

## Stupenda corsa in F.2 in FRANCIA

A sinistra, Emerson Fittipaldi con la Lotus ha ripetuto a Rouen la sua bellissima impresa di Hockenheim (foto Noris)

## SCHECKTER sempre più rivelazione

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ROUEN - La più bella corsa dell'anno: questa in sintesi la gara che a Rouen ha riscattato una formula 2 troppo mortificata dalla crisi dei motori. E' stata una gara di quelle che bisogna vedere per apprezzarle perché, più che dagli episodi, il suo interesse è venuto dalla continua suspense destata dalla situazione di esasperato limite in cui si è disputata. Una suspense che è venuta soprattutto da tre uomini che debbono essere posti molto vicini sul piano dell'onore anche se su diversi scalini nella graduatoria dello stile, dell'incisività, della tattica e del coraggio.

Si tratta di Emerson Fittipaldi, Mike Hailwood e Jody Scheckter: tre nomi molto distanti per tre piloti in diversi momenti della carriera. Fittipaldi con uno stile che è ormai una sua prerogativa a cui non è necessario trovare paragoni; ha condotto dal secondo all'ultimo giro della finale usando la stessa compostezza e la stessa misura che avrebbe mantenuto se fosse stato solo invece di trovarsi un Hailwood scatenato sulla coda e un giovane deciso pochi secondi più dietro. Ha vinto come ormai ci ha abituati, ma alla fine non nascondeva che era stata una dura fatica. Poi Hailwood che si è battuto come ogni volta, con una grinta e un coraggio senza limiti, ma anche con una capacità di guidare sempre al massimo che lascia storditi.

Ha fatto due errori però, tutti e due uguali e forse appunto troppo gravi, viste le circostanze, e sono stati gli errori che lo hanno obbligato a rinunciare alla speranza della vittoria. Si è trattato di due testa-coda, nello stesso punto, in momenti diversi della sua gara. Il primo, quando era così vicino ad Emerson che una frenata lunga del brasiliano lo ha ingannato; il secondo quando stava colmando lo svantaggio accumulato dal leader proprio nel delicato momento in cui l'ultimo sforzo appare più facile di quanto sia realmente. Malgrado ciò, è arrivato secondo e con nove

all'ora. Naturalmente per lui non si parla più di gara e neppure di Monza. Per Stalder invece le cose sono andate meglio perché si trovava in un punto meno veloce.

● Gli organizzatori dell'AC. Bologna pensano ad una clamorosa 500 KM di Imola, impostata cioè come rivincita-verità del Mondiale Marche '72 stravinuto dalla Ferrari. L'Alfa Romeo 12 cilindri (che dovrebbe debuttare nell'occasione), le Lola, le Matra e due Gulf Mirage (delle quali una col motore Weslake 12 cilindri) getteranno la sfida alle «mattatrici» Ferrari 312 F. Se non sarà raccolta, gli sportivi sanno già qual è il giudizio da dare...

● Elford non correrà con le turismo Autodelta la 6 Ore del Nurburgring, perché impegnato la stessa domenica in F. 2.

● Pare che l'incidente di Hine a Silverstone, nella gara dell'Europeo Marche 2000, sia stato causato non da una foratura, ma da improvvisa avaria allo sterzo. Le condizioni del pilota inglese sono migliorate, anche se egli ha un ginocchio fratturato oltre che ustioni di terzo grado alla mano.

considerevole anche per il vantaggio derivatogli dall'essere riuscito a girare nel primo gruppo dopo una serie di giri velocissimi. Di fianco a lui c'è Reutemann. Seguono Beltoise, Scheckter e Watson che al volante della Leda con gomme Goodyear del tipo meno recente, ha fatto cose strepitose proprio su questo circuito in cui due anni fa era rimasto seriamente ferito in un incidente. Buona anche la prestazione di Gagliardi che comincia a prendere confidenza con la sua Brabham a cui sembra mancare un'adeguata assistenza.

Venerdì tutto da rifare perché anche se il tempo non è favoloso, la pista è asciutta. La conferma che si aspetta da Lauda non avviene: l'austriaco non riesce a far meglio di 1'49"5, che equivale al 10. miglior tempo, prima di avere una collisione con Surtees alla curva del Nuovo Mondo che interrompe le prove di tutti e due. Più che Lauda, della cosa è danneggiato Surtees che ha la macchina piuttosto rovinata (pare anche nel telaio) e si ferma al tempo di 1'52"2. Di questo gruppo il più rapido risulta Pescarolo, che ancora sotto la positiva carica psicologica della vittoria di Le Mans, non tarda a segnare 1'48"5 e cui Hailwood arriverà solo

dopo molti sforzi e numeri fuori programma.

La seconda fila della manche è occupata da Cévert e Jaussaud. Bellissimo il tempo di Purley che, al suo primo contatto con la pista dopo essere arrivato tardi il giorno prima, riesce a portarsi a 1'49"4. Più indietro Williamson, Depailler, Scott e gli altri tra cui il nostro Francisci che comincia ad accusare le carenze di potenza del 1790 Cosworth. Il tempo record lo segna nel secondo turno Emerson Fittipaldi che si porta a 1'48"1, equivalente ad una media di quasi 185 chilometri all'ora.

In questo turno si hanno ancora due incidenti piuttosto seri in cui restano vittime Gethin con la Chevron e Stalder con la Pygmée. Per Gethin si è trattato di una grossissima paura quando nella curva in discesa chiamata dei Sei Fratelli, tristemente nota per i gravi incidenti in passato, la ruota posteriore sinistra gli si è sfilata per l'allentamento del bullone e ha sbattuto violentemente contro il guard-rail fermandosi molto più avanti dopo che la pista era rimasta coperta di pezzi della sua Chevron. L'inglese è arrivato al box incolume ma choceato perché l'incidente si è verificato in un punto da 250 chilometri

## La «bretella» nel bosco non basta a rendere più sicuro il circuito

ROUEN - Per il secondo anno consecutivo il circuito di Rouen ha subito delle modifiche alle sue caratteristiche originarie di tracciato velocissimo ricavato da strade di normale traffico. Queste modifiche si sono rese necessarie nel quadro dell'adeguamento degli impianti ad uno sport automobilistico moderno in cui il rischio inutile non dovrebbe più trovar posto. Nel '71 erano state introdotte due chicane di rallentamento; ora il tracciato ha subito una variazione ancor più sostanziale con l'accorciamento a km. 5,543 attraverso il raccordo dei due tratti più veloci con una bretella di km. 1,5 che si snoda nel bosco secondo una serie di curve di diverso raggio. Così il circuito resta tutto da una parte della nuova autostrada per Parigi che altrimenti lo avrebbe scavalcato in due punti. Questa novità e alcune nuove misure di sicurezza non fanno comunque di Rouen quello che può dirsi un percorso sicuro. Resta sempre la pericolosissima discesa dopo i box verso la forcella del «Nuovo Mondo», mentre altri tratti, escluso quello nuovo, dovrebbero essere migliorati.

Per il nuovo pezzo il problema è di asfaltatura: tutti i piloti hanno riscontrato irregolarità nell'asfalto che tendono a far perdere aderenza alle vetture. Con questi aggiornamenti le due chicane sono state eliminate e ora la media è ritornata superiore ai 180 kmh.

Trentanove i piloti presenti con ben dieci diversi marche di vetture; la concomitanza con la 1000 KM austriaca impedisce la presenza di alcuni leaders come Peterson, Schenken e Pace, ma sono ben sei i piloti classificati CSI presenti all'appello: si tratta di Hill, Surtees, Emerson Fittipaldi, Cévert, Beltoise e Pescarolo. Fittipaldi, che ormai è il favorito d'obbligo alle corse cui partecipa, ha ancora una volta la LOTUS 69 col 1930 Cosworth. Altre marche con una sola macchina presente sono la McLaren con Scheckter, la CHEVRON con Gethin, la ELF di Coombs con Jabouille e la LEDA-TUI con Watson. SURTEES che ha tre delle quattro macchine TS 10 che ha costruito: la sua, quella di Hailwood e Ruesch. Manca invece de Adamich che ha rimandato a Monza il suo rientro in F. 2. Tre macchine ciascuna anche PYGMEE e

GRD: la marca francese ha Dal Bo, Duarte e Stalder, essendo Pace impegnato dalla Ferrari in Austria mentre con la GRD, oltre al solito Ikuzawa sono Walkinshaw e Bourgoigne con la macchina che gli è stata garantita dalla Ford belga e dalla BP.

Come il solito il grosso dei presenti si divide tra le Brabham e le March che sono tutte del modello più recente. E' con le Brabham che corrono i due italiani venuti a questo appuntamento di metà stagione: Francisci e Gagliardi; sempre con le BT 38 l'agguerrito Rondel del Team con Reutemann, Pescarolo, Beltoise e Wollek. Poi Hill che ha una macchina nuova dopo la distruzione alla partenza di Cristal Palace; Westbury, Morgan, Scott, Belso e W. Fittipaldi. Completano il numero Potocki e Jaussaud; quest'ultimo, leader, del campionato, dispone di una nuova scocca perché l'uscita che il suo compagno Potocki fece a Hockenheim guidando la sua macchina, era più grave di quanto fosse apparso a prima vista.

Infine le undici MARCH 722 che hanno in Cévert, Depailler, Lauda e Beutler i quattro più significativi rappresentanti. Gli altri sono Dolhem, Lunger, Wilkins, Kazato, Williamson, Purley e Mass che ancora una volta sfrutta l'assenza di Peterson per usare la sua macchina. Hanno dato forfait Hunt e Birrell, particolarmente sfortunato perché vittima di un incidente mentre stava provando a Snetterton con una Ford Mustang.

Sul piano tecnico c'è da segnalare che la McLaren e la Rondell hanno ricostruito i 1790 Cosworth con risultati interessanti. La cilindrata è stata ulteriormente aumentata mentre si sono usati blocchi provenienti da motori RES e Racing Service su cui montare la testata Cosworth. Un lavoro simile è stato fatto anche dalla Novamotor che ha presentato un 1930 cc. per W. Fittipaldi prodotto partendo da alcuni pezzi base del Cosworth.

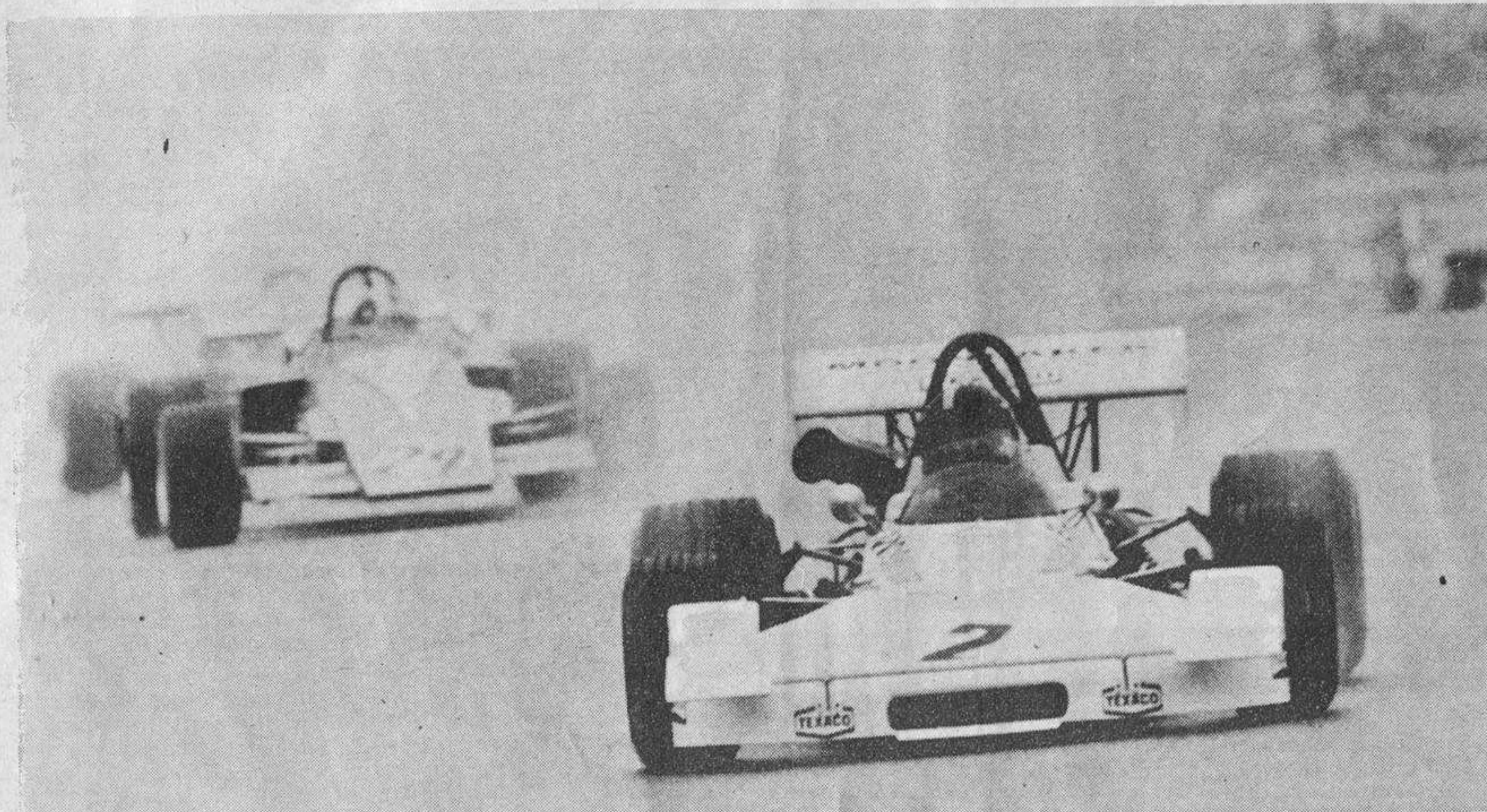
Per quanto riguarda le gomme, le Firestone ha i B32 con carcassa a profilo convesso che segue il principio delle gomme a pera delle moto. Nel diritto la gomma tocca solo nella parte centrale, mentre in curva e in accelerazione tutta la superficie necessaria viene sfruttata.

