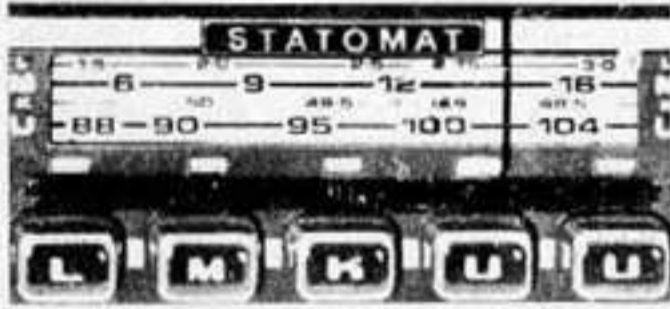


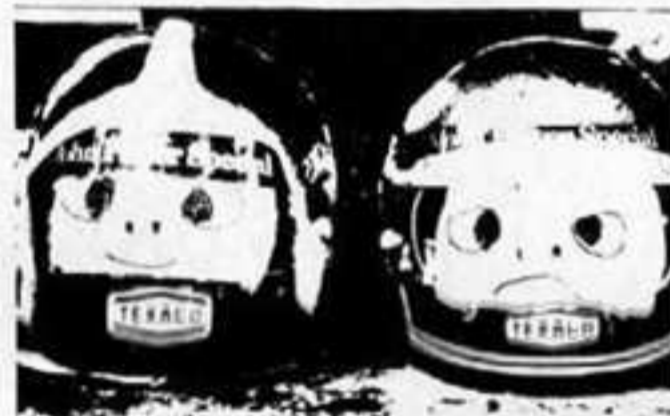
LEGGETE SUBITO

nelle pagine che seguono

Il nostro Festival di SANREMO



PARIGI SALONE in sordina



SPECIAL FORMULA 1

il pallottoliere delle rubriche

domenica SPRINT

il giornale delle corse

a pagina

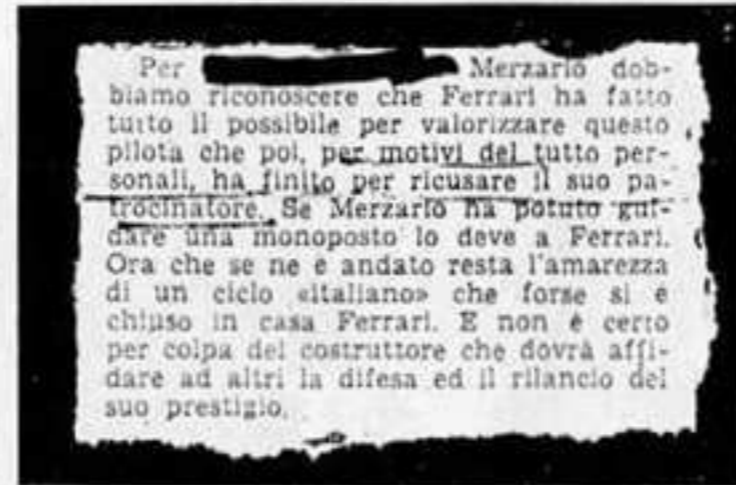
- 3 **IL CALENDARIO DELLE CORSE**
- 51 **KARTING**
- 54 **MOTORAMA**
- 56 **SCRIVETECI rimarremo amici**
- 58 **INFORMA TUTTO.**
- 59 **COMPRAVENDITA**



• Sandro Munari è mancato al suo appuntamento di « direttore sportivo velico » a Portofino, in assistenza al suo patron Cesare Fiorio. Questi il primo giorno delle regate si è trovato a mal partito e infatti col suo Flying Duchtman ha fatto un « dritto » al primo tornante (boa). In compenso però si è ripreso nelle prove successive e ha vinto lo stesso senza l'appoggio del suo latitante pilota. (A proposito: il 12 ottobre il Presidente della Lancia dr. Umberto Agnelli consegnerà una medaglia speciale ai trionfatori del TOUR).

• Il conte Zanon di Valgiurata è adesso ufficialmente Presidente onorario della Federazione automobilistica di San Marino dopo le sue dimissioni dalla CSAI. (Presidente effettivo della stessa Federazione resta il rag. Mucioni).

IL DIFENSORE d'ufficio



Dal « GUERIN SPORTIVO », Anno LXI n. 22 del 1-10-1973, articolo: « Processo a Ferrari »

ovvero: **UNO CHE HA CAPITO TUTTO**

• Andrea de Adamich si è tolto in questi giorni anche l'ultimo stivaletto di gesso. Il suo rientro agonistico avverrà intanto « in poltrona » cioè come direttore sportivo di Carlos Reutemann, che corre appunto a Vallelunga con la monoposto F. 2 di Andrea. Da parte sua de Adamich, verso fine ottobre pensa di ricominciare gli allenamenti. Lo farà a Misano, con la sua F. 2.

• Gabriele Serblin non ha portato a buon fine l'appoggio che pur aveva ottenuto da de Adamich in F. 2, con la cessione della sua monoposto Brabham per le gare al quale il pilota milanese non aveva potuto partecipare. Serblin si è fatto troppo spesso tradire dalla foga, minimizzando le conseguenze meccaniche reali di certi incidenti.



Come Sperano Ancora Imperversare ?



La nuova riunione della speciale commissione per la democratizzazione della CSAI è improvvisamente saltata. Pare che la causa del rinvio sia dovuta alle conclusioni alle quali i partecipanti all'incontro dell'altra settimana erano giunti. Cioè la copertura completa dei « seggi » con i rappresentanti dei gruppi corporativi dello sport automobilistico e i consiglieri eletti dalla base. In parole povere, essendo i posti previsti dallo statuto elaborato in numero di 8, essi praticamente diventavano incontrollabili per il vertice ACI, al quale rimaneva solo di nominare il Presidente. Che è una carta importante, ma quando si arriva ai voti in sede di consiglio CSAI rimane sempre un voto sui nove componenti totali di quello che sarà il nuovo Consiglio direttivo della CSAI democratica.

La proposta ha finito per allarmare il presidente Rogano, che appunto deve portare avanti il programma di democratizzazione fino alla delibera prevista per il convegno CSAI di novembre a Mantova. Evidentemente si vogliono studiare delle controproposte per lasciare margine ad una democratizzazione « controllata », in modo che le leve non sfuggano di mano ai « boss » ACI.

Comunque che la democratizzazione, in un modo o nell'altro, si farà, è assodato. Si nota persino una certa aria di smobilitazione nella attuale Commissione Sportiva, che le stesse



I films della settimana
Immediatamente su questo schermo

- Lo chiamavano Trinità con Alessandro De Tomaso
- Bisturi, la mafia bianca con il direttore di STADIO e l'IRPA
- Malizia con Titti Schetty
- Effetto notte con Andrea de Adamich (senza occhiali)
- Lo spaventapasseri con il commissario tecnico Caneschi
- Pippo, Pluto e Paperino con gli ingegneri Sandro Colombo, Giorgio Ferrari e Giacomo Caliri
- Le eccitanti guerre di Adeline con Lella Lombardi
- Il padrino con Cesare Fiorio
- L'amico del padrino con Daniele Audetto
- Un tocco di classe con Clay Regazzoni
- Signor Procuratore, abbiamo abortito con David Yorke e Amon
- Quella sporca dozzina con una certa Sottocommissione
- Sono stato io con Franco Lini
- Milano trema con l'ing. Bacciagaluppi
- In nome del padre con Romolo Tavoni
- L'emigrante con Arturo Merzario

- L'uomo dalla mano d'acciaio contro il drago rosso con l'ing. Carlo Chiti
- La vedova inconsolabile ringrazia quanti la consolano con la « Ferrari »
- La ragazza fuoristrada con Donatella (Tomiz)
- Metti una sera a cena con Lord Hesketh e James Hunt
- Piazza pulita con il reparto tecnico di Maranello
- La Polizia è al servizio del cittadino con l'ing. Roberto Nosetto
- Il vichingo venuto dal Sud con l'ing. Giacomo Caliri
- I tre della grande rapina con Louis Stanley, Frank Williams e la Scuderia Nettuno
- I 6 della grande rapina con gli « officials » del G.P. Canada F. 1 e con la partecipazione straordinaria di Peter Revson
- La caduta degli Dei con l'ing. Rogano e il dr. Saliti
- Toni Arzenta con Jody Scheckter
- L'uomo in basso a destra nella fotografia con Sante Ghedini
- Anche gli angeli mangiano fagioli con i piloti della BRM (passati, presenti e futuri)
- Airport con il conte Zanon
- Il magnate con Luciano Pederzani
- Il rally dei campioni con Carlo Massagrande
- Il sergente Klems con l'ing. Mauro Forghieri
- La proprietà non è più un furto con la « Vallelunga S.p.A. »
- Monsieur Hulot nel caos del traffico con il Presidente dell'ACI avv. Filippo Carpi de Resmini (a Stresa)
- La Polizia incrimina la Legge assolve con Giacchini(K) e il giudice Dini
- Le pecorelle del reverendo con il sindaco Bonzani e i varanesi
- Una breve vacanza con Nanni Galli
- 5 matti allo stadio con Paolo Moruzzi, Alfo C. Predieri e tre commissari sportivi dell'AC Bologna a turno
- Prima che venga l'inverno con la CSAI democratica
- Io e lui con Enzo e Marcellino



KU-FU ?

dimissioni del conte Zanon hanno finito per appesantire. Il fatto che egli non venga sostituito per il momento, significa che a Mantova, il Convegno '73 dovrà definitivamente approvare il nuovo statuto democratico e quindi aprire la strada alle prime elezioni dell'automobilismo sportivo in Italia. Intanto lo stesso ing. Rogano, nei suoi recenti interventi in sede di sottocommissione velocità, che ora presiede ad interim, avrebbe fatto capire che vuol cominciare a dividere le sue responsabilità da certi collaboratori che sono stati più esposti alle critiche negli ultimi mesi. Così, nel rispondere alle osservazioni sulla curiosa e improvvisa decisione (contro la sentenza del Giudice Sportivo) nel caso della nota squalifica dei due piloti di F. Italia, egli pur difendendo la necessità della nuova delibera, stanti le indiscutibili evasioni al regolamento verificatesi, avrebbe detto che il giudizio è stato troppo lento ed arriva troppo in ritardo. E sarebbe stato altrettanto critico per le constatate disfunzioni nel funzionamento della segreteria, specialmente in tema di « licenze ».

NON RESTA DUNQUE CHE ASPETTARE Mantova e il suo Convegno Risolutore, nella speranza però che non finisca tutto al solito con un rinvio.

Marcellino

• La bravata di mr. Stanley (che ha tirato giù dalla BRM Regazzoni al GP del Canada soltanto perché lo svizzero aveva messo a nudo i problemi economici della BRM, con la causa intentata per avere i soldi '73), conferma in fondo che tutto il mondo è paese. Mr. Stanley ha adoperato delle parole persino « razziste » quando ha detto: « Sapevo di non avere in Regazzoni un pilota inglese... ». Dove si dimostra che il fair play è anch'esso qualcosa (co-

me la libertà), che i più vogliono per sé ma negano agli altri.

• Carlo Giorgio, leggendo i giornali, ha saputo di essere stato preso in considerazione per disputare eventualmente assieme a Francischi il GP Roma con le F. 2 della CSAI. Curioso, ha telefonato a Saliti: « Sa, dottore, io ho sentito dire... » dall'altra parte del telefono: « Sì, qualche giornalista lo ha proposto: ma, a proposito, avremmo bisogno di un istruttore di scuola guida. Sa, l'AC Italia rendendosi conto che avvengono sempre una serie di incidenti paurosi, si è posto il problema di « istruire gli istruttori » di guida. E abbiamo pensato a lei e a « Gero ». Insieme a Pandolfo dovrete tenere corsi tecnico-pratici a Vallelunga dal 15 al 30 ottobre. Così si può tenere in esercizio. Cosa ne pensa? » (N.B.: anche tenendo conto del compenso, Carlo Giorgio ha già accettato e già in questi giorni è stato impegnato a Vallelunga come « maestro »).

AUTOSPRINT

presenta



GLI ARGOMENTI di

I sistemi di punteggi delle classifiche iridate debbono tenere più conto dell'interesse del pubblico

Bisogna... darsi all'ippica

Nel momento in cui termina questo campionato del mondo di cui sono stato mio malgrado, semplice spettatore, mi permetto di pensare che la formula del campionato, o in ogni modo i suoi principi (che datano ormai da 24 anni), dovrebbe evolversi. Se devo credere a coloro che sono nati prima di me, questo campionato del mondo piloti, creato essenzialmente come misura di difesa degli organizzatori per incitare i concorrenti dell'epoca a disputare tutti i Gran Premi senza farsi troppo pregare, non avrebbe, all'origine, per nulla interessato il pubblico. Gli anziani della vita sportiva automobilistica, mi si dice, non perdonavano al campionato di sostituire la lotta fra piloti alla tradizionale lotta fra marche. E per il grande pubblico, occorre, mi si dice ancora, la dominazione di Fangio fra il 1954 e il 1957 per farlo interessare alla corsa.

Tutto questo, lo ripeto, mi è stato raccontato. Ciò che credo sicuro d'altronde è che una formula che attribuisca punti ai sei primi di ogni Gran Premio era valida in un momento in cui questi Gran Premi erano poco numerosi; quando terminare la corsa rappresentava un risultato in sé, e quando l'affidabilità della meccanica aveva un significato profondo perché non era appannaggio di tutti i costruttori ma che non è più il caso di oggi.

Contare le vittorie

In effetti, i Gran Premi sono ora numerosi (e forse persino troppo numerosi), la maggior parte delle vetture utilizzano lo stesso motore, il problema dell'affidabilità per forza limitato delle meccaniche spinte al limite è il medesimo per tutti, e soprattutto, la corsa automobilistica tocca ormai la massa, allo stesso modo e quasi a uguale livello del ciclismo e del calcio. Nessuno può nascondere (che gli piaccia o no) che questo nuovo carattere sociale della competizione automobilistica ne assicura oggi la vita e la sopravvivenza. Da allora, se si vuole che «giri bene», è al grande pubblico che bisogna pensare nell'elaborazione delle regole del gioco.

Ora, nessuno può ignorare che quando le corse si moltiplicano e quando i campionati si moltiplicano, questo grande pubblico non accorda più per nulla attenzione ai posti secondari. Il miglior esempio è fornito dalla secolare ippica

dove si classificano solo tre cavalli. E allora è il sistema di gioco a scommessa che mantiene questa triplice classifica. Ma al di fuori dei conoscitori dei campi da corsa, solo il cavallo vincitore e il secondo tengono ancora l'attenzione del grande pubblico.

Perché sarebbe differente per l'automobile?

Ed allora comprendiamo immediatamente che un campionato del mondo basato, non più su di una tabella di punti più o meno ermetica, ma sul numero di vittorie, appassionerebbe ben più il pubblico. Vediamo semplicemente che cosa un tal metodo avrebbe dato nel 1973.

Dopo il Gran Premio d'Argentina, primo punteggio 1-0 per Emerson Fittipaldi. Dopo quello del Brasile, 2-0 per il medesimo. Ma dopo quello d'Africa del Sud, il punteggio sarebbe stato di 2-1 fra Fittipaldi e Stewart. Dopo il Gran Premio di Spagna, Fittipaldi avrebbe portato il suo vantaggio a 3-1. Ma quelli del Belgio e di Monaco avrebbero portato Stewart alla pari col suo avversario. I Grandi Premi di Svezia, di Francia e di Gran Bretagna avrebbero allora visto tre partite pareggiate successive, lasciando dunque sussistere quest'eccitante 3-3 fra i due antagonisti. E poi, con i Gran Premi di Olanda e di Germania disputati a 8 giorni d'intervallo, lo sfidante Stewart avrebbe preso il vantaggio e l'avrebbe assicurato portando il punteggio a 4-3 e 5-3 successivamente.

Dopo di che avremmo ancora avuto due partite pareggiate ai Gran Premi d'Austria e d'Italia. Ma, la sera di Monza, il titolo non sarebbe ancora stato acquisito, perché a tale data, Emerson Fittipaldi po-



In occasione del Gran Premio del Canada, non si sono lasciati sfuggire l'occasione di premiare il già certo campione 1973 del mondo, Jackie Stewart

Ganley e Revson a Mosport. Ickx ha accettato di correre con la Iso-Marlboro al Glen, quindi non è improbabile che il belga prenda il posto che avrebbe dovuto essere di Regazzoni prima che firmasse per la Ferrari



teva ancora sempre uguagliare il numero delle vittorie di Stewart ed eventualmente riportare il titolo con uno spargio al numero di secondi posti.

Dopo il Gran Premio mancato del Canada, evidentemente, il titolo mondiale 1973 sarebbe ugualmente stato giocato prima della fine del campionato, ma la « suspense » sarebbe rimasta intatta per il secondo posto, Ronnie Peterson essendo venuto nel frattempo ad uguagliare a Monza le tre vittorie di Emerson Fittipaldi, e il risultato di Mosport non avrebbe mutato nulla. Non si pensa che questo duello fra due equipaggi di J.P.S. avrebbe sollevato nel pubblico un vivo interesse per

il Gran Premio degli Stati Uniti (che nel momento in cui detto queste righe, si deve ancora correre) al posto della totale indifferenza che suscita oggi?

La vera legge dello sport

Resto convinto che per la competizione automobilistica, non ci sia altra alternativa che di trasformarsi in uno sport pienamente popolare oppure essere costretto a vegetare. Affinché possa diventare pienamente popolare, la primissima misura consiste nel semplificare le sue formule e le sue regole.

Il regolamento sportivo internazionale riconosce troppi gruppi e troppe formule particolari, e gli uni e gli altri sono troppo astrusi. Il meccanismo del campionato è troppo complesso. Non distrae che i giornalisti. Infine, considerare (come fa il regolamento presente) che tre secondi posti valgono due vittorie e che tre quarti posto ne valgono una è contrario alla verità umana. Era probabilmente vero nel tempo in cui i diversi costruttori perseguivano ancora, per vie differenti, l'affidabilità della meccanica, ma non lo è più del tutto sul piano della risonanza dei risultati nella coscienza collettiva.



per la F.1



A sinistra, ecco il « famoso » pace-car di Mosport, alla base di tante confusioni. Si trattava, come si vede, di una 914

Il pace-car come... il serbatoio AUTODELTA

Una parola ancora sulla « Pace-car ». L'esperienza che ne è stata fatta a Mosport sembra essere stata disastrosa. Ma oltre al fatto che non si può trarre conclusioni da un fatto unico, bisogna sottolineare che le circostanze erano eccezionali. perché è la primissima volta, mi sembra, che dei cronometristi non sanno esattamente chi è in testa. Fossero stati precisi su questo punto tutto sarebbe stato senza problemi.

Quanto al caso di Peter Revson che avrebbe, si dice, approfittato della tregua per cambiare gomme senza perdere terreno (processo del tutto classico nelle corse americane) non sarebbe molto difficile neutralizzarlo. Basterebbe in effetti convenire che il concorrente che si ferma allo stand mentre il pace-car è in azione non potrebbe ripartire che dopo il passaggio seguente del corteo delle vetture.

In ogni caso, umanizzare lo sport automobilistico con pratiche quali l'utilizzazione del pace-car, mi pare imporsi quanto la semplificazione dei regolamenti. Ciò che non funziona subito generalmente può essere messo a punto in un secondo tempo. Tutto sta nell'applicarsi alla cosa. Ciò non rifiutare deliberatamente tutto ciò che non ha ancora fatto le sue prove.

I serbatoi Autodelta ne sono un esempio, mi sembra.

Jacky Ickx

La vera legge dello sport (forma civilizzata del combattimento di un tempo) si limita a vincere o non vincere. Cosa che significa che mai la più bella collezione di mezzi-successi, come secondi e terzi posti, avranno valore come una sola vittoria, tanto per il concorrente stesso quanto per il pubblico. Quando una verità è patente, è una grave carenza non allinearsi. Non spero più di vedere nel mio tempo la riforma dei campionati della F.I.A., ma mi stupirebbe molto se non s'imponesse da sé un giorno, quando il potere sportivo sarà nelle mani dei giovani spettatori di oggi.

**Ricambio originale:
per lui non conta
ma per voi sì.**

**Trapianto con rigetto.
Non rischiatelo!**



Usate ricambi originali **FIAT**



alla Delta la Ford è più Ford

**Acquista una Ford
alla Delta!
Avrai in regalo
quattro
ruote in lega leggera,
ed una
super messa a punto.**

Quattro ruote del valore di oltre 100.000 lire, le stesse che equipaggiano le famose Escort Mexico e Formula Ford, vittoriose sui più noti circuiti di tutto il mondo per fare della tua Ford una vettura più prestigiosa e una messa a punto per un rodaggio perfetto e per quel pugno di cavalli in più che significa sorpassi più facili, marcia più brillante e consumo inferiore. Questo ti dá la Delta senza spendere una lira.

Delta - officina autorizzata Ford

ELABORAZIONI MOTORI
Garbagnate Via Volta, 18
Tel. 9957247

RUOTE IN LEGA LEGGERA
Milano P.zza Perego, 11
(ex Via Stilicone, 2) Tel. 3185346



Colpo di scena nel mondo economico americano (per le tasse?)

GRANATELLI lascia la STP ma non certo le CORSE!

NEW YORK - Andy Granatelli, una delle figure predominanti dello sport automobilistico americano, non fa più parte della « STP Corporation ». I motivi del « divorzio » sarebbero stati causati dalle diversità di vedute con il resto dei membri del consiglio direttivo della ditta che controllano il 55 per cento delle azioni della Studebaker-Worthington. La decisione potrebbe essere paragonata, in un certo senso, all'ipotesi che Henry Ford venisse scacciato dalla Ford Company.

Granatelli divenne presidente della STP nel 1963 e costruì, grazie alla sua dinamica attività ed intelligenza, un vero impero, portando il capitale liquido da 9 milioni a 100 milioni di dollari. Tuttavia bisogna riconoscere che Granatelli conquistò la sua fama non al tavolo di lavoro, ma nel mondo delle corse. Il 51enne dirigente sportivo seppe « vendere il prodotto » tramite le macchine da corsa. Vedere il panciuto « executive » con l'impermeabile, impegnato attorno ad una vettura, ha avuto indubbiamente un richiamo poderoso sulla massa che ha fruttato milioni di dollari alla ditta.

Nel corso di una conversazione telefonica, dalla sua

villa in Fort Lauderdale in Florida, Granatelli ha detto ad AUTOSPRINT: « La Compagnia STP rispetterà gli impegni presi per quanto riguarda le corse di quest'anno (restano ancora due gare USAC tipo Indy e due di Stock Car; n.d.r.), ma non posso predire cosa accadrà dopo quella data. Tuttavia io riconfermo la decisione di rimanere nel regno delle automobili, il mio regno, con o senza la STP. Del resto il contratto prevede la mia permanenza in seno alla società sino al 1976 in qualità di vice chairman del consiglio direttivo; dopo di che assumerò la carica di consulente tecnico con metà salario, sino al 30 giugno 1979 ».

Don Andy non ha voluto precisare con quale impegno rimarrà nelle corse automobilistiche, ma ha chiarito: « Il mio primo amore è Indianapolis, dove ho vinto, con Mario Andretti nel 1969 e quest'anno con Gordon Johncock, ma non porrò piede su quell'ovale sino a che non verranno apportate tutte le necessarie modifiche al regolamento e alle vetture. Ho avuto assicurazione che tale posizione verrà mantenuta anche dal nuovo dirigente della STP ».

La poltrona lasciata vacante da Granatelli è stata affidata a John Jay Hooker, affatto appassionato di corse, ex membro della decadente corporazione Minnie Pearl Sistem ed un « perdente » candidato al seggio di governatore del Tennessee. Qualcuno ha voluto insinuare che il « divorzio » sarebbe forzatamente derivato dalle tasse federali le quali avrebbero colpito la corporazione, ma la voce non ha trovato conferme. Granatelli, invece, si è lasciato andare a dichiarazioni poco liete nei riguardi della STP, la quale, indubbiamente, può vantare di aver fatto passi giganteschi, grazie, dicevo, alla poliedrica personalità di Don Andy.

Quali saranno le conseguenze sulle ventilate corse di Arturo Merzario in USA con le vetture Granatelli?

« E' caduto un imperatore dell'occidente, ma resta sempre un imperatore dell'oriente », ha detto filosoficamente. « Dalle corse non mi sposterà nessuno, neppure un esercito di regolari. E quanto prima ne riparleremo ».

Lino Manocchia

passa in testa!

(agli altri, la polvere)



Conrero kits

cassette di montaggio per
ALFA ROMEO - FIAT - OPEL - RENAULT

ruote in lega - volanti sport
ammortizzatori Racing

Potrete richiedere documentazioni sulle elaborazioni
Conrero Kits agli agenti generali:



**CRAVANZOLA
& GAIDANO**

via Cavour 5
10123 Torino
telefono 513489

CONRERO KITS s.a.s.

Corso Roma 39/r - 10024 MONCALIERI (TO)

Nuova grande vittoria Conrero al 3° Rally Internazionale 100.000 Trabucchi

**1° assol. GR. 1: Brai-Rudy; 2° assol. GR. 1: Mondino-Martino; 3° assol. GR. 1: Fagnola-Gordone;
1° assol. GR. 2: Gambiagli-Mora. Tutti su Opel Ascona 1900 SR.**



I cuscinetti FAG hanno volato in tutti i progetti Gemini e sono arrivati sulla Luna con Apollo 15, Apollo 16, Apollo 17... e non erano cuscinetti speciali ma cuscinetti di normale produzione di serie



In attesa dei mutamenti radicali
delle corse USAC l'anno prossimo

ANDRETTI 5000 e le «gabbie» da INDY

NEW YORK - Con le 200 Miglia di Trenton e quella di Cambridge Junction si è chiusa un'era dell'automobilismo americano. Con il 1974 ci sarà un cambio drastico e radicale. Le corse cambieranno la loro immagine a causa soprattutto di quello che è accaduto nel 1973 ad Indianapolis. Saranno installate sulle macchine delle gabbie alte (roll-bars), strutturate come quelle delle stock-cars. Ci sarà una limitazione sulla potenza del motore e i vecchi motori «stock-block», usati nelle Formula 5000, saranno modificati. Il motore «stock-block» ha già avuto il suo esordio a Trenton. Rick Muther sulla macchina di Smokey Yunick si è qualificato con i tempi 34"94 (154,506) e 35"22 (153,105 mph). La sua macchina ha il motore Chevrolet senza turbo-compressore e carrozzeria «Eagle».

Una squadra Regazzoni - Merzario

A Trenton, che coincideva con il G.P. del Canada, c'era la possibilità per Clay Regazzoni di debuttare in una gara USAC. Avendo saputo venerdì mattina che in Canada Regazzoni era rimasto sprovvisto di macchina, abbiamo cercato di rintracciare Andretti con la speranza che avesse una macchina per Clay. Ma lo sforzo è stato inutile perché Mario era già partito alla volta di Trenton. Sabato mattina Mario ci ha detto: «E' stato proprio un peccato. Se avessi saputo questo prima, potevo mandare su il mio aereo privato per prendere Clay. C'erano due nuove macchine "STP" vacanti. Andy Granatelli sarebbe stato contento di dare la guida di una delle sue macchine allo svizzero». Avendo conosciuto anche dell'incidente di Merzario, venerdì, Andretti commentò sa-

bato: «Se non ha la macchina pronta, sono sicuro che Merzario avrebbe potuto correre qui con l'altra "STP" vacante. Potevano fare, lui e Regazzoni, una squadra spettacolare, sensazionale. Immagina che clamore avrebbero fatto qui a Trenton, questo weekend!».

Il fascino del dollaro

Anche Bob Zera, direttore della pubblicità per Trenton Motor Speedway, ha affermato: «Saremmo stati più che contenti di averli qui, per queste 200 miglia. Per raggiungere l'incasso mediocre di una sola vittoria ottenuta in una corsa del campionato Indy, come appunto qui a Trenton (il vincitore nelle 300 Miglia dello scorso aprile ha realizzato circa 19.000 dollari più un 5.000 dollari di premi dallo sponsor), un pilota deve sgobbare per una buona parte dell'anno in Europa. Le possibilità economiche della F.1 cambiano solo per i G.P. di Watkins Glen e Canada. I monte premi europei non sono certamente all'altezza di quelli americani. Prendiamo ad esempio Andretti. Sì, lui ama i Gran Premi, ma oggi Andretti è milionario e famoso. I soldi li ha fatti in America. Fa parte di un'organizzazione famosa e redditizia. Si può permettere di correre per passione nella Formula 1. Il prossimo anno lui dedicherà un po' del suo tempo alla categoria della Formula 5000. L'entrata di Andretti in questa Formula, porterà l'USAC e la SCCA più vicino alla Formula 1 dell'Europa. Gli europei possono migliorarsi economicamente e sul piano organizzativo, solamente venendo qui. Sappiamo che Merzario questo mostra di averlo capito...».



Nella gara per vetture di Formula Indy, a Trenton nel New Jersey, la McLaren di Roger McCluskey ha compiuto un testa-coda senza conseguenze. La gara è stata vinta da G. Johncock

ripresa al platino

Magneti Marelli, candela elastica!
Elastica perché al platino.
Il platino consente infatti la massima elasticità termica.
Con il platino la scintilla è più potente a parità di impianto di accensione.
L'autopulimento della candela è assicurato anche ai bassi regimi del motore.
Non ci sono preaccensioni alle massime prestazioni.
Magneti Marelli al platino, la candela elastica per auto e moto, che assicura il 100 x 100 di potenza.
Necessaria per i motori sportivi, ideale per «ravvivare» ogni tipo di motore.

elettrodo di platino
100x100
di potenza



IL CAMPIONATO

«nero»

della FORMULA 1

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPORT

domenica **SPRINT**

Nelle lacrime per Cevert ricordato «sul campo» da migliaia di presenti

WATKINS GLEN - Dopo l'incidente mortale del pilota francese Cevert, gli organizzatori avevano deciso di far osservare due minuti di silenzio prima del via della Formula uno, ma vi sono state obiezioni da parte di Stewart, il quale, prima di lasciare la pista con la squadra Tyrrell che non ha preso il via, ha fatto notare che quell'atto d'omaggio avrebbe ricordato il tragico, triste episodio ai partenti, pochi secondi prima del via ed avrebbe avuto un effetto psicologico negativo. Nel pomeriggio di sabato, sette ufficiali della marina americana hanno compiuto una specie di «presentat'armi» salutando al centro della pista, mentre gli altoparlanti diffondevano le note della Marsigliese.

Domenica mattina, poi, molto presto, un cappellano militare ha celebrato la messa dinanzi al box della Tyrrell, presenti migliaia di spettatori di ogni età e credo religioso. Non erano poche le ragazze che visibilmente versavano lacrime perché François «era l'uomo ideale in tutti i sensi».

La stampa ha riportato l'incidente in prima pagina, dimenticando in questo caso la politica, il caso Watergate e la guerra in Medio Oriente. Un omaggio doveroso verso un pilota che il destino ha strappato ad un futuro, sicuramente pieno di affermazioni.

due giovani «arrabbiati» monopolizzano il G.P. USA

PETERSON e HUNT ruota a ruota

DALL'INVIATO

WATKINS GLEN - Protagonisti dell'ultima gara del campionato mondiale 1973 sono stati i probabili e legittimi candidati al titolo 1974. Ronnie Peterson e James Hunt, i giovani arrabbiati che usano tutta la loro classe naturale e la loro determinazione per imporsi, sono stati ruota a ruota per tutta la corsa. Primo e secondo all'inizio, finiscono primo e secondo alla fine, con una pagella di pari merito che è perfettamente logica.

Ronnie Peterson forse poteva far qualcosa per staccare dalle sue ruote il troppo appiccicoso inglese, ma visto che non vi era pericolo di essere attaccato veramente ha mantenuto il suo ritmo di sicurezza senza mai rischiare oltre il lecito.

