

**Muller-Van Lennep
fanno undici
per la PORSCHE**

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica **SPRINT**

DALL'INVIATO

CERDA - Ultima o no, questa Targa Florio 1973, cinquantesettesima della serie, è stata tutta improntata dall'Alfa Romeo, nei suoi aspetti lieti ed in quelli meno lieti. Non sappiamo se sarà stata davvero l'ultima delle Targhe Florio « classiche » delle Madonie, né lo sapremo presto, nonostante le attestazioni e le promesse di solidarietà che sono venute da tante parti. Sappiamo però che poteva essere la prima occasione di successo per la nuova Alfa Romeo 33-12, e che se il successo non è venuto, come era ormai pressoché certo, non è alle qualità dell'Alfa Romeo che lo si deve imputare.

L'esordio della macchina nuova, rinviato a Spa la set-



tissimo di uno scarto che — essendo misurato in parecchi minuti — era astronomico. Era il momento di pensare seriamente che la grande impresa di vincere nella gara d'esordio e soprattutto vincere la Targa Florio, forse iscrivendo il suo nome al termine della lista gloriosa, era giunto, per l'Alfa Romeo.

Invece, l'euforia è durata poco: il tempo di mostrare al pilota il segnale della cautela, quello che indicava la via libera e quindi cancellava ogni necessità di rischio, ed ecco la notizia incredibile e stupefacente: la macchina era uscita di strada, e in testa passava una Porsche! Il pilota aveva rischiato, forse non rendendosi conto del tutto del larghissimo margine di cui disponeva e che gli avrebbe permesso

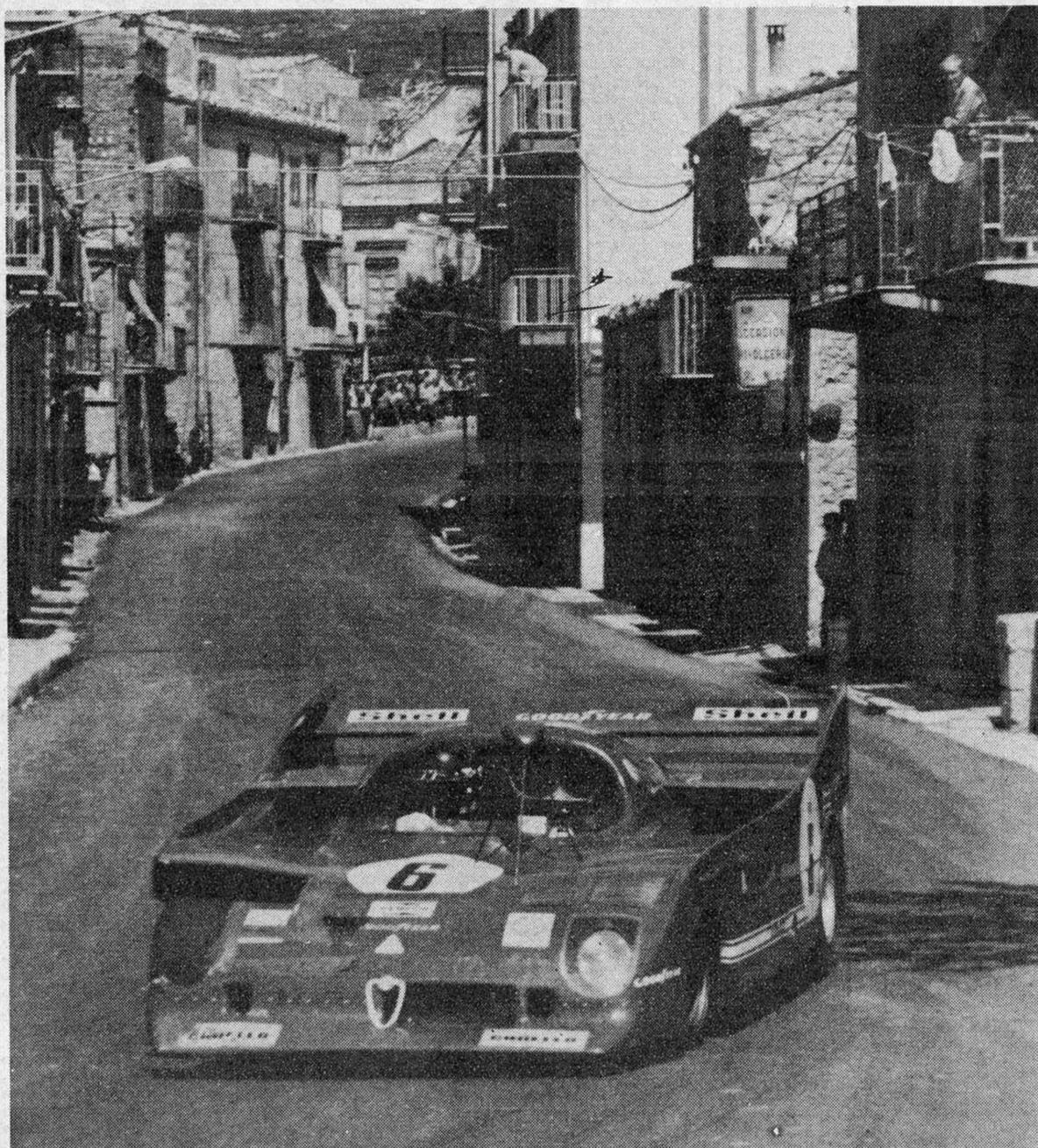
TARGA cara per l'ALFA

timana scorsa, è finalmente avvenuto, e davvero stava diventando un fatto clamoroso, perché coincideva con la vittoria, cosa che finora pochissime macchine possono vantarsi di aver compiuto. Invece la vittoria non c'è stata, perché la uscita di strada di de Adamich ha immobilizzato la macchina proprio nel momento in cui tutto era diventato semplicissimo, per la scomparsa dei possibili avversari, peraltro già superati sul terreno delle prestazioni effettive.

La attonita incredulità, lo scoramento, la accorata costernazione che ha preso gli uomini dell'Alfa che erano nel box di Cerda, sono stati giustificatissimi. Era troppo duro dover ammettere che dopo essere stati brillantissimi in prova e dopo aver condotto la corsa, con la unica macchina in gara, tutto cadeva per effetto di una manovra perlomeno arrischiata probabilmente dettata dall'impazienza e comunque non giustificabile da necessità assoluta.

L'ottimismo delle prime fasi della corsa, coi tempi molto buoni che la macchina condotta da Stommelen aveva iscritti nelle caselle dei primi giri, era temperato dalla presenza in corsa degli avversari più temibili. Era pur sempre la dimostrazione che la nuova macchina era davvero molto buona e capace di far benissimo fin dalla sua prima comparsa. Ma restavano le incognite sulle possibilità di recupero degli avversari e sulla durata in una prova che tanto chiede.

A questo cauto ottimismo era subentrata l'euforia dell'essere rimasti soli in testa, con l'avversario più vicino stacca-



Sopra al titolo, nella corona d'alloro ci sono, questa volta, Van Lennep e Muller, i due omogenei piloti della Porsche Carrera Martini. Qui sopra, de Adamich attraversa Collesano, in prova, con l'Alfa Romeo che reca i segni di una toccata. Poi, in corsa, un sorpasso sarà fatale alla 33tt12

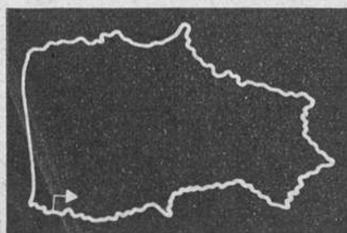
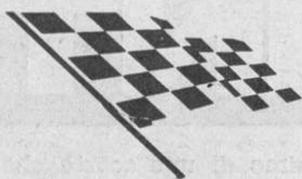
persino di perdere addirittura dei minuti, se le difficoltà dei sorpassi inevitabili si fossero ripetute. Stufi di dover frenare il suo slancio, ha rischiato, e la collisione con la piccola Lancia che ostruiva la strada è stata fatale.

La cronaca vi dirà come fin dall'inizio l'Alfa di Stommelen sia stata in testa alla corsa. Non si può sapere effettivamente quali sarebbero stati gli scarti veri tra l'Alfa di Stommelen e la Ferrari di Merzario, che alla fine del primo giro ha dovuto rassegnarsi ad una andatura lentissima, per la gomma sgonfiata. Si può presumere che questi scarti sarebbero stati minimi, e forse addirittura a favore della Ferrari, visto che nel giro successivo Merzario aveva recuperato mezzo minuto del tempo che lo divideva dal primo alla fine del primo giro. Considerando che oltre al tempo perduto per la foratura Merzario aveva anche perduto almeno 25 secondi per il cambio della gomma, nel secondo giro egli aveva quindi marciato ad un ritmo impressionante, che tuttavia non sappiamo se era possibile mantenere a lungo.

Quel che si può sapere è che tra l'Alfa e la Ferrari di Ickx gli scarti erano in aumento, e poiché Merzario era attardato era Ickx l'avversario da tenere in conto come paragone. Quindi l'Alfa Romeo, in ogni caso, stava dimostrando di essere la migliore, ed era già una lieta sorpresa. Poi Merzario si fermava con un semiasse rotto (le sfere del giunto scorrevole erano

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 24



57. TARGA FLORIO, gara internazionale di velocità e durata valida quale sesta prova del Campionato Mondiale Marche. Circuito delle Madonie, di 72 km., 11 giri pari a 792 km. Cerda, 13 maggio 1973. Tempo sereno e fresco.

COSI' (in 76) AL VIA

Merzario-Vaccarella (Ferrari)	33'38"5	De Adamich-Stommelen (Alfa)	33'41"1
Ickx-Redman (Ferrari)	34'59"1	Van Lennep-Mulle (Porsche)	36'52"1
Munari-Andruet (Stratos)	37'26"5	Randazzo-Amphicar (Chevron)	38'18"0
Stekkonig-Pucci (Porsche)	38'40"5	Morelli-Nesti (Chevron)	38'47"0
Quist-Zink (Porsche)	39'33"1	McBoden-Moreschi (Chevr.)	39'59"3
Alberti-Bonetto (Chevron)	40'45"9	Paleari-Schon (Alpine)	40'41"8
Boeris-Monticone (Chevron)	40'44"0	Kinnunen-Haldi (Porsche)	40'44"6
Zbinden-Ilotte (Porsche)	40'53"2	Tondelli-Viriglio (Chevron)	41'10"5
Pasolini-Pooky (Lola)	41'15"3	Manuelo-Caci (Abarth)	41'25"6
Formento-Florida (Chevron)	41'37"3	Weehler-Davidson (Daren)	41'45"1
Fossati-Mola (Porsche)	41'51"0	Borri-Barone (Porsche)	41'58"8
Fasano-Gargano (Abarth)	42'04"6	Benvenuti-Runfola (Porsche)	42'12"2
De Luca-La Mantia (Alfa)	42'12"9	Pianta-Pica (Momo-Opel)	42'35"2
Zanetti-Galimberti (Alfa)	42'37"2	Potin-Hogliatti (Lola)	42'44"1
Capra-Lepri (Porsche)	42'58"2	Chiaromonte-Iccudrac (Alpine)	42'59"3
Calascibetta-Apache (CR-CDS)	43'07"3	Restivo-Jemma (Alfa R.)	43'12"4
Rombolotti-Ricci (Alpine)	43'13"1	Martino-Localatti (Lancia)	43'17"2
Lucien-De Antoni (AMS)	43'20"3	Marino-Sutera (Lancia)	43'26"2
Bramen-Jokrisa (AMS)	43'29"6	Anastasio-Lo Voi (AMS)	43'30"5
Marchiolo-Spatafora (Alpine)	43'32"6	Paul-Chris-Lo Piccolo (AMS)	43'41"3
Radice-Micangeli (Porsche)	43'52"3	Balistreri-Rizzo (Lancia)	43'55"0
Maione-Vigneri (Porsche)	43'59"0	Cam-Nieri (Porsche)	44'07"0
Ricci-Coco (Opel)	44'07"3	Sebastiani-Palagio (AMS)	44'16"7
Bonfanti-Balocca (Alfa Romeo)	44'25"1	Litrico-Ferragina (A. Romeo)	44'25"9
Maggiorelli-Falorni (Abarth)	44'38"6	Donà-Govoni (AMS)	44'39"9
Hedges-Margulies (Porsche)	44'43"0	De Gregorio-Mannino (Porsche)	44'43"6
Patania-Carab (Porsche)	44'46"3	Mantia-Giusy (A. Romeo)	44'48"8
Terra-Berruto (Ferrari)	44'49"9	Shangry-La-Federico (BMW)	44'52"1
Rosolia-Adamo (Lancia)	44'52"9	Pietromarchi-Micangeli (Pantera)	44'58"4
Pantò-Bonaccorsi (Opel)	45'00"4	Mici-Pogliano (Lola)	45'08"5
Barba-De Luca (Giliberti)	45'10"2	Bonacina-Bottanelli (Abarth)	45'13"5
Famoso-Di Gregorio (BMW)	45'17"6	Poker-Fasan (Alpine)	45'28"1
Ramolino-Davico (Alpine)	45'28"5	Girdler-Goelnicht (Lotus)	45'28"8
Vacca-Duccio (Alpine)	45'30"1	Caliceti-Monti (Alpine)	45'34"8
Larini-Finguerra (Bizzarini)	45'52"0	Nicodemi-Moser (Lola)	46'11"5
Garofalo-Riolo (Gigi P. 2)	46'12"7	Veninata-Jacoco (AMS)	46'25"7
Maggiorelli-Cocchetti (AMS)	46'35"3	Nicolosi-Manzo (AMS)	46'37"8
Barbanti-Musumeci (A. Romeo)	46'41"0	Cuttitta-D'Alù (Lancia)	46'51"5

In neretto, il pilota che ha preso il via

CONTINUAZ. DA PAGINA 23

uscite dai loro alloggiamenti e quindi le due parti dell'albero diventavano pressochè indipendenti, spezzandosi), e poi Ickx trovava sulla strada all'improvviso la grossa pietra caduta dalla montagna, con la paurosa avventura della ruota anteriore di destra che si spezzava nell'urto e lo sterzo bloccato che mandava la Ferrari fuori strada.

Così per l'Alfa Romeo restava soltanto la Porsche di Muller e Van Lennep a rappresentare il punto di riferimento per l'andatura da adottare e la tattica da seguire. Riferimento che dava una indicazione molto confortante, visto che i distacchi in tre giri erano già saliti a molti minuti e che durante il quarto giro erano diventati ancor più consistenti (qualcuno che era oltre la metà percorso parla di una decina di minuti). Una posizione da riposo, che autorizzava andature senza ischi e che alimentava le speranze del box.

La scomparsa dell'Alfa Romeo, repentina ed inaspettata, era mortificante per la gente dell'Alfa, e deludente per il mezzo milione di spettatori. Via le Ferrari, il tifo dei siciliani era tutto riversato sull'Alfa, per nazionalismo e perché anche quelli di parte avversa ne apprezzavano al giusto la prestazione brillantissima.

La scomparsa dell'Alfa apriva anche alla Porsche il battente del successo, che se poteva essere sperato alla distanza contando sulle qualità di resistenza delle «Carrera» che per l'occasione erano dei prototipi (per gli alleggerimenti e l'adozione di qualche aggiunta aerodinamica), non poteva essere logicamente preventivato.

Si presentava allora, alla Porsche un altro avversario, anche questo temibile tanto più perché forse impreveduto. Ed era la Lancia Stratos di Munari e Andruet a far paura, perché stava davanti a tutte le altre Porsche Carrera e tallonava quella che Muller e Van Lennep guidavano benissimo con prestazioni molto equilibrate tra loro.

Anche per la Lancia tuttavia venivano i guai, che erano irritanti perché non riguardavano la macchina nel suo complesso funzionale, ma il cedimento di una parte che nelle corse è di solito del tutto ignorata: i supporti del sedile. I tentativi di tamponamento del male, con l'uso estemporaneo di soluzioni inventate (pezzi di legno dietro lo schienale e tentare di tener fisso il sedile in posizione decente) prendevano tempo, e la Lancia Stratos era distaccata, anche se

vincere e di acquisire altri punti per il Campionato Mondiale. Gli è andata male, e stavolta possiamo parlare di sfortuna davvero, sia per la rottura che ha fermato Merzario lancia-tissimo e brillantissimo, sia per l'incidente a Ickx che stava scoprendo la Targa Florio e che non ha potuto



Herbert Muller, il rosso svizzero specialista della Florio, ha bissato il suo successo ottenuto nella edizione del 1966

farsi una esperienza totale, anche se ha riportato impressioni indelebili.

Nella economia della gara avrebbero giocato di certo i valori individuali, e così adesso siamo qui a chiederci cosa avrebbero potuto fare gli uomini della Ferrari, dato che abbiamo potuto constatare come Merzario fosse forse il miglior uomo della cosa in assoluto, anche se defraudato del giro più veloce dal fatto che il tempo i cronometristi lo prendono su una certa linea e non possono tener conto delle fermate ai box. Ickx aveva un ritmo iniziale inferiore, ma chissà cosa avrebbe potuto fare in seguito? E Redman esperto della Targa avrebbe forse potuto essere pari ad Ickx. Probabilmente Vaccarella non avrebbe potuto eguagliare Mer-

Stratos, e vedrete che la risentirete nelle cronache, magari presto. Non aveva il motore quattro valvole ma è andata forte come le Porsche Carrera ufficiali e quindi fortissimo in rapporto alla sua cilindrata. Finisce al secondo posto assoluto ed è un'impresa che conforta quelli che l'hanno costruita dopo averla ideata. E', come la Porsche, una vera automobile e non un mezzo esclusivamente adatto alle piste e come tale potrà essere prodotta (va in produzione tra poco) e acquistata ed usata, anche se le sue caratteristiche sono quelle della macchina da impiego sportivo. In fondo è la stessa genesi delle Porsche, che trasferiscono immediatamente nella serie le indicazioni delle corse, laboratorio vivo e immediato oltre che veicolo pubblicitario.

Stiamo addentrandoci in un discorso che porterebbe troppo lontano e che non si attaglia alla Targa Florio soltanto. Meglio tornare alla nostra gara.

Munari e Andruet hanno avuto il loro daffare con il molto curioso inconveniente del sedile, staccatosi dal pianale, che ha reso difficilissima la guida specie per Andruet che è più basso di Munari e che letteralmente non riusciva a toccare i pedali col sedile che era catapultato indietro. Nonostante ciò ritroviamo la Stratos al secondo posto e con una prestazione effettiva maiuscola. Adesso per la Lancia si pone un dilemma difficile da risolvere: la destinazione finale di questa macchina che si appresta ad entrare sul mercato. Farle fare i rallies, per i quali è stata concepita, oppure dirottarla verso la velocità pura?

Direi che il problema è risolvibile facilmente, perché in fondo non esiste. Se è stata capace di andar tanto bene alla Targa Florio nonostante le condizioni molto particolari, sarà capace di andare benissimo anche in altre gare dure (i rallies) e con una fase sperimentale approfondita sarà capace di andar molto bene anche nelle gare di velocità. Magari con un aumento di cilindrata che la renderebbe temibilissima per chiunque. Intendo per qualunque altra macchina che sia una «automobile».

Come vedete dalle classifiche, di macchine sport se ne trovano poche nelle prime posizioni. Ovvio che non possano esservi le piccole, ma sintomatico che siano le GT o le derivate dalle GT ad essere in vista.

La Targa Florio, anche se avrà concluso il suo ciclo, avrà assolto il compito stupendo di dimostrare che si possono ed anzi si debbono fare le corse con criteri molto diversi da quelli che si stanno seguendo da qualche tempo.

COSI' (in 15) ALL'ARRIVO

1. Muller-Van Lennep (Porsche-Carrera RS) 11 giri, pari a 792 km, in 6.54'19"1, media 114,691 kmh; 2. Munari-Andruet (Lancia-Marlboro Stratos) a 6'10"6; 3. Kinnunen-Haldi (Porsche Carrera RS) a 18'22"6; 4. McBoden-Moreschi (Chevron B 21) a 24'14"5; 5. Nicodemi-Moser (Lola T 290) a 31'15"6; 6. Stekkonig-Pucci (Porsche Carrera) a 33'10"7; 7. Borri-Barone (Porsche Carrera) a 1 giro; 8. Zbinden-Ilotte (Porsche Carrera) a 1 giro; 9. Morelli-Nesti (Chevron B 21) a 1 giro; 10. Zanetti-Galimberti (Alfa Romeo GTA) a 1 giro; 11. Formento-Florida (Chevron B 21) a 1 giro; 12. Capra-Lepri (Porsche 911 S) a 1 giro; 13. Boeris-Monticone (Chevron B 21) a 1 giro; 14. Fossati-Mola (Porsche) a 1 giro; 15. Anastasio-Lo Voi (AMS) a 1 giro.

Imbattuti i primati

Sulla distanza: Muller-Van Lennep (Porsche Carrera) media 114,691. Primato imbattuto: Merzario-Munari (Ferrari 312 P) in 6.27'48", media 122,537 kmh (1972). Sul giro: il 3. di Stommelen (Alfa Romeo 33t12) in 34'13"1, media 126,248 kmh. Primato imbattuto: Leo Kinnunen (Porsche 908-3) in 33'36"0, media kmh 128,571 (1970).

CLASSIFICHE DI CLASSE SPORT - GR. 5

Classe 3000: 1. Van Lennep-Muller (Porsche RS) in 6.54'19"9, media 114,692; 2. Munari-Andruet (Lancia Stratos) 7'00"30"5; 3. Kinnunen-Haldi (Porsche RS) 7'12'42"5; 4. Stekkonig-Pucci (Porsche Carrera) 7'27'29"9.

Classe 2000: 1. Frank McBoden-Moreschi (Chevron) 7'17'34"4; 2. Nicodemi-Moser (Lola) 7'25'35"5; 3. Florida-Formento-Pooky (Chevron) a 1 giro; 4. Alberti-Bonetto (Chevron) a 1 giro; 5. Manuelo-Amphicar (Abarth) a 1 giro; 6. Terra-Berruto (Ferrari) a 1 giro; 7. Weehler-Davidson (Daren BRM) a 1 giro.

Classe 1600: 1. Morelli-Nesti (Chevron) in 7'02'35"9; 2. Boeris-Monticone (Chevron) 7'30'02"7; 3. Bonacina-Bottanelli (Lancia Abarth) a 1 giro; 4. Mici-Pogliano

(Lola-Abarth) a 1 giro; 5. Veninata-Jacoco (AMS) a 1 giro.

Classe 1300: 1. Anastasio-Lvoi (AMS) in 7'32'07"7; 2. Garofalo-Riolo (Gigi P/2) a 1 giro; 3. Barba-De Luca (Giliberti) a 1 giro.

Classe 1000: 1. Maggiorelli-Falorni (Fiat Abarth) in 7'16'07"9; 2. Sebastiani-Palagio (AMS) a 1 giro.

GRAN TURISMO GRUPPO 4

Classe oltre 2000: 1. Barone-Borri (Porsche) in 6.50'39"2; 2. Ilotte-Zbinden (Porsche Carrera) 7'01'37"3; 3. Fossati-Mola (Porsche) 7'31'38"3; 4. Hedges-Margulies (Porsche Carrera) a 1 giro.

Classe 2000: 1. Capra-Lepri (Porsche 911/S) in 7'25'29"1; 2. De Gregorio-Mannino (Porsche 914) a 1 giro; 3. Pantò-Bonaccorsi (Opel) a 1 giro; 4. Cam-

Nieri (Porsche 914) a 1 giro; 5. Barbanti-Musumeci (A.R. Autod.) a 1 giro.

Classe 1600: 1. Zanetti-Galimberti (A.R. GTA) in 7'15'06"8; 2. Bonfanti-Balocca (A.R. GTA) a 1 giro; 3. Litrico-Ferragina (A.R. GTA) a 1 giro; 4. Cuttitta-D'Alù (Lancia HF) a 1 giro; 5. Balistreri-Rizzo (Lancia HF) a 1 giro; 6. Ramolino-Davico (Alpine) a 1 giro.

Classe 1300: 1. Rombolotti-Ricci (Alpine) in 6.50'25"7; 2. Marino-Sutera (Lancia HF) 7'05'38"4; 3. Poker-Fasan (Alpine) a 1 giro; 4. Vacca-Duccio (Alpine) a 2 giri.

TURISMO SPECIALE GRUPPO 2

Classe oltre 2000: 1. Shangry-La-Federico (BMW) in 7'00'17"1. Classe 2000: 1. Famoso-Di Gregorio (BMW) in 7'16'09"1.

Campionato Mondiale Marche dopo 6 prove

	DAYTONA 3/4-2	VALLELUNGA 25-3	DIGIONE 15-4	MONZA 25-4	SPA 6-5	FLORIO 13-5	TOTALE
FERRARI	15	15	15	20	10	—	75
MATRA-SIMCA	—	20	20	12	12	—	64
PORSCHE	20	8	3	3	8	20	62
LOLA	—	6	6	10	6	8	36
GULF-MIRAGE	—	—	8	—	20	—	28
CHEVRON	—	1	—	4	2	10	17
LANCIA-MARLBORO	—	—	—	—	—	15	15
CHEVROLET	12	—	—	—	—	—	12
ALFA ROMEO	—	—	—	8	—	1	9

La prossima prova è la 1000 Km del Nurburgring, in programma il 27 maggio

rimaneva nella scia della Porsche di testa.

Questo duello, improbabile alla vigilia e imprevedibile nei suoi aspetti, riusciva a ravvivare l'interesse della gente ed a dare un poco di incertezza alla corsa che però con Ferrari ed Alfa aveva perduto il suo fascino.

Ha vinto dunque la Porsche Carrera di Muller, che qui aveva già vinto nel 1966, e la Lancia Stratos finisce al secondo posto. Il risultato, in fondo, non ci dispiace visto che come a Daytona anche alla Targa Florio sono state delle macchine di produzione corrente o di imminente produzione, ad imporsi. E sapete come la pensiamo a proposito delle gare di durata e delle macchine che vi partecipano... Essendo state delle «vere» automobili a vincere questa Targa Florio, dobbiamo dire che la corsa siciliana ha assolto il suo compito benissimo. E che qualcuno dovrebbe trarne delle conclusioni.

Il discorso sulle singole squadre e sugli aspetti della corsa è abbastanza semplice.

La Ferrari è scesa in Sicilia per battersi al duplice fine di tentare di

zario, ma la sua esperienza sarebbe stata utilissima.

Dall'altra parte c'era la stessa situazione Merzario-Vaccarella nella coppia Stommelen-de Adamich e quindi alla lunga, a parità di condizioni e senza imprevisti, avremmo potuto avere una lotta serrata. Ne siamo stati privati e ce ne rammarichiamo.

Alla Porsche c'era l'equipaggio più equilibrato, coi due piloti capaci degli stessi tempi, e sono quelli che hanno vinto. Una bella coppia, su una bella macchina, per un bel risultato. Inedita la formazione Kinnunen-Haldi, con la sorpresa dello svizzero che camminava molto bene e del finlandese che invece ha davvero deluso, con scarti di due minuti al giro rispetto agli altri uomini della Porsche. Il ritardo accumulato da Kinnunen nei primi tre giri è stato astronomico, almeno per uno che alla Targa ha fatto cose strabilianti fino a poco fa. Ma si vede che il tempo passa e che la vena dei finlandesi dura poco.

Ed eccoci adesso a parlare della Stratos. Sorpresa lietissima per tutti, la macchina ha camminato magnificamente ed i suoi piloti hanno dato tutto quello che avevano. C'è, la

Dovremmo, adesso, citarvi e parlarvi di tanti altri, dei protagonisti di questa Targa Florio. C'era la gran massa degli appassionati che fanno della Targa il loro obiettivo annuale, come c'erano quelli della Mille Miglia. Ed è il gruppo degli sportivi puri, che non hanno altro fine che di misurarsi in una impresa leggendaria. C'erano quelli che alla Targa Florio chiedevano anche gloria, battendosi per il successo parziale, non potendo puntare a quello totale. I migliori sono quelli che vedete nelle posizioni alte della classifica, ma ci sono stati anche quelli che hanno dovuto abbandonare.

Per tutti, comunque, la Targa ha riservato la soddisfazione di aver partecipato ad una impresa straordinaria, dal fascino e dagli aspetti fuori da ogni regola.

E se davvero di Targhe Florio sulle Madonie non se ne faranno più, e speriamo proprio che non sia, il futuro ci sarà povero, perché è di tanto Targhe Florio che avremmo bisogno, per continuare a credere nello sport.

f. l.

MERZARIO e DE ADAMICH sembrano dover far le spese delle doppie delusioni

DAL DIRETTORE

CERDA - Arturo Merzario e Andrea de Adamich si incontrarono in tribuna stampa. La 57. Targa Florio volgeva ormai all'epilogo Porsche. Mancavano, è vero, tre ore buone alla conclusione, ma l'amaro di china offerto dallo sponsor tedesco Martini alle Case italiane che si erano gettate il guanto di sfida, della rivincita in Sicilia, non faceva certo sperare in una felice digestione della delusione patita, sia dalla Ferrari che dall'Alfa, nella drammatica ora e un quarto che ha visto sparire in drammatica sequenza tra il terzo e il quarto giro, le tre più potenti vetture in gara, quelle equipaggiate con i 12 cilindri boxer da 460-470 cavalli.

Lo sguardo che si lanciarono i due piloti rivali e certo non ca-



Sembra quasi che Stommelen consoli de Adamich, per l'incidente, anche se la foto si riferisce alle prove. Comunque, dopo, nel box Porsche, il tedesco non avrà parole molto tenere per l'italiano...

lazione del nuovo record ufficiale sul giro, perché ai cronometristi non poteva risultare dato lo sfalsamento del traguardo elettronico posto prima dei boxes dove Merzario perse 18" solo di fermata effettiva. Tempo perduto che non poté essergli riconteggiato a credito nel giro seguente, perché non vi fu giro seguente per lui.

A pochi chilometri dal passaggio di inseguimento, la Ferrari n. 3 (sulla quale Vaccarella non sarebbe riuscito così nemmeno a salire) si sarebbe arrestata definitivamente. Era saltato fuori dal suo nido di congiuntura il semiasse posteriore sinistro; lo stesso che aveva sopportato le sollecitazioni della ruota avariata avrebbero giudicato subito i tecnici!

Trenta chilometri dopo, mentre

Un'ombra su due italiani

rissimi amici dopo la mal sanata diatriba del campionato assoluto 1972, era tutto da vedere! Uno sguardo che diceva tutta la reciproca amarezza, una curiosa comprensione dettata però chiaramente dalla forza maggiore delle circostanze, la solidarietà particolare che nasceva in due colleghi-rivalissimi in ambizioni, che prevedevano forse di doversi ritrovare, tra poche ore, quando sarebbero cominciati a saltar fuori i primi commenti alle vicende che hanno gettato in pasto alle Carrera RSR anche l'undicesima vittoria consecutiva in Sicilia, sullo stesso banco degli accusati in pasto ai leoni della critica di poi. Perché è finita e finirà così: col crucifige.

