

DOVE corriamo domenica?



Per l'ITALIA:
CHALLOIS
via Radicofani 35
00138 ROMA

l'additivo del meccanico

LE GARE SOPPRESSE La 84 Ore del Nurburgring (15-18 agosto), la Coppa delle Alpi (19-24 giugno) e la Salsomaggiore S. Antonio (25 giugno).

QUESTE DATE CAMBIANO ● Rally 999 minuti (6-7 maggio): rinviato a data da destinare ● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile-1 maggio): rinviato a data da destinare ● Rally dei Tulipani (24-29 aprile): rinviato a settembre ● Autogiro Asparagi - Trofeo Simca: rinviato al 16 luglio ● G.P. Arturo Mercanti (Monza F. 3, 7 maggio) rinviato a data da destinare ● Coppa Primavera a Salerno (9 aprile) rinviata al 1. ottobre. Il Rally dei Mille Laghi (18-20 agosto) è stato anticipato al 4-6 agosto. La Coppa Teramo (7 maggio) è ri-

mandata al 29 giugno. La Coppa Gallenga (7 maggio) rinviata a data da destinare. La Coppa d'oro Savona (7 maggio) rinviata a data da destinare. La Coppa d'oro Alessandria (7 maggio) rinviata all'8 ottobre. La gara a Vallelunga (11 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa Città di Volterra (11 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa Canaletti (21 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa della Collina (velocità in salita, 4 giugno), la Coppa AC Salerno (velocità in salita, 4 giugno) rinviate a data da destinare. La Gara a Vallelunga (velocità in circuito, 11 giugno), rinviata a data da destinare. L'Agordo-Frasenè è rinviata dal 25-6 al 20-8. Il Giro Valli Pordenonesi è rinviato a ottobre. Il Giro del Gran Sasso (11 giugno) è stato rinviato a data da destinare. La Val Camonica è rinviata al 20 agosto. La S. Stefano-Gambarie al 9 luglio, la Coppa Teramo a data da destinare.

GIUGNO

Le corse chiave dal 19 al 25 giugno in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
21-24	Rally Strasburgo-Stoccarda-Strasburgo	Germania			●●●	Rally	
22	Trofeo Cadetti	SIAS Monza	Circuito di Monza km 2,405	Part. ore 21	●	Velocità in circuito	
22-23	Rally della Stampa Falchi-Rossoni	Scud. Romagna	Part. 1. tappa: il 22 Filiale Fiat 2. tappa: il 23 Filiale Alfa Romeo	Part. ore 8,45		Regolarità	Chiodi
23-25	Giro Lussemburgo	Lussemburgo			●●●	Rally	
23-25	Rally Zlatni	Bulgaria	Part. a Zlatni Piassatzi Arr. idem km 2.050		●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	
24	Gara Tris	Kart Arcolonia			●	Velocità in circuito	
24-25	24 Ore del Nurburgring	Germania	Circuito del Nurburgring km 28,29		●●●	Velocità in circuito	Hohenzollern-Pankl (BMW)
24-25	Prove 500 Miglia di Pocono	Stati Uniti	Circuito di Pocono				
24-25	Coppa Feraboli	AC Cremona	Part. Off. Mecc. Piacenza Arr. idem	Part. ore 22 (24) Arr. ore 4 (25)	●	Regolarità	
24-25	12 Ore di Ypres	Belgio			●●●	Rally	
25	1000 Km d'Austria	Austria	Circuito Osterreichring km 5,911		●●● Camp. mond. marche	Velocità in circuito	Rodriguez-Attwood (Porsche) 5.04'26"1, media 198,06, nuovo record. Giro più veloce: Rodriguez 1'39"9, media kmh 210
25	Corsa a Rouen	Francia	Circuito di Rouen km 5,45		●●● Trofeo europ. F. 2	Velocità in circuito	Peterson (March) 55'36"2, media 176,476. Giro più veloce: Cévert (Tecno) 2'11", media kmh 179,780. Record: Schenken (Brabham) 2'00"8, media 194,960 (1970).
25	Bolzano-Mendola	AC Bolzano	Part. Appiano Arr. La Mendola km 14,400	Part. ore 10	●●●	Velocità in salita	«Shangrila» (Raymond) 9'10" media 94,255. Record: «Pam» 8'26"9, media 102,278 (1970)
25	Trofeo AC Parma	AC Parma	Circuito Varano Melegari		●	Velocità in circuito	
25	Corsa al Montepellegrino	AC Palermo	Part. Falde M.te Pellegrino Arr. Cima M.te Pellegrino km 8,750	Part. ore 9		Velocità in salita	«Amphicar» (Abarth) 4'40", media 112,139, nuovo record
25	Valli Biellesi	AC Biella	Part. viale Macallé Arr. via Galimberti	Part. ore 9 Arr. ore 15	●	Regolarità	Pavanello (Fulvia)
25	Trofeo Corzatto e Cinisello	Scud. Sporturismo	Part. viale Lincoln a Cinisello Arr. idem	Part. ore 8,30 Arr. ore 20	●	Sprint	Maggi (Abarth)
25	Coppa Motul Osella	Monster Team Torino	Pista aeroporto Cerrina	Part. ore 10	●	Tris	Narcisi (Bosato) 4'18"1
25	Autocross	AC Reggio Emilia	Pista Barcaccia		●	Autocross	
25	Rallycross	AC Cosenza			●	Rallycross	
25	Corsa a Interlagos	Brasile	Circuito d'Interlagos		●	Velocità in circuito	
25	Oran Park	Australia			●●●	Velocità in circuito	
25	Corsa a Biederstetten	Germania			●	Velocità in circuito	
25	Corsa a Schottenring	Germania			●	Velocità in salita	
25	Trofeo Vacaciones a Jarama	Spagna	Circuito di Jarama km 3,404		●	Velocità in circuito	
25	Corsa di Turckheim	Francia			●	Velocità in salita	Darniche-Mahé (Alpine)
25	Corsa di Clouneaux	Francia			●	Velocità in salita	
25	Corsa di Minier	Francia			●	Velocità in salita	Daniel (Pygmée) 12'05"7, nuovo record
25	Circuito di Corfù	Grecia			●	Velocità in circuito	
25	Slalom Wasenring	Germania			●	Slalom	
25-27	Rally di Romania	Romania			●●●	Rally	

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

Rinnovando le scuse ai nostri lettori, per le improvvise difficoltà che ci hanno impedito di dare una panoramica informativa completa delle gare della scorsa settimana, vi proponiamo questo numero con tutte le corse di

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

2 domeniche **SPRINT**

Campanello d'allarme con la maxiPorsche a Mosport nella «prima» combattuta gara del CAN-AM '72



Già alla sua prima uscita, la Porsche-Audi di Mark Donohue preparata da Penske, ha fatto vedere a tutti di essere la vettura da battere, a parte i guasti meccanici

Una valvola «perdona» HULME

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LABATT'S BLUE TROPHY - Prima prova del CAN-AM Challenge, Circuito di Mosport - 11 Giugno 1972.

CLASSIFICA

1. Denis Hulme (McLaren M20) 80 giri pari a 318,400 km. in 1.46'40"0, media 178,081 kmh; 2. Donohue (Porsche Audi Landm) 1.47'35"7; 3. Revson (McLaren M20) a due giri; 4. Minter (Porsche 917-10) a due giri; 5. Gregg (Porsche 917-10) a due giri; 6. Motschenbacher (McLaren M8D) a due giri; 7. Durst (McLaren M8D) a quattro giri; 8. Dewar (McLaren M8C) a sei giri; 9. Kemp (Lola T222) a sei giri; 10. Nagel (Lola T222) a tredici giri; 11. Wonder (McLaren M8C); 12. Butcher (Lola T163); 13. Klompel (McLaren M3); 14. Durant (Lola T163).

Il giro più veloce è stato il 29. di Peter Revson in 1'15"2 alla media di 189,451 kmh.

Il Monte Premi è stato così distribuito: Hulme L. 7.566.000; Donohue L. 5.820.000; Revson L. 4.074.000; Minter L. 3.200.000; Gregg L. 2.620.000; Mochenbacher L. 1.920.000; Durst L. 1.630.000; Dewar L. 1.400.000; Kemp L. 1.280.000; Nagel L. 1.050.000; Butcher L. 930.000; Klompel L. 875.000; Durant L. 700.000.

MOSPORT PARK - Sarebbe stato difficile, dopo avere assistito alle prove ufficiali della prima gara CAN-AM 1972, scommettere su una vittoria di Hulme, ma una serie di circostanze hanno favorito ancora una volta il neozelandese che ha potuto trarre ottimo profitto dalle noie meccaniche che hanno colpito i due veri protagonisti della gara Peter Revson e Mark Donohue: purtroppo le corse sono state fatte così e talvolta la fortuna assume le vesti della protagonista.

Mark Donohue alla prima uscita con la rinnovata Porsche Audi Landm con compressore, ha dimostrato chiaramente quale sia il potenziale della vettura, distaccando con decisione tutti gli altri concorrenti sin dal primo giro. E' stato un vero peccato che il blocco di una valvola abbia ritardato Donohue di tre giri, soprattutto perché al suo rientro in pista la vettura non gli ha più permesso di ripetere i tempi che aveva dimostrato di poter fare durante le prove. Siamo tuttavia convinti che la lezione sia servita per la McLaren e che quindi per la squadra di Teddy Mayer non si tratterà più delle solite passeggiate come negli anni passati, ma che occorrerà ripensare al tipo di propulsore da utilizzare, prendendo anche in considerazione la possibilità di applicare il compressore.

Donohue e Revson sono stati i veri mattatori di questa gara, mentre Hulme si è limitato a seguirli come un'ombra e nonostante la sua vittoria ha un po' deluso. Jackie Oliver non è mai stato all'altezza della situazione con la nuova UOP SHADOW e le noie che lo hanno eliminato da tante gare sembrano più che mai presenti anche su questa vettura. Per tutti gli altri concorrenti non abbiamo potuto riscontrare che un netto peggioramento, sia nella quantità che nella qualità delle vetture che di anno in anno si rendono sempre meno competitive a causa dell'età. La gara, di per se stessa, è esistita soltanto per le tre vetture di testa: le altre si sono accontentate di arrancare per portare a termine la corsa. Siamo convinti che le tre litri del mondiale marche potrebbero ottenere risultati stupefacenti anche sui percorsi CAN-AM.

Dopo le abituali presentazioni, una sfilata di 45 Porsche 914 con piloti e dignitari vari fra i quali il presidente del partito conservatore Robert Stanfield, le 18 vetture in gara hanno

preso il via dopo due giri condotti dietro la vettura pilota con Mark Donohue subito al comando seguito da Peter Revson, Denis Hulme, Jackie Oliver, Milt Minter e quindi molto più staccati man mano tutti gli altri.

Al primo giro due vetture sono coinvolte in un incidente con Charlie Kemp che riesce immediatamente a rimettersi in pista mentre Roger McCaig si ferisce leggermente danneggiando irrimediabilmente la macchina ed è così costretto al ritiro.

Al secondo giro Gregg Young deve abbandonare per una perdita d'olio ai freni e quasi contemporaneamente Jackie Oliver deve subire la stessa sorte per la rottura del cambio. Al momento del ritiro Oliver era in quarta posizione a 8 secondi da Donohue.

Al quarto giro Donohue conduce con due secondi su Revson e cominciano già i doppiaggi: Jim Butcher, Bob Nagel e William Wonder sono i primi a farne le spese. Il distacco della Porsche di testa continua ad aumentare di mezzo secondo per giro sulle McLaren di Revson e Hulme tanto che al decimo giro Donohue conduce per sei secondi, mentre Minter con la Porsche 917-10 ha già perso 48 secondi.

Al diciottesimo giro, con un vantaggio di 12 secondi Donohue entra ai box lentamente e qui perderà tre giri per il bloccaggio di una valvola del compressore. Quando rientra in pista, Peter Revson è comodamente insediato al comando con Hulme sempre secondo (che dà l'impressione di prendersela senza tanta fretta) e terzo Minter ad oltre un giro. Al suo rientro in corsa Donohue che si trova in nona posizione, si mette all'inseguimento di Peter Gregg che riuscirà a superare alla quarantaquattresima tornata. Il blocco della valvola ha senza dubbio rallentato la galoppata di Donohue perché dopo la fermata non è stato più in grado di girare al disotto di 1'17" mentre fino al momento della fermata il record detenuto dalla Can-Am a Mosport è stato abbassato ben sei volte con il più veloce in 1'15"4; questo tempo verrà successivamente battuto da Peter Revson con 1'15"2 nel tentativo di frenare la ripresa di posizioni da parte della Porsche.

