

LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

Il «fattaccio» del GIRO



I «boss»
MARLBORO
spiegano...



Guideremo
a pulsante

il pallottoliere
delle rubriche

domenica SPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

3 IL CALENDARIO
DELLE CORSE

44 MINI-HOBBY
KARTING

46 MOTORAMA
TUTTESPRINT

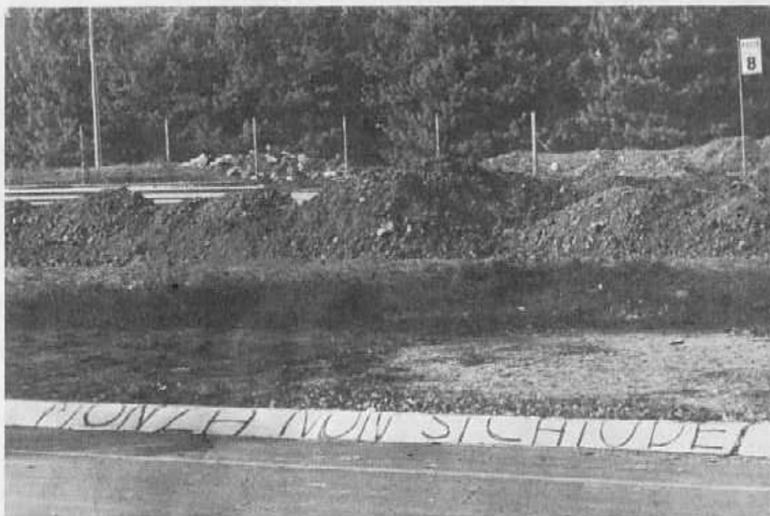
48 SCRIVETECI
rimarremo amici

50 INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA

● CHI CAPISCE TUTTO - Abbiamo letto (a proposito della nuova invenzione dell'ing. BORRACCI sulle «barriere elastiche» per sostituire i guard-rails, dell' quali leggete a pagina 6): «...Lasciamo i guard-rails sulle autostrade ma togliamoli dalle piste...» (Sic!) Ovvero: il razzismo della sicurezza. E, a proposito, con la funzione «progressista» delle corse come la mettiamo? Abbiamo paura che insegnino qualcosa di utile?

● Emerson FITTIPALDI non si fa più vivo con l'Alfa Romeo. Che c'entri l'aver incontrato Stommelen e de Adamich all'Estoril? In compenso Schenken e ICKX si sono offerti all'ing. CHITI. (Per il secondo è bastato Merzario a far rispondere: «No, grazie»).



Nell'austerità italiana attuale come può ancora reggere la Politica del Miliardo per impianti di inutile programmazione?

Autodromi Che Investimenti!

● Ha fatto sensazione a Stresa la presa di posizione del Presidente dell'ACI avv. Carpi de Resmini contro le autostrade, allineatosi in toto alle tesi di Italia Nostra & C. Pare che, nei giorni precedenti la conferenza della Circolazione e Traffico, il dinamico presidente dell'Automobile Club d'Italia abbia avuto un incontro con il direttore generale delle autostrade IRI al quale aveva chiesto il riconoscimento, almeno per i funzionari ACI, di una tessera-sconto speciale, possibilità esclusa dal responsabile dell'azienda IRI.

● Con i capelli dritti, uno degli istruttori di scuola guida A.C.I. che seguono il corso rapido di aggiornamento di pilotaggio, per manovre di emergenza a Vallelunga, con l'insegnamento di noti piloti F. 3 romani, è sceso dalla Fiat 128 pilotata da Carlo Giorgio. Il «rosso» l'ha praticamente distrutta ai Cimini contro il guard-rail, mentre piroettava tra le balle di paglia messe a mo' di chicane per alcuni estemporanei test.

AMON per l'ABARTH?

● Osella si trova al bivio: rinnovare l'accordo con l'Abarth o perdere Merzario che, dopo il passaggio all'Alfa, non è più tanto tenero con le «associe Fiat». In questi giorni si decide, anche perché bisogna ancora riuscire esattamente a capire la possibilità di coesistenza tra i tecnici di Osella e quelli dell'Abarth. Al tunnel del vento di Pininfarina è in elaborazione il prototipo della nuova sport 2000 Abarth, realizzato direttamente nella Casa-madre a cura dell'ing. Jacoponi, l'ex dirigente ferrarista del '69. Il giovane tecnico si sta battendo per avere Amon come pilota collaudatore ufficiale, mentre dal canto suo il dott. Avidano ha già ricontattato Vittorio Brambilla, dopo la parentesi di Enna.

«Accettabile» per Osella sarebbe che l'Abarth garantisse un contratto minimo di tre anni, per una congrua cifra da sponsor (tipo Martini con la Tecno). Il Team Osella correrebbe solo con due vetture ufficiali (e con la sola scritta Abarth) nell'Euro Marche 2000, mentre potrebbe chiedere dei motori a prezzo convenuto e possibile per le vetture da vendere ai clienti.

● Lord Hesketh piace molto agli inglesi per quel nuovo team che ha saputo realizzare, quasi in una ambientazione belle époque automobilistica: con una macchina (pulita... di scritte) che va molto bene, un pilota sostenuto da tutti, un team sereno, nel quale gli sponsor pubblicitari non possono fare il buono e il cattivo tempo!...

La recentissima presa di posizione dell'AICA, l'associazione dei circuiti italiani, ha posto l'accento su un problema delicatissimo, che riguarda la sopravvivenza economica stessa di questi impianti, che sarebbero poi praticamente gli autodromi («chiusi» o quasi che siano). Dietro la richiesta di un contributo che la CSAI deve garantire per il '74 per le gare di campionato italiano, c'è la constatazione di certe difficoltà economiche che, con l'aggravio delle spese generali, hanno reso difficili tutti i bilanci dei vari organizzatori. Ormai non si scappa: per avere incassi remunerativi, occorre far svolgere gare, con qualificazione mondiale, delle massime formule agonistiche, quelle cioè che possono contare su piloti di grido.

Per le gare minori, le spese «base» organizzative restano standard (cambiano solo quelle complementari di ingaggi), ma la contropartita economica della presenza di pubblico è ben inferiore. Prendete Misano: per coprire le spese di questo impianto in una manifestazione (due giorni prove e una gara) occorrono in partenza circa 5 milioni, il che significa un numero medio di 4000 spettatori. E una gara, sia pure di campionato italiano, non ne chiama sempre tanti.

Da ciò la caccia che tutti gli organizzatori danno alle prove internazionali; di qui le risse per le date e il complicato gioco di alchimie. Oggi in Italia abbiamo otto autodromi (di varie caratteristiche) in efficienza: Monza, Imola, Vallelunga, Misano, Casale, Pergusa e per attività minore Varano de' Melegari e Magione. In attesa di completamento c'è il Mugello, in «paraggio» quello di Modena, mentre levitano ambizioni più o meno velleitarie: da quella di Lombardore alla «Sicilia's Folies» di Palermo, Catania e Siracusa.

Esagerazioni a parte con gli otto in attività e il Mugello di qua ad arrivare tra nove mesi, dovremmo essere più che a posto. Anzi già adesso la situazione è insostenibile, in quanto al «gioco» distributivo delle date. La saturazione è arrivata. Eppure l'ACI continua ad alimentare iniziative che sono più clientelari che razionali. Il caso più clamoroso, al momento, è quello di Modena. In altra parte della rivista leggete un'intervista del Presidente Orlandi, che parla già di picchetti sul terreno e di prossimi lavori. Ma egli va oltre: chiede già il Gran Premio d'Italia per il futuro! Non si sa se ridere o mettersi le mani nei capelli. Una riflessione per tutte basterebbe: l'ACI sta ancora pagando le famose curve sopraelevate di Monza, che dovrebbero ormai già essere demolite. Solo di impegni più recenti ha contratto il pagamento dei ratei di mutuo per Imola (25 milioni l'anno a copertura dei 500 ottenuti dall'AC Bologna dalle banche) e per il Mugello (50 milioni perché il mutuo nel caso di Firenze è di un miliardo).

Poi c'è stato il famoso autodromo d'oro di Vallelunga, addirittura pagato in solido dall'ACI. E adesso che facciamo? Vogliamo sul serio costruire Modena, che solo di vecchio progetto costava un miliardo e adesso ce ne vor-

Questo slogan che è apparso sui cordoli monzesi in coincidenza dei primi lavori alla variante, lo dedichiamo anche ai «comunardi» monzesi che — prima dell'avvento dell'on. Ripamonti alla Presidenza dell'AC Milano — fecero approvare lo sfratto all'autodromo alla scadenza dell'affitto nel 1978. Ma con i chiari di luna «lamalfiani» per i nuovi investimenti, come faranno adesso i politici anticorse di Monza a rendere operativa sul serio quella decisione così antieconomica (non fosse altro per le spese che la Regione dovrà sopportare per non umiliare Milano e la Lombardia che resterebbero senza autodromo?)

● Le informazioni di AUTOSPRINT, sui tempi-difficili della Ferrari B.3 modificata a Misano e a Vallelunga, debbono avere suscitato il (solito) «risentimento» se, qualche giorno dopo, a un compiacente portavoce si è affidata l'informazione che «...contro certi pessimismi la progressione di Lauda a Fiorano ha un valore inconfutabile: gira in 1'13"2. Mesi fa su questo asfalto si girava in 1'14"3)...» Certo che queste differenze resteranno uno dei grandi misteri del nostro sport: a Misano e a Vallelunga la B.3 non riesce a migliorare i tempi della Tecno e della Matra Sport, invece tra le mura della pista di Casa «spopola». Sembra quasi gli capiti come... l'Alfa a Balocco!



No, non è Arnaldo Cavallari, (il rallyista che ha appena sostituito il dimissionario Salvay, come rappresentante ANCAI matu proprio Ceard, nella sottocommissione rally CSAI). Il «calpestatto» è solo un nostro (bravo) collaboratore torinese. Per ora il vicepresidente ANCAI... attenta solo alla libertà di stampa e non a (forse) temute concorrenze in seno al CD della Associazione Piloti

● Così Ken TYRRELL ha spiegato l'ingaggio di Patrick Depailler (dimenticando la ELF): «Preferisco un campione giovane da formare anziché uno affermato (Ickx?) che si porta dietro alcune abitudini (ferrariste?)».

Marcellino

Le gare internazionali in Italia nel '74

Cinquantuno sono le competizioni internazionali che si svolgeranno in Italia nella stagione sportiva 1974: trentanove le gare di velocità e 12 i rallies. Di queste manifestazioni, quattro hanno una validità mondiale, ed esattamente 1000 Km di Monza, 1000 Km Km di Imola, G.P. d'Italia e Rally di Sanremo, mentre quindici sono le gare con validità europea. Ecco, ad ogni modo, il calendario completo delle competizioni italiane iscritte nel calendario internazionale:

VELOCITA'

MARZO	A.C.	Classe	Gara
17	Aut. Santamonica	I+	Gara Campionato d'Europa Marche 2 litri
24	A.C. Milano	I+	4 Ore di Monza - Campionato d'Europa Turismo
31	Autodromo Casale	I	Gara a Casale (F. 3)
APRILE			
7	A.C. Bologna	I+	Coppa A.C. Bologna - Campionato d'Europa GT
7	A.C. Bologna	I+	Coppa Interserie (Gr. 5, 7) e Gara F. 3
25	A.C. Milano	I+	1000 KM MONZA - CAMPIONATO MONDIALE MARCHE
28	Aut. Casale	I	Gara a Casale (F. 3)
MAGGIO			
12	A.C. Palermo	I+	Targa Florio (Aut. Pergusa) - Campionato d'Europa GT
12	A.C. Arezzo	I	Pieve S. Stefano Passo Spino (T. GT, S)
19	Vallelunga S.p.A.	I+	Gara Campionato d'Europa Vetture Turismo
26	A.C. Treviso	I	Treviso Consiglio (T. GT, S)
GIUGNO			
2	A.C. Bologna	I+	COPPA A.C. BOLOGNA - CAMPIONATO MONDIALE MARCHE
2	Aut. Casale	I	Gara Autodromo Casale (GT 4)
9	A.C. Firenze	I+	Gran Premio Mugello - Campionato d'Europa Marche 2 lt.
9	A.C. Cosenza	I	Coppa Sila (T. GT, S)
15/16	A.C. Macerata	I	Trofeo L. Scarfiotti (T. GT, S)
16	A.C. Palermo	I+	Coppa Florio su Circuito Madonie (T. GT, S)
23	A.C. Bolzano	I	Corsa alla Mendota (T. GT, S)
30	A.C. Milano	I+	Gran Premio Lotteria Monza (F. 2)
30	A.C. Trento	I+	Trento Bondone Camp. Europa Montagna (T. GT, S, Corsa)
LUGLIO			
7	A.C. Torino	I+	Cesana Sestriere - Camp. Europa Montagna (T. GT, S, Corsa)
7	Aut. Santamonica	I+	Coppa Santamonica (F. 2)
14	A.C. Firenze	I+	Euromugello - Campionato Europeo Conduuttori F. 2
14	A.C. Potenza	I	Coppa Città di Potenza (T. GT, S)
21	A.C. Avellino	I	Cronoscalata al Montevegine (T. GT, S)
28	A.C. Ascoli Piceno	I	Coppa Teodori (T. GT, S)
AGOSTO			
4	A.C. Rieti	I	Coppa Bruno Carotti (T. GT, S)
15	A.C. Enna	I+	Pergusa - Campionato d'Europa Marche 2 litri
25	A.C. Enna	I+	Gran P. Mediterraneo - Camp. Europeo Conduuttori F. 2
SETTEMBRE			
1	A.C. Milano	I+	Coppa Inter Europa - Campionato d'Europa GT
1	A.C. Bologna	I+	Coppa A.C. Bologna a Imola (F. 2)
1	A.C. Bologna	I+	Coppa A.C. Bologna - Imola - (T)
8	A.C.I.	I+	GRAN PREMIO D'ITALIA - CAMPIONATO MONDIALE CONDUTTORI (F. 1)

NOVEMBRE

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA Distanza - Arrivo	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
9-11	Giro del Belgio	Belgio	Part. Huy Arr. a Lovanio tot. km 1700	ore 14,30 (9) ore 12 (11)	●●● Camp. europ. piloti rally	Rally	Staepelaere-Vaillant (Escort)
9-11	Rally di Varsavia	Polonia			●●●	Rally	
10-11	Rally 2000 Virajes	Spagna			●●●	Rally	
10-11	Tour de la Nièvre	Francia			●●●	Rally	Charrière-Castel (Alpine)
10-11	Corsa a Hockenheim	Germania	Circuito di Hockenheim		●●● T. GT, F.V, F. Super V, F. Renault	Velocità in circuito	
10/11	3. Trofeo del Motore fuso	Modena Corse	Kartodromo di S. Croce di Carpi	ore 14-20 (del 10 e 11)	●	Gimcana	
11	Slalom di Sudstadt	Austria			●●●	Slalom	
11	13. Trofeo Castelli Svevi	AC Bari	Part. Barletta Arr. Barletta - tot. km 80	ore 9,30 ore 15	●	Regolarità	Luigina Imerito (L. Fulvia)
16/18	4. Rally 333 Minuti Trofeo Novolan	Sc. Jolly Club Milano			●	Rally	A. Marzatico (Porsche 911)
16/18	Andernach-Nurburgring St. Amand-Les-Eaux	Francia			●●●	Rally	
16/18	Rally Hunsrück- Eifel-Falvit	Germania			●●●	Rally	
16/21	Rally Rac	Gran Bretagna			●●●	Rally	Clark-Mason (Escort RS)
18	Supernationals Ontario	Stati Uniti	Circuito di Ontario di km 5,140		●●● Dragster	Velocità in circuito	
18	Rally Barcellona-Andorra	Andorra			●●●	Rally	Babler-Adell (Seat 124)
18	Texas 500	Stati Uniti			●●●	Velocità in circuito	Buddy Baker (Dodge) media 236,520 kmh.

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

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.