Crucifige a Merzario la cui ruota sgonfia portata avanti per una quindicina di chilometri in quello sconcertante primissimo giro, sarebbe diventato il suo tallone d'Achille. Non vale — ora — che in una Targa di qualche anno fa, un altro pilota si sentisse fare una colpa della sua «avvedutezza», cioè quella di arrestarsi a cambiare la gomma con la piccola di scorta a bordo, al prezzo di svariati minuti cui si aggiunsero quelli poi impiegati al box per ripetere necessariamente l'operazione.

Non vale pensare che il pilota (il migliore dei quali negli allenamenti-crik, predisposti dal solerte d.s. abbinato Lancia, Cesare Fiorio, impiegò due minuti e mezzo buoni per la bisogna: per la cronaca fu Ickx) potesse aver onestamente creduto di far meglio, tanto che impiegò in queste condizioni solo 40' e poco più a fare il primo giro, che il battistrada alfista Stommelen percorse in 4' soli in meno. Il crucifige di Merzario era nella logica di certe analisi ormai abituali. Non sarebbe valso nemmeno considerare il suo spettacoloso secondo giro che lo riportò subito in terza posizione dietro Ickx e il battistrada Stommelen, con un 33'39" che non avrebbe potuto offrirgli la conso-



Sopra, l'ormai «famosa» Lancia di Adamo, protagonista dell'incidente che ha messo k.o. l'Alfa e che lo scorso anno «minacciò» Munari. Sotto, c'è chi ha pensato di fare un bel funerale alla Targa



Stommelen aveva appena concluso il suo terzo giro (poi record ufficiale della corsa in 34'13", meritevole del Trofeo Speciale Marlboro al più veloce) e consegnato la macchina al suo partner de Adamich, dal km 44 nei pressi di Collesano, sarebbe giunta la novità del K.O. della seconda Ferrari, quella di Ickx. «Un sasso in mezzo alla strada, appena precipitato e che un commissario di percorso non aveva tolto subito...» spiegherà poi il pilota belga, al suo rientro ai boxes, dopo che l'elicottero dei carabinieri l'avrà prelevato dalla casa colonica dove i fans lo rifocillavano assediandolo a suon di autografi.

L'ing. Chiti andò allora personalmente al radiotelefono per ordinare un cartello d'avvertimento per de Adamich al posto-Alfa di Polizzi: «Mettetegli fuori slow, siamo primi e soli con oltre 6 minuti di vantaggio sulla Porsche di Muller-Van Lennep!».

Il messaggio arrivò, de Adamich lo vide ma poco prima di arrivare al punto del fuoristrada di Ickx, due chilometri in anticipo anche per l'Alfa c'era l'agguato. Una Fulvia nero-arancio, beffardamente battezzata Lancia-ombra, di un agitato concorrente quasi locale, il maresalese Adamo, non cedé il passo in un rettilineo con curva veloce a seguire. L'alfista strisciò leggermente sul posteriore sinistro contro l'HF che tagliava la traiettoria e la roccia fece da ghigliottina alla sospensione della rossa tre litri.

La notizia arrivò ai boxes Alfa, dopo lunghi minuti di dubbi e incertezza, verso le 11,30. E fu il gelo, la rabbia, il dispetto, l'amarezza. Anche se alla vigilia c'era stato il dubbio di arrivare in fondo, con quel motore debuttante, ai quasi

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 26

1. giro

1. ALFA 33tt12 (Stommelen-de Adamich) in 36'31"8, media 118,258
2. FERRARI 312 P (Ickx-Redman) 37'07"7
3. PORSCHE CARRERA (Muller-Van Lenep) 38'02"1
4. LOLA T 290 (Moser-Nicodemi) 38'24"3
5. LANCIA STRATOS (Munari-Andruet) 38'40"3
6. CHEVRON B 21 (Alberti-Bonetto) 40'07"3
7. OPEL CONRERO (Pianta-Pica) 40'23"3
8. FERRARI 312 P (Merzario-Vaccarella) 40'23"8
9. PORSCHE CARRERA (Haldi-Kinnunen) 40'25"5
10. BRM 2000 (Wheeler-Davidson) 40'46"8 (terminano 71 vetture)

2. giro

1. ALFA 33tt12 (Stommelen-de Adamich) 1.11'17"2, media 121,246
2. FERRARI 312 P (Ickx-Redman) 1.12'02"3
3. FERRARI 312 P (Merzario-Vaccarella) 1.14'38"3
4. PORSCHE CARRERA (Muller-Van Lenep) 1.14'47"3
5. LOLA T 290 (Moser-Nicodemi) 1.15'23"6
6. LANCIA STRATOS (Munari-Andruet) 1.15'51"2
7. CHEVRON B 21 (Alberti-Bonetto) 1.18'25"4
8. PORSCHE CARRERA (Haldi-Kinnunen) 1.18'53"
9. BRM 2000 (Wheeler-Davidson) 1.20'05"7
10. OPEL CONRERO (Pianta-Pica) 1.20'33" (terminano 68 vetture)

3. giro

1. ALFA 33tt12 (Stommelen-de Adamich) 1.45'30"3, media 122,840
2. PORSCHE CARRERA (Muller-Van Lenep) 1.51'14"5
3. LANCIA STRATOS (Munari-Andruet) 1.52'36"9
4. LOLA T 290 (Moser-Nicodemi) 1.53'27"7
5. CHEVRON B 21 (Alberti-Bonetto) 1.53'51"7
6. PORSCHE CARRERA (Haldi-Kinnunen) 1.56'34"9
7. BRM 2000 (Wheeler-Davidson) 1.58'24"4
8. CHEVRON 1600 (Boeris-Monticone) 1.59'21"9
9. CHEVRON B 21 (Patti-Virgilio) 1.59'35"
10. CHEVRON B 21 (Floridia-Formento) 1.59'58"6 (terminano 60 vetture)

4. giro

1. PORSCHE CARRERA (Muller-Van Lenep) 2.29'47"8, media 115,356
2. LANCIA STRATOS (Munari-Andruet) 2.32'59"8
3. CHEVRON B 21 (Alberti-Bonetto) 2.33'31"7
4. PORSCHE CARRERA (Haldi-Kinnunen) 2.35'04"
5. LOLA T 290 (Moser-Nicodemi) 2.37'57"4
6. CHEVRON B 21 (McBoden-Moreschi) 2.40'01"
7. OPEL CONRERO (Pianta-Pica) 2.40'51"3
8. PORSCHE CARRERA (Stekkonig-Pucci) 2.43'04"8
9. CHEVRON B 21 (Boeris-Monticone) 2.43'46"1
10. PORSCHE GT (Zbinden-Ilotte) 2.43'49"9 (terminano 52 vetture)

5. giro

1. PORSCHE CARRERA (Muller-Van Lenep) 3.07'05", media 115,457
2. LANCIA STRATOS (Munari-Andruet) 3.12'38"7
3. PORSCHE CARRERA (Haldi-Kinnunen) 3.16'47"3
4. CHEVRON B 21 (McBoden-Moreschi) 3.18'27"1
5. CHEVRON B 21 (Alberti-Bonetto) 3.18'47"2
6. LOLA T 290 (Moser-Nicodemi) 3.19'38"8
7. CHEVRON B 21 (Boeris-Monticone) 3.24'13"5
8. PORSCHE CARRERA (Stekkonig-Pucci) 3.24'21"5
9. CHEVRON B 21 (Morelli-Nesti) 3.26'30"7
10. PORSCHE GT (Zbinden-Ilotte) 3.27'00"3 (terminano 49 vetture)

IL MOMENTO CHIAVE

Gli agguati del terzo

CERDA - Questa 57. Targa Florio ha avuto il suo momento cruciale durante il terzo giro e nella prima parte del quarto, risolvendosi nel modo più definitivo, con l'eliminazione delle due Ferrari 312 P e della debuttante Alfa Romeo a dodici cilindri. Ancora una volta, dunque, la contesa per il Campionato Mondiale si trova a segnare il passo e nel serrato duello con la Matra, assente, la Ferrari non ha potuto approfittarne, in seguito a due incidenti abbastanza fortuiti.

Colpita da altrettanta sfortuna l'Alfa Romeo, che ha saputo spavalidamente condurre dal primo al terzo giro di corsa, a beneficiarne è stata ancora quella polemica Porsche, che, con il rafforzamento della rivelazione «Stratos», sembra mettere ancor più l'accento sulle prospettive d'avvenire per questa categoria di macchine.

Ma guardiamo al momento determinante, quel fatidico terzo giro. Con situazione già compromessa fin dall'inizio della corsa, giacché poco prima della conclusione del primo giro la Ferrari di Merzario, l'uomo più veloce del «team» sul tremendo circuito madonita, ha dovuto rallentare sul rettilineo del Bonfornello per l'afflosciarsi della ruota.

Con Stommelen al comando, seguito da Ickx a 35"9, Merzario è giunto al box con 3'52" di ritardo dal primo. Persi quasi 30" nel cambio della ruota e rapido rifornimento, il nostro campione è partito come un fulmine, per recuperare il tempo perduto: i cronometristi, facendo i rilievi prima dell'ingresso al box non hanno potuto rilevare la sua prestazione, ma noi, prendendo il tempo effettivo dall'uscita, abbiamo potuto valutare un secondo giro in circa 33'39", che con un rilievo ancor più accurato avrebbe anche potuto essere già un tempo-record.

Nondimeno il generoso slancio di Merzario è stato annullato anzitempo: appena iniziato il terzo «stregatissimo» giro, alla sua Ferrari è caduto un semiasse e la macchina è stata bloccata al 14. chilometro, subito dopo Cerda e prima del bivio di Sciafani. Allora, alla fine di questo terzo giro, tutti aspettiamo la seconda Ferrari, condotta da Ickx, per il rifornimento e per la consegna a Vaccarella. L'attesa si prolunga; l'ansia cresce, finché viene comunicato l'incidente in cui è incappato.

E' stato al 44. chilometro, prima di Collesano. Ickx è piombato in una stretta curva completamente chiusa alla visuale, un brutto tornante: ha stretto alla corda, ma all'interno era appena caduta una grossa pietra e l'urto con la parte anteriore della vettura è stato inevitabile, con conseguente uscita fuori strada della macchina.

Ickx, raccontando la sua disavventura, dopo aver avuto parole superlative per la «Targa», dicendosi lieto, lietissimo di averla potuta finalmente disputare, ha voluto andare anche oltre, affermando che con un po' più di esperienza in questo genere di corsa sarebbe stato in grado di evitare anche questa brutta sorpresa.

Con questo Ickx, con tanta umiltà per un campione della sua levatura, ha voluto sottolineare che sulle Madonie non bisogna fidarsi proprio di nulla e ogni curva va impostata e affrontata sempre con la massima circospezione. Anche l'imprevisto di una pietra, d'uno spuntone di roccia caduto ad alto, in questi termini può essere avvertito come di roccia caduta dall'alto, in questi termini può essere avvertito in tempo utile da un grande guidatore delle sue capacità.

Fatto è che per la Ferrari tutto è andato in fumo nel breve spazio di pochi minuti: anche la seconda vettura fuori concorso, una rinuncia alla legittima aspirazione di vittoria.

Il momento, infine, doveva continuare la sua influenza negativa anche per l'Alfa Romeo; dopo un inizio così travolgente, sempre in testa dal primo giro, l'esordiente dodici cilindri è stata eliminata per motivi assai simili. Stommelen, dopo il suo giro più veloce di 34'13"1 al terzo passaggio, ha concluso nel modo più esaltante il suo turno di guida, consegnando la macchina in testa al compagno de Adamich, dopo un rifornimento di circa 30", con cambio di ruote anteriori. De Adamich sapeva del ritardo di Ickx, ma ha dovuto iniziare il quarto giro senza tante esitazioni. La notizia gli è stata data al posto di segnalazione di Polizzi: eliminato Ickx, poteva provvedere a ritmo decisamente meno esasperante.

Perché, quando s'è trovato dinanzi la «Fulvia» di Adamo che non lo lasciava passare, ha atteso molto prima del sorpasso. Finché, al 43. chilometro, prima di Collesano — altro punto fatidico — quando questo sorpasso ha potuto finalmente essere tentato, la collisione è stata inevitabile, perché il conducente della vettura lenta è stato colto di sorpresa e pare che sia entrato addirittura in testa-coda.

Comunque, l'incidente è grave perché nella sua assurda leggerezza è costato l'eliminazione dell'Alfa Romeo, una vettura che alla sua prima esperienza ha saputo condurre la corsa con prestazioni superbe. E' un prezzo eccessivo, che una Casa deve pagare in corse di questo genere, con simile impostazione, nella più assoluta sperequazione di valori tecnici e agonistici, quando ci si batte in grandi prove.

Enrico Benzing



Jean-Claude Andruet ha faticato non poco a guidare la Stratos seconda assoluta, con il sedilo rotto

CONTINUAZ. DA PAGINA 25

800 km della Targa, ora che si era assaporato il piacere di star davanti alle Ferrari, come la radio aveva magnificato nei suoi collegamenti, forse dando un'idea più enfatica di quanto non fosse la realtà oggettiva della gara in suspense, il contrappunto fu congelante. E naturalmente a farne le spese fu de Adamich. Nessuno gliel'avrebbe rinfacciato a chiare lettere, tranne un ingegnere dello staff in direzione corsa (lontano dal pilota), ma il j'accuse era una sensazione che si poteva quasi tagliare col coltello in quel momento. La Lancia-ombra, fosse pure dello stesso pilota che un anno fa in Targa giocò un analogo scherzo a Munari con la 312 P, e quella che tre ore più tardi doveva quasi avventarsi contro le protezioni del pubblico presso le tribune (per fortuna senza altri guai), non contava.

Anzi, quasi quasi si dava ragione all'Adamo. Perché, si sa, i piloti — pur nell'incredibile scenario della Targa, che fa da Pamplona automobilistica col suo pubblico schierato a fil di traiettoria ovunque, dovrebbero essere sempre presenti a se stessi; forse non essere piloti, cioè cavalieri del rischio, ma solo ragionatori, robot matematici. Poteva passare dopo, de Adamich! Certo, dopo, ma poi

quando se non in una «esse» veloce in quel toboga della Florio? O forse tenere il passo fino a Bonfornello, magari! Certo, poteva. Ma forse poteva anche non deconcentrarsi perché potrebbe anche

Il Presidente ACI chiede un impegno CSAI per la TARGA

CERDA - Tra le righe dei comunicati stampa di gara dell'ACI Palermo, nel sottolineare la presenza di numerose autorità alla Targa, dal Presidente della Regione siciliana al sottosegretario Cottone, si notava la «sorprendente assenza» del Presidente CSAI Rogano (e del suo segretario dr. Saliti). In compenso è arrivato (polemico per questa diserzione?) il Presidente dell'ACI avv. Carpi de' Resmini che ha resistito a lungo alle vicende della gara. Ed ha anche promesso al Presidente dell'ACI Palermo avv. Sansone che indirà una riunione speciale della CSAI per dare direttive precise in vista del convegno CSI di INDY, dove dovrà essere riproposta la questione della corsa siciliana e della sua titolarità mondiale. Sarà invitato anche l'avv. Sansone (che andrà anche lui a INDIANAPOLIS per suo conto).

aver funzionato da tale quell'avvertimento a cuore caldo: sei primo, solo, siamo soli!...

Avevano ben ragione di guardarsi così, i due ragazzi italiani, caduti nel trabocchetto della loro pas-

sione agonistica. Comunque facciamo, in fondo, sbagliano sempre. Che vadano troppo piano o troppo forte! E che dire poi se distruggono macchine per tre volte consecutive, come è capitato a de Adamich, da Barcellona, a Spa, a Polizzi! Quella ripetizione fa impressione oggi. Domani magari no, domani farà storia di Targa, sarà uno dei tanti aneddoti di una corsa che è diventata leggenda, drammatica e umana, amara e spietata, forse per questo, soprattutto per questo. Dove uno svizzero come Muller, il trionfatore bis sette anni dopo, può diventare salace umorista replicando alle voci che un'ora e mezzo prima dell'arrivo lo davano per K.O. perché era sfuggito ai segnalatori del controllo di Cerda, con un: «Si vede proprio che ero veloce, il più veloce, se non mi hanno visto...!». E a lui faceva eco quel maccanico Lancia che, «uscita» l'Alfa, accennò (senza pensare troppo ai cugini Ferrari ma al secondo posto che così maturava della Stratos-Dino): «E poi dicono che le HF sono superate, non servono più!... Ma almeno per far fuori un'Alfa van bene ancora!...».

Un tifoso vicino concluse, serissimo: «... Sì, però poteva pensare anche alla Porsche!...».

Anche questa è Targa, forse per questo, l'«ultima».

m. s.

6. giro

1. PORSCHE CARRERA (Muller-Van Lennep) 3.44'06"1, media 115,661
2. LANCIA STRATOS (Munari-Andruet) 3.50'28"5
3. CHEVRON B 21 (=McBoden-Moreschi) 3.57'11"1
4. LOLA T 290 (Moser-Nicodemi) 3.57'57"8
5. PORSCHE CARRERA (Kinnunen-Haldi) 3.59'06"7
6. CHEVRON B 21 (Bonetto-Alberti) 4.00'14"5
7. PORSCHE GT (Zbinden-Ilotte) 4.02'15"6
8. PORSCHE CARRERA (Stekkonig-Pucci) 4.04'50"2
9. CHEVRON B 21 (Boeris-Monticone) 4.05'40"9
10. PORSCHE CARRERA (Borri-Barone) 4.09'39"4 (terminano 45 vetture)

7. giro

1. PORSCHE CARRERA (Van Lennep-Muller) 4.24'18"7, media 114,411
2. LANCIA STRATOS (Munari-Andruet) 4.27'34"1
3. LOLA T 290 (Nicodemi-Moser) 4.36'12"2
4. PORSCHE CARRERA (Kinnunen-Haldi) 4.36'46"6
5. CHEVRON B 21 (=McBoden-Moreschi) 4.38'27"5
6. PORSCHE GT (Zbinden-Ilotte) 4.44'49"5
7. PORSCHE CARRERA (Stekkonig-Pucci) 4.46'06"9
8. CHEVRON B 21 (Boeris-Monticone) 4.47'27"6
9. CHEVRON B 21 (Bonetto-Alberti) 4.52'02"6
10. PORSCHE CARRERA (Borri-Barone) 4.52'13"9 (terminano 42 vetture)

8. giro

1. PORSCHE CARRERA (Van Lennep-Muller) 5.00'42"2, media 114,931
2. LANCIA STRATOS (Munari-Andruet) 5.07'17"7
3. LOLA T 290 (Nicodemi-Moser) 5.15'48"8
4. PORSCHE CARRERA (Kinnunen-Haldi) 5.15'58"1
5. CHEVRON B 21 (=McBoden-Moreschi) 5.17'23"5
6. PORSCHE CARRERA (Stekkonig-Pucci) 5.26'20"8
7. CHEVRON B 21 (Boeris-Monticone) 5.29'33"6
8. CHEVRON B 21 (Bonetto-Alberti) 5.37'02"9
9. PORSCHE GT (Zbinden-Ilotte) 5.40'21"1
10. CHEVRON B 21 (Morelli-Nesti) 5.42'34"5 (terminano 36 vetture)

9. giro

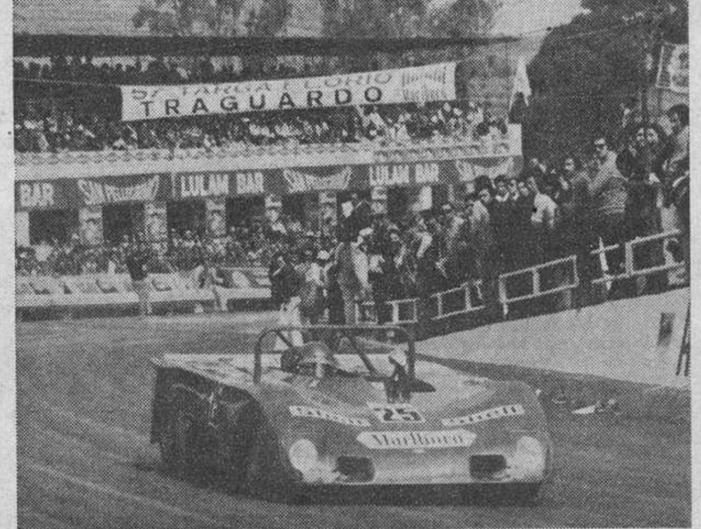
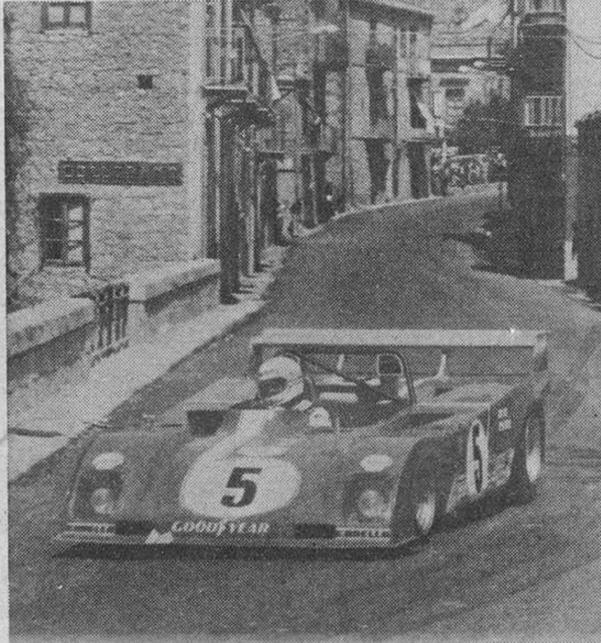
1. PORSCHE CARRERA (Van Lennep-Muller) 5.38'04"5
2. LANCIA STRATOS (Munari-Andruet) 5.45'52"7
3. LOLA T 290 (Nicodemi-Moser) 5.53'29"1
4. PORSCHE CARRERA (Kinnunen-Haldi) 5.53'56"7
5. CHEVRON B 21 (=McBoden-Moreschi) 5.57'59"9
6. PORSCHE CARRERA (Stekkonig-Pucci) 6.05'51"4
7. PORSCHE CARRERA (Borri-Barone) 6.13'15"4
8. CHEVRON B 21 (Alberti-Bonetto) 6.15'
9. CHEVRON B 21 (Morelli-Nesti) 6.21'07"9
10. PORSCHE GT (Zbinden-Ilotte) 6.22'03"5 (terminano 28 vetture)

10. giro

1. PORSCHE CARRERA (Van Lennep-Muller) 6.16'05"7
2. LANCIA STRATOS (Munari-Andruet) 6.23'09"8
3. PORSCHE CARRERA (Kinnunen-Haldi) 6.35'05"3
4. CHEVRON B 21 (=McBoden-Moreschi) 6.37'42"2
5. LOLA T 290 (Nicodemi-Moser) 6.37'50"9
6. PORSCHE CARRERA (Stekkonig-Pucci) 6.47'03"9
7. PORSCHE CARRERA (Borri-Barone) 6.56'39"7
8. PORSCHE GT (Zbinden-Ilotte) 7.01'37"7
9. CHEVRON B 21 (Morelli-Nesti) 7.02'35"9
10. ALFA ROMEO GTA (Zanetti-Galimberti) 7.15'06"8 (terminano 17 vetture)



Qui sopra, la Porsche Carrera di Stekkonig-Pucci, quella che il figlio del barone ha avariato in prova. A destra, Brian Redman in corsa non ha neppure preso il volante della sua Ferrari, fermatasi fin troppo presto con Ickx



Sopra, la Lola T 290 di Nicodemi e Moser, giunti quinti assoluti al termine di una bellissima corsa. Nella foto in basso, Mario Litrico spinge la sua GTA ammutolita aiutato da una vera « turba » di pubblico sulla strada

MUNARI (con ANDRUET) rinnova la generosa prodezza dell'anno scorso

Il secondo posto « scomodo » della STRATOS

OERDA - Sono 76 delle 80 qualificate, le vetture che hanno preso la partenza per la 57. Targa Florio, sesto atto del campionato mondiale marche, e tra questi « forfait », quanto mai spiacevole, quello dell'Alfa Romeo 33t3 a 8 cilindri della Brescia Corse, che non era riuscita a compiere i due giri regolamentari nelle prove ufficiali, in seguito ad una avaria al circuito di lubrificazione. Spiacevole soprattutto perché gli organizzatori avevano trovato prima una forma sportiva per l'ammissione di questa macchina, come riserva per i piloti Alfa Romeo già qualificati, Facetti e probabilmente anche Regazzoni; ma poi sono rimasti irrimediabili, nonostante precedenti clamorosi proprio in questa corsa, in cui il giro di qualificazione ha la lunghezza che tutti sappiamo.

Le prime partenze sono avvenute dalle 9,10, con una quindicina di secondi di distanza fra macchina e macchina, per poi procedere a ritmo più serrato. E' Merzario ad aprirle la corsa, ma la fortuna gli volta subito le spalle, giacché alla conclusione del PRIMO GIRO, sul rettilineo del Bonfornello, una foratura attarda notevolmente il forte pilota della Ferrari. Balza subito al comando l'Alfa Romeo di Stommelen, che percorre il primo giro in 36'31"8 a 118,258 km orari di media, contro il tempo di 37'07"7 di Ickx, il quale si assicura la seconda posizione a 35"9 di distacco.

Merzario ha portato a termine il primo giro in 40'23"8, giungendo lentamente al box per farsi sostituire la ruota posteriore sinistra e ripartire dopo appena 29", con un intervento rapidissimo. Questa disavventura lo fa scivolare in ottava posizione.

A 3'52" dal primo, dietro a Ickx, invece s'è installata la Porsche di Muller a 1'30"3 da Stommelen, dinanzi alla Lola di Moser, con un distacco di 1'52"5, alla Lancia Stratos di Munari, a 2'08"5, alla Chevron di Alberti, a 3'35"5, e la Opel-Momo di Pianta a 3'44"5.

Con un ottimo giro in 34'45"4, Rolf Stommelen consolida la sua posizione al SECONDO PASSAGGIO, portando la media generale a 121,246; il suo vantaggio sull'inseguitore Ickx sale a 45"1, mentre Merzario, con un inse-

guimento frenetico, sale in terza posizione, riducendo il suo ritardo a 3'21"6. E Muller è quarto a 3'30"1, dinanzi a Munari (4'34"). Ora, per Merzario si considera il tempo al punto di cronometraggio, prima dell'ingresso al box; ma ad essere esatti, la differenza andrebbe fatta alla uscita, per intenderne la rimarchevole prestazione. Infatti, nel suo secondo giro, il pilota della Ferrari avrebbe segnato un tempo effettivo di 33'39" e qualche decimo, già a livelli di primato, quando il terzo giro di Stommelen, il più rapido, è stato compiuto in 34'13"1 a 126,248 km orari di media.

Questo TERZO GIRO, tuttavia, doveva essere faticoso per la Ferrari: dopo soli 14 km, superato l'abitato di Cerda, prima del bivio di Sciafani, Merzario veniva bloccato dalla rottura d'un semiasse ed il generoso slancio di questo che abbiamo definito il « nuovo re » della Targa è stato così bruscamente interrotto.

Secondo tiro mancino per la marca

modenese, l'incidente di Ickx: si attendeva il campione belga alla conclusione di questo terzo giro, per i rifornimenti, e la macchina tardava ad arrivare; finché s'è saputo che prima di Collesano anche questo concorrente era fuori combattimento. E' stato, secondo il racconto di Ickx, in una curva molto stretta e cieca, al km 44, prima di Collesano; una grossa pietra caduta all'interno e non vista dal pilota è stata urtata in pieno dalla sua macchina, ciò che ha provocato la rottura della sospensione interna. Ickx, nell'urto, è volato fuori strada, evitando miracolosamente un muretto.

Così, alla fine del terzo giro, Stommelen s'è fermato per i rifornimenti, operazione condotta assai rapidamente, in meno di 30", compresa la decelerazione; al volante è passato De Adamich e la media generale della nuova Alfa Romeo riuscita di 122,840, con un nuovo incremento apprezzabile. Alle spalle, eliminate le Ferrari, s'è portata la Porsche di Van Lennep-Muller, con un ritardo di 5'44"2, dinanzi alla

Stratos di Munari-Andruet a 6'06"6 e alle Porsche di Kinnunen-Haldi e Stekkonig-Pucci, più sensibilmente staccate. Solo che quando De Adamich ha preso il volante della 12 cilindri Alfa ancora si stava aspettando Ickx, per cui la sua esatta posizione non la conosceva. Soltanto al suo passaggio al Bivio Polizzi gli è stato segnalato « Ickx out », cioè fuori gara; e da quel momento De Adamich ha tirato un grosso sospiro, imponendosi un ritmo meno esasperato.

E' proprio in queste condizioni che il diavolo sembra metterci la coda: ecco un doppiato particolarmente lento e particolarmente disattento che non dà strada, prima di Collesano; il pilota dell'Alfa Romeo attende un paio di curve, poi, dopo un breve rettilineo, al 42. chilometro, tenta il sorpasso di questa macchina, la Lancia « Fulvia » del marsalese Adamo. De Adamich si infila all'interno d'una curva a destra, ma in quell'attimo la « Fulvia » entra in testa a coda e la collisione è inevitabile; l'Alfa finisce

su un paracarro, l'avantreno si apre e la macchina è messa fuori causa.

Al comando si trova automaticamente la Porsche di Van Lennep-Muller e la media scende a 115,356 km orari al termine del QUARTO PASSAGGIO, dove Munari-Andruet resistono bravamente in seconda posizione, a 3'12", mentre al terzo posto sale la Chevron di Alberti-Bonetto a 3'43"9, che tiene a bada la Porsche di Kinnunen-Haldi a 5'16"3, dopo un lieve ritardo di Nicodemi-Moser e dopo che « McBoden » Moreschi, sulla Chevron, superano la Momo-Opel di Pianta-Pica, pressata dalla terza Porsche di Stekkonig-Pucci.

All'inizio, dunque, la Sport due litri è stata appannaggio della Lola di Nicodemi-Moser, poi superata dalla Chevron di Alberti-Bonetto, seguito da Pianta-Pica, mentre tra le 1600 sport Morelli-Nesti tiene a bada Boeris-Monticone, e « Bramen » « Jokrysa » conducono la sport 1000.

Nell'ambito della Gran Turismo, la Porsche di Zbinden-Ilotte conduce nella classe oltre 2000, dinanzi a Borri-Barone; Restivo-Jemma, con l'Alfa Romeo.

La corsa ha perso di colpo tutto il suo mordente e ristagna, al QUINTO GIRO, con la prima posizione saldamente tenuta dalla Porsche di Muller e Van Lennep a 115,457 km orari di media; il vantaggio sulla Stratos di Munari-Andruet diventa di 5'33", dopo il secondo rifornimento, e addirittura di 9'42"3 sull'altra Porsche di Kinnunen-Haldi. Nuovo mutamento tra le Sport due litri, in una vivace contesa: « McBoden » Moreschi passano a condurre dinanzi ad Alberti-Bonetto e Nicodemi-Moser, che seguono nell'ordine nella graduatoria assoluta e sono divisi l'uno dall'altro da 20"1 e da 1'01"7, mentre alla caccia s'è messa anche la Chevron di Boeris-Monticone, dinanzi a Stekkonig-Pucci.