Al quarantaseiesimo giro Gordon Dewar si gira in pista, ma riuscirà a riprendere e John Cordts sarà costretto ad abban-

CONTINUA A PAGINA 6

Gilberto Gatto

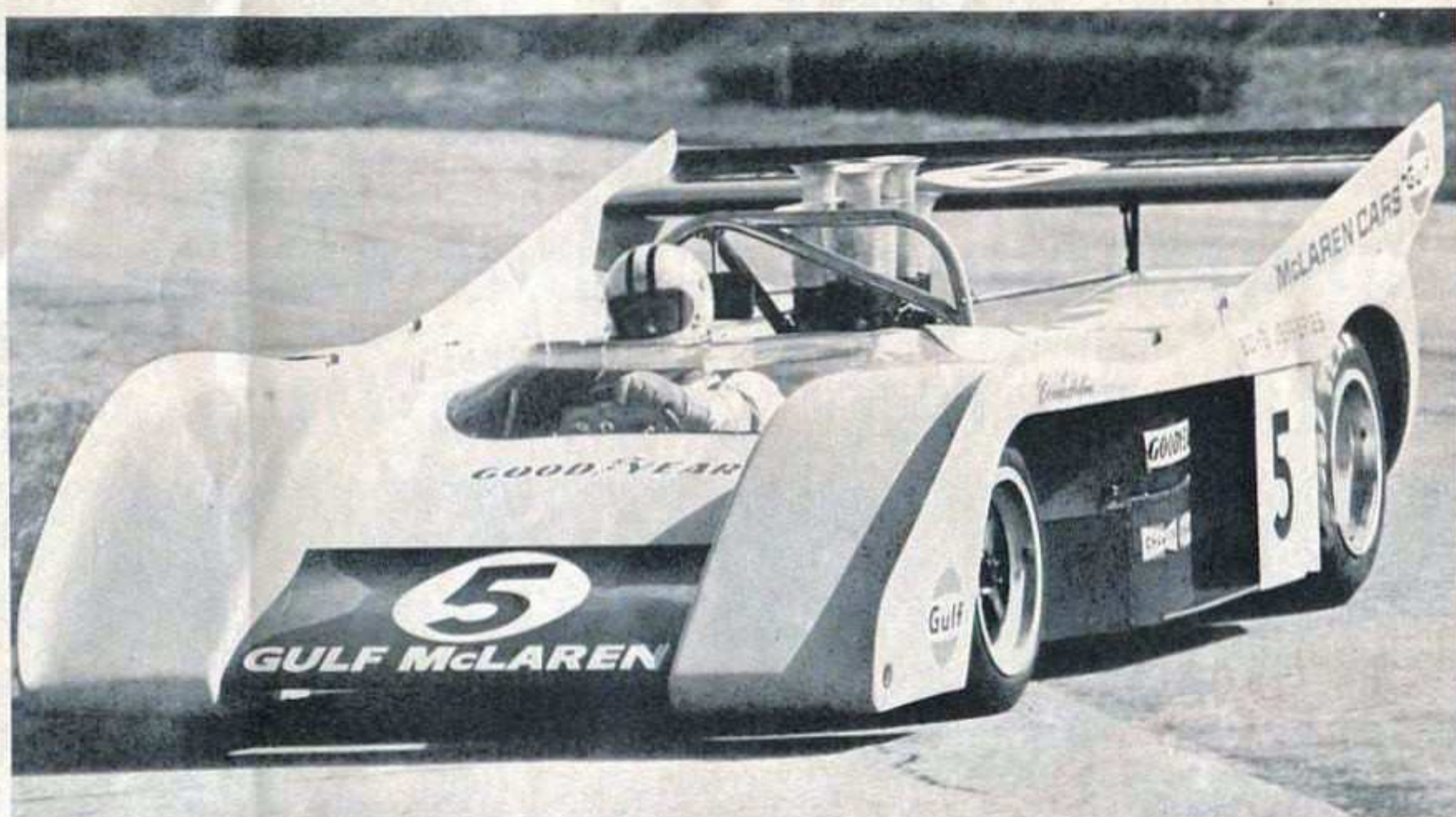


Impossibile rimonta per Donohue nel finale

CONTINUAZ. DA PAGINA 5

donare per la rottura delle sospensioni. Peter Revson dopo sessanta giri doppia il compagno di squadra Hulme che va continuamente perdendo terreno non soltanto nei riguardi di Revson ma anche di Donohue. Le posizioni a dieci giri dal termine sono: Revson in prima posizione con più di un giro sul compagno di squadra Hulme, Donohue è terzo a due giri Minter è quarto, quinto sempre Gregg, sesto Motschenbacher, settimo Durst, ottavo Dewar e quindi Kemp e Nagel. A questo punto era ormai evidente che sarebbe stato impossibile per Donohue il riprendere una posizione alle McLaren ufficiali anche se il distacco da Hulme a questo punto era stato ridotto a meno di un giro. Senonché, a due giri dalla fine, Revson si fermava improvvisamente lungo il percorso e Hulme si trovava automaticamente al comando dove restava sino al termine.

g. g.



Qui sopra, Denis Hulme, con la McLaren-Gulf M 20, fortunato vincitore della prima Can-Am a Mosport. Sotto, Roger McCaig, leggermente feritosi nella stessa occasione, qui al volante della sua M8 F

L'olio è la vita del motore.

Tutti i motori Fiat vengono collaudati, rodati e riforniti con l'olio che la Fiat stessa produce.

I motori Fiat sono tanti e di "temperamento" diverso: da quello della 500 a quello della Dino.

Un grande costruttore di motori sa come "deve essere" un olio.

Dall'esperienza Fiat un olio di fiducia per le automobili di tutte le marche.



L'olio auto mobilistico

Che cosa c'è di nuovo nelle McLaren M 20 S

Il carburante sotto il sedile e più peso spostato avanti

LONDRA - Le McLaren M20S andate in volo per la prima gara Can-Am a Mosport, rappresentavano un modesto passo avanti, in rapporto alle M8 che hanno dominato in queste gare nelle passate quattro stagioni, e non un balzo in avanti. La sempre crescente importanza di un basso momento d'inerzia polare per la maneggevolezza di una vettura da corsa, è stata ammessa dal progettista Gordon Coppuck, il quale dice però: Ci siamo accostati al problema con una certa cautela, spostando lentamente un maggior peso verso il centro delle vetture, e la forma a « bottiglia di Coca Cola » del nostro telaio M20 pone la

Uguali a quelle della serie M8 le sospensioni, i freni, il Hewland e varie altre parti, anche se alcune modificate nei dettagli. La monoscocca è in lega di alluminio, mentre per risparmiare peso si è usata lega per le paratie, anziché acciaio. I motori sono naturalmente dei Chevrolet con teste in alluminio (ZL-1 V8 di 8100 cc) modificati dalla McLaren; il V8 è montato un poco più vicino al centro della vettura, di quanto lo fosse sulle M8, e questo si è ottenuto aggiungendo 5 cm al passo.

Il maggior problema che si è avuto in prova, a Silverstone e a Goodwood, consisteva nel mantenere bassa la temperatura del mo-



maggioranza della capacità di carburante (e quindi di peso) al centro della vettura».

I radiatori dell'acqua sono laterali e fra le ali anteriori c'è un alettone a tutta larghezza; questo è equilibrato dall'alettone posteriore montato sulla traversa di rinforzo della sospensione. Per la prima volta, su una McLaren Can-Am, esiste un serbatoio del carburante sotto il sedile, che si estende per tutta la larghezza dell'abitacolo ed è collegato a un serbatoio su ogni lato. Come vantaggio marginale, questo serbatoio aiuta a difendere i piloti dal calore sprigionato dal radiatore e, a questo scopo, c'è anche una paratia isolante. « Pensiamo che Denny e Jackie (Stewart), dovrebbero stare più comodi di quanto siano stati », si è detto.

tore, che si prevedeva si sarebbe surriscaldato nel Nord America; si è risolta la difficoltà passando a radiatori di rame anziché di alluminio. Hulme, Revson e Stewart hanno tutti provato la vettura segnando tempi discreti, coi vecchi motori. Il migliore, ottenuto a Goodwood da Hulme, era di 1'07"2 (il record ufficiale è detenuto da Clark e da Stewart con vetture di F. 1 in 1'20"4).

Prima della gara di Mosport, Coppuck ha pronosticato (per ora con successo): « Prevediamo che l'opposizione sarà più forte che mai quest'anno, soprattutto tenendo conto dell'appoggio Porsche di Penske, però pensiamo che la M20 si farà onore ».

David Hodges

«Ma che volete? Che mi prenda anche i fischi di Vallelunga, dopo quelli di Monza?». Così Enzo Ferrari, negli ultimi giorni del tira-e-molla di quello che sarà ricordato come il più caparzio Gran rifiuto di tutta la sua cinquantennale carriera nello sport automobilistico, aveva tentato di giustificare l'assenza delle 312 B (la cui proprietà ufficialmente divide con la Fiat, anzi con l'avv. Agnelli) da Vallelunga. Una assenza che ha finito per rendere mortificante, per gli organizzatori dell'AC Roma, il loro tentativo di riportare 18 anni dopo le F. 1 nella capitale. Il suo rifiuto ha finito per condizionare anche i concorrenti stranieri che, fiutando chissà quale (inesistente) gioco al rialzo di Maranello negli ingaggi, hanno anche loro esasperato il rilancio delle pretese economiche che stanno trasformando questo circo della F. 1 in una sorta di «bisca» (poco clandestina) a tutto svan-



IL MINI-GRAN PREMIO romano perlomeno fa salire sul podio tre piloti con nomi tutti italiani:

- ① FITTIPALDI
- ② DE ADAMICH
- ③ NANNI GALLI

FUMO di ROMA



taggio dello sport vero, ammesso esista ancora.

Ma i fischi Ferrari se li è guadagnati lo stesso. Fischi indiretti e cartelli di «Vergogna!» e «Non vendere fumo!». E non poteva essere altrimenti. Non bisogna mai superare un certo limite con la generosa e credulona passione della gente, specie dei ragazzi che si danno a questo sport con tutta la loro fresca ingenuità, ma che fanno presto poi ad aprire gli occhi di fronte alla realtà, specie se umiliante per ciò che amano.

Ferrari non ha avuto un attimo di esitazione nel sostenere il punto di vista che aveva anticipato più di un mese fa, mostrando una irriducibilità che sarebbe stata persino coerente, se non fosse sfociata nella doccia scozzese di una incertezza nella quale sono stati mantenuti sino al giovedì gli organizzatori romani, con la motivazione di certe prove a Fiorano (quelle delle nuove sospensioni), la cui non riuscita ha dato l'ultima parvenza di credibilità al rifiuto. Anche se, praticamente, esso è poi stato smentito con la spedizione delle monoposto F. 1 a Zeltweg, per provare (da lunedì), in vista del G.P. di Francia a Clermont Ferrand! Sì, avete letto bene: per Clermont Ferrand (pista

In alto, accumulati nel trionfo Andrea de Adamich, secondo assoluto che spara champagne, Emerson Fittipaldi vincitore nell'alloro e Nanni Galli, giunto terzo al volante della Tecno — sopra — i tifosi romani non hanno lasciato passare senza commento la defezione Ferrari

Deferiti alla CSI quattro piloti già ingaggiati

VALLELUNGA - L'assenza della Ferrari è stata veramente alla base dell'insuccesso della manifestazione romana che ha visto il dominio facile di pigliatutto Fittipaldi col muletto-Lotus. L'assenza è stata originata da un rifiuto fuori da ogni logica e non sorretto da alcuna giustificazione plausibile. Specie quando si fanno tante premesse sugli impulsi di cui lo sport automobilistico necessita in Italia, la mancanza di autodromi e di organizzazioni a livello internazionale.

E chi può incolpare adesso Enzo Ferrari della scarsa attività in campo nazionale, se lui stesso nega la partecipazione delle sue macchine (ne sarebbe bastata una) all'unica gara di F. 1 italiana, oltre il G.P. d'Italia a Monza, che si riesca ad allestire sul rinnovato autodromo di Vallelunga? Proprio nel momento in cui la Casa modenese non ha altri impegni, giacché i coraggiosi organizzatori dell'AC Roma hanno approfittato della cancellazione di Zandvoort per garantirsi una buona partecipazione; e proprio nel momento in cui, lontana da ogni motivo di ordine economico, la Ferrari sta seguendo il perfezionamento della propria vettura nella parte telaio, cioè della parte che Vallelunga sottopone ai più severi collaudi, essendone uno dei banchi più probanti.

La stessa reazione del pubblico è chiara, nella sua immediata semplicità, con le grandi scritte: «Ferrari vergogna» e «Ferrari non vendere fumo!».

E' veramente spiacevole veder annullare tanti sforzi di questi organizzatori, per un caparzio atteggiamento della nostra marca «leader», specie dopo le prime promesse e dopo l'altrettanto irrazionale giustificazione: «Se la gara la si fosse disputata a settembre, la Ferrari vi avrebbe sicuramente partecipato, magari facendovi debuttare la B3».

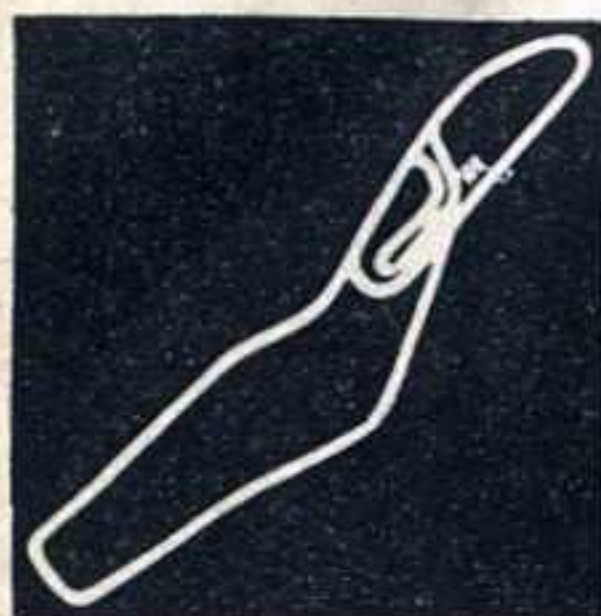
Ma il fatto grave è che un po' tutto il mondo della F. 1 attraversa un periodo di tensione e di contrasti, se da un lato chiede maggiori sovvenzioni e un maggior numero di corse, per far fronte ai costi crescenti delle macchine e dei motori, e dall'altro lato rifiuta inspiegabilmente una gara sostitutiva d'una prova di campionato mondiale, fino al mancato rispetto di precisi contratti con gli organizzatori. E dire che gli ingaggi che Remo Cattini, per conto dell'AC Roma, ha offerto a tutti i concorrenti di F. 1 erano altissimi, partendo da un minimo di tre milioni di lire!

Per cui troviamo quanto mai giusta la reazione dell'AC romano, di deferire alla CSI quei corridori che, come Hailwood, Beltoise, Marko e Pace, pur avendo sottoscritto un impegno rigoroso, hanno dato «forfait» senza un minimo di giustificazione. E' così che un Gran Premio, che poteva rappresentare la migliore occasione per una rivincita di Nivelles, con un confronto tra Fittipaldi e Regazzoni o Ickx, svuotato dall'imperdonabile rinuncia della Ferrari, s'è visto via via impoverire: con la BRM che ha portato due delle quattro vetture promesse, assenti Marko e Beltoise; Surtees che si dice sprovvisto d'un motore per Hailwood e Pace costretto a prestare la propria macchina a Pescarolo, recandosi, lui, a Zeltweg per provare la Ferrari Sport.