Faticose le prove

## Che paura GETHIN per la ruota sfilatasi!

ROUEN - Solito appuntamento con la pioggia nelle prove di giovedì: quest'anno non c'è stata volta che si sia potuto fare a meno di tenere a portata di mano le gomme da bagnato e anche in questo primo turno, benché qualcuno abbia tentato di evitarlo, si è dovuto girare con quelle. La cosa è stata piuttosto dannosa perché il circuito modificato costituiva una novità per tutti: dovendo scegliere traiettorie e trovare i giusti rapporti in quelle condizioni il lavoro era quasi impossibile. Tra le altre cose non si deve dimenticare che con la varietà dei motori esistente la scelta dei rapporti costituisce una operazione estremamente delicata che può risultare determinante nel bilancio finale delle prove.

Come spesso accade, anche in questa occasione i concorrenti sono divisi in due gruppi che disputano turni di prove diversi: il primo trova pioggia più forte e la graduatoria che risulta è più in funzione dei rischi che alcuni piloti hanno voluto prendersi che dei valori in campo. Va comunque detto che le due batterie eliminatorie devono essere corse tra i selezionati del primo e del secondo separatamente. Perciò non si pone il problema della disparità delle condizioni del tempo tra un turno e l'altro. Scheckter e Kazato precedono Gethin e Beltoise con tempi varianti tra 1'58" e 1'58"9. Restano invece più indietro E. Fittipaldi, Reutemann e G. Hill che si occupano soprattutto della messa a punto delle macchine. Durante il turno destinato all'altro gruppo dei piloti, la pioggia smette per poi riprendere a tratti, per cui quasi tutti tentano di girare con le slicks. E' una scelta abbastanza rischiosa, come ci raccontava Francisci arrivando al box dopo una sbandata improvvisa nella discesa veloce, ma vale a guadagnare 2" e mezzo rispetto l'altro gruppo. Infatti, con 1'55"5 Lauda occupa la prima posizione con quasi 2" sul Dal Bo. Il quarto a Hailwood col suo 1'58" che non riesce a far meglio di Scheckter sotto la pioggia battente. Buono il tempo di Francisci che è ottavo. Dei diciotto che hanno girato va detto che Lauda ha potuto ottenere questa prestazione





# FITTIPALDI costringe HAILWOOD a 2 errori

Ancora una volta sul podio, Emerson Fittipaldi ha dovuto guardarsi dai continui attacchi portatigli dalla Surtees di Hailwood, che alla fine ha comunque preso i nove punti per il Trofeo d'Europa

punti guadagnati per il campionato, a cui Fittipaldi notoriamente non prende parte, si porta molto vicino al leader Jaussaud.

Terzo protagonista è stato quel Scheckter che già ha vinto al Crystal Palace e che, anche se non figura in classifica, è tra i campioni. Jody, che assomiglia stranamente a Hulme, sia come fisico che come modo di fare, ha corso al livello dei due primi fino a quando, verso la fine, il suo motore ha ceduto. E il suo merito è ancora più grande se si pensa che era rimasto atterrito in partenza dall'incidente del primo giro e che è riuscito a risalire tanto bene da superare e staccare in una

**CORSA A ROUEN** - Gara internazionale di velocità in circuito valevole per il trofeo d'Europa F. 2 - Circuito di Rouen, 25 giugno 1972.

## LE CLASSIFICHE

**1. batteria (16 giri pari a km 116,860):** 1. Emerson Fittipaldi (Lotus 69) 36'16"4 media 183,373 kmh; 2. Reutemann (Brabham BT 38) 36'17"1; 3. Beltoise (Brabham BT 38) 36'17"8; 4. Mass (March 722) 36'50"3; 5. Morgan (Brabham BT 38) 36'50"8; 6. Scheckter (McLaren M 21) 36'54"6.

**I quattro migliori tempi:** Beutler (March 722) 1'48"7; Watson (Leda TUI) 1'48"9; Jabouille (Elf 2) 1'48"9; Ruesch (Surtees TS 10) 1'50"1.

**Giro più veloce:** Scheckter (McLaren) 1'47"2 media 186,146 kmh.

**2. batteria (16 giri pari a km 116,860):** 1. Mike Hailwood (Surtees TS 10) 36'17"5 media 183,281 kmh; 2. Cevert (March 722) 36'29"9; 3. Jaussaud (Brabham BT 38) 36'53"5; 4. Fittipaldi W. (Brabham BT 38) 36'53"9; 5. Wollek (Brabham BT 38) 37'00"5; 6. Dohlem (March 722) 37'42"5.

**I quattro migliori tempi:** Pescarolo (Brabham BT 38) 1'48"4; Purley (March 722) 1'48"8; Lauda (March 722) 1'49"3; Depailler (March 722) 1'49"5.

**Giro più veloce:** Hailwood (Surtees TS 10) 1'47"7 media 185,281 kmh.

**Finale (30 giri pari a km 166,290):** 1. Emerson Fittipaldi (Lotus 69) 54'20" media 183,633 kmh; 2. Hailwood (Surtees TS 10) 54'28"; 3. Reutemann (Brabham BT 38) 54'47"4; 4. Morgan (Brabham BT 38) 54'58"6; 5. Watson (Leda TUI) 55'01"6; 6. Cevert (March 722) 55'02"7; 7. Hill (Brabham BT 38) 55'37"3; 8. Dohlem (March 722) a 1 giro; 9. Wollek (Brabham BT 38) a 3 giri; 10. Ruesch (Surtees TS 10) a 3 giri; 11. Scheckter (McLaren M 21) a 5 giri.

**Giro più veloce:** Hailwood (Surtees TS 10) 1'46"8 media 188,843 kmh.

**La classifica del trofeo:** Jaussaud 21; Hailwood 19; Reutemann 17; Lauda e Morgan 15; Scheckter e Beutler 12; Gethin 9; Depailler e Perrot 8; Dal Bo e Wollek 6; Francisci e Purley 4; Elford e Watson 3; Belso e Dohlem 2; Winnfield, Mass e Ruesch 1.

sola tornata nientemeno che Reutemann e Beltoise.

Ogni anno la F. 2 mette in luce un nuovo astro e non c'è dubbio che il '72 sia l'anno di Scheckter. Il guaio capitato alla McLaren del sudafricano ha favorito Reutemann che se n'era stato buono quarto a distanza ravvicinata dai primi e che alla fine ha raccolto il solito piazzamento utile dei sei preziosi punti per il campionato. E' la politica dello scorso anno; quella della formica che accumula i punti come i chicchi di frumento e che a fine anno ha il titolo a portata di mano.

Eliminati Jaussaud ed anche Lauda, per il motore, e con i piazzamenti di Hailwood, già brillante quarto, il campionato ora ha cinque importanti protagonisti: Jaussaud con 21 punti, Hailwood con 19, Reutemann con 17 e Lauda e Morgan con 15. Naturalmente tutto è ancora molto aperto.

Purtroppo nessuno dei nostri piloti figura bene in questa classifica e i due italiani presenti oggi non hanno superato lo scoglio delle batterie eliminatorie. Si è trattato di Francisci e Gagliardi che con la stessa macchina, la Brabham, e lo stesso motore Cosworth 1790, ormai troppo povero di cavalli per essere competitivo, hanno dovuto occupare la scomoda parte dei comprimari.

Gabriela Noris

## Con Gino BERTOCCHI l'ultimo dei «vecchi» lascia la MASERATI

**MODENA** - Anche l'ultimo dei Bertocchi ha lasciato la Maserati. E' Gino Bertocchi che, per raggiunti limiti di età, e avendo toccato il traguardo dei 38 anni di servizio, si è congedato dallo stabilimento di Via Ciro Menotti festeggiato dai dirigenti e dai colleghi. A Gino Bertocchi, l'ultimo della «vecchia guardia», modesto per sua natura, bravo, scrupoloso (fu anche al seguito delle corse per un certo periodo) la direzione ha voluto offrire un pranzo d'addio in un noto locale della periferia di Modena e in ricordo, gli hanno dato un piatto d'argento, da parte della direzione, mentre i colleghi di fabbrica un portachiavi d'oro con lo stemma del Tridente.

## COSI' (IN 32) AL VIA

### 1. BATTERIA

FITTIPALDI (Lotus 69) 1'48"1	REUTEMANN (Brabham BT 38) 1'48"3
BELTOISE (Brabham BT 38) 1'48"6	SHECKTER (McLaren M 21) 1'48"4
WATSON (Leda TUI) 1'50"4	MASS (March 722) 1'50"6
MORGAN (Brabham BT 38) 1'50"9	JABOUILLE (Elf 2) 1'50"9
HILL (Brabham BT 38) 1'50"9	BEUTLER (March 722) 1'51"1
RUESCH (Surtees TS 10) 1'51"2	KAZATO (March 722) 1'51"9
GAGLIARDI (Brabham BT 38) 1'52"4	WESTBURY (Brabham BT 38) 1'52"5
IKUZAWA (GRD 272) 1'54"8	BELSO (Brabham BT 38) 1'54"5

### 2. BATTERIA

PESCAROLO (Brabham BT 38) 1'48"5	HAILWOOD (Surtees TS 10) 1'48"5
CEVERT (March 722) 1'48"6	JAUSSAUD (Brabham BT 38) 1'49"1
PURLEY (March 722) 1'49"4	LAUDA (March 722) 1'49"5
WILLIAMSON (March 722) 1'50"6	DEPAILLER (March 722) 1'51"1
SCOTT (Brabham BT 38) 1'51"2	WOLLEK (Brabham BT 38) 1'51"5
DOLHEM (March 722) 1'51"7	FITTIPALDI W. (Brabham BT 38) 1'51"9
SURTEES (Surtees TS 10) 1'52"2	FRANCISCI (Brabham BT 38) 1'52"2
DAL BO (Pygme MDB 17) 1'54"3	WILKINS (March 722) 1'56"8

● La corsa in salita GUARCINO CAMPOCATINO, in programma per il 9 luglio, è stata soppressa per difficoltà organizzative, quali la risposta negativa di ogni aiuto finanziario e morale da parte dell'AC di Frosinone.

Carambola in quattro a 250 all'ora alla curva dei «Sei Fratelli»

## PESCAROLO niente F. 1 per la botta al ginocchio

**ROUEN** - Una splendida gara, dunque, anche se non si può dire che le premesse dicessero altrettanto; subito al primo giro c'era stato un brutto incidente proprio nella curva dei «Sei Fratelli», la più pericolosa di questo circuito, che è costata la eliminazione di Jaussaud, Pescarolo e Beutler e un arresto ai boxes di Ruesch. Si è trattato di momenti molto tesi perché si temeva per la sorte dei piloti; fortunatamente i danni sono stati lievi e solo Pescarolo ha avuto una brutta botta al ginocchio restando imprigionato nella sua monoscocca piegata a metà, che forse gli costerà il G. P. di Francia. Jaussaud, che è stato quello che ha dato inizio alla carambola, ci ha detto: «Stavo impostando la curva che si fa a quasi 250 chilometri all'ora. Eravamo tutti insieme, appena partiti e le gomme erano ancora fredde. Io non so chi sia stato, ma mi sono trovato uno che si è infilato sulla destra. E' un punto dove non si può tentare il sorpasso ed io non ho avuto dubbi che mi avrebbe lasciato la traiettoria. Ma quando ho provato a girare, quella macchina era sempre lì e ho dovuto allargare finendo sulla sabbia e girandomi subito. Mi sono trovato in mezzo a tutti che passavano davanti e dietro e non ho avuto neppure il tempo di avere paura. Poi, quando ero ormai contro il guardrail, Pescarolo è arrivato a ruote bloccate e ha colpito prima la barriera e poi me.»

### I BATTERIA

#### La speranza va... a erba

**ROUEN** - Con Emerson Fittipaldi e Reutemann in prima fila e Beltoise e Scheckter nella seconda, ha inizio la più bella delle due eliminatorie. Reutemann parte molto bene e va in testa nettamente con un vantaggio visibile su Scheckter, Fittipaldi, Beltoise, Morgan e gli altri. Ruesch manca la partenza e Gagliardi resta danneggiato e passa ultimo insieme a Westbury.

I primi due giri sono caotici perché la partenza ha un po' mescolato le carte dei valori in campo. Mass si dà visibilmente da fare per passare Morgan, mentre Ruesch nel tentativo di recuperare, esce di pista, perde il muso e rompe il radiatore. Arriva però ai box dove tutto viene riparato ed è uno dei quattro che si qualificano con il giro veloce. Davanti, le cose prendono una piega imprevista: invece di Fittipaldi è Scheckter che al terzo giro prende l'iniziativa e dopo alcuni tentativi passa Reutemann e occupa autorevolmente la prima posizione.

La macchina del sudafricano col passare dei minuti acquista un vantaggio di un paio di secondi sul terzo giro costituito da Reutemann, Fittipaldi e Beltoise. Al ritmo di questi quattro piloti gli altri non resistono: Morgan e Mass sono quinto e sesto; sempre in lotta, ma con un distacco ormai superiore ai 10". Questi due piloti guidano un gruppo molto combattivo costituito anche da Watson, Jabouille, Beutler e Hill un po' staccato per noie al cambio. Completano il lotto i due giapponesi Ikuzawa e Kazato, impegnati in una sfida personale, Belso, Westbury e Gagliardi che è alle prese con un motore che tende a spegnersi in rilascio e che dà molti problemi di guida sulle staccate. E' proprio questo inconveniente che poco dopo gli costerà una sbandata durante la quale urta il cordolo e danneggia musetto e scocca.