D'un serio incidente è rimasto vittima Jeamma, presso Collesano, mentre altri incidenti di diversa gravità sono occorsi a Famoso e a Spatafora,

e. b.



CONTINUAZ. DA PAGINA 27

il quale ultimo ha investito due spettatori, al km 39, ferendoli.

Superato metà percorso, con un leggerissimo aumento della media generale, Van Lennep-Muller proseguono al SESTO GIRO indisturbati a 115,661 km orari; alle spalle sempre la Stratos di Munari-Andruet, con un ritardo aumentato a 6'22"4, mentre un ritardo della Porsche di Kinnunen-Haldi, scesi al 5. posto, è favorevole alle Sport due litri in lotta serrata. E' la Chevron di «McBoden»-Moreschi ad approfittarne, d'un balzo al terzo posto assoluto, pur a debita distanza dal «leader», cioè a ben 13'05" e Nicodemi-Moser, a 45" dalla prima due litri, ha staccato maggiormente Alberti-Bonetto.

Fatto rimarchevole tra la GT di maggior cilindrata, con il superamento di Stekkonig-Pucci, ottavi assoluti da parte di Zbinden-Flotte, con una buona avanzata anche di Boeris-Monticone, di Borri-Barone e di Pasolini. «Pooky», quest'ultimi al quarto posto della due litri Sport.

Un attimo di «suspense» al SETTIMO GIRO, per un presunto incidente di Muller, il quale, invece, giungendo al box per il rifornimento ed il cambio della guida, ha smentito qualsiasi notizia al riguardo; la macchina, in perfette condizioni è ripartita al comando, pur con una diminuzione della media generale a 114,411 km orari, ma sempre con un margine di 3'15"4 su Munari-Andruet, margine che ha potuto ridursi in questa misura grazie al gioco dei rifornimenti, a favore ovviamente della vettura meno spinta.

Con un bell'allungo, Nicodemi-Moser, in seguito ad una eccellente prestazione dello svizzero, oltre al primato della categoria si meritano anche un prezioso terzo posto assoluto, dopo un forte ritardo di «McBoden»-Moreschi, quinti assoluti, con la loro Chevron.

I guidatori della brillante Lola due litri sono a 11'41"3 dal primo, sempre sotto la pressione di Kinnunen-Haldi, a 12'29"9, accanto alla sempre rimarchevole prestazione delle Porsche GT di Zbinden-Flotte e Borri-Barone, che conducono la categoria, tenendo nella morsa della classifica assoluta la vettura ufficiale di Stekkonig-Pucci e la Chevron di Boeris-Monticone e Alberti-Bonetto.

Poi, si ristabiliscono le distanze tra Van Lennep-Muller e Munari-Andruet; alla fine dell'OTTAVO PASSAGGIO il distacco diviene di 6'34"8, mentre Kinnunen supera Moser, con una differenza di appena 9"9 tra le due macchine. In ascesa anche «McBoden»-Moreschi inseguiti da Stekkonig-Pucci, i quali hanno avuto ragione di Zbinden-Flotte, passati al nono posto, pur sempre primi delle GT, ma raggiunti da Boeris-Monticone e da Alberti-Bonetto. Per avaria alla pompa della benzina si ritira Calascibetta.

La corsa vive ormai sui distacchi e la Lancia Stratos, per l'allentamento della guida del sedile, che sfavorisce soprattutto Andruet, data la taglia maggiore di Munari, procede a ritmo leggermente più ridotto e alla fine del NONO GIRO si trova a 7'48"2 dalla vettura di testa. Nicodemi-Moser tengono duro in terza posizione, con 37" su Kinnunen-Haldi, proprio come «McBoden»-Moreschi controllano Stekkonig-Pucci.

Ma tutto si conclude senza emozioni, con il pieno successo della Porsche di Van Lennep-Muller, alla bella media di 114,691 km orari, che, dato il tipo di vettura, praticamente una gran turismo libera, non poteva certo superare quella record della Ferrari sport dello scorso anno. Per la Lancia, poter concludere in seconda posizione assoluta, a 6'10"6 è stata una dimostrazione superlativa, giusto premio all'impegno di Munari e Andruet, anche per le fatiche a cui il sedile li ha sottoposti a partire già dal secondo giro.

Rimarchevole è stato il finale in crescendo della Porsche di Kinnunen-Haldi, con un terzo posto finale; ma qui ha influito il calo di Nicodemi-Moser, scesi al quinto posto nella graduatoria assoluta, superati anche dalla Chevron di «McBoden»-Moreschi, ai quali va la vittoria tra le Sport fino a due litri, dopo vicende così alterne. Per Zbinden-Flotte, lungamente al comando delle GT, i ritardi si sono ulteriormente accentuati, a vantaggio della Porsche ufficiale di Stekkonig-Pucci, ma anche di quella di Borri-Barone, al settimo e all'ottavo posto assoluti.

Ancora una volta, tra le 1600 Morelli e Nesti hanno saputo brillare, mentre la selezione nella GT 2000 ha arreso a Zanetti-Galimberti, decimi assoluti. Un premio migliore meritava l'Alpine 1800 di Paleari-Schon, che purtroppo ha urtato, scivolando su una macchia d'olio, la Porsche di Radicella ferma prima di Bonfornello per avaria. Un ultimo incidente doloroso lo si è avuto proprio nel finale, con l'uscita del cagliaritano «Duccio», su Alpine-Renault presso Scillato: due spettatori venivano investiti e feriti gravemente.



Sopra, la Chevron di Tanghetti sta bruciando, poco dopo Cerda. Sotto, ecco quant'è rimasto della BMW di Spinnato, incendiatisi in prova



SPECIALE PER AUTOSPRINT

CERDA - Era cominciata male la 57. Targa Florio. Mercoledì pomeriggio il pilota inglese Charles Blyth, mentre ritornava dalle verifiche sportive, dove la sua Fulvia HF non era stata accettata per il serbatoio della benzina non regolamentare, si scontrava con la Fiat 1100 che trainava su un carrello una Porsche 911 che doveva correre alla Targa, nel rettilineo di Buonfornello.

Le conseguenze erano purtroppo tragiche, il pilota inglese moriva il giorno dopo per le ferite riportate nell'ospedale di Termini Imerese dove era stato ricoverato, il suo meccanico che era con lui al momento dell'incidente Robert Cuth Berton, veniva in un primo momento dichiarato in condizioni disperate, poi la sua forte fibra reagiva e proprio ieri è stato messo fuori pericolo.

Anche gli occupanti dell'altra macchina coinvolta nell'incidente hanno subito delle ferite giudicate guaribili in pochi giorni, essi sono il pilota Antonio Guagliardo, il figlio Domenico di sette anni e il suo meccanico Vincenzo Sollazzo.

Sulla dinamica dell'incidente due inchieste sono in corso, la più attendibile accredita la colpa di tutto al pilota inglese, che in un sorpasso si sarebbe «intraversato» con la sua HF 1600 scontrandosi poi con la 1100 che veniva in senso contrario, e finendo dopo un volo da un burrone in un campo di carciofi.

La generosità di Vic Eford

In quel momento transitava il pilota della Ferrari Merzario, che si stava recando ai box di Cerda, il comasco si è prontamente fermato per aiutare gli occupanti delle due vetture fermando le auto in transito perché portassero i feriti all'ospedale.

Vic Eford, il sempre generoso ex pilota inglese, presente sulle Madonie per ricevere un premio dalla compagnia d'assicurazione Lloyd Adriatico per il suo gesto alla 24 ore di Le Mans, dove si fermò per aiutare il pilota di una Ferrari GT in fiamme credendo che il pilota fosse intrappolato nell'abitacolo, saputo della tragica fine del suo collega, si è offerto di provvedere alle spese di trasporto della salma di Blyth, e di eventualmente aiutare la famiglia del pilota

nel caso che questa si trovi in stato di necessità.

Venerdì iniziano le prove, l'ambiente è un po' sotto «choc» per la notizia della morte del pilota inglese, ma passa presto, quando inizia l'agonismo di «fare il tempo» per entrare nella rosa degli 80 ammessi a quella che tutti dicono sarà l'ultima TARGA FLORIO.

Sembrano prove nate sotto una cattiva stella, e l'andamento della giornata lo confermerà, anche se grazie alla velocità non eccessiva con cui si prendono le curve dei 72 km del circuito stradale si eviteranno gravi danni alle persone.

La serie nera inizia dopo appena un'ora e mezza di prove, infatti al km sette, appena all'inizio dell'abitato di Cerda, per un ritorno di fiamma prende fuoco la BMW di Spinnato, il pilota è lesto ad uscire dalla macchina, ma nessun intervento viene dai vigili del fuoco, né dai commissari che sono nelle vicinanze, in massima parte sprovvisti di estintore. La preoccupazione di tutti è di fermare i corridori che sopravvengono, anche se forse bastava farli rallentare, in quanto la macchina bruciava al lato sinistro della strada.

Succede un po' di caos, dal box di Cerda si continua a dare il via alle macchine che vengono poi fermate e rimandate indietro da alcuni funzionari della questura, con grave rischio per chi sopraggiunge.

Si forma una lunga teoria di vetture, esattamente 35, prima che si decida di sospendere le prove. Intanto la BMW continua impertinente a bruciare, e man mano che il tempo passava, la vettura tendeva sempre più ad infossarsi nel terreno, per effetto dell'asfalto che si liquefaceva per il calore sotto di lei.

Il fuoco si estingue da solo, e la macchina (o per meglio dire quel nulla che ne era rimasto) viene rimosso e messo a lato della strada. Alcuni operai intervenuti, rifanno il manto stradale che si era liquefatto, ma per tutta la giornata delle prove quel punto sarà segnalato perché pericoloso, per il magnesio che continuava a bruciare sotto il catrame.

Prima di questo incidente un altro per fortuna senza conseguenze, si era verificato nella discesa verso Campofelice, protagonista il figlio del barone Pucci, Giulio, che arrivato con la Porsche Martini all'ingresso dell'abitato di Campofelice, nella curva a destra che immette nel paese, sbandava per il terriccio portato da alcuni camion su percorso, piroettando in mezzo al paese per circa 200 metri, e ferman-

Troppi gli incidenti!

2morti
7 feritidallo scontro
fatale a BLYT
al dramma finale

Si provvede a riassetare il fondo stradale nel punto in cui è bruciata la BMW di Spinnato. L'asfalto si era completamente liquefatto

dosi solo dopo aver tranciato netto un albero di notevoli dimensioni, posto sul lato destro della strada. Fortunatamente l'impatto è avvenuto dalla parte opposta di dove stava il pilota, l'albero è entrato fino a metà macchina distruggendola, ma il pilota non si è fatto nemmeno un graffio.

Al km 42, intanto, l'Alfa Romeo GTA di Pirrello, perde la ruota anteriore destra, e prende fuoco per un ritorno di fiamma, la macchina viene spenta in parte dall'estintore di bordo, e in parte dall'intervento di alcuni volontari. Il pilota è indenne, ma la macchina resterà per tutta la durata delle prove quasi in mezzo alla strada, con grave pericolo perché le segnalazioni erano insufficienti.

Anche l'Alfa Romeo di de Adamich-Stommelen, con a bordo il triestino, è stata protagonista di una uscita di strada, ma non per colpa del pilota, ma bensì per il bloccaggio dell'acce-

pitosamente levandosi il casco, poi improvvisamente ricordatosi di avere a bordo un estintore è ritornato indietro, ma nell'azionarlo dirigeva contro di sé il liquido estinguente invece che contro le fiamme. «Accortosi» dell'errore dopo aver finito l'estintore con la vettura che continuava a bruciare, si allontanava, fatti pochi passi si ricordava di aver dimenticato il casco vicino alla vettura in fiamme, ritornava indietro per prenderlo e si allontanava poi definitivamente, mentre i serbatoi della Chevron esplodono come razzi. Vettura completamente distrutta, e solo alcune bruciate alla mano destra del pilota, è il risultato finale.

Incidente, ma non di gara, alle ore 14 circa. Il meccanico dell'Alfa Callagher, viene arrestato per aver detto parole offensive verso la forza pubblica, lui nega, interviene l'ing. Chiti che lo fa liberare.

Il cavatappi di REGAZZONI

« Appena avvenuto l'incidente di Regazzoni, l'ing. Chiti s'è preoccupato del recupero della macchina e, grazie alla cortesia dei Carabinieri, un elicottero è stato inviato sul posto, con un meccanico, il simpatico Callagher. Questi, appena arrivato sul posto, s'è sentito chiedere da Regazzoni: «Pensi che si possa rimettere la vettura a posto per la corsa?». La risposta è stata: «Al massimo possiamo farci un cavatappi». Tuttavia, quando Regazzoni è giunto al box ammetteva che la botta nella parte posteriore era abbastanza forte e che, vista a ruota all'aria, la macchina sembrava riparabile... Ma appena recuperata, è stata caricata sull'autocarro, in un groviglio di rottami.

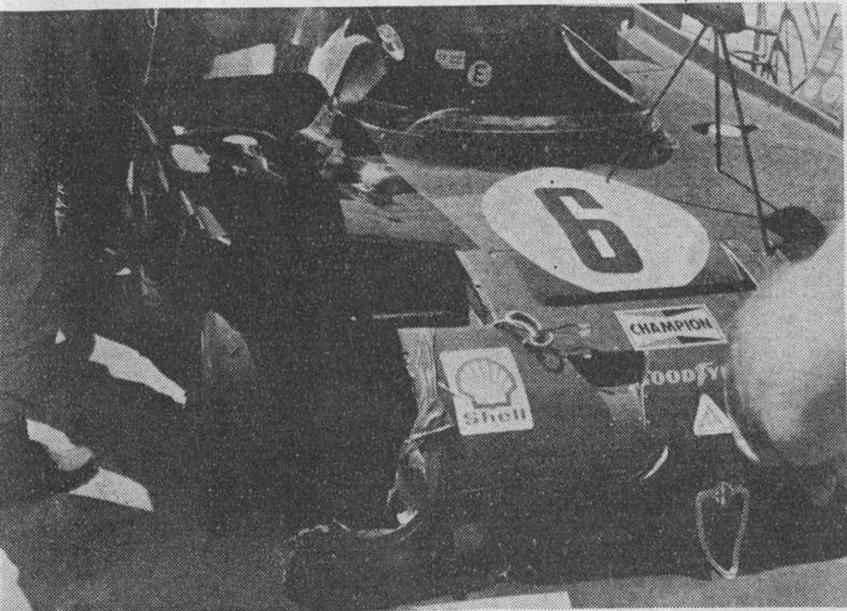
leratore per un sassolino entrato nelle serrande dell'iniezione. E' accaduto a due km dal bivio di Polizzi, una leggera uscita di strada, una ammassatura al cofano, e alla carrozzeria dalla parte destra che aveva «accarezzato» forse un paletto, e nient'altro. La macchina viene riparata in mezz'ora e Andrea potrà rifare poi un giro.

Altro incidente dopo Cerda, Abele Tanghetti, in «arte» Tango, con la Chevron 2000 della Brescia Corse, che divideva con Zadra, mentre transita da Cerda, si accorge che la macchina sta prendendo fuoco. Fa ancora un centinaio di metri e si ferma a lato della strada, fa per scendere precipitosamente, ma le cinture di sicurezza non si aprono subito, e rimane per alcuni istanti nella macchina bruciando la mano destra (lievemente) e la visiera del casco.

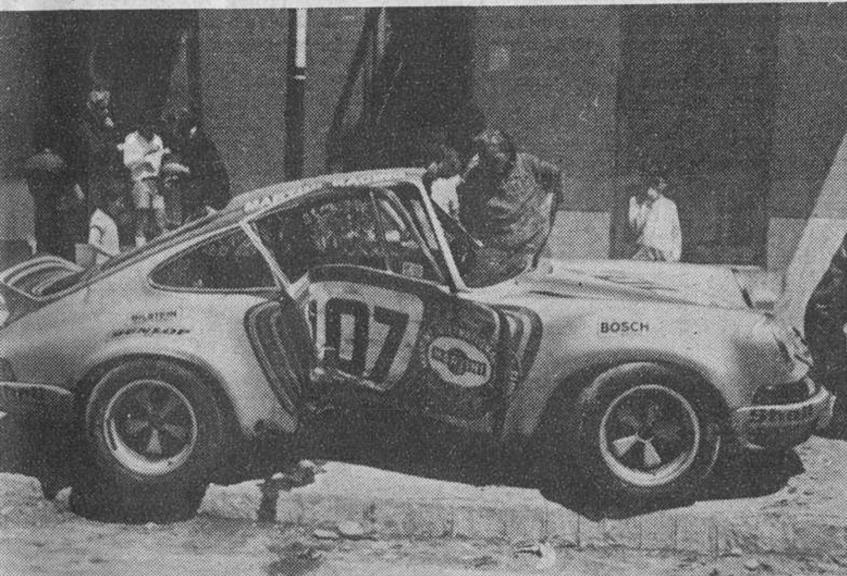
Questa almeno la sua versione, il nostro Franco Lini che era sul posto, invece racconta che «Tango» sceso dalla macchina si è allontanato preci-

Manca poco alla fine delle prove, Merzario ha il miglior tempo assoluto, e questo dà forse un po' di noia a Ickx, che ormai svestitosi dice che lui non prova più. Merzario decide allora d'andare a fare un giro con il muletto, Ickx accortosene, si mette la tuta in fretta e dice che andrà lui... Chiede e ottiene delle gomme intermedie che invece chieste da altri non c'erano, perché si aveva appena quelle sufficienti per la gara e parte.

Prima del bivio Polizzi, fa un testa e coda ed esce di strada andandosi a fermare in un prato, danneggiando il musetto. Arrivato a Bivio Polizzi si ferma per guardare che cosa è successo, i meccanici dell'Alfa con in testa l'ing. Severi si offrono di smontarglielo, Ickx accetta e ringrazia, arriverà poi ai box lentamente senza il musetto anteriore, invece che fermarsi ai box, rientra nel parcheggio senza dire nulla. A chi gli chiederà che cosa è successo, dirà che «il cofano lo ha perso, gli è volato via...». La so-



Sempre in prova, altri incidenti alle vetture protagoniste. Sopra, il parafrangente destro della Alfa di de Adamich. Sotto, la Carrera di Pucci



lita mania della bugia ad ogni costo. Anche Lauricella con la Fiat 124 spyder esce di pista dopo il bivio Polizzi, la macchina è danneggiata, e il pilota riceve un forte colpo alla schiena, nulla di grave, ma viene riportato ai box con l'elicottero in barilla per precauzione.

L'incidente di Regazzoni

Nessun pilota fra i «big» è riuscito a fare due giri consecutivi di pista, ci prova Regazzoni, ma distruggerà la macchina. Infatti dopo aver compiuto un giro molto veloce, prosegue, ma 3 km dopo il bivio Polizzi, esce forse per aver messo una ruota fuori dall'asfalto nel «tagliare» una curva a destra, la macchina piroetta e va a finire in un burrone, volando su alcune mucche e relativo contadino. La vettura come impazzita piroetta per un centinaio di metri, fermandosi poi a ruote all'aria in un fossato, che permetterà a Regazzoni di uscire miracolosamente illeso da sotto la 33TT12, irrecuperabile per ritornare a correre.

Altri incidenti di lieve entità: Facetti con la 33TT12 nel rientrare ai box tocca con lo sportello destro la coda della Lola T290 di Polin, parcheggiata davanti alle altre vetture ferme ai box e impedendo il passaggio, danni lievi.

Durante il primo giro, Regazzoni tocca una pietra al bordo della strada nel primo bivio dopo Cerda con la ruota anteriore sinistra, si ferma ai box per precauzione a far controllare la ruota ma tutto è OK.

Redman con il muletto Ferrari fa una testa e coda, e tocca con il muletto un paracarro a lato della strada, e rovina la parte anteriore sinistra della macchina, i meccanici ai box impiegheranno quasi un'ora per rabberciarla alla meglio con il nastro adesivo.

Anche la BMW di Fasano-De Gregorio ritornava al box un po' ammaccata dopo una «discussione» con un mulo che attraversava incautamente la strada.

Gli incidenti poi sono proseguiti il giorno della corsa. Ancora prima che si chiudesse il circuito delle Madonie alle ore 6 circa la Chevron B23 di Buonapace dopo il rettilineo di Buonfornello nel tentativo di superare una autocorriera, sbandava investendo tre spettatori che camminavano a lato della strada. Dei feriti, Sebastiano Di

Natale 20 anni è stato ricoverato con prognosi di 40 gg. per frattura alle gambe, Antonio Scilipati 17 anni, 60 gg. per intervento operativo per fratture alle braccia e alle gambe. Santo Siracusa di 19 anni 30 gg. per fratture al piede.

Iniziava la gara, e subito al primo giro la Porsche di Quist usciva di pista e il pilota rimaneva illeso. Al terzo giro la Lotus di Goelnicht usciva di strada per la rottura dei freni. Pilota illeso.

L'Alpine di Monti usciva di pista e perdeva il parabrezza, era fermata per motivi di sicurezza, pilota illeso. Al quarto giro Jemma usciva di strada, il pilota riportava ferite al torace, choc e trauma cranico; veniva ricoverato a Palermo in osservazione con una prognosi di 7 gg. Spatafora esce di pista con l'Alpine al terzo giro dopo Polizzi, il pilota è illeso, ma ci sono due feriti leggeri fra il pubblico.

Anche Duccio con un'altra Alpine esce di pista e investe due spettatori, uno Giuseppe Bono riporta un trauma cranico, escoriazioni al viso, frattura dell'omero e del metacarpo destro, e purtroppo cessa di vivere alle ore 19,30 all'ospedale di Termini Imerese. L'altro Vincenzo Mazzola riporta una contusione all'emitorace destro ed è giudicato guaribile in 6 gg.

Ancora una volta dunque la Targa ha avuto tanti incidenti, piccoli e meno piccoli, che sfortunatamente si sono conclusi con una vittima fra quel pubblico il cui entusiasmo e la cui «disinvoltura» quest'anno ha raggiunto punte forse mai così elevate.

g. c.

● Nella «Stratos», con il suo ridotto abitacolo, i piloti boccheggiano letteralmente, nella calura delle prove ufficiali. E' stato necessario aprire una fenditura sul tetto, poco dietro la cornice del parabrezza e ricavare una presa d'aria d'emergenza, naturalmente di tipo... stratificato.

● Certo, sarebbe impensabile aggiungere una ruota di scorta alle attuali vetture Sport. E che scegliere? un larghissimo cerchio per ruota posteriore? e dove sistemarlo? E se si dovesse forare una gomma anteriore? Alla Ferrari s'è scelta una via di mezzo, con un cerchio buono per l'anteriore e adattabile posteriormente, con gomma a gonfiamento rapido, per occupare il minor volume, sul lato destro. In uno dei vani inutilizzati per i serbatoi della benzina.

REGAZZONI, DE ADAMICH e anche ICKX hanno provato il «gusto» del fuoristrada I diavoli delle prove

CERDA - Alla Targa Florio, è sempre assai difficile segnare tempi-record in prova, per motivi di preparazione e di durata stessa degli allenamenti ufficiali, su un circuito di tanto impegno. Ed anche questa volta la regoletta ha avuto la sua applicazione ineccepibile, nonostante il tremendo sforzo compiuto da Merzario da parte Ferrari e da Stommelen da parte Alfa Romeo, per battere quel vecchio limite di Kinnunen del '70, con la Porsche 908/3, in 33'36" a 128,571 km orari di media, pur riuscendo a sfiorare l'eccezionale tempo. Anzi, per Merzario l'impresa sembrava coronata dal migliore successo, seguendo i cronometraggi parziali; ma è stata mancata per due secondi e mezzo soltanto, con 33'38" e 5, una percentuale irrisoria, su un tempo di questa entità, e con l'aggiunta della necessità di inserire la riserva prima di Collesano e di superare Redman.

Crediamo tuttavia che Merzario, oggi indubbiamente il più veloce pilota della «Targa» avrebbe potuto ottenere un risultato ancor più significativo nelle prove, senza questi piccoli contrattempi e se avesse potuto girare un poco di più e in condizioni migliori. La considerazione è suffragata anche da una constatazione importante: il pilota della Ferrari è stato il più rapido in assoluto nel tratto da Cerda al Bivio Polizzi, notoriamente il più duro, con un tempo di 18'43", a cui soltanto Stommelen, con la nuova Alfa Romeo, ha saputo avvicinarsi, con 18'47". Non solo, ma il pilota tedesco è riuscito, nel secondo tratto, dal Bivio Polizzi al traguardo, a segnare un secondo e mezzo meno di Merzario: 14'54"l. contro 14'55"5.

Tutto l'andamento delle prove, però, è stato abbastanza teso, per due turni nell'unica giornata di venerdì, con oltre 120 macchine da qualificare per le 80 vetture ammesse: numerosi incidenti, a tutti i livelli, e molto nervosismo. Con punti di partenza davvero rimarchevoli, se si considera che al loro primo giro, con partenza da fermo (la perdita dell'avvio è stemperata sui 72 km del percorso), Ickx ha ottenuto 35'51"l. tempo che non gli è stato riconosciuto dai cronometristi ufficiali, per errore esattamente di un minuto, con assegnazione di 36'51"l, un errore elementare di lettura del cronometro, per quanti fissano lo sguardo prima sui secondi e poi sui primi. Inoltre, sempre da fermo, Redman otteneva con il «muletto» 37'53"2, Stommelen 35'01"5 e Regazzoni 37'09"2 e 7. Sia Ickx che Redman nondimeno, giungevano ai box con i segni di qualche toccatina: l'uno nella parte posteriore, l'altro al parafrangente anteriore sinistro. Con molta sfortuna, Merzario rimaneva bloccato fin dal primo giro a metà percorso per uno di quegli immancabili incidenti di alimentazione delle Ferrari, con avaria della pompa della benzina.

Da parte Alfa Romeo, con la poderosa dodici cilindri, Carlo Facetti faceva meglio di Regazzoni, scendendo a 36'27"5, ed è stato per vera disdetta che rientrando al box a velocità ridotta, una vettura in... parcheggio abbia urtato la fiancata sinistra della macchina milanese. Poi, una serie di incidenti minori, (perfino un cavallo è stato investito!) e l'incendio della BMW di Spennato, ha fatto concludere la prima tornata, con il miglior tempo all'Alfa Romeo di Stommelen, il citato 35'01"5 a 123,340 km orari di media, dinanzi a Facetti, Ickx e Regazzoni.

Sfortunatamente, per una avaria all'impianto di lubrificazione la 33tt3 a 8 cilindri della Brescia Corse non ha potuto compiere nemmeno un giro completo.

La definizione dei valori, dunque, al secondo turno pomeridiano. Ickx ha provato con le gomme di 13 pollici di calettamento, trovandole migliori delle 15 pollici, su questo terreno; la stessa esperienza l'ha fatta Merzario, al quale è riuscita la bella impresa di sfiorare il record assoluto, che resiste dal 1970. Il nostro campione ha corso con sicurezza e bravura inarriabili, giungendo al limite dei 33'38"5 quasi con naturalezza: unanimemente è riconosciuto il nuovo re della Targa. Il re detronizzato, suo compagno di guida, Nino Vaccarella, non ha avuto ne-

cessità di ricercare tempi-record e s'è limitato a 35'23", dovendo badare soprattutto alla ripresa d'allenamento e alla preparazione generale. Per la seconda Ferrari, Ickx non ha troppo insistito, dopo una piccola disavventura, con un testa-coda che l'ha costretto a gettarsi fuori strada, perdendo completamente il cofano anteriore. Mentre Redman, con 34'59" e 1, ha detto più chiaramente le sue eccellenti possibilità, anche qui con uno stile pulito e redditizio.

Allora, all'Alfa Romeo, mentre De Adamich compiva con bella sicurezza (nonostante una piccola ammaccatura al parafrangente anteriore destro) vari giri sempre in poco più di 34', tutti gli occhi si puntavano su Stommelen e su Regazzoni. Il tedesco riusciva a scendere addirittura a 33'41"l, mentre il ticinese, debuttando su questo tremendo circuito, dopo un ottimo 34'20"8, stava sparando la sua migliore prestazione, quando è finito fuori strada, giù da una scarpata, due chilometri dopo il Bivio Polizzi. Un vero peccato sia per i danni riportati dalla vettura, che si è capottata, strappando due paracarri e facendo un volo di circa sessanta metri, sia perché i tempi parziali parlavano di prestazione-record. Stommelen, nell'ultima mezz'ora di prove, avrebbe voluto prendere la pro-

pria macchina e ritentare un ultimo giro, per strappare il record alla Ferrari. Ma le interruzioni e i ritardi dovuti ai numerosi incidenti e la stessa disavventura di Regazzoni hanno bloccato quest'ultimo slancio generoso.

Queste sono le «performances» del vertice della «Targa»; ma quantità di altre risultanze andrebbero considerate e soppesate, per i loro valori elevati. A cominciare dalle Porsche della Martini, che ancora una volta hanno lasciato a bocca aperta gli intenditori, con i tempi di 36'52" e 1 e 36'53" di Van Lennep e Muller, nella versione ammessa tra le Sport, mentre con la GT Kinnunen, Pucci e lo stesso Van Lennep giravano in 38'48"5, 40'24"6 e 38'40"5. E altrettanto strabilianti sono stati i tempi della Lancia «Stratos», con il valido apporto della classe di Munari e di Andruet; il nostro campione ha ottenuto un eccellente 37'26" e 5 ed il francese 39'27"9. E delle altre vetture, soprattutto rimarchevoli i tempi di 38'18" di Mirto Randazzo, 38'49" di Nesti e di 39'59"3 di «Mc Boden», tutti con le Chevron, mentre alla soglia dei 40' sono stati Pasolini con la Lola e Alberti con la Chevron. Notevole per una GT 1800 il tempo di 40'41"8 dell'Alpine di Paleari.

e. b.

I migliori tempi d'allenamento

		1. TURNO	2. TURNO
MERZARIO	FERRARI	1.06'23"	33'38"5
VACCARELLA	FERRARI	---	128.412 kmh
STOMMELEN	ALFA ROMEO	35'01"5	35'23"
DE ADAMICH	ALFA ROMEO	34'26"5	33'41"1
REGAZZONI	ALFA ROMEO	37'09"7	34'12"
FACETTI	ALFA ROMEO	36'27"5	34'20"8
REDMAN	FERRARI (T)	37'53"2	34'59"1
ICKX	FERRARI (T)	36'51"1	---
VAN LENNEP	PORSCHE C.	---	36'52"1
MULLER	PORSCHE C.	37'16"5	36'53"
MUNARI	STRATOS (T)	37'59"8	37'26"5
ANDRUET	STRATOS (T)	39'27"9	---
MIRTO	CHEVRON	38'18"	---
« AMPHICAR »	CHEVRON	---	41'24"
VAN LENNEP	PORSCHE C. (T)	38'40"5	---
KINNUNEN	PORSCHE C. (T)	40'24"6	38'48"5
NESTI	CHEVRON	---	38'47"
MORELLI	CHEVRON	40'14"2	---
QUIST	PORSCHE	41'44"9	39'39"1
ZINK	PORSCHE	40'51"6	---
« F. McBODEN »	CHEVRON	---	39'59"3
MORESCHI	CHEVRON	40'35"2	---
PASOLINI	LOLA	40'15"3	---
« POOKY »	LOLA	41'15"	---
ALBERTI	CHEVRON	40'15"9	---
BONETTO	CHEVRON	41'20"7	---
PALEARI	ALPINE	40'41"8	---
SCHON	ALPINE	---	41'08"2

Sfuggono alla «levataccia» i piloti delle «nonne» ALFA

CERDA - La Targa Florio 1973 è stata nettamente improntata dall'Alfa Romeo, non soltanto per la presenza delle sue nuove 33-12, che dopo gli eccellenti tempi in prova hanno dominato la prima parte della gara; ma anche per la presenza ammirata, anche se nostalgica, di un gran numero di macchine sportive della Casa milanese, macchine del passato lontano e recente.

