

SCHETTY lascia la FERRARI?

Persa la «battaglia» della Targa Florio, il «piccolo svizzero» di Maranello — come lui stesso civettuolmente si compiace definirsi — ha vinto quella di Le Mans. Uno dei più decisi nello staff di Maranello contro la partecipazione alla 24 Ore francese, è stato proprio PETER SCHETTY, il primo direttore, sportivo poliglotta, sfoggiato dalla Casa modenese. Sono in molti a non aver ben compreso le ragioni di questo atteggiamento di rinuncia

a quelle che sono le corse più tradizionali del calendario mondiale, a parte qualsiasi considerazione tecnica. Pare non l'abbia compreso nemmeno l'ing. Caliri, che pur quest'anno ha mostrato di fare coppia affiatata con l'ex pilota Abarth, nella divisione di compiti sui campi di gara. Il tandem Caliri-Schetty è stato senza dubbio una delle carte vincenti Ferrari nel mondiale-Marche, con una conduzione che ha fatto da contrappunto a quella più confusa mantenutasi in F. 1 almeno fino al 1. maggio, quando l'ing. Forghieri è stato richiamato ai soli compiti di progettazione interna.

Questo «affiatamento» però si è rotto alla vigilia della Targa Florio. Schetty non è andato nemmeno in Sicilia e forse aspettava al varco la sconfitta isolana per ribadire anche la sua dichiarata avversione ai piloti italiani (trascinatasi forse inconsciamente dietro dai giganti dell'Abarth, quando la rivalità di pilota lo coinvolgeva sul piano personale). Contro la partecipazione a Le Mans è stato anche subito e la frizione di Monza gli ha dato una mano.

Come mai, c'è da chiedersi, questa tirata di remi in barca? Qualcuno crede di vedere in questo atteggiamento la prima avvisaglia dei programmi futuri di Schetty. Egli cioè, da una parte ha gusto che si faccia stop al programma 312 P senza appannamenti di sconfitte: fa piacere anche a un d.s. a sentirsi imbattuto, specie evitando il pericolo delle corse di durata, che a volte possono essere decise proprio da errori dei d.s. al box. Dall'altra, questa «chiusura in bellezza» diventa ancora più importante se è vera la voce che corre dell'abbandono da parte di Peter Schetty anche della sua attività di dirigente sportivo. Sì, perché Schetty, fino a qualche tempo fa, era in disaccordo con i suoi familiari. Essi hanno sempre visto con occhio non benevolo la sua attività di pilota e poi anche quella di d.s., perché il padre lo voleva in Svizzera, a casa, a dirigere l'azienda tessile che egli desidera cederli per il giusto relax di pensionato.

Già nei giorni difficili del «caso Forghieri» Schetty aveva lasciato intendere, essendo ormai ai ferri corti col tecnico, che stava considerando di lasciare Maranello. Ma allora c'era la possibilità che continuasse lo stesso nel settore dello sportauto, anzi aveva interessanti offerte da Case rivali del «cavallino». Risolto il caso Forghieri, l'incertezza del «piccolo svizzero» si è riproposta. Sia pure con diverso obiettivo. E c'è da credere che davvero, a fine stagione, egli finisca per lasciare un incarico nel quale si è pure distinto per abilità, anche se dimostratosi a volte fin troppo machiavellico in certe «operazioni».

Chi sarà il sostituto nel caso Schetty si dimetterà? Forse il test di Cesare Fiorio in Sicilia, potrebbe anche essere una indicazione.

● In una intervista la scorsa settimana, dopo lo scudetto bianconero, è stato chiesto all'avv. Gianni Agnelli, Presidente della Fiat, se fosse più interessato alle vittorie della Juventus o a quelle della Ferrari: «Emotivamente, i risultati della Juve mi sono più vicini. Certo sarebbe bello vivere più spesso domeniche come l'ultima di maggio: la Juventus che conquista lo scudetto, la Ferrari che domina al Nurburgring e vince il mondiale Marche, la Fiat che vince il rally dell'Acropoli e la Lancia che giunge seconda nella stessa gara. Che pretendere di più?».

Forse soltanto la vittoria Ferrari nel mondiale piloti F. 1.

● FELICE RIVA, l'industriale cotoniero accusato del fallimento Valdisusa e rifugiato in Libano in seguito alle note vicende giudiziarie, ha partecipato nel paese medio orientale ad una corsa automobilistica a bordo di una Ferrari Daytona. Non siamo riusciti ad avere il risultato della corsa per le coincidenze di avvenimenti più gravi nella zona, che hanno distratto le agenzie. Ma vogliamo sperare (almeno per il buon nome della casa costruttrice della vettura) che il risultato conseguito da Felice Riva non abbia assunto l'aspetto... di un crack.

Marcellino

Le cifre statistiche confermano la superficialità di certi «esperti»

Sulle nostre strade 2 morti al giorno 0,00617 nelle corse

Una statistica molto interessante è quella pubblicata dall'A.C.I. in collaborazione con l'Istituto centrale di statistica. Secondo gli ultimi dati pubblicati, nell'anno 1971 si sono avuti 308.449 incidenti stradali con 9.783 morti e 243.701 feriti. Una cifra impressionante, invero, che tuttavia lascia sperare nel meglio in quanto, nello stesso periodo dell'anno precedente gli incidenti furono 307.710 però con 10.208 morti e 228.236 feriti. Incidenti e feriti in lieve aumento come si può constatare, ma 425 morti in meno, ovvero una diminuzione di decessi pari al 4,2%. Se poi si osservano le cifre relative al solo mese di dicembre 1971, i motivi per rallegrarsi sono maggiori in quanto di fronte ai 25.072 sinistri avvenuti nel 1970, con 850 morti e 17.284 feriti, stanno i 24.871 incidenti verificatisi nel '71 con 768 morti (82 in meno) e i 18.036 feriti. E tutto questo soltanto in Italia.

Sul numero dei morti e dei feriti e degli incidenti stradali non si scherza mai, sono anzi dati ed avvenimenti che colpiscono profondamente l'animo umano, ma sarebbe assai facile ricordare che i tanto deprecati avvenimenti hanno avuto luogo sulle strade italiane, sulle quali il traffico è regolamentato da precise disposizioni di legge e dove la circolazione è tutelata da corpi specializzati di agenti dell'ordine. Ciononostante, facendo una semplice divisione, si arriva a constatare che sulle strade italiane, regolamentate e sorvegliate, i morti sono una media di circa 2 al giorno e i feriti circa 5.

Poiché recenti disposizioni prefettizie, prese su pareri espressi dalle varie commissioni provinciali di vigilanza in fatto di sicurezza dei percorsi delle gare automobilistiche, ci tirano direttamente in ballo, proprio dopo avere esaminato i dati su riportati ed avere tenuto presente che le manifestazioni automobilistiche sono state, nel 1971, in Europa (quindi su un territorio assai più ampio che non la nostra Italia) ben 811 e che in ognuna di queste manifestazioni ad essere prudenti in eccesso, si può fare una media di almeno due corse (e vi risparmiando il conto dei chilometri, prove comprese) con un totale, pertanto, di 1.622 competizioni dove i piloti sono a confronto diretto regolamentati soltanto da norme sportive, con sorpassi che possono essere effettuati sia a destra che a sinistra, con il guidatore che è in testa che può scegliere, in curva, la traiettoria che meglio gli aggrada, con velocità libere che talvolta raggiungono e superano i 300 chilometri orari, su strade o meglio ancora in autodromi per i quali vigono precisi canoni costruttivi e di sicurezza, ebbene nell'anno 1971 in queste 1622 competizioni i caduti non hanno raggiunto la cifra di dieci, con una media giornaliera di 0,00617.

Dal che si può dedurre che con la conclamata pericolosità delle corse automobilistiche — che nessuno nega — i casi mortali si possono contare al massimo sulle dita delle due mani, e ciò nell'arco di tempo di 365 giorni con una media di 4,9 corse al giorno. Un dato statistico che è al di sotto persino di qualsiasi razionale calcolo delle probabilità.

Riallacciandoci, quindi, al valore delle statistiche e per chiudere il discorso, vogliamo ricordare che in venti anni di vita, sulla pista dell'autodromo di Imola si sono avuti 2 incidenti mortali in corse motociclistiche e un incidente mortale in corse automobilistiche.

a. c. p.

● Dopo la rinuncia a Le Mans, a Maranello si considera non più opportuna la non partecipazione, a suo tempo annunciata, al G.P. Roma F. 1 del 18 giugno. Perciò almeno una Ferrari monoposto a Vallenga ci sarà. (Forse con un... italiano?).

● Misteriosa «sparizione» di due bisarche Ford, sulle quali viaggiavano le vetture rallycross retour da Napoli. Il tragitto Napoli-Roma è stato percorso

in 20 ore! Gli autisti (con il carico) sono ricomparsi quando a via dell'Arte scampò già pensando di denunciare la «scomparsa» dei due voluminosi mezzi!

● Dalle cronache (bolognesi), in occasione della premiazione per la giornata ACI: «... due medaglie d'oro sono state attribuite al vice questore dott. PANTALONE e al vice caporeparto Vigili del Fuoco, Antonio Emiliani...». Al merito di... Imola?

Il pavimento di Settimo M.

Quando una settimana fa informammo l'ing. Carlo Chiti che AUTOSPRINT disponeva delle foto di Nanni Galli in rifornimento abusivo di benzina durante la Targa Florio, spiegammo al dirigente Alfa che la pubblicazione era stata decisa solo perché, ancora una volta, le dichiarazioni prima e l'appiedamento, poi, del toscano al Nurburgring non rispondevano a nostro parere ad una equanime giustizia sportiva. Però tutto pensavamo meno che, credendo di parare il colpo, il dirigente di Settimo Milanese informasse il collega di un giornale milanese per far annunciare il fatto, credendo così di trovare la via d'uscita con l'intervista al Presidente Sansone dell'AC Palermi, il quale si affrettava a dire: «... non sappiamo nulla, non ci sono rapporti di commissari o reclami, eventuali squalifiche gra compiono alla CSAI, ecc...». Inoltre l'ing. Caliri della Ferrari, con sportività (molto ironica, ricordando certi episodi americani) dichiarava sempre al Nurburgring: «... Per quanto ci riguarda, la Ferrari non fa reclami contro Case italiane...».

Non era comunque il problema del regolamento violato che ci interessava, i lettori lo hanno ben compreso. Ma solo le ingiuste accuse a NANNI GALLI. E per queste dobbiamo confessare che i dirigenti Alfa di Settimo Milanese ci hanno una volta di più delusi. Preoccupati di annullare l'effetto della rivelazione AUTOSPRINT (ma ci hanno fatto un favore: ché, casomai, la notizia uscita prima dimostra solo la nostra tempestività con l'aver già le foto!) essi non hanno lesinato... nuove accuse a Galli. Stavolta indiziato di aver fatto benzina inutilmente. «Si è ingannato. Non c'era bisogno di far benzina. Ve n'era ancora nel serbatoio. Tanto è vero che si è trattato solo di un controllo...» E questa per un pilota è una patente in più di... incapacità. A parte che le nostre foto dimostrano che di ben altro si è trattato e non di un semplice «controllo». Ma tant'è i lettori guardino; il vizio resta sempre; per salvarsi a qualunque costo da giudizi di responsabilità. E non ci sta bene. Per giustizia. Perciò abbiamo ritenuto doverosa questa precisazione.

D'altronde non avete letto che cosa si è scritto dopo la nuova sconfitta del Nurburgring? Che ancora una volta, le colpe non vanno addebitate alla 33tt3, ma ai piloti, «in difficoltà sul bagnato» rispetto agli avversari! (E questo giudizio se lo rileggano anche i colleghi piloti che hanno avallato i giudizi su Galli).

Che vale più stupirsi? Non serve nemmeno porsi il dubbio se è vera la notizia, diffusasi proprio mentre stampiamo questa nota, che anche a Le Mans, se l'Alfa andrà con tre macchine (la conferma o la smentita potrete leggerla nelle prossime pagine) Nanni Galli e Vaccarella resteranno a piedi! Ci sarebbe posto solo per Elford-Marko, Stommelen-Marko, e de Adamich-Hezemans.

Se sarà davvero così, una volta di più sarà dimostrato come all'Autodelta-Alfa Romeo stiano portando un contributo decisivo a... lastricare (di «buone» intenzioni) un certo pavimento!...

● Ospiti illustri si succedono a Fiorano. Alla vigilia del «ponte lungo» di giugno, sono stati in visita alla pista di Ferrari (con tanto di prove a bordo di vetture della Casa) l'ex re del Belgio Leopoldo, il famoso cardiocirurgo americano De Bakey e l'ex pilota ferrarista Paolo Marzotto.

LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

I conti in tasca
a Indianapolis



Festival
Mc LAREN
in Inghilterra



il pallottoliere
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale di
mezzanotte

a pagina

2 Dove corriamo
domenica?

3 ZANZARA

46 MOTORAMA
TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI
rimarremo amici

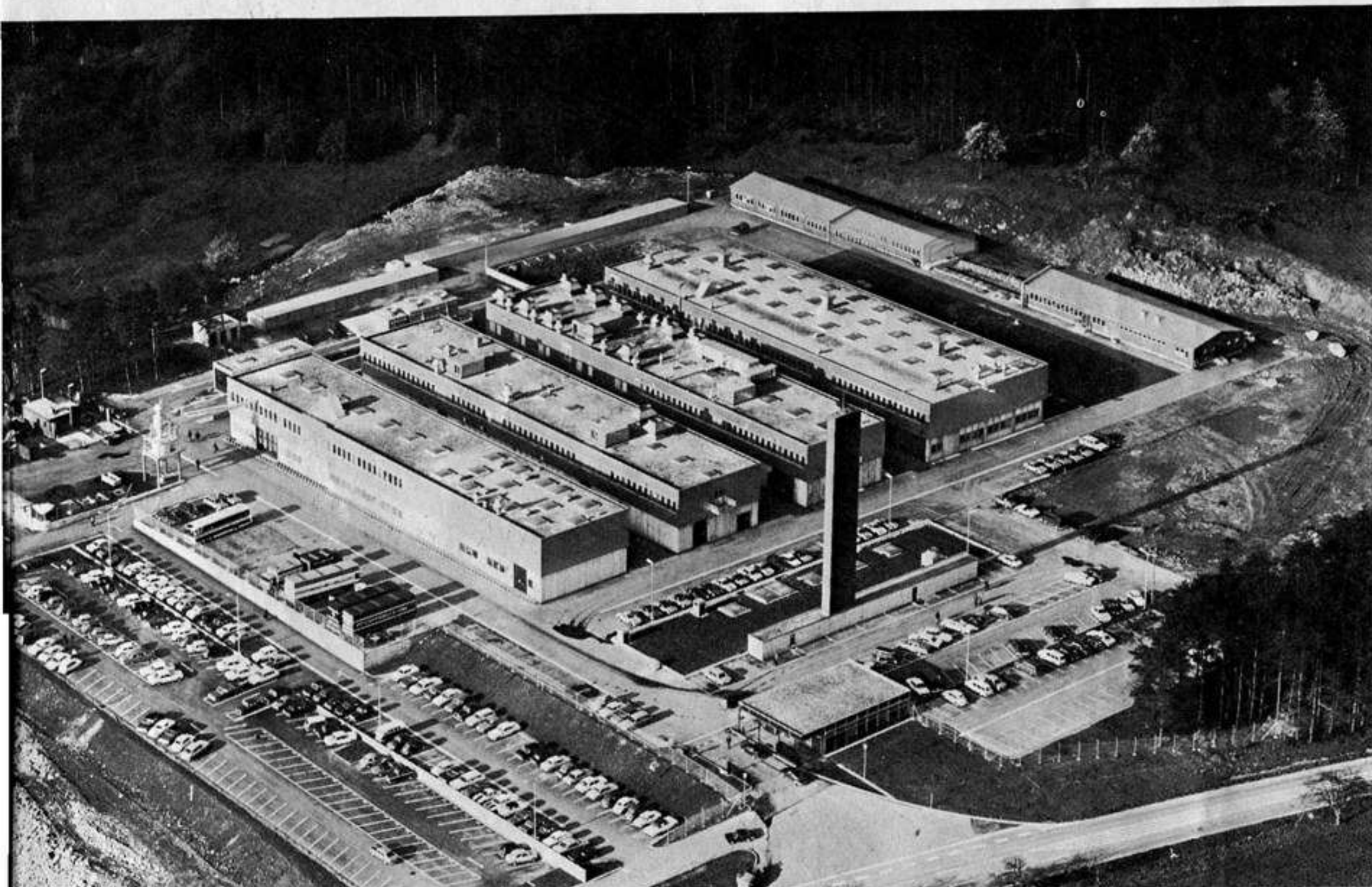
50 INFORMATORE
industrie di avile

51 COMPRAVENDITA



In una ambientazione da fantascienza
ecco il nuovo **CENTRO SPERIMENTALE**
della **PORSCHE** a **WEISSACH**: all'insegna
della **SICUREZZA DELL'AUTO**

16 miliardi di futuro



Una vista aerea del centro studi e ricerche della Porsche, a Weissach: è dentro a quei quattro parallelepipedi di cemento e vetro che vengono sperimentate le idee dei cervelli-Porsche

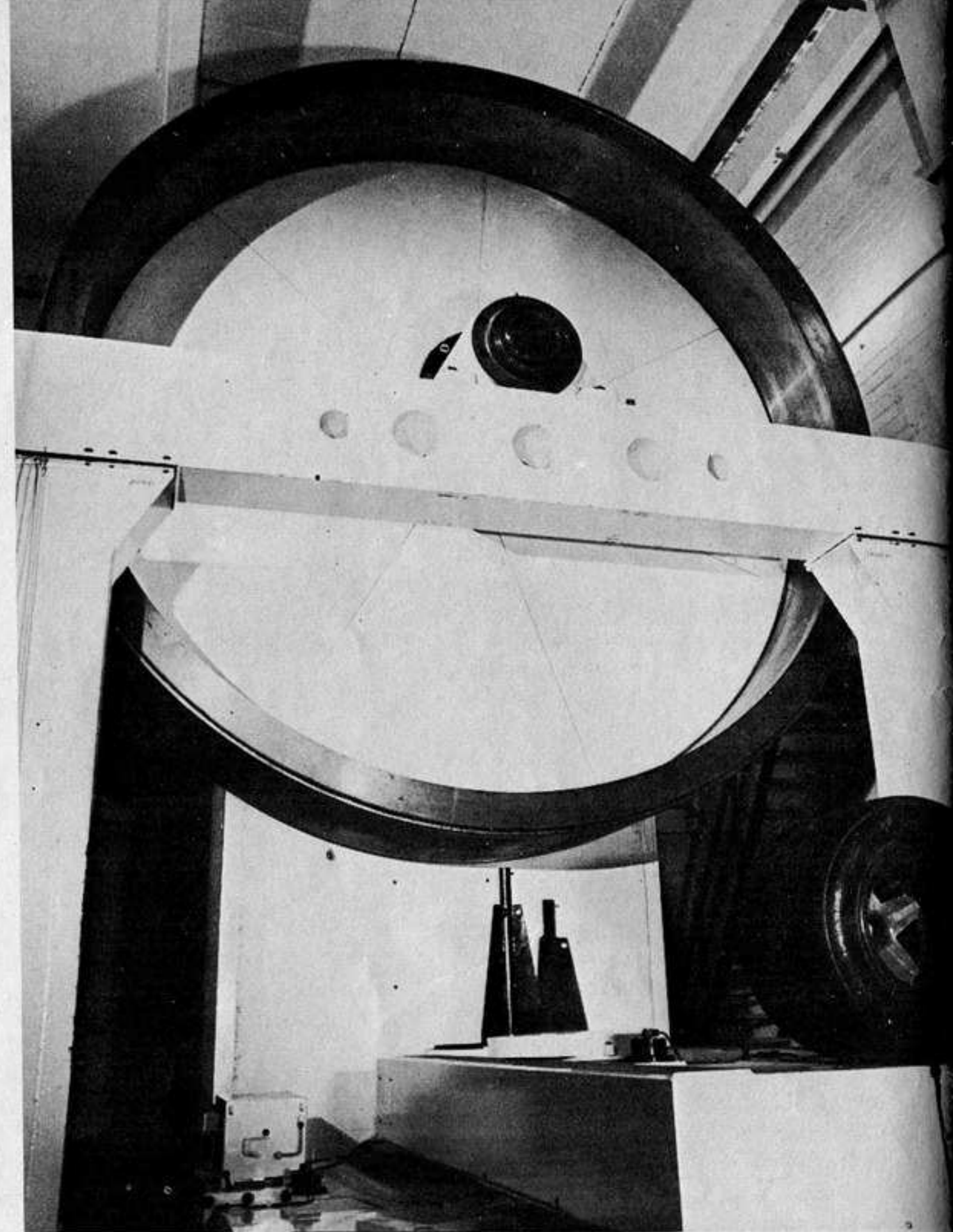
2 La Porsche, nata oltre quarant'anni fa come « bureau » di studi e progettazioni, in quasi venticinque anni di attività industriale, in un ristretto campo d'élite, ha raggiunto livelli tecnologicamente altissimi, con conquiste risonanti in campo sportivo, senza l'ombra d'un centro di ricerche di questa attrezzatura. Ora, indipendentemente dalla limitata parte dell'impianto mostrataci, con esclusione delle fonderie, delle ricerche metallurgiche, delle catene tipo, dei « computers » e di mille altre tecnologie, carri-armati non esclusi, ecco l'importante svolta.

Cominciando dalla necessità di pubblicizzare questo impianto,

perché sia noto a tutti, attraverso l'intera stampa europea, e soprattutto faccia impressione. Costa dai tredici ai sedici miliardi di lire, a seconda delle dichiarazioni di questo o quel dirigente; forse anche più, in base a certe valutazioni. E la « piccola » Porsche, con una produzione che nel '71 è stata di 11.715 macchine (ora si parla di 14.000 esemplari annui), pur di elevato fatturato (la media dovrebbe risultare di 4.600.000 a macchina circa), con una gestione sportiva che è stata pesantissima fino allo scorso anno, è riuscita a compiere di questi investimenti.

« Abbiamo risparmiato molto durante gli ultimi dieci anni, » ha detto il nuovo direttore tecnico, ing. Ernst Fuhrmann, alla presenza dello stesso ing. Ferry Porsche, « ed abbiamo inve-

stito qui tutti i nostri risparmi ». Non crediamo in tanti risparmi e pensiamo ad altri interventi: il centro di ricerca si sta miscelando oggi fra la moda dei tempi, la riprova che tutto quanto s'è fatto o si fa è scientificamente corretto e l'arma di difesa ai baluardi di mercato e di normativa governativa. Eppure a Weissach, che è circa un quinto di Warren, per una fabbrica che ha circa un millesimo di produzione, lavorano già 500 persone, di cui 80 ingegneri e 60 tecnici, destinati a raddoppiarsi fra un anno. Progettato nel '67 e costruito nel '69, accanto ad una pista esistente dal '60, questo Centro appare chiaramente rivolto allo « sviluppo di commesse per conto terzi, in particolare per la Volkswagen », come è stato dichiarato. E, auguriamoci, anche agli sviluppi del-



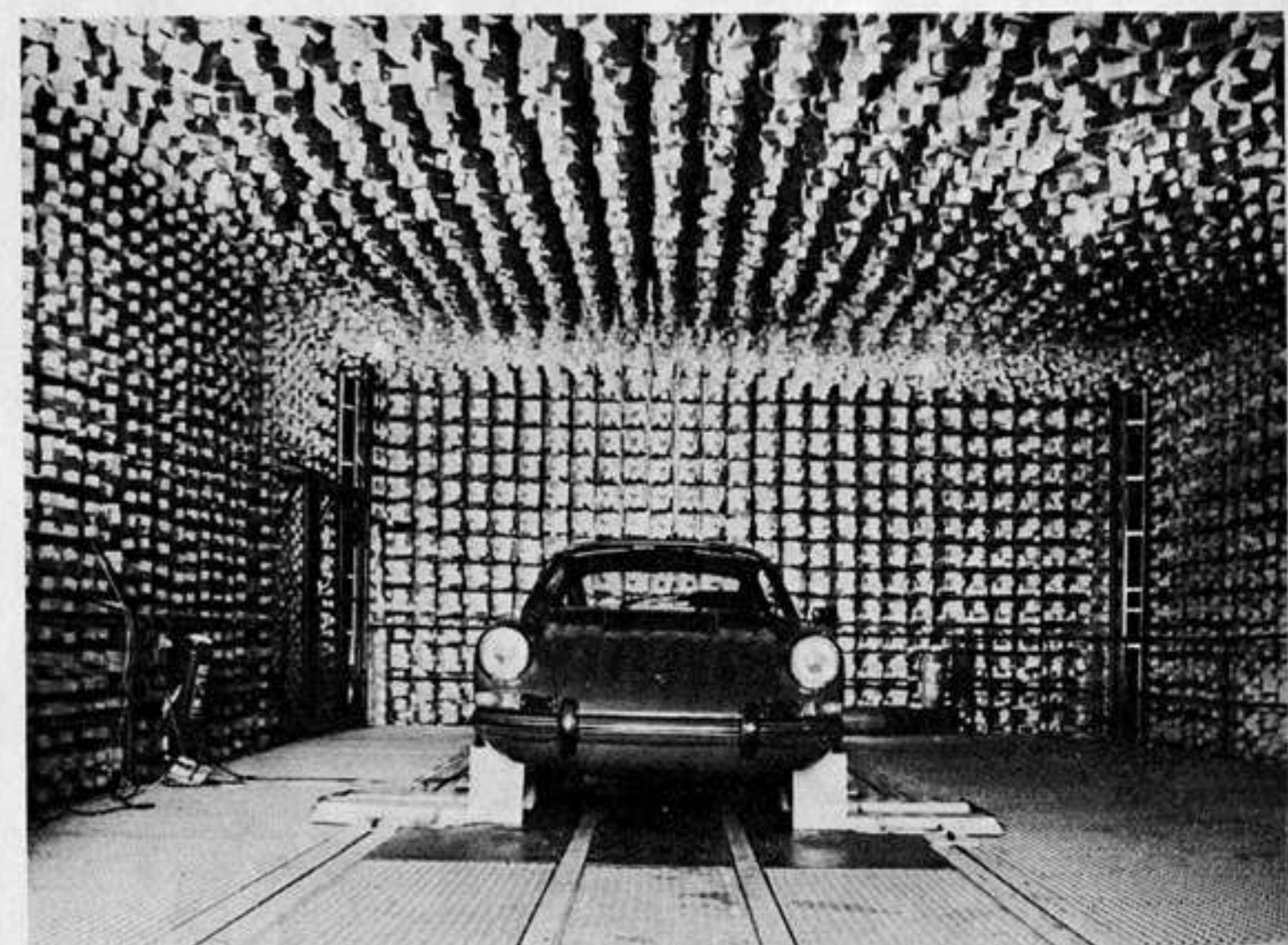
Questo enorme volano d'acciaio è in grado di « lanciare » un pneumatico fino a 400 kmh, realizzando condizioni di carico programmate

STOCCARDA, maggio

DALL'INVIATO

1 Dinanzi ad una serie banchi-prova da fantascienza (girano i 12 cilindri, sovralimentati e non, sprigionando da 600 a 900 cavalli, ma potresti sentire una mosca volare), con infinite possibilità di rilievo; dinanzi ad una gigantesca ruota prova-pneumatici; dinanzi ad una slitta d'accelerazione, ad un banco-freni, ad un impianto di rilievo dell'inquinamento, ad un'ottima pista prova, eccetera eccetera, siamo veramente stupiti e disorientati. Stupiti (e ammirati) dall'alto livello scientifico di ogni attrezzatura, giacché fino a poco tempo fa si poteva scorgere tanta dovizia di mezzi scientifici soltanto ad un « Technical Center » di Warren, al vertice americano della General Motors. Disorientati dalla varietà, spesso arriditura dalla diametralità, delle ricerche, che fanno molto pensare sull'avvenire dell'automobile.

Questo è il nuovo Centro Sperimentale della Porsche, a Weissach, una ventina di chilometri ad ovest di Stoccarda ed una distanza quasi eguale dalla sede di Zuffenhausen, dalla quale ha dovuto essere nettamente separato, per evitare interferenze con la produzione e per lasciare libero sfogo ad ogni ricerca più riservata, quale può essere lo sviluppo d'una macchina da corsa, la progettazione d'un nuovo modello o il lavoro su commissione, da parte di altre Case. Nel compiere la visita a questo interessantissimo Centro, che è formato da quattro vaste palazzine, 60 ettari d'area totale, 34 coperti, abbiamo seguito il filone di talune considerazioni essenziali, su quel che è palesemente utile e quello che potrebbe anche ritenersi superfluo, su quello che è chiaramente comprensibile e su quello che per ora non lo è affatto.