La corsa sembra voler proseguire regolare con Scheckter sicuro vincitore quando si verificano due episodi che determinano un radicale cambiamento: Reutemann sbaglia una cambiata ed Emerson Fittipaldi lo passa. Il giro dopo — siamo al 17. dei 20 di percorso — Scheckter entra al box per far togliere dell'erba che gli era entrata sul radiatore dopo una sbandata, e Fittipaldi è automaticamente primo rispettando un pronostico che non avrebbe altrimenti potuto mantenere. Reutemann mantiene il secondo posto davanti a Beltoise.

Scheckter riparte subito e si colloca sesto alle spalle di Mass e Morgan che si sono scambiati la quarta e quinta posizione, per cui è tranquillamente qualificato. Settimo finisce Watson, autore di una bella prova, che precede Hill rassegnato dai problemi di cambio, Westbury, Kazato e Gagliardi. Si qualificano con i giri veloci Watson, Ruesch, Jabouille e Beutler che si sono fermati col motore rotto.

### II BATTERIA

#### MIKE rompe ma... dopo!

Poco dopo si inizia l'allineamento degli altri sedici. Forse per il maggior caldo in questa seconda batteria la ecatombe di motori è notevole tanto che sono in sette a giungere alla fine. Hailwood porta subito in testa la sua Surtees e se ne va apparentemente indisturbato: a portata di vista della sua coda restano Pescarolo e Cévert, perché Purley, che si era infilato con disinvoltura tra i due, viene arrestato dalla rottura di un morsetto della batteria. Fermi subito anche Williamson e Lauda per i motori rotti: al primo la esplosione del monoblocco causa perfino la buccatura di una gomma!

Più che fra i primi tre, cui sta evidentemente a cuore il traguardo finale, la lotta si accende tra Depailler, Jaussaud, W. Fittipaldi, Wollek e Scott che si passano ripetutamente. Poi Depailler rompe e anche Scott si arresta col comando dell'acceleratore rotto.

Francisci è alle prese con Dohlem e Dal Bo nelle ultime posizioni. Il suo motore, come ormai tutti i 1730 normali, non riesce a tenere il passo dei più potenti 1850 e 1930 che la maggior parte degli avversari usa. Quando tutto pare concluso, alla Brabham di Pescarolo cede la frizione e il francese va ai box lasciando la seconda posizione a Cévert. Si qualifica ugualmente col tempo come Depailler, Lauda e Purley.

Hailwood segna anche il miglior giro in 1'47"7 che è comunque superiore a quello di Scheckter di 1'47"2 nella prima batteria. La curiosità è che Hailwood rompe la frizione subito dopo il traguardo per cui i meccanici si buttano sulla macchina per ripararla in tempo per la finale.

### FINALE

#### L'« invito » di EMERSON

Infine si allineano diciannove dei venti qualificati di diritto per dar vita alla finale che si disputa su trenta giri pari a km. 166,290. Il ventesimo che entra è Hill che sostituisce Jabouille la cui Elf non è stata riparata. Il pomeriggio è ormai inoltrato perché ci sono stati ritardi nel programma, dovuti alla necessità di sostituire pezzi di guard-rail danneggiati da incidenti nelle gare di contorno.

Il via è drammatico perché nella discesa che porta alla curva del Nuovo Mondo si verifica l'incidente che coinvolge Jaussaud, Pescarolo, Beutler e Ruesch e che scompagina l'intero gruppo. C'è da stupirsi che il testa-coda di Jaussaud e quello di Beutler in mezzo ad una quindicina

g. n.

CONTINUA A PAGINA 28



CONTINUAZ. DA PAGINA 27

di macchine che viaggiavano a 250 all'ora, possono aver dato luogo a danni così relativamente lievi. La corsa perde subito tre protagonisti, mentre Ruesch va ai box e riparte con un nuovo muso e Wollek lo imita perché la sua Brabham va a tre cilindri. Ripartono presto tutti e due mentre Mass è fermo col motore rotto e si ritira.

I primi sono rimasti al di fuori del mucchio ed è Hailwood che comanda con E. Fittipaldi vicinissimo e Ruesch, Cevert, Beltoise, Morgan e Scheckter che è risalito benissimo da una posizione piuttosto arretrata. Seguono Purley, Watson, Lauda, Dolhem, Hill e Depailler. A Fittipaldi basta un giro per prendere le redini della gara che non lascerà più sino alla fine, ma si capisce che Hailwood, benché non riesca a stare avanti, non ha nessuna intenzione di farsi staccare. I due infatti prendono subito un certo margine sugli inseguitori che si consolida col passare dei giri e che resterà una barriera invalicabile fino alla fine della prova.

Solo Scheckter non crede che questo sia possibile, facendosi largo tra piloti del calibro di Cevert, Beltoise, Morgan, Watson, Purley, Lauda e Depailler, che compongono un forte gruppo sullo stile della migliore F. 3. Beltoise aiuta a chiarire la situazione quando il freno della sua McLaren deve essere prontamente riparato ai box; questo imprevisto consente a Reutemann, Cevert, Morgan di staccarsi dagli altri.

Benché la gara sia combattutissima, non si verificano sostanziali cambiamenti perché Hailwood ne ha già abbastanza a stare nella scia di Fittipaldi e Scheckter non riesce a ridurre di 10" lo svantaggio che lo separa dagli altri. A sfoltire il gruppo degli altri ci pensano le rotture per Lauda e Wilson Fittipaldi e un incidente per Purley e Depailler che si scontrano dopo che il primo si è messo di traverso. Al 19. giro Hailwood fa un testa-coda al Nuovo Mondo aiutato da Emerson che frena molto lungo facendo perdere il riferimento.

Riparte però prontamente e perde solo 7" restando in seconda posizione. Si butta subito all'inseguimento tanto da ridurre lo svantaggio a 3" e da compiere un nuovo sorprendente record sul giro, al 24. passaggio, in 1'46"8 a quasi 187 di media. Subito dopo, però, si gira di nuovo — il che fa pensare che sarà un record veramente molto duro da battere — ma la corsa è ormai conclusa con le prime posizioni acquisite.

Tocca invece a Scheckter perdere la gioia di un meritato terzo posto per la rottura di una valvola: il suo arresto frutta il terzo posto al sempre attento amministratore Reutemann. Gli ultimi due giri danno ancora un cambiamento alla classifica: Cevert, che era stato buon quarto con un motore piuttosto debole, viene superato da Morgan e Watson che finiscono rispettivamente quarto e quinto.

g. n.

## Migliaia di schede per IMOLA a Montecitorio

Sollecitato da numerose lettere pervenute in sede e da telefonate personali ricevute da vari consiglieri, i dirigenti dell'Automobile Club Bologna hanno riunito i soci nell'ampio salone delle conferenze del Jolly Hotel per illustrare loro alcuni aspetti della vita sociale dell'ente, fra i quali quello dell'autodromo Dino Ferrari di Imola, per il quale ci risulta da Roma che sono arrivate schede a migliaia del referendum lanciato da AUTOSPRINT e dedicato agli onorevoli Elkan, Tesini e Salizzoni.

Il dott. Liguori, presidente dell'A.C., ha detto che: « giungere alle soglie di questo accordo (con il Comune) non è stato agevole per le remore che preesistevano, ma non ci ha trattenuto l'impegno di lavoro che sapevamo sarebbe scaturito dal raggiungimento di questo traguardo. Il nostro sodalizio ha in corso di perfezionamento un contratto di concessione con il Comune di Imola, contratto che prevede da una parte l'affidamento dell'autodromo per 20 anni, sia pure per un certo numero di giorni tra prove e gare, e dall'altra l'impegno dell'AC Bologna di completarlo rendendolo da circuito semi-permanente a permanente ».

Alla domanda se si correrà a Imola il 23 luglio prossimo, il presidente Liguori ha chiarito: « dovranno essere completati alcuni lavori e noi li completeremo. Il resto sta nella mani della commissione provinciale di vigilanza... » al quale proposito (della c.p.v.) egli ha enunciato quali saranno i punti sui quali si baserà la sua relazione e quella del Comitato studi giuridici dell'A.C.I. al prossimo convegno estivo della CSAI a Salice Terme.

## Giovedì «Lotteria» Anche senza varianti a MONZA piloti F. 2

### Il «maestro» si prepara per la F. ITALIA



## Lo riconoscete? E' Morrogh

TORINO - Breve sosta torinese di Henry Morrogh, il simpaticissimo istruttore irlandese che da 4 anni è in Italia innamorato della gente (degli spaghetti e del vino). Dìspondendo di una F. Italia appena ritirata all'Abarth quale migliore soluzione se non provarla alla Cerrina per valutare la possibilità del mini impianto (mega agibile) grazie al boss Picatti onnipotente come terreno per impiantare successivamente una sede della sua università del volante. Detto fatto il dinamico Henry, con casco e occhiali alla Barone Rosso, è in pista e, nonostante un fastidioso sovrasterzo, spicca a più riprese dei 50"7 sul tracciato completo di 1200 m. che rappresenta un record ufficioso (ufficiale in gara, Narcisi 50"9

Chi è interessato ai corsi di Henry Morrogh e cioè di partecipare a una serie di lezioni alla Cerrina scriva a:

HENRY MORROGH  
Scuola pilotaggio  
00063 CAMPAGNANO  
(Roma)

su F. Ford; in prova Narcisi e Giordana hanno ottenuto dei 49"). Molto soddisfatto della pista Henry prova successivamente il semi tracciato comprendente il rettilineo box, la curva box, il raccordo, il tornantino e la parabolica percorrendoli in senso opposto a quello di gara.

In questo modo si ha un tracciato di circa 500 m comprendente due curve ad ampio raggio pressoché continue (un fagiolo).

Il nuovo circuito si rivela molto divertente e Morrogh si impegna ottenendo un ottimo 23"; in conclusione un ottimo pomeriggio nel quale si sono forse messe le basi per una futura scuola piloti a Torino che è quasi sicuramente unica al mondo, per l'esperienza e l'abilità dell'istruttore. D'altronde, dice Henry, lo stesso Cammarone si è rivelato su una pista ex-Kart (la Pista d'Oro) e alla Cerrina per chi ama guidare c'è molto da imparare e in sicurezza.

Sta quindi agli sportivi torinesi con le loro adesioni, dimostrare se la passione è pari alla fama.

La BMW di Kelleners prevale sulle Ford nella 24 ORE Turismo (minori) al Nurburgring

## In 50mila alla «LE MANS» tedesca

NURBURGRING - Qualche volta sembra che l'interesse della gente sia unicamente preso dalle gare dei campionati. Non è stato il caso per la terza edizione della 24 Ore del Nurburgring anche se questa gara non è valevole per nessun campionato.

L'anno scorso la gara è stata vinta dal principe Ferfried Von Hohenzollern con il copilota Pankl su BMW 2002 TI. La distanza allora percorsa era di 2.845,1 km cioè 123 giri. Quest'anno invece i vincitori hanno compiuto ben 145 giri. Anche quest'anno l'austriaco Pankl ha fatto parte dell'equipaggio vincente. Il suo compagno era Kelleners ottimo pilota delle gare di Interserie, ed anche quest'anno la macchina vincitrice è stata una BMW.

Nelle prove, Kelleners e Pankl sulla BMW 2800 CS hanno ottenuto il miglior tempo. La macchina ha una cilindrata di poco meno di 3000 cc e sviluppa 306 cavalli. Questa non è la versione più « calda » del motore, perché per una distanza così lunga si sceglie un motore meno spinto.

Si erano iscritte ben 125 vetture, 99 potevano qualificarsi per la corsa, ma solo 38 sono arrivate dopo le

massacranti 24 ore, quindi meno di un terzo. I concorrenti però facevano di tutto per arrivare al traguardo perché il monte premi era cospicuo. Infatti il vincitore riceve 15.000 marchi (oltre 2 milioni) dall'organizzatore, inoltre 4.000 marchi dalla ditta Bilstein e così via. La BMW vincitrice ha compiuto 3.311,075 km nelle 24 ore.

E' interessante con quanta tenacia la Mercedes partecipa alle corse turismo per provare la sua macchina che si nasconde sotto il nome di AMG. La Mercedes ha riscontrato un difetto già al terzo giro; il sistema di raffreddamento del motore, 6,8 litri, non funzionava troppo bene per cui si è dovuta fermare ai boxes. Poi ha fatto una bella gara ma si è ritirata dopo 6 ore e mezza per difetti alla frizione e ai freni.

Un'altra macchina interessante sarebbe stata la GTAJ iscritta dall'Alfa Romeo tedesca con i piloti Gleich e Weizinger. Alla sesta ora erano ancora in testa nella loro classe (fino a 1300 cc), ma poi hanno avuto un guasto al motore. C'erano parecchie Alfa al Nurburgring, ma l'unica arrivata è la Giulia Super di Plenio-Bergmann classificatasi al 28. posto.

Le cose sono andate un po' meglio per le Fiat. La 128 Rally di Moll-Beise è arrivata 16.a nella classifica generale e seconda di classe. L'Autobianchi A 112 di Hahne-Hahne è giunta 30.a nella classifica generale e seconda nella classe 1000.

Nelle scorse edizioni, è mancato spesso quel pizzico di tensione che si riscontra nelle gare brevi. Gli organizzatori hanno perciò introdotto i cosiddetti giri-sprint, patrocinati da varie ditte. Questi giri-sprint iniziavano ad ogni ora esatta (quindi alle 17, alle 18, ecc.) ed il vincitore di un giro sprint riceveva un premio dalla ditta che aveva « noleggiato » quell'ora. Ma non si può dire che la 24 Ore sia stata priva di suspense: proprio alla fine della manifestazione Stuck su Capri e Kelleners su BMW si alternavano al comando ed ognuno dei due doveva recarsi più volte ai boxes.

