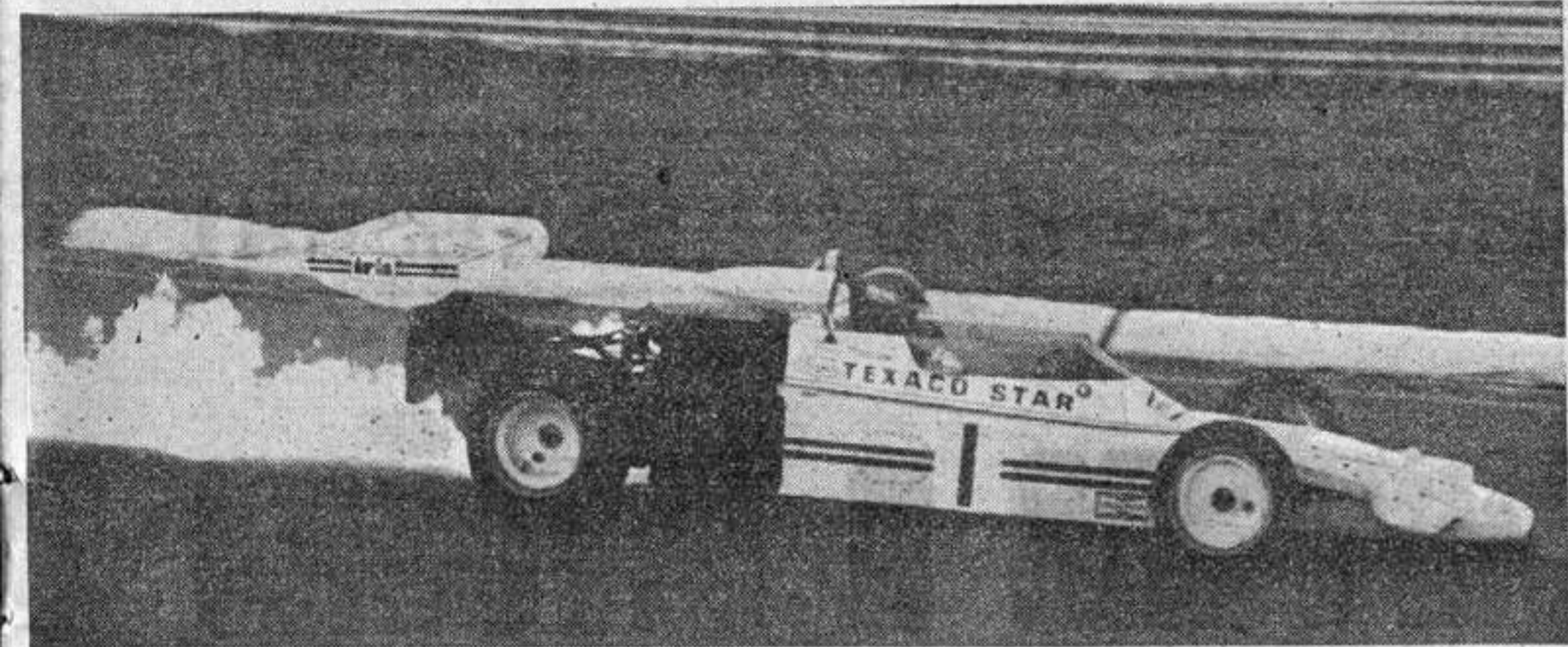
In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza

zese. Coulon, con una March-BMW certo non inferiore a quella dell'amico-rivale, pur non conoscendo Vallelunga, trovava la pista di suo gradimento ed adatta alla sua guida un po' improvvisata e spettacolare. Il suo tempo, a soli quattro decimi da quello di Vittorio, ne è la prova.

L'exploit dei due piloti March fa passare un po' in secondo piano la prestazione del simpatico americano Brett Lunger che invece è assai significativa. Il suo biglietto da visita recava segnato solo un quarto posto in batteria a Rouen, eppure non impiegava molto, con la sua Chevron nera (motore Ford BDG) che non è mai stata una macchina brillante, a scendere sotto il tempo « Faro » di Fittipaldi.

Dopo che i meccanici avevano impiegato più di mezza giornata per ricucire una macchina decente con le parti migliori delle due Surtees TS15 portate a Vallelunga (di tre motori Ford-Hart in alluminio soltanto uno dava una certa fiducia) anche Mass poteva segnare un tempo più che rispettabile. Dopo di lui invece il vuo-

to, o quasi. Invano Peterson faceva confidenza con la March-BMW casa ex Kurosawa e Vandervell. Il sabato le prove sono state falsate dalla pioggia prima ed in seguito dalla pista rimasta sempre umida. A farne le spese sono stati quei piloti che non avevano provato il giorno prima tra cui Morgan e Stommelen. Il primo, chiamato a Vallelunga in tutta fretta ha fatto anche troppo con la Texaco-Star che sul bagnato diventa ancora più difficile da guidare mentre per il tedesco il tempo è stato condizionato da un motore Ford-Hart in alluminio che non voleva saperne di girare con regolarità. Per la gara è stato poi montato un motore identico ma esente da guai. Anche con l'acqua la parte dei mattatori la facevano Brambilla e Coulon: i due migliori tempi erano ancora per loro mentre gli altri dovevano accontentarsi degli spiccioli. Ad eccezione di Moser però, il quale, una volta in confidenza con la macchina, si è letteralmente scatenato, tanto da abbassare il suo tempo segnato con l'asciutto.



Nelle foto a sinistra, ecco Peterson portarsi nel prato, ma il fuoco è ormai spento. Comunque la sua Texaco verrà abbondantemente inaffiata di schiumogeno. Subito dopo, arriva Gubelmann (si vede parte della sua March sulla sinistra della foto sopra, urta la Texaco ferma e rinnesca un principio d'incendio, che verrà subito domato

NOIA... SPORT FRANCISCI sbaglia gomme

GARA SPORT GRUPPO 5, prova di velocità in circuito - Vallelunga, 14 ottobre 1973.

LE CLASSIFICHE

Classe 1000 (20 giri): 1. «Lucien» (AMS) 31'13"2, media 122,998 kmh.; 2. Sebastiani (AMS) a 2 giri; 3. Stefanelli (AMS) a 4 giri. **Giro più veloce:** il 7. di «Lucien» 1'31"3, media 126,177 kmh.
Classe 1300 (20 giri): 1. Pettiti (AMS) 30'09"8, media 127,306 kmh.; 2. Solinas (Abarth) a 1 giro; 3. Tesini (Dallara) a 2 giri; 4. Francischi (Chevron) a 7 giri.

Giro più veloce: il 13. di Francischi, 1'22"6, media 139,466.

Classe 1600: 1. Morelli (Chevron) 30'48"1, media 137,1 kmh.; 2. Pellegrino (Chevron) 31'15"3; 3. Patti (Abarth) a 5 giri. **Giro più veloce:** Morelli in 1'21"2, media 142,222 kmh.

Classe 2000: 1. «Gianfranco» (Abarth) 30'33"1, media 144,5 kmh.; 2. Monticone (Chevron) 30'43"7; 3. «Pooky» (Lola) 30'58"2; 4. Tohdelli (Chevron) 31'40"2; 5. Marzi (Chevron) a 5 giri. **Giro più veloce:** «Gianfranco» 1'18"4, media 145,9 kmh.

inadatta a chi nelle corse vuole soltanto divertirsi. E per questa volta ci fermiamo qui. Aggiungiamo solo che per gran parte della gara ha duellato con Morelli che con una Chevron 1600 decisamente da «fine stagione» ha meritatamente vinto la sua classe.

Alla fine l'ultima sorpresa: mancano le coppe per i vincitori delle quattro classi sport. Dimenticanza? disattenzione? vogliamo sperarlo come speriamo che gli organizzatori rimedino a questa sconcertante mancanza con una pronta spedizione.

d. b.

MUSSO 15 anni dopo

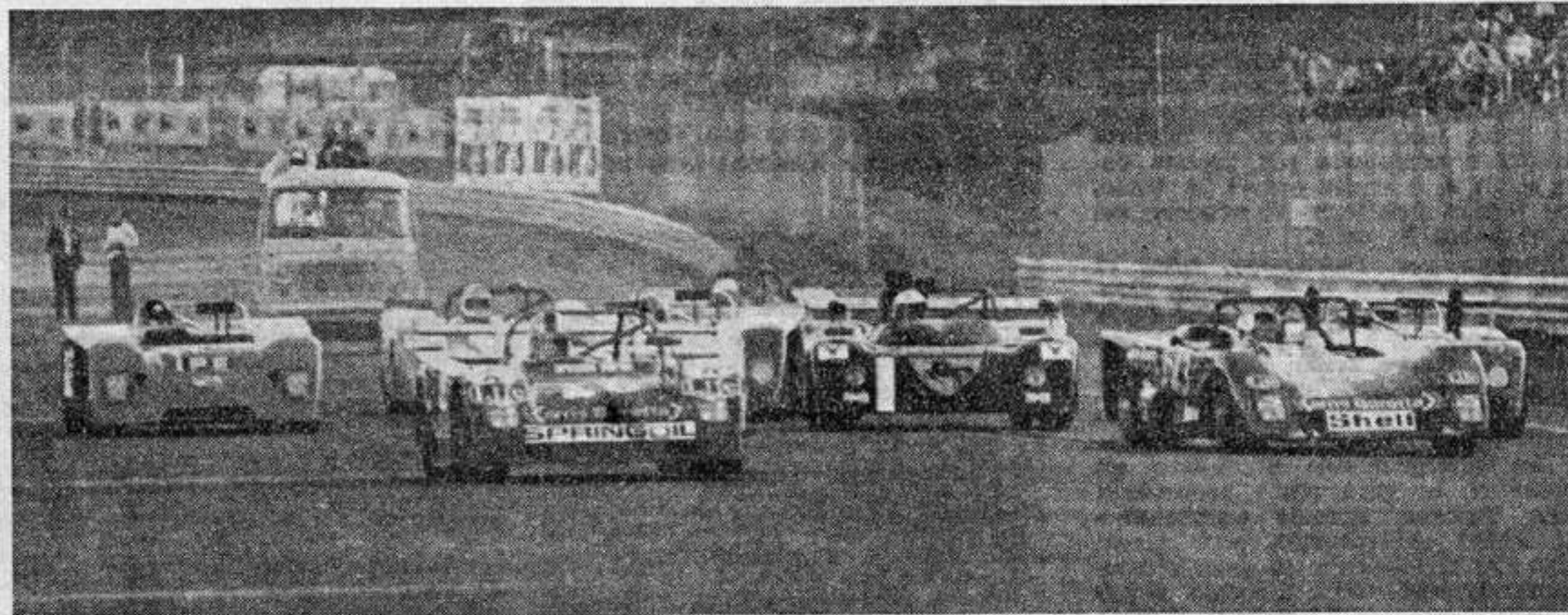
VALLELUNGA - Con una semplice e toccante cerimonia, poco prima che iniziassero le prove libere, il mattino della gara, è stato sco-

VALELUNGA - Sotto un cielo a tratti aperto ma con la pista quasi del tutto asciutta, si schierano le macchine sport delle classi 1000 e 1300. L'attesa generale è per Francischi, con la ormai del tutto a punto Chevron-Angelini e per Gallo con la plurivittoriosa Ferraris che in prova hanno fatto segnare i tempi migliori (rispettivamente 1'20"2 e 1'24"1). Attesa parzialmente delusa perché non si schiera Gallo che in prova ha avuto una piccola disavventura con una valvola.

Francisci senza problemi quindi, considerando anche che il pilota romano sta attraversando un ottimo periodo di forma. Ed invece, contro il parere di Angelini (ma non era meglio imporsi?) il romano ha preferito partire con delle Firestone da bagnato quando ormai erano buone anche le sliks. In quelle condizioni riusciva a girare solo per 10' tra mille difficoltà, poi si convinceva che era meglio fermarsi. Ripartiva staccatissimo e con le gomme giuste spiccava il giro più veloce. Detto di Francischi, che deve recitare un bel «mea culpa», va detto subito della bellissima corsa di Bernasconi (AMS-Armaroli) che era tranquillamente primo fino a 13' dal termine, guidando sempre a ritmo sostenuto. Il barese era però senza fortuna e quando sarà costretto al ritiro per rottura della cinghietta dell'iniezione il suo posto sarà preso da Pettiti (AMS-Armaroli) che vincerà indisturbato.

Nella classe più piccola, fermi ben presto «Bramen» (AMS-SCA) e Stefanelli, resterà in testa dall'inizio alla fine, con bella disinvoltura, «Lucien» (AMS-SCA) che per un buon tratto sollazzerà il pubblico duellando con la più potente Dallara 1300 della vecchia volpe Tesini.

● A Vallelunga Tonino NICCODEMI, il più gentleman dei piloti, era entusiasta del motore 8 cilindri boxer della Tecno che aveva Tondelli, e lo vuole comperare per la sua macchina con cui fare alcune corse durante la stagione. Poco «gentleman» invece gli ignoti che gli hanno rubato durante la notte davanti all'albergo una nuovissima Porsche 911 S.



La partenza delle Sport seconda divisione. Al centro, il vincitore «Gianfranco», a destra «Pooky»

«Gianfranco» se la fila ma non trova la coppa

Tra le due manches della F. 2 corrono le Gr. 5 delle classi 1600 e 2000 per il campionato italiano. Stando alle iscrizioni pareva che ci fosse stata una vera fioritura di macchine, alcune con piloti del tutto nuovi per la categoria. In realtà si sono presentati i soliti «aficionados» e con sole 10 macchine in pista il pubblico ha avuto una ulteriore dimostrazione che le corse possono anche essere noiose. In questo modo non si rende un buon servizio all'automobilismo e meglio sarebbe stato riunire le due divisioni, come riportato dal programma ufficiale, mandando in pista

tutte le 22 sport presenti per una gara sicuramente più spettacolare.

In prova il tempo migliore era stato spiccato da «Gianfranco» con una Abarth '73 ed anche in gara il pilota marchigiano ha dimostrato di essere abbastanza in confidenza con la pista oltre che con la salita, dove ha quasi sempre corso. E' partito in testa e non si è fatto più raggiungere. Dietro, oseremmo dire che vi è stato il vuoto. Soltanto all'inizio la gara è stata ravvivata da una lotta ravvicinata tra «Pooky» (Lola 280-FVC) e Monticone (Chevron-FVC) ma il baffuto bresciano, questa volta era decisamente giù di tono ed una macchina con un assetto inadatto non lo ha certo aiutato.

Era della partita anche Turizio con una AMS-Armaroli affittata da Anastasio con la quale era riuscito a fare solo cinque giri di prova ed anche in gara si fermava ben presto. Decisamente una giornata da dimenticare per il napoletano che ancora non digeriva il fatto di non poter correre in F. 2, quando la cosa era ormai certa.

Infine vogliamo aggiungere qualche cosa su Tondelli e sulla sua bellissima Chevron-Tecno. La macchina va benissimo ma la potenza notevole e la coppia un po' ruvida la rendono

● Soltanto un mancato accordo finanziario ha privato i romani della presenza delle due Elf (alias Alpine) con Jabouille e Leclere. E' un peccato che non fosse presente l'unica marca in grado di arginare la strapotenza delle March in F. 2, mentre gli organizzatori si erano dimostrati disposti a tutto pur di avere le due Texaco-Star che, pur nobilitate dalla stella Peterson, hanno confermato di aver ben poco in comune con la stirpe delle Lotus.

● Le Texaco-Star con quel retroreno così nudo e sguarnito danno l'impressione di leggerezza, mentre sono più pesanti di altre macchine che per trovare rigidità hanno scelto la strada del classico e solido telaio posteriore a culla. Al peso di verifica la Texaco denunciava 500 kg. a vuoto mentre le March erano tutte al di sotto dei 480.



però un busto del mai dimenticato Luigino Musso, il grande campione degli anni cinquanta, voluto a Vallelunga da Fianna Breschi. Il dottor De Luca, direttore dell'autodromo di Vallelunga, con brevi e semplici parole, ha ricordato la figura del pilota perito a Reims nel luglio '58, quando con una Ferrari F. 1 stava lottando per la vittoria.

Gioacchino Vari, autentico sportivo e grande amico di Luigi, ha poi scoperto il busto che è stato collocato in fondo all'autodromo, in uno spiazzo erboso di fianco alle tribune. E' stato commovente, anche per chi di Musso conosce solo le gesta, vedere la figura del pilota che l'artista ha voluto immortalare con i suoi classici indumenti di gara, il casco di sughero e pelle, i mezzi guanti traforati e la sua inconfondibile maglietta a mezza manica. Erano e restano i simboli di un automobilismo se non più puro, almeno più umano e senz'altro più sportivo.

Alla fine l'urlo dei motori delle F. 2 hanno richiamato tutti alla realtà della giornata.

Le combattute finali di MISANO, ancora una volta lasciano in dubbio i nomi dei vincitori: decideranno le verifiche - CANESCHI

I campioni FISA si cercano a tavolino



I campioni FISA '73 (in pista)

Classe 850: 1. Aldo Cattaneo; 2. «Cloubar»; 3. Tortoroli.
Classe 1000: 1. Gianfranco Gonzi; 2. Marino; 3. Biagioni.
Classe 1150: 1. Attilio Salvatori; 2. Vasta; 3. Betti.
Classe 1300: 1. Ferdinando Giorato; 2. «Gargo»; 3. Santamato.
Classe 1600: 1. Cesare Stefanelli; 2. Campani; 3. Gentile.
Classe 2000: 1. Arcadio Pezzali; 2. Selvatici; 3. Aglietti.
GT 1300: 1. Bruno Ripani; 2. Chianucci; 3. Coscioni.
GT 1600: 1. Annino Conti; 2. Righetti; 3. Fioravanti.
GT 2000: 1. Luciano Dal Ben; 2. Bianchi.

Naturalmente questi risultati rimangono per ora ufficiosi dal momento che sono tuttora in atto verifiche d'ufficio: al termine di tali verifiche, se non interverranno fattori anomali ed eventuali squalifiche questi saranno i campioni FISA 1973.

Appena partite le Turismo 1600-2000, dopo la prima curva si crea il caos: Tamburini si gira, coinvolgendo nel suo testa-coda Pezzali e lasciando via libera a Selvatici. Tamburini sarà costretto al ritiro, mentre Pezzali proseguirà con uno sportello fortemente ammaccato

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MISANO - Recitata in due tempi questa finale FISA, già per la seconda volta al Santamonica, con una gara disputata il sabato e le altre il giorno dopo. Comunque la pista come sempre non finisce per decidere. Prima di conoscere i nomi di tutti i vincitori del challenge bisognerà cono-

scere gli umori del c.t. Caneschi. Non vi è stata a dire il vero una grande partecipazione di vetture e si è dovuto ricorrere a raggruppamenti di classi, che hanno fornito in questo modo un certo spettacolo. Magistralmente organizzata da una segreteria veramente efficiente (sembra proprio che questa FISA faccia le cose in maniera diversa e finalmente più precisa degli altri) si è svolta quindi la finale, con ancora una serie di interrogativi da risolvere in pista.

Presente per l'occasione, oltre al dott. Elio Zagato e al comm. Dragoni anche il presidente della CSAI ing. Rogano, si è dato il via il sabato sera alla prima corsa: poi le condizioni atmosferiche hanno vietato il proseguimento e si è atteso il giorno dopo. Purtroppo una pioggia insistente ha continuamente martellato gli spettatori, in gran parte provenienti dalla Toscana (grande «serbatoio» del FISA) controbattuti però quest'anno dai veneti pure in gran abbondanza. E così, sotto l'occhio inquisitore del tremendo Caneschi si sono svolte prove e gare: questa in sintesi la serie delle corse:

TORTOROLI quasi certo

Classe 850 - 10 Fiat 850 Special al via del sabato sera, con «Demalon» in prima fila affiancato a Cattaneo: è proprio il primo a scattare meglio, mentre Tortoroli guadagna subito la seconda posizione. Purtroppo la rottura di un'ammortizzatore rallenta l'andatura di Tortoroli, che pian piano viene risucchiato e a metà gara la serie vede sempre «Demalon» nettamente al comando seguito da «Cloubar», Cattaneo, Bonini e infine Tortoroli. Ma l'acqua inizia improvvisamente scombuolando diverse posizioni: rinvia fortissimo Ghiglia che riesce a giungere fino alla seconda posizione, che perde solo all'ultimo giro a causa di un testa coda. Vince quindi da solo «Demalon»: Cattaneo e «Cloubar», in lizza per il campionato pare siano trovati irregolari, per cui il vincitore di questa categoria dovrebbe risultare Tortoroli.

E' tempo di GONZI

Classe 1000-1150 - Di scena questa volta le Fiat 128 coupé e le A 112

Abarth, con lotta aperta nella classe superiore, mentre nella 1000 Gonzi non ha grossi problemi per la vittoria finale. Al via, con Campagnola e Grassetto in prima fila, si crea subito la lotta fra quattro macchine: sulle quattro emerge deciso Salvatori, mentre Campagnola che lotta con Vasta, viene fermato con bandiera nera per la

le gomme da acqua non sembra siano il forte di questa macchina, che inizia subito una serie di testa-coda veramente spettacolari. In testa va quindi Giorato, dopo che «Cargo» si è tolto di mezzo con un testacoda: alle spalle della Simca fuggitrice si piazza Ranzato con la Fiat 128, poi di nuovo lo stuolo delle Simca. Giorato non cederà il comando della

mente malconcia. Ma in testa in questo frangente Selvatici che fa stare tutti quanti con l'animo di fuori per l'«allegria» con cui imposta le curve. Ma nonostante la sua buona volontà non riuscirà a fare neanche un testa-coda e vincerà davanti a Pezzali, mentre Campani riesce dopo metà gara a superare Stefanelli, che rimane però campione finale.

IL «GIALLO»



Ecco il «corpo del reato» nelle mani di un meccanico: si tratta dei tubicini del liquido dei freni della Alfa GT Junior di Stefanelli, pretendente vincitore nella classe 1600. Per fortuna per il toscano se ne sono accorti in tempo i meccanici, che a tempo di record hanno sostituito i tubi tagliati dai soliti ignoti permettendo al pilota di schierarsi regolarmente. Per maggiore sicurezza è stato concesso al pilota stesso di percorrere un giro di pista per sincerarsi che tale apparato funzionasse bene



Nell'intervallo fra la finale FISA e la 4 Ore Mexico «1. contatto con la pista» delle vetture d'epoca: in primo piano Gamberini tenta di mettere in moto la sua Stanguellini Junior. Dietro si scorge una Stanguellini 750, poi la Ferrari di Marzotto 1. nella 1000 Miglia del '51 e una Lancia Aurelia del '54

probabile perdita del tubo di scarico. Nella 1000 Gonzi, sempre nettamente al comando, comincia a venir insidiato dalla Fiat 127 di Ascoli, che gli si fa molto sotto e lo passa addirittura poco prima del traguardo.

Le piroette sull'acqua

Classe 1300 - Undici macchine al via, con una folta rappresentanza delle nuove Simca Rally 2 a controbattere le 128 coupé: fa da outsider Ricci con la Renault R8 che va subito in testa con una partenza fulminea. Ma

gara fino alla fine e se le verifiche non lo spodesteranno sarà eletto campione FISA per questa categoria.

SELVATICI allegro

Classi 1600-2000 - Dopo aver superato lo choc dei tubicini dei freni tagliati con un giro di ricognizione in pista da solo, Stefanelli si avvia a conquistare per l'ennesima volta il titolo della 1600. Partenza velocissima con Tamburini che scatta al comando, ma si gira dopo la prima curva e coinvolge anche Pezzali: risultato Tamburini costretto al ritiro, mentre Pezzali prosegue con una portiera vera-

ARCHIMEDE sbaglia i CONTI

Classi 1300-1600-2000 GT - Suddivise in tre, cinque e due per le rispettive classi prendono via per la finale tutte le tre categorie assieme. Il più veloce a prendere il comando è Conti, seguito da «Archimede» che però pensa bene di girarsi al più presto. E mentre Conti si invola alle sue spalle si svolge lotta dura nella classe 1600: nella 1300 invece Ripani a un certo punto ce la fa a superare Stefanelli, mentre nella 2000 la Fiat 124 S è nettamente in vantaggio. Praticamente con queste posizioni si chiude questa ennesima edizione del Challenge FISA.



Proveniente dalla F.3 (chi prima... e chi dopo) la accoppiata n. 1 per le 4 Ore Mexico: da sinistra Pino Babbini e Gaudenzio Mantova

BABBINI
(toh, chi si ri-
vede!) ha vin-
to con MAN-
TOVA nel fi-
nale - sorpresa



Nonostante la jella che li ha colpiti fermanoli con una foratura, ecco sorridenti i due protagonisti della gara, «Baronio» e Lella Lombardi

Roba da chiodi, vero Lella?

MISANO - Le vincitrici di questa divertentissima 4 Ore sono proprio loro, le piccole Ford Escort Mexico che al termine di una stagione di gare hanno superato l'ultima, la più dura delle prove in maniera veramente egregia. Più di venti macchine su trenta partite all'arrivo, al termine di quattro ore tirate senza risparmio e compiute da molti a ritmo di record: tutti ne sono rimasti entusiasti, specie per la scarsità di rotture di motore vere e proprie.

Sul piano sportivo invece il successo pieno di questa manifestazione, che ha fornito per poche lire la possibilità a tanti giovani di disputare una gara di durata vera e propria, va tutto a Carlo Micci e agli organizzatori del Santamonica, che assieme, senza nessun aiuto o quasi, hanno avuto il coraggio di portare a termine una corsa a fine stagione che meritava veramente più successo. Ma la giornata, cominciata sotto gli auspici della pioggia, non ha permesso questo ennesimo risultato: cerchiamo quindi di accontentarci di quelli raggiunti.

Successo pieno dicevamo delle piccole vetturine: solo due motori fusi (questo era forse il pericolo maggiore per un motore «quasi» di serie scarsamente lubrificato per un uso corsaiolo) e soprattutto prova completa e probante dei pneumatici Kleber competizione che questa vettura può montare per regolamento, che hanno retto benissimo al pesante ritmo imposto da tutti i concorrenti. Quello dei pneumatici e delle pastiglie freni era certamente il maggior problema che assillava i vari teams: ognuno aveva fatto prove personali e ognuno aveva dati diversi su cui basarsi: sta di fatto che queste macchine non avevano mai corso così a lungo per cui i dati che si potevano avere erano certamente mal verificati in corsa. E si pensava che l'acqua, caduta abbondante per tutta la mattina avrebbe risollevato da tale problema: ma il sole è rispuntato e le macchine si sono schierate, con ai boxes una alta pila di gomme che tutti temevano di dover usare.

Un altro problema che assillava molti era quello dei rifornimenti: per una serie di motivi non si era riusciti a organizzare i rifornimenti come nella prima stesura del regolamento, cioè mediante taniche, ma si era dovuti ricorrere a delle normali pompe (anche se più veloci) applicate all'autocisterna. Ma tutto ha funzionato alla perfezione e le temute code per rifornire la macchina da corsa non si sono mai viste. Anche se la gara, più che con una serie di giri record, si è vinta ai box appunto con i rifornimenti.

Al termine delle quattro ore bandiera a scacchi per la celeste Mexico di Pino Babbini e Gaudenzio Mantova, preparata da Alloni di Como, che per la verità però era sempre stata in posizioni di rincalzo. La gara doveva essere un discorso a due, tra le macchine di Lella Lombardi-«Baronio» (Tanarauto di Alessandria) detentrici del miglior tempo in prova e quella di Revello-Donà (Delta) che era scattata al comando al termine del primo giro. Le posizioni in questi primi giri mutavano, con un alternarsi al comando della campionessa italiana della specialità e il professionista Walter Donà, ripescato per l'occasione che verso il decimo passaggio prendeva un piccolo margine, ma allo scadere della prima ora cedeva di nuovo il comando alla macchina ufficiale della Tanarauto.

Al primo cambio (i cambi dove-



Un gruppetto di Mexico impegnate nella ormai famosa curva della Quercia: sono nell'ordine le coppie Grimaldi-Gellini, Albero-Benusiglio, Tenani-«Jean Albert», Crocioni-«D'Artagnan» e Imberti-Vedovello



«Muoviti» sembra urlare Walter Donà al suo coequipier Renzo Revello che sopraggiunge di corsa: anche questa coppia è stata veramente sfortunata, colpita dalla rottura del cambio



Confidenze tra toscani (nella foto le auto di Ciardi e Pecchioli): a onor del vero la gara che poteva trasformarsi in un rodeo è stata invece molto corretta e non ha registrato alcun incidente di rilievo

vano effettuarsi obbligatoriamente ogni ora circa) sulla macchina al comando saliva «Baronio», mentre sulla vettura inseguitrice era Revello a prendere il comando: alle loro spalle viaggiavano molto bene le coppie Braga-Moreschi (che pagheranno però lo scatto iniziale con la «cottura del motore»), poi Schenetti-Bonomelli, Mascagni-Fargion mentre la macchina ufficiale della Ford («Shangry-La»-Sterzel-Taroni) viaggiava sulla decima posizione.

Intanto si erano già fermati Caio con un parafrangente schiacciato, poi Grimaldi con noie al motore e Ravizza che pensava di poter effettuare il cambio del pilota dopo meno di 50' di guida.

Per la seconda ora di corsa poche le novità: la coppia Donà-Revello prendeva un leggero margine sulla vettura della Lombardi, margine che manteneva fino alla terza ora, quando la rottura del cambio ridava via libera all'alessandrina. Si erano intanto fermati Negro-«Lucas» con la frizione partita, mentre per la macchina di Buda-Carlo Giorgio si doveva provvedere al cambio di una gomma forata.

Erano proprio i chiodi a modificare

radicalmente la gara: a metà del terzo turno infatti Lella Lombardi entrava al box con la gomma posteriore sinistra a terra. Perdeva nel cambio del pneumatico circa 1'20" e ovviamente la prima posizione, a vantaggio di Mantova-Babbini, molto veloci e soprattutto con una preparazione ai box veramente valida. Erano infatti questi due a portare a termine la gara in prima posizione, davanti alla Lombardi e a Mascagni, mentre per Schenetti-Bonomelli non rimaneva che il quarto posto. A 1 giro si classificava la coppia D'Amore-Bozzetto, mentre la macchina della Ford con l'equipaggio «Shangry-La»-Sterzel-Taroni (unica macchina che vedeva alternarsi al volante tre piloti) si classificava al sesto posto a 2 giri.

Ancora qualche nota di cronaca: corsa molto pulita da parte di tutti quanti, che si sono risparmiati le «sportellate» che in molti speravano di vedere e infine la speranza che un tal tipo di gara si possa ripetere in un futuro, perché possiede caratteristiche di interesse per pubblico, piloti e preparatori.

Leopoldo Canetoli

FINALE CHALLENGE FISA - Gara nazionale di velocità in circuito per vetture turismo gr. 1 e GT gr. 3 - Autodromo Santamonica, 13-14 ottobre 1973

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. «Demalon» 32'20"5, media 96,764 kmh; 2. Predonzan 33'05"6; 3. Ghiglia 33'14"1; 4. «Cloubar» 33'16"1; 5. Cattaneo 33'18"8; 6. «Siciliano» 34'00"9; 7. Spiller 34'09"1; 8. Tortoroli 34'12"3 (tutti su Fiat 850 special).