La efficientissima sala acustica del centro ricerche di Weissach. La vettura poggia su rulli per simulare condizioni d'uso stradale

3

La pista di prova, che è la costruzione originaria del Centro (il terreno venne acquistato nel '60 e già nel '62 vi si eseguivano i primi « tests » con le auto da corsa), ha una lunghezza di 2,530 km.; ha una conformazione medio-veloce, con molte reminiscenze di Zandvoort e Nurburgring, ed ha un difetto comune a tutti questi terreni: la sede stradale troppo stretta. Vi abbiamo trovato Mark Donohue impegnato nelle ultime prove di preparazione della magnifica 917-10 Can-Am sovralimentata, macchina con cui l'americano ha stabilito il nuovo record di 48"3 a 188,7 km. orari di media, contro il limite precedente della 917 del compianto Siffert, di 49"4 a 186 km-h. Le ultime variazioni di questa macchina interessano il frontale, sempre molto basso con leggero spoiler, ma con quattro derive verticali, che nell'iscrizione in curva funzionano come spoilers, due esterne con ampie feritoie e due interne piene, accanto alla presa d'aria centrale, all'evidente scopo di disporre di due livelli di resistenza aerodinamica; una soluzione brillantissima, che ci entusiasma, per il suo grosso contenuto aerodinamico. Posteriormente è stata arretrata l'ala, sempre sostenuta dalle pinne di deriva e completata



Al limite del centro ricerche, ecco il magnifico circuito di prova, completo di varianti miste, in cui vengono provati anche i modelli sperimentali da competizione preparati dalla casa di Stoccarda

Il «mostro» sulla pista

da un piccolo profilo alare terminale.

Con questo «mostro», Donohue si è esibito anche in prove di maneggevolezza e di curva a raggio costante, su un anello di 190 metri di diametro, dove la macchina ha raggiunto il primato di 1,54 g di accelerazione trasversale, contro 1,45 g della 908-3, 1,2 g delle «F. 1» del '62 e ben 0,9 g dell'attuale 911-S di

serie. Poi, quando abbiamo visto questo 12 cilindri sovralimentato al banco (uno di quei favolosi banchi, silenziosissimi al di qua della vetrata, con ogni sorta di strumentazione e numerosissime possibilità di rilievo, indicatori digitali, «plotter», eccetera), abbiamo visto con i nostri occhi i 990 cavalli a 8.000 giri, partendo dai 280 CV a 4.000 giri.

Naturalmente, il percorso di

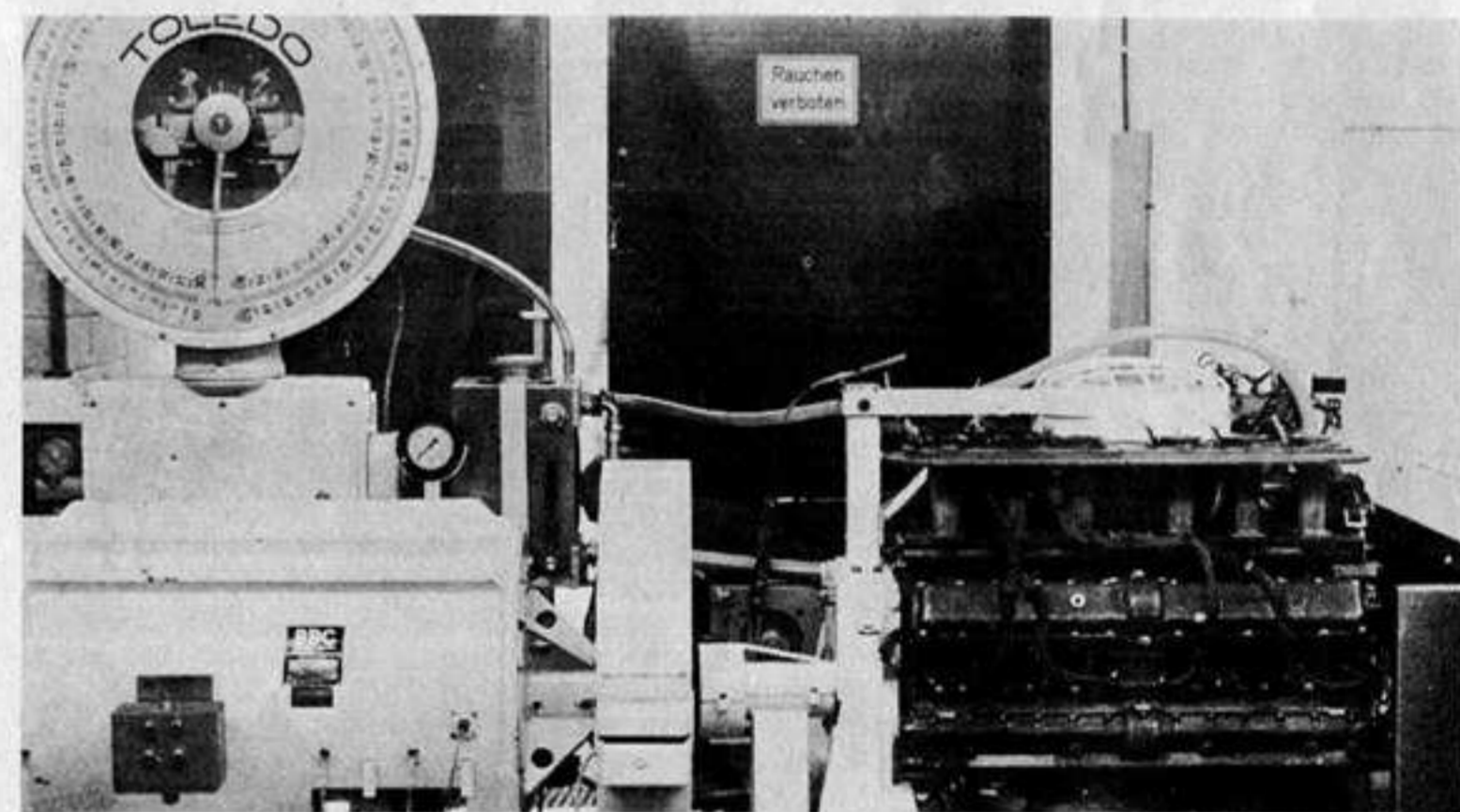
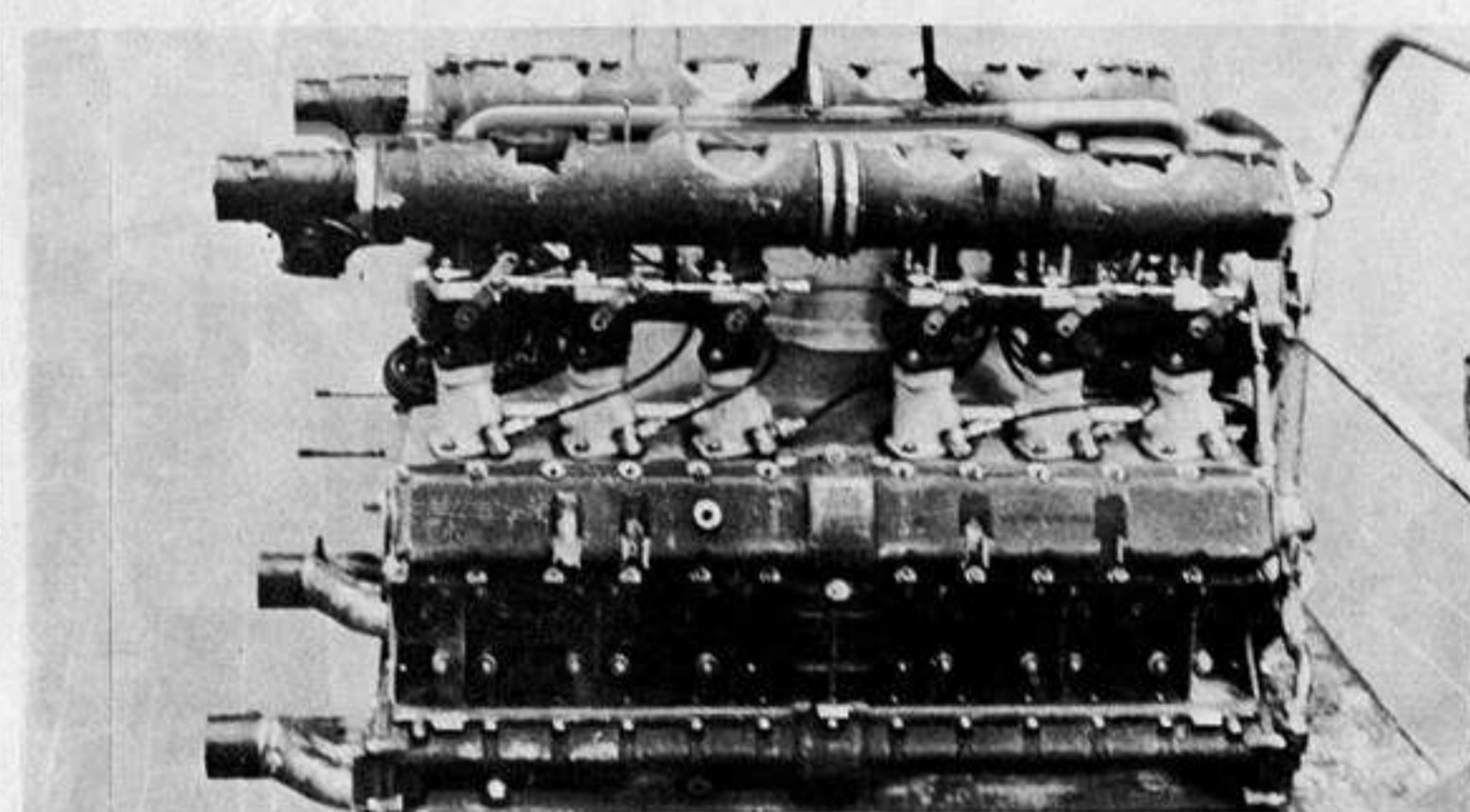
prova, che può essere indurito da alcune varianti molto strette e con un tratto in salita, per un totale di 2,88 km, comprende anche tutti i tipi di fondo stradale severo, con sconnessioni e buche di ogni tipo, settore bagnato ed anche un trampolino per salti d'una certa entità. Fatto importante è che tutte le macchine, di serie o da corsa, vengono sottoposte alle prove più dure su questo terreno;

prova-pneumatici (affaticamento, schiacciamento, deriva, eccetera), non più con la gomma all'esterno della circonferenza, bensì all'interno, su una fascia larga 65 cm, su cui possono appoggiare pneumatici larghissimi, fino a 20 pollici, con tutti i vantaggi di contenimento delle deformazioni, fino a 250 km orari. Questa è l'apparecchiatura più importante (la prova di dechappamento d'una copertura di serie a cui abbiamo assistito è stata veramente impressionante) che un costruttore possa oggi allestire; sfiducia nei fabbricanti di gomme? Diciamo semplicemente ricerca dei dati che essi negano e migliore conoscenza di tutte le caratteristiche funzionali, per il conseguimento della più alta efficienza dei telai e delle sospensioni. Quanto al banco-freni, la sua importanza sta nei rilievi con i nuovi dischi forati, nella determinazione del funzionamento in presenza di imbrattamento, soprattutto con un velo d'acqua, in apposita camera di simulazione. Qui si osservano i maggiori momenti frenanti sopportati dai nuovi dischi e le decelerazioni da 200 a 80 kmh ridotte da 6" a 4" circa. Ed uno degli attuali punti ancora preoccupanti del freno a disco potrà essere eliminato grazie a queste ricerche.

Ora il Centro di Weissach è una grossa realtà e comincia la



Ecco in prova la Porsche Can-Am con compressore, la cui unità motrice vediamo nella foto a destra in alto. A destra in basso, un motore 917 5.700 al banco prova, nella versione normale ad iniezione



le vetture da corsa, giacché sovente succede che il primo provvedimento d'una Casa che lascia le corse sia proprio quello della dotazione di imponenti centri di ricerca, dimostrando la validità del laboratorio.

Insomma, una realizzazione imponente, che è un po' il compendio di tutto quanto s'intende oggi per progresso dell'automobile; beninteso, anche quello che i tecnici benpensanti detestano o contestano. Punto primo, la sicurezza: e ci viene mostrata una slitta di simulazione d'impatto da 70 g. massime, con tanto di prova (scocca con manichino libero al volante e trattenuto da cinture a fianco del guidatore) a 48 kmh, con punto di massima accelerazione di 23 g, tutto filmato con tempi di 30÷88 millesimi di secondo. In questo campo, si sa, vi so-

no apparecchiature ben più complesse ed evolute; ed è proprio necessario che ogni costruttore, anche di piccole dimensioni, industriali, sia singolarmente attrezzato, anziché convogliare tutto in un unico centro europeo?

«Importante è l'essere ben informati» precisa l'ing. Fuhrmann; «la Porsche, per un avvenire più sicuro desidera che i propri tecnici possano esprimersi su fatti concreti e sperimentati.» E noi interpretiamo: in materia di sicurezza si diranno in avvenire anche delle assurdità; e ai tecnici della Porsche, che pure hanno dimostrato al mondo intero le proprie capacità, occorrono mezzi di riprova per poter avvalorare le loro convinzioni.

Comunque, oggi bisogna conoscere tutto sulla sicurezza passiva, anche per costruire

macchine con caratteristiche invariate; e bisogna disporre di banchi specialissimi, per dimostrare, dati alla mano, che la vettura prodotta rientra nelle norme di affidabilità e di anti-inquinamento prefissate. E a Weissach la Porsche ha allestito due banchi-prova all'aperto, del tipo a rulli, per velocità fino a 160 kmh, accanto ad una cabina di comando. Grazie ad un complesso meccanico elettronico, idraulico e pneumatico, si comandano i pedali dell'acceleratore, della frizione, del freno e la leva del cambio; e, con la memorizzazione di calcolatori elettronici, si possono ripetere all'infinito i cicli dei «tests» europei e californiani, oltre a lunghissime prove di durata, come quelle di 50.000 miglia d'omologazione americana, che durano dodici settimane ininterrottamente.

e ciò spiega come mai negli ultimi anni le Porsche non abbiano mai lamentato rotture della parte telaio in corsa, nemmeno con i leggerissimi tralicci in alluminio delle 908/3 e dell'attuale 917/10 della Can-Am.

Infine, di tutte le avanzatissime attrezzature che ci sono state mostrate dalla camera per la prova dei rumori alla camera termica, da -40° a +70°, con convogliatore d'aria fino a 168 kmh, in congiunzione con un banco a rulli, fino ai vari banchi per la prova dei cambi di velocità, delle sue rumorosità, ai banchi di collaudo dei materiali, al vibratore o idroimpulsore per l'intera vettura, eccetera, due attrezzature ci hanno particolarmente colpito: quella per la prova dei pneumatici e quella per i dischi-freno. Sì, è stata realizzata anche una grande ruota di 4,90 metri di diametro per la

sua corsa verso il futuro: ma cosa diverrà esattamente? un immenso laboratorio di ricerche della sola Porsche? un avanzatissimo reparto di studio e costruzione di auto da corsa? un modernissimo laboratorio a disposizione non solo della Volkswagen, che già ne possiede uno, ma di ogni altra Casa costruttrice? Nei reparti che ci sono stati aperti alla visita abbiamo potuto scorgere il maggiore interesse per le omologazioni della produzione di serie, per le macchine da corsa, con il perfezionamento della Can-Am, e per nuovi progetti: tutta nascosta, una grossa berlina di almeno tre litri, con motore ad otto cilindri a V di 45° e con trazione anteriore. Una risposta esauriente non potremo averla che fra qualche anno.

Enrico Benzing

INDIANAPOLIS - Finita la corsa, sparita la grande folla, nella calma subentrata attorno al magico catino, gli organizzatori stanno rifacendo i conti. A parte l'incasso, che a loro può anche interessare particolarmente, vi sono da rivedere i conteggi dei cronometristi, calcolare per quanti giri alcuni conduttori hanno guidato la corsa, tenere presente le posizioni di partenza, esaminare e decidere sui vari reclami e, dopo tutto questo, suddividere i premi di classifica che ammontano, al cambio medio di 582 lire per ogni dollaro, a ben L. 585.663.530.

In base, quindi, alla classifica definitiva che più sotto riportiamo, abbiamo segnato a fianco del nominativo di ciascun pilota quanto i « magnifici 33 » hanno guadagnato per puri premi, visto che ancora non si possono conoscere i dati definitivi degli introiti pubblicitari.

Ecco la nuova classifica e i premi vinti da ciascuno: ➔



I conti in tasca ai piloti INDY

Solo alcune Triumph hanno un accessorio in più (e costano quanto le altre)

Le conoscete?

Non tutte le TRIUMPH che vedete in giro sono uguali. Alcune pur uscendo dalla stessa Fabbrica, hanno un accessorio in più. Per scoprire la differenza, date un'occhiata alla coda della vettura. Visto? C'è un piccolo contrassegno con il marchio « BK ». Sapete quante cose ci sono dietro quel marchio? Un'organizzazione con 36 anni di esperienza, una rete di assistenza che copre oltre 15.000 mq., un personale altamente specializzato, una estesa rete di vendita... Tutto questo all'insegna della più assoluta fiducia, conquistata nel lungo rapporto con una clientela estremamente esigente. « BK ». Vi sembra un accessorio trascurabile per chi, come Voi vuole un'auto « diversa »?

JAGUAR - DAIMLER - TRIUMPH - AUSTIN - MORRIS - M.G.

bepi koelliker automobili

Milano - Torino - Genova - Venezia Mestre

Studio Troisi



1. Mark DONOHUE	127.322.918
2. Al UNSER	55.440.092
3. Joe LEONARD	34.320.372
4. Sam SESSION	23.037.242
5. Sam POSEY	21.773.138
6. Lloyd RUBY	17.173.010
7. Mike HISS	17.384.276
8. Mario ANDRETTI	14.446.340
9. Jim CARUTHERS	13.440.644
10. Cale YARBOROUGH	12.876.104
11. Geo SNIDER	13.432.490
12. Jerry GRANT	13.882.360
13. Dick SIMON	11.499.668
14. G. BETTENHAUSEN	24.027.218
14. G. BETTENHAUSEN	24.027.218
15. W. DALLENBACK	11.142.320
16. Jerry MARTIN	10.524.818
17. Leon KUZMAN	10.418.312
18. Mel KENYON	9.978.902
19. Denny ZIMMERMAN	10.021.964
20. Gordon JOHNCOCK	10.372.910
21. Steve KRISILOFF	9.273.512
22. John MAHLER	9.319.490
23. Jimmy HURTUBISE	8.933.624
24. Roger McCLUSKEY	8.739.236
25. A.J. FOYT	9.085.526
26. Mike MOSLEY	9.302.612
27. Johnny RUTHERFORD	8.459.294
28. Billy VUKOVICH	8.359.772
29. Carl WILLIAMS	8.160.728
30. Bobby UNSER	17.768.349
31. Peter REVSON	9.272.930
32. Swede SAVAGE	8.012.318
33. David WALTHER	8.461.040

① la somma comprende anche i premi vinti per aver guidato la corsa per un certo numero di giri;

② la somma comprende anche il premio vinto per la posizione di partenza al « palo » e per aver guidato un certo numero di giri.

Le altre differenze derivano dall'aver guidato la corsa per un certo numero di giri.



IL DOPO - INDY

Non si può certo dire, vedendo questo pannello, che Mario Andretti non sfrutti bene la popolarità che si è acquisito con la corsa. Sotto a sinistra, due vecchie conoscenze incontrate ad Indy: Carrol Shelby e Jack Brabham. A destra, gli uomini di Gurney, in relax, giocano a golf con il loro «capo»



INDIANAPOLIS - Innovazione di quest'anno, i rifornimenti obbligatori sono stati quattro anziché i tre come era in vigore fino all'anno scorso. La misura è stata presa tempo fa per evitare che macchine dal consumo limitato potessero sfruttare una fermata in meno per avvantaggiarsi. Adesso non ha proprio più ragione di esistere, visto che tutti sono giunti a potenze specifiche tali che richiedono consumi elevatissimi. Ricordiamo che la quantità del carburante messa a disposizione di ogni macchina è strettamente controllata e limitata a 275 galloni americani, contenuti in un serbatoio individuale posto nei box e sotto controllo dei commissari.

Erano quattro quest'anno i rifornimenti obbligatori

SPORTIVO

RUOTE

DIFFUSIONE

PROGETTO

PRODUZIONE

melber

IN LEGA LEGGERA

la «Eris Tondelli Racing Cars» annuncia la prossima diffusione di un nuovo volante sportivo

101.49 Torino (Italy)
Via Gattico 7
tel. 293.309/259.415

28047 Oleggio Novara (Italy)
Via Tevere 8
tel. 91.785

Il nuovo sistema segnalazione luci

IL BALLETO gialloverde

INDIANAPOLIS - Sulla pista di Indianapolis, come su tutte quelle del campionato USAC, vige la regola che quando c'è un incidente o la pista è ingombra o sporca, la velocità deve essere ridotta, le posizioni acquisite mantenute e l'attenzione dei piloti costantemente rivolta alla osservanza di queste regole.

Fino all'anno scorso a Indianapolis l'esposizione della bandiera gialla segnale di pericolo con tutto quello che comportava, era effettuata dal direttore di corsa, e contemporaneamente venivano accese luci gialle lampeggianti in vari punti del circuito. Quest'anno è stata adottata una innovazione, che ha sollevato molte discussioni, critiche e suggerimenti, ma che poi alla prova dei fatti non si è rivelata poi tanto malvagia.

Invece della bandiera verde posta soltanto alla direzione corsa, cioè in un punto prestabilito, la cessazione dello stato di emergenza è ora avvertibile in ogni punto del circuito, per cui appena è possibile tutti possono riprendere la velocità massima. E questo era abbastanza facile da fare, perché bastavano collegamenti elettrici per ottenerlo.

Le cose sono state però complicate da un intricato sistema di avviso di emergenza e di mantenimento delle posizioni, che è rappresentato da quadri luminosi elettronici posti a intervalli di circa 150 metri, sui quali compaiono delle cifre gialle progressive. Il sistema funziona così: appena si verifica una situazione anomala viene spenta la luce verde e quindi automaticamente si accende quella gialla. Attraverso quattro torri di controllo, sulle quali sono dei commissari esperti, viene accesa la cifra «uno» nel momento in cui passa davanti al posto di segnalazione la macchina che è prima; automaticamente attraverso un complesso sistema elettronico la cifra «uno» viene ripetuta sui quadri successivi in modo che il pilota che è primo possa vederla continuamente.

Se egli supera la velocità massima consentita, che nel caso specifico era di 70 miglia orarie, non vede la cifra corrispondente alla sua posizione ed automaticamente sa di essere non in regola. Poiché sono previste sanzioni piuttosto pesanti per chi non rispetta le regole (penalizzazione di uno o due giri) tutti stanno molto attenti a non sgarrare. Il sistema, che apparentemente è complicato, è in fondo abbastanza semplice. Solo che su una pista come quella di Indianapolis, dove si gira in tempi attorno ai cinquanta secondi, pone delle evidenti difficoltà, perché l'andar in giro a trecento all'ora non lascia molto tempo per guardarsi intorno e vedere se le luci sono gialle o verdi.

Durante una riunione speciale dei piloti, effettuata per metterli al corrente della innovazione, e spiegarla loro ben bene, Bobby Unser ha avuto parecchio da obiettare, appunto per la faccenda del tempo e della opportunità di guardare le luci. Però lo hanno zittito, dicendogli che doveva andar bene anche a lui.

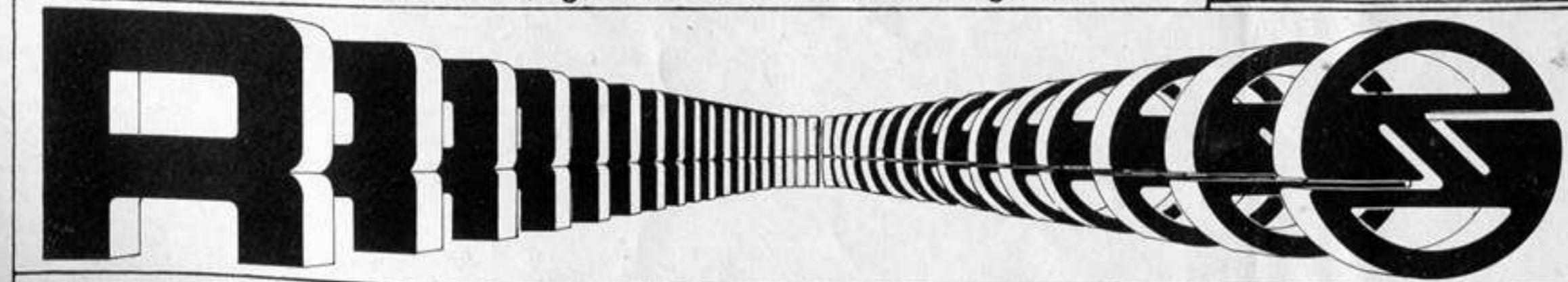
OSAI
MILANO

Ammortizzatori elaborati

Garantiti 1 anno senza limitazione di chilometri
Sostituzione immediata balestre e servofreni.