La gara è stata poi decisa dalla gomma scoppiata di Stuck che ha percorso il resto del giro sul cerchione ed ha poi perso tempo prezioso ai boxes per la sostituzione del pneumatico.

H.H.R. Loffler

Infuocate «minori»

## CANELLAS si ripete a JARAMA

MADRID - Le due formule promozionali spagnole più importanti si sono riunite domenica sul circuito di Jarama dove si è svolta anche una corsa di turismo gruppo 1 e 2 fino a 1000 cc. per il Trofeo Vacaciones. Come è ormai abituale il magnifico duo Canellas-Selex si è imposto in questa prova che era la quarta del campionato. La corsa si è svolta sotto un infernale sole madrilenno.

Quarta prova e quarta vittoria per Canellas. La minaccia più forte per Canellas che doveva essere costituita dalle due Escort-Repso di Tapico e Lencina è venuta a mancare per la rottura nel primo giro.

La corsa della coppa Renault è stata dominata da Villasieros. Con il suo Mini 1000 privato Puche ha vinto la corsa delle turismo

L.G. Canomanuel

TROFEO VACACIONES - Quarta prova del campionato spagnolo - Jarama, 25 giugno.

F. 1430: 1. Salvatore Canellas (Selex) 43'26"30; 2. Perez-Salla (Selex) 43'50"50; 3. Juncadella (Selex) 43'50"04; 4. Jarostella (Selex) 43'52"70; 5. Gonzales (Linze) 43'54"15.

F. Renault 8: 1. Villasieros 43'56"30; 2. Correcaminos 44'04"86; 3. Villota 44'11"09; 4. Gomez 44'11"36; 5. Jodar 44'13"28.

Turismo: 1. Puche (Audi Mini 1000) 31'47"60; 2. Alvacete (Audi Mini 1000) 31'56"93; 3. Cantero (Fiat Abarth 1000) 32'53"43; 4. Deice (Mini 850) 33'11"93; 5. Cientunegi (Ceat 850) 33'42"02.

## LAMBORGHINI ha richiesto licenza di concorrente

La LAMBORGHINI AUTOMOBILI ha chiesto alla CSAI, per il tramite dell'Automobile Club Bologna, la « licenza di concorrente ». Si profila quindi una nuova minaccia a Porsche, Ferrari, De Tomaso, ecc. nel campo delle GT da competizione. A parte però il fatto che nessuna vettura Lamborghini è mai stata presentata alla FIA con richiesta di omologazione.

24 ORE DEL NURBURGRING - Gara internazionale di velocità per vetture Turismo Speciale gruppo 2 - Circuito del Nurburgring, 24-25 giugno 1972.

Classifica assoluta: 1. Kelleners-Pankl (BMW 2800 CS Alpina) 145 giri, media 137,893 kmh; 2. Stuck-Fritzinger (Ford-Capri RS) 144 giri, media 136,100; 3. Pinske-Fahron (Ford-Capri RS) 133 giri, media 126,3; 4. Lenze-Doring (BMW 1600) 133 giri, media 126,1; 5. Dittgen-Becker (BMW 1600) 131 giri, media 124,3; 6. Heicker-Stoffer (Ford-Capri RS) 130 giri, media 122,8; 7. Czadek Scheid (BMW 3.0 CS) 129 giri, media 122,1; 8. Seger-Denzel (BMW 1600) 128 giri, media 121,1; 9. Vermeulen-Frankenhaus (Opel Ascona) 125 giri, media 118,9; 10. Pennartz-Wegst (BMW 2002 Tii) 124 giri, media 117,3.

Classe 3000: Kelleners-Pankl (BMW 2800 CS) 145 giri.

Classe 2000: Vermeulen-Frankenhaus (Opel Ascona) 125 giri.

Classe 1600: Lenze-Doring (BMW 1600) 133 giri.

Classe 1300: Heiden-Bohm (Simca 1000 R) 120 giri.

Classe 1000: Wisskirchen-Cordes (NSU TTS) 118 giri.





Sopra e a destra, due immagini della «tre posti» dell'ing. Dallara, sfortunata per la frizione al suo debutto con Pesca. L'aspetto è quello di una vettura da record. Sotto, il vincitore Morelli su ATS

## E' durato... un sospiro il debutto del «millino» DALLARA: poi MORELLI senza problemi 400 mt. di ambizioni



### SPECIALE PER AUTOSPRINT

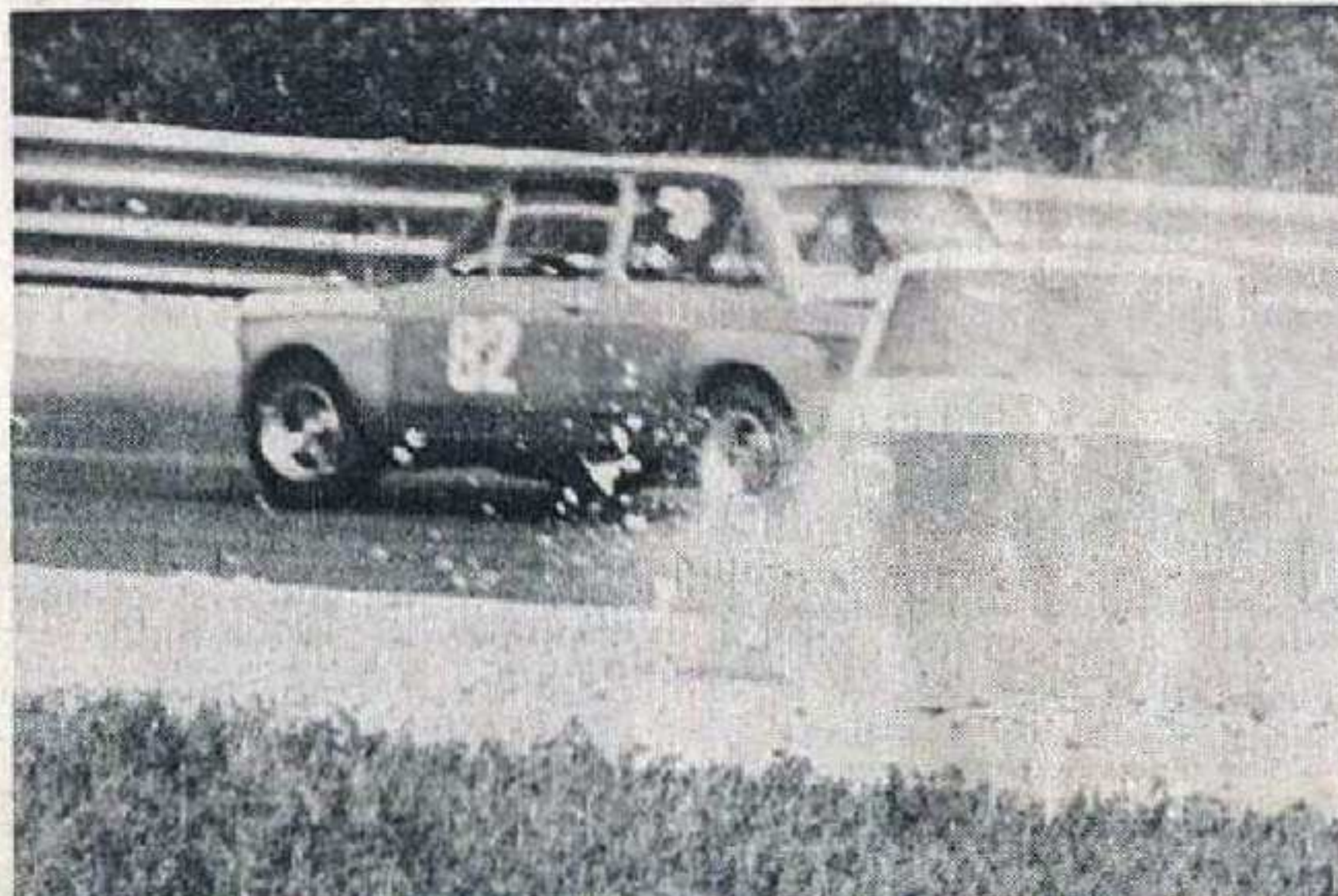
**VARANO MELEGARI** - I sogni di Giampaolo Dallara sono svaniti dopo dieci secondi di corsa della sua nuova creazione: una vettura sport di 1000 cc che ha costruito in questi mesi nella sua officina di Varano. Una vettura nata e cresciuta in un alone di mistero, quasi fosse un'arma segreta; ma prima o poi doveva scendere in pista e Dallara ha scelto improvvisamente questa seconda edizione del Trofeo AC di Parma per l'esordio della sua creatura. Bruno Pesca, il giovane ticinese ex-dominatore della F. Ford, era stato chiamato, a guidarla, mentre il Team Doneda era presente quasi al completo per una supervisione di carattere tecnico. Tutti però sono rimasti delusi: il prototipo XK di Dallara e Pesca era costretto al ritiro a quattrocento metri dalla partenza. La frizione si era rotta, Pesca sconsolato è tornato al box, mentre fra la gente di Varano si insinuava un cupo silenzio. Ma si è ricominciato a lavorare e questo fatto lascia bene sperare per il futuro.

Venuto a mancare un avversario come Pesca, Giovanni Morelli, parmigiano puro sangue, stabiliva il miglior tempo assoluto e si aggiudicava così questa seconda edizione del Trofeo AC Parma.

C'è da dire che la concomitanza con la «Mendola» ha tenuto lontano dal circuito varanese i migliori specialisti riducendo così l'interesse per questa manifestazione. Tuttavia qualcosa di buono si è visto, specialmente nella F. 850, che vedeva al via tutti i più bravi. In più, per la prima volta, si sono registrati due arrivi in volata che per le caratteristiche del circuito varanese, così tortuoso e selettivo, sono veramente infrequenti. Altro e ultimo fattore positivo la presenza sulle tribune naturali del San Cristoforo di quattromila spettatori, che stanno a indicare quale innata passione il pubblico di Parma ha per le corse in automobile.

Dopo le dispute delle due batterie della F. 850, vinte rispettivamente da «Lucas» e Francia, e dopo il ritiro di Zorzi e Callegari, che erano nel lotto dei favoriti, sono scese in pista le 500. Una gara questa che ha avuto uno sviluppo veramente impreveduto. Dopo i primi giri, infatti, avevano preso il largo tre piloti: Battilani, Razzanelli e Sguarise che viaggiavano nell'ordine. Ad un giro dalla fine le posizioni erano immutate. Nell'immettersi nel rettilineo di arrivo i tre si disponevano a ventaglio e si contendevano la vittoria in una volata che consentiva a Sguarise e a Razzanelli di passare lo sfortunato ma bravo Battilani.

Nella seconda divisione, Segalini, finalmente a posto con la sua vettura, ha dominato largamente staccando gli avversari di una decina di secondi. Nella terza divisione il piacentino Donato Scardi (con l'Abarth 1000 che fu di Campanini) vinceva agevolmente davanti a Giovannini. In questa



Due immagini della corsa delle 128-1100: sopra, Sarattini in testa-coda mentre Caliceti e De Stefano (sotto) se ne vanno al traguardo



## SASSI in FORMULA 3

● Prossimo il passaggio di Sassi dalla F. Ford alla F. 3? Pare proprio di sì. Lorenzo Sassi dopo le note vicende delle ultime prove del campionato Ford in cui è stato escluso dalla gara per una presunta irregolarità delle sue gomme, è venuto a Varano a curiosare, in attesa della decisione del Tribunale di Appello. Si vedeva che gli interessava il prototipo di Pesca. Tuttavia il pilota di Reggiolo ha chie-

sto di poter provare durante la settimana. Pare proprio che l'oggetto della prova sia la Formula 3 allestita dal suo patron Doneda.

● Varano bifronte, giovedì 29 giugno è in programma sulla pista parmense una gara nazionale motociclistica riservata alla categoria juniores, classi 50, 125 e 250. Pare che il patron della Benelli si sia interessato alla corsa.

divisione è venuto a galla un piccolo difetto dei commissari di percorso, che sono abituati a spargere troppo «Filler» sulle macchie d'olio. A farne le spese è stato Luigi Piacentini che è riuscito miracolosamente a mantenere in pista la sua vettura dopo l'uscita dalla S completamente inondata di gesso.

Nella quarta divisione che comprendeva le classi 1150 e 1300 Caliceti riusciva a sfruttare agevolmente un errore di Di Stefano che per staccare il bolognese dalla sua scia zigzagava entrando in parabolica scomposto. Caliceti lo inflava e vinceva.

Altra facile vittoria quella di «Humbert» nella classe 1600 e altrettanto semplice il successo di Melandri (1000 del gruppo 4) e Cortes (1300 gruppo 4). Boschì invece ha dovuto faticare parecchio per avere ragione di Gatta che aveva condotto fino a due giri dal termine.

Quindi, la finale della F. 850: Francia e Guarzirolli partivano in prima fila. Guarzirolli teneva la testa per quattro giri, poi Francia riusciva a passare mentre Daccò e Mitia si contendevano la terza piazza. Al sesto passaggio Francia rompe e Guarzirolli torna in testa vincendo con lieve margine su Daccò e Mitia.

### Gianluca Bacchi Modena

**2. TROFEO AC PARMA** - Gara «chiusa» di velocità in circuito - Pista S. Cristoforo - Varano Melegari, 25 giugno 1972

#### LE CLASSIFICHE TURISMO SPECIALE

Classe 500: 1. Franco Sguarise (Fiat 500) in 12'55"3, media 83,581 kmh; 2. Razzanelli (Fiat 500) 12'55"4; 3. Battilani (Fiat 500) 12'55"4; 4. Pezzola (500) 13'12"6; 5. Bertoni (500) 13'18"1; 6. «Artiglio» (500) 13'20"1; 7. «Barkley» (Fiat 500) 13'26"8; 8. Spadafora (Fiat 500) 13'41"8; 9. Francioni (500) 13'53"5.