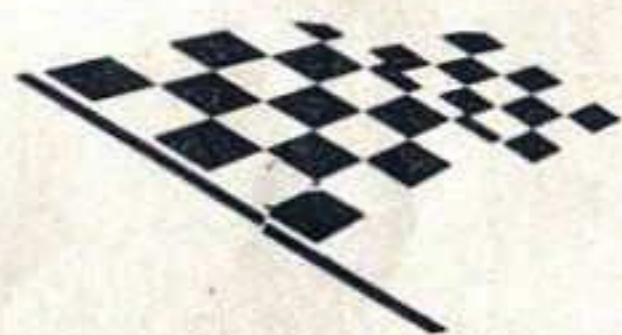
Come non bastasse l'incidente di Lauda del sabato, per ridurre il campo a sette macchine soltanto. Per cui, scendendo nei particolari della manifestazione, lo schieramento è avvenuto con la Lotus di Fittipaldi e la BRM di Ganley in prima fila, dinanzi all'altra BRM di Gethin e alla March di Pescarolo, mentre in terza fila è la Surtees di de Adamich con accanto la March di Beuttler, e la Tecno di Galli in ultima fila.

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 20



gara internazionale di velocità in circuito per vetture Formula 1. Autodromo di Vallelunga (Roma) di metri 3200. 80 giri pari a 256 km. 18 giugno 1972



G.P. della Repubblica

COSI' (IN 7) AL VIA

HOWDEN GANLEY (BRM-Malboro) 1'10''81	EMERSON FITTIPALDI (Lotus-JPS) 1'09''82
HENRI PESCAROLO (March-Politoys) 1'10''98	PETER GHETIN (BRM-Malboro) 1'10''93
MIKE BEUTTLER (March) 1'12''02	ANDREA DE ADAMICH (Surtees-TS 9) 1'11''08
	NANNI GALLI (Tecno-Martini) 1'12''78

COSI' (IN 6) AL TRAGUARDO

1. Emerson Fittipaldi (Lotus-John Player Special) 80 giri in 1.37'31''9 alla media di 157,78 kmh; 2. De Adamich (Surtees TS 9) in 1.38'04''7; 3. Galli (Tecno-Martini) a 1 giro; 4. Beuttler (March 721) a 1 giro; 5. Ganley (BRM-Malboro P 160) a 21 giri; 6. Pescarolo (March 721).

I NUOVI RECORDS

E' la prima volta che le Formula 1 corrono sul tracciato di Vallelunga. **Nuovo primato della corsa:** Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS) media 157,478 kmh. **Nuovo primato sul giro:** Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS), il 7 ed il 41. in 1'11''6, media 160,893 kmh. Primato precedente: Emerson Fittipaldi (Lotus 69 F. 2) in 1'12''8, media 158,242 (1971).

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Gthin	31. giro	rottura del cambio

Tutti i migliori TEMPI delle PROVE

	VENERDI'	SABATO	MIGLIOR TEMPO
FITTIPALDI (JPS Ford)	1'10''69	1'09''82	1'09''82 164,995 kmh
GANLEY (B.R.M.)	1'12''23	1'10''81	1'10''81
GETHIN (B.R.M.)	1'11''52	1'10''93	1'10''93
PESCAROLO (March-Ford)	1'11''64	1'10''98	1'10''98
DE ADAMICH (Surtees-Ford)	1'11''22	1'11''08	1'11''08
LAUDA (March-Ford)	1'11''43	1'11''15	1'11''15
BEUTTLER (March-Ford)	1'12''58	1'12''02	1'12''02
GALLI (Tecno)	1'14''20	1'12''78	1'12''78

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

alla Vallelunga) la Ferrari si prepara a Zeltweg, cioè su un tracciato da 200 all'ora!

Ma che vale spendere altre parole? Qui non serve chiamare in causa De Coubertin o ricordare che persino la scelta della distanza di questa gara su 80 giri era stata fatta da Ferrari, pensando ai consumi. Il guaio è che lo Sport automobilistico italiano finisce per trovare sempre i suoi più determinanti « nemici » nel proprio seno. Non ce ne voglia l'ing. Ferrari per queste frasi. Ma le scriviamo sapendo di essere nel giusto e certi di interpretare il pensiero dei nostri lettori. Un uomo come l'ing. Ferrari ha dato senza dubbio molto allo sport automobilistico italiano. Ma ha anche avuto molto. E dello sport automobilistico italiano fanno parte anche le persone qualsiasi, per i quali il nome Ferrari è una bandiera. Era queste persone che Enzo Ferrari non doveva deludere, non doveva mortificare. E invece la magna figura che ha regalato alla organizzazione romana suona umiliazione per tutti. Ma soprattutto per

gli appassionati. Quelli che sarebbero persino venuti dalla Calabria o dalla Puglia per vedere la corsa F. 1 di Roma. E la Ferrari!

E' uno schiaffo ingeneroso, che non ci voleva! Ma che soprattutto Ferrari non aveva il diritto di dare a tutto lo sport automobilistico italiano. Se si ha un ruolo e un nome, si hanno anche dei doveri, ai quali non si può sfuggire con sofismi o con piccoli calcoli che comunque non cambiano faccia alla realtà. E si dica ciò senza entrare nel merito di quella che era la realtà tecnicoagonistica romana, una corsa che Regazzoni, con la B2 sia pure solo di Nivelles, forse avrebbe potuto far sua con molte probabilità, considerato che lo spaventaFerrari brasiliano aveva disponibile solo la Lotus-muletto.

Probabilmente queste frasi di AUTOSPRINT non avranno altro risultato che suscitare magari un « ...Va bene. Se è così l'anno prossimo corro solo con una macchina!... » Ma se pensiamo all'episodio romano c'è da chiedersi: E che? Cambia forse qualcosa?

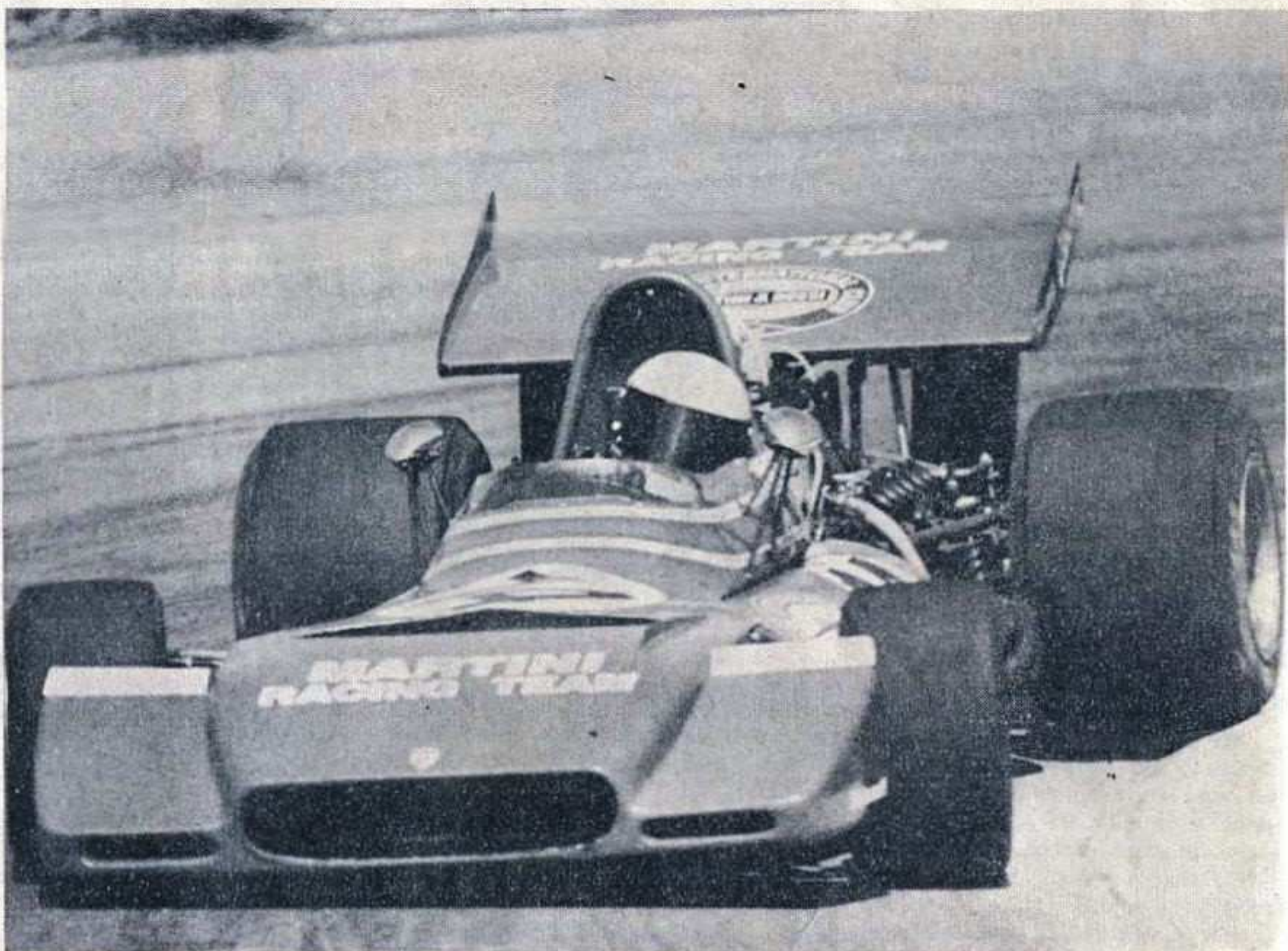
m. s.

VALLELUNGA - Il ritorno della Formula 1 sulla rinnovata pista di Vallelunga (ricordate le altrettanto sparute gare delle 1.500 cmc di otto e undici anni fa?) è stato salutato da una netta vittoria della JPS-Lotus di Fittipaldi, la macchina e l'uomo del momento, ancora una volta nel quadro di una manifestazione impoverita soprattutto dalla deprecata assenza della Ferrari. Ma una nota positiva, diciamo subito, c'è stata: quella degli ottimi piazzamenti di due piloti italiani, de Adamich e Galli, che hanno saputo reggere benissimo il ritmo e sono usciti dalla inevitabile selezione con un secondo ed un terzo posto davvero lusinghieri. Soprattutto per Nanni Galli questo risultato va sottolineato, in quanto il pilota fiorentino ha portato per la prima volta in fondo alla gara la dodici cilindri Tecno, ancora troppo fresca di esperienze, alla sua seconda corsa. Ecco, l'essere giunta al traguardo finale, è indubbiamente una prima ragguardevole conquista per la nuova monoposto bolognese, la cui meccanica ha dimostrato ottime doti di solidità; ciò indipendentemente dalla posizione nella

Il primo traguardo TECNO



Magdalo Volta alle prese col cambio della Tecno: in prova pensava di aver messo fuori uso la frizione, ma era stato l'ingranaggio della 4. a cedere



Alla sua seconda prova in un Gran Premio la Tecno, abilmente condotta da Nanni Galli, ha raggiunto la fine della gara, guadagnando anche il terzo posto, alle spalle di Fittipaldi e di de Adamich

graduatoria finale, in quanto la gara era fin troppo depauperata e favorevole la selezione, con il crollo delle due BRM e della March di Pescarolo.

Questo risultato deve essere considerato assai positivamente dai fratelli Pederzani, a dimostrazione che il loro arduo lavoro comincia a dare i frutti sperati, giacché il primo traguardo deve essere, per un costruttore avveduto, proprio il conseguimento di buone doti di tenuta. Le prestazioni elevate rappresentano tutta una serie di altre mete,

Infatti, ora la macchina, pur con preparazione limitata da una serie di inconvenienti nel corso delle prove, ha dimo-

strato la sua buona completezza, con omogeneità di caratteristiche di telaio e con un motore, che, per quanto di limitata prontezza d'accelerazione, ha dimostrato una pregevole stabilità di caratteristiche funzionali, con un ottimo grado di tenuta. Molto merito va anche a Nanni Galli, il quale ha guidato veramente con « pulizia » e precisione, tenendo inizialmente il ritmo della March di Beuttler, una macchina più dotata di quanto si creda, ed uscendo benissimo alla distanza.

La stessa considerazione va fatta per de Adamich, il quale avrebbe certamente potuto disputare una gara più brillante, viste le sue doti e le

sue conoscenze della pista, se avesse avuto a disposizione un motore meglio dotato. Purtroppo, invece, gli è toccato un motore vecchio, che lasciava fumate d'olio fin dai primi giri; perciò non ha nemmeno tentato il superamento di Pescarolo nei primi giri ed il suo merito maggiore è quello di essere riuscito ad imporsi una condotta regolare e veloce, risparmiando il più possibile la macchina

Buono l'inizio delle due BRM, che sono state eliminate quella di Gethin per rottura del cambio e quella di Ganley assai attardata, per i danni subiti in seguito ad un testa-coda nella curva Roma. Anche la macchina di Pescarolo ha avuto un cedimento d'una sospensione, mentre per Beuttler, buon conoscitore della pista, per avervi vinto nella F. 2, il risultato è stato limitato dalla necessità di cambio d'una ruota anteriore.

Nel complesso, però, la gara è stata incredibilmente fiacca, senza contesa, con il chiaro dominio di Fittipaldi e con posizioni sempre stabilizzate: non un solo sorpasso, nemmeno nei doppiaggi, se si eccettua qualche rara eccezione del brasiliano, che ha tut-

tavia rinunciato contro Beuttler, e di Ganley nella fase iniziale. E' stato come un match tra pugili impegnati soltanto ad evitarsi, nel nostro caso con lo spettro della selezione, cui la durezza del circuito e la impreparazione delle macchine avrebbero portato inevitabilmente. Lo stesso Fittipaldi, con una Lotus non delle migliori, era battibilissimo ed un confronto con la Ferrari d'un Regazzoni o d'un Ickx ben difficilmente gli sarebbe stato favorevole, visti i mezzi in gioco ed il progressivo peggiorare delle gomme.

e. b.

80 giri senza un sorpasso!

VALLELUNGA - Il Gran Premio si corre sulla distanza di 80 giri del circuito di 3,2 km di Vallelunga, per un totale di 256 km; con eccellenti condizioni atmosferiche, la partenza viene data alle ore 17,40, dopo una applaudita esibizione degli sbandieratori di Arezzo e di Gubbio.