La nostra precisa impressione è proprio che Peterson non abbia voluto far di più, ma che potesse farlo.

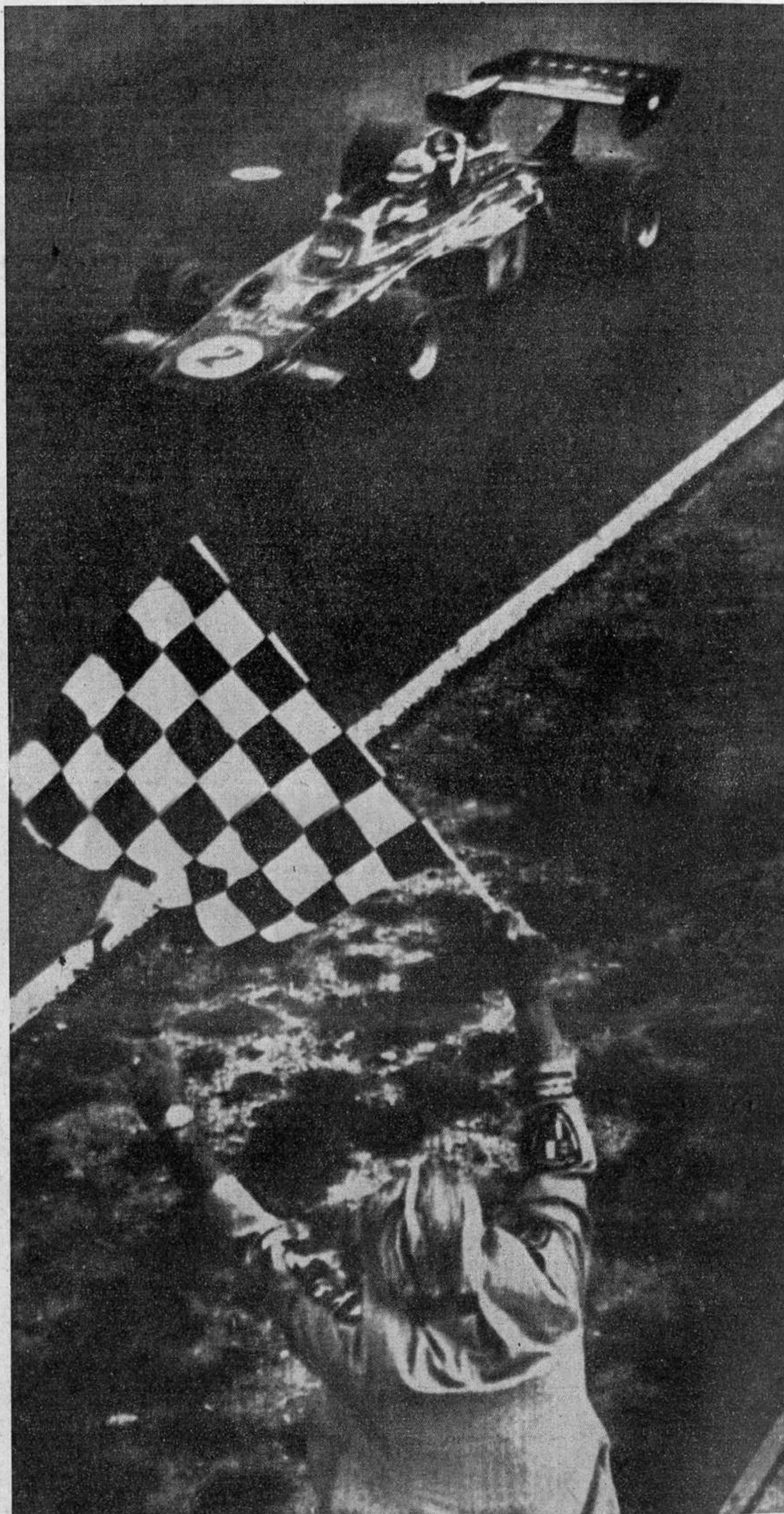
James Hunt dal canto suo è stato superlativo, tenendo conto della sua macchina che non è certo uguale alla Lotus e soprattutto tenendo conto del come ha guidato questa March modificata, vale a dire senza uno sbandamento, con una «pulizia» di stile che è stata tutta da vedere, dato il ritmo.

Perfettamente giusto che essi siano i primi di questa corsa e che abbiano impresso all'ultima prova del campionato la sigla anticipatrice di quello che vedremo l'anno venturo.

Meriterebbero di essere valutati di più, nella nostra graduatoria abituale? Forse. Pe-

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 24



E' il quarto traguardo iridato per Ronnie Peterson, quello di Watkins Glen, in un Gran Premio USA funestato alla vigilia dalla tragica morte di Francois Cevert. Peterson ha concluso il campionato terzo



gara internazionale di velocità in circuito valida quale quindicesima prova del campionato mondiale piloti di Formula 1. Circuito di Watkins Glen di 5.430 metri, 59 giri pari a km 319,006, 7 ottobre 1973.



G.P. STATI UNITI

COSI' (IN 25) AL VIA

CARLOS REUTEMANN (Brabham-Ford) 1'40"01	RONNIE PETERSON (Lotus-Ford) 1'39"65
JAMES HUNT (March-Ford) 1'40"52	EMERSON FITTIPALDI (Lotus-Ford) 1'40"39
MIKE HAILWOOD (Surtees-Ford) 1'40"80	JACKIE STEWART (Tyrrell-Ford) 1'40"83
DENIS HULME (McLaren-Ford) 1'40"90	PETER REVSON (McLaren-Ford) 1'40"89
JODY SCHECKTER (McLaren-Ford) 1'41"32	CARLOS PACE (Surtees-Ford) 1'41"12
CHRIS AMON (Tyrrell-Ford) 1'41"67	ARTURO MERZARIO (Ferrari B 3) 1'41"45
J. PIERRE-BELOISE (BRM) 1'42"41	BRIAN REDMAN (Shadow-Ford) 1'42"24
JOCHEN MASS (Surtees-Ford) 1'42"51	CLAY REGAZZONI (BRM) 1'42"46
GRAHAM HILL (Shadow-Ford) 1'42"84	J. PIERRE JARIER (March-Ford) 1'42"75
GEORGE FOLLMER (Shadow-Ford) 1'43"38	HOWDEN GANLEY (Iso-Ford) 1'43"16
JACKIE OLIVER (Shadow-Ford) 1'43"65	NIKI LAUDA (BRM) 1'43"54
PAUL WATSON (Brabham-Ford) 1'43"88	JACKY ICKX (Iso-Ford) 1'43"88
MIKE BEUTTLER (March-Ford) 1'45"03	WILSON FITTIPALDI (Brabham-Ford) 1'44"47
	RIKKI VON OPEL (Ensign-Ford) 1'45"44

n.b.: le due Tyrrell di Stewart e Amon non hanno preso il via in segno di lutto per la scomparsa di Francois Cevert.

COSI' (IN 17) AL TRAGUARDO

1. Ronnie Peterson (Lotus-JPS) che compie 159 giri in 1.41'15"7, media 189,744 kmh; 2. Hunt (March-Ford) 1.41'16"16; 3. Reutemann (Brabham) 1.41'38"7; 4. Hulme (McLaren) 1.42'06"6; 5. Revson (McLaren) 1.42'36"6; 6. E. Fittipaldi (Lotus-JPS) 1.43'03"6; 7. Ickx (Iso-Marlboro) a 1 giro; 8. Regazzoni (BRM) a 1 giro; 9. Beltoise (BRM) a 1 giro; 10. Beuttler (March) a 1 giro; 11. Jarier (March) a 2 giri; 12. Ganley (Iso-Marlboro) a 2 giri; 13. Hill (Shadow) a 2 giri; 14. Follmer (Shadow) a 2 giri; 15. Oliver (Shadow) a 4 giri; 16. Merzario (Ferrari) a 4 giri; 17. W. Fittipaldi a 5 giri.

Al fini della classifica (a denaro) sono stati ancora classificati, anche se non giunti al traguardo:

18. Scheckter (McLaren) a 20 giri; 19. Mass (Surtees) a 24 giri; 20. Lauda (BRM) a 24 giri; 21. Hallwood (Surtees) a 25 giri; 22. Pace (Surtees) a 27 giri; 23. Watson (Brabham) a 52 giri; 24. Redman (Shadow) a 54 giri; 25. Von Opel (Ensign) nessun giro compiuto.

UN PRIMATO BATTUTO

Sulla distanza: Ronnie Peterson (Lotus) media 189,744 kmh. Primato precedente Jackie Stewart (Tyrrell) media 187,030 kmh (1972).

Sul giro: Jody Scheckter (McLaren) 1'41"65 media 191,372 kmh. Primato imbattuto: Jackie Stewart (Tyrrell) 1'41"64 media 192,452 kmh (1972).

RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Scheckter	39. giro	rottura sospensione posteriore
Mass	35. giro	uscita di strada
Lauda	35. giro	accensione
Hailwood	34. giro	sospensioni
Pace	32. giro	uscita di strada
Watson	7. giro	motore
Redman	5. giro	bandiera nera
Von Opel	1. giro	rottura cavo acceleratore

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Peterson, Hunt, Reutemann, Revson ●●●●● - Hulme, E. Fittipaldi, Merzario, Scheckter, Mass, Hailwood, Pace ●●●● - Ickx, Regazzoni, Beltoise, Beuttler, Ganley, Hill, Follmer, Oliver, Lauda, W. Fittipaldi ●●● - Non classificabili Watson, Redman, Von Opel.

Quanto hanno vinto a Watkins Glen (in dollari)

Peterson 53900; Hunt 23900; Reutemann 13900; Hulme 8900; Revson 8400; E. Fittipaldi 7900; Ickx 7400; Regazzoni 6900; Beltoise 6400; Beuttler 5900; Jarier 5800; Follmer 5500; Oliver 5400; Merzario 4900; W. Fittipaldi 4900; Scheckter 4900; Lauda 4900 e gli altri somme minori.

CONTINUAZ. DA PAGINA 23

rò se li abbiamo accomunati ad altri nella attribuzione delle cinque stelle è perché anche altri hanno davvero meritato di avere il massimo.

Carlos Reutemann per il quale vale lo stesso discorso fatto per Hunt a proposito della macchina, che è certo buona ma che non è ancora al livello della Lotus.

E Peter Revson che ha compiuto lo stesso errore che aveva commesso in Austria, sbagliando l'innesto della prima velocità al momento dell'avvio, per cui è stato costretto contro voglia a darci uno spettacolo magnifico di classe e coraggio buttandosi in quell'inseguimento che è stato una delle cose più belle della corsa.

Vittoria meritata, per Peterson e per la Lotus che ha perduto il campionato piloti nella sfortunata giornata di Zandvoort, quando Fittipaldi si è fatto male al piede, ma che

canto a noi e con sua moglie vicina. Sua moglie che anche lei avrebbe voluto vedere Jackie in pista per l'ultima volta, magari soffrendo.

Stewart ci lascia dunque così, almeno per i Grandi Premi, e se tra due settimane lo vedremo ancora al volante di una macchina, in una competizione, non sarà la stessa cosa, perché la gara che farà con una Porsche a Riverside non sarà che una esibizione.

Stewart ci lascia, e certo il vuoto sarà avvertito, ma i successori sono pronti e sono forti.

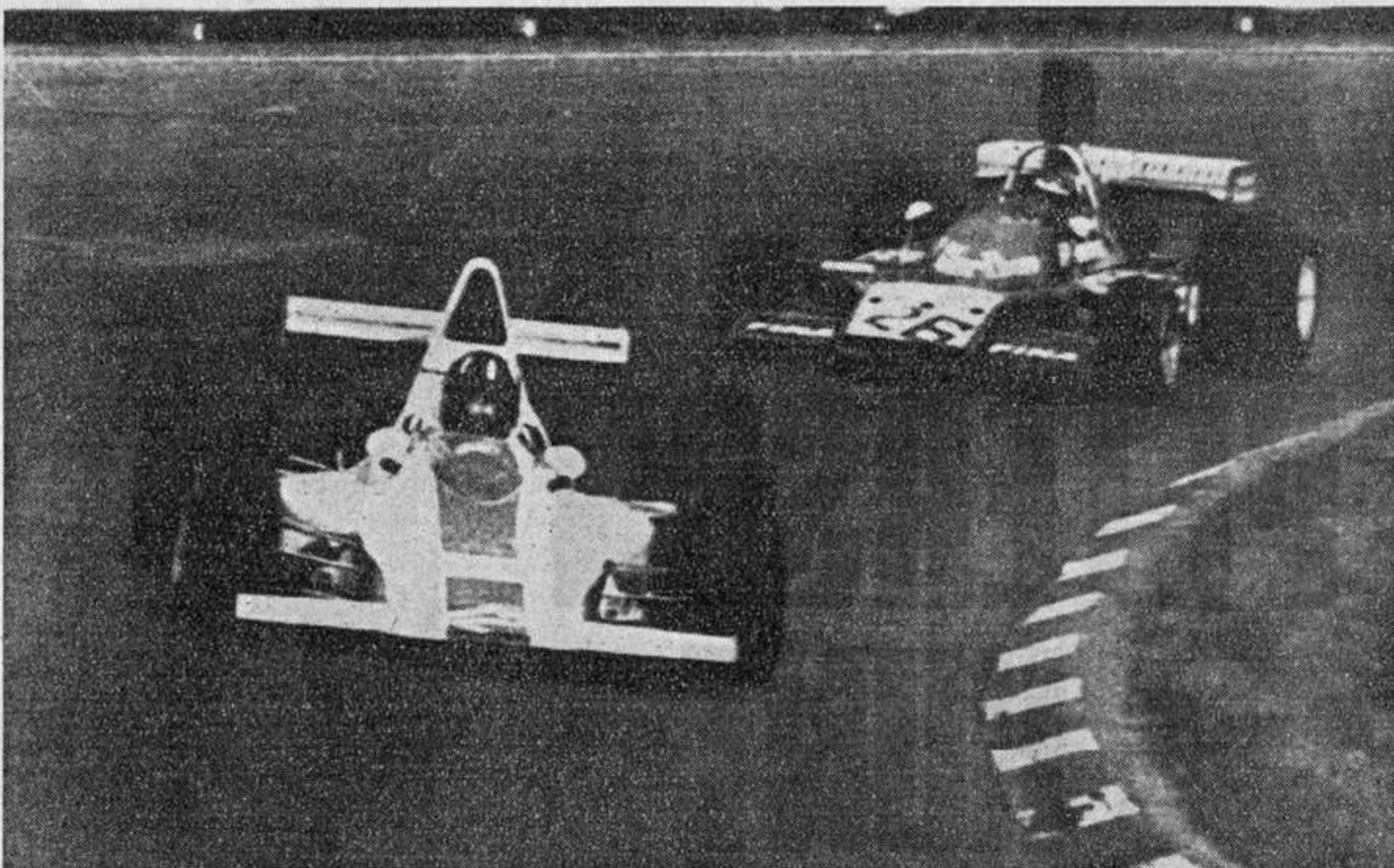
La corsa di oggi lo ha confermato e se vi abbiamo indicato Peterson e Hunt come i dominatori non dobbiamo limitarci a questi due per prevedere quali saranno gli uomini di primo piano dell'anno che arriva. Carlos Reutemann ha fatto cose molto belle, come le ha fatte Revson, e altri sono stati meno fortunati o meno serviti dal mezzo.

Perché Fittipaldi ha anche lui meritato un giudizio posi-

che lascia con questa corsa.

Ha anche lui avuto la impennata di orgoglio, quando è ripartito dopo la sosta cui è stato obbligato, ed ha continuato a dare il meglio della sua classe, che resta altissima. E positivi sono i giudizi da dare su parecchi altri, che proporzionalmente a quanto avevano a disposizione hanno combattuto senza misurare i limiti personali. Uno di questi, animatore con Peterson di una certa fase della corsa, è stato Arturo Merzario, certo non ancora «pulitissimo» nello stile, che peraltro migliora sempre, ma a nessuno secondo nel battagliare.

Merzario, con la sua azione di recupero delle posizioni, è risalito fino alle spalle dei migliori e forse poteva darci anche più di quello che ci ha mostrato e che è già molto. Abbiamo visto cosa gli è accaduto, abbiamo visto l'alettona che si piegava e si staccava dalla macchina e abbiamo anche ammirato la sua reazione nell'affrontare la situazione



IL PREMIO combattività a HUNT

● WATKINS GLEN - Il premio Rouge et Blanc Jo Siffert è stato assegnato, per il Gran Premio degli Stati Uniti, a James Hunt, che ha ottenuto sei punti, mentre Merzario, Ickx, Peterson e Revson ne hanno ottenuti uno ciascuno. (Eccolo, nella foto, in azione nelle prove). La classifica finale del premio Rouge et Blanc vede in testa Jackie Stewart con 21 punti seguito da Hunt 17, Cevert 16, Hulme 14, Pace 12, Fittipaldi 12, e Scheckter 10.

● Intanto la consegna dei premi Rouge et Blanc a JACKIE STEWART per il Gran Premio d'Italia ed a EMERSON FITTIPALDI per il Gran Premio del Canada, che doveva avvenire domenica mattina, è stata annullata, in seguito alla morte di Cevert.

conquista qui il titolo per marche, piazzando i suoi uomini alle spalle di Stewart che adesso lascia la via libera ai giovani che urgono e premono per succedergli.

Unico neo che può lasciare qualche dubbio sulla possibilità che questo successo si avverasse comunque è stato il forfait delle Tyrrell, giustificatissimo dagli avvenimenti che hanno sconvolto tutti e che avranno ripercussioni ulteriori. Lo Stewart già penzolante verso il ritiro definitivo, che certo aveva già deciso prima, tanto è vero che la cerimonia ufficiale è già stata programmata, questo Stewart avrebbe forse voluto lasciare le piste che lo hanno visto dominare tutti, in altro modo. Forse avrebbe voluto vincere ancora questa gara, e non per i dollari ma per una affermazione orgogliosa di superiorità che avrebbe alimentato il mito attorno alla sua figura e dato al suo orgoglio la conferma di essere sempre il migliore.

Invece Stewart ha visto la corsa dall'alto di un balcone sulla torre di controllo, ac-

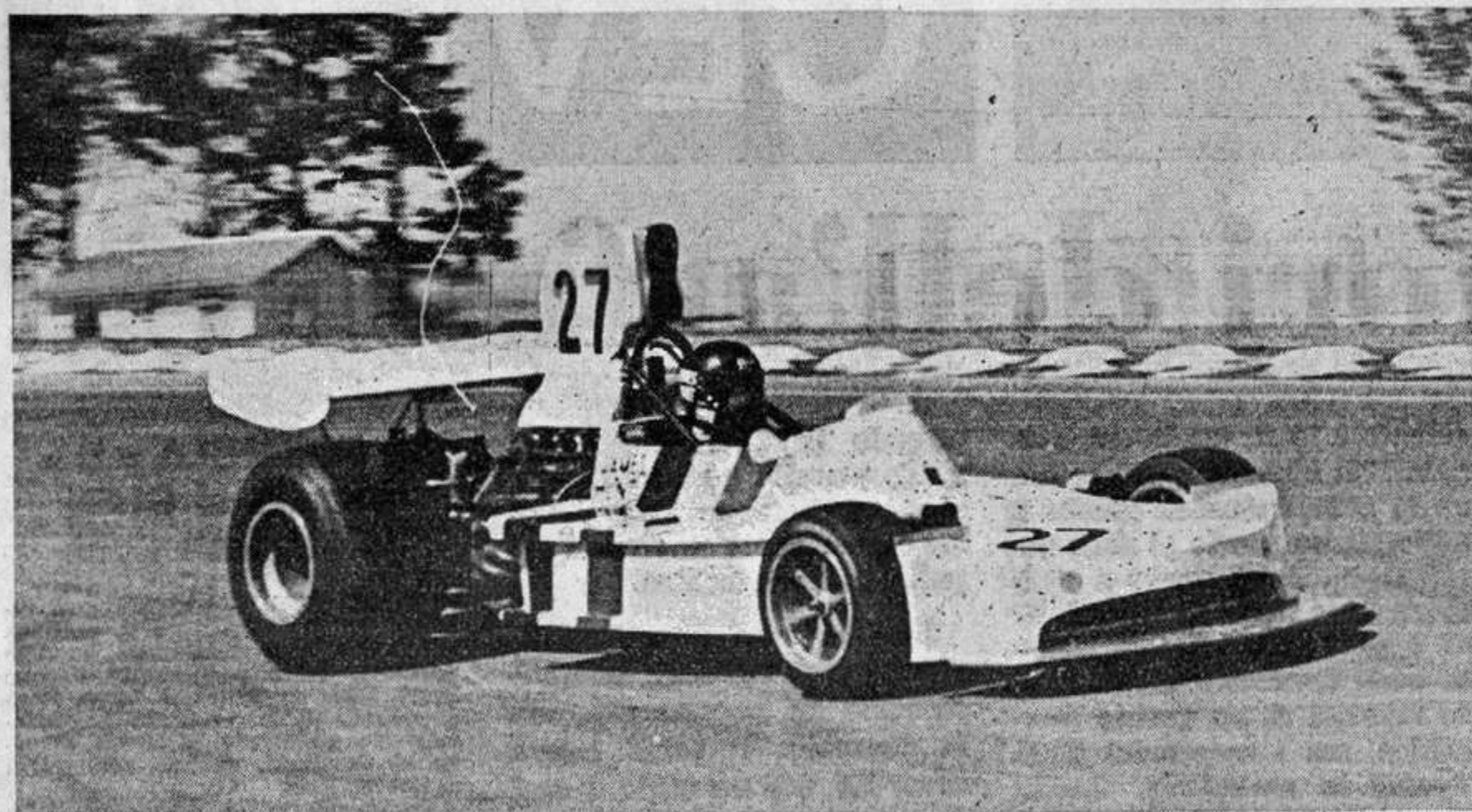
tivo e di ammirazione, che Stewart condivideva, battagliando contro la sua macchina che era stranamente (proprio stranamente?) molto meno stabile e docile di quella del compagno nella squadra

ne imprevedibile e delicata. Quel che ha fatto dopo, con la macchina ridotta allo scheletro essenziale, è stato altrettanto bello, pur se ovviamente meno appariscente. Ed anche per lui questa gara, di addio alla Ferrari, è stata occasione per una dimostrazione orgogliosa.

Benissimo molti altri, abbiamo detto. E quasi tutti con le stesse spinte psicologiche a far il massimo possibile. Gli uomini della BRM si sono battuti come hanno potuto, e se le loro posizioni erano di retrovia e quindi non tali da suscitare interesse acuto nel pubblico, per la gente che può valutare gli uomini considerando tutto obiettivamente, Regazzoni, Beltoise e Lauda sono da plaudire. Potremmo continuare con questa elencazione. Preferiamo dire che abbiamo visto una bella gara con tanti attori, non soltanto comparse da riempitivo e ci auguriamo che accada così anche alla apertura della prossima stagione. Quel che è stato triste è che proprio questa corsa, che poteva essere tra le più festose dell'anno, sia stata oscurata dalla nube

IL QUADRO FINALE del mondiale PILOTI

	ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONACO	SVEZIA	FRANCIA	TOTALE I PARTE	G. BRETAGNA	OLANDA	GERMANIA	AUSTRIA	ITALIA	CANADA	STATI UNITI	TOTALE PUNTI VAL.
STEWART (Tyrrell)	4	6	9	—	9	9	2	3	42	—	9	9	6	3	2	—	71
E. FITTIPALDI (Lotus)	9	9	4	9	4	6	—	—	41	—	—	1	—	6	6	1	55
PETERSON (Lotus)	—	—	—	—	—	4	6	9	19	6	—	—	9	9	—	9	52
CEVERT (Tyrrell)	6	—	—	6	6	3	4	6	31	2	6	6	—	2	—	—	47
REVSON (McLaren)	—	—	6	3	—	2	—	—	11	9	3	—	—	4	9	2	38
HULME (McLaren)	2	4	2	1	—	1	9	—	19	4	—	—	—	—	—	3	26
REUTEMANN (Brabham)	—	—	—	—	—	—	3	4	7	1	—	—	3	1	—	4	16
HUNT (March)	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3	4	—	—	—	—	6	14
ICKX (Ferrari-McL.)	3	2	—	—	—	—	1	2	8	—	—	4	—	—	—	—	12
BELTOISE (BRM)	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	2	—	2	—	3	—	9
PACE (Surtees)	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	3	4	—	—	—	7
MERZARIO (Ferrari)	—	3	3	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	6
FOLLMER (Shadow)	—	—	1	4	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	5
OLIVER (Shadow)	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	—	4	—	4
DE ADAMICH (Brabham)	—	—	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3
W. FITTIPALDI (Brabham)	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	—	—	—	3
LAUDA (BRM)	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
REGAZZONI (BRM)	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	2
AMON (Tecno)	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
VAN LENNEP (Iso)	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	1	—	—	—	—	—	1
GANLEY (Iso)	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	—	1	—	1



A sinistra, Jacky Ickx continua a «saggiare» monoposto, quest'anno. Dopo la Ferrari e la McLaren, al Glen è stata la volta della Iso-Marlboro. Eccolo seguire la Shadow-Embassy di Graham Hill. Qui sopra, James Hunt al volante della March-Hesketh con la quale ha impegnato duramente Ronnie Peterson

La LOTUS ha vinto la COPPA COSTRUTTORI F. 1

	ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONACO	SVEZIA	FRANCIA	TOTALE I PARTE	G. BRETAGNA	OLANDA	GERMANIA	AUSTRIA	ITALIA	CANADA	STATI UNITI	TOTALE PUNTI VAL.
LOTUS FORD	9	9	4	9	4	6	6	9	52	6	—	1	9	9	6	9	92
TYRRELL FORD	6	6	9	6	9	9	4	6	51	2	9	9	6	3	2	—	82
McLAREN FORD	2	4	6	3	—	2	9	—	26	9	3	4	—	4	9	3	58
BRABHAM FORD	1	—	—	—	3	—	3	4	11	1	—	2	3	1	—	4	22
MARCH FORD	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3	4	—	—	—	—	6	14
FERRARI	3	3	3	—	—	—	1	2	12	—	—	—	—	—	—	—	12
BRM	—	1	—	2	2	—	—	—	5	—	2	—	2	—	3	—	12
SHADOW FORD	—	—	1	4	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	4	—	9
SURTEES FORD	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	3	4	—	—	—	7
ISO FORD	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	1	—	—	—	1	—	2
TECNO	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1

cupa e triste calata su tutti a mezzogiorno di sabato.

Francois Cevert, che di Stewart era successore designato nella squadra e forse anche nelle prestazioni, ha concluso qui la sua carriera che si era iniziata fortunosamente, quasi per caso, e che lo aveva portato tanto in alto. E' una perdita che non colpisce

soltanto la Tyrrell, la Elf ed i francesi, ma tutti noi che amiamo questo sport implacabile ma meraviglioso.

Ora con le formula uno, con le macchine che hanno — a torto o ragione — il maggior prestigio ed offrono la maggiore attrattiva, si chiude fino all'anno prossimo.

Con tante speranze da par-

te di molti, che lasciando qualcuno per andare altrove riacendono il lume delle ambizioni che sono la molla prima delle loro azioni. E' bello che sia così, che ci sia la profonda convinzione di poter riuscire a far tanto.

Auguriamo a tutti che le speranze si avverino.

f.1

Anche REUTEMANN e FITTIPALDI tra i più orgogliosi protagonisti del G.P.

MERZARIO perde l'ala in rimonta

SPECIALE PER AUTOSPRINT

WATKINS GLEN - Puntuali, alle 14,30 locale, i 27 bolidi hanno iniziato il Gran Premio degli USA per contendersi i 270 mila dollari in palio, oltre 160 milioni di lire. Mancavano all'appello Francois Cevert, deceduto alla vigilia a pochi minuti dalla conclusione delle prove e Jackie Stewart con Chris Amon ritirati in segno di lutto per il compagno di squadra.

Partenza regolare con Peterson che dalla «pole position» prende il comando. Lo segue Carlos Reutemann tallonato da James Hunt che al terzo giro sorpassa l'argentino inseguito da Denis Hulme. Merzario segue nel secondo gruppo, in dodicesima posizione sino al quinto giro, quando riprende Ganley, mentre Ickx su Iso è in penultima posizione.

Inseguito con decisione da Hunt, Peterson forza senza riuscire a staccarsi dall'inglese, ma porta il distacco da Reutemann a 4 secondi. Al 15. giro le posizioni sono le seguenti:

Peterson, Hunt, Reutemann, Hulme, Scheckter e Fittipaldi a 8 secondi. Gli altri sono già doppiati, con Regazzoni diciannovesimo. Dopo una media iniziale di 116,004 miglia ora si marcia sulle 114,129 miglia, pari a circa 182 kmh.

Jackie Ickx con una gara d'attacco ha rimontato sette posizioni ed al 19. giro tenta il sorpasso di Redman al quale poi è stata sventolata la bandiera nera per perdita di olio sulla

Lauda (noie allo spinterogeno), W. Fittipaldi (cambio ruota destra), Hailwood (sospensione sinistra) e di nuovo Lauda per noie all'accensione. Al 24. Lauda rientra nuovamente al box.

La lotta tra Peterson ed Hunt continua accanita e a metà gara (30 giri) si registrano i seguenti passaggi: Peterson, ad un solo secondo Hunt, Reutemann, Hulme, Scheckter. Nelle retrovie poca azione, mentre W. Fittipaldi entra al box e Regazzoni è in 14. posizione dinanzi ad Ickx. Al 31. giro Oliver è costretto a rientrare al box seguito da Hailwood con una gomma sgonfia, e quattro giri dopo da Graham Hill anche lui con dei problemi. Al 33. giro Merzario perde l'alestone posteriore e viene rimontato da Jarier che era in coda al comasco.

Dopo il rientro al box di Merzario che ha perso anche lo spoiler frontale, le posizioni di retrovia subiscono delle piccole varianti: Ickx è seguito da Beuttler, Beltoise, Ganley, G. Follmer, Hill, Merzario, Oliver e W Fittipaldi.

Viene segnalato che sino al 45. giro James Hunt ha compiuto il giro più veloce marciando alla media di 192 kmh, in 1'41"567 esattamente al 27. giro. A undici giri dalla fine Mike Hailwood è costretto al ritiro per la rottura della trasmissione.

Al 50 giro, ormai si crede che Peterson riuscirà a conquistare il 15. Grand Prix d'America grazie ad un bolide-gioiello e ad una gara sostenuta che ha avuto in Hunt un protagonista di primo piano. A sette giri

L'altalena ogni 10 giri

10. GIRO	20. GIRO	30. GIRO	40. GIRO	50. GIRO
PET. HUNT	PET. HUNT	PET. HUNT	PET. HUNT	PET. HUNT
REUT. HULME	REUT. HULME	REUT. HULME	REUT. HULME	REUT. HULME
SCHEC. SCHEC.	SCHEC. SCHEC.	SCHEC. SCHEC.	SCHEC. SCHEC.	SCHEC. SCHEC.
E. FITT. HAILW.	E. FITT. PACE	E. FITT. PACE	E. FITT. JARIER	E. FITT. ICKX
PACE MASS	MASS MERZARIO	MASS MERZARIO	MASS MERZARIO	MASS MERZARIO
BELTOISE	REVSON	REVSON	REVSON	REVSON
			BELTOISE	BELTOISE
			BEUTTLER	BEUTTLER
			ICKX	ICKX
			REGAZZONI	REGAZZONI
			BELTOISE	BELTOISE
			BEUTTLER	BEUTTLER

pista. Niky Lauda al box per noie alle sospensioni anteriori seguito da Redman.