Il giro più veloce: Sguarise Franco in 1'14"5, media 86,980 kmh.

Classe 600: 1. Valter De Crema (Gianini 500) in 13'17"1, media 81,295 kmh; Giro più veloce: Sanguinetti in 1'14"2, media 87,332 kmh.

Classe 700: 1. G. Carlo Segalini (Gianini 650) in 12'11"9, media 88,537 kmh; 2. Benusiglio (Abarth 695) 13'01"3; 3. Dall'Aglio (Abarth 700) 13'12"6; 4. Arcari (Fiat 850) 13'25"2.

Giro più veloce: Segalini in 1'09"8, media 92,836 kmh.

Classe 850: 1. Sergio Bigliardi (Abarth 850) in 12'17"6, media 87,852 kmh; 2. Sanetti (Austin 850) 12'24"0; 3. Rosati (Fiat 850) a un giro; 4. Vinciguerra (Austin 850) a un giro.

Giro più veloce: Bigliardi e Rafanelli in 1'11"2, media 91,011 kmh.

Classe 1000: Donato Scardi (Abarth 1000) in 11'13"1, media 96,271 kmh; 2. Giovannini (Abarth 1000) 11'18"2.

Giro più veloce: Scardi in 1'05"7, media 98,630 kmh.

Classe 1150: 1. Ferruccio Caliceti (Fiat

128) in 11'12"3, media 96,400 kmh; 2. De Stefano (Fiat 128) 11'14"6.

Giro più veloce: Caliceti in 1'05"5, media 98,931 kmh.

Classe 1300: 1. Pino Sorrentino (Alfa 1300) in 12'11"5, media 88,585 kmh; 2. Sarattini (Fiat 123) 13'19"0; 3. Corradi (Cooper 1300) a un giro.

Giro più veloce: Sarattini in 1'05"9, media 98,331 kmh.

Classe 1600: 1. «Humber» (BMW) in 11'09"9, media 96,731 kmh; 2. Bernardi Amedeo (GT 1600) a un giro.

Giro più veloce: «Humber» in 1'05"5, media 98,931 kmh.

Classe 2000: 1. Luciano Taddeucci (BMW) ritirato al 3. giro.

Giro più veloce: Taddeucci in 1'04"7, media 100,155 kmh.

**GRAN TURISMO SPECIALE**

Classe 1000: 1. P. Luigi Melandri (Racer Team) in 11'46"5, media 81,631 kmh.

Giro più veloce: Melandri in 1'15"2, media 85,170 kmh.

Classe 1300: 1. «Cortese» (L. Fulvia) in 11'20"2, media 95,276 kmh; 2. Vaccario (L. Fulvia) 11'22"6; 3. Puca (L. Fulvia) 11'29"0.

Giro più veloce: Vaccario in 1'06"7, media 97,151 kmh.

Classe 1600: 1. Elvio Boschi (A.R. GTA) in 10'36"8, media 101,759 kmh; 2. Gatta (A.R. GTA) 10'42"0; 3. Gongiotti (A.R. GTA) 11'07"5; 4. Ferri (A.R. GTA) 11'13"8; 5. Artina Silvio (Lancia HF) 11'23"9.

Giro più veloce: Bosehi in 1'02"3, media 105,710 kmh.

Classe 2000: 1. Stefano Bettoni (Porsche 2000) ritirato al 6. giro.

Giro più veloce: Bettoni in 1'01"7, media 105,024 kmh.

**SPORT**

Classe 1000: 1. Giovanni Morelli (ATS) in 10'16"7, media 105,075 kmh; 2. Garrone (AMS) 10'19"4; 3. Gianbastiano (Abarth) a 2 giri.

Giro più veloce: di Morelli in 1'00"2, media 107,641 kmh.

**FORMULA 850**

1. batteria: 1. «Lucas» (BWA) 10'33"0, media 102,370 kmh; 2. «Mitia» (De Sanctis) 10'34"8; 3. Ragaiole (Biraghi) 10'41"8; 4. Fossati (BWA) 10'58"7; 5. Gnesato (Zani) 11'00"1; 6. Mannini (Selene) 11'01"2; 7. «Grimaldi» (Selene-Biraghi) 11'02"3; 8. Sartori (Tecno) 11'07"1; 9. Caporelli (Fide) 11'11"6.

2. batteria: 1. Giorgio Francia (Dagrada) 10'31"3, media 102,645 kmh; 2. Guanzirolli (BWA) 10'31"8; 3. Daccò (BWA) 10'32"9; 4. Maselli (MSA) 10'41"4; 5. Calò (Tecno) 10'43"3; 6. Tagliaferri (De Sanctis) 10'59"6; 7. Bandini (Giuliani) 11'08"9; 8. Rosa (Tony) 11'24"5.

**FINALE:** 1. Cesare Guanzirolli (BWA) 10'32"7, media 102,418 kmh; 2. Daccò (BWA) 10'34"5; 3. «Mitia» (De Sanctis) 10'35"7; 4. «Lucas» (BWA) 10'38"1; 5. Ragaiole (Biraghi) 10'48"4; 6. Gnesato (Zani) 10'58"5; 7. Fossati (BWA) 11'25"2.

Giro più veloce: di Francia in 1'01"8, media 104,854 kmh.



# Raffaele RESTIVO (finalmente) primo assoluto con l'Abarth

## Il figlio - record del ministro

SPECIALE PER AUTOSPRINT

**PALERMO** - Raffaele Restivo, ventinovenne avvocato penalista, campione delle GT in carica e figlio del ministro della Difesa, ha scelto la corsa di casa per firmare il primo « assoluto » della sua quasi decennale carriera agonistica. Per il forte portacolori della Scuderia Pegaso che pure in tanti anni aveva accumulato decine di primi posti di classe, un campionato italiano GT 1600 col 124 Spider e un campionato assoluto nel '71 con la Fulvia Sport, per questo pilota che ha corso con le macchine più diverse, dalla BMW 700 allo Spider 124, dalle Fulvia alle Alpine, ai GTA, perfino alla Citroen DS in un rally dei Jolly Hotels, c'è voluta una impegnativa Abarth 2000 e il percorso non più lontano di tre chilometri da casa sua per aprirgli le porte dorate del successo assoluto.

### Le scommesse di RESTIVO

Raffaele Restivo le corse ce le ha nel sangue. Appena compiuti i 18 anni, con la patente fresca fresca già si cimentava in « giri-scommessa » privati di Targa Florio con una vetusta e ansimante Appia prima serie verde; poi aveva gareggiato con qualsiasi macchina gli capitasse a tiro, in velocità, regolarità rallycross, rally con neve e fango, e qualche volta perfino con la cadente... Volkswagen 1200 (ministeriale) del genitore. Il successo pieno e indiscusso in questa 30. edizione della « Montepellegrino » premia la carriera di un vero sportivo, di un entusiasta dell'automobile, che ha saputo costruirsi giorno dopo giorno, rubando le ore alla professione e al palazzo di giustizia, una popolarità e un successo che non sono certo casuali.

Il pilota della Pegaso è riuscito a coprire gli 8,400 chilometri che dalle « falde » portano in cima al Pellegrino, al santuario di S. Rosalia (negli anni passati la distanza era un po' superiore 8,750 chilometri teorici, 8,150 effettivi) in soli 4'31" a 111,586 kmh di media. Il tempo è migliore del record stabilito lo scorso anno dall'Abarth di « Amphicar » (4'40"9 a 112,139 kmh di media) ma la velocità media, a rigor di numeri, non è migliorata per quell'arretamento di traguardo a cui si accennava e che ha accorciato (più fittiziamente che effettivamente) il tracciato.

L'avversario da battere, il favorito della vigilia (dopo il forfait di Gilberti che aveva rotto una molla valvole durante una prova privata) era Ignazio Capuano che al sabato pomeriggio, durante le prove ufficiali, aveva stabilito la migliore prestazione con uno strepitoso 4'29"8 a 112,083 di media, e che aveva fatto comprendere molto bene quali fossero le reali possibilità del palermitano della « Città dei Mille » e della sua Chevron Ford B 21 patrocinata dalla Elf.

In gara però le cose a Capuano, che praticamente faceva il proprio rientro nel mondo delle corse dopo due anni di assenza (in Targa Florio non era riuscito a salire neppure sulla vettura, che si era fermata prima del suo turno di guida) non erano andate per il verso giusto. Un paio di tornanti prima del « Mezzarancio », infatti, il baffuto pilota palermitano incappava in un testacoda che danneggiava leggermente la parte anteriore sinistra della Chevron, ma che soprattutto lo attardava di non poco, visto che doveva fare anche un po' di marcia indietro. Il suo risultato (4'48"8) non gli ha permesso di andare oltre a un terzo assoluto che obiettivamente non è reale testimonianza delle autentiche possibilità dell'uomo e del mezzo.

La piazza d'onore dunque è stata tutta e meritatamente per il bravissimo « Manuèlo », giovane portacolori della Scuderia « Ateneo » che alla sua seconda gara con la Fiat Abarth 2000 (ex « Amphicar ») ha recitato il ruolo di delfino dopo il già notevole sesto assoluto della Coppa Sila di due settimane addietro. « Manuèlo » non è un neofita del mondo delle corse. Ha gareggiato per alcuni anni (e piuttosto brillantemente) con i GTA (vincendo tra l'altro anche una « Tre Ore Notturna » di Siracusa); poi, più recentemente, dopo una parentesi vagamente turbolenta che lo ha tenuto senza alcuna sua colpa lontano dal mondo delle automobili, ha ripreso — col nome nuovo — la vecchia passione, e il suo ritorno non poteva essere più felice.

La Chevron Abarth 2000 di un Laureati apparso piuttosto deconcentrato ha dovuto contentarsi del quarto posto, a mezzo minuto dal vincitore e più veloce di appena un secondo e setti decimi del sorprendente e sempre fortissimo « Amphicar », quinto assoluto con la Pantera GTS che tra l'altro marciava come poteva dopo che nelle prove del sabato si era un po' « cotta » la guarnizione di una testata.

Alfio Gambero, catanese purosangue ha conquistato d'impeto un brillantissimo sesto posto assoluto con la OMS Ford (realizzata in Sicilia, a Paternò) anche se è mancato il duello diretto con le AMS barchetta, visto che quella di « Frank McBoden » non è neppure arrivata in tempo per correre e quella di Silvano Gravina (che in prova aveva realizzato 5'08"6 contro i 5'03" della gara di Gambero) non ha preso in via avendo avuto un incidente addirittura in città, mentre si recava su strada dal garage alla partenza.

Salvatore Barraco (Pegaso) « caricato » come non mai e in forma strepitosa, con un'Alpine 1600 gruppo 4 che forse non era il « non plus ultra » dell'efficienza, ha lo stesso fatto cose maiuscole finendo settimo assoluto (e primo delle GT) e precedendo di soli tre decimi il GTA del rivale-amico Enzo Mirto Randazzo.

### La "GIGI" casalinga

Scorrendo rapidamente in rassegna i risultati più significativi, a parte il primo di classe del catanese Litrico, arrivato al traguardo in soli 5'22"8 nonostante avesse la seconda fuori uso, vanno segnalati i notevoli exploits di Prestigiaco (850 gruppo 1), Vasta (A112 gr. 1), Ceraolo col 128 Coupé 1300 gr. 1, salito in soli 5'43"5, Famoso con la 1000 radiale Abarth, Squillace con la 128 Berlina gruppo 2, Lo Jacono col Fulvia Sport in gruppo 4, e Garofalo, che ha portato al debutto una sua costruzione, la Gigi 1300 P2, una piccola sport fatta tutta « in casa » utilizzando un motore di Fulvia HF 1300 montato in posizione posteriore, aggiudicandosi con un già 5'18"9 il primo di classe nelle Sport 1300.

Prima della partenza a Ignazio Capuano era stato consegnato il Trofeo Gaetano D'Anna per avere realizzato la migliore prestazione nel corso delle prove ufficiali.

Questa trentesima Montepellegrino è stata, in definitiva, un ennesimo successo personale delle scuderie palermitane. Pegaso e Ateneo infatti, che hanno conquistato rispettivamente otto e cinque successi di classe, vedono i loro uomini migliori al primo e secondo posto assoluto. E' un grosso risultato, che verrà confermato, così come lo stato di grazia di Restivo, Capuano e « Manuèlo », dalle prossime cronoscalate del Meridione.

**Giulio Mangano**

**SALITA AL MONTEPELLEGRINO** - Gara nazionale di velocità in salita - Palermo, 25 giugno 1972

#### LE CLASSIFICHE

##### FORMULA 850

1. Battistiol (Lucky) 5'19"9, alla media di 94,529 kmh.

##### GRUPPO I

Classe 850: 1. Prestigiaco (Fiat) in 6'28"8, media 77,777 kmh; 2. Garaffa (Fiat) 6'33"8; 3. "Rincione" (Innocenti M-M) 6'40"7; 4. "Feisal" (Innocenti M-M) 6'44"4; 5. Colletti (Fiat) 6'50"7; 6. Di Cristofalo (Innocenti M-M) 6'52"5.

Classe 1000: 1. Matteo Vasta (A. 112) in 6'14"1, media 88,834 kmh; 2. Lombardo (A. 112) 6'20"3; 3. Aiello (A. 112) 6'20"9; 4. Cembalo (Innocenti M-M) 6'21"8; 5. Palma (Fiat) 6'23"1; 6. Li Chiavi (Fiat) 6'27"9; 7. Vintaloro (Fiat) 6'29"5; 8. "Wido" (Fiat) 6'34"4; 9. Ferraro (Fiat) 6'39"9; 10. Romeo (Fiat) 6'51"5; 11. Merlino (Renault) 7'10"9.