Giro più veloce: «Demalon» 2'02"6, media 102,421 kmh.

Classe 1000: 1. Stefano Ascoli (Fiat 127) 31'12", media 93,904 kmh; 2. Gonzi (A.112 Abarth) 31'14"4; 3. Marino (A.112 Abarth) 31'20"1; 4. Cappellini (A.112 Abarth) 31'29"4; 5. Fani (Mini Cooper) 31'58"8; 6. Marchese (Mini Cooper) 32'01"1; 7. Biagioni (A.112 Abarth) 32'43"7.

Giro più veloce: Ascoli 2'12", media 95,127 kmh.

Classe 1150: 1. Attilio Salvatori 30'52"9, media 101,652 kmh; 2. Vasta 31'03"7; 3. Grassetto 31'06"6; 4. Betti 31'55"6; 5. Triggiani 32'41"3; 6. Vannini 32'50"7; 7. Campagnola a 7 giri (tutti su Fiat 128 coupé).

Giro più veloce: Salvatori 2'01"9, media 103,009 kmh.

Classe 1300: 1. Ferdinando Giorato (Simca R/2) 30'40", media 102,364 kmh; 2. Ranzato (Fiat 128 coupé) 30'52"8; 3. «Cargo» (Simca R/2) 30'58"5; 4. Santamato (Fiat 128) 30'59"7; 5. «Alan» (Simca R/2) 31'01"1; 6. Gualtieri (Simca R/2) 32'39"2; 7. Menichetti (Simca R/2) 32'41"1; 8. Ricci (Renault R8) a 1 giro; 9. Ziller (Simca R/2) a 1 giro; 10. Vintaloro (Fiat 128) a 1 giro; 11. Salvatore (Fiat 128) a 3 giri.

Giro più veloce: Giorato 2'00", media 104,640 kmh.

Classe 1600: 1. Nino Campani 30'44"8, media 102,097 kmh; 2. Stefanelli 30'47"5; 3. Gentile 31'16"5 (tutti su Alfa Romeo GTJ).

Giro più veloce: Campani 2'00"7, media 104,033 kmh.

Classe 2000: 1. Franco Selvatici 30'19"4,

media 103,524 kmh; 2. Pezzali 30'52"8; 3. Voltolina 31'04"9; 4. «Il liscio» 31'30"7; 5. Aglietti 31'47"1 (tutti su Alfa R. GTV).

Giro più veloce: Selvatici 2'00", media 104,640 kmh.

GRAN TURISMO GR. 3

Classe 1300: 1. Bruno Ripani 28'18"8, media 103,481 kmh; 2. Chianucci 28'28"8; 3. Coscioni 29'14"5 (tutti su Lancia Fulvia HF).

Giro più veloce: Ripani 1'58"4, media 106,054 kmh.

Classe 1600: 1. Annino Conti 27'27"9, media 114,297 kmh; 2. Fioravanti 27'45"9; 3. Righetti 27'46"8; 4. Pescina 28'02"6; 5. «Archimede» a 1 giro (tutti su Alpine A.110).

Giro più veloce: Righetti 1'47"4, media 116,916 kmh.

Classe 2000: 1. Luciano Dal Ben (Fiat 124 sp.) 29'15"6, media 100,133 kmh; 2. Bianchi (Porsche 914) a 4 giri.

Giro più veloce: Dal Ben 2'01"7, media 103'178 kmh.

4 ORE MEXICO - 1. TROFEO KLEBER COPPA FINA - Autodromo Santamonica 14 ottobre 1973.

1. Gaudenzio Mantova-Pino Babbini 4.00'17"2, media 111,364 kmh; 2. Lombardi-Baronio 4.00'55"2; 3. Fargion-Mascagni 4.00'57"9; 4. Schenetti-Bonomelli 4.01'10"5; 5. D'Amore-Bozzetto a 1 giro; 6. «Shangri-La»-Taroni-Sterzel a 2 giri; 7. Spiffero-Elmer a 2 giri; 8. Magri-Canetoli a 2 giri; 9. Grinzani-Prezzenini a 2 giri; 10. Buda-Giorgio a 3 giri; 11. Tenani-«Jean Albert» a 3 giri; 12. Belli-Ciardi a 3 giri; 13. Pecchioli-Garbaccio a 3 giri; 14. «D'Artagnan»-Crocioni a 4 giri; 15. Albero-Benusiglio a 4 giri; 16. «Poker»-Ponti a 5 giri; 17. Lumini-Regini a 5 giri; 18. Ravizza-Donini a 5 giri; 19. Ghellini-Grimaldi a 6 giri; 20. Ghislotti-Caio a 10 giri; 21. Giorgetti-Sommaruga a 10 giri; 22. Cantù-Alvisi a 12 giri; 23. Negro-«Lucas» a 22 giri; 24. Sapignoli-Alvisi a 22 giri; 25. Ragaioli-Zanini a 25 giri; 26. Donà-Revello a 28 giri; 27. Maggiora-«Mici» a 33 giri.

GLI EURO 2000: Lola e Craft



La macchina è la Lola T 292, il pilota è l'inglese Chris Craft. Per entrambi, la gloria del titolo europeo Marche 2000 di quest'anno. Per la marca di Broadley, è il bis

Mai tanta sfortuna per MERZARIO: imbiancato da un commissario-pompieri e la polvere ignifuga lo bloccherà nella bella rimonta

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONTJUICH - Gerard Larrousse ha condotto la sua Lola T292 a una vittoria di stretta misura, precedendo la analoga vettura di Craft, nella 400 Km di Barcellona, facendo così ottenere il successo alla Lola nel campionato marche due litri 1973, davanti alla Chevron.

Un'incredibile conclusione del campionato, con Craft vittorioso per un pelo, nella prima delle due manches di 53 giri, cioè a 6'2 da Larrousse, e con il francese che ha ottenuto la vittoria nella seconda manche, staccato da Craft di 12'3, con un totale quindi a suo vantaggio di 6'9, dopo quasi tre ore di corsa.

Craft era molto deluso di essersi piazzato secondo, ma ha avuto la non piccola consolazione di ottenere con questo piazzamento, la vittoria nel campionato piloti. A pochi giri dalla conclusione pareva che Burton stesse per strappare questo titolo, con la Chevron del Red Rose Racing, ma il motore si è d'un tratto fermato e la vettura ha naturalmente fatto altrettanto, a venti giri dalla fine della seconda manche. Grossa amarezza per Burton e per il team, perché si trattava dell'ultima corsa prima che le vetture vengano vendute e la squadra si scioglia, per mancanza dei fondi necessari per gareggiare l'anno prossimo.

Larrousse si è considerato molto fortunato, per la sua vittoria, perché dopo che un nuovo motore di riserva era rimasto bloccato nel capannone della dogana all'aeroporto, si è toccato svolgere prove e gare con lo stesso motore

usato sia a Nogaro che a Montlhéry. Benché si trattasse, dunque, di un gruppo propulsore « stanco », il francese è riuscito a segnare il giro più veloce della giornata stabilendo un nuovo record in 1'29'8, alla media di kmh 151,963, veloce quasi quanto il tempo col quale Craft aveva ottenuto la posizione al palo. Craft disponeva del BDG costruito dalla Cosworth, Larrousse di un BMW-Schnitzer.

Sei ABARTH senza fortuna

Con due manches di 53 giri, su un circuito tanto faticoso, le sollecitazioni cui erano sottoposti le vetture si sono dimostrate eccessive per parecchie di esse, sicché si è avuta una gara di attrito con molti fra i conduttori favoriti scomparsi di scena già dagli inizi. L'Abarth aveva uno spiegamento imponente, formato di sei ben preparate Osella 2000, ma nonostante l'alto numero di vetture la sfortuna l'ha perseguitata anche in questa competizione; si è piazzata meglio di tutte quella del francese Melville, che ha occupato un lontano sesto posto assoluto, a sette giri dalla vettura vincente. I piloti ufficiali dell'Abarth, in questa gara, sono stati i primi ad avere noie e Merzario non era neppure partito prima che la macchina gli desse grossi problemi.

Mentre l'avviava è scoppiato un piccolo incendio attorno al cornetto d'entrata dell'iniezione e un commissario anti-incendio troppo zelante ha coper-

to sia la vettura che Merzario con polvere per spegnere le fiamme, proprio pochi secondi prima del via. La macchina è stata spinta da lato e la corsa ha preso l'avvio con qualche secondo di ritardo, mentre Merzario si ripuliva della polvere, scendendo poi in pista poco dopo che l'ultima vettura aveva lasciato lo schieramento.

Non si è però lasciato abbattere dalla sua disavventura, essendo in stato d'animo battagliero, e prima del termine della decima tornata era risalito dal venticinquesimo — e ultimo — posto al nono e stava raggiungendo il gruppo di testa. A questo punto, però è stato costretto ad andare al box e ad abbandonare definitivamente, senza pressione dell'olio, guasto che si crede sia stato causato dalla polvere anti-incendio « risucchiata » nel motore.

Per Merzario è stata la fine di un brutto week-end, perché in prova aveva potuto coprire soltanto pochi giri, prima di dovere restare fermo per il resto della breve, unica sessione di due ore, quando avevano scoperto che era crepata la testa cilindri. Per fortuna al team sono riusciti a trovare un altro motore per la gara. Dopo i guai di Merzario le massime speranze della squadra erano riposte su Pica, che era andato molto bene con la vettura numero due, ma anche la sua corsa si è conclusa quando ha urtato la barriera, danneggiando la sospensione anteriore, per afflosciamento del pneumatico anteriore di sinistra. In più il motore surriscaldava.

Fino dall'inizio della prima manche la posizione di testa è stata duramente contesa fra le due analoghe Lola di Edwards e di Craft; anche Edwards

aspirava al titolo nel campionato piloti, con un solo punto meno di Craft. I due procedevano muso contro coda, con Edwards che conduceva per una frazione di secondo, giro dopo giro nella prima manche, e al tempo stesso si creava un lieve varco rispetto agli altri. Purtroppo la sua fortuna l'ha abbandonato dopo sedici giri, quando la vettura si è piano piano fermata, per rottura dell'albero a camme.

Per un poco si sarebbe detto che Craft avrebbe condotto la gara comodamente, a modo suo, ma poi Larrousse, quando è finalmente riuscito a superare Burton, che stava rallentando con noie ai freni, ha cominciato presto ad accorciare il distacco con Serblin che ormai si era insediato in un secondo solido posto, con la March-

BMW Pagnossin. Serblin andava bene, ma anche lui ha avuto poi noie che l'hanno costretto a sostare più volte al box, coi freni che funzionavano sempre meno, e questo l'ha fatto arretrare all'undicesimo posto. Dopo Xavier Juncadella ha preso il posto del solito compagno di Serblin, Hezemans, occupando una bella terza posizione su analoga March-BMW, mentre Larrousse si era molto avvicinato a Craft verso la fine, stabilendo al tempo stesso il giro più veloce.

Burton è stato doppiato da Craft, poco prima della fine, benché occupasse ancora la quarta posizione con la Chevron uguale a quella di Raymond che si è piazzato quinto, nonostante un testa-coda al secondo giro. Si era poi ripreso molto bene, per risalire. Le due Chevron B23 patrocinate dalla Tergal, e pilotata da de Bagration e da Jose Juncadella, hanno entrambe corso senza problemi, piazzandosi sesta e settima dopo un duello durato per tutta la manche. Fra gli altri ritiri quelli Lepp su Chevron, per rottura dell'albero di trasmissione, probabilmente danneggiato quando il pilota ha urtato e piuttosto violentemente nei primi giri di prova, riuscendo per un pelo e infilarsi nello schieramento, col tempo che aveva segnato. (Soltanto 25 sulle 29 vetture in prova hanno avuto il permesso di partire). Mohr ha duellato bene con le Chevron Tergal per quasi tutta la manche ma dopo dodici giri si è fermato in modo spettacolare, quando il motore della sua Tecno si è rotto, emettendo una grande nuvola d'olio e di fumo.

Il compagno di squadra di Larrous-

MERZARIO e LAFOSSE con OSELLA '74

BARCELLONA - Alla corsa di Montjuich è stato visto Lafosse, anche se non gareggiava. Parlava dei suoi accordi con il team Osella per l'anno prossimo, quando sarà il secondo di Merzario. Corre anche voce insistente che il denaro datogli in tutto l'anno dalla « Gitanes » andrà alla Matra, per la cui squadra Lafosse piloterà in qualche gara.

CORSA AL MONTJUICH - Gara di velocità in circuito, valevole per il campionato europeo due litri - 14 ottobre.

LE CLASSIFICHE

Prima manche (55 giri): 1. Craft (Lola BDG T292) 1.21'38"8; 2. Larrousse (Lola Schnitzer) 1.21'45"; 3. Xavier Juncadella (March-BMW) 1.22'38"8; 4. Burton (Chevron) 52 giri; 5. Raymond (Chevron) 52 giri; 6. De Bagration (Chevron) 51 giri; 7. José Juncadella (Chevron) 51 giri; 8. Gaspar (Lola) 50 giri; 9. Pla (Lola) 50 giri; 10. Melville (Abarth) 49 giri.

Seconda manche: 1. Larrousse 1.21'26"9; 2. Craft 1.21'39"2; 3. Raymond 51 giri; 4. De Bagration 51 giri; 5. José Juncadella (Abarth Osella) 50 giri; 7. Melville

50 giri; 8. Uriate (Chevron B23) 49 giri; 9. Grainall (Lola T290) 46 giri; 10. Birchenough (Lola T290) 46 giri.

Finale: 1. Larrousse (Lola Schnitzer T292) 2.43'11"9; 2. Craft (Lola BDG T292) 2.43'18"; 3. Raymond (Chevron Smith FVD) 103 giri; 4. De Bagration (Chevron Smith FVC) 102 giri; 5. José Juncadella (Chevron Smith FVC) 102 giri; 6. Melville (Abarth Osella 2000) 99 giri. **Giro più veloce:** Larrousse 1'29"8, media kmh. 151,963 (nuovo record).

PUNTI CAMPIONATO: Lola 112, Chevron 92, Abarth 80, March 55, GRD 18.

PUNTI PILOTI: Craft 70, Burton 62, Edwards 54.

Europeo Marche 2000 (finale)

| | Punt. Ricard | Misano | Imola | Auvergne | Enna | Nurburgring | Zeltweg | Barcellona * | Totale punti validi |
|----------------------|--------------|--------|-------|----------|------|-------------|---------|--------------|---------------------|
| LOLA | 12 | 20 | 20 | 20 | 10 | 2 | 20 | 20 | 112 |
| CHEVRON | 20 | 15 | 15 | 12 | 8 | 15 | 15 | 12 | 92 |
| ABARTH-OSELLA | — | 12 | 12 | 2 | 20 | 20 | 10 | 6 | 80 |
| MARCH | 10 | 10 | 8 | 6 | 15 | — | 6 | — | 55 |
| GRD | — | — | 10 | — | — | — | 8 | — | 18 |
| AMS | — | — | 2 | — | — | — | — | — | 2 |

Classifica piloti

| | | | | | | | | | |
|---------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|-----------|
| Chris Craft | — | 20 | 20 | 15 | — | — | — | 15 | 70 |
| John Burton | 15 | — | 15 | 12 | 8 | — | 12 | — | 62 |
| Guy Edwards | — | 4 | — | 20 | 10 | — | 20 | — | 54 |
| Martin Raymond | 3 | — | — | — | — | 15 | 15 | 12 | 45 |
| Dieter Quester | — | 12 | — | — | — | — | 10 | — | 22 |
| Jose Juncadella | — | 8 | — | — | — | 6 | — | 8 | 22 |
| Toine Hezemans | — | — | — | — | 15 | — | 6 | — | 21 |
| Fred Statder | 6 | 6 | — | 8 | 1 | — | — | — | 21 |
| Vittorio Brambilla | — | — | — | — | 20 | — | — | — | 20 |
| Arturo Merzario | — | — | — | — | — | 20 | — | — | 20 |
| Giorgio Pianta | — | — | — | — | 6 | 10 | — | — | 16 |

se, Bayard, con la Lola Schnitzer Archambaud non è stato fortunato come Gérard perché con un motore più nuovo, in prova, ha avuto un pistone danneggiato, poi, dopo avere preso in prestito un motore della GRD di Obermoser, si è dovuto fermare durante la gara col gruppo propulsore scoppiato. Anche Obermoser non ha avuto fortuna; andava proprio bene, ma poi si è rotto il cavo del comando del gas. Un meccanico lo ha sistemato alla meglio con un pezzo di legno, ma il pilota è stato squalificato per l'auto dall'esterno.

Per dieci giri comanda CRAFT

Fra le vetture ancora in grado di correre, allineate per la seconda manche, Larrousse ha fatto una partenza assai migliore di quanto avesse fatto nella prima, lasciando sulla pista lunghe strisce fatte dai pneumatici, dopo essere scattato in testa davanti a Craft. C'è stata una ripetizione del duello Edwards-Craft della prima manche, con l'inglese attaccato alla vettura gialla e verde del francese che a un certo momento è riuscito a superare. E' rimasto al comando per dieci giri, anche se avvantaggiato di poco, ma poi un'altra vettura gli ha fatto perdere la traiettoria abbordando la forcella, per cui ha slittato, è passato largo e ha così permesso a Larrousse di riprendere la testa, con soli 4" di vantaggio.

Per vincere bastava cercare di mantenere questo varco, senza che si ampliasse, ma poi un altro conduttore

terribilmente lento, su Abarth, il locale Ottero, lo ha ostacolato poco prima dei boxes, facendogli perdere altri 6" in un giro, nel tentativo di evitarlo, cosa che è riuscito a fare miracolosamente. Era proprio il vantaggio che aspettava Larrousse e con solo pochi giri dalla fine Craft non aveva più la possibilità di recuperare il tempo perso.

Bel terzo posto di Raymond, anche terzo assoluto dopo che Serblin si è fermato con un guasto assurdo, il distacco di un filo del distributore; intanto anche Burton si è fermato con un problema addebitato all'impianto elettrico o a quello del carburante. Le chances di Xavier Juncadella, di ottenere un discreto piazzamento in casa, dopo una ottima gara con la March Voxon Trivellato sono improvvisamente finite quando è cominciata a uscire acqua dal motore e la vettura ha preso a surriscaldare. E così il quarto e il quinto posto sono andati alle due vetture Tergal, che hanno di nuovo corso senza fastidi, anche se si sono piazzate in fondo, a quattro giri dal gruppo di testa.

Si può veramente dire che la stagione si è chiusa in bellezza, lasciando a tutti una voglia più forte che mai di ripetere questo campionato l'anno prossimo. I piloti delle Chevron, più lente, sono tutti ansiosi di salire sulla nuova vettura che è stata provata in Inghilterra prima di essere spedita in Sud Africa, in previsione della Serie Springbok, dato che nelle prove iniziali si è dimostrata di circa 3" più veloce dell'anno scorso.

Jeff Hutchinson

WILDS davanti a BRISE a MALLORY PARK FRANCIA si difende bene nella bagarre F.3 inglese

MALLORY PARK - La F.3 inglese è tornata ai vecchi, esilaranti, brutali sistemi in questa gara vinta da Wilds, davanti a Brise, Laffite e Henton. Giorgio Francia ha portato la Brabham al settimo posto, nella sua batteria, e ad un decoroso dodicesimo nella finale. Di recente le gare del campionato John Player sono state piuttosto imprevedibili. La vittoria di Henton a Brands Hatch ha certamente invertito la tendenza alla sfortuna delle Ensign, dimostrando l'utilità del recente lavoro di sviluppo svolto dal progettista della Lotus e della GRD, Dave Baldwin.

Una settimana fa a Oulton Park, Henton è rimasto immobile senza speranze, nella prima fila dello schieramento, con la frizione fuori uso e in quella corsa l'uomo da battere è stato Perkins, con una Brabham BT41, un modello che nelle corse inglesi di F.3 non è per ora mai stato molto in luce. Perkins era scattato in testa al via, stabilendo un nuovo record sul giro prima di abbandonare per guasto, poco dopo la metà gara (per cui la Brabham meglio piazzata in quella gara era stata quella di Lella Lombardi). La vittoria era andata alla GRD di Jones. Si può quindi dire che nelle due recenti gare il ritmo era stato imposto da Ensign, GRD e Brabham e che la March 733, la quale al principio dell'anno pareva destinata a dominare il campo, alla conclusione non l'aveva fatto. Questo ha aggiunto interesse alle due ultime prove del campionato.

A Mallory Park battaglia serrata

nella prima manche vinta da Roberts su March alla media di 163,39 orari, davanti a Brise e a Harness, pure su March 733. Nella seconda manche erano in prima fila Andersson, Laffite e Paoli, mentre Francia condivideva la seconda con Nordstrom. Ha condotto Andersson dal principio alla fine, senza mai essere minacciato. Dal fondo dello schieramento Ragnotti ha fatto una buona partenza, ma poi ha urtato la barriera Armo ai boxes; la vettura è rimbalsata, ha urtato quelle di Hillier e di Albera e, dato che la pista era ingombra di rottami, la manche è stata sospesa e poi ripresa. Alla ripartenza Francia era in sordina, ma al quarto giro si è portato al nono posto, poi è salito al settimo, alla fine, fra Béguin e Perkins.

CORSA A MALLORY PARK - Gara valevole per il campionato John Player di F.3 - 14 ottobre 1973.

LA CLASSIFICA (30 giri)

1. Wilds (March) 23'46"6, media kmh. 164,43; 2. Brise (March) 23'47"8; 3. Laffite (Martini) 23'48"; 4. Henton (Ensign) 23'48"6; 5. Harness (March) 23'49"8; 6. Wood (March) 23'59"4; 7. Roberts (March) 24'05"8; 8. Perkins (Brabham) 24'10"; 9. Jones (GRD) 24'12"6; 10. Béguin (Martini) 24'15"6; 11. Rousselot (March) 24'18"4; 12. Francia (Brabham) 24'19". **Giro più veloce:** Henton 46", media 166,99.

Nella finale erano in prima fila Roberts, Andersson e Brise, in seconda Laffite e Harness, in terza, Jones, Wilds e Paoli e via via tutti gli altri, con Francia in sesta con il brasiliano Teleco.

Al via dura lotta per la posizione di comando fra Wilds, Brise, Laffite e Harness. Alle loro spalle il leader del campionato, Jones, sembrava deciso a non lasciarsi superare da nessuno, anche se non riusciva a raggiungere il gruppetto di testa. A suo tempo Henton ce l'ha fatta a passare avanti e, uguagliando il record sul giro, ha raggiunto i leaders. Ha ben presto superato Harness, poi Brise, quindi Wilds. Tentando di occupare la posizione di comando è finito sull'erba, è più o meno riuscito a tenere sotto controllo la vettura, però ha perso le due posizioni che si era guadagnato sudando. Francia, arretrato, ha piano piano riguadagnato terreno, seguendo da vicino Rousselot e conquistando una posizione quando Kuwashima ha fatto un testacoda.

La divertente battaglia nel gruppo di testa è continuata fino alla conclusione, con Wilds che ha ottenuto la vittoria di giusta misura. La March può essere contenta con cinque posti fra i primi dieci. Il pubblico era scarso, ma è stato ricompensato per avere avuto il coraggio di affrontare la giornata fredda e umida.

David Hodges

Battezzata nell'insolita gara «2x3»

Anche NIVELLES sfodera una chicane-spettacolo

NIVELLES - La formula della gara detta «2 X 3» è stata molto interessante. Riservata alle vetture del gruppo 2, vi hanno partecipato macchine e piloti di spicco. Degno di nota, il fatto che sul circuito c'era una nuova chicane a circa 200 metri dalla normale linea di partenza. A forma di «S», lunga 70 metri, il suo scopo, che consisteva nel fare rallentare le velocità, non è stato del tutto raggiunto, per contro si può dire che ha dato vita a un indubbio spettacolo.

ICKX delude i connazionali

Nella prima serie (3 ore) disputata il sabato ci si aspettava molto da Ickx, invece si è imposta un'altra BMW preparata da Luigi, un italiano che risiede in Belgio, pilotata da Xhenceval-Braillard. Nella seconda serie quadro più o meno uguale. Ickx si ritirava per noie all'iniezione, Peltier era attardato e di nuovo l'equipaggio Xhenceval-Braillard cavava le castagne dal fuoco e vinceva sia la seconda manche che in classifica assoluta.

Nella prima ora della serie del sabato tutti sono scattati, al via. Bougoinie, con la Ford Capri Broad-speed, era al comando al termine del primo giro, seguito da Ickx su una BMW Alpina che condivideva con Muir. Dopo venivano Xhenceval su BMW, Fritzing su Capri e de Fierlant su BMW. Al terzo giro, Ickx è passato in testa, al decimo si è fermato per controllare la trasmissione della vettura, è ripartito, ma ben presto ha dovuto abbandonare per guasto al motore. Al ventesimo giro Peltier, dopo una straordinaria rimonta, si è portato nella posizione

di testa. Nella classe da 1300 a 2000 cc da notare l'ottima corsa di Yvette Fontaine su Escort, di Rouse-Woodman e di Hanson-Hanson.

Al termine della prima ora conducevano Peltier-Ertl, con un giro di vantaggio, ma al principio della seconda Peltier si è fermato, col motore che surriscaldava. Poco dopo è passato al comando Xhenceval, mentre Bougoinie si ritirava per guasto al cambio e il terzo posto veniva occupato dai francesi Guerie-Grandet. Numerosi i ritiri, tanto che al termine della seconda ora sulle 27 vetture partite ne restavano in corsa soltanto sedici.

All'inizio della terza ora le posizioni sembravano ormai stabilite e infatti non è cambiato gran che, salvo che non sono più passati Guerie-Grandet, fermi per guasto. Sempre in testa Xhenceval-Braillard, con un giro di vantaggio su Rouse-Woodman, su Yvette Fontaine (che

correva sola) e su Peltier-Ertl, che avevano cura della loro meccanica. Questa prima serie ha visto alla conclusione soltanto tredici vetture.

La domenica si è svolta la seconda serie, nella cui prima ora Xhenceval ha subito preso il comando. Ickx era in cattiva posizione sullo schieramento, dopo il ritiro della vigilia, però ha fatto una rimonta piuttosto ammirevole, prima di fermarsi per noie all'iniezione. Dopo quindici giri, ha preso la testa Peltier che l'ha conservata a lungo. Ancora una volta, degne di elogio le prestazioni di Rouse-Woodman e d'Yvette Fontaine.

Inutilmente PELTIER all'attacco

Nella seconda ora Peltier è rimasto in testa fino alla conclusione e alle sue spalle non c'erano grandi mutamenti nelle posizioni, se non una interessante battaglia per le piazze d'onore. A turno si fermavano Xhenceval e Rouse, che però ripartivano. Quanto ai francesi Guerie e Grandet erano costretti all'abbandono, per guasto al cambio.

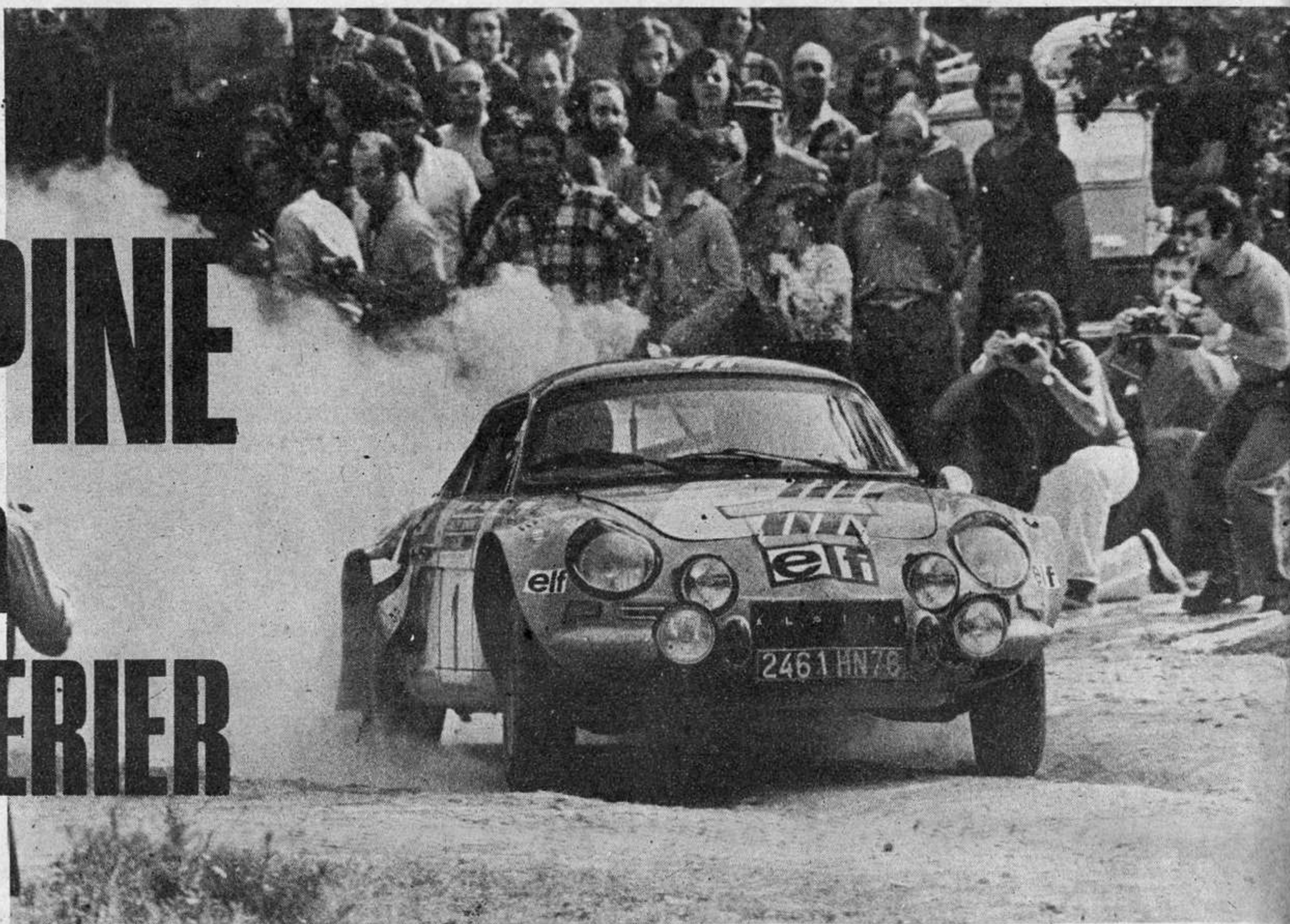
Al novantacinquesimo giro, terza ora, Peltier si è trovato in difficoltà e ha dovuto sostare al box. Da quel momento si è portato in testa Xhenceval che si è avviato a una ripetizione della vittoria della vigilia. Rouse-Woodman arrivati secondi si sono ovviamente piazzati primi nella classe da 1300 a 2000 cc, mentre Vernaeve-Deprez erano primi nella classe fino a 1300 cc.