8	A.C. Palermo	I	Cefalù Gibilmanna (T. GT, S)
15	Aut. Casale	I	Gara Autodromo Casale (F. 3)
22	A.C. Catania	I	Catania Etna (T. GT, S)
29	A.C. Belluno	I	Coppa Alpe Nevegal (T. GT, S)
OTTOBRE			
13	Vallelunga S.p.A.	I+	Gran Premio Roma - Campionato Europeo Conduuttori F. 2
16/20	A.C. Torino	I+	Giro d'Italia (T. GT, S)

RALLIES

MARZO			
1/3	A.C. Palermo	I	Rally di Sicilia
APRILE			
18/20	A.C. Livorno	I+	Rally dell'Isola d'Elba - Campionato d'Europa Conduuttori
MAGGIO			
10/12	A.C. Novara	I	Rally 999 Minuti
* 22/23	Giornale Roma	I	Rally della Campania
31-2/6	A.C. Pavia	I	Rally 4 Regioni
GIUGNO			
29/30	A.C. Udine	I	Rally Friuli Alpi Orientali
LUGLIO			
19/21	Com. Montana Alto Tevere e Scud. S. Martino	I	Rally Alpe della Luna
AGOSTO			
28/31	Scuderia S. Martino	I	Rally S. Martino di Castrozza
SETTEMBRE			
14/15	A.C. Ancona	I	Rally Medio Adriatico
OTTOBRE			
3/6	A.C. Sanremo	I+	RALLY SANREMO - CAMPIONATO DEL MONDO MARCHE
16/20	A.C. Torino	I	Giro d'Italia
26/27	Comitato Pro Saluzzo	I	Rally 100.000 Trabucchi

* subordinata benessere CSI - I) internazionale - I+) internazionale libera

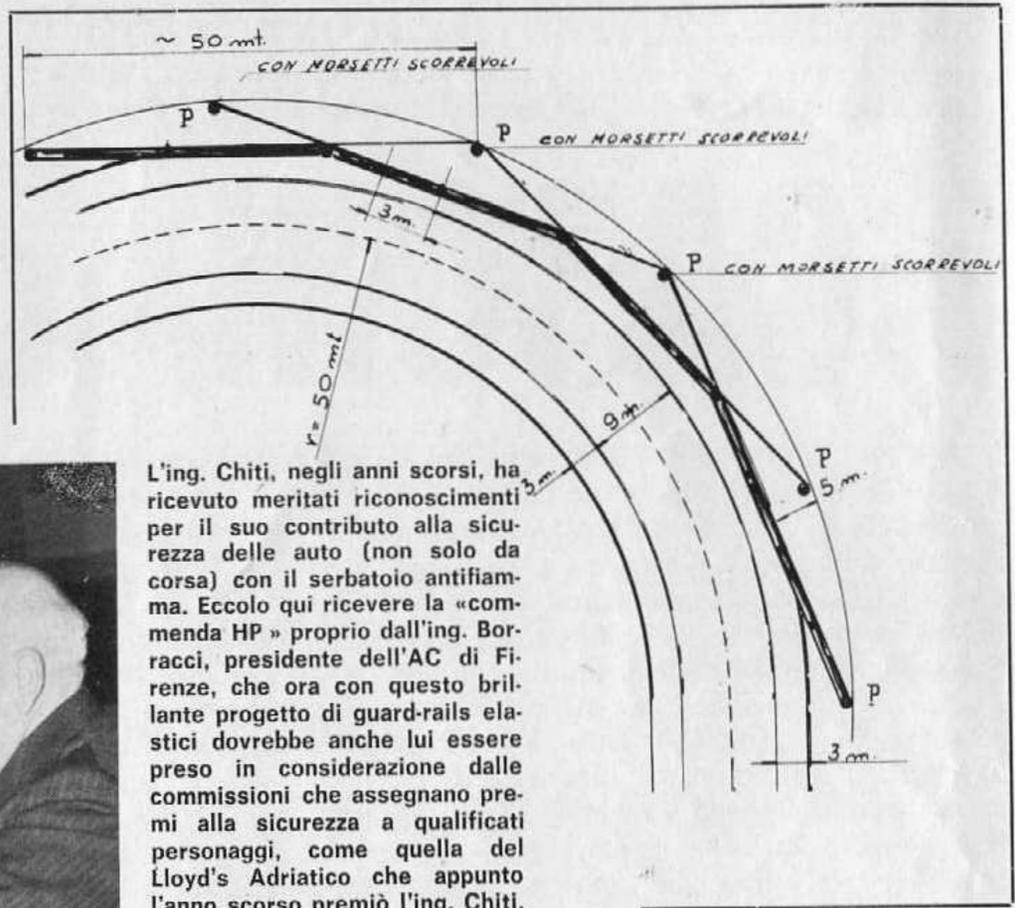
Le corse in calendario dal 9-11 al 25-11-73 in Italia e all'estero

Riusciranno i «soloni» della SICUREZZA a dare concreta valutazione a questa originale soluzione che il fertile inventore ing. BORRACCI propone sul problema guardrails?

FIRENZE - Fra le tante polemiche che hanno investito, specie in questi ultimi tempi, lo sport automobilistico in tema di sicurezza, (ed anche in questo caso fiumi di parole e niente o quasi di fatti), una delle più vivaci riguarda le barriere «di sicurezza», i famosi guard-rail, ai lati delle piste ed in curva. I burocrati del nostro sport e le solite competenti autorità preposte all'ordine pubblico lo difendono e lo impongono, mentre dall'altra parte, cioè fra i piloti, si sta sviluppando una nuova posizione nei confronti di questa soluzione; corridori famosi sono già contrari, per i motociclisti il guard-rail è il



L'ing. Chiti, negli anni scorsi, ha ricevuto meriti riconosciuti per il suo contributo alla sicurezza delle auto (non solo da corsa) con il serbatoio antifiamma. Eccolo qui ricevere la «comanda HP» proprio dall'ing. Borracci, presidente dell'AC di Firenze, che ora con questo brillante progetto di guard-rails elastici dovrebbe anche lui essere preso in considerazione dalle commissioni che assegnano premi alla sicurezza a qualificati personaggi, come quella del Lloyd's Adriatico che appunto l'anno scorso premiò l'ing. Chiti.



Il muro morbido

nemico numero uno in caso di sbandate: la cronaca degli ultimi mesi ce ne ha dato più volte conferma, purtroppo.

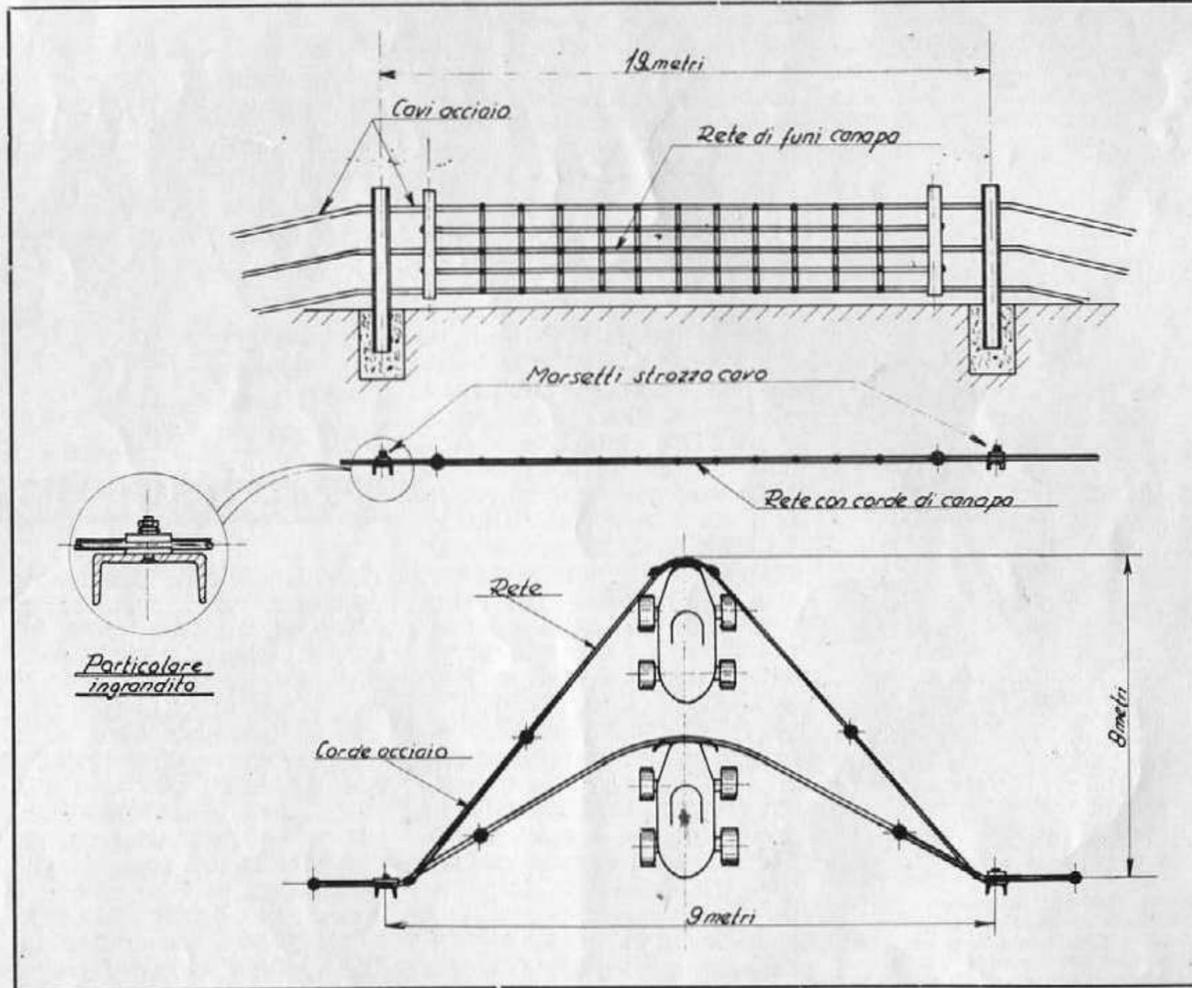
Le varie opinioni sul guard-rail continuano ad alimentare altre polemiche ed a porre problemi in occasione della realizzazione di nuovi impianti destinati sia alle moto, sia alle auto, compatibilità per ora molto difficile. Questo problema se lo sono posto anche i realizzatori dell'autodromo del Mugello che stanno raccogliendo pareri e consigli da parte degli «addetti ai lavori» per realizzare protezioni sicure anche per i piloti e non solo per il pubblico.

Nell'ambito di questa problematica appare particolarmente interessante uno studio effettuato dall'ingegner Pasquale Borracci, presidente dell'AC Firenze, sia in base alle esperienze nel modo delle corse, sia per quelle professionali data l'attività dello stesso Borracci nel settore metalmeccanico.

Vale anche per le moto

La proposta, già presentata ad alcuni piloti per avere una prima serie di osservazioni, è ancora inedita: tuttavia abbiamo incontrato un ex pilota, «fresco pensionato» e fra poco padre, Romano Martini, che da buon fiorentino ci ha spiatellato tutto, documentazione compresa. La soluzione proposta da Borracci si basa su concetti opposti a quelli del guard-rail e cioè sulla elasticità di questa protezione, contro la durezza delle barriere metalliche: l'auto, o la moto, devono essere frenate energeticamente dalla barriera e non disintegrate. In pratica si impone di ottenere quello che già c'è sulle portaerei per fermare i velivoli, o più semplicemente l'effetto della rete elastica che protegge i trapezisti quando sbagliano il loro numero.

Per realizzare questo «muro morbido» l'ingegner Borracci propone l'uso di barriere di funi deformabili; queste barriere dovrebbero



Nel disegno sopra il titolo, la pianta di un tratto di pista dotato di paratie funicolari anelastiche, cioè le speciali «reti» di contenimento cedevoli. Nel disegno, qui sopra si nota in alto un esempio della rete «acchiappautomobili» composta di funi di canapa. Sotto, un esempio della cedevolezza della barriera, che si prolunga di circa otto metri dopo l'urto. E' necessaria ora una prova pratica

bera essere costituite da una ragnatela di cavetti di acciaio, distanti pochi centimetri, non fissati ai loro estremi, ma scorrevoli — fino a 120 cm — con forte attrito dentro speciali morsetti a carico predeterminato. Quando un veicolo esce di pista, soprattutto in curva, finirebbe in questa maglia che, cedendo sotto il peso dell'impatto, si tenderebbe neutralizzando l'impatto stesso con decelerazioni pienamente sopportabili dal pilota.

Nel suo studio l'ingegner Borracci fornisce anche una serie di dati tecnici relativi ai componenti di questa «rete» e le caratteristiche sotto urto che appaiono nettamente superiori a quelle del guard-rail.

80 centimetri di altezza

Il sistema proposto ha tenuto conto, dato che questa «maglia»

dovrebbe essere alta circa 80 centimetri, anche degli effetti collaterali sulla testa del pilota per impedirne l'offesa da parte di funi e cavetti, con un sistema che impedisce alla parte superiore dell'automobilista di venire a contatto con la rete di protezione. Secondo Borracci i vantaggi di questo sistema stanno soprattutto nell'assorbimento della velocità e della forza d'urto con uno smorzamento entro 5 metri, nella possibilità in ca-

so di urti laterali di poter riprendere agevolmente il controllo del mezzo o quanto meno tornare in gara. Infine le notevoli doti fisiche di assorbimento degli impatti capaci di far fronte a varie esigenze; per le moto basterà variare il carico dei morsetti e quindi la tensione delle corde per adeguare il sistema ai pesi delle due ruote. In caso di incidente le reti possono essere riportate alle originarie posizioni in dieci minuti da una squadra di sei uomini.

Una prova ci vuole

Come è ovvio si tratta di una proposta, quindi suscettibile di variazioni, modifiche, integrazioni: il concetto di base, però, l'elasticità, è senza dubbio molto superiore a quello attuato per i guard-rail. Sarebbe auspicabile che a questa proposta teorica seguisse una sperimentazione pratica, anche limitata ad una sola curva su qualche autodromo per vedere dal vivo la funzionalità di questa sistema, sistema che per quanto riguarda i costi si aggira, secondo Borracci, più o meno a quelli per i guard-rail. Inutile dire che queste protezioni agli imbocchi delle curve e lungo le medesime, trovano altra sede ideale come sbarramento nelle vie di fuga, impedendo eventuali capotamenti di auto e voli di piloti verso altri ostacoli.

Anche qui un sistema di pali, cavi e tiranti creerebbe una barriera elastica capace di fermare in pochi metri auto e moto anche se lanciate a velocità notevoli e con decelerazioni fisiologicamente ben sopportabili.

Resta da vedere se coloro che tanto parlano di sicurezza prenderanno in seria considerazione questa proposta, una specie di uovo di Colombo, in fin dei conti, passando ad una sperimentazione pratica e di verifica della teoria di Borracci.

Marco Grandini



Ancora a Casale, ecco la Stratos di Andruet in recupero dopo il testa-coda iniziale, destreggiarsi fra la GTA di Pozzo e l'Alpine di Davico. Andruet riuscirà poi ad arrivare secondo dopo Merzario, a 11"4



Lo scatenato Ghislotti con la sua Alfa GTAJ. Ha guidato sempre in maniera spettacolare, ma non è riuscito a raggiungere l'altra GTAJ di Bigliuzzi, altrettanto bravo. A destra, un'altra prova positiva per Ricci, vincitore del gruppo 2 e ottavo assoluto. Eccolo ad Imola assieme alla 128-1300 di Cibin



il «dopo»

GIRO automobilistico D'ITALIA

ESCLUSIVO

AUTO SPRI NT

Il «pasticcio» di CASALE

Una gara complessa e lunga (anche se non abbastanza, per qualcuno) come il Giro Automobilistico d'Italia non può che mettere in evidenza altrettanti protagonisti quante sono le macchine al via. A parte i grossi nomi che hanno «fatto» la classifica assoluta, dei quali avete letto nel numero scorso, molti degli ottanta equipaggi al via hanno prodotto, oltre al piacere personale di parteciparvi, una serie di imprese sportive che sarebbe ingiusto dimenticare e anzi in questa cronaca-bis vi proponiamo in apertura di queste 11 pagine dedicate al dopo-giro.

Le prestazioni restano, e ne avete letto la sintesi cronometrica nel tabellone del numero scorso: ora cercheremo di ampliare il discorso facendo riferimento alle varie Case automobilistiche in lizza, esaminando la gara degli equipaggi più rappresentativi di ciascuna, dopo avervi offerto questa eccezionale documentazione fotografica esclusiva del «pasticciaccio» al vertice che ha accentuato l'avvio già polemico del (mezzo) girotondo automobilistico d'Italia.

Le ALFA ROMEO

Primo fra tutte le vetture Alfa, decimo assoluto ed ovviamente trionfatore nel suo gruppo, Arcadio Pezzali ha condotto (sempre lui, Tortoroli «navigava») la sua GTV-Poggi in una bellissima prestazione nella classe, la 2000 gruppo 1, forse più combattuta del Giro. Fino a Casale era in testa la GTV-Autodelta di Piazzini e Taroni, ma il mantovano ha operato il sorpasso a Varano e non è stato più raggiunto. Entrambe queste GTV erano nettamente superiori alle altre Alfa presenti, dotate di cambio corto (183 kmh a 7000 giri a Misano) e delle recentissime Michelin SB9, a battistrada liscio o TB5 più scolpite. Una ragione di più per valutare certe prestazioni delle altre GTV «normali» come cambio e pneumatici, offerte sia dal funambolico Selvatici che dall'irriducibile Grassetto, che ha rischiato grosso a Casale, proprio nell'ultima prova, rimanendo con il cambio bloccato in 3. e 5.

Molto bella, anche se impastoiata da problemi connessi con la delicatezza delle vetture, la lotta per il primato nella 1300 gruppo 2 fra le GTAJ di Bigliuzzi e Ghislotti. Quest'ultimo ha preso uno svantaggio incolmabile già a Casale, con il cambio bloccato, poi si è lanciato con la sua GTA-Balduzzi, guidando sempre al limite, in un inseguimento «impossibile» quasi coronato dal successo anche grazie all'errore (il solito giro in meno) di Bigliuzzi nella notte, a Misano.

Per le Alfa meno favorite c'era anche la GTJunior 1300

gruppo 1 di Mascagni e Cesarini, che hanno fatto il possibile contro le Simca, riuscendo a sopravanzare almeno le Fiat 128.

Le BMW

A parte una battuta d'arresto a Misano, nel corso della gara in linea di sabato, dovuta all'imperfetto funzionamento delle pompe benzina, la 1600 BMW-Alpina di Ricciardo Ricci e Mezzetti ha funzionato come un orologio, e come conseguenza naturale la troviamo al vertice del gruppo 2 ed all'ottavo posto assoluto.

Le altre BMW erano le 2002 iniezione di «Mici»-Maggiara e di Magri-«Clent», iscritte in gruppo 1 con la segreta speranza di contrastare il passo alle Alfa. Entrambe sfavorite dai rapporti di serie, veramente troppo lunghi, si sono ugualmente ben comportate nei circuiti lenti anche grazie alle gommature Kleber RS (quella delle Mexico) che hanno rappresentato un ottimo compromesso anche per i trasferimenti. Peccato che i freni ne abbiano condizionato i piazzamenti.