Venti giri scorrono velocemente, e registriamo queste posizioni: Peterson, a due secondi Hunt, quindi Reutemann che è stato distaccato di un altro secondo, Hulme, Scheckter, Fittipaldi anch'egli distanziato di due secondi, Pace e quindi Merzario che ha effettuato uno scatto di posizione grazie al ritiro di Redman ed al rientro al box di sei macchine, esattamente Ganley (per cambio ruota anteriore destra), Beltoise (sospensione destra),

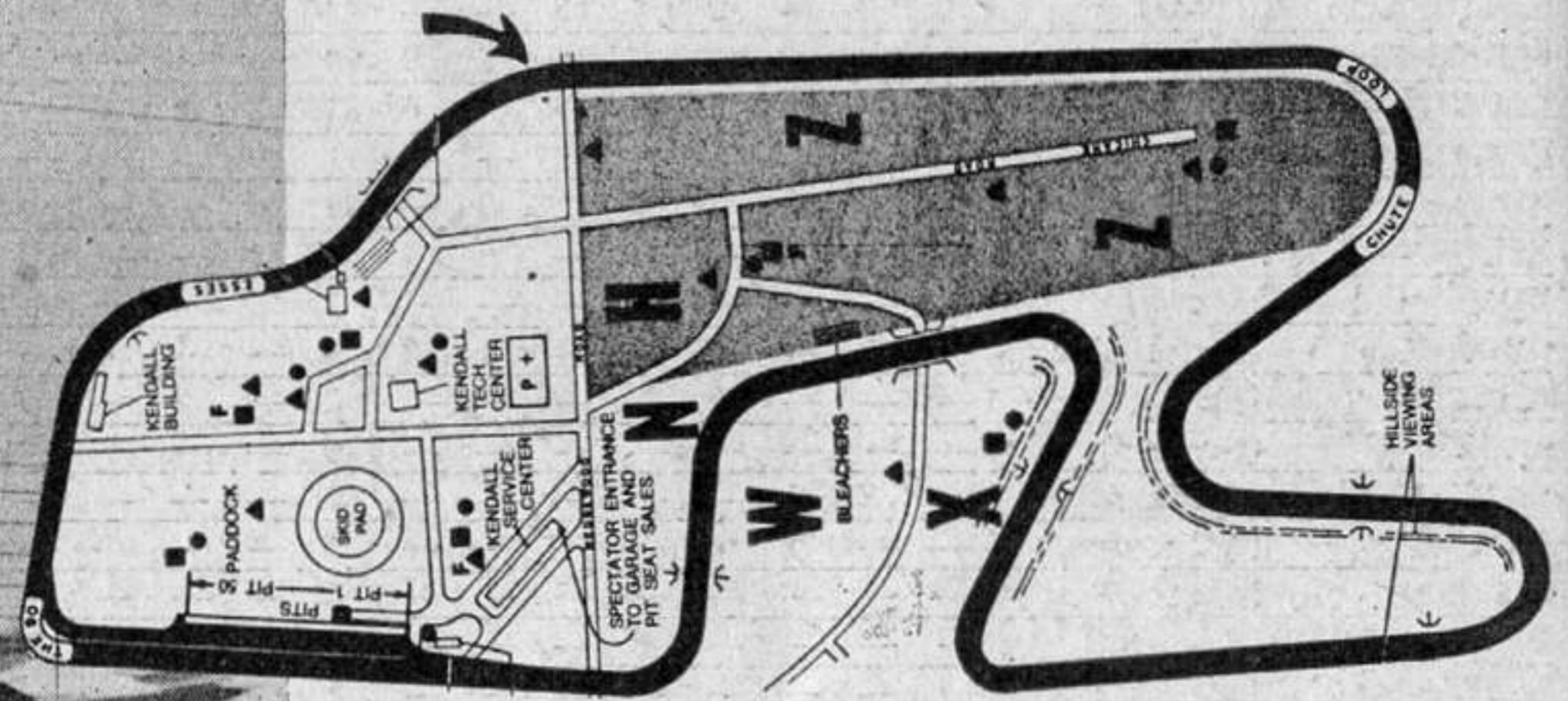
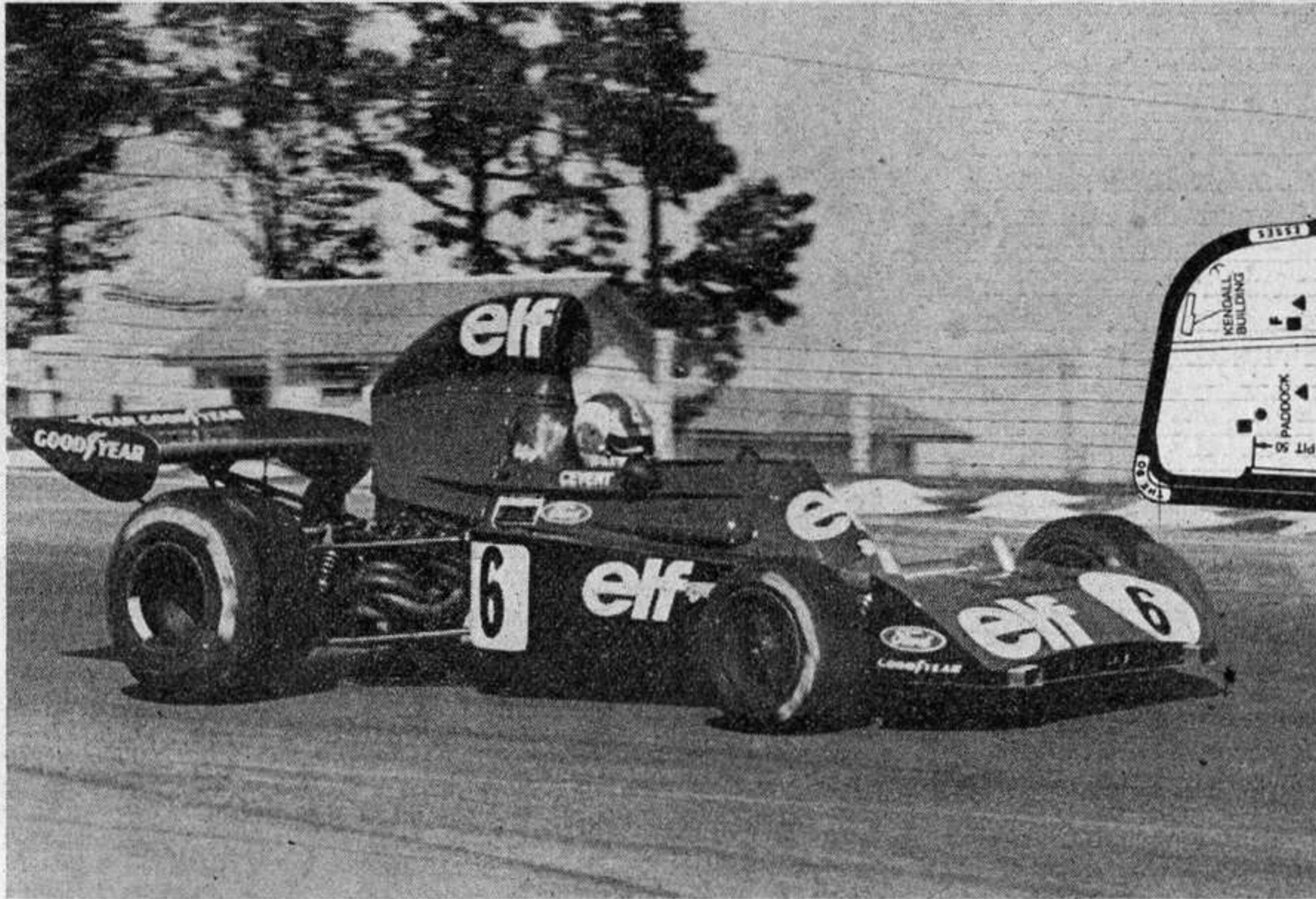
dal finale, Wilson Fittipaldi entra lentamente al «pit» mentre Hunt tenta un forcing eccezionale diminuendo di un secondo il distacco. Al 53. giro l'inglese è sulla scia di Peterson.

Nello stesso giro Revson ripassa Fittipaldi la cui macchina non «suona» troppo bene e si piazza sulla scia del compagno di squadra Hulme. A quattro giri dalla fine ecco le posizioni: Peterson, Hunt, Reutemann, Hulme, Revson e, distaccato, Fittipaldi. Doppiati gli altri rimasti in gara.

Lino Manocchia

WATKINS GLEN, sabato 6 ottobre ore 11.50 muore il miglior pilota francese attuale

La Tyrrell di François Cevert passa davanti al nostro obiettivo, pochi momenti prima della tragedia, avvenuta sul circuito nel punto indicato con la freccia, per cause ancora imprecisate



CEVERT

Una ruota fuori dell'asfalto e...

SPECIALE PER AUTOSPRINT

WATKINS GLEN - François Cevert è morto alle undici e cinquanta di sabato sei ottobre, sul circuito che aveva visto due anni fa il suo maggior momento di gloria, la prima vittoria in F.1. L'incidente è avvenuto alla curva 5 al culmine della salita, un chilometro circa dopo la linea di partenza. L'urto violentissimo contro il guard-rail ha praticamente tagliato in due la macchina all'altezza dell'abitacolo, uccidendo il pilota sul colpo.

La meccanica dell'incidente è stata abbastanza semplice, secondo quanto raccontano i commissari che erano in quel settore della pista. La Tyrrell è uscita molto velocemente tenendo la corda a destra della pista, ma ha sollevato un poco di polvere, segno che le ruote erano fuori dell'asfalto. Immediatamente dopo la macchina ha sbandato violentemente, attraversando la pista in diagonale ed innalzandosi mentre iniziava anche un movimento di rotazione sul suo asse, tanto che è arrivata all'altezza dei guard-rails di sinistra quasi capovolta. E' ricaduta proprio sopra le barriere di acciaio che sono state come delle lame, perché la macchina vi ha strisciato sopra per il lungo per parecchi metri prima di spezzarsi in due tronconi, uno dei quali è finito a molte decine di metri di distanza dall'altro, così come i resti di Cevert che ha

subito la stessa sorte della macchina.

Se la dinamica dell'incidente è stata semplice, non è altrettanto semplice immaginare quali siano state le cause del disastro. La traiettoria probabilmente è stata troppo larga e così le ruote, a contatto con un piccolo rialzo, hanno provocato la sbandata

incidente è lo stesso in cui Graham Hill è uscito qualche anno fa rompendosi le gambe e nello stesso punto si sono verificati incidenti anche a macchine delle gare Can-Am. Quindi è probabile che sia andata così. Qualcuno ha avanzato l'ipotesi di un guasto meccanico, ma i meccanici della Tyrrell lo escludono. Quello che invece potrebbe essere

proprio in quel punto, egli abbia provato qualche fitta, il che spiegherebbe la traiettoria leggermente anormale seguita dalla macchina.

Subito dopo l'incidente i commissari collegati telefonicamente in permanenza con la direzione di corsa hanno avvertito dell'accaduto e così è stata esposta la bandiera a

In FORMULA « B » eccelle al GLEN lo svedese Roos

WATKINS GLEN - L'ultima gara valevole per il Campionato di Formula B, comprendente dieci tappe, ha visto trionfare, come previsto, lo svedese Bertil Roos su Brabham BT40: Roos al volante della Brabham ha letteralmente annientato lo sforzo di oltre 40 avversari, girando alla media di 173,66 kmh. Il giro più veloce, comunque lo ha compiuto Eppie Wietzes che è arriva-

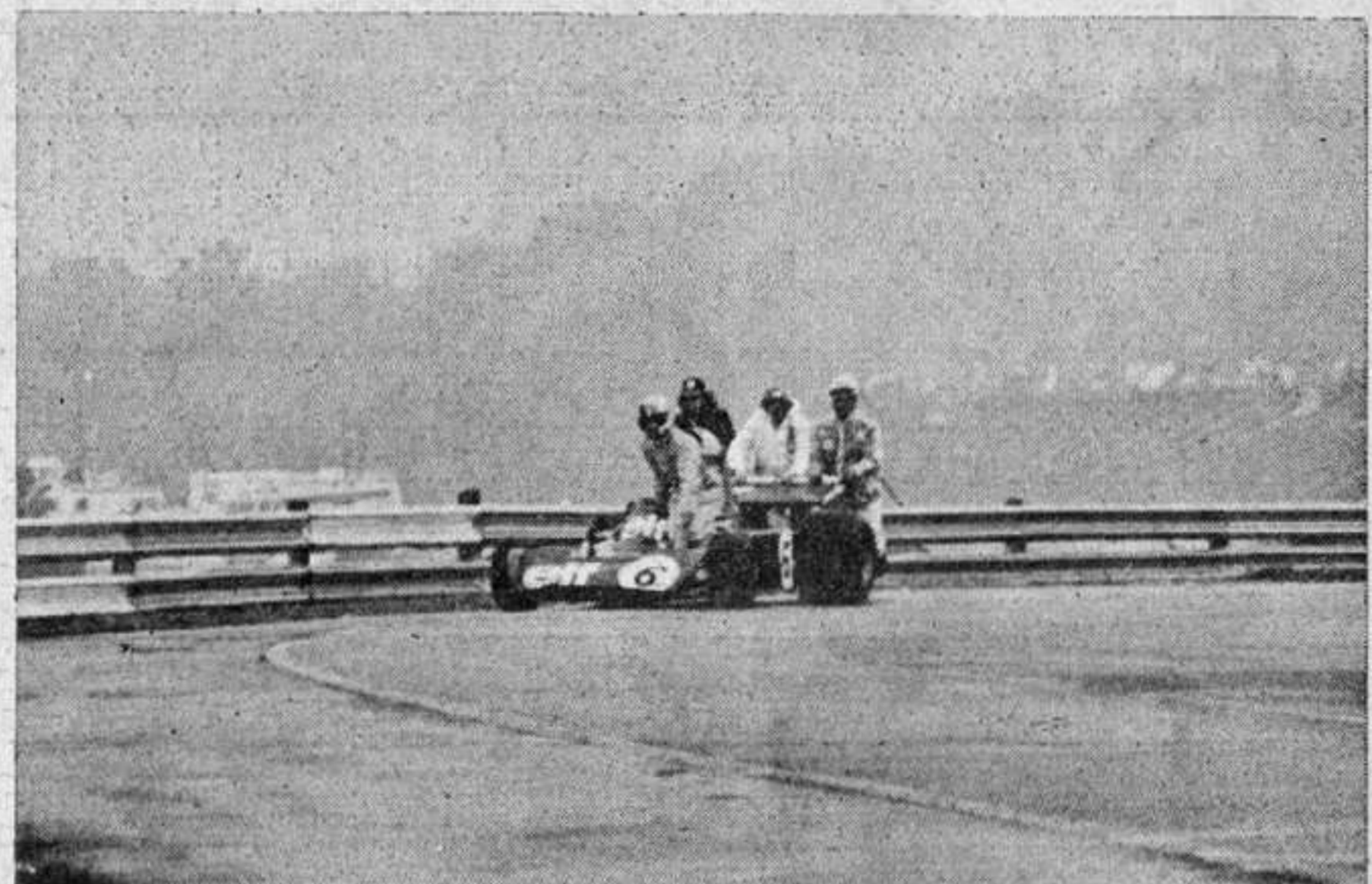
Ma quanto può avere influito il riacutizzarsi del dolore alla caviglia contusa in Canada?

ed anche il decollo della vettura. Poiché in questo punto del circuito si sono già verificati molti incidenti di questo genere (e l'ultimo è stato quello di Hill venerdì) c'è da credere che vi sia una particolare difficoltà nella pista, e quindi che non si tratti di errori grossolani di pilotaggio. Il punto dove è avvenuto l'in-

preso in considerazione, e che nessuno sembra aver pensato, è che Cevert accusava le conseguenze dall'incidente avvenuto in Canada e aveva ancora male a un piede. Nel frattempo è stato a riposo e tutto pareva risolto, ma non si può escludere che la fatica della guida abbia influito sul riacutizzarsi del dolore e che,

scacchi di fine prove. Mancavano dieci minuti alla fine della prima sessione del sabato. La morte di Cevert ha praticamente risolto il quesito su chi sarebbe stato vice campione del mondo 1973 perché Emerson Fittipaldi diventava irraggiungibile.

to secondo a un decimo di secondo dal vincitore che aveva preso il comando al via e lo ha tenuto saldamente sino alla fine del 22 giri. La gara che doveva aver luogo alle 13 locali ha subito il rinvio di oltre un'ora onde consentire agli inservienti di pulire la pista dove era avvenuto l'incidente fatale a François Cevert. **GARA DI FORMULA B** - Valevole come ultima prova del Campionato F.1. Bertil Roos (Brabham BT40) alla media di 173,66 kmh; 2. Eppie Wietzes, (March); 3. Skip Barber (March 73 B); 4. Thom Klausner (Brabham BT 38); James King (March 73 B).



In questa foto, Cevert è ritratto a Mosport, in Canada, subito dopo l'incidente con Scheckter nel quale il francese riportò una seria contusione alla caviglia

f. l.



Dopo la morte di François, nel team Tyrrell nessuno se la sentiva di correre, così mentre gli altri facevano le ultime messe a punto i ragazzi di Ken riponevano la loro roba nelle casse, racchiudevano le macchine nei teloni, in un clima di tensione e di commozione

PEDERZANI: «Non ne voglio parlare...»

Lo choc in TECNO

«Non posso crederci... non ne voglio parlare, preferisco ricordarlo da vivo. Era per me un amico, prima di un pilota che aveva iniziato con la Tecno i suoi passi nell'automobilismo agonistico». Chi dice queste accorate parole, è Luciano Pederzani, scioccato dalla notizia della immatura morte di Cevert durante le prove del G.P. USA.

Poi una ondata di ricordi lo sommerge: «Cevert con Regazzoni era il mio migliore amico. Ha corso con la Tecno per diversi anni prima in F. 3 poi in F. 2. Era spesso a Bologna in quel periodo e anche lui, come Regazzoni, amava dormire a casa mia, perché diceva che il coniglio che gli facevo trovare in tavola era il migliore che avesse mai mangiato. Non lo voglio pensare scomparso, ma preferisco crederlo ancora vivo, mi fa meno male. Anche dopo che aveva smesso la collaborazione con la Tecno ci è sempre rimasto fedele. Ogni tanto ci telefonava per chiedere notizie del nostro motore di F. 1, chiedeva come stavano i meccanici da cui era stimato ed amato moltissimo. Sui campi di gara era per noi una fonte inesauribile di suggerimenti, lui con la Tyrrell aveva modo di provare molto più di quanto lo potessimo noi con la F. 1, e quando ci vedeva, veniva a dare consigli su questo e quel particolare. Per esempio l'alettone in un determinato modo come fece a Silverstone, o altro. Per tutto il tempo che è stato con noi è sempre stato di una gentilezza estrema: mai uno scatto d'ira anche quando le cose non andavano per il verso giusto; era educato e signore, voglio ricordarlo così, con le parole che mi disse quando ci lasciammo l'ultima volta: "Insisti con quel tuo motore per la F. 1, ché quando andrà bene ci correrò anch'io volentieri"».

Tutta la Tecno ci è intorno mentre parliamo; i meccanici che lo ricordano con molto affetto vogliono sapere come è successo. Per loro era «Francesco». Una sua grande foto a colori è attaccata al muro dell'officina dove Luigi monta i motori di F. 1. Sono tutti accorati con le lacrime agli occhi e per tutti parla il capo meccanico MAGDALO VOLTA: «Francesco era per noi tutti un ragazzo favoloso, gentile, educato, uno dei migliori che abbiamo conosciuto. I rapporti con noi erano ottimi anche ora che non faceva più parte del nostro team. Era un amico come lo è Regazzoni. Quando passava da Bologna veniva a trovarci e assieme si rammentava la prima volta che portò una Tecno di F. 2 alla vittoria, fu a Reims, dove in volata batté Stewart, e Nanni con l'altra Tecno fu quinto. Non era uno dei soliti "cafoni" che spesso capita d'incontrare nell'ambiente. Aveva studiato, aveva vissuto in collegio per molto tempo, era un amico per tutti noi. Siamo costernati...».

g. c.

STEWART:

Ho sofferto più io in cinque anni...

WATKINS GLEN - «Non so cosa sia avvenuto, se si sia trattato di un guasto meccanico o qualcosa di altro — ha detto, costernato, Stewart dopo la morte del suo compagno ed amico François Cevert — ma sappiamo che in segno di rispetto per François e i suoi compatrioti abbiamo deciso di non gareggiare».

In seguito alla sciagura, la corsa si è svolta in effetti in una atmosfera ben diversa da quella che il magnifico pubblico e gli organizzatori di Watkins Glen si apprestavano a vivere, una atmosfera che doveva essere di trionfo per Stewart che avrebbe dovuto coronare tra gli applausi, insieme alla validissima spalla Cevert, la sua vittoria mondiale.

Cevert, che tutti qui ricordavano come il vincitore del G.P. degli Stati Uniti di due anni fa e secondo a Stewart nell'edizione dello scorso anno, è stato il primo pilota a trovare la morte sul circuito di Watkins Glen da quando venne riattato per garantire una maggiore sicurezza.

Stewart aveva partecipato all'ultima seduta di prove ottenendo il quinto tempo dietro Peterson, Reutemann, Hunt e Fittipaldi. Subito dopo l'incidente a Cévert, lo scozzese si era ritirato in preda a forte emozione. In serata era riapparso ai box e ai giornalisti aveva detto:

«Cosa posso dire? Ho già vissuto momenti simili tante volte in passato, troppe volte!». Stewart aveva fatto notare di aver sofferto più tragedie in cinque anni di quante la maggior parte degli uomini soffrirebbe in tutta una vita.

«Ho perso sei o sette intimi amici in incidenti di corsa — aveva detto — non è facile superare lo choc, specialmente quando queste cose accadono a gente come Jim Clark, Piers Courage, Jo Siffert, Bruce McLaren, Jochen Rindt, Joe Bonnier, François Cevert, tutti carissimi amici».



Jody sotto accusa GPDA

WATKINS GLEN - I membri della GPDA si sono riuniti come al solito, ma stavolta sono stati in seduta per molto tempo. Pare che uno degli argomenti sia stato Jody Scheckter, che decisamente è un pochino troppo irruente e che provoca guai continuamente. Non abbiamo potuto saper nulla di quel che hanno detto a questo proposito. Altro argomento che ha preso molto tempo è stato il sistema di «sopravvivenza». In caso di incendio, col meccanismo della riserva di aria da immettere nel casco. Il grosso problema è stato quello delle visiere dei caschi che si fondono sotto l'azione del fuoco e che quindi rendono pressoché inutile la riserva di aria. Un tecnico della Bell, che era venuto apposta, ha esaminato la possibilità di costruire visiere trasparenti che non si fondano e che quindi assicurino che l'aria soffiata all'interno del casco possa assicurare al pilota quella ventina di secondi di respirazione che sono preziosi. Pare che una soluzione sia in via di perfezionamento e che tra un paio di settimane se ne conoscano i risultati.

● Presente al Glen l'ing. Raffaele Zamboni, in qualità di rappresentante della CSAI.

Parlando dell'incidente di Cévert, l'ing. Zamboni ha così riassunto la sua investigazione: «François ha imboccato la curva lanciato ad una velocità intorno ai 170 km. Dai rapporti di alcuni piloti che lo seguivano, sembra che il francese ad un certo punto abbia cominciato a sbandare sino a che è uscito sulla destra, sfiorando il guard rail con i pneumatici, i quali hanno fatto rimbalzare il bolide sulla

sinistra, poi rovesciandosi. L'impatto è stato tremendo e la macchina si è spezzata battendo sul guard rail. Penso che l'incidente possa essere stato causato da un difetto meccanico poiché mi sembra impossibile che un pilota del calibro di Cévert abbia potuto calcolare male la velocità, finendo fuori traiettoria. Considero la pista del Glen molto impegnativa, molto sicura. Tuttavia gli incidenti possono capitare in qualsiasi circuito del mondo e in qualsiasi punto».

Arrivato in extremis ICKX per la «ISO»

WATKINS GLEN - Due giornate di prove, con una sessione unica il venerdì e due sessioni previste per il sabato: venerdì con tempo molto bello e sole splendente, ma un vento molto forte che ha disturbato i piloti specialmente sui rettilinei e nelle curve veloci. Per questo i tempi della prima giornata non hanno potuto essere buoni come molti si attendevano.

La prima giornata è passata per quasi tutti nelle solite operazioni di assetto delle macchine al circuito e della scelta dei rapporti più adatti. Da segnalare, di anormale, gli incidenti toccati a Graham Hill che ha subito una uscita di strada conseguente alla rottura di un braccio della sospensione posteriore sinistra. La macchina ne è uscita danneggiata e Hill ha dovuto interrompere le prove. Anche Peterson ha avuto una emozione quando gli si è staccata la ruota posteriore sinistra, ma non ha subito altri danni avendo fermato la macchina subito.

La Ferrari di Merzario era stata montata alla vigilia con nuovi bracci della sospensione anteriore, bracci arrivati dall'Italia e che sono diversi da quelli usuali perché sono stati rinforzati dopo le rotture verificatesi a Monza ed in Canada. Insieme coi nuovi bracci sono stati inviati anche nuovi freni dotati di pinze maggiorate e che sono stati utilizzati anche da altre macchine. Tutto questo ha fatto sì che la macchina avesse delle regolazioni approssimative. Tuttavia prima della fine della sessione Merzario aveva ottenuto un buon tempo: anche Cevert aveva una macchina completamente nuova perché avevano dovuto sostituire quella semidistrutta in Canada nell'incidente con Scheckter.

Molti problemi per le BRM che avevano motori piuttosto curiosi dal funzionamento intermittente. Anche la Shadow di Oliver aveva problemi con il motore.

Delle due Iso iscritte ha provato solo quella di Ganley perché la seconda, quella per Ickx, è rimasta inattiva in attesa del belga: sull'aereo si sono accorti che il suo visto per gli USA era scaduto e si è atteso che il consolato americano glielo rinnovasse. Tom

FRANÇOIS CEVERT aveva soltanto ventinove anni (era nato a Parigi il 25 febbraio 1944) e con lui scompare una delle promesse dell'automobilismo internazionale. Figlio di un gioielliere parigino, iniziò la sua attività in pista nel 1967 mettendosi ben presto in luce in F. 3, formula nella quale ebbe la sua prima vittoria, con una Tecno, nel 1968. Aveva del resto vinto il corso di pilotaggio di Magny Cours, che gli era appunto valso in premio una monoposto Tecno. La Casa bolognese lo ingaggiò nel 1969 per le gare di F. 2, ove il giovane pilota si aggiudicò il G.P. di Reims, precedendo Stewart. Rimase con la Tecno fino al 1970 quando entrò nella squadra Tyrrell di F. 1, dietro proposta della Elf. Il suo debutto nella massima formula, in Olanda, non fu felice e Tyrrell lo richiamò all'ordine, accusandolo di troppa irruenza. Diventato, un poco l'allievo di Stewart, di cui era il numero due, il giovane francese acquistò esperienza e il primo grande successo arrivò nel 1971, con la vittoria nel G.P. degli Stati Uniti, proprio quello che doveva essere la cornice del suo mortale incidente due anni dopo. Nel 1972 non ebbe una stagione molto fortunata, tanto con i prototipi Matra che con la Tyrrell. In F. 1 fu vittima di molte uscite di pista, che però non erano dovute a errori bensì all'impianto frenante della vettura, anche a detta di Stewart. In questa stagione aveva partecipato al campionato marche per la Matra e in F. 1 aveva partecipato a ben 46 Gran Premi, tanto che nelle posizioni del campionato mondiale occupava la terza posizione.

In questi ultimi tre anni Cevert aveva partecipato a ben 46 Grandi Premi titolati, vincendone uno, come si è detto, e piazzandosi al secondo posto per dieci volte. Per il 1974 era ritenuto uno dei conduttori da battere, soprattutto tenendo conto del ritiro quasi certo di Stewart.

g. c.

La giornata di sabato era iniziata molto bene col tempo sempre al bello e con molto meno vento. Sulla Ferrari era stato montato un motore nuovo giunto dall'Italia, ma si trattava di un motore della B.1 cioè quello con le vecchie testate e si sono accorti che andava meno bene di quello affaticato usato il venerdì. Così nella notte gli hanno poi montato il motore che era di scorta e che avrebbe dovuto essere migliore.

La Shadow di Hill è stata ricostruita durante la notte e così Hill ha potuto provare regolarmente ottenendo un tempo abbastanza passabile. Alla BRM invece pare che non siano riusciti a scoprire quali guai ci sono. La March riproponeva il «Silly Nose» già visto in Europa che era troppo sottostorante e così hanno provato un muso differente più corto che è andato molto bene tanto vero che Hunt ha ottenuto un tempo molto buono. A pochi minuti dalla fine della prima sessione Reutemann ha ottenuto il tempo eccezionale che lo poneva in prima linea ma Peterson subito dopo lo ha migliorato.

Cevert aveva praticamente finito le prove programmate ma ha voluto partire per un paio di altri giri ed è stato allora che ha avuto l'incidente che lo ha portato fuori strada. Appena avuta notizia dell'incidente le prove sono state sospese.

La seconda sessione è stata attuata con ritardo per il tempo necessario a rimuovere alla pista i rottami della Tyrrell che si è ripercosso sul programma. Alla seconda sessione hanno partecipato le Tyrrell di Stewart e di Amon, che Ken Tyrrell ha voluto mettere in pista per dar modo ai piloti di concentrarsi sulla guida e quindi di distarsi da altri pensieri. Tuttavia ciò ha cambiato poco alle decisioni già prese in precedenza che erano di non correre il Gran Premio.

f. l.

CHI CORRERÀ e con CHI nel 1974

Ormai siamo giunti alle strette finali e le trattative per la composizione delle squadre per il 1974 stanno arrivando alle conclusioni, se le conclusioni non sono già state tratte.

Molti dei possibili trasferimenti erano condizionati dalle decisioni di Stewart, che erano sconosciute fino a ieri, anche se noi vi abbiamo sempre detto che lo scozzese si sarebbe ritirato.

Anche se la decisione ufficiale non è nota, le cose diventano ancora più complicate, perché al ritiro di Stewart si aggiunge la morte di Cevert, che imporrà a Ken TYRRELL la scelta di due piloti e non di uno soltanto. Lasceremo perciò la Tyrrell per ultima, nella nostra panoramica delle formazioni probabili, e vedrete perché.

Innanzitutto una notizia che ha parecchio peso: la FIRESTONE sarà presente alle corse del 1974 in forma più consistente di quello che si è visto quest'anno. Le squadre che saranno equipaggiate con gomme Firestone saranno praticamente le stesse, anche se si dice che la Lotus sia interessata a tornare con Firestone. Il che tuttavia ci sembra improbabile, perché la Lotus ha un contratto di due anni con la Goodyear.

Quel che è certo è che il potenziale tecnico del reparto sperimentale della Firestone sarà potenziato e avrà anche maggior disponibilità di danaro al fine di poter meglio operare nel campo delle ricerche.

Questo significa che la Firestone si appresta a ridiventare perfettamente competitiva nei confronti della Goodyear anche con le gomme da pista asciutta, oltre che con quelle a miscela speciale per pista bagnata.

● Pare molto probabile che nel 1974, ci sarà sulle piste una seconda Ensign e anche una seconda Hesketh, nonostante le voci che lo negano.

● L'unico costruttore del Galles, la Gilbert Cars, è stato salvato dall'estinzione, con la produzione già iniziata di una Invader MK III migliorata « e sono in corso trattative per formare una rete di concessionari in tutta Europa ».

● Ironico epitaffio per una vettura da Grand Prix 1972. Parlando della BRM che ha pilotato nel TT, Derek Bell ha detto: « La maneggevolezza era più che mediocre, paragonata a quella di una buona monoposto. Sembrava una Tecno ».

ULTIMORA

● Ora si può dire la ragione perché Lauda si affannava a smentire il suo accordo con la Ferrari già realizzato dal G. P. d'Austria, dopo che si era finito per preferirlo a Jarier (grazie ad una certa opzione March biennale che ha permesso di far saltare l'impegno verbalmente già preso col francese). Anche Lauda, dunque, come Regazzoni e Ganley, doveva ancora avere i suoi soldi dalla BRM. Ma l'austriaco ha preferito arrivare ad ottenerli senza passare per le vie legali (e senza infastidire patron Stanley con l'annuncio anticipato del passaggio alla Ferrari).