André Royez

In un maxi
ed esaltante
SANREMO

L'ALPINE semina il... THERIER

Rispettando i pronostici che lo volevano favorito, Therier ha vinto il suo terzo rally mondiale della stagione consegnando all'Alpine il titolo mondiale marche



SPECIALI PER AUTOSPRINT

11. RALLY DI SANREMO - Decima prova del campionato mondiale rallies per marche, Sanremo 10-13 ottobre 1973.

CLASSIFICA GENERALE

1. Therier-Jaubert (F) (Alpine) 8.01'32"; 2. Verini-Torriani (I) (Fiat 124 Rally) 8.07'34"; 3. Nicolas-Vial (F) (Alpine) 8.11'37"; 4. Bisulli-Zanucchi (I) (Fiat 124 Rally) 8.13'05"; 5. Barbasio-Scabini (I) (Fiat 124 Rally) 8.13'38"; 6. Paganelli-Russo (I) (Fiat 124 Rally) 8.14'31"; 7. Pregliasco-Garzoglio (I) (Lancia Fulvia) 8.15'; 8. Lampinen-Sodano (SF) (Lancia Fulvia) 8.15'33"; 9. Baucé-Visconti (I) (Opel Ascona) 9.18,17"; 10. Ferraris-Vigo (I) (Lancia HF 1,6) 9.21'01"; 11. Illicher-Bocca (I) (Opel Ascona) 9.22'30"; 12. Dorche-Pallanca (MC) (Opel Ascona) 9.25'20"; 13. Errani-Thimonier (F) (Opel Ascona) 9.33'41"; 14. Del Prete-Gigli (I) (Lancia Fulvia) 9.38'01"; 15. Gamenara-Pisciotta (I) (Renault R.12) 9.42'58"; 16. Benelli-Mazzoni (I) (Opel Ascona) 9.43'44"; 17. «Stefi»-Rivani (I) (Opel Ascona) 9.45'14"; 18. Pons-Vinotto (I) (Lancia Fulvia) 9.50'43"; 19. Chiavea-Chiavea (F) (Opel Ascona) 9.50'48"; 20. Tardivo-Da Sacco (I) (Fiat 125 S) 9.54'07"; 21. Sipahi-Sipahi (TR) (BMW 2002 ti) 9.59'02"; 22. Pianetta-Denino (I) (Opel Ascona) 10'02'24"; 23. Muscionico-Muscionico (I) (Lancia Fulvia) 10.14'34"; 24. Carmino-Marengo (I) (Lancia Beta) 10.24'22"; 25. Barailler-Fayel (F) (Opel Ascona) 10.24'32"; 26. Ameglio-Bordero (I) (Renault Gordini) 10.27'17"; 27. Girola-Prato (I) (Ford Capri 1700) 10.50'13"; 28. «Iccudrac»-Aldeg (I) (Fiat 128/C) 10.57'57"; 29. Pinato-Rossato (I) (Lancia Fulvia) 11.12'21"; 30. Rossi-Dinasso (I) (Fiat 128/C) 11.13"; 31. Galletto-Torassa (I) (Fiat 128/C) 11.16'55"; 32. Leporace-Massa (I) (Fiat 128/C) 11.20'02"; 33. Geninatti-Piacenza (I) (Autobianchi A.112) 11.43'37"; 34. Fidale-Policchi (I) (Ford Escort RS) 11.45'30"; 35. Rigazzi-Forlani (I) (Fiat 128 Rally) 11.47'36"; 36. Mattio-Riolfo (I) (Fiat 128/C) 12.16'45"; 37. Morielli-Zammunaro (I) (Lancia Fulvia) 13.11'28"; 38. Ballestrieri-Maiga (I) (Lancia Fulvia) 14.57'36"; 39. Bacchelli-Rossetti (I) (Fiat 124 Rally) 16.28'27"; 40. Svizzero-Zanchetti (I) (Opel Ascona) 16.29'20"; 41. Chiappori-Rossi (I) (Fiat 128/C) 17.16'36"; 42. Cambiagli-Rudy (I) (Opel Ascona) 17.33'48"; 43. Lazzati-Migliorini (I) (Fiat 128) 17.42'36"; 44. Cirio-Bignoli (I) (Alfa Romeo GTV) 18.45'12"; 45. Bianchi-Cislaghi (I) (Fiat 124 Spider) 19.31'11"; 46. Brion-Stuani (I) (Fiat 128/C) 20.04'01"; 47. Carello-Baron (I) (Opel Ascona) 21.14'26"; 48. Quarciari-Di Muzio (I) (Fiat 128/C) 21.37"; 49. Bossetti-Maccarino (I) (Lancia Fulvia) 22.04'09"; 50. Paletta-Raimondo (I) (Fiat 124) 22.42'

SANREMO - Quando Simo Lanpinen si è alzato ed ha preso la parola al microfono come presidente della R. P.A. (l'associazione piloti di rallies) la premiazione era appena finita ed i camerieri avevano appena iniziato a versare fiumi di champagne per i tanti tantissimi presenti al salone delle feste del Casinò. «A conclusione della riunione tra tutti i piloti, desidero ringraziare e complimentarmi con gli organizzatori del rally, in particolare con il direttore di corsa Rava ed il segretario Bianchi, che hanno permesso l'effettuazione di questa corsa, senza dubbio la più bella gara cui abbiamo partecipato in questo 1973».

Fulvia al limite, tracollo BMW

Certo, quello delle Alpine, è un altro ritmo. L'ha dimostrato ampiamente Therier guidando a suo piacimento la danza ogni qual volta ha ritenuto indispensabile farlo, e lo ha poi confermato Nicolas nella sua rabbiosa rimonta nel corso dell'ultima notte di gare quando la rottura di un cerchio conseguente ad una foratura gli ha fatto perdere ben nove minuti. Ma proprio la possibilità di «picchiare», il martellamento continuo dello squadrone compatto delle Fiat alle spalle e gli imprevisti sempre di casa nei rallies hanno appassionato migliaia di spettatori distribuiti su tutte le prove in un continuo bacione che si ingrossava in progressione ad ogni curva alla maniera del Montecarlo, quasi che ciascun abitante del luogo tenesse a dimostrare ed a ricordare che queste strade sono sempre le prime e le più belle.

Quel pubblico che a Ceriana era accorso impotente, ma dispo-

nibile per qualsiasi cosa, attorno alla macchina di Ballestrieri cui la pompa della benzina (un tipo diverso, lo stesso montato adesso sulla Stratos) aveva smesso di funzionare, per riprendere dopo una sosta di quasi un minuto, bloccando l'Amilcare proprio nel momento del suo massimo sforzo per controbattere l'eccezionale affondo di Verini. («C'era tutta Sanremo attorno alla mia HF, ed io ero lì fermo e non potevo far niente!» commenterà all'assistenza Amilcare rispondendo al preoccupatissimo Audetto.)

DARNICHE vola: paura del pubblico

Quel pubblico, ancora, che già nella prima prova era corso incontro a Paganelli agitando in tutte le maniere le braccia per fargli segno di rallentare per-

L'applauso fragoroso che è seguito a questa prima dichiarazione pubblica mai pronunciata dalla R.P.A riassume il succo vero di questo rally, sicuramente la più bella corsa che sia in Italia che all'estero ci sia mai capitato di assistere. Prima della gara si temeva lo strapotere delle Alpine, ma anche se è stata proprio una di queste favoritissime berlinette a vincere (quella di Jean Luc Therier in coppia con il nostro corrispondente francese, Jaubert) la corsa è vissuta fino all'ultimo sull'incertezza con tutta una serie di duelli, di ritiri e di contrattempi capaci continuamente di rimettere in discussione tutto.

ché subito dopo la curva si era appena fermata dopo un ruzzolone allucinante l'Alpine di Darniche. «Mai visti degli spettatori così impauriti — dirà Paganelli — deve proprio aver fatto un brutto volo quello là.»

E in realtà il brutto volo l'aveva fatto davvero, Darniche, e per l'Alpine i pensieri erano iniziati subito, mitigati solo in parte dalla foratura, nella stessa prova, di Paganelli che con i quattro minuti di ritardo era già praticamente fuori per l'assoluto.

Ma questa volta la Fiat non era solo Paganelli, o solo il tanto atteso Pinto, ma era veramente quello squadrone che in Corso Marche, all'Abarth, avevano sempre sognato potesse diventare.

Le strade in partenza sembravano proprio svantaggiare la Casa torinese ed i suoi spider, ma i giudizi tenevano conto di una immagine superata di queste macchine improvvisamente diven-

tate competitive in questo finale di stagione, come sempre accade quando si lavora sui particolari con meticolosità certosina. Dapprima sembra sempre tutto inutile, poi all'istante ci si ritrova tra le mani la «bomba» (e a Sanremo c'è stato qualcuno che, parlando non in presenza della stampa, si è fatto sfuggire la possibilità per il '74 di ulteriori alleggerimenti, di 16 valvole e di iniezione).

I limiti FULVIA: occorre del nuovo

Quattro macchine (su cinque partite) nei primi sei posti sono veramente un grosso successo, tantopiù che i cugini rivali della Lancia, per la prima volta, sono usciti inequivocabilmente battuti nonostante l'impegno veramente ammirevole dei loro piloti.

Probabilmente in questo Sanre-

Ma chi è VERINI?

si chiedevano i francesi...

Detto delle macchine, come giusto trattandosi di una gara di campionato Marche, passiamo ai piloti iniziando dal vincitore Therier, già abituato a primeggiare su queste strade, e decisamente formidabile per la sicurezza con cui riesce a comandare la «grinta» della sua Alpine. A vederlo passare si aveva l'impressione che queste strade le conoscesse da sempre, mentre in realtà in diversi casi si faceva guidare dalle note di Nicolas perché lui il percorso non era riuscito a provarlo tutto. Nicolas, al contrario, ci è sembrato molto meno pulito del solito e decisamente teso nella guida, sempre ansioso di sapere i tempi del suo compagno di squadra con cui ad un certo punto si è messo addirittura a duellare, in un alternarsi di migliori tempi nelle varie prove ottenuti montando quasi esclusivamente gomme racing anche sullo sterrato.

La rivelazione del rally è stato comunque Verini. Lo si attendeva ad un esame dopo i due successi di Ancona e di Saluzzo, ed è stato promosso a pieni voti. Battere un paio di volte le Alpine, tenere continuamente testa a Ballestrieri sulle strade di casa sua, è veramente un'impresa cui fare tanto di cappello. «Verini, ma chi è?» aveva chiesto ad un controllo Jaubert a Macaluso, stupito come tutti in casa Alpine di averlo come più tenace inseguitore, e adesso lo conoscono anche loro dopo che lo ha conosciuto Ballestrieri che adesso, causa il malaugurato incidente in fondo al Ceppo, rischia di farsi soffiare almeno sulla carta il campionato.

Già perché Verini potrebbe diventare, arrivando primo o secondo in una delle tre prossime gare mondiali, il nuovo campione italiano soffiando all'Amilcare quel titolo che sembrava già ipotecato prima di metà stagione. Il «busillis» verrà risolto dal Press On Regardless dove Verini, correndo, potrebbe farcela, ma dove non è detto che vada per via di un certo accordo precedente che prevedeva, comunque andassero le cose, che tutto si sarebbe dovuto risolvere in Italia. Questa la ragione per cui a Ballestrieri è stato ordinato di tirare fino in fondo invece che limitarsi ad un piazzamento onorevole («E quando si tira in questo modo il rischio di sbattere è dopo ogni curva» commenterà Ballestrieri).

La partenza americana per Verini è quindi in forse, sospesa tra la volontà dell'ing. Russo che in questa «faccenda» vuole andare fino in fondo e «qualcuno» più in alto che invece vuole restare ai patti.

Con Verini, decisamente sugli scudi anche Bisulli che nonostante lo sforzo fisico incredibile per lui decisamente meno allenato («Uè, ma è difficile fare l'albergatore e correre con dei professionisti!») è riuscito a concludere con un prestigioso quarto posto che lo ripropone come sempre all'attenzione dei suoi direttori sportivi. Barbasio, quinto, ha offerto nuovamente una riprova della sua capacità di portare sempre e comunque al traguardo nei primi posti una vettura qualsiasi inconveniente la stessa possa avere. Non è bastata infatti una frizione inutilizzabile per quasi otto ore di gara a farlo retrocedere, ed il suo risultato acquista quindi un valore maggiore.

Lo stesso vale per Paganelli, sesto alla fine ma boicottato sin dall'inizio da quella foratura galeotta che lo ha tolto troppo presto di mezzo, altrimenti tra i primissimi ci sarebbe anche lui, probabilmente anche davanti a Nicolas. Una grossa soddisfazione comunque per l'Alcide (a proposito complimenti, è stato eletto proprio a Sanremo presidente dell'Associazione italiana piloti di rally) che dopo una stagione tutta ritiri ha infilato il secondo arrivo dell'anno.

Del Fiat manca solo Pinto all'arrivo: il Lele si è dovuto fermare quasi al termine della prima tappa per la rottura del trapezio posteriore. In quel momento stava attaccando a tutto spiano dopo un inizio guardingo per studiare il da farsi. Il suo ritiro è stato un vero peccato soprattutto per il pubblico decisamente entusiasta dal suo stile di guida tutto potenza, l'unico, in quanto a decisione, a reggere il confronto con Therier.

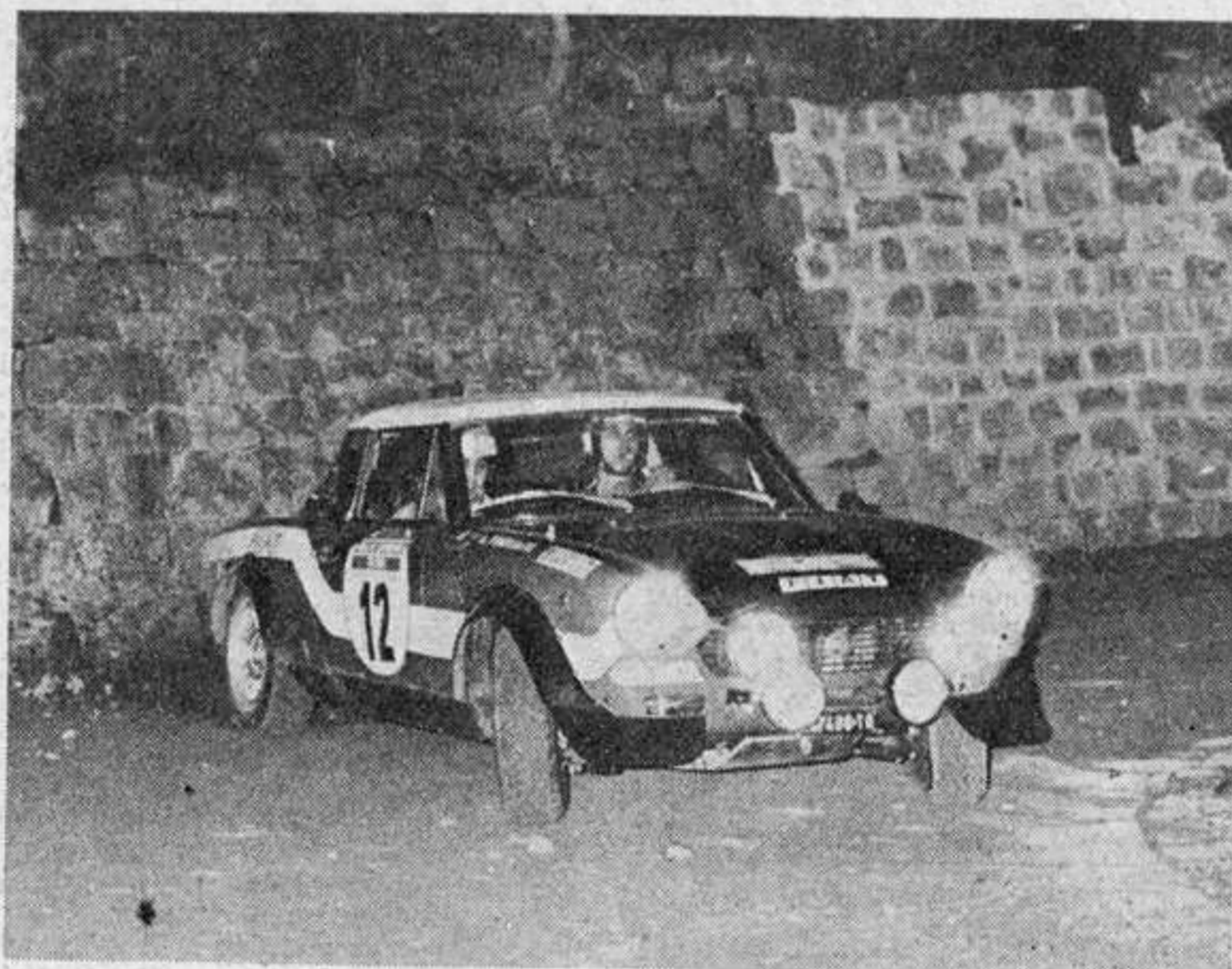
E veniamo ai due Lancia, Pregliasco e Lampinen. Il primo, alla sua prima grossa esperienza in una gara così lunga e faticosa ha pagato un poco lo scotto della fatica oltre a quello della minor competitività della macchina cui già si è accennato; il suo risultato è comunque decisamente lusinghiero. Lampinen, invece, ha corso con l'handicap di una pressione bassissima per via di una precedente gastroenterite ed ha patito le pene dell'inferno per resistere fino al traguardo. Ad un certo punto della gara gli hanno addirittura sostituito il volante con uno dal diametro molto più grande fatto venire appositamente.

CONTINUA A PAGINA 32



BALLESTRIERI al Ceppo

Ballestrieri ha appena picchiato alla fine della prova del Ceppo. E' un momento drammatico per lui che ha ricevuto ordini di andare allo sbaraglio certo del fatto che accordi ad alto livello avevano già stabilito che in tutti i casi Verini non sarebbe andato in America alla ricerca di punti tricolori. Il dubbio che in Fiat possano però cambiare idea all'improvviso è il suo primo pensiero, e non a torto perché già all'arrivo si parlava della possibile trasferta americana del pilota milanese-romagnolo



Con la macchina sempre in controsterzo, Verini e Torriani sono arrivati al traguardo cogliendo il più prestigioso risultato della carriera

PINTO alla LANCIA?

SANREMO - Lele Pinto correrà per la Lancia nel 1974? Tra le tante chiacchiere che sono girate attorno al pilota della Fiat circa un suo trasferimento nella prossima stagione ad un'altra casa (si parlava anche di BMW) la possibilità di un ritorno ai vecchi colori sembra la più concreta perché il programma Stratos prevede per il '74 la partecipazione a quasi tutte le gare dell'Euro GT, e la velocità è da sempre un pallino di Pinto. Comunemente sia il suo impegno con la Fiat termina quest'anno dopo il Giro d'Italia e non è da escludere che subito dopo si conoscano le sue decisioni.

mo la vecchia indomita Fulvia ha trovato quel limite che tutti aspettavano già prima del Montecarlo dello scorso anno ed adesso alla Lancia occorre varare subito il programma '74 (preventivato adesso in due versioni una delle quali poco impegnativa) basato esclusivamente sulla Stratos la cui omologazione dovrebbe arrivare il 1. aprile e sulla Beta coupé che, sempreché vengano risolti i piccoli problemi di abitabilità del sedile posteriore, dovrebbe passare in G. 1, mentre per la Fulvia si tratterebbe di uscire almeno ufficialmente di scena nonostante le pressioni che vengono tutt'ora esercitate dal reparto commerciale.

Ma la vera sconfitta (senza attenuanti) resta comunque la BMW che arrivata tra l'interesse generale e molti dei favori del pronostico ha pagato lo scotto di un percorso inadatto alle dimensioni di questa vettura il cui peso, la tenuta di strada e soprattutto i problemi ai freni precludono ancora molti dei possibili risultati che i tecnici tedeschi si prefiggono.

Lo stesso Neerpasch se ne è reso conto di persona seguendo

le sue due macchine sul percorso e si sa già che a partire dal prossimo R.A.C. inglese sulle macchine ci saranno i cerchi in lega autoventilanti mentre per il '74 verranno adottati freni a disco sulle ruote posteriori (adesso ci sono i tamburi), incrementata la potenza, montato un nuovo cambio con soluzione Colotti (come accadrà anche per la Saab) e studiato un assetto completamente diverso.

Le ambizioni della BMW '74

Un programma ambizioso viuziato comunque dalla testardaggine di questi tecnici che non vogliono accettare l'esperienza in questo campo già fatta in passato da Lancia, Fiat e così via, preferendo compiere lo stesso cammino commettendo inevitabilmente gli stessi errori. Quello che, in velocità, non è avvenuto soltanto perché Neerpasch dell'esperienza fatta alla Ford se ne è fatto bagaglio personale.

Oltre le quattro grandi Case, erano presenti anche se semiufficialmente le Opel, due delle

quali francesi patrocinate dalla BP. Contrariamente al solito però questa volta c'è stata una vera e propria ecatombe di queste vetture solitamente in massa all'arrivo. Clarr con l'Ascona G. 2 si è fermato subito senza luci, Barailler ha rotto un triangolo della sospensione anteriore perdendo 24 minuti per la riparazione, Carello ha rotto il motore, Cambiaghi (che stava viaggiando molto forte ma con alti e bassi continui dovuti alla stanchezza) ha rotto una sospensione e Svizzero, il vero mattatore del G. 1 in questa corsa dove ha guidato con maestria inimmaginabile ricevendo un coro unanime di elogi dai giornalisti stranieri presenti, si è bloccato proprio sul finire per un filo del condensatore.

C'erano infine le Simca, ma si sono fermate subito con i soliti problemi di lubrificazione e raffreddamento. Si ripresenteranno il prossimo anno, ma quasi certamente si tratterà di G. 2 decisamente più competitive.

Carlo Cavicchi



La BMW è stata la più grossa delusione del Rally. Continuamente alle prese con problemi di freni, i suoi piloti (nella foto si vede Waldegaard) non sono riusciti a destreggiarsi nelle stradine liguri

CONTINUAZ. DA PAGINA 31

te da Torino per alleviarli la fatica specie nelle prove in salita. Vederlo passare resta comunque un vero piacere per gli occhi perché il suo stile di guida è veramente perfetto.

Non sono arrivati al traguardo i due piloti della BMW Warmbold e Waldegaard. Una picchiata violenta ha appiattito il primo, decisamente più veloce anche se continuamente di traverso in una strada in cui intraversarsi non sembrava possibile; il differenziale ha invece tolto di mezzo il secondo quando comunque viaggiava in dodicesima posizione dietro gli scatenati Bacchelli e Bossetti, entrambi sfortunati e meritevoli di ben altra sorte dopo la magnifica corsa che stavano conducendo. Waldegaard è quasi certo che non verrà riconfermato per il '74 anche se un programma minimo (tre corse) gli verrà comunque proposto. A Warmbold si pensa infatti di affiancare di volta in volta piloti locali, liberi e molto forti.

Noni sono così arrivati Baucé-Vi-sconti con l'Ascona G. 2 e decimi (e primi del G. 3) Ferraris-Vigo finalmente al traguardo dopo tante delusioni. Illlicher-Bocca, i francesi Dorche-Pallanca (primi del G. 1 dopo l'ecatombe dei protagonisti Svizzero, Cambiaghi, Carello e Barailler) e Errani-Thimonier, Del Prete-Gigli, Gamenara-Fisciotta ed i romagnoli Benelli-Mazzoni chiudono il gruppo di quelli che si sono assicurati punti per il campionato italiano. Gli altri comunque, quelli arrivati al traguardo finale, non sono certo da meno ed il premio più bello per loro è stato proprio quello di essersi gustati fino alla fine un rally decisamente eccezionale.

C. C.

Le prove speciali

- 1. TAPPA
 - P.S. 1 - Del Monte Ceppo - Km. 12,05 - Tempo 14'30": 1. Therier 14'55"; 2. Ballestrieri e Barbasio 15'36"; 4. Bisulli 15'38"; 5. Nicolas 15'39".
 - P.S. 2 - Del Teglia - Km. 14,15 - Tempo 17': 1. Ballestrieri 17'; 2. Therier 17'01"; 3. Verini 17'03"; 4. Nicolas 17'08"; 5. Paganelli 17'13".
 - P.S. 3 - Del Ginestro - Km. 5,00 - Tempo 6': 1. Verini 6'25"; 2. Nicolas 6'25"; 3. Ballestrieri 6'29"; 4. Therier 6'30"; 5. Paganelli 6'33".
 - P.S. 4 - Della Garlanda - Km. 4,55 - Tempo 5'30": 1. Therier 6'28"; 2. Nicolas 6'29"; 3. Ballestrieri 6'36"; 4. Pregliasco 6'38"; 5. Verini 6'41".
 - P.S. 5 - Del Santuario - Km. 7,90 - Tempo 9'30": 1. Therier 12'16"; 2. Nicolas 12'21"; 3. Ballestrieri 12'28"; 4. Verini 12'30"; 5. Pinto 12'33".
 - P.S. 6 - Del Colle di Nava - Km. 5,000 - Tempo 6': 1. Nicolas 8'08"; 2. Therier 8'14"; 3. Pinto 8'18"; 4. Ballestrieri 8'19"; 5. Pregliasco 8'23".
 - P.S. 7 - Del Colle di Cosio - Km. 5,45 - Tempo 6'30": 1. Nicolas 6'55"; 2. Therier 6'57"; 3. Ballestrieri 7'05"; 4. Verini 7'07"; 5. Pinto 7'09".
 - P.S. 8 - Del Colle S. Bernardo - Km. 7,50 - Tempo 9': 1. Verini e Therier 13'04"; 3. Pinto e Pregliasco 13'05"; 5. Ballestrieri 13'09".
 - P.S. 9 - Del Colle S. Giacomo - Km. 7,50 - Tempo 9': 1. Nicolas 9'27"; 2. Therier 9'32"; 3. Pinto, 9'33"; 4. Verini 9'36"; 5. Paganelli 9'38".
 - P.S. 10 - Del Pian dei Corsi - Km. 11,65 - Tempo 14': 1. Nicolas 14'23"; 2. Therier 14'28"; 3. Verini e Ballestrieri 14'36"; 5. Pinto 14'38".
 - P.S. 12 - Del Bric Baraccone - Km. 5,80 - Tempo 7': 1. Pregliasco 8'31"; 2. Paganelli e Nicolas 8'37"; 4. Barbasio 8'45"; 5. Therier 8'47".

- P.S. 13 - Del Colle S. Bernardo - Km. 7,50 - Tempo 9': 1. Therier 12'25"; 2. Nicolas 12'42"; 3. Verini 12'48"; 4. Ballestrieri e Pregliasco 12'53".
- P.S. 14 - Del Colle S. Giacomo - Km. 7,50 - Tempo 9': 1. Nicolas 9'15"; 2. Therier 9'17"; 3. Pinto 9'22"; 4. Ballestrieri e Verini 9'27".
- P.S. 15 - Del Pian dei Corsi - Km. 11,65 - Tempo 14': 1. Nicolas 14'13"; 2. Therier 14'16"; 3. Ballestrieri e Pinto 14'17"; 5. Verini 14'22".
- P.S. 17 - Del Bric Baraccone - Km. 5,80 - Tempo 7': 1. Nicolas 8'17"; 2. Pregliasco 8'19"; 3. Pinto 8'21"; 4. Therier 8'22"; 5. Paganelli 8'23".
- P.S. 18 - Del Quazzo - Km. 7,50 - Tempo 9': 1. Therier 12'35"; 2. Nicolas 12'40"; 3. Pinto 12'42"; 4. Verini 12'48"; 5. Pregliasco 12'49".
- P.S. 19 - Del Colle di Cosio - Km. 5,45 - Tempo 6'30": 1. Therier 6'29"; 2. Nicolas 6'34"; 3. Ballestrieri 6'43"; 4. Pinto 6'47"; 5. Barbasio 6'48".
- P.S. 20 - Del Colle di Nava - Km. 5,00 - Tempo 6': 1. Therier 7'53"; 2. Nicolas 8'; 3. Paganelli 8'01"; 4. Pinto 8'03"; 5. Lampinen 8'06".
- P.S. 21 - Del Santuario - Km. 7,90 - Tempo 9'30": 1. Nicolas 12'20"; 2. Pinto e Therier 12'26"; 4. Paganelli 12'38"; 5. Lampinen 12'38".
- P.S. 22 - Di Paravenna - Km. 4,55 - Tempo 5'30": 1. Ballestrieri 6'28"; 2. Therier 6'29"; 3. Pinto, Lampinen e Verini 6'30".
- P.S. 23 - Del Ginestro - Km. 5,00 - Tempo 6': 1. Nicolas 6'33"; 2. Therier 6'35"; 3. Ballestrieri e Pinto 6'40"; 5. Pregliasco 6'41".
- P.S. 24 - Del Teglia - Km. 10,00 - Tempo 12': 1. Therier e Nicolas 13'09"; 3. Ballestrieri 13'34"; 4. Verini 13'41"; 5. Pinto 13'42".
- P.S. 25 - Del Monte Ceppo - Km. 12,05 - Tempo 14'30": 1. Nicolas 15'08"; 2. Therier 15'28"; 3. Verini 15'42"; 4. Paganelli 15'47"; 5. Ballestrieri 15'51".

2. TAPPA

- P.S. 1/2 - Del Gouta - Km. 28,30 - Tempo 34': 1. Therier 36'57"; 2. Paganelli 37'33"; 3. Bisulli 37'37"; 4. Verini 37'56"; 5. Ballestrieri 38".
- P.S. 2/2 - Del Ghimbegna - Km. 21,60 - Tempo 25'00": 1. Therier 25'18"; 2. Ballestrieri 25'24"; 3. Bisulli 25'27"; 4. Pregliasco 25'55"; 5. Verini 25'55".
- P.S. 3/2 - Del Teglia - Km. 14,15 - Tempo 17'00": 1. Nicolas 16'56"; 2. Verini 17'15"; 3. Bisulli 17'23"; 4. Ballestrieri 17'35"; 5. Paganelli 17'36".
- P.S. 4/2 - Del Colle di Cosio - Km. 9,15 - Tempo 11'00": 1. Nicolas 11'45"; 2. Verini 12'16"; 3. Therier 12'30"; 4. Ballestrieri e Bisulli 12'32".
- P.S. 5/2 - Del Colle d'Oggia - Km. 9,55 - Tempo 11'30": 1. Nicolas 12'37"; 2. Ballestrieri 12'47"; 3. Therier 12'51"; 4. Verini 13'05"; 5. Paganelli 13'08".
- P.S. 6/2 - Di Ceriana - Km. 5,00 - Tempo 6'00": 1. Nicolas 6'30"; 2. Verini 6'50"; 3. Therier 6'51"; 4. Barbasio 6'54"; 5. Bisulli 6'55".
- P.S. 7/2 - Del Gouta - Km. 28,30 - Tempo 34'00": 1. Nicolas 37'10"; 2. Ballestrieri 37'25"; 3. Verini 37'36"; 4. Lampinen 37'59"; 5. Therier 38'04".
- P.S. 8/2 - Del Monte Ceppo - Km. 18,30 - Tempo 22'00": 1. Nicolas 22'21"; 2. Verini 23'18"; 3. Therier 23'26"; 4. Ballestrieri 23'31"; 5. Barbasio 23'48".
- P.S. 9/2 - Del Colle d'Oggia - Km. 9,55 - Tempo 11'30": 1. Therier 13'13"; 2. Bisulli e Paganelli 13'34"; 4. Barbasio 13'42"; 5. Pregliasco 13'50".
- P.S. 10/2 - Del Colle di Cosio - Km. 9,15 - Tempo 11'00": 1. Verini 12'15"; 2. Therier 12'16"; 3. Bisulli 12'18"; 4. Paganelli 12'20"; 5. Pregliasco 12'21".
- P.S. 11/2 - Del Teglia - Km. 10,00 - Tempo 12'00": 1. Therier 14'22"; 2. Pregliasco 14'38"; 3. Paganelli 14'49"; 4. Lampinen 14'51"; 5. Barbasio 14'54".
- P.S. 12/2 - Del Langan - Km. 16,65 - Tempo 20'00": 1. Paganelli 22'54"; 2. Bisulli 23'26"; 3. Barbasio 23'26"; 4. Therier 23'30"; 5. Pregliasco 23'36".