Una quarantina di vetture, tutte iscritte al registro Alfa Romeo e provenienti da molti Paesi compresi gli Stati Uniti, convenute in Sicilia hanno effettuato una sfilata commemorativa, percorrendo il circuito della Targa Florio una volta prima delle prove ufficiali del venerdì mattina e l'altra

prima della gara (la levataccia alle 5,30 è stata però sfuggita da molti). Insieme con molti esemplari della famosa 1750, si sono fatte notare particolarmente due esemplari delle RS sport degli anni 20 (una RS sport Alfa Romeo ha vinto la Targa Florio del 1923) ed uno dell'Alfa Romeo Disco Volante del dopoguerra.

La doppia sfilata sul circuito delle Madonie, festeggiatissima ed ammirata, è stata anche molto divertente, soprattutto perché qualche concorrente di questa «Targa» particolare si è lasciato trasportare dall'entusiasmo, ed ha tentato di... fare i tempi di Stommelen. Covicché come in ogni buona Targa si sono avuti dei ritirati.

VINCITORI & VINTI: quello che hanno detto

Una gomma ha messo paura a MULLER

CERDA - Alle 16,05 Van Lennep taglia vittorioso il traguardo della 57. Targa Florio con l'argentea Carrera prototipo della Martini, il carattere dei tedeschi non si smentisce, essi accettano con freddezza, e senza particolari entusiasmi, questo che, dopo i ritiri delle favoritissime Alfa e Ferrari, è stato un trionfo. Infatti in classifica finale ci sono tre Porsche nei primi quattro posti.

Il primo a giungere sulla terrazza dove avviene la premiazione è Van Lennep, Muller si farà attendere perché bloccato dalla radio. Sentiamo il parere del biondo vincitore olandese:

« Non credevo di vincere, avrei scommesso se ci fosse stato un totalizzatore su Ickx-Redman e la Ferrari. E' la quarta Targa che faccio. Una volta sono arrivato quarto poi secondo e oggi infine primo. La macchina ha marciato con una regolarità impressionante, abbiamo avuto bisogno, solo di benzina e olio, il nostro prossimo impegno è il Nurburgring ».

Chiediamo il parere di VAN LENNEP sulla mancata iscrizione per il prossimo anno della Targa come validità mondiale:

« La Targa è senza dubbio affascinante, ma il suo fondo stradale in alcuni punti dissestati, non è per me adatto per le leggere e potentissime vetture sport. D'altra parte è quanto di meglio possa es-

● La cittadina di Cerda sul percorso della Targa Florio, ha deciso di dare la cittadinanza onoraria al pilota dell'Alfa Andrea de Adamich. Scillato ha optato per Ickx e Merzario.

● Prima delle prove ufficiali le Ferrari e le due Stratos della Lancia, facevano prove per sentirsi fra di loro con il radiotelefono installato sulle

vetture e collegato per i box. Merzario, che l'altro anno in coppia con Munari vinse la Targa Florio, chiamava il pilota della Lancia-Marlboro che quest'anno corre con la Stratos dicendogli: « Cavarzeron mi sentio o no? ». Come si sa Munari è veneto, di Cavarzere.

● Giovedì prima delle prove ufficiali,

aridi servizi stampa dicevano che Merzario aveva rotto un motore. Invece si è saputo che, partito dal solito rifornimento AGIP di Cerda, dopo appena 8 km una vite staccatasi dalle trombette di aspirazione dell'impianto d'alimentazione, è finita nel motore, con conseguenze facilmente immaginabili.

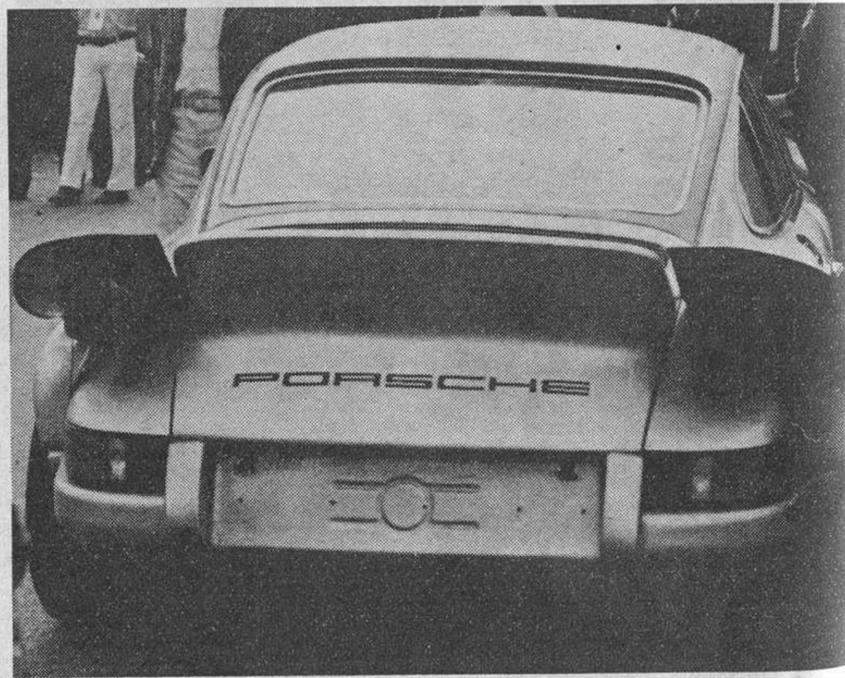
serci come circuito per le vetture GT ». « Due anni fa i prototipi facevano su questo circuito le stesse medie che oggi si fanno con i GT, e ciò è per me pericoloso per queste leggerissime vetture. Io credo che l'incidente toccato nelle prove a Pucci sarebbe stato fatale al pilota che avesse guidato un prototipo ».

Arriva finalmente MULLER, trascinato a viva forza dall'avv. Sansone dopo lo champagne di rito, è Muller che parla: « Non ditemi del presuntuoso, ma io al via speravo di vincere, perché credevo che piovesse. La vettura è sempre stata OK, dopo tre giri abbiamo cambiato, non perché ne avesse bisogno, ma per sicurezza, la ruota posteriore destra, che manco a farlo apposta dopo 10 minuti è scoppiata. Il primo giro è stato terribile c'era fanghiglia sulla strada ed era difficilissimo guidare, poi incredibilmente man mano che il tempo passava le condizioni del fondo stradale sono migliorate, ma il pubblico è il vero problema della Targa, è sempre in mezzo alla strada, oggi non è stato terribile come nel '70 quando ho corso con il Ferrari 512, ma quasi ».

Questa è la mia nona Targa Florio, e mi sono tolto una bella soddisfazione. Avevamo messo delle gomme dure al via ma poi abbiamo montato quelle intermedie perché erano troppo scivolose e tutto è andato veramente bene ».



Sopra, alcuni dei pneumatici Goodyear provati dalla Ferrari, del tipo utilizzato a Spa ma non eccezionali. Sotto, gli spoiler in più delle RSR



Il regalo al conte ROSSI

CERDA - Il conte Gregorio Rossi di Montelera, presidente del Martini Racing, alla fine della vittoriosa cavalcata della sua Porsche-Carrera, perde un po' della sua tradizionale calma e fair-play e si agita parecchio per questo exploit della sua scuderia. Poi verrà a trovarsi in sala stampa dopo aver riacquisito tutta la sua signorile noncuranza. Solo un sorriso luminoso per tutti quelli che si complimentano con lui.

Inutile chiedergli se è contento, gli si legge in volto, e quando riusciamo a parlargli dice:

« E' una vittoria, questa che abbiamo ottenuto sul circuito delle Madonie, che eguaglia per importanza e prestigio quella del 1970 alla 24 ore di Le Mans. Certo che non me l'aspettavo, avevo molta fiducia in questa vettura, ma oggi mi ha fatto veramente un regalo inaspettato. Andremo a Le Mans con i due prototipi Carrera e forse anche con un GT, saremo presenti anche al Nurburgring con due vetture ».

Inevitabilmente si passa a parlare della Tecno-Martini, croce e delizia del Martini Racing, il conte Rossi ammette che la vettura fatta in Inghilterra è in ritardo, ma afferma anche che Pederzani non è a punto con il motore, però le ultime prove a Misano hanno dato esito soddisfacente facendo addirittura meglio della Ferrari (1'12"4 il tempo di AMON). Le speranze restano dunque sempre vive nel presidente del Martini Racing: spetta ora alla Tecno presentarsi competitive ai prossimi impegni.

● Sembra che le tre Ferrari 312 P arrivate alla Targa Florio fossero state montate male a Maranello, particolari di seconda importanza, che però hanno fatto perdere molto tempo all'ing. Caliri e C. a Cerda.

300 testimoni e... non un «segno»

CERDA - Tutti si aspettavano una lotta fra la Ferrari e l'Alfa, ma è stata la Porsche alla fine la mattatrice di questa 57. Targa Florio. I grandi antagonisti di questo Mondiale Marche si sono tutti ritirati per varie ragioni, sentiamo quali.

MERZARIO: « Più sfortuna di così... Al primo giro ero in testa con quasi 35" di vantaggio quando ho forato una gomma, ho dovuto fare circa 9 km. con una gomma a terra, arrivato ai box mi viene cambiata, riparto e dopo un po' rompo l'attacco del semiasse, ho provato di legarlo per cercare di raggiungere i box ma non ci sono riuscito ».

VACCARELLA: « Che devo dire? Nulla, non sono neppure salito in macchina, avevo molte ambizioni per questa Targa, perché la macchina andava bene, ma è tutto svanito nel momento più bello ».

ICKX: « Stavo inseguendo Stommelen, ho visto una grossa pietra rotolata sulla strada e non ho fatto in tempo ad evitarla, sono uscito di strada danneggiando la sospensione e finendo in un fossato. Sono poi dovuto scappare a rifugiarmi in una casa colonica per sfuggire all'assedio dei tifosi in attesa dell'elicottero che mi riportasse ai box. Ci avrei tenuto a fare bella figura in quest'ultima Targa, e mi dispiace di non aver potuto gareggiare fino alla fine ».

STOMMELEN: « Credo che capiti solo all'Alfa di perdere delle gare come questa. Eravamo in testa con oltre 7 minuti di vantaggio sulla Porsche, quando quella Fulvia ha tagliato la strada ad Andrea, un vero peccato, mi consola solo constatare che la vettura è già competitiva, e che presto avremo anche noi dell'Alfa delle belle soddisfazioni ».

DE ADAMICH: « Incredibile! Veramente incredibile, avevo una Fulvia HF davanti a me, mi avevano già segnalato che Ickx era « out » e andavo pianissimo, ma non potevo fare tutta la Targa dietro la Fulvia. C'era un rettilineo con in fondo una curva a sinistra e mi sono messo a sorpassarlo, quando improvvisamente questo mi ha stretto senza nessuna ragione. Ci siamo toccati, lui ha fatto una testa coda, e mi ha stretto ancora a lato della strada, con la mia ruota anteriore sinistra ho colpito un paracarro rompendo una sospensione, ho continua-

to ancora per un km poi ho capito che non c'era più nulla da fare, e con una rabbia tremenda ho capito che per me era finita. Certo che delle gare simili è impossibile perderle ».

Arriva in quel momento ai box il pilota della Fulvia HF, Adamo, sbraitando ai quattro venti che quel « De Adamich, mi ha tamponato! ho 300 testimoni... ». Guardo dietro alla vettura e non c'è neppure un segno. Quando glielo faccio presente mi fulmina con una occhiata e riparte come un razzo. Faccio in tempo a vedere che ha il parafrangente posteriore destro lievemente ammaccato, tutto concorda con la versione di De Adamich.

E' da notare che questa vettura è la stessa che l'anno scorso ebbe l'incidente con la Ferrari di Munari che riuscì a stare miracolosamente in pista e a vincere poi. Buon sangue non mente...

Sentiamo ora i tecnici: dice l'ing. Caliri: « Avremmo potuto vincere facilmente se prima una gomma, poi una pietra rotolata in strada non avessero fermato le due nostre Ferrari. Credevo proprio di farcela, ma si vede che oggi era una giornata no... che vuoi farci... ».

L'ing. Chiti: « Praticamente alla nostra prima uscita abbiamo dimostrato di avere una macchina estremamente valida, abbiamo perso una Targa incredibile, ma ormai da due anni ci capitano « cose turche » qui in Sicilia. Anche ieri, grazie alla CSAI e al suo rappresentante, qui ci hanno fatto un grosso favore, non facendo ammettere al via l'8 cilindri della Brescia Corse che avevamo preparato in due giorni. Prima ci dicono di sì alle 20, poi a mezzanotte il sig. Maffezzoli viene e dice di no ».

« ...Se la memoria non mi tradisce, 5 anni fa proprio qui alla Targa fu ammesso al via un certo Siffert che non si era qualificato. Se il nostro massimo organo sportivo favorisce gli stranieri a discapito dei concorrenti italiani siamo a posto ».

E' molto amareggiato l'ingegnere toscano, ma a sua parziale soddisfazione che meritava ampiamente, e che certamente non mancherà anche se solo una jella più nera della pece non gli ha dato una soddisfazione che meritava ampiamente, e che certamente non mancherà d'arrivare. Noi gliela auguriamo di cuore molto presto.

A Cerda, alla maniera di WATERGATE

Radiotelefono - spia - in TARGA

CERDA - Con la proliferazione dei radiotelefononi delle varie squadre corse per la Targa, in prima linea Alfa, Ferrari, Porsche abbiamo organizzato il nostro « cancello d'acqua », leggendosi WATERGATE. Grazie alla collaborazione della CRC di Modena (la boutique del radioamatore), con una radio VHF di origine americana ad ascolto continuo, precisamente una Cyclone, possiamo offrirvi una ricostruzione-

spia della Targa Florio, ascoltata dalla viva voce dei protagonisti.

Tra l'altro, qualcuno ci ha scoperto, ed ha fatto « cambiare i quarzi », le frequenze. Tutto arabo per noi, ma alla fine, vuoi per fortuna od altro, siamo riusciti lo stesso ad ascoltare tutta la Targa km per km di seguito. Cominciamo:



Caliri e Florio alle prese con gli apparecchi di ricettazione utilizzati in Targa. Dopo il 3. giro, sono serviti unicamente alla Stratos

Pronto pronto, dov'è ICKX?...

Ore 9,25 - Dai tempi parziali sul percorso Alfa e Ferrari comunicano che Merzario è in testa alla corsa.
 9,26 - « Achtung, achtung, gente in mezzo alla sede stradale », intanto si preoccupa la Porsche.
 9,29 - Radio Ferrari informa da Bivio Polizzi che le due macchine sono transitate regolarmente. Merzario è « più 20'' » (secondi).
 9,41 - Alfa Romeo replica altrettanto per Stommelen a Campofelice.
 9,46 - E' lo stesso Merzario che informa di aver forato una gomma. Era in testa di 35''.
 9,47 - « Preparate una gomma per Arturo, la posteriore sinistra », si sente.
 9,48 - Di contro l'Alfa: « Segnalate a Stommelen che è primo con 37'' su Ickx ».
 9,49 - « Ickx ha 40'' da Stommelen », comunicano da un posto intermedio Ferrari.
 9,50 - Merzario al box, Caliri grida: « Fate il pieno a Merzario e cambiate la gomma ». Dopo, Caliri dirà che il tempo di fermata effettiva è stato di 18''.
 9,52 - Alfa: « Comunicare a Bivio Polizzi che Stommelen è in testa con 50'' ». Si sente solo la voce di Corbari e Severi, Chiti tace.
 9,54 - « Mettere segnalazione per Munari » dicono dai box a Cerda.
 10 - « Segnalare il tempo a Merzario... »
 10,02 - Contrordine: « Attenzione Polizzi, non fare segnali a Merzario. »
 10,03 - « Mettere il cartello a Munari, è a 45'' da Muller. »
 10,07 - « Segnalare a Ickx che è secondo a 52'', Polizzi avete ricevuto? »
 10,09 - « La Porsche e Munari sono attaccate », poi... « Attenzione! Munari è davanti a Muller... »
 10,10 - I carabinieri comunicano che il 183 « Iccudrac » è uscito di strada, e viene portato in elicottero al box ferito ad una cavaglia.
 10,11 - Alfa: « Polizzi, Polizzi rispondete, avete dato i segnali alla macchina? Gherardo (Severi) rispondi, pronto Gherardo... ». « Un momento... Si bene aspettiamo da Cerda ai box... Muoversi ma state dormendo? »
 « Qual è il vantaggio di Stommelen Gherardo? Chiti lo vuol sapere ».
 « Aspetta non so... 53'' il vantaggio ».
 « Bene OK passo e chiudo ».
 10,15 - Dai box Ferrari: « Avete notizie di Merzario che è successo, Cerda rispondete, qui è passato... ».
 10,17 - Dai box Ferrari: « Merzario è fermo a Collesano... ».
 10,27 - « Munari comunica che ha problemi con il sedile che non va... ».
 10,24 - Segnalate a Ickx che è secondo a 44'', pervenuta segnalazione da Munari che per ora è tutto OK.
 10,26 - « Preparare un sedile per Munari box di Cerda... ».

10,27 - Chiti: « Che ha fatto Merzario? ».
 10,27 - Lunga discussione in tedesco. Non capisco nulla.
 10,27 - Cerda segnalare a Merzario che è terzo a 117''.
 10,28 - Pignatti: « Attenzione a Polizzi preparati con la benzina per tutti e due Merzario e Ickx ».
 10,29 - Chiti a Severi: « Prepara la benzina per Stommelen, o che tu mi senti? ».
 10,30 - Preparare per Munari il cartello che è 4. a 63''.
 10,30 - « Il 3 che fa? Dov'è Severi, non sai nulla? ».
 « No nulla... ».
 10,30 - Pignatti: « Sai nulla di Merzario? No nulla ».
 10,31 - (carabinieri e questura) la tre è ferma al km. 14 ora ci dirà il guasto... semiassie rotte, pilota OK.
 10,32 - Ditemi di Merzario per favore che ha fatto?
 10,35 - Pignatti: « Attenzione a Polizzi benzina solo per Ickx, di Arturo non sappiamo nulla ».
 10,36 - « Cerda, cerca di rintracciare Merzario, è fermo dalle vostre parti ».
 10,37 - « Dai box, porta al microfono il meccanico di Cerda per favore. Subito via di corsa... »
 10,38 - Caliri: « Raggiungi Arturo che è fermo dopo di te passato Cerda, lega il semiasse bene, in modo che ce la faccia a raggiungere i box, con il differenziale autobloccante ce la fa... legalo bene mi raccomando. Vai di corsa... presto. » (7 km circa).
 10,40 - « Che cosa fanno quelli della Ferrari con Merzario? Chi sa qualcosa delle nostre postazioni lo dica... »
 10,45 - « Attenzione Polizzi. Pignatti, dammi lo stop di Ickx quando riparte dopo aver fatto benzina. Ditemi anche se l'Alfa è ripartita ». « OK », risponde Polizzi.
 10,48 - Polizzi a box: « Sta arrivando la macchina ». Box: « Segnalare a Munari che è quarto a 65'' ».
 10,42 - Ferrari da box a Polizzi: « Quanto tempo è stata ferma l'Alfa e la nostra? ».
 10,44 - Chiti da box a Severi: « E' tutto OK per Stommelen? ». Severi: « Sì, tutto OK ».
 10,47 - Alfa box a Polizzi: « Severi perché non ti sentiamo? Non avrai staccato? Quanto tempo è stata ferma la nostra? ». Severi a box: « 16'', passo e chiudo ».
 10,50 - In tedesco l'ing. Both comunica alle sue postazioni che per la 8 (che poi vincerà) è tutto OK.
 10,51 - « Posto n. 11, dateci gli stop quando passa l'Alfa e la Porsche ».
 10,52 - Ferrari: « A tutti i nostri posti d'ascolto... chiedete di Ickx, non è passato da Collesano. Notizie per favore, è fermo? Incidente? Illeso? ».
 10,54 - Attenzione Polizzi: « Ickx fermo al km 44, non riusciamo a comunicare forse ha la radio staccata, mandate un meccanico a controllare e vedete di farlo ripartire... ».
 10,57 - Ferrari dai box comunica a tutti i posti d'ascolto: « Ickx fuori strada dopo Collesano. Pilota illeso ».
 E' la fine per la Ferrari, due macchine fuori uso dopo appena

105 minuti.
 10,59 - Chiti chiama concitatamente Severi a Polizzi: « Severi, Severi, mi senti Severi? Mi senti? Comunica a de Adamich che Ickx è fermo, mettili il segnale 'out'. Severi, pronto Severi fai rallentare de Adamich, non abbiamo avversari. »
 11 - « Per favore Severi non sento nulla. Comunica ad Andrea che Ickx è fermo, non abbiamo avversari, fallo rallentare. » (finalmente) Severi: « OK tutto fatto. »
 11,04 - Dalla Ferrari non giunge verbo, solito parlare concitato in tedesco... incomprensibile.
 11,16 - Urla concitate: « Dov'è la 6, l'Alfa non è passata... »
 11,18 - Ferrari dai box: « Segnale a Polizzi che Andruet è 3. a 120'' ».
 11,23 - « Severi dimmi... ».
 11,24 - « Non so, da qui de Adamich è passato... ».
 11,25 - « Dov'è? Cercatelo ».
 11,30 - Ghedini dai box a Polizzi: « Come sta Ickx? Certo bene. Schenetti e la macchina come sta? Comunque non abbandonare Ickx, aspetta là, bada la macchina se no ne troviamo due dopo... ».
 11,31 - Chiti chiede conferma che de Adamich non è passato. Da Campofelice rispondono: la 6 è ferma prima di Campofelice a lato della strada, si è toccata con la n. 180.
 11,32 - Ferrari dai box: « Segnalare ad Andruet che è secondo a 156'' ».
 11,33 - La polizia chiede elicottero al km 42 e 44, nulla di grave sono piloti che rientrano.
 11,35 - La 8 è in testa a Campofelice comunicano all'Alfa confermando il ritiro di de Adamich.
 11,39 - Severi: « de Adamich è fermo dopo Polizzi tre km, vai a vedere. »
 11,40 - La Carrera di Muller taglia il traguardo del quarto giro in testa alla corsa, comunica la radio della questura.
 11,41 - Si sente solo parlare tedesco, l'ing. Both, e Jantk imperano su tutte le lunghezze d'onda. Watergate non capisce la lingua... ».
 14,15 - Improvvisamente una notizia in italiano, è la Ferrari che, da Cerda, comunica ai box che Muller è fuori strada...
 14,32 - Dai box della Ferrari: « Controllate bene, a noi non risulta, comunque segnalate a Munari che è in testa... fate ricerche... ».
 14,32 - Dal km 38 postazione della Ferrari: « E' passato Muller... ».
 14,33 - Caliri a Pignatti a Polizzi: « Dammi i distacchi di Muller dalla Stratos... ».
 14,36 - « Attenzione Polizzi segnalate a Munari che è a 340'' ».
 14,39 - Ricomincia ad imperare il tedesco... cancello d'acqua è K.O.... ».
 16,05 - Muller taglia il traguardo vittorioso, le frequenze sono piene dell'idioma tedesco, anche Watergate passa e chiude, tutto O.K. (si fa per dire).



Alla presenza dell'avv. Sansone, del presidente del Lloyd, Irneri e dell'avv. Aleffi, viene premiato l'ing. Chiti con il premio « sicurezza », che è andato, oltre che a Chiti, anche a Elford e all'ing. Canestrini

Anche falegnami i meccanici LANCIA

CERDA - Debutta e arriva seconda assoluta con Munari (vincitore l'altr'anno in coppia con Merzario): parliamo della Stratos con motore Dino 2400. E' stata una impresa superba, avrebbe potuto andare anche meglio per la vettura della Lancia, ma lasciamo la parola a Sandro Munari che ci racconta che cosa è successo:

« E' un risultato eccezionale, io credo che un debutto migliore di così non lo si potesse neppure sognare. Motore, sospensioni, freni è stato tutto perfetto, abbiamo perso un mucchio di tempo per il più banale dei guasti, i denti che tenevano nelle guide il seggiolino si sono rotti e quest'ultimo non stava fermo. Per me è stato più facile che per il mio compagno Andruet, il quale più piccolo di me non arrivava certe volte ai pedali! I meccanici hanno dovuto rimediare trasformandosi persino in falegnami. Io ho fatto 8 giri e Andruet

3, nel finale non abbiamo forzato perché ormai il distacco era incolmabile. Certo che senza quella banalità del sedile si sarebbe lottato forse per l'assoluto ».

Andruet che gli è vicino annuisce e dice: « E' un peccato veramente. Forse si sarebbe potuto fare l'assoluto e sarebbe stato un exploit da far parlare la storia. Peccato che non sappiamo quando potremo fare un'altra gara con la Stratos, perché siamo impegnati con i rally ».

Poi i due se ne vanno. Da martedì si cominceranno ad allenare per il Rally Semperit, dove andranno con la Fulvia. Mentre si allontana, Munari improvvisamente si volta e dice: « Il distacco non è veritiero, perché ho rallentato moltissimo, quando ho visto il segnale che Muller era fermo poi mi hanno risegnalato che era riapparso, e mi sono messo a tirare un'altra volta... »

Battuto in casa il (sempre) leader Carlo Giorgio (mentre Francisci si agita...)

Colombo ricompensa i suoi fans in trasferta

VALLELUNGA - Che questa fosse finalmente la volta buona per Alberto Colombo ce ne eravamo accorti fin dalle prove, quando il regolarissimo pilota della scuderia del Lario era riuscito a inanellare una lunga serie di giri, tutti su tempi analoghi, molto buoni, anche se per qualche decimo non i migliori in senso assoluto. E la conferma è venuta dalle batterie: veramente nessun problema per la Brabham azzurra, che si è involata (come poi ha fatto in finale) verso un primo posto senza mai essere insidiata da nessun altro concorrente.

Una corsa alla grande, insomma, quella dell'Alberto, partito nettamente in testa, e nettamente in testa dall'inizio alla fine, per il tripudio dei suoi fans, ancora una volta scesi da Varedo e dintorni addirittura in pullman per applaudire il loro beniamino.

Nessuno si può dire sia stato all'al-

delle due batterie, ciascuna sulla distanza di dodici giri: subito in testa Colombo, che dal secondo giro si involerà per non essere più ripreso. Dietro di lui Pavesi (autore di un ottimo tempo in prova) Cinotti e Carlo Giorgio, al volante della vettura di Tenani e alle prese con una serie interminabile di problemi. Comunque queste rimarranno le prime tre posizioni: lotta aperta per il quarto posto tra Francia, Manzoni e Flammini. La spunterà il primo, mentre Flammini si autoeliminerà al sesto giro, dopo aver tentato con una staccata un po' lunga di superare gli avversari al semaforo.

Solo 10 i partenti per la seconda batteria, assenti Lenzini (che ha sbattuto la sua ultracarenata Tecno al «salto» in prova), «Pibo» con guai al motore e «Guido». Pesenti Rossi è subito in testa: parte male Francisci che perde diverse posizioni e dopo pochi metri compiuti col motore «revisionato» Angelini è costretto al ritiro subito al secondo giro. La batteria è senza storia, con Pesenti al comando dall'inizio alla fine: bella la lotta per il secondo posto, con Mantova in difficoltà col cambio, che riuscirà a riprendersi la piazza d'onore.

Ventuno i piloti in finale (assente Bertaccini) con il duo Colombo Pesenti in prima fila: delle due Brabham BT41 è quella azzurra che spunterà per prima dalla trincea e manterrà la posizione leader fino alla fine. Sulla sua scia, al primo passaggio Pesenti, Pavesi, Cinotti, Giorgio, Spreafico e Mantova. Al quinto giro prime perdite: Pavesi si gira al tornantino, coinvolgendo l'innocente Cinotti che ci rimette la corsa. Intanto Mantova si fa sotto a Pesenti, finché non riesce a passarlo al nono giro: alle loro spalle lotta aperta fra Spreafico, Francia e Carlo Giorgio. Pochi giri dopo ancora due ritiri importanti: Pesenti Rossi e Spreafico si devono arrendere con i motori fuori uso e alla distanza Carlo Giorgio viene fuori pian piano. Il romano passerà nel corso del 16. giro in staccata al tornantino al secondo posto, che manterrà fino alla fine davanti al bravo Mantova.

Leopoldo Canetoli

Leonardo da Vercelli leader F. 850

VALLELUNGA - Si chiama Leonardo Verrelli il nuovo leader del trofeo di F. 850, che ora conduce a pari merito con Tomassini dopo la chiara vittoria romana. Ventisei anni, due anni spesi con pochi risultati con le 875 Monza: e ora, grazie anche alla affidabilità di un telaio BWA, alla potenza di un propulsore Biraghi, il nuovo campioncino di Vercelli pare non abbia rivali. Partito non eccessivamente veloce, riesce al termine del quarto giro a strappare la prima posizione a Del Giovane, quando anche Zorzi è già KO col motore a pezzi sin dal primo giro. Da questo momento per Verrelli non vi saranno problemi di sorta: una vera disdetta invece per il tenace Del Giovane che saldamente al secondo posto doveva ritirarsi nel corso del 12. giro con una gomma completamente a terra. Secondo era quindi il regolare Tomassini, davanti a Fasanella e a Paparuso, che doveva rimontare per riguadagnare le molte posizioni perse per colpa di una testa coda al semaforo nel corso del primo giro. Precedentemente le batterie erano state dominate da Del Giovane la prima, mentre la seconda, dopo qualche giro condotto da Zorzi, era facilmente appannaggio del Verrelli.

COPPA VALLELUNGA F. 3, gara nazionale di velocità in circuito valevole come 5. prova del Campionato Italiano - Vallelunga, 13 maggio 1973.

1. batteria: 1. Alberto Colombo (Brabham BT41) 16'00'', media 144,000 kmh; 2. Pavesi (Brabham BT41) 16'07''4; 3. Cinotti (Brabham BT35) 16'07''9; 4. Giorgio (March 733) 16'08''9; 5. Francia (Brabham BT41) 16'14''; 6. Manzoni (Brabham BT35) 16'17''7; 7. Dubler (Brabham BT35) 16'18''9; 8. Gallo (Brabham BT35) 16'32''4; 9. Zorzi (Quasar) 16'34''; 10. Bertaccini (Brabham BT35) 16'34''4.