Classe 1150: 1. "Amerix" (Fiat 128) in 6'06"6, media 82,487 kmh; 2. Mertoli (Fiat 128) 6'10"6; 3. Di Leonardo (Fiat 125) 6'11"9; 4. Donato (Fiat 128) 6'19"1.

Classe 1300: 1. Ceraolo (Fiat 128) in 5'43"5, media 83,034 kmh; 2. Li Mandri (Fiat 128) 5'50"2; 3. Ariotti (Fiat 128) 5'50"6; 4. Marino (Fiat 128) 5'55"6; 5. Traina (Morris Cooper) 5'58"1; 6. Maiorana E. (Renault) 5'58"1; 7. Bellomare (Renault) 5'58"3; 8. Orobello (Fiat) 6'05"6; 9. "Sullivan" (Fiat) 6'06"4; 10. Cotto (A.R. G. 55) 6'18"8; 11. Desimone (Ford Escort) 6'23"8; 12. Nucera (A. Romeo) 7'01"8.

Classe 1600: 1. Lo Sciuto (A.R. GTV) in 5'48"7, media 86,722 kmh; 2. Pirrello (A.R. GTV) 5'49"4; 3. Grasso (A.R. GTV) 5'51"6; 4. Prestimonaco (A.R.G. Giulia Super) 6'02"9; 5. Manno (Fiat) 6'11"5; 6. Pileri (A.R. GTV) 6'18"3; 7. Di Garbo (Autobianchi) 6'23"8.

Classe 2000: 1. Jemma (A.R. GTV) in 5'32"2, media 91,029 kmh; 2. "Rousseau" (A.R. GTV) 5'37"2; 3. D'Alù (Fiat 124) 6'01"9; 4. Li Castri (Alfa Romeo) 6'03"5; 5. Di Gregorio (Opel) 6'21"0.

##### GRUPPO 3

Classe 1300: 1. De Vivo (Lancia F.) in 5'44"0, media 87,906 kmh; 2. Ruffino (Lancia F.) 5'50"6; 3. Saporito (Lancia F.) 6'01"5; 4. Valgiusti (Lancia F.) 6'01"5; 5. Centonze (Lancia F.) 6'02"3; 6. Pandolfo (Lancia F.) 6'05"1; 7. "Topolino" (Lancia F.) 6'13"4; 8. Bruno (Lancia F.) 6'14"4; 9. "Keineken" (Lancia F.) 6'16"5.

Classe 1600: 1. "Rainart" (Lancia F.) in 5'34"4, media 90,430 kmh; 2. Piazza (Lancia F.) 5'40"1; 3. Barraja (Lancia F.) 5'41"8; 4. Pecorella (Lancia F.) 5'50"0; 4. Brancato (Lancia F.) 5'50"0; 6. Bracco (Lancia F.) 5'54"9; 7. Rocco (Lancia F.) 5'56"9; 8. Agrippino (Lancia F.) 5'59"0; 9. "Micky Mause" (Lancia F.) 6'20"0.

Classe 2000: 1. Biondo Dagnino F. (Fiat) in 6'05"1, media 82,826 kmh; 2. Pirrone (Volks-Porsche 914) 6'18"3.

##### GRUPPO 2

Classe 500: 1. Lauricella (Fiat 500) in 6'10"8, media 81,553; 2. Lucà (Fiat 500) 6'20"0; 3. "Enrico VIII" (Fiat 500) 6'22"9; 4. Caruso (Fiat 500) 6'26"3; 5. "Ollister" (Fiat 500) 6'36"1; 6. "Pauls" (Fiat 500) 6'37"6; 7. Lentini (Fiat 500) 6'40"5; 8. Giummarrà (Fiat 500) 6'41"7; 9. Cavezzale (Fiat 500) 6'47"4; 10. Cascone (Fiat 500) 6'48"3; 11. Scavone (Fiat 500) 6'51"5; 12. Sposito (Fiat 500) 6'54"5; 13. La Monica (Fiat 500) 7'17"4; 14. Petta (Fiat 500) 7'19"9.

Classe 600: 1. Adamo (Fiat Abarth) in 6'03"4, media 83,282 kmh; 2. Alduina (Fiat Giannini) 6'29"4; 3. Lazzaro (Fiat Abarth) 6'29"7; 4. Anzalone (Fiat Giannini) 6'46"5; 5. Costa (Fiat Abarth) 6'48"2.

Classe 700: 1. Carlino (Fiat Abarth) in 6'06"9, media 82,420 kmh; 2. Peditto (Fiat Abarth) 6'21"3; 3. Marletta (Fiat Abarth) 6'25"5; 4. Gervasi (Fiat Abarth) 6'30"8; 5. "Heart Mad" (Fiat Abarth) 7'54"2.

Classe 850: 1. "Henninger" (Fiat Abarth) in 5'42"8, media 88,420 kmh; 2. Gervino (Fiat Abarth) 5'51"8; 3. Di

Benedetto (Fiat Abarth) 6'03"4; 4. Di Domenico A. (Fiat Abarth) 6'03"9; 5. Cangemi (Fiat Abarth) 6'16"1; 6. Rito (Fiat Abarth) 6'31"3; 7. Rubino (Fiat Abarth) 6'53"7; 8. Gangi (Fiat Abarth) 7'57"9 (f.t.m.).

Classe 1000: 1. Famoso (Fiat Abarth) in 5'35"1, media 90,241 kmh; 2. "Emmaus" (Fiat Abarth) 5'44"9; 3. Zampardi (A. 112) 5'51"3; 4. Giarratana (Fiat Abarth) 6'21"3; 5. Cicala (A. 112) 6'36"4; 6. Mascari (Fiat Abarth) 6'44"3; 7. Licata (Fiat Abarth) 10'43"7 (f.t.m.).

Classe 1150: 1. Squillace (Fiat) in 5'37"2, media 89,679 kmh; 2. Salamone (Fiat) 5'56"4; 3. Lo Verst (Simca) 6'12"6.

Classe 1300: 1. Litrico (A. Romeo) in 5'22"8, media 93,680 kmh; 2. "Falco" (A. Romeo) 5'34"4; 3. Fontana (Morris Cooper) 5'35"8; 4. "Giusy" (A. Romeo) 5'48"5; 5. Diaz (A. Romeo) 5'56"1; 6. Piccolo (A. Romeo) 6'27"8; 7. Graziano (A. Romeo) 6'36"5; 8. Cacciatore (Renault) 6'44"2.

Classe 1600: 1. Punzo (BMW 1600) in 5'27"4, media 92,364 kmh; 2. Crescenti (Alfa Romeo GTV) 5'28"5; 3. Cilia (Alfa Romeo GTV) 5'30"3; 4. Sacco (Alfa Romeo GTV) 5'46"2; 5. Trapani (Alfa Romeo GTV) 6'02"0; 6. Musumeci (Alfa Romeo GTV) 6'25"3.

Classe 2000: 1. Anselmi (BMW 2002) in 5'24"9, media 93,073 kmh; 2. D'Amico (BMW 2002) 5'27"9; 3. "Zeller" (BMW 2002) 5'30"1; 4. Pantò (BMW 2002) 5'35"3.

Classe 3000: 1. Scalera (Alfa Romeo) in 6'00"1, media 83,976 kmh; 2. Iervolino (Alfa Romeo) 6'05"0.

##### GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Iacono (Abarth) in 6'06"1, media 82,600; 2. Alduina (Abarth) 6'50"6; 3. "Athos" (Fiat) 6'55"4.

Classe 1300: 1. Lo Iacono (Lancia Fulvia S.) in 5'18"6, media 94,915 kmh; 2. Ruffolo (Lancia Fulvia S.) 5'19"1; 3. "Iccudrac" (Renault Alpine) 5'20"5; 4. Accardi (Lancia F. S.) 5'26"7; 5. Consolo (Renault) 5'35"1; 6. Mantia (Renault Alpine) 5'37"7; 7. Di Benedetto (Lancia F. S.) 6'12"9.

Classe 1600: 1. Barraco (Renault A.) in 5'03"4, media 99,670 kmh; 2. Mirto Randazzo (Alfa Romeo) 5'03"7; 3. "Iccudrac" (Renault A.) 5'05"3; 4. De Luca (A. Romeo) 5'05"3; 5. Palmas (Lancia F.) 5'06"9; 6. "Paul Crys" (A. Romeo) 5'10"6; 7. Continella (Lancia F.) 5'16"4; 8. Ottomano (A. Romeo) 5'27"3; 9. Seminara (A. Romeo) 5'50"3; 10. La Licata (Fiat) 5'50"8.

Classe 2000: 1. Guagliardo (Porsche 911) in 5'21"4, media 94,868 kmh; 2. Maione (Porsche 911) 5'14"0.

Classe oltre 2000: 1. "Amphicar" (De Tomaso Pantera) in 5'02"8, media 99,867 kmh; 2. De Gregorio (Porsche) 5'14"0.

##### GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Gambero (O.M.S.) in 5'03"0, media 99,801 kmh; 2. Virzi (Abarth O.) 5'09"0; 3. Savona (Abarth O.) 5'21"0; 4. Fortunato (Fiat Abarth) 5'44"7.

Classe 1300: 1. Garofalo (Gigi 1300 PA) in 5'18"9, media 94,825 kmh; 2. Donato (A. 112 Gilberti) 5'41"4.

Classe 1600: 1. Giugno (Alfa Romeo TZ) 5'32"7, media 90,892.

Classe 2000: 1. Restivo (Fiat Abarth 2000) in 4'31"0, media 111,586; 2. "Manuèlo" (Fiat Abarth 2000) 4'39"9; 3. Capuano (Chevron Ford B. 21) 4'48"8; 4. Laureati (Chevron Pantera) 5'01"1.

##### CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Restivo (Fiat Abarth 2000) in 4'31"0, media 111,586; 2. "Manuèlo" (Fiat Abarth 2000) 4'39"9; 3. Capuano (Chevron Ford B. 21) 4'48"8; 4. Laureati (Chevron Pantera) 5'01"1; 5. "Amphicar" (De Tomaso Pantera) 5'02"8; 6. Gambero (O.M.S. 1000) 5'03"0; 7. Barraco (Renault Alpine) 5'03"4; 8. Mirto Randazzo (Alfa Romeo GTA) 5'03"7; 9. "Effe-Ci" (Renault Alpine) 5'05"3; 10. De Luca (Alfa Romeo) 5'06"3; 11. Palmas (Lancia Fulvia) 5'06"9; 12. Virzi (Abarth Osella 1000) 5'09"9; 13. "Paul Chris" (Alfa Romeo GTA) 5'10"6; 14. De Gregorio (Porsche 911) 5'14"0; 15. Continella (Lancia Fulvia) 5'16"4.

# Per il caldo esplodono motori alla CERRINA

**RIVALTA** - Un caldo sopportabile ha permesso a un numeroso pubblico di seguire lo svolgersi della Coppa Motul-Osella alla Cerrina dove molti piloti ormai abituati ed alcuni nuovi hanno dato vita ad una intensa gara. La mattina prova Juniores: Cericola, Dell'Erba, Boriani e Mendicini vincono le rispettive classi.

Al pomeriggio, con tempo onesto e pubblico più consistente, numerosi gli ospiti, tra cui il dottor Rivetti della Motul che ha consegnato le varie coppe, si sono svolte le gare Seniores.

Nella 500 ennesima tenzone di Pavese e Caveglia risolti a favore del primo; per soli 6 decimi Pavese su 500 Lavazza la spunta su Caveglia su 500 Corazza.

Nella classe 850, la più numerosa e combattuta, vince Bolognesi su 695 Lavazza con un ottimo 3'03"9 (secondo giro un minuto netto). Secondo a due decimi il bravo Santarsieri che, assente Carena, sperava di farcela, con la sua 695 autopreparata. Terzo è Elia. Tutti i piloti sono stati disturbati dalla temperatura elevata che creava scompensi alla carburazione. Proprio per il caldo forse è esplosa la vettura di Catania che ha distribuito sulla pista in bell'ordine tutti gli elementi intimi del motore: bielle, pistoni..., ma niente olio, evidentemente è evaporato in precedenza.

Nella classe sino 1200 primo è Lisella, un giovane che proveniente dalla Juniores ha dimostrato di valere, secondo è Gattino su 128 Caveglia, terzo è Negri, anche egli proveniente dalla Juniores. Negri, come molti altri, intende estendere la sua attività e parteciperà alla Cesana. Nella 1500 primo è Colbacchini sulla A.R. Junior elaborazione Caveglia che con 2'59" (2. giro in 58"6) vince la classe e fa l'assoluto della Turismo.

Iniziano i prototipi e Mussa sulla Formula Ford elaborazione Narcisi (sulla quale Narcisi ha ottenuto il record della pista ancora imbattuto) del Team Latte Torino ottiene la migliore prestazione. Da segnalare la sua prova che indica un netto miglioramento di forma per questo simpatico pilota che conta di passare a fine anno alla Formula 3. Secondo è Zampolli, un po' nervoso che comunque sembra aver ritrovato la verve delle prove d'inizio d'anno, sulla sua Dallara 1000 preparazione Allais. Terzo è Vincenzo Di Rosa su una vettura di sua costruzione. Si tratta di una Formula Libera con motore 125, 2 doppio corpo, cambio Colotti, cerchi anteriori 13 x 8, posteriori 13 x 10, gomme Firestone B II.

**Giorgio Rosotto**

**COPPA MOTUL-OSELLA** - Gara di velocità in circuito - Pista Aeroporto Cerrina, Rivalta Torinese, 26 giugno 1972.

#### LE CLASSIFICHE

Classe 500: 1. Pavese (Fiat 500) 3'10"0; 2. Caveglia (Fiat 500) 3'10"6; 3. Desfilippi (Fiat 500) 3'14"1; 4. Feiles (Fiat 500) 3'15"8; 5. DELIA (Fiat 500) 3'22"7.