SANREMO - Alle venti e un minuto l'Alpine n. 1 di Therier dà il via ufficiale a questa undicesima edizione del Rally di Sanremo-Trofeo Fiamm. Sul lungomare di Sanremo la folla è tantissima, ma i veri appassionati sono già da tempo distribuiti sulle varie prove ad iniziare da quella del Monte Ceppo che apre le ostilità. Il miglior tempo è subito di Therier che è partito con i racing mentre Nicolas, con le gomme neve si prende quasi un minuto di ritardo. All'appello manca subito Darniche che ha probabilmente bucato una gomma finendo in testa-coda in un tratto velocissimo. L'impatto con la roccia è violentissimo e la macchina si impenna e ricade più volte paurosamente. Attardato è subito anche Paganelli che ha forato ed ha perso quattro minuti mentre Clarr rompe l'alternatore compiendo tutta la prova a fari spenti ritirandosi subito dopo. Si capotta intanto anche Corzino (Ascona).

La prova successiva è il famosissimo Teglia, e sulla strada di casa ha la meglio Ballestrieri che precede di un secondo Therier e solo di tre (!) Verini. Questa prova è fatale ad Ambrogetti che aveva guidato perfettamente la Beta nella prima prova. Si ritirano anche De Vecchi per il cambio e Tarditi per l'impianto elettrico. Nella prova del Ginestro Verini ottiene addirittura il miglior tempo assieme a

tono per un po' di funzionare le pompe della benzina. Prima della sosta di Gareasio si debbono ritirare Zorzato (cambio), Tosi (bobina), Botto e Trucco con l'altra Simca ufficiale (lubrificazione).

A Gareasio quelli dell'Alpine si limitano a sostituire la marmitta alla macchina di Nicolas mentre alla Fiat c'è un'aria un po' tesa per i secondi persi per le pompe della benzina. Se ne accorge subito uno spiritoso del paese che con un'Opel Kadett ci manca pochissimo che arroti Bisulli.

Si riparte con la ripetizione del Colle S. Bernardo dove è Therier il più veloce mentre Vanni Tacchini divaga momentaneamente per i campi. Il peggio tocca però a Pallanca (giunto), Fadini (motore), Elena, Cavanna e Maselli.

Nel successivo Colle S. Giacomo rinvince Therier ma Pinto fa faville. Purtroppo non altrettanto accade per Sergio Tacchini che stava viaggiando fortissimo nonostante la pressoché nulla conoscenza del percorso e che si deve ritirare per la rottura di un ammortizzatore. Con lui si fermano Sciascia (autobloccante), Ferrari e Stefan.

Ancora in evidenza Pregliasco sulla ripetizione del Bric Baraccone, vinto però da Nicolas, e sono già in molti a chiedersi dove vuole arrivare il francese nel suo duello con Therier.

Il ritmo si abbassa leggermente ed anche i ritiri diminuiscono con l'eccezione del francese Sintzel che correva con una Fulvia del Jolly Club affittata per questa gara. Dopo tre prove favorevoli a Therier ritorna a primeggiare Nicolas al Santuario. E' comunque un buon momento anche per Lampinen che (sembra riprendersi un poco dai postumi della gastroenterite che l'ha colpito prima della gara. In cattive condizioni fisiche è anche Paganelli (mal di gola) che comunque, nonostante gli antibiotici, sta correndo benissimo.

A Paravenna, finalmente, è primo Ballestrieri, ma gli altri seguono tutti a pochissimi secondi, tranne ovviamente Andreoli (cuscinetto), la Vistarini, Giraud e Rossi che hanno abbandonato. E' già buio e le ore di corsa ventiquattro. Nonostante la stanchezza finalmente Dall'Ava riesce a spiccare un ottimo tempo al Ginestrino.

Il Teglia comunque gli toglie tutte le speranze perché proprio alla fine si rompe un braccetto (come accadde lo scorso anno) ed è costretto al ritiro assieme a Filippi e Tricerri.

Poco più avanti, subito dopo la fine prova, è la volta di Pinto che rompe il trapezio posteriore e nonostante il rimedio di fortuna tentato con Bernacchini non riesce a rientrare in gara.

Gli altri quindi ripetono il Monte Ceppo (dove Nicolas stacca un tempo clamoroso) e si avviano al traguardo della prima tappa. Arriva anche Waldegaard che in una delle ultime prove (quella del Santuario) ha perso due minuti per una foratura. II TAPPA

Si riparte dopo diciotto ore di sosta e con tutti gli equipaggi preoccupati

Una cronaca tutta suspense

DARNICHE «apre» le capriole

patissimi per il fondo terribile di Passo Gouta. Tra i più emozionati alla partenza, Bossetti che parte davanti a Waldegaard (e la prima prova, strettissima, è più di 30 km). Waldegaard rompe comunque subito il differenziale e si deve ritirare assieme a Sparpaglione che rompe il motore. Therier vince la prova davanti a Paganelli mentre Bisulli lamenta problemi di alternatore.

Sul Ghimbegna si ripete Therier che adesso non ha più problemi per Nicolas che sul Gouta ha rotto un cerchio ed ha perso quasi nove minuti. Si ritira intanto Bossetti (motore) seguito subito dopo da De Vincenti.

Sul Teglia primeggia Nicolas che scende come in tutte le altre prove (tranne il Gouta) con i racing anche sulla terra viscosa per la nebbia.

Sul Colle di Cosio spiovinigina e Ballestrieri decide di mettere i CN anziché i racing sbaglia e paga 16" rispetto a Verini che adesso in classifica lo sopravanza di 20". E' questo il primo di una serie di errori riguardo le gommature di cui farà le spese tutta la Lancia. Si ritirano intanto Carello (motore), decisamente ottimo fino a questo momento, Aimar (incidente), Paletta, Querciari e Brion.

Sul Colle d'Oggia Ballestrieri restituisce la pariglia a Verini ed il loro duello diventa il motivo di maggior interesse assieme alla rimonta di Nicolas.

Sulla Ceriana però Ballestrieri si deve fermare per via della pompa della benzina e perde quasi un minuto. Questo ritardo farà sì che all'assistenza non riusciranno a cambiare i freni e dovrà così correre tutto il successivo Gouta con le stesse pastiglie. Per l'Opel c'è un'altra mazzata: anche Cambiaghi si deve ritirare per la rottura di una sospensione.

Sul Gouta si assiste alla vendetta di Nicolas che stacca di 15" Ballestrieri e di 26" Verini. Ma c'è un'altra grossa vittima, Bacchelli che fino a quel momento viaggiava tra i primissimi sorprendendo favorevolmente, ancora una volta, tutti. Con lui si ritirano Bianchi, Cirio e Chiappori (sospensione).

Si arriva così al Monte Ceppo, dove si ferma Svizzero (condensatore) che stava dominando il G. 1 dando a tutti una lezione di stile con la sua Opel Ascona, e dove picchia, causa l'uscita della seconda, Ballestrieri.

Frontalmente assistito, al pilota Lancia tentano di addressare il braccetto dello sterzo col crick; il risultato però è drammatico perché il braccetto si rompe. Il tentativo di saldatura è praticamente inutile perché dopo due km Ballestrieri si deve ritirare. Il Rally adesso è veramente finito perché Nicolas non può portare fino in fondo il suo attacco perché sono sopraggiunti problemi di frizione, mentre Paganelli ha concluso la sua rimonta superando i due Lancia Pregliasco e Lampinen.

Carlo Cavicchi



kléber corre

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

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

pneumatici radiali V10

Kleber

KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE

PAVANELLO si riscatta con gli «Asparagi»

VILLASTELLONE (Torino) - Tutto bene al 4. Trofeo degli Asparagi organizzato dalla Scuderia Nord Ovest per Pavanello che non ha smentito il suo travolgente finale di stagione. È stato infatti l'unico a mantenere saldi i nervi all'ultima delle quattro prove speciali, la più difficile con 11 «tubi» e tracciato abbastanza complesso dove molti hanno sbagliato, in particolare la Imerito che si è giocata qui la gara. Anche Nosenzo si è fatto tradire in questa ultima prova permettendo al bravo Barbera (aiutato dalla coraggiosa consorte che pur in attesa di erede non lo ha abbandonato) di guadagnare punti e raggiungerlo in vinta alla classifica Fiat.

Alle spalle di Pavanello il solito Pertusio che con Santorum terzo completa l'en plain del Jolly. Quarta è la Imerito (Grifone Erg), per la sfortunata prestazione all'ultima prova che precede Barbera primo del Fiat seguito da Nosenzo e Bronzin. Sfavoriti dal regolamento, i 127 che in classe con 128 e Fulvia non si sono potuti battere ad armi pari.

AUTOGIRO DELL'ASPARAGO, gara di regolarità - Villastellone (Torino), 14 ottobre 1973.

LA CLASSIFICA

1. Giorgio Pavanello (HF Montecarlo) penalità 9,7; 2. Pertusio (Fulvia 1300) 10,1; 3. Santorum (Fulvia 1300) 10,8; 4. Imerito Luigina (Fulvia 1800) 11,4; 5. Barbera (Fiat 128 Rally) 12,8; 6. Garraffa (Fulvia 1300) 13,3; 7. Nosenzo (Coupé 128) 13,4; 8. Bronzin (Fulvia) 13,8; 9. Casalone (128 Rally) 19,1; 10. Gibelli (Fulvia) 19,6. **Classifica femminile:** 1. Imerito Luigina; 2. Castillet; 3. Fava Angela; 4. Menichetti; 5. Luchino.



Debacle azzurra a NIVELLES

FULLERTON mondiale tabù per Goldstein

NIVELLES - In un ambiente sportivamente dissacrante, reso tale anche ad alto livello da un cumulo di propositi eversivi e da tante e poi tante chiacchiere, ha fatto sì da caricare e rendere - oltre che avversari - nemici per la pelle, i due principali protagonisti del Campionato del Mondo, il detentore del titolo per quattro volte consecutive Francois Goldstein, ed il suo superbo antagonista, l'inglese Fullerton.

DELENDO AUTODROMO? Le pretese del Sindaco di PONTESTURA nascondono soprattutto rivalismi economici dopo il boom sportivo

CASALE molto «rumore» per poco

CASALE MONFERRATO - Dopo l'ecologia di Monza, quella che ha portato l'autodromo più famoso d'Italia all'agonia, la scorsa settimana si è presentato un nuovo problema ecologico-automobilistico: quello di Casale. A neppure un anno dalla sua costruzione, l'impianto ha ricevuto una ordinanza di demolizione di buona parte delle opere, pista inclusa, da uno dei sindaci a cui giurisdizione interessa il terreno dell'autodromo, quello di Pontestura.

L'ecologia riguarda il rapporto tra l'uomo ed il suo ambiente di vita. Tra Morano, Coniolo e Pontestura, i tre comuni sul territorio dei quali l'autodromo, l'unico che ha sentito gli inconvenienti anti-ecologici della nuova attività è stato Pontestura, e non sorprende: dei tre è quello che, rimanendo sulla riva opposta del Po, raccoglie solo il rumore e nessuno dei vantaggi economici e di prestigio che i 100.000 spettatori accorsi alle gare della prima stagione hanno portato.

Il problema del rumore aveva varcato ben presto le rive del fiume attraverso le proteste degli abitanti di Pontestura. I dirigenti dell'autodromo, dal canto loro, avevano poco da fare per limitare il disturbo dato che lo studio di protezioni acustiche a cielo aperto non è cosa da poco. Così col passare delle gare ed il crescere del successo sulla riva di Morano e Coniolo, le lamentele della riva di Pontestura sembravano potessero passare in secondo piano. Invece, ciò che era stato minacciato è tornato prepotentemente di attualità a stagione appena conclusa con tanto di ordinanza di demolizione rimbalzata rapidamente alla stampa coi commenti da parte di molti quotidiani italiani.

Infatti, visto che a discutere sui rumori le cose avrebbero potuto prendere le vie lunghe, il sindaco di Pontestura ha studiato le mappe catastali trovando una irregolarità più facilmente dimostrabile riguardante le licenze edilizie relative alla

costruzione dell'impianto. Un fatto capace di mettere realmente in crisi il futuro dell'autodromo.

«Io non voglio drammatizzare, però desidero che si mettano a posto con le leggi. Infatti l'ordinanza è partita in quanto non è stata fatta richiesta di licenza edilizia al nostro comune al momento della costruzione. E' da giugno che abbiamo avanzato il problema ai proprietari dell'autodromo ma si è verificato tutto uno scarico di responsabilità, sia per il fatto della licenza che per quello del rumore. Io come sindaco, anche se sono fa-

torio del terreno lo sa. Noi abbiamo avuto richiesta solo per la costruzione della torretta di cronometraggio».

E il rumore?

«Per il rumore dovranno studiare delle barriere protettive... il nostro comune è proprio sottovento e il rumore noi lo riceviamo tutto».

Il problema c'è, ed è sorto ormai in tutta la sua evidenza. Dall'altra parte della barricata però si è abbastanza ottimisti: Andrea Fabbris, direttore dell'autodromo, raggiunto al ritorno da Parigi reduce dalla riunione CSI sulla sicurezza dei circuiti

mero, adesso vanno via a casse».

E' vero, ma Pontestura è rimasto tagliato fuori da questo benessere ricevendone solo il rumore e questo può aver avuto un buon peso in tutta la faccenda. «Forse, è molto tempo che si lamentano, dicono che le galline non fanno più le uova, i cavalli del maneggio hanno paura, la gente non dorme più...»

Ma quanto è il terreno di Pontestura che fa parte dell'autodromo? «E' poco, un pezzetto di tutto il comprensorio. So che chi ha costruito ha ommesso di chiedere licenza anche a quel comune ma si trattava di un pezzo molto piccolo e noi eravamo tutti in regola. Poi hanno cominciato a lamentarsi per i rumori, hanno mandato un controllo con gli apparecchi di verifica acustica e adesso siamo dove siamo».

Ma potrebbero veramente buttare giù l'autodromo? «No, scherziamo, se ci fosse stato questo rischio saremmo tornati a precipizio da Parigi. Si dovranno trovare delle soluzioni per far diminuire il rumore e ce ne stiamo occupando. Potrebbe essere sufficiente anche solo mettere dei filari di alberi», continua Fabbris «per confermare il nostro ottimismo basta pensare che attualmente siamo impegnati a studiare due alternative di progetto di ampliamento, non solo dell'autodromo per il quale probabilmente porteremo i box dalla parte opposta, ma anche per altri impianti sportivi in modo da costituire un vero e proprio centro con tennis, piscine, ecc. oltre al ristorante che c'è già e funziona tanto bene da aver avuto una medaglia d'oro dall'AC Torino. Quindi non abbiamo problemi; questa grana verrà risolta, siamo fiduciosi».

Bene, per usare un linguaggio televisivo, potremmo concludere che «i portavoce delle parti interessate alla vertenza presentano piattaforme sulla base delle quali dovrebbe essere possibile trovare un accordo». Siamo fiduciosi anche noi.

g. n.

Il rivale LOMBARDORE



TORINO - Con la costruzione del primo chilometro e mezzo di pista, e di altre opere di sbancamento, è iniziata quasi in sordina la costruzione dell'ultimo autodromo italiano in ordine di tempo, quello di LOMBARDORE, il cui progetto, come si vede nella piantina, è ora stato modificato in maniera più «movimentata». Attualmente, i 400 azionisti della «Autodromo Torino-Lombardore» hanno sottoscritto oltre la metà del capitale sociale da raggiungere entro la fine di quest'anno. L'impianto avrà una lunghezza di circa 4 chilometri, ed utilizzerà tutte le più recenti esperienze in tema di sicurezza, con reti, vie di fuga e pochissimi guard-rails.

vorevole all'autodromo, non posso non tener conto delle richieste dei miei concittadini e delle leggi», spiega il primo cittadino di Pontestura, cav. Guarnero.

La mancanza di licenza edilizia è certamente un guaio, ma forse su questo si può anche trovare un accordo: in fondo il terreno sotto la giurisdizione del comune è poco...

«No, è il 90 per cento di quello su cui sorge l'impianto e il proprie-

(«Quante parole...») commenta un po' polemico ma tranquillo:

«L'autodromo ha portato benessere in una zona dove non c'era niente. Basta andare adesso a vedere cosa stanno facendo a Morano: ci saranno almeno venti lavori in corso di ampliamento di locali pubblici, di abbellimenti, di apertura di vetrine. Durante quest'anno si sono verificati dei consumi che non si erano mai visti: certi prodotti che si vendevano a nu-

LE PROSSIME GARE 21 Ottobre, PISTA D'ORO - Roma - Trofeo Nazionale CSAI per piloti CSAI e 18 cat.; 21, PISTA D'ORO - Roma - Incontro Italia-Francia; 21, CIRCUITO DI MONSUMMANO (PT) - Gara naz. cl. 100 e 125 cc; 28, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 3. prova Torneo Industrie; 1. Novembre, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 4. prova Torneo Industrie; 4, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, finale Torneo Industrie; 4, PISTA CALABRIA - Vibo V. - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 18, PISTA DEL SOLE - Firenze - gara naz. cl. 100 e 125, 1. prova Torneo d'autunno.

Una commissione CSAI-FIK per assegnare 4 F. ITALIA

La proposta della Federazione Italiana Karting di assegnare 4 vetture della Formula Italia ai piloti più idonei e meritevoli dell'intero settore sportivo karting, trovò nella CSAI una rispondenza entusiastica alla quale fu dato subito corso. La FIAT, interessata in proposito dalla CSAI, ritenendo valida l'iniziativa atta ad accrescere l'interesse e l'entusiasmo di alcuni giovani piloti, per lo sport automobilistico, ha disposto per un contributo di L. 2.000.000 (due milioni) per l'assegnazione delle 4 vetture. Tale contributo verrà integrato dalla CSAI e dalla FIK per l'apposita iniziativa, per raggiungere la cifra di L. 4.000.000. Una Commissione mista CSAI-FIK sarà formata a breve onde vagliare e selezionare i piloti più idonei e meritevoli da interpellare per le assegnazioni, così come verranno stabilite le modalità d'intervento e le relative condizioni.

E' un passo decisivo che il settore karting compie a conforto della politica propedeutica nel confronti dell'automobilismo sportivo. La scuola karting è infatti la più rispondente per la vera formazione del pilota all'automobilismo, se è vero com'è vero, che i dominatori attuali sia su scala mondiale che nazionale, ed in tutte le varietà delle Formule, provengono dal karting. Peterson infatti ancora nel 1968 era presente a Jesolo nella formazione svedese per il campionato Europeo, per tacere degli altri.

Due piloti di una o due spanne superiori al restante lotto degli ottanta partecipanti, compresi gli italiani. Subito ai ferri corti, i due protagonisti, dopo aver lottato gomito a gomito per qualche giro, sono incorsi in un plateale «fuori pista vicendevoles» da determinare nientedimeno che l'intervento della CIK, sinora muta quando era in gioco un certo pilota. Ricorderanno certamente «Kalmar '72» gli immemori sportivi. E' stato questo l'incidente, che ha determinato il crollo di Goldstein ed il giganteggiare di Fullerton. Il belga, alla calma olimpica dell'in-

glese, scosso nell'orgoglio di primo della classe, ha reagito con dispetto, diremo anche con astio, specie quando si è accorto che contro un pilota così ben preparato, così «nuova stella nascente», la sua stella era ormai all'ocaso. Così a Nivelles, proprio sulla sua pista, Francois Goldstein si è fatto frantumare agonisticamente lasciando uno strascico polemico che non gli fa onore, come quel ricorrere, a conclusione, ad un reclamo per l'uso di carburante usato a suo parere non regolamentare dall'inglese. Nulla di tutto questo poi viene accertato.

Dal Torneo d'Autunno ai Campioni

● Il Torneo d'autunno sulla pista del Sole in quattro prove, concluderà praticamente la stagione agonistica 1973, mentre l'inizio del Torneo dei Campioni sulla Pista d'Oro di Roma, con la prima delle sei prove in programma il 2 dicembre e l'ultima, il 17 marzo 1974, darà l'avvio alla nuova stagione agonistica karting 1974.

COSI' PREVISTI I DUE TORNEI:

Pista del Sole - Firenze - 1. prova 18 novembre, 2. prova 25 novembre, 3. prova 8 dicembre, 4. prova 9 dicembre.
Pista d'Oro - Roma - 1. prova 2 dicembre, 2. prova 16 dicembre, 3. prova 13 gennaio 1974, 4. prova 3 febbraio, 5. prova 24 febbraio, 6. prova 17 marzo.

I due protagonisti, avendo accentrato su di loro ogni interesse agonistico, sportivo e purtroppo anche extra sportivo, non devono far dimenticare le brillanti prestazioni del tedesco Brandhofer, degli svizzeri Hagenbuch e Gysin, attori superlativi in un contesto così altamente qualificato ed in un certo senso anche del sestetto italiano e del simpatico Peters rientrando sotto bandiera Sudafricana.

La scelta tecnica per l'uso dei propulsori a Nivelles non era difficile. Si sapeva benissimo che i nostri motori Komet, se la sarebbero spassata per via del loro allungo (circa 2000 giri in più degli altri). Esclusi pertanto Gorini e Necchi per evidenti ragioni di accasamento, gli altri si sono presentati con propulsori che non potevano essere sottoposti allo sforzo continuo che impone un rapporto di 62/64. Così il nostro sestetto che è arrivato nella fase delle due finali, superando ben ventitré prove eliminatorie, privo solo di Gabbiani tanto sfortunato, ha denunciato nelle due finali ogni carenza tecnica.

E' subito scomparso Gorini, che a Nivelles era in forma smagliante e che con più fortuna, sarebbe stato l'interlocutore (e forse anche il paciere) tra il belga e l'inglese; ha fatto seguito Patrese e poi Cheever, autore di corse formidabili e che ha conquistato così a Nivelles i gradi di titolare, poi più tardi anche Santini, un poco spaesato ed infine Necchi, che in

verità si era sacrificato da se stesso con la sua proverbiale abulia. Una prova d'assieme formidabile nel portare, unica Nazionale, ben cinque piloti in finalissima, ma carente dal punto di vista tecnico. E' un problema da affrontare e risolvere nel futuro con più impegno professionale.

CAMPIONATO DEL MONDO DI KARTING - Nivelles (Belgio), 7 ottobre 1973. CLASSIFICA GENERALE

1. Fullerton T., punti 2; 2. Hagenbuch, 7; 3. Peters C., 11/5; 4. Zozzerl, 11/6; 5. Forsman L., 12; 6. Bruckner, 13; 7. Bliss, 16/8; 8. Brandhofer, 16/14; 9. Patrese R., 18; 10. Vokinger, 20; 11. Goldstein, 22; 12. Fontbonne, 25; 13. Ohlsson, 26; 14. Prost, 29; 15. Gysin, 32; 16. Burgess, 33/17; 17. Bousquet, 33/20; 18. Santini, 36/15; 19. Nielsen Flemming, 36/21; 20. Nielsen, 38; 21. Zwieler, 44; 22. Cheever, 45; 23. Vorlander, 46/27; 24. Mills, 46/29; 25. Olafsson, 48/23; 26. Gyring, 48/24; 27. Bruggisser, 51/22; 28. Necchi, 51/28; 29. Wouters M., 53; 30. Gorini, 60; 31. Dumoulin; 32. Spaay; 33. Van Gaalen; 34. Davey; 35. Korten; 36. Andren; 37. Bleyler; 38. Soler; 39. Speed; 40. Noaro; 41. Nane; 42. Sleeper; 43. Di Lara; 44. Liberato; 45. Alessandra; 46. Mersch; 47. Novak; 48. Prek; 49. Cold Christensen; 50. Johansen; 51. Busschots; 52. Simoes Figueiredo; 53. Tuumi; 54. Travagline; 55. Gozlan; 56. Pittoors K.; 57. Steeds; 58. O'Higgins; 59. Wright.

Il maltempo a Magione guasta la «sfida» 850

BENVENUTI senza record

MAGIONE - Più che in una giornata autunnale il Trofeo Pro Loco Magione si è svolto in una giornata tipicamente invernale: fredda, umida e a tratti densa di una pioggia veramente maligna. Dopo le prove, tutti davano naturalmente favorito il portacolori della Piave Jolly, Vittorio Benvenuti su Porsche Carrera RS cercando soltanto di indovinare in quale giro lo stesso sarebbe riuscito a demolire il record della pista in possesso a «Bramen» con l'01'5. La pioggia, il tracciato viscido, la necessità di non poter usare gli slicks, non hanno permesso a Benvenuti quanto tutti ritenevano possibile.

Alle dieci partenza del primo raggruppamento comprendente le classi 500, 600, 700 cc. Partono quattordici vetture: cinque della 500, tre della 600, e sei della 700.

Il primo della 500 era Bacchi seguito a ruota da Bigazzi. I due leader continuavano a guidare indisturbati fino al compimento del quinto giro nel corso del quale «Principe Mash» incappato in un testa-coda alla curva Dreher lasciava via libera a «Yankee» che si distanziava notevolmente. «Principe Mash» però aveva un'impressionante rimonta e favorito di un calo del motore di «Yankee» lo sorpassava al termine del tredicesimo giro aggiudicandosi la gara davanti a Nocci ed allo sfortunato «Yankee» al quale rimaneva la consolazione del successo nella classe 600, mentre Bigazzi aveva ragione di Bacchi.

Il secondo raggruppamento vedeva riunite le classi 850 e 1000. Non si schierava Baggiani che aveva rotto in prova e non era riuscito nonostante il suo interessamento a riparare nella nottata il danno. Rocchi che in prova aveva ottenuto il miglior tempo in l'09'8 prendeva subito la testa seguito da Lenzi e Nannucci. Favorito da una breve fermata ai box di Nannucci, Rocchi filava via indisturbato, ma il pilota della Blondetti Corse non aveva detto la sua ultima parola ed inanellando una serie di record sul giro si avvicinava sempre più al copifolia che intanto denunciava un notevole calo di potenza alla sua Fiat Abarth e lo sorpassava al compimento del 14. giro alla curva dei box.

Poche le vetture alla terza gara riservata alla 1300 Gran Turismo Speciale. Solo quattro i partenti non schierandosi Ancilli. Fuochi di artificio e come si prevedeva fra il portacolori della Grifone Erg, Guerisoli che in prova su Fulvia Zagato aveva ottenuto il miglior tempo e Ronchi della Conegliano Corse. La battaglia durava però esattamente due soli giri, poi Guerisoli prendeva la testa e se ne andava vincendo con largo margine di vantaggio. Seguiva Ronchi e più distanziati Allprandi e Raschi.

Ultime gare della mattinata le batterie della F. 850 nelle quali erano in pista i venti piloti usciti dalle tiratissime qualificazioni. Nella prima batteria Santoni su Tecno aveva ottenuto in prova il miglior tempo (l'37'') in gara invece Venanzi dopo un brillante avvio di Fasanella ritiratosi poi al 17. giro per avaria al motore, condurrà dal decimo giro senza venire minimamente disturbato. A l'5 seguiranno Santoni e via via, Abati, Ciceri e Massi, gli unici finiti a giri pieni.

Nella seconda batteria vi erano molti «lupi» e la lotta si prospettava più dura. Andava in testa Verrelli che in prova aveva spiccato un ottimo l'03'4, con alle spalle Del Giovane, Tommassini, Rampinini. Ad un giro dal termine, mentre Verrelli proseguiva sicuro verso la vittoria, Rampinini sorpassava Del Giovane piazzandosi al posto d'onore. Dopo la sosta riservata al pranzo, tornavano in pista le Turismo Gr. 2 delle classi maggiori, 1150, 1300, 1600, 2000. Partenza fortissima di Rampa su Alfa Romeo GTAM che dava vita ad un duello interessante con la GTA di Iacoangeli. Le posizioni dei due battistrada non mutavano fino al 13. giro quando Rampa era costretto a fermarsi per la rottura del tubo della pompa d'iniezione della sua GTAM. Per Iacoan-

geli la via verso il successo era ormai libera.

Partivano quindi le classi 1600, 2000 ed oltre 2000 del Gr. 4. L'atmosfera si riscaldava subito con la rabbiosa partenza di Benvenuti seguito a ruota da Tarpani mentre un altro dei favoriti, «Carter» era subito costretto al ritiro per la rottura del cambio. Tarpani però era messo subito fuori causa nel corso del quinto giro per una fermata alla curva Dreher e Benvenuti artefice di una gara veramente superba si aggiudicava il raggruppamento seguito da Sanl vincitore della 2000 e da Rampa cui arrideva il successo della 1600.