● Certo che leggere la squadra Ferrari '74 composta da Regazzoni e Lauda, entrambi transfughi BRM, fa una certa impressione. Sembra una vera vendetta di Maranello, dopo l'episodio dell'anno scorso, quando fu Regazzoni ad essere « preso » dalla Casa inglese al « cavallino ».

STEWART annuncerà a LONDRA il suo ritiro

WATKINS GLEN - La notizia non è ancora ufficiale e probabilmente lo sarà soltanto tra qualche giorno. Però possiamo affermare che JACKIE STEWART si ritira davvero dalle corse e che l'annuncio verrà dato sabato o domenica prossima a Londra, durante un pranzo che verrà organizzato dalla Ford in concomitanza col salone di Londra.

E' una notizia che era attesa ma che nessuno poteva confermare perché Stewart e la gente del suo entourage hanno sempre rifiutato di parlarne in modo sicuro. Ora la notizia è sicura ed è certo importante, anche per i riflessi che potrà avere

sulla stagione ventura, in funzione della composizione della squadra Tyrrell, diventata ancor più complicata dopo la morte di Francois Cevert, dramma che certamente ha finito per togliere gli ultimi dubbi allo scozzese.

Il ritiro di Stewart sarà quindi un problema supplementare per Tyrrell che dovrà trovare due piloti di valore, in grado di mantenere alto il prestigio della squadra. Su questo aspetto della vicenda torniamo a parte nella nostra rassegna delle probabili squadre per l'anno venturo.

PILOTA per PILOTA: forse con queste SQUADRE '74

	Dove erano nel '73	PROGRAMMI PER IL 1974			
		F. 1	Sponsor	Sport	Altri impegni
STEWART	Elf-Tyrrell	—	—	—	—
E. FITTIPALDI	Lotus JPS	McLaren-Marlboro	Marlboro-Texaco	Alfa Romeo	—
HULME	McLaren-Yardley	McLaren-Marlboro	Marlboro-Texaco	—	Can-Am
PETERSON	Lotus JPS	Lotus JPS	JPS	—	F. 2 (Lotus)?
REUTEMANN	Brabham-Ford	Brabham-Pagnossin	Pagnossin	Ferrari?	Brabham-Fina F. 2
REYSON	McLaren-Yardley	McLaren-Yardley	Yardley	—	Indy (Penske)
LAUDA	BRM-Marlboro	Ferrari	—	Ferrari	Ford (Turismo)
BELTOISE	BRM-Marlboro	BRM?	—	Matra-Simca	F. 2?
REGAZZONI	BRM-Marlboro	Ferrari	—	Ferrari	—
GETHIN	BRM-Marlboro	BRM	—	—	—
ICKX	Ferrari	Tyrrell? Iso?	Marlboro	Gulf-Mirage?	BMW (Turismo)
PACE	Surtees-Fina	Surtees-Fina	Fina	—	—
W. FITTIPALDI	Brabham	Surtees?	Cafè do Brasil?	—	—
GANLEY	Iso-Marlboro	Iso-Marlboro	Marlboro	Gulf-Mirage	—
HAILWOOD	Surtees-Fina	Surtees (Hesketh)	—	Gulf-Mirage	—
BEUTTLER	March	March	—	—	—
HILL	Embassy-Shadow	Lola-Embassy	Embassy	—	—
FOLLMER	UOP-Shadow	Eagle	UOP	Porsche-Martini	—
JARIER	March	March	STP?	—	—
MERZARIO	Ferrari	Shadow o BRM?	Marlboro	Alfa Romeo	Osella (Alfa) 2000 - S. car
HUNT	Hesketh	Hesketh	—	—	Ford (Turismo)
DE ADAMICH	Brabham-Pagnossin	Brabham-Pagnossin	Pagnossin	Alfa Romeo	F. 2 Brabham-Fina
OLIVER	UOP-Shadow	UOP-Shadow?	UOP	—	—
AMON	Tecno-Martini	—	—	—	BMW (Turismo)
PESCAROLO	Iso-Marlboro	—	—	Matra-Simca	—
VAN LENNEP	Iso-Marlboro	—	—	Porsche-Martini	F. 5000 (Lola?)
VON OPEL	Ensign	Ensign	—	—	—
STOMMELEN	due corse con Brabham	—	—	Alfa Romeo	—
V. BRAMBILLA	—	Iso-Beta	Beta	—	Abarth 2000
FACETTI	—	Brescia Corse?	—	Alfa Romeo	Alfa Romeo (Turismo)
PURLEY	March	March	Lec	—	F. 5000
MASS	Surtees-Fina	Tyrrell?	—	—	Ford (T) - Surtees F. 2
SCHECKTER	McLaren-Yardley	Lotus?	—	—	—
WATSON	due corse con Brabham	—	—	—	—
DONOHUE	—	Penske?	—	Porsche-Martini	Porsche-Penske-Can-Am
ANDRETTI	—	Parnelli?	Viceroy	—	Indy con Parnelli
BELL	—	—	—	Gulf-Mirage	—
BRISE	in F. 3	Lotus JPS	—	—	—

Un'offerta BRM per MERZARIO!

WATKINS GLEN - Gli enigmi del mercato-piloti ha i suoi risvolti nei curiosi atteggiamenti degli stessi interessati.

● Sabato è arrivato JACKY ICKX il quale ha provato la Iso Marlboro e ha girato in 1'43"885, un tempo non certamente eccezionale. Alla fine il belga ha detto: « E' una macchina leggera e non troppo competitiva. Il mio passaggio alla Iso? Chissà, vedremo... ».

● Ickx, dopo l'incidente di Cevert ha avuto un lungo colloquio con i capi della Tyrrell. Sembra quasi certo che l'ex ferrarista prenda il posto di Cevert, tuttavia negli ambienti Tyrrell si parla di un sostituto « molto francese ».

● Voci molto insistenti parlano anche del ritiro dalle gare nel 1974 di GRAHAM HILL.

● BRIAN REDMAN è indeciso invece se passare alla UOP Shadow. Deciderà tra dieci giorni. La presenza di Redman nella squadra « nera » mette in pericolo la permanenza di JACKIE OLIVER.

● Per MERZARIO si parla di un passaggio alla Iso, ma il pilota comasco non ha voluto confermare. Invece, è affiorata sul comasco un'altra notizia. Secondo una fonte attendibile risulta che Mister Louis Stanley ha chiesto, tramite un amico italo-americano che vive a New York, di incontrare Merzario per proporgli di correre per la BRM nel 1974. Secondo le affermazioni di Mr. Stanley la BRM avrà una macchina completamente rinnovata per l'anno venturo con un nuovo telaio e un nuovo cambio.

Veniamo adesso a quelle che saranno le squadre 1974. Vi parleremo dapprima di quelle che praticamente sono già formate e quindi delle squadre che non hanno, al momento un volto definitivo, almeno a nostra conoscenza.

McLAREN

Tra le importanti, è quella che è già a posto.

Avrà tre macchine in pista, DUE coi colori della Marlboro e della Texaco e saranno guidate da DENIS HULME ed EMERSON FITTIPALDI. L'affare è fatto e così l'anno prossimo vedremo Fittipaldi scatenarsi a combattere le Lotus, non solo ai fini del suo prestigio personale ma anche per... vendicarsi del trattamento poco cordiale subito in questa fine di stagione. Fittipaldi non ha infatti dimenticato che a Monza non è stato fatto nulla da parte della Lotus per tentare il salvataggio in extremis del titolo mondiale.

La terza McLaren sarà affidata a PETER REYSON, ma anziché i colori della Marlboro avrà quelli consueti della Yardley. La McLaren rispetta il contratto con la Yardley, ma anche si mette in posizione favorevole ai fini della disponibilità di danaro assicurata dai nuovi sponsor Texaco e Marlboro, che intendono compiere uno sforzo considerevole per giungere a risultati molto buoni. Specie da parte della Marlboro che nella Formula Uno ha avuto quest'anno poche occasioni di giubilare.

ISO-MARLBORO

Comincerà la stagione con una sola macchina, almeno con un solo pilota. Williams sta aggiornando una macchina e la affiderà a GANLEY, in attesa di metterla a punto in modo soddisfacente. Quando la macchina sarà a posto si penserà ad un eventuale secondo pilota. La macchina sarà costruita nella nuova officina che Frank Williams ha impiantato nei sobborghi di Londra.

FERRARI

Avrà REGAZZONI e LAUDA, come si sa, ed una macchina nuova che sarà probabilmente battezzata 312 B4, e che ormai è pronta. La nuova macchina doveva già essere qui in America, per essere collaudata da Merzario in gara, ma non hanno fatto in tempo a finirlo, nonostante che l'ing. Forghieri sia rimasto in Italia propria per questo, per cui saranno i nuovi piloti ad effettuare le prime prove. Regazzoni e Lauda saranno a Maranello in questi giorni per la definizione del contratto, con la firma materiale, ma gli accordi sono già stati presi.

HESKETH RACING

Non ha problemi. JAMES HUNT solo pilota, almeno per la prima parte della stagione, ed una nuova macchina che è già in costruzione e che utilizzerà il motore Cosworth fino a che un nuovo motore (che è in costruzione da parte di Audrey Woods, come leggerete in altra parte della rivista), non avrà dimostrato di essere migliore. Se il nuovo motore non arriverà alle potenze sperate, la Hesketh Racing continuerà ad utilizzare quello che hanno tutti.

BRABHAM

Sembrava avere qualche problema con REUTEMANN, nel senso che l'argentino era stato sollecitato da più parti. Tuttavia Bernie Ecclestone ci ha ripetuto quello che ci aveva detto qualche mese fa: e cioè che Reutemann ha con lui un contratto che scade alla fine del 1974 e che lui non ha nessuna intenzione di lasciarlo libero. Se qualcuno vorrà convincere Reutemann

a lasciare la Brabham dovrà poi fare i conti con un tribunale...

Ecclestone ha un programma di due macchine, una per Reutemann e l'altra per DE ADAMICH, la PAGNOSSIN resterà sponsor della Brabham ma ai fini del finanziamento della squadra l'apporto della Pagnossin non sarà sufficiente. E per questo Ecclestone è alla ricerca di un altro sponsor che integri gli introiti della squadra.

Poiché de Adamich è legato a Pagnossin, sarà lui il secondo pilota il che significa che non vi sarà posto per WILSON FITTIPALDI che si troverà in una situazione delicata.

MARCH

Nessun problema, almeno in apparenza, per la casa di Mosley e Herd. La MARCH afferma di continuare l'attività sulle stesse basi di questa stagione. Quanto ciò sia effettivamente vero e quanto invece sia frutto della fantasiosa parlantina di Max Mosley non sappiamo. Tuttavia è sicuro che JARIER, sfumato l'accordo con Ferrari, resta a Bicester.

ENSIGN

Continua la sua attività con RIKKI VON OPEL naturalmente, visto che è Von Opel che paga tutto!

UOP SHADOW

Continua la sua attività come quest'anno con due macchine ma i piloti non sono stati ancora scelti. Stanno costruendo una nuova macchina che utilizzerà alcune delle parti già collaudate in questo finale di stagione, ma per quanto riguarda i piloti non sanno ancora quel che faranno. Probabilmente attendono che la situazione si chiarisca per poter decidere. Quel che sappiamo è che hanno preso contatti anche con ARTURO MERZARIO, che interessa molto, anche perché vogliono fare uno sforzo pubblicitario in Europa.

SQUADRE USA

Parlando di americani eccovi altre notizie gustose. E' molto probabile che l'anno venturo di squadre americane ce ne siano parecchie.

DAN GURNEY: ci ha confermato che farà di certo la sua squadra e che sta lavorando a costruirla. Non ha voluto dir altro ma la sua presenza qui era certo in funzione della attività di questa squadra di Formula uno, se si aggiungerebbe a quella della classe 5000 ed a quella di Indianapolis. Gurney sarà associato alla WILNJELEMAN RACING che è una squadra che in America ha molto peso.

Si dice anche che pure ROGER PENSKE intenda fare una sua macchina di Formula uno, da far guidare da MARK DONOHUE non ne abbiamo avuto conferma, perché Penske non è stato rintracciabile. Però sappiamo che è stato in Europa la settimana scorsa e non soltanto alla Porsche in Germania, ma anche in Inghilterra dove è stato segnalato alla Cosworth ed alla Hewland.

Infine ecco che anche alla PARNELLI JONES ci sono notizie contrastanti. C'è chi dice che ha rinunciato alla F. 1 per la quale una macchina era già disegnata da Maurice Phillippe, che è il padre della Lotus 72, la monoposto regina degli ultimi anni. Phillippe era a Watkins Glen in giro per i box a curiosare. Questo smentirebbe i discorsi con Parnelli affiorati per il bolide USAC della Viceroy. Comunque se questa F. 1 Parnelli vedrà la luce, sarà affidata a MARIO ANDRETTI ed il ritorno dell'italo-americano alle gare del campionato mondiale è simpatico.

LOTUS

Ha di sicuro RONNIE PETERSON, ma non ha ancora scelto il secondo pilota. Ha avuto dei contatti con CARLOS REUTEMANN ma non crediamo che possa concludersi, per via del famoso contratto evocato da Bernie Ecclestone. Probabile quindi che ripieghi su un pilota di valore medio, il che significherebbe il ritorno alla solita politica della Lotus, uno bravissimo e uno di rincalzo, politica che è stata interrotta soltanto con il duo Fittipaldi-Peterson. Di questi piloti di medio valore ce ne sono parecchi in giro e staremo a vedere quale sarà scelto. Si parla della giovane rivelazione inglese di F. 3, TONY BRISE. Il più grosso interrogativo riguarda la

TYRRELL

sia per il ritiro di STEWART sia per la morte di CEVERT. Se non accadeva la tragedia di sabato, le cose erano semplificate, perché Cevert era un buon primo pilota e per Tyrrell vi sarebbe stato soltanto da scegliere un rincalzo capace di progredire. Adesso si tratterà invece di rifare la squadra completamente e la cosa si presenta difficile. Nel contratto tra Tyrrell e la Elf è detto che in squadra ci deve essere un pilota francese, ma allo stato attuale delle cose non vediamo come possa essere rispettata questa clausola.

Visto come stanno le cose è possibile che il «francese» possa essere un belga e cioè JACKY ICKX, che è sempre stato in eccellenti rapporti con Tyrrell, col quale ha cominciato a correre. E se dobbiamo dar credito alle voci che circolano è probabile che la Tyrrell abbia ICKX e JOCHEN MASS.

Altra squadra che naviga in alto mare per ciò che attiene il futuro è la

BRM

Oltre a perdere REGAZZONI e LAUDA, perde soprattutto i soldi della Marlboro che è stanca di spendere per niente. La situazione della Marlboro è piuttosto chiara: vogliono una squadra vincente. E la BRM proprio vincente non lo è. Così vedremo come se la caverà mister Stanley, anche se dicono che egli sia stato molto abile ed abbia trovato uno sponsor di ricambio molto forte. Si tratta della BRITISH AIRWAYS, la grossa società aerea nata dalla fusione della Beagle e della Boac. La compagnia di bandiera inglese pare decisa a spendere molti soldi e la BRM è la squadra adatta, essendo tutta britannica. Staremo però a vedere come se la caveranno coi piloti, perché, nonostante i quattrini eventuali, occorreranno anche le macchine. E per il momento di macchine la BRM ne ha molte ma non buone.

SURTEES

Pare non avere problemi. John Surtees ci ha detto che continua l'attività come adesso, con una squadra di due macchine, una delle quali sicuramente affidata a CARLOS PACE. La seconda sarà guidata da HAILWOOD o da JOCHEN MASS, mentre una terza macchina sarà in gara coi colori della scuderia Rob Walker che così rinascerà. Tuttavia, come avete letto MASS è in preadato per andare alla TYRRELL e HAILWOOD, non sembra tanto sicuro di restare con Surtees. Di sicuro c'è soltanto, quindi, Pace.

Eccovi dunque come si presenta il panorama della F. 1 per la stagione ventura. Non tutto quel che vi abbiamo detto è certo, date le circostanze, ma vedrete che non siamo lontani dal vero.

Due squadre ISO: una F.1-BETA per BRAMBILLA?

La ISO ex Rivolta merita un servizio particolare, dopo la nuova dimensione aziendale operante da alcuni mesi. La merita perché i suoi impegni agonistici anzi che contrarsi sono stati mantenuti, anzi avranno uno sviluppo particolare nel '74. La Casa automobilistica italoamericana di Varedo giocherà grosso in F. 1. Confermato l'accordo con la Marlboro per le F. 1 di Frank Williams (e Tauranac); pare che si possa avere uno «sdoppiamento» di particolare interesse: ci sarà anche la ISO-BETA F. 1. Tra lo sponsor «arancione» di Vittorio

Brambilla e la Casa di Varedo sarebbe attuata una combinazione di notevole interesse. Anche perché l'operazione avverrebbe in... chiave italiana, dando un seguito a quel tentativo di aggancio della Marlboro per la F. 1 progettata dagli ing. Dallara e Parkes. Da una parte perciò la ISO-Marlboro con le vetture di Frank Williams, dall'altra la ISO-Beta di Dallara (che pare stia a cuore come tecnico anche per la produzione di serie, alla nuova proprietà della industria di Varedo).

m. s.

Tra le quinte del G.P. USA

GURNEY 007

WATKINS GLEN - «Come potevo mancare all'ultimo appello di Formula Uno? Questa è sempre stata la mia prediletta.» A parlare così è Dan Gurney, ex pilota e costruttore della Eagle. Stava osservando la Ferrari ferma al box durante le prove, mentre subiva le operazioni di rito con Merzario fremente nell'abitacolo. Voleva abbassare il tempo del venerdì (1'42"125) altrimenti sarebbe stato scavalcato da altri avversari. Jackie Stewart aveva appena stracciato il suo stesso record di qualche centesimo di secondo e continuava imperturbato la marcia. Dan Gurney sta costruendo un bolide per Formula Uno ed uno di Formula 5000 LM. A che punto siamo?

«Son venuto per dare un'ultima occhiata alle innovazioni tecniche, certo che uscire con una vettura del genere non è impresa facile. Spero verso la fine della stagione '74 di essere in grado di "sfornare" la vettura.»

A chi l'assegnerà?
«Intanto conto di allestirne due e formare anche qui una "team" "all american" (tutta americana) non posso fare nomi poiché non sarebbe giusto, ma ho in mente con Mark Donohue anche piloti come Mario Andretti, Peter Revson o qualche altro giovane. Vedremo.»

Per la USAC — Indy — novità per il 1974?

«Non credo debba lavorare troppo. Del resto, avrai constatato che il 90 per cento dei bolidi in gara sono miei. Ciò significa che la mia "linea" detta legge al momento.»

Chi sarà lo sponsor per i due bolidi «non USAC»?

«Ho scelto la Winkelmann Racing Organizations, la medesima che aveva il compianto Jochen Rindt.»

Dalla California era giunto anche Check Jones il quale, come dicemmo in sede di cronaca, è

molto soddisfatto della prestazione di Clay Regazzoni, al quale affiderà di nuovo il bolide Lola per la corsa di Brands Hatch in Inghilterra il 21 ottobre prossimo. «Son certo che Clay può vincere con la mia macchina. Ho fiducia e continuerò ad averla. Io sono fedele ai piloti nella buona e nella cattiva sorte.»

La macchina che dovette abbandonare a Seattle nella seconda manche per la rottura di un tubo dell'alimentazione, avrà un nuovo musetto ed un diverso allettone posteriore. Si dice sia una vera innovazione.

Alla vigilia del Grand Prix è stato proiettato per la stampa il cortometraggio di mezzora «25 anni di velocità». E' la storia di Watkins Glen. Fotogrammi sbiaditi ed a colori che si sono alternati magistralmente dando trillinghi agli spettatori, che hanno potuto ammirare le glorie del passato e quelle di oggi sul circuito più bello del mondo. Per dirla con Jackie Stewart (almeno fino a prima della tragedia Cevert).

Al party della UOP-Shadow, che la signora Williams di Chicago ha diretto con squisitezza, c'erano molti piloti, specie i candidati alla guida delle tre Shadow per il 1974. FOLLMER, REDMAN ed OLIVER contano di essere i tre moschettieri della Shadow.

Ma la presenza di Peter Revson come si spiegava?

«Ormai a me non interessa più nessuno. Ho riconfermato con la McLaren che mi ha trattato bene e non vorrei lasciare il certo per l'incerto. Ferrari mi allestiva come nome, ma la macchina mi faceva restare titubante. Ora tutto è stato chiarito.»

man.

Il campione delle turismo



E' proprio lui, Rino Amighini, in posizione poco ortodossa per un campione durante la gara delle 500, cui aveva partecipato a caccia di punti utili per aggiudicarsi l'«assoluto» turismo

18. COPPA LEOPOLDO CARRI - Gara nazionale di velocità in circuito valevole per il campionato italiano turismo - Monza, 7 ottobre 1973 - Gara su 14 giri pari a 80,850 km

LE CLASSIFICHE

Classe 500 - 1. Franco Squarise (Fiat) 39'47" media 121,935 kmh; 2. Ciardi (Fiat) 39'57"6; 3. Nucci (Giannini) 40'16" e 7; 4. Lenardon (Fiat) 40'19"5; 5. «Giorda» (Giannini) 40'26"; 6. Battilani (Fiat) 40'28"7; 7. Ciarcelluti (Giannini) 41'06"4; 8. Piazza (Giannini) 41'13"7; 9. «Palvo» (Giannini) 42'07"4; 10. Magri (Giannini) 42'40"5; 11. Irrera (Giannini) a 1 giro; 12. Capoferri (Fiat) a 5 giri; 13. Zorzi (Fiat) a 7 giri - **Giro più veloce:** l'11. di Nucci in 2'46"3 alla media di 125,015 kmh.

Classe 600 - 1. «Tibeli» (Abarth) 37'13" e 5, media 130,315 kmh; 2. «Piero» (Giannini) a 1 giro; 3. Tanghetti (Abarth) a 1 giro; 4. Santarsieri (Giannini) a 1 giro; 5. Garbelli (Abarth) a 2 giri; 6. Ricci (Giannini) a 2 giri; 7. «Helza Popping» (Abarth) a 2 giri; 8. Martino (Giannini) a 6 giri - **Giro più veloce:** il 13. di «Tibeli» e di «Piero» in 2'37"2 alla media di 132,251 kmh.

Classe 700 - 1. «York» (Giannini) 36'15" media 133,820 kmh; 2. Mazzeschi (Giannini) 36'31"3; 3. Busi (Giannini) 38'39"; 4. Betti (Giannini) 39'21"7; 5. Dall'Aglio (Abarth) a 1 giro; 6. Bille (Giannini) a 2 giri - **Giro più veloce:** l'8. di «York» in 2'32"6 alla media di 136,238 kmh.

Classe 850 - 1. Samuele Valerio (Abarth) 35'41"1, media 135,939 kmh; 2. Biselli (Abarth) 35'54"2; 3. Pera (Abarth) 35'54" e 8; 4. Folin (Abarth) 35'58"7; 5. Bernero (Abarth) 37'02"3; 6. Cavallo (Abarth) 37'23"4; 7. Pace (Abarth) a 1 giro; 8. Carbone (Abarth) a 1 giro; 9. Perino (Austin Mini) a 2 giri - **Giro più veloce:** il 2. di Valerio in 2'29"8 alla media di 138,785 kmh.

Classe 1000 - 1. Rino Amighini (Abarth) 35'05"9, media 138,211 kmh; 2. Sanetti (Austin 1000) a 4 giri; 3. Piacentini (A-



barth) a 6 giri - **Giro più veloce:** il 2. di Amighini in 2'22" alla media di 146,408 kmh.

Classe 1150 - 1. Enzo Santucci (Fiat 128) 34'40"9, media 139,872 kmh; 2. Simeaner (Fiat 128) 35'20"5; 3. Camathias (Fiat 128) 36'25"6; 4. «Gilena» (Fiat 128) 36'39"5; 5. Satta (Fiat 128) 37'07"; 6. Moscardini (Fiat 128) 37'16"7; 7. Galmozzi (Fiat 128) a 3 giri - **Giro**

(Alfa GTA) a 4 giri; 14. Faraldi (Alfa GTA) a 7 giri; 15. Pittaro (Alfa GTA) a 7 giri - **Giro più veloce:** il 4. di Pozzo in 2'34"2 alla media di 134,824 kmh.

Classe 1600 - 1. Giulio Rossi (Alfa GTV) 39'54"6, media kmh 121,548; 2. Anzeloni (Ford Escort) 41'56"2; 3. Bruzzese (Alfa GTV) a 1 giro; 4. Uboldi (Alfa GTV) a 2 giri; 5. Zini (Alfa GTV) a 2 giri; 6. Mura (Alfa GTV) a 4 giri - **Giro più**



A sinistra, ecco com'era ridotta Monza nelle prime ore del pomeriggio, durante la gara delle oltre 1300. Qui sopra, Faraldi approda sulla «spiaggia» della parabolica. Dietro a lui la GTA di Mercandino

più veloce: il 9. di Santucci su Fiat 128 in 2'20"3 alla media di 148,182 kmh.

Classe 1300 - 1. Francesco Galbiati (Fiat 128 coupé) 36'46"4, media 131,916 kmh; 2. Bigliuzzi (Alfa GTA) 37'07"2; 3. Invernizzi (Alfa GTA) 37'07"5; 4. Galimberti (Alfa GTA) 37'10"6; 5. Ghislotti (Alfa GTA) 37'43"9; 6. Rossi (Alfa GTA) 38'38"7; 7. «Gimax» (Alfa GTA) 38'42" e 1; 8. Grilli (Fiat 128 coupé) 38'51"1; 9. Chiapparini (Alfa GTA) a 1 giro; 10. Mercandino (Alfa GTA) a 1 giro; 11. Benusiglio (Alfa GTA) a 2 giri; 12. Pozzo (Fiat 128 coupé) a 3 giri; 13. Gagliano

veloce: il 14. di Rossi in 2'45"4 alla media di 125,695 kmh.

Classe 2000 - 1. Mario Ruoso (Ford Escort) 41'12"2, media 117,733 kmh; 2. Cipriani (BMW 2002) 41'13"8; 3. Zarpellon (Alfa GTAm) a 1 giro; 4. «Alval» (Ford Escort) a 2 giri - **Giro più veloce:** il 1. di Ruoso in 2'39" alla media di 130,754 kmh.

Classe 3000 - 1. «Tatog» (Opel Commodore) 42'34"7, media 113,931 kmh - **Giro più veloce:** il 2. di «Tatog» in 2'54"7 alla media di 119,004 kmh.

Nella COPPA CARRI sconvolta dalla pioggia AMIGHINI conquista il titolo italiano, SANTUCCI la vittoria assoluta

MONZA - Rino Amighini, un veronese di trent'anni da circa otto nel mondo delle corse turismo, è il campione italiano assoluto del gruppo 2 per il 1973. Questo è il più importante, certamente, dei tanti dubbi risolti da questa 18. edizione di una Coppa Carri che ha avuto letteralmente due volti: uno mattutino ed uno pomeridiano. A sconvolgere i pronostici ci ha infatti pensato la

pioggia, che ha iniziato a cadere poco prima del termine della quarta corsa, quella delle 1150 che Santucci ha « strappato » all'avversario di sempre, Galmozzi. Con il risultato che quella del romano è rimasta la media più alta della giornata, ed a lui è andata la vittoria assoluta.



Un passaggio, alla variante dopo il traguardo, delle 128 di Santucci e di Galmozzi, protagonisti di una bellissima corsa dalla quale è scaturito il vincitore di questa edizione della Coppa Leopoldo Carri. E' stato infatti il romano Enzo Santucci ad ottenere il miglior tempo

Gli interrogativi che la Coppa Carri era chiamata a risolvere per i campionati erano molti. Oltre all'assoluto, c'erano ancora in ballottaggio i titoli parziali della 500, della 850 e della 1300. Anche questi trofei di classe hanno avuto un vincitore, che sarà definitivo solo se non si svolgerà l'ultima gara iscritta a calendario, la Coppa Salvo D'Acquisto a Vallelunga del 25 novembre, che il Gentlemen's pare sia disposto ad organizzare. Ma con l'aria di incertezza che aleggia sulle gare di Vallelunga, dalla Formula 2... in giù, i dubbi sono più che giustificati.

Nel caso la gara romana si disputasse, tornerebbero in discussione non solo i Trofei di classe appena nominati, ma anche quello della 1150. A Monza, infatti, Santucci ha pareggiato il conto di vittorie con Galmozzi, che per ora è ancora in vantaggio, ma che potrebbe essere scavalcato con una ulteriore gara. Invece, per l'assoluto niente da fare per «York», vincitore per l'ennesima volta della classe 700. Infatti, Amighini rimarrebbe in vantaggio anche in caso di una vittoria di «York» a Vallelunga, in virtù di un piazzamento parziale in più. Un titolo in famiglia per la Brescia Corse, comunque.

Una giornata agonisticamente molto bella, con sei gare che hanno avuto il pregio di non essere mai state prive di sorprese. Neppure quella delle 1150, che pure aveva al via solo otto Fiat 128. A parte la bella battaglia Santucci-Galmozzi, chi l'avrebbe detto che da essa sarebbe uscito fuori il vincitore assoluto?

1. CORSA. Iniziano le bicilindriche di 500 cc., cui va l'onore — per ora riservato alle monoposto — di inaugurare in questa giornata la partenza « tipo F. 1 », cioè saltando la chicane del box al primo giro. Con grande sollievo di chi già si immaginava la prima « staccata » dopo il via.

In partenza se ne vanno in tre, Squarise, Nucci e Lavazza che non deve perdere di vista Ciardi se vuole vincere il Trofeo. Quest'ultimo è col primo quasi subito, seguito da «Giorda», Lenardon, Magri e «Palvox».

Già al secondo passaggio Lavazza deve dare addio alla corsa ed al titolo, rompendo il motore. Nel frattempo risale fortissimo Amighini (Garavello) a caccia di punti anche in questa classe. Ben presto entra nel gruppo dei primi, va in testa ma nello stesso giro arriva lungo alla variante box, salta sul cor-

dolo e si ritira Rimangono così a litigare Squarise (Angelino), migliore tempo in prova, Nucci (Lavazza) e Ciardi (Bacci), il cui unico problema ora è finire. Ad un certo punto a Nucci si stacca un ammortizzatore, per cui Squarise prende il largo e va a vincere la sua prima corsa, dopo ben cinque secondi posti, ed anche Ciardi passa lo sfortunato Nucci che riesce comunque a non farsi superare da Lenardon (Autogamma), ottenendo anche un ottimo giro veloce.

2. CORSA. Assenza di rilievo, al via della gara per le 600 e le 700, quella di Gatta (Adolfo), terzo tempo in prova, la cui Abarth non ha superato il controllo dell'altezza minima da terra subito prima dello schieramento.

Al via è prontissimo Gattafoni, che però ha la disavventura di perdere un tappo del carburatore dovendosi ritirare subito. In testa vanno così Mazzeschi (Garavello) e «York» (Vaccari), seguiti dalle 600 di «Piero» (Vaccari), «Yankee» (Lanini), «Tibeli» (Garavello) e Martino (Romano). Si fermano subito Fasolino (Cevenini), che era partito male ma stava risalendo, e «Yankee», che rimane con il cambio bloccato in quarta.

La gara si spezza così in due duelli, entrambi avvincenti fra «York» e Mazzeschi e fra «Piero» e «Tibeli», Vaccari contro Garavello nelle due cilindrate. Al sesto giro, gioco fatto per «York», dopo che Mazzeschi — che era stato in testa nei due giri precedenti — passa con 50 metri di distacco, per alcune note di accensione. Per la vittoria nella 600, invece, dopo fasi alterne si deve attendere l'ultimo giro: «Piero» tenta il tutto per tutto in una frenata al limite alla variante box, ma un freno gli si blocca e gli provoca una sbandata a sinistra con urto nella barriera. Al terzo posto, dopo che Martino ha avuto la malasorte di forare una gomma, si piazza il felicissimo Tanghetti (Elvio), mentre il terzo della 700 è Busi (Segalini).