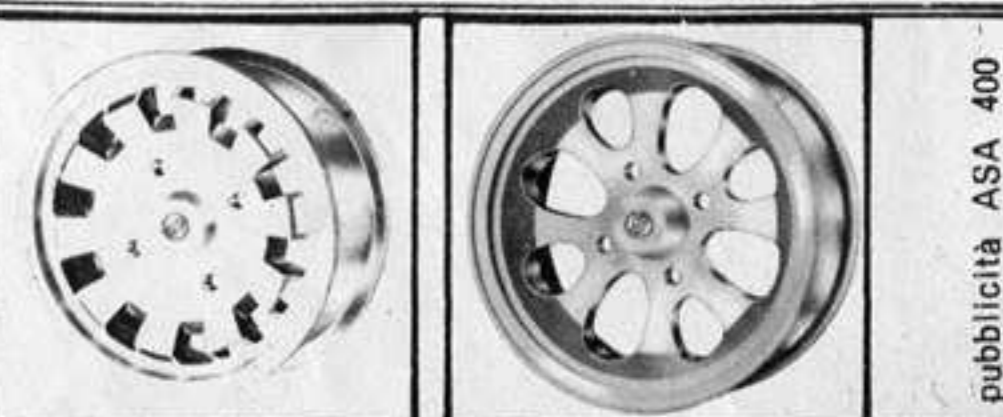
MILANO viale Certosa 281 tel. 30 68 68

FONDMETAL - Palosco (Bg) ITALY - statale l'Ogliese



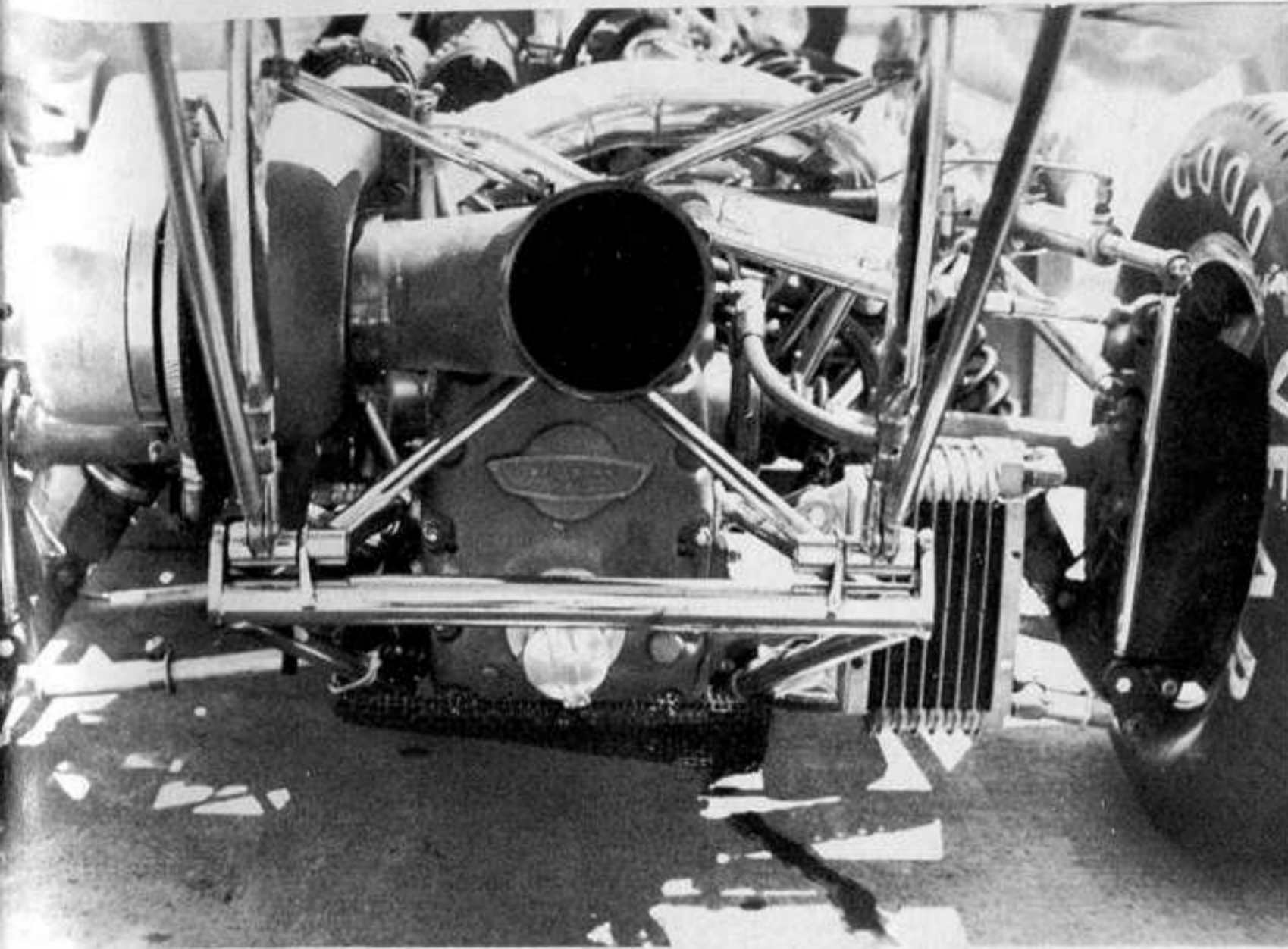
RUOTE IN LEGA LEGGERA

2F



designer riccardo vecchiati architetto

pubblicità ASA 400



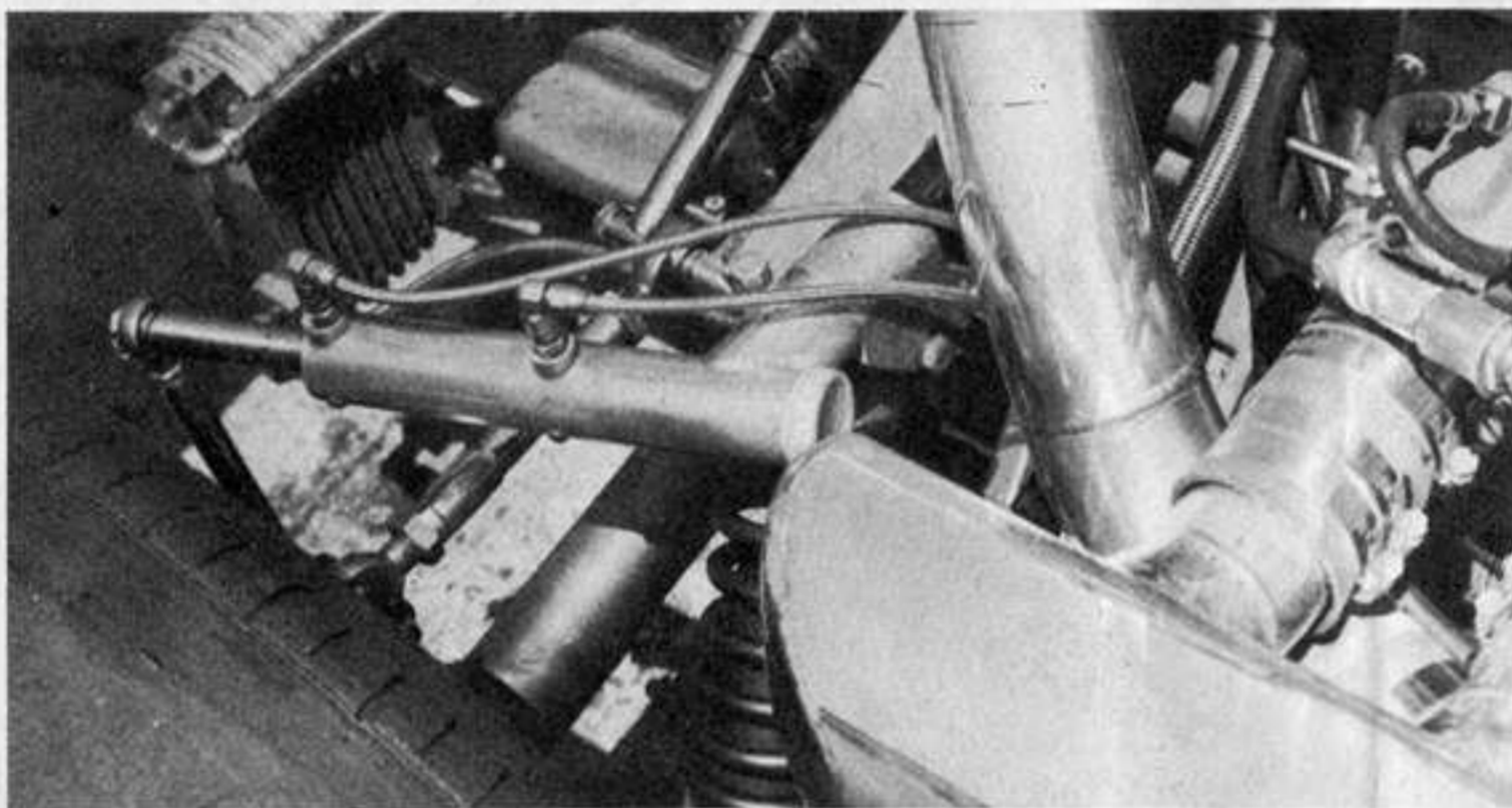
Il nuovo «boss» PORSCHE ospite di PENSKE

INDIANAPOLIS - Nel clan della Penske, nei giorni precedenti la gara, è stato notato un personaggio sconosciuto ai più, che parlava poco ma osservava molto e che non ha nemmeno destato molta curiosità proprio perché in apparenza era poco significante. Si trattava invece nientemeno che del nuovo direttore generale della Porsche, dott. Furnham, che era venuto a Indianapolis non proprio per vedere la corsa, ma evidentemente per mettere a punto con la Penske e Donohue la partecipazione della Porsche alla Can-Am. Il dott. Furnham è sembrato molto interessato alle opinioni del pilota Donohue, anche sul piano tecnico, perché pare convinto che un pilota ingegnere sia molto utile. Non accade a tutti!

Da questo « buco » escono i gas di scarico, dopo aver fatto funzionare il turbocompressore. La vettura è quella di Bobby Unser. In primo piano, il cambio Weismann, generalizzato sulle macchine Indy, con il suo radiatorino sulla destra (foto LINI)



Raffinatezze aerodinamiche sulle Parnelli: il tubo dei freni anteriori passa all'interno del braccio superiore della sospensione



Sopra, Roger Penske dirige il suo Donohue con l'impianto radio generalizzato sulle vetture dei protagonisti. Ecco, a destra, sbucare i fili dal casco di Andretti



A sinistra, Le Eagle di Gurney avevano questo variatore idraulico del braccio di leva della barra di torsione posteriore, comandato direttamente dal pilota

...e con la mia *piccola*



io "viaggio radiale"

ZX

MICHELIN

e vado tranquillo sul velluto



Sicuro in ogni circostanza, il radiale "ZX" MICHELIN fa molti più chilometri, risparmia carburante e... non costa di più! Adottato dalle principali Case automobilistiche, "ZX" MICHELIN è il "radiale" anche per le piccole cilindrate.

E' MICHELIN che ha creato il "primo" pneumatico "radiale" ed è sempre il "primo" al mondo nel campo del "radiale".

Il Prefetto
CERUTTI

L'IMOLICIDIO

ritorce le accuse contro l'AC BOLOGNA e si fa portavoce di una originale «norma»

Sapevate che la larghezza delle piste si misura alle «righe gialle»?

Il Prefetto di Bologna, dott. Mario Cerutti, ha convocato nel suo studio, sabato scorso, un ristretto gruppo di quei giornalisti rei — secondo lui — di aver lanciato accuse troppo pesanti e non pertinenti ai componenti di quella commissione provinciale di vigilanza che ha negato l'agibilità all'autodromo «Dino Ferrari» di Imola per le gare in programma l'1 e 2 giugno.

Non si è trattato né di una conferenza stampa né di un vero e proprio dibattito, anche se il Prefetto non ha certo negato la parola ad alcuno, ma piuttosto, come lui stesso l'ha voluta definire, di una «puntualizzazione», che è servita se non altro a conoscere quale fosse il parere personale, sull'argomento, del dott. Cerutti, di cui bisogna sottolineare — a suo dire — la grande simpatia verso il nostro sport, ed infatti non manca mai alle gare imolesi.

Dopo essersi rammaricato di non aver potuto avere questo incontro prima del «fattaccio», il Prefetto ha fatto una breve cronistoria delle difficoltà in cui si è trovato l'impianto del Santerno anche prima della sua venuta a Bologna, nel 1969. «Già nello stesso settembre '69» ha detto il dott. Cerutti «vi furono molti problemi per l'agibilità della pista. L'ESTI prometteva l'effettuazione dei lavori richiesti, che venivano via via fatti ma in realtà in proporzione molto modesta rispetto a quanto si doveva fare per rendere l'autodromo in regola con le norme ministeriali. La situazione ha subito una svolta positiva quest'anno, quando è finalmente divenuta operante la nuova convenzione fra Comune di Imola, ESTI ed Automobile Club di Bologna. Nel mese di gennaio, la commissione di vigilanza fece una ennesima precisazione ai nuovi gestori, con l'elenco dei lavori richiesti ed il termine della loro effettuazione, fissato nel 10 di aprile. In particolare, vi era il problema della larghezza della pista, che in almeno due punti non era dei prescritti 9 metri: dopo la curva Tosa e dopo la curva delle Acque Minerali. Inoltre vi erano altri lavori da eseguire, tutti elencati e compresi nel progetto di aggiornamento proposto alla CSAI, con lettera del 15 gennaio 1972.»

L'equivoco sui tempi

«A metà maggio» ha proseguito il Prefetto «la situazione si ripresentò, dato che i lavori non erano stati eseguiti tutti. Furono adottati, da parte del Comune di Imola e dell'Automobile Club di Bologna, come motivi di questa non effettuazione di lavori il ritardo con cui l'ESTI aveva trasmesso i poteri alla nuova gestione, ed ancora una volta la commissione di vigilanza diede il via alle corse. In quella occasione, presente anche il presidente dell'AC di Bologna, dott. Liguori, parlai chiaro: se per la fine di maggio tutto non sarà a posto, negheremo l'agibilità. A questo proposito, il dott. Liguori mi fu di conforto con una lettera autografa nella quale sottoscriveva implicitamente il suo impegno.»

«Il 20 maggio, l'AC di Bologna ripresenta la domanda di collaudo del suo impianto per le gare dei primi di giugno. Purtroppo, gli impegni non erano stati mantenuti, ed allora la commissione è stata costretta a negare il suo parere favorevole. Il dott. Liguori fece presente che forse c'era stato un equivoco sui «tempi» di effettuazione dei lavori, ed allora furono fatte delle precisazioni scritte su quanto c'era da fare. E' inutile che ricordi che i componenti della commissione applicano semplicemente delle norme, sulla cui opportunità ed esattezza si può anche non essere d'accordo. Ma finché esse sono in vigore, bisogna applicarle, anche perché non posso pretendere

che un mio collaboratore si assuma delle responsabilità al di fuori delle sue competenze.»

La «precisazione» del Prefetto di Bologna non richiedeva di per sé una risposta da parte dei giornalisti presenti, ma alcune cose sono state ugualmente sottolineate.

Innanzitutto, il piano di lavori di cui si è tanto parlato, e presentato anche alla CSAI — che lo ha approvato — riguarda Imola «impianto definitivo», e non Imola circuito semi-permanente quale esso è oggi. Pertanto, molte delle richieste di lavori erano superflue ai fini del collaudo della pista come impianto semipermanente. In realtà, con tutto quello che già oggi Imola rappresenta, il «Dino Ferrari» è trattato, dalle norme della commissione Migliore, alla stregua di una gara in salita. E questo, ai fini di un collaudo, è favorevole all'impianto, perché ovviamente non si possono pretendere da una strada qualsiasi le prestazioni e le caratteristiche di un autodromo permanente, l'esempio della Targa a questo riguardo è talmente ovvio da rasentare la banalità. I membri della commissione di vigilanza, insomma, hanno preteso lavori che non dovevano pretendere allo stato attuale dell'impianto, che non è ancora un circuito permanente.

L'errore di base

Inoltre, quando si parla di «larghezza» della pista in corrispondenza dei tristemente noti muretti in cima alla Tosa e dopo le Minerali, si discute con un errore di base: i membri della commissione hanno misurato la larghezza della sede stradale «all'interno delle righe gialle tracciate a parecchi centimetri dalla fine dell'asfalto». Queste righe sono semplicemente indicative, e sono una iniziativa degli organizzatori a favore dei piloti, perché li avvertono a colpo d'occhio della traiettoria. Ma non stanno ad indicare «la fine della pista» come gli «esperti» della commissione hanno avuto interesse a valutare e come lo stesso Prefetto ha ribadito. Questo fatto da solo dimostra l'atteggiamento preconcetto, perché in nessuna delle tante conclamate norme di legge si parla certo di «righe gialle». D'altronde nel prossimo numero dimostreremo un altro clamoroso particolare di capovolgimento interpretativo delle norme in vigore.

Non è comunque così vero che quelli della commissione provinciale di vigilanza su pubblici spettacoli abbiano, in questi ultimi tempi chiuso «anche due occhi» per far effettuare le gare ad Imola. Forse negli anni passati, ma non certamente adesso, che la pista — nel suo stato attuale, ripetiamo, di impianto «aperto» — è praticamente senza peccato. Si è potuta vietare la corsa del 1 e 2 giugno molto probabilmente per l'ingenuità — se ci è concesso il termine — dell'AC di Bologna, che promettendo «tutti» i lavori, (e non potendoli eseguire, soprattutto per la pervicace ed interessata ostruzione fatta dai proprietari dei terreni interessati) non calcolava certo che la commissione trovasse il destro di opporsi «perché non sono state mantenute le promesse», basandosi su una parte dei lavori che evidentemente sarebbe stato possibile ultimare solo ad autodromo definitivo.

Ci rimane solo un rammarico: che la precisazione delle «righe gialle» dimostra come anche il signor Prefetto non sia dalla parte della «giustizia sportiva». In fondo certi alti incarichi di Stato si hanno non solo per tagliare nastri e per imitare «Ponzio Pilato». E questo vale anche per i burocrati minori che preferiscono il cieco immobilismo alle responsabilità delle proprie funzioni.



Mentre il Prefetto di Bologna aveva convocato nel suo ufficio i rappresentanti della stampa specializzata per una puntualizzazione sulla situazione dell'autodromo di Imola, un gruppo di anonimi sportivi depondeva in uno dei punti «incriminati» per la non concessione dell'agibilità della pista, questo emblematico epitaffio (con corona). Se valesse davvero il parere dei più...

Concluso il nostro Referendum a GIO '70

La FIAT 127 eletta

Automobilissima '72

La FIAT 127 è l'Automobilissima '72. Questo è il risultato del referendum indetto tra i lettori di AUTOSPRINT e i visitatori di GIO' '70. La Fiera dei Giovani, che ha chiuso i battenti domenica notte. Il giudizio popolare ha confermato quello già più volte espresso dagli esperti interpellati un po' in tutto il mondo, per l'elezione della vettura dell'anno. La Fiat 127 si è già aggiudicata quattro volte l'ambito titolo nel corso di quest'anno. La FIAT 127 ha ottenuto 39.761 voti, seguita nella classifica assoluta dalla DE TOMASO PANTERA GTS, con 25.855 voti e dalla AUTOBIANCHI A 112 ABARTH che ha ottenuto 19.740 voti. Come ricorderete il referendum prevedeva la votazione delle auto, suddivise in tre categorie: utilitarie, media cilindrata, supercilindrata. Rispettivamente le prime tre classificate sono: FIAT 127 (39.761 voti), AUTOBIANCHI A 112 ABARTH (19.740 voti), AUTOBIANCHI A 112 E (18.273 voti).

Nella media cilindrata hanno ottenuto il maggior numero di voti la LANCIA 1300 «MONTECARLO» (18.328), l'ALFA ROMEO ALFASUD (14.666) e la LANCIA FULVIA SPORT 1600 (13.681). Nella super cilindrata le prime tre sono: la DE TOMASO PANTERA GTS (25.855), la FERRARI 365 GTC 4 (11.337) e la DINO 246 GT Spider (11.152).

Nel prossimo numero il VINCITORE del «PUMA»

Tutti i lettori di AUTOSPRINT che hanno votato la Fiat 127, risultata l'Automobilissima dell'anno, hanno ora la possibilità di vincere la scatola di montaggio della dune buggy «PUMA» di Gatto che verrà assegnata per sorteggio questa settimana. Nel prossimo numero comunicheremo il nome del vincitore.

Una settimana di vacanza gratis al vincitore del G.P. AUTOSPRINT

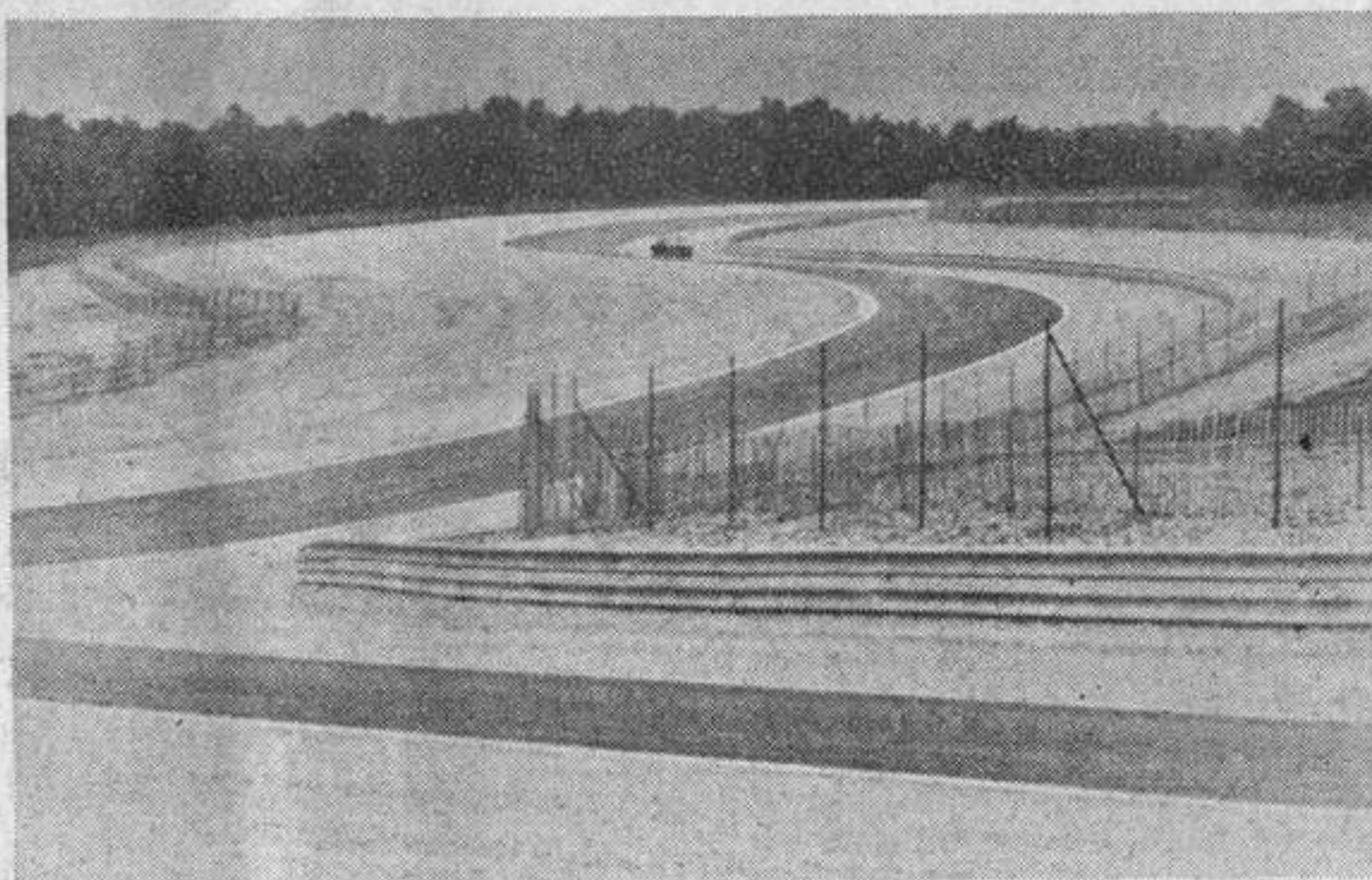
Domenica sera, presso lo stand di AUTOSPRINT a GIO' '70, alla Fiera di Bologna, ha avuto luogo la finale del GRAN PREMIO AUTOSPRINT-GIO' '70, sul simulatore di corsa della Lotus (sulla pista piccola di Brands Hatch). Undici sono i finalisti ammessi, ma solo otto presenti sul rettilineo di partenza. Tre finalisti hanno probabilmente avuto noie di carattere meccanico e no (vedi ulcere varie...) e hanno dato forfait. Ha vinto PAOLO TUCI, un giovane bolognese che ha fatto registrare il tempo di 26''9. Alle sue spalle a poco più di due secondi di distacco, un altro bolognese, GUGLIELMO PIOLA, classificatosi col tempo di 28''45. Terzo il faentino DINO OLIMBO col

tempo di 40''71. Al vincitore, come sapete, sarà offerto in omaggio un soggiorno di una settimana per due persone all'Albergo Betulla di Madonna di Campiglio, soggiorno offerto dalla Tourist Representative di Via della Zecca 2, Bologna. Agli altri finalisti sarà inviato in omaggio l'abbonamento ad AUTOSPRINT mese per tutto il '72. Con questa simpatica ed interessante manifestazione, si sono conclusi gli incontri «sportivo-automobilistici» a GIO' '70 che hanno avuto i momenti di maggior interesse nelle tre serate con i piloti MERZARIO e GIORGIO, MURNARI e MANNUCCI, e l'ultima, con ANDREA DE ADAMICH.

Tornato al volante dell'Abarth il comasco domina a DIGIONE

CORSA A DIJON - Gara internazionale di velocità in circuito, valevole per il campionato marche due litri - 4 giugno.
LE CLASSIFICHE
Prima manche: 1. Merzario (Abarth) 55'05"1, media kmh 174,766; 2. Quester (Chevron-BMW) 55'33"3; 3. Lepp (Chevron) 55'42"9; 4. Burton (Chevron) 55'43"4; 5. Bonnier (Lola) 56'04"3; 6. Lafosse (Lola) 56'05"6; 7. Wollek (Chevron) 56'07"1; 8. Bosch (Chevron) a 1 giro; 9. Bridges (Chevron) a 1 giro; 10. De Bagration (Lola) a 2 giri.
Giro più veloce: Merzario 1'02"6, media kmh 184,543.

Seconda manche: 1. Merzario 55'03"1, media kmh 174,872; 2. Quester 55'32"6; 3. Lepp 55'53"9; 4. Burton a 1 giro; 5. Edwards (Lola) a 1 giro; 6. Lafosse a 1 giro; 7. Monot (Lola) a 1 giro; 8. Bosch a 1 giro; 9. De Bagration a 3 giri; 10. Heuler (Lola) a 3 giri.
Giro più veloce: Merzario 1'04"4.
Finale - 100 giri: 1. Merzario 1.50'08"2, media kmh 174,819; 2. Quester 1.51'05"9; 3. Lepp 1.51'36"8; 4. Burton 1.51'09"3; 5. Lafosse 1.51'46"7; 6. Bosch 98 giri; 7. Wollek 96 giri; 8. De Bagration 95 giri; 9. Heuler 94 giri; 10. Monot 86 giri.



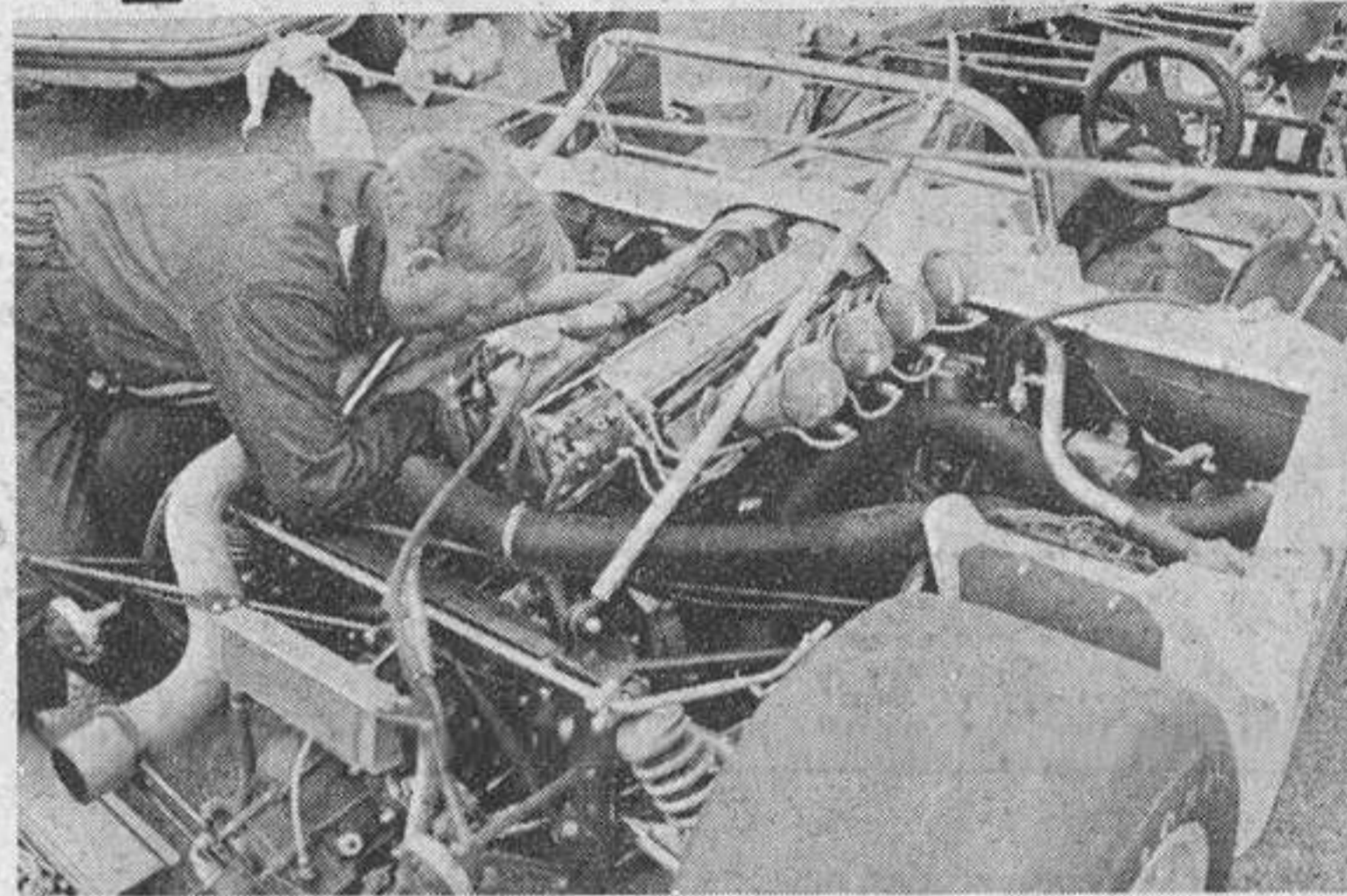
il nuovo circuito

Situato a una quindicina di chilometri da Digione, il nuovo circuito di DIJON-PRENOIS sul quale si è disputata la gara dell'europeo marche due litri, è stato inaugurato dal sindaco Robert Pujade in rappresentanza del governo. Il nuovo impianto ha uno sviluppo di 3.300 metri con un rettilineo di 1100 metri, una larghezza che va dai 9 ai 10 metri con fasce di sicurezza di 3 metri ed è caratterizzato da un andamento ondulato con una successione di salite e discese che variano dal 2 all'11%. Gli spettatori sono situati lungo tutto il percorso dietro robuste reti di protezione. E' tutt'ora in corso di costruzione una comodissima tribuna da 10.000 posti.