Classe 850: 1. Bolognesi (695 Abarth-Lavazza) 3'03"9; 2. Santarsieri (695 Abarth) 3'04"1; 3. Elia (695 Abarth) 3'06"1; 4. Felice (850 Abarth) 3'08"1; 5. Brusa (595 Abarth) 3'08"1.

Classe 1200: 1. Lisella (1000 Abarth) 3'06"9; 2. Gattino (Fiat 128 Caveglia) 3'07"1; 3. Negri (1000 Abarth) 3'09"6; 4. Garriazzo (Simca-Oleari) 3'13"4; 5. Zuccarello (Fiat 127 Della Betta) 3'15"3.

Classe 1500: 1. Colbacchini (A.R. Junior Caveglia) 2'59"2; 2. Niclot (Fiat 124 Spider) 3'11"8; 3. Lo Bello (Fulvia Caveglia) 3'16"8; 4. Barbero (Fiat 128 Rally) 3'21"8.

Classe oltre 1500: 1. Papinutto (A.R. Giulia) 3'06"9.

Assoluta Turismo: 1. Colbacchini; 2. Bolognesi; 3. Santarsieri; 4. Elia; 5. Lisella.

Formula libera: 1. Mussa (F. Ford Bosato) 4'25"1; 2. Zampolli (Dallara 1000) 4'27"1; 3. Di Rosa (WDR 1000) 4'31"7; 4. Allemand (OL.GA.) 4'35"1; 5. Merlin (500-128 Della Betta) 4'35"7; 6. Zuccarello (TPP-128 Della Betta) 4'49"2; 7. Gotta (500-1000) 5'28"1.

Classifiche Juniores Coppa MOTUL-OSELLA, Cerrina, Classe sino 500: 1. Cericola; 2. Sbrano; 3. Origlia; 4. Sassone; 5. Proccacciani.

Classe 850: 1. Dell'Erba; 2. Manuela; 3. Locaccolo; 4. Calandra.

Classe 1000: 1. Boriani; 2. Aimasso; 3. Chiecchi; 4. Borello.

Classe 1500: 1. Medicino; 2. Boriani; 3. Aimasso; 4. Tubaldo; 5. Lo Bello.





Pino Pica, alla Mendola, prima si è scaldato con la Porsche 2 litri GT, è sceso con la funivia ed ha fatto l'assoluto con la Brabham BT 38 della Scuderia Italia, su cui aveva montato l'alettone

**BOLZANO-MENDOLA - Gara internazionale di velocità in salita valevole per i campionati italiani turismo Gr. 2, GT 4 e montagna - Bolzano, 25 giugno 1972**

#### LE CLASSIFICHE

##### AUTOVETTURE D'EPOCA

1. Josseland M.T. (Frazer Nash) 11'37"6, media 74,312 kmh; 2. Smith (Frazer Nash) 12'08"3; 3. Stoyer N.J.W. (Frazer Nash) 14'30"1.

##### TURISMO NAZIONALE

**Classe 850:** 1. Franco Zanessi (Fiat 850) in 12'49"7, media 67,351 kmh; 2. Predonzan 12'51"3; 3. Spiller 13'41"2.

**Classe 1000:** 1. Romano Casasola (Innocenti) in 11'51"5, media 72,861 kmh; 2. Dalla Vecchia (Innocenti) 12'01"1; 3. Crivellaro (Innocenti) 12'01"2; 4. Lavaroni (Innocenti) 12'8"7; 5. Callimero (Innocenti) 12'10"7; 6. Cossio (Innocenti) 12'14"4; 7. Vallisneri (Innocenti) 12'17"7; 8. Pittini (Innocenti) 12'19"3; 9. Marchiol (Innocenti) 12'20"3; 10. Mammi (Autobianchi) 12'20"6; 11. Cordiali (NSU) 13'25"2; 12. Percossi (Innocenti) 13'41"9.

**Classe 1150:** 1. Roberto Grassetto (Fiat 128) in 11'39"8, media 74,079 kmh; 2. Concina 11'56"5; 3. Sferrella 12'09"1.

**Classe 1300:** 1. Luciano Dal Ben (Fiat 128) in 11'26"3, media 75,536 kmh; 2. Franceschi (Alfa Romeo) 11'30"5; 3. "Barbarella" (Fiat 128) 11'42"6; 4. Fabris (Renault) 11'42"9; 5. Girlando (Alfa Romeo) 11'48"2; 6. Helzi (Alfa Romeo) 11'51"1; 7. Masiero (Alfa Romeo) 12'00"2; 8. Daminato (Alfa Romeo) 12'01"1; 9. Vucadinovic (Fiat 128) 12'03"1; 10. Luccini (Alfa Romeo) 12'26"5; 11. Simonini (Renault) 12'26"8.

**Classe 1600:** 1. Nino Campani (Alfa Romeo) in 11'15"2, media 76,778 kmh; 2. Furlanetto (Alfa Romeo) 11'32"7; 3. Scalfari (Fiat 124) 11'38"1; 4. Biancolini (BMW) 11'38"9.

**Classe 2000:** 1. Massimo Manna (Alfa Romeo) in 10'39"7, media 81,038 kmh; 2. Toffoli (Alfa Romeo) 10'43"7; 3. Campesan (Alfa Romeo) 10'49"2; 4. Tacchini (Alfa Romeo) 10'50"1; 5. "F.L." (Alfa Romeo) 11'19"2.

##### TURISMO SPECIALE

**Classe 500:** 1. Angelo Baiguera (Fiat 500) in 11'42"5, media 73,794 kmh; 2. Bianchi (Fiat Giannini) 12'02"1; 3. "Franchino" (Fiat Giannini) 12'03"7; 4. "Palvov" (Fiat 500) 12'13"1; 5. Ranzato (Fiat Giannini) 12'16"5; 6. Bernardi (Fiat 500) 12'26"7; 7. Pittaro (Fiat Giannini) 12'51"3; 8. Vianello (Fiat 500) 13'26"5.

**Classe 600:** 1. "Tibelli" (Fiat Abarth 595) in 11'28"4, media 75,251 kmh; 2. "Tambauto" 11'51"7; 3. Moro 12'00"2; 4. Tamannini 12'00"5.

**Classe 700:** 1. Heinz Liedl (Steyr Puch) in 10'31"3, media 82,117 kmh; 2. Magri (Fiat Giannini) 10'58"9; 3. Lise

(Fiat Abarth) 11'13"7; 4. Menapace (Fiat Abarth) 12'02"3; 4. "Nik" (Fiat Abarth) 12'04"1; 6. Valente (Fiat Abarth) 12'32"9; 7. Gario (Fiat Abarth) 12'34"2; 8. Ruoso (Fiat Abarth) 17'43"8.

**Classe 850:** 1. Samuele Valerio (Fiat Abarth 850) in 10'31"8, media 82,052 kmh; 2. Bernero 10'40"8; 3. Pieraccini 10'50"1; 4. Tarasco 10'53"4; 5. Biselli 10'56"4; 6. Pera 11'07"6; 7. Ferretti 11'16"8; 8. "Maximilian" 11'22"9; 9. Pollin 11'24"2; 10. Gallo 12'15"4; 11. Nino 12'18"7.

**Classe 1000:** 1. Rino Amighini (Fiat Abarth) in 9'54"1, media 87,258 kmh; 2. Soria (Fiat Abarth) 10'04"1; 3. Gargan (Fiat Abarth) 10'04"9; 4. Gasparini (Fiat Abarth) 10'30"9; 5. Zanardelli (Fiat Abarth) 10'32"8; 6. "Amled" (Fiat Abarth) 11'06"4; 7. Marth (Simca) 11'28"2; 8. Cumini (Fiat Abarth) 11'43"8.

**Classe 1150:** 1. "Girasole" (Fiat 128) in 9'52"1, media 87,553 kmh; 2. Vimercati (Fiat 128) 9'55"6; 3. Simeaner (Fiat 128) 10'13"8; 4. Cozzarolo (Fiat Abarth) 10'35"1; 5. Kesel (Fiat 128) 10'40"1; 6. Vailati (Daf) 11'04"7.

**Classe 1300:** 1. "Viller" (Fiat 128) in 9'41"3, media 89,180 kmh; 2. Turizio (Fiat 128) 9'44"3; 3. Donà (Fiat 128) 9'44"4; 4. Invernizzi (Alfa Romeo) 10'05"1; 5. "Enzo" (Alfa Romeo) 10'05"5; 6. Perego (Alfa Romeo) 10'11"1; 7. Brunner (Alfa Romeo) 10'12"1; 8. Macenna (Alfa Romeo) 10'16"0; 9. Giani (Alfa Romeo) 10'21"0; 10. Obartegger (NSU) 10'51"6; 11. Soleghi (Alfa Romeo) 11'20"3.

**Classe 1600:** 1. Ricciardo Ricci (BMW) in 9'43"3, media 82,298 kmh; 2. Hani (BMW) 9'53"9; 3. Rossi (Alfa Romeo) 10'25"3; 4. Marcello (BMW) 10'26"2; 5. Fillipuzzi (Alfa Romeo) 10'26"1; 6. Santulli (Alfa Romeo) 10'30"0; 7. Chiappari (Alfa Romeo) 10'45"8; 8. "Igor" (Ford Escort) 10'57"1; 9. Frick (Renault) 11'15"1; 10. Zoratto (Alfa Romeo) 11'15"3; 11. Moretto (Renault) 11'20"7; 12. Pittarello (Alfa Romeo) 11'40"9; 13. Nizzero (BMW) 12'45"2.

**Classe 2000:** 1. Franco Capietti (Ford) in 9'21"4, media 92,357 kmh; 2. Pittini (Alfa Romeo) 9'43"5; 3. Truci (Alfa Romeo) 9'49"5; 4. Daviero (Alfa Romeo) 10'23"6; 5. Stillepacher (BMW) 10'27"1; 6. Zanarotti (BMW) 10'48"2; 7. Saladini (BMW) 11'12"7; 8. Fantini (BMW) 11'42"9.

**Classe 3000:** 1. Giorgio Schon (Opel Commodore) in 9'19"5, media 92,655 kmh; 2. "Toatog" (Opel Commodore) 11'23"1.

##### GRAN TURISMO NAZIONALE

**Classe 1300:** 1. Luigi Innocente (Lancia Fulvia) in 10'55"1, media 79,133 kmh; 2. Giusti (Lancia Fulvia) 11'05"4; 3. Morellato (Lancia Fulvia) 11'15"9; 4. Urban 11'34"4; 5. Bozner 11'41"1; 6. Sidoli 11'51"2; 7. De Bona 11'56"7; 8. Maschietto 12'27"3; 9. Dal Mas 16'33"8.

**Classe 1600:** 1. "R.B." (Lancia Fulvia) in 10'15"7, media 84,197 kmh; 2. Grassetto P (Lancia Fulvia) 10'45"1; 3. Pea-

no (Renault) 10'48"1; 4. Peli (Lancia Fulvia) 11'12"1; 5. Dal Molin (Lancia Fulvia) 11'20"1; 6. Francato (Lancia Fulvia) 11'27"8; 7. Zuolo (Lancia Fulvia) 11'29"2; 8. Fillipuzzi (Lancia Fulvia) 11'58"1; 9. "Winchester" (Lancia Fulvia) 15'29"1.

**Classe oltre 2000:** 1. Ruggero Parpinelli (Porsche) in 10'15"4, media 84,238 kmh; 2. Tormene (Porsche) 10'16"2; 3. Di Tormene (Porsche) 10'35"7; 4. De Lugan (Porsche) 10'54"4; 5. Avi (Porsche) 11'21"6; 6. Egger (Porsche) 11'50"3.

##### GRAN TURISMO SPECIALE

**Classe 1000:** 1. Bruno Costamagna (Fiat Abarth) in 10'50"1, media 79,742 kmh; 2. Ronchi (Fiat Abarth) 11'01"5; 3. Pezzella (Fiat Abarth) 11'03"9; 4. Friso (Fiat Abarth) 11'12"1; 5. Brambilla (Fiat Abarth) 11'33"8; 6. Guarise (Fiat Abarth) 11'57"6.

**Classe 1300:** 1. Erasmo Bologna (Lancia Fulvia) in 9'43"1, media 88,906 kmh; 2. Bersano (Renault) 9'45"8; 3. Facetti Rosadele (Lancia Fulvia) 10'03"3; 4. Ronchi (Lancia Fulvia) 10'43"1; 5. Pellanda (Lancia Fulvia) 10'48"4.

**Classe 1600:** 1. Emilio Paleari (Renault Alpine) in 9'21"3, media 92,357 kmh; 2. Galimberti (Alfa Romeo) 9'59"5; 3. Bonfanti (Alfa Romeo) 10'06"1; 4. Cattane (Alfa Romeo) 10'34"4; 5. Signorini (Alfa Romeo) 10'58"3.

**Classe 2000:** 1. Pino Pica (Porsche 911) in 9'09"6, media 94,324 kmh; 2. Borri (Porsche 911) 9'25"1; 3. Monti (Opel GT) 9'34"8; 4. Rovida (Porsche) 9'58"4; 5. Benvenuti (Porsche) 9'58"9; 6. Schmit (Porsche) 10'08"9; 7. Facca (Porsche) 10'13"6.

##### SPORT

**Classe 1000:** 1. Bruno Rebal (Fiat Abarth) in 9'24"4, media 91,850 kmh; 2. Marzi (AMS) 9'28"3; 3. Donà (AMS) 9'49"5; 4. Corsi (Fiat-Abarth) 9'55"4; 5. Baldo (Fiat-Abarth) 10'09"6; 6. Barone (AMS) 10'09"7; 7. Zanchetti (Fiat Abarth) 10'13"0.