3. CORSA. La superiorità di Amighini nella gara che raggruppava 850 e 1000 è stata messa in forse solo per mezzo giro: al via, infatti, sono più lesti di lui sia Pasolini (Baistrocchi) che Piacentini (Cevenini), ma già al primo passaggio la 1000 iniezione preparata da Garavello è al comando. Pasolini gli resiste in scia un altro mezzo giro, per poi fermarsi lungo il percorso con il motore « out ». A questo punto, lasciamo Amighini a completare indistur-

bato i suoi 14 giri, ed occupiamoci di quanto accade alle sue spalle. Piacentini è sfortunato, gli si stacca il comando gas e fra sosta e riparazione perde sei giri. Nelle 850, altro «assolo», quello di Samuele Valerio (Baistrocchi), in questa occasione abbandonato dalla malasorte. E' subito tagliato fuori il suo principale avversario, Bernero (Fren), che ha dei grossi problemi di assetto. Il posto alle spalle di Valerio va così a Biselli, che conclude a suo

favore a 2'21"3, inseguendo il rivale. Santucci, però, al 7. giro transita staccato di un centinaio di metri per una sbandata, e nella sua rincorsa il pilota della Brescia Corse stabilisce il miglior tempo al 9. passaggio, in 2'20"3, per superare Galmozzi al giro successivo.

Proprio quando comincia a cadere qualche goccia di pioggia, Galmozzi si gira in parabolica e rientra al box. Saldamente secondo è quindi Simeaner, mentre «Gilena», dopo una bella lotta



Nell'attimo della frenata prima della curva parabolica, la Capri 3000 del «Ragno» è schizzata contro il guard-rai per fermarsi nel mezzo

favore un lungo e bellissimo duello con Pera e Folin.

4. CORSA. Solo 8, come detto, le 1150 al via, ma l'interesse è mantenuto desto dalla battaglia ruota a ruota fra Santucci e Galmozzi. Quest'ultimo aveva ottenuto in prova il tempo migliore, in 2'21"3, in virtù anche di una guida spettacolare in ogni punto del circuito. Santucci (Vaccari) aveva evidentemente in serbo qualcosa, dato che dopo uno spunto iniziale Galmozzi se lo ritrova davanti già al terzo passaggio. Al quarto giro Galmozzi, con la 128 da lui preparata con il fratello, gira in 2'22" netti, mentre il giro dopo scen-

con Satta, non riesce ad agganciare Camathias, che per tutta la corsa ha mantenuto la posizione.

5. CORSA. Piove già forte quando partono le attesissime 1300. In palio c'è non solo la vittoria nel Trofeo fra Galmozzi (Monzeglio) e Bigliazzi (Pilotti Senesi - Mobili Morandi), ma anche la supremazia in questa cilindrata «classica» fra Fiat 128 in continua ascesa ed Alfa GTA Junior sempre ringiovanite. La pioggia si incaricherà di elargire di un gradino le possibilità delle 128, anche se già in prova Pozzo aveva ottenuto il miglior tempo con la Fiat coupé della Città dei Mille, la scuderia

Questa la situazione in testa alle varie classi del Turismo dopo la gara di Monza. Se non si effettuerà l'ultima gara di Vallelunga, saranno i piazzamenti definitivi.

500

1. Ciardi punti 36; 2. Lavazza 35; 3. Squarise 33.

600

1. «Piero» punti 42; 2. «Yankee» 33; 3. «Tibeli» 29.

700

1. «York» punti 45; 2. Mazzeschi 36; 3. Gattafoni 24.

850

1. Valerio punti 42; 2. Bernero 39; 3. Biselli 31.

1000

1. Amighini punti 45; 2. Binati 27; 3. Pasolini 24.

1150

1. Galmozzi punti 45; 2. Santucci 45; 3. «Gilena» 23.

1300

1. Bigliazzi punti 39; 2. Galimberti 37; 3. Pozzo 24.

1600

1. Ricci punti 45; 2. Chiapparini 31; 3. Ciardi 29.

2000

1. Finotto punti 45; 2. Ruoso 31; 3. Colzani 30.

3000

1. «Tatog» punti 45; 2. «Esap» 34; 3. «Bloody» 23.

CAMPIONATO ASSOLUTO TURISMO

1. Rino Amighini (Fiat-Abarth 1000-Garavello-Brescia Corse) punti 81; 2. «York» (Fiat-Gianini 650-Vaccari-Brescia Corse) p. 78; 3. Ricciardo Ricci (BMW 1600-Alpina-Firenze Corse Biondetti) p. 75.

bergamasca che ora ha nell'ing. Macario (ex-Autodelta) il suo direttore sportivo.

Al primo giro è in netto vantaggio, in parabolica, Galimberti (GTA-Monzeglio), che però sbanda uscendo dalla curva e viene ingoiato dal gruppo, dal quale non uscirà più. Va in testa così, Pozzo, che se ne va indisturbato davanti a Invernizzi (Autodelta), Galbiati (128-Filipinetti) che è risalito di prepotenza dal gruppo e al trio Bigliazzi-Galimberti-Ghisolotti. Galbiati insiste, passa Invernizzi e pare deciso a dare la caccia a Pozzo, quando quest'ultimo gli facilita le cose ritirandosi con il motore in disordine anche per un principio di «annegamento» dello spinterogeno. Una vittoria meritata, comunque, per il bresciano.

Dietro, Bigliazzi riesce a passare Invernizzi a 4 giri dalla fine, riuscendo a conquistare un secondo posto che pareva insperato, dopo una sua sbandata in parabolica al quarto passaggio. Quanto a Turzio, ovviamente attesissimo con la 128-Trivellato, ha fatto solo qualche centinaio di metri dopo il via, prima di rompere.

6. CORSA. La pista è piena di pozzanghere, specie nei rettili, quando parte l'ultima corsa che raggruppa le classi 1600, 2000 e 3000. I colpi di scena si sprecano: già prima della gara, non si allinea l'Escort di Finotto affidata a «Pal-Joe», per rottura della frizione, poi al via l'altra Escort del favorito Colzani fa tre metri, per rottura del comando gas, e così al primo giro dalla parabolica sbucca Ruoso. La sua Escort sta in testa fino al 4. giro, quando Ruoso si gira quasi all'altezza del box, in pieno «acquaplano», e passa a condurre la BMW 1600 di Ricci, che era sempre stato secondo.

Ricci guida la corsa per due giri, poi buca un pistone e quindi il primo posto va a Rossi (Balduzzi), estremamente veloce sul bagnato. Fa un certo effetto una GTV davanti alle Escort, ma il fatto è che Ruoso ora va cauto, tant'è vero che gli arriva a ridosso anche la BMW 2 litri di Cipriani, rimasto a lungo a battagliare con la Commodore di «Tatog».

Rossi è imprevedibile, ma Ruoso riesce in qualche modo a contenere Cipriani e ad assicurarsi il secondo posto ed il primo di classe. Da segnalare la bella corsa della Escort di Anzeloni, secondo della 1600.

Marco Magri

BOB EVANS vincitore nuovo a Snetterton: e Pilette deve attendere per il titolo Si giocano in tre la finalissima 5000

SNETTERTON - In una nebbiosa giornata Bob Evans, il pilota della Trojan STP-McKechnie, ha ottenuto la sua prima vittoria dell'anno e prima in assoluto nella F. 5000. Ha però dovuto lottare dal principio alla fine per conquistarla, perché anche se agli inizi era in buona posizione subito dietro i leaders nelle ultime fasi ha veramente faticato per tenere a bada Pilette, che conduce nella classifica del campionato.

Per molti piloti le prove sono state laboriose e soltanto Dean è riuscito a segnare un tempo migliore di quello record di Lunger (1'18"2 contro 1'18"4). In prima fila c'erano McRae (1'18"6) il cui motore ha avuto però un guasto a una valvola verso il termine delle prove, ed Ashley (1'18"6) la cui Lola «andava bene, salvo per qualche problema di frenaggio», ha detto il pilota in seguito. Pilette ha trascorso molto tempo nel parco macchine, ma quando è andato in pista ha girato in 1'19" condividendo così la seconda fila con Evans (1'19"2). Gethin non era molto soddisfatto della Chevron ufficiale, che montava alcune parti per ora provate soltanto negli Stati Uniti; comunque, secondo lui il problema principale era che la macchina aveva rapporti troppo lunghi. «Si sarebbe detto che si trattasse di un circuito di 400 chilometri. Inoltre la Firestone ci aveva preparato nuovi pneumatici posteriori e si ha l'impressione che quell'affare voglia volare via dalla pista» ha detto Gethin.

Dopo veniva Santos, con la migliore delle Lola Shellsport, quindi Thompson che ha però provato tardi, dato che prima la terza marcia gli «saltava» sempre in curva. «Dopo essermi continuamente diretto verso i terrapieni, lungo il circuito, ho deciso che era poco salubre», ha detto. Nella fila successiva Holland su Trojan, che ha lasciato tutti un poco perplessi in

quanto non è riuscito a ripetere i tempi segnati in prova. Poi un vuoto, ove avrebbe dovuto essere Van Lennep, che andava continuamente al box lamentandosi della maneggevolezza, difetto che tutti attribuivano ai freni, finché si è scoperto che si stava staccando un montante della sospensione; quindi Robinson, che andava bene con la McLaren, Magee sulla Trojan della Heagon, sulla quale ha ormai sostituito definitivamente Willie Green, e Belso decisamente seccato per l'inutile andata in America per pilotare la ISO (piacere di cui è stato naturalmente privato) e anche perché durante le

CORSA A SNETTERTON - Gara valevole per il campionato Rothmans di F. 5000 - 7 ottobre 1973.

LA CLASSIFICA - 30 giri

1. Evans (Trojan) 40'44"4, media kmh 192,69; 2. Pilette (Chevron) 40'46"; 3. Thompson (Chevron) 40'50"6; 4. Holland (Trojan) 41'08"4; 5. Belso (Lola T330) 41'44"78; 6. Santo (Lola T330) 41'48"8; 7. Magee (Trojan) 41'45"; 8. Robinson (McLaren) 41'59"6; 9. Dean (Chevron) 29 giri; 10. Craft (Chevron) 26 giri.

Giro più veloce: Dean, Holland, Gethin 1'19"8, media kmh 196,74.

prove, il a Snetterton, gli è toccato stare tanto tempo seduto accanto alla sua Lola Shellsport, a guardarla perdere olio.

A parte questi, un assortimento di «conduttorelli», fra i quali avrebbe potuto essere Edwards, stando ai tempi, salvo per un momento in fondo al lunghissimo rettilineo, se non che mentre frenava si è rotto il quadrilatero e, come ha poi detto lui, «la vettura ha deviato bruscamente a sinistra, mentre il circuito curva a destra!». Se l'è

cavata senza danni, però ha rinunciato.

L'albero di trasmissione si è rotto sulla Chevron di Craft, rovinando la sospensione posteriore e il pilota si è fatto le prove seduto al box, mentre la vettura veniva riparata, sperando di poter partire almeno dal fondo dello schieramento. Un altro che avrebbe potuto esserci era Lunger, ma a quanto pare si è svegliato tardi e quindi non è arrivato al circuito in tempo per provare.

Prima del via Dean ha dovuto fare estrarre dalla frizione «sabbia danese» (rimasta dalla corsa di Yllandsringen), mentre i meccanici di McRae lavoravano di lena per ricostruire il motore, riuscendo in extremis a portare la vettura sullo schieramento. Van Lennep che non disponeva di macchina, litigava con gli organizzatori perché lo schieramento era troppo fitto e alla vettura di Holland si è storto un tubo dell'acqua quando il pilota è uscito di pista nel giro di riscaldamento.

Dopo prove tanto travagliate, al via della gara Dean è scattato in testa, seguito da Ashley che alla prima curva ha però dovuto cedere la seconda posizione a Pilette. Al termine della tornata iniziale il terzetto era tallonata da Evans, Gethin, Thompson, Magee e McRae; quest'ultimo ha perso tempo nelle prime fasi non avendo avuto la possibilità di scaldare i pneumatici andando allo schieramento.

Mentre la gara assumeva il suo ritmo, Gethin ha preso ad attaccare furiosamente Evans per la quarta posizione e intanto la vettura di Ashley cominciava ad emettere una cortina di fumo. Craft nel frattempo risaliva dal fondo, per dare inizio a quanto sarebbe risultata una gara eccellente, anche se con scarsa ricompensa.

Al quarto giro Gethin ha occupato la quarta posizione, si è avvicinato ad Ashley, poi ci ha ripensato dato che ovviamente la Lola fumante che lo

precedeva non sarebbe potuta durare a lungo. Riprendendo il suo buon passo, McRae ha strappato il settimo posto a Magee e al nono giro Ashley attaccava ormai con atteggiamento deciso Pilette, ma poi gli è stata sventolata la bandiera nera perché, oltre a fumare, la sua vettura perdeva olio. Mentre andava al box, ubbidiente (ove si è poi scoperto che il tubo dell'olio era rotto) anche McRae è sparito di scena, fermandosi in pista con la pressione dell'olio che scendeva paurosamente.

«Quasi subito, è arrivato al box Gethin con il pneumatico posteriore di destra forato e benché Peter sia poi

ripartito si è ben presto rifermato e in seguito ha detto: «C'era una strana vibrazione nella trasmissione, che poteva essere dovuta a un pneumatico afflosciato; la fermata per controllare è stata così lunga, che non valeva più la pena correre rischi ripartendo. «Mentre Gethin era fermo al box per la prima volta, la posizione di comando era cambiata, quando Dean era incappato in un testa coda alla forcella, ripartendo poi in quarta posizione.

Gli attacchi di Evans nei confronti di Pilette sono stati coronati dal successo al diciassettesimo giro, quando ormai Teddy aveva qualche noia alla frizione (mi sono accorto che non osavo spingere a fondo il pedale», ha detto, «e mi dovevo abituare»). D'altro canto non aveva nessuna intenzione di rinunciare senza lotta, sicché più di una volta i due sparivano alla vista, dai boxes, affiancati per abbordare la curva. Dieci tornate dopo avere preso il comando, Evans conduceva ancora per meno di 1", mentre Thompson era poco lontano, pronto ad approfittare del minimo errore dei leaders. Craft si è incollato alla coda della Trojan di Holland, ma poco dopo il motore lo ha tradito ed è arrivato lentamente al box (è poi stato classificato decimo). Questo ha portato Belso ad occupare il quinto posto (una piccola ricompensa per la «perduta» gara americana) e Santo, che aveva da poco superato Magee, è diventato sesto. Poco prima della fine Dean è stato doppiato dai tre del gruppo di testa ed Evans ha tagliato il traguardo felice. Il campionato è ancora aperto, con Pilette che conduce davanti a Dean e a Thompson, e ognuno dei tre potrebbe vincere, con l'ultima gara a Brands Hatch.

David Hodges

Collisione multipla in F. 3 a OULTON P.

OULTON PARK - La gara John Player di F. 3 è stata vinta da Alan Jones su GRD, che ha preceduto sul traguardo, per 2/5 di secondo il giapponese Kuwashima su March, il quale aveva a sua volta 1/5 di vantaggio sul francese Laffite su Martini. Questi tre piloti, oltre a Wilds, sono stati i soli a fare una vera gara. In quanto tutti gli altri si sono trascinati molto staccati durante tutta la seconda fase. Strano a dirsi, è stato stabilito un nuovo record sul giro in 1'35"6, alla media di 167,28 orari, da Larry Perkins su Brabham BT41, il quale subito dopo si è però ritirato per guasto al motore.

Il via numerosi conduttori sono stati eliminati da una collisione multipla, come del resto accade spesso nelle gare di F. 3 a Oulton Park, ma per fortuna sono tutti rimasti illesi.

Domenica nell'autodromo di MISANO

GUIDA alla finale FISA

Gruppo uno

CLASSE 850 Con un punteggio pieno e dopo l'impressione suscitata nella gara di Varelungna, il ligure Cattaneo è il netto favorito di Misano. Alle sue spalle, il parmense Tortoroli che era il favorito d'obbligo soprattutto dopo la sua vittoria a Cefalù, dovrebbe vincere la finale e sperare che Cattaneo si piazzasse oltre il quarto posto. E' un po' poco considerando che quest'ultimo — vera sorpresa del Trofeo — oltre ad un'ottima macchina ha ormai la sicurezza di poter controllare a sua piacimento la corsa. Proseguendo nella classifica, «Cloubar» e Papanti dovrebbero sperare ormai solo in un miracolo.

CLASSE 1000 Prima della finale nessuno avrebbe osato scommettere contro il senese Gianfranco Gonzi, netto favorito della sua classe, in possesso di un'ottima macchina curata da lui e dall'amico Franco Betti e con alle spalle un'ottima organizzazione. Ha vinto tutte e tre le gare di semifinale ed ora soltanto un caso fortuito potrebbe privarlo del Trofeo. Dietro di lui il lucchese Biagioni, al quale va il merito di correre con uno spirito veramente dilettantesco, ripone le sue magre speranze in una sua vittoria a Misano ed in un piazzamento di Gonzi che non sia oltre il quinto,

CLASSE 1150 Ecco finalmente una classe per la quale la finale di Misano si presenta piuttosto movimentata. C'era un favorito d'obbligo, Franco Betti che in teoria avrebbe dovuto recitare un assolo uguale a quello dell'amico Gonzi nella classe inferiore. Al contrario gli è andata bene solo al Chianti mentre a Cefalù ha vinto Salvatore ed in pista è riuscito a porre la sua candidatura per la finale anche il catanese Matteo Vasta. I tre sono ora compresi in uno scarto di nemmeno due punti ed in pratica ripartono con identiche possibilità. Per loro la gara di Misano varrà un intero anno di corse.

CLASSE 1300 Altra classe che vedrà una finale al calor bianco. L'unica classe che è stata movimentata dalla presenza di tre tipi diversi di vetture è anche la più incerta perché sono ancora cinque i piloti che si presenteranno a Misano con la speranza di aggiudicarsi il challenge. Lo scarto dei punti non è proprio piccolissimo ma il fatto che i due capofila Santamato e «Cargo», racchiusi nello spazio di mezzo punto, debbono controllarsi a vicenda e cercare assolutamente di vincere potrebbe favorire il gioco degli immediati inseguitori. La 128 del pilota barese non è l'ideale per Misano mentre la Simca di «Car-

Dopo tre combattute gare di semifinale, due in salita ed una in pista, i piloti del Challenge FISA si preparano per la finalissima di Misano del 14 ottobre. In molte classi la situazione è abbastanza chiara mentre in altre la rosa dei candidati è ristretta a pochissimi nomi. Le ipotesi potrebbero essere svariate ma pensiamo che in realtà si possano limitare alle non molte che elenchiamo qui sotto, scorrendo le varie classi. Ricordiamo che la somma dei punti va fatta prendendo i due migliori risultati della semifinale ed aggiungendo quello della finale.

Per quanto riguarda le verifiche, dopo la gara del Chianti sono stati tolti di classifica Vallania (850 G. 1) per alesatura oltre il limite di cilindrata oltre a Guarducci (2000 G. 3) per ammortizzatori con staffa irregolare. Infine nella 1300 G. 3 Saporito e Caio per attacco delle balestre non conformi alla fiche.

Dopo la gara di Varelungna sono state accuratamente smontate, sotto la guida dell'ingegner Galliani, le prime cinque macchine della 850 e della 2000 G. 1, oltre a tre Alpine della 1600 G. 3. Con gran gioia di tutti non è stata riscontrata la minima irregolarità.

go», soprattutto dopo che si è riusciti a montare i Koni senza la staffa irregolare, è forse la macchina più a punto della sua classe. Non bisogna sottovalutare il padovano Giorato preparatore di molti G. 1 meno che della sua Simca che è di serie e nemmeno Gianfranco Ricci, molto veloce ed in grado di sfruttare appieno a Misano i cavalli della sua anziana ma potente Gordini. Resta infine «Alan» che pur sfortunato ha ancora qualche carta da giocare.

CLASSE 1600 Anche qui niente di deciso, pur se i pretendenti alla vittoria sono soltanto due. Dopo due vittorie in salita l'umbro Stefanelli pareva abbastanza tranquillo ma il pescarese Gentile, molto veloce in pista, si presenta a Misano con soli tre punti di scarto dal capofila. Inutile aggiungere che anche per loro la finale vale tutto il campionato e chi vince si aggiudica il challenge. Nel caso vincesse un «outsider» Stefanelli potrebbe essere anche terzo perché a Gentile non sarebbe sufficiente un secondo posto.

CLASSE 2000 Dopo un inizio incerto, questa classe sembra aver trovato proprio in Arcadio Pezzali il candidato numero uno per l'attribuzione del trofeo. Considerando che alle

spalle del pilota mantovano c'è una certa dispersione di punti, a dimostrazione della vivacità che regna nella classe, la finale di Misano si presenta per lui abbastanza tranquilla. Anche perché Pezzali è in possesso di un'ottima macchina curata da Poggi e soprattutto è riuscito a trovare, aiutato da Lazzari, l'assetto ideale per la difficile e scorbutica Alfa 2000 coupé. Questo nei pronostici perché in realtà niente è ancora deciso. Per aggiudicarsi il Trofeo, Galassetti dovrebbe vincere a Misano e sperare che Pezzali non sia secondo. E la cosa non è impossibile perché tra i due potrebbe inserirsi Tamburini, uno dei piloti più delusi del trofeo, che a Misano non vorrà certo recitare una parte di secondo piano.

Gruppo tre

CLASSE 1300 Classe di tutta tranquillità la più piccola del G. 3. Tra uno stuolo di veterane Lancia HF, secondo le generali previsioni, doveva emergere l'uomo più esperto ed in possesso della macchina migliore. Ed infatti Bruno Ripani con un mezzo perfettamente curato da Macciocca ha infilato tre primi posti che lo pongono al sicuro da ogni sorpresa. Il suo più immediato inseguitore, Giancarlo Chianucci, è staccato di ben otto

Le... auto verifiche

ROMA - Avete letto delle verifiche cui sono state sottoposte, con esito negativo, alcune vetture partecipanti alla semifinale FISA a Varelungna. Fra coloro trovati in regola Bruno Ripani, che ha vinto la classe 1300 gruppo 3 con la sua Fulvia HF. Beh, la «sua» proprio no. Infatti, sapete chi è il proprietario di quella Lancia targata Roma EO4943. Il signor Raffaello Galliani, proprio lui, il verificatore tecnico designato dalla CSAI! Non vogliamo con questo dire che egli non sia stato men che scrupoloso nel verificare la vettura di sua proprietà. Ma certo che la CSAI il ridicolo se lo va a cercare...

punti e potrebbe sperare solo in un miracolo.

CLASSE 1600 Vale lo stesso ragionamento della classe precedente. Anni Conti, grazie alla sua guida e ad una Alpine preparata con certissima pazienza da Giuliani, può considerarsi il vincitore di una delle classi più prestigiose del «Challenge FISA». Tutto sommato però non ha faticato molto per aggiudicarsela, anche se è probabile che molti suoi avversari si siano persi per la strada proprio per la sua manifesta superiorità.

CLASSE 2000 Strana classe questa. Le altre sono affollatissime eppure vedono schierate macchine tutte uguali, mentre nella 2000 G. 3 con soli quattro partecipanti al girone finale vi erano ben tre tipi diversi di vetture. Di gran lunga favorito era il toscano Guarducci, unico pilota a prendere la cosa veramente sul serio. Tolto di classifica Guarducci, sulla cui Opel sono stati trovati ammortizzatori Koni montati con staffa non regolare, restano solo Del Ben e Bianchi. Con uno spirito di altri tempi, per loro la corsa è assolutamente e soltanto divertimento ma pensiamo comunque che l'anziano gentlemen milanese Nuzio Bianchi possa spuntarla

Daniele Buzzonetti

Anche PESCAROLO al rally di Caledonia

● In certi paesi l'organizzazione di un rally non presenta grandi problemi, grazie al grande desiderio di indire gare di spicco. È il caso di quello della Nuova Caledonia (13-16 dicembre) i cui organizzatori non nascondono il desiderio di vedere la loro gara diventare una prova del campionato mondiale. Il percorso sarà di km 3000, di cui 1800 di prove speciali, e la corsa durerà quattro giorni, con la maggioranza delle prove a cronometro disputate di notte. Per fare le cose nel modo migliore gli organizzatori hanno chiamato come consulenti il presidente del comitato organizzativo del rallye neo-zelandese Heatway (che l'anno prossimo sarà valevole per il campionato del mondo) e quello del rallye australiano Southern Cross. Anche quest'anno, data la grande distanza, ci sarà per forza una prevalenza di piloti locali tra i quali Démon, vincitore lo scorso anno con una Toyota. Ci saranno però anche molti neo-zelandesi e australiani, e questi ultimi saranno presenti con una diecina di equipaggi su vetture ufficiali delle succursali australiane della BLMC, della Renault e soprattutto della Holden. Partecipanti di spicco, Pescara forse su Simca, poi, Piot su Gordini, Ragnotti e Rouget. Ci sono trattative in corso perché l'Alpine Renault mandi al rallye uno o due dei suoi piloti e non è detto che non vi sia anche Migault su Ligier.

Non debutta a Barcellona la « OSELLA » '74

TORINO - Pur avendo ormai dato addio alle speranze di un bis nell'Europeo Marche 2000 di quest'anno, Enzo Osella sarà alla guida dell'ultima gara, domenica 14 al Montjuich, con tre Abarth-Osella affidate ad Arturo Merzario, Pino Pica e Juan Fernandez.

Si tratta di tre vetture modello '73, che dal Nurburgring non hanno più avuto modifiche. La macchina nuova, che Osella ha da tempo in preparazione, non sarà quindi a Barcellona, anche se il costruttore torinese è intenzionato a provarla in gara entro l'anno, sfruttando le ultime corse di stagione, in modo da essere già pronto per il '74.

A proposito di questa vettura, essa sfrutta ovviamente le esperienze del più recente modello, pur essendo completamente nuova (le code posteriori ricordano la Porsche Carrera). Fra le sue caratteristiche salienti, il passo allungato, cerchi posteriori più larghi, un nuovo cambio e soprattutto una aerodinamica profondamente modificata, dalla quale si spera di ottenere molto. Anche la distribuzione dei pesi è stata rivista. Le prime prove su pista sono imminenti.

« DIMISSIONATO » il direttore di ZANDVOORT

AMSTERDAM - Ben Huisman ha dato le dimissioni da direttore corse del circuito di Zandvoort e la recente gara di F. 5000 è stata l'ultima in cui abbia svolto le sue mansioni. Motivo ufficiale: troppi impegni per il lavoro della sua ditta, più altri incarichi, quindi diniego (da parte sua) che le dimissioni siano dovute alle numerose critiche rivoltegli per la pessima organizzazione di soccorso sul circuito, in occasione dell'incidente in cui ha trovato la morte Williamson il 29 luglio.

● Benché, come è riferito nel resoconto della gara, Pilette fosse stato squalificato nella corsa di F. 5000 a Zandvoort, perché era stato aiutato a riportare la vettura in pista, ha comunque occupato l'ottavo posto in classifica, ottenendo così tre punti per il campionato Rothmans. È stato Webb a esigerlo, non essendo d'accordo con la decisione di squalificare il pilota, anche se tale decisione rispondeva alle regole FIA. Webb ritiene che quando una vettura è uscita di pista, e si trova in un punto che diventa pericoloso per gli altri concorrenti, il pilota deve essere aiutato a rimuoverla quando non riesce a farlo da solo, quindi non può esistere squalifica. Attualmente, dunque, nel campionato Pilette ha 121 punti.

● Toine Hezemans ha firmato un contratto per due anni con la Ford Colonia, per correre in coppia con Glemser nel campionato europeo turismo 1974. Inoltre fungerà anche da consulente tecnico alla Ford.

Chiel van der Heyden

Le classifiche mancanti di Vallelunga

La scorsa settimana, per difficoltà di trasmissione, non sono state pubblicate alcune classifiche relative al Trofeo Gruppo Piloti Romani, corso a Vallelunga. Rimediamo ora, pubblicando le classifiche mancanti.

GRUPPO 1
Classe 850: 1. Aldo Cattaneo (Fiat 850 S) 18'37"4; 2. Spiller (Fiat 850 Special) 16'40"1; 3. «Cloubar» (Fiat 850 Special) 18'42"5; 4. Tortoroli (Fiat 850 Special) 18'43"5; 5. Papanti (Fiat 850 Special) 18'44"3; 6. «Il Siciliano» (Fiat 850 Special) 18'22"7; 7. Boanini (Fiat 850 Special) 18'55"2; 8. Cinel (Fiat 850 Special) 19'09"9; 9. Mani (Fiat 850 Special) 19'11"8; 10. Predonzan (Fiat 850 Special) 19'27"4; 11. Casillo (Innocenti-Mini) a un giro.

Giro più veloce: Cattaneo in 1'12"9.
Classe 1000: 1. G. Franco Gonzi (A 112 Abarth) in 18'08"9; 2. Marino (A 112 Abarth) 18'14"2; 3. Ceci (A 112 E) 18'24"1; 4. Biagioni (A 112 Abarth) 18'33"5; 5. Cappellini (A 112 Abarth) 18'33"8; 6. Ricci (Fiat 903 coupé) 18'34"7; 7. Fani (Mini-Cooper) 18'43"4; 8. Marchese (Mini-Cooper) 18'56"9.

Giro più veloce: Marino in 1'11"2.
GRUPPO 2
Classe 850: 1. Vincenzo Varese (Abarth) in 16'40"8, media 90,129; 2. Braccini (Abarth) a un giro; 3. Viotto (Abarth) a due giri; 4. Franchi (a due giri); 5. Piperno (Abarth) a due giri; 6. Agostinelli (Abarth) a due giri.

Giro più veloce: Varese in 1'04"9, media 92,634.
Classe 1000: 1. Aldo Bandini (Abarth) tempo e media non comunicati.
Classe 1150: 1. Enzo Santucci (128 Giannini NP) tempo e media non comunicati; 2. Moscardini (Fiat 128); 3. Cappellini (Fiat 128); 4. Valentini (Fiat 128). **Giro più veloce:** Santucci 1'00"5.

Classe 1300: 1. Bruno Ripani (Lancia HF) in 17'20"2, media 85,445; 2. Salamina (Lancia HF) 17'36"6; 3. Chianucci (Lancia HF) a un giro; 4. Coscioni (Lancia HF) a un giro; 5. De Vivo (Lancia HF) a un giro; 6. Guerri (Lancia HF) a un giro.

Giro più veloce: Ripani 1'09"6, media 86,379.
Classe 1600: 1. Annino Conti (Alpine) 16'29"1, media 91,182; 2. Righetti (Alpine) 16'51"2; 3. Pescina (Alpine) a un giro.

Giro più veloce: Conti in 1'05"1, media 92,350.
Classe 2000: 1. Bianchi (Porsche 914-6) in 16'51"1 (14 giri) media 83,237; 2. Del Ben (Fiat 124 S) 17'01"6.

Giro più veloce: Bianchi in 1'10"6.
GRUPPO 4
Classe 1300: 1. Saporito (Lancia HF) in 15'35"3, media 85,561; 2. Guerisoli (Lancia Z) 16'08"6; 3. Amedeo (Lancia HF) 16'10"4; 4. Alibrandi (Lancia HF) 16'13"3; 5. Raschi (Lancia HF) 16'19"2.

Giro più veloce: Guerisoli in 1'03"4, media 94,826.
Classe 1600: 1. Luigi Rampa (Alfa GTA) in 15'25"6; 2. De Luca (Alfa GTA) 15'30"7; 3. Nataloni (Lancia HF) 15'43"6; 4. Vasile (Alfa GTA) 16'01"2; 5. Tulli (Alfa GTA) 16'13"1; 6. Bonazzi (Alfa GTA) 15'58"9.