Giro più veloce: Colombo in 1'19''1 alla media di 145,638.

2. batteria: 1. Alessandro Pesenti Rossi (Brabham BT41) 16'07''2, media 142,925 kmh; 2. Mantova (Lotus 69) 16'21''1; 3. Spreafico (GRD) 16'12''5; 4. Bozzetto (March 733) 16'14''8; 5. Grassi (Brabham BT35) 16'15''; 6. Maggi (Brabham BT41) 16'23''7; 7. Scardino (Brabham BT35) 16'30''1; 8. «Jean Albert» (March 733) 16'33''7; 9. «Gimax» (Brabham BT35 Alfa) 16'52''6.

Giro più veloce: Mantova in 1'19''2, media di 145,454 (10. giro).

Finale: 1. Alberto Colombo (Brabham BT41) 26'36''8, media 144,320 kmh; 2. Giorgio (March 733) 26'46''4; 3. Mantova (Lotus 69) 26'46''6; 4. Francia (Brabham BT41) 26'49''1; 5. Bozzetto (March 733) 26'51''2; 6. Grassi (Brabham BT35) 26'51''9; 7. Manzoni (Brabham BT35) 27'03''6; 8. Maggi (Brabham BT 41) 27'03''8; 9. Dubler (Brabham BT35) 27'06''2; 10. Scardino (Brabham BT35) 27'07''3; 11. Lombardi (Brabham BT41) 27'14''1; 12. Zorzi (Quasar) 27'14''6; 13. Gallo (Brabham BT35) 27'16''3; 14. Pavesi (Brabham BT41) 27'30''1; 15. Colzani (Ensign Alfa) 27'48''; 16. «Gimax» (Brabham BT35 Alfa) 27'58''; 17. Baliva (De Sanctis) a 1 giro; 18. «Jean Albert» (March 733) a 3 giri; 19. Spreafico (GRD) a 7 giri; 20. Pesenti (Brabham BT 41) a 8 giri.

Giro più veloce: Giorgio in 1'18''9, media di 146,007.

COPPA VALLELUNGA F. 850, gara nazionale di velocità valevole per il Trofeo CSAI F. 850 - Vallelunga, 13 maggio 1973

1. batteria: 1. Augusto Del Giovane (Del Giovane) 18'40''3; 2. Tomassini (AZ) 19'03''53; Paparuso (Paparuso) 19'13''2; 4. Zago (BWA) 19'41''3; 5. Dentamaro (Fagioli) 19'43''9; 6. Santone (Teono) 19'48''8; 7. Santi (De Sanctis) ad 1 giro; 8. Dattoli (De Sanctis) ad 1 giro; 9. Gentile (Lucky) ad 1 giro; 10. Brunetti (De Sanctis) ad 1 giro.

Giro più veloce: Del Giovane in 1'32'', media di 125,217.

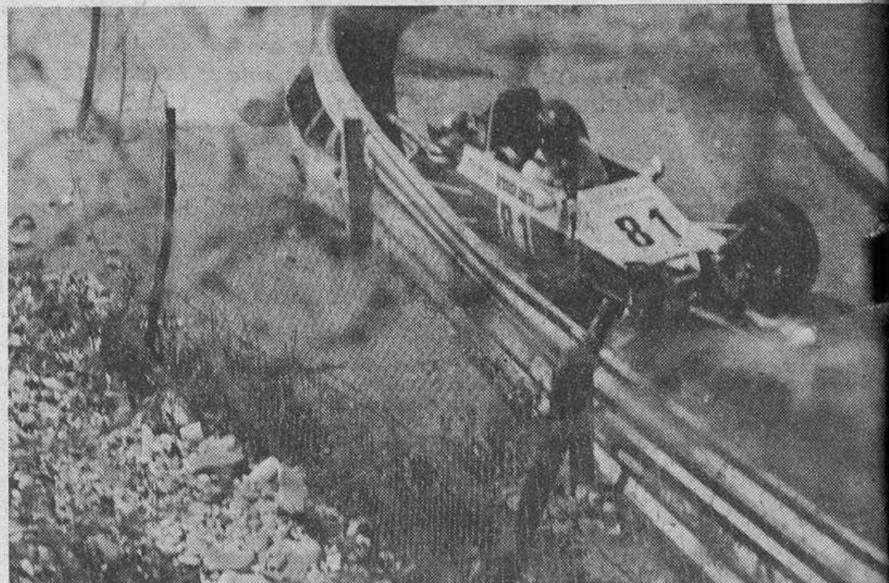
2. batteria: 1. Verrelli (BWA) 18'44''3, media 122,995 kmh; 2. Zorzi (Barelli) 18'54''7; 3. Rampinini (BWA) 19'10''9; 4. Fidotti (De Sanctis) 19'35''4; 5. Redaelli (Monteverdi) 19'39''4; 6. Fasanella (Lucky) 19'39''7; 7. Bruscolotti (Poponi) 20'03''2; 8. Ciceri (BWA) 20'10''6; 9. Forelli (Bignami) 20'17''5.

Giro più veloce: Verrelli in 1'31''8, media di 125,490.

Finale: 1. Leonardo Verrelli (BWA) 31'04''1, media 123,584 kmh; 2. Tomassini (AZ) 31'33''1; 3. Fasanella (Lucky) 32'01''; 4. Paparuso (Paparuso) 32'07''8; 5. Zago (BWA) 32'30''7; 6. Bruscolotti (Poponi) a 1 giro; 7. Dentamaro (Fagioli) a 1 giro; 8. Brunetti (De Sanctis) a 1 giro; 9. Rampinini (BWA) a 1 giro; 10. Santoni (Tecno) a 1 giro; 11. Forelli (Bignami) a 1 giro; 12. Ciceri (BWA) a 1 giro; 13. Santi (De Sanctis) a 1 giro; 14. Redaelli (Monteverdi) a 7 giri; 15. Del Giovane (Del Giovane) a 9 giri.

Giro più veloce: Verrelli 1'30''6, media di 127,152.

Il signor Claudio Francisci ha purtroppo voluto dare una non felice dimostrazione dei limiti umani del suo fair-play, esibendosi in una squallida polemica verbale nei confronti del nostro collaboratore nei retroboxes romani. Come sempre l'informazione viene confusa con la critica gratuita, specie quando dà fastidio per la sua esattezza. Ci auguriamo che il pilota romano ritrovi il giusto senso delle proporzioni. Anche nel suo interesse.



La cosiddetta curva «lckx», a Varano, è impietosa per chi ha l'avventura di sbagliarla. Vediamo com'è ridotta la F. Italia di Pedersoli

Anche a VARANO non è camb

MARTINI-GHINZANI

VARANO MELEGARI - Giancarlo Martini, attuale reuccio della Formula Italia, è giunto primo anche nella gara che si è disputata sulla pista di Varano Melegari. Già nelle prove il pilota romagnolo si era presentato stabilendo il miglior tempo. Anche domenica ha dimostrato di non avere avversari, almeno per il momento, e di meritare il posto di leader che occupa nella classifica per il campionato italiano. Buona è stata la prova anche di Ghinzani, terminata a 12" dal vincitore. Molto sfortunata invece è stata la prova di Buratti. La sua vettura, infatti, aveva problemi di raffreddamento e dopo una prima sosta, ai box

a staccare notevolmente gli avversari. Nella quarta batteria Truffo ha vinto da dominatore. Ottimo secondo Bossoni che pur essendo uscito di pista dopo la S e avendo perso il musetto, è riuscito a giungere alle spalle di Truffo.

Oltre alla gara di campionato italiano della Formula Italia, si è disputata anche una gara di F. 850. La vittoria è andata a Capponi che, dopo aver duellato per lungo tempo con il parmigiano Sartori, è riuscito a spuntarla anche perché Sartori è stato costretto al ritiro per la rottura del motore quando si trovava in prima posizione.

Per quanto riguarda le altre gare, nel gruppo 1 le vittorie sono andate rispettivamente a Pezzali per la classe 1000, a Poletti per la 1150 e a Riccietelli per la 1300. Nel gruppo 2 da segnalare la spettacolosa gara della classe 700 vinta dal parmigiano Segalini su Fiat Giannini. Segalini, che era partito molto indietro per il cattivo tempo ottenuto sabato in prova, è riuscito dopo sei giri a guadagnare nettamente la testa.

Nella classe 500 la vittoria è andata al solito Lavazza, vecchia conoscenza dell'autodromo varanese. Egli, pur essendo ritardato alla partenza, già dopo due giri era nettamente primo e ha vinto senza storia. Molto interessante anche la gara delle 1150 e della 1300. Il primo posto è andato rispettivamente al parmigiano Battistini che anche domenica ha ribadito la sua indiscussa superiorità in questa categoria, e Ghislotti, che era al volante di un mezzo veramente efficiente e competitivo.

g. b. m.

F. 2 a CASALE in appendice al «LOTTERIA»

Anche Casale avrà, dopo Monza e Misano la sua gara di F. 2 con piloti di grido: sarà una specie di appendice al G.P. Lotteria, esattamente quattro giorni dopo. Saranno presumibilmente gli stessi piloti che hanno partecipato alla gara monzese che si trasferiranno sul nuovo circuito sulle rive del Po per disputare un'interessante seconda prova a breve distanza.

era costretto al ritiro a tre giri dal termine quando però tutto era ormai compromesso.

Nella prima batteria di domenica mattina, Martini vinceva facilmente anche perché il suo diretto avversario Gunnella, che si trovava in seconda posizione distanziato di pochissimo, è stato costretto al ritiro per la rottura della leva del cambio. Nella seconda batteria facilissima la vittoria di Ghinzani, mentre alle sue spalle si accendeva un'avvincente lotta tra Farneti e Magnani; alla fine la spuntava quest'ultimo. Nella terza batteria bella affermazione di Buratti il quale, partito molto indietro, in soli sei giri è riuscito a guadagnare la testa e poi

COPPA PETROBELLI - Gara di velocità nazionale in circuito - Varano Melegari, 13 maggio 1973.

LE CLASSIFICHE FORMULA ITALIA

1. batteria: 1. Giancarlo Martini, giri 20, in 18'42'', media 115,508 kmh; 2. Regosa 19'25''1; 3. Di Benedetto 19'28''; 4. Tagliaferri 19'36''6; 5. Roberto a 1 giro; 6. Piazza a 1 giro; 7. Camponinosi a 2 giri; 8. Gunnella a 12 giri.
2. batteria: 1. Piercarlo Ghinzani, giri

CLASSIFICHE TRICOLORE

Campionato F. 3 (dopo 5 gare)

Carlo Giorgio p. 28; Colombo p. 26; Cinotti p. 18; Francisci p. 16; Pesenti p. 10; Mantova p. 7; Bozzetto p. 6; Francia p. 5; Lombardi e Flammini p. 3; Spreafico, Pavesi e Grassi p. 1.

Trofeo CSAI F. 850 (dopo 4 gare)

Tomassini e Verrelli p. 24; Rampinini p. 10; Del Giovane p. 9; Raigiolo p. 6; Zorzi e Fasanella p. 4; Venanzi, Radaelli, Zago e Paparuso p. 3; Callegari p. 2; Brunetti e Bruscolotti p. 1.

tezza del vincitore, soprattutto come preparazione del mezzo meccanico, efficiente e veloce (con la nuova carenatura del motore) e soprattutto veramente stabile: solo il solito Carlo Giorgio, all'altezza della sua fama, che con una gara caparbia, a dispetto del mezzo meccanico non perfettamente a punto, è ancora riuscito a giungere brillante secondo, aggiungendo punti preziosi al suo già cospicuo gruzzolo.

Una citazione particolare va per un altro ragazzo, finalmente all'altezza dei migliori, anche se con una macchina non esattamente modernissima (evidentemente però ancora valida): Gaudenzio Mantova, terzo assoluto in questa stupenda finale davanti a Francia, in continua e positiva ascesa e al duo Bozzetto-Grassi, autori di entusiasmanati duelli e classificatisi nell'ordine. Sfortunati questa volta Pesenti Rossi e Spreafico, vittime di rotture al motore quando si trovavano in ottime posizioni.

Quattordici i piloti per la prima

Questi i tempi delle prove F. 3

Pavesi 1'18''82, media kmh. 146,175; Mantova 1'18''94; Colombo 1'18''99; Pesenti Rossi 1'19''01; Francia 1'19''14; Spreafico 1'19''38; Cinotti 1'19''39; Francisci 1'19''43; Giorgio 1'19''51; Bozzetto 1'19''53; Lombardi 1'19''80; «Jan Albert» 1'19''89; Manzoni 1'19''91; Maggi 1'20''01; Flammini 1'20''07; «Pibo» 1'20''17; Zorzi 1'20''23; Grassi 1'20''60; Dubler 1'20''83; Lenzini 1'21''06; Bertaccini 1'21''36; Scardino 1'21''42; Gallo 1'21''69; «Guido» 1'22''37; Colzani 1'22''71; «Gimax» 1'22''99; Baliva 1'24''75; Franzoso 1'31''62.

F. ITALIA senza «limite»!

Pare ormai certo che la CSAI sia orientata a togliere il limite di età per l'acquisto e l'uso delle monoposto di Formula Italia. Pur con il rilancio di interesse della nuova stagione agonistica, le vendite di vetture nuove non sono andate molto bene, quindi non resterebbe che togliere questo assurdo vincolo per riuscire a smaltire le circa sessanta macchine che completano la commessa all'Abarth. Non resta che notare quanto meglio sarebbe stato se il «limite» non fosse neppure stato applicato. Nulla ancora di preciso si sa relativamente alla ventilata possibilità di vendita delle vetture usate e di appalto di esemplari da parte di gruppi sportivi e scuderie. Può darsi però che la nuova regola «congeli» queste possibilità.



Molto agonismo anche nelle gare di contorno alla Coppa Petrobelli. Ecco la 128/C di Bottazzi in sbandata, mentre passa l'Alfa di Ghidini

La canzone della F. tricolore accoppiata abituale

20, in 18'36"2, media 116,108; 2. Caneva 18'45"4; 3. Magnani 18'51"6; 4. Farnetti 18'51"8; 5. Peruzzi 18'58"7; 6. Fiorino 19'08"9; 7. Gavina 19'14"8; 8. Stefanoni 19'20"4; 9. Fabiani 19'28"2; 10. Bressa a 1 giro.
3. batteria: 1. Buratti, giri 20, in 19'06" e 4, media 113,045 kmh; 2. Branca 19'18"2; 3. Ricci 19'18"4; 4. Serena 19'19"9; 5. Sangiuolo 19'22"6; 6. Cesarini 19'23"1; 7. Ruggero 19'36"2; 8. Ongari 19'45"5; 9. Cagnoni 19'52"1; 10. Spataro a 5 giri.
4. batteria: 1. Duilio Truffo, giri 20, in 18'47"5, media 114,945; 2. Bossoni 18'53"6; 3. Sottanelli 18'58"8; 4. Piccolomini 19'02"9; 5. Facibene 19'03"3; 6. Ferrari 19'21"3; 7. Buttani 19'39"6; 8. Biola a 1 giro; 9. Riva a 1 giro; 10. Lombardi a 15 giri.
Finale: 1. Giancarlo Martini, 22 giri, in 20'01"9, media 118,612 kmh; 2. Ghinzani 20'13"9; 3. Truffo 20'29"2; 4. Farnetti 20'34"8; 5. Bossoni 20'42"6; 6. Peruzzi 20'43"3; 7. Caneva 20'44"4; 8. Ricci 20'51"6; 9. Magnani 20'56"5; 10. Branca a 4 giri. Giro più veloce: 18., 21. e 22. di Martini in 53"9, media 120,222 kmh.

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. Arcadio Pezzali (A 112) 12 giri in 14'28"6, media 89,623; 2. Cattini (A 112) 14'29"8; 3. Cantù (Mini Cooper) 14'50"3; 4. Campani (A 112) 15'09"2; 5. Luce (Fiat 127) 15'09"6; 6. Lasclarea (Fiat 850) 15'26"4; 7. Pietrantonio (Fiat 127) 15'27"1; 8. Spiller (Fiat 850) 15'57"6; 9. D'Agostino (Mini Cooper) a 1 giro; 10. Ponte (Fiat 127) a 4 giri.
Classe 1150: 1. Giovanni Poletti (Fiat 128) 12 giri in 14'25"6, media 89,934; 2. Giorgi (Fiat 128) 14'26"1; 3. Botazzi (Fiat 128) 14'46"1; 4. Cecuzzi (Fiat 128) 15'07"1; 5. Percivale (Fiat 128) 15'21"4.
Classe 1300: 1. Gianfranco Riccitelli (Simca R) 12 giri in 14'15"9, media 90,852; 2. Grassetto (Fiat 128) 14'17"1; 3. «Fargo» (Fiat 128) 14'26"6; 4. Campagni (A.R. GTJ) 14'27"1; 5. Cogato (Fiat 128) 14'35"1; 6. Ghidini (A.R. GTJ) 14'44"5; 7. Sibillio (Simca R) 14'57"4.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Pietro Lavazza (Fiat Giannini) giri 12 in 14'37"3, media 86,173; 2. Morriconi (Fiat 500) 14'57"6; 3. Alliboni (Fiat 500) 15'29"1; 4. «Artiglio» (Fiat Giannini) 15'41"8; 5. Esti (Fiat

Giannini) a 1 giro; 6. Facchetti (Fiat 500) a 3 giri; 7. Petronio (Fiat 500) a 8 giri.

Classe 600: 1. Carlo Sidoli (Fiat Abarth) 12 giri in 14'29"2, media 89,462; 2. Rangoni (Fiat Giannini) 14'31"9; 3. Mediani (Fiat Giannini) 14'55"1; 4. Pezzola (Fiat Giannini) a 1 giro; 5. De Crema (Fiat Giannini) a 2 giri.

Classe 700: 1. Giancarlo Segalini (Fiat Giannini) 12 giri in 14'20"3, media 90 e 398; 2. Benusiglio (Fiat Abarth) 14'30"6; 3. Dall'Aglio (Fiat Abarth) 14'49"1; 4. Antonini (Fiat Abarth) 15'30"3; 5. Caramaschi (Fiat Abarth) a 1 giro; 6. Arcari (Fiat Giannini) a 1 giro.

Classe 850: 1. Francesco Pera (Fiat 850), 12 giri in 13'18"5, media 97,383; 2. Campani (Fiat 850) 13'18"8; 3. Luenni (Fiat 850) a 3 giri; 4. Bigliardi (Fiat 850) a 4 giri; 5. Rosati (Fiat 850) a 4 giri.

Classe 1000: 1. Angelo Bonaventri (Fiat Abarth 1000) 12 giri in 14'25"9, media 86,061; 2. Gandolfi (Fiat Abarth 1000) a 2 giri.

Classe 1150: 1. Giuliano Battistini (Fiat 128), 12 giri in 12'49"1, media 101,118; 2. Vallati (Daf 66) 13'27"9.
Classe 1300: 1. Mario Duilio Ghisloti (A.R. GTA) 12 giri in 12'25"9, media 104,250; 2. Rossi (A.R. GTA) 12'51"5; 3. «Machenna» (GTA) 12'52"1; 4. Faraldi (GTA) 13'15"8; 5. Codognetto (GTA) a 1 giro.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. «R.B.» (Alpine Renault) 12 giri in 12'52"2, media 100,699; 2. G. Ronchi (Fulvia) 13'20"9; 3. S. Ronchi (Fulvia) 13'23"9.

Classe 1600: 1. «Carter» (Alpine Renault) 12 giri in 12'08"1, media 106,813; 2. Fiegel (GTA) 12'09"2; 3. Chiapparini (GTA) 12'27"6; 4. Repetto (GTA) 12'39"9; 5. Gabani (GTA) 12'43"1; 6. Ferri (GTA) a 3 giri.

Classe 2000: 1. Ettore Roveda (Porsche 2000) 12 giri in 12'43"8, media 101,807; 2. Gatta a 6 giri.

F. 850: 1. Rodolfo Capponi (De Sanctis) 12 giri in 12'50"7, media 100,895; 2. Regini (De Sanctis) 13'25"8; 3. Marinelli (Bellasi) 13'49"2; 4. Avanzini (BWA) a 1 giro; 5. Sartori (De Sanctis) a 3 giri; 6. Avati (Maco) a 7 giri; 7. Frullan (De Sanctis) a 8 giri; 8. Gabelli (Drogam) a 8 giri.

Purtroppo una grave tragedia allo SPINO

Domenico Scola ha vinto ma senza il record con la sua Chevron B23 al Passo dello Spino

SPECIALE PER AUTOSPRINT

L'olio dispiace a Scola

PIEVE S. STEFANO - A distanza di quattro anni il cosentino Domenico Scola ha rifatto sua la Pieve Santo Stefano - Passo dello Spino, una delle più lunghe e veloci scalate rimaste in calendario. Dopo il successo del 1969 (allora su Abarth 2000), infatti, Scola si è aggiudicato l'edizione 1973, vincendo con la Chevron B23 in modo netto e dando quasi dieci secondi di distacco al secondo arrivato, «Gianfranco», che proprio l'anno scorso si aggiudicò la gara.

«Gianfranco» ha portato in gara una nuovissima Abarth Osella 2000, ritirata venerdì a Torino, e all'arrivo ci ha detto chiaramente che non intendeva rischiare nemmeno un capello alla prima uscita, anche in seguito ad alcuni problemi di assetto, nonché di affiatamento con il nuovo mezzo.

Per Domenico Scola, invece, un solo rimpianto, ci ha dichiarato: «Quello di non aver stabilito il nuovo record della gara, cosa possibile. Un ingiustificato allarme da parte degli organizzatori circa la presenza di olio mi ha infatti indotto alla prudenza, prudenza rivelatasi poi inutile in quanto al mio passaggio il fondo stradale era come in tante altre gare. Senza la storia dell'olio, ed anche una lieve sbandata, il record era battibile».

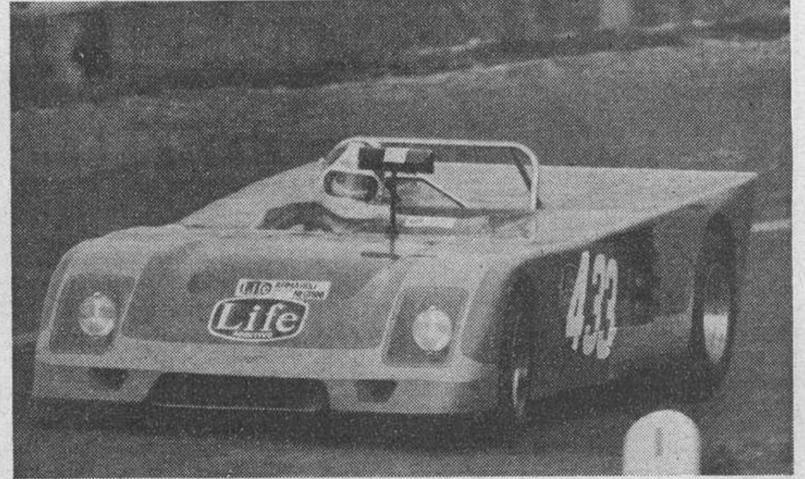
Per la cronaca il detentore del primato è sempre Ortner che con l'Abarth 2000 lo stabilì nel 1971 in 6'00"5 alla media di 124,826 kmh. Oggi Scola ha salito i dodici chilometri e mezzo in 6'06"5, alla media di 122 e 783 kmh.

Alle spalle di Scola e «Gianfranco» buon terzo il fiorentino «Mascaleros» con l'anziana Carrera 6, che ha preceduto l'Abarth 1600 di Migliarini e l'AMS 1000 di Stefanelli. Fra i primi dieci da segnalare la bella prestazione della Dallara 1000 di «Ragastas», ottava, e quella di Spartaco Dini sul GTA 1300, decimo.

Quest'anno la corsa organizzata dall'AC Arezzo ha aperto la stagione, breve, purtroppo, della velocità in Toscana e quindi la gara è stata presa d'assalto soprattutto dai piloti locali, tanto che sono partiti in 202. Purtroppo la manifestazione ha registrato una grave incidente al pilota fiorentino Giancarlo Biagiotti, che partecipava alla gara con una Ford Mexico con la quale disputa il campionato: per un guasto meccanico o per un malore, la vettura si è schiantata contro un albero in località Compito, rimanendo danneggiatissima con il pilota imprigionato.

Trasportato all'ospedale di Pieve S. Stefano è stato deciso successivamente il trasferimento a Firenze viste le sue condizioni. Arrivato all'ospedale di Careggi verso le 18, i sanitari si sono riservati la prognosi data la gravità delle ferite riportate dal Biagiotti, fra le quali un forte trauma cranico con frattura. L'incidente ha un po' «ghiacciato» la gara che è ripresa dopo meno di un'ora, mentre alcuni piloti lamentavano la presenza di olio sull'asfalto causato da guasti ad altri concorrenti.

Circa le classi minori, da rilevare i netti distacchi fra il primo arrivato e gli altri concorrenti; fanno eccezione la sport classe 1000 che ha visto un bellissimo duello a distanza fra Stefanelli e Cinti, arrivati nell'ordine a tre decimi di distanza: quello fra Drovandi e Ciardi nel Turismo speciale 500,



finiti ad un secondo; quello di Smitarello e «Svig» nella 850 terminati a nove decimi. In gara anche una Pantera De Tomaso di Trenti che ha avuto largamente la meglio sulla Porsche di Ranzolini.

Marco Grandini

FANO - PASSO DELLO SPINO - gara nazionale di velocità in salita - Arezzo, 13 maggio 1973

CLASSIFICA GENERALE ASSOLUTA

1. Domenico Scola (Chevron B 33) 6'06" e 5, media 122,783 kmh; 2. «Gianfranco» (Abarth Osella) 6'16"3; 3. «Mascaleros» (Porsche C.) 6'29"5; 4. Migliarini (Abarth S 1600) 6'40"7; 5. Stefanelli (AMS 1000) 6'44"1; 6. Cinti (AMS 1000) 6'44"3; 7. Barberio (Lola Abarth) 6'46"2; 8. «Ragastas» (Dallara 1000) 6'48"7; 9. Zarpellon (Alfa Romeo GT 2000) 6'49"4; 10. Dini (Alfa Romeo GTA 1300) 6'51"1; 11. Cipriani (BMW 2002) 6'55"8; 12. Arfé (Porsche 2,4) 6'55"9; 13. Sacchini (Alfa Romeo) 6'59"9; 14. «Aligi» (Alfa Romeo) 7'04"1; 15. Boninsegni (Fiat 124 C. 1800) 7'04"8.

GRUPPO 1 - TURISMO CSAI

Classe 850 - 1. «Cloubar» 8'35"3, media 87,328 kmh; 2. Cattaneo 8'38"6; 3. Tortoroli 8'43"5; 4. Il Siciliano 8'48" e 5; 5. Papanti 8'53"9; 6. Fruzzetti 9'02" e 9; 7. Boanini 9'04"1; 8. Porciatti 9'08" e 3; 9. Campana 9'14"4; 10. Ghini 9'19" e 4 (tutti con Fiat 850).

Classe 1000 - 1. G. Franco Gonzi (A 112) 8'08"1, media 92,194 kmh; 2. Boldrini (Mini Cooper) 8'14"9; 3. Pesucci (A 112) 8'15"2; 4. Broccolini (A 112) 8'17"6; 5. Compagnoni (A 112) 8'18"1; 6. Nicolèlli (A 112) 8'22"2; 7. Camoanella (A 112) 8'27"7; 8. Cresci (A 112) 8'28"9; 9. Morocutti (Mini C.) 8'30"9; 10. Londi (Fiat 850) 8'32"1; 11. Biagiotti (A 112) 8'32"3; 12. Andreini (Fiat 850) 8'32"7; 13. Bisio (A 112) 8'34"6; 14. Bagiardì (Mini C.) 8'35"7; 15. Occhioini (Mini C.) 8'36"7; 16. Maoggi (Mini C.) 8'37"8; 17. Cappellini (A 112) 8'39"1; 18. Barnaby (Mini C.) 8'39"2; 19. Parrini (Fiat 127) 8'40"8; 20. Fani (Mini Cooper) 8'47"5.

Classe 1150 - 1. Franco Betti (Fiat 128) 7'50"7, media 95,602 kmh; 2. Salvatori (Fiat 128) 7'58"8; 3. Mannini (Fiat 128) 8'02"7; 4. Leo (Fiat 128) 8'06"4; 5. Lorenzoni (Fiat 128) 8'07"9; 6. Serlupi (Fiat 128) 8'13"2; 7. Volpi (Fiat 128) 8'19"9; 8. Santini (Fiat 128) 8'46"9; 10. Ferniani (Fiat 128) 8'55"9.

Classe 1300 - 1. Francesco Rossi (Fiat 128) 7'55"7, media 94,597 kmh; 2. Simondi (Simca) 8'01"5; 3. De Santi (Fiat 128) 8'04"8; 4. Dalla Vecchia (Mini Cooper) 8'08"1; 5. Bruni (Simca) 8'08"1; 6. Bertolotti (Fiat 128) 8'11"1; 7. Plerino (Fiat 128) 8'12"4; 8. Ziller (Simca) 8'13" e 1; 9. De Santis (Simca) 8'19"5; 10. Del Sole (Fiat 128) 8'22"6; 11. Nelli (Fiat 128) 8'25"1; 12. Menichetti 8'25"1; 13. Rocca (Simca) 8'25"3; 14. Gallerago (Simca) 8'34"1; 15. Cillo (Fiat 128) 8'45"1; 16. Rigon (NSU TT 1200) 8'45"7; 17. Paroli (Mini C.) 8'46"1; 18. Gallorini (Ford E.) 8'48"1.

Classe 1600 - 1. Marcello Pepini (A. R. 1600) 7'37"8, media 98,296 kmh; 2. Stefanelli (A. R. 1600) 7'41"5; 3. «Dipacus» (BMW) 7'56"1; 4. Merendi (A. R. 1600) 9'06"1.

Classe 2000 - 1. Miro Tamburini (A. R. GTV) 7'29"9, media 100,022 kmh; 2. Bonini (A. R. GTV) 7'33"6; 3. Zanucchi (Ascona) 7'57"8; 4. Aglietti (A. R. GTV) 8'00"4; 5. «El Paso» (Fiat 124) 8'08"8.

GRUPPO 2

Classe 500 - 1. Rinaldo Drovandi 8'16"9, media 90,561 kmh; 2. Ciardi 8'17"9; 3. Bacci 8'26"6; 4. Sistelli 8'28"3; 5. Razzolino 8'30"3; 6. Francioni 8'31"6; 7. Pesetti 8'32"7; 8. Baldanzi 8'41"7; 9. Gonzales 8'58"9; 10. Capolizini 9'03"

e 6; 11. Tribbia 9'08"3 (tutti su Fiat 500).

Classe 600 - 1. Mario Casciaro 8'05"5, media 92,688 kmh; 2. «Gin Tonic» 8'12"7; 3. Biagiotti 8'13"7; 4. Cesarini 8'24"1; 5. Testi 8'25"1; 6. Orzioli 9'08"3; 7. Impolito 10'03"8 (tutti su Fiat Abarth 595).