Le ALPINE

Fra le berline francesi balza agli occhi la prestazione della 1600 gruppo 3 preparata da Terrosi per i Pittoni, Leo e Serena. Con cronometrica regolarità, schivando abilmente l'handicap costituito da un paio di motorini d'avviamento rotti e sostituiti, i Pittoni hanno conquistato un primato di

Senz'altro ne avete già sentito parlare, forse eravate a Casale e l'avete visto: eccolo qua, il momento critico del « contatto » fra le due Stratos nella gara d'esordio a Casale, nella prima giornata del Giro d'Italia, dopo che difficoltà di carburazione avevano relegato Merzario a ben 22 secondi di distacco dalla 4 valvole di Andruet. E così, dopo la partenza in testa del francese e l'altrettanto bello scatto di Merzario, le due vetture si sono ritrovate all'ultima curva del tracciato di Morano, nel corso del primo giro, con Merzario all'interno di

Andruet. Seguiamo ora l'episodio nella foto del nostro lettore Giampaolo Zanardi di Torino: **qui sotto**, Andruet tenta di resistere all'esterno della curva. **In basso**, a sinistra ecco l'attimo in cui le due Stratos si toccano: Merzario non poteva fare a meno di allargare, vista anche la sua traiettoria di entrata. A destra, Andruet sul prato ha iniziato il lungo testa-coda che lo riporterà in pista, con il muso puntato dalla parte giusta, ma ormai superato dagli inseguitori. Questa sequenza conferma come i fischi a Merzario fossero ingiustificati.

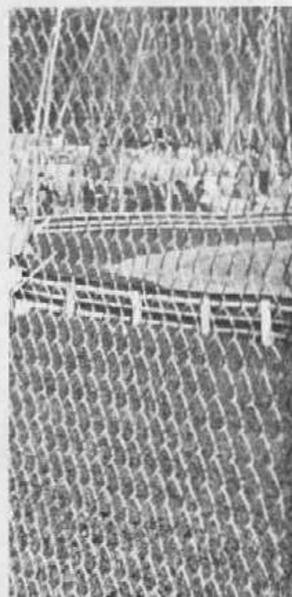
ESCLUSIVO



DOCUMENTI



ecco l'errore di ANDRUET!



categoria ed un sesto posto assoluto che si commentano da soli.

Fra le poche Alpine superstiti, (fermi Schon, Rombolotti, Paleari, Bocconi) una Alpine importantissima, la gruppo 4 1300 Monzeglio di Silvio Artina ed Alberto Librizzi. Mortificata dalla rottura ripetuta delle molle valvole, la cui comprensibilmente laboriosa sostituzione è stata miracolosamente operata dagli uomini di Monzeglio senza che essa piombasse fuori tempo massimo, questa Alpine, quando è stata in corsa nel pieno possesso delle sue qualità meccaniche, ha riscattato il suo ultimo posto con prestazioni velocistiche di prim'ordine. In definitiva, pur con tutte le riserve relative all'inopportunità di rendere valida questa corsa tutta particolare per un campionato italia-



L'Alpine 1300 di Artina a Misano, subito prima della prova notturna. E' stato in questa occasione, per sostituire una molla valvola rotta, che Artina si è visto appioppare 17 minuti di ritardo al C.O.

no, dobbiamo ricordare che il primato finale nella GT il giovane Artina non lo ha per nulla demeritato. Speriamo che qualcuno si accorga di lui e gli dia i mezzi per continuare.

Piuttosto buona la prestazione di Bersano-« Gianfranco », rallentati però da problemi di gommatura e da qualche testa-coda di troppo. Difficile valutare, invece, la corsa della A-310 di Davico-Varese. Il preparatore della recente Alpine, Gianni Varese, ha dovuto faticare molto per rendere la vettura competitiva, alleggerendola, lavorando molto sull'assetto e sul motore, cui è stata tolta la delicata apparecchiatura di iniezione elettronica. La vettura, anche se non troppo brillantemente, è giunta in fondo, e l'esperienza sarà utilissima per un eventuale futuro.

Le FIAT

Parlare delle prestazioni delle vetture Fiat in questa corsa è sinceramente imbarazzante. In un Giro d'Italia che portava come corollario la denominazione di « Trofeo FIAT », trovare la prima Fiat al 21. posto è un po' poco. Certo, sono venute a mancare quasi subito le due spider speciali con motore Osella 4 valvole, ma pensiamo che se anche fossero rimaste in gara avrebbero potuto solo difendersi.

E' evidente che, viste le prestazioni nelle prove effettuate sui vari teatri di gara, forse sarebbe meglio non partecipare neppure. Ma non crediamo che l'esperimento sia stato del tutto inutile. Un tantino costo-

CONTINUA A PAGINA 19



Il GIRO degli altri

Protagonisti mancati solo al traguardo

In fondo al Giro, tutto sommato, sono arrivati in molti. Quarantasette equipaggi, su ottanta partiti, potrebbero sembrare una percentuale non eccessivamente alta, ma non bisogna dimenticare che molte delle vetture presenti erano delle vere e proprie « pistaiole » per le quali i problemi connessi con trasferimenti stradali, neppure troppo lenti, si sono inevitabilmente ingigantiti con la complicazione delle necessità assistenziali come cambio di pneumatici, sostituzione di impianti di scarico, surriscaldamento nelle città e iperaffreddamento in certe salite, vedi Brambilla al Sestriere.

Pertanto, una parola su quelli che non sono arrivati non guasta. A parte i « big », di cui sapete



Impegnati a Casale, nella prima prova, l'Opel-Conrero di Colzani e la GTA di Mussa-Martino. A proposito di Mussa, qualche tempo prima della corsa è stato oggetto di una rapina a mano armata. Meno male che si è un po' rifatto vincendo la classe al Giro...



Franco Selvatici, eroe ad Imola. Guidando perennemente al limite, e qualche volta, come in questa occasione, anche oltre, è riuscito a contenere il fortissimo Pezzali, perdendo ad Imola solo d'un soffio per la rottura dello scarico ed a Misano per un fortunoso testa-coda

già tutte le ragioni del ritiro, vi sono infatti alcuni equipaggi che all'arrivo avremmo visto molto volentieri e molto in alto nelle classifiche. In primo luogo l'Alpine-Giada 1800 di Paleari e Monti, che ha rotto il motore ad Imola quando era al sesto posto assoluto, ovviamente primo di classe. Il motore era reduce dalla bellissima avventura del Tour, quindi era un po' stanco per quanto accuratamente revisionato, ed ha reso l'anima ad Imola non senza aver dato ai suoi piloti la possibilità di figurare degnamente.

Stesso discorso si può fare per l'Alfa GTA 1600 di Pozzo e Galimberti, amorevolmente preparata da Monzeglio. Pozzo l'ha rotta a Varano, subito dopo i sei giri cronometrati, quando era ottavo assoluto ed abbondantemente primo della sua classe, probabilmente a causa della bassa temperatura. Ma Pozzo, come la maggior parte dei piloti di estrazione velocistica presenti, è un combattente e mirava alla classifica assoluta più che a quella di classe. E per questo non ci sentiamo di biasimarlo. Ha consegnato il primato di classe a Mussa e Martino, che non lo hanno per nulla demeritato con la GTA preparata da Bosato.

Un altro binomio che avremmo visto volentieri all'arrivo è quello formato da Luigi Colzani e dalla Opel Ascona 1,9. Preparata in fretta ma non per questo meno bene da Conrero, questa Ascona gruppo 2 si è dimostrata superiore alle stesse previsioni del preparatore e del pilota. Alimentata con l'iniezione Kugelfischer, con 220 CV a 7400 giri ed una favorevolissima coppia (ben 23 kgm. a meno di 6000 giri), questa Ascona ha compiuto nelle mani di Colzani un debutto più che incoraggiante, per nulla offuscato da alcuni problemi che ne hanno rallentato la marcia

nei trasferimenti: prima è stato il comando del dosatore a staccarsi, e Colzani-Venturino hanno « pagato » duramente ai Controlli Orari notturni della prima tappa. Poi è stata la volta di un tubo dell'inietttore che ne ha bloccato definitivamente la marcia a Varano, dopo che a Casale e ad Imola Colzani aveva avuto modo di metterne in luce le doti.

Poteva approfittarne Venturi, con la GTAm-Autodelta affidatagli dalla Nettuno, ma un inizio di bruciatura della testa, con sbruffi di liquido sul parabrezza e conseguente « dritto » in chicane ne hanno fermato la regolarissima corsa ad Imola quando la coppia bolognese Venturi-Civolani era saldamente al comando del gruppo 2.

Due parole, infine, sulle De Tomato Pantera gruppo 3, un tipo di vettura quasi ideale per questo genere di gara, come avevano dimostrato nelle prime battute Parpinelli e Govoni, entrambi però usciti dalla lotta: Govoni in pratica ad Imola, dopo un bellissimo tempo alla Cesana (buon sangue di scalatore non mente...), Parpinelli ritiratosi in occasione della notturna a Varano, dopo ottime prestazioni a Casale ed Imola, caduto nell'errore sul numero dei giri che ha coinvolto dodici vetture, quasi tutte della GT di serie oltre 1600.

mag.

● La KLEBER COLOMBES ITALIANA che ha seguito il Giro automobilistico d'Italia dal giorno delle verifiche a quello della sua conclusione, per la manifestazione organizzata dall'AC Torino ha messo anche in palio tre speciali « premi d'onore » riservati ai concorrenti che hanno compiuto l'intero percorso con pneumatici Kleber: lire 300.000 al 1. classificato, L. 200.000 al 2., e L. 100.000 al terzo.

Vi offriamo per tre giorni una Beta

Dal 15 settembre al 15 dicembre la Lancia mette una Beta berlina a Vostra completa disposizione per uno, due, anche tre giorni.

Potete fare tutta la strada che volete, con chi e quando preferite.

Usatela per un viaggio d'affari, per un

week-end con i bambini, per una serata elegante.

E partite tranquilli: la Beta che Vi daremo è coperta da tutte le assicurazioni possibili.

Se l'idea Vi piace, prendete contatto con la concessionaria Lancia più comoda per Voi.





Piero SODANO alla il DIARIO (più amaro)

corte di ARTURO

dell'AUTOGIRO

Piero SODANO, l'ex navigatore di BARBASIO, con Merzario, insolito partner in STRATOS



Che cosa si prova ad essere co-pilota di un «formulista»

La diagnosi-MERZARIO ci ha consolato a metà

La strada si snoda veloce davanti alla vettura, dal cui rombo mi giunge attutito dal casco, questa volta senza interfono. Sfilano veloci le balle di paglia e i numerosi spettatori ai quali rivolgo amichevoli gesti di saluto per dimostrare a loro, e forse anche a me stesso, di non essere un manichino appoggiato al sedile. La mia inattività totale, se da un lato mi pesa, dall'altro mi consente di osservare in piena tranquillità il perfetto lavoro del mio pilota, che con pochi movimenti rapidi e sicuri quasi accompagna la Stratos lungo le veloci curve e gli stretti tornanti di questa Cesana-Sestriere.

Penso ancora, come tante volte nei giorni precedenti, che essendo questa l'unica prova del Giro automobilistico d'Italia che si affronti con i due piloti a bordo, da qui in avanti farò ancora di meno e che, mentre Arturo si cimenterà nei sette circuiti che ci attendono, sarò a guardarlo dai boxes alla stregua di un qualsiasi spettatore. E mi viene voglia, almeno adesso, di fargli sentire la mia partecipazione e il mio incoraggiamento. Ma ecco che un suo gesto mi distoglie da tutte le fantasie: è il gesto che significa qualcosa non va, che anche le mie orecchie, non abituate al rombo della Stratos, percepiscono; una serie lieve ma continua di piccoli scoppiettii, ad ognuno dei quali la macchina sembra interrompere la sua azione, come trattenuta da una forza invisibile.

Arturo mi mostra la mano con tutte le dita stese: cinque, certo! Andiamo a cinque cilindri! E l'unica mia speranza, da ora, è che la prova finisca presto e che noi riusciamo ad uscirne indenni perdendo il minor tempo possibile. Poi, all'assistenza si vedrà. Sono quattro chilometri di sofferenza, mentre l'immaginazione ingigantisce il disturbo e il pensiero ne ricerca le cause, poi finalmente il traguardo: 5'47", non è un gran tempo, ma non si poteva fare di meglio.

Aspettiamo che transiti Brambilla, partito un primo dopo di noi, ma non lo vediamo; arrivano invece Pinto e Bernacchini e ci informano che probabilmente ha picchiato e si è fermato. Vorremmo sapere di più ma non abbiamo tempo e corriamo all'assistenza a pensare ai guai nostri.

Le «note» inutili

I meccanici, dopo un controllo accurato, danno la colpa di quanto è accaduto ad un difetto di carburazione causato dall'altitudine, però Merzario non è convinto: comunque se fosse solo quello, sparirà scendendo a valle, altrimenti si vedrà a Casale dove ci aspetta la prossima assistenza e la prima prova in circuito.

Affrontiamo il trasferimento a velocità moderata, l'orecchio teso a percepire il tanto atteso miglioramento ed intanto do ad Arturo alcuni chiarimenti sul funzionamento dei controlli orari e a timbro e sulla prassi che dobbiamo seguire. Il ricordo del Rally di Sardegna che è stata la sua prima gara, è ormai svanito dalla sua mente e comunque da allora regole ed ac-

corgimenti sono notevolmente cambiati.

In ogni modo, dal punto di vista rallistico e come navigazione, questa è una gara facile tutta su strade principali, e non dovrebbero sorgere problemi. Le due serie di controllini tirati, creati appositamente per aggiungere selettività alla parte stradale della corsa sono state, per motivi di sicurezza, raggruppate in tappe più lunghe e quindi molto più facili: saranno quindi inutili le note che mi sono costate due giorni di ricognizione. Cerco comunque di spiegarne il meccanismo ad Arturo, in caso la nebbia ci costringesse ad usarle, ma lui è del parere che, almeno le prime volte, pure aiutando il pilota dal punto di vista sicurezza, ne diminuiscono la velocità.

La macchina intanto continua a fare i capricci e appena arriviamo al parco assistenza dell'Autodromo di Casale, i meccanici si mettono rapidamente a ricontrollare tutto: viene trovato il filtro della benzina semi-intasato e subito lo si sostituisce, vengono cambiati anche i getti e le candele ma il difetto rimane. Cominciamo a pensare al peggio.

Arturo dice che le cause possono essere due: o la rottura di una delle due molle di una valvola o il consumo di un bocciolo di una camme, ma manca il tempo mate-

riale per effettuare un controllo o peggio una sostituzione di due componenti così complessi, per cui non rimane che continuare così, sperando che la situazione non peggiori.

E' quindi con una macchina menomata che Arturo si schiera in seconda fila di partenza, dietro ad Andruet e Casoni, ma con una partenza bruciante riesce ad infilarli tutti e due e a presentarsi in testa alla prima curva. Andruet gli è attaccato alle costole e nel breve tratto di rettilineo che precede la quarta curva gli si affianca e viene così a trovarsi all'esterno quando Arturo allarga la traiettoria per impostare la curva e lo tocca con il parafrangente posteriore sinistro all'altezza della portiera, mandandolo a piroettare nel prato.

Pace con coscia di pollo

Nei box Biche mi porge una coscia di pollo e mi fa: «Visto che i nostri piloti si fanno i dispetti, vediamo almeno io e te di mantenere delle buone relazioni», mentre nascono subito le fazioni a favore dell'uno o dell'altro pilota. Intanto Arturo è saldamente al comando e Jean Claude, che è ripartito come un forsennato, sta conducendo la magnifica rimonta che lo porterà a

tagliare il traguardo in seconda posizione. Merzario se ne viene subito ai box e mi spiega: «Io ero nel posto giusto e lui in quello sbagliato, sono cose che in pista succedono» e capisce che per lui la faccenda è finita e senza strascichi.

E' invece preoccupato per la macchina, che ha continuato a girare a cinque, per cui appena ce la riconsegnano dal parco chiuso i meccanici ricominciano a lavorare, ma con speranze sempre più deboli. Perdiamo diverso tempo, anche per cambiare due volte una ruota che striscia su una pinza di un freno e ci vediamo così costretti ad affrontare la tappa seguente ad una andatura da Mille Miglia in pieno traffico. Dopo Seravalle, dove arriviamo al calar della sera, e Montoggio, la strada si fa un poco più difficile e i tempi dei controlli un poco più tirati, ma passiamo a zero senza problemi, come tutti.

Un freddo veramente polare dà il benvenuto a Varano Melegari, dove la nostra assistenza si è accampata nell'officina dell'ing. Dallara, padrino della Stratos oltre che uno dei fondatori del locale autodromo. Sono ancora una volta al lavoro i meccanici e questa volta si cambia l'intero blocco del carburatore; lavoro lungo e complesso che con la complicità di un po' di confusione e di diverse automo-

bili di spettatori ci fa rischiare di passare in ritardo al controllo orario d'ingresso in parco chiuso.

La discussione sulle possibili cause del cattivo funzionamento della nostra vettura, ferve ancora per un'ora davanti ad una magnifica lepre con polenta, preparataci dalla signora Dallara e poi finalmente ci godiamo una prima notte di meritato riposo. L'indomani è un'alba gelida che vede le vetture affrontare i sei giri a cronometro sulla bella pista di Varano, ridotta a quell'ora e con quella temperatura, quasi come una prova speciale di Montecarlo; mentre Andruet si aggiudica il miglior tempo e Merzario fa meglio che può con la macchina che continua a mancare, Casoni viene fermato per sbaglio al termine di soli cinque giri (irregolarità che verrà appianata prima della fine della tappa, accreditandogli un sesto tempo calcolato per interpolazione). Il sole che ci accoglie quando transitiamo sul passo della Cisa, non riscalda i nostri cuori, ormai rassegnati a sentir cedere la macchina da un momento all'altro. Ed è un Merzario un po' immusonito che affronta le tappe, anche qui piuttosto tirate, con una buona andatura rallistica.

Mano mano che ci avviciniamo a Scarperia la gente ai bordi della strada aumenta (i vecchi appassionati del circuito del Mugello) e alla vista di qualche cartello, di tanti tifosi e delle strade percorse tante volte vittoriose, Arturo si ringalluzisce e mi «insegna» le traiettorie di quella che fu una tra le più belle corse su strada italiana. Ma il rumore che oramai ci perseguita da un giorno e mezzo si fa sempre più secco e premonitore e nell'ora d'anticipo con cui arriviamo a Imola si tentano ancora altri accorgimenti, ormai con la sola speranza che la vettura duri il più possibile. Già dalla partenza, però, ci accorgiamo che il peggio sta per accadere e, quando al quarto giro la nostra Stratos n. 528 non transita, non provo né sorpresa né rabbia, ma quasi un senso di liberazione per il termine dell'angosciosa attesa di speranze e delusioni che da tanto mi tenevano con il cuore sospeso.