Giro più veloce: Rampa e De Luca in 1'00"5, media 99,371.
Classe 2000: 1. Vittorio Maione (Porsche 911) in 15'02"9 (14 giri), media 95,216. **Giro più veloce:** Maione in 1'02"3, media 96,500.

Classe oltre 2000: 1. Pietromarchi (De Tomaso Pantera) in 15'19"1, media 98,120; 2. Radicella (Porsche) 15'24"2; 3. Gallo (De Tomaso Pantera) 9 giri. **Giro più veloce:** Radicella in 59"6.

È mancato l'atteso rientro di NESTI nella VAL D'ANAPO
GILIBERTI e AMPHICAR alle prese con guai meccanici

SCOLA senza rivali

SIRACUSA - È mancato il protagonista «in pectore» a questa VII Edizione della Coppa «Val d'Anapo-Sortino», gara di chiusura, a quanto pare, dell'intensa stagione sportiva siciliana e anche di tutto il meridione, cioè a dire Mauro Nesti e la sua March-BMW iscritti dalla «Saint Paul» su richiesta del toscano quasi guarito dopo l'incidente in Svizzera. In compenso la gara ha ritrovato Mimmo Scola e la sua rossa March-BMW, riuscendo a far tornare sul viso del cosentino quel sorriso che da tempo aveva dimenticato.

Era da dopo Perugia che il calabrese della Vesuvio era a secco di vittorie, per cui ci teneva a dare un calcio alla sfortuna e alla malasorte, e c'è riuscito, anche se non ha potuto battere il record dello scorso anno realizzato da Giliberti su Abarth 2000 con il tempo di 4'00". In prova aveva realizzato 4'06"5 mentre in gara è sceso in 4'01"; Angelo Giliberti, con la Lola T292 da 1780 cc., che avrebbe dovuto fungere da principale antagonista di Scola, in prova realizzava 4'08"9 ma in gara provava la delusione amara di restare fermo dopo un centinaio di metri dal via per la rottura di un semi-asse.

Una delusione che poi non toccava solo Giliberti ma anche altri piloti che su questa gara avevano fatto un pensiero particolare, come «Amphicar» e Lisitano. Il primo purtroppo ha rotto il disco della frizione alla sua Chevron B23 e non ha potuto fare nulla per metterlo a posto, mentre il secondo ha avuto problemi di tenuta al suo otto cilindri che nonostante la buona volontà di Biancato non si sono potute eliminare.

Venuti a mancare così gli antagonisti più validi, a Scola non è toccato altro che correre senza mordente; il palermitano Mario Savona, alla sua seconda corsa con la Lola T212, non poteva costituire indubbiamente un ostacolo. È riuscito caso mai a salvare la faccia, assieme a Barraco con la AMS 1300 in un gruppo del tutto deludente, la Sport, dove erano impegnate trenta macchine su un lotto di 310 partenti. E tra i due è riuscito ad imporsi il torinese Guido Fossati a bordo della Porsche RS 3000 sceso fino alle prime propaggini dei monti Iblei per cercare di strappare al pescarese Rosario Pezzella, che ha corso con l'OTS 1000, il Trofeo della Montagna, per il quale la gara era titolata e decisiva.

Anche Runfola era interessato a questo Trofeo, ma ha rotto l'OTS su cui correva. Un po' tutti hanno cercato di «bluffare» ma i risultati sono risultati e i «bluff» quindi non attaccano, per cui Pezzella, vincendo ha collezionato sette primi posti e totalizzando pertanto 63 punti che a Sortino lo hanno proclamato vincitore del Trofeo GT, mentre Fossati con sei vittorie e 54 punti nulla può fare; ha avuto però la grossa soddisfazione di avere vinto il Gr. 4 ed essere risultato il terzo in assoluto.

In questo stesso gruppo, che è stato poi il più combattuto e quello che praticamente ha «fatto» la gara, solita prestazione «a bocca aperta» di Mario Litrico con il GTA di Monzeglio che ha fatto uno dei migliori tempi della giornata in funzione della macchina con cui è stato realizzato. Solo Mirto Randazzo ha cercato di tenergli testa ma non gli è riuscito, anche per delle noie al motore.

Nella classe precedente, la 1300, lo scontro tra Bologna, «Benny» e Consolo, si è risolto per il primo, tornato in forma smagliante tanto da dare 8"1 al secondo. Nelle prime classi del raggruppamento precedente, cioè il Gr. 2, quasi scontate le vittorie del palermitano Aldo Fina su 595 sul capace Casciaro, del catanese Aldo Papalia che per un decimo di secondo ha battuto Lauricella, di Gerbino sul sempre sfortunato «Jimmy» che ha avuto problemi di motore (dopo un primo sabotaggio), del portacolori della Llyod, Famoso, tornato finalmente a vincere, del palermitano La Mantia con un buon tempo e del solito Bonaccorsi su Commodore.

Negli altri gruppi ennesima affermazione in Gr. 1 di «Sandro» con l'A.112 sull'eterno rivale Rincione, di Mertoli, «Toio», su Livigni, e in Gr. 3 di Saporito su Ferrari, entrambi su HF.

In questa gara ha debuttato una nuova macchina, la Cobra PA-GA, costruita

a Palermo dai fratelli Battistoli, già alle prese in passato coi K250; si tratta di un esemplare di sport dalla linea molto pulita (tipo Can-Am), per essere un prodotto artigianale, ben definito ma da dotare in futuro con un buon motore, invece del poco competitivo Lancia 1300 montato sperimentalmente per questa gara dove tutto è filato liscio, anche per una buona organizzazione, finalmente, attuata dall'AC di Siracusa.

Nuccio Marino

VIII COPPA VAL D'ANAPO - SORTINO «TROFEO GIGI CARPINTERI» - Gara nazionale valevole per il Trofeo della Montagna - Sortino, 7 ottobre 1973.

LE CLASSIFICHE

TURISMO DI SERIE

Classe 850 - 1. Francesco Gatto (Fiat 850) 5'31"2, media 65,217 kmh; 2. Lombardo (Mini Minor) 5'33"4; 3. Mascali (Fiat 850) 5'38"6; 4. Scribani (Mini Minor) 5'46"9; 5. Minore (Fiat 500L) 6'17"1.

Classe 1000 - 1. Sandro (A112) 5'09"1, media 69,902 kmh; 2. Rincione (A 112) 5'14"2; 3. Agosta (Fiat 127) 5'14"8; 4. Rau D'Agata (Mini Minor) 5'16"1; 5. Anthony (Fiat 127) 5'26"3; 6. Cappello (Fiat 127) 5'27"8; 7. Squillaci (Fiat 127) 5'31"4; 8. Robby (A112) 5'33"4.

Classe 1150 - 1. Pietro Mertoli (Fiat 128) 5'07"1, media 71,546 kmh; 2. Merlino (R 8) 5'34"1.

Classe 1300 - 1. Toio (Simca Rally) 4'55"6, media 73,071 kmh; 2. Livigni (Fiat 128) 4'58"8; 3. Bonaccorso (Fiat 128) 4'59"1; 4. Poldo (Fiat 128) 4'59"5; 5. Vintaloro (Fiat 128) 5'13"8; 6. Chivas (Simca Rally) 5'05"1; 7. Costantino (Fiat 128) 5'05"6; 8. Grimaudo (Fiat 128) 5'11"1; 9. Peja (R. Gordini) 5'14"7; 10. Pizzo (Fiat 128) 5'16"3; 11. Borghini (Fiat 128) 5'18"4.

Classe 1600 - 1. Giocchino Di Giuseppe (A.R. GTV) 4'58"7, media 72,313 kmh; 2. Strano (A.R. GTV) 5'03"9; 3. La Rosa (A.R. GTV) 5'11"9; 4. Guarnera (A.R. GTV) 5'17"2.

GRAN TURISMO DI SERIE

Classe 1300 - 1. Giuseppe Saporito (Lancia HF) 4'55"2, media 73,171 kmh; 2. Ferraro (Lancia HF) 5'06"1; 3. Verso (Lancia HF) 5'10"1; 4. Arrostuto (Fiat X 1/9) 5'11"1; 5. Gulisano (Lancia Fulvia) 5'12"1; 6. Petrolà (Lancia HF) 5'25"7; 7. Gulisano (Fiat X 1/9) 5'31"2; 8. Ravavili (Lancia HF) 5'33"9.

Classe 1600 - 1. Bobò (A.R. Duetto) 5'09"1, media 69,902 kmh; 2. Casella (Lancia Fulvia) 5'16"1.

TURISMO SPECIALE

Classe 500 - 1. Rocco Morabito 5'08"5, media 70,016 kmh; 2. Maitese 5'18"4; 3. Colorado 5'32"1; 4. Dell'Albani 5'32"4; 5. Belfiore 5'34"9; 6. Alba 5'38"8; 7. Guastella 5'56"1; 8. Signorino 6'04"6; 9. Micalè 6'09"1 (tutti su Fiat 500).

Classe 600 - 1. Aldo Fina (Abarth 595) 4'54"6, media 73,200 kmh; 2. Casciano (Abarth 595) 4'56"6; 3. Perri (Giannini 590) 5'04"6; 4. D'Amico (Abarth 595) 5'05"8; 5. Puglisi (Abarth 595) 5'12"5; 6. Giocardi (Abarth 595) 5'12"9; 7. Russo (Abarth 595) 5'12"9; 8. Surace (Abarth 595) 5'13"7; 9. Carmagnola (Abarth 595) 5'43"1; 10. Marletta (Abarth 595) 5'43"8; 11. Caruso (Abarth 595) 5'55"6; 12. Ponticello (Abarth 595) 6'00"9.

Classe 700 - 1. Aldo Papalia (Abarth 695) 4'54"1, media 73,444 kmh; 2. Lauricella (Giannini 650) 4'54"2; 3. D'Urso (Abarth 695) 4'57"8; 4. Caratuzolo (Abarth 695) 5'01"9; 5. Saia (Abarth 695) 5'05"9; 6. Paladino (Giannini 650) 5'13"1; 7. Guarnaccia (Abarth) 5'13"4; 8. Artimagnella (Abarth) 5'15"1; 9. Marchese (Abarth) 5'20"2; 10. Balestri (Abarth) 5'23"1; 11. La Face (Abarth) 5'33"4; 12. Marrone (Abarth) 8'40"9.

Classe 850 - 1. Ugo Gerbino 4'50"6, media 74,328 kmh; 2. Jimmy 4'52"6; 3. Russello 5'02"5; 4. Condina 5'05"9; 5. Rito 5'13"8; 6. El Zad 5'15"1; 7. Russo 5'20"4; 8. Villa 5'28"5; 9. Covals 5'37"1 (tutti su Abarth 850).

Classe 1000 - 1. Santo Famoso (Abarth 1000) 4'37"8, media 77,753 kmh; 2. Emmaus (Abarth 1000) 4'53"8; 3. Prociola (A 112) 5'01"9; 4. Iemmolo (Mini

1000) 5'07"3; 5. Aloscarì (Abarth 1000) 5'13"7.

Classe 1150 - 1. Francesco Russo (Fiat 128) 4'47"8, media 75,078 kmh.

Classe 1300 - 1. Giuseppe Cavallaro (GTA 1300) 4'39"7, media 77,419 kmh; 2. Biagianti (GTA 1300) 4'40"1; 3. Strano (GTA 1300) 4'48"8; 4. Sabato (Fiat 128) 5'04"6; 5. Piccolo (GT 1300) 5'15"1; 6. Papa (GTA 1300) 5'15"1.

Classe 1600 - 1. Giovanni La Mantia (A.R. GTV 1600) 4'39"1, media 77,419 kmh; 2. Trapani (A.R. GTV 1600) 4'46"6; 3. Stivala (A.R. GTV) 4'52"5; 4. Castorflorio (A.R. GTV) 4'56"1; 5. La Cava (A.R. GTV) 4'57"8; 6. Sgarlata (Ford Lotus 1600) 4'58"6; 7. Onivlas (A.R. GTV 1600) 5'01"1; 8. Randazzo (A.R. GTV 1600) 5'05"2; 9. Punzo (BMW 1600) 5'22"8.

Classi 2000-3000 - 1. Angelo Bonaccorsi (Opel Commodore) 4'30"1, media 79,999 kmh; 2. Poloni (GT A.R. 2000) 4'44"5; 3. Giummarra (BMW 2001 TI) 4'52"3; 4. Sidoti Abbate (Ford Capri 2600) 5'04"1; 5. Itnas (GTAm 2000) 5'13"1; 6. Schembri (GTAm 2000) 5'29"2.

GRAN TURISMO SPECIALE

Classe 1000 - 1. Rosario Pezzella (Abarth 1000 OTS) 4'48"7, media 74,818 kmh; 2. Ramondetta (Hillman Imp.) 4'55"6; 3. Athos (Abarth 1000 OTS) 4'58"9.

Classe 1300 - 1. Erasmo Bologna (Lancia Zag. 1300) 4'25"2, media 81,477 kmh; 2. Benny (Lancia Zag. 1300) 4'33"3; 3. Consolo (Renault Alpine 1300) 4'38"2; 4. Molinari (Lancia HF 1300) 4'38"9; 5. Parrinelli (Lancia HF 1300) 4'53"7; 6. Cundati (Lancia HF 1300) 5'17"7.

Classe 1600 - 1. Mario Litrico (A.R. GTA 1600) 4'19"7, media 83,172 kmh; 2. Mirto (A.R. GTA 1600) 4'23"5; 3. Flegli (A.R. GTA 1600) 4'25"3; 4. Di Rienzo (A.R. GTA) 4'25"9; 5. Coco (A.R. GTA 1600) 4'34"7; 6. Toni Icks (Lancia HF 1600) 4'41"3; 7. Balestrieri (Lancia HF 1600) 4'48"2.

Classe 2000 - 1. Guido Fossati (Porsche RS 3000) 4'19"2, media 83,333 kmh; 2. Di Gregorio (De Tomaso Pantera) 4'42"7; 3. Barbanti (A.R. Duetto) 4'57"4.

SPORT

Classe 1000 - 1. Francesco Patané (Abarth 1000) 4'29"5, media 80,148 kmh; 2. Mauro (ATS 1000) 4'33"2; 3. Centonze (AMS Ford 1000) 4'37"4; 4. Manuelo (Dallara 1000) 4'39"3; 5. La Mazza (OMS 1000) 4'39"5; 6. Fortuna (A.R. 1000) 4'40"1; 7. Strano (AMS 1000) 4'44"0; 8. Linus (Abarth 1000) 4'50"1.

Classe 1300 - 1. Salvatore Barraco (AMS 1300) 4'19"5, media 83,286 kmh; 2. Donato (Giliberti 1300) 4'41"2; 3. Battistoli (Cobra 1300) 4'52"6; 4. Agullia (Abarth 1300) 5'14"7; 5. Sparatore (Lancia 1300) 5'22"2.

Classe 1600 - 1. Vito Veniata (AMS 1600) 4'27"2, media 80,838 kmh; 2. Puglisi (AMS 1600) 4'32"7; 3. Patti (Abarth 1600) 4'49"9; 4. Fortuna (Abarth 1600) 4'51"7; 5. Virzi (SZ 1600) 5'23"5.

Classe 2000-3000 - 1. Domenico Scola (March BMW 2000) 4'01"1, media 89,626 kmh; 2. Savona (Lola T 292) 4'11"1.

L'INTERSERIE senza compressore?

Si riunisce lunedì 8 a Misano Adriatico, presso l'autodromo Santamonica il direttivo della Interserie, presieduto da Gerhard Harle con la partecipazione di quasi tutti gli organizzatori italiani. Sul tappeto una serie di proposte molto interessanti: sul problema combattuto del compressore pare si siano create due fazioni, delle quali, quella comprendente gli italiani, i francesi e parte dei tedeschi sarebbe per l'abolizione di tale apparato. In questo modo rientrerebbero competitive anche le vetture sport 3000 che potrebbero essere interessate a partecipare, dal momento che diversi organizzatori italiani si sarebbero fatti avanti. Tra l'altro si tenterebbe di spostare la sede dell'Interserie dalla Germania e infine proporre una serie nutrita di gare in Italia in un certo numero, sufficiente forse a varare un piccolo campionato italiano.

March e sempre March

GIAPPONE Grand Champion - Gara per vetture sport

1. Kurosawa (March)

In questa gara a Fuji bel successo delle March, poiché oltre al primo hanno occupato anche il secondo, il terzo e il quarto posto con, rispettivamente, Sakai, Takahashi e Tamaki. Schuppan, che aveva preso il posto di Dave Walker sulla GRD ufficiale, ha avuto problemi che lo hanno relegato al dodicesimo posto.

Acqua, non vino in Borgogna

FRANCIA - 4 Ore di Borgogna - Gara di velocità in circuito

1. Thiry-Henry (Porsche)

Già in prova, la coppia che doveva poi vincere aveva dimostrato la sua superiorità, sul circuito di Pyrenois. Il pubblico era scarso, forse per la pioggia caduta agli inizi.

Dopo non era stanco

FRANCIA - Corsa Nimes Collias - Gara di velocità in salita

1. Pozet (Chevron) 2'35"3, nuovo record

71 concorrenti al via, sul percorso di km 4.800. Pozet non ha faticato molto ad avere la meglio su Lapierre e Péchaire, secondo e terzo, entrambi su Pymée.

Tre testa-coda ma vince

FRANCIA - Corsa di Saumur - Gara di velocità in salita

1. Pignard (Pymée) 1'11"3

Nonostante ben tre testa-coda nella prima salita, dovuti al fondo bagnato, Pignard è riuscito a vincere, approfittando anche di un grosso errore del suo temibile avversario Courage, che sembrava avviato alla vittoria.

Battuto dopo 6 anni

FRANCIA - Corsa di Sewen - Gara di velocità in salita

1. Rua (Pymée) 3'44"1, nuovo record

Oltre a vincere, Rua ha anche battuto un vecchio record, stabilito nel 1967 dallo svizzero Walter su Carrera. Rua ha avuto la fortuna inoltre di fare la prima salita con fondo asciutto, mentre il suo grande avversario, Maublanc su Chevron, per via del fondo bagnato si è piazzato soltanto quarto. Secondo Joliat (March), terzo Stalder su Lola.

Ha fatto anche troppo

FRANCIA - Corsa di Belleau - Gara di velocità in salita

1. Rua (Pymée) 1'29"1. Record: Joliat 1'25"9 (1972)

Previsioni rispettate con la vittoria di Rua, che ha preceduto Koob su Brabham con piccolissimo vantaggio. In prova era uscito di strada per cui in corsa la sua vettura non era in ottime condizioni; infatti il record stabilito da Joliat l'anno scorso non è stato migliorato.

Bravo, ma non bravissimo

FRANCIA - Corsa di Montgueux - Gara di velocità in salita

1. Joliat (March) 1'11"82. Record: Mieusset 1'10"69 (1972)

Pozet su Chevron, il grande favorito, ha dovuto accontentarsi del secondo posto, e del resto già in prova Joliat aveva fatto vedere le sue serie intenzioni, anche se non è poi riuscito a migliorare il record detenuto da Mieusset.

Mille di differenza

SPAGNA - Rally Sherry - Rally

1. Sclater-Liddon (Escort)

Percorso di km 2200 e netta vittoria della coppia inglese con quasi 1000 punti di penalizzazione in meno dei secondi arrivati, Carpintero-Silva su Fiat. Sulle 66 vetture partite, soltanto 31 si sono classificate.

Nove su dieci

INGHILTERRA - Rally Dukeries - Gara valevole per il campionato inglese

1. Clark-Porter (Escort)

Nona vittoria di Clark, nei dieci rallies del campionato ai quali ha preso parte. La vettura era una Escort sperimentale che, fra le altre novità, aveva l'iniezione meccanica Kugelfischer.

Soltanto terzi in patria

UNGHERIA - Monaco-Vienna-Budapest - Rally

1. Roehl-Berger (Opel)

I vincitori sono della Germania occidentale, e così pure i secondi arrivati, Rack-Koehler su Porsche, mentre terzo è arrivato l'equipaggio ungherese formato da Ferjanecz-Zsember su Renault R2 12.

Svedese a Cipro

CIPRO - Rally di Cipro - Rally

1. Blomqvist (Saab)

Lo svedese, vincitore della gara, ha impiegato 3.07'03" per coprire il percorso, precedendo sul traguardo il greco Siroco su Alpine e il cipriota Kirmitsis su Escort. La gara è stata disputata in condizioni difficili, tanto che solo 32 vetture, sulle 83 partite, sono arrivate al traguardo.

Conduce Taylor: si vedrà

INGHILTERRA - Corsa a Lydden Hill - Prova del campionato europeo Embassy di Rallycross.

1. Wurz (w VW); 2. Airey (Mini); 3. Chapman (Escort).

Il campionato non è ancora finito e in questo momento il leader è Taylor, con 58 punti contro i 54 di Wurz e i 53 di Chapman.

GENOVA - Una galoppata di 60 km per le strade dell'entroterra genovese ha costituito la piattaforma sulla quale ha ruotato la 3. Coppa A.C. Genova di regolarità. La formula di gara prevedeva 2 controlli orari e 6 prove speciali di precisione, due delle quali basate su sette tratti di 50 m ciascuno dei quali 4 di rallentamento e le cui penalizzazioni sarebbero state attribuite calcolando gli scarti fatti registrare in più tra il tempo base (calcolato sul miglior tempo se i partenti della classe erano 10, sulla media dei due migliori tempi se i partenti della classe erano da 10 a 20, sulla media dei tre migliori tempi se i partenti della classe erano oltre 20, aumentati tutti del 2 per cento) ed il tempo realmente impiegato a percorrere la prova.

La manifestazione era valida per il Trofeo nazionale della regolarità, per il Campionato della FISA, per i campionati sociali delle Scuderie Grifone ERG e Centro Sportivo Fiat, e per il Trofeo Agnelli. Una qualifica plurima così impegnativa ha determinato una altrettanto impegnativa articolazione della competizione che ha messo a dura prova l'abilità dei partecipanti, sia per condizioni atmosferiche (foschia nel primo giro, acqua nel secondo), sia per la natura del percorso costituita da strade comunali tortuose, e sia per le 6 prove predisposte per operare la selezione.

I concorrenti sono stati divisi in 4 classi secondo la cilindrata; la differenziazione era efficace soprattutto per le prove speciali con il tempo base. Prima di parlare dei concorrenti, bisogna rendere omaggio all'organizzazione, che ha curato nei minimi dettagli la riuscita della competizione. In questa circostanza si è rivelata valida la collaborazione dei cronometristi.

Vincitore assoluto è risultato Mario Santorum della Jolly Club che ha colto una vittoria squillante attestata dalla minima penalizzazione collezionata nelle 6 prove speciali distribuite nei due giri del percorso. Lo scarto tra il vincitore ed il secondo arrivato il quotato Pavanello è stato abbastan-

Nel Trofeo regolarità genovese

SANTORUM surclassa PAVANELLO

za rilevante e ribadisce la validità della conquista di Santorum, rivelatosi in pieno nella corrente stagione.

Ottimo anche le prestazioni di Aimeone (primo al termine del primo giro), di Nosenzo, delle rappresentanti del gentil sesso Imerito, Fava e Castillet, di Bronzini, di Gibelli al quale va anche il merito di aver concorso alla organizzazione della competizione. Bene inoltre Panerai, Pertusio, Borghesio, Galimberti, tutta gente sempre in evidenza nelle prove di regolarità. Autori di prove di rilievo infine Calcatelli, Turati, Simoletti, Adano, Gaidano esuberanti come il solito ma metodici nella loro partecipazione.

Carlo Burlando

● Nella XXIII Coppa Riviera di Ponente, prova valevole per il Trofeo dei Rallies Nazionali per la prima volta l'ordine di partenza della gara, che avverrà in Torriglia domenica 28 ottobre alle ore 7,01, sarà determinato dalle penalità totalizzate da ciascun concorrente nel corso della prima prova speciale che verrà effettuata su tre giri di un percorso chiuso del circuito di rallycross (da compiersi nel tempo base di 5'03") il sabato antecedente alle ore 13.

3. COPPA AC GENOVA - Gara nazionale di regolarità - Genova, 7 ottobre 1973

CLASSIFICA GENERALE

1. Mario Santorum (Fulvia C 1.3) p. 12,7; 2. Pavanello (Fulvia Montecarlo) 13,7; 3. Aimeone (Fulvia HF) 14,3; 4. Nosenzo (Fiat 128 C) 15,5; 5. Imerito (Fulvia C) 15,8; 6. Fava (Fulvia C) 16,3; 7. Bronzini (Fulvia C) 18,5; 8. Castillet (Fulvia C) 19; 9. Barbera (Fiat 128 Rally) 19,2; 10. Casalone (Fiat 128 Rally) 20,1; 11. Panerai (Fulvia C) 20,2; 12. Pertusio (Fulvia C) 20,3; 13. Gibelli (Fulvia C) 20,5; 14. Borghesio (Fulvia C) 21,6; 15. Saccone (Fulvia HF) 21,9; 16. Calcatelli (Fulvia C) 24; 17. Forato (Fulvia) 25; 18. Galimberti (HF 1.6) 28,4; 19. Simoletto (Simca 1100) 29; 20. Adano (Fulvia Montecarlo) 29,5; 21. Garaffa (Fulvia C) 29,6; 22. Menichetti (128 C) 29,9; 23. Gaidano (128 Rally) 32,2; 24. Raimondi (Fiat 127) 35; 25. Calogera (Fulvia Sport) 35,2; 26. Amelotti (Fiat 127) 35,3; 27. Dentis (A 112) 36,9; 28. Menichetti (128 Rally) 37,1; 29. Pugno (Fulvia HF) 37,9; 30. Palleca (128 C) 39,1; 31. Barabino (A 112 Abarth) 42,6; 32. Crippa (Fulvia C) 44,2; 33. Prandi (Fulvia C) 46,7; 34. Fasano (127) 37,3; 35. Del Monte (Fiat 500) 47,6; 36. Piaggio (A.R. Giulia S.) 48,3; 37. Bianchi (127) 48,5; 38. Virovello (Fulvia C) 48,6; 39. Rossi (127) 48,9; 40. Givone (A 112) 49,2; 41. Mancina (Fulvia C) 52,9; 42. Bertola (Fiat 128 C) 54; 43. Romanello (Simca R 2) 54,5; 44. Virovello (Fulvia C) 57,9; 45. Sobrero (A 112) 60,6; 46. Milesi (Fulvia C) 65,3; 47. Giudice (Simca R 2) 69,8; 48. Calosso (BMW 2002) 73,5; 49. Cavoli (Fiat X-1/9) 74,8; 50. Tabaton (A 112) 80; 51. D'Arrigo (Fiat 128 R) 82,3; 52. Bossina (Fiat 128 C) 83; 53. Piantato (A.R. Giulia) 83,9; 54. Ollivero (A.R. GTJ) 85,2; 55. Di Rienzo (A112 Ab.) 88,2; 56. Clovis (A112) 89; 57. Milano (A112) 89,1; 58. Mologni (Fulvia C) 89,3; 59. Panozzo (128 C) 90,3; 60. Rolfo (Fiat 126) 93,8; 61. Barbero (Fiat 128 Rally) 94,3; 62. Serra (Mini Cooper) 99,9; 63. Pesce (A 112 Abarth) 103,1; 64. Vigo (Innocenti Mini) 106,9; 65. Muzzei (Ford Escort) 120,3; 66. Campora (Mini Cooper) 120,8; 67. Gotta (Fiat 128 Rally) 133,6; 68. Pangella (Fiat 128) 137,6; 69. Grosso (Fiat 128) 152,4; 70. Mazzuchelli (Simca R) 159,9; 71. Ballocco (Fiat 128) 164,7; 72. Caucino (Ford Capri) 172,3; 73. Cola (Fiat 127) 228,9; 74. Dell'Acqua (Opel Ascona) 243,8; 75. Corradi (Fulvia Coupé) 266; 76. Mendel (Fulvia C) 328,7.

E' campione rallycross '73

FARGION tricolore

POLCONTO - Due anni fa qui sulla pista permanente di Polconto, a « due passi » dal famoso circuito del Mugello debuttava positivamente nel rallycross il giovane fiorentino Davide Fargion; domenica, sulla stessa pista davanti al suo pubblico (il così caldo, competente, appassionato pubblico toscano che stravede per le corse d'auto) il portacolori della Scuderia Mugello Corse si è aggiudicato l'ultima competizione del Trofeo Ford-Kleber di rallycross. E con questa ennesima brillante prestazione stagionale ha fatto suo anche il titolo nazionale, quel titolo che fu due volte di Massimo Natili e che lo scorso anno andò a Osvaldo Galatini, il savonese volante che quest'anno, pur risultando sempre tra i migliori, non ha sfoggiato quella « grinta » che lo ha sempre contraddistinto.

Fargion è il nuovo campione; ha vinto dimostrando di essere il meglio preparato, il più forte: in più occasioni nel corso dell'anno, con caparbia volontà, ha capovolto a suo favore situazioni difficili. Comunque sin dalle prime battute di questo quarto campionato di Rallycross, ha fatto ben capire ai suoi avversari che le sue erano serie ambizioni.

Ha vinto Fargion, un giovane, e questo farà piacere alla Ford, che da anni varando programmi sportivi rivolti appunto ai giovani ha contribuito notevolmente ad aumentare le file delle nuove leve dell'automobilismo sportivo.

Oggi a Polconto Fargion ha vissuto il giorno più bello della sua carriera sportiva, alle sue spalle un altro giovane il milanese preferito dal pubblico, quel D'Amore che a Perugia fu « cancellato » per punizione dai giudici di gara dal vertice della classifica per una scorrettezza nella confusa fi-

nissima che compromise la gara del suo amico rivale Fargion. Due giovani alla ribalta, risultato che tutti speravano.

Che dire della gara odierna? Le pessime condizioni del tempo hanno in parte favorito il vincitore che è partito nella prima batteria, quando il terreno presentava ancora un fondo accettabile, poi la pioggia persistente ha reso la pista quasi impraticabile. A metà gara il direttore di corsa sospendeva momentaneamente la corsa quando al comando era il palermitano Giacalone. Questo provvedimento si era reso necessario per la pista quasi impossibile. Mezz'ora più tardi un tiepido sole che faceva capolino sulle alture, consentiva di riprendere la corsa e in questa seconda parte della gara Fargion si è portato al comando, concludendo in testa la finalissima che lo ha visto contrapposto al D'Amore e Uccari, questo ultimo al suo esordio nel rallycross e che quindi può andar fiero del terzo posto assoluto.

m. c.

TROFEO FORD-KLEBER DI RALLYCROSS - Polconto, 7 ottobre 1973

CLASSIFICA FINALE

1. David Fargion 3'02"; 2. D'Amore 3'08"; 3. Uccari 2'10"6.

CLASSIFICA DOPO LE 16. BATTERIE: 1. David Fargion 7'00"9; 2. Uccari 7'11"6; 3. D'Amore 7'17"5; 4. Galantini 7'21"7; 5. Pam 7'23"4; 6. Coloni 7'30"7; 7. Giacalone 7'46"5; 8. Putrino 7'50"5; 9. Martinenghi 7'56"3; 10. Presenzini 8'42"6; 11. Secchi 8'50"2.

Non classificato Bertacca.



Carlo GIORGIO

Alberto COLOMBO

Riuscirà Carlo GIORGIO a mantenere il vantaggio così (poco misteriosamente) diminuito pro COLOMBO nel movimentato finish del «tricolore» F.3?

È nato a Roma il 6/1/48 e ha iniziato a correre con le moto nel 67 a soli 19 anni. Nel 68 passava alle quattro ruote con un K 250 e continuava con le moto: ma solo nel 69 passava veramente all'automobilismo aggiudicandosi il campionato Juniores con una De Sanctis F. 850. Il 1970 lo vedeva ancora impegnato con la F. 850, questa volta però di marca Tecno: riusciva ancora ad aggiudicarsi il campionato Juniores e veniva premiato a fine anno da Autosprint con il Casco di Bronzo. Il 1971 era il primo anno di F. 3: al volante della Tecno con motore Novamotor, sempre iscritto dal Jolly Club giungeva terzo nel campionato italiano mentre l'anno successivo era solo secondo al volante di una Brabham BT 35, fermato da un pauroso incidente a Imola. Quest'anno ha già vinto tre gare di F. 3 ed ha ottenuto anche 3 secondi posti e un sesto a Montecarlo: le macchine che ha guidato sono state una Ensign e ora corre con una March 733 prima con motore Novamotor, ora con l'Holbay.