Non c'è due senza tre per Merzario



Ecco la partenza della prima manche della gara di Euro 2000 svoltasi due settimane fa al Salzburgring. Al centro la Chevron-BMW di Quester, che vincerà, alla sua destra la Chevron-Ford di John Hine e la Lola-Ford di Jo Bonnier. Alla sinistra di Quester, la Lola di Edwards e la Chevron di Burton



Il motore BMW 4 cilindri 2000 che ha fatto un ottimo esordio a Salisburgo con Quester. Si tratta della stessa unità di base F. 2. L'alimentazione è ad iniezione con pompa Kugelfischer-Schafer

SPECIALE PER AUTOSPRINT

DIJON - Merzario ha ottenuto una brillante e oculata vittoria sul nuovo circuito di Dijon, battendo la Chevron BMW di Quester arrivato secondo. Questo rimette l'Abarth in buona evidenza nel campionato con 40 punti, ancora però in terza posizione con la Chevron prima con 62 e la Lola seconda con 55.

Merzario ha totalmente dominato in tutte le fasi della gara. Dopo essere stato più veloce in entrambe le sessioni di prova, ha stabilito poi il giro più veloce in corsa, con il tempo di 1'02"6 alla media di kmh 184,543.

La sua Abarth-Osella è andata perfettamente in entrambe le manche di 50 giri ognuna. L'italiano ha vinto comodamente con netto distacco da Quester in tutte e due. Ha condotto una gara molto sensata, e in entrambe le manche ha atteso dietro a Quester aspettando che questi commettesse un errore. Quester l'ha commesso nelle due manche sforzandosi troppo di

precedere l'Abarth, e del resto la Chevron era assolutamente meno veloce dell'Abarth su quel circuito molto tortuoso. L'unico problema di Merzario si è verificato nella seconda manche, quando ha avuto difficoltà nell'innezzare la seconda marcia, però anche nella prima si era staccato un filo del distributore che ha causato un lieve ritorno di fiamma e Merzario è stato fortunato di non doversi addirittura fermare.

Il terzo posto è andato a Lepp su Chevron B19 il quale si era piazzato a un buon terzo posto in entrambe le manche. E la sua è stata l'unica vettura non doppiata da Merzario. Quarto in entrambe le manche, Burton con un'analoga Chevron. L'inglese è stato fortunato di occupare il quarto posto perché il suo motore aveva continui ritorni di fiamma.

Quinto sarebbe stato Bonnier che avrebbe anche superato Burton, ma alla seconda manche aveva soltanto la seconda e la quinta marcia per cui lui e Burton erano ugualmente handicappati. A suo tempo però il cambio di

Ecco i migliori tempi delle prove

MERZARIO (Abarth) 1'04"2; **HINE** (Chevron) 1'04"7; **BURTON** (Chevron) 1'04"9; **LAFOSSE** (Lola) 1'05"3; **LEPP** (Chevron) 1'05"3; **WOLLEK** (Chevron) 1'05"4; **QUESTER** (Chevron-BMW) 1'05"7; **LAROUSSE** (Lola) 1'05"8; **JUNCADELLA** (Chevron) 1'05"9; **BONNIER** (Lola) 1'06"1.

Bonnier si è rotto del tutto e il pilota si è fermato.

Il ritiro di Bonnier, la cui vettura è patrocinata dalle sigarette Gitane ha lasciato il quinto posto alla seconda vettura patrocinata dalle sigarette francesi Flint, la Lola di Lafosse il quale ha fatto un'ottima corsa quasi sempre senza frizione per i 100 giri delle due manche. Nonostante questo, il francese è andato molto bene anche se

aveva male al gomito dopo l'incidente di Vallelunga. Questa era la sua prima gara dopo tale incidente e correva con una vettura del tutto nuova.

Edwards pilotava la sua vecchia Lola 212 usata nella serie Springbok con motore FVCB invece della solita Lola T 290; entrambe le vetture sono patrocinate dalla banca Barclay. Edwards è stato fortunato a non piazzarsi bene dato che, benché fosse arrivato quinto nella seconda manche davanti a Lafosse, non è stato classificato nella classifica assoluta perché noie all'accensione gli hanno impedito di partire nella prima manche fino al 17. giro dei primi. Week-end sfortunato anche per il Red Rose Tergal Racing Team, che aveva iscritto quattro vetture. Nella prima manche è sparito Hine che era secondo davanti a Merzario quando Oliver ha rallentato per noie al cambio proprio davanti a Hine che non ha potuto evitarlo e c'è stato una collisione a 180 kmh. Entrembe le vetture sono rimaste praticamente distrutte ma i piloti illesi. Pochi giri dopo è uscita di gara la Chevron di Juncadella, quando il suo

motore ha esalato l'ultimo respiro. Sono così rimaste soltanto la Chevron B 19 di Bridges e quella di Bosch a rappresentare il Red Rose nella seconda manche, però anche Bridges ha poi rotto il motore; aveva già avuto un analogo guaio in prova, cosicché il Team ha perso tre motori e una vettura in un solo week-end. L'unico della squadra a finire è stato Bosch arrivato sesto un giro dietro a Lafosse. Il favorito francese Larrousse è stato sfortunato, costretto al ritiro per guasto al motore nella prima manche anche se non era mai stato in buona posizione essendo privo di frizione.

Entrambe le manche sono state scupate da pessime partenze. Nella prima la bandiera è stata abbassata all'improvviso e Merzario è rimasto indietro, mentre nella seconda i piloti delle due prime file sono partiti bene mentre alle loro spalle c'era il caos, c'è stato quasi un grosso incidente quando tre vetture non avevano neppure il motore acceso mentre si stava già a scendere la bandiera.

Jeff Hutchinson

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Pochi km ma buoni

FRANCIA - Corsa di Montbrizon - Gara di velocità in salita.

1. Miesusset (March) 4'1"3, nuovo record.

Il percorso era di km 6,800 e già in prova Miesusset aveva segnato il miglior tempo. Sfortunato Daniel, che aveva stabilito il record lo scorso anno.

Favorito battuto

FRANCIA - Corsa Hautes Vosges - Gara di velocità in salita.

1. Pozet (Martini) 2'11"7, nuovo record.

Vittorioso, Pozet ha stabilito un nuovo record. Ha così fatto chinare la testa al favorito Rua, su Tecno.

Il record è ancora suo

FRANCIA - Corsa di St. Maurice - Gara di velocità in salita.

1. Henry (Porsche) 4'38"3. Record: Frequelin (1971).

C'è mancato un pelo, che ci fosse un risultato a sorpresa. Frequelin, detentore del record, all'arrivo era staccato da Henry di un solo 1" e mezzo, benché avesse avuto noie in prova. Del resto anche Henry è stato costretto a fermarsi nella prima salita, riuscendo poi a vincere, ma non a migliorare il record.

Sul picco della Francia

FRANCIA - Corsa di Montaigu - Gara di velocità in salita.

1. Martin (Tecno) 1'59"6.

Altra vittoria di Martin, che quest'anno pare imbattibile e che ha rafforzato la sua posizione in testa al campionato francese della montagna. Secondo Pignard su Brabham a... 7"2. Terzo Migault, davanti a Thierier.

Niente di speciale

FRANCIA - Corsa dell'Ille - Gara di velocità in salita.

1. Morel (Martini) 42"8.

Morel ha preceduto Migault su Taydec di 1". Terzo Touroul su Porsche, mentre Thierier, con l'Alpine 1600, ha ottenuto soltanto il sesto posto a 2"1.

ALLISON rimonta ma non basta

CHARLOTTE (N.C.) - Buddy Baker, pilotando una Dodge, ha superato Bobby Allison, rimasto momentaneamente fermo per un guasto a una candela, a cinquanta miglia dalla fine e ha vinto la prestigiosa « 600 World Race » per stock car che ha avuto luogo a Charlotte nella Carolina del Nord. Allison che aveva guidato il folto gruppo dei concorrenti per oltre 250 dei 400 giri in programma ha dovuto lamentare contemporaneamente guasti ad una ruota e a una candela. Arrivato a fatica ai box, dopo un febbrile lavoro dei meccanici ha potuto riprendere la gara e superando uno dopo l'altro una lunga teoria di avversari si è portato nella scia del vincitore, ma ormai troppo tardi per poterlo sopravanzare.

Baker, che ha compiuto il percorso ad una velocità di 232,155 kmh è stato comunque un degno vincitore e a lui sono andati gli applausi della grande folla presente e un premio di 12 milioni e 790 mila lire circa. Nel 1971 la corsa era stata vinta da Bobby Allison che anche quest'anno si presentava nel ruolo di favorito; indubbiamente il forte pilota avrebbe tenuto fede al pronostico se la sorte avversa non si fosse schierata contro di lui.

E' stata, ad ogni modo, una corsa molto interessante, specie nelle retrovie dove i molti giovani presenti hanno avuto spunti di grande combattività mettendo sovente in pericolo anche i big delle prime posizioni. Come abbiamo detto a Baker sono andate oltre 12 milioni di lire; Allison ha vinto L. 9.864.900, Glotzbach 5.595.930, Parson 3.986.700.

Adriano Manocchia

600 WORLD RACE - Gara per Stock car Charlotte (N.C.), 28 maggio 1972.

1. Buddy Baker (Dodge) in 4.13'00", media 232,155 kmh.; 2. Bobby Allison (Chevrolet); 3. Glotzbach (Dodge) a 6 giri; 4. Parson (Mercury) a 6 giri; 5. L. Yarborough (Mercury) a 7 giri; 6. Smith (Ford) a 9 giri; 7. Arrington (Dodge) a 10 giri.

BELTOISE sul Mont Ventoux (se non corre il G.P. Roma)

MARSIGLIA - Il Campionato d'Europa della montagna sembra ritrovare lo smalto che gli si riconosceva quando le Ferrari e le Porsche animavano le corse. Quarta prova valida per il campionato, la corsa in salita al Mont Ventoux offrirà un duello inatteso: il capofila Xavier Perrot e il suo rivale Jimmy Mieusset, entrambi sulla March 722, troveranno sulla loro strada due piloti da circuito, Jean Pierre Beltoise (ma non deve correre il G.P. Roma F. 1?) e Gerard Larrousse. Il primo dovrebbe disporre di un prototipo Matra e il secondo di una Lola ufficiale.

Sul lungo tracciato di 21 km. il cui piano stradale è stato molto migliorato rispetto l'anno passato, soprattutto nella parte alta fra lo chalet Renard e la sommità, il duello rischia di essere particolarmente indeciso.

La corsa in salita del Mont Ventoux si disputerà il 18 giugno e gli organizzatori hanno già la sicurezza di potere contare alla partenza i migliori specialisti europei e i principali « montanari » francesi.

Sospesa per mezz'ora la 150 MIGLIA di Milwaukee (illeso il pilota) il vincitore è BOB UNSER

Esplode il bolide di RUTHEFORD

MILWAUKE (Wisconsin) - E' stata decisamente la grande giornata di Bobby Unser che con una corsa tutta nella prima posizione, ha vinto brillantemente la « 150 miglia Rex Mays » di Milwaukee, gara valida per la classifica del campionato USAC. Johnny Rutherford che subito dopo la corsa di Indianapolis aveva cambiato sponsor ritornando sotto i colori dell'« Thermo King », ha urtato il muro di protezione alla curva nord e la macchina, per l'evidente esplosione del serbatoio si incendiava mentre sull'ovale di un miglio si elevava una immensa colonna di fuoco. Subito soccorso, il pilota veniva portato all'ospedale, ma dopo una accurata visita ed una medicazione Rutherford è tornato ai box prima ancora che la gara avesse termine. Soltanto una grande paura.

La corsa non è stata troppo interessante, oppure non così come le prove della vigilia lasciavano prevedere. Bobby Unser conquistava la « pole position » per la quarta volta quest'anno, battendo il suo stesso record di oltre 4 miglia e portandolo a 202,879 kmh, seguito dall'irriducibile Jerry Grant con la sua Mystery Eagle Offy e da Billy Vukovich, Mark Donohue, Gary Bettenhausen, Swede Savage e Mario Andretti che si piazzavano nelle prime posizioni.

Alla partenza della gara Bobby Unser ha preso subito la testa e si è fermato soltanto dopo 43 giri, in questo imitato dai 20 piloti rimasti in gara dei 24 partiti, allorché si verificava l'incidente di Rutherford. Riprese le posizioni dopo che i piloti avevano fatto rifornimento, la gara viveva sul duello fra Unser e Donohue, mentre gli altri non avevano più nulla da dire. Si ritiravano prima della fine anche Lloyd Ruby in seguito allo scoppio del pneumatico anteriore destro e George Snider la cui vettura andava in fiamme (senza danni per il pilota).

Bobby Unser ha guadagnato con la vittoria 9 milioni e mezzo di lire e sarà questa l'ultima volta che si aggiudicherà la 150 miglia Rex Mays in quanto il minuscolo circuito è stato giudicato troppo angusto per ospitare 24 vetture estremamente veloci.

Lino Manocchia

150 MIGLIA « REX MAYS » - Valida per il campionato USAC - Milwaukee, 4 giugno 1972.

CLASSIFICA

1. Bobby Unser (Eagle Offy) 150 giri alla media di 175,641 kmh; 2. Donohue (McLaren Sunoco); 3. G. Bettenhausen (McLaren Sunoco); 4. Vukovich (Eagle Offy); 5. Leonard (Viceroy Offy).

Alla NISSAN di YANAGIDA la 300 Miglia (ridotta per la pioggia)

Decide il giro veloce a Fuji

GOTEMBA - Haruito Yanagida, a bordo di una Nissan 240-Z, ha vinto fra l'entusiasmo degli oltre 50 mila spettatori presenti, la più classica gara dell'automobilismo nipponico, la « Grand 300 Miles of Fuji » disputata sotto un vero diluvio d'acqua. La pioggia battente, che tuttavia non ha scaginato la marea degli spettatori, ha indubbiamente nuocito all'interesse tecnico della gara, ma cer-

tamente non alla sua spettacolarità con tante vetture in gara

La competizione, svoltasi sul circuito di sei chilometri che si sviluppa ai piedi del monte Fuji, avrebbe dovuto essere disputata in due manches di 32 giri ciascuna, ma la seconda parte della gara veniva ridotta dagli organizzatori al fine di evitare possibili incidenti. La classifica finale veniva stilata in base alle posizioni di classifica riportate dai piloti, con 100 punti al primo, 90 al secondo, 80 al terzo e così via.

I conduttori in gara, quasi tutti giapponesi ad eccezione dell'americano Gregg Young al volante di una Ferrari 512 M, hanno affrontato con spavalderia la prima serie e i meno quotati hanno incatenato una furibonda battaglia senza alcun rispetto reverenziale verso i favoriti. Tanto è vero che il campione in carica Tadashi Sakai (McLaren M12) riusciva a classificarsi soltanto settimo, mentre Yanagida che poi doveva aggiudicarsi il primo posto assoluto, si classificava soltanto al nono posto.

Nella seconda serie Haruito Ya-

agida giocava il tutto per tutto e chiedendo il possibile alla sua Nissan, destreggiandosi in maniera impareggiabile sotto la pioggia, riusciva a precedere tutti sul traguardo segnando un tempo più che ottimo viste le condizioni della pista. Dietro di lui si classificava Sakai e terzo Kenji Takahash su Nissan 240-Z. Al momento di stilare la classifica definitiva i giudici si accorgevano che tanto Yanagida quanto Sakai erano entrambi a 145 punti. Decideva della vittoria, allora il miglior tempo fatto registrare da Yanagida nella seconda parte della gara. L'americano Gregg Young, la cui Ferrari aveva suscitato l'ammirazione di tutti i presenti, non aveva molta fortuna e doveva ritirarsi al terzo giro della prima manche per un guasto al propulsore.

Henry Hartzenbusch

300 MIGLIA DEL FUJI - Gara internazionale di velocità - Circuito del Fuji - Km. 6 - 3 giugno 1972.

CLASSIFICA

1. Haruito Yanagida (Nissan 240-Z) punti 145 (1 vittoria); 2. Tadashi Sakai (McLaren M12) punti 145; 3. Kenji Takahash (Nissan 240-Z) punti 140.

l. m.

Meglio tardi che mai

FRANCIA - Corsa di Beauvais - Gara di velocità in salita.

1. Pignard (Brabham) 1'25"6, nuovo record.

Il miglior tempo in prova è stato segnato da Badan su Kitchiner, mentre la vettura di Pignard non andava bene. In corsa, invece, dopo una messa a punto, Pignard ha subito polverizzato il record stabilito da Bayard lo scorso anno.

Andruet non poteva

FRANCIA - Corsa di Bellegarde - Gara di velocità in salita.

1. Daniel (Pygmée) 1'38"7. Record: Bayard 1'37"7 (1971).

Il bel tempo ha favorito i concorrenti. Tutti si aspettavano grandi cose da Andruet, ma la sua Alpine ha avuto noie sicché nessuno è stato disturbato. Il tempo di Daniel è sopra il record, che detiene ancora Bayard.

Autunno ad Autun

FRANCIA - Corsa di Autun - Gara di velocità in salita.

1. Martin (Tecno) 1'48"7.

Martin ha battuto Maublanc per 1"1. Nonostante il brutto tempo, la gente era accorsa per assistere al previsto duello e per vedere il due volte vincitore della gara prenderle da Martin, in annata molto felice.

Fortunata squalifica

FRANCIA - Corsa di Bergerac - Gara di velocità in salita.

1. Morel (Martini) 2'26"3, media kmh 133,74.

Morel ha fatto ottima impressione in prova, migliorando poi il tempo in gara. Rua, che aveva segnato il miglior tempo nella prima salita, è stato squalificato per irregolarità al via della seconda.

Rivali sempre più

FRANCIA - Rally Vercors Vivarais - Rally.

1. Fiorentino (Simca).

Conclusione frequente, fra la Simca di Fiorentino e l'Alpine di Darniche. Darniche si è infatti ritirato, nell'ultimo tratto, e Fiorentino, anche se attardato da un testa-coda, si è rifatto dopo il Rally del Monte Bianco. La rivalità fra i due aumenta sempre più.

Dopo 5 anni

FRANCIA - Rally de la Baule - Rally.

1. Farjon-Farjon (Alpine).

Vincitore delle cinque prove speciali notturne e della prova sul circuito di La Baule, Farjon si è imposto, in questo rally che non si disputava più dal 1967.

Congelati i premi di INDY

INDIANAPOLIS - La città della favolosa corsa del milione di dollari è ancora in stato di effervescenza. Il banchetto post victory che ha luogo per la premiazione dei corridori, si è svolto in un'atmosfera non certamente calma. Jerry Grant che era arrivato secondo — e per alcuni aveva vinto la 56. edizione — è stato il contestatore più acceso.

Mark Donohue, comunque è stato considerato vincitore ma non « ufficiale » poiché la classifica ufficiale verrà emessa tra un mese circa, perciò i premi sono congelati.

E' questa la decisione più lunga che la storia di Indy ricordi. Dan Gurney — che ha visto sfumare circa 60 mila dollari, in base alla retrocessione al 12. posto del suo pilota — ha presentato regolare protesta all'USAC affermando tra l'altro che « la dodicesima posizione è stata applicata arbitrariamente dallo "steward" Harlan Fenger e dai suoi assistenti Don Cummins e Myer. »

George Bignotti aveva chiesto la completa squalifica di Jerry Grant « il quale si fermò — continua ad affermare il pilota della "Mister Eagle" — per cambiare la ruota destra anteriore che faceva vibrare lo chassis e non per far rifornimento ».

Al termine della corsa, Grant, aveva infatti altri 7 galloni (29 litri) di carburante e questo renderebbe infondata l'accusa di rifornimento abusivo.

Al termine del banchetto il Presidente dei reclami della USAC, Charles Brockman, ci ha detto: « E' un caso molto controverso, delicato perché sono in ballo anche decine di migliaia di dollari, ed il comitato di tre specialisti — neutri — dovrà lavorare sodo per risolvere questa situazione. Pertanto la classifica generale finale non la si avrà prima di 30 giorni ».

Intanto all'ospedale Methodist, di Indianapolis Mike Mosley che ha urtato per la seconda volta, in due anni, la curva nord — e la macchina come ricordate prese fuoco — sta recuperando in maniera soddisfacente. Mosley ci ha detto: « Sto ancora cercando di capire cosa abbia potuto causare quello scontro. Non credo alla superstizione, altrimenti dovrei dire: quella quarta curva mi porta sfortuna. Le bruciature stanno rimarginandosi bene, comunque non potrò gareggiare fino alla fine del campionato. Spero tuttavia di essere al via della 500 Miglia di Ontario ».

Il 25enne pilota di Clermont (Indiana) ha aggiunto: « Le bruciature che mi danno maggior noia sono quelle delle braccia e delle caviglie ».

Mosley ieri ha ricevuto una telefonata dal Texas di A. J. Foyt, proprietario della sua macchina: « Foyt è veramente sfortunato. Una settimana fa la macchina non volle partire ed il giorno dopo a Du Quoin (Illinois) in una gara su fondo battuto per Midget, per partire troppo presto dopo il rifornimento, il carburante finiva sul motore e sul corpo di A. J. che riportava bruciature al mento, alla bocca e ai polsi. Nel tentativo di fuggire si slogava una caviglia. Parlando con A. J. ho capito che la bruciatura più noiosa è quello all'interno della bocca, ma il « boss » mi ha assicurato che presto tornerà in officina ».

La pioggia
e l'esperienza
il segreto
di un successo
rinnovato a
VERZEGNIS

A destra, la Porsche 908 con cui «Noris» ha colto a Tolmezzo la sua vittoria bis stagionale



NORIS a memoria

SPECIALE PER AUTOSPRINT

TOLMEZZO - La pioggia continua a perseguitare la Tolmezzo-Verzegnig, la bella ed interessante corsa automobilistica di velocità in salita, giunta quest'anno alla sua settima edizione ed allestita con la consueta passione ed entusiasmo dalla Scuderia Friuli, in collaborazione con l'Associazione turistica Pro Loco di Verzegnig. Il più contrariato per la sfortunata coincidenza è il direttore dell'Automobile Club di Udine e direttore di gara dott. Romano Santarelli. «Sono tre anni consecutivi che la pioggia non ci dà pace, mi auguro che il ciclo delle edizioni...

bagnate sia concluso, a meno che con il 1973 inizi un altro ciclo sfortunato. E dire che avevamo scelto la data del 2 giugno, che è preceduta da una giornata di festa, per dare modo ai partecipanti di trascorrere un paio di giornate di sole in montagna. Il sole invece non si è visto e magari verrà fuori domani quando tutti sono ritornati alle loro sedi. Per un altro anno vedremo se sarà il caso di scegliere un'altra data, magari in settembre.»

La pioggia dunque anche quest'anno è risultata determinante agli effetti della classifica senza nulla togliere all'esperto e valoroso «Noris»

della scuderia Brescia corse che sui tornanti della Tolmezzo-Verzegnig ha colto la sua seconda vittoria stagionale coprendo il tracciato di chilometri 6,180 alla media di chilometri 100,180. Per la cronaca «Noris» aveva vinto la «Verzegnig» anche nel 1970 segnando una media molto elevata (107,153) e di poco inferiore a quella record registrata nel 1968 di 107,642 da Antonio Zadra su Porsche Carrera.

Nonostante la massiccia partecipazione di piloti in rappresentanza delle più qualificate scuderie e la presenza di macchine di notevole rilievo la competizione ha difettato di quel pizzico di mordente che avrebbe dato maggior tono e prestigio. La pioggia battente caduta infatti anche durante le prove ufficiali ha sconsigliato qualche pilota a prendere parte alla gara: è il caso di Domenico Scola reduce dalla bella affermazione colta nella Vittoria Veneto-Cansiglio il quale visto il cielo imbronciato in quella maniera ha preferito far le valigie e tornare a Cosenza.

Le indicazioni sortite alla vigilia della corsa avevano subito indicato quali fossero i favoriti d'obbligo. E il risultato è stato quello che si è riferito, con al vertice assoluto «Noris» seguito da «Achille» della Scuderia Tricolore di Reggio Emilia su AMS protagonista di una gara esaltante e vincitore della classe prima sport fino a 1000, da Silvano Frisori della Scuderia 4R Lloyd Adriatico su Porsche 911 che migliora di domenica in domenica, Giovanni Morelli della scuderia San Michele su A.T.S. sport, Stefano Bottoni su Porsche 2000 ed «Effe-Ci» su Renault Alpine entrambi della Brescia Corse che con il primo posto conquistato da «Noris» hanno assicurato alla scuderia bresciana il successo nella graduatoria per scuderie, da-

vanti alla Team Pog che ha avuto i suoi migliori alferi in Gargan, Pittini e Cattelan, e alla Scuderia Piave Jolly Club con Doina, Runfola e «Gianfranco».

Da rilevare ancora il settimo posto ottenuto da Mario Nardari della gloriosa scuderia San Marco su AMS e primo nella classe 2. fino a 1300, di Federico Carmona della Pordenone Corse che ha pilotato una Ford Tecno adattata per la formula 3 ed ancora Alberto Donà della Dolomiti di Bolzano e Francesco Migliarini della Conero Corse di Ancona classificatisi nell'ordine. Il vincitore «Noris» è stato assediato dai soliti curio-

si. Quella di oggi è una delle tante vittorie colte nella sua lunga carriera di pilota.

Ogni successo ha però una sua storia ed un suo segreto, quello della esperienza acquisita in parecchi anni di guida ed una preparazione tecnica davvero invidiabile. Bettoni che può essere considerato un allievo del maestro, ci parla con ammirazione di «Noris». «Abbiamo provato otto volte il percorso e otto volte «Noris» ha messo sullo stesso posto le ruote della sua Porsche 908 MK2. Il segreto quindi di una vittoria è non commettere errori. Ecco tutto.»

Attilio Trivellato

kléber vince



2. Rally Internazionale delle 4 Regioni Pavia 2-4 giugno

Vistarini-Raimondi (Citroen DS 21) della Scuderia Rally Club oltre Po, 7. assoluto vincitore del gr. 2.

Trucco-Tesio (Simca-Rally) della Scuderia 3 Gazzelle, 8. assoluto, vincitore gr. 1.

Merluzzi-De Carli (Opel Manta) della Scuderia 4 R Lloyd Adriatico, 9. assoluto, vincitore della classe oltre 1600 gr. 1.

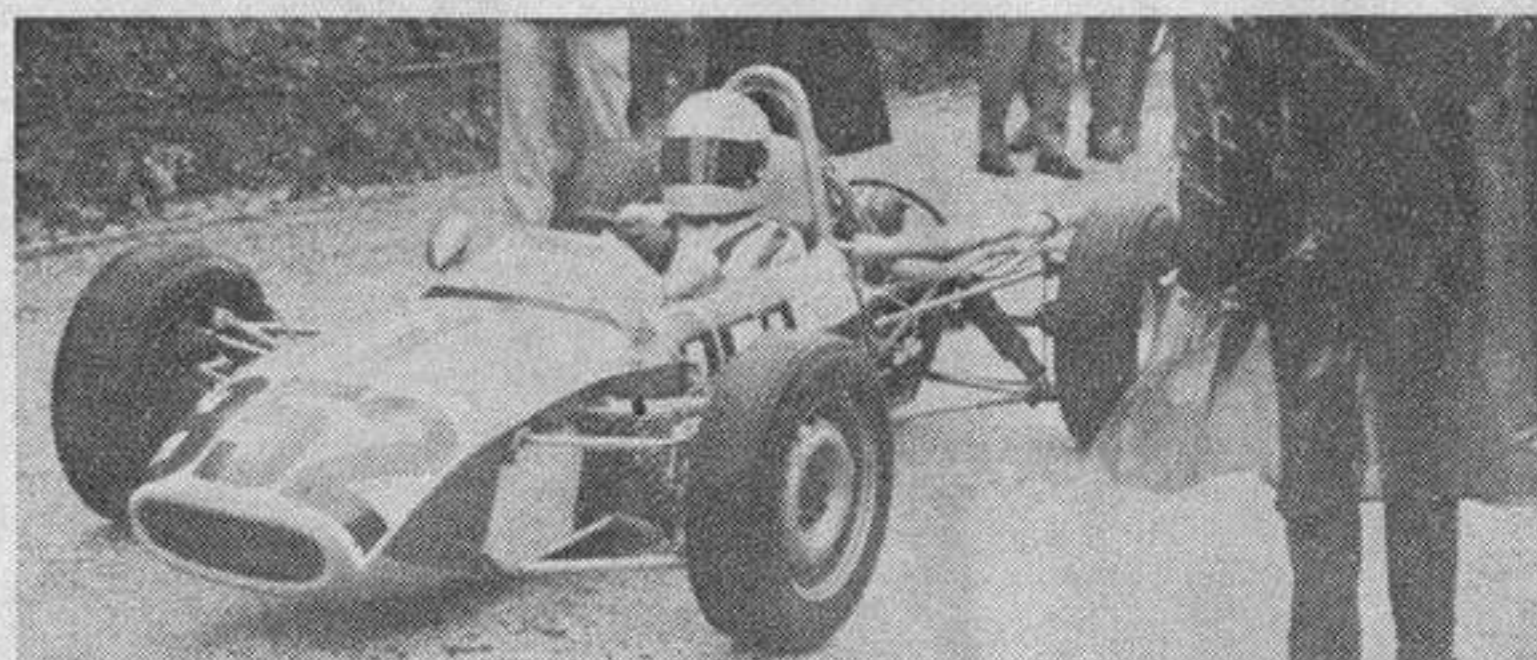
Ferrari-Cumiolo (Fiat 128 coupé 1300) della Scuderia Rally Club oltre Po, vincitore della classe fino a 1300, gr. 2.