Il primo class. Rebal, è stato tolto di classifica per irregolarità di peso.

**Classe 1300:** 1. Mario Nardari (AMS) in 9'57"2, media 85,806 kmh; 2. Lehmann (Fiat-Abarth) 10'08"8; 3. Luxemburger (Lotus) 10'28"1; 4. Motta (Fiat-Abarth) 11'08"6.

**Classe 2000:** 1. Gabriele Serblin (Chevrolet B 21) in 8'29"5, media 101,747 kmh; 2. Scola (Chevrolet B21) 8'30"1; 3. Moreschi (AMS) 8'48"1; 4. Savoldi (Abarth) 9'53"3; 5. Proebst (Porsche) 10'02"2.

Il primo class. Serblin è stato tolto di classifica per irregolarità di peso.

**Classe oltre 2000:** 1. "Noris" (Porsche 908-2) in 8'55"7, media 95,771 kmh.

##### FORMULA 3

1. Pino Pica (Brabham-Ford BT38) in 8'19"2, media 103,846 kmh; 2. "Sanghry-La" (March 713) 9'01"4; 3. Manzoni (Tecno) 9'14"9; 4. Tenani (Chevrolet-Alfa) 9'31"5.

## Il milanese con la BRABHAM F.3 ha bruciato anche il record di PAM

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

**BOLZANO -** Pica più Brabham F. 3, uguale vittoria assoluta nella trentaduesima edizione della Bolzano-Mendola. Questo il risultato non certo a sorpresa (le piccole monoposto erano per il loro rapporto peso-potenza le aspiranti al primato assoluto) uscito dalla bellissima corsa in salita dell'AC Bolzano, seguita da un folto pubblico, e confortata da un tempo eccezionalmente bello.

La temperatura era ideale, fissata su indici che non presentavano grossi sbalzi alle diverse quote e che quindi permetteva di avere sempre una perfetta carburazione, e Pica profondo conoscitore del tracciato (già al volante di una Porsche 2000 si era imposto un'ora prima nella categoria GT Gruppo 4 salendo alla media di 94,324 kmh) è venuto su volando curva dopo curva. In gara ciascun pilota ha i suoi punti diretti di riferimento, e già alle «roce» Pica sapeva di avere partita vinta. Si trattava adesso di vedere se poteva scendere sotto gli 8,26 di «Pam». E da quel mo-

mento Pica è stato in gara non soltanto con Serblin, che capeggiava la classifica provvisoria con 8'29"5, ma anche contro il cronometro.

Quando è apparso alla curva finale era sugli 8'15", ed in quel momento la foia che assiepa le alture in vicinanza del traguardo ha capito che stava concludendo la gara il vincitore dell'edizione 1972. E Pica ha terminato facendo fermare i cronometri su 8'19"2 alla incredibile media di 103,946 kmh su un tracciato di km 14,400 ed un dislivello di 930 metri. Scola sempre sportivo è stato il primo a congratularsi con il rivale.

Nel Gran Turismo nazionale ha se-

gnato il miglior tempo Parpinelli che ha vinto la classe 2000 precedendo di 8 decimi Tormene, mentre i successi nella 1300 e nella 1600 hanno arreso ad Innocente davanti alla brava Giusti e a «R.B.» che ha preceduto Grassetto nella 1600.

Nella GT gruppo 4, exploit di Pica che ha conquistato la vittoria nella classe 2000 salendo nel tempo di 9'09"6 mentre Borri con 9'25" è stato costretto ad accontentarsi della piazza d'onore. Bella la vittoria di Paleari nella 1600 mentre Bologna su una Fulvia Zagato preparata da Facetti si è preso la rivincita su Bersano che lo aveva preceduto al Trofeo Scarfotti. Nonostante la sua bella performance (10'03"3) a Rosadele Facetti è rimasta la terza piazza. Netta la vittoria di Costamagna nella 1000, e di Bonomelli nella oltre 2000.

Sorprese nella 1000 sport dove il favorito Marzi è stato preceduto dal torinese Rebal, e buono l'esordio di Donà al volante di una A.M.S. Nessuna difficoltà per Nardari ad aggiudicarsi la classe 1300. Hanno fatto presa sul pubblico anche le auto d'epoca, cinque Frazer Nash inglesi, delle quali tre, in barba alla loro età sono arrivate in vetta alla media di oltre 74 kmh.

Subito dopo la corsa, in sede di verifiche post-gara, sono state comminate due esclusioni: è stato tolto dalla classifica il secondo assoluto, Gabriele Serblin, trovato sottopeso di 8 kg., e Rebal, trovato sottopeso di ben 40 kg.

Carlo Burlando

## E adesso il BONDONE!

Domenica prossima, 2 luglio, avrà luogo la corsa in salita Trento-Bondone, tradizionale primo appuntamento italiano con il Campionato Europeo della Montagna, che avrà poi il suo secondo episodio una settimana dopo, al Sestriere. Alla prova trentina, che si svolgerà sul classico percorso Monteverde-Vason, di km 17,300, hanno già aderito oltre 180 iscritti, fra i quali l'attuale leader della classifica dell'euroscalatori, lo svizzero Xavier Perrot, che con la sua March 722 ha vinto finora tutte e quattro le prove disputate. Vi saranno anche altre monoposto a contendersi l'assoluto, a riconferma della vitalità della nuova formula adottata quest'anno, e cioè lo svizzero Silvio Moser, con una Brabham, «Paco» con una De Tomaso, la Tecno F. 3 di Venturi, l'Abarth-Osella di Botalla, la nuovissima Che-

vron di Nesti, le Porsche di Bonomelli e Greger.

Non è improbabile, quindi, che quest'anno crolli il tempo record di 10'58"61 detenuto fin dal 1969 dalla Ferrari 212 E di Peter Schetty, anche perché il manto stradale è stato accuratamente risistemato, come pure si è lavorato a perfezionare i collegamenti tramite radiotelefono, una delle caratteristiche di sicurezza che hanno caratterizzato sempre l'organizzazione dell'AC di Trento. La corsa partirà alle ore 11 di domenica, mentre le prove saranno in due turni, al mattino (ore 9) ed al pomeriggio (ore 15) di sabato. Alla gara, sono ammesse le gruppo 2 da 850 a 3000, le gruppo 4 da 1000 a oltre 2000, le gruppo 5 da 1000 a 3000, le gruppo 7 (biposto corsa) da 1000 a oltre 3000, le vetture delle tre formule internazionali e le formule libere.

### Com'è la situazione nell'EURO-MONTAGNA '72

PERROT	20	20	20	20	80
MIEUSSET	—	15	15	—	30
ANDRUET	12	—	—	15	27
PILONE	10	12	—	—	22
BAYARD	15	—	—	—	15



Finalmente senza pioggia  
la «sesta» del Trofeo Cadetti

# La falsa partenza non batte RAGAIOLO

MONZA - Orazio Ragaiolo può essere ormai definito il «veronese terribile» della Formula Monza.

L'ennesima convincente dimostrazione l'ha data in occasione della sesta prova del «Trofeo Cadetti» che ha richiamato ancora una volta una folla enorme di appassionati all'autodromo di Monza. Il veronese, infatti, dopo aver vinto senza eccessive difficoltà la sua batteria (la seconda), faceva sua anche la finale alla maniera dei forti e cioè doppiando un gran numero di avversari.

E dire che il pilota della scuderia meneghina, al momento della partenza della finale, veniva ingannato dal direttore di corsa tanto da partire con qualche secondo di ritardo. Se ne andavano così al comando la Lab di Verrelli e la Santandrea del suo costruttore-pilota. Ma soltanto per pochissimi giri.

Infatti alla quinta tornata la RGB di Ragaiolo passava in testa alla corsa dando quindi vita al solito e solitario «show» fino alla conclusione dei 20 giri di gara. Ad oltre 40 secondi si classificava la LAB di Bionda che aveva la meglio in volata sulla Santandrea di Santandrea. Per il quarto posto un'altra volata a due che si risolveva a favore della De Ruy di Redaelli davanti alla Giglio di Borrello. Al sesto posto infine giungeva la Melesi di Ottini, che precedeva Taroni, Benusiglio Mario e Consonni.

A questa sesta prova, effettuate finalmente senza il fastidio della pioggia, risultavano iscritti 67 piloti. Tra questi due esordienti: Massimo Ceria su Repetto e Giovanni Pennestri su Melesi. Come al solito, tre le batterie. Nella prima era Frigerio al volante della Frimar ad andarsene perentoriamente al comando. Gli si fa sotto la Maco di Celso Monti. All'ultimo giro è sempre Frigerio in testa tallonato da Monti e la volata trova proprio quest'ultimo meglio preparato che riesce a bruciare l'avversario.

Nella seconda, alla quale prendono parte 17 vetture, si assiste alla immane passeggiata vittoriosa di Ragaiolo, mentre per il secondo posto si assiste ad una splendida lotta tra Bosio (Repetto) e Vigezzi (Santandrea).

Infine, la terza batteria anche questa con 17 partenti. Sarà dominata dalla LAB di Verrelli con Santandrea degno rivale. Subito dopo Mario Benusiglio confermatosi ancora una volta in ottimo stato di grazia.

Roberto Andreis

TROFEO CADETTI - Gara per vetture di F. Monza - 6. prova - Monza, 22 giugno

LE CLASSIFICHE

1. batteria

1. Celso Monti (Maco) in 15'03"9, alla media di 114,941; 2. Frigerio (Fimar) 15'04"1; 3. Bionda (De Ruy) 15'41"1; 6. Pietra (Repetto) 15'41"1; 7. Citterio (Repetto) 15'51"4; 8. Sario (CRM) 16'15"1; 9. Cattella (Repetto) 16'16"1; 10. Filippini (Melesi) 11 giri; 11. Della Torre (Santandrea) 11 giri; 12. Codogno (Marcos) 11 giri; 13. Carini (Repetto) 4 giri; 14. Viale (Repetto) 3 giri; 15. Maestri (Repetto) 3 giri; 16. Colombo (Cado) 3 giri; 17. Solarino (Repetto) 3 giri.

2. batteria

1. Orazio Ragaiolo (RGB) in 15'04"3, alla media di 114,891 kmh; 2. Bosio (Repetto) 15'18"2; 3. Vigezzi (Santandrea) 15'18"2; 4. Ottini (Melesi) 15'25"2; 5. Borrello (Giglio) 15'25"5; 6. Capra (Repetto Spreafico) 15'42"2; 7. Mercatelli (Mig) 15'44"6; 8. Clerici (Repetto) 15'47"2; 9. Crivelli (Repetto) 11 giri; 10. Gorla (Tinarelli) 1 G RPT 11 giri; 11. Nebuloni (Repetto) 10 giri; 12. Facchinetti (Lucky) 10 giri; 13. Cavallini (LAB) 8 giri; 14. Boschini (CMR) 6 giri; 15. Renato Benusiglio (LAB CRM) 4 giri; 16. Ravaglia (LAB) 3 giri; 17. "Gloris" (Repetto) 3 giri.

3. batteria

1. Leonardo Verrelli (LAB) in 15'06"8, alla media di 114,574 kmh; 2. Santandrea (Santandrea) 15'10"1; 3. Mario Benusiglio (LAB) 15'48"6; 4. Taroni (LAB) 15'48"8; 5. Sofia (Sofia) 16'03"1; 6. Daverio (Daco) 16'07"5; 7. Grasselli (Grasselli) 16'11"9; 8. Lugli (Melesi) 11 giri; 9. Ozzello (Thiele) 11 giri; 10. Piccaluga (Sace) 11 giri; 11. Mariani (CRM) 11 giri; 12. Ceria (Repetto) 11 giri; 13. Astori (CRM) 7 giri; 14. Pozzoli (Repetto) 6 giri; 15. Vidori (Repetto) 6 giri; 16. Vargiu (Vargiu) 4 giri; 17. Miragliotta (Melesi) zero giri.

FINALE

1. Orazio Ragaiolo (RGB) in 24'53"6, alla media di 115,934 kmh; 2. Bionda (LAB) 25'36"1; 3. Santandrea (Santandrea) 25'36"4; 4. Redaelli (De Ruy) 25'44"1; 5. Borrello (Giglio) 25'44"2; 6. Ottini (Melesi) 25'45"8; 7. Taroni (LAB) 26'01"7; 8. Mario Benusiglio (LAB) 19 giri; 9. Consonni (Repetto) 19 giri; 10. Clerici (Repetto) 19 giri; 11. Daverio (Daco) 19 giri; 12. Sofia (Sofia) 17 giri; 13. Citterio (Repetto) 16 giri; 14. Bosio (Repetto) 12 giri; 15. Mercatelli (MIG) 12 giri.

1. Rally Nazionale «Coppa Luigi Feraboli» - Undicesima prova valida per il Trofeo dei Rallyes Nazionali - Cremona, 24-25 giugno 1972

1. Marzatico (Porsche 911-S) penalità 55; 2. Polese (Alpine 1600) 71,2; 3. Ardizzola (Lancia HF 1,6) 100; 5. Brai zero (Opel Ascona 1900) 100; 5. Brai (Opel Kadett 1900) 111; 6. Lodi (Lancia HF 1,6) 126; 7. Solaroli (Lancia HF 1,6) 131,4; 8. Sciascia (Lancia HF 1,6) 135; 9. De Marco (Fiat 125-S) 142; 10. Viccardi (Fiat 124-Sp.) 145,4; 11. Venturino (Opel Kadett 1900) 172,4; 12. Baron (Renault Gordini 1300) 181; 13. Cambiaghi (Renault Alpine 1300) 186; 14. Fadini (Lancia HF 1600) 195,4; 15. Brambilla (Fiat 125) 196; 16. Biasuzzi (Lancia HF 1300