È nato a Varedo il 23/2/46 e ha cominciato a correre in auto nel 1967 con una monoposto di F. Monza. L'anno seguente continuò sempre al volante delle F. Monza, riuscendo alla fine dell'anno ad aggiudicarsi il titolo di campione italiano della categoria. Nel 1969 passava alla monoposto di F. 850 e disputava tutto il campionato italiano giungendo 5. e vincendo qualche gara: nel 70 passava alla F. Ford, ma era fermato a metà stagione da un brutto incidente che lo aveva coinvolto in pista assieme alla Lella Lombardi. In tutto però riusciva a vincere quattro gare su sei disputate. Il 72 doveva essere l'anno del suo servizio militare, ma Alberto riusciva lo stesso a compiere diverse gare con la F. Ford e soprattutto passava alla F. 3 con una Brabham BT 35 e in seguito passava alla BT 38. Nella stagione corrente ha già vinto tre gare con la Brabham BT 41 e motore Novamotor, oltre a collezionare un paio di secondi posti: a Montecarlo invece è stato molto sfortunato ed è stato coinvolto nel testacoda di Alan Jones, riportando la rottura di una sospensione posteriore.

Ancora un dilemma nelle classifiche dei campionati italiani, per la soluzione del quale bisognerà attendere solo la prova finale, definitiva, che ci chiarirà questa volta chi sarà il campione italiano di F. 3. Riuscirà Carlo Giorgio a mantenere l'esiguo margine di punti davanti ad Alberto Colombo, che pare decisamente intenzionato a soffiarli il titolo? E' la seconda volta che il rosso pilota romano si trova in questa incresciosa situazione: già lo scorso anno era avviato tranquillamente alla conquista del titolo, in modo così chiaro che non si poteva vedere all'orizzonte un avversario capace di controbatterlo. Poi una serie di situazioni, il sopravvenire astro Brambilla e probabilmente la mancanza di un mezzo adeguato (la sua fida Brabham BT35 era andata distrutta in un pauroso incidente a Imola) erano riusciti a fermarlo...

Quest'anno si sta... ripetendo la stessa scena, con Alberto Colombo che in questa seconda parte del campionato sta venendo su molto forte e minaccia seriamente di aggiudicarsi il titolo, al quale il ragazzo di Roma ambisce e rincorre già da diverse stagioni. Per chiarire questa situazione dovrebbe rimanere la

sola prova in programma a Val-lungia il 4 novembre (essendo già certamente saltate le gare a Monthlery e anche la seconda trasferta all'estero di Nivelles) per la quale gara, ovviamente, gli obiettivi dovrebbero focalizzare esclusivamente il duello Giorgio-Colombo. Duello che tra l'altro potrebbe essere disturbato e come da altri giovani leoni, che non si fermerebbero certo di fronte alla necessità di lasciare strada ai due. Parliamo di un certo Cerulli, che con la March di Trivellato è riuscito a far scintille a Monza contro gli scatenati francesi: e ancora di Claudio Francisci, del tutto a suo agio sul tracciato romano e con ancora... la rabbia della vittoria persa a Misano. E poi ancora Pesenti, Francia, Pescia... e tanti altri. Perché se è vero che i due sono nettamente distanziati rispetto alla muta nella classifica provvisoria del campionato, non è altrettanto vero che la loro sia una supremazia assoluta, dal momento che più di una volta altri piloti che al momento non sono in gara per il titolo hanno fatto il bello e il cattivo tempo in F. 3.

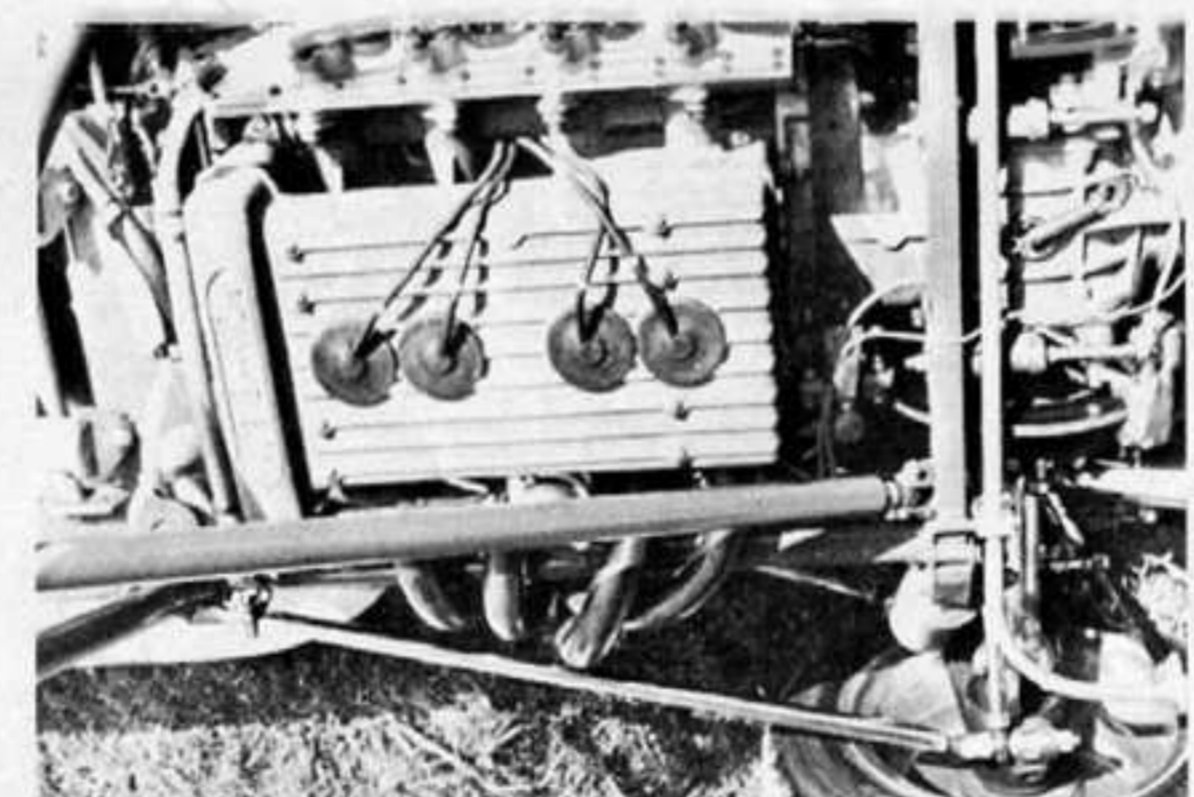
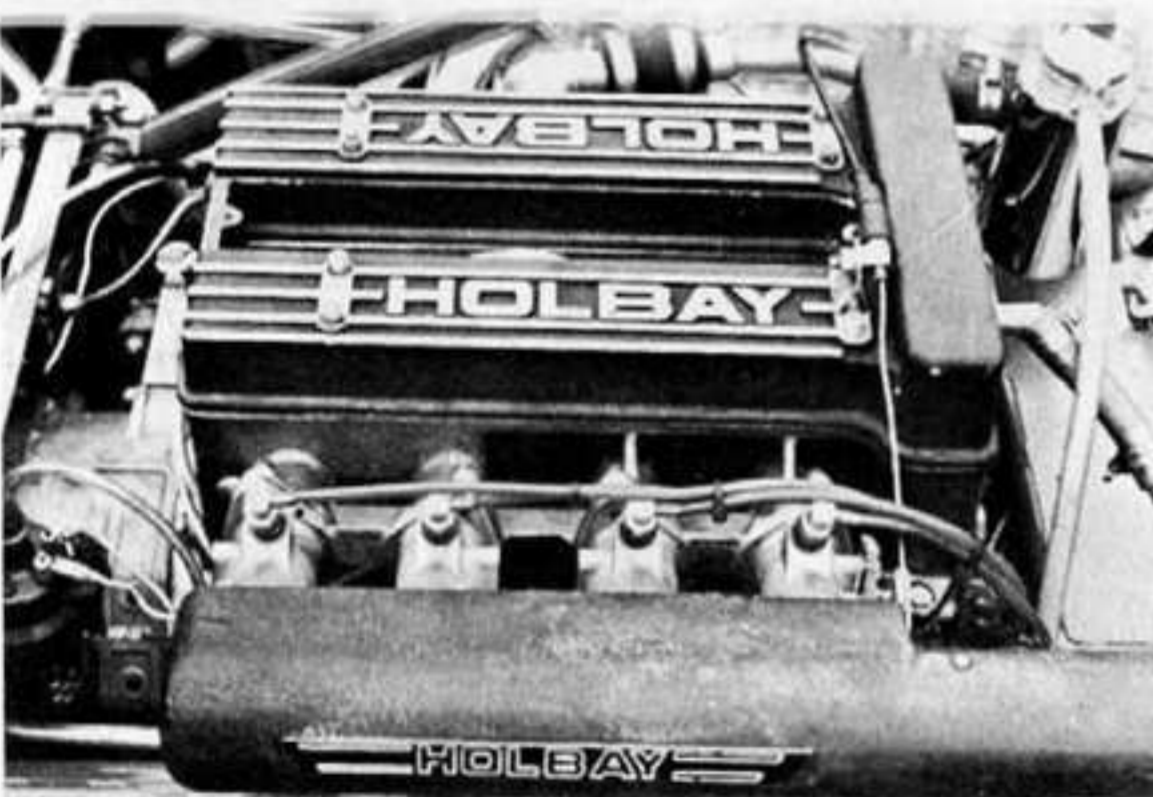
Due ragazzi veramente degni del titolo che rincorrono: e se

uno non riuscirà a conquistarlo non dovrà per questo essere smunito di valore, dal momento che per tutta la stagione ha dimostrato quanto poteva dare. Due ragazzi per i quali dovrebbe essere aperta la strada della F. 2, per la quale, al termine di questa stressante finale dovranno prendere una decisione ben precisa. E pare già che entrambi riusciranno a saltare l'ostacolo lanciandosi nella più impegnativa categoria al di là della quale solamente si può sperare in un futuro da professionista.

Due caratteri molto diversi i due ragazzi, che innanzi tutto sono amici e si stimano a vicenda: corrono spalla a spalla fin dal tempo delle F. 850 e sono passati assieme alla F. 3. Hanno avuto anche macchine identiche: lo scorso anno entrambi hanno gareggiato prima con le valide Brabham BT35, poi hanno fatto lo stesso errore ambedue di passare alla BT38, modello che forse li ha rallentati nel precedente della loro carriera. Quest'anno hanno preso strade diverse: Colombo dopo aver provato a Roma al termine della stagione passata la nuova BT41 è rimasto fedele a Ecclestone.

CONTINUA A PAGINA 44

Che differenze ci sono tra le macchine... e l'altalena dei risultati tra i 2 protagonisti



I motori HOLBAY e NOVAMOTOR e i telai

Sia il NOVAMOTOR (che equipaggia la Brabham di Colombo e che a onor del vero è stato utilizzato anche da Carlo Giorgio fino alla corsa precedente quella di Monza) che l'HOLBAY derivano dallo stesso basamento Ford, quindi hanno identiche dimensioni di alesaggio-corsa: probabilmente l'unità inglese ha una maggiore compressione, utilizzando oltre Manica carburanti con maggior numero di ottani. Altre differenze sostanziali stanno nell'albero motore, a tre supporti quello Nova e a 5 l'Holbay e nel sistema di alimentazione. Entrambi usano congegni per l'iniezione indiretta (Kugelfischer il Nova e Lucas l'Holbay) applicati però in diverse maniere, cioè a monte della ghigliottina il Nova e a valle l'Holbay, che tra l'altro non ha una ghigliottina a scorrimento ma bensì una serie di farfalle tipo carburatori. Anche il cassoncino con la presa d'aria e relativa strozzatura si presenta macroscopicamente diverso: ed è la differenza che colpisce di più ad un esame esteriore. Per le potenze delle due unità, anche se si conoscono i cavalli dell'italiano Novamotor, nulla si sa dell'unità inglese: certo è che l'Holbay ha regimi di utilizzazione più bassi.

MARCH 733 March Engineering - Murdock Road, Launton Road Industrial Estate, Bicester, Oxon (G.B.)
Progettista: Robin Herd
Importatore italiano: Trivellato - viale Trissino 51 - Vicenza

CARATTERISTICHE TECNICHE
Telaio monoscocca in pannelli di alluminio aeronautico rivettati ed incollati - Radiatore anteriore - Sospensioni: anteriore, indipendente, a doppio triangolo con barra stabilizzatrice. Ammortizzatori Bilstein e molle elicoidali coassiali montati esternamente, montanti in lega leggera - Posteriore, indipendente, con doppia bielletta inferiore, braccetto superiore e puntoni di reazione: barra stabilizzatrice, ammortizzatori Bilstein e molle elicoidali coassiali, montanti in lega leggera - Freni a disco Girling, posteriormente affiancati al cambio - Cambio Hewland VW mk 8 a 5 marce + RM e differenziale autobloccante - Carrozzeria in 3 pezzi realizzata dalla Protoco Mouldings - Cerchi: ant. da 8", post. da 10" - Pneumatici: ant. 7.0/20.0 - 13; post. 8.0/22.0 - 13 - Dimensioni: passo 2340 mm; carreggiata ant. 1277 mm, carreggiata post. 1242 mm.

BRABHAM BT 41 Motor Racing Development - Weylock Works, Byfleet Road, New Haw, Surrey (G.B.)
Progettista:
Importatore italiano: Chuck McCarty

CARATTERISTICHE TECNICHE
Telaio monoscocca in acciaio con pannelli rivettati e incollati - Radiatore: laterale - Sospensioni: anteriore, indipendente a doppio triangolo con barra stabilizzatrice. Ammortizzatori Armstrong e molle elicoidali coassiali montati esternamente, montanti in lega leggera - Posteriore, indipendente con triangolo rovescio inferiore, braccetto superiore e puntoni di reazione: barra stabilizzatrice, ammortizzatori Armstrong e molle elicoidali coassiali, montanti in lega leggera - Freni a disco Girling, posteriormente affiancati al cambio - Cambio Hewland VW mk 8 a 5 marce + RM e differenziale autobloccante - Carrozzeria in 2 pezzi realizzata dalla Protoco Mouldings - Cerchi: ant. da 8", post. da 10" - Pneumatici: ant. 7.0/20.0 - 13; post. 8.0/22.0 - 13 - Dimensioni: passo 2350 mm; carreggiata ant. 1380 mm, carreggiata post. 1390 mm.

GASALE 18 marzo

Prima corsa, macchine nuove per entrambi i contendenti, ma la Brabham BT41 di Colombo sembra più a posto della Ensign di Giorgio: di fatti il romano è costretto a una serie di testacoda, poi al ritiro per un guasto alla pompa della benzina. Molto più a suo agio Colombo, che vince la batteria e rischia di ottenere lo stesso risultato in finale: peccato che un attimo di deconcentrazione gli faccia compiere un errore quando era in testa alla corsa.

RISULTATO: Colombo 3., Giorgio ritirato.

MISANO 23 aprile

Con un tempo che non promette niente di buono partono le batterie: Colombo va subito in testa e controlla Giorgio, relegandolo al secondo posto. Acqua a catinelle per la finale, con Giorgio che scatenato, pur con la carenatura fuori posto, infila prima Francisci e poi Colombo e s'invola verso la sua prima vittoria della stagione a bordo della pinnata Ensign.

RISULTATO: Giorgio 1., Colombo 2.

CASALE 29 aprile

Carlo Giorgio ha da questa corsa ottenuto una valida collaborazione con Trivellato, importatore delle March, per cui abbandona l'Ensign per l'altra monoscocca inglese: parte però con gomme Goodyear molto morbide da acqua e appena la pista si asciuga non può fare altro che cercare di tenere in strada la vettura. Partito in finale come prima riserva, riuscirà a rimontare fino al terzo posto, mentre Colombo, autore di una gara regolare si piazza al secondo posto.

RISULTATO: Colombo 2., Giorgio 3.

IMOLA 1 maggio

Dominio incontrastato delle March, più stabili nettamente sul veloce con Carlo Giorgio che già dalla batteria dimostra le sue velleità, vincendola senza problemi, con Colombo relegato al secondo posto. In finale, con Giorgio già involatosi, problemi tecnici assillano Alberto Colombo, che ha montato una nuova carenatura del motore, nella quale si incaglia il cavo della ghigliottina relegandolo al sesto posto.

RISULTATO: Giorgio 1., Colombo 6.

Leopoldo Canetoli

CONTINUA A PAG. 44



Lo «scandalo CSI» anti Maserati non spiega tutto il ritardo di questo atteso debutto

Perché la BORA non comincia da «prototipo stradale»?

MODENA - Non s'è vista al Tour de France, causa anche l'incidente a Migault; e non si vedrà al Giro d'Italia, la Maserati-Bora. E questo a causa della mancata omologazione della macchina modenese in gruppo 4. Ferme restando le perplessità derivanti dal comportamento della CSI, più che mai contraddittorio in questi delicatissimi casi (permissivo con alcune marche, inflessibile con altre), non si comprende perché mai la Bora non possa debuttare al Giro d'Italia — come pare certo — come «prototipo stradale», la speciale categoria creata appunto per far correre le vetture di prossima serie non ancora omologate.

Ad ogni modo, più che logico lo sfogo accorato del dr. Jean Marie Dominique Drieux, vice direttore della Maserati, uomo Citroen, che, pur nella contenutezza sempre corretta ed elegante della forma e del tono, non ci ha nascosto la sua perplessità sul comportamento della CSI.

— Dr. Drieux, crede che vi siano state delle forze oscure che hanno manovrato in seno alla CSI?

«Qualcosa di inspiegabile sta succedendo. Io non voglio insinuare nulla, ma sappiamo bene che delle eccezioni ne sono state fatte. E perché proprio a noi è stato posto il divieto?»

— Poteva essere questa presenza nelle prove di distanza, come Tour, Giro d'Italia ecc. l'inizio di un ritorno deciso della Maserati nelle competizioni?

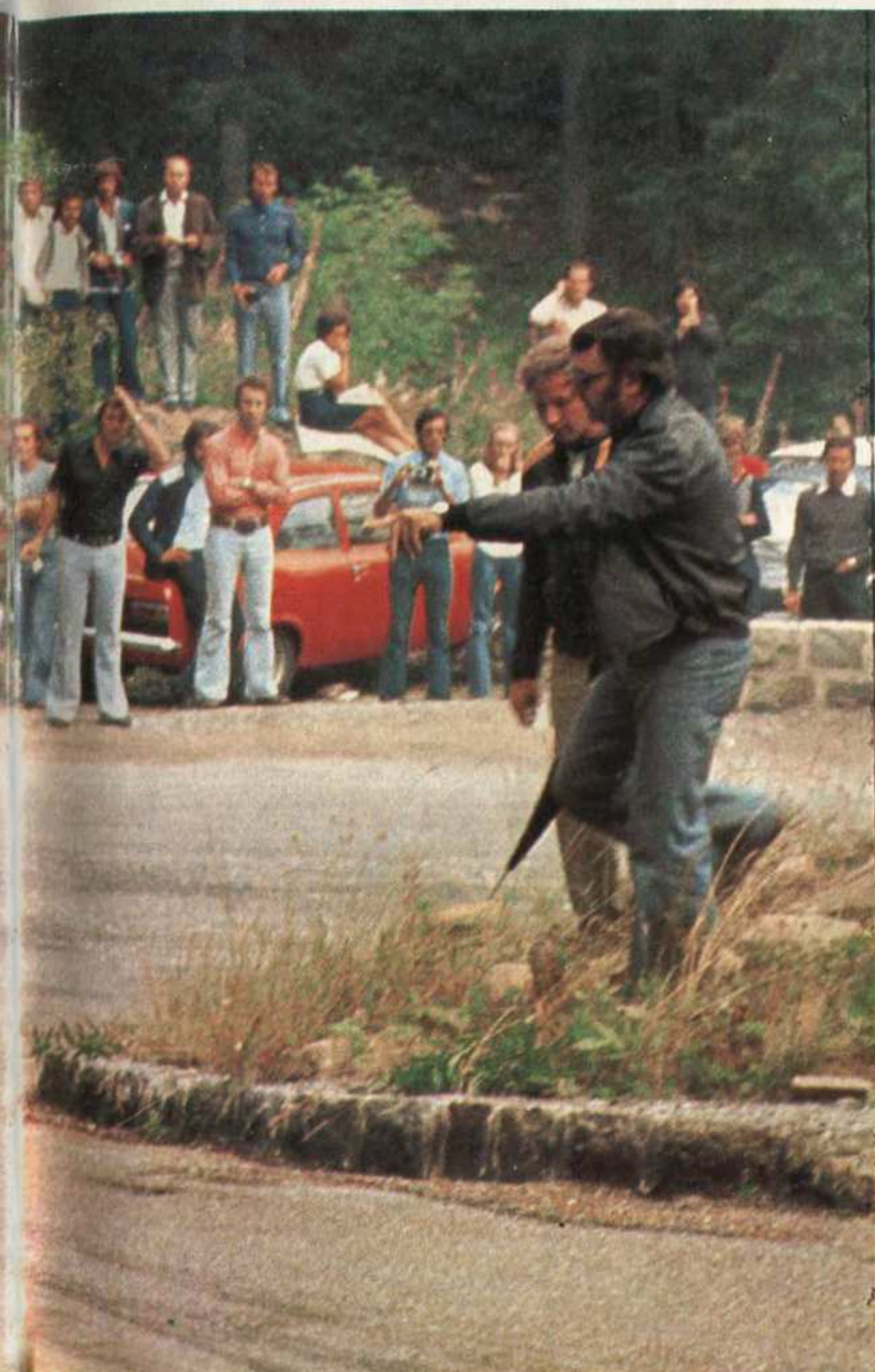
«Indubbiamente poteva essere per noi un mo-

tivo per rientrare pian piano, a poco per volta. Ma c'è chi ha creduto, evidentemente, che la nostra presenza non sia indispensabile; insomma, non ci vogliono, sicché noi abbiamo speso decine di milioni per due macchine che sono lì, in officina, a disposizione di chi le vuol provare in autodromo e basta.»

— E avete presentato una revisione in appello della decisione?

«C'è uno scambio di telex, ma vedrà che non avrà alcun esito. D'altra parte noi potremmo avere un'arma da giocare e cioè preparare una Merak, iscriverla alla prima corsa e poi presentare reclamo contro la irregolare posizione di altre marche. Ma noi non vogliamo ritorcerci contro quelli che non sono a posto. A che varrebbe? Facciamo presente, comunque, che sapevamo di non avere tutte le 500 Bora costruite in un anno, ma che, data l'elasticità nota a tutti, credevamo che per incoraggiare il rientro della Maserati, per interessare di più le corse, per dare un incremento alla commercializzazione delle industrie si accettasse la nostra richiesta. In fondo abbiamo visto che il Tour è stato limitato, praticamente, alla massiccia presenza di una marca e a qualche altro nome; un po' poco, per la verità. Pensi che noi potevamo essere presenti al Giro d'Italia e sarebbe stata una novità di certo interesse. Nulla, non ci vogliono, pazienza, abbiamo perso tempo e denaro.»

m. m.



Chi cerca il modo giusto per risolvere tanti problemi (partenza immediata a motore freddo, minor consumo di olio, protezione del motore da tutti gli stress, differenziale silenzioso, cambio agile e sciolto, ecc.), trova **GOO**: l'additivo per olio che rinvigorisce la vettura vecchia e mantiene giovane quella nuova.

GOO va bene su qualsiasi vettura: è sufficiente che ne versiate una lattina nella

coppa, per sentire subito il motore «rotondo»; ne basta una sola nel differenziale per zittire, definitivamente, i rumori da rotolamento; una sola lattina nella scatola del cambio vi darà, subito e per sempre, una scioltezza nuova nella guida.

GOO è raccomandato da **OSELLA** notissimo nel mondo dell'automobilismo sportivo per la famosa

ABARTH-OSELLA 2000

GOO è distribuito dai migliori rivenditori ricambisti.

selecom

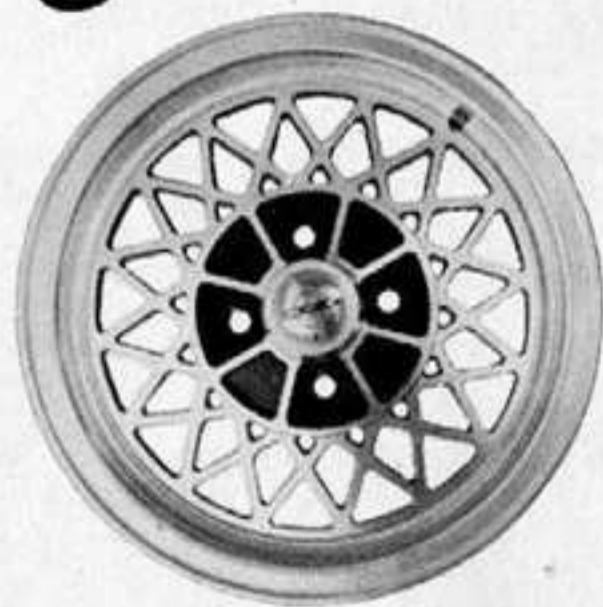
SELECOM SpA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI: **ABARTH GAUSS NGK SPARVA**

ruote BWA... e gli altri ti stanno a guardare



Sotto i 90 km/h sono belle. Se vai a tavoletta sono tanta velocità e sicurezza in più. Nella foto il nuovo modello SPORTRAY, realizzato secondo la famosa tecnica BWA: un gioiello di ingegneria sportiva per la tua auto.



A. BENZONI & C.

20090 Opera (MI)
via Luciano Manara 4/6 tel. 5240741 (R.A.)

Per FIAT

126 - 500
595 - 695



marmitta strada/pista
con staffa
in lega leggera

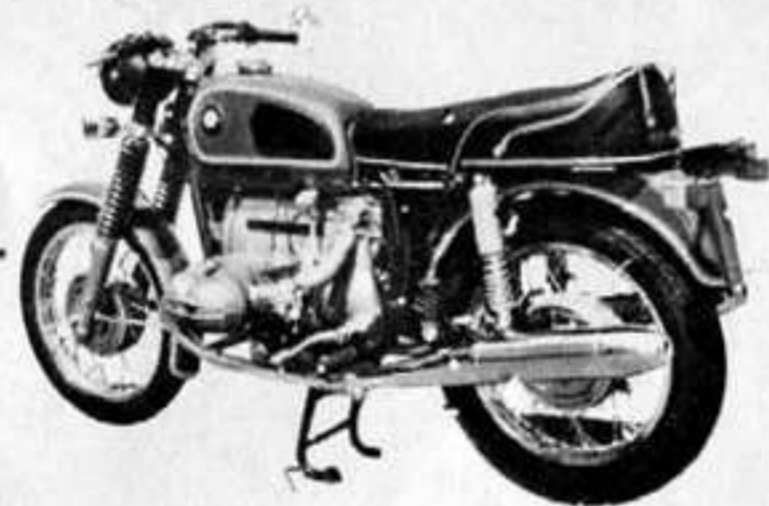
ANSA
marmittè



L'AUTOACCESSORIO

VIA MELCHIORRE GIOIA, 65 - MILANO - Tel. 6883200

CONCESSIONARIO DI VENDITA



VENDITA MOTO:

TRIUMPH



Casco Ariston



Contasecondi Heuer



Mod. Regolarità

CONTINUAZ. DA PAGINA 40

mentre Giorgio, alla ricerca di un telaio attuale che potesse sostituire validamente la solida BT 35 aveva cominciato con la pinnata Ensign, con la quale ha disputato le prime due corse del campionato. Poi trovandosi con una serie di problemi ha realizzato una fattiva collaborazione con Trivellato, importatore italiano delle March ed è passato alla casa di Bicester: per i motori il problema non sussisteva essendo entrambi buoni e affezionati clienti della Novamotor, che da anni serviva a entrambi degli ottimi propulsori.

Nello svolgersi delle prove del campionato è sorta una serie di problemi: le Brabham sono sembrate molto a punto in Italia fin dalle prime corse (tra l'altro Colombo si avvale della collaborazione di Pavanello, divenuto ormai uno specialista nel curare gli assetti e i problemi delle Brabham) mentre le March, che pur dominavano all'estero, specie in Inghilterra, non riuscivano a trovare il giusto assetto.

Per i motori dicevamo nessun problema: la Novamotor serviva il 90% dei piloti italiani, promettendo a tutti parità di potenza e nei limiti umani delle possibilità di Oreste e Gianni Pedrazzani, una parità di assistenza nelle revisioni dei motori. Solo che, come accade in tutte le categorie, forse sono usciti dei motori chiamiamoli « più felici » di altri e immediatamente si è sentito dire che i Pedrazzani (che al limite non hanno alcun interesse, o almeno non lo avevano fino a questi ultimi giorni) curavano « qualcuno » più di altri.

E' sopravvenuta poi anche la March, che nella persona di Robin Herd si è presa (ora che i problemi F. 2 sono stati felicemente superati) particolarmente cura della F. 3 e avendo palesi interessi nella vittoria del romano, dopo aver apportato tutte le modifiche e aggiornamenti del caso al telaio ha concluso che poteva essere colpa dei motori, e ha fornito una coppia di motori Holbay (che in England vanno per la maggiore) da montare sul telaio di Giorgio.

A questo punto, con la rivoluzione dei motori Holbay apportata dall'ultima gara di Monza in un « mare » di Novamotor, si è aggiunta un'ulteriore sfida tra i due, che ora avranno ulteriori interessi alla vittoria.

Colombo appare però tranquillo, perché la differenza tra i due motori è veramente minima: si tratta solo di un diverso regime di utilizzazione, più bassa per il motore inglese (che lavora da 5000 a 6000 giri/min.) rispetto al propulsore nostrano, che gira circa 500 giri in più. Tutto qui: si può dedurre ulteriormente che l'Holbay è più avvantaggiato sui tracciati lenti, mentre sul veloce, tipo Monza dovrebbe essere avvantaggiato il motore dei Pedrazzani. In tutti i casi la doppia sfida (tripla se si considerano anche le diverse marche dei telai) è in atto: e il responso finale ci verrà il 4 novembre dalla pista romana di Vallelunga.

L'altalena F. 3 ♣ CONTINUAZ. DA PAGINA 40

VALLELUNGA 13 maggio

Alberto Colombo sin dalle prove esibisce il suo perfetto stato di grazia, mentre Giorgio che ha distrutto il suo telaio qualche giorno prima deve correre con la macchina di Tenani, con la quale non si trova per niente. E il risultato appare subito chiaro, con Colombo che si aggiudica la sua batteria mentre Giorgio non riesce ad ottenere che il quarto posto: in finale niente può fermare Colombo, mentre Giorgio arrangiandosi come può giunge secondo.

RISULTATO: Colombo 1., Giorgio 2.

MONTECARLO 2 giugno

Subito fermo in batteria Colombo, agganciato da Alan Jones in testa-coda alla variante della piscina, Giorgio ottiene la miglior prestazione degli italiani nella sua batteria giungendo quinto. Ma c'è qualcosa che non va evidentemente nel pilota romano, che non va d'accordo con le alzatacce imposte dagli organizzatori monegaschi e parte per la finale ancora imbambolato. Giungerà sesto assoluto, secondo degli italiani.

RISULTATO: Colombo ritirato, Giorgio 2. (degli italiani).