Con una partenza lanciata, i più pronti sono stati Ganley e Gethin, mentre Fittipaldi si riprende subito ed è già al comando alla curva dei Cimini, transitando in testa al termine del primo giro, compiuto in 1'17"5, con Ganley e Gethin nella scia, a loro volta tallonati da Pescarolo, de Adamich, Beutler e Galli. Subito si stacca il pilota della Lotus, che con un secondo giro in 1'12"2, stacca di 1"5 l'inseguitore della BRM.

Insiste Fittipaldi, con un terzo giro nello stesso tempo, ed il vantaggio sale a 2"5 su Ganley, il quale lascia a 4"6 Gethin, alle cui ruote, uno dietro l'altro, sono Pescarolo e de Adamich, mentre gli altri sono già staccati. Il miglior giro di Fittipaldi è al settimo, con 1'11"6 a 160,893, con margine di

3"8 e di 8"1 sui due piloti della BRM; ciò, nonostante un piccolo guaio all'alettone, che il brasiliano indica passando dinanzi al box.

Primo fatto saliente, al 13. giro: Ganley che aveva accumulato 6"8 dal primo, si gira all'ingresso della curva Roma e urta con la ruota posteriore destra le protezioni. Giunge al box per il controllo e perde sei giri, giacché s'era rotto l'attacco di un puntone di reazione. E' automaticamente secondo Gethin, a 16"4, il quale ha staccato di un secondo Pescarolo e de Adamich, sempre vicinissimi. Il ritmo di Fittipaldi è sempre sostenuto, girando in 1'12", e alle spalle Beutler e Nanni Galli sono a 32".

La media generale tocca i 159,150 km orari, quando al 31. giro giunge lentamente al box Gethin, con il cambio rotto. Nel procedere della selezione si trova al secondo posto Pescarolo, senza colpo ferire a 28"2 dal «leader», dopo essere riuscito a staccare de Adamich di tre secondi. Galli segue sempre Beutler a due secondi, mentre Ganley è l'unico doppiato. Le posizioni sembrano ben

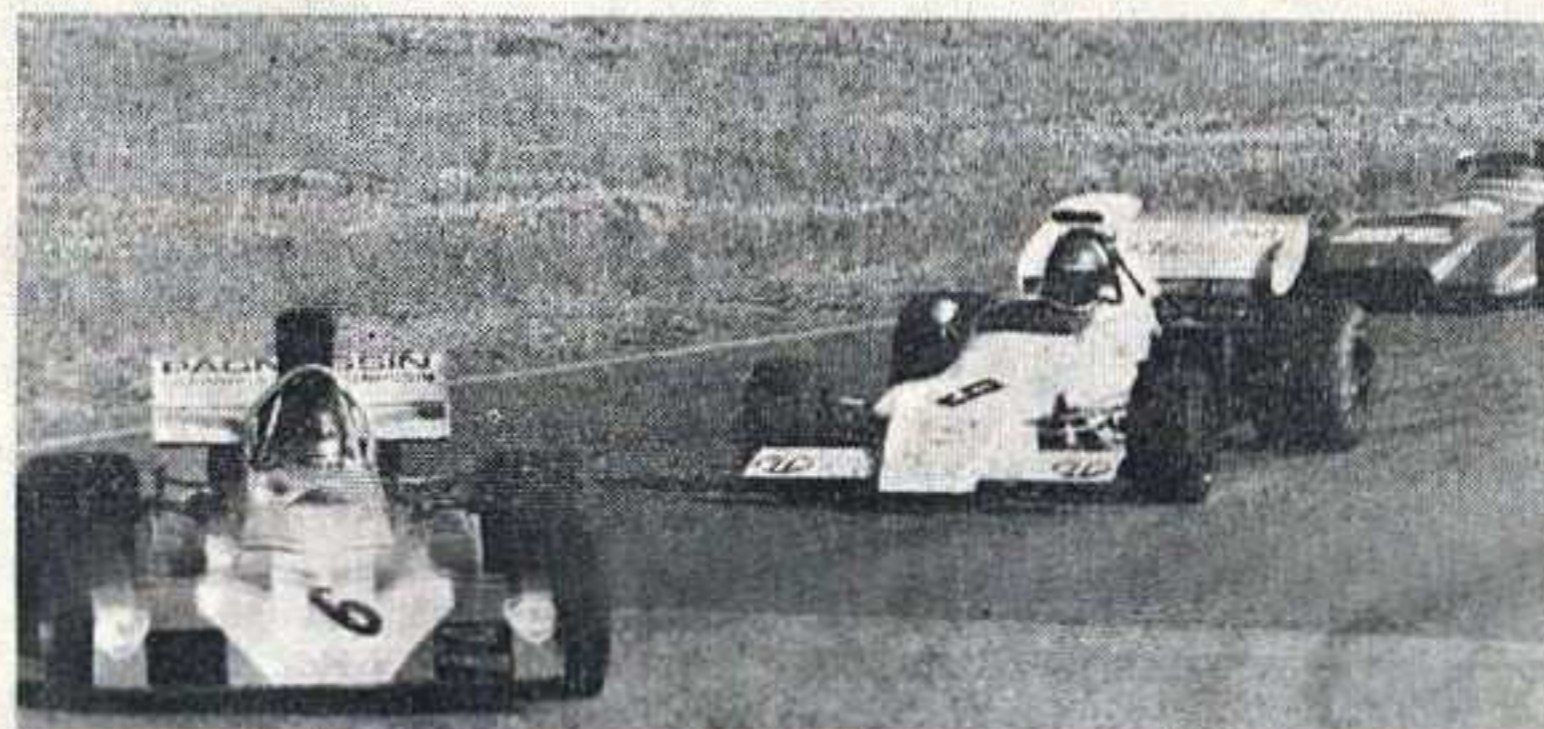
stabilizzate, con Fittipaldi al comando a 158,978 kmh di media e con 31"6 e 35" rispettivamente su Pescarolo e de Adamich, e con 1'09" su Beutler, il quale al 36. giro è costretto a fermarsi al box, per cambiare la ruota anteriore sinistra, che gli farà perdere quasi un giro, regalando una posizione a Galli.

Ma ecco un altro colpo di scena con l'abbandono di Pescarolo al 48. giro; la March del francese ha lamentato la rottura di un braccio della sospensione posteriore destra ed anche la bella gara del transalpino viene interrotta. Dietro alla Lotus del brasiliano, a 31"2 si insedia automaticamente de Adamich, mentre Fittipaldi doppia Galli, terzo dinanzi a Beutler e a Ganley, in grave ritardo e nuovamente fermo al box essendosi verificato anche il grippaggio del mozzo della ruota posteriore destra, perdendo altri giri. Da questo momento, veramente la corsa non ha più storia e si trascina sino alla fine, con il fiato sospeso al solo pensiero d'un probabile cedimento delle macchine di de Adamich e di Galli, piazzate onorevolmente al secondo e terzo posto. Apprensione soprattutto per la Surtees del primo, il cui motore ad ogni cambio di marcia lascia una leggera fumata, per passaggio d'olio.

Anche Fittipaldi, che al 41. ripete il suo giro record in 1'11"6 a 160,893 km orari di media, non procede tanto tranquillamente, giacché la sua media scende continuamente, a 158,9 e poi a 158,5 kmh, per un progressivo peggioramento delle gomme. Chi insiste disperatamente, in un vano tentativo, essendo ormai troppo staccato da Galli, è Beutler, autore d'una serie di giri in 1'13", mentre tutti girano fra 1'14" e 1'15". Lo stesso de Adamich, a 38"66 da Fittipaldi al 55. giro, lascia salire il suo ritardo fino a 40" al 60. Poi negli ultimi 20 giri anche il brasiliano riduce sensibilmente l'andatura, rinunciando perfino a doppiare Beutler e accontentandosi di un vantaggio di 37" e quindi di 35"4 a tre giri dalla conclusione, fino a poco più di 32" all'arrivo.

Nanni Galli porta per la prima volta al traguardo finale l'ancor nuova Tecno, con un lusinghiero terzo posto, mentre Beutler non riesce a concludere il suo inseguimento e si deve accontentare del quarto posto, dinanzi a Ganley, che ha potuto riprendere nel finale, assai attardato e ad andatura ridotta.

benz.



Sopra, Andrea de Adamich precede la March 721 (di derivazione F. 2) di Beutler, e la Tecno di Nanni Galli. Sotto, Lauda guarda sconsolato la sua (ex nuova) March, con le sospensioni disfatte dopo la paurosa uscita nell'ultimo quarto d'ora di prova



Per una gomma lo schianto di LAUDA

VALLELUNGA - Per quanto limitato fosse il numero dei concorrenti a questo G. P. della Repubblica, l'impegno in fase di preparazione è stato abbastanza alto e ne sono usciti tempi in prova assai significativi. Specie in considerazione degli ultimi ritocchi alla pista, con l'aggiunta di cordoli nella serie di strette curve all'interno del tracciato, che obbligano a traiettorie leggermente più strette e più rigorose. Inoltre, si è avuto un intervento massiccio da parte della Firestone e l'occasione è stata propizia per compiere diversi « tests », utili specialmente per Clermont-Ferrand, prossimo appuntamento per il campionato mondiale.

E' così che sono state provate a

lungo diverse mescole e diverse dimensioni: della B33 Firestone 13.0-24.0-13 « slick » è stata allestita anche una speciale versione H, evidentemente con diverse caratteristiche di carcassa, che si differenziano dalla Y, pur con mescola leggermente più dura. E s'è tornati anche a provare la gomma posteriore di 15 pollici, sempre B33, sia sulla Lotus di Fittipaldi, che sulla Surtees di de Adamich, su una BRM e sulla Tecno di Galli. Tutti i pareri sono stati concordi nel giudicare decisamente peggiore il comportamento della « slick » di 15 pollici, soprattutto per la sua rapidità di variazione delle derive, cioè con rapido peggioramento dopo un certo angolo. Per contro, le ultime 13 pollici sono

state giudicate da tutti assai favorevolmente, con ottima progressione, quindi senza bruschi peggioramenti della tenuta laterale.

In effetti, il rapporto altezza/corsa della 15 pollici, ora con battistrada di ben 14,5 pollici, resta sfavorevole e neppure con le ultime strutture della versione H vi si può sopperire. Tutte queste sono le gomme usate a Nivelles, nell'ultimo G. P. del Belgio, dove soltanto pochi concorrenti avevano preferito il tipo H, e, come s'è detto, destinate anche alla Charade, dove si hanno pure parecchie curve a stretto raggio; e da questo punto di vista, il « test » sarebbe stato quanto mai prezioso anche per

CONTINUA A PAGINA 2.