Classe 700 - 1. Adriano Proietti (Giannini) 7'43"7, media 97,046 kmh; 2. Medaglia 7'52"9; 3. Caroli 8'13"0; 4. Raganelli 8'13"3; 5. Verdiani 8'40"4; 6. Tola 8'49"8 (tutti su Abarth 695).

Classe 850 - 1. Ubaldo Smitarello 7'41" e 9, media 97,424 kmh; 2. «Svig» 7'42"8; 3. Viotti 8'12"9; 4. Meniconi 8'41"6; 5. Braccini 9'02"9 (tutti su Abarth 850).

Classe 1000 - 1. Luigi Piacentini (Abarth) 7'32"1, media 99,536 kmh; 2. Calò (A 112) 7'46"9; 3. Mannucci (Abarth) 7'57"4; 4. Chianucci (Simca) 8'18" e 2; 5. Baggiani (Abarth) 8'50"2; 6. Fusco (NSU) 8'51"1; 7. Paganelli (A 112) 8'52"1.

Classe 1150 - 1. Paolo Cozzarolo 7'07"7, media 105,386 kmh; 2. Simeaner 7'18"5; 3. Moscardini 7'40"5; 4. Grilli 7'43"6; 5. Cappellini 7'49" (tutti su Fiat 128).

Classe 1300 - 1. Spartaco Dini (A. Romeo) 6'51" media 109,489 kmh; 2. Arlini (Fiat 128) 7'12"1; 3. Pipino (Mini C.) 8'17"2.

Classe 1600 - 1. Vittorio Ciardi (Ford RS) 7'05"3, media 105,808 kmh; 2. Iacoangeli (Alfa Romeo) 7'17"9; 3. Filippuzzi (Alfa Romeo) 7'20"1; 4. Serrentini (BMW) 7'26"3; 5. Sandro (BMW) 7'44"7; 6. Minelli (Alfa R.) 7'49"5.

Classe 2000 - 1. Giuseppe Zarpellon (A. Romeo) 6'49"4, media 109,917 kmh; 2. Cipriani (BMW) 6'55"8; 3. Sacchini (A. Romeo) 6'59"9; 4. Chimenti (Fiat 124) 7'41"1; 5. Pecchioli (Escort) 8'02"7.

GRUPPO 3

Classe 1300 - 1. Bruno Ripani (Fulvia HF) 7'35"5, media 98,793 kmh; 2. Chianucci (Fulvia HF) 7'41"1; 3. Marzi (Fiat 128) 7'57"5; 4. Coscioni (Fulvia HF) 8'17"6; 5. Carmignani (Fiat 128) 8'23"1; 6. Tomazzoni (Fulvia HF) 8'23"4; 7. Guerri (Fulvia HF) 8'34"7; 8. Dionisi (Fulvia HF) 8'37"1.

Classe 1600 - 1. Annino Conti (Renault) 7'15"1, media 103,425; 2. Vicari (Renault) 7'22"3; 3. Freschi (Fulvia HF) 7'36"3; 4. Ponticelli (Fulvia HF) 7'53"4; 5. Del Pra (Renault) 8'08"6.

Classe 2000 - 1. Gilberto Guarducci (Opel) 7'50"5, media 95,663 kmh.

Classe oltre 2000 - 1. Antonio Trenti (De Tomaso) 7'08"8, media 104,944; 2. Ranzolini (Porsche) 7'25"6.

GRUPPO 4

Classe 1000 - 1. Rosario Pezzella (Abarth OTS) 7'46"7; 2. Sani (Abarth OTS) 7'59"5; 3. Milani (Imp) 8'06"1; 4. Peroni (Abarth) 8'11"5; 5. Azzalini (Abarth) 8'12"8; 6. Bronti (Fiat 850) 9'29"2.

Classe 1300 - 1. Aldo Bersano (Renault) 7'08"7, media 104,969 kmh; 2. Chieli (Fulvia) 7'13"4; 3. Maglio (Fulvia) 7'53"5.

Classe 1600 - 1. «Aligi» (Alfa Romeo) 7'04"1, media 106,107 kmh; 2. Madiai (Lancia Fulvia) 7'10"8.



In Marocco l'ALPINE si è messa in tasca il campionato mondiale

La classifica iridata

1. Alpine Renault p. 72; 2. Fiat 31; 3. Citroen 27; 4. Datsun 22; 5. Saab 20; 6. Ford 18; 7. Lancia e Peugeot 13; 9. Porsche 8; 10. Volkswagen 6.

Darniche affronta un guado con grande decisione, la stessa con cui si è buttato nella parte iniziale del rally accumulando un vantaggio che gli ha permesso di difendersi dall'assalto Citroen

XVI RALLY DEL MAROCCO - quinta prova del campionato mondiale marche rallies - Casablanca 8-13 maggio

CLASSIFICA GENERALE ASSOLUTA
1. Darniche-Mahe (Alpine 1800) in 15.01'22"; 2. Neyret-Terramorsi (Citroen DS 23) a 18'23"; 3. Bochnick-Hernmayer (Citroen DS 23) a 33'15"; 4. Ponnelle-De Serpos (Citroen DS 23) a 38' e 34"; 5. Nicolas-Vial (Alpine 1800) a 50'38"; 6. Waldegaard-Sager (Fiat Spider 1800) a 58'21"; 7. Therier-Delferrier (Alpine 1600) a 1.16'54"; 8. Deschazeaux-Plassard (Citroen DS 23) a 1.47' e 04"; 9. Merlone-Leonetti (Volvo 142) a 2.52'25"; 10. Claudine Trauttmann-Palayer (Peugeot 504) a 3.02'11"; 11. Geranton-Geranton (Datsun 1600) a 5.17'16"; 12. Hadley-Rabson (Opel Ascona) a 7.22'48".

SPECIALI PER AUTOSPRINT

DARNICHE gioca alla lepre

CASABLANCA - Tutti i pronostici dicevano Alpine e così è stato, anche se in verità non tutti erano convintissimi che le piccole berlinette tenessero fino in fondo in un rally così massacrante come questo in Marocco dove è necessario guidare tanto forte quanto con grande prudenza. Ma per l'Alpine si tratta di un'altra annata sì, come il '71, e su tre macchine partite altrettante ne sono arrivate confermando la validità di un complesso, macchine e piloti, al momento senza rivali.

Ha vinto Darniche, il meno adatto come caratteristiche di guida, a questa corsa, lui che è partito subito fortissimo per fare da lepre ed invogliare gli altri, in particolare le sempre temibilissime Citroen, ad attaccare subito per tenere un ritmo veramente forsennato su queste strade, magari nei tratti a loro meno congeniali com'erano appunto le prime prove. Poi Darniche a stare davanti ci ha preso gusto ed ha giocato un po' in difesa, lasciando al compagno Therier (sprofondato in basso in classifica per un guasto nella seconda tappa) il compito di spina nel fianco degli avversari, ed alla fine si è assicurato un successo che vale sicuramente il doppio perché adesso la Casa francese può già considerarsi con il titolo mondiale in tasca tantopiù che al prossimo Rally dell'Acropoli andranno ancora tre macchine con gli stessi equipaggi anche se questa volta probabilmente si tratterà di tre 1800 e non due come in Marocco dove Therier guidava una 1600.

Molto valide le Citroen DS 23

A lottare fino in fondo ci hanno pensato comunque le Citroen, l'abituale squadrone che Madame Cotton continua a portare ogni anno su queste strade col considerevole appoggio finanziario della Total. Il solito Neyret da sei anni sempre primo o secondo in questa corsa si è classificato nella piazza d'onore, ma sia Bochnick che Ponnelle (entrambi con due G. 1) non gli sono stati da meno confermando la validità su queste strade della DS, in questo caso la 23. Più veloce di tutti sarebbe stato comunque Deschazeaux, ma la rottura di una sospensione nella seconda tappa gli è costata un ritardo di quasi tre ore che l'ha costretto ad un furioso recupero.

A battersi c'erano poi le Fiat, due spider 1800 affidate a due campionissimi come Waldegaard e Aaltonen, e la loro corsa è

stata sotto molti aspetti formidabile perché le macchine si sono sempre difese benissimo anche sulle terribili piste dove certamente non partivano nelle condizioni migliori svantaggiate come erano in quanto a peso rispetto alle Alpine (il muso delle Fiat pesa quanto tutta un'intera berlinetta bleu, e in tutti i dossi erano botte continue) oppure in quanto a sospensioni ed assetto rispetto alle Citroen che potevano modificare a piacere la loro altezza da terra. Ciononostante i tempi degli spider sono stati sempre tra i migliori assoluti, sempre i migliori delle vetture a trazione tradizionale (motore avanti e trazione dietro), con particolari punte velocistiche nelle prove su asfalto dove pur anche regalavano agli avversari una certa potenza in meno.

Ma l'equipe Fiat in Marocco ha lavorato al meglio e Waldegaard, specie dopo il ritiro di Aaltonen, ha ben fatto a limitare le sue velleità cercando di mantenere una posizione di prestigio che non vorremmo sembrasse sminuita dai sorpassi delle Citroen le cui possibilità in questo rally possono venire esattamente comprese solo da chi di persona ha potuto vedere i fondi stradali su cui le vetture erano costrette a passare con medie spesso superiori ai cento orari.

E proprio a questo ritmo, per il secondo anno consecutivo, non hanno retto le Peugeot ufficiali che si erano presentate con sei equipaggi veramente d'eccezione capitanati da Mikkola, Mäkinen e Fall. Unica loro consolazione, il successo nella coppa delle dame con la Trauttmann che ha tratto profitto dalla sua grande esperienza in questa gara, ma che fino a che era rimasta in gara Marianne Hoepfner, era nettamente battuta.

L'unica Datsun presente, quella del vincitore del Safari, Metha, non è mai stata, finché è rimasta in gara, una pericolosa rivale per le marche summenzionate. La sua rovinosa uscita di strada le ha tolto comunque ogni velleità. Prima di passare alle novità tecniche (su cui comunque torneremo) occorre menzionare la bellissima corsa dell'unico equipaggio italiano in gara, quello di Merlone-Leonetti che con la loro Volvo sono finiti noni assoluti facendo guadagnare tra l'altro alla Casa svedese due punti nel mondiale. Dicevamo delle novità: su tutte il debutto delle Citroen GS G.2 (85 CV) affidate a Romaozinho e Laurent. Entrambe si sono fermate quasi subito non prima però di aver offerto alcune prestazioni velocistiche di indubbio rilievo. Debuttava anche la Volkswagen K70 di Pagani il cui unico

merito è stato comunque quello di essere arrivata alla fine perché i suoi tempi sono stati sempre molto alti rispetto anche a vetture nettamente inferiori.

Come potrete leggere in cronaca, la prestazione più sorprendente è stata in tutti i casi quella della Gordini R 12 di Piot che si è inserita a lungo nella lotta per la prima piazza. Tutto questo però non deve trarre in inganno perché la corsa di Piot è stata molto polemica nei confronti della Renault che gli ha affidato questa macchina anziché una 1800 berlinetta, e pertanto l'asso francese, che non scopriamo certo oggi come velocista di grande spicco, ha richiesto sempre al suo mezzo il massimo che gli poteva offrire finendo poi inevitabilmente per restare fermo in mezzo al deserto senza una ruota.

Un «orologio» l'Alpine di Darniche

Quello del ritmo su cui improntare la gara è comunque il problema maggiore in questa corsa perché è chiaro che è impossibile poter condurre con troppa foga per duecento o trecento chilometri di prova speciale, come al contrario è facile « mettersi a sedere » se si parte con molta circospezione. E' un ritmo di cui sono esperti i piloti Citroen che conoscono queste strade come le loro tasche e che riescono sempre ad essere né troppo veloci né troppo lenti. Il ritmo comunque che non ha adottato Darniche, che è andato quasi sempre al massimo (relativo alla distanza ovviamente) contando molto sulla tenuta alla distanza del suo mezzo. E la sua macchina non l'ha mai tradito andando sempre come un orologio e lasciando semmai qualche problema a Nicolas finito quinto deludendo un poco le aspettative di molti francesi che se lo aspettavano vincitore.

Comunque sia, il Marocco resta una corsa che ci lascia sempre la bocca buona: lo scorso anno la Lancia, vincendo, si avviò alla conquista del titolo mondiale, quest'anno la Fiat ci ha finalmente dato l'impressione di aver progredito nella messa a punto del 1800 e siamo certi che di questo passo le soddisfazioni anche nel campionato mondiale non tarderanno ad arrivare, magari cominciando proprio dall'Acropoli dove andranno tre vetture per Paganelli, Aaltonen e Lindberg.

Senza troppa altalena

I TAPPA

I sei minuti di AALTONEN

CASABLANCA - Più di sessanta macchine hanno preso il via da Rabat per questa nuova edizione del Rally del Marocco che gli organizzatori hanno voluto rendere più accessibile ai concorrenti privati suddividendo il percorso sempre uguale percorso in quattro tappe (con tre notti di riposo) anziché nelle solite tre.

Tutti i pronostici della vigilia sono ovviamente per le piccole Alpine nonostante le vetture di gara siano state

sdoganate nel porto di Casablanca appena in tempo per presentarsi alle verifiche dove anzi hanno punzonato con un'ora di ritardo.

Le novità iniziano sin dalla prima prova che contrariamente al passato è subito una pista mediamente lunga (92 km) e molto sinuosa con alcuni passaggi molto spettacolari tra una fittissima vegetazione.

Il più veloce è Darniche seguito a 30" da Therier. Deschazeaux con la Citroen è comunque molto sorprendente e non nasconde propositi velleitari. Le due Fiat di Waldegaard e Aaltonen, il cui imperativo era quello di non forzare troppo presto, sono rispettivamente ottava e undicesima, ma Aaltonen ha lamentato una foratura che ne giustifica almeno in parte i sei minuti di ritardo mentre Waldegaard ha raggiunto quasi subito Metha (Datsun) partito tre minuti prima ed ha avuto notevoli problemi di visibilità

per la nube di polvere che l'ha preceduto.

In questa prova Therier centra in pieno un macigno e danneggia abbastanza vistosamente la carrozzeria della sua Alpine, il danno è comunque minimo.

Questi i migliori tempi:

1. Darniche (Alpine) 1.06'14"; 2. Therier (Alpine) 1.06'44"; 3. Deschazeaux (Citroen) 1.07'11"; 4. Nicolas (Alpine) 1.09'15"; 5. Mikkola (Peugeot) 1.11'10"; 6. Mäkinen (Peugeot) 1.11'10".

La seconda prova di soli 30 km (!) e tutta su asfalto non è molto interessante ai fini della classifica perché i distacchi rimangono minimi. In questa prova, ed anche nelle due seguenti, le Alpine e le Citroen ufficiali montano i racing, mentre le Fiat adottano i CN 36 Pirelli decisamente più facili da guidare permettendo una guida più improvvisata sono avendo provato molto sia Waldegaard che Aaltonen queste spe-

ciali. Le Peugeot infine montano i Michelin F. France che sono un po' una via intermedia tra le coperture succitate.

Darniche continua imperturbato nel suo attacco mentre una tattica più d'attesa è adottata da Nicolas (che tutti i francesi giudicano e qualificano già da tempo un « fermo »). La sorpresa è comunque Piot con l'R 12 Gordini che ottiene ottimi tempi.

Queste le prestazioni migliori:

1. Darniche 14'30"; 2. Therier 14'58"; 3. Deschazeaux 15'00"; 4. Aaltonen (Fiat) 15'07"; 5. Waldegaard (Fiat) 15'07".

Leggermente più lunga la terza prova (40 km) quella di Ketama che lo scorso anno venne disputata in senso contrario. Ancora Darniche avanti, ma gli spider Fiat tengono bene il ritmo. Appare chiaro che i problemi per loro, se ci saranno, saranno solo sulle piste. Prima di questa prova si è già fermato uno dei più

attesi protagonisti, Romaozinho con la debuttante Citroen GS (l'altra era affidata a Laurent) cui si è rotto un giunto.

Questi i tempi:

1. Darniche 21'56"; 2. Therier 22'17"; 3. Aaltonen 22'50"; 4. Nicolas (Alpine) 22'52"; 5. Waldegaard 23'00".

Tutta asfalto la quarta prova (30 km) che ha chiuso la serie delle prove sotto molto aspetti inutili ai fini della classifica finale.

Sempre i soliti i migliori, ma non potrebbe essere altrimenti date le caratteristiche del fondo stradale. Da notare comunque la cattivissima prestazione di Metha alla cui Datsun s'è inchiodato l'acceleratore costringendolo a percorrere 200 km guidando sfruttando una corda come gas a mano.

I tempi:

1. Darniche 15'42"; 2. Therier 16'01"; 3. Waldegaard 16'17"; 4. Aaltonen 16'22"; 5. Nicolas 16'35".



Essendo il numero 1 (e con l'1 lo scorso anno vinse Lampinen) Darniche in ogni assistenza veniva preso d'assalto come si può ben vedere nella foto. Unico danno era la sparizione ogni volta di qualche decalcomania. A destra, un bel passaggio della Fiat 1800 che Waldegaard ha brillantemente condotto al 6. posto assoluto della classifica finale

Abbandono importante quello di Makinen (rottura frizione) ma la classifica è ancora bugiarda perché, con l'eccezione di Deschazeaux, relega Citroen e Peugeot piuttosto indietro essendo il vero rally, quello attraverso il deserto, ancora tutto da incominciare.

II TAPPA

L'illecito di THERIER

Le piste arrivano subito all'inizio della seconda tappa, quella di Missouri di media lunghezza (175 km), ma incredibilmente è ancora Darniche ad attaccare staccando nettamente tutti con l'eccezione della Citroen di Neyret. Waldegaard che lo scorso anno in questa prova ottenne il miglior tempo con la Citroen-Maserati (dieci minuti meno del tempo di quest'anno di Darniche) è solo sesto a 10' (in pratica allora con lo spider Fiat ha impiegato 20' in più del '72, ma il fondo era migliore) mentre Aaltonen, che ha nuovamente forato, è 13. a 21'.

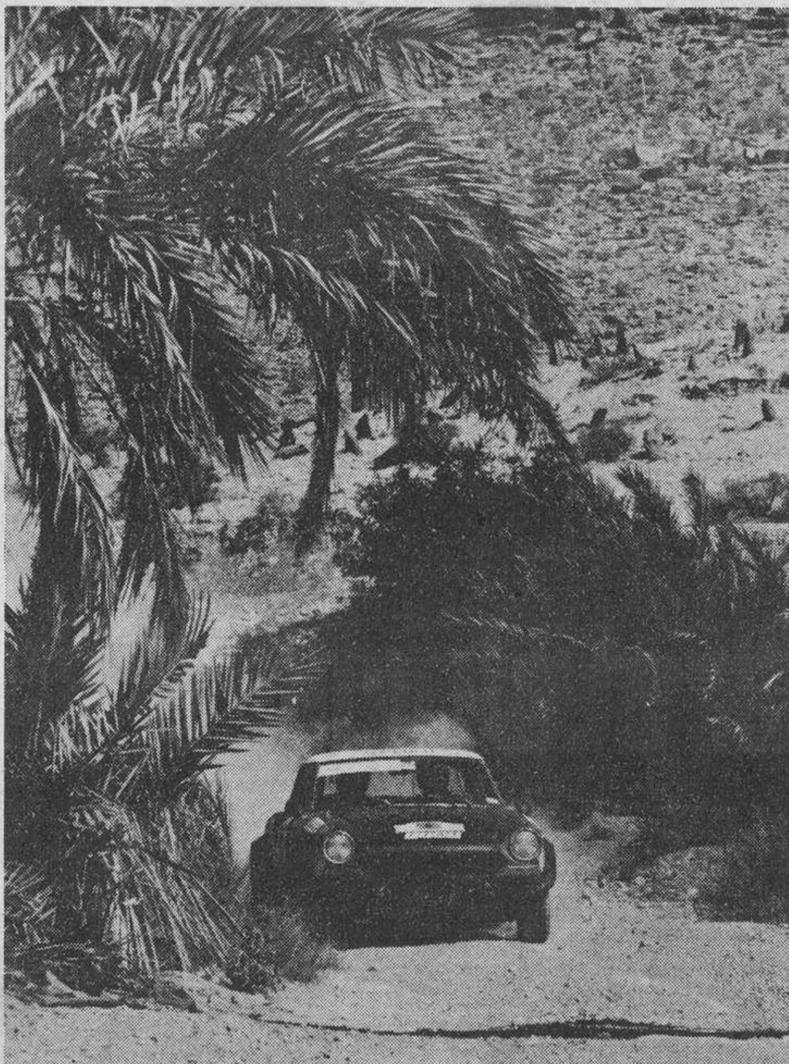
Questa prova è decisiva per Deschazeaux, che ha staccato un braccio della sospensione perdendo 1'40" in prova ed altrettanto circa al C.O. per la riparazione, e per Therier fermo lungo la pista con un fusello rotto. La radio che ha a bordo gli permette però di avvisare la sua assistenza che contro ogni regola entra in prova speciale in senso contrario al senso di marcia e gli rimedia il guaio che gli costa comunque un ritardo di quasi tre quarti d'ora.

Questi i tempi:
1. Darniche 2.02'45"; 2. Neyret (Citroen) 2.04'24"; 3. Nicolas 2.07'; 4. Piot (R12) 2.07'26"; 5. Mikkola (Peugeot) 2.11'13".

Qualche chilometro di asfalto ed ancora una prova famosa quella di Rich (205 km). Il record apparteneva a Therier e lo stesso pilota quest'anno abbassa il suo tempo di un paio di minuti, ma la sorpresa arriva comunque ancora una volta da Piot che porta la sua Gordini al secondo posto assoluto nella classifica generale. Rich toglie comunque di gara l'altra Citroen GS di Laurent che rompe un ammortizzatore e danneggia irrimediabilmente la trasmissione.

Questi i tempi:
1. Therier 2.52'53"; 2. Piot 2.55'23"; 3. Darniche 2.55'29"; 4. Deschazeaux 2.58'16"; 5. Neyret 3.00'27".

La classifica a questo punto vede al solito Darniche al comando seguito da Piot, Nicolas e Neyret. Waldegaard è quinto mentre settimo è Aaltonen che lamenta qualche piccolissima noia agli ammortizzatori.



III TAPPA

L'ammortizzatore nel bagagliaio

Therier si ripete nella prova di Tizi N Test (87 km) dove anche lo scorso anno ottenne il miglior tempo con una prestazione leggermente migliore. La prova metà su asfalto e metà su terra è fatale alla Peugeot di Mikkola che resta senza frizione, mentre si assiste anche al progressivo recupero della Datsun di Metha.

Questi i migliori tempi:

1. Therier 1.00'37"; 2. Deschazeaux 1.00'40"; 3. Darniche 1.01'; 4. Piot 1.01'50"; 5. Nicolas 1.02'51".

La fase cruciale del rally arriva però adesso con le due terribili piste consecutive di Irhem e Fom Zguid. La prima (200 km) toglie di gara tre dei migliori in assoluto e cioè Piot, che stava andando fortissimo ed aveva addirittura raggiunto e passato Darniche a metà strada (era partito 4' dopo) quando gli si è rotta una sospensione anteriore. Aaltonen cui si è rotta la scatola guida e Metha che non si è accorto di un guado ed è capottato rovinosamente distruggendo la macchina.

Noie comunque anche per Waldegaard cui un ammortizzatore entra addirittura nel bagagliaio.

Il guaio, prontamente riparato all'assistenza di Fom Zguid, si ripeterà comunque anche nella successiva speciale facendo perdere diversi minuti al pilota della Fiat.

In queste due prove si è assistito al violentissimo attacco delle Citroen che sono andate ad occupare i primi posti della classifica alle spalle di Darniche.

Questi i tempi (Irhem):

1. Deschazeaux 2.57'28"; 2. Ponnelle (Citroen) 3.02'24"; 3. Bochnicek (Citroen) 3.04'01"; 4. Therier 3.08'20"; 5. Darniche 3.10'15".

(Fom Zguid):

1. Nicolas 47'29"; 2. Deschazeaux 47'31"; 3. Darniche 48'10"; 4. Neyret 49'50"; 5. Bochnicek 52'29".

IV TAPPA

Il vincitore si ribella

L'ultima tappa, quella che potrebbe rivelarsi decisiva per il possibile attacco che potrebbero portare le Citroen inizia con una prova brevissi-

ma e del tutto insignificante, quella di Nichta (20 km) tutta tornanti in salita che la maggioranza affronta in scioltezza ma ad una media di quasi 120 kmh.

Questi i tempi:

1. Therier 10'27"; 2. Darniche 10'38"; 3. Nicolas 10'53"; 4. Deschazeaux 11'07"; 5. Neyret 11'32".

Le Citroen non si fanno attendere però nella successiva Zagora-Rissani (236 km) una pista impossibile dove le «grosse» francesi ottengono i quattro migliori tempi senza però riuscire a scalzare Darniche.

Queste le prestazioni:

1. Deschazeaux 2.39'27"; 2. Ponnelle 2.40'13"; 3. Bochnicek 2.41'22"; 4. Neyret 2.44'48"; 5. Waldegaard 2.51'06".

Le prove sono finite ma resta sempre da vedere l'ultimo tiratissimo controllo di Kasba Tadla che segue una pista di soli 306 km che può considerarsi alla stregua di una prova speciale.

Per Darniche l'ordine è di non forzare perché il mondiale è più importante che la vittoria assoluta, ma il francese assieme al compagno Therier, è il solo a non subire penalità e si assicura così anche il successo finale. In questo tratto resta senza freni ed esce di strada Nicolas, ma riparte riuscendo comunque a terminare di poco davanti a Waldegaard.

Travolgente la «mula» in Jugoslavia

DONATELLA adesso insidia MUNARI!

BELGRADO - Donatella Tominz e Gabriella Mamolo, sullo slancio di un inizio di stagione travolgente, hanno ottenuto l'incredibile risultato di vincere (non era mai successo prima d'ora in vent'anni di gare valide per il campionato europeo conduttori) una gara titolata proprio per questo campionato.

Con questo successo le due ragazze triestine si insediano al secondo posto della classifica generale del campionato alle spalle di Munari-Mannucci ed hanno messo una seria ipoteca per la conquista della coppa europea delle dame.

Alla gara non ha preso parte Simo Lampinen (che vi doveva partecipare con la Lancia), ma in compenso c'era il favoritissimo della vigilia e cioè il campione in carica Raffaele Pinto. Quest'ultimo, però, non ha avuto davvero fortuna ed è incappato in tutta una serie di incidenti (anche stradali) che gli hanno pregiudicato la corsa nonostante nelle prime prove speciali fosse apparso come il più veloce del lotto.

RALLY DI JUGOSLAVIA - Ottava prova del campionato europeo conduttori - Belgrado 10-13 maggio 1973

CLASSIFICA FINALE

1. Donatella Tominz-Gabriella Mamolo (Fiat 124 Sp.) p. 8092; 2. Feriancz-Zsembery (Gordini R 12) p. 8508; 3. Jelinek-Kvaizar (Skoda 120 S) p. 8525; 4. Clumbacher-Werner (Wartburg) p. 9320; 5. Weigart-Malosch (Wartburg) p. 9602.

Acqua per Marianne

● Marianne Hoepfner, mentre era al comando della classifica delle dame e decima assoluta, si è trovata improvvisamente senza benzina. Buon per lei che i gentilissimi meccanici della Citroen siano corsi in suo aiuto. Peccato solo che distrattamente le abbiano riempito il serbatoio di acqua anziché del carburante Total che tanto pubblicizzano...

● La guerra degli aerei è continuata anche quest'anno, ed ogni casa ufficiale aveva il suo per seguire costantemente le vetture lungo le piste. Ovviamente anche la Fiat ne aveva affittato uno a bordo del quale si erano sistemati Silecchia e Gariboldi (della Pirelli). Una improvvisa perturbazione atmosferica però convinceva ben presto quest'ultimo a tornarsene a terra... per controllare meglio i pneumatici delle macchine in gara ed il suo posto veniva preso (di forza) dal capomotorista Chiesa al suo battesimo dell'aria che era così soddisfatto di questa decisione che si è perfino acceso una sigaretta dalla parte del filtro.

● Molto più tranquilli al contrario i meccanici della Citroen ormai già abituati a volare sul deserto. Peccato per loro però che durante la sesta prova il loro aviogetto sia stato costretto ad un atterraggio di fortuna decisamente rovinoso risoltosi comunque con tanta paura e niente più.

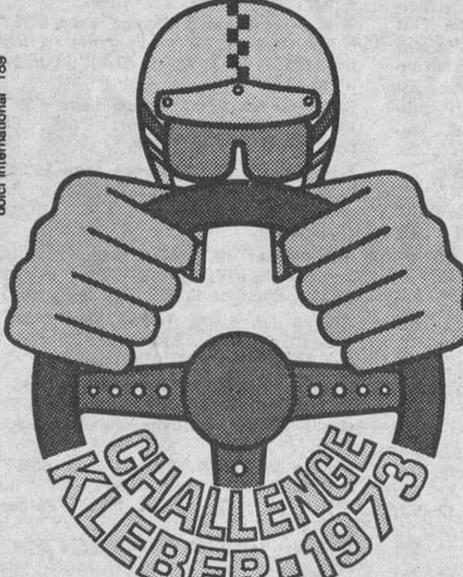
● Dopo tre anni, John Davenport, navigatore di Aaltonen sullo spider Fiat ha ripreso a fumare. Vi è stato costretto alorchè la loro vettura si è fermata in pieno deserto ed al calar della sera è stato preso d'assalto da animalotti di ogni genere.

● Frase uscita di bocca da un meccanico Fiat: «noi non ci possiamo davvero lamentare degli alberghi che ci ha riservato il signor Silecchia perchè sono sempre i più belli della zona. Peccato però che le camere ce le facciano solo vedere poi ci rimandino senza dormire in mezzo a quel maledetto deserto!».

● Sapete qual'era il compito principale svolto da Gariboldi in Marocco? Quello di fare l'interprete perchè era l'unico a parlare con un accento sopraffino l'inglese, l'unica lingua con cui era possibile il collegamento piloti-meccanici-direttore sportivo.

● Madame Cotton all'arrivo: «Sono proprio felice di come sono andate le cose perchè per noi era molto più importante un risultato di massa che la vittoria assoluta.» Siamo proprio curiosi di sapere se esiste qualcuno disposto a crederle.