Lo scambio di autografi

Anche Arturo quando arriva ai box con il casco in mano, allarga le braccia come a dire si sapeva e ora che finalmente i meccanici possono aprire con calma il motore e trovare che è proprio la dannata camme che ha ceduto. La consapevolezza dell'impossibilità di qualsiasi intervento e la verifica di aver visto giusto nell'indicare il difetto, addolcisce forse un poco l'amaro del ritiro. E' il momento dei saluti e, ormai in «borghese», ci stringiamo la mano in silenzio come abbiamo fatto sulla pedana di partenza. Poche parole, un bravo e un grazie reciproci e poi ci scambiamo le dediche sulle targhe della manifestazione.

La mia dice: Ad Arturo «apprendista rallista per il più bel non rally della mia carriera» e, aggiungo a voce, mentre già Arturo si allontana, «sperando di farne assieme uno vero!»

Piero Sodano



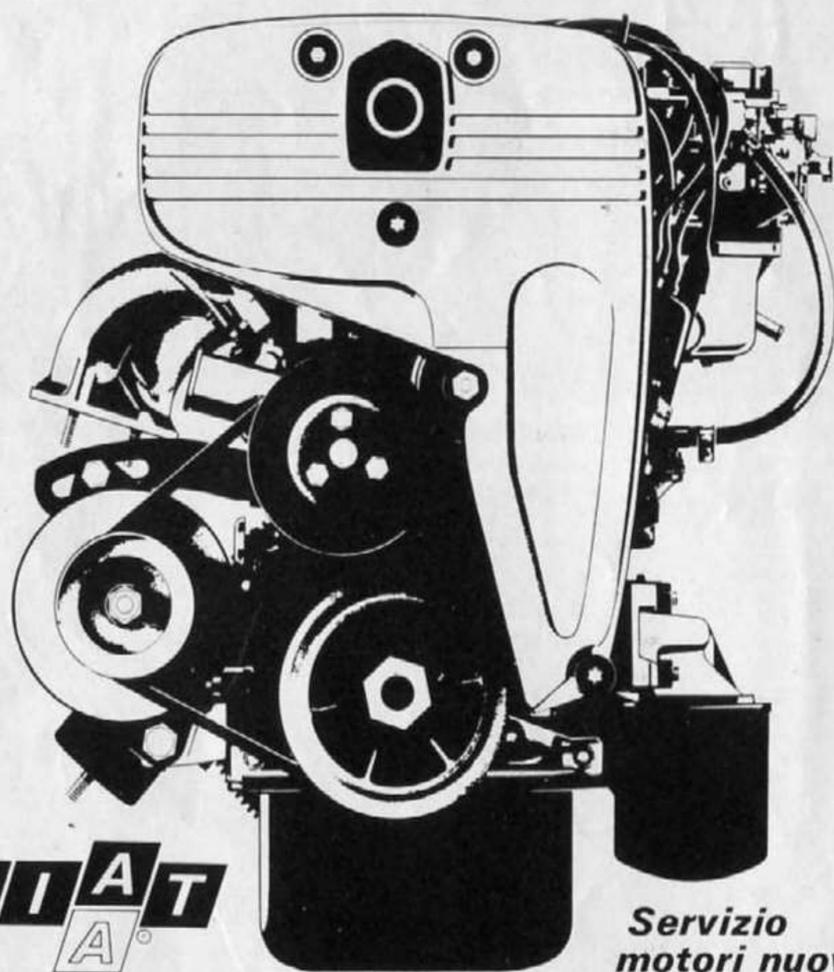
Primo giro a Casale: Andruet precede, ancora, Merzario con la Stratos

Superate senza danno da quasi tutti i protagonisti le difficoltà prettamente «stradali», il Giro d'Italia automobilistico è vissuto sui confronti diretti nelle quattro piste di Casale, Imola, Misano e Varano. Quattro vere corse eccitanti, che vi diamo in una sintesi cronologica, con i tempi sul giro del primo e con il distacco del principale antagonista. A Casale nella prova d'esordio, vediamo di fronte le Stratos di Merzario e di Andruet il quale, dopo il testa-coda al primo giro, si è gettato all'inseguimento di Merzario riducendo lo svan-

taggio anche grazie al suo più potente 4 valvole. Ad Imola l'alternativa è fra Casoni, che porta all'attacco decisivo la sua Pantera, ed Andruet, che resiste come può con la Stratos già non perfetta. A Misano ed a Varano, infine, di fronte sono ancora Casoni e la Porsche di Ennio Bonomelli, che nella pista parmense si è preso la soddisfazione di battere Casoni, il quale è tuttavia riuscito a contenere il distacco in termini irrisori. Ricordiamo, infatti, che per queste prove in linea il tempo effettivo veniva diviso per tre.

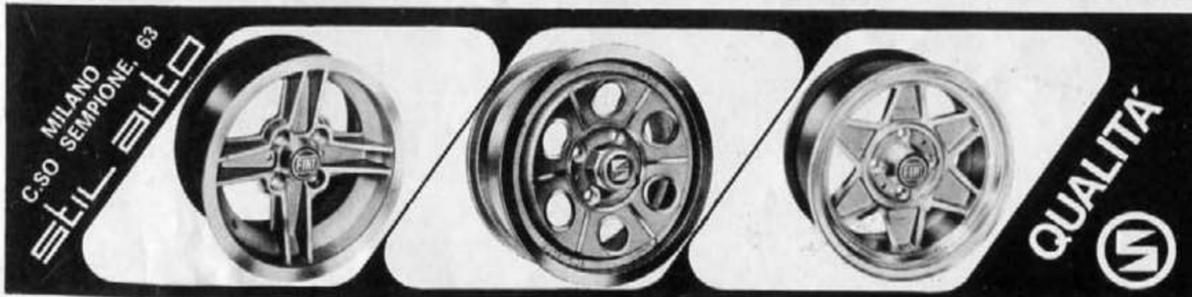
State pensando di far revisionare il motore della vostra Fiat?

Il Servizio motori nuovi della Fiat vi offre la possibilità di scegliere fra motori completi, semicompleti e alleggeriti: il vostro meccanico di fiducia vi aiuterà in questa scelta dopo la diagnosi delle parti ancora buone, recuperabili dal vostro motore. Con il Servizio motori nuovi della Fiat avete il vantaggio di poter far eseguire il lavoro presso qualunque officina di autoriparazione in Italia, con la sicurezza del "nuovo di fabbrica" e con la garanzia scritta di 6 mesi della Fiat.



FIAT
A

Servizio
motori nuovi



i DUELLI-chiave giro per giro



CASALE

giovedì 25 - 25 giri, km. 61,5

	MERZARIO	ANDRUET
1	1'24"3	
2	1'08"9	
3	1'09"6	+ 15"0
4	1'09"5	+ 17"6
5	1'08"8	+ 21"0
6	1'08"7	+ 21"3
7	1'08"8	+ 21"9
8	1'09"2	+ 22"0
9	1'09"5	+ 21"9
10	1'09"4	+ 21"2
11	1'08"9	+ 21"1
12	1'09"3	+ 20"4
13	1'09"3	+ 20"2
14	1'09"7	+ 19"2
15	1'09"7	+ 18"0
16	1'10"0	+ 17"2
17	1'09"5	+ 16"4
18	1'10"7	+ 14"7
19	1'09"2	+ 14"6
20	1'09"4	+ 14"9
21	1'09"2	+ 14"8
22	1'09"2	+ 14"1
23	1'09"6	+ 13"4
24	1'10"2	+ 12"0
25	1'11"3	+ 11"9



IMOLA

venerdì 26 - 15 giri, km. 75,7



Sopra, la Pantera di Casoni e sotto la Stratos di Andruet protagonisti della gara di Imola



	CASONI	ANDRUET
1	2'05"3	
2	1'59"0	
3	1'58"0	+ 09"7
4	1'56"0	+ 10"2
5	1'58"3	+ 13"7
6	1'53"1	+ 18"6
7	1'54"0	+ 23"3
8	1'53"6	+ 28"0
9	1'53"7	+ 33"3
10	1'56"6	+ 40"2
11	1'54"0	+ 48"5
12	1'54"1	+ 55"0
13	1'54"2	+ 1'01"1
14	1'54"4	+ 1'06"3
15	1'53"9	+ 1'12"6



MISANO

sabato 27 - 15 giri, km. 52,3



Casoni e Bonomelli, di fronte a Misano ed a Varano Melegari

	CASONI	BONOMELLI
1	1'39"0	
2	1'31"4	
3	1'30"2	+ 04"9
4	1'31"5	+ 09"6
5	1'30"3	+ 12"0
6	1'30"3	+ 14"6
7	1'29"7	+ 20"0
8	1'29"8	+ 24"0
9	1'30"1	+ 27"5
10	1'30"5	+ 27"7
11	1'30"2	+ 28"2
12	1'31"3	+ 30"4
13	1'30"5	+ 32"9
14	1'30"3	+ 34"9
15	1'31"1	+ 36"9



VARANO

sabato 27 - 20 giri, km. 36

	BONOMELLI	CASONI
1	1'01"9	
2	57"4	+ 02"5
3	56"9	+ 02"6
4	57"6	+ 02"6
5	57"3	+ 02"7
6	57"4	
7	57"0	
8	57"5	
9	57"2	
10	57"6	
11	57"2	
12	56"6	
13	56"5	+ 02"6
14	56"7	
15	56"7	+ 03"4
16	57"6	+ 02"4
17	58"2	+ 01"6
18	58"4	+ 01"2
19	56"3	+ 01"4
20	57"8	+ 00"9

8° (a 7 cilindri)
il vincitore
del GIRO a KYALAMI

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT

CONTINUAZ. DA PAGINA 9

so, forse, ma non inutile. Primo delle Fiat, quindi, l'equipaggio Dal Ben-Besenzoni, regolarissimi con la loro A-barth 124 spider gruppo 4 più di nome che di fatto. Molto più combattuta la gara delle tre 128 coupé, il cui miglior esponente, l'equipaggio folignate « Nieri »-« Paolo » ha fatto di tutto, compatibilmente con la quasi nulla conoscenza dei tracciati in salita ed in circuito, per non farsi troppo distanziare dalle Simca.

Le PORSCHE

Fra i primi in assoluto Bonomelli e Borri, resta da accennare alla bellissima corsa che Ilotte-Delle Piane hanno condotto con la loro Carrera in gruppo 3. La vettura era quella stessa che Chenevière ha avuto al Tour de France, estremamente ben preparata e nettamente più veloce delle altre gruppo 3 Porsche presenti. Ilotte ha avuto la disavventura di sbagliare numero dei giri nella notturna di Misano, altrimenti ben difficilmente Marazzi-Corradetti avrebbero potuto sopravanzarli, anche per i guai con i pneumatici che hanno subito all'inizio, con la loro Carrera veramente di serie.

Stessa disavventura notturna per Fossati e Monticone, che troviamo un po' indietro in classifica non ostante la bella prova alla Cesana. Nella stessa occasione, cioè la cronoscalata d'esordio, ha fatto sensazione il bellissimo quinto tempo assoluto della Porsche-Boldrin di Benvenuti-Runfola, purtroppo fermi subito dopo. Estremamente positiva la corsa della Porsche di Paolo Carlo Brambilla e Gabriele Gottifredi, che hanno dovuto cedere il quarto posto assoluto alla Daytona di Micangeli-Pietromarchi solo per l'ormai ben noto errore notturno a Misano.

Le SIMCA

Non si può chiudere senza un accenno alle piccole e velocissime Simca Rallye 2 le quali, anche se c'era da aspettarselo, hanno stupito per la facilità con cui hanno dominato la 1300 gruppo 1. Fra esse, decisamente superiore quella dei fratelli Riccitelli, che ha suscitato addirittura qualche perplessità regolamentare, con le differenti possibilità di preparazione concesse dal gruppo 1 internazionale rispetto al gruppo 1 CSAL.

L'unico a cercare di arginare il predominio è stato Gabriele Gatta, in coppia con Balboni, che è risultato più veloce nella notturna di Misano e nella gara in linea di Varano, anche con l'aiuto di qualche sorpasso, ed è giunto secondo di classe al termine della gara non ostante un principio di fusione.

Inferiore all'attesa Franco Negro, con una Rallye 2 ex-Maglioli, handicappato forse da una gommatura non adatta.



Sul podio dei vincitori, dopo 9 ore di gara a Kyalami, Herbert Muller (a sinistra) e Reinhold Jost, risultati primi in questa 9 ore ricca di colpi di scena con la vecchia ma sempre valida Porsche 908-03

9 ORE di colpi di scena in SUDAFRICA e i guasti meccanici non aiutano le più veloci GULF MIRAGE

NOVE ORE DI KYALAMI - Gara di velocità in circuito, valevole per la serie Springbok - 3 novembre 1973

LA CLASSIFICA

1. Jost-Muller (Porsche 908/3) 360 giri, 1477,44 km, media 164,16 mh; 2. Bell-Hunt (Gulf Mirage-DFV M6) 349 giri; 3. Hine-Grob (Chevron-FVC Smith B23) 339 giri; 4. Takahashi-Tohira (2.9 Datsun 240 Z) 323 giri; 5. Watson-Scheckter (Chevron-Hart BDA B26) 319 giri; 6. Chaz Mortimer (Datsun 240 Z) 318 giri; 7. Ickx-Stuck (3.5 BMW CSL) 316 giri;

8. Casani-Gero (5.0 De Tomaso Pantera) 305 giri; 9. Swanepoel-La Reservee (1.6 Toyota Celica) 303 giri; 10. Birrane-Tunmer (2.8 Porsche Carrera RSR) 301 giri.

Giro più veloce: Hunt 1'20"2 media 184,219 kmh.

CLASSIFICA ALL'INDICE DI PRESTAZIONE

1. Swanepoel - La Reservee (Toyota) 101,68-0/0; 2. Ickx-Stuck (BMW CSL) 99,06-0/0; 3. Chaz-Mortimer (Datsun) 95,48-0/0.

Matura così con la «vecchia» 908-03 di MULLER - JOST

beffa PORSCHE

SPECIALE PER AUTOSPRINT

KYALAMI - Vittoria a sorpresa di Jost-Muller, quando la folla di oltre 70.000 persone li ha visti portare la loro fedele Porsche, vecchia di tre anni a un meritato successo, con undici giri di vantaggio sulla Gulf Mirage di Bell-Hunt.

Terzi Hine-Grob su Chevron B23, staccati di altri dieci giri, fra i sopravvissuti di una delle più dure «Nove Ore» mai disputate dalla prima edizione a oggi. Tutte le vetture di testa hanno avuto dei problemi, perfino quella vincente che ha fatto una sosta fuori programma con guai alla pompa del carburante, noia da poco se paragonata a quelle subite dagli altri. Soltanto undici vetture, fra le ventisei partite, hanno completato un numero sufficiente di giri per entrare in classifica.

Le vetture di testa hanno cominciato ad accusare noie ancor prima che la competizione avesse avuto inizio. Craft è stato penalizzato di un giro per essere arrivato in ritardo sullo schieramento, dopo essersi fermato per fare sistemare la frizione che non andava bene, mentre la Chevrolet Firenze V8 che avrebbe dovuto essere pilotata da Giovannoni-Nieman non è neppure arrivata in pista, in quanto è cascata dal furgone mentre ve la stavano portando. L'altra nuova Chevrolet Firenze, di van Rooyen-Gardner, non ha mai potuto dare il meglio di sé, perché dopo meno di mezz'ora van Rooyen è stato costretto a fermarsi per rottura del cambio. Una terza Firenze privata, pilotata da un conduttore locale, è pure uscita di scena mezz'ora dopo, per incidente, lasciando così la BMW praticamente senza avversari.

Fra le sport, Lafosse è stato di nuovo iellato, con la sua Lola patrocinata dalla Gitane, infatti dopo soli tre giri ha dovuto sostare al box, mentre era secondo dietro la Mirage di Hail-

wood. La Lola aveva forti ritorni di fiamma e non saliva oltre i 9000 giri/min. Non è stato possibile risalire alla causa e, dopo due ore di tentativi per rimediare, la vettura è stata definitivamente ritirata.

Nella prima ora di gara le cose sono andate secondo il previsto, per il team Gulf, con Hailwood che precedeva Bell e gli altri staccati. Poco dopo Bell ha ceduto la guida a Hunt e allora sono cominciati i guai. Hunt aveva coperto pochissimi giri, quando si è rotta la sospensione anteriore, tanto che per un pelo la vettura non è volata fuori pista. Hunt è riuscito a riportare la vettura ai boxes, ove si è scoperto che si era rotto un bullone

del quadrilatero. Sono occorsi circa ventitré minuti per riparare la sospensione anteriore di sinistra e quando Hunt è ripartito, era ormai molto arretrato. La seconda Gulf Mirage conduceva ancora, però, ma non è durata a lungo. Hailwood è arrivato al box dopo due ore e ha ceduto la guida a de Fierlant, che in quattro e quattr'otto ha mandato all'aria il motore, fermandosi sulla parte posteriore del circuito senza pressione dell'olio, mentre il motore emetteva suoni strani.

Così, d'un tratto, la gara era aperta e al comando si sono alternati la Porsche di Jost-Muller e la Chevron di Watson-Scheckter, che giravano più o meno

con tempi uguali. La Chevron è poi passata avanti a un terzo circa della gara, quando Muller è stato penalizzato di un giro per essere andato troppo forte nella corsia dei boxes; il distacco fra queste due vetture non aveva mai superato un giro, fino a pochi minuti dopo la metà gara.