Campionato Italiano di F. 3 (dopo 11 prove)

	CASALE	MISANO	CASALE	IMOLA	VALLELUNGA	MONTECARLO	CASALE	MONZA	CASALE	MISANO	MONZA	PUNTI VALIDI
Carlo GIORGIO	—	9	4	9	6	6	6	9	—	—	—	45
Alberto COLOMBO	4	6	6	1	9	—	9	—	2	9	1	43
Claudio FRANCISCI	9	4	—	3	—	3	2	6	—	6	6	31
Sandro CINOTTI	6	3	9	—	—	—	1	4	—	—	3	25
Alessandro PESENTI	—	2	2	6	—	2	3	—	9	—	2	22
Giorgio FRANCIA	—	—	—	2	3	9	—	—	—	3	4	21
Gaudenzio MANTOVA	2	—	1	—	4	4	—	—	3	2	—	15
Lella LOMBARDI	3	—	—	—	—	1	—	—	6	—	—	10
Paolo BOZZETTO	—	—	—	4	2	—	4	—	—	—	—	10
Francesco CERULLI	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	9
Maurizio FLAMMINI	—	—	3	—	—	—	—	—	—	4	—	7
Fernando SPREAFICO	1	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	5
Luciano PAVESI	—	1	—	—	—	—	2	1	1	—	—	5
Luigino GRASSI	—	—	—	—	1	—	3	—	—	—	—	4
« JEAN ALBERT »	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1

CASALE 10 giugno

Subito a suo agio sulla familiare pista di Casale Alberto Colombo spicca in prova il giro più veloce e si aggiudica agevolmente anche la seconda batteria. Molto bella la sua gara anche in finale: avviatosi in testa conduce una gara senza errori, terminando primo senza problemi. Ancora una volta « al risparmio » Carlo Giorgio, che preferisce non strafare e si accontenta dei sei punti alle spalle di Colombo.

RISULTATO: Colombo 1., Giorgio 2.

MONZA 29 giugno

Si recupera la gara interrotta per il « cattivo stato » della pista Junior e questa volta si corre sullo stradale con le chicane: i nostri due antagonisti si aggiudicano una batteria a testa e partono appaiati per la finale. Ancora una volta gara vincente per Carlo Giorgio, che man mano si sbarazza degli avversari giungendo primo al traguardo: Colombo è vittima di una toccata alla seconda chicane e viene classificato 13.

RISULTATO: Giorgio 1., Colombo 13.

CASALE 15 luglio

Ancora una volta i due partono assieme nella seconda batteria, ma mentre Colombo conduce una gara accorta giungendo secondo, Giorgio è vittima di un testa-coda e recupera caparbiamente. In finale Giorgio che rinveniva molto forte viene in collisione con Bozzetto e dopo il contatto è costretto al ritiro: Colombo ha invece il suo da fare a superare Bozzetto, che verrà poi squalificato.

RISULTATO: Giorgio ritirato, Colombo 5.

MISANO 19 agosto

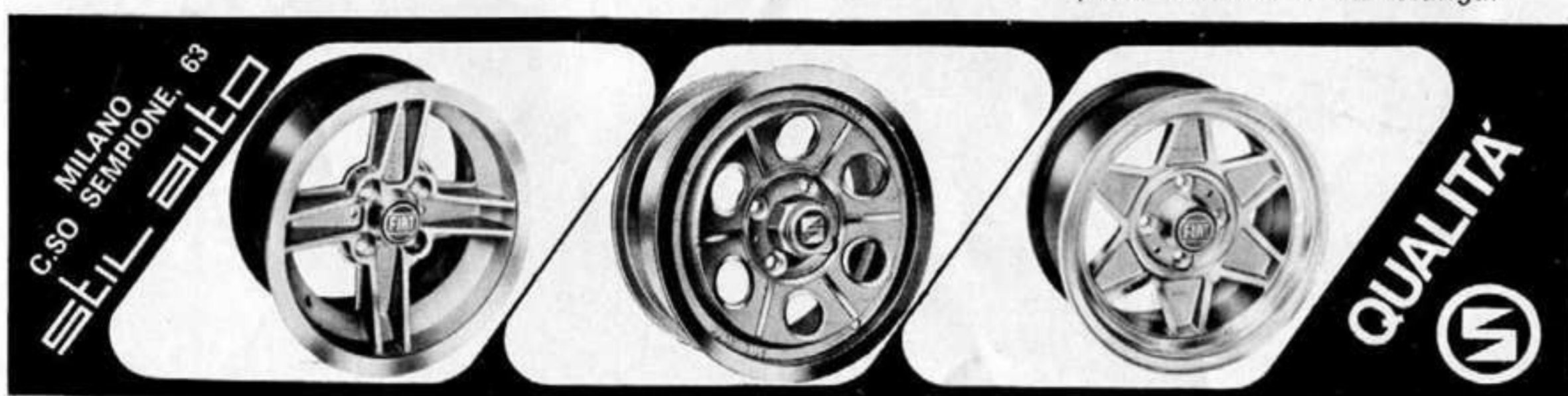
Dopo una batteria con molti problemi Giorgio deve partire molto indietro in finale e viene eliminato da una uscita di strada causata forse da un errore al cambio. Colombo invece, che aveva vinto la prima batteria, tenta il tutto per tutto all'ultima staccata in fondo al rettilineo e riesce miracolosamente ad infilare Francischi che lo precedeva e stava doppiando Bodini.

RISULTATO: Colombo 1., Giorgio ritirato.

MONZA 23 settembre

Calata di francesi a Monza, ancora una volta sullo stradale con le chicane, con prevedibile batosta da parte dei nostri che accusano minor allenamento e mezzi leggermente inferiori. Giorgio debutta con un motore Holbay, procuratogli dalla March che lo vuole assolutamente vincitore, mentre Colombo rompe in prova ben due motori Nova. In gara giungeranno entrambi sesti nelle due batterie, mentre in finale, correndo l'uno a ridosso dell'altro si disputeranno in volata l'11. posto.

RISULTATO: Colombo 11., Giorgio 12.

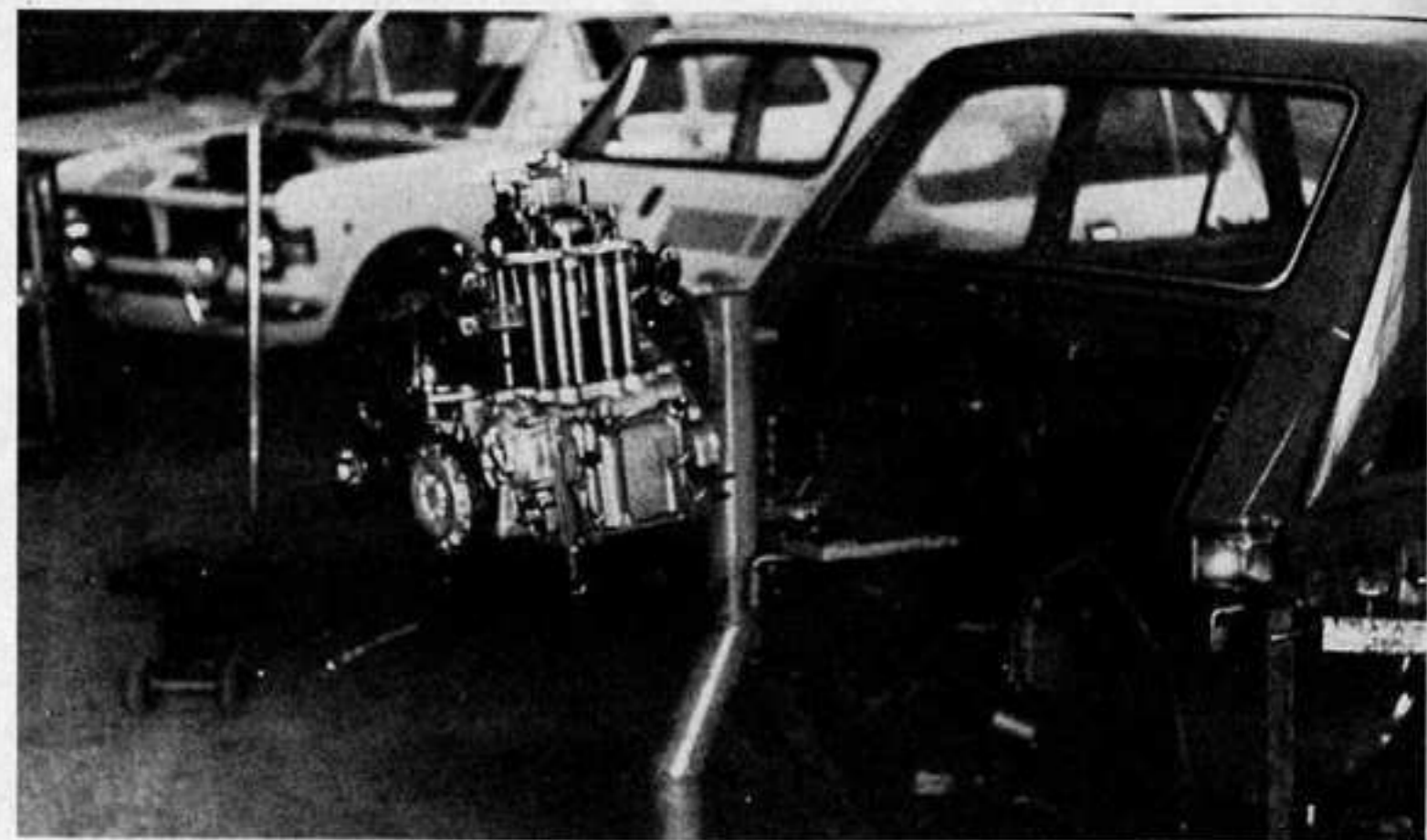




**NUOVI
BOLIDI**

Per non farsi prendere troppo la mano

Tutte calcolate le novità GIANNINI

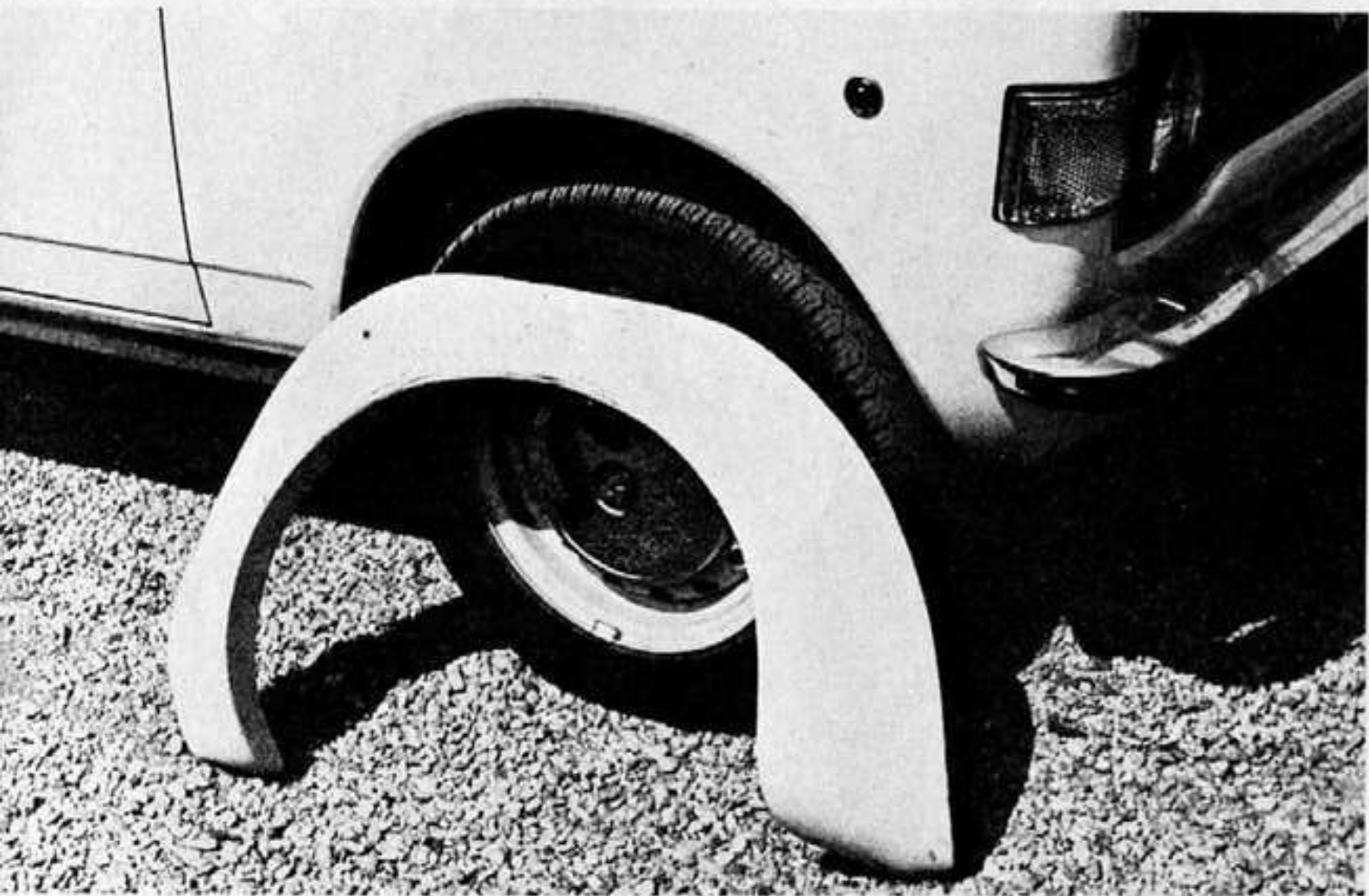


Sopra, un angolo delle officine Gianni, con un motore 126 in fase di preparazione. Sotto, le quattro bielle per la 128 NP confrontate a quella di serie, assieme all'alberino per la cinquemarce. A sinistra, uno dei passaruota anteriori omologati per la 128 NP Gianni

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ROMA - Novità interessanti in casa Gianni. Dopo essersi fregiata di tutti e tre i titoli italiani del turismo per le classi più piccole, la ditta romana continua nella sua politica di appoggio a piloti e preparatori omologando in gruppo 2 i modelli ritenuti più competitivi della sua vasta produzione derivata dalla Fiat. Una volta omologata la macchina, diventa poi giocoforza corredarla con il minimo indispensabile tra tutto quel po' po' che è consentito dall'attuale regolamento.

Alla Gianni non condividono l'attuale «libertà» nel turismo (ma chi la divide?) e cercano di frenare l'entusiasmo dei preparatori che vorrebbero fare di questa vecchia ditta una sorta di «Neerpasch all'italiana».



D'accordo per le omologazioni ma solo se sono utili e non eccessivamente costose. E' questo lo spirito della Casa ed è per questa ragione che il cambio a cinque rapporti per 500 e derivate, richiesto a gran voce, non verrà mai prodotto.

La Gianni, al contrario, non ha avuto difficoltà ad aggiungere alla scheda della sua 128 NP, dal primo luglio omologata in G. 2, un cambio a cinque rapporti, le bielle in acciaio ed una serie di parafanghini per allargare la carreggiata. Con questo si spera di ridare un po' di linfa alla classe 1150, quest'anno assai scarsa di concorrenti, molti dei quali erano stufi di guidare una macchina stabilissima e potente ma poco sfruttabile per i limiti del cambio a quattro marce.

Alcuni hanno quindi preferito emigrare nella 1300 dove le spese non cambiano e la 128 riesce a supplire alla mancanza di un quinto rapporto con la maggiore coppia.

Per la verità attualmente le cose non sono molto cambiate perché per circa due mesi quasi nessuno è venuto a conoscenza della novità, prima per il solito ritardo della CSI nel trasmettere i documenti alla CSAI e poi per le ferie che hanno bloccato mezza Italia.

In tale modo soltanto il preparatore Vaccari che è di Roma e molto vicino alla Gianni è riuscito ad approntare la 128 di Santucci in tempo per la gara estiva di Misano. Tra lo stupore degli altri per le nuove possibilità offerte dalla macchina, Santucci rompeva proprio il nuovo cambio, anche se pare non sia estraneo un comprensibile errore di guida del pilota, non ancora assuefatto alla nuova posizione dei rapporti.

Questo CINQUE MARCE è comunque una novità relativa perché non è altro che un adattamento del cambio Colotti ormai universalmente usato. Infatti anche il NUOVO ALBERINO disegnato per ospitare un rapporto in più è realizzato da Colotti per Gianni. La ditta di Modena fornisce anche un nuovo GRUPPO CONICO che per ovvie ragioni di spazio è stato ritoccato nelle quote. Il primo particolare costa 25.000 lire mentre per il secondo ne occorrono 66.000. Per chi si meraviglia ancora con le cifre del G. 2 aggiungiamo che

il Colotti viene fornito con 27 coppie di ingranaggi che costano 20.000 lire la coppia...

Anche per le BIELLE la cifra non è indifferente. Costano 30.000 lire l'una ma in questo caso la spesa viene compensata da una maggiore durata del motore che con le bielle in ghisa aveva bisogno di un maggior numero di interventi. Sono quelle tuttofate della Fiat Dino quest'anno omologate anche per la Gianni 500.

La Gianni ne ha incettate più di mezzo migliaio e provvede direttamente a Roma alla lavorazione per l'ALLOGGIO DELLA BRONZINA, alla LUCIDATURA ed infine all'EQUILIBRATURA. Dotate di uno speciale canale per la lubrificazione della bronza dell'occhio, queste bielle pesano 450 e 420 g., rispettivamente quella del 128 e quella della 500.

Infine i CODOLINI. Veramente questi particolari erano presenti nella fiche della 128 Fiat ma erano del tipo avvolgente, con una leggera influenza sull'aerodinamica della macchina. Le recenti variazioni della CSI che ha imposto per ogni nuova macchina omologata l'uso di codolini che interessino solo la zona del parafango ha quindi costretto la Gianni a costruire questi particolari con un nuovo disegno. I proprietari di 128 già preparate che debbono sbarcarsi questa nuova spesa di 64.000 lire sanno quindi chi debbono ringraziare. Questo per chi è attratto dalle novità Gianni perché i 128 Fiat restano come prima.

Da quando non esiste più l'obbligo di presentare il libretto della macchina per l'identificazione alle verifiche tutti possono trasformare una Fiat 128 in Gianni NP. La ditta di Roma per ovvii motivi commerciali è contrarissima a questa usanza ma ha acconsentito di buon grado a fornire i nuovi particolari un po' a tutti. Oltre a Santucci li ha richiesti il preparatore Segalini di Parma, alcuni piloti siciliani ed i fratelli Galmozzi che però hanno rinunciato al cambio, inutile a loro dire.

Una anticipazione piuttosto interessante riguarda il futuro agonistico dell'ultima nata in casa Gianni, la 126 GP. Di questa macchina ne esistono tre versioni turistiche: la prima conserva la cilindrata originale

mentre le altre due sono portate rispettivamente a 700 ed 800 cc mediante la sostituzione del gruppo cilindri. Per un uso agonistico le prime due sarebbero eternamente chiuse dalle più leggere sorelle minori derivate dalla 500 e d'altronde la stessa Gianni ha provveduto a dare un ennesimo impulso a queste gloriose macchine chiedendo l'omologazione per tutti i suoi modelli (Montecarlo, Vallelunga e Modena) delle scocche R con il monoblocco più rigido, tipo 126.

Al contrario si punta molto sulla versione 800 (denominata GPA, alesaggio 85, corsa 70) che verrà omologata in G. 2, classe fino ad 850 nei primi mesi del '74 una volta raggiunto il tetto dei 1000 esemplari. La lotta in questa categoria si annuncia fin d'ora al calor bianco perché questa macchina avrà come avversaria diretta la parente nobile del nord, vale a dire la Fiat Abarth 126/800 che pare possa avere la distribuzione con asse a camme in testa comandato da cinghia dentata. Anche alla Gianni non sono però rimasti inoperosi per rendere competitivo il loro motore. E' stata terminata proprio in questi giorni una testa a doppi condotti separati, croce e delizia di quei numerosi preparatori che hanno tentato di ricavarla con una discutibile «operazione chirurgica» alla classica testa Fiat.

Sarà interessante confrontare questa macchina che, pur evoluta, conserva l'architettura classica della 500 con il più raffinato ma non necessariamente più potente Abarth; senza contare che il termine di paragone resta pur sempre la formidabile 8 e 1/2 Abarth tipo 600 ormai alle sue ultime stagioni di corsa.

Da Gianni già si pensa ad omologare la macchina con freni più potenti e cambio a cinque rapporti mentre per la testa non è detto che non la si ritrovi anche sulle 6/700 con scocca R. A nostro parere questa omologazione (a meno che il prezzo non sia veramente bassissimo) urta proprio contro la moltitudine delle limitazioni, tanto alla Gianni. Il malumore creato tra i piloti dalle famose teste Abarth radiali per le bicilindriche e per fortuna rimaste inutilizzate dovrebbe pur aver insegnato qualche cosa.

Daniele Buzzonetti

Con Casoni a «tempo pieno» la DE TOMASO '74

MODENA - Dopo la bella vittoria di Mario Casoni («finalmente un successo» dice il finale) al Santonica di Misano, l'ing. Aurelio Bertocchi sottolinea: «E' venuto a mancare Mike Parkes (che era stato iscritto) per questioni di licenza internazionale e pur rammaricandoci di non avere avuto in gara il lungo ingegnere, siamo oltremodo contenti ed interessati del successo di Casoni che sarà con noi nella prossima stagione con programmi assai nutriti.»

— E per Regazzoni alla 1000 km di Parigi?

«In verità tale partecipazione è in programma per cercare di fare il bis di Hockenheim, ma intanto re-

stiamo in attesa di sapere se la gara si farà dopo le disposizioni che hanno messo fuori... legge l'autodromo di Montlhery. Sembrava che si dovesse trattare di una esclusione limitata ai prototipi e alle monoposto, ma il nostro rappresentante di Parigi che si è interessato alla questione, ha messo in dubbio che la corsa possa avere luogo in quella sede, mentre è assai probabile un suo trasferimento. Non capisco quali motivi possano avere suggerito tale decisione quando poi è stato autorizzato il Tour de France. Non parliamone, anche in altri paesi vi sono assurdità inconcepibili. Comunque, se la 1000 km si farà e se Regazzoni sarà libero

da altri impegni, ripeteremo senz'altro l'acoppiata di Hockenheim.»

— Quando passerete nel nuovo stabilimento?

«Stiamo già trasferendovi del materiale; credo sia questione di un mese ancora.»

— Abbiamo letto sul notiziario della Camera di Commercio di Modena che il signor Head John Douglas è stato nominato amministratore unico della Immobiliare De Tomaso S.p.A., Modena, Corso Canalgrande 36. Ci sono stati cambiamenti in seno al consiglio d'amministrazione?

«Noi non c'entriamo. Il signor Douglas è amministratore del gruppo Ghia, Vignale ecc. Ora si

dovrà prendere in esame la questione che riguarda il nome «De Tomaso» che resterà a noi.»

— Che cosa si preannuncia in campo sportivo?

«Per il resto della stagione noi metteremo in gara la nostra vettura ufficiale gruppo 4 e quelle dei clienti più vicini, come appunto Casoni. Oltre a ciò vi saranno scuderie e clienti a noi collegati con le vetture dei gruppi 3 e 4. Per il 1974 credo di poter dire che il signor De Tomaso ha programmi ancor più interessanti, ma per il momento non posso aggiungere altro.»

— Si parla di un ritorno alla collaborazione con Frank Williams. Co-

sa c'è di vero?

«Non lo so, sinceramente. Comunque, in linea di principio, io sono favorevole ai programmi sportivi in quanto utilissimi, come sa bene anche il nostro presidente De Tomaso. Siamo affermandoci sempre più in campo industriale e commerciale e dobbiamo, pertanto, assecondare tale preziosa attività che è alla base del programma. Ci manca quindi il tempo per fare di più nelle corse e per il momento ci accontentiamo di quanto abbiamo fatto e raccolto. Poi, se il nostro presidente lo deciderà, saremo in grado di completare la nostra presenza sui circuiti.»

m. m.

Crolla il record	FRANCIA - Corsa di Baux de Provence - Gara di velocità in salita	1. Maublanc (Chevron) 1'57"4, nuovo record.	Grande successo della gara, con magnifico duello fra Maublanc e Rua, arrivato secondo con la Pygmée. Già le prove avevano fatto prevedere l'appassionante battaglia, dati gli ottimi tempi di entrambi i piloti che polverizzavano tutti e due il record precedente.
Clark, campione inglese rallies	INGHILTERRA - Rally Burmah - Rally	1. Clark-Porter (Escort).	Undicesima prova del campionato rallies inglese, la gara è stata vinta come previsto da Clark che si è così garantito il titolo, avendo del resto dominato in tutte le prove del campionato. Le vetture di Pond e di Fawkes (Escort) si sono rovesciate, ma per fortuna senza danni ai piloti. Mehta su Datsun è uscito di strada, anche lui illeso però.
Tre Lola Tre	FRANCIA - Coppe AGACI - Gara di velocità in circuito.	1. Larrousse (Lola) 21'32"6, media kmh. 142,295; 2. Lafosse (Lola); 3. Bayard (Lola).	Tempo incerto, però senza pioggia, per la corsa per sport e monoposto, che ha visto un bellissimo duello fra Larrousse e Lafosse. Bayard, arrivato tardi dal Tour de France, è partito dal fondo dello schieramento e ha fatto una bella rimonta.
Campione senza sorprese	FINLANDIA - Corsa a Keimola - Gara valevole per il campionato nazionale turismo.	1. Kemilainen (Escort); 2. Holming (Cappri); 3. Vaara (Fiat 128).	Era l'ultima prova del campionato e Kemilainen si è confermato il vincitore, dopo essersi messo bene in luce in tutte le prove.
Grande la delusione	FRANCIA - Corsa di Limonest - Gara di velocità in salita.	1. Mieusset (March) 1'44"99. Record: Mieusset 1'39"7 (1972).	Lachaud, arrivato secondo con la Chevron, era sicuro di vincere finalmente questa gara, ove il successo gli sfuggiva da tempo. Niente da fare, Mieusset è stato imbattibile, su strada in certi punti bagnata. Nelle due salite Lachaud aveva però segnato i tempi migliori.
Meglio che niente	FRANCIA - Corsa di Coroue su Logne - Gara di velocità in salita.	1. Courage (March) 45"3. Record: Martin 44"2 (1972).	La minaccia di pioggia non ha offuscato la gara, dal percorso molto veloce. Martin, il grande favorito, usciva di strada a 180 orari e doveva ritirarsi, però dopo avere migliorato in prova il proprio record.

Sempre più in crescita il CARAVANNING

Le «roulottes» si sfideranno nel MUGELLO

FIRENZE - Nel 1975 l'unica gara italiana di regolarità (il Trofeo Bergera) per auto trainanti roulotte, vedrà lo svolgimento di alcune prove speciali sul circuito internazionale del Mugello. In questa direzione sta già operando la Federazione del campeggio che ha annunciato la nuova iniziativa in occasione della mostra internazionale di caravanning di Calenzano che è giunta quest'anno alla sua decima edizione, in un crescendo continuo.

Nella prima edizione erano presenti otto marche del settore, quest'anno ol-

ai primi due posti la francese Caravelair e la tedesca Knaus.

Da rilevare che sul totale delle immatricolazioni delle caravan nel 1972, 10.070 sono state di fabbricazione italiana e 4.291 estera.

Le tendenze del settore caravanistico sono quelle di andare verso un migliore sfruttamento dello spazio, maggior confort, più cura nei particolari e nel design, uso di nuovi materiali e più leggeri. Dopo un breve boom delle produzioni in «plastica» si sta tornando ai materiali classici (legno, alluminio). Niente di nuovo per quanto riguarda la tecnica (poca) delle roulotte, sia nel settore dei freni, che delle sospensioni.

Fra le novità della mostra, ma sarebbe meglio dire di questi ultimi anni, la Serie Blu presentata dalla Laverda, (lo stesso gruppo che realizza le maximoto). Si tratta di una concezione completamente nuova, con pareti verticali, forma perfettamente rettangolare, una veranda a soffietto, una finestra che prende un'intera parete, un arredamento degno di figurare in una mostra di moderno design. Prezzi competitivi.

La «novità» Roller è il blocco dei prezzi, unica azienda del settore interessata ai provvedimenti governativi e che ha comunque annunciato di non aumentare i listini almeno per tutto l'anno. L'Elnagh presenta una nuova serie economica, definita Europa.

Per i nostri lettori interessati al caravanning, (e chi segue le corse si è accorto che nel gran circo delle gare aumentano tutti i giorni le roulotte, sia degli appassionati, dei piloti, degli staff, delle scuderie, proprio per le caratteristiche di libertà e mobilità così care ai globetrotters di tutto il mondo), ricordiamo che una buona caravan del peso di circa sei-sette quintali, capace di ospitare dalle quattro alle sei persone e lunga circa quattro metri e larga due, trainabile da una vettura di circa 1500 di cilindrata, costa, arredata del necessario, sui due milioni di lire, più o meno come l'auto che la deve trainare.

In aumento anche i motorcaravan, quei veicoli cioè che sono il risultato del connubio fra una caravan ed un telaio automobilistico ed abbastanza diffusi all'estero. Fra le proposte più interessanti e nazionali vi è sempre il Camping-Volkswagen per 2 persone (a due milioni e mezzo circa), mentre alla mostra di Calenzano si sono visti veri giganti del settore, come quelli presentati dalla romana ARCA. Il più grosso costa quasi dieci milioni su meccanica Mercedes. Altri tipi riguardano meccaniche Fiat (il 238 costa sui quattro milioni), il Ford (4-6 milioni), l'Alfa Romeo, Opel, Peugeot. Altri modelli sono presentati da varie ditte e fra questi interessante quello della Bendix inglese, Globetrotter, (su telaio Bedford GM) costa quasi cinque milioni.

Questi veicoli sono destinati particolarmente ai giramondo, che non vogliono avere problemi di prenotazione, orari, itinerari prefissati: con i motorcaravan la libertà di movimento è assoluta, anche se costa abbastanza cara.

Marco Grandini



Questa motorcaravan su telaio Hanomag (sopra) e la nuova Laverda serie «blu» sono fra le novità viste a Prato-Calenzano



trecento, fra le quali ben 48 di caravan, dieci di motorcaravan, dieci di casemobili, oltre a quelle di carrelli, carrelli tenda, accessori, bungalow. Undici le nazioni rappresentate per un totale di alcune centinaia di modelli esposti.

Calenzano ha confermato l'espansione del caravanning nelle sue varie forme, tendenza dimostrata anche dalle immatricolazioni dell'anno scorso che hanno superato per la prima volta le diecimila unità e di gran margine, (per l'esattezza 14.361), con un fortissimo aumento nei confronti del 1971 (9.572). Attualmente si calcola che in Italia circolino complessivamente 50-60 mila roulotte. Un mercato quindi sempre più interessante sotto i vari aspetti.

Nel settore delle caravan la miglior azienda italiana è sempre la Roller con una produzione di circa diecimila unità l'anno, seguita a distanza dall'Elnagh; quest'ultima ha però avuto nel 1972 il primato delle vendite in Italia con 3.451 pezzi contro i 3000 della Roller che ha esportato circa il 70% della produzione. Fra le straniere



**inutile discutere,
in pista
occorrono altri argomenti**

Rossignol

ha questi argomenti

KL1973. L'argomento più veloce del mondo. Su di esso non ammettiamo discussioni. Poi Sapporo e il Campionato del Mondo Professionisti, la Coppa del Mondo e la Coppa Europa con le nostre vittorie. Qui quattro chiacchiere le possiamo anche fare, giusto per illustrarti i motivi tecnici che ci hanno portato a queste vittorie. Perché alla Rossignol amiamo lo sci. Come amiamo i giovani campioni e le loro vittorie. Non per niente facciamo sci da 65 anni, alla Rossignol.

Tutti gli sci Rossignol sono assicurabili contro il furto tramite la Compagnia Svizzera ELVIA



Stratoflex Racing

Roc 550

Olympique

riceverete il ricco catalogo illustrato inviando lire 200 in francobolli a:
NICOLA ARISTIDE & FIGLIO - 13051 BIELLA