Bauce-Calore (R-12 Gordini) della Scuderia Patavium, vincitore della classe fino a 1600, gr. 2.

Kleber radiale V10

primo dove più difficile è vincere

Kleber



Sopra, la Tecno-Ford di Federico Carmona, ottavo assoluto. Sotto, Frisori ha portato al terzo posto assoluto la sua Porsche 911 S

GARGAN non
digerisce
la sconfitta
6 squalificati
per gli scarichi



● Dante GARGAN, vincitore dell'edizione 1971 ha dunque ceduto lo scettro della Tolmezzo-Verzegnig al bresciano «Noris». Il pilota pordenonese nel dopo-gara conversa allegramente con alcuni giovani che gli sono vicini. «Con condizioni di tempo uguali per tutti — afferma Gargan — probabilmente la classifica avrebbe subito dei ritocchi. Non voglio dire con questo che ci sarebbero state delle grosse sorprese, ma per quanto mi riguarda avrei potuto fare meglio. Nelle prove per esempio che è piovuto per tutto il pomeriggio avevo ottenuto il quarto tempo oggi non nascondo che avevo fatto un pensierino. Poi quando ho visto che è cessato di piovare quando stavano per partire le vetture gran turismo speciale le mie speranze sono lentamente svanite».

● Sei piloti sono stati squalificati dai commissari sportivi al termine delle verifiche effettuate al parco chiuso. Si tratta di Carlo Danieletto della Padova Corse per rapporti difformi al ponte, Mario Tacchini e Massimo Manna rispettivamente della Bergamo Corse e della Grifone per variazioni all'assetto anteriore, Roberto Rosati della Scuderia Rasenna per motore non regolare e «Niko» della Bormio Corse e Bruno Formaggio della stessa società per scarichi non regolari.

7. TOLMEZZO-VERZEGNIS - Gara nazionale di velocità in salita - 2 giugno 1972.

LE CLASSIFICHE

TURISMO DI SERIE - NAZIONALE CSAI

Classe 1. fino a 850: 1. Luigi Carletto (Fiat 850 S) 5'22"5, media kmh 69,128; 2. Predonzan (Fiat 850) 5'33"5; 3. Zanesi (Fiat 850) 5'35"8; 4. Tortoroli (Fiat 850 S) 5'38"2; 5. De Bona (Fiat 850 C) 5'39"8; 6. Capri (Innocenti Mini M.) 5'44"5; 7. Foroni (Fiat 850 C) 5'47"7; 8. Gignero (Innocenti Mini M.) 5'54"2; 9. Tonon (Fiat 850 C) 5'55"1; 10. Porciatti (Fiat 850 S) 6'03"7; 11. Spiller (Innocenti Mini M.) 6'15"9. Iscritti 14, verificati 13, partiti 12, arrivati 12, squalificati 1 (Claudio Danieletto).

Classe 2. fino a 1000: 1. G. Franco Goni (A112) 5'10"6, media kmh 71,861; 2. Gossio (Morris C.) 5'17"1; 3. Calimero (Mini Cooper) 5'17"9; 3. Casasola (Mini Cooper) 5'17"9; 5. Orsini (Mini Cooper) 5'20"4; 6. Crivellaro (Mini Cooper) 5'21"1; 7. Pittini (Mini Cooper) 5'21"5; 8. Marchioli (Mini Cooper) 5'23"7; 9. Vida (A112) 5'24"8; 10. Lavaroni (Mini Cooper) 5'25"5; 11. Canzella (A112) 5'26"7; 12. Vallisneri (Fiat 127) 5'26"1; 13. Percossi (Mini Cooper) 5'29"5; 14. Corti (Mini Cooper) 5'30"5; 15. Mammì (A112) 5'31"4; 16. Tomassetti (Fiat 127) 5'37"8; 17. Comelli (A112) 5'45"2; 18. D'Avanzo (Mini Cooper) 5'48"1. Iscritti 24, verificati 20, partiti 18, arrivati 18.

Classe 3. fino a 1150: 1. Roberto Grassetto (Fiat 128 C) 5'03"9, media kmh 73,445; 2. Mensa (Fiat 128 C) 5'04"8; 3. Soldi (Fiat 128 C) 5'05"6; 4. « Sprintino » (Fiat 128 C) 5'08"6; 5. Concina (Fiat 128 C) 5'13"7; 6. Marchese (Fiat 128 C) 5'18"7; 7. Sferrella (Fiat 128) 5'18"9; 8. Danielli (Fiat 128) 5'23"3; 9. Vicentini (Fiat 128) 5'29"3; 10. Visintini (Fiat 128) 5'31"7; 11. Dalfarra (Simca 1150) 5'32"6; 12. Buttazzoni (Fiat 128) 5'33"2; 13. Maraglino (Peugeot 204) 5'40"0. Iscritti 18, verificati 13, partiti 13, arrivati 13.

Classe 4. fino a 1300: 1. Giulio Regosa (Fiat 128 C) 4'52"6, media kmh 76,282; 2. Aguzzoni (Gordini R8) 4'57"6; 3. Simonin (Gordini R8) 4'59"4; 4. Fabris (Gordini R8) 5'01"1; 5. Vit (Gordini R8) 5'05"7; 6. Garrone (Fiat 128 C) 5'06"1; 7. Ghidini (A.R. GTJ) 5'06"6; 8. « Onel » (A.R. GTJ) 5'11"7; 9. Daminato (A.R. GTJ) 5'13"8; 10. Mozan (A.R. GTJ) 5'14"7; 11. Cogato (Fiat 128 R) 5'14"7; 12. Asquini (A.R. GTJ) 5'15"6; 13. Peja (Gordini R8) 5'16"5; 14. Soldà (Simca Rally) 5'19"6; 15. Gilrelli (Fiat 128 R) 5'21"3; 16. Callegaro (Simca Rally) 5'23"7; 17. Masiero (A.R. GTJ) 5'24"7; 18. Profunser (A.R. GTJ) 5'26"5; 18. Giurgedich (A.R. GTJ) 5'26"5; 20. Melizza (Fiat 128 R) 5'28"8; 21. Lucini (A.R. GTJ) 5'34"7; 22. « Barbarella » (Fiat 128 R) 9'39" f.t.m. Iscritti 27, verificati 23, partiti 22, arrivati 22, f.t.m. 1.

Classe 5. fino a 1600: 1. Nino Campani (A.R. GTV) 5'01"9, media kmh 73,932; 2. Gualtieri (A.R. GTV) 5'03"3; 3. Biancolini (BMW T1) 5'08"4; 4. Scalfari (Fiat 124) 5'10"1; 5. Moras (BMW 1600) 5'10"1; 6. Furlanetto (A.R. GTV) 5'11"5; 7. Barbetti (A.R. GTV) 5'13"7; 8. Cortucci (BMW 1600) 5'16"1; 9. Furlanetto (A.R. GTV) 5'23"7; 10. Baldan (BMW 1600) 5'24"4. Iscritti 13, verificati 11, partiti 10, arrivati 10.

Classe 6. fino a 2000: 1. Arcadio Pezali (A.R. GTV) 4'44"7; 2. Zanini (Fiat 124 SC) 4'46"2; 3. Mercadente (A.R. GTV) 4'53"7; 4. Squassina (A.R. GTV) 4'56"7; 5. Campesano (BMW 2000) 4'59"3; 6. « F.L. » (A.R. GTV) 5'00"7; 7. Toffoli (A.R. GT) 5'13"5. Iscritti 11, verificati 10, partiti 9, arrivati 9, squalificati 2 (Massimo Marena e Mario Tacchini).

GRUPPO 3. GRAN TURISMO DI SERIE NAZIONALE CSAI

Classe 1. fino a 1300: 1. Luigi Innocente (Fulvia HF) 4'51"2, media kmh 76,648; 2. Previato, 4'53"3; 3. Guerisoli, 4'53"6; 4. Dal Mas, 4'54"1; 5. Urban, 4'56"9; 5. Morellato, 4'55"9; 7. Flocchini, 4'59"9; 8. De Carli, 5'02"9; 9. Petracca, 5'05"4; 10. Giustri, 5'06"4; 11. De Bona, 5'08"3; 12. Sonvilla, 5'08"7; 13. Caio, 5'09"7; 14. Tonazzoni, 5'10"4 (tutti su Fulvia HF); 15. Losini (L. Zagato) 5'11"8. Iscritti 15, verificati 15, partiti 15, arrivati 15.

Classe 2. fino a 1600: 1. « R.B. » (Renault Alpine) 4'25"8, media kmh 83,973; 2. Aguzzoni (Renault Alpine) 4'34"8; 3. Grassetto (Fulvia HF) 4'43"9; 4. Albano (Fulvia HF) 4'47"2; 5. Dal Molin (Fulvia HF) 4'49"3; 6. Pescina (Renault Alpine) 4'50"2; 7. « Winchester » (Renault Alpine) 4'52"3; 8. Monne (Fulvia HF) 4'55"8; 9. Pelli (Fulvia HF) 4'56"5; 10. Francato (Fulvia HF) 4'57"6; 11. Filippuzzi (Fulvia HF) 4'59"7; 12. « Elvis » (Fulvia HF) 5'03"6; 13. Zuolo (Fulvia HF) 5'13"7. Iscritti 19, verificati 16, partiti 15, arrivati 15, squalificati 2 (« Niko » e Bruno Formaggio).

Classe 3. fino a 2000: 1. Antonio Trenti (Porsche 914) 4'45"5, media kmh 79,572; 2. De Lujan (Porsche 911) 4'46"1. Iscritti 3, verificati 3, partiti 2, arrivati 2.

Classe 4. oltre 2000: 1. Rosario Di Ronco (Porsche 911) 4'32"2, media kmh 82 e 059; 2. Parpinelli (Porsche 911) 4'34" e 5; 3. Tormene (Porsche 911) 4'35"7; 4. Mazzucato (Porsche 911) 4'43"1; 5. Rom (Porsche 911) 4'50"2. Iscritti 5, verificati 5, partiti 5, arrivati 5.

GRUPPO 2. TURISMO SPECIALE

Classe 1. fino a 500: 1. Alessandro De Giorgi (Fiat Giannini) 5'20"6, media kmh 69,619; 2. Ranzato (Fiat 500) 5'29"1; 3. Bernardi (Fiat Giannini) 5'32"5; 4.

Lenardon (Fiat 500) 5'43"7; 5. Pittaro (Fiat Giannini) 5'45"7; 6. Vianello (Fiat 500 F) 5'58"7; 7. Martincigh (Fiat 500 Giannini) 6'05"7; 8. Nicolis (Fiat 500) 6'11"2; 9. Michele (Fiat Giannini) 6'22"9; 10. Ciani (Fiat 500) 6'44"1. Iscritti 14, verificati 13, partiti 10, arrivati 10.

Classe 2. fino a 600: 1. Riccardo Sanguinetti (Fiat-Abarth) 5'18"4, media kmh 70,100; 2. Tamanini (Fiat-Abarth) 5'32"0. Iscritti 6, verificati 4, partiti 2, arrivati 2.

Classe 3. fino a 700: 1. Mario Ruoso (Fiat-Abarth) 4'47"9, media kmh 77,527; 2. Caramaschi (Fiat-Abarth) 5'01"2; 3. Menapace (Fiat-Abarth) 5'15"7; 4. Ciuti (Fiat-Giannini) 5'27"7; 5. Pampanini (Fiat Abarth) 5'51"1. Iscritti 6, verificati 6, partiti 5, arrivati 5.

Classe 4. fino a 850: 1. Italo Pain (Fiat-Abarth) 4'53"1, media kmh 76,151; 2. « Maximilian » (Fiat-Abarth) 5'06"8; 3. Sanetti (Austin 850) 5'18"7; 4. « Nino » (Fiat-Abarth) 5'21"2. Iscritti 10, verificati 8, partiti 5, arrivati 5, squalificati 1 (Roberto Rosati).

Classe 5. fino a 1000: 1. Dante Gargan (Fiat-Abarth) 4'18"8, media kmh 86,244; 2. Narti (Simca LS) 4'44"3; 3. Frasson (A112) 5'12"7. Iscritti 5, verificati 4, partiti 3, arrivati 3.

Classe 6. fino a 1150: 1. Paolo Cozzarolo (Fiat 128) 4'32"8, media kmh 81,818; 2. Zocchi (Fiat 128) 4'39"5; 3. Mirella (Fiat 128) 4'44"9; 4. Margoni (Ford Escort) 4'51"8; 5. Bortolomeazzi (Fiat 128) 5'15"7; 6. Facco (Fiat 128) 5'23"5. Iscritti 10, verificati 8, partiti 6, arrivati 6.

Classe 7. fino a 1300: 1. Marco Del Bello (Morris Cooper) 4'27"2, media kmh 83,533; 2. Sandrini (Morris Cooper) 4'27"5; 3. Minen (Mini Cooper) 4'28"7; 4. Brunner (A.R. GTJ) 4'41"3; 5. « Giampietro » (A.R. GTA J) 4'49"4; 6. Musolino (A.R. GTA J) 4'57"6. Iscritti 9, verificati 6, partiti 6, arrivati 6.

Classe 8. fino a 1600: 1. Eugenio Filippuzzi (A.R. GTV) 4'19"5, media kmh 86 e 012; 2. Alvise (BMW 1600) 4'40"6; 3. Strenghetto (BMW 1600) 4'44"4; 4. Comin (A.R. GTV) 4'45"7; 5. Presotto (Gordini R12) 4'46"7; 6. Zoratto (A.R. GTV) 4'47"1; 7. Moretto (Gordini R12) 4'52"1; 8. « Igor » (Ford Escort) 4'55"3; 9. Pitarello (A.R. GTV) 5'10"3; 10. Simone (A.R. GTV) 5'26"7; 11. « Bugh » (A.R. GTV) 10'19"9 f.t.m. Iscritti 14, verificati 12, partiti 11, arrivati 11, f.t.m. 1.

Classe 9. fino a 2000: 1. Silvano Pittini (A.R. GTA) 4'20"7, media kmh 85,616; 2. Zanarotti (BMW 2000) 4'49"7; 3. Fantini (BMW 2000) 5'11"4. Iscritti 4, verificati 3, partiti 3, arrivati 3.

Classe 10. fino a 3000: 1. Piero Cattelan (Opel Commodore) 4'26"1, media kmh 83,878; 2. Zarpelloni (A.R. 2600 S) 4'47"4. Iscritti 2, verificati 2, partiti 2, arrivati 2.

GRUPPO 4. GRAN TURISMO SPECIALE

Classe 1. fino a 1000: 1. Giancarlo Ronchi (Abarth OTS) 4'38"8, media kmh 80 e 057; 2. Costamagna (Abarth OTS) 4'45"7; 3. Brambilla (Abarth OTS) 4'52"5; 4. Melandri (Racer Bertone) 5'20"7. Iscritti 7, verificati 6, partiti 4, arrivati 4.

Classe 2. fino a 1300: 1. Antonio Runfoia (L. Zagato) 4'19"5, media kmh 86,012; 2. Bersano (Renault Alpine) 4'21"5; 3. D'Aquila (L. Zagato) 4'24"8; 4. « Poker » (Renault Alpine) 4'25"2; 5. Galbiati (L. Fulvia C) 4'38"6. Iscritti 7, verificati 5, partiti 5, arrivati 5.

Classe 3. fino a 1600: 1. « Effe-Ci » (Renault Alpine) 4'09"8, media kmh 89,351; 2. Deiana (Fulvia HF) 4'16"5; 3. Palmas (Fulvia HF) 4'23"1; 4. Landi (A.R. GTA) 4'39"8; 5. Marchi (Fulvia HF) 4'42"7. Iscritti 7, verificati 7, partiti 5, arrivati 5.

Classe 4. fino a 2000: 1. Silvano Frisori (Porsche 911 S) 4'03"1, media kmh 91 e 814; 2. Bettoni (Porsche 2000) 4'06"1; 3. Migliarini (Porsche 914 S) 4'14"5; 4. Facca (Porsche 914 S) 4'28"1. Iscritti 6, verificati 5, partiti 4, arrivati 4.

Classe 5. oltre 2000: 1. Girolamo Capra (Porsche 911 S) 4'20"3, media kmh 85 e 747; 2. « To-Mo » (Porsche 911 S) 4'33"5; 3. Zarattin (Porsche 911 S) 4'46"7. Iscritti 4, verificati 3, partiti 3, arrivati 3.

GRUPPO 5 - SPORT

Classe 1. fino a 1000: 1. « Achille » (AMS 1000) 4'00"2, media kmh 92,923; 2. Morelli (ATS) 4'03"3; 3. Donà (AMS) 4'14"4; 4. De Gan (Fiat Abarth) 4'21"4; 5. Corsi (Fiat Abarth S) 4'36"6. Iscritti 9, verificati 6, partiti 5, arrivati 5.

Classe 2. fino a 1300: 1. Mario Nardari (AMS) 4'10"2, media kmh 89,209; 2. Savoldi (Fiat Abarth) 4'18"6. Iscritti 3, verificati 2, partiti 2, arrivati 2.

Classe 4. fino a 2000: 1. « Gianfranco » (Fiat Abarth) 4'27"6, media kmh 83,408. Iscritti 6, verificati 3, partiti 1, arrivati 1.

Classe 5. fino a 3000: 1. « Noris » (Porsche 908) 3'42"8, media kmh 100,180. Iscritti 1, verificati 1, partiti 1, arrivati 1.

GRUPPO 8 FORMULA 3: 1. Federico Carmona (Tecno Ford) 4'11"8, media kmh 88,642. Iscritti 3, verificati 2, partiti 1, arrivati 1.

CLASSIFICA GENERALE ASSOLUTA

1. « Noris » (Porsche 908) 3'42"8, media kmh 100,180; 2. « Achille » (AMS) 4'00"2; 3. Frisori (Porsche 911) 4'03"1; 4. Morelli (ATS) 4'03"3; 5. Bettoni (Porsche 2000) 4'06"1; 6. « Effe-Ci » (Renault Alpine) 4'09"8; 7. Nardari (AMS) 4'10"2; 8. Carmona (Ford Tecno) 4'11"8; 9. Donà (AMS) 4'14"4; 10. Migliarini (Porsche 914) 4'14"5.



Il campionato brasiliano per vetture sport ha avuto il suo battesimo all'autodromo di Taruma con la vittoria di Luiz Pereira Bueno su Porsche 908. Nella foto, le vetture sono già sgranate dopo il « via »

Un bagno di champagne per lo sconfitto da Bueno

TARUMA - Luizinho, come i brasiliani chiamano affettuosamente Luiz Pereira Bueno, ha vinto all'autodromo di Taruma la prima prova del Campionato brasiliano vetture Sport dopo un bellissimo duello con Tite Catapani che era alla guida della Lola T. 210 con la quale Emerson Fittipaldi aveva, nel 1970, fatto registrare il giro record del percorso con l'07". Il forte pilota della scuderia Hollywood, attualmente in forma stupenda, ha abbassato questo record portandolo a 1'06"56.

La gara si era preannunciata assai veloce sin dalle prove perché sia le due vetture della scuderia Hollywood, la Porsche 908 di Pereira Bueno e la 910 di Anisio Campos, come la Lola T. 210 di Catapani, la Ford GT. 40 di Gomes e la McLaren di Mattos, avevano fatto registrare un seguito di giri veloci ben promettenti. La competizione ha poi confermato quanto si era visto nelle prove e soltanto Anisio Campos non ha potuto difen-

dere le sue chances per difetti di carburazione denunciati dopo il terzo giro.

Dopo la gara i tre primi classificati sono stati portati al giro d'onore su una vettura scoperta e quindi alla premiazione nel corso della quale Tite Catapani ha fatto il bagno di champagne ai presenti avendo ricevuto la bottiglia dal vincitore. In virtù di questa vittoria, Luiz Pereira Bueno guida ora la classifica del campionato brasiliano.

CORSA A TARUMA - Gara di velocità in circuito valida per il Campionato brasiliano vetture Sport - Autodromo di Taruma, maggio 1972.

CLASSIFICA

1. Luiz Pereira Bueno (Porsche 908) 53 giri, punti 9; 2. Catapani (Lola T210) 53 giri, 6 punti; 3. Gomes (Ford GT 40) 50 giri, 4 punti; 4. Mattos (McLaren Ford) 3 punti; 5. Campos (Porsche 910) 2 punti; 6. Antunes (AC-VW) 1 punto.

SOLER senza problemi anche col pilota «pericoloso»

JARAMA - Alex Soler-Roig ha vinto il terzo Trofeo TVE, prima prova valida del Campionato Turismo Spagnolo che si disputava in Spagna. Soler Roig alla guida di una Capri ufficiale della Ford tedesca, non ha avuto nessun problema per superare Amesia, squalificato alla fine per comportamento di gara pericoloso e scorretto. Barrios invece è stato tagliato fuori per lo scoppio di un pneumatico che lo ha costretto al ritiro. Soler Roig ha condotto la gara dall'inizio alla fine e alle sue spalle sono giunte le due Mini semi-ufficiali di Albacete e Deice.

La corsa del gruppo 1 è stata vinta dal portoghese Bernardo Sa Nogueira con una Alfa Romeo GTV 2000 che, dopo essere partito in ultima posizione, ha superato tutti i concorrenti vincendo davanti allo spagnolo Ferreiro su BMW 2002.

Corsa molto interessante, come ci si aspettava, è stata quella della Formula nazionale spagnola, la F. 1430. Era la seconda prova valida per il campionato e il risultato è stato lo stesso che nella prima. Canellas ha imposto per la seconda volta la Soler ufficiale davanti alla Escort condotta magnificamente da Emilio Zapico della scuderia Repsol. Terzo è arrivato il francese «Jean-Claude», dopo una corsa molto regolare.

I. g. canomanuel

III TROFEO TVE - Gara nazionale per il campionato spagnolo - Jarama - 4 giugno.

LE CLASSIFICHE

Gr. 2: 1. Soler Roig (Ford Capri) 25 giri; 2. Albacete (Mini Morris) 23 giri; 3. Pedro Deice (Mini Morris) 23; 4. Caiuela (Mini Morris) 22; 5. Rodriguez (Mini Morris) 22.

Gr. 1: 1. Bernardo Sa Nogueira (A.R. 2000 GTV) 21 giri; 2. Ferreiro (BMW 2002) 21; 3. Marrero (A.R. 2000 GTV);

A.A.A. cercansi piloti per COPPA ALPI

NIZZA - Sesta prova valida per il campionato internazionale rallies per marche, la Coppa delle Alpi rischia di urtare contro un grave problema che del resto non risparmia alcuna prova su strada francese. Il regolamento della FIA prevede in effetti un minimo di cinquanta partecipanti alla partenza perché la prova sia valida per la classifica. Ora, già da un paio d'anni, la media registrata alla partenza dei rallies francesi internazionali ove, contrariamente a quanto avviene per la Coppa delle Alpi, i prototipi sono ammessi, si è stabilita attorno alle 35 vetture.

Malgrado qualche modifica all'itinerario, essenzialmente dovuta al diniego della Prefettura dell'Alta Savoia di rilasciare le autorizzazioni necessarie, la Coppa delle Alpi-BP conserva intatto il suo carattere selettivo. Non si può infatti mettere in forse il carattere altamente sportivo della prova, né la sua organizzazione. L'ASACMP sempre aiutata dalla società francese BP, ha inoltre fatto un grande sforzo in materia di premi visto che 6 milioni di vecchi franchi saranno distribuiti più una vettura al primo e del premi in natura per i migliori tempi realizzati in ciascun gruppo nelle quattro prove speciali della terza tappa.

Si sono visti parecchi equipaggi dell'Alpine-Renault in ricognizione: la marca francese che mira al campionato di Francia, rinunciando a quello europeo, sarà in effetti presente in forze. V'è la sicurezza di vedere alla partenza la FORD FRANCE-BP, il GREYER RACING TEAM, L'ALFA ROMEO-FRANCE, la GM-Marsiglia, due PORSCHE private e qualche indipendente fra i quali Jacques Henry e J. M. Jacquemin. Per la LANCIA la risposta è sempre molto riservata e la FIAT sembra rimasta insensibile all'incursione della gara con 400 km. in Italia.

I conti sono presto fatti e si rischia di trovarsi assai lontani dai cinquanta partenti necessari. Se ciò avverrà, si assisterà quest'anno alla morte della Coppa delle Alpi.

J. R. Jaubert

4. Sincunegi (Seat Export 1000) 19; 5. Janos (Seat 1430) 19. F. 1430: 1. Canellas (Selex) 25 giri in 43'2"17; 2. Zapico (Escort) 43'23"52; 3. « Jean-Claude » (Selex) 43'28"42; 4. Salla (Selex) 43'36"0; 5. OIver (Selex) 43'38"11.

« Carnificina » di vetture F. 3 a Mallory Park

MALLORY PARK - La gara, valevole per il campionato Shell di F. 3, è stata vinta da Colin Vandervell, risultato su cui ha influito, come su altri in gare inglesi durante quel giorno, il carattere capriccioso del tempo e che non ha rispettato le previsioni fatte in prova, quando si sarebbe detto che le Alpine ufficiali potessero di nuovo sconfiggere le orde della F. 3 inglese. Trattandosi appunto di una gara di questa formula, è stata caratterizzata da una carneficina meccanica e da numerose discussioni, sia nel parco macchine che allo schieramento della finale.

Sorpresa generale, quando Leclère si è conquistato la posizione al palo, per la prima manche, e ancor più quando l'ha vinta. Trimmer, che era partito a metà della prima fila, ha condotto con la JPS per sette dei dieci giri, quando Leclère ha preso il comando e l'ha conservato, vincendo per 1/5 di secondo.

Ancora più sorprendente il risultato della seconda manche, in cui i due primi posti sono stati appannaggio di piloti francesi. Serpaggi ha vinto con media assai più alta di quella di Leclère, precedendo Coulon.

La terza manche ha visto l'eliminazione del favorito, e leader del campionato, Roger Williamson, il quale ha dovuto essere spinto dopo il via e si è piazzato soltanto dodicesimo. Vander-

vell ha condotto dal principio alla fine tallonato da Mike Walker, mentre gli altri erano piuttosto staccati.

Nei primi giri Walker si è formato un buon vantaggio, ma mentre la pista diventava quasi completamente asciutta la scelta di Vandervell, di vecchi pneumatici YB11, si è dimostrata felice: all'ultimo giro ha raggiunto Walker. Durante un duello serrato, tutto imperniato sul frenaggio, a due giri dalla fine Walker ha fatto un testa-coda con l'Ensign e Vandervell ha così portato la sua alla vittoria.

David Hodges

GARA DI F. 3 - Corsa di velocità in circuito valevole per il campionato Shell - Mallory Park, 29 maggio.

LE CLASSIFICHE

Prima manche - 10 giri: 1. Leclère (Alpine) 8'9"8, media kmh. 155,65; 2. Trimmer (JSP) 8'10"7; 3. Harness (Brabham) 8'12"6; 4. Evans (March) 8'12"8; 5. Vermillo (JPS) 8'13"2.

Giro più veloce: Trimmer, Leclère e Sutcliffe (GRD) 47"2, media kmh. 165,66.

Seconda manche: 1. Serpaggi (Alpine) 8'2"6, media kmh. 161,39; 2. Coulon (Martini) 8'3"4; 3. Hull (Brabham) 8'10"4; 4. Maskell (Lotus) 8'11"6; 5. Guittney (Alpine).

Giro più veloce: Coulon, 46"2, media kmh. 165,66.

Terza manche: 1. Vandervell (Ensign) 8'00"2, media kmh. 162,85; 2. Walker (Ensign) 8'00"6; 3. Von Opel (Ensign) 8'05"6; 4. Jones (March) 8'6"4; 5. Andersson (Brabham) 8'7"4.