Carlo Cavicchi



kléber vince

Al VI Rally 999 Minuti - Trofeo Campagnolo

11-12 maggio 1973

2. assoluto - BACCHELLI-ROSSETTI (Fiat 124 Abarth 1800) della Scuderia Lloyd Adriatico

1. del Gr. 1: RUBBIERI-BERTOCCHI su Fiat 124 Special della Scuderia Lloyd Adriatico

1. del Gr. 2: BELLOSTA-ALLEGRA su Opel Ascona della Scuderia Vaemenia

1. classifica Dame: PITTONI-VANZI su Fulvia HF 1600 della Scuderia Jolly Club



KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE

Nel 999 minuti si conferma un obiettivo tricolore, allo HESSEN tradita da un giunto a 20 Km. dall'arrivo la LANCIA HF (e niente punti MITROPA)

BALLESTRIERI insiste, PREGLIASCO fallisce



Dopo l'esperienza di S. Marino, i rallies italiani sono tornati in pista col 999 Minuti dove la prima prova si è disputata nientemeno che a Monza. Nella foto si notano Facetti, Andyson, Tricceri e Rossi che hanno dato vita ad una delle tante batterie. Il miglior tempo in pista è stato quello di Barbasio

SPECIAL PER AUTOSPRINT

STRESA - La sesta edizione della gara novarese, oltre quindici ore di guida quasi ininterrotta, 806 chilometri di strade che costituiscono un «test» tremendo non certo inquadrabile in una sorta di bilancio preventivo, ha offerto una nuova palese dimostrazione della forza di attrazione e di ascendenze che hanno assunto i rallies, una branca dell'automobilismo sportivo che cresce di anno in anno come il seme destinato a diventare un albero dalla chioma sempre più fitta, una gara nella quale oltre a collaudare i cambi di velocità, i differenziali, le sospensioni ecc., si mette sulla bilancia il peso della resistenza fisica agli sforzi più prolungati.

La riprova che il rally è una gara che sottopone alla usura più tremenda mezzi meccanici e conduttori lo abbiamo riscontrato ancora una volta nel raffronto tra il numero dei concorrenti partiti (130) e quello dei superstiti giunti al traguardo (46) con una percentuale di ritirati per le più svariate ragioni del 65 per cento.

La sesta edizione del Rallye Internazionale 999 Minuti passa all'archivio come un romanzo giallo del quale i lettori abbiano letto per prima la pagina della conclusione. Hanno vinto Ballestrieri-Maiga. Il binomio della Lancia Marlboro ha operato all'unisono con sincronia perfetta, Maiga ha condizionato con la lettura del radar il pilota Ballestrieri, ma è stato Ballestrieri che ha saputo intendere il linguaggio della lettura e delle lancette. I due anche quando al termine del primo giro, causa un braccetto della sospensione che aveva avuto bisogno di una provvisoria saldatura erano in seconda posizione alle spalle dei bravissimi Verini-Scabini, mai hanno dato l'impressione di trovarsi in difficoltà, affrontando disinvolti anche controlli orari definiti «impossibili», ed osando ogni volta che era possibile od indispensabile. All'equipaggio vincitore, che con questo successo ha consolidato la sua posizione di leader della classifica del campionato italiano rallies, vanno infatti i migliori tempi di 6 delle 13 prove speciali (le altre sono state appannaggio di Verini-Scabini, una di Barbasio-Macaluso, in pista a Monza, una di Bacchelli-Rossetti ed un di Pelganta-Garzoglio). Se Ballestrieri-Maiga sono stati gli stupendi protagonisti del secondo giro come i rappresentanti della Fiat Verini-Scabini lo sono stati nella prima, quest'ultimi hanno veramente mille motivi per imprecare alla malasorte: bloccaggio del differenziale nel corso della decima prova speciale quando viaggiavano in seconda posizione a 35" dall'equipaggio vincitore. Al secondo posto assoluto si è così piazzata la coppia del Lloyd Adriatico Bacchelli-Rossetti su Fiat Abarth Rallye. La penalità di questo binomio al traguardo di Stresa sono state superiori di 10'27" a quelle dell'equipaggio della Lancia Marlboro, a dimostrazione della bravura dimostrata dai due giovani che hanno disputato una prova superlativa.

La prova dei due quotati equipaggi non deve però far sparire la lodevolissima prestazione di altri; come non ricordare infatti la convincente prova dei novaresi Bossetti-Bocca che han-

no ottenuto un prestigioso terzo posto assoluto che testimonia come i rappresentanti della Tre Gazzelle abbiano marciato veramente fortissimo con tempi che parlano da soli. Come non ricordare l'intensità... canora dei brillantissimi Rossi-Defendenti, «Cippo»-Randetti e di Ambrogetti-Torriani che ha avuto anche questa volta la meglio sul diretto rivale del gruppo 3 Dall'Ava-Maiga costretto al ritiro per la rottura di un braccetto delle sospensioni. Come non ricordare l'accento della personalità e la cifra di classe espressa da Rubbieri-Bertocci che su Fiat 124 ST hanno permesso al Lloyd Adriatico di aggiudicarsi il successo nel Gruppo uno, nonostante un capottamento nella prova speciale di Monza fosse costato loro una penalità di ben 15'05" contro i 12'34" di Braj-Rudy e i 12'50" di Ormezzano-Cartotto, peraltro costretti al ritiro per la rottura del radiatore il primo e di un braccetto dello sterzo il secondo.

Come non ricordare poi lo stile e la volontà espressi da De Angeli-Catelli, Pittoni-De Luca, l'impennata di

eccezionale bravura dell'equipaggio femminile Pittoni-Vanzi classificatisi al 9. posto assoluto: resistenza fisica, coraggio e soprattutto tanta passione hanno premiata queste sportivissime pilotesse continuamente alle prese con noie all'alternatore ed al radiatore. Come non ricordare la spavalderia di Cambiagli-Baj, o di Perazio-Rossi, o dell'altro equipaggio avente alla guida una rappresentante del gentil sesso: Baresi-Miglioli. Come non ricordare gli sfortunati Smania-Zanucoli costretti al ritiro nell'undicesima prova speciale per la perdita di una ruota quando erano al comando del gruppo uno, di Barbasio-Macaluso costretti al ritiro da un principio d'incendio dopo una stupenda performance a Monza, di Carello-Berti, di «Boss»-Baron e di quanti altri non hanno potuto portare a termine la prova.

Tutti i soddisfatti o i delusi hanno avuto un ottimo comportamento e vanno accomunati in un unico sincero elogio.

Carlo Burlando

RALLY 999 MINUTI - Quarta prova del campionato italiano rallies - Stresa 12-13 maggio 1973.

CLASSIFICA GENERALE

1. Ballestrieri-Maiga (HF 1.6) 2.26'49"; 2. Bacchelli-Rossetti (Abarth Rally) 2.36'16"; 3. Bossetti-Bocca (HF 1.6) 2.36'47"; 4. Rossi-Defendenti (Fiat 124 SP) 2.44'40"; 5. Pelganta-Garzoglio (HF 1.6) 2.46'16"; 6. Cippo-Randetti (HF 1.6) 2.49'01"; 8. De Angeli-Catelli (HF 1.6) 2.50'35"; 9. Pittoni-Vanzi (HF 1.6) 2.54'22"; 10. Rubbieri-Bertocci (Fiat 124 SP) 2.54'59"; 11. Cambiagli-Baj (Opel Ascona) 2.56'57"; 12. Perazio-Rossi (HF 1.6) 2.57'06"; 13. Bellosta-Allegre (Opel Ascona) 2.57'27"; 14. Bocca-Garavaglia (Renault Gordini) 2.58'14"; 15. Ceccato-Pianezola (Fiat 124 SP) 3.01'14"; 16. Biasuzzi-Gasparoli (HF 1.6) 3.3'18"; 17. Andyson-Vy (Fiat 124 SP) 3.03'29"; 18. Ferrero-Garaffi (Alfa GTV) 3.12'59"; 19. Fadini-Felisi (Opel-Ascona) 3.14'05"; 20. Pittoni-Deluca (Fiat 124 SP) 3.14'11"; 21. Colombo-Bersini (Fiat 124 Abarth) 3.18'33"; 22. Steffen-Bossi (Fiat 128) 3.24'57"; 23. Perazio-Luparia (Daf 55) 3.25'56"; 24. Pugno-Scapinello (HF 1.6) 3.27'01"; 25. Andreoli-Novaresa (Fiat 128) 3.27'36"; 26. Zipp-Costa (Alfa 2000) 3.30'09"; 27. Avandero-Griffa (HF 1.6) 3.33'43"; 28. Caruso-Ubertini (Opel Ascona) 3.34'14"; 29. Botto-Cervio (A 112) 3.34'18"; 30. Mordetti-Dalmolin (1750 GTV) 3.28'33"; 31. Chiarva-Moccarelli (A 112) 3.38'35"; 32. Sacchi-Mantegazza (Fiat 128) 3.41'18"; 33. Silva-Donati (Fiat 128) 3.42'16"; 34. Pratelli-Cappanera (Ford Mexico) 3.45' e 10"; 35. Zuccarello-Morando (Fiat 128) 3.45'52"; 36. Polledro-Polledro (Fiat 128) 3.47'35"; 37. Sguazzini-Forneron (A 112) 3.52'54"; 38. Dinasso-Dinasso (Fiat 124 SP) 3.53'22"; 39. Goi-Migliorini (Renault Gordini) 3.58'40"; 40. Orlandi-Fontana (Opel Ascona) 4.01'11"; 41. Bacchella-Paggi (Fiat 128 Rally) 4.04'41"; 42. Baresi-Miglioli (Innocenti Cooper) 4.12'45"; 43. Tallia-Dotto (Volkswagen) 4.14'03"; 44. Cerutti-Barinotti (124 SP) 4.18'53"; 45. Canepa-Cianci (Simca Rally) 4.25'06"; 46. Mazzoni-Lanfranchini (Fiat 127) 4.43'29".

I migliori tempi delle prove speciali

Monza km 24,50, tempo libero - Barbasio 10'59"; Verini 11'18"; Ballestrieri 11'30"; Pelganta 11'31"; Carello 11'43".

Il Boscaccio km 8, Tempo base 9'36" - Verini 10'56"; Ballestrieri 11'05"; Bacchelli 11'21"; Pelganta 11'22"; Smania 11'28".

Sostegno km 5,500, Tempo base 6'36" - Verini 7'47"; Pelganta 8'08"; Besozzi 8'13"; Tacchini 8'14"; Bacchelli 8'18".

Gargallo km 12,900, Tempo base 15'29" - Ballestrieri 16'47"; Verini 17'06"; Pelganta 17'13"; Bossetti 17'33"; Bacchelli 17'59".

Merlera km 19, Tempo base 12' - Verini 10'03"; Ballestrieri 13'06"; Bacchelli 13'55"; Ormezzano 13'58"; Biasuzzi 13' e 59".

Il Boscaccio km 8, Tempo base 9'36" - Ballestrieri 11'32"; Pelganta 11'53"; Bossetti 11'59"; Verini 12'10"; Bacchelli 12'22".

Sostegno km 5,500, Tempo base 6'36" - Verini 7'57"; Ballestrieri 8'01"; Bacchelli 8'31"; Rossi 8'36".

Gargallo km 12,900, Tempo base 15'29" - Ballestrieri 16'55"; Verini 17'22"; Rossetti 18'04"; Bacchelli 18'16"; Biasuzzi 18'29".

Merlera km 10, Tempo base 12' - Ballestrieri 12'52"; Verini 13'01"; Bossetti 13'24"; Biasuzzi 13'35"; Bacchelli 13'45".

Aurano km 5,500, Tempo base 6'36" - Ballestrieri 6'46"; Bacchelli 7'05"; Cippo 7'09"; Rossi 7'10"; Bossetti 7'13".

Il Colle km 8,300, Tempo base 9'58" - Ballestrieri 10'25"; Pelganta 10'25"; Bacchelli 10'40"; Bossetti 10'47"; Biasuzzi 11'10".

Aurano km 5,500, Tempo base 6'36" - Bacchelli 6'45"; Ballestrieri 6'58"; Bossetti 7'02"; Cambiagli 7'02"; Pelganta 7'02".

Il Colle km 8,300, Tempo base 9'58" - Pelganta 10'18"; Bacchelli 10'38"; Bossetti 10'47"; Ballestrieri 10'49"; Biasuzzi 11'15".

BAD HERSFELD - A Mauro Pregliasco e Piero Sodano è mancato quel poco di fortuna, che avrebbe loro permesso di vincere l'Hessen Rally, seconda prova valevole per la Mitropa Cup, dopo essere stati al comando dalla prima prova speciale fino a poco più di metà dell'ultima.

La coppia della Lancia-Marlboro, con la solita HF 1600, si è difesa molto bene dai continui assalti degli altri favoriti, che man mano, si sono ritirati tutti, non risparmiati dalla selettività del percorso.

Ormai sicuro del vantaggio di 4 minuti sul secondo, e con la vettura ancora in ottime condizioni, Pregliasco si vedeva tradito dall'inaspettata rottura di un giunto della trasmissione della sua Fulvia, a soli cinque chilometri dalla fine dell'ultima prova, a non più di una ventina dall'arrivo di Bad Hersfeld.

Sfuma così per i due liguri l'occasione di portarsi nettamente al comando della Mitropa Cup, dopo la bella prestazione del MARTHA RALLY, ma pensiamo che l'appuntamento con la vittoria del nuovo pilota della Lancia Marlboro, sia solo rimandata ad una occasione più fortunata.

Il Rally, lungo 800 km., con 24 pro-

RALLY HESSEN - Rally internazionale valido per la Mitropa Cup - Bod Hersfeld, 11-12-13 maggio 1973.

LA CLASSIFICA

1. Gunther-Betersen (Opel Commodore) punti 6.719; 2. Rack-Kohler (Porsche 911 S) p. 6.765; 3. Dahnelt-Loewenhardt (Porsche Carrera) p. 6.816; 4. Richter-Weimer (BMW 2002 TI) p. 7.058; 5. Miersch-Frohlich (Opel GT) p. 7.084; 6. Dietz-Schunk (BMW 2002 TI) p. 7.107.

ve di velocità per un totale di quasi 180 km., dei quali 140 si svolgevano sui percorsi segreti ricavati nelle bellissime foreste della regione dell'Hessen, una specie di piccolo Rally d'Inghilterra, è stato molto combattuto dagli equipaggi partiti con i favori del pronostico. Alla partenza non si sono presentati i forti Haimbach, BMW 2002 TI e Rohrl, Opel Ascona, poiché le loro macchine sono andate distrutte la settimana prima al Nordland Rally, l'ultima gara svoltasi in Germania, valevole per il Campionato Nazionale, causa il fondo impossibile. Si vede che alcuni Rally tipo il nostro Isola D'Elba, sono una calamità anche degli altri Paesi.

Oltre 170 equipaggi prendevano la partenza venerdì pomeriggio e subito Pregliasco si aggiudicava le prime tre prove speciali, mentre la quarta era appannaggio dello svedese Carlsson in coppia col locale Linzen, che si ritirava poco più avanti per la rottura del raccordo del radiatore dell'olio della sua Opel Ascona.

Dalla sesta alla nona prova, tutte su asfalto, si facevano sotto Knorr e Behret, che con le loro Porsche Carrera potevano sfruttare in pieno tutti i cavalli. Intanto volavano fuori strada Zweibaumer e l'australiano Dietmajer entrambi su BMW 2002 TI prima del controllo di Kirchheim si ritiravano Behret-Pitz, Porsche Carrera, per la rotura del filtro dell'olio.

Nella seconda tappa di sabato mattina, l'irriducibile Knorr, tentando di ridurre lo svantaggio nei confronti di Pregliasco, dal quale si era a meno di un minuto, urtava una roccia nel corso della 18. prova speciale, frantumando cerchio e sospensione anteriore destri. Sembrava ormai fatta per i due italiani che si vedevano privati di un più che meritato successo, nello stesso modo di un mese prima all'Isola D'Elba negò la vittoria Munari-Mannunci.

All'arrivo, nella piazza di Bad Hersfeld, dove era stata preparata l'accoglienza a Pregliasco-Sodano suonando addirittura l'inno di Mameli, cadevano tutti dalle nuvole vedendo arrivare i pacifici Gunther-Betersen, con la loro gialla Opel Commodore, accolti dal felicissimo Bein, neo DS della Opel tedesca, dopo esserlo stato per la BMW.

Sarà, senz'altro una combinazione che Gunther e Betersen abbiano fatto per conto dell'Organizzazione il radar di tutte le prove che avrebbero dovuto essere segretissime. Potrebbe essere un bellissimo Rally, con la possibilità di sfruttare le numerose foreste di questa regione, se l'Organizzazione si dimostrasse più capace ed esperta. Anche per la diramazione dei tempi delle PS e della classifica finale l'ufficio stampa era nel caos completo.

Daniele Audetto

Il Trofeo S. ANDREA

LUIGINA fa il bis sugli uomini

VERCELLI - Il Trofeo S. Andrea, tanto facile da parere un gioco, nell'edizione di quest'anno si è rifatto tutto fino a passare un poco i limiti in senso opposto. Così sono saltati fuori sconnessi sterrati tra le risaie riservabili ad una bella «sprint» che oltretutto farebbe felici i molti specialisti locali.

Soppresse in extremis «per polvere» la prima e l'ultima prova di Vercelli, tutto è vissuto solamente sulle prove di Caresana e di Bianzè, ambedue su fondo sterrato. Luigina Imerito è stata chiaramente la migliore e nell'una e nell'altra ed ha così bisato il successo dello scorso anno dimostrando ancora una volta la sua ecletticità e portandosi nella classifica per il Trofeo nazionale pericolosamente a ridosso di Pavanello e Pertusio, attualmente primi a pari merito.

g. m.

TROFEO S. ANDREA - Gara valida per il Trofeo nazionale della Regolarità - Vercelli, 13 maggio 1973.

LA CLASSIFICA

1. Luigina Imerito (Fulvia 1.3) pen. 3.9; 2. Garaffa (Fulvia 1.3); 3. Pavanello (Fulvia 1.6) 8; 4. Gibelli (Fulvia 1.3) 8.1; 5. Pertusio (Fulvia 1.3) 9.8; 6. Forato Vittorio (Fiat 128) 10.6; 7. Forato Tito (Fulvia 1.3) 11.7; 8. Barbera (Fiat 128) 12; 9. Romanello (Simca 1.3) 12.3; 10. Casalone (Fiat 128) 12.4; 11. Castaldi (Fulvia 1.3) 12.9; 12. Gancia (Fulvia 1.3) 13.2; 13. a pari merito Testoni (Fulvia 1.6), Arrigo Bianchi 14; 15. Dentis 14.3; 16. Betti (Fiat 127) 14.9; 17. Gaidano (Fiat) 15; 18. Bertola 15.7; 19. Simonetto (Simca 1100 S) 16.1; 20. Bossina (Fiat 128) 18.3.

SALVATO il rally veneziano

VENEZIA - Una secca presa di posizione della Commissione Sportiva all'interno dell'Automobile Club veneziano (che aveva tagliato i fondi per la disponibilità organizzativa delle tre scuderie lagunari, la San Martino, la San Marco e la Venezia Corse) ha salvato in extremis lo Challenge Idrea. Commissione Sportiva e Scuderie hanno riunito gli sforzi e sono riusciti a trovare sponsor e patrocinatori (quotidiano locale «Il Gazzettino»). Il Rally quindi si farà.

Lo Challenge Idrea '73 (lo sponsor è la società Fonte di San Martino) è valido per il Trofeo Rallies Nazionale, per il Campionato Triveneto e per il Campionato Sanmarinese. Si correrà nella notte fra il 19-20 maggio cioè tra sabato e domenica. Le iscrizioni entro il 14 del corrente mese.

Quest'anno l'organizzazione ha cercato di rinnovare un po' il meccanismo in modo da renderlo maggiormente spettacolare. La partenza tanto per incominciare sarà data alle 22.30 sul circuito di rallycross di Spinea a due passi da Mestre. Proprio alla partenza è prevista la prima prova speciale che consiste in un giro del circuito che misura 1200 metri. Quindi via fino a San Donà di Piave dove è previsto il primo controllo orario in Piazza Indipendenza. Poi Noventa, Ronchi, Cornuda, la strada del Monsenera. A Tomba seconda prova speciale 10 km in dodici minuti.

A questo punto il ritmo si fa incalzante: prove speciali a Valstagna (una classica) a Lazzaretti, Valnevera, Passo Turan e Tigonera. L'arrivo a Fiera di Primiero alle otto del mattino di domenica.

E' ricominciato il Trofeo Cadetti AGIP

Anacleto GIANOLI il miglior nuovo

MONZA - La gioiosa e interessante kermesse notturna che da nove anni si svolge in dieci manches all'Autodromo di Monza con i mini-bolidi della Formula Monza ha vissuto giovedì sera il primo atto del 1973. Con quella di quest'anno il Trofeo Cadetti AGIP tocca il traguardo delle nove edizioni, una continuità dunque che testimonia la validità di una formula che, seppure presenti degli aspetti negativi, serve pur sempre quale pedana di lancio per una infinità di giovani che vogliono intraprendere la carriera del pilota d'automobili da corsa o più in generale fare dello sport dell'automobile senza spendere delle cifre folli.

Anche quest'anno al primo appuntamento del «Cadetti» la partecipazione di piloti e macchine è stata piuttosto massiccia. Sessanta infatti i piloti iscritti, dei quali 56 si schieravano in pista per la disputa delle solite tre batterie (ciascuna sulla distanza di km 28,860 pari a 12 giri della pista Junior) e finale sulla distanza di km 48,100 pari a 20 giri dello stesso tracciato.

Moltissimi i nomi nuovi, quali Villa, Cappellotto, Martignoni, Minelloni (un giovane paroliere tra i migliori della nuova generazione, autore di numerosi successi portati alla ribalta dal complesso «I ricchi e i poveri» ed altri), Hofmann, Rossinos, Rosso, Guerra, Pluderi, Pasera. Una ricca varietà anche di macchine, dalla Repetto alla Santandrea, dalla Lab alla Melesi, dalla Daco alla CRM, dalla RGB alla Primar, dalla Grasselli alla Sofia, dalla Califfi alla Marcos, dalla Borrello alla nuova e interessante Diwa, dalla Sace alla Vargiu, dalla Tonetti alla Albertinazzi.

Tutte creazioni, per il massimo dei casi, di sconosciuti ma bravissimi meccanici che in questa passione profonda tutto il loro tempo libero e soprattutto tutti i loro risparmi. Ed eccoli ora, qui sulla pista più famosa del mondo per dimostrare la bontà del loro lavoro e la capacità di dominare con disinvoltura i circa 32-33 cavalli che i motori di queste vetture sviluppano.

Rispetto all'anno scorso le vetture sono molto più silenziose. L'applicazione della nuova marmitta ha richiesto però delle modifiche alla cammes ed ha comportato una perdita di 3-4 cavalli. La serata è stupenda, l'illuminazione perfetta. Chi sarà il pilota che farà suoi i primi nove punti per la classifica provvisoria del campionato? Non è necessario attendere la finale per capire come andranno le cose.

La seconda batteria, infatti, mette in luce un pilota che quasi subito tutti indicano come il sicuro mattatore della serata. Si tratta di Anacleto Gianoli. Guida deciso e molto pulito, in più è assistito da un mezzo meccanico, la RGB con la quale Orazio Ragaio ha fatto proprio il Trofeo l'anno scorso, decisamente all'altezza della situazione.

Gianoli, infatti, vince la batteria da autentica campiona, vanamente contrastato dal pur bravo Maestri. La disputa della finale conferma le indicazioni della seconda batteria. Gianoli se ne va al comando della corsa insieme allo scatenato Panzeri. Più indietro le due Lab di Ravaglia e Cavallini, quindi Mercatelli, Rossino e Verrelli. L'andatura del duo di testa è piuttosto sostenuta. Si viaggia a 114,714 orari.

Quando mancano pochissimi giri alla conclusione, la RGB di Gianoli opera uno sprint rabbioso per cui alla Lab di Panzeri non resta che la consolazione della piazza d'onore. La prima e terza batteria vedevano rispettivamente i successi di Leonardo Verrelli (pugliese di Gioia del Colle, da tempo residente a Milano) al volante di una ottima Melesi, e del giovane Demetrio Panzeri su Lab che

riusciva a spuntarla nonostante la strenua resistenza di Adolfo Frigerio, vanamente sostenuto dagli urlanti e clamorosi della sua numerosa schiera di tifosi.

Roberto Andreis

TROFEO CADETTI AGIP - gara nazionale in circuito per vetture della Formula Monza - 10 maggio 1973

LE CLASSIFICHE

1. BATTERIA

1. Leonardo Verrelli (Melesi) 12 giri in 15'56"1, media 108,664 kmh; 2. Filippini (Melesi) 15'59"9; 3. Cappellotto (Repetto) 16'31"1; 4. Piccaluga (Sace 72) 17'01"1; 5. Meazza (Santandrea) 17'08"1 e 3; 6. Macchi (Repetto) 11 giri; 7. Villa (Santandrea) 11 giri; 8. Borrello (Borrello) 9 giri; 9. Hofmann (Repetto) 9 giri; 10. Ottini (Melesi) 8 giri; 11. Brioschi (Repetto) 8 giri; 12. Nebuloni (Diwa) 7 giri; 13. Cavallini (Repetto) 6 giri; 14. Gaiboldi (Lab-Santandrea) 5 giri; 15. Santandrea (Santandrea) 3 giri; 16. Bionda (Lab.) 2 giri.

2. BATTERIA

1. Anacleto Gianoli (RGB) 12 giri in 15'29"3, media 111,800 kmh; 2. Maestri (Lab) 15'29"7; 3. Ravaglia (Lab) 15'32"6 e 4; 4. Catella (Santandrea) 15'32"6; 5. Rossino (Repetto) 15'39"1; 6. Mercatelli (Mig) 15'46"8; 7. Ghinzani (Califfi) 15'47"2; 8. Fortunato (Vargiu-Capra) 16'07"6; 9. Ozzello (Thiele) 16'11"2; 10. Cairoli (Repetto) 16'13"1; 11. Lugli 16'31"1 e 5; 12. Citterio (Tonelli) 11 giri; 13. Consonni (Repetto) 10 giri; 14. Pessina (Repetto) 7 giri; 16. Miragliotta 4 giri.

3. BATTERIA

1. Demetrio Panzeri (Lab) 12 giri in 15'33"2, media 111,333 kmh; 2. Frigerio (Fimar) 15'34"1; 3. Capra (Repetto) 15'47"6; 4. Carini (Santandrea) 15'51"1; 5. Vargiu (Vargiu-Capra) 15'53"5; 6. Boschini (CRM) 16'00"2; 7. Minelloni (Lab) 11 giri; 8. Pozzoli (Repetto) 11 giri; 9. Rosso (Repetto) 11 giri; 10. Martignoni (Albertazzi) 11 giri; 11. Pavesio (Repetto) 7 giri; 12. Sofia (Sofia) 5 giri; 13. Facchinetti (CRM) 5 giri; 14. Bartoli (Melesi) 3 giri; 15. Daverio (Daco) 3 giri; 16. Sario (CRM) 3 giri; 17. Della Torre (Santandrea) 3 giri; 18. Guerra (CRM) 2 giri.

FINALE

1. Anacleto Gianoli (RGB) 20 giri in 25'15"1, media 114,289 kmh; 2. Panzeri (Lab) 25'19"2; 3. Ravaglia (Lab) 25'22"1; 4. Cavallini (Lab) 25'23"6; 5. Mercatelli (Mig) 25'33"3; 6. Rossino (Repetto) 25'50"5; 7. Verrelli (Melesi) 26'03"2; 8. Boschini (CRM) 26'03"7; 9. Ghinzani (Califfi) 19 giri; 10. Ozzello (Thiele) 19 giri; 11. Pluderi (Santandrea) 19 giri; 12. Filippini (Melesi) 18 giri; 13. Macchi (Repetto) 18 giri; 14. Fortunato (Vargiu-Capra) 18 giri; 15. Capra (Repetto) 12 giri; 16. Carini (Santandrea) 12 giri; 17. Maestri (Lab) 11 giri; 18. Frigerio (Fimar) 11 giri; 19. Cappellotto (Repetto) 5 giri; 20. Vargiu (Vargiu) 5 giri; 21. Piccaluga (Sace 72) 4 giri.

CLASSIFICA 9. TROFEO CADETTI

(Dopo la prima prova)

1. Gianoli p. 9; 2. Panzeri 6; 3. Ravaglia 4; 4. Cavallini 3; 5. Mercatelli 2; 6. Rossino 1.

● Pino Repetto ha allestito per questo tipo di gara una quindicina di telai che rispetto a quelli utilizzati l'anno scorso presentano delle sostanziali modifiche soprattutto per quanto concerne l'attacco del motore e della sospensione posteriore, in questi giorni sta ultimando una scocca completamente nuova che vedrà la luce tra un paio di settimane. Repetto partecipa al Trofeo Cadetti con quattro piloti ufficiali: i casalesi Rossino e Rosso, il piacentino Passero e il giovane Geria, che non ha partecipato a questa prima prova.



GORINI come GOLDSTEIN

VEVEY - Un Gran Premio di Vevay in formato ridotto e sotto tutti gli aspetti. Dalla tradizionale precisione svizzera è rimasto ben poco, dell'accelerare ancora più tradizionale di piloti da tutte le nazioni ancora meno, del famoso «savoir faire» locale più niente. Infatti, quando un De Francesco, che è anche presidente della C.I.K., si trasforma nell'Ulisse della situazione, sommando gli incarichi più disparati, ma dando anche accese dimostrazioni di «tifoseria», non v'è più scampo. Ancora meno se tutto ciò si aggiunge ad una direzione di gara non all'altezza della situazione che crea danni a tutti, compreso Goldstein.

Sia chiaro che non sono appunti per giustificare una nostra ennesima sconfitta ad opera del mostro Goldstein, ma solo delle constatazioni che mai avremmo voluto annotare al passivo degli amici svizzeri. Di tutta la tradizione un solo elemento è rimasto pari alla sua fama: l'incertezza del tempo, ovvero il dilemma tradizionale, pioggia o bel tempo, che mai forse come quest'anno è stato tanto operante.

Abbiamo detto che non siamo in cerca di scusanti perché quando il nostro superlativo Gorini viene battuto soltanto sul filo del traguardo da tanto Goldstein, dobbiamo inneggiare al nostro numero uno che è riuscito ad arrivare a ridosso del grande campione belga e non con i soliti 50 o 100 metri di distacco.

L'Italia era presente con un cocktail di sette piloti, una miscela nella quale erano rappresentate le varie correnti ed i valori vecchi e nuovi. I risultati impongono delle pacate riflessioni, riflessioni che dovranno rimbalsare sul tavolo della CSAI. Noi possediamo la formazione che può vincere il campionato europeo a squadre, ma bisogna usare quel lotto di piloti che possono riportare in Italia il massimo titolo. Vevay lo ha chiarito, ma bisogna che la nuova politica della Federazione abbia il sopravvento sulle varie correnti oggi imperanti nel mondo del karting. Con Gorini, Sala, Beggio, Patrese e Necchi si può andare lontano. Ma lasceranno fare alla Federazione? Il buon senso direbbe di sì e noi crediamo nell'intelligenza.

Il mostruoso Goldstein ha giocato all'asso pigliatutto, ma Gorini gli ha fatto sentire il fiato sul collo e Sala e Beggio ci hanno soddisfatto.