Watson è arrivato al box con un guasto alla pompa del carburante che, a sua volta, ha danneggiato quella dell'acqua. Dopo una lunga fermata è stata rimontata la pompa del carburante, ma ormai il danno era fatto. Il surriscaldamento ha deformato la testata e si è bruciata la guarnizione. Da quel momento la Chevron non ha fatto che andare di frequente al box con problemi di surriscaldamento, finché si è poi ritirata a soli trentacinque minuti dalla fine. Il coraggioso sforzo fatto dal team, per consentire alla vettura di continuare, si è dimostrato utile perché alla fine si è riusciti a coprire un numero sufficiente di giri per occupare il quinto posto assoluto e in classifica.

Poco dopo che si erano avuti i primi problemi della Chevron, la battaglia serrata fra le due litri si è «disintegrata», quando altre due delle vetture di testa sono uscite di scena, dopo circa cinque ore e mezzo di corsa. Craft-Keizan hanno abbandonato — dopo essersi già fermati due volte per forature — per via di un guasto che ha danneggiato seriamente la monoscocca. Non hanno avuto più fortuna Schenken-Charlton, perché dopo avere rimediato a problemi dovuti all'impianto del carburante, hanno finito per fermarsi più o meno insieme a Craft, perché la scatola del cambio è letteralmente andata a pezzi. Il primo ritiro fra le due litri era stato quello di Abrahams-Lucas, infatti Abrahams aveva portato al box la sua

Jeff Hutchinson

COSI' (IN 27) AL VIA

Hailwood-De Fierlant (Gulf Mirage) 1'19"22	Bell-Hunt (Gulf Mirage) 1'19"53	Lafosse-Wisell (Lola T292) 1'20"67
Scheckter-Watson (Chevron BDA B26) 1'22"99	Jost-Muller (Porsche 908/3) 1'23"82	
Craft-Keizan (Lola T292) 1'24"68	Lucas-Abrahams (Lola T292 BDG) 1'24"85	Hine-Grob (Chevron FVC D23) 1'25"70
Charlton-Schenken (GRD BDG S73) 1'28"58	Stuck-Ickx (BMW 3.5 CSL) 1'29"29	
Drysdale-Harradine (Chevron FVA B21) 1'29"82	Nieman-Giovannoni (Chevrolet Firenze V8) 1'32"88	Casani-Gero (De Tomaso Pantera) 1'33"52
Takahashi-Tohira (Datsun 240Z) 1'35"29	Birrane-Tunmer (Porsche Carrera RSR) 1'36"68	
Wicks-De Root (Chevron B8 BMW) 1'38"86	Mawson-Hettema (Chevrolet Firenze V8) 1'37"67	Chaz-Mortimer (Datsun 240Z) 1'38"85
Booyen-Gibb (Alfa GTV) 1'41"54	Lavoipierre-Cook (Capri 3 litri) 1'43"09	
Swanepoel-La Reservee (Toyota Celica) 1'44"35	Spamer-Paters (BMW 2002 T1) 1'44"95	Nel-Maloney (Cortina V6) 1'46"64
Van Der Lindo-Smuts (Escort GT) 1'46"98	Van Rooyen-Gardner (Chevrolet Firenze V8) 1'49"43	
Parnell-Limberis (Lola T212) senza tempo	Smith-Marais (Automa GT) senza tempo	

CONTINUA A PAGINA 20

HUNT «picchia» per una sospensione una valvola ha rallentato CASONI

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

elegante vettura gialla col motore che non funzionava più, totalmente senza pressione dell'olio.

Anche la fidata BMW aveva avuto noie agli inizi, poco dopo che Ickx aveva ceduto la guida a Stuck. Il giovane tedesco filava forte verso la veloce curva di destra, prima dei boxes, quando la ruota di destra si è d'un tratto staccata. Il pilota è riuscito ad andare al box su tre ruote, ma ormai l'asse era talmente danneggiato che si è dovuta cambiare tutta la sospensione. Sono occorsi trentatré minuti e se ne sono persi altri dodici, quando si è staccato un contrappeso di un cerchio, danneggiando la pinza del freno, che è stato necessario sostituire.

Quando è scesa l'oscurità Hunt e Bell avevano recuperato quasi tutto il tempo perso prima ed erano a tre giri dalla Porsche. Tutto pareva indicare che prima della fine l'avrebbero rag-

giunta, ma non doveva andare così. La Mirage ha invece sostato di nuovo a lungo nei box per una riparazione, arretrando così di sedici giri nei confronti della Porsche, pur conservando ancora la seconda posizione.

La Mirage si è piazzata seconda senza accusare altre noie e Hunt ha finito la gara girando, di notte, in tempi attorno a 1'21", tanto per fare vedere che non aveva «speso» tutte le sue possibilità.

Il ritiro della Chevron ufficiale, mezz'ora prima della fine, ha dato a Hine-Grob il terzo posto, che non dovevano più abbandonare, exploit fantastico per questi due piloti che hanno concluso la corsa senza frizione. Ogni volta in cui la vettura ripartiva, dopo una sosta al box, era necessario farla scendere dal sollevatore con le ruote che giravano.

Quarto posto assoluto per la coppia giapponese con la Datsun gruppo 5, vettura che ha corso come un orologio per tutte le nove ore, superando la Chevron ufficiale negli ultimi minuti, men-

tre l'altra vettura era al box. La Chevron si è comunque piazzata quinta.

Settima la BMW (dopo una ottima fase finale) che ha preceduto di undici giri la Pantera che ha occupato un buon ottavo posto dopo una gara praticamente senza fastidi. Fino alla settima ora la vettura era andata molto bene, ma una sosta di dieci minuti per cambiare le pastiglie dei freni, e quindi un'altra fermata per cercare la causa di un ritorno di fiamma, hanno fatto perdere giri preziosi. Si è poi trovata la causa del ritorno di fiamma, causato da una valvola bruciata ma la vettura sembrava quasi altrettanto soddisfatta di marciare a sette cilindri per il resto della corsa. Il fatto che abbia portato a termine la competizione ha sorpreso molta gente. E' la prima volta, infatti, che una Pantera arriva in fondo a una gara di durata e questo è molto lusinghiero per la preparazione di motore e telaio.

j. h.

Per 2 settimane prove SURTEES in Sud Africa

TOKYO - La squadra della Surtees per le corse della Formula 1 sarà composta esclusivamente da Carlos Pace e Jochen Mass. I due piloti sono già al lavoro per provare la nuova Surtees TS 16 che è sul circuito di Kyalami per le solite prove di gomme che si fanno in inverno ma anche per la messa a punto definitiva.

Jochen Mass è partito immediatamente dopo la corsa di Fuji per il Sud Africa dove starà probabilmente un paio di settimane.

● La Ford assicura (nonostante il parere Ferrari) che Niki Lauda sarà uno dei 6 piloti della squadra della Ford per il Campionato Europeo Turismo 1974. Farà coppia fissa con Jochep Mass e correrà in tutte le prove nelle quali potrà compatibilmente con gli impegni in Formula 1 con la Ferrari.

L'altra coppia fissa sarà quella formata da Toine Hezemans e Dieter Glemser, che in sostanza sono gli uomini di punta della Ford nella battaglia contro la BMW.

Anche per LAUDA la «bomba» FORD turismo

● Per la stagione Turismo 1974 la Ford sta preparando una macchina-bomba (le tre coppie piloti saranno: Hezemans-Glemser, Lauda-Mass, Stommelen Fitzpatrick). Il nuovo motore messo a punto alla Cosworth e di cui vi abbiamo già parlato è pronto, ed il primo esemplare è stato già consegnato a Colonia. Sarà subito provato, nei prossimi giorni su un circuito tedesco, in modo da vedere cosa sarà necessario fare alla trasmissione, ai freni e alle sospensioni in funzione della tanta maggior potenza rispetto al motore attuale. Sarà certamente sopra i 400 cavalli, e quindi porrà dei problemi di resistenza degli altri organi.

Insieme col nuovo motore la Ford avrà la novità di una appendice aerodinamica posteriore somigliante a quella utilizzata sulle Porsche Carrera. Nelle prove effettuate sul circuito di Fuji questa innovazione ha dato risultati eccellenti: una differenza di oltre tre secondi al giro con la macchina attuale.



Nonostante il gran caldo, ed un inconveniente alle valvole verso la fine della gara, la De Tomaso Pantera del Jolly Club portata in gara da Casoni e «Gero» è giunta ottava alla 9 ore di Kyalami

La nuova Chevron B 26 più veloce nelle prove della Porsche vincitrice

KYALAMI - Grande sorpresa la nuova Chevron B26. Ha mosso i primi passi la vigilia del giorno delle prove ufficiali e, dopo qualche problema di scarsa importanza, Watson ha segnato senza fatica il quarto miglior tempo in 1'22'99, mentre Schaeckter era più lento di pochi decimi soltanto. D'un tratto la monoscocca Chevron, che ha un nuovo alettone posteriore fissato alto e il sistema di sospensione posteriore tipo F. 2, era di nuovo insieme alle macchine di primo piano e quelli della Lola avevano l'aria preoccupata. La Chevron usava i motori BDA di Brian Hart anche in questa corsa che, hanno però subito un inatteso mutamento poco prima delle prove ufficiali, quando è saltata la cinghia della distribuzione danneggiando le valvole. La nuova Chevron è stata più veloce della nota Porsche di Jost, il quale aveva come coequipier lo svizzero Muller.

Non basteranno i soldi dello zio di ICKX per mantenere de Fierlant partner di Hailwood

KYALAMI - Benché la battaglia in cui si era sperato, fra la nuova Ferrari, l'Alfa a dodici cilindri a piatto e le Gulf Mirage non si sia vista, 80.000 e più sudafricani appassionati di corse hanno potuto godere di un bello schieramento alla sedicesima edizione della «Nove Ore».

Fra le vetture prototipo tre litri che si apprestavano a sfidarsi per la vittoria assoluta, favorite quelle del team Gulf Mirage, visto che gli unici altri veri prototipi tre litri erano la Lola Gitane T262 e la Porsche 908/3 di Jost. Anche se il «settore» tre litri delle ventisette vetture presenti era un poco deludente, eccezionalmente buona invece la classe due litri. Il campione europeo della due litri, Chris Craft, aveva portato in Sud-Africa la sua Lola T292, mentre un arrivo a sorpresa, dall'ultimo minuto, è stato quello della nuovissima monoscocca Chevron B26.

Per l'alloro nella Turismo pareva prevedibile una grande battaglia fra la grande «conquistatrice europea», la BMW CSL, pilotata da Ickx-Stuck e la elegante Chevrolet Firenze, costruita localmente, affidata a Basil van Rooyen e a Frank Gardner. Anche la categoria GT prometteva duri duelli, con la De Tomaso Pantera e la Porsche Carrera al loro debutto sudafricano, pilotate da Casoni e da Birrane, mentre la giapponese Datsun era pronta a fare del suo meglio con due 240Z preparate dalla Casa.

Il team Gulf Mirage faceva gareggiare le stesse due vetture utilizzate a Imola, ognuna ora con una nuova carrozzeria più leggera, mentre la Firestone provava i più recenti pneumatici posteriori di F. 1, dal battistrada più largo: cioè di 26 e 27 pollici, anziché dei soliti 24. L'unica sorpresa nel campo Gulf era data dalla scelta dei piloti. Il suo regolare conduttore, Derek Bell, era primo pilota della vettura numero uno con... James Hunt, che si apprestava a svolgere la sua prima gara di durata. Una mossa scaltra, da parte del team Gulf, quella di assicurarsi Hunt per una delle sue vetture.

Per la seconda macchina la scelta del secondo pilota era un mistero totale, poi Hailwood si è trovato in compagnia del belga de Fierlant. Correva voce che lo zio di Jackie Ickx sarebbe disposto a patrocinare una seconda macchina ufficiale per de Fierlant nel 1974 e che, quindi, la corsa di Kyalami doveva essere una specie di prova per il pilota. In prova è stato talmente più lento di Hailwood, che Mike non vedeva che senso avesse andare forte in corsa; per di più, all'idea di dovere correre per tutto il 1974 con il belga, Hailwood ha semplicemente osservato: «Dovranno darmi un mucchio di quattrini».

Come previsto, in prima fila nello schieramento c'erano entrambe le Gulf Mirage e Hailwood ha fatto ve-

dere a Wyer e a Horsman le sue doti segnando il giro più veloce in 1'19'22, che si può paragonare molto favorevolmente all'1'17'1, record assoluto del circuito stabilito da Emerson Fittipaldi nel Grand Prix di quest'anno.

Bell si è portato a fianco con la seconda Mirage, segnando un miglior tempo di 1'19'53, dopo avere coperto molti giri, mentre Hunt è stato più lento soltanto di una frazione di secondo, in soli cinque giri, facendo vedere che il più nuovo «superstar» delle competizioni sa cavarsela con una sport bene quanto con una March di F. 1.

La Lola di Wisell-Lafosse ha occupato il posto seguente, con Lafosse che ha segnato 1'20'67, mentre Wisell ha coperto soltanto pochi giri, lamentandosi che la vettura continuava a essere poco maneggevole come era stato durante tutto l'anno. Si era montato un telaio completamente nuovo, dopo l'incidente in prova prima della gara di Watkins Glen, ma a quanto pare non ha fatto molta differenza.

In questa gara la Lola più veloce è stata quella di Craft e del suo compagno, il sudafricano Kelzan, col tempo di 1'24'68, senza che i piloti si sforzassero troppo, perché per questa competizione il team aveva deciso di usare un più sicuro motore PVC invece del solito BDG e si può addebitare a questo un poco del tempo perso.

Un team locale, sudafricano, aveva importato una nuovissima Lola T292 da affidare a John Abrahams e, pensate, a Charles Lucas o «Luke», che correva la sua prima seria gara dai tempi in cui si metteva in luce con la Titan F. 3; tanto per far vedere che non ha perso nulla delle sue doti, ha segnato un decoroso 1'24'85.

Il privato inglese di ventun'anni, Jan Grob, è arrivato con una Chevron B23 e aveva come compagno John Hine, pilota di esperienza. La loro vettura, elegante e che pareva andare bene, ha segnato 1'25'7, ma non si può dire altrettanto della GRD ufficiale di Schenken e del campione sudafricano di F. 1, Dave Charlton; tanto i motori che la vettura sono arrivati all'ultimo minuto e per tutte le prove Schenken non ha fatto che andare ai boxes, e ripartire, con problemi di mancanza di carburante e freni che non funzionavano a dovere. E' riuscito a coprire soltanto tre giri interi nelle cinque ore e mezzo delle prove ufficiali il giovedì, segnando un miglior tempo di 1'28'58. Era molto dubbioso, sulla possibilità che il sabato la vettura potesse svolgere la gara senza guai.

Ottima impressione hanno fatto Stuck e Ickx con la BMW e Stuck ha segnato il miglior tempo mai stabilito da una turismo su questo circuito, in 1'29'29. Ickx ha fatto più o meno altrettanto, ma purtroppo il motore a 24 valvole in cui si sperava

non è stato pronto in tempo per cui la vettura era equipaggiata con quello di 3500 cc. Il telaio era però quello nuovo, destinato al motore a 24 valvole, con tutto il peso spostato all'indietro per controbilanciare il motore più pesante. Benché questo motore sarà appunto più pesante, come pure altri accessori, il peso totale della vettura non muterà di molto perché è stata alleggerita facendo fori e sostituendo molte parti con alluminio o magnesio.

Casoni e «Gero» sono stati i più veloci nel gruppo 4 con il miglior tempo di 1'33'52, segnato da Casoni. Unico problema i pneumatici e i freni che surriscaldavano. Casoni sperava che in gara il tempo sarebbe stato più fresco di quanto non fosse in prova! La temperatura non sembrava però avere alcun effetto sulla vettura preparata da Bardelli, che è andata benissimo.

La Porsche Carrera di Birrane e del sudafricano Tunner ha avuto un guasto, ma i due sono riusciti ugualmente a scendere in pista e a segnare 1'36'68, per cui tutto faceva prevedere una battaglia serrata nella GT.

Entrambe le Datsun hanno avuto noie per via delle molle troppo dure, che le rendevano molto poco maneggevoli, però la versione gruppo 5 di 2900 cc, affidata a Takahashi e a Togira, ha segnato 1'35'29.

j. h.

Nella 500 Miglia del Fujihama il tris HEZEMANS-GLEMSEY-MASS 'trema contro i motori MAZDA

Sfiorano il «giallo» i panzer Ford

DALL'INVIATO

FUJI - Dopo tre giorni di nebbia e freddo il Fujihama, montagna sacra ai giapponesi, è venuto fuori splendente, col cielo terso, a salutare la vittoria della Ford Capri RS nella 500 Miglia di Fuji, che quest'anno ha avuto la partecipazione eccezionale appunto delle macchine tedesche.

Una vittoria che alla vigilia, ed in funzione di quello che si era visto durante le prove, doveva essere facile e tranquilla, ma che in realtà è stata molto dura da ottenere.

Pareva che tutto dovesse andar storto, dal come si erano messe le cose, e ad un certo punto c'era aria di rassegnazione nei box dei tedeschi. Invece alla fine hanno avuto anche una buona ragione di fortuna, dopo quelle della sfortuna ed il risultato c'è stato comunque.

In prova, nonostante il circuito molto duro che aveva dato qualche sorpresa, erano stati i migliori, ed in gara nella

fase iniziale altrettanto. Poi le cose sono precipitate ad una cadenza insolita. E' cominciata con la partenza. Gli organizzatori avevano previsto la partenza tipo Le Mans. Quella che da tempo non è più permessa.

Rimostranze della Ford anche su nostra istigazione, e mercè l'intervento anche di Jackie Stewart, hanno acconsentito a cambiare le cose, mantenendo le macchine schierate a spina di pesce, però col pilota a bordo a cinture allacciate. Il secondo pilota schierato dall'altra parte della pista avrebbe dovuto fare la corsetta classica e battere una mano sul tetto.