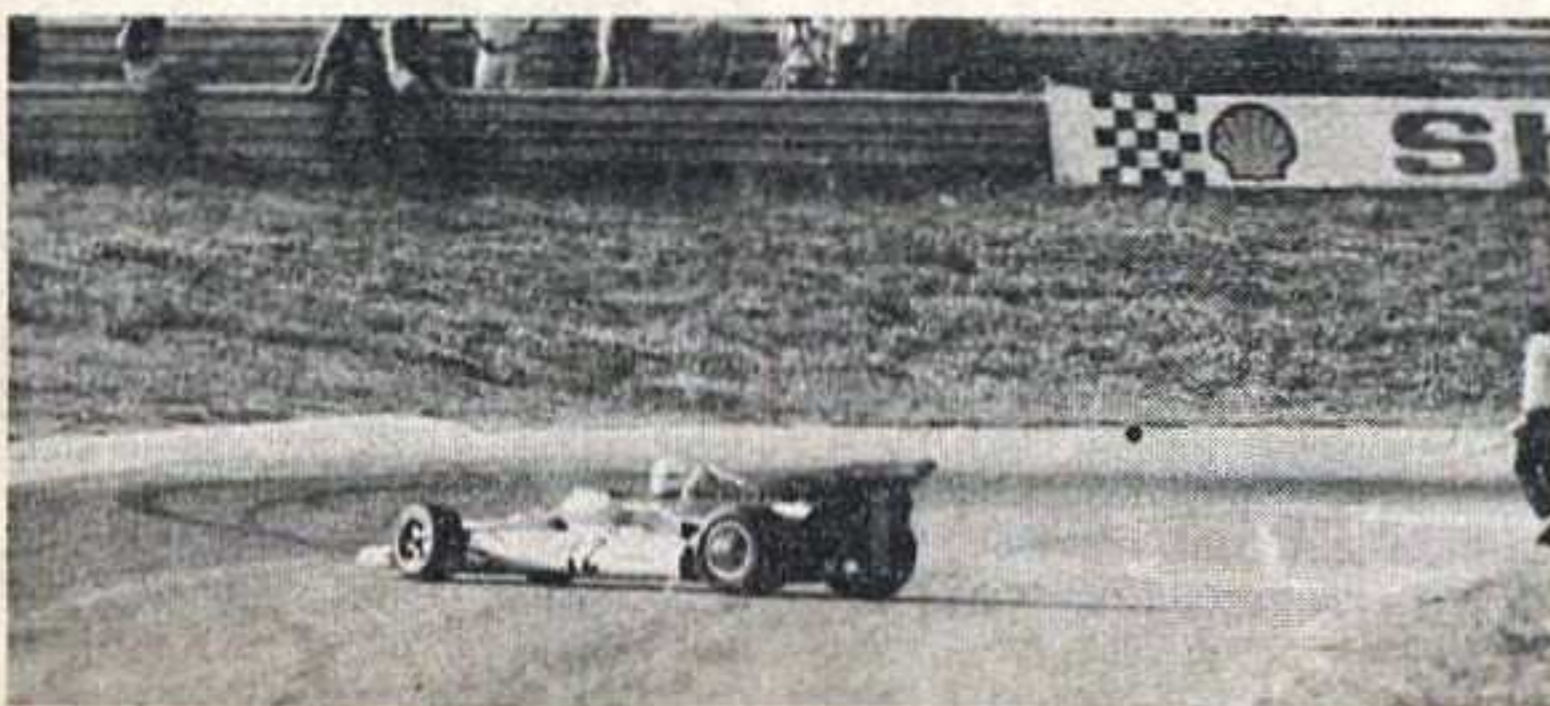
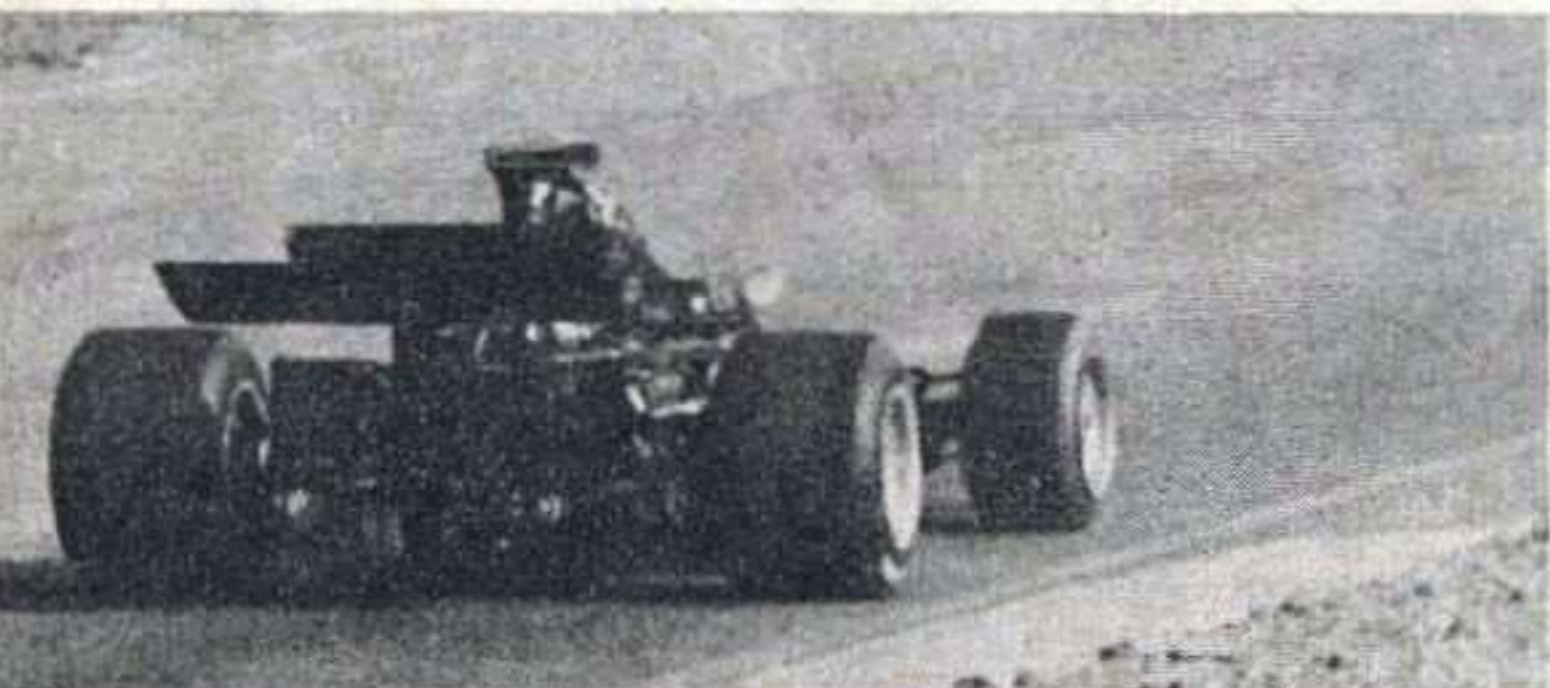
In America prima della gara sfilano sulla pista le Majorettes: noi a Roma abbiamo potuto far scendere solo gli sbandieratori. A destra, Claudio Francisci spettatore in gabbia: sperava su una BRM



Fra un giro di prova e un'altro i piloti hanno modo di scambiarsi le loro impressioni: qui Andrea de Adamich cerca forse di cavarne qualche segreto a Fittipaldi, o si accorda per la gara da disputarsi?



Sopra, al via sono 7 macchine con Fittipaldi e Ganley in prima fila. Sotto, notare l'alettone di Fittipaldi: dopo un terzo di gara era ridotto così. In basso, Howden Ganley in testa-coda



L'ABARTH domina con MERZARIO a Silverstone

il RE
2000

Con la vittoria di Digione, ottenuta nella prova precedente, sono già due i successi del pilota Ferrari (a prestito ad Osella) nell'Euro 2000

Differenze
a Vallelunga

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

la Ferrari, che lamenta gravi anomalie alle sospensioni.

L'impegno in queste prove è stato assai evidente per Fittipaldi, il quale ha compiuto decine e decine di giri fin dalla prima giornata, con un prezioso lavoro di messa a punto; e, grazie alla conoscenza che già aveva della pista, ha potuto segnare subito un ottimo tempo di 1'10"69 a 162,665 km orari di media. Anzi, il fattore conoscenza di Vallelunga in contrapposizione con i mezzi tecnici a disposizione s'è fatto sentire nei primi allenamenti del venerdì, con il secondo miglior tempo di de Adamich, pur con un motore abissale rispetto a quello di Fittipaldi, girando in 1'11"22; e lo stesso è valso anche per Lauda, che ha ottenuto 1'11"43, contro 1'11"52 di Gethin, 1'11"64 di Pescarolo, 1'12"23 di Ganley, 1'12"58 di Beuttler e 1'14" e 20 di Nanni Galli con l'ancor nuova Tecno, che però aveva compiuto soltanto pochissimi giri, lamentando subito la rottura d'un piattello d'una valvola e conseguente inutilizzazione del motore.

Poi, insistendo nella preparazione e migliorando la conoscenza dei piloti che per la prima volta hanno affrontato Vallelunga, sono affiorati meglio i valori tecnici in gioco, nelle prove del sabato. S'è avuta una bella progressione della Lotus di Fittipaldi, il quale è sceso a 1'09"82 a 164,955 km orari di media, unico sotto il «muro» di 1'10", e sono emerse anche le due BRM P160 di Ganley e Gethin, rispettivamente con 1'10"81 e 1'10"93, essendo macchine con motore dalle caratteristiche funzionali molto adatte alla conformazione mista accentuata della pista di Vallelunga. Quindi, il fatto che de Adamich non abbia potuto andare oltre 1'11"08 è la riprova dei limiti del suo motore, molto vecchio, della serie 9, pur con qualche aggiornamento, mentre Pescarolo ha potuto guadagnare ancora qualcosa, concludendo con 1'10"98. Lo stesso valga per Lauda e Beuttler, con 1'11"15 e 1'12" e 02, ed è stato un vero peccato che l'austriaco, proprio sul finire delle prove, sia incappato in un brutto incidente, in cui la sua March 721 è

stata tanto danneggiata. Effettivamente, Lauda desiderava portare a termine nel modo migliore la preparazione della sua macchina: aveva cambiato i rapporti ed aveva fatto eseguire alcune riparazioni alle condutture del circuito di raffreddamento dell'olio; quando ha potuto compiere la prova conclusiva, era pronto per «fare il tempo».

Malaguratamente, però, sopraggiungendo alla veloce curva a destra dopo il traguardo e prima dei Cimini, pare per l'afflosciarsi d'una gomma anteriore, Lauda è uscito in pieno, dopo aver urtato il guard-rail. Lui stesso, cavandosela senza neppure un graffio, ha raccontato che la macchina è filata diritta, non appena ha iniziato l'impostazione della curva. Fatto è che nell'urto la macchina ha perso la ruota posteriore sinistra, rompendo le sospensioni delle tre restanti ruote. In precedenza, Lauda aveva compiuto lunghe prove anche al volante della March 721/2 di Beuttler, che si basa notoriamente su un telaio 722 di «Formula 2», con tutti gli adattamenti per la «F. 1». Infatti, questa soluzione, allestita in occasione di Montecarlo, sembra trovare risultati superiori ad ogni aspettativa, a parte i limiti dati dal motore impiegato da Beuttler; pare, anzi, che il progettista Robin Herd ne voglia fare conto per la prossima monoposto, dopo gli insuccessi della 721/X.

Infine, resta da dire della Tecno: la macchina dei fratelli Pederzani avrebbe avuto più d'ogni altra necessità di girare a lungo; invece, dopo i guai al motore della prima giornata, s'è aggiunta nella seconda una rottura al cambio che ha fatto perdere parecchio tempo. Infatti, Nanni Galli, che era riuscito a scendere a 1'12"78, aveva creduto, al verificarsi della avaria alla trasmissione, nel cedimento della frizione. Allo scopo di poter riprendere la pista prima della fine della seduta, i meccanici hanno subito smontato l'intero retrotreno, trovando poi la frizione in perfette condizioni. S'era rotto, invece, l'ingranaggio della quarta, cosa che avrebbe consentito un intervento più rapido; comunque, la macchina ha potuto compiere ancora una buona serie di giri prima della conclusione, sempre sul piede di 1'13", con l'opportunità di concludere le prove con le gomme di 13 pollici, di correggere la carburazione e di compiere gli ultimi aggiustaggi all'avantreno, che richiedeva molle più dure.

benz.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SILVERSTONE - Merzario ha ottenuto la terza vittoria per l'Abarth in cinque gare del Campionato marche due litri, e la propria seconda successiva, portando la vettura Abarth Osella, iscritta dalla Brescia Corse, a una bellissima vittoria che ha posto la casa nella migliore posizione del campionato.

Le prove del sabato (in cui il miglior tempo è stato di Qvester in 1'23"4, seguito da Merzario in 1'24"3 e da Burton in 1'25") hanno visto il grave incidente occorso a Hine, nel quale il pilota non ha perduto la vita per un vero miracolo. La sua vettura, per una foratura a un pneumatico anteriore, ha urtato contro la barriera di fronte alla tribuna principale, a circa 190 orari, e si è incendiata. Benché ferito, Hine è riuscito a saltare fuori dall'abitacolo, riportando ustioni di primo grado alle mani. La tuta era completamente carbonizzata e il casco fuso. Dopo i commissari non sono riusciti a domare le fiamme, sicché della vettura non è rimasto nulla. Hine ne avrà per circa due settimane, ma spera di essere a Hockenheim, gara che dal 2 luglio è stata rimandata al 16.

Tornando a Merzario, ora è in testa nella graduatoria dei piloti del campionato e in questa corsa di Silverstone l'Abarth era la più forte «presenza», con quattro vetture iscritte. Le due più recenti erano naturalmente quella di Merzario e quella di Hezemans, iscritta dalla Canon Cameras. Hezemans era però in svantaggio perché la sua montava il più pesante cambio italiano, anziché il Hewland, e il motore era poco potente. E' toccato dunque a Merzario capeggiare la sfida italiana, perché, pur facendo del suo

meglio, Hezemans ha anche avuto una foratura, nella prima manche, che ha aggravato i suoi problemi e l'ha fatto arretrare in classifica.

La prima manche è stata vinta facilmente da Qvester, con la Chevron-BMW: 40" di vantaggio su Burton, che pilotava un'analoga Chevron-Ford. Del resto in questa manche Burton è stato il solo vero avversario di Qvester; nonostante una cattiva partenza, è risalito al secondo posto, staccato poi di pochi secondi dall'austriaco. Poco prima della fine, però, Burton ha dovuto sostare al box per un guasto a un condotto d'aria e, benché la riparazione abbia richiesto poco tempo

CORSA A SILVERSTONE, Gara internazionale di velocità in circuito, valevole per il campionato marche due litri. 18 giugno 1972.

LA CLASSIFICA

1. Arturo Merzario (Abarth) 86 giri in 2.27'1"4, media kmh. 156,7; 2. Edwards (Lola) 85 giri; 3. Lafosse (Lola) 83 giri; 4. Robinson (Chevron) 83 giri; 5. Burton (Chevron) 81 giri; 6. Fletcher (Chevron) 81 giri; 7. Juncadella (Chevron) 80 giri; 8. Bottalla (Abarth) 79 giri; 9. Hezemans (Abarth) 81 giri; 10. Lepp (Chevron) 79 giri; 11. Twaites (Chevron) 79 giri.