Giro più veloce: Vandervell e Walker 46"8, media kmh. 167,09.

Finale - 25 giri: 1. Vandervell 22'47"8, media kmh. 143,41; 2. Jones 22'58"8; 3. Andersson 23'08"4; 4. Rousselot (GRD) 23'9"9; 5. Trimmer 23'9"8; 6. Guittney 23'21"4.

Giro più veloce: Andersson 49"2, media kmh. 158,92.

Quinta vittoria
e ipoteca sul
titolo francese

Le «Rose» a DARNICHE

ANTIBES - Questo difficilissimo Rally delle Rose ha dato a Darniche la possibilità di ottenere la sua quinta vittoria della stagione e di rinforzare così la posizione nella classifica del campionato francese. Il pilota della Alpine non era però stato favorito dal pronostico, perché la sua belinetta 1800 alleggerita non aveva potuto essere riparata in tempo, infatti Darniche ha preso il via con il muletto, con motore 1600 S normale, che accusava 32.000 chilometri senza la minima revisione.

Nonostante questo handicap, Darniche precedeva Nicolas, che aveva la sua Alpine 1800 personale, Jullien che ha fatto una corsa degna di lode con l'Alpine del gruppo 3, Robini, sorprendente al volante di una Opel Ascona di serie, Barailler e Christine. Quanto a Fiorentino non tardava ad abbandonare per una foratura, che gli aveva fatto perdere più di 4" sul leader.

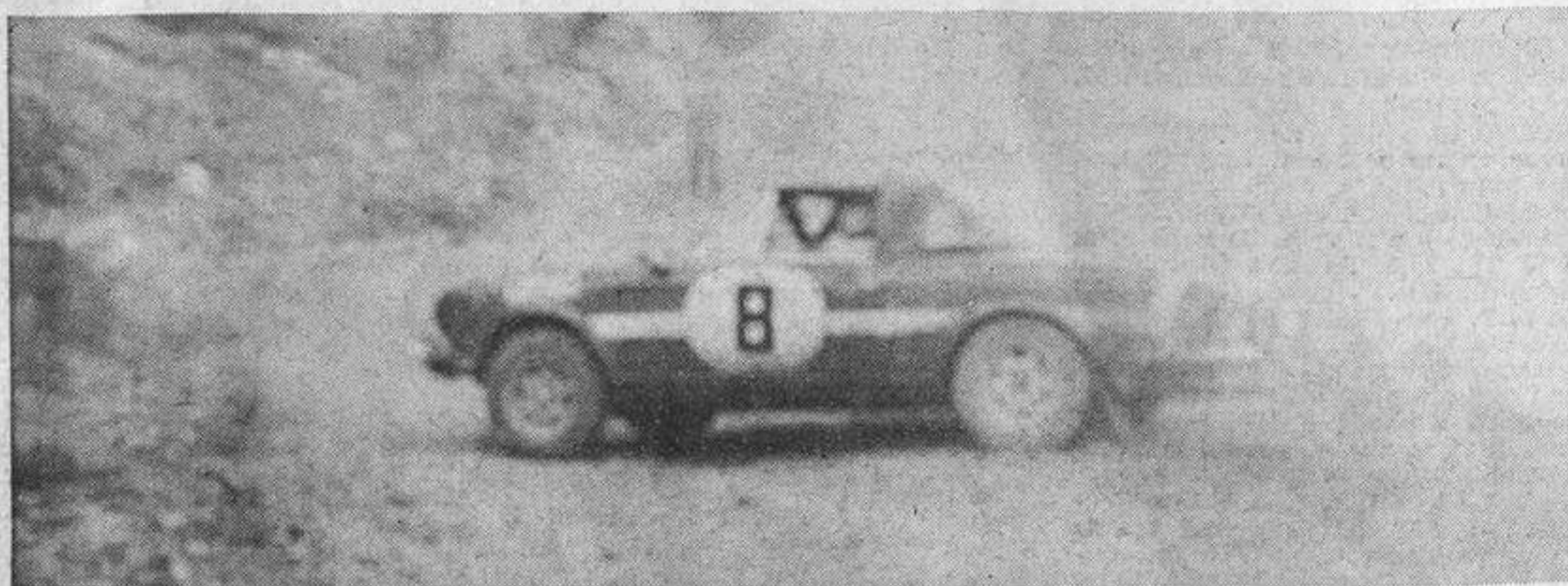
Darniche continuava ad aumentare il suo vantaggio fino alla definitiva spazzatura di Nicolas, il cui coequipier che non si sentiva bene era ormai in condizioni piuttosto serie. Il leader ne approfittava per recuperare i pneumatici di Nicolas (era partito con Michelin XAS) e continuava poi a fare una corsa tranquilla, adottando il ritmo di Salima, che era stato penalizzato di 2" col cambio bloccato.

La seconda tappa si è rivelata micidiale quanto la prima: Barailler (Opel Kadett) rinunciava, dopo una meritevole rimonta, Rouvier e Sauget (BMW) si ritiravano a loro volta, come pure Gillet su Skoda.

Soltanto sei vetture sono arrivate ad Antibes, dopo i 1900 chilometri di percorso.

J. R. J.

● I troppi impegni mondani ed extra Lancia hanno probabilmente impedito a Munari di compiere una preparazione ottimale del Rally di Pavia. Questa l'impressione che un po' tutti i presenti, piloti compresi, hanno avuto. La vittoria di Paganelli comunque non viene di certo sminuita, ed una riprova l'ha data il «drago» in una sua risposta (come sempre signorile e sportivissima) che a chi gli ha chiesto se senza il suo incidente meccanico avrebbe vinto ugualmente: «Ma voi l'avete visto come andava Paganelli oggi?».



Che PAGA(NELLI) per



RALLY DELLE ROSE - Rally internazionale - Antibes, 4 giugno 1972.

LA CLASSIFICA

1. Darniche-Mahé (Alpine) 7.47'23"3;
2. Salima-Blaise (Simca CG) 7.52'45"8;
3. Jullien-Pellegrin (Alpine) 8.02'03"3;
4. Robini-Mosset (pel Ascona) 8.18'22"4;
5. Gamet-Gamet (Opel Ascona) 8.21'10"1;
6. Guichet-Todt (Peugeot) 8.25'37"5;
7. Cearr- (Opel) 8.27'17"2;
8. Errazy-Lecoude (Opel Ascona) 8.34'20"3;
9. Richard (Toyota) 8.59'32"10;
10. Luc-Ruissy (Citroen DS21) 8.59'52"4.

BALLESTRIERI costretto a rompere da un «privato»

SALICE TERME - Sono poche le vetture che resistono ai 1206,600 km di strade assai impegnative. Basta dire che su 106 equipaggi partiti venerdì sera da Pavia soltanto 22 (dei quali 3 fuori tempo massimo) hanno raggiunto il traguardo finale di Salice Terme.

Nella prima prova speciale CERRETO di km 5 da percorrersi nel tempo base di 6" nessuno è sorpreso di vedere in testa l'HF di Ballestrieri-Bernacchini intenzionati a ripagarsi della sconfitta patita nella passata edizione per ragioni di scuderia. Ecco i 10 tempi migliori:

Ballestrieri-Bernacchini 6'46"; Paganelli-Russo 6'51"; Verini-Rho 6'55"; Barbasio-Sodano 6'57"; Munari-Mannucci 6'59"; Trombotto-Enrico 7'02"; Smania-Zanucoli 7'04"; Pelganta-Maiga 7'11"; Bacchelli-Cossi 7'13"; Pittoni-Scabini 7'28".

Dopo Poggio Ferrato i concorrenti si trovano davanti la 2. prova speciale ORAMALA di km. 5 da percorrersi in 6".

Meglio di tutti fanno ancora Ballestrieri-Bernacchini con 6'22". Li seguono Munari-Mannucci 6'24"; Paganelli-Russo 6'28"; Barbasio-Sodano 6'30"; Trombotto-Enrico 6'30"; Verini-Rho 6'35"; Smania-Zanucoli 6'40"; Pelgan-

ta-Maiga 6'48"; Tacchini-Mariani 7'01"; Pasta-Baj 7'01".

Si susseguono intanto i ritiri. Nel tratto Varzi-Pianocastano è la volta di Ferrari-Venturi (rottura acceleratore e frizione), Mirani-Maragotto (ammortizzatori), Callegari-Viale, Bettazzi-Di Leo, Monti-Randetti mentre gli equipaggi rimasti si apprestano ad affrontare la prova speciale CENCERATE di 5 km. da percorrersi nel tempo base di 6". Nessun concorrente riesce a concluderla nel tempo prefissato. Il più veloce è ancora una volta l'equipaggio Ballestrieri-Bernacchini che segna il tempo di 7'45". Seguono Munari-Mannucci 7'48"; Barbasio-Sodano 7'52"; Verini-Rho 7'52"; Paganelli-Russo 7'53"; Smania-Zanucoli 7'56"; Bacchelli-Cossi 8'03"; Trombotto-Enrico 8'05"; Pelganta-Maiga 8'08"; Cavallari-Rombolotti 8'22".

Da Romagnese a Chiosi di Bobbiano un tratto altamente impegnativo con intercalata la prova COSTALTA di 8 km da percorrersi nel tempo base di 9'36".

Ballestrieri-Bernacchini con 12'22" fanno registrare il miglior tempo seguiti da Munari-Mannucci 12'32"; Paganelli-Russo 12'33"; Verini-Rho 12'38"; Barbasio-Sodano 12'45"; Trombotto-Enrico 12'46"; Smania-Zanucoli 12'59"; Pelganta-Maiga 13'05"; Tacchini-Mariani 13'37"; Cavallari-Rombolotti 13'44".

La gara sta entrando nella sua fase cruciale con i controlli orari di Montarbergo e Biana «tiratissimi» (nel primo infatti nessun concorrente riuscirà a mantenersi nel tempo imposto, i più veloci sono Munari-Mannucci e Paganelli-Russo che racimolano rispettivamente un ritardo di 4" e 1" e nel secondo restano a zero penalità Munari, Paganelli, Verini e Smania) inframazzati dalla prova speciale PIETRA PARCELLARA di 12 km e un tempo base di 14'24". Ecco i 10 migliori tempi:

Munari-Mannucci 15'45"; Paganelli-Russo 15'50"; Ballestrieri-Bernacchini 15'53"; Smania-Zanucoli 16'04"; Verini-Rho 16'21"; Pelganta-Maiga 16'34"; Barbasio-Sodano 16'44"; Cavallari-Rom-

bolotti 17'55"; Tecilla-Lipizer 17'56"; Carello-Oberti 17'59"; mentre Trombotto-Enrico vittime di una foratura perdono oltre 3".

Nel tratto Montalbergo-Biana che Ballestrieri-Bernacchini devono pagare un pesante contributo alla malasorte come una foratura che li relega con il ritardo di oltre 3" accumulato a Biana in terza posizione della classifica provvisoria.

Altra serie di ritirati fra i quali spiccano i nomi di Smania-Zanucoli (la rottura del collettore provoca un corto circuito che manda a massa alcuni cavi) e Bossetti-Bocca (indisposizione del pilota). Comunque saltano Betti-Betti (alternatore), Felisi-Mauri (cappottamento senza conseguenze che per la macchina), Perazio-Rossi (trapezio), Cavicchi-Trebbi (trapezio mentre guidavano con largo margine la loro classe).

I concorrenti sembrano quasi sentire il gran finale e alla prova di S. BARBARA di km 21 da percorrersi in un tempo base di 25'12" Paganelli-Russo, unica volta in tutta la gara riescono ad entrare nel tempo limite fissato, mentre Munari-Mannucci per note ai freni accumulano 50" di ritardo dando via libera per la vittoria di tappa ai due alfieri della Fiat.

Ecco i migliori tempi: Paganelli-Russo 25'12"; Ballestrieri-Bernacchini 25'21"; Trombotto-Enrico 25'49"; Verini-Rho 25'49"; Munari-Mannucci 26'02"; Barbasio-Sodano 26'06"; Pelganta-Maiga 26'11"; Tacchini-Mariani 27'05"; Carello-Oberti 27'27"; Tominz-Squaw » 27'55".

L'ultima prova speciale della prima tappa la MONTEBORE di km 5 da percorrersi in 6" vede i seguenti migliori tempi:

Munari-Mannucci 6'57"; Ballestrieri-Bernacchini 6'57"; Paganelli-Russo 6' e 59" Verini-Rho 7'03"; Trombotto-Enrico 7'08"; Barbasio-Sodano 7'09"; Pelganta-Maiga 7'11"; Tacchini-Mariani 7'33"; Tominz-Squaw » 7'41"; Carello-Oberti 7'41".

Questa la classifica della 1. tappa:

1. Paganelli-Russo p. 515;
2. Munari-Mannucci 560;
3. Ballestrieri-Bernacchini 637;
4. Verini-Rho 638;
5. Barbasio-Sodano 707;
6. Pelganta-Maiga 812;
7. Trombotto-Enrico 866;
8. Tacchini-Mariano 1074;
9. Carello-Oberti 1305;
10. Tecilla-Lipizer 1409;
11. Tominz-Squaw 1510;
12. Trucco-Tesio 1616;
13. Fagnola-Falletti 1665;
14. De Angeli-Marco 1759;
15. Brambilla-Laera 1996.

Munari-Mannucci iniziano il loro attacco ai capofila della classifica rosciando loro 8" nella prima prova speciale dove Ballestrieri è invece alle prese con i freni. La prova di km. 5 da percorrersi in 6" vede infatti questi migliori tempi:

Munari-Mannucci 6'46"; Barbasio-Sodano 6'46"; Trombotto-Enrico 6'53"; Paganelli-Russo 6'54"; Verini-Rho 6'55"; Pelganta-Maiga 7'05"; Ballestrieri-Bernacchini 7'12"; Tominz-Squaw » 7'36"; Tacchini-Mariani 7'37"; Fagnola-Falletti 7'54".

Finita la prova l'equipaggio Ballestrieri-Bernacchini si ferma al punto di assistenza Lancia per la riparazione ai freni. Per recuperare il tempo perso, trattandosi di un controllo abbastanza «tirato» l'equipaggio si lancia a «tavoletta» verso Poggio Ferrato. Nel tentativo di superare un automobilista di passaggio che non gli dà strada, Ballestrieri picchia con la ruota sinistra contro un muretto piegandola. Nulla da fare se non ritirarsi.

Nella prova di ORAMALA km 5 da percorrersi in 6" dramma di Munari-Mannucci costretti al ritiro per la rottura del giunto mentre erano già rientrati alla partenza Solarino-Bovati, Rusked-Negri Di Sanfront, Avventi-Treviri, Brambilla-Masnata per guasti vari, Cavallucci-Cavallucci (alternatore), Prатели-Giunti (cappottamento e lussazione spalla per il pilota). Ormai la gara è decisa soltanto un incidente potrebbe impedire a Paganelli di mantenere la promessa alla sua fidanzata (prossima moglie il 14 giugno) Paola Carello il regalo di nozze di un successo. — La lotta accanita

si svolge invece tra Pelganta e Trombotto, ma quando ormai la quarta piazza che sarebbe divenuta terza con il ritiro di Verini (ottimo secondo a quel momento) non fosse uscito di strada per la mancata entrata di una marcia, piegando la ruota anteriore sinistra in maniera tale da rendere impossibile la sostituzione a Bivio di Nibbiano (km. 300 dalla partenza) era divenuta appannaggio dell'equipaggio della Fiat, che vantava circa 1 minuto di vantaggio, due malaugurate forature nei controlli orari tirati impediva a Trombotto-Enrico di conquistare quella piazza che avrebbero meritato.

Questi i migliori tempi delle altre 6 prove:

ORAMALA, km 5, tempo base 6': Barbasio-Sodano 6'21"; Paganelli-Russo 6'23"; Trombotto-Enrico 6'30"; Verini-Rho 6'31"; Pelganta-Maiga 6'38"; Timinz-Squaw » 6'57"; Tacchini-Mariani 6'59"; Fagnola-Falletti 7'21".

CENCERATE, km 5, tempo base 6': Barbasio-Sodano 7'51"; Verini-Rho 7' e 57"; Pelganta-Maiga 7'58"; Trombotto-Enrico 8'02"; Paganelli-Russo 8'03"; Tominz-Squaw » 8'17".

COSTALTA km 8, tempo base 9'36": Barbasio-Sodano 12'36"; Trombotto-Enrico 12'37"; Paganelli-Russo 12'43"; Pelganta-Maiga 13'11"; Tacchini-Mariani 13'37"; Tominz-Squaw » 13'57".

PIETRA PARCELLARA, km 12, tempo base 14'24":

Barbasio-Sodano 16'; Trombotto-Enrico 16'04"; Paganelli-Russo 16'15"; Pelganta-Maiga 17'03"; Tacchini-Mariani 18'11"; Tominz-Squaw » 18'20".

S. BARBARA, km 21, tempo base 25'12":

Paganelli-Russo 25'30"; Trombotto-Enrico 25'43"; Barbasio-Sodano 26'05"; Pelganta-Maiga 26'23"; Tacchini-Mariani 26'56"; Tominz-Squaw » 27'52".

MONTEBORE, km 5, tempo base 6': Trombotto-Enrico 6'58"; Barbasio-Sodano 7'04"; Pelganta-Maiga 7'11"; Paganelli-Russo 7'34"; Tominz-Squaw » 7'37"; Tecilla-Lipizer 8'11".

Per (non) correre a LE MANS il campione Lancia ci rimette forse il «RALLY 4 REGIONI»

Quattro immagini molto significative di alcuni protagonisti del Rally di Pavia: a fianco a sinistra, Verini costretto al ritiro quando era in seconda posizione; sotto a sinistra, i vincitori Paganelli-Russo e, a destra, i grandi sconfitti Munari-Mannucci, infine, a fianco, a destra, le bravissime Tominz-Squaw prime fra le dame



Munari!



SPECIALE PER AUTOSPRINT

SALICE TERME - A tavola a cena, la sera prima di partire per la seconda tappa, Russo (il navigatore di Paganelli) scherzosamente aveva implorato Munari di non inferire su di loro nei restanti seicento chilometri di gara. Russo scherzava, ma sapeva comunque che i 45" di vantaggio che lui e Paganelli avevano su Munari-Mannucci non erano certo tanti da potersi considerare tranquilli, e la riprova arrivava quasi subito, al termine della prima prova speciale che i due uomini Fiat terminavano a ben 8" dalla coppia della Lancia (e la prova era di soli 5 km). Se questo distacco si fosse ripetuto nelle restanti sei prove ecco allora che la corsa avrebbe rischiato di prendere un'altra piega perlomeno costringendo i due di testa a difendersi con ben altro impegno.

Ma la Lancia di Munari s'è rotta quasi subito e per Paganelli e Russo è stata la certezza di riconquistare un successo che tardava ormai da quasi due anni (dall'Alpe della Luna del '70) e che in parte li ripaga delle tante amarezze degli ultimi tempi.

Paganelli ha corso con molta accortezza, completamente al di fuori di quel «clichè» in cui è stato sempre inquadrato e che lo vuole continuamente di traverso, tutto spettacolo e niente risultati.

A Pavia il pilota romagnolo si è guardato bene dall'offrire ancora una volta il fianco ai suoi supercritici ed ha cambiato rotta senza dover abbandonare la proverbiale grinta, ma solo dominandola un poco. La vittoria è stata allora un premio meritissimo che (se mai fosse stato possibile) avremmo visto volentieri condiviso con Ballestrieri, l'altro splendido dominatore di questa corsa che si è visto privato ancora una volta di un possibile successo a causa della malasorte che questa volta si è manifestata prima in una malaugurata foratura proprio nel corso di un controllo orario in cui era quasi impossibile restare nel tempo imposto perdendo quasi tre minuti (ed a quel punto stava conducendo nettamente la corsa) poi scontrandosi in un altro trasferimento (anch'esso piuttosto tirato) con una vettura privata, una Simca rossa targata Alessandria, che si era messa bellamente a gareggiare con lui guardandosi bene dal dare strada.

Senza Ballestrieri e subito dopo anche senza Munari alla Lancia è rimasto solo Barbasio per poter impensierire la Fiat al comando. Ma oggi Barbasio è apparso meno battagliero del solito e ad un certo punto ha dovuto a sua volta guardarsi da Verini, l'uomo nuovo della Fiat, che stava occupando baldanzosamente e con grande decisione la seconda posizione.

Una buca presa con troppa allegria è stata fatale a Verini e questo ha permesso alla Lancia di tirare un sospiro di sollievo tanto più che anche Trombotto (protagonista di un esaltante secondo giro) ha lamentato due forature quasi consecutive terminando la corsa al quarto posto alle spalle dell'altro lancista, Pelganta, al suo primo prestigioso risultato in un rally italiano.

Ma la lotta, quella vera, continuava e fino all'ultimo, non si è limitata a questi equipaggi ufficiali. Tacchini ad esempio ha colto un quinto posto con la sua HF di serie che non fa che riconfermare tutto il bene che si dice in giro di questo pilota sempre troppo «ignorato» dalle nostre due case rallistiche.

Poi la lotta per la conquista della prima piazza nel gruppo uno una volta tanto non ottenuta da un pilota Fiat ma risoltasi a favore di Trucco con la sua Simca Rally con appena trenta secondi di vantaggio (dopo oltre mille duecento chilometri) su Merluzzi con la Manta. Questo di Simca e Opel è probabilmente il primo successo che premia in Italia queste due case.

Parlando del gruppo uno occorre però dire di Fagnola-Falsetti che con la loro 125 S hanno fatto stravedere per tutta la corsa terminando al tredicesimo posto solo in seguito alla bruciatura della

2. RALLY DELLE 4 REGIONI - Terza prova del campionato italiano rallies, coefficiente 1,6 - Pavia, 2,3,4 giugno
1. Paganelli-Russo (Fiat 124 SS) pen. 1137; 2. Barbasio-Sodano (Lancia HF 1600) 1369,6; 3. Pelganta-Maiga (Lancia HF 1600) 1634; 4. Trombotto-Enrico (Fiat 124 SS) 1747; 5. Tacchini V.-Mariani (Lancia HF 1600) 2235; 6. Tominz-Squaw (Fiat 124 SS) 2885; 7. Vistarini-Raimondi (Citroen DS21) 4303; 8. Trucco-Tesio (Simca Rallye 1100) 4504; 9. Merluzzi-De Carli (Opel Manta 1900) 4545; 10. Tecilla-Mannini (Fiat 125S) 4535; 11. Gerbino-Mannini (Fiat 125S) 4758; 12. Fagnola-Falsetti (Fiat 125S) 4778,6; 13. Baucè-Calore (Renault R12 Gordini) 4939; 14. «Nestore»-Ginotti (Renault R12 Gordini) 5202; 15. Fadini-Vago (Lancia HF 1600) 5231; 16. Felcher-Felcher (Lancia HF 1600) 5255; 17. Stassano-Verna (Lancia HF 1600) 5338; 18. Ferrari Cuniolo-Rivabella (Fiat 128 Coupè) 5922; 19. Mucchetti-Bertini (Lancia Fulvia 1300) 6012; 20. Brambilla-Laera (Fiat 125S) 6079; 21. Bossi-Caielli (Fiat 125S) 6706; 22. Bartolini-Bellotti (Renault R12 Gordini) 8086; 23. Gnecci-Gnecci (Morris Cooper 1300) 8847; 24. Prati-Rossi (Fiat 125S) 9572; 25. Paroli-Torchiani (Renault Gordini R8) 12643.

Fuori tempo massimo: Di Nasso-Di Nasso; Cesari-Pizzera; Bianchi-Bianchi.

CLASSIFICA DI CLASSI

Gruppo 1

Classe da 1150 a 1300: 1. Trucco-Tesio pen. 4504; 2. Tecilla-Lipizer 4613; 3. Paroli-Torchiani 12643.

Classe oltre 1600: 1. Merluzzi-De Carli pen. 4535; 2. Corino-Rigo 4758; 3. Fagnola-Falsetti 4778; 4. Brambilla-Laera 6079; 5. Bossi-Caielli 6706; 6. Prati-Rossi 9572.

Gruppo 2

Classe da 1151 a 1300: 1. Ferrari Cuniolo-Rivabella pen. 5922; 2. Gnecci-Gnecci 8847.

Classe da 1301 a 1600: 1. Baucè-Calore pen. 4939; 2. «Nestore»-Ginotti 5202; 3. Bartolini-Bellotti 8086.

Classe oltre 1600: 1. Vistarini-Raimondi pen. 4303; 2. Gerbino-Mannini 4643.

Gruppo 3

Classe da 1302 a 1600: 1. Tacchini V.-Mariani pen. 2235; 2. Fadini-Vago 5231; 3. Felcher-Felcher 5255; Mucchetti-Bertini 6012.

Gruppo 4

Classe fino a 1600: 1. Barbasio-Sodano pen. 1369; 2. Pelganta-Maiga 1634; 3. Stassano-Verna 5338.

Classe oltre 1600: 1. Paganelli-Russo pen. 1137; 2. Trombotto-Enrico 1747; 3. Tominz-Squaw 2885.

Classifica Gruppo 1: 1. Trucco-Tesio p. 4504; 2. Merluzzi-De Carli 4535; 3. Tecilla-Lipizer 4613; 4. Corino-Rigo 4758; 5. Fagnola-Falsetti 4778,6; 6. Brambilla-Laera 6079; 7. Bossi-Caielli 6706; 8. Prati-Rossi 9572; 9. Paroli-Torchiani 12643.

Classifica Gruppo 3: 1. V. Tacchini-Mariani p. 2235; 2. Fadini-Vago 5231; 3. Felcher-Felcher 5255; 4. Mucchetti-Bertini 6012.

guarnizione della testata che li ha costretti ad una sosta di oltre venti minuti.

La coppa delle dame si è risolta ancora una volta nel successo delle regolarissime Tominz-Squaw seeste a Pavia come furono seeste all'Elba; occorre dire però che fino a che sono rimaste in gara le due del Jolly, Pittoni-Lurani, hanno avuto pane per i loro denti.

Dietro le due donne di sempre si è classificata l'altra donna di sempre, la Vistarini, che tanto per cambiare è riuscita a portare all'arrivo la sua mastodontica Citroen in ottima posizione.

Troppo presto è mancato Ceccato che non ha potuto così ripetersi nelle sue corse incredibili e tutti quelli che hanno dovuto lamentare incidenti (meccanici e non) che li hanno tolti malauguratamente da una classifica che li vedeva ottimamente piazzati; un equipaggio per tutti quello di Argenti-Gardi che quando si sono ritrovati col cambio esploso stavano occupando una posizione in classifica veramente a sorpresa. Ma come loro tanti altri (più di tre quarti dei partiti si sono dovuti ritirare), resta solo l'amarazza del ritiro di un Munari arrivato in extremis a Pavia dopo gli impegni Ferrari (specialmente l'ultimo «inutile» di Monza per la mancata 24 Ore di Le Mans).

Carlo Cavicchi

Tris FULVIA (GRIFONE) nel Salento

LECCE - Nel magnifico scenario naturale della penisola salentina si è svolta domenica la 1. Coppa del Salento, gara nazionale di regolarità valida quale prima prova del Campionato pugliese di regolarità. Come il solito tre Fulvia nei primi tre posti. Infatti ha prevalso Luigi la Rovere della Scuderia Grifone-Erg dinanzi ai due portacolori della Apulia, Zagaglia e Calò, quest'ultimo giunto ex-aequo con Oliviero su Fiat 128. Ottima sotto tutti i punti di vista l'organizzazione dell'AC Lecce il quale ha realizzato una manifestazione a cui era possibile partecipare anche con la 500, ed ha dimostrato con questa gara che la regolarità non è morta. Infatti su 62 iscritti almeno 40 erano alla loro prima esperienza, il che conferma che per avvicinare i giovani alle competizioni questo è il primo e indispensabile passo.

Nella prima prova prendeva il comando Checco che totalizzava un punto di penalità, mentre La Rovere era a 1,4; ma un errore ad un controllo orario relegava Checco in decima posizione lasciando via libera al rappresentante della Grifone che con un peccatorio 0,8 alla seconda prova si aggiudicava la gara.