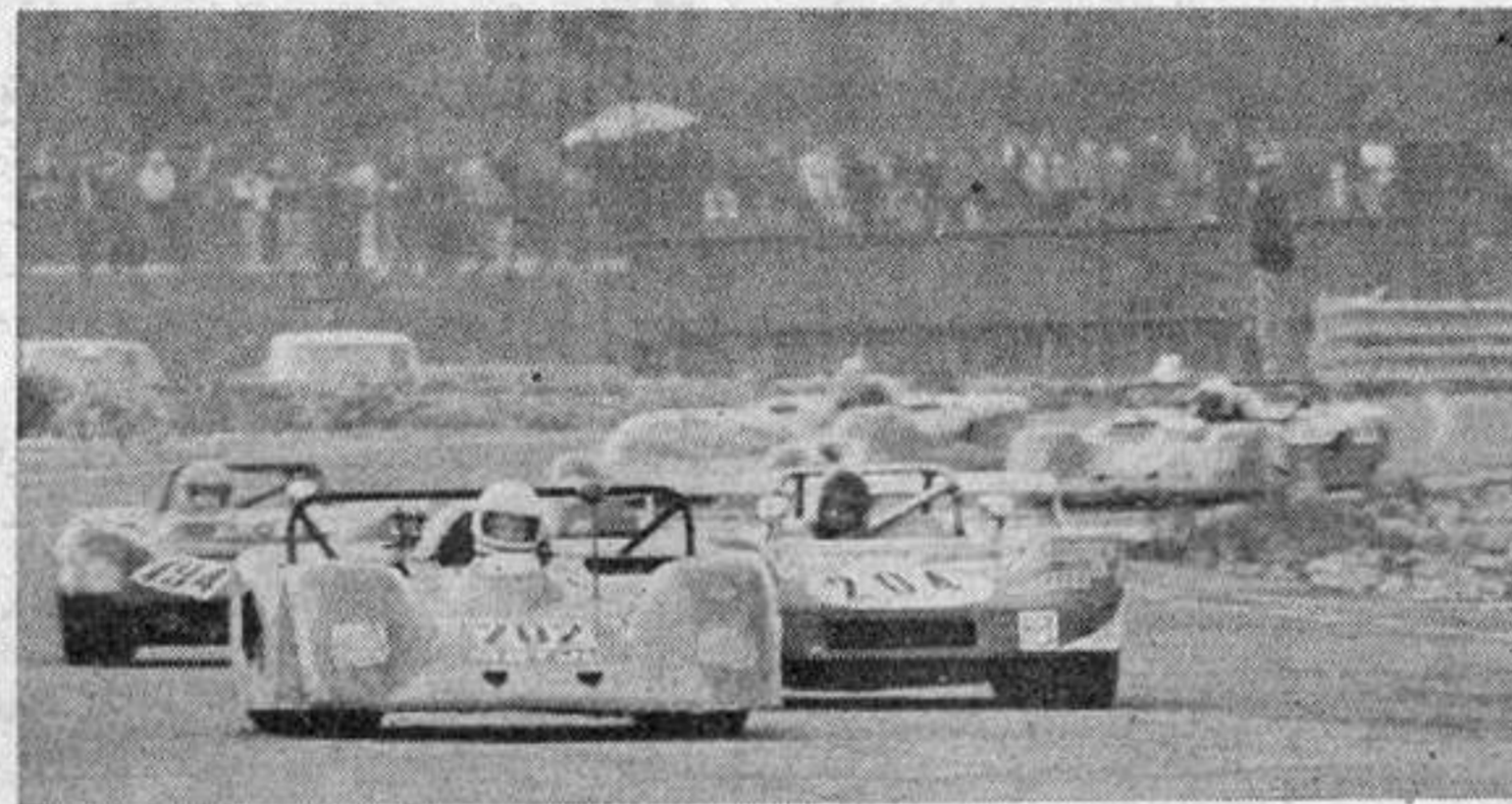
La finale della F. 850, svoltasi su trentacinque giri anziché quaranta dopo l'esposto presentato dai concorrenti ed accettato dai commissari sportivi vedeva al via 17 piloti (mancava Fasanella giunto sesto nella prima batteria) il primo giro vedeva perdere uno dei probabili protagonisti alla vittoria Tommassini coinvolto nel groviglio creato da Abati e nel quale oltre il portacolori della De Santis rimanevano coinvolti Del Giovane, Santoni e Venanzi. Senza storia la lotta per il primo posto che era appannaggio di Verrelli in testa per tutta la gara.

Carlo Burlando

COPPA PRO LOCO MAGIONE - Gara di velocità in circuito - Magione, 14 ottobre 1973.

LE CLASSIFICHE
GRUPPO 2

Classe 500: 1. Aldo Bigazzi (Fiat 500) 19'08"2, media kmh 72,425; 2. Bacchi



(Fiat 500) 19'10"6; 3. Baldanzi (Fiat 500) 19'46"2; 4. Fiorucci (Fiat 500) 20'05"3; 5. Capolsini (Fiat 500) a 1 giro. **Giro più veloce:** 8. di Bigazzi in l'20"2, media kmh 74,064.

Classe 600: 1. «Yankee» (Fiat-Abarth 595) 19'15"1, media kmh 77,121; 2. Rosi (Fiat-Abarth 595) 19'55"4; 3. Orzioli (Fiat-Abarth 595) a 2 giri. **Giro più veloce:** 6. e 7. di «Yankee» in l'13"1, media kmh 81,258.

Classe 700: 1. «Principe Mash» (Fiat-Abarth 695) 18'42"5, media kmh 79,375; 2. Nocci (Fiat-Abarth 695) 18'50"6; 3. Gasperini (Fiat-Abarth 695) 19'48"6; 4. Scarinzi (Fiat-Abarth 695) 19'51"1; 5. Padrone (Fiat-Abarth 695) 19'56"2; 6. Pizzi (Fiat-Abarth 695) a 1 giro. **Giro più veloce:** 6. di «Principe» in l'12"8, media kmh 81,593.

Classe 850: 1. Giuseppe Lenzi (Fiat-Abarth 850) 20'37"6, media kmh 71,992; 2. Braccini (Fiat-Abarth 850) 20'38"7; 3. Fruzzetti (Fiat-Abarth 850) a 1 giro; 4. Menicone (Fiat-Abarth 850) a 1 giro. **Giro più veloce:** 15. di Braccini in l'19"8, media kmh 74,623.

Classe 1000: 1. Silvano Nannucci (Fiat-Abarth) 20'24"8, media kmh 72,745; 2. Broccolini (Autobianchi A-112) 20'57"6; 3. Rocchi (Fiat-Abarth) a 1 giro. **Giro più veloce:** 10. di Nannucci in l'15"8, media kmh 78,364.

Classe 1150: 1. «Paperone» (Fiat 128) 18'44"9, media kmh 79,204; 2. Gonelli (Fiat 128) 19'28"4. **Giro più veloce:** 14. di «Paperone» in l'12"5, media kmh 81,931.

Classe 1300: 1. Salvatore Gagliano (Alfa Romeo GTA) 19'27", media kmh 76 e 348; 2. Pierantoni (Simca R2) 19'29". **Giro più veloce:** 14. di Gagliano in l'14"9, media kmh 79,305.

Classe 1600: 1. Maurizio Iacoangeli (Alfa Romeo GTV) 18'33"5, media kmh 80 e 016. **Giro più veloce:** 15. di Iacoangeli in l'10"6, media kmh 84,135.

Classe 2000: 1. Luigi Rampa (A.R. GTAm) 13'25"3, media kmh 81,135. **Giro più veloce:** 11. di Rampa in l'11"2, media kmh 83,426.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Giovanni Guerisoli (Lancia Zagato) 18'12"1, media kmh 81,585; 2. Ronchi (Fulvia HF) 18'34"8; 3. Allprandi (Lancia HF) a 1 giro; 4. Raschi (Lancia HF) a 1 giro. **Giro più veloce:** 6. di Guerisoli in l'11"2, media kmh 83,426.

Classe 1600: 1. Luigi Rampa (A.R. GTA) 16'42", media kmh 88,921; 2. Gagliano (A.R. 1600) 16'54"1; 3. Corassi (A.R. 1600) a 2 giri. **Giro più veloce:** 7. di Rampa in l'05"2, media kmh 91,104.

Classe 2000: 1. Gianni Sanl (Porsche 2000) 16'32"1, media kmh 77,833; 2. Tarpani (Porsche 2000) a 2 giri. **Giro più veloce:** 9. di Tarpani in l'05"1, media kmh 91,384.

Classe oltre 2000: 1. Vittorio Benvenuti (Porsche Carrera RS) 16'26"8, media kmh 90,290; 2. Radice (Porsche Carrera RS) a 1 giro. **Giro più veloce:** 3. di Benvenuti in l'04"2, media kmh 92,523. **F. 850**

1. batteria: 1. Mario Venanzi (Tecno) 23'34"1, media kmh 84,008; 2. Santone (Tecno) 23'35"6; 3. Avati (Maco) 23'49"3; 4. Ciceri (BWA) 24'35"7; 5. Massi (De Santis) 24'39"5; 6. Werner (Tecno) a 1 giro; 7. Pozzuoli (Dagrada) a 1 giro; 8. Fasanella (Luky) a 4 giri; 9. Zago (BWA) a 6 giri. **Giro più veloce:** 19. di Venanzi in l'08"1, media kmh 87,224.

2. batteria: 1. Leonardo Verrelli (BWA) 22'07"5, media kmh 89,489; 2. Rampinini (BWA) 22'15"1; 3. Del Giovane (Del Giovane) 22'15"9; 4. Tommassini (De Santis) 22'27"1; 5. Zappacosta (AZF) 23'05"5; 6. Coloni (VCR) a 1 giro; 7. Sartori (De Santis) a 1 giro; 8. Giobatta (Tecno) a 2 giri; 9. Elisei (Tecno) a 2 giri; 10. Bruscolotti (Poponi) a 4 giri. **Giro più veloce:** 20. di Rampinini in l'04"7, media kmh 91,808.

FINALE

1. Leonardo Verrelli (BWA) 38'18"4, media kmh 90,453; 2. Rampinini (BWA) 38'32"3; 3. Bruscolotti (Poponi) 38'47"5; 4. Zago (BWA) 39'09"3; 5. Ciceri (BWA) 39'10"1; 6. Tommassini (De Santis) 39'23"7; 7. Werner (Tecno) a 1 giro; 8. Coloni (VCR-Borrini) a 1 giro; 9. Elisei (Tecno) a 2 giri; 10. Pozzuoli (Dagrada) a 5 giri; 11. Giobatta (Tecno) a 8 giri. **Giro più veloce:** 24. di Verrelli in l'03"9, alla media di kmh 92,957.

TROFEO LOMBARDINI, gara nazionale di velocità in circuito - Autodromo S. Cristoforo di Varano Melegari (Roma), 14 ottobre 1973.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. Sandro Guidetti (A.112) 15'49"5; 2. Giorgi (A.112) 15'53"9; 3. Rubini (Cooper 1000) 15'57"2; 4. Mani (Fiat 850) 16'02"1; 5. Cantù (Cooper 1000) 16'09"3; 6. Cigainero (Mini Cooper) 16'09"7; 7. Simonini (A.112) 16'23"2. **Giro più veloce:** Giorgi in l'17" alla media di 84,155 kmh.

Classe 1150: 1. Giorgio Giorgi (Fiat 128) 15'12"6; 2. Mezzavilla (Fiat 128) 15'25"3; 3. Stinco (Fiat 128) 15'25"6; 4. Bottazzi (Fiat 128) 15'27"9; 5. Guarise (Fiat 128) 15'39"6; 6. Arata (Fiat 128) 15'47"6. **Giro più veloce:** Giorgi in l'14"5, media 86,979 kmh.

Classe 1300: 1. Domenico De Santis (Simca Rally 2) 14'44"1; 2. Accorsi (Simca Rally) 14'49"1; 3. Baresi (Simca Rally) 14'58"5; 4. Callegare (Simca Rally) 15'18"1; 5. Zecchetti (Renault) 15'23"5; 6. Biccocchi (Simca Rally) 15'23"7; 7. De Dominicis (Cooper 1300) 15'25"1.

Giro più veloce: Accorsi l'13"3, media 88,403 kmh.

Classe 1600: 1. «El Paso» (A.R. GTV) 15'16"9; 2. Furlanetto (A.R. GTV) 15'18"4. **Giro più veloce:** Furlanetto in l'14"1, media 87,567 kmh.

Classe 2000: 1. Leopoldo Bonini (A.R. 2000) 14'57"5; 2. «Roan» (A.R. GTV) 15'01"3; 3. Bettati (Opel Kadett) 15'30"8; 4. Talini (A.R. GTV) 15'31"2; 5. Boari (A.R. 2000) 15'32"6; 6. Zanicchi (Opel Ascona) 15'33"2. **Giro più veloce:** «Roan» in l'12"5, media 89,379 kmh.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Aldo Frisiani (Fulvia Sport) 14'00"2; 2. Peli (Fulvia Montecarlo) 14'17"15; 3. Dal Bello (Lancia HF) 14'17"8; 4. Giustri (Lancia HF) 14'27"4. **Giro più veloce:** Frisiani in l'14"1, media 87,567 kmh.

Classe 1600: 1. Bruno Bocconi (Alpine) 13'50"5; 2. Baso (A.R. 1600) 14'24"2; 3. Cipriani (A.R. 1600) 14'24"2. **Giro più veloce:** Bocconi l'07"5, media 95,999 kmh.

Classe 2000: 1. Harald Freitag (Opel GT) 14'06"3.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Piero Lavazza (Fiat 500) 15'20"9; 2. «Don Cono» (Fiat 500) 15'26"2; 3. Moriconi (Fiat 500) 15'44"3; 4. Bucci (Fiat 500) 15'57"6; 5. Bertucelli (Fiat 500) 16'01"7; 6. Percivale (Fiat 500) 16'04"1; 7. Carelli (Fiat 500) 16'08"8; 8. Facchetti (Fiat 500) 16'20"9; 9. Gasparini (Fiat 500) 16'32"4; 10. Motta (Fiat 500) 16'35"1; 11. «Artiglio» (Fiat 500) a 2 giri; 12. Lazzarini (Fiat 500) a 3 giri; 13. Capoferri (Fiat 500) a 3 giri. **Giro più veloce:** Lavazza in l'14"5, media 86,979 kmh.

A sinistra, ottimo e positivo debutto a Varano Melegari della Dallara dotata di motore 1300 a 4 valvole per cilindro. Nel fotocolore della pagina a destra, una bella immagine di Lella Lombardi, ancora una volta protagonista al volante della Mexico della Tanarauto. Nella 4 ore che ha chiuso il Challenge Ford Kleber, a Misano, solo una foratura ha tolto alla Lella ed a «Baronio» la soddisfazione della vittoria

Nel Trofeo Lombardini debutto lampo di un nuovo motore Dallara

Un PESCIA a 16 valvole

VARANO MELEGARI - Nel nome di Luciano Lombardini si è conclusa la stagione automobilistica varanese, una conclusione in sordina che rivestirà i crismi dell'ufficialità solo in occasione dell'arrivo del Giro d'Italia. Il pubblico, il solito numeroso pubblico parmense questa volta è mancato all'ultimo appuntamento. Gli spazi vuoti, la pioggia, il freddo però non sono bastati a togliere a questa 5. edizione della gara organizzata dall'Automobile Club di Reggio Emilia il suo valore spettacolare.

A ricevere il trofeo intitolato al compianto navigatore di Munari, è stato Bruno Pescia che è stato chiamato a pilotare la Dallara a 16 valvole. L'esordio del nuovo propulsore del costruttore varanese è stato positivo. Il dominio di Pescia è stato troppo netto perché si possano nutrire delle perplessità nei confronti di questo motore. L'ing. Dallara invece, al termine della corsa, l'ultima della giornata, si è detto soddisfatto solo in parte:

«Lo abbiamo tolto dal banco di prova solamente sabato mattina» dice Dallara riferendosi al suo motore «e l'abbiamo montato in fretta, proprio per sfruttare l'ultima occasione di

questa annata. Il rendimento, anche se si può considerare già buono, dovrà essere migliorato, cercheremo di aumentare di altri 20 CV (ora sono 170) e abbiamo ancora tre mesi per lavorarci accorto».

Pescia e la nuova Dallara non sono stati comunque gli unici protagonisti di questa giornata. Gli iscritti erano 165 di cui un centinaio solamente per il G. 2.

Dalle Turismo infatti sono venute le cose più belle, i duelli più combattuti, se si vuole anche i numeri più spettacolari. Nella classe 500 Piero Lavazza ha dominato. Partito in seconda posizione alle spalle di Bucci, il torinese che aveva una vettura più stabile sul bagnato, inflava l'avversario all'uscita della «esse» e prendeva la testa del gruppo. Al primo passaggio Lavazza aveva già 5" di vantaggio che gli permettevano di condurre indisturbato fino al termine.

Nella classe 600 Bettazzi e Bertolini partono in prima fila. All'abbassarsi della bandiera, però, Bettazzi viene toccato da un'altra vettura e la gomma anteriore destra si affloscia. Bertolini ha quindi buon gioco e vince in perfetta solitudine. Nella classe 700 parte in testa Cremaschi che è

Classe 600: 1. Floriano Bertolini (Abarth 595) 15'15"6; 2. «Petronio» (Abarth 595) 15'26"1; 3. Sanguinetti (Abarth 595) 15'30"9; 4. Mediani (Abarth 595) 15'37"7; 5. Ricci (Giannini 590) 15'51"1; 6. Colla (Giannini 590) 15'53"8; 7. Franchini (Giannini 590) 15'55"1; 8. Esti (Abarth 595) 16'16"5; 9. Moro (Abarth 595) 16'27"7; 10. Romagnoli (Abarth 595) a 1 giro. **Giro più veloce:** Sanguinetti in l'13"8, media 87,804 kmh.

Classe 700: 1. Vincenzo Busi (Giannini 650) 14'54"3; 2. Caramaschi (Abarth 695) 14'56"7; 3. Antonini (Abarth 700) 15'12"3; 4. Menapace (Abarth 695) 15'13"5; 5. Dall'Aglio (Abarth 695) 15'30"1; 6. Cenni (Giannini 650) 15'31"5; 7. Veltri (Abarth 695) 15'59"1; 8. La Corte (Abarth 695) a 1 giro. **Giro più veloce:** Caramaschi l'11"6, media 90,512 kmh.

Classe 850: 1. Sergio Bigliardi (Abarth 850) 13'39"2; 2. Niccolis (Abarth 850) 14'55"8; 3. Carbone (Abarth 850) a 1 giro. **Giro più veloce:** Bigliardi in l'05"9, media 98,330 kmh.

Classe 1000: 1. Gino Trolese (NSU TT S) 14'02"6; 2. Parmeggiani (A.112) 14'32"2; 3. Rosati (Abarth 1000) a 1 giro; 4. Guidetti (A.112) a 1 giro. **Giro più veloce:** Trolese l'07"8, media 95,575 kmh.

Classe 1150: 1. Giancarlo Segalini (Fiat 128) 12'43"8; 2. Frasson (Fiat 128) 12'49"9; 3. Siliprandi (Fiat 128) 13'19"4; 4. Giorgi (Fiat 128) a 1 giro. **Giro più veloce:** Segalini l'02"8, media 103,184 kmh.

Classe 1300: 1. Renato Chiapparini (A.R. GTA) 12'23"2; 2. Galbiati (Fiat 128 Coupé) 12'27"1; 3. Invernizzi (A.R. GTA) 12'29"2; 4. Panno (A.R. GTA) 12'53"5; 5. Brunner (A.R. GTA) 12'54"3; 6. «Gimax» (A.R. GTA) 12'58"4; 7. Rossi (A.R. GTA) a 1 giro; 8. Ferlito (Fiat 128) a 1 giro; 9. Faraldi (A.R. GTA) a 4 giri. **Giro più veloce:** Invernizzi l'00"2, media 87,641 kmh.

Classe 1600: 1. Renato Chiapparini (A.R. GTA) 12'34"9; 2. Pellanda (BMW) 12'44"2; 3. Cantarelli (A.R. GTV) 12'49"5; 4. Campesan (BMW) 12'50"7; 5. Rossi (A.R. GTV) 12'55"7; 6. Zini (A.R. GTV) 13'34"7; 8. Comin (A.R. GTV) a 1 giro. **Giro più veloce:** Chiapparini in l'01"8, media 104,854 kmh.

Classe 2000: 1. Giuseppe Zarpellon (A.R. GTAm) 12'21"4; 2. Colzani (A.R. GTA) 12'27"5; 3. Torelli (BMW 20H02) 12'28"8; 4. Bolis (Ford Escort) a 3 giri. **Giro più veloce:** Zarpellon in l'00"9, media 106,403 kmh.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Ludwig Hanny (AMS 1000) 12'16"9; 2. Bonvicini (Abarth) 12'22"3; 3. Fannini (AMS 1000) a 1 giro; 4. Carletti (Dallara) a 1 giro. **Giro più veloce:** Hanny 58"4, media 110,958 kmh.

Classe 1300: 1. Bruno Pescia (Dallara 1300) 11'32"6; 2. Ranzolin (AMS 1300) 11'46"4; 3. Ferretti (Dallara) 11'55"1; 4. Paganucci (Paganucci Alfa) a 1 giro; 5. Giovannelli (Abarth) a 1 giro. **Giro più veloce:** di Pescia in 56", media 112,356 kmh.

Gianluca Bacchi Modena

La MURPHY
è tornata a casa
Un campo di granoturco salvò PAULA

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LOS ANGELES - Paula Murphy, la donna più famosa del mondo delle quattro ruote americano, è stata rilasciata dall'ospedale ed ha fatto ritorno alla sua abitazione di Granada Hills in California. La graziosa brunetta sta ora rimettendosi dopo l'incidente occorso a Sears Point durante una gara dragsters.

Nel corso del « volo » di un quarto di miglio, il paracadute che serve per frenare il bolide si sganciava dal telaio e cadeva sulla pista; la Murphy restava così senza freni, né paracadute mentre era lanciata alla velocità di oltre 400 kmh. Con grande sangue freddo e tempestività Paula sterzava verso sinistra e si infilava in una rete di protezione. Il « drag » a questo momento compiva due capriole, decollava ed effettuava un volo di oltre venti metri, andando a ricadere in un campo di granoturco adiacente la pista.

La Murphy usciva dall'abitacolo e saliva da sola sull'autoambulanza tempestivamente accorsa, ma all'ospedale le veniva riscontrata la frattura di una vertebra cervicale per cui doveva essere ricoverata e sottoposta alle cure del caso con una ingessatura che le immobilizzava completamente il collo.

Paula Murphy detiene il record di velocità femminile, conquistato nel 1971 quando girò sul veloce circuito di Talladega alla media di 275,985 kmh. Dopo avere vinto numerosi trofei in gare di velocità, la « regina dello speed », sul lago salato di Bonneville, conquistava anche il primato terrestre assoluto di velocità per signore. In quindici anni di competizioni e di tentativi di record automobilistici, questo è il primo incidente capitato alla graziosa e forte pilota della scuderia STP

man.



Ecco le foto degli undici piloti che si affronteranno a Riverside il 27 e 28 ottobre. Ne manca uno, il cui nome non è ancora noto. Nel riquadro, il marchio della International Race Of Champions



Ha vinto YARBOROUGH a Charlotte

Non erano potenziati i motori dei big «stock»

NATIONAL 500 - Corsa per stock-cars - Charlotte, 7 ottobre 1973

1. Cale Yarborough (Chevrolet) 334 giri alla media di 233,740 kmh;
2. Richard Petty (Dodge) a 3 giri;
3. Bobby Allison (Chevrolet) a 3 giri;
4. Benny Parson (Chevrolet) a 3 giri;
5. Dick Trickett (Chevrolet);
6. Lennie Pond (Chevrolet);
7. Buddy Arrington (Plymouth);
8. Elmo Langley (Ford);
9. Cecil Gordon (Chevrolet);
10. Henry Gray (Mercury).

CHARLOTTE N.C. - Formidabile prestazione di Cale Yarborough che alla media di 233,740 kmh ha vinto la 14. edizione della « Nazionale500 » per stock-cars, disputata sulla pista di Charlotte. Yarborough, che ha letteralmente stracciato il vecchio record del circuito, ha entusiasmato gli spettatori sostenendo negli ultimi 80 chilometri della competizione un duello, sul piede dei 260 kmh, con Richard Petty, staccato di tre giri, che comunque non gli voleva cedere il passo.

Tuttavia, la vittoria che ha fruttato al pilota la somma di oltre 25 milioni di lire, è stata inizialmente amareggiata dall'« accusa », da parte di una commissione della NASCAR, di una alterazione della potenza del motore. Dopo sei ore di scrupoloso esame delle tre vetture prime classificate, Bob Latford, addetto alla direzione della pista, ha comunicato che Yarborough, Petty e Allison potevano incassare le somme vinte. A questo annuncio il sorriso è ritornato sulle labbra del vincitore e dei suoi più diretti antagonisti che, del resto, si erano dichiarati perfettamente certi della regolarità delle loro vetture.

Non sarà decisiva la sfida tutta PORSCHE di RIVERSIDE

Il supercampione solo da Daytona

RIVERSIDE - Ne manca ancora uno di piloti per completare « quella veloce dozzina » che il 27 e il 28 ottobre prossimo prenderanno parte alle tre serie eliminatorie della « Corsa internazionale dei campioni » o « Supercampionato », lanciata dalla Penske Productions e patrocinata dalla Goodyear. Manca ancora un altro superveloce in quanto gli undici che già hanno aderito alla manifestazione sono annoverati fra i mostri sacri della velocità per titoli e meriti acquisiti in quel campo.

Alle tre serie, che verranno disputate a Riverside quale preludio al Times Grand Prix Can-Am, parteciperanno, infatti, tutti alla guida di identiche vetture Porsche Carrera RS 3 litri messe a disposizione dalla Penske Prod. ed equipaggiate con pneumatici Goodyear racing, gli americani Mark Donohue, Richard Petty, David Pearson, George Follmer, Bobby Allison, Bobby Unser, Peter Revson e Gordon Johncock, nonché tre campioni mondiali F. 1, ovvero Denny Hulme, Emerson Fit-

tipaldi e Jackie Stewart (per il quale dovrebbe essere la corsa d'addio, con quella programmata in Giappone).

Veramente coraggioso dovrà essere il dodicesimo ad accettare l'invito perché i signor succitati non si fanno certamente pregare per spingere sull'acceleratore col loro pesante piedone, anche se sul circuito di Riverside non potranno essere raggiunte le velocità raggiungibili qualora la corsa fosse stata disputata sull'anello di Indianapolis.

La competizione è articolata su tre serie di 75 miglia (km 120,700) ciascuna ed una finale, da disputarsi il 15 febbraio sull'International Speedway di Daytona, alla quale prenderanno parte esclusivamente i sei piloti meglio classificati nelle tre precedenti eliminatorie. Una manifestazione di interesse non comune, dalla quale, visto che partono tutti con le medesime possibilità sia per il mezzo meccanico che per i pneumatici, dovrebbe uscire veramente il migliore.

II PASSADORE «uruguayo» ha firmato per la GRD

MONTEVIDEO - Vincendo la corsa disputata sul circuito Hector Gargano a Paysandù, Giulio Cesare Bertini ha nuovamente guadagnato la posizione di leader nella classifica del campionato uruguayano di Formula Ve. Bertini si è imposto a Sergio Firpi e Wilson Martinez e tutto lascia prevedere che potrà riconquistare il titolo della categoria.

Prima dell'inizio della seconda parte del campionato, le posizioni in classifica generale sono le seguenti: 1. J. C. Bertini, punti 18; 2. Porro 9; 3. Martinez 8; 4. Firpi 6; 5. Corbo 3; 6. Gnazo e Muraglia 2; 8. Coppola e Palleiro 1.

• Il pilota uruguayano Pedro Passadore conferma di avere firmato il contratto con la GRD per il 1974. Nella nuova equipe, Passadore ricoprirà il duplice ruolo di collaudatore e di pilota ufficiale per le monoposto di Formula 3.

• E' partito per il Belgio il tre volte campione uruguayano di karting Jorge Soler. A Nivelles, dove si disputeranno i campionati mondiali di karting, il rappresentante dell'Uruguay potrà disporre di tre motori Komet e due chassis, un Birel d'importazione e un telaio costruito in casa.