Giro più veloce: Qvester (Chevron) 1'24"8, media kmh. 199,8.

tore (dopo ha detto «anche la macchina più lenta mi superava su rettillo») ma una foratura gli ha fatto perdere quattro giri e alla fine era quindi in ultima posizione. Anche un altro fra i piloti di spicco, il francese Wollek, ha avuto dei guai: in prova era andato a farsi benedire un motore, in gara ha avuto continue noie per una valvola, sicché era praticamente fuori della lotta. Scott aveva duel-

Euro Marche
2000

(classifica dopo la 5.a prova)

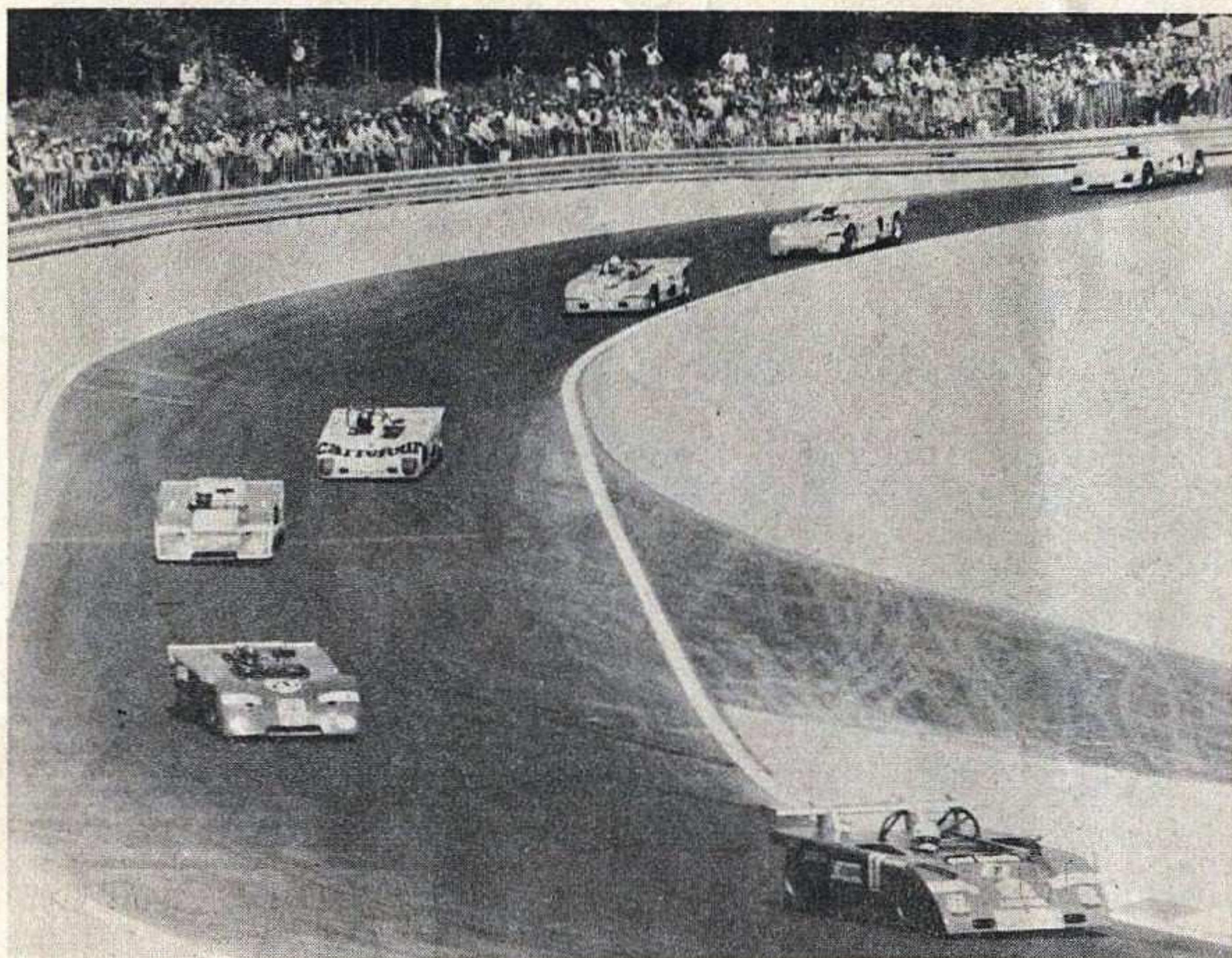
	P. Ricard	Vallelunga	Tauern Pokal	Dijon	Silverstone	Totale
CHEVRON	15	12	20	15	10	72
LOLA	20	15	12	8	15	70
ABARTH	—	20	—	20	20	60

ne hanno approfittato Edwards con la Lola e Merzario, che si sono portati al secondo e al terzo posto per una paio di giri. Burton è però presto risalito e alla fine occupava la seconda posizione.

Per tutta la manche Merzario è stato attaccato a Edwards, aspettando l'ultimo giro per passare. L'ha fatto quando Edwards ha rallentato, ostacolato da un ritardatario, ma l'inglese gli era staccato di soli 4/10 quando si è abbassata la bandiera. Queste due vetture sono state le uniche a non essere doppiate da Qvester. Hezemans era in quinta posizione, nonostante il suo poco potente mo-

lato a lungo con Lafosse e i due si scambiavano la posizione, ma poi Scott è passato avanti. La vettura di Lafosse era l'unica Lola continentale in gara, poiché le tre di Bonnier non avevano partecipato in segno di lutto.

La seconda manche è cominciata con pista bagnata. Molte vetture sono arrivate in ritardo al via, perché facevano la coda per il rifornimento dopo il tempo perso a cambiare i pneumatici. Fra i ritardari c'era anche Merzario che, come altri, è partito con una penalizzazione di 1', dal fondo dello schieramento, in «castigo», per il ritardo. Questo non è parso abatterlo per niente ed entro undici giri



Al termine della gara di Silverstone, quinta della serie, l'Abarth ha ottenuto tre vittorie, due delle quali per merito di Merzario, che qui vediamo precedere due Chevron, due Lola e ancora due Chevron durante la vittoriosa prova di Digione (Foto DPPI)

era già al comando, più veloce degli altri sul bagnato. Dopo dieci giri aveva doppiato tutti e ha tagliato il traguardo con quasi due giri di distacco dalla vettura successiva. Molti i testa-coda, e anche Merzario non li ha evitati, sulla pista molto traditrice, ma questo non gli ha impedito di continuare, mentre Quenter, dopo un testa-coda, ha deciso di ritirarsi benché la vettura non avesse subito danni.

Alle spalle di Merzario le vetture apparivano e sparivano, girandosi e fermandosi al box per impianto elettrico bagnato e soltanto poche hanno evitato lunghe soste. Hezemans ha recuperato un poco sul bagnato ed è stato al secondo posto per quasi tutta la manche, ma quando le condizioni sono un poco migliorate Edwards è riuscito a passare e si è piazzato secondo, con un vantaggio di 18".

Gagliardi, avendo avuto noie al motore nella prima manche, è salito sull'Abarth di Bottalla per la seconda ed è andato bene sul bagnato, occupando la settima posizione, dietro a Fletcher. Gli organizzatori non sapevano di questa sostituzione di vetture e hanno posto in classifica Bottalla.

Burton ha perso una buona posizione quando si è fermato per impianto elettrico bagnato, anche se è poi ripartito, e Lepp avrebbe finito con un buon piazzamento, ma si era preso 2' di penalizzazione al via, perché era stato spinto per partire.

In realtà, se qualcuno doveva essere penalizzato, si tratta degli organizzatori che hanno impiegato tre ore per stilare le classifiche ed è anche corsa voce che, col complicato sistema di punteggio di queste gare, la classifica verrà forse riveduta e corretta!

Jeff Hutchinson

Aspettavano tutti lo stop a Mallory Park

Rischiato tutto 5000 Thompson nella pioggia

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MALLORY PARK - Vittoria a sorpresa di Steve Thompson, in questa gara valida per il campionato Rothmans 5000. Thompson ha battuto van Lennep, con una guida tanto abile quanto coraggiosa, in condizioni pesime con pioggia torrenziale e vento.

Il più veloce in prova era stato Rollinson, con un giro in 42"2, entro il record di Gethin. Thompson aveva segnato il secondo miglior tempo in 43". Van Lennep, con la Surtees modificata nella speranza di sgominare il cronico malanno del surriscaldamento, aveva segnato 43"2. Seguivano Allen, Taylor, Ashley, Prophet e Cyd Williams, che debuttava in F. 5000.

Nella prima manche ha preso la testa Rollinson che ha mantenuto la posizione fino al diciottesimo giro, quando Thompson lo ha superato, trovandosi per la prima volta in testa in una gara di questa formula. Due giri dopo Rollinson è incappato in ben due testa-coda ed è arretrato al sesto posto. Intanto van Lennep faceva una corsa regolare, in mezzo agli spruzzi d'acqua sollevati dalla vettura di Thompson, ma non riusciva a passare avanti, mentre Taylor faceva di tutto per superare Holland, al punto che i due hanno avuto una piccola collisione.

Finita la prima manche, durante il giro di «rallentamento», altra collisione, fra Santo e Holland, ma questa volta le vetture erano troppo danneggiate per potere prendere il via nella seconda manche.

Questa è iniziata sotto la pioggia battente e le ruote slittavano e si bloccavano sul pietrisco. Taylor ha compiuto un grande sforzo per portarsi in testa, partito in seconda fila, ma non ce l'ha fatta, poi la Leda ha dovuto sostare spesso al box, sicché Thompson stava tranquillamente in testa, tallonato da Rollinson e da van Lennep, ma non si può dire che ci fossero battaglie, rese impossibili dal-

le condizioni atmosferiche. Molta gente era convinta che, data la situazione catastrofica, la bandiera sarebbe stata abbassata anzitempo, ma non è successo. Allora Allen, e non si può certo dire che non sia un pilota coraggioso, si è ritirato dichiarando che la corsa era troppo pericolosa.

Numerosi i testa-coda, che hanno naturalmente portato mutamenti nelle posizioni. Buona corsa di Soukry, la sua migliore da quando gareggia in F. 5000, ma si deve riconoscere che è stata la giornata di Thompson, il quale in questa gara ha dimostrato una nuova maturità, visto che non c'è entrata per nulla la fortuna nella sua vittoria su van Lennep e su altri piloti di fama.

Nella gara di contorno, per la Formula Atlantic, ha vinto Vern Schuppan con la March, alla media di 133 e 03 km orari.

David Hodges

TROFEO ROTHMANS, Gara internazionale di velocità in circuito per vetture di F. 5000 - 18 giugno 1972.

LE CLASSIFICHE

Prima manche: 1. Thompson (Surtees TS8) 24'14", media kmh. 134,45; 2. van Lennep (Surtees TS11) 24'23"4; 3. Holland (McLaren) 24'46"6; 4. Taylor (Leda) 24'47"2; 5. Rollinson (Lola) 24 giri; 6. Santo (McLaren) 24 giri; 7. Pilette (McLaren) 24 giri; 8. Soukry (McLaren) 24 giri.

Giro più veloce: Rollinson 54"4, media kmh 143,85.

Seconda manche: 1. Thompson 25'12"6, media kmh. 129,23; 2. van Lennep 25'29"4; 3. Pilette 25'57"4; 4. Rollinson 26'18"4; 5. Williams (McLaren) 23 giri; 6. Ashley (Lola) 23 giri; 7. Soukry 23 giri; 8. Prophet (McLaren) 21 giri.

Giro più veloce: Thompson 54"6, media kmh. 142,56.

Finale per somma dei tempi: 1. Thompson 49'26"6; 2. van Lennep 49'52"8; 3. Rollinson 49 giri; 4. Pilette 49 giri; 5. Soukry 47 giri; 6. Williams 45 giri; 7. Ashley 45 giri; 8. Reinhardt (Lola) 43 giri.

Mentre l'ALFA ROMEO rinuncia
poker-show FERRARI in Austria

Un po' di PACE anche per il '73

FIORANO MODENESE - La pista Ferrari sembra ormai divenuta terra di conquista per i piloti stranieri. A quelli già in forza nella squadra ufficiale del «cavallino» sta per aggiungersene un altro, il brasiliano Carlos Pace che ha accettato di buon grado il grazioso invito di «passare da Maranello». Giunto in pista, il giovane pilota che ha ricevuto cordiali accoglienze, ha indossato la tuta e si è messo al volante di una 312 P per compiere, sotto gli occhi attenti dei tecnici e dello stesso ing. Ferrari, quel test che avvalorava la sua presenza, in coppia con Redman, sulla quarta vettura modenese iscritta alla 1000 Km dell'Osterreichring. Pace ha inanellato una lunga serie di giri che lo hanno portato, al termine, a fare registrare il tempo di 1'21"5, corrispondente alla media di 134,550 kmh.

La 1000 Km austriaca vedrà al via soltanto le Ferrari (ben 4 per dimostrare che c'erano per Le Mans) con gli equipaggi Ickx-Regazzoni, Peterson-Schenken, Merzario-Munari, Redman-Pace e la Mirage. Ha rinunciato invece l'Alfa Romeo che tornerà alle corse di durata solo quando avrà pronto il dodici cilindri.

Carlos Pace parte quindi per Zeltweg con il resto dello squadrone che, oltre alle 312 P, porterà in Austria, per prove di gomme, anche un paio di monoposto.



Con l'assunzione di Carlos Pace viene confermata, se ancora ve ne fosse stato bisogno, la politica piloti che continua ad ispirare i dirigenti di Maranello, col numeroso manipolo straniero che viene mimetizzato sotto un cognome all'italiana.

Il curioso è che, pur se la Gulf non lo conferma, sembrava sicuro che Pace dovesse pilotare con Adamowicz la Mirage che verrà affiancata a quella di Bell e Van Lennep, a Watkins Glen. La Mirage col Weslake V12 sarà senz'altro alla 1000 Km di Parigi, ma probabilmente anche a Imola. Per quanto riguarda il contatto con Pace è da pensare che esso è caduto dopo l'iniziativa Ferrari.



280 piloti hanno esaltato a SARNANO lo sport auto dilettantistico

30 cavalli di rivincita per Scola



Per Vittorio Venturi, quarto assoluto oltre al piazzamento è venuta anche la soddisfazione di aver battuto il record della categoria



Impegnata in un tornante la Chevron B 21 di Domenico Scola, brillante vincitore davanti a una vettura analoga guidata da Carlo Facetti, dell'edizione di quest'anno del trofeo dedicato a Scarfiotti

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SARNANO - Il primato assoluto stabilito nella passata edizione del Trofeo Scarfiotti dall'austriaco Reisch con l'Alfa Romeo 33-3 è andato in briciole. Scola, confermandosi pilota specializzato in salita di grandissima classe, con la sua Chevron B 21 lo ha abbassato di 4"1, portando il limite della Sarnano-Sassotetto — una cronoscalata di km 12,400 con un dislivello di 947 metri e una pendenza media del 7,54 per cento — alla spettacolosa realtà di 115,170 chilometri all'ora, e insieme al record assoluto altri dodici primati di classe sono stati «bruciati». E' stata una lotta accanita sostenuta sul filo dei decimi di secondo (tre) una lotta che ha visto impegnati fino allo spasimo Scola e Facetti.

Sgomberato il campo delle considerazioni generali, possiamo dire che l'avventarsi delle due Chevron B 21 di Scola e Facetti ha scatenato letteralmente la splendida folla che ancora una volta ha premiato con la sua presenza la fatica degli oltre 280 partecipanti e dei responsabili dell'AC Macerata. Scola, si diceva, secondo le previsioni della vigilia, e Scola è stato. Il pilota della Lloyd Adriatico aveva già fatto meglio di tutti fin dalle prove nel corso delle quali aveva uguagliato il record della gara, ma ugualmente la incertezza sul suo successo finale l'avevano un po' tutti seguendo con la dovuta attenzione la scalata di Facetti, impegnatissimo nel difendere la vittoria conseguita sullo stesso avversario domenica scorsa alla Sila.

Una riprova della validità delle corse automobilistiche in salita è il continuo affluire in sempre maggior numero degli spettatori. Ci è stato confermato dallo stesso vincitore fra un abbraccio e l'altro, fra una stretta di mano e una pacca sulla spalla dei tanti che sono andati a complimentarsi con lui.