Questo sarebbe stato il segnale di messa in moto dei motori. Senonché, Toine Hezemans non ha capito bene e così ha messo in moto il motore al segnale dello starter e si è avviato quando il compagno Moffet gli ha dato la pacca sul tetto. Dopo due giri bandiera nera, ed Hezemans ha dovuto rientrare al box, spegnere il motore, riaccen-

derlo e riavviarsi.

Gli altri intanto se n'erano andati, con Mass in testa seguito da due delle sorprendenti Mazda Savanna a motore Wankel. Hezemans recuperava abbastanza bene e prima del rifornimento era di nuovo secondo e abbastanza comodo.

Prima scossa al morale della Ford: il sistema a caduta del rifornimento, chissà perché,

500 MIGLIA DEL FUJI, gara internazionale di velocità in circuito per vetture Turismo gruppo 2 - Autodromo di Fuji, Giappone, 4 novembre 1973.

LA CLASSIFICA

1. Mass-Glemser-Hezemans (Ford Capri RS) 133 giri pari a km. 798 in 4.46'32"77, media kmh 167,093; 2. Moribe-Kono (Mazda Savanna) a 1 giro; 3. Fujita-Sato (Toyota Celica) primi delle 1600, a 1 giro; 4. Terada-Okamoto (Mazda Savanna) a 1 giro; 5. Kamazuka-Onoue (Mazda Savanna) a 1 giro; 6. Kubodera-Kubota (Datsun Skyline) primi delle 2000, a 2 giri; 7. Ishitani-Nakamura (Datsun Skyline) a 7 giri; 8. Irihara-Hitachi (Datsun) primi delle 1300, a 13 giri; 10. Okamoto-Suzuki (Datsun 1300) a 18 giri; 11. Yamamoto-Hori (Isuzu Bellett) a 20 giri; 12. Modozumi-Tanimuki (Toyota 1600) a 27 giri; 13. Ohma-Maki (Isuzu Bellett) a 20 giri; 14. Shimoda-Arai (Toyota 1300) a 30 giri. Partiti 26, arrivati 14.

non ha funzionato. La benzina non scendeva, o almeno non arrivava fino al serbatoio. Costernazione, un poco di panico e spostamento a mano della macchina verso la bocca prevista per la seconda Capri. Niente da fare: è occorso il rifornimento a mano coi bidoni versati a fiotti in un imbuto. Perduti quasi sette minuti e macchina di nuovo in basso nella classifica generale.

Secondo colpo basso: la macchina di Mass entra al box fanno anche a lei il rifornimento a mano in attesa di vedere cosa diavolo era accaduto ai tubi, ma il pilota dice che qualcosa non va davanti. Controllano e scoprono che la ruota anteriore di sinistra balla un poco. Si è rotto un cuscinetto e debbono cambiare tutto il gruppo col disco del freno. Undici minuti perduti e aria di catastrofe, perché le Mazda se ne sono andate, nel frattempo.

Una si ritira col motore rotto ma quella di Terada-Okamoto resiste e ce ne sono

altre davanti alle Capri.

Nel frattempo, alla Ford si opera uno spostamento di piloti: sulla macchina guidata da Moffet viene messo Mass, con la evidente intenzione di farla andar forte dato che è la meglio piazzata. Mass però fa pochi giri e si ferma sul circuito con il motore rotto dopo un paio di passaggi con scia di fumo. Dirottamento di Hezemans sulla macchina portata ai box da Glemser, rimasta da sola.

Il tempo era passato, e si era giunti a tre ore e mezza di gara. Il ritardo sulla Mazda di testa è di tre giri anche se con azione veloce la Capri è stata riportata al secondo posto, pare proprio che non sia possibile farcela. La fortuna dà una mano: la Mazda deve fermarsi coi freni che non vanno per via di un tubicino che si è incrinato. Il risultato è che perde una diecina di minuti, quanto basta perché Hezemans passi in testa con un giro di vantaggio.

Franco Lini

E' ricominciata la Coppa Tasmania: ma solo 8 monoposto nel G.P. Australia

Un capolavoro di Mc RAE

Il giorno della gara il tempo era nuvoloso e fresco, con qualche scroscio di pioggia, ma benché negli intervalli cadesse sempre una lieve pioggerella tutte le vetture montavano slicks da asciutto. Stewart durante la notte aveva montato un nuovo motore.

Fra i partenti mancavano Geoghegan e Talbot. Il primo aveva deciso di non gareggiare per risparmiare la sua vettura in previsione del GU di Macao a Hong Kong, che si svolgerà fra due settimane, e Talbot aveva avuto guai al motore (le cui cause non erano state scoperte) nei giri di riscaldamento.

Bellissima partenza di McCormack, che ha preso la testa davanti a Walker, Bartlett, McRae e Stewart. Sul rettilineo posteriore si è creato un immediato vantaggio di 2", mentre in cima al colle Bartlett ha avuto un'altra foratura a un pneumatico anteriore ed è finito sull'erba, però senza danni. E' andato al box per fare montare un altro pneumatico.

Al primo passaggio McCormack conduceva di 3"14 di vantaggio su Walker e McRae, mentre Stewart era più staccato. Al secondo giro il varco era di 4"51, e Walker e McRae stavano battagliando furiosamente per la seconda posizione. Questo duello è stato il punto saliente dei successivi diciotto giri, e McRae ha provato in tutti i modi di superare Walker, però senza riuscirci. Più volte i due si sono dati battaglia in frenaggio, in fondo al rettilineo, ma Walker ha conservato il suo vantaggio e il motore Chevy della vettura di McRae non ce la faceva a superare in potenza il Repco di Walker in rettilineo.

McCormack precedeva i due di 4"5 e alla quarta tornata Bartlett è torna-

SANDOWN PARK - Benché al trentottesimo GP d'Australia fossero state iscritte dodici vetture di F. 5000, se ne sono viste soltanto otto. Mancava il campione australiano Matich, che si è temporaneamente ritirato dalle competizioni ma che aveva iscritto la sua Matich Repco per affidarlo a Bob Muir. La vettura è andata distrutta, mentre Muir svolgeva le prove.

Così lo schieramento era formato da McRae, arrivato apposta in volo per la gara, con la sua nuova McRae GM2 Chev, McCormack e Cooper con le Elfin Repco, Bartlett e Max Stewart con le Lola T330, Walker con analogo vettura, Sangster con la McLaren M22 di O'Sullivan, che è però stata aggiornata, e il campione australiano della Formula Forl Leffler, con la vecchia Elfin di Max Stewart.

Lo schieramento era completato da vetture australiane di F. 2 (1600 cc) capeggiate dalle Bistrana 273 Hart Ford di Beusselmann e di Leo Geoghegan.

Le prove sono state animate da una emozionante battaglia per la posizione al palo, col risultato che non meno di cinque vetture hanno segnato tempi inferiori al

to in gara con un pneumatico da bagnato e quattro da asciutto, dato che non aveva ricambi per quelli da asciutto! I suoi tempi sul giro erano infatti lenti. Alla sesta tornata Stewart è arrivato al box con un guasto e ne ha approfittato per montare pneumatici da bagnato, dato che cominciava a piovere mentre i leaders completavano il ventesimo giro.

Sangster occupava un comodo quarto posto, davanti a Cooper e a Leffler, poi venivano le 1600 cc di Beusselmann e di Hastings, mentre Bartlett e Costanzo erano decisamente surclassati, in fondo al gruppo. Al ventesimo giro, per via della pioggia tutti hanno rallentato, procedendo ad andata addiritura lentissima, slittando qua e là sulla pista. Bartlett è subito andato al box per montare altri tre pneumatici da pioggia, ma tutti gli altri hanno continuato.

Il vantaggio di McCormack era di 8"93 e Walker, in un tentativo azzardato, è incappato in un violento testacoda dopo la curva Shell, lasciando così la seconda posizione a McRae. E' poi tornato in pista, dopo essere stato spinto, poco prima che arrivasse Sangster, in terza posizione. Leffler se la cavava bene sul bagnato e ha superato Cooper alla curva Shell, al ventiduesimo giro. Poco dopo testacoda di Cooper alle «S» e la vettura è uscita di pista all'indietro, tornando però in gara senza perdere la settima posizione.

Lo scroscio di pioggia è durato soltanto tre minuti circa, ma ci sono voluti altri diciassette giri prima che la pista si asciugasse e per il resto della corsa sono rimaste parecchie chiazze umide. Al ventiquattresimo giro Stewart è riapparso, ma andava piuttosto piano dato che i suoi pneumatici da

record ufficiale del circuito, detenuto da Matich in 1'02"3.

Le grosse emozioni si sono avute nell'ultima sessione, che ha visto McCormack sfrecciare per un giro in 1'01"2, con l'Elfin che aveva l'aria molto più stabile delle Lola. Bartlett, che aveva avuto due forature, ha segnato 1'00"9 secondo i cronometri ai boxes, ma il suo miglior tempo ufficiale è stato di 1'01"7, davanti a McRae che ha segnato 1'01"8. Il tempo di Stewart è stato di 1'01"9.

Tanto McRae che Cooper hanno avuto noie in prova. McRae quelle che aveva già avuto a Brands Hatch, tanto che ha dovuto passare quasi tutto il sabato mattina lavorando attorno alla vettura, sicché è apparso in pista soltanto dieci minuti prima che le prove finissero, mentre Cooper ha dovuto sostituire il motore. Il campione della Formula Ford Leffler, su una vecchia Elfin, ha segnato 1'05"1. Il secondo miglior tempo è stato quello di Walker in 1'01"4, ma anche lui, come altri, non aveva scorte di pneumatici ed era furente che i distributori australiani avessero, per la terza volta in gare del campionato nazionale, fornito nuovi pneumatici per i piloti.

bagnato causavano problemi di maneggevolezza.

Invece McRae, con la pista che si asciugava, accelerava il passo e, arrivati alla ventinovesima tornata, era accaduto a McCormack. E' così iniziato un duello che è stato uno dei più belli mai visti in una gara di F. 5000 in Australia.

Quasi un giro più indietro, Sangster ha raggiunto Walker e si è messo ad attaccare per occupare la terza posizione, dando ottime prestazioni con la vecchia McLaren. Al quarantunesimo giro ha avuto la meglio su Walker in frenaggio, alla curva Shell, però non è riuscito ad ingranare la quarta all'uscita e così si è lasciato ripassare da Walker. Da quel momento ha sempre avuto difficoltà con la quarta marcia, costretto a tenerla ingranata con una mano, per cui piano piano è arretrato.

Al trentottesimo giro (ne mancavano quattordici alla fine) McCormack, che inseguiva McRae furiosamente, ha sentito che la sospensione posteriore cedeva. Per quattro giri ha dovuto rallentare, ma quando si è abituato al nuovo stato di cose ha ripreso a inseguire McRae superandolo sul rettilineo dei boxes al quarantaseiesimo giro. Ormai il motore della vettura di McRae emetteva suoni poco rassicuranti, ma si trattava soltanto del tubo di scarico che si era staccato e che non influiva sulle prestazioni della vettura.

A due giri dalla fine McRae ha compiuto la più stupenda manovra di superamento della gara, quando alla «Shell» ha girato addirittura attorno a McCormack per riaffermare il comando che ha conservato fino alla conclusione.

E' stata la sua seconda vittoria nel GP d'Australia e la sua quarta in fila sul circuito di Sandown Park, però soltanto la sua prima quest'anno, dopo una gara a Mallory Park in maggio. Era molto contento della sua nuova vettura, che ha però ancora bisogno di messa a punto.

A. van Loon

G.P. D'AUSTRALIA, gara per vetture di F. 5000 - Sandown Park, 4 novembre.

LA CLASSIFICA - 52 GIRI
1. McRae (McRae) 57'54"8; 2. McCormack (Elfin) 57'56"5; 3. Walker (Lola) 50 giri; 4. Sangster (McLaren) 50 giri; 5. Cooper (Elfin) 49 giri; 6. Leffler (Elfin) 49 giri; 7. Beusselmann (Bistrana) 46 giri; 8. Hastings (Bistrana) 45 giri; 9. Bartlett (Lola) 43 giri; 10. Costanzo (Elfin) 41 giri; 11. Stewart (Lola) 31 giri (non classificato).
Giro più veloce: McRae 1'01"6, nuovo record.



La coppa più in alto è quella di Maurizio Flammini, il primo arrivato del trio-March che ha dominato questa finale, con Bozzetto e Giorgio. A destra, Flammini, Francia, Bozzetto, Giorgio e Francisci al tornante

VALLELUNGA - E' stato proprio lui, il portiere dello stabile di Monte Mario dove Carlo Giorgio vive abitualmente, l'ultima persona al di fuori dell'autodromo a fargli gli auguri. « Non per la corsa, che non si debbono fare: ma oggi è S. Carlo e speriamo che il nostro Santo porti fortuna a tutti e due! ». Si vede proprio che all'appuntamento col suo protetto, aspirante vincitore del campionato di F. 3 S. Carlo non è voluto mancare: e gli ha concesso questa soddisfazione che speriamo porti un po' di serenità e di relax a Carlo Giorgio, che in questi giorni carichi di tensione stava veramente con i nervi a pezzi. E non stentiamo a crederlo: sono già due anni che Carletto arrivava alla fine della stagione vicino al titolo, prima terzo (1971) e poi secondo l'altr'anno senza mai riuscire ad agguantare il titolo che gli sfuggiva sempre di mano proprio quando lo sentiva già suo. E ha lottato veramente per tutto il campionato con la forza della disperazione certe volte: e avrebbe lottato certamente ancora, se ce ne fosse stato bisogno.

Solo che questa volta il destino, che condiziona le corse in maniera ineluttabile, era dalla parte sua fino a far smentire il proverbio. Niente ha potuto fare contro la rottura del motore il suo avversario Alberto Colombo, il cui compito (doveva arrivare o primo o secondo) appariva ormai dalla vigilia particolarmente gravoso. E così, dopo 10 giri della prima batteria si è concluso quello che doveva essere uno dei più impegnativi confronti fra i due giovani (25 anni Giorgio, 27 Colombo) che molto probabilmente avranno la possibilità (e questo è un augurio) di misurarsi ancora con una monoposto di categoria superiore.

In tutto questo frangente è passata in secondo piano la grintosa affermazione di Maurizio Flammini, già detentore del miglior tempo

in prova e deciso più che mai in finale ad aggiudicarsi l'ultima gara della stagione. Maurizio non doveva correre: lo ha ammesso candidamente prima di partire ma lo avrebbe fatto solo per garantire, se ce ne fosse stato bisogno, un corretto gioco di squadra per l'organizzatissimo team di Trivellato. Ma alla fine, liberato degli impegni per il forfait di Colombo (e sistemati alcuni problemi che lo assillavano in batteria) si è veramente scatenato in un duello con Bozzetto che ha avuto fasi veramente eccitanti.

In questo « festival March » si è inserito qualche volta anche Carlo Giorgio (mentre non è potuto intervenire, ma ripetiamo ce l'avrebbe fatta anche Cerulli fermato dalla mancanza di pressione in batteria) mentre Lella Lombardi, vincitrice di una batteria veramente maiuscola ha dovuto lasciare passare i tre scatenati ma ha concluso lo stesso in quarta posizione.

A complicare le cose, in tutto questo trambusto di una finale da cardiopalmo, anche una serie di uscite di strada, iniziate con un rovinoso testa-coda di Francisci al « salto », e proseguite sempre nella stessa posizione da un « mucchione generale » che ha visto coinvolti Francia (qualche metro prima), Bodini, Sassi e Manzoni, che è stato ricoverato con la sospetta frattura di un braccio.

Per la caccia alla LELLA la rottura decisiva

LE BATTERIE

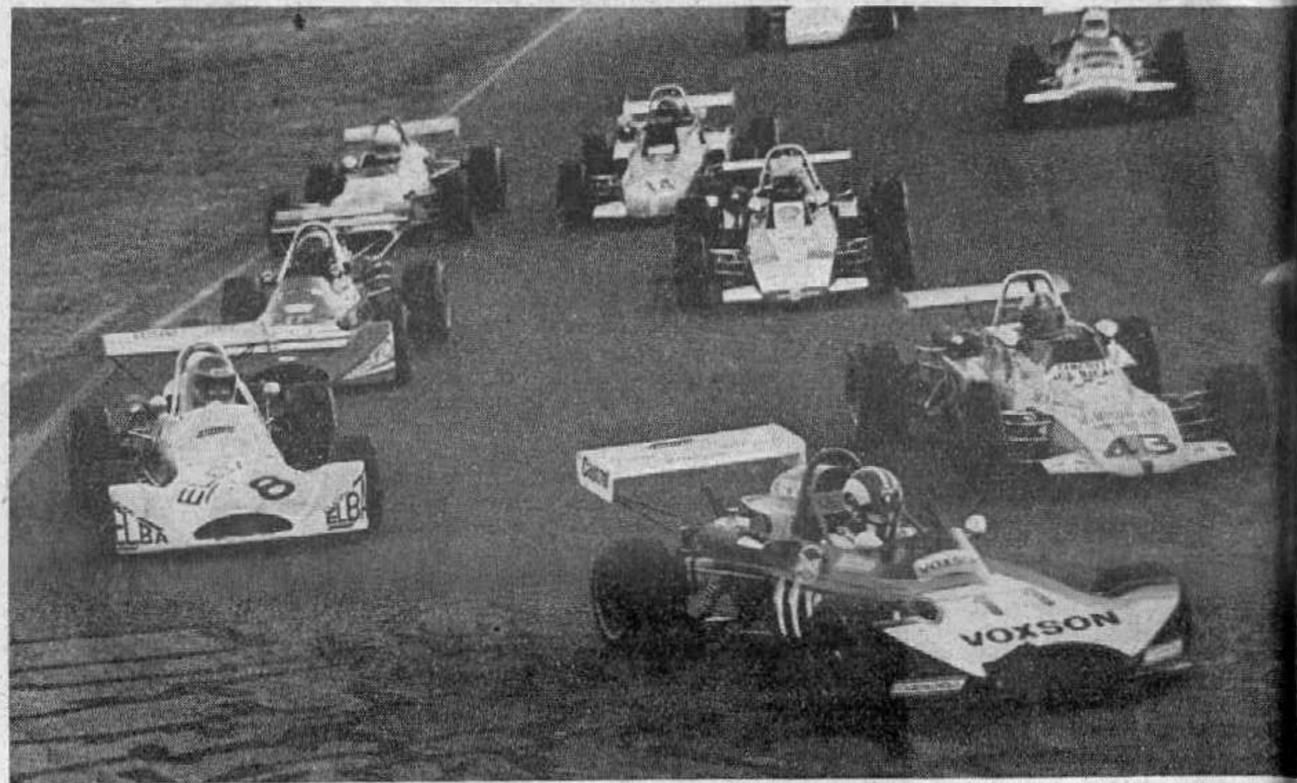
Il caso ha voluto che proprio nella prima batteria, e proprio fianco a fianco si siano venuti a trovare i due protagonisti del campionato italiano: dei due è Alberto Colombo che azzecca una partenza migliore e riesce a transitare terzo alle spalle di Flammini e Lella Lombardi al termine del primo giro. Non riesce invece a partire Massimo Baliva, recuperato in extremis alla gara per la defezione della BT41 di Ancherani. Al secondo dei dodici passaggi è Bozzetto che risale molto forte, superando lo stesso Giorgio, mentre Colombo ha perso un po' di strada ed è preceduto anche da Mantova, che fa di tutto per tirarlo un pochino. Lella Lombardi invece non si fa impensierire e guida imperturbata davanti alle tre March di Flammini, Bozzetto e Giorgio, mentre Colombo, giro su giro si va avvicinando a questo quartetto di testa. E difatti al nono giro Colombo è già sulla coda di Carlo Giorgio, mentre la Lombardi si prende addirittura il lusso di mollare in asso lo squadrone March.