COPPA SALENTO - Gara nazionale di regolarità - Lecce, 4 giugno 1972.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Luigi La Rovere (Fulvia 1300) penalità 2,2; 2. Zagaglia (Fulvia 1300) 5,4; 3. Calò (Fulvia 1600) 5,8; 3. Oliviero (Fiat 128) 5,8; 5. Comegna (Fiat 127) 6; 6. Mocadero (Fulvia HF) 7,5; 7. Donato (Autobianchi A 111) 7,6; 8. Aiello (Alfa 2000) 8,2; 9. Cillo (Alfa GT Junior) 9,4; 10. «Checco» (Alfa GT Junior) 9,9; 11. Picchi (Fiat 128) 12,1; 12. Zuccarino (Autobianchi A 112) 12,3; 13. Gasli (Fiat 850 S) 19,2; 14. «Goodyear» (Alfa GTV) 19,9; 15. Del Vecchio (Fiat 128) 22,5; 16. Anna De Lorenzo (Mini) 32,7; 17. Tommasi (Renault 177) 34,8; 18. Antonelli (Renault R4) 36,2; 19. Cioffi (A.R. 2000 GTV) 37,6; 20. Goffredo (Renault 16 TS) 37,8; 21. Scuderi (Ford Escort) 47,7; 22. Consalvi (Alfa 1750) 48; 23. Maritan (Mini Minor) 49,3; 24. Falco (Alfa 1600) 50,7; 25. Cannone (Fiat 128 Rally) 67,2; 26. Cigaci (Fiat 850 Gianni) 68,2; 27. Addario Diego Giovanna (Opel Rally) 89,1; 28. Imparato (Fiat 124 S) 110,7; 29. Acquaviva (Alfa 1750) 110,7; 30. Dagostini (Giannini) 138,5; 31. Colaci (Fiat 124 Sport) 143,9; 32. Tommasi (Renault 167) 187,9; 33. Palomba (Alfa 2000) 197,8; 34. Rigone (Fiat 128) 204,1; 35. Calice (Fiat 127) 207,6; 36. Leone (A.R. 1750) 213; 37. Anna Tamborino (Fiat 127) 221,9; 38. Corallo (Renault R12) 253,6;

AII'AUTOTORNEO partecipate al mattino!

MILANO - Molti e significativi sono i fatti che avvengono nelle gare dell'autotorneo italiano, organizzato dalla scuderia Sporturismo, per la formazione sportiva dei giovani piloti. La gara di S. Donato Milanese, vinta con autorità dal milanese Gianfranco Maggi su Fiat 127 del G.S. Corzatti, ha visto la partecipazione di molte scuderie in gara rispettivamente per la migliore classifica e per quella col maggior numero di partecipanti. Le altre vittorie sono state appannaggio rispettivamente di: Barlassina su Mini Cooper; Gianfranco Maggi su Fiat Abarth 695 SS; Gianfranco Maggi su Fiat 127; Dino Trezzi su Fiat 128 Rallye; Santino Facchinetti su Formula Monza. Assoluto Femminile: Piera Calvini su Mini Cooper 1000.

Le prossime gare dell'autotorneo si svolgeranno a Cusano Milanino il giorno 11 giugno (ore 8 - 20); Milano Idroscalo - Pista Rossa il 17 giugno (ore 17 - 24) e a Cinisello Balsamo il 25 giugno (ore 8 - 20).

TROFEO S. DONATO MILANESE - Autotorneo italiano - Milano, 3 giugno

LE CLASSIFICHE

Absoluta maschile: 1. G.F. Maggi (Fiat 127) 55,40; 2. Barlassina (Mini Cooper) 56,32; 3. Trezzi (Fiat 127) 56,39; 4. Maggi (Fiat 127) 56,67; Lanteri (Mini Cooper) 56,95; 6. Petri (Mini Cooper) 57,19.

Absoluta femminile: 1. Piera Calvini (Mini Cooper) 58,51; 2. Gorni (Mini Cooper) 59,25; 3. Ramanzini (Fiat 128 rally) 64,55; 4. Gilardi (Fiat 128) 65,54; 5. Besozzi (Fiat 128) 66,59.

Combattuto l'autocross a Bottagna

Tra capriole e volate ci scappa una squalifica

LA SPEZIA - « Tra guidare una "seicento" per una tranquilla passeggiata e pilotare una vettura in una gara di autocross, v'è la stessa differenza che può esistere tra un giro in giostra su un cavallino di legno e domare un puledro alla sua prima sellatura ». È una definizione che abbiamo sentito da uno spettatore che assisteva alla terza prova interprovinciale di autocross « Trofeo Paolino » organizzata dalla scuderia spezzina sulla pista di Bottagna. Una frase che spiega sinteticamente che cosa sia l'autocross, uno sport che si può fare soltanto quando si sappia guidare l'automobile con estrema decisione, grinta e volontà di vittoria.

Per la terza prova interprovinciale sono stati 60 i piloti che hanno risposto all'appello degli organizzatori e che sugli 850 metri della pista di Bottagna si sono affrontati con grande spirito agonistico. Oltre tremila persone hanno assistito alle prove, entusiasti della spiccolatazza dei concorrenti e talvolta col fiato mozzo per i capibomboli, sempre senza danni alle persone, cui hanno assistito.

La corsa del gruppo 1 è stata indecisa sino alla fine e soltanto pochi decimi hanno separato il secondo dal vincitore e due decimi il terzo dal secondo. Nel gruppo 2 Luciano Battistoni ha bissato la sua precedente vittoria con maggiore autorità, mentre secondo e terzo si sono dati dura battaglia. Nella categoria prototipi si è im-

posto con netto margine di vantaggio il reggiano Fontanili seguito dal compagno di scuderia Lusenti e dallo spezzino Botti. Per la cronaca bisogna segnalare che Carlo Castagnedoli, primo classificato nei gruppi 1 e 2, è stato squalificato per irregolarità tecnica.

c. b.

TROFEO PAOLINO - Gara di autocross - Terza prova interprovinciale - Pista di Bottagna, 1 giugno 1972.

LE CLASSIFICHE

Gruppo 1 (vetture fino a 1150): 1. Luciano Battistoni in 3'23"; 2. Terenzi 3'23"5; 3. Lottini 3'23"7; 4. Ferrari 3'24"4; 5. Viviani 3'28"2; 6. Reggi 3'28"9; 7. Bettola 3'29"; 8. Bagordo 3'29"8; 9. Angeletti 3'30"4; 10. Giannelloni 3'36".

Gruppo 2 (vetture oltre 1150): 1. Luciano Battistoni in 3'19"3; 2. Perrone 3'21"3; 3. Ruozzi 3'21"9; 4. Ferrari 3'22"; 5. Terenzi 3'26"2; 6. Baldasini 3'27"3; 7. Galli 3'29"1; 8. Carli 3'30"; 9. Torri 3'30"3; 10. Cavestro 3'35"5.

Gruppo 3 (prototipi): 1. Fontanili in 2'55"; 2. Lusenti 2'59"1; 3. Botti 3'14"; 4. Franzoni 3'17"6; 5. Mora 3'20"; 6. Mariotti 3'20"; 7. Baraschino 3'20"6; 8. Rossi 3'25"5; 9. Martinelli 3'25"5; 10. Secchiano 3'29"3.

Giro più veloce: Fontanili in 56"2.

Da Napoli a Ronciglione sempre più scorrettezze

Nel rallycross anche invasioni di pista!

RONCIGLIONE - Il « rally-cross » si è messo su una brutta strada e le invidie benemerite che la Ford ha acquisito ideando e realizzando questo tipo di gara, stanno per essere mal ripagate proprio da quei piloti che la Ford stessa è riuscita a mettere in luce attraverso le sue competizioni. L'indisciplina di questi ragazzi che si sentono sempre più dei « professionisti », che rischiano troppo mettendo a repentaglio la propria e l'altra incolumità, che tengono conto soltanto dell'incitamento della folla, che non ubbidiscono più alle disposizioni loro impartite dal d.s. Ford, Carlo Micci, e degli ufficiali di gara, stanno trascinandosi verso un pauroso traguardo un'iniziativa che invece deve essere sostenuta e incoraggiata.

Si impongono pertanto severi provvedimenti sia sotto il profilo organizzativo che sotto quello disciplinare; un inquadramento più rigido nei ranghi delle competizioni CSAI e un deciso intervento del massimo organismo sportivo a carico di chi crede di essere divenuto un divo non del rally-cross, ma del « crash-oooh » cioè di un vero spettacolo da circo.

Le prime avvisaglie di questa strana situazione si erano avute a Napoli ove furono contenute da Micci che sentendosi il padre putativo della manifestazione soffrì vedendo il « bambino » crescere abnorme, e si sono ripete, aggravandosi, a Ronciglione di Viterbo, che pure aveva avuto la forza di appropiare in TV grazie all'idolo locale Natili, dove i tanti episodi di indisciplina sono poi sfociati nel « fattaccio » della finalissima a tre, attore Grimaldi ai danni di Galatini e Natili.

Ovviamente, non si tratta più di retrocedere, richiamare, comminare ammende a qualcuno: di fronte ai fatti che si verificano e tenendo presente il « clima » che si è venuto a creare nel rally-cross, si impone un drastico provvedimento della CSAI, provvedimento che deve arrivare sino alla squalifica dei colpevoli.

Dopo la vittoria riportata a Napoli ove si era imposto a Natili e a Micci, il savonese Galatini si è ripetuto riportando anche la quarta prova del Trofeo Ford-Kleber in un convulso finale che lo ha visto alla partenza as-

sieme a Natili e Grimaldi. Galatini era stata il più veloce anche nelle batterie ed era deciso a dare battaglia al « padrone di casa » che pur aveva dalla sua tutto il pubblico. Al via, Grimaldi scattato in anticipo, precedeva gli altri di qualche metro e li danneggiava visibilmente « tagliando » loro la strada (con grave pericolo); poi gli altri si facevano sotto, ne nasceva una bagarre fuori da ogni regolamento e Galatini ne usciva precedendo Natili, mentre Grimaldi si fermava poco dopo per guasti. Vinceva nettamente Galatini, ma il pubblico reclamava la ripetizione della gara per la scorretta manovra di Grimaldi e tentava, a stento trattenuto, di invadere la pista. Le richieste del pubblico non venivano giustamente ascoltate e la gara non era ripetuta. Sappiamo per certo che il delegato sportivo e i commissari di gara hanno stilato un verbale da inviarsi alla CSAI: ne attendiamo le risultanze.

c. p.

TROFEO FORD KLEBER - Campionato di rally-cross.

3. prova - Napoli:

Classifica dopo le batterie: 1. Micci; 2. Galatini; 3. Natili; 4. Fargion; 5. Alamo; 6. Misasi; 7. D'Amore; 8. Silvuni; 9. Pedretti; 10. Black; 11. De Pasquale; 12. Popoff.

Finale: 1. Galatini in 3'01"8; 2. Natili 3'07"4; 3. Micci 4'10"5.

4. prova - Ronciglione:

Classifica dopo le batterie: 1. Galatini; 2. Natili; 3. Grimaldi; 4. Fargion; 5. Del Carlo; 6. Secchi; 7. Piscitelli; 8. Silvuni; 9. Popoff; 10. Zanetti; 11. D'Amore; 12. Micci.

Finale: 1. Galatini; 2. Natili.

Ritirato: Grimaldi.

PALERMO - Sabato 10 giugno, nel Duomo di Monreale, si uniranno in matrimonio Roberto Chiaramonte Bordonaro e la signorina Antonella Inglese. Al pilota palermitano, detentore del titolo italiano della 1150 Turismo gruppo 2, ed alla sua gentile sposa gli auguri di Autosprint.

**AUTO
SPRINT
KARTING**

Coppa dei Campioni euro-kart a Jesolo

Cancelleda dal calendario internazionale la prova dello Challenge di durata, crollato per mancanza di piloti nella prova francese, la Federazione, anche per non sottrarsi all'impegno internazionale, ha sostituito la prova di durata con una manifestazione ad altissimo livello agonistico. Coppa dei Campioni il 29 giugno sempre sulla pista Azzurra di Jesolo. Una gara riservata a tre piloti di ogni nazione europea, che siano campioni nazionali in carica o lo siano stati.

L'élite cioè del karting europeo sarà invitata a Jesolo in un incontro che sinora non è stato mai possibile organizzare. Vecchie e nuove glorie una volta tanto a confronto diretto, anche perché attratti da un vistoso monte premi, reso tale dall'entusiasmante adesione dell'industria italiana ed europea.

È una classifica che si vuol lanciare, su nuove basi e con una nuova dinamica sportiva ed agonistica. Una classifica che vuol essere un anticipo a quello auspicato Campionato d'Europa individuale ed a un Gran Premio dell'Industria, manifestazione oramai matura per il karting.

Il karting internazionale, più che quello nazionale, ha bisogno di uscire da schemi che annosi e gli stessi di sempre, sono diventati logori sia sportivamente che tecnicamente. Risentono di una mentalità tradizionale bisognevole di un completo ripensamento.

La scelta di Jesolo per questa prova così qualificata, ha creato dei dispiaceri ad Alberto Picatti che si è battuto per Torino. La pista di Jesolo, però, è stata la preferita anche perché c'erano i presupposti logistici per una manifestazione così impegnativa.

Vedremo così sulla pista Azzurra i vari Goldstein, Heyer, Hagenbuck, Peeters Mac Allen, Ferrari e tanti altri e dei nostri certamente Gorini, Campione Italiano in carica. Forse anche Beggio e Pernigotti, il primo così presto sacrificato nel momento della sua ascesa mondiale ed il secondo ancora non pienamente convinto delle sue approssimate (per via dell'età e del peso) possibilità agonistiche.

Da SENIGALLIA a JESI: i due volti delle MARCHE kartistiche COLANGELO (nel caos) riconcilia

Le Marche, una regione calda agonisticamente, polemica sportivamente specie nel karting, con le ultime due gare, Senigallia e Jesi, ha tenuto fede alla sua tradizione con il regalare allo sport due giornate, una non certo esemplare, l'altra perfetta ed intonata con lo sport.

Infatti a SENIGALLIA, con organizzatori-piloti e piloti-organizzatori, con un direttore di corsa al quale l'inattesa scaltella forse non ha giovato, ed un commissario tecnico ignaro che la sua qualifica comporta l'eseguire le verifiche di fine gara, tutto è andato a farsi benedire. In aggiunta c'è stato un commissario CSAI, cosa insolita per lui, all'insegna di « un peso e due misure ».

In tanto caos, nella 100 cc. Adelchi Colangelo, che ben può definirsi il re dei circuiti cittadini del versante adriatico, ha tenuto a distanza G. Franco Mazzotti e Montani Sauro. Nella seconda categoria il romano Stefano Siena ha vinto ancora una volta su Graziano Breccia e Poggiali. Gaudenzi ha regolato sul traguardo Walter Venturi, nella terza categoria, nella loro scia Evangelista e Casagrande.

Nella 1. categoria della 125 spettacolo vittoria di Luciano Perlini finalmente a punto con il suo Aermacchi, su Montani, con l'inattesa sconfitta dei fratelli Sonni che si son fatti precedere anche da Smeriglio e Sauro Montani. Rivincita di Perticaroli e per giunta con un P.C.R. su Camplese e Belardinelli nella seconda categoria della stessa classe.

IESI - Gare a più alto livello agonistico e sportivo sul bel circuito di Iesi. Complesso dirigenziale più attento ed efficiente. Ecco venir fuori una giornata sportivamente valida. Ancora Adelchi Colangelo ha portato un'altra perla alla sua collana di vittorie nella 100 cc. 1. categoria, una vittoria chiara e senza giochi. Alle sue spalle bello il duello tra Andrenacci e Di Santo con alterne vicende durante tutto l'arco della gara risoltasi poi, con il vantaggio di Andrenacci.

Giorgi, nella terza categoria, ha condotto dal primo giro con alle spalle una nutrita muta di piloti in lotta per la seconda posizione e le rimanenti. Una vera girandola nelle posizioni con atle-

LE PROSSIME GARE

11 giugno, PISTA GIUNTI, Falerna Lido (CZ), gara naz. cl. 100 e 125 cc - 11, CIRCUITO DI GROSSETO, gara ch. cl. 100 e 125 cc - 11, PISTA OTTAVA, Sassari, gara ch. cl. 100 cc - 11, PISTA S. PANCRAZIO, Parma, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 11, PISTA DEL MARE, Fano, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 11, CIRCUITO DI RIETI, gara naz. cl. K 250 prova valida per il Campionato Italiano - 18, PISTA CERRINA, Torino, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 18 CIRCUITO DI CAMISANO VICENTINO, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 18, CIRCUITO DI S. AGATA MILITELLO (ME), gara ch. cl. 100 e 125 cc - 18, CIRCUITO DI REGGIO CALABRIA, gara ch. cl. 100 e 125 cc - 18, PISTA BASTIA, Bastia Umbra, gara naz. cl. 100 e 125 cc -

Il battesimo (bagnato) di S. PANCRAZIO

PARMA - Un tempo alquanto incerto ed una leggera pioggia hanno battezzato la « novella » pista S. Pancrazio dopo i recenti e solerti lavori di ammodernamento. Folto, come sempre, il numero dei piloti di 3.a categoria per cui sono state necessarie due manches nelle quali si è assistito ad un accanito duello tra i giovani Lotteri e Bernazzoli. Dopo alterne vicende di varie rimonte fra i due, Bernazzoli è riuscito a tenere testa con grinta all'avversario.

Bella la finale di questa gara dove si è vista nettamente la supremazia di Bernazzoli che tagliava vittorioso e con merito il traguardo seguito da Banzi (ancora senza la « spalla » Richeldi) e Fontana.

Nella seconda categoria Santini è partito subito in testa, nella prima batteria, e ha mantenuto sino a quando la rottura del freno lo ha costretto a fermarsi. Gabbiani e Zanotti, nella seconda manche, si sono contesi il primo posto fino a quando Gabbiani, con una furbesca manovra ha tagliato il traguardo.

Nella finale Gabbiani, partito in testa, vi è rimasto per tutta la gara sempre insidiato da vicino da Zanotti.

Nella prima categoria Necchi e Maino retrocessi, per false partenze, nelle ultime posizioni, cercano di rimontare. La manovra riesce e Necchi finisce al secondo posto dietro Gorini, a solo qualche secondo dal vincitore. Scarse le presenze nella 125 cc. dove Baroni, nella 1.a categoria, oramai inseritosi fra i frequentatori delle gare per allenarsi in vista dei campionati europei, vince con un modesto vantaggio su Pavesi e Neri.

Il sempre presente Maiolino, nella seconda categoria, dopo vari tentativi per contendere la posizione a piloti più giovani, ha dovuto cedere il passo all'irrompente Boni che ha vinto seguito da Mazzola e Silvestri.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc, 3.a cat.: 1. Bernazzoli; 2. Banzi; 3. Fontana; 4. Battilani; 5. Masnani.

Cl. 100 cc., 2.a cat.: 1. Gabbiani; 2. Zanotti; 3. Scarabelli; 4. Masini; 5. Venturi G.

Cl. 100 cc., 1.a cat.: 1. Gorini; 2. Necchi; 3. Neri B.; 4. Monti M.; 5. Manzieri.

Cl. 125 cc., 1.a cat.: 1. Baroni; 2. Pavesi; 3. Neri G.; 4. Barilli; 5. Vismara.

Cl. 125 cc., 2.a cat.: 1. Boni; 2. Mazzola; 3. Silvestri; 4. Maiolino; 5. Guerra.

SCIONTI domina a PERGUSA

PERGUSA - Si è corso a Pergusa il 1. Trofeo « Alfa Romeo ». Nella classe 100, 1. categ. si assisteva subito ad un avvio veloce di Scionti e Di Liberto che prendevano il comando, superandosi a vicenda, quando al 7. giro Di Liberto si fermava per noie meccaniche per non ripartire più, lasciando via libera a Scionti che vinceva da dominatore. In seconda categoria Parrinello partiva in testa seguito da La Malfa e Comito. La Malfa subiva la stessa sfortuna del collega palermitano e si ritirava per noie meccaniche.

Nella terza categoria si assisteva ad una spettacolare gara. Ad un giro dal termine, il bravo Franceschini superava La Malfa F. all'uscita della chicane e giungeva al traguardo vittorioso.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 1.a cat., 40 giri: 1. Scionti Aldo in 21'01"9, alla media di 52,488 kmh; 2. Di Mauro Renato in 21'16", alla media di 51,840 kmh; 3. Spina Salvatore, ad un giro.

Cl. 100 2.a cat., 40 giri: 1. Parrinello Paolo in 21'17"2, alla media di 51,838; 2. Comito Armando in 21'20"8, alla media di 51,480; 3. Corrado Salvatore ad un giro; 4. Folli Alfredo, a due giri; 5. Giallanza Giovanni, a due giri.

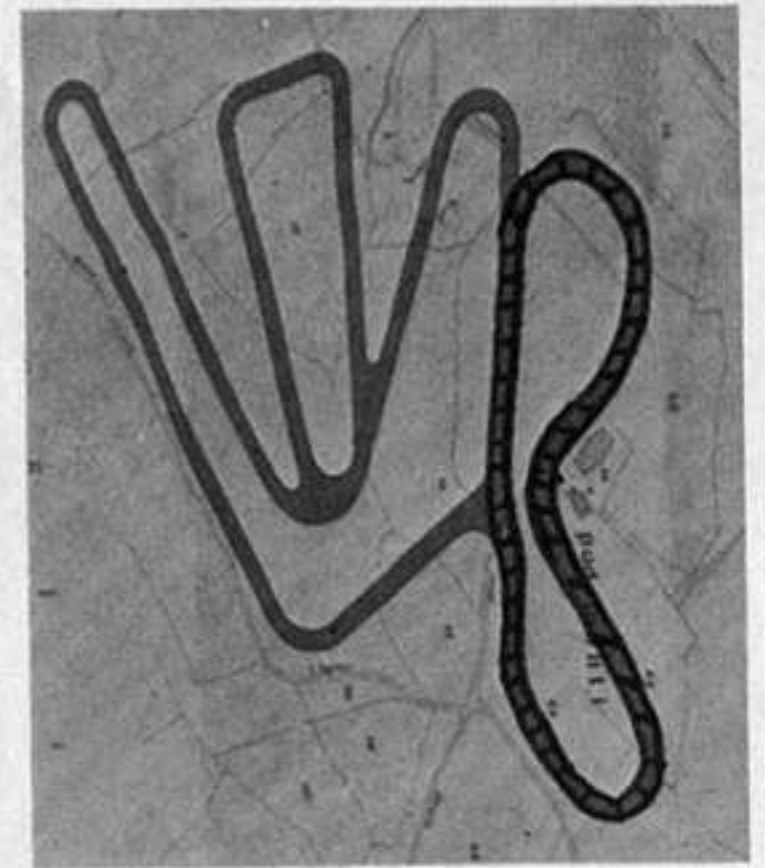
Cl. 100 3.a cat., 30 giri: 1. Franceschini Fabrizio, in 16'32"9, alla media di 52,200 kmh; 2. La Malfa Franco in 16'34"2, alla media di 51,912; 3. Fornaia Filippo in 16'47"3, alla media di 51,120 kmh; 4. Salamone Ignazio in 16'47"7, alla media di 51,098; 5. Nicosia Riccardo in 16'47"9, alla media di 51,076 kmh; 6. Conte Lucio ad un giro; 7. Guastalla Giovanni ad un giro; 8. Bellomo Liborio.

Cl. 125 1.a cat., 40 giri: 1. La Porta Michele in 21'07, alla media di 52,272.

Cl. 125 2.a cat., 40 giri: 1. Virrillo Renato in 21'00"2, alla media di 52,560 kmh; 2. De Pasquale Salvatore in 21'04", alla media di 52,380 kmh; 3. Milone Giuseppe ad un giro; 4. Russo Salvatore a quattro giri; 5. Calanna Salvatore a sei giri.

Già allungata
a tre chilometri
la pista di
S. Piero a Sieve
ma troppi
la snobbano:

PERCHE' solo alle moto?



Le ruspe hanno già scavato (a sinistra) altri due chilometri della pista « privata » di Lando Baldassini. Sopra, il tracciato, con tratteggiato il percorso attuale

SAN PIERO A SIEVE - Parto trigeno nei giorni scorsi a S. Piero a Sieve: la mini pista della Fortezza, lunga quasi un chilometro, si è allungata fino ad un tracciato della lunghezza complessiva di tre chilometri. C'è chi non ci crede e chi grida al miracolo, ma il « miracolo » è sempre lo stesso, Lando Baldassini. Scherzi a parte la pista di tre chilometri è una realtà ed i buldozer stanno ora rifinendo il tracciato che avrà tre diverse possibilità di uso, con una larghezza disponibile di otto-dieci metri.

Per rendere possibile l'allargamento Baldassini ha comperato altri dieci ettari di terra e ci ha messo dentro le ruspe: in pochi giorni si è delineato il nuovo tracciato, particolarmente spettacolare, pieno di curve e saliscendi. Il nuovo percorso si innesta in fondo alla breve discesa, poi curva a sinistra, rettilineo, ampia curva a destra, rettilineo, curva in salita, altro rettilineo, curva a sinistra, immissione nel vecchio percorso. Questo per sommi capi il nuovo tracciato, senza riferimenti alla utilizzazione pratica che è tutta da decidere.

Entro questo mese il grosso lavoro di scasso e rifinitura con le ruspe sarà finito tanto che è attesa da Roma una commissione della Federazione Motociclistica Italiana per un sopralluogo. E qui si apre un discorso che certo non è a favore delle quattroruote, come ci ha detto lo stesso Baldassini — che tutt'ora sta facendo i lavori con denari suoi — abbastanza amareggiato: « In principio tanto entusiasmo e tutti volevano partecipare all'iniziativa, ma quando si sono esaminati concretamente i vari problemi le parole sono rimaste tali. »

Baldassini aggiunge anche che l'AC Firenze non è intervenuto riconoscendo, però, l'impegno di questo Ente nella costruzione dell'autodromo del Mugello a Scarperia; le delusioni maggiori sembrano essere venute dalle scuderie, anche da alcuni piloti con sicure doti finanziarie, da altri esponenti dell'automobilismo. Ed allora Baldassini ha deciso di fare tutto da solo ed ha ricominciato con le ruspe, incoraggiato solo dalla Federazione Motociclistica. L'interessamento di questo Ente è infatti, notevole in quanto è stata espressa la possibilità di un uso intensivo dell'impianto visto che anche per le moto le gare sui circuiti cittadini ed in salita hanno i minuti contati. Proprio per questo uso la commissione esaminerà il nuovo tracciato suggerendo eventuali modifiche e quindi si passerà all'asfaltatura ed alla rifinitura dell'anello, rifinitura che è decisamente meno onerosa se indirizzata alle moto che non alle auto. (Per esempio la FMI è contraria ai guard-rail e preferisce barriere « morbide »).

Lo stesso Baldassini spera di poter ospitare la prima gara di moto a settembre, una specie di inaugurazione di prova in vista dell'organizzazione della nuova stagione 1973.

Baldassini, oltre alle moto ed ai kart, non è che abbia detto addio alle automobili e conta di mettere a disposizione la pista per prove, collaudi, anche gare se si troverà un accordo equo, ma per ora il futuro di questa pista, che prima di essere aperta si è già triplicata, sembra decisamente legato alle motociclette. E questo è un assurdo, visto come nascono sempre più difficoltà per le corse anche in Toscana. Possibile che, in attesa della gallina del Mugello, lo stesso AC di Firenze non voglia tener conto dell'uovo, sia pure piccolo, per i piloti e gli appassionati toscani umiliati dai continui veti

Marco Grandini



il gioco del mese

IL REGOLAMENTO — Art. 1: Per partecipare al gioco è necessario compilare chiaramente e senza cancellature la schedina che trovate qui sopra riportata, sulla quale in corrispondenza delle rispettive caselle dovranno essere indicati il nome della «marca» in testa alla classifica nell'ora indicata e, possibilmente, per concorrere ai punti preferenziali, i componenti l'equipaggio. Art. 2: per ogni risposta esatta relativamente alla «marca», verranno attribuiti punti 10; verrà classificato al primo posto il concorrente che avrà totalizzato il maggior punteggio e così via. Art. 3: in caso di ex-aequo, verranno attribuiti 3 (tre) punti preferenziali a chi avrà indicato anche il nome dei componenti l'equipaggio della vettura indicata. L'indicazione esatta dei componenti l'equipaggio della marca vincitrice darà diritto a 5 (cinque) punti preferenziali. Art. 4: per partecipare al gioco è necessario essere già associati per il 1972 al CLUB AUTOSPRINT, indicando sulla scheda il numero della tessera sociale. Art. 5: le schedine dovranno essere spedite alla redazione di AUTOSPRINT entro e non oltre il 10 giugno 1972. Ne farà fede la data del timbro postale.



Quello che vincerete

1 classificato: una tanica olio **CASTROL** da kg. 3; un abbonamento annuo (a partire dal n. 4) a **AUTOSPRINT-MESE**; un plaid; una maglietta; un modellino.
2 2 manifesti plastificati; un plaid; un foulard; una maglietta. 3 un film muto a scelta. 4 e 5 « Il tridente » di S. Boschi; un modellino. Dal 6. al 10.: 5 manifesti plastificati a scelta. Dall'11. al 20.: 2 manifesti plastificati a scelta.