— Dicono che l'automobilismo agonistico, per colpa delle varie commissioni di vigilanza, è sul viale del tramonto. Tu che ne pensi? «Padronissimi di dire quello che vogliono quelli delle commissioni, ma resta un fatto incontrovertibile: il fascino e il richiamo a gare come questa dove nulla è lasciato alla improvvisazione».

Lungo il percorso era predispo-

sto con dovizia di attrezzature e di personale, per la prima volta in salita, un circuito televisivo chiuso che riprendeva quasi tutta la corsa. D'obbligo anche l'audizione dei commenti di Facetti che ha l'aria di essere tutto meno che il «grande sconfitto».

«Io ho fatto la mia corsa e con grande impegno. Non ho nessuna lamentela da fare né verso me stesso, ché credo di non aver commesso errori, né verso il mio mezzo meccanico che ha fatto finalmente il suo dovere pur rendendo una trentina di cavalli meno di quello del vincitore. E' andata così soltanto per la bravura di Scola».

Dietro i due «big», stupenda esibizione di «Gianfranco», che con l'Abarth 2000 si è classificato al terzo posto assoluto davanti al nettuniano Venturi che con una Tecno F. 3 ha conquistato vittoria e primato nella sua categoria davanti a Lella Lombardi, attrice di una bella prestazione. Abbiamo parlato di questi cinque piloti perché le loro prove sono quelle di maggiore spicco assieme alle per-

formance di «Paco» nella 1300 sport, di Paleari nella gran turismo e di Pianta nella gran turismo. Ma vi sono altri protagonisti, altri piloti che hanno conseguito con la vittoria i nuovi primati di classe. Vediamoli insieme.

Nel turismo speciale tra le piccole 500 che faticavano l'anima a salire, è primo Loizzo nettamente davanti a Lavazza e Pasqualini. Nella 600 i favoriti andavano a «York» e il portacolori della Brescia Corse ha vinto bene scendendo sotto il primato precedente, mentre Fina si aggiudica la 700 precedendo i favoriti Santucci e Gattafoni. Tuttavia, il vincitore verrà tolto dalla classifica perché le verifiche post-gara hanno accertato che la sua vettura era più «leggera» del peso previsto dalla scheda di omologazione. Nella classe successiva nuovo primato ad opera del bresciano Valerio che distacca nettamente Esposito. Vittoria dei favoriti Vimercati e Turizio nella 1150 e 1300 con tempi di tutto rispetto e relativi record. Il nettuniano Ricci, sperando se stesso si

impone nella 1600 davanti alla Escort di Pasini, distanziata di oltre 24". Nella 2000, oltre la spettacolare cronoscalata record di Finotto, ricordiamo la bella prestazione di Capietti. Pianta, bruciando con la sua Opel Commodore le curve sale in 7'01"9 che gli vale il 9. posto assoluto e il primato nella categoria. Nella gran turismo 1000 è Pezzella che realizza il miglior tempo davanti a Nemo, mentre Bersano prevale per soli 7/10 di secondo su Bologna che nelle prove aveva fatto meglio di lui.

Stupenda prestazione di Paleari nella 1600 che riesce a battere il già spettacoloso primato stabilito nella passata edizione, e di Rosselli che nonostante un testacoda porta al successo la sua Opel G.T. nella classe 2000. Nella oltre 2000, vittoria del favorito Corini che sta emulando le gesta del padre. Nella sport 1000 emerge, come voleva il pronostico, Marzi davanti al parmense Morelli, autore di una ottima prestazione. «Paco», Scola, Facetti, «Gianfranco», Venturi e Lella Lombardi dominano nelle altre classi dello sport e nella F. 3.

Nel pomeriggio di sabato si sono svolte le gare dello Challenge FISA, riservate ai Gruppi 1 e 3. Nella gran turismo, che ha visto il crollo di quattro primati di classe, ha prevalso al termine di una gara efficace e incisiva, per soli 8/10 sul consocio Tamburini, l'aretino Stefanelli al volante di un'Alfa Romeo 2000 coupé. Nella 850 il livornese Pardini è riuscito a spuntarla su Biagiotti che nelle prove aveva ottenuto il miglior tempo della classe, mentre nella 1000 è andato molto forte il senese Gonzi. Nella 1150 ha prevalso con sicurezza Becchi davanti a Salvatori. Ottimi i tempi spiccati da Ceccarelli nella 1300 e da Oiletti nella 1600 davanti rispettivamente a Bonaccorsi e Lucarelli.

Nella gran turismo il favorito Bocconi su Alpine Renault ha ottenuto il miglior tempo del gruppo davanti a Pellicci e Cocchetti, mentre nella 1300 la vittoria è andata a Guerisoli al termine di un bellissimo duello con Ivana Giustri, che forse senza una «toccatina» ad un cordolo del percorso, avrebbe potuto dire la sua autorevole parola.

Carlo Burlando

TROFEO SCARFIOTTI, gara internazionale di velocità in salita sul percorso Sarnano-Sassotetto di km. 12,400 - Macerata, 18 giugno 1972.

LE CLASSIFICHE

TURISMO - GRUPPO 1

Classe 850: 1. Carlo Pardini (Fiat 850) in 10'10"7 media 73,096 kmh; 2. Biagiotti (Fiat 850) 10'22"7; 3. Virgili (Fiat 850) 10'34"3; 4. «Discus» (Fiat 850) 10'41"0; 5. Vannini (Fiat 850) 10'54"8; 6. Maoggi (Fiat 850) 11'06"6; 7. Biagiotti (Fiat 850) 11'28"4.

Classe 1000: 1. G. Franco Gonzi (Auto Bianchi A-112) in 9'18" media 80,172 kmh; 2. Gatti (Auto Bianchi A-112) 9'29"4; 3. Santandrea (Innocenti Cooper) 9'43"3; 4. Benedetti (Auto Bianchi A-112) 9'45"5; 5. Morocutti (Innocenti Cooper) 9'51"1; 6. Andreini (Auto Bianchi A-112) 9'51"4; 7. Giachi (Innocenti cooper) 9'54"6; 8. Bisio (Fiat 127) 9'58"2; 9. Sismondi (Auto Bianchi A-112) 9'58"2; 10. Fani (Innocenti Cooper) 10'04"4; 11. Fantuzzi (Innocenti Cooper) 10'07"1; 12. Mosconi (Innocenti Morris Mini) 11'40"3.

Classe 1150: 1. Franco Betti (Fiat 128) in 9'03"8 media 82,089 kmh; 2. Salvatori (Fiat 128) 9'07"2; 3. «Black» (Fiat 128) 9'10"6; 4. Giorgi Alberti (Fiat 128-C) 9'13"7; 5. Fortini (Fiat 128-S) 9'15"1; 6. Ariotti (Fiat 128) 9'26"4; 7. Vannini P. (Fiat 128-C) 9'32"2; 8. Pistolesi (Fiat 128-C) 9'43"9; 9. Giannascoli (Fiat 128) 10'13"1; 10. Ceccanti (Renault 8-S) 10'16"1.

Classe 1300: 1. Enrico Ceccarelli (Renault Gordini) in 8'46"8 media 84,738 kmh; 2. Buonaccorsi (Fiat 128-C) 8'52"7; 3. Ciardi (A. Romeo gt) 8'54"7; 4. «Sorbolik» (Fiat 128-C) 8'55"5; 5. Truci (A. Romeo gt J) 9'02"2; 6. Pepini (A. Romeo gt J) 9'02"5; 7. Marziali (Renault Gordini) 9'0"5; 8. Medori (Renault R8 Gordini) 9'05"8; 9. Lumini (A. Romeo gt J) 9'06"6; 10. Pedrini (A. Romeo gt J) 9'14"4; 11. Menichetti (A. Romeo gt S) 9'35"1; 12. Zitti (Fiat 128-C) 9'42"4; 13. Bizzarri (Renault Gordini) 9'59"1.

Classe 1600: 1. Massimo Aglietti (A. Romeo GT V) in 8'54"8 media 83,470 kmh; 2. Lucarelli (A. Romeo GT V) 9'00"3; 3. Cortucci (B.M.W. Ti) 9'14"4; 4. Bruconi (A. Romeo GT V 1600) 9'20"7; 5. Ghini (A. Romeo GT V) 9'24"8; 6. Mosconi (A. Romeo GT V) 9'28"2.

Classe 2000: 1. Cesare Stefanelli (A. Romeo 2000 coupé) in 8'16"8 media 89,355 kmh; 2. Tamburini (A. Romeo 2000 coupé) 8'17"6; 3. Mercadante (A. Romeo GT V) 8'37"6; 4. Moscardini (B.M.V. Ti 2002) 8'46"1.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Sergio Loizzo (Fiat 500) in 9'21"3 alla media di kmh. 79,530; 2. Lavazza (Fiat 500) 9'25"6; 3. Pasqualini (Fiat 500) 9'35"1; 4. Baiguera (Fiat 500) 9'40"1; 5. Ciarcellutti (Fiat 500) 9'43"3; 6. Mensi (Fiat 500) 9'48"5; 7. Compagnizzi (Fiat Giannini) 9'54"7; 8. «Palvo» (Fiat Giannini) 9'55"1; 9. Giannini (Fiat Giannini) 9'56"6; 10. Bartoli (Fiat Giannini) 9'58"6; 11. «Number One» (Fiat 500) 10'03"1; 12. Bianchi (Fiat Giannini) 10'05"8; 13. Ciardi (Fiat Giannini) 10'08"1; 14. De Fulgentis (Fiat 500) 10'08"3; 15. «Franchino» (Fiat 500) 10'11"1; 16. Romoli (Fiat 500) 10'11"2; 17. Conversini (Fiat 500) 10'13"7; 18. Damiani (Fiat 500) 40'50"1.

CSAI «estiva» a SALICE TERME

Blocco a 25 milioni e crisi - autodromi?

ROMA - Convegno di mezza estate della CSAI a Salice Terme, e cioè in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 7 del regolamento che la nuova Commissione Sportiva si è data. Invitati a partecipare al convegno delle commissioni sportive degli A.C. sono, naturalmente oltre ai rappresentanti delle stesse che hanno diritto di voto in caso di necessità, i commissari sportivi e tecnici nazionali, i delegati degli A.C., gli organizzatori, l'ANFIA, l'ANCAI, la FISA ed altri rappresentanti dell'industria, i concorrenti, i conduttori, gli ufficiali di gara e la stampa.

Oggetto del convegno, che si svolgerà il 27 giugno presso il Teatro delle Terme a Salice, sarà la regolamentazione sportiva e tecnica che si intende porre in vigore dal 1.º gennaio 1973. Il programma completo è il seguente: settore rallies, riunione in sala «B» dalle 8,30 alle 10,30; settore velocità, dalle 10,30 alle 13,30 in sala «A»; discussione generale,

ore 16 in sala «A»; conferenza stampa, ore 18,30 in sala «B». Al termine verrà offerto un cocktail a tutti i partecipanti.

A latere del convegno si riuniranno i seguenti comitati di studio: per le strutture dell'organizzazione sportiva; studi giuridici; studi medici; regolamentazione autocross, rally-cross e fuori strada.

Saremo curiosi di vedere se a Salice Terme si affronteranno i veri due temi scottanti del momento automobilistico-sportivo in Italia: la guerra in atto contro gli autodromi e lo svilimento delle nostre (poche) gare importanti ad iniziativa dei maggiori costruttori italiani. Da alcuni si parla di richiedere il «congelamento» dei 25 milioni di premio CSAI al costruttore (Ferrari), per la politica non favorevole alle corse e ai piloti italiani. Ma ci credete che vi sarà qualcuno disposto a presentare una mozione del genere?



Ecco in quale incresciosa posizione si può venire a trovare una vettura qualora si perda un attimo il controllo della situazione: per la cronaca è la Renault Gordini di Fioravanti, illeso nella capriola

Classe 600: 1. «York» (Fiat Abarth 595) 8'43"6 alla media di kmh. 85,256; 2. «Piero» (Giannini 590) 8'47"8; 3. Bettazzi (Fiat Abarth 595) 9'09"1; 4. Sanguinetti (Fiat Abarth 595) 9'12"2; 5. Donbaldo (Fiat Abarth 595) 9'13"3; 6. Romoli (Fiat Abarth 595) 9'17"2; 7. Binati (Fiat Abarth 595) 9'19"1; 8. Ferretti (Giannini 590) 9'31"8; 9. Scandali (Fiat Abarth 595) 9'34"1; 10. Santamarianova (Fiat Abarth 595) 9'36"6; 11. Beciotti (Fiat Abarth 595) 9'41"3; 12. Foschi (Giannini 590) 9'42"6; 13. Gagliardi (Giannini 590) 9'45"1; 14. Cesarini (Fiat Abarth 595) 9'45"1; 15. Testi (Giannini 590) 9'45"1; 16. Guerri (Fiat Abarth 595) 9'58"9; 17. D'Alessandro (Giannini 590) 10'22"8; 18. Silla (Fiat Abarth 595) 10'53"6.

Classe 700: 1. Aldo Fina (Fiat Abarth 695) 8'20"1 alla media di kmh. 89,262; 2. Santucci (Giannini 650) 8'28"6; 3. Gattafoni (Fiat Abarth 695) 8'31"9; 4. Magri (Giannini 650) 8'46"5; 5. Betti (Giannini 650) 8'55"4; 6. Re (Fiat Abarth 695) 9'08"4; 7. Ruoso (Fiat Abarth 695) 9'08"5; 8. Buffoli (Fiat Abarth 695) 9'08"5; 9. Nocci (Fiat Abarth 695) 9'21"1.

In seguito alle risultanze delle verifiche effettuate dopo la gara, il conduttore Aldo Fina, primo arrivato, è stato tolto dalla classifica perché la sua vettura è stata trovata di kg. 8,500 inferiore al peso previsto dalla fiche di omologazione. Pertanto la vittoria è stata assegnata al secondo arrivato Enzo Santucci.