Forse sarà questo inseguimento che determinerà il guaio al motore del povero Colombo, che fra il rammarico del folto gruppo di fans in tribuna deve purtroppo arrendersi nel corso del 10. giro probabilmente con un pistone fuori uso. In questo modo purtroppo poco spettacolare, si conclude il campionato italiano 1973: ormai Carlo Giorgio è irraggiungibile.

Quattordici macchine al via della seconda batteria, assente Pesca che ha rotto ben tre motori: Francisci in prima fila, forse a causa di una prima molto lunga, si fa superare da molti sullo

FESTIVAL MARCH nella prova tricolore decisiva della terza formula: I' FLAMMINI mentre per Colombo... si rovescia il proverbio!

Dopo 10 giri è finito l'incubo di GIORGIO



spunto e al termine del primo giro transiterà settimo. Il più lento è Alessandro Pesenti (che vediamo con piacere di nuovo al volante dopo una noiosa malattia) che si tira dietro la gialla March di Cerulli, partito molto bene dalle file di dietro e subito insidiato da Francia. Al primo passaggio le posizioni sono quindi le seguenti: Pesenti, Rossi, Cerulli, Pavesi, Francia e Cinotti. Francia risale molto bene e riesce a passare Cerulli nel corso del terzo giro: anche Francisci risale ed è già quarto. Impiegherà ancora un paio di giri per ricollegarsi al terzetto dei fuggitivi e per attaccare seriamente Cerulli, che tra l'

altro comincia ad avere problemi col motore. Motore che costringerà il combattivo ragazzo di Teramo ad abbandonare nel corso dell'ultimo giro, per un calo insostenibile della pressione dell'olio.

E si arriva alla finale, con un Carlo Giorgio più disteso per il risultato principale già raggiunto, mentre gli amici Flammini e Bozzetto pensano in cuor loro di giocarsi il tutto per tutto. Dietro alla vettura staffetta guidata da Marcello Gallo e con a bordo Lucietta Musso percorrono il giro di ricognizione le 22 macchine che disputeranno questa finale: ancora una volta lentissimo al via Claudio Francisci, mentre scatta al comando con una determinazione impressionante la ragazza della Brabham Lella Lombardi. Ma Flammini è veramente scatenato e di prepotenza passa 1. al tornante: e poco tempo trascorrerà che anche gli altri due della March si accodino al fuggitivo. Lella è quindi saggiamente quarta al termine del secondo giro, preceduta da Flammini, Bozzetto e Carlo Giorgio nell'ordine.

Al terzo giro, con il tris March in testa, inizia a movimentarsi la gara: Mantova arriva ai boxes con il musetto storto, mentre Claudio Francisci innesca un lungo testa-coda al salto, che conclude contro il guard-rail. E' rapido a uscire dall'abitacolo il pilota romano: niente di grave per la persona, ma la macchina che vedremo a fine gara appare distrutta. Mentre le tre March di Bozzetto, Flammini e Giorgi passano affiancate sulla linea del traguardo, alle loro spalle forse per le bandiere agitate o per olio sulla pista, in conseguenza dell'uscita di Francisci, si girano Francia e Bodini sempre sul tremendo « salto »: poco da fare per Sassi, già in tralettorcia che si trova nella alternativa di centrare l'amico Bo-

dini o di sbattere nel guard-rail. Opta per questa seconda soluzione, distruggendo la sua Lotus: e in questo groviglio rimbalzerà dentro anche Manzoni che nel violento urto ci rimette forse la frattura di un braccio.

La corsa prosegue, con Bozzetto in prima posizione, attaccato da Flammini che lo passerà dopo un giro alla curva Roma: Giorgio segue il consiglio che gli danno dai boxes e non si butta nella lotta a due che ormai rimane aperta tra Flammini e Bozzetto. Lella nonostante un testa coda che non le farà perdere posizioni, mantiene un ritmo considerevole, per nulla impensierita dal regolare Cinotti. Bozzetto tenta ancora qualche affondo, ma incontra l'ostilità di un Flammini deciso a tutto: finché un leggero calo del motore costringerà il vicentino a desistere da questi assalti, lasciando la mani vittoria in F. 3 nelle promettenti mani dell'occhialuto « Gira-gira » da Roma.

I. C.

Tutta carenata la MARCH F. 3 '74

• Sono state presentate le March 74. Sono molto simili alle vetture dello scorso anno, però con parecchie piccole migliorie (118 sulla vettura di F. 3) e con una notevole carrozzeria che racchiude completamente il motore e il roll-bar spostato in avanti. E' stato anche annunciato che la March farà correre un team ufficiale con le « 74 », nella categoria sport due litri.

FLAMMINI e FRANCISCI più veloci nelle prove

Flammini 1'17"78; Francisci 1'17"92; Lombardi 1'17"98; Pesenti 1'18"11; Colombo 1'18"25; Francia 1'18"30; Giorgio 1'18"34; Pavesi 1'18"34; Bozzetto 1'18"38; Cerulli 1'18"57; Kessel 1'18"76; Cinotti 1'19"06; Bertaccini 1'19"05; Spreafico 1'19"13; Maggi 1'19"25; Zampatti 1'19"25; Mantova 1'19"27; Bodini 1'19"33; Manzoni 1'19"55; Pesca 1'19"60; Angherani 1'19"67; Sassi 1'20"31; Lenzi 1'20"31; Franzoso 1'20"46; Musca 1'20"59; Terzi 1'20"96; Marazzi 1'21"08; Guanziroli 1'21"80; Gimax 1'22"12; Leoni 1'24"68; Baliva 1'25"77; Guido 1'33"40.

La classifica finale della F. 3

	CASALE	MISANO	CASALE	IMOLA	VALLELUNGA	MONTECARLO	CASALE	MONZA	CASALE	MISANO	MONZA	VALLELUNGA	PUNTI VALIDI
Giorgio	—	9	4	9	6	6	6	9	—	—	—	—	4
Colombo	4	6	6	1	9	—	9	—	2	9	1	—	43
Francisci	9	4	—	3	—	3	3	6	—	6	6	—	31
Cinotti	6	3	9	—	—	—	1	4	—	—	3	2	25
Pesenti Rossi	—	2	2	6	—	2	2	—	9	—	2	—	21
Francia	—	—	—	2	3	9	—	—	—	3	4	—	21
Bozzetto	—	—	—	4	2	—	4	—	—	—	—	—	16
Flammini	—	—	3	—	—	—	—	—	—	4	—	—	16
Maniova	2	—	1	—	4	4	—	—	3	2	—	—	15
Lombardi	3	—	—	—	—	1	—	—	6	—	—	3	13
Cerulli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9
Spreafico	1	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	6
Pavesi	—	1	—	—	—	—	—	2	1	1	—	—	5
Grassi	—	—	—	—	1	—	—	3	—	—	—	—	4
« Jean Albert »	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1

COPPA AGIP, gara nazionale di velocità in circuito valevole come ultima prova del campionato italiano di F. 3 - Vallelunga, 4 novembre 1973.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Lella Lombardi (Brabham BT41) 15'49"5, media 145,574 kmh; 2. Flammini (March 733) 15'50"2; 3. Bozzetto (March 733) 15'51"4; 4. Giorgio (March 733) 15'52"4; 5. Mantova (Lotus 69) 16'00"3; 6. Kessel (Brabham BT41) 16'05"4; 7. Bertaccini (Brabham BT35) 16'10"9; 8. Maggi (Brabham BT41) 16'11"1; 9. Lenzi (Tecno 71) 16'11"2; 10. Manzoni (Brabham BT35) 16'15"9; 11. Marazzi (Brabham BT35) 16'31"1; 12. Mussa (Brabham BT35) 16'46"1; 13. Colombo (Brabham BT41) 13'18"6 a 2 giri.

Giro più veloce: l'8. di Colombo in 1'17"8, media 148,071 kmh.

2. batteria: 1. Alessandro Pesenti Rossi (Brabham BT41) 15'52"3, media 145,152 kmh; 2. Francia (Brabham BT41) 15'52"8; 3. Francisci (Brabham BT41) 15'53"8; 4. Pavesi (Brabham BT41) 15'56"1; 5. Cinotti (Brabham BT35) 16'00"4; 6. Spreafico (GRD) 16'02"5; 7. Zampatti (Brabham BT35) 16'07"2; 8. Sassi (Lotus 69) 16'10"3; 9. Bodini (Tecno 70) 16'24"8;

10. Guanzrolli (Branca) 16'36"5; 11. Franzoso (March 733) 16'48"3; 12. Cerulli (March 733) 14'36"3 ad 1 giro; 13. Leoni (Tecno 69) 16'02"4 ad 1 giro.

Giro più veloce: il 9. di Pavesi in 1'18"20, media 147,692 kmh.

Finale: Maurizio Flammini (March 733) 26'32"7, media kmh. 144,659; 2. Bozzetto (March 733) 26'36"2; 3. Giorgio (March 733) 26'36"9; 4. Lombardi (Brabham BT41) 26'48"8; 5. Cinotti (Brabham BT35) 27'04"8; 6. Spreafico (GRD) 27'14"3; 7. Pesenti (Brabham BT41) 27'24"3; 8. Maggi (Brabham BT 41) 27'25"1; 9. Bertaccini (Brabham BT35) 27'37"8; 10. Marazzi (Brabham BT35) a 1 giro; 11. Mussa (Brabham BT35) a 8 giri; 12. Zampatti a 10 giri.

Giro più veloce: il 14. di Bozzetto in 1'17"8, media 148,071 kmh.

F. ITALIA

1. batteria: 1. Giancarlo Martini 14'12"6, media 135,104 kmh; 2. Pedersoli 14'21"8; 3. Zorzi 14'22"1; 4. Sottanelli 14'28"8; 5. Farneti 14'28"9; 6. Buratti 14'43"5; 7. Dibenedetto 14'45"2; 8. Bossoni ad 1 giro.

Giro più veloce: il 7. di Pedersoli in 1'23"8, media di 137,470 kmh.

2. batteria: 1. Giulio Regosa 14'11"2, media 137,280 kmh; 2. Brancatelli 14'13"5; 3. Leoni 14'20"6; 4. Sanguolo 14'30"5; 5. Grimaldi 14'31"1; 6. Riccitelli 14'51"4; 7. Bertoloni 15'04"8.

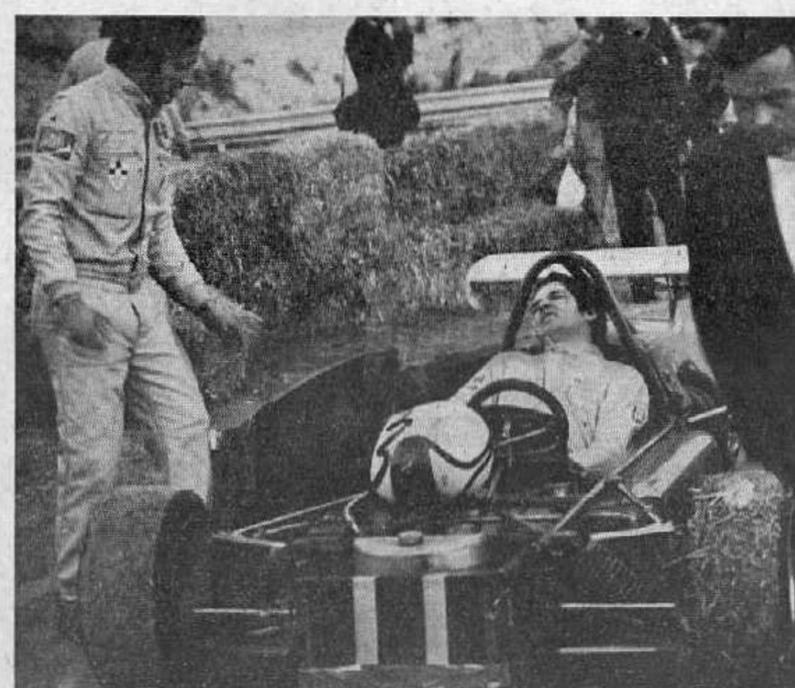
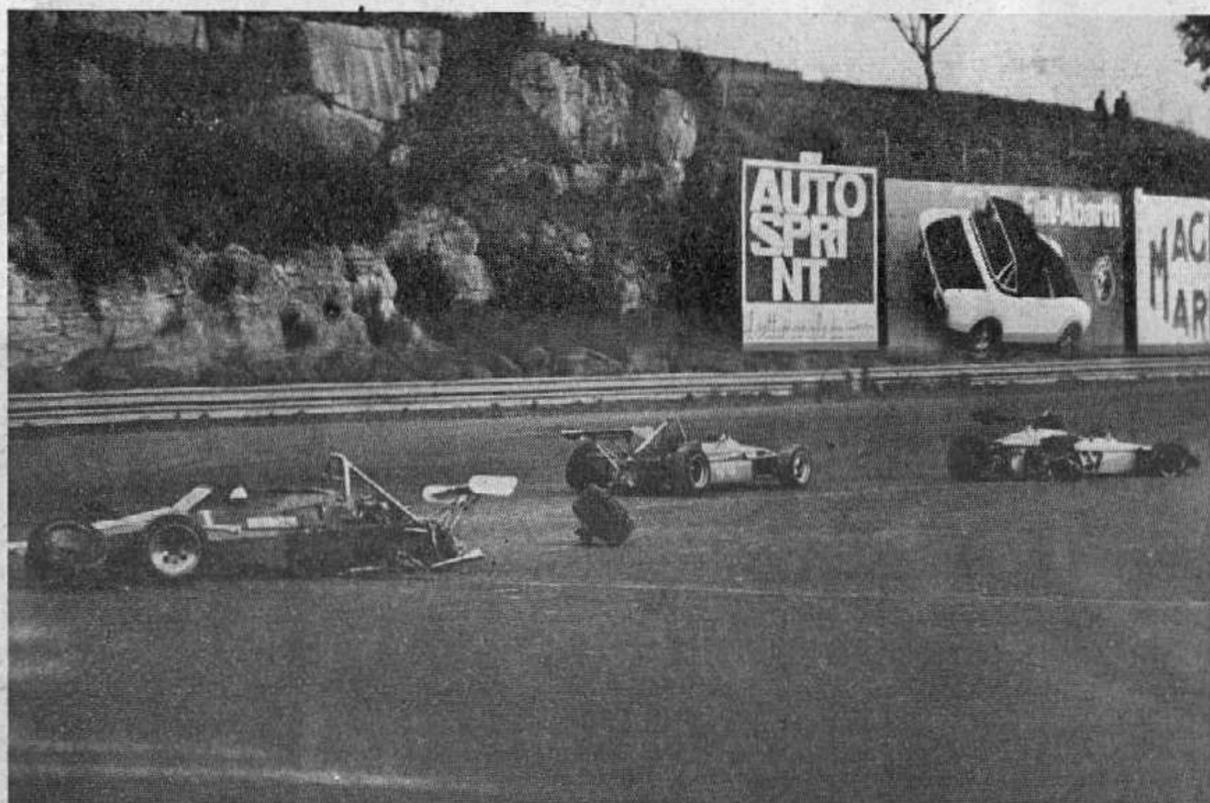
Giro più veloce: il 7. di Leoni ed il 6. di Brancatelli in 1'23"4, media 138,129 kmh.

Finale: 1. Giancarlo Martini 21'13"7, media kmh. 135,649; 2. Leoni 21'14"2; 3. Zorzi 21'18"4; 4. Brancatelli 21'19"7; 5. Buratti 21'20"1; 6. Bossoni 21'24"3; 7. Farneti 21'32"9; 8. Sanguolo 21'35"2; 9. Sottanelli 21'37"3; 10. Grimaldi 21'39"3; 11. Riccitelli 21'44"8; 12. Bertoloni 22'10"1; 13. Di Benedetto 22'10"3.

Giro più veloce: Martini in 1'23"7, media 137,634 kmh.