PARAFANGHI ALLARGATI



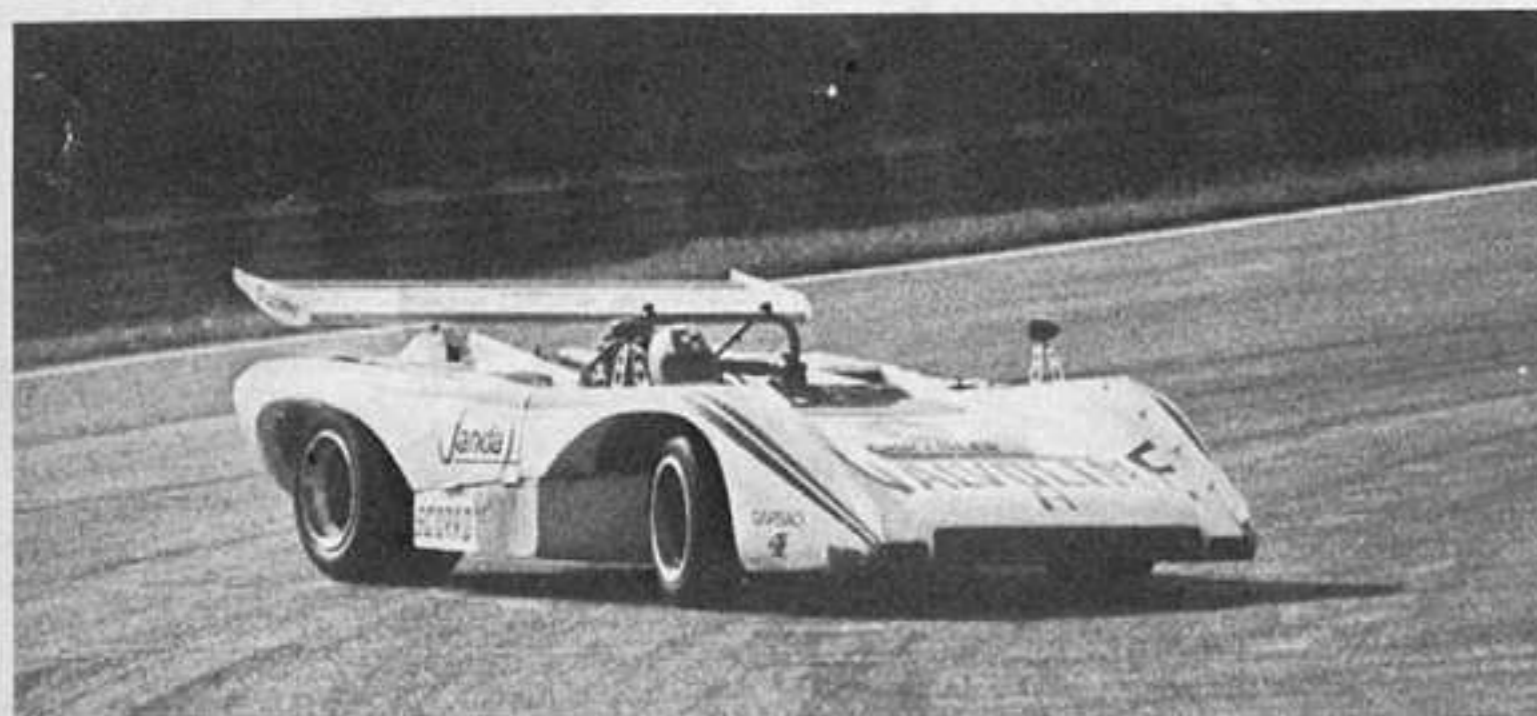
| | | | |
|------------------|--------|-----------------|---------|
| FIAT 128 berlina | 59.000 | OPEL MANTA | 79.000 |
| FIAT 128 coupé | 69.000 | SIMCA RALLYE | 59.000 |
| FORD ESCORT | 74.000 | NSU PRINZ | 61.000 |
| BMW 1602/2002 | 89.000 | FORD CAPRI | 120.000 |
| OPEL ASCONA | 78.000 | PORSCHE CARRERA | 90.000 |

ALTRI TIPI A RICHIESTA

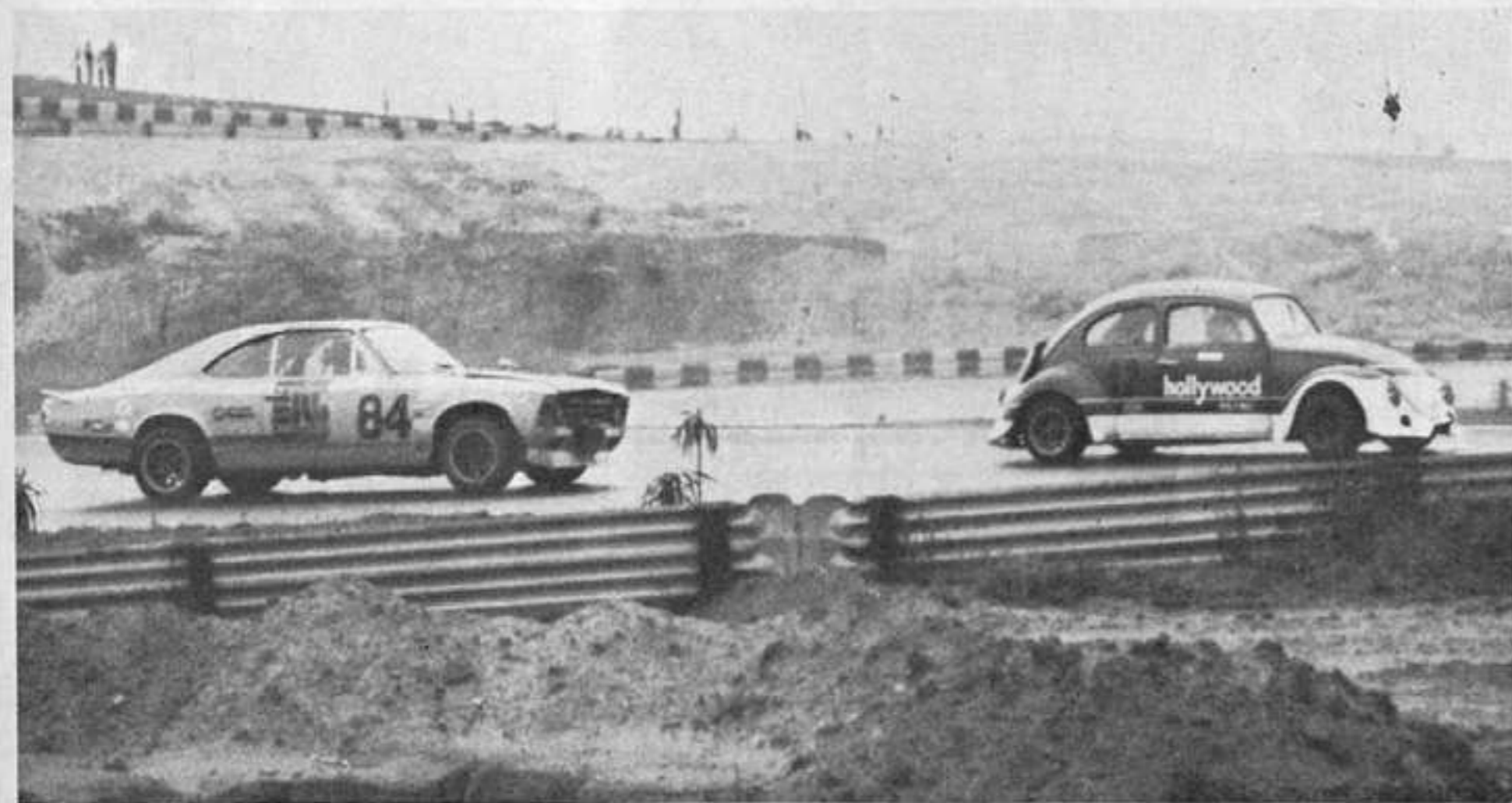
RICHIEDETE I CATALOGHI DELLE: RUOTE IN LEGA LEGGERA
RUOTE SPEEDLINE RACING - SEDILI ANATOMICI SCHEEL
RADIATORI OLIO MOCAL - KITS OPEL STEINMETZ
SPOILERS SPECIALI



ESAP VIA NOALESE TELEFONI (041) 439136-439176
TABINA CALTANA (VE)



Il dominatore dei vari campionati brasiliani, conduttori e costruttori è Antonio Carlos Avallone. Eccolo sulla pista di Interlagos sottoporre a un severo test la sua Sport Nazionale « Avallone-Chrysler »



Una fase della quinta prova della Coppa Souza Cruz per vetture Turismo Nazionale a Interlagos. Pedro Victor de Lamare (84) vincitore della gara e capo classifica si appresta a superare Julio Caio (12) che gli ha dato sempre molto filo da torcere



Suggestiva inquadratura della partenza della « 25 Ore di Interlagos » organizzata da Carlos Avallone. In testa scattano i Dodge di Jaime Silva (1) e Mario Pizzati (2) mentre il vecchio campione Chico Landi si mette in scia di Silva; arriverà 3.0 assoluto

Oltre i FITTIPALDI ecco quando, come e CHI CORRE nel paese che sta togliendo all'ARGENTINA lo scettro della passione automobilistica in SUDAMERICA

L'altro BRASILE

RIO DE JANEIRO - Statistiche, graduatorie, classifiche ecc., sono una malattia comune a tutte le materie e in tutti gli stati del mondo. A questo morbo, quindi, non poteva certamente sfuggire l'automobilismo brasiliano che, al termine della prima metà della stagione sportiva, ovvero a fine agosto, ha diramato un bollettino ove sono riportate le posizioni relative al campionato brasiliano costruttori e piloti, al campionato paulista costruttori e piloti, al campionato paranense piloti e una tabella dei records assoluti registrati nei vari circuiti.

Un paese felice, il Brasile, ove lo sport automobilistico in piena ascesa, è seguito da una larga massa di appassionati e le autorità di governo arrivano a concedere l'esenzione delle tasse doganali ai costruttori che importano materiale dal Nord America e dall'Europa per perfezionare la produzione nazionale. Un paese eno come tutti i « costruttori » sono soltanto tre, Avallone, Furia, e Manta per le vetture da competizione, ma dove anche i concessionari delle varie vetture straniere, purché rispettino i regolamenti tecnici nazionali, possono preparare vetture e prendere parte alle varie manifestazioni.

Super V nel 1974

Tre i campionati nazionali che si disputano quest'anno in Brasile: Formula Ford, Turismo « Divisione 3 » (una divisione tutta brasiliana che tuttavia prevede una abbastanza vasta elaborazione meccanica) e Sport nazionale, ovvero meccanica e Sporttate e costruite nel paese anche se con particolari, freni, cambi, gomme e motori importati. Nel 1974 si aggiungerà ai tre citati anche il campionato Super Ve per diretto interessamento della Volkswagen che ha stanziato, per sei gare da svolgersi nello stato di San Paulo, la somma di 50.000 dollari (quasi 30 milioni di lire) e che ha concesso ai suoi importatori brasiliani di partecipare direttamente alle competizioni, cosa che sino a ieri era assolutamente vietata.

Abbiamo citato i tre costruttori nazionali, ma in verità, e la classifica di cui abbiamo più sopra parlato e

che, naturalmente, sommano i punti conseguiti dai vari costruttori nelle tre categorie Sport, Turismo e Formula Ford, uno di essi domina largamente sugli altri che, potremmo dire, raccolgono soltanto le briciole del vasto raccolto. E' quello Antonio Carlos Avallone che con i suoi 100 punti a fine giugno guarda veramente dall'alto i 15 punti di Furia e i 12 di Manta. Il gioiello di questo costruttore è indubbiamente la vettura Sport nazionale con la quale lo stesso costruttore, primo nelle classifiche piloti sia nel campionato brasiliano che in quello paulista, e alcuni suoi clienti detengono i records assoluti di tutti i circuiti.

La sua vettura è a traliccio tubolare (disegnata dallo stesso Avallone e sviluppato dalla Lola) con la geometria delle sospensioni che molto assomigliano a quelle della Lola F. 5000. Freni a disco Girling, cambio Hewland DG-300; ruote 15"x10" anteriori e 15"x17" posteriori; carrozzeria in fibra di vetro. I propulsori usati sono dei Chrysler V-8 « 318 »

CAMPIONATO ASSOLUTO BRASILIANO

(Classifiche al 30 agosto 1973)

CONSTRUTTORI: 1. Avallone, punti 110; 2. Furia; 3. Manta.

CONDUTTORI

Classe A: 1. Chulam, punti 90; 2. Benoni, 55; 3. Pereira e R. Valente, 36; 5. Chateaubriand, 27; 6. Ribeiro, 25; 7. Levy, 23; 8. Pedrazzi, 22; 9. Rohel, 14; 10. Zamprognia, 12.
Classe B: 1. Avallone, punti 80; 2. Muffato, 69; 3. Bragantini, 43; 4. de Fonseca, 38; 5. N. Clemente, 34; 6. Lameirao, 32; 7. Balder, 30; 8. de Lamare, 26; 9. Christofaro, 23; 10. Nascimento, 12.

CAMPIONATO PAULISTA

(al 30 giugno)

CONSTRUTTORI: 1. Avallone, punti 60; 2. Furia, 15.

CONDUTTORI: 1. Avallone, punti 42; 2. Lameirao, 20; 3. Clemente, 30; 4. Bragantini, 30; 5. Cristofaro, 15.

CAMPIONATO PARANAENSE

(al 30 giugno)

CONDUTTORI: 1. Muffato, punti 27; 2. Cunha (Manta-Ford) 12; 3. Favarin (Bimotor-VW) 8; 4. Nascimientto, 5; 5. Pian (Manta-Chevrolet) 3.

oppure Ford V-8 « 302 », ma si stanno provando anche i Chevrolet. Sino ad ora Avallone (e così gli altri costruttori) pensava solo ai telai vista la difficoltà di trovare buoni motori. Da qualche tempo, tuttavia, Avallone si è messo ad elaborare anche i motori, per ora in modo abbastanza elementare sostituendo i carburatori originali con i Weber 48-IDA-4, abbassando e pulendo le testate, montando il carter secco, una pompa di raffreddamento e lavorando i pistoni; ha ottenuto così una compressione 9:1 con una potenza di circa 300 HP per un motore da due litri.

Avallone è talmente in auge come costruttore, e la sua abilità come pilota serve a pubblicizzare i suoi prodotti, che ha ricevuto ultimamente l'ordinazione di altre 80 vetture: 20 sport senza limitazione, 30 sport due litri e 30 Formula Ford. Per queste vetture il costruttore dovrà praticamente fare tutto: telai, carrozzerie, ruote, impianto di raffreddamento, impianto elettrico, elaborare i motori, sospensioni, preparare i freni, importantando, in esenzione di diritti doganali, gomme, scatole del cambio, parte delle sospensioni, freni e scatola di guida.

A questa fruttifera attività, l'eclettico Avallone aggiunge quella di organizzatore. Attraverso il suo « Avallone Motor Clube » ha lanciato, infatti, due « temporada »: la prima si è svolta in questi giorni e consisteva in una gara di 25 Ore per vetture Turismo gruppo 1 FIA, disputata a Interlagos, mentre la seconda, per vetture Sport nazionale, si articolerà in sei corse da disputarsi, dal 25 novembre al 30 dicembre, sui circuiti di Brasilia, Goiana, Curitiba, Cascavel, Taruma e Interlagos.

Una corsa a tappe

La prima sorpresa della « 25 Ore di Interlagos » è stata data dal grande numero di macchine che hanno concluso la prova. 27 delle 56 erano ancora in corsa quando il vincitore è arrivato al traguardo. La gara è stata vinta da una vettura Maverick — col motore V8 nord-americano — pilotata da Bird Clemente e Clovis Nilson Clemente e Clovis Mo-

rais. Seconda è arrivata l'Opala 4.100 (versione brasiliana dell'Opel) di Bob Sharp, Jan Balder e José Carlos Ramos.

Ma l'attività corsaiola in Brasile non si limita alle gare succitate. E' in corso di svolgimento attualmente la « Coppa Svoza Cruz » giunta alla sua quinta tappa. Una manifestazione per vetture Turismo nazionale che si sposta di circuito in circuito e che vede impegnati tutti i piloti esordienti delle tre divisioni della categoria. A Interlagos, tuttavia, hanno gareggiato soltanto quelli delle classi « A » fino a 1600 cc. e « C » da oltre 3000 fino a 6000 cc. in quanto non sono state raccolte sufficienti iscrizioni per fare correre anche quel-

COPPA SOUZA CRUZ - 5. Prova - Interlagos.

LE CLASSIFICHE

Classe A (fino a 1600 cc): 1. Edson Yoshikuma, in 1.09'57"35; 2. Ribeiro, 1.10'56"43; 3. Hoffmann, 1.10'57"23; 4. Marques; 5. Patti; 6. Freire, a 1 giro; 7. Dabbur, a 1 giro; 8. Cavallini, a 1 giro; 9. Mattos, a 1 giro; 10. Mogames, a 2 giri.

Classe C (da 3001 a 6000 cc): 1. Pedro Victor de Lamare, in 1.08'20"53; 2. Tedesco, a 1 giro; 3. Andrade, a 1 giro.
CLASSIFICA della COPPA dopo 5 PROVE
Classe A: 1. Hoffmann, punti 52; 2. Faustini, 37; 3. Yoshikuma, 32; 4. Dabbur, 27; 5. Guarana e Ribeiro, 25; 7. Mattos, 22; 8. Carvalho, 18; 9. Reginato, Bossoni e Chemin, 15.

Classe B (quattro prove): 1. Vita, punti 35; 2. Volpi, 24; 3. Costa, Rangel, Azmus e Motta, 20; 7. Alves, 15; 8. Tatsch, 8.

Classe C: 1. De Lamare, punti 52; 2. Tedesco, 45; 3. Prado, 39; 4. Silva e Frare, 30; 6. Landi, 29; 7. Alves, 23; 8. Andrade, 22; 9. Graczyk, 18; 10. Marcos Tedesco, 15.

« 25 ORE DI INTERLAGOS » - Velocità in circuito - 26 agosto 1973.

CLASSIFICA

1. Nilson Clemente, Bird Clemente e Clovis Morais (Maverick) 370 giri alla media di kmh 117,800; 2. Bob Sharp, Jan Balder e Jose Carlos Ramos (Opala) 370 giri, a 3'; 3. Francisco Landi, Luis Landi e Antonio Castro Prado (Maverick) 363 giri; 4. Marivaldo Fernandes, Alfonso Giaffone e Toto Porto (Maverick) 361 giri; 5. Luis Pereira Bueno, Tite Catapani e Alex Dias Ribello (Maverick) 355 giri; 6. Edson Grozik, Celso Frare e Osvaldo Carpes (Opala) 354 giri.
Giro più veloce: Luis Pereira Bueno (Maverick) in 3'52"13, media 123,470 kmh.

li della classe « B » che va da oltre 1600 fino a 3000 cc.

Hanno vinto le due corse rispettivamente Edson Yoshikuma (classe A) e Pedro Victor de Lamare (classe C) e quest'ultimo con la vittoria conseguiva ha potuto rafforzare la sua posizione al comando della classifica della Coppa, mentre Yoshikuma ha potuto raggiungere la terza posizione nella sua classe.

Per il campionato assoluto brasiliano costruttori e conduttori si è svolta la sesta prova, denominata « 1 Ora di velocità », che ha visto la vittoria di Pedro Victor de Lamare nella classe B e di Sergio Benoni nella A. Vittorie che hanno un poco ritoccato le classifiche generali delle due classi, con Antonio Carlos Avallone (classe B) che ora si vede minacciato da vicino da Pedro Muffato e con Maurizio Chulam (Classe A) che pur con un ancora consistente vantaggio deve temere l'avanzata di Benoni.

Gli ultimi risultati

A Taruma i fratelli Lino e Denis Reginato su VW hanno vinto la « 12 Ore » riservata alle vetture Turismo. Corsa regolare e senza cambiamenti di scena, tanto che soltanto quattro vetture si sono alternate al comando. Dietro i Reginato, un'altra VW di Machado e Fleck, quindi Pereira-Chaver, Julio e Mario Tedesco, Weiland-Moog e Prolo-Miranda.

A Interlagos, inoltre, si è svolta una corsa di 500 km che ha permesso ai fratelli Nilson e Bird Clemente di bisarcare il successo riportato nella « 25 Ore ». La gara era stata dominata da Luis Pereira Bueno, ma il suo compagno Catapani, incorso in un testacoda, ha perduto il vantaggio accumulato, lasciando passare i Clemente. Al terzo posto si sono piazzati Fernandes-Giaffone, al quarto Landi-Prado e al quinto Giobbi-Vasconcellos, i primi quattro tutti su vettura Maverick.

Per chiudere e ricalcando a nostra volta il vezzo comune, riportiamo le classifiche stilate dalle autorità sportive brasiliane al 31 agosto, mentre a parte riportiamo i risultati della Coppa Souza Cruz, e la classifica della « 25 Ore » di Interlagos valida per il Campionato brasiliano Costruttori e conduttori.

Da quest'anno il Salone di Torino è diventato biennale e, dopo le rassegne di Francoforte e Parigi, il solo Salone di Londra rimane ancora da vedere per chiudere l'autunno delle mostre d'auto. Al Salone francese, che ha aperto a Parigi i suoi battenti l'altra settimana, si è dimostrato ancora una volta l'inutilità di queste « fiere del cromo e della vernice », e ben venga che due carrozzieri italiani, Bertone e Pininfarina, hanno salvato la manifestazione portando quattro novità. Altrimenti sarebbe bastato andare in qualche super affollato posteggio de Champs Elisée, per vedere le stesse auto che erano a la Porte de Versailles. Due terzi dei Saloni sono già passati dicevamo, e qualcosa di nuovo si è visto, se non altro nelle tendenze dei costruttori per l'avvenire. Tre sono le tendenze che le grandi Case hanno dimostrato di apprezzare per dare qualcosa di nuovo al pubblico sempre più smaliziato:

❶ **I COMPRESSORI.** Le tendenze ad avere macchine sempre più sprint hanno deciso alcune grandi Case ad applicare questa apparecchiatura che aumenta la potenza dei motori e in particolar modo lo sprint. BMW e Porsche hanno presentato due vetture già pronte da girare per la strada. In particolar modo la BMW, che venderà in Italia a partire dal prossimo anno la 2002 turbo, ad un prezzo oscillante sui 4 milioni. Per la Porsche il discorso è un po' più complicato. La 911 presentata a Francoforte si affannavano tutti a dire che era solo un prototipo, mentre informazioni in nostro possesso ci

❷ Pur non presentando niente di nuovo, le grandi Case automobilistiche europee sembrano orientate verso dei coupé che hanno sempre più prestazioni sportiveggianti, alla ricerca delle prestazioni a discapito della comodità e dell'abitabilità della vettura. Contemporaneamente a queste tendenze velocistiche, le autorità chiudono le grandi città al traffico che diventano sempre più caotiche, e sempre meno si possono usare le auto, meno che meno quelle sportive.

Al Salone londinese, che apre i battenti questa settimana, non assisteremo al lancio di grosse novità, ma a miglioramenti di modelli già esistenti.

Vedremo forse la versione definitiva della Lotus ESPRIT di Giugiaro, che Chapman metterà in produzione dal prossimo anno, mentre do-

Il turbo leit motiv



Entusiasmi e critiche ha suscitato la più recente versione della BMW 2002, dotata di turbocompressore azionato dai gas di scarico. Ma la vettura, più che alla serie, è destinata all'omologazione per le corse



Sempre ammirate le Aston Martin granturismo. Questa, esposta a Earls Court, era dotata di un motore 8V alimentato da carburatori

danno per sicuro che, oltre a correre, la macchina sarà venduta.

Anche altre case europee sono interessate all'idea del compressore, anche perché con questa apparecchiatura si ha una minore emissione di gas di scarico nocivi, oltre a dare all'utente una macchina dalla parvenza più corsaiola.

❸ **IL MOTORE WANKEL.** Il motore rotativo che ebbe il suo boom anni fa. Ma era rimasto poi nel dimenticatoio, anche se un po' tutte le Case avevano acquistato i diritti per poterlo usare. Ora sta rivivendo una seconda vita. La Citroen ha presentato la sua GS con il motore Wankel, e forse questa idea avrà in un futuro prossimo una realizzazione pratica. La GM, a Francoforte aveva un coupé Corvette a 2 rotori, e a Parigi ne ha portato uno addirittura a quattro rotori che, sia pure in chiave molto avveniristica, si avvicina alla vettura sportiva del domani.

Anche se molte grandi Case, vedi FIAT e Mercedes, ad esempio pur continuando gli studi su questo propulsore non ne sembrano molto convinte come utilità pratica a breve scadenza.

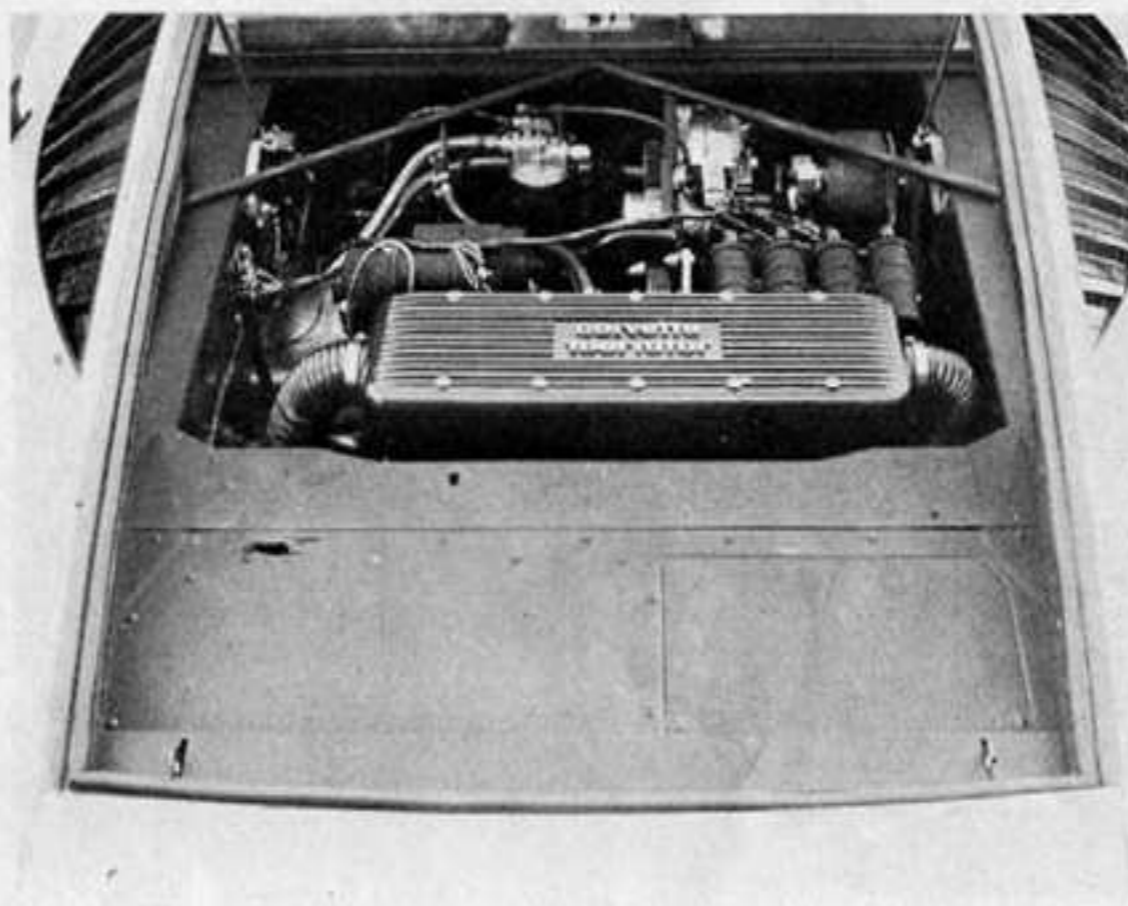
vrebbe apparire anche il nuovo coupé 2+2 a cui Chapman ha intensamente lavorato in questi ultimi mesi e il cui interno è stato disegnato da Giugiaro.

Un'altra novità del Salone londinese, sarà una vettura sportiva dell'AC con motore centrale di tre litri di cilindrata. L'AC famosa per la sua COBRA degli anni 60, la vettura che ottenne diversi successi anche in campo sportivo ripropone il tema di una vettura a motore centrale con carrozzeria in fibra di vetro, i fari sono retrattili, e il suo motore 6 cilindri Ford eroga una potenza di 140 CV. Il cambio è a 5 marce, e la sua velocità massima dovrebbe essere nell'ordine dei 220 kmh.

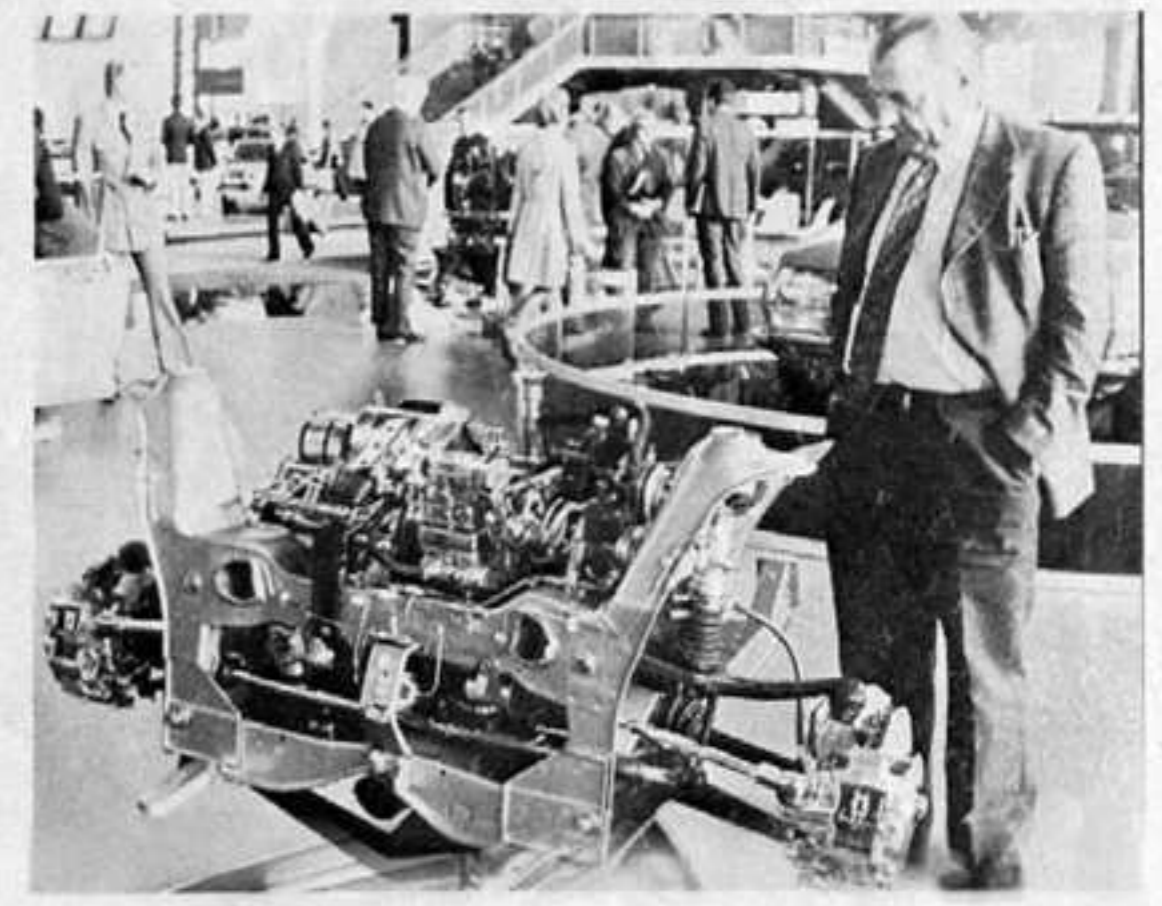
Le migliorie alle vetture che già sono in vendita, comprendono anche il nuovo motore di 2200 cmc della ROVER visto al Salone di Parigi che, a partire dal prossimo anno, verrà importato in Italia, mentre il grosso motore 8 cilindri di 3500 cmc sempre

Giancarlo Cevenini

CONTINUA A PAGINA 43



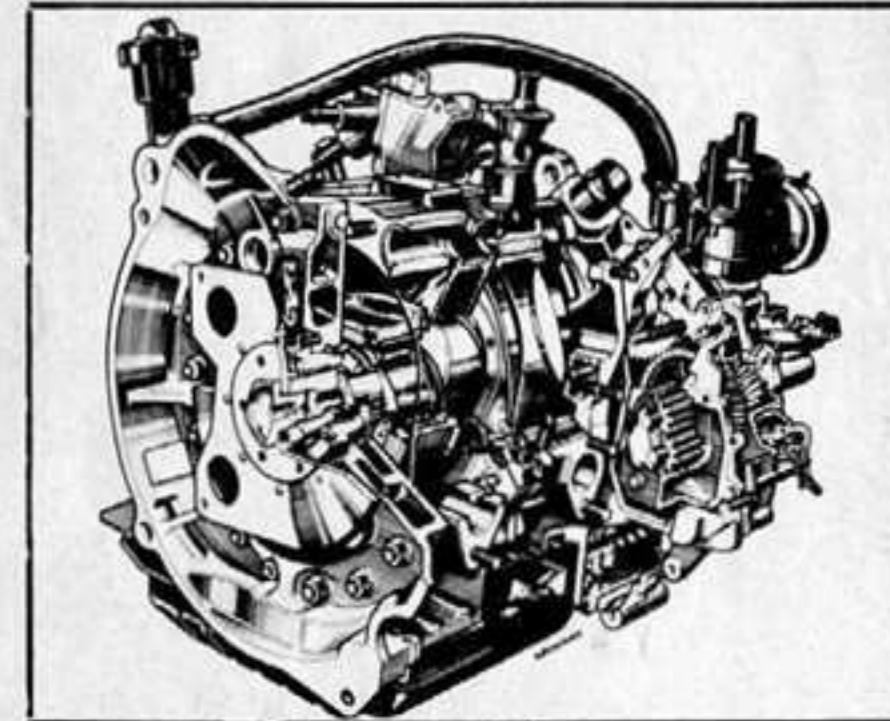
Il motore Wankel a quattro rotori della Chevrolet Corvette sperimentale è posto in senso trasversale



A proposito di Wankel, ecco il motore rotativo a 2 rotori della nuova Citroen GS, con l'avantreno



Al Salone di Londra la Rover ha presentato la versione 2200 della sua berlina, siglata SC. L'assetto esterno è praticamente quello della TC



Sopra, uno spaccato del Citroen birotore costruito dalla Comotor. Qui sotto, l'aspetto definitivo della Lotus quattro posti motore bialbero 4 valvole Jensen



Un altro
campionato ormai
agli sgoccioli

L'auto- cross si decide a MAGGIORA



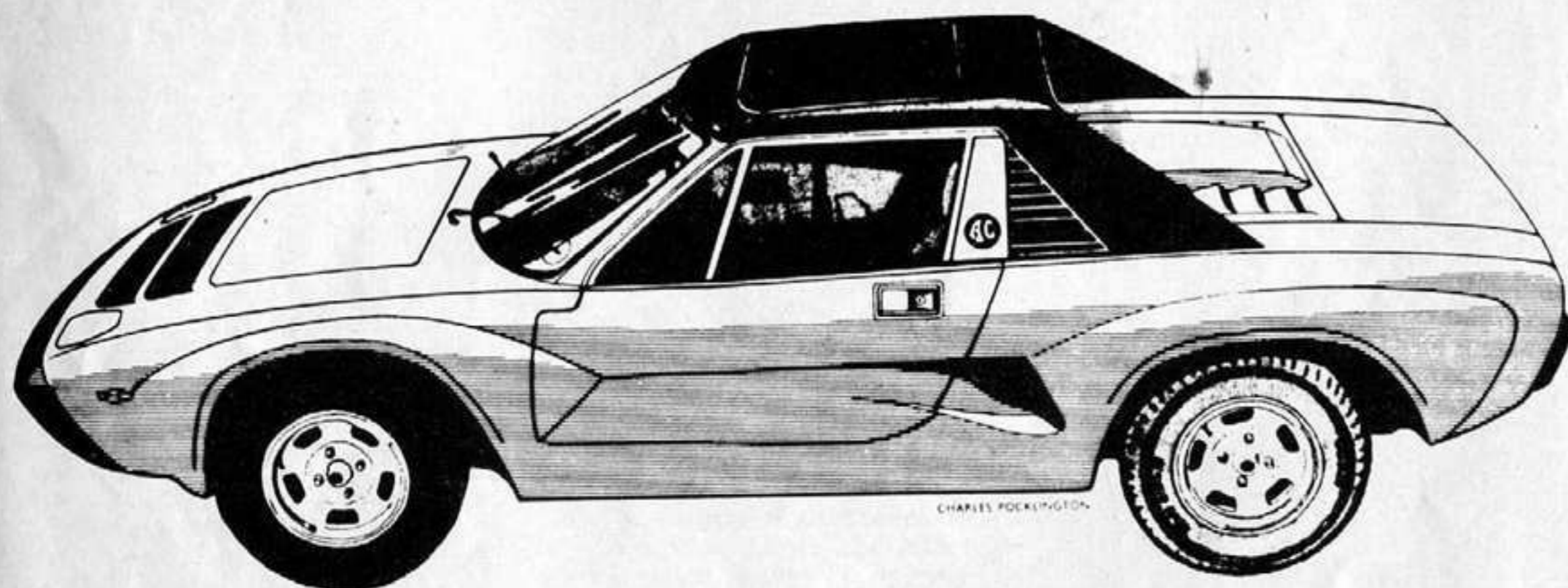
Questa specie di mostro fangoso, a sinistra, che sembra uscire dalle viscere della terra, non è, come si potrebbe credere, un archeologo o uno speleologo, ma molto più semplicemente il piacentino Giuseppe Zannini al termine di una gara particolarmente impegnativa di autocross. Sopra: una visione del campo di gara di Maggiora sulla cui pista si svolgerà domenica 21 ottobre la terz'ultima gara del campionato italiano di autocross con la partecipazione di tutti i migliori piloti della specialità

MAGGIORA - Tre gare restano ancora da disputare per la definizione delle classifiche relative ai titoli italiani dell'autocross, ma indubbiamente quella che avrà luogo a Maggiora il 21 ottobre assume una importanza eccezionale in quanto, dovendosi, per l'aggiudicazione dei vari titoli prendere in esame i dieci migliori piazzamenti, i punti per consolidare una classifica o per rosicchiare qualche posizione di rincalzo, potranno, appunto, essere colti nella gara del 21.