Classe 850: 1. Samuele Valerio (Fiat Abarth 850) 8'17"7 alla media di kmh. 89,693; 2. Esposito (Fiat Abarth 850) 8'25"1; 3. D'Ippolito (Fiat Abarth 850) 8'25"3; 4. Magenta (Fiat Abarth 850) 8'27"1; 5. Gatti (Fiat Abarth 850) 8'30"1; 6. Biselli (Fiat Abarth 850) 8'33"8; 7. Taraschi (Fiat Abarth 850) 8'35"5; 8. Fiech (Fiat Abarth 850) 8'38"6; 9. Ravinale (Fiat Abarth 850) 8'40"6; 10. Ferretti (Fiat Abarth 850) 9'05"5.

Classe 1000: 1. Dante Gargan (Fiat Abarth 1000) 7'49"7 alla media di kmh. 95,039; 2. Sorla (Fiat Abarth 1000) 7'54"3; 3. Stefanelli (Fiat Abarth 1000) 7'59"5; 4. Palumbo (Fiat Abarth 1000) 8'06"7; 5. Scardi (Fiat Abarth 1000) 8'13"3; 6. «Ragastas» (Fiat Abarth 1000) 8'13"4.

Classe 1150: 1. Antonio Vimercati (Fiat 128) 7'45"1 alla media di kmh. 96; 2. «Girasole» (Fiat 128) 7'51"3; 3. Aquilini (Fiat 128) 8'09"2; 4. Valentini (Fiat 128) 9'11"2.

Classe 1300: 1. Cosimo Turizio (Fiat 128C) 7'32"5 alla media di kmh. 98,652; 2. Litrico (A.R. GT Junior) 7'42"1; 3. Capponi (A.R. GT Junior) 7'43"1; 4. Piovano (Morris Cooper) 7'45"4; 5. Pellegrin (Morris Cooper) 7'59"4; 6. Tali (A.R. GT) 8'02"6.

Classe 1600: 1. Riccardo Ricci (BMW) 7'46"4 alla media di kmh. 95,712; 2. Pasini (Ford Escort) 8'10"6; 3. Parlamento (A.R. GTV) 8'10"8; 4. Sarti (Ford Escort) 8'17"3; 5. Ferrone (A.R. GTV) 8'21"5; 6. Pettiti (BMW) 8'21"5.

Classe 2000: 1. Martino Finotto (Ford Escort) 7'09"5 alla media di kmh. 103,935; 2. Capietti (Ford Escort) 7'16"4; 3. Alval (Ford Escort) 7'34"9; 4. Tacchini (A.R. GTAm) 7'39"9; 5. Taddeucci (BMW) 8'08"6; 6. Daverio (A.R. GTAm) 8'11"8.

Classe oltre 2000: 1. Giorgio Pianta (Opel Commodore) 7'01"9 alla media di kmh. 105,807; 2. Schon (Opel Commo-

dore) 7'17"5; 3. Cattelan (Opel Commodore) 7'38"1; 4. «Tatog» (Alfa Romeo) 7'48.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Giovanni Guerisoli (Lancia F. Rally HF) 8'46"6 alla media di kmh. 84,770; 2. Giusti (Lancia F.) 8'49"7; 3. Fordelli (Lancia F. coupé) 9'07"3; 4. Salamina (Lancia F. coupé) 9'11"4; 5. Ricciardi (Lancia F. HF) 9'21"2; 6. Aldrovandi (A.R. J. Zagato) 9'24"8; 7. Dionisi (Lancia F. coupé) 9'52"6.

Classe 1600: 1. Bruno Bononi (Alpine Renault) 8'00"0 alla media di kmh. 93,000; 2. «Allig» (Alpine Renault) 8'08"7; 3. Geroschi (Alpine Renault) 8'09"4; 4. Arlini (Alpine Renault) 9'12"7; 5. Peano (Alpine Renault) 9'16"9; 6. Freschi (Lancia Rally HF) 8'38"5; 7. Adario (Lancia F. HS) 8'41"9.

Classe 2000: 1. Gilberto Carucci (Opel GT) 8'51"4 alla media di kmh. 84,036.

GRAN TURISMO GR. 4

Classe 1000: 1. Rosario Pezzella (Fiat Abarth 1000) 8'28"3 alla media di kmh. 87,822; 2. «Nemo» (Fiat Abarth 1000) 8'30"1; 3. Costamagna (Fiat Abarth 1000) 8'30"7; 4. Aloe (Fiat Abarth 1000) 8'38"9; 5. Indignozzi (Fiat Abarth 1000) 9'28"7.

Classe 1300: 1. Aldo Bersano (Alpine Renault) 7'37"1 alla media di kmh. 97,659; 2. Bologna (Lancia Zagato) 7'37"8; 3. Barilaro (Alpine Renault) 7'40"8; 4. «Vagabondo» (Alpine Renault) 8'01"3; 5. Chieli (Lancia Zagato) 8'04"4; 6. Ramolino (Alpine Renault) 8'05"3; 7. Sbrolla (Lancia HF Rally) 8'10"6.

Classe 1600: 1. Emilio Paleari (Alpine Renault) 7'14"3 alla media di kmh. 102,786; 2. Bigliuzzi (A.R. GTA) 7'20"2; 3. «Paul Chris» (A.R. GTA) 7'31"4; 4. Papiri (A.R. GTA) 7'47"9; 5. Lucan (A.R. GTA) 8'12"3; 6. Bianchi (A.R. GTA) 8'15"4; 7. Barzelli (Fiat 124F) 8'31"8.

Classe 2000: 1. Alberto Rosselli (Opel GT) 7'19"7 alla media di kmh. 101,524; 2. Borri (Porsche 911S) 7'20"1; 3. Monti (Opel GT) 7'21"6; 4. Migliorini (Porsche 914) 7'34"8; 5. Ricci (Opel GT) 7'40"7; 6. Leonardi (Fiat Dino) 8'59"1.

Classe oltre 2000: 1. Paolo Felice Corini (Porsche 911S) 7'25"6 alla media di kmh. 100,180; 2. «To-Mo» (Porsche 911S) 7'41"7; 3. Martini (Porsche 911S) 7'47"8.

GRUPPO 5 SPORT

Classe 1000: 1. Achille Marzi (AMS) 7'17"6 alla media di kmh. 102,011; 2. Morelli (ATS) 7'20"1; 3. Bernasconi (AMS) 7'28"6; 4. Gambero (OMS) 7'37"3; 5. Cullati (AMS) 7'44"1; 6. Corsi (Abarth) 7'50"7; 7. «Frank» (AMS) 7'50"7; 8. Barberio (AMS) 8'12"2; 9. Benelli (Bandini) 8'29"1; 10. Bagnoli (Abarth) 8'52"3.

Classe 1300: 1. «Paco» (AMS-Alfa) 6'49"6 alla media di kmh. 105,023; 2. Anastasio (Chevron B21) 7'33"4; 3. Nardari (AMS) 7'41"8; 4. «Sangri-là» (Fiat Scotti) 8'01"1.

Classe 1600: 1. Giovanni Ricciardi (A.R.) 7'45"7 alla media di kmh. 95,855.

Classe 2000: 1. Domenico Scola (Chevron P21) 6'27"6 alla media di kmh. 115,170; 2. Facetti (Chevron B21) 6'27"9; 3. «Gianfranco» (Abarth) 6'33"3; 4. Moretti (AMS) 6'52"2; 5. Laureati (Chevron Abarth) 6'52"9; 6. Fasano (Abarth) 7'08"7; 7. Zaniratti (Abarth) 7'31"1.

FORMULA 3: 1. Vittorio Venturi (Tecno) 6'35"7 alla media di kmh. 112,813; 2. Lombardi (Lotus) 6'44"2; 3. Tommasi (Brabham) 7'05"2.

ELFORD sul GTA al Nurburgring

● L'Alfa Romeo che, come detto, ha rinunciato alla trasferta austriaca per la penultima prova del mondiale marche (mettendo anche in dubbio la sua partecipazione a Watkins Glen), ha invece intensificato la preparazione delle quattro vetture turismo speciale che prenderanno parte alla «6 Ore» del Nurburgring per il campionato europeo turismo. Elford, che deve in qualche modo assolvere i propri impegni continentali, è stato chiamato a rinforzare la squadra piloti Alfa composta per l'occasione da Colzani, Dini, Facetti, Larini, Picchi, Vittorio Venturi e Zeccoli.

Sul VENTOUX nuovo record e vecchie ambizioni PERROT «brucia» SCHETTY

MONT VENTOUX - Quarta vittoria e record di Xavier Perrot, mentre lo stato deplorabile del fondo, sul percorso di km 21,700, faceva prevedere un nuovo rinvio al miglioramento del record (10'00"5) stabilito da Schetty, con la Ferrari due litri, nel 1969. Mieusset si era avvicinato di 3", a questo record, ma poi nella seconda salita Perrot lo migliorava di 5". E' da notare che i due grandi rivali, in questo campionato, si sono lasciati gli avversari a quasi 30" di distanza, però il previsto duello praticamente non c'è stato in corsa ed è tanto più un peccato perché il campione di Francia pareva decisamente in grado di prendersi una rivincita sul leader, fatto che avrebbe ravvivato l'interesse nel campionato europeo. Invece, col motore che lo ha tradito prima della curva di St. Estève, (km 6), Mieusset lasciava Perrot lanciarsi verso il notevole record e la sua quarta vittoria consecutiva.

Salendo a circa 131 orari, lo svizzero si è lasciato alle spalle Andruet (la cui monopostrato Alpine con compressore è in periodo di messa a punto) di 20" e le Pygmees di

TRANS-AM da spettacolo

a WATKINS GLEN (col «pieno»)

Nemmeno una gomma frena FOLLMER

SPECIALE PER AUTOSPRINT

WATKINS GLEN - Questa cittadina sperduta tra i monti Finger Lakes dello stato di New York, ha vissuto un'altra densa giornata al rombo dei motori di quei gioielli made in USA che hanno resa entusiasmante la quarta prova del campionato Trans-Am. George Follmer, al volante della sua Javelin, ha vinto di forza dinnanzi ad un gruppo deciso e veloce, confermando la sua classe e la tenuta della sua vettura. Sul veloce circuito di 5430 metri, levigato e pronto per la «6 Ore» del campionato marche e per la gara CAN-AM del 23 luglio prossimo, il giovane californiano ha preceduto di oltre un minuto Gerry Thompson, facendo registrare una media di 152,703 kmh.

Dopo cinque giri dal via, Follmer, che aveva ottenuto la seconda posizione di partenza ed era fra i primi del gruppo, doveva arrestarsi per cambiare un pneumatico im-

provvisamente afflosciatosi che lo aveva costretto ad una vera acrobazia per rimanere in strada. In seguito all'incidente Follmer perdeva oltre 18 secondi, ma con grande calma e perizia rimontava il distacco che Warren Tope e gli altri gli avevano inflitto. Ricongiuntosi ai primi egli forzava il ritmo della gara e pian piano si allontanava dagli altri sino a giungere indisturbato al traguardo.

La manifestazione di Watkins Glen imperniata sulla gara Trans-Am è stata preceduta dal «Two-five challenge» vinto da Peter Gregg su Datsun 510 davanti a John Morton, Korts Kwech su Alfa Romeo e da Mike Downs.

I. m.

CORSA A WATKINS GLEN - Quarta prova campionato Trans-Am - Circuito di Watkins Glen - 18 giugno 1972.

CLASSIFICA
1. George Follmer (Javelin) 57 giri alla media di 152,703 kmh. 2. Gerry Thompson (Mustang) a 1'40"1; 3. Roy Woods (Javelin); 4. Paul Nichtor (Camaro); 5. John Gumbel (Mustang) a 1 giro.

Daniel e di Lapierre a 25" e a più di 30". Quanto a Maublane, il suo motore Ford due litri, preparato da Brian Hart surriscaldava e quindi il pilota non ha potuto partecipare alla lotta. Anche se i prototipi hanno dato prestazioni un poco deludenti (occorre segnalare che Staiano è salito per km 15 con soli tre cilindri e ciò spiega perché in corsa ha segnato un tempo peggiore che in prova) le gruppo 4, e soprattutto la Porsche 911S due litri e mezzo di Larrousse, preparata da Mezinarie (280 HP!) si sono messe bene in luce.

CORSA AL MONT VENTOUX, Gara internazionale di velocità in salita valevole per il trofeo della montagna - 18 giugno 1972.

LA CLASSIFICA

1. Perrot (March) 9'51"2, media kmh. 131,551 nuovo record; 2. Andruet (Alpine) 10' 11"2; 3. Daniel (Pygmees) 10' 16"2; 4. Lapierre (Pygmees) 10'23"1; 5. Staiano (Grac) 10'50"1; 6. Rouveyran (Lola) 10'50"8; 7. Carpet (Celi) 10'52"2; 8. Larrousse (Porsche) 10'53"1; 9. Almeida (Porsche) 10'59"9; 10. Fishaber (Porsche) 11'01"3.

Gruppo 1: Alesi (Camaro) 12'18"4
Gruppo 2: Dirant (BMW) 11'37"3
Gruppo 3: Balas (Porsche) 12'08"5
Gruppo 4: Larrousse
Gruppo 5 e 7: Staiano
Gruppo 8: Perrot

Il francese è riuscito a scendere sotto gli 11", lasciando «sur place» le Porsche preparate Germabwa e anche una 908 e una Bergspider. Fra i ritiri, quello di Mamder la cui Kadett aveva noie all'albero a camme, e così ha avuto via libera Dirant, nella turismo speciale, mentre nella turismo di serie c'è stata una dura lotta. Alesy ha preceduto la Chrysler Hemicuda di Chemin di soli 2 decimi. Masoero, su Alfa preparata dalla Casa in Italia, ha dimostrato che il temporaneo ritiro non gli ha fatto perdere nulla delle sue qualità, infatti si è imposto fra le «medie». Marianne Hoepfner si è conquistata un'altra Coppa delle Dame.

Questa quarantottesima edizione della gara ha dimostrato che il «Mont Ventoux» è sempre una «classica» francese, fra le grandi corse europee, e con il nuovo regolamento e le nuove norme di sicurezza, previsti per il prossimo anno, oltre a restare «classica» diventerà certamente, a detta dei piloti, anche la più bella fra le «classiche».

J. R. Jauber