F. 850: 1. Leonardo Verrelli (BWA) 30'46"2, media 124,794 kmh; 2. Del Giovane (Del Giovane) 30'47"9; 3. Avati (Lucky) 31'14"8; 4. Tomassini (De Sanctis) 31'23"3; 5. Paparusso (Paparusso) 31'33"6; 6. Santone (Tecno) 31'38"1; 7. Zappacosta (A.Z.) 30'45"5 ad 1 giro; 8. Avanzini (BWA) 30'49"7 ad 1 giro; 9. Ferrari (De Sanctis) 30'49"8 ad 1 giro; 10. Ciceri (BWA) 31'28"5 ad 1 giro.

Giro più veloce: Verrelli in 1'30"5, media 127,292 kmh.



Nel corso della finale, alla «trincea», spettacolare carambola di F. 3 successiva alla sbandata della Brabham di Francisci, che vediamo a sinistra. Le altre vetture sono la Tecno di Bodini e la Lotus di Sassi. Qui sopra, Roberto Manzoni ha avuto la peggio: si è rotto un braccio

Vittoria polemica in Formula Italia

MARTINI «gioca» con LEONI

VALLELUNGA - E' molto probabile che Giancarlo Martini stesse pensando alla sua mancata convocazione per le prove con le F. 2-OSAI, quando dall'alto del podio a fatica sollevava l'enorme coppa. Il giovane romagnolo è ugualmente deciso a continuare con i propri mezzi addirittura in F. 2 se non altro per soddisfazione personale, ma è rimasto molto amareggiato che una questione di carattere lo abbia allontanato perfino dagli allenamenti preliminari. Ed è anche probabile che un comprensibile desiderio di dimostrazione lo abbia spinto, verso la fine della sua corsa, a farsi superare dall'amico Leoni, neo-azzurro, per poi involarsi di prepotenza quando ormai il traguardo era vicino.

Prima della cronaca, una piccola nota sui tempi sempre più incredibili fatti segnare da queste macchine, troppo spesso a torto snobbate e criticate da

pubblico e piloti di altre categorie. In prova sia Martini che Regosa ottenevano un ottimo 1'23"6 che è superiore di appena cinque secondi ad un buon tempo delle raffinate F. 3 e si sarebbero addirittura qualificati per questa categoria. In batteria Leoni faceva ancora meglio, levando altri due decimi.

Come è consuetudine, da qualche domenica i piloti effettivamente presenti erano molto pochi e raggiungevano appena le diciotto unità. A fine stagione e con un campionato arrivato al «tetto» delle 23 gare, non fa certo meraviglia se molti hanno esaurito l'entusiasmo e la voglia di correre. Comunque come sempre vengono fatte le sue batterie.

Nella prima parte al palo Martini con a fianco Zorzi che è rimasto fino a tarda notte a rimettere in sesto l'assetto della sua «veterana» n. 45. Martini esce dalla trincea già con un piccolo vantaggio che riuscirà ad amministrare fino alla fine della gara ma alle sue spalle gli altri hanno dato vita ad una lotta sempre ravvicinata. All'inizio era Bossoni che si insediava al secondo posto seguito da Pedersoli, Zorzi e Farneti. Poi Zorzi usciva terzo dai Cimini e attaccava Bossoni ma quest'ultimo era costretto a fermarsi con il comando del cambio staccato. Intanto anche Zorzi aveva qualche difficoltà nella parte veloce e toccava a Farneti condurre il gruppetto ma quest'ultimo si girava platealmente in piena «S» e Pedersoli riusciva a rintuzzare gli attacchi di Zorzi.

Molto più monotona la seconda batteria con Regosa che si invola fin dall'inizio e con un Leoni, stranamente poco convinto, che si limitava a seguirlo da lontano. Quando il giovane baby di Argenta proverà ad aumentare il ritmo, otterrà un ottimo tempo sul giro ma sarà ormai tardi. Preso dalla foga si scomporrà ai Cimini e regalerà il secondo posto al regolare Brancatelli.



L'enorme trofeo «Black & White» che ha premiato Martini per la sua combattività nel corso della finale di F. Italia. Dietro al campione romagnolo sono giunti Lamberto Leoni, a sinistra, e Renzo Zorzi

REGOSA nel prato

Finale invece tutt'altro che monotona ma poteva essere ancora più bella se non fossero accaduti un paio di spiacevoli incidenti, tipici di questa categoria. Intendiamoci, non si sono riviste le lotte poco simpatiche della prima parte del campionato ma anche questa volta qualcuno ci ha rimesso la gara. «More solito», Martini aveva preso la testa subito ed alle sue spalle lottavano Regosa e Leoni. Al curvone della trincea Regosa entrava con mezza macchina di vantaggio ma non teneva conto della caparbia determinazione di Leoni che riusciva a passarlo con una «entrata» forse un po' discutibile. Regosa si scomponne e non aveva altra scelta che attaccarsi ai freni, finendo nel prato. Poco dopo accadeva un episodio analogo alla curva «Roma» tra Bossoni e Brancatelli ed il primo, con il muso della macchina accartocciato, perdeva alcune posizioni.

Intanto Martini se ne stava in testa tranquillo ma il secondo posto dava le ali a Leoni che riusciva a riprendere la coda della macchina del compagno di scuderia. Nessuna discussione invece per il terzo posto: dal quinto giro sarà appannaggio di un tranquillo e solitario Zorzi che di più non poteva fare con una macchina meno munita nell'assetto. Sfortunato invece Pedersoli, fermato con bandiera nera perché stava perdendo la batteria. Del finale abbiamo già detto. Ripetiamo

Daniele Buzzonetti

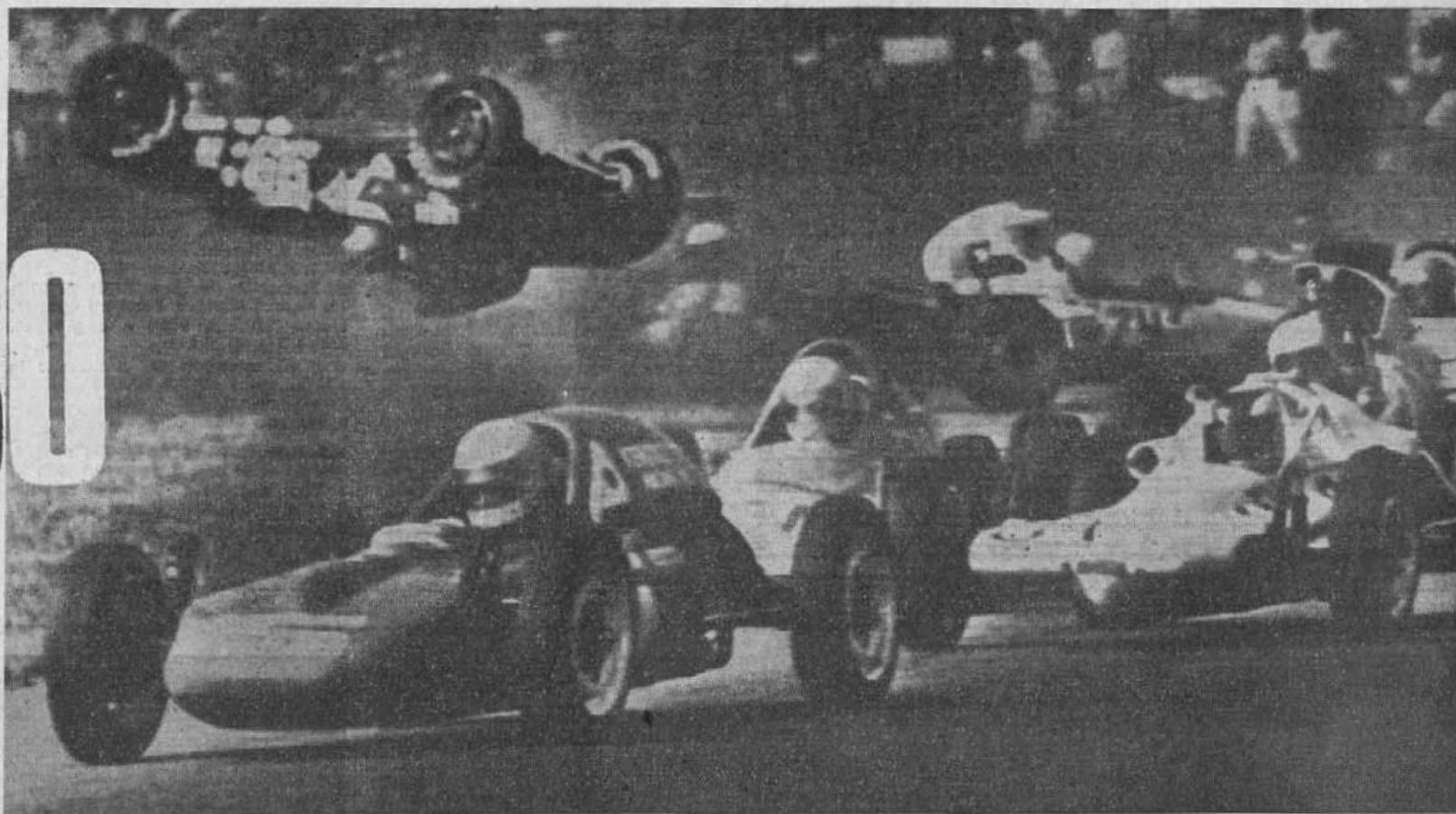
CONTINUA A PAGINA 24

E' accaduto nel meeting di Road Atlanta dominato in F.A. da Hansen

ILLESO

dopo un volo così

Lo spettacolare « volo » della Formula V di Dennis Ura, nel bel mezzo del gruppone compatto al 1.0 giro di gara ad Atlanta



ATLANTA (Georgia) - Se non ci fosse stato lo spettacolare volo compiuto da Dennis Ura di Pontiac, Michigan, forse la gara di Formula V, sul circuito di Road Atlanta non avrebbe fatto cronaca. Nella corsa di Formula A, invece, Jerry Hansen, ha « stracciato » il record precedente di circa 10 miglia orarie, conquistando la sua seconda vittoria consecutiva nella categoria, ed il nono titolo nazionale della SCCA.

Il 35enne pilota di Minneapolis ha guidato la Lola-Chevrolet alla media di 182,400 kmh distaccando di 9 secondi Evan Noyes su McRae-Chevy. Hansen ha impiegato sul giro del tortuoso circuito di 2,5 miglia del Road Atlanta il tempo di 1'01"76, all'inizio della corsa, battendo così il vecchio record stabilito nel 1970.

Sul medesimo percorso ha avuto luogo anche la gara di Formula V vinta da Reeves Callaway, un disegnatore di vetture da corsa del Massachusetts, gara che è stata interrotta, dopo il primo giro, dallo spettacolare volo, accennato in apertura, di Dennis Ura il quale dopo aver sorvolato il guard-rail e sfiorato il casco di un paio di concorrenti è finito sul prato dove si è capovolto almeno quattro volte. Il pilota ne è uscito illeso, inzuppato di carburante ed un tantino « shockato ».

Un altro incidente è capitato a Robert Klingler della California il quale ha urtato il guard-rail dopo aver perso la ruota posteriore sinistra. Dall'impatto il giovane californiano ha riportato soltanto alcune contusioni ai fianchi.

La terza corsa, valevole per la Formula B, è andata a Ken Duclos del Massachusetts il quale, a due giri dalla fine ha magistralmente evitato un testa-coda che ha rallentato i diretti accaniti inseguitori. Duclos, a bordo di una Brabham BT40 ha girato alla media di 104,64 miglia orarie ed ha tagliato il traguardo con un vantaggio di circa sette secondi.

In complesso tre gare entusiasmanti, mozzafiato, colorate da incidenti — fortunatamente senza conseguenze — che hanno dato un « thrill » maggiore ai 40 mila spettatori.

Adriano Manocchia

Le altre corse di Vallelunga

CONTINUAZ. DA PAGINA 23

che è molto probabile che Martini sia passato secondo a bella posta, pur riconoscendo i meriti di Leoni; anche perché a due giri dal termine il campione si è letteralmente scatenato.

F. 850

DEL GIOVANE non resiste a VERRELLI

Dopo avere spesso riconosciuto la vivacità e la validità di tante gare di F. 850, dobbiamo ammettere che questa « tredicesima » di campionato non è stata all'altezza delle altre. Tuttavia anche questa volta la colpa è del calendario: nelle ultime otto domeniche vi sono state ben sei gare titolate ed è quindi più che naturale che le iscrizioni siano calate e che alcuni presenti non avessero proprio dei mezzi freschissimi. Lunedì al pre-convegno della CSAI si è parlato del futuro della Formula e molti piloti sono in attesa delle sospirate decisioni per rinfrescare le macchine.

Comunque sono sempre presenti diciotto macchine e non manca nemmeno il Verrelli, fresco vincitore del Trofeo. In prova è Del Giovane con la solita macchina autocostruita a segnare il miglior tempo ma in gara, fin dalle prime battute, il giovane pugliese di Milano ripeterà la bella prova della scorsa domenica e con la sua tranquilla superiorità renderà perfino monotona la gara.

Del Giovane tenterà per qualche giro di mantenere il ritmo ma un Verrelli in stato di grazia ed un cambio che cominciava ad essere impreciso gli impediranno di lottare per la vittoria, anche se il romano ha corso con la consueta caparbieta e grinta. Sorpresa per il terzo posto: sarà appannaggio per tutta la durata della gara del bravo e preciso Avati che è riuscito a regalare la prima soddisfazione romana al milanese Martini, costruttore della Maco, forse la 850 più recente.

Anche Tomassini sarà quarto per tutta la durata della gara che, ripetiamo, ha visto 4 piloti sempre sgranati e mai in lotta ravvicinata. La perdita di un campionato che a metà stagione sembrava vinto, ha un po' fatto perdere lo smalto al romano che è ormai l'ombra del sicuro ed incisivo pilota di qualche mese fa. Comunque anche Tomassini è uno dei tanti che aspettano una modesta evoluzione della Formula per tornare poi più che mai sulla cresta dell'onda.

d. b.



Paul Newman

FLOVERY BRANCH - L'attore Paul Newman, appassionato di corse e che ha interpretato il ruolo di pilota in alcuni film, ha avuto un grave incidente dal quale per fortuna è uscito illeso. E' uscito di pista affrontando a forte andatura una curva e la vettura si è sfasciata. E' accaduto mentre stava provando il percorso di una gara a Gainesville ed è subito salito su un'altra macchina, ottenendo un buon tempo.

La MAPT F.3 «raffinata»

VALLELUNGA - Spettatore interessato al comportamento delle macchine e dei piloti della F. 3, era Marco Piccinini, il giovane industriale romano, trapiantato a Montecarlo, che dopo aver tentato di rinvigore le Quasar F. 3, con alcune ardite soluzioni tecniche, ha ora in avviata fase di sviluppo una nuovissima macchina di F. 3. La neonata « MAPT » è ormai quasi completata ed è stata assemblata presso una ditta di Milano specializzata in telai.

La macchina, disegnata da un giovane tecnico romano, fratello amico del neo-costruttore, si annuncia piuttosto interessante per la raffinatezza di alcune scelte, vedi per esempio l'uso del titanio. La ragione sociale della nuova casa sarà in Svizzera, ma Piccinini è anche deciso ad aiutare almeno un giovane e promettente pilota italiano.

VILLACIEROS campione SEAT con 6 su 6

MADRID - La corsa per vetture Turismo Speciale svoltasi al Jarama si è articolata su due gare, la prima delle quali ha visto alla partenza le vetture fino ad un litro di cilindrata, e la seconda tutte le altre.

Nella prima corsa, dominio incontrastato della Mini di Santos, che è risultato anche terzo assoluto al termine della giornata. Molto più interessante la seconda corsa, che è stata vinta dal portoghese Ribeiro con una nuova Ford Escort da 260 CV preparata da David Wood. Solo nei primi giri di gara Sanz è riuscito, con la sua agile ma meno potente NSU TTS, a tenere per un po' la scia di Ribeiro, dopo di che il portoghese ha fatto il vuoto.

La gara più bella è però stata quella riservata alle monoposto della Formula Seat, la formula addestrativa spagnola. Si è assistito alla sesta vittoria consecutiva di Juan Ignacio Villaceros, che con questa corsa si è virtualmente assicurato il titolo di campione della specialità, succedendo così a Canella e Josa.

Grande battaglia per le posizioni di rincalzo. Inizialmente si sono disputati il secondo posto Villota, Rosich e Jodar, che in un primo tempo sembrava spuntarla ma è stato poi attardato da noie al cambio, venendo superato da Villota. Questo del cambio è stato un problema che ha danneggiato molti concorrenti in questa formula. Molto bella anche la corsa di Antoraz, che ha battagliato a lungo con Rosich finendo poi quarto.

L. G. Canomanuel

CORSA AL JARAMA - gara internazionale per vetture Turismo e per la F. Seat - Madrid, 4 novembre 1973

LE CLASSIFICHE

Turismo gruppo 2: 1. George Ribeiro (Ford Escort 2000) 20 giri in 35'34"8; 2. Sanz (NSU TTS 1300) 36'28"68; 3. Santos (Morris Mini 1000) 40'59"9; 4. Martin (Fiat-Abarth 1000) 41'59"68; 5. Lavanna (Mini 1000) 42'27"44; 6. V. Martin (Mini 850) 43'00"21; 7. Puce (Mini 1300) a 1 giro; 8. Blanco (Opel Ascona) a 1 giro; 9. Rodriguez (Mini 1000) a 1 giro; 10. Cavanna (Fiat-Abarth 850) a 1 giro.
F. Seat 1430: 1. Villaceros (Selex) giri 25 in 43'17"17; 2. Villota (Selex) 42'27" e 62; 3. Rosich (Selex) 43'30"61; 4. Antoraz (Selex) 43'32"16; 5. Jodar (Selex) 43'46"96; 6. Peter (Selex) 43'49"82; 7. Van Der Hoeven (Selex) 44'5"91; 8. Anet (Selex) 44'8"15; 9. Soler Francisco (Selex) 44'10"70; 10. Soler Riccardo (Selex) 44'16"37.