Così nella classe 1000 delle vetture di serie si prevede un duello allo spasimo fra gli emiliani Corradini e Ferri; nella classe 1500

Umberto Raimondi farà di tutto per minacciare Giorgio Busi, mentre nelle «elaborate» oltre 1300 Mino Barbieri dovrà controllare da vicino Caldera e Trebeschi per assicurarsi il titolo. Posizioni ormai stabilizzate invece nella oltre 1500 di serie, nelle «elaborate» sino a 1300 e fra i prototipi dove, rispettivamente, Carlo Miloni, Mario Bergomi e Osvaldo Fontanili nulla hanno più da temere.

La gara di Maggiora si articolerà su prove eliminatorie che verranno disputate nella mattinata, semifinali (ore 14) e finali per ciascuna classe alle quali saranno ammessi otto conduttori ciascuna.



La Casa inglese AC, famosa per le sue «Cobra», ha presentato questa nuova 3 litri a motore centrale

CONTINUAZ. DA PAGINA 41

della ROVER, dovrebbe equipaggiare a richiesta anche lo spider MG.

Migliorie sono state apportate alla gamma Cortina della FORD, la 2000 E sostituisce la Cortina GXL, le modifiche più appariscenti sono una maggiore comodità sia di guida che per il passeggero, un nuovo arredamento interno e una migliore ventilazione.

La Vauxall sarà presente con la sua produzione per il

74 con la gamma Magnum, che è basata sulla serie Viva e Firenze, mentre sono annunciate diverse migliorie per la Victor e la VIVA, e sparisce la giardinetta di 3,3 litri che verrà sostituita con un modello maggiore.

Un nuovo modello chiamato «OWEN Sedan» dovrebbe debuttare a Londra. E' un coupé gran turismo dalla linea moderna, che adotta il gruppo propulsore della Jaguar a 6 o 12 cilindri, con carrozzeria in alluminio, che

verrà a costare sui 13 milioni e che verrà prodotto in una piccola serie.

Anche l'industria italiana sarà ovviamente presente all'ultimo dei saloni autunnali con tutta la gamma della sua vasta produzione, dalla FIAT alla Lancia, dall'Alfa Romeo all'Autobianchi, alla Maserati, Ferrari, Lamborghini e de Tomaso, mentre i carrozzieri italiani saranno anche a Eearl Court ma con le loro novità già viste al Salone di Parigi.

g. c.

auto mirage dune-buggy

LA PIU' SEXY SEXY SEXY SEXY SEXY



... e non solo perchè va in ogni posto:
su sabbia, al mare, in campagna e vi accompagna
nelle ore più belle delle vostre vacanze

Per invio documentazione illustrativa spedire L. 200 in bolli a:

automirage

Amministrazione e stab.:
Via Mazzini, 26
tel. 051 307886 377456
40138 Bologna (Italy)

Una scelta tecnica diventata di moda

4 valvole per «millini»

Se non ci fosse stato quel diavolaccio di Romeo Ferraris forse non saremmo arrivati tanto rapidamente alle avanzate soluzioni tecniche dei quattro valvole, senza i quali ora pare non si possa concepire neppure un motore da 1000 per il gruppo 5. In effetti il piccolo propulsore «monstre» del milanese ha letteralmente spopolato nella più piccola classe della Sport, dove oltre a esprimere sempre la sua superpotenza rispetto agli altri ha dimostrato anche doti di affidabilità non indifferenti. Gli altri «millini» che si sono trovati sulla sua strada quest'anno sono sempre stati completamente detronizzati: la corsa, per i piloti si svolgeva sempre alle spalle di questa macchina, che per le sue manifeste caratteristiche era sempre considerata fuori gara. Tutte le hanno cercate per riuscire a rimanere almeno in scia al motore di Romeo: si sono rispolverati i Cosworth SCA ad iniezione (lo stesso motore con cui Cerulli aveva vinto lo scorso anno), si è provato a montare alimentazione a iniezione sui nostrani Novamotor ad aste e bilancieri, ma tutto è stato vano. Nessuno è mai riuscito a prendere la coda della «fischiante» Daren Ferraris, sul quale Gagliardi ha impegnato diverse volte anche vetture di cilindrata superiore. Durante la stagione si è dunque cercato di porvi rimedio e si sono viste fiorire una serie interessante di creazioni, su basamenti diversi, ma sempre come «leit motiv» con la testata a quattro valvole per cilindro.

«Non lo abbiamo fatto solamente per riuscire ad immettere una maggior quantità di miscela aria-benzina nella camera di scoppio nel minor tempo» ci spiega Giampaolo Dallara col quale cerchiamo di sviscerare il problema: «il fatto è che con questo tipo di testata si riescono ad ottenere diversi vantaggi, il primo dei quali indubbiamente una migliore camera di scoppio, una ottimale posizione della candela proprio al centro e con maggiore facilità si raggiunge il rapporto di compressione voluto.»

Diciamo subito che non siamo a Varano de Melegari, nel nuovo capannone dell'ing. Dallara, così per caso: è che l'amico Giampaolo ha messo a punto da qualche tempo, e sta perfezionando al banco prova, uno di questi motori che ci interessano, disegnando e costruendo sul basamento del Fiat 128 una testata nuova appunto con questa innovazione. Sempre sul basamento Fiat avevamo visto pochi giorni or sono un'altra estemporanea creazione, capolavoro artigianale ricavato da un unico blocco, da parte del capomotorista della AMS, mentre un altro preparatore di Bologna aveva ottenuto lo stesso risultato utilizzando materiale Ford.

Materiale commerciale

Ma procediamo con ordine, ritornando al motore Dallara: diciamo subito che la scelta dell'ingegnere, che come

è noto riveste anche la carica di consulente tecnico alla Lancia, è stata un po' condizionata dalla necessità della vettura sulla quale deve essere montato. Come è noto infatti sulle vetture sport 1000-1300 Dallara non si può montare che tale basamento, essendo tutta la macchina costruita appositamente per tale propulsore. Ad ogni modo niente da dire sul basamento Fiat 128, abbastanza robusto e soprattutto acquistabile a un prezzo ancora accessibile.

«Abbiamo cercato di utilizzare la maggior parte di materiale reperibile in commercio: detto del basamento, abbiamo mantenuto l'albero motore (che è però il tipo costruito in Argentina, in acciaio), montiamo le bielle del Dino, i bicchierini della Giulietta, semiconi e piattelli della Fulvia e le molle valvole del Mini Cooper. Ma nonostante tutto ciò il motore verrà a costare una bella cifra: se pensi che solo per costruire gli stampi sui quali sono state colate le teste abbiamo speso una cifra superiore ai due milioni ti rendi facilmente conto del tutto. E poi, in questi casi, non si può nemmeno fare un calcolo approssimativo, in quanto non si riesce mai a sapere in quale numero di teste ammortizzare queste spese, poiché dopo una prima tiratura sopravvengono modifiche tali da dover rifare la maggior parte dei pezzi.»

Riusciamo finalmente a vedere e fotografare un motore, che stanno installando su una vettura: veramente originale il sistema di distribuzione, con un solo asse a cammes trascinato dalla solita cinghia dentata, mentre il secondo asse è mosso da un piccolo ingranaggio tra i due. Le valvole, completamente disegnate dal preciso costruttore sono a differenza dei bialberi inglesi della serie FVA o BDA strette tra loro (l'angolo è di circa

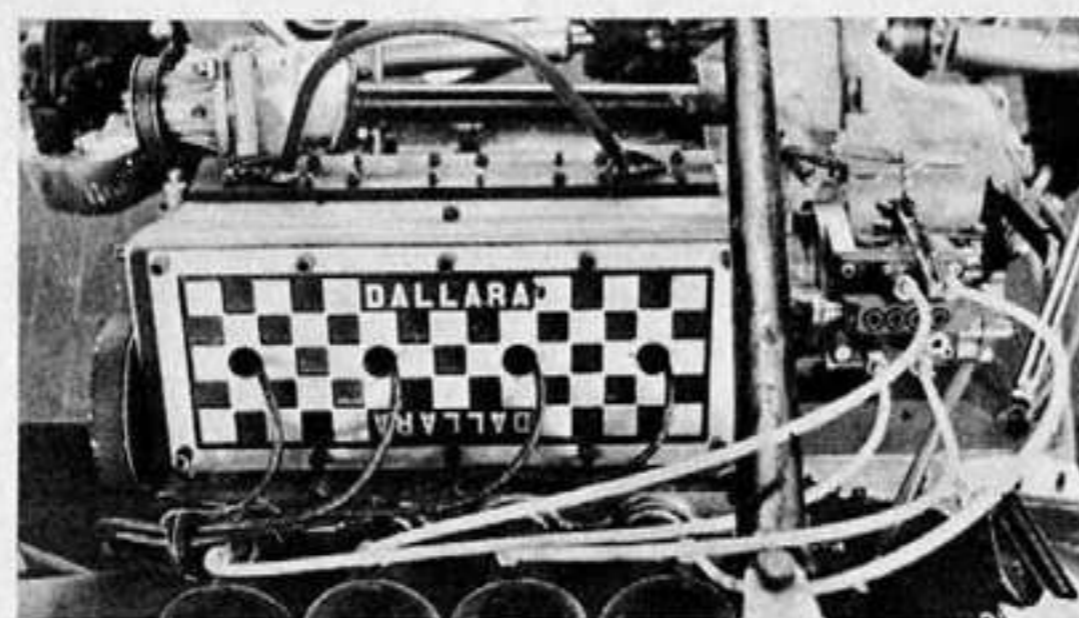
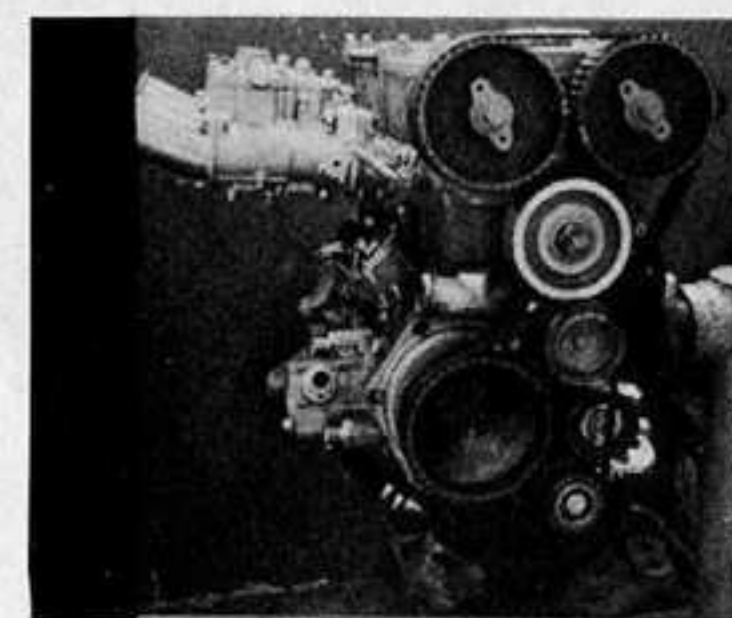
12 gradi): i pistoni stampati della Mondial hanno due segmenti e un raschiaolio e riescono a portare il rapporto di compressione a livelli di 11,3:1. Dimenticavamo di dire che la testa è stata fusa in AL SI 9 trattato e la candela è una Champion da 10" per cilindro.

Dallara non si è limitato alla testata: ha disegnato e perfezionato anche i collettori di aspirazione, le ghigliottine (che ora sono del tipo a saracinesca invece delle solite a farfalla) e addirittura le trombette, sulle quali quindi a monte della ghigliottina sono stati piazzati gli iniettori. Per il resto il motore mantiene le solite caratteristiche: rimane il carter secco, le cui pompe sono mosse da cinghia dentata come pure trascinata da altra cinghia rimane la medesima la pompa dell'acqua.

Il certosino della AMS

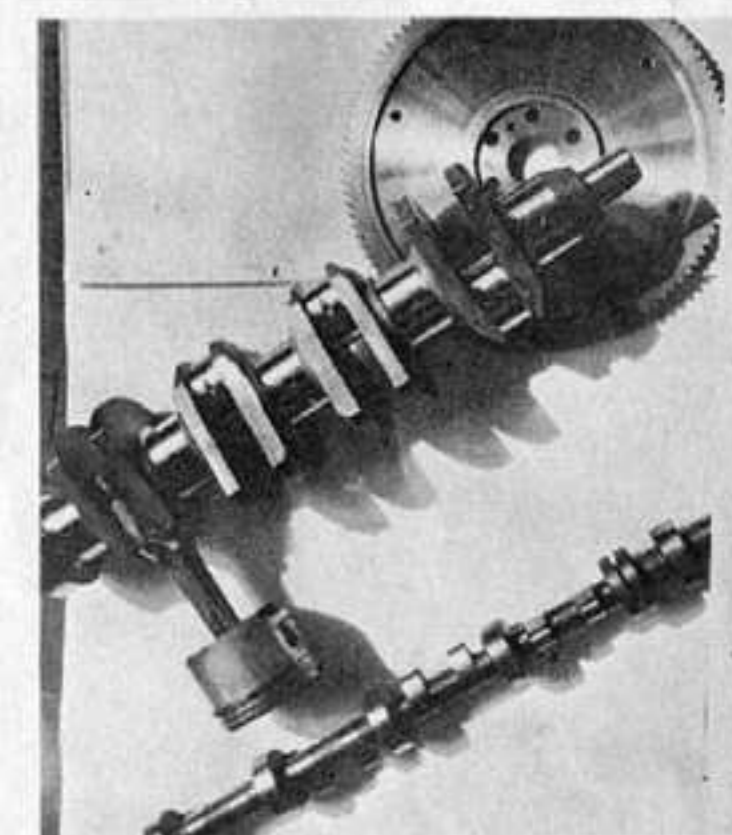
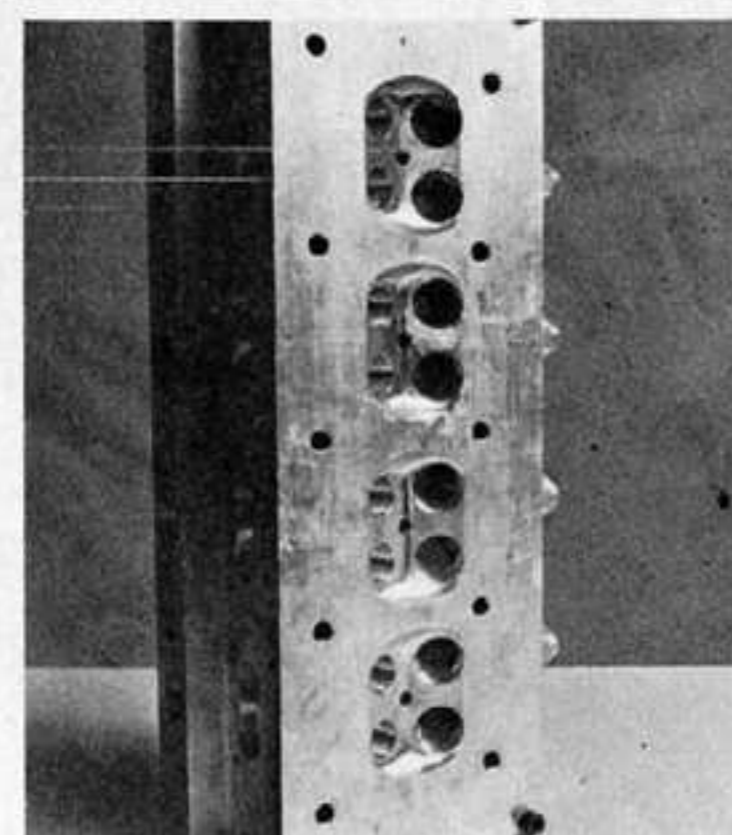
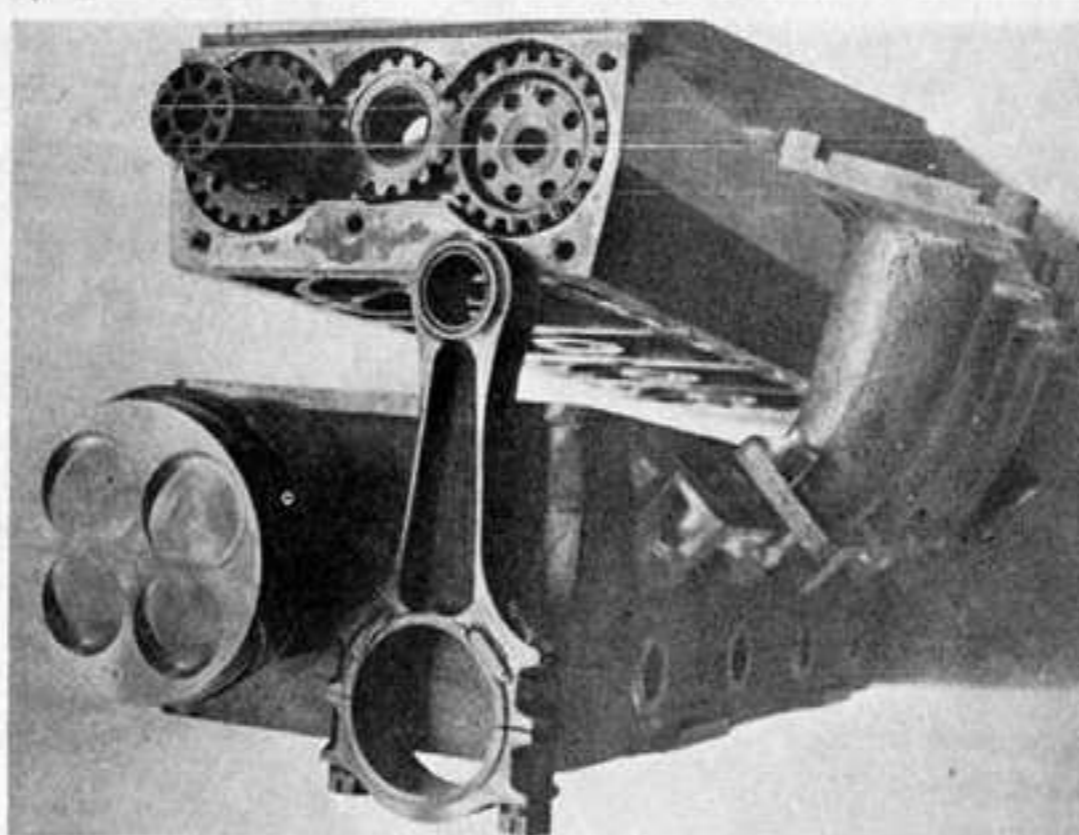
E veniamo ai risultati, per ora, nelle prime fasi di messa a punto, non ancora del tutto soddisfacenti (a detta dell'esigente costruttore). Dallara è riuscito a frenare circa 140 cv, al regime di 10.000 giri/min: «il mio traguardo sono i 150 cv, ma sempre a questo regime. Non voglio crearmi problemi con rotazioni vertiginose, dal momento che tra l'altro è più vantaggioso avere le potenze più in basso». E per ora continua la messa a punto, contando di giungere con il motore pronto certamente per l'inizio stagione.

Sullo stesso basamento (Fiat 128) e con gli stessi criteri di economia si stanno muovendo anche all'AMS, dove il motorista Rino Gilli, ex meccanico di Proveni ai tempi della Mondial della Morini e poi maturato alla Tecno e all'AMS ha ricavato da un blocco di



Ecco i tre bialbero 4 valvole in attesa di giudizio: da sinistra, il Dallara 1000, l'AMS-GILLI 1000 e il Cevenini 1000

| | DALLARA 1000 | AMS-GILLI 1000 | CEVENINI 1000 |
|--------------------------|------------------------|---------------------|-----------------------------|
| Tipo del motore | 4 cilindri in linea | 4 cilindri in linea | 4 cilindri in linea |
| Distribuzione | bialbero in testa | bialbero in testa | bialbero in testa |
| Numero valvole | 4 per cilindro | 4 per cilindro | 4 per cilindro |
| Alesaggio | 75,6 | 81 | 80,5 |
| Corsa | 55,5 | 48,35 | 48,35 |
| Pistoni | Mondial 3 segmenti | Mondial 2 segmenti | Mahle / Nova 2 segm. |
| Bielle | Fiat Dino | AMS in acciaio | Cosworth in acciaio |
| Rapporto di compressione | 11,3:1 | 11:1 | 11,5:1 |
| Candele | Champion da 10" | da 10" | Lodge da 14" |
| Valvole aspirazione Ø | 29 | 29 | 30 |
| Valvole scarico Ø | 25 | 27 | 25,5 |
| Condotti aspirazione Ø | 21,5 | 23 | 24 |
| Condotti scarico Ø | 19 | 22 | 23 |
| Albero motore | Fiat | Gubellini | Gubellini |
| Alimentazione | iniezione Kugelfischer | iniezione Lucas | 2 carburatori Weber 45 DCOE |
| Tipo di lubrificazione | carter secco | carter secco | carter secco |
| Regime di utilizzazione | 7.000 - 10.000 | 7.000 - 10.000 | 7.000 - 10.500 |
| Potenza | 138 CV a 10.000 | — | — |



A sinistra, la particolare distribuzione del Dallara utilizza un ingranaggio intermedio fra gli assi a cammes. Al centro, la testa AMS ricavata da un blocco di ergal. A destra, albero motore, volano, cammes, pistone del Cevenini

Ergal una testata bialbero a quattro valvole per cilindro ispirandosi alla testa Ford Escort, ma con le dimensioni e gli interessi del Fiat 128. Un lavoro veramente da certosino: tra l'altro per ricavare tutti i passaggi acqua e i condotti, che hanno una doppia inclinazione, ha dovuto eseguire la testata in due pezzi, che ha poi stretto dopo averli lavorati con un mastice speciale.

«Abbiamo cercato di ottenere una testa da provare spendendo il meno possibile» ci ha detto sorridendo «perché sarebbe stato veramente un guaio fare le fusioni e poi rendersi conto che non poteva funzionare, o che era tutta sbagliata. In questo modo potremo fare le dovute prove al banco per renderci conto se convenga o meno iniziarne la fusione in un certo numero: io non ho inventato niente, sia ben chiaro, ho solo copiato la testa Ford cambiando gli interessi per poterla montare sul più conveniente basamento Fiat.»

Il motore quindi funzionerà come un vero e proprio Ford bialbero: rimangono invariate le caratteristiche di distribuzione degli assi a cammes mediante cinghia dentata, mentre per l'iniezione si userà prima il tipo Lucas, e forse in seguito la pompa Kugelfischer. Il regime a cui si vorrebbe ottenere la potenza sarà tra i 7 e i 10.000 giri: le bielle sono state fatte in acciaio e i pistoni e due segmenti sono già pronti. Come era da prevedersi si utilizzerà ancora la stessa pompa dell'acqua, mentre per la lubrificazione si ricorrerà a un carter secco. Le prime prove di questo motore si potranno effettuare non prima del mese di novembre: al termine di questi primi sondaggi si vedrà se sarà il caso di proseguire con l'operazione, facendo fondere le testate in modo tale da poter fornire per la prossima stagione, assieme al telaio AMS anche un motore

competitivo, il tutto con una spesa ragionevole.

Sempre con materiale Ford ha lavorato un altro preparatore bolognese, Gianni Cevenini, più noto nel settore delle piccole bicilindriche che doveva riuscire a montare un propulsore all'altezza della situazione sulla Royale del cliente Serattini. Per fare questo si è trovato un motore di un'Escort RS e si è lavorato su questo materiale fino ad ottenerne un 1000: in pratica è stato rincamiciato con una ghisa speciale, ma soprattutto è stata variata la corsa e per questo si è dovuto ricorrere a un nuovo albero motore. Albero che è stato realizzato, sulla falsariga di quello del 1000 (ex F. 3 1969) dal solito Gubellini, un artigiano che va per la maggiore per la precisione nelle sue creazioni e che in passato ha realizzato parti per case anche straniere di grande nome. Con questo nuovo albero la corsa è passata a 48,35 mm: le bielle utilizzate sono le Cosworth (sempre materiale usato per il vecchio 1000) mentre i pistoni sono Mahle. Il carter secco è stato montato anche in questa unità mentre per l'alimentazione, per queste prime prove, si è ricorsi a due robusti e affidabili Weber doppio corpo da 45.

L'iniezione attende

Si è ottenuto un risultato per ora soddisfacente, anche se evidentemente si è ancora lontani dalle migliori potenze: fra le migliori che si stanno apportando, una serie nuova di pistoni stampati della Nova e un castelletto per gli alberi a cammes più robusto. E alla fine, se tutto funzionerà a dovere, si passerà all'iniezione.



LIGIER JS 2 con BRAMBILLA MERZARIO STRATOS o PANTERA

Non ostante il nostro «suggerimento», si vede che alla Maserati non hanno avuto occasione di ripensarci e così la Maserati Bora non è stata iscritta al Giro d'Italia, neppure nella categoria Gruppo 5-Preserie. Non ostante questo, la marca del tridente si presenterà al via di giovedì 25 ottobre con grosse ambizioni, per la presenza di ben due Ligier JS2 dotate del motore Maserati 6 cilindri di derivazione SM.

Una sarà affidata a Chasseuil-Baron l'equipaggio che già l'ha portata in gara al Tour de France, mentre a guidare la seconda è stato chiamato Vittorio Brambilla, in coppia forse con il modenese De Niederhauser.

Quanto all'altro campione attesissimo al Giro, cioè Arturo Merzario, tutto dipende dalle prove che sono state fatte a Casale con la Stratos dotata della nuovissima testata 4 valvole. Cesare Fiorio prenderà una decisione nei primi giorni della settimana. Altrimenti, se la testata 4 valvole non darà i miglioramenti sperati, il sostituto di Munari non correrà, e solo una Stratos due valvole — per Andruet — terrà alti i colori Lancia-Marlboro al «Giro».

Ma Merzario ormai ci ha preso gusto all'idea di questa gara, e quindi si è dato da fare per trovare un'alternativa alla Stratos. L'ulteriore possibilità potrebbe consistere in una Pantera De Tomaso, la stessa gruppo 4 con cui Regazzoni vinse ad Hockenheim, cioè proprio quello che ha fatto cambiare idea a Maranello nei confronti dello svizzero, e convincerli a riacciare i rapporti con lui. Infatti, far vedere a Ferrari un suo ex pilota che vince al volante di una De Tomaso è come agitare un drappo rosso davanti ad un toro...

Ma pare che per la Pantera ci sia una mezza parola con Parkes. Allora, la terza alternativa dell'irriducibile Merzario sarebbe una Daytona messaggi a disposizio-

ne da Tony Palma, il giovanotto romano, appassionatissimo di corse, figlio di un ex consigliere d'amministrazione della Ferrari.

Sul «fronte» del Giro, si è ormai alla stretta finale. E' ormai deciso che non si va al Mugello, e pertanto verranno leggermente aumentati i chilometraggi ad Imola e a Misano. Anche il programma orario subirà qualche ritocco, che sarà comunicato successivamente. Nella più recente riunione dei commissari sportivi in vista della corsa, è stato deciso di ammettere salomonicamente tutti i 96 iscritti, senza respingere nessuna iscrizione. Piuttosto, non è stato affrontato un problema piuttosto importante, cioè la costituzione o meno delle classi che non raggruppino almeno tre iscritti. Questa clausola, di derivazione rallistica (gran parte del regolamento del Giro risente dell'impostazione rallistica iniziale data alla corsa, e poi persasi un po' per strada) ha comportato alcune dolorose situazioni che, se non sanate con il buon senso dai commissari sportivi, rischiano di privare il Giro di alcuni protagonisti.