GRAN PREMIO KARTING DI VEVEY CLASSIFICA

1. Goldstein (B); 2. Gorini (I); 3. Sala (I); 4. Beggio (I); 5. Vander Eycken (B); 6. Zosserl (A); 7. Zwerbar (D); 8. Meyer (CH); 9. Olofson (S); 10. Carigiet (CH); 11. Giammiro (I); 12. Patrese (I); 13. Duvanel (CH); 14. Schlegel (CH); 15. Wittwer (CH); 16. Schaefer (CH); 17. Schenk (CH); 18. Eugster (CH); 19. Iperiti (F); 20. Vokinger (CH); 21. Bruggisser (CH); 22. Meyer (CH); 23. Hagenbuch (CH); 24. Gysin (CH); 25. Fiora (CH); 26. Surer (CH).

PREMIO INTERNAZIONALE CLASSIFICA

1. Goldstein (B); 2. Sala (I); 3. Gorini (I); 4. Beggio (I); 5. Vander (B); 6. Zwerbar (D); 7. Patrese (I); 8. Hagenbuch (CH); 9. Iperiti (F); 10. Zosserl (A); 11. Gysin (CH); 12. Olofson (S); 13. Giammiro (I); 14. Mombelli (I); 15. Brandhofer (D); 16. Gabbiani (I); 17. Pittoors (B); 18. Wouters (B); 19. Van Peene (B); 20. Bousquet (F); 21. Busschots (B); 22. Wallin (S); 23. Carra (F); 24. Terreaux (F); 25. Hultqvist (S); 26. Gozland (Lux); 27. Kohler

LE PROSSIME GARE 20 maggio, PISTA S. PANCRAZIO, Parma, 2. prova Campionato Scuderie e Marche - 20 PISTA S. PANCRAZIO, Parma, gara naz. cl. 100 cc, 3. cat. - 20, PISTA ROMEA - S. Giuseppe, gara naz. cl. 100 e 125 cc, 2. prova Campionato Regionale - 20, CIRCUITO DI REGGIO CALABRIA - gara naz. cl. 100 e 125 cc. - 27, PISTA MILLE MIGLIA, Brescia, gara naz. cl. 100 e 125 cc, 2. prova Campionato Regionale - 27, PISTA DEL SOLE, Firenze, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 27, PISTA HAPPY VALLEY, Pinarella, gara naz. cl. 100 e 125 cc. - 27, PISTA PERGUSA, Enna, gara naz. cl. 100 e 125 cc, 2. prova Campionato Regionale - 31, PISTA LE SIRENE, Viverone, gara na. cl. 100 e 125 cc, 2. prova Campionato Regionale - 31, PISTA TRICOLORE, Reggio Emilia, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 31, PISTA CALABRIA, Vibo Valentia (CZ), gara naz. cl. 100 e 125.

VITALI pigliatutto

BASTIA - Il karting delle Marche è decisamente quello che più avanza nella scala dei valori, sia per contenuto agonistico che organizzativo. A Bastia un gruppo di coraggiosi non lascia vuoti di potere e si sostituisce ai responsabili per dare continuità alla fase espansiva dell'attività. Così la pista di Bastia continua ad essere operante. I piloti vi accorrono in massa ed una giornata di sport si aggiunge alle altre. Le gare poi condotte con una visione realistica dagli ufficiali di gara eccellono per sportività, facendo rientrare nella normalità qualche pilota non ancora al passo della distensione.

Il romano Siena nella prima categoria della cl. 100 cc, migliorando di gara in gara, è riuscito a vincere su Giambruno, Del Fante e Vannetti. Una vittoria la sua oltre che convincente autoritaria e senza complessi. Nella seconda categoria Panzolini in crescendo come rendimento e già all'altezza dei migliori, ha vinto in bellezza su Massignan, poi retrocesso per scorrettezze, e Marcello Vannetti, Sfortunati Ronca e Melonaro.

Nella terza categoria ha vinto Roberto De Angelis, al quale il fratello Elio lascia le vittorie intermedie e non qualificate. Come spirito di fratellanza nulla da eccepire anche perché il piccolo Roberto è molto vicino ad Elio, se riesce così bene ad avere ragione di Marilungo e Vincenti. Si va portando piano piano su una scala di rendimento qualificato e prossimo a quello dei migliori della sua categoria.

Vitali, nella 125 1. categoria, ha aggiunto una vittoria alla sua già lunga collana. Una vittoria scontata anche se Monti, Sonni e Copparoni hanno fatto quanto nelle loro possibilità attuali per rendere al fanese il respiro affannoso. Vitali è sempre ben preparato ed avendo corretto la sua iniziale irruenza, è un avversario difficile da battere.

Lotta più intensa, più aperta e più avvincente naturalmente nella seconda categoria per un certo livellamento di valori e prestazioni tra i migliori. Infatti i nomi dei vincitori si alternano di gara in gara il che rende tutto instabile e più appassionante. A Bastia è stata la volta di Picchioni su Zullo e Del Vecchio, mentre hanno dovuto mordere il freno Belardinelli e Peticaroli, questi, invero, per noie meccaniche.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Siena; 2. Del Fante; 3. Vannetti R.; 4. Mancini; 5. Chiochi.

Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Panzolini; 2. Vannetti M.; 3. Panzolini R.; 4. Ronca; 5. Beligni.

Cl. 100 cc 3. cat.: 1. De Angelis R.; 2. Marilungo; 3. Vincenti; 4. Burri; 5. Vergani.

Cl. 125 cc 1. cat.: 1. Vitali; 2. Monti; 3. Sonni R.; 4. Copparoni; 5. Sonni F.

Cl. 125 cc 2. cat.: 1. Piccioni; 2. Zullo; 3. Del Vecchio; 4. Belardinelli; 5. Stortini.

Francioli, Pozzoli, Crepaldi a Viverone

VIVERONE - A ritmo di piccolo trotto la gara sulla pista di Viverone. I piloti che una settimana prima erano stati duramente impegnati nel campionato scuderie, si sono infatti concessi una giornata di riposo, alcuni per rimettere in ordine motori e telai, altri ancora intenti a leccarsi le ferite (quelli della BM e di Zandermann) dalle acciature di Milano.

La gara però, per essere valida quale prova del campionato regionale piemontese, ha richiamato tutti i piloti del Piemonte, specie quelli che l'anno scorso restarono delusi per la mancata conclusione del Campionato Regionale. Assenti i big, nella prima categoria, lotta aperta

ed ai ferri corti tra Francioli e Bertecco con terzo incomodo Clarich, che pur potendo intervenire nel contesto del duello, ha preferito tatticamente restare alla finestra, tanto ravvicinato e furioso era questo tra Francioli e Bertecco, da far prevedere una fine anticipata. Francioli e Bertecco però non si sono toccati e la loro magnifica gara ha avuto lieto fine.

Francesco Pozzoli, nella seconda categoria, ha condotto in testa tutta la gara pur avendo alle calcagna un pilota della portata di Binda in giornata non troppo felice, dopo la giornata di Milano. Crepaldi nella terza categoria continua a intascare vittorie mettendosi così in rilievo sul piano nazionale. Suo avversario diretto Marino Sante, che ha però occupato la posizione d'onore solo platonicamente perché alle verifiche di fine gara è stato escluso dalla classifica per irregolarità. L'ordine d'arrivo vede seguire Mascetti, Antonioti e Cavalleri.

CLASSIFICHE

1. categoria: 1. Francioli; 2. Bertecco; 3. Clarich.

2. categoria: 1. Pozzoli; 2. Binda; 3. Pattono; 4. Prebianca; 5. Carabeta.

3. categoria: 1. Crepaldi; 2. Marino Sante; 3. Mascetti; 4. Antonioti; 5. Cavalleri; 6. Tondo Igino.

ZANDERMANN jr. promette bene

JESOLO - Ha dato il via alla sua stagione agonistica la Pista Azzurra di Jesolo con delle gare contenute, sia per una mancata massiccia partecipazione dei piloti, sia anche per una certa difficoltà organizzativa che ha fatto mancare lo spettacolo. Fortunatamente i piloti hanno inteso le loro gare di tanto sono agonismo, specie la 2. categoria della 125, da accontentare lo stesso il numero pubblico che a Jesolo non è mancato mai neanche nelle annate di magra.

E' venuta poi la gara della 1. categoria della cl. 100 cc a completare il salvataggio della manifestazione, gara esaltante nei primi 5 giri, sino a quando cioè Patrese partito in quarta posizione non ha completato il suo breve inseguimento prima prendendo Mazzotti e dopo tre giri Giammiro. La terza categoria si può dire che abbia sostenuto il peso della manifestazione, con il numero dei partenti, riempendo i vuoti, e contribuendo a sollevare le sorti del tutto. Lotta aperta, ravvicinata e sportivamente condotta tra Gianniberti, Penna, Ravaglia e Tresse.

Un Gianniberti superlativo naturalmente non poteva non vincere le due manches preparatorie per la finale, vinta anche questa con grande facilità. Da rimarcare la gara del più piccolo pilota italiano alla sua seconda esperienza agonistica: una stella che nasce il fanciullo Zandermann.

Nella seconda categoria netta affermazione di Maria Paolo su Rosso e Galimberti mentre Bressan non ha reso come era nelle previsioni. Il bresciano Vanaria è risultato vincitore della classe 125 1. categoria. Ha regolato con molta tattica difensiva De Biasi e Carraro, concludendo una gara che ha avuto pochi spunti di rilievo, anche perché Gardelli venuto sino a Jesolo, non ha potuto disporre di motori efficienti avendone disfatto due nelle prove. Il giovanissimo Giancarlo Vanaria ha ripetuto nella seconda categoria della classe con cambio le gesta paterne.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Patrese; 2. Mazzotti; 3. Giammiro; 4. Marchetti; 5. Pasquali.

Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Maria P.; 2. Rosso; 3. Galimberti; 4. Bressan; 5. Costacurta.

Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Gianniberti; 2. Penna; 3. Tresse; 4. Ravaglia; 5. Tiso.

Cl. 125 cc 1. cat.: 1. Vanaria; 2. De Biasi; 3. Carrara; 4. Gardelli; 5. Silvestri.

Cl. 125 cc 2. cat.: 1. Vanaria; 2. Montanari; 3. Zotti; 4. Miotti; 5. Pellegrini.

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Buon debutto stagionale

SVEZIA - Corsa a Knutstorp - Gara di F. 3

1. Dahlqvist (Merlyn); 2. Svensson (Braham); 3. Nordstrom (GRD). Nuovo record: Andersson (March) 1'4"8.

Prima gara svedese di F. 3 e già in prova il ventiseienne Dahlqvist metteva in luce la decisione di vincere, segnando il miglior tempo. Sorpresa per le prestazioni di Carlsson, che nella prima manche prendeva la testa e sembrava avviato a vincere, se un guasto non lo avesse fermato.

Martin sotto la pioggia

FRANCIA - Corsa di La Bouille - Gara di velocità in salita.

1. Martin (McLaren) 1'6"32.

Pessime condizioni atmosferiche e vittoria prevista di Martin, che ha preceduto di molto Lachaud su Tecno. L'avversario più temibile, Rouveyran, era finito fuori strada nella seconda sessione di prove e non è partito.

Cento al sole

FRANCIA - Ronde Cote d'Armor - Rally

1. Renaudat-Lenne (Simca).

Percorso di km. 22,6 da coprire per sei volte, e ottima vittoria della Simca CG-MC davanti alla vecchia volpe Tourou su Porsche, che ha vinto nella GT di serie. Bel tempo, un centinaio di concorrenti.

Con l'ombra della tragedia concluse le prime **QUALIFICAZIONI**

RUTHERFORD manca il «limite» dei 320 kmh.

INDIANAPOLIS - Il texano Johnny Rutherford ha strappato la posizione al palo per la 500 Miglia d'Indianapolis, ma ha mancato il magico traguardo di 321,800 km orari per pochissimo, con la sua Gulf-McLaren M16C. I «punti» a favore di Rutherford sono stati il nuovo record su un giro (320,305 orari) e su quattro giri (319,246) largamente più veloci della media con cui Bobby Unser ottenne la posizione al palo lo scorso anno, con 315,267 orari, al volante della Eagle Olsonite di Gurney.

Rutherford ha provato presto nel pomeriggio del primo giorno di qualificazione, con un forte vento che gli è probabilmente costato il giro a oltre 321 di media, invece Bobby Unser ha aspettato l'ultima mezz'ora di qualificazione, il sabato, per fare il suo tentativo di ottenere la posizione al palo. Gli è andata male per un pelo, infatti la sua media generale è stata di 318 e 876.

Ha completato la prima fila a tre per tre, Mark Donohue con la nuova Sunoco-Eagle di Penske alla media di 317,635, ma il vincitore 1972 non è mai stato in lizza per la prima posizione al via, dopo la prova di Rutherford.

Per il team Gulf-McLaren si è trattato un po' di un miracolo della ultima ora, che l'ha salvato dal trovarsi a metà dello schieramento. Nella settimana precedente il primo week-end delle qualificazioni tanto Rutherford che Revson lottavano per superare i 305 orari, ma non sembrava esistere modo perché gli uomini della McLaren potessero raggiungere quella velocità. Invece la sera prima delle qualificazioni si sono rimontate sulla vettura di Rutherford molle più tenere della sospensione quelle che aveva usato per il suo giro più veloce in precedenza, e Rutherford ha reagito conquistando la posizione al palo, aggiungendo oltre 6 km orari al suo precedente miglior tempo. Anche Revson ha migliorato la propria velocità di circa km 6 durante le prove di qualificazione, ma gli è servito soltanto per passare da 302,492 di media a 309,903. Il campione della F. 5000, Graham McRae, era allo Speedway in veste di «novellino di primo pelo». Con la Lola STP non competitiva, pilotata l'anno scorso da Wally Dallenbach. Comunque, le sue prestazioni con questa vettura gli hanno fatto superare il suo test di pilota, fornendogli una guida sulla terza Eagle nuova iscritta dal team STP-Patrick Petroleum, dopo che si erano qualificati Savage e Johncock. McRae ha ribattuto con un immediato «scoppio» di velocità, qualificandosi dopo soli dodici giri con la nuova vettura, alla media di 308,979 orari, che gli ha fruttato un posto in quinto fila davanti alla McLaren M16 di McCluskey e alla Eagle di Ruby. In ottava fila Hobbs, che si è qualificato con l'immacolata Eagle patrocinata dalla birra Black Label, media 304,83.

Il mese di maggio era cominciato con previsioni di giri velocissimi, ma a mano che si avvicinavano le prove di qualificazione in effetti la velocità calava. Savage è stato il più veloce, prima delle qualificazioni, alla media di 318,260 con la Eagle STP, ma è poi sceso a 316,300 nelle prove vere e proprie. Revson si è addirittura qualificato a una media inferiore a quella dello scorso anno. Acaquazzoni e residui di gomma in pista, oltre al

forte vento, hanno contribuito ad abbassare le medie, creando anche una confusione fra i piloti che hanno apportato cambiamenti alle vetture, mentre avrebbero invece potuto aspettare che la pista si sistemasse in modo un po' più definitivo.

Rutherford, avviandosi per le prove di qualificazione, aveva predetto una media attorno ai 312, ma con il miglioramento del motore Offy e con una potenza di circa 850 HP ha subito preso a girare più velocemente di quanto avesse mai fatto su quel circuito e il suo primo giro è stato coperto a 319,668, il secondo a 303 e 068, il terzo a 320,305 — nuovo record della pista — mentre il quarto e ultimo è stato coperto a 318,683.

Quest'anno Penske ha iscritto tre vetture, due M16C McLaren per Gary Bettenhausen e per il pilota di stockcars Bobby Allison, oltre a una nuova Eagle per Donohue. Questa Eagle è stata una sorpresa, dato che Donohue

avori di riparazione per qualificarsi il primo giorno.

Benché quest'anno le velocità siano state alte, gli incidenti sono stati pochi. L'unico serio è stato quello che è costato la vita al veterano quarantaseienne Art Pollard, l'iscritto più anziano e già nonno. Nel periodo di riscaldamento il sabato ha perso il controllo della sua Eagle uscendo dalla prima curva. Ha urtato il muro, è finito sull'erba in testa-coda, la vettura è rimbalzata in pista rovesciata sul fianco destro. E' slitata avanti per un lungo tratto, restando completamente distrutta. Pollard è morto mentre lo trasportavano all'ospedale, con una speciale ambulanza attrezzata per malati di cuore, ma il disgraziato pilota soffriva di lesioni ai polmoni dovute alle esalazioni delle fiamme, dato che la vettura si era incendiata, oltre ad avere un braccio fratturato e ustioni alle mani, al viso e al collo.



POLLARD asfissito dal fuoco

ART POLLARD era nato a Medford nell'Oregon e aveva quarantasei anni. Era sposato con due figli. Debuttò nel 1955 pilotando «hardtops» nell'Oregon per due anni e vinse il campionato locale. Poi passò a vetture modificate, quindi a «sprint» nel 1961 e 1962, vincendo

sempre. Era un fedele della 500 Miglia da vari anni e sovente soltanto la sfortuna gli aveva impedito di ottenere migliori affermazioni in questa grande gara. Nella foto sopra, lo vediamo a colloquio con Graham Hill in occasione della 500 Miglia del 1970.

aveva vinto a Indy lo scorso anno e a Pocono l'anno precedente con la McLaren, ma a quanto pare il passo tenuto fin'ora in questa stagione dalle Eagle lo ha indotto a cambiare marca.

Le prime diciotto vetture nello schieramento di quest'anno montano motori Offenhauser.

Il progettista della McLaren, Gordon Coppuck, che si aggirava per i boxes, giudicava la Coyote di Foyt la vettura che presentava il progetto più nuovo interessante presente, ma il tre volte vincitore della 500 Miglia si è qualificato soltanto per l'ottava fila, dopo avere avuto noie al motore al mattino delle prove di qualificazione, dovendo fare effettuare precipitosi la-

Mentre le Eagle di Gurney costruite in America dominavano numericamente le iscrizioni, una Gulf McLaren costruita in Inghilterra si è dimostrata la più veloce nelle prove prima delle qualificazioni. Comunque i progetti sia Eagle che McLaren sono assolutamente indicativi delle corse USAC su pista ovale. La vettura Indy 1973 è una monoscocca bassa e larga con sospensioni anteriori e posteriori stile F. 1 convenzionali. La potenza del Drake Offy posteriore a quattro cilindri con compressore passa da un cambio-differenziale Hewland o Weisman. Il Weisman di costruzione americana è il preferito per le Eagle di Gurney, come pure per altre Eagle iscritte pri-

PILOTA	VETTURA - TELAIO	VEL. KMH
FILA 1		
Johnny RUTHERFORD	Gulf McLaren - McLaren Offy	319,306
Bobby UNSER	Olsonite Eagle - Eagle Offy	318,876
Mark DONOHUE	Sunoco DX - Eagle Offy	317,635
FILA 2		
Swede SAVAGE	STP Gas Treatment - Eagle Offy	316,300
Gary BETTENHAUSEN	Sunoco DX - McLaren Offy	314,718
Mario ANDRETTI	Viceroy - Parnelli Offy	313,849
FILA 3		
Steve KRISLOFF	STP King - Kingfish Offy	313,645
Al UNSER	Viceroy - Parnelli Offy	313,560
Jimmy CARRUTHERS	Cobre - Eagle Offy	312,495
FILA 4		
Peter REVSON	Gulf McLaren - McLaren Offy	309,903
Gordon JOHNCOCK	STP Double Oil Fil - Eagle Offy	309,820
Bobby ALLISON	Sunoco DX - McLaren Offy	309,423
FILA 5		
Graham McRAE	STP Gas Treatment Eagle Offy	308,977
Roger McCLUSKEY	Hopkins - McLaren Offy	308,812
Lloyd RUBY	Commander Motor HMS - Eagle Offy	308,319
FILA 6		
Billy VUKOVICH	Sugaripe Prune - Eagle Offy	307,484
Salt WALTHER	Dayton Walther - McLaren Offy	306,899
Jerry GRANT	Olsonite Eagle	306,088
FILA 7		
Mel KENYON	Atlanta Falcons - Eagle Foyt	306,072
Wally DALLENBACH	Olsonite Eagle - Eagle Offy	306,022
Mike MOSLEY	Lodestar - Eagle Offy	305,312
FILA 8		
David HOBBS	Carling Black Label - Eagle Offy	304,831
A.J. FOYT	Gilmore Racing Team - Coyote Foyt	303,983
Sam POSEY	Norris Eagle - Eagle Offy	302,364
FILA 9		
John MARTIN	McLaren Offy	312,763
Lee KUNZMAN	Eagle Offy	310,685
Mike HISS	Eagle Offy	308,829
FILA 10		
Dick SIMON	Eagle Foyt	307,763
Jerry KARL	Eagle Chevy	306,995
Joe LEONARD	Viceroy Special	305,635

loci si basavano più sugli alettoni anteriori dall'aspetto convenzionale.

Il pilota Rutherford è stato il più veloce, con il più recente modello ufficiale della McLaren 1973, la M16C, praticamente uguale alla M16B che vinse lo scorso anno, anche se i miglioramenti nei particolari comprendono un telaio più basso e più largo, carreggiate più larghe di 5" anteriormente e di 1" posteriormente.

Di poco staccato dal tempo «da palo» di Rutherford, è stato Bobby Unser con la più recente Eagle ufficiale. Come la McLaren al palo, il modello 73 di Unser è il progetto dello scorso anno aggiornato. La nuova Eagle ufficiale è, come la McLaren, più bassa e più larga dell'anno scorso, con carreggiate più larghe di 12" anteriormente e di 3" posteriormente. Oltre alle due Eagle ufficiali di Gurney con caratteristiche all'avanguardia, c'erano molte Eagle di «clienti», in effetti copie delle vetture di Gurney dello scorso anno. Nella maggioranza le vetture della clientela sono state aggiornate sotto vari aspetti e nelle qualificazioni quella che ha fatto miglior figura è stata la Sunoco Eagle di Penske con la quale Donohue ha segnato il terzo miglior tempo, completando la prima fila. Oltre alla Eagle di Penske, c'è un forte team di tre vetture per clienti preparate dallo specialista veterano, George Bignotti, per Savage, Johncock e McRae, oltre a varie altre per piloti quali Ruby, Carther, Vukovich e Mosley.

Di particolare interesse una ben riuscita copia di una Eagle costruita dallo specialista di vetture sprint Grant King, pilotata da Krisloff. Questa vettura, denominata «Kingfish», (Martin Pescatore) ha segnato il settimo miglior tempo.

Le uniche concorrenti, «non McLaren e non Eagle», di qualche importanza erano le tre Parnelli del team Parnelli Jones, progettate da Maurice Phillippe, ex della Lotus. Avevano l'aspetto delle convenzionali vetture Indy, con monoscocca bassa e larga e motore Offy montato posteriormente, però non si può dire che siano allo stesso livello delle Eagle e delle McLaren. Il più veloce del team è stato Andretti, alla media di 313,849.

Eoin S. Young

Le «CARRERA» spopolano in TRANS-AM!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LIME ROCK - Avvolti da un cielo coperto, un tempo gelido e ventoso, i 20 mila spettatori scaglionati sulle, verdi colline del Connecticut, hanno salutato vincitore — e meritatamente — l'asso della Can-Am, il pizzuto Milt Minter che a bordo di una Porsche-Carrera ha battuto di appena un metro, e sul rettilineo d'arrivo, Peter Gregg in coppia con Sam Posey, anch'essi su Porsche Carrera.

La seconda gara valevole per il Campionato Trans-Am, quest'anno è stata testimone di un serrato duello tra le Porsche e le Camaro; le Chevrolet Corvette si sono inserite, ma senza clamore nella lista, ottenendo comunque una buona posizione d'arrivo. Quella che molti avevano definito — abbandonando la pista molto prima del gran ga-

la finale — una «corsa riservata a Peter Gregg», che assumeva il comando dei 32 partenti dopo soli 10 giri, si è risolta proprio nel «rush» finale in una entusiasmante battaglia tra i due piloti della vettura tedesca.

La cattiva sorte si era accanita contro il grosso pilota americano il quale a metà gara perdeva oltre un minuto al box per il rifornimento, a causa di un bocchettone difettoso, mentre Gregg compiva il pieno in 22 secondi, e quindi cedeva il volante a Sam

Posey, quando conduceva con soli 3 secondi di vantaggio su Minter. Mancavano 23 giri alla fine dei 203 regolamentari, quando una pietra schizzava sul vetro frontale della macchina di Minter al quale i dirigenti della SCCA imponevano di fermarsi per il cambio del cristallo. Tuttavia i medesimi, hanno compreso che fermando Minter avrebbero tolto tutto il fascino alla competizione e gli consentivano di continuare permettendogli così di «caricare» a tutto gas tra gli applausi scroscianti degli infreddoliti spettatori.

«Se non ci fosse stato il calore del pubblico, questa corsa sarebbe passata alla storia, come la "gara del sottozero in pieno maggio"», ha detto Minter dopo la vittoria.

Un altro personaggio — e pilota dell'anno — Bobby Allison, asso delle stock cars, prendeva il via dopo aver pro-

vato soltanto mezz'ora il sistema delle marce della Porsche, molto diverse da quello della sua Chevrolet, ma distruggeva letteralmente la macchina quando la trasmissione s'inceppava facendolo uscire fuori strada, piroettando; la vettura si sfasciava paurosamente e fortunatamente in un tratto di curva dove c'era poco traffico.

Allison, partito 32. perché era giunto troppo tardi per qualificarsi, era riuscito a rimontare in decima posizione dopo soli undici giri.

La bianca Ford Capri, riservata a Jackie Stewart ed assegnata quindi a Horst Kwech che si aggiudicava la «pole position» terminava sul prato con le sospensioni frontali fuori posto.

A Minter sono andati seimila dollari dei 35 mila in palio.

Lino Manocchia

Un muratore italiano campione midget

INDIANAPOLIS - Sulla pista a fondo battuto di Terre Haute, la «piccola Indy delle Midget», l'italo-americano Joe Saldana, un muratore di Lincoln nello stato del Nebraska ha vinto la prima gara valevole per il campionato «Midget» sanzionato dalla USAC. Saldana ha preso il comando subito dopo il via e dopo essersi piazzato in prima posizione ha tenuto saldamente in pugno la situazione malgrado gli spunti decisi degli avversari tra i quali figuravano A.J. Foyt, Jim McElreath, Sam Session e Lee Kunzman, i quali la prossima settimana inizieranno sull'ovale di Indy le prove di qualificazione insieme agli altri iscritti alla classica 500 Miglia.

CAMPIONATO MIDGET - Terre Haute (Indiana), 5 aprile 1973.

LA CLASSIFICA

1. Joe Saldana; 2. Beale; 3. Johns; 4. Kunzman; 5. Session.

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Nessuno si è meravigliato

FRANCIA - Rally de l'Ouest - Rally

1. Touroul (Porsche) 2. 59'35"3; 2. Farjon (Alpine); 3. Rouget (Capri).

La vittoria di Touroul era prevista, ma si può dire che il pilota ha addirittura dominato su tutti, arrivando con un vantaggio di quasi dieci minuti su Farjon. Ha vinto tutte le prove in circuito e tre delle sei prove speciali.

Da terza a prima

BURUNDI - Rally del Burundi - Rally

1. Eschweiler-Houben (Peugeot).

Mentre Andersson e Todt garantivano alla Peugeot il terzo posto nell'East African Safari, un'altra Peugeot 404 vinceva l'ottava edizione di questo rally di km 1600. Ventidue equipaggi al via, undici all'arrivo.

Stabilimento: via Val Seriana 3/a
ROMA tel. 89 70 96 - 83 19 345

PUMA



scatola di montaggio al favoloso prezzo di **L. 352.000** anziché L. 440.000

per risposta inviare L. 200 in francobolli

1. SCHECKTER 2. GETHIN 3. HOBBS

Mietono dollari nella F. 5000 USA i piloti di «scuola» europea

LAGUNA SECA (California) - La seconda prova del prestigioso campionato L.M. per vetture di F. 5000 è stata vinta dal giovane sudafricano Jody Scheckter, al volante della nuova Trojan Chevy. Il pilota aveva preso il comando della gara sin dal primo giro ed è stato tanto abile da mantenere questo vantaggio per tutti i 45 giri della corsa. A soli tre secondi da Scheckter è giunto Peter Gethin: al vincitore sono andati 22.000 dollari, dei 55.000 che erano in palio come premi in denaro. E' stata veramente una corsa unica, con ben tre piloti attaccati fino all'ultimo, che hanno terminato l'uno a 10" dall'altro: terzo è giunto David Hobbs, che si è piazzato davanti a Gus Hutchinson. Abbondan-

te la folla: circa 25.000 persone erano convenute per questa occasione.

Per questa seconda prova del campionato L.M. erano venuti tutti da Riverside: Brett Lunger, Jody Scheckter, Peter Gethin, Graham McRae, Tony Adamowicz e tutti intenzionati a conquistare i punti necessari a piazzarsi in testa alla classifica del campionato. Ma David Hobbs su Lola Chevrolet aveva girato in 59"5 stracciando così il record di Sam Posey che lo scorso anno aveva impiegato l'01"25 per girare sul percorso di 3,5 km e dotato di nove curve.

Ma lo stuolo dei seguaci di Hobbs non era stato inferiore per tempi di qualificazione tanto che i primi dieci classificatisi si distaccavano tra loro di appena 7 decimi di secondo. Lunger aveva fermato il tachimetro sulle 114,72 miglia orarie contro le 114,95 di Hobbs, così dicasi di Scheckter su Trojan Chevy e Gethin su Chevron Chevy.

Kevin Bartlett aveva sostituito Brian Redman, vincitore a Riverside, che aveva dovuto

volare a Spa per il campionato Marche. Durante le prove l'australiano compiva un testacoda danneggiando leggermente la Lola che però poteva finire le prove qualificandosi tra i primi dieci.

a. m.

• Il «patron» della **HESKETH RACING**, lord Alexander Hesketh, ha avuto un brutto incidente al parco macchine di Thruxton, che lo immobilizzerà per varie settimane. Il colpevole è il direttore del team, Bubbles Horsley, il quale mentre portava la TS 15 verso il furgone è stato infastidito da un falco (imperversano a Thruxton), ha mollato il volante e la vettura è passata sopra una scarpa di tela, ornata di brillantini, calzata proprio da lord Hesketh. Piede rotto.

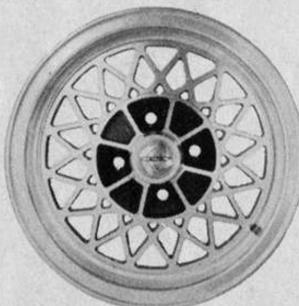
• Il francese **COULON**, dopo l'ottima figura a Thruxton in F.2, quando ha condotto nella finale prima di abbandonare, farà un breve ritorno alla F.3 in questa stagione. L'Ecurie Filipinetti si è accordata con Warner per affidare a Coulon una seconda DART-GRD a Monaco. La vettura sarà iscritta dalla Filipinetti, ma sfoggerà i colori della DART.

CORSA A LAGUNA SECA - Gara di velocità in circuito valevole per il Campionato L.M. - Laguna Seca, 6 maggio 1973.

CLASSIFICA FINALE

1. Jody Scheckter, 45 giri, 1 ora 35"; 2. Gethin, a 3"; 3. Hobbs, a 10"; 4. Hutchinson, a 1 giro; 5. Wietzer; 6. Lunger; 7. Witner; 8. Miller; 9. Barber; 10. Piper.

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.)