Le MANS ORA per ORA

Non ce ne eravamo dimenticati, cari amici, ma il ritmo sempre crescente delle corse in calendario ci aveva preso un po' la mano con la conseguenza che il «vostro» tanto atteso «gioco del mese» aveva dovuto restare in posizione di «stallo». Eccoci a voi con il nuovo quiz da risolvere, riferito alla «24 Ore di Le Mans».

Perché abbiamo scelto quella corsa? Molto semplice. Visto che con sei domande o con dieci pronostici i risultati sono stati «scarsi» e i pari merito «abbondanti», abbiamo pensato di imporre ventiquattro fatiche con la speranza che la selezione risulti più

chiara e probante. Un pronostico ogni ora di gara e soltanto relativo alla «marca» che in quel momento sarà al comando della classifica. E' pensabile, così, che molte «teste» cadranno e che nella classifica a premi resteranno veramente i più bravi. Il «gioco del mese» per la 24 Ore di Le Mans è come il gioco della margherita: chi distacca più petali sarà dichiarato vincitore!

Come sempre, il gioco è riservato ai soci del Club AUTOSPRINT che siano in regola con il tesseramento 1972: essi dovranno indicare sulla scheda oltre al nome e cognome e indirizzo, anche il numero della tessera sociale.

CLASSIFICA	VETTURA	EQUIPAGGIO	PUNTI (riservato redazione)	CLASSIFICA	VETTURA	EQUIPAGGIO	PUNTI (riservato redazione)
1				13			
2				14			
3				15			
4				16			
5				17			
6				18			
7				19			
8				20			
9				21			
10				22			
11				23			
12				24			

nome e cognome

n. tessera club

indirizzo: via

n.

c.a.p. località

spedire NON OLTRE il 10 giugno 1972

Mentre PIGNA
(ed il campionato)
vanno in vacanza

Il calcio dà respiro all'automobilismo?

«Abbiamo visto per voi», il titolo scelto per questa rubrica — sintesi critica degli avvenimenti sportivi automobilistici della settimana — ha tutta l'aria, ormai, di essere un controsenso. Infatti diventa sempre più difficile «vedere» qualcosa alla nostra TV, anche se di volta in volta i motivi sono diversi.

La scorsa settimana abbiamo visto, sì, qualcosa: una «goccia» di Indianapolis — inserita in un Telegiornale da Maurizio Barenson che ha

nica sportiva» che, non a torto, abbiamo sempre definito «Domenica calcistica».

Infatti la trasmissione, nella sua «veste» di gala, è stata l'ultima della stagione perché, lo ha precisato Pigna all'inizio del collegamento, «come sapete è legata al Campionato di calcio di serie A. Di conseguenza questa sera la trasmissione sarà in prevalenza una piccola festa in famiglia che è la conclusiva di questo affascinante campionato». Ma

ottobre riprende i suoi più seri impegni internazionali. Ed è con l'augurio che il nostro calcio possa tornare a quelle soddisfazioni che ci ha dato nel passato che noi concludiamo questa serie del campionato di calcio di serie A della Domenica sportiva augurando a voi tutti arrivederci al prossimo ottobre.

E mentre Pigna si riposa delle fatiche «calcistiche» con quattro lunghi mesi di ristoratrice vacanza noi continueremo a seguire la Domenica sportiva estiva, quella che non ha l'abitudine bello della festa ma che in compenso usa dedicare (a meno che le «direttive» non siano cambiate) un po' più di spazio anche al nostro sport.

Comunque, nonostante la grande kermesse calcistica di «fine d'anno» (e ci mancava soltanto il mazzolino di fiori alla «signora maestra»), un breve e sintetico accenno alle gare del sabato e della domenica si è avuto: un minuto esatto di filmato e commento per la 1000 chilometri del Nurburgring, un minuto e venticinque secondi per Indianapolis, trentasette secondi di solo e stentato resoconto di Pigna sui risultati del Rally dell'Acropoli. Per una trasmissione esclusivamente calcistica ci sembra che, in definitiva, due minuti e sessantadue secondi di automobilismo siano più che sufficienti...

Nel corso della settimana, ed esattamente mercoledì 31 maggio, abbiamo avuto il piacere di assistere a un filmato sull'«Automobile e la sua preistoria». Una serie di documenti che in tre quarti d'ora hanno spiegato come e perché è nata l'automobile e quali sono stati i motivi della sua enorme diffusione: le ferrovie insufficienti con treni che collegavano solo le grandi città, la necessità di rendersi indipendenti dal trasporto pubblico, la possibilità di recarsi dalla città in campagna per i primi distensivi week-ends e dalla campagna in città per trasportare più comodamente e celermente i prodotti agricoli sono alcuni tra i principali motivi dell'affermazione dell'automobile; le prime corse — su strada e poi su pista — e i primi raids sono stati «i migliori alleati» di questa diffusione soprattutto per l'utilità dimostrata dalle competizioni stesse che davano modo di perfezionare i motori e tutti gli accessori. È stato anche sottolineato che la macchina ha contribuito massicciamente alla costruzione delle nuove strade asfaltate e delle moderne autostrade anche se queste si rivelano ancora oggi insufficienti alla mole sempre crescente del traffico. «Non abbiamo progredito abbastanza», è stato il commento (italiano) del documentario, «perché il progresso non è solo nella velocità e nell'accorciamento delle distanze». Un commento necessario visto e considerato che ancora non si è compreso che questo «fenomeno sociale» ha bisogno soprattutto di spazio, in città e fuori.

Il documentario è stato interessante, soprattutto per le immagini perfette e chiarissime delle auto d'epoca, stupende e commoventi nella loro incompletezza o, per le successive, nella loro eleganza di rifiniture. Interessante, dicevamo, tanto da sperare in una replica in un programma per adulti; il filmato infatti era destinato alla TV dei ragazzi.

Gio' Luni

Due collegamenti per LE MANS

Vedremo... Forse sarebbe più opportuno dire che secondo le previsioni «dovremmo» vedere alcune fasi della «24 Ore» di Le Mans; il programma prevede infatti due collegamenti, sabato per la partenza e domenica per l'arrivo. Ma ci sarà concesso tanto onore o ancora una volta accadrà qualcosa che impedirà l'andata in onda della gara? Sarebbe veramente assurdo e rasanterebbe una autentica presa in giro. Per non dir di peggio.



Formula 3 a 2000

● **FORMULA 3** senza pace e sempre alla ricerca di una sistemazione definitiva. La CSI, nella sua ultima riunione, ha preso ancora una volta in esame la situazione tecnico-agonistica di questa monoposto veramente ineguagliabile per la formazione dei giovani piloti, e ha deciso che dal 1. gennaio 1974 la cilindrata dei motori F.3 aumenterà fino a 2000 cmc. Per quanto attiene, tuttavia, al «buco» d'immissione d'aria, così come per tutto ciò che è relativo agli altri dettagli tecnici, ogni decisione — secondo costume — è stata rinviata alla nuova riunione del massimo consesso sportivo che avrà luogo nel mese di giugno.

● La **REYNOLDS ALLUMINIUM** ha confermato che tutti i motori Chevrolet offerti per la Can-Am 1972 saranno i loro 390. La casa fornirà assistenza tecnica.

● A proposito del suo licenziamento dal team March di F.3, **JAMES HUNT** ha dichiarato che da tempo la situazione era insostenibile, soprattutto per «mancanza d'interesse e di entusiasmo» da parte dei dirigenti.

● Conferenza di **CESARE FIORIO** al Panathlon di Modena. Come sempre brillante il Direttore Sportivo della «Lancia» ha tracciato, con forma assai scorrevole e interessante, l'attività dei rally e, soprattutto, la vita di chi ne è protagonista. Per Fiorio oggi non è più il caso di dire che i rally si fanno con le macchine di serie trasformate o elaborate da rally: al contrario si deve costruire la vettura per queste massacranti corse e poi derivarne quelle da vendere.

● L'amministrazione comunale di Spoleto ha incaricato l'ingegner Agnolotto di Milano, di redigere il progetto riguardante l'**AUTODROMO dell'Umbria** che sarà realizzato ad alcuni chilometri dalla città. Essendo di tre mesi il tempo utile stabilito per la progettazione dell'impianto, entro il prossimo agosto il reperto tecnico relativo all'opera dovrebbe venir inoltrato alla CSAI per il parere definitivo.

● Nell'ultima prova dell'**EUROPEO TURISMO** svoltosi in Cecoslovacchia, non si è registrata nessuna novità di rilievo in quanto, come previsto, le omologazioni che dovrebbero andare in vigore con il 1. giugno, hanno frenato l'attività di tutti i preparatori e di tutte le Case. Fra le novità più evidenti possiamo notare uno spoiler più grande sul muso della Fiat 128 della Filipinetti e un guadagno in cavalli per il motore Fiat 128 preparato sia da Trivellato che da Parkes. Al livello attuale il piccolo coupé torinese eroga circa 153 cavalli a 9000 giri.

● La prima **GRD** due litri è partita per via aerea per il Giappone, ove la piloterà Tetsu Ikuzawa nella gara a Fuji il 6 giugno. La Casa non ha intenzione di vendere altri esemplari, finché la S272 non sarà stata messa a punto perfettamente dal nuovo collaudatore, John Miles.

● E' già cominciata la preparazione del libro **FIA del 1973**, che uscirà l'8 gennaio.

● **REDMAN** piloterà la nuova Chevron B24 nel campionato americani di F.5000 che inizia a Watkins Glen il 18 giugno. Con questa decisione, Redman e il suo concorrente, Sid Taylor, rinunciano alla serie di F.5000 in Europa.



MARSIGLIA - Il vecchio campione olimpico Alain Mosconi e l'animatrice di Radio Montecarlo Liliane Rose hanno presenziato la settimana scorsa, sul circuito Paul Ricard, la presentazione ufficiale della De Tomaso Pantera di **JEAN-MARIE JACQUEMIN** che porterà nel corso della stagione i colori del team «Blindex batterie - Radio Montecarlo». Ricordiamo che il pilota belga è terminato secondo a Montlhery e ha vinto la classifica gran turismo nella 1000 km. di Francorchamps con quella vettura. Sarà uno dei favoriti nella GT alla 24 Ore di Le Mans e al Giro di Francia automobilistico, essendo quest'ultima prova valida per il Trofeo d'Europa GT nel quale Jacquemin è uno dei più seri candidati alla vittoria finale. (Nella foto, da sinistra: Mosconi, Jacquemin, Splender, Ragnotti e Liliane Rose).

● E' confermata la nomina di **PETER ASHCROFT** quale direttore delle corse della Ford inglese. Nessuno gli invidia il compito, dato che si troverà alle dipendenze del temuto Stuart Turner. Ashcroft, che ha quarantatré anni, ha un modesto passato corsaiolo nella vecchia F.3 di 500 cc. Fa parte della Ford da otto anni.

● Il **RAC** ha annunciato nuovi regolamenti anti-incendio per i circuiti inglesi. Le novità derivano dalle esperienze fatte ultimamente in questo campo. Anche se il limite di 30", per spegnere un incendio, non sempre sarà possibile i circuiti che non si atterranno a queste nuove regole non otterranno il permesso di organizzare corse.

Programmi dal 6 al 12 giugno

MERCOLEDI' 7
programma nazionale
Ore 22,00 - Mercoledì sport, cronache dall'Italia e dall'estero.

SABATO 10
Ore 16,45 - «24 Ore» di Le Mans, telecronaca diretta dalla partenza.

DOMENICA 11
Programma nazionale
Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.

Secondo programma
Ore 17,00 - «24 Ore» di Le Mans (registrazione dell'arrivo).

TUTTI I GIORNI
Programma nazionale
Ore 13,40 (al termine del telegiornale) Sport
Ore 19,45 - Telegiornale Sport
Ore 20,40 (al termine del telegiornale) Sport

TV Svizzera

VENERDI' 9
Ore 20,15 - «L'auto, personaggio del nostro tempo» (9. puntata).

SABATO 10
Ore 16,45 - «24 Ore» di Le Mans, telecronaca diretta della partenza (a colori).
Ore 20,30 - «24 Ore» di Le Mans (registrazione)

DOMENICA 11
Ore 13,00 - «24 Ore» di Le Mans, telecronaca diretta (a colori).
Ore 15,45 - «24 Ore» di Le Mans, telecronaca diretta dell'arrivo (a colori).
Ore 18,05 - Domenica sport
Ore 22,15 - La Domenica Sportiva.

SABATO 10
Secondo programma
Ore 11,35 - «Ruote e motori».

DOMENICA 11
Programma nazionale
Ore 22,45 - Sera sport

Secondo programma
Ore 12,00 - Anteprema sport, risultati e anticipazioni.
Ore 17,30 - Musica e sport, risultati, cronache, interviste e varietà.
Ore 18,40 - Musica e sport (seconda parte).
Ore 20,45 - Sera sport

TUTTI I GIORNI
Alla fine di ogni giornale Radio il Ministero dell'Interno in collaborazione con l'ACI e la RAI dà comunicazione sulle situazioni di emergenza della circolazione stradale.

Secondo programma
Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.

SABATO-DOMENICA
Programma nazionale
Giornale Radio: ore 7.00 - 8.00 - 9.00 - 12.00 - 13.00 - 14.00 - 15.00 - 17.00 - 20.00 - 23.00

Secondo programma
Giornale Radio: ore 6.30 - 7.30 - 8.30 - 9.30 - 10.30 - 11.30 - 12.30 - 13.30 - 14.30 (reg.) - 15.30 - 16.30 - 17.30 - 18.30 - 19.30 - 22.30 - 24.00.

LUNEDI' 12
Ore 18,10 - «Stop! Attenti alla strada», ricettario stradale per i piccoli.
Ore 19,50 - «Obiettivo sport», Commenti e interviste.
Ore 20,40 - «Quiz al volante», gioco a premi presentato da Mascia Cantoni.

sentito «il dovere» di dare la precedenza all'«importante gara dove anche l'incidente fa spettacolo» — e un autentico «mare» di vuoto al posto del previsto e sicurissimo collegamento con il Nurburgring per la 1000 chilometri. Colpa, questa, da attribuirsi — a quanto è stato annunciato al momento dell'attesa trasmissione — esclusivamente alla televisione tedesca che non avrebbe effettuato la ripresa. E' accettabile l'annuncio? Diamolo per buono e andiamo avanti; verso la novecentosessantunesima edizione della «Dome-

per chi non avesse bene afferrato il concetto, Pigna si è compiaciuto di ripeterlo nel corso del programma per concluderlo infine con queste parole:

«La Domenica sportiva non chiuderà comunque i suoi battenti; continuerà nella sua veste estiva per riprendere in questa formula tra qualche mese con il ritorno del campionato di calcio di serie A ed anche con il ritorno, in veste forse ringiovanita, forse più moderna, quella che tutti auspichiamo della nostra Nazionale di calcio che proprio in



RENAULT 6 destinazione centomila



MARSIGLIA - Da martedì 24 maggio, due Renault 6-1100 strettamente di serie sono sottoposte ad un test poco comune: 100.000 km. « non stop » su autostrada fra Lille e Marsiglia; le vetture si incrociano a Pouilly-sur-Auxois. Questa operazione ha per scopo il dimostrare l'affidabilità di un motore di media cilindrata sulle autostrade, giustamente ritenute molto probanti, e più particolarmente di quella della Renault 6-1100. Sei conduttori scelti fra i tecnici della Régie e senza alcun allenamento particolare si daranno il cambio durante cinquanta giorni sui duemila km. che separano Lille da Marsiglia.

Svolgendosi naturalmente sotto il controllo di speciali incaricati, l'operazione prevede una tabella di marcia nell'ordine di 100 km. orari con un arresto di due ore su ventiquattro.



Annunciato da CHITI, insignito a Firenze «cavaliere HP»

Forse il solito compromesso anche per il serbatoio antifluoco

FIRENZE - Dalla scorsa settimana l'ingegnere Carlo Chiti è anche il primo cavaliere «HP», la nuova onorificenza istituita dalla scuderia Firenze Corse-Biondetti e destinata a personaggi del mondo automobilistico particolarmente distinti: la medaglia-collare gli è stata consegnata nel corso della festa sociale della scuderia fiorentina dal presidente dell'Automobile Club Firenze, ingegnere Borracci. La motivazione della scelta del creatore dell'Autodelta per questa prima edizione del premio «HP» si basa sulla realizzazione del serbatoio di sicurezza da parte dell'Alfa Romeo, come contributo alla salvaguardia dei piloti in gara. Nel ringraziare per il premio, l'ingegnere Chiti ha detto che la Commissione della FIA deciderà quanto prima a Parigi la obbligatorietà o meno del serbatoio Alfa Romeo su tutte le vetture sport ed anzi sembra che si stia scegliendo un compromesso e cioè l'adozione di un serbatoio che contenga circa diciotto litri di liquido ininflammabile (contro i 35 originali per cento litri di carburante), in modo da garantire il pilota almeno al cinquanta per cento. Se così sarà deciso i piloti dovranno cercare di prendere fuoco solo quando hanno consumato metà serbatoio, altrimenti il rischio di bruciare ci sarà sempre!

Tornando alla riunione della Firenze-Corse, più volte rimandata ed in forse fino all'ultimo in seguito alla morte di Riccardone, il presidente avvocato Zavagli ha ricordato la figura del pilota pratese, dal punto di vista umano e da quello sportivo; Zavagli ha anche ricordato la scomparsa di un caratteristico personaggio « minore » del mondo automobilistico fiorentino e cioè di Dorando Malinconi, da tutti conosciuto sotto il soprannome di « Bomboniera », deceduto in seguito ad un male incurabile.

Quindi il presidente Zavagli ha accennato alle difficoltà della Scuderia soprattutto in seguito alla precisa scelta di voler rimanere un gruppo dilettantistico, caratteristica questa che pone oggi molti problemi per chi non vuol legarsi a marchi industriali.

Di conseguenza la Biondetti-Firenze Corse cercherà di rimanere fedele allo spirito dilettantistico e ha aperto le sue porte anche a nuove sezioni, come quella per i fuoristradisti, per i collezionisti di



Il presidente dell'Automobile Club Firenze ingegnere Borracci consegna all'ingegnere Chiti il primo trofeo «HP»

auto d'epoca e per gli appassionati di modelli radiocomandati, ultima moda nel settore delle quattro ruote e sulla quale torneremo quanto prima.

Successivamente si è passati al bilancio dell'annata sportiva che ha visto 152 presenze, tre vittorie assolute, 34 di classe, un campionato italiano nel gruppo 2 classe 500 cc vinto da «York», Maurizio Lastraoli, risultato anche il campione sociale 1971. Un premio speciale è stato consegnato a «Nicor» per le sue due vittorie.

La consegna dei premi, effettuata al termine della cena preparata nel grande salone della commissionaria Alfa Romeo Scar-Autostrada con l'Alfetta come vedette della serata, è stata effettuata dal presidente Zavagli, dal vice avvocato Conte, dalle autorità intervenute. Fra i piloti presenti Zecoli, Ghigo, Rosselli, Shangry-là, Dini, Truci, Larini, oltre ovviamente ai biondettisti.

Questa la classifica del campionato sociale velocità: dopo «York» seguono Mascaleros, Shangry-là, Belli, Aquilini, «Nicor», Moscardini, Lucarelli, Santini, Meratti Papeschi, Pallini, «Boim», Baroni, Zaniratti, Raucchi, Pesetti, Mugelli, Ruspoli, Bisio. Altri riconoscimenti sono stati consegnati a David Fargioni, per il campionato sociale rally e la Coppa Fiat di nuovo a «York».

Marco Grandini

I campioni dell'AC Firenze

FIRENZE - Quattro giorni dopo la festa della Firenze-Corse Biondetti si è svolta al premiazione dei piloti sportivi dell'AC Firenze: anche in questa classifica «York» (Lastraoli Maurizio), si è imposto aggiudicandosi così una grande coppa d'argento ed un congruo blocchetto di benzina consegnatigli dal presidente ingegnere Borracci; quest'ultimo, tra l'altro, ha poi annunciato ufficialmente che sono iniziati i primi lavori di sterro per l'autodromo internazionale del Mugello, lavori che sarebbero già a buon punto se non ci fossero state le piogge di aprile e maggio a rallentarli. Il fatto che si sia iniziato però è già estremamente confortante.

Nel corso della cerimonia vi è stato un momento particolarmente doloroso e commovente quando la vedova di «Riccardone» ha ritirato il premio destinato a suo marito in quanto Carlo Benelli aveva richiesto la licenza sportiva tramite l'AC Firenze. In memoria dello scomparso pilota è stato osservato un minuto di silenzio.

Successivamente si è proceduto alla distribuzione delle coppe e medaglie d'argento assegnati ai piloti sportivi dell'AC Firenze secondo la seguente classifica del campionato sociale:

1. «YORK»;
2. Rosselli Alberto;
3. «Riccardone»;
4. Mascaleros;
5. «Sangry-là»;
6. Meratti Piero;
7. Falorni Piero;
8. Ruspoli Costantino;
9. Aquilini Pier Luigi;
10. Fracastoro Alessandro;
11. Gonfiantini Paolo;
12. Baroni Paolo;
13. Bettazzi Paolo;
14. Pesetti Manlio;
15. Caroli Giampaolo;
16. «Nicor»;
17. Zaniratti Franco;
18. Mugelli Leonetto.

• Dopo il successo a Chimay di DAVID PURLEY, è corsa voce che gli organizzatori l'anno prossimo vorrebbero tramutare la gara di F. 3 in una di F. 2 soltanto per avere il piacere di vedervi partecipare Purley, dato che quella di Chimay è stata la sua ultima in F. 3 (ora si dedicherà alla F. 2).

• Nonostante le voci ottimistiche sul WESLAKE V-12, né la Ford né la Gulf hanno l'aria di sperare che per ora venga montato sulla Mirage, e quasi certamente non a Le Mans. Anzi, un portavoce di una delle due Case ha detto con aria avvilita: «Ce ne vuole, perché sia pronto».

• La morte di Bert Hawthorne, a Hockenheim, non ha scoraggiato ALAN McCALL che continuerà a iscriverle le sue Tui alle gare di F. 2. Era già in costruzione un secondo telaio, quindi ora le vetture saranno due e la prima ha corso al Crystal Palace con John Watson. Il secondo pilota dovrebbe essere Derek Bell, o forse Brian Hart.

• La HILLMANN AVENGER prodotta dalla Chrysler U.K. ha raggiunto il suo 250.000.simo esemplare. E ciò in soli 2 anni. E' la prima volta nella storia della fabbrica che un tale numero di produzione viene raggiunto in così breve tempo.

• In fase di studio presso la GENERAL MOTORS il motore a pistoni rotanti WANKEL. Se il programma sarà approvato fra qualche anno vedremo le vetture GM con questo tipo di motore.

• La produzione inglese di automobili ha raggiunto la cifra di 36.272 esemplari la settimana in aprile; una media leggermente inferiore a quella di marzo, ma indubbiamente superiore a quella dello stesso mese nel 1971.

FORD II «veggente»

• HENRY FORD II fa il «veggente»: ha predetto, infatti, la produzione di 31 milioni di veicoli nell'anno 1972, ovvero due milioni di unità in più rispetto alla cifra record stabilita dall'industria automobilistica mondiale nel 1971.

• Anno felice il 1971 per la BAYERISCHEN MOTOREN WERKE (BMW). La grande fabbrica tedesca annuncia questi dati: produzione 164.701 automobili (il 2,2% in più dell'anno precedente) e 18.772 motociclette (il 52,8% in più del 1970); vendita 166.354 automobili (4,7% in più); vendita in Germania 87.759 veicoli (l'anno precedente 86.478), all'estero 78.350 (18,5% in più del 1970).



• 100.000 esemplari del nuovo modello della Opel Rekord sono state prodotte dal gennaio all'aprile 1972 negli stabilimenti Opel per far fronte alle sempre più crescenti richieste del mercato mondiale.

• La CHRYSLER FRANCE ha chiuso i suoi bilanci 1971 ed ha reso noto che l'utile netto è stato di 10 miliardi e 752 milioni di lire dopo che all'ammortamento erano stati passati altri 21 miliardi e mezzo. Gli utili sono stati destinati ai conti di riserva. L'assemblea generale della Chrysler France ha deciso, inoltre, di rinnovare i poteri agli amministratori in carica.

• Il Capo della polizia di Los Angeles è stato visto in visita alle officine «Ferrari» e «Maserati» di Modena. L'ospite, che era accompagnato da alcuni colleghi ha avuto parole di ammirazione per i dirigenti modenesi, augurandosi che la Polizia di Los Angeles, che dispone di moto Guzzi V7, possa avere in dotazione anche vetture speciali Ferrari e Maserati per i servizi rapidi. Il capo della Polizia di Los Angeles era venuto in Italia per visitare la Guzzi che a ben 40 polizie nel mondo fornisce le V.7.

• Durante una corsa a Duquoin, l'indomani della 500 miglia d'Indianapolis, FOYT ha avuto un incidente, quando ha lasciato troppo in fretta il box, dopo il rifornimento, sicché il tappo del serbatoio si è svitato e la benzina è uscita. La tuta del pilota si è incendiata e Foyt è stato ricoverato in ospedale, con ustioni di primo e di secondo grado al viso, a una mano e al piede destro.

• E' stata presentata a Washington la FORD che, secondo Henry Ford II, dovrebbe essere il «modello T» degli anni '70. Si tratta della Fiera, un veicolo a più usi che potrà essere prodotto in Asia, nel Pacifico e in Africa. Già quest'anno inizierà la produzione nelle Filippine.

MODENA by night lezione di tecnica

MODENA - L'ATA (Associazione Tecnica dell'Automobile) è una benemerita istituzione che incoraggia iniziative e problemi culturali nel settore dell'automobilismo. Ma è logico che i giovani che ne fanno parte abbiano sempre come grande aspirazione di poter completare le loro cognizioni con contatti a Modena, la città dei «cavalli», delle bielle, dei pistoni. Il gruppo di studenti del Politecnico di Torino venuti a Modena per interessamento dell'ATA (e della FIAT) hanno espresso il loro grande desiderio di toccare la loro massima aspirazione che è quella di trovare un «posticino» presso le officine emiliane specializzate in costruzioni di prestigio. Erano una cinquantina e appena giunti a Modena sembravano trasformati perché tutto parlava loro dei grandi nomi dell'automobilismo. Sono stati alla FIAT trattori e qui hanno potuto vedere, guidati dal direttore ing. Aldo Coen, i mezzi cingolati e a quattro ruote che potrebbero essere impiegati — alla maniera russa — anche per gare di... trattocross. Poi alla Maserati e da Stanguellini, con «ciceroni» di rispetto l'ing. Alfieri e l'ing. Becchi collaboratore del «mago» delle piccole cilindrate. Si è parlato di telai, di elaborazioni sul progetto della «Momo» esposta a Nuova York.

In serata il dibattito Alfieri e Scaglietti jr. sono stati sottoposti a un fuoco di fila incessante di domande. Si è parlato di cambi, di olii e di carburatori. Si è parlato di inquinamento, di combustione ecc.

Scaglietti junior è stato bersagliato sul perché si usano per le carrozzerie materiali in vetro resina. «Esperimenti in tal senso» ha detto Scaglietti — li abbiamo fatti sin da quando preparavamo le macchine per Le Mans e per la Mille Miglia. Per le vetture da competizione ci siamo subito lanciati su questa strada. I laminari, specialmente nel pianale, con le vibrazioni, si rompevano, causando diversi inconvenienti. Oggi costruiamo le carrozzerie di ben sei vetture al giorno e tutte in vetroresina. Anche per i serbatoi, dati i costi, siamo ricorsi al serbatoio saldato e, per eliminare le pulsazioni del liquido, abbiamo rivestito i serbatoi di vetro resina che poi ora, in buona parte, sostituiamo con vernici speciali...».

Si è poi parlato di iniezione meccanica ed elettronica (ing. Alfieri), di motori a due e a quattro tempi (Stanguellini) con riferimenti alle moto; ed è saltato fuori il famoso telaio a traliccio con mille e mille tubi, progettato dall'ing. Alfieri e battezzato dagli americani «gabbia d'uccello». «Gli inglesi — ha detto Alfieri — lo criticarono, mentre altro venne approvato e magnificato. Orti debbo precisare che si trattò di un esperimento, perché non trovammo — in quei lontani giorni — chi ci faceva il monoscocca. Fu una soluzione di ripiego». Altri argomenti, il ponte De Dion, motore a turbina ecc. Si son fatte le ore piccole, ma tutti sarebbero rimasti sino al mattino.

Mario Morselli