Infatti, nella situazione di essersi visti rifiutare l'iscrizione nelle classi naturali sono la coppia Lombardi-Fargion, con la annunciata ed attesissima Ford Capri «semiufficiale» gruppo 1, e le due 2000 gruppo 2 di Venturi (Alfa GTAm) e Colzani, che aveva quasi convinto Conrero a correre con una Ascona preparata.

Non comprendiamo, sinceramente, quali ostacoli impediscano a questi validissimi piloti di prendere il via, anche senza che sia per loro costituita una classe, ma solo nell'ambito del loro gruppo. Invece, pare che potrebbero partire ma solo nel gruppo 5, cosa che la Lombardi ha già scelto di fare, pur di partecipare. Vedremo, nel corso di questa settimana, come si scioglieranno questi nodi che rendono ancora più incerta la definizione dei prevedibili protagonisti della gara.

GIMONDI in DALLARA

● Anche Gimondi, dopo Baso, fa parte dei corridori ciclisti che intendono seguire l'attività sportiva automobilistica in vista di nuovi programmi che potrebbero interessarli abbandonando il ciclismo. Marino Baso ha già detto che nel 1975 intende smettere di pedalare preferendo pigiare sull'acceleratore. Ora è Gimondi, atteso al-

l'autodromo di Varano Melegari nella entrante settimana, per provare una macchina messaggi a disposizione dall'ing. Dallara.

● Il 6 novembre alle ore 18 si avrà il secondo appello per le «tesi di laurea» all'Istituto Superiore di Scienza dell'Automobile. Come è noto i due primi «laureati» (siciliani) discussero brillantemente le tesi con 110 e lode.

● Giuliano Giuliani, ben noto per le sue Formula 3 e per la elaborazione di macchine per il campionato turismo, ha smesso l'attività che lo appassionava. Gradatamente questi piccoli artigiani mo-

denesi, che hanno avuto tanto merito nel rilancio dell'automobilismo sportivo fra i giovani, vanno scomparendo. Adesso Giuliani ha una officina specializzata per elaborazioni e assistenza collaborando con Arrigo Moneti, ex corridore di moto, ora commissario Simca.

● Al Giro d'Italia, la «Modena Corse» parteciperà con due Pantera De Tomaso G. 3 una pilotata da Govoni e l'altra da De Niederhauser.

● Il 3-4 novembre sul Kartodromo di Carpi avrà luogo la terza edizione della gimkana nazionale indetta dalla «Modena Corse».



● Gli equipaggi italiani Riva-Giubilei e Fontana-Aspesi della Tre Gazzelle, e A. Brambilla-Laera e Cambiaghi-Mora della Conrero Ramazzotti, prenderanno parte al XII Rally Internazionale di LUGANO che si svolgerà nei giorni 27 e 28 ottobre.

● Bernard CONSTEN, presidente del comitato organizzativo del Tour de France, ha riunito piloti, giornalisti e membri dell'organizzazione per fare una sintesi delle critiche riscosse dalla gara, allo scopo di migliorarla l'anno prossimo. E' presto per sapere che cosa si farà in merito, ma se non altro è già stato deciso che l'edizione 1974 sarà meno faticosa, con due sole notti su strada, e che sarà soppresso il tratto all'estero (quest'anno fu Barcellona).

La torta LOTUS

● L'anno prossimo al GP di SPAGNA si vedrà il personale del team John Player Lotus attorno a una grande torta da compleanno, per festeggiare il quarto anniversario della Lotus 72.

● Il RED ROSE RACING, la squadra di John Bridges che ha corso con le Chevron sport negli ultimi quattro anni, ha deciso di chiudere la propria attività, quindi la sua ultima gara è stata quella del campionato due litri a Barcellona. I motivi sono i costi sempre crescenti.

● In segno di lutto, dopo la morte di CEVERT, il Rallye Moët et Chandon è stato rinviato ai giorni 24 e 25 ottobre.

● Come si era più volte detto, la CONNEW PC1, la cui vita nei Gran Premi è durata così poco, farebbe un ritorno in F. 5000. Di recente la vettura è stata provata da Trimmer, il quale sta ancora cercando una guida.

● Il campione del Yellow Pages di Formula Atlantic, Colin VANDERVELL, ha detto che l'anno prossimo per lui ci sarà «la F. 1 o niente». In fatto di telaio, ha aggiunto che «c'è una sola Casa possibile, la March. Sto attualmente trattando con la March per varie altre cose». E' anche possibile che Vandervell partecipi alla Coppa Tasmania, ma nulla è ancora deciso.

● Quale successore di Artur Keser, Gunther MOLTER ha assunto dal primo settembre la carica di Capo del settore stampa della Daimler Benz. Molter, che ha svolto per venticinque anni attività giornalistica, avrà a fianco, per assisterlo, William Reinert e Hans Georg Kloos. In un secondo tempo si occuperà della stampa estera Dirk Strassl.

● Sempre tornando sul problema del circuito di ZANDVOORT, dopo le lamentele a seguito della recente corsa di F. 5000, giornalisti presenti hanno riferito che c'erano veicoli anti-incendio, ma che il lavoro dei commissari era «spaventoso». La pista era bagnata e quando una vettura ha urtato, in fondo al rettilineo principale, non è stata sventolata nessuna bandiera gialla. In altri casi analoghi i soli soccorsi sono stati portati da un poliziotto e da un ragazzo, mentre in un'occasione è stato uno dei piloti stessi a dare una mano al poliziotto. Gli organizzatori si difendono dicendo che la F. 5000 non richiede precauzioni quanto la F. 1. A voce di tutti, è ora che Zandvoort venga chiuso.

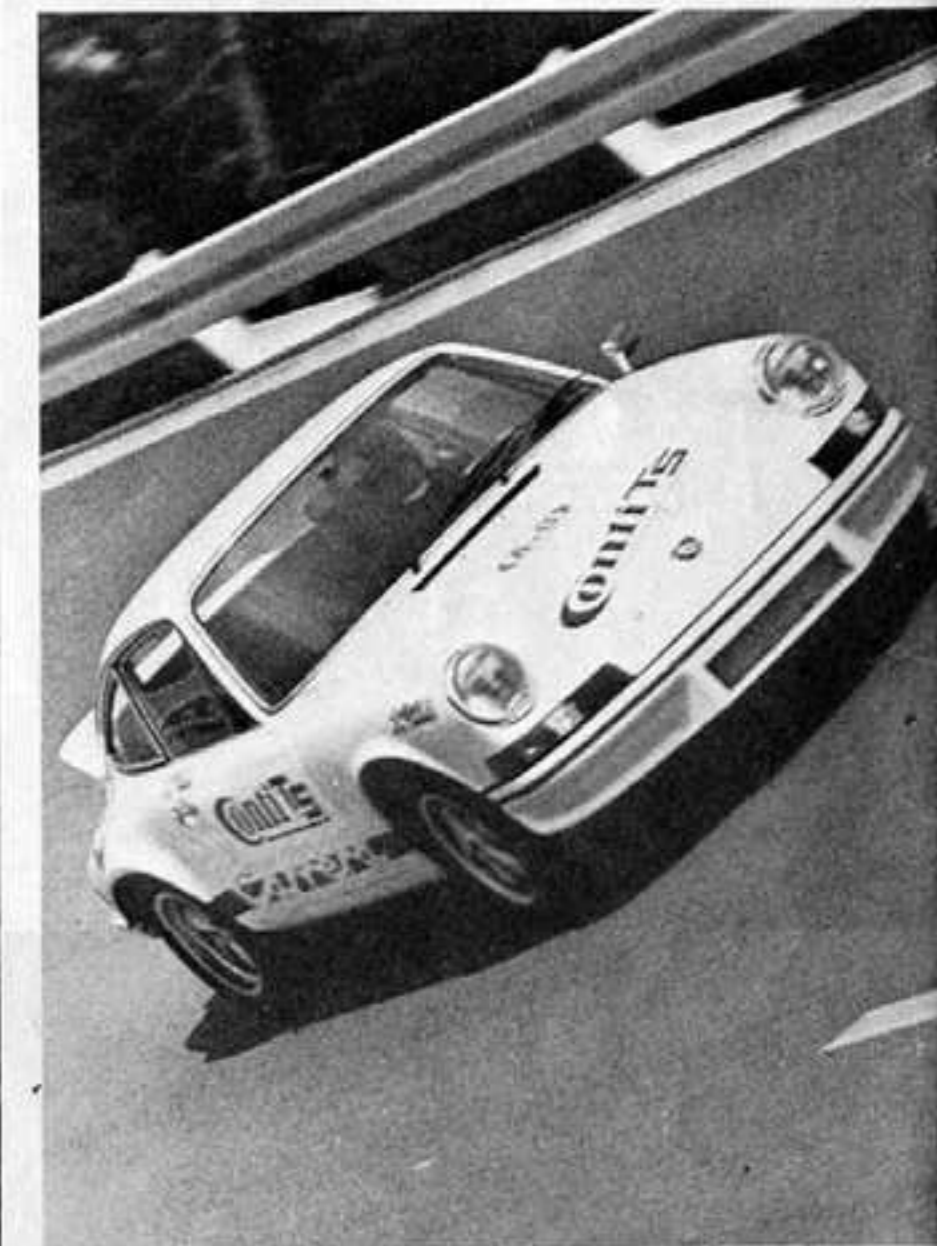
REGAZZONI in LOLA

● E' confermato che è stata iscritta una Lola T330 per REGAZZONI a Brands Hatch il 21 ottobre. Si trattava della vettura Jones-Eisert, con la quale Regazzoni fu spinto fuori pista nella recente gara negli Stati Uniti, da un certo pilota sud africano dalla chioma scompigliata!

● Torsten PALM, fratello minore del grande navigatore di rally e Gunnar (ora ritirato dalle corse) ha ogni tanto avuto ottimi sprazzi in F. 3 in questi ultimi tre anni e le sue recenti prestazioni con la Surtees F. 2 hanno dimostrato che ha buone doti. Con Wisell che ormai sta scomparendo di scena, dopo essere stato il numero due svedese (alle spalle di Peterson) non è escluso che Palm possa fornire alla Scandinavia un futuro in F. 1, insieme con Bertil Roos.

● La CHEVRON manderà una sport ufficiale in Sud Africa, che sarà certamente presente alla 9 Ore di Kyalami, rimanendo poi probabilmente per tutta la serie Springbox. Sui piloti nulla è stato deciso, ma pare che Gethin non ci voglia andare, quindi sono stati avvicinati Redman e Scheckter.

● GETHIN parteciperà alla Coppa Tasmania con Pilette, nel Team UDS Chevron. Il solito compagno di Pilette, Craft, non può andarci per impegni di lavoro.



● Ecco sulla pista di prova della VW a Wolfsburg, il barone Huschke von Hanstein quando ottenne, con la Porsche Carrera RS, due nuovi primati mondiali assoluti per la categoria Gran Turismo. Il conosciutissimo dirigente dello sport tedesco, un tempo valente pilota, fece registrare sui dieci chilometri la media di 246,300 kmh e sulle dieci miglia la media di 260,100 kmh. Nella stessa occasione, Von Hanstein ha ottenuto anche due primati di classe con una VW-Porsche 914/2 litri.

ALPINE solo 2000

● Con la rinuncia alla F. 3, nel 1974, l'ALPINE si dedicherà al campionato europeo di F. 2 e a quello sport due litri. La Casa spera di avere due sport con il Renault V6 per Dépailler e per Jabouille, mentre in F. 2 ci saranno anche Leclère e Serpaggi.

● Il patrocinatore di Graham McRAE, John Haynes delle assicurazioni Lloyds, a quanto pare gli aveva offerto un paio di DFV quest'anno, ma il pilota ha rifiutato, preferendo essere uno dei «grandi» della F. 5000, oltre a fare qualche gara USAC per Granatelli.

● I piloti irlandesi di F. 1 non sono certamente numerosi, ma ultimamente due hanno pilotato la stessa vettura, la Brabham BT37 ex-ufficiale: John WATSON, per i colori della Hexagon, e ora Damien MAGEE, il quale ha molto potenziale anche se gli manca il temperamento calmo di Watson.

• A tutti quelli i quali predicono che la JOHN PLAYER invece del campionato di F. 3 ne farà uno di Formula Atlantic il prossimo anno, si può rispondere che non è vero. Questo perché in genere la F. Atlantic serve di contorno alle gare del campionato Rothmans di F. 5000 e, dato che questo si correrà anche nel 1974, è veramente improbabile che la John Player accetti un posto così modesto, dietro la Rothmans.

• Una nuova strada turistica di rilevante importanza è stata aperta per il lago Odensee ove recentemente è stato girato un film tratto dal romanzo di Jack London «Sangue di Lupo». A 200 metri dal lago austriaco è stato aperto anche un ampio parcheggio e i turisti potranno raggiungere le rive lacustre attraverso un largo sentiero pedonale.

• La zona pedonale di VIENNA è stata ampliata con la chiusura al traffico della Kohlstrasse che va così ad aggiungersi alla Piazza di S. Stefano e alla Kartnerstrasse e la Naglerstrasse, entrambe suggestive vie della vecchia Vienna.

• A TRUJILLO, una città del Perù del nord, verrà costruito uno stabilimento VOLVO per la produzione di motori diesel. L'iniziativa della Volvo prevede la collaborazione della PERKINS inglese e del governo peruviano. La fabbrica assumerà la denominazione di MOTOR DIESEL ANDINOS S.A.

• Nel prossimo mese di marzo la casa d'aste CHRISTIES metterà in vendita un altro lotto di vetture veterane, in occasione del Salone di Ginevra e in collaborazione con Lord Montagu of Beaulieu.



ROMA - Ventiquattromila 645 autoveicoli nuovi di fabbrica sono stati immatricolati in meno, nei primi sette mesi del 1973, nei confronti dello stesso periodo 1972. In particolare sono diminuite le autovetture (17.718 unità) e i motoveicoli (7.782 unità), mentre sono aumentati gli autobus (118) e gli autoveicoli industriali (737).

Nel mese di luglio, invece, si è registrato un aumento di immatricolazioni nelle autovetture (13,04%), negli autobus (17,76%), negli autoveicoli industriali (6,05%), mentre ancora in diminuzione i motoveicoli con un calo del 5,31%. In totale sono stati immatricolati nel luglio 1973 174.938 autoveicoli nuovi di fabbrica, contro i 157.460 dello stesso mese 1972.

• Poiché in molti paesi europei i pneumatici chiodati sono soggetti a limitazioni d'impiego, la Uniroyal ENGLEBERT belga ne ha realizzato un tipo nuovo, l'MS Plus, caratterizzato da un profilo insolito e dall'assenza di fori per l'alloggiamento dei chiodi. Senza limitazioni di sorta, consente velocità fino ai 160 orari.

BENZINA con «LULÙ»

• In Inghilterra la BP adotterà un self-service per il rifornimento della benzina alle sue stazioni di servizio. Ci saranno pulsanti, al posto delle solite pompe, e il «Lulu», così si chiama il nuovo sistema, permetterà, dice la BP, agli inservienti di provvedere meglio agli altri servizi per gli utenti.

• RAY ARRISON e MALCOLM ROBERTSON in coppia, al volante di un'Alfa Romeo 2000 GTV, hanno vinto la «1000 km. di Bathurst», gara valida per il campionato australiano marche, classe fino a 2 litri.

• UMBERTO AGNELLI, amministratore delegato della FIAT, ha comunicato che l'esercizio finanziario 1973 si chiuderà con una perdita di 150 miliardi.

• La solita incompatibilità fra Milano e Roma: un lettore di un giornale milanese ha scritto al quotidiano chiedendo perché Roma deve avere una targa automobilistica preferenziale a tutte lettere, invece della sigla RM. Beh, una cosa da pensarci su!

Richiamate «CARINA»

• La TOYOTA inglese ha chiesto a circa tremila clienti di riportare le loro vetture ai concessionari, per sostituire le cinture di sicurezza dei sedili anteriori. Benché queste siano legali in tutti gli altri paesi, non lo sono secondo i regolamenti inglesi. Le vetture «richiamate» sono le turismo «Carina» a quattro porte e la serie «Crown Ms».

• Assicurazione più cara dal 1. gennaio 1974. La proposta è della ANIA che richiede un aumento dal 10 al 20% per sanare il deficit delle imprese assicuratrici nel ramo R.C.

• I vecchi autobus londinesi a due piani, che dopo 20 anni di servizio vengono messi in vendita dall'amministrazione municipale, hanno trovato un fiorente mercato nell'America del Nord, dove «tutti quelli che contano» desiderano possedere uno di quei mezzi che fanno tanto «old style».

• EMERSON FITTIPALDI è stato invitato a partecipare alla «1000 Km. messicana» che si svolgerà a fine ottobre a Città del Messico.

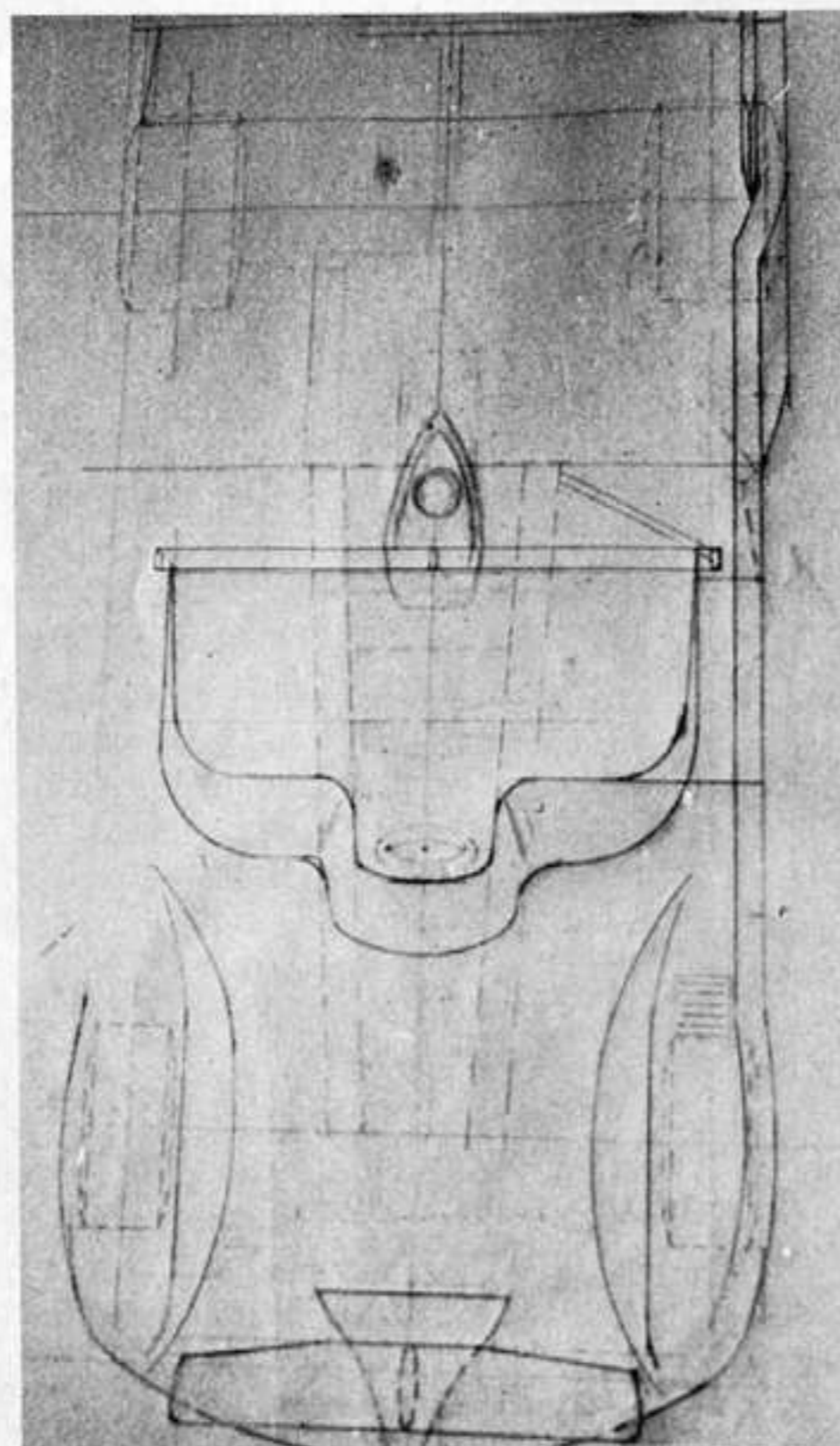
• BART BOSMAN su Giulia super ha conquistato a Zandvoort una bella vittoria nella classe 1600 vetture turismo gruppo 1.

• JEAN RAGNOTTI ha conquistato la sua prima vittoria in monoposto a Monthery, in una prova valida per il campionato francese di F. 3, al volante di una March della Scuderia Antar.

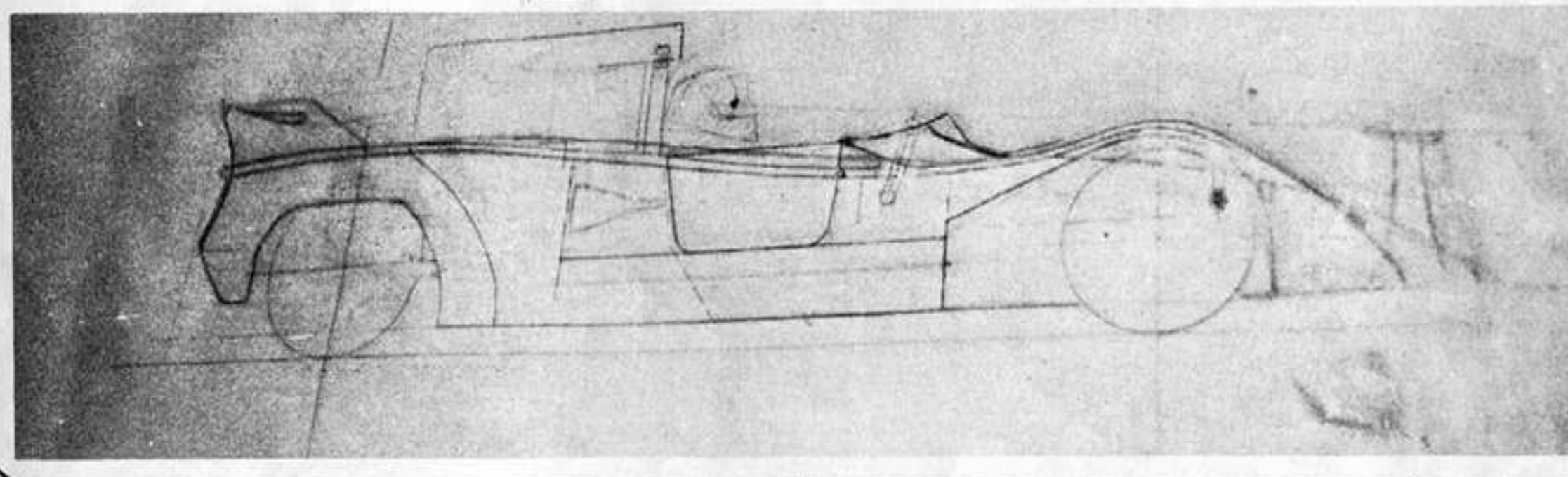
DALLARA incrementa i suoi programmi



VARANO DE MELEGARI - Sarà pronta entro la fine dell'anno la nuova sport «tre posti» di Giampaolo Dallara: ma questa volta si tratterà di una vettura ben più impegnativa, di una barchetta capace di contenere motori da 1600 e 2000 cc. Già i primi telai sono in via di costruzione, secondo i precisi disegni dell'ingegnere che meticolosamente ha progettato tutti i particolari (pensate che ha perfino disegnato per farsi costruire degli speciali sollevatori per vetture da corsa!) e tra breve rientreranno nella factory varanese. Lì sta realizzando una ditta specializzata modenese, che costruisce anche telai per grosse vetture GT e saranno sulla falsariga della vettura costruita in precedenza da Dallara, cioè monoscocca bitrave, con il posto di guida al centro e gli altri due affiancati. Il posto di guida sarà abbastanza avanzato e molto centrale, come la posizione del motore che questa volta sarà longitudinale, non trasversale come il derivato Fiat 128: a proposito di questi motori Dallara si è già rivolto alla Cosworth per informarsi sui nuovi propulsori e sulle possibilità di montarli sulla sua macchina. Per ora non siamo in grado di mostrare altro che dei disegni, anche se tutto il telaio è già disegnato e perfettamente realizzabile: caratteristica della nuova vettura saranno anche i parafranghi aperti (a differenza del modello precedente completamente carenato) e due alettoni, uno anteriore e uno posteriore. La carrozzeria che si vede nelle foto ovviamente è provvisoria: quella definitiva verrà realizzata da un noto stylist che la studierà anche con l'aiuto della galleria a vento.



La triposto 2000



• Il boss delle GRD, Mike Warner, è rimasto molto male nel sapere che il leader del Team Dart GRD di F. 3, Alan Jones, ha riportato danni più gravi di quanto pareva dopo il suo incidente in prova a Brands Hatch. Pur lamentando di avere male al collo Jones ha ottenuto ugualmente la posizione al palo, per la manche che ha poi vinto. Dopo però il collo gli si è gonfiato e ha dovuto farsi fare un'iniezione per calmare il dolore, per partecipare alla finale. Prima che la finisce Dobbie lo ha costretto ad abbandonare e all'ospedale è poi risultata una sospetta frattura. Non è ancora confermata, benché Jones porti già un collare, ma se fosse vero purtroppo non potrà correre per il resto della stagione.

• Il ministero francese dell'interno ha dichiarato guerra all'inquinamento, soprattutto automobilistico, istituendo una sezione speciale per la protezione dell'ambiente. La sezione si chiama, appunto, «Ambiente» ed è suddivisa in trentatré gruppi tecnici, ognuno composto da tre funzionari di polizia che hanno seguito corsi di specializzazione.

NISSAN in Belgio

• La NISSAN, che produce la Datsun, manda alcuni suoi dirigenti in giro per studiare la possibilità di aprire in Europa uno stabilimento di montaggio. Si dice che il paese preferito sarebbe il Belgio.

• KLAXON, SONABEL e MIXO esportano i loro ultimi modelli di avvisatori acustici al 13. Salone internazionale della Nautica che si terrà a Genova dal 19 al 28 ottobre. Di particolare interesse il «TRITONAL» idoneo in ispecie per mezzi da diporto di una certa mole, rimorchiatori e barchette. Oltre agli avvisatori acustici, la SAPAM illustrerà al nautico i proiettori fendinebbia e di profondità della CIBIE.

• Il dott. CARLO MINETTI è stato nominato segretario generale della Unione nazionale Cantieri e Industrie nautiche ed affini.

• Il gruppo LOTUS ha avuto nel primo semestre del 1973 un utile primato. Al lordo da tasse tale utile è infatti passato da 511.000 sterline a 660.000, mentre il giro d'affari è salito da sterline 2.749.000 a 3.865.000.

• Il fatturato di vetture nuove in GRAN BRETAGNA è salito da 1.155.593 unità nei primi otto mesi del 1972 a 1.235.695 nello stesso periodo del 1973, battendo un nuovo primato.

• L'incontro tra funzionari russi e giapponesi con dirigenti della GULF ha aperto grosse prospettive per un progetto per lo sfruttamento dei campi petroliferi del Ryumen, nella Siberia occidentale, e delle zone al largo delle isole Sakhalin, e per la costruzione di un oleodotto.

• Una delle prime Reliant Regalo, che uscirono dalle officine nel 1953, è stata consegnata dal direttore marketing della RELIANT al curatore del Museo di Beaulieu. Costruita in allumina, con telaio di legno, la vettura è una convertibile MK 1, restaurata dalla Reliant.

Polemiche in GERMANIA

L'INTER-SERIE farà... KAUSSEN

STOCCARDA - In relazione alle voci ricorrenti sulla fine delle corse Interserie pubblicate da diversi organi di stampa, ma principalmente dallo «Stuttgarter Nachrichten» in questi ultimi tempi, il presidente dell'Associazione Interserie, Pierre Aumonier (organizzatore delle corse a Silverstone), in occasione dell'ultima competizione stagionale '73 svoltasi ad Hockenheim, ha rilasciato le seguenti dichiarazioni: «Tutte queste affermazioni sono assolutamente false. In una riunione tenutasi il 1. ottobre a Francoforte, abbiamo tracciato i piani di massima per l'attività 1974 e in quella dell'11 ottobre a Parigi, abbiamo chiarito i dettagli del regolamento 1974, fissato le date e discusso altre particolarità della situazione».

Aumonier ha inoltre dichiarato: «Fra una riunione e l'altra, il Kausen Racing Team, per bocca del suo direttore di corsa Armin Mennicken, ha reso nota la sua intenzione di intentare un'azione legale contro il Stuttgarter Nachrichten, per diffusione di notizie false e tendenziose, presso la pretura di Aachen al fine di richiedere i danni eventualmente derivanti dalla mancata firma di contratti con gli sponsor della scuderia, se ciò dovesse avvenire in seguito alle notizie pubblicate».

Infine, Pierre Aumonier ha annunciato che nei prossimi giorni avrà un incontro con Helmut Kelleners nella sua qualità di fiduciario dei piloti Interserie, e con Armin Mennicken che rappresenterà i concorrenti, per l'istituzione di una «Interserie Drivers Association» che possa svolgere i compiti attualmente svolti dalla GPDA per i piloti F. 1. L'Associazione Interserie farà ogni sforzo affinché tale nuova associazione venga riconosciuta al fine di darle il giusto valore al momento della stesura del regolamento 1974.

Il direttore della squadra Kausen ha inoltre dichiarato: «L'Interserie 1974 avrà ancora maggiore attrattiva in quanto intendiamo rivalutarla attraverso l'ingaggio di parecchi piloti di Formula 1. Il nostro team, intanto, ha firmato un contratto per tutta la prossima stagione con il pilota Wilson Fittipaldi.»

Fra le due riunioni di Francoforte e Parigi vi è stata un'altra riunione consultiva a Misano, presieduta dal presidente Harle nella quale Remo Cattini, a nome del Santamonica (e di tutti gli organizzatori italiani presenti) ha esposto quella che sarebbe la «linea» italiana per questa categoria. Ha chiaramente proposto una formula con minore potenza, abolizione del compressore quindi o per lo meno limitare i motori compressi alla cilindrata di 4500 cc e con qualche artificio (tipo strozzatura) e ancora una limitazione dei premi a 25000 dollari, pari a 15 milioni di lire. Tutti gli italiani presenti si sono detti d'accordo su tale modifica e anche lo stesso presidente pareva dell'avviso: naturalmente bisognerà consultare anche gli altri appartenenti all'associazione e forse tra breve tempo si potranno prendere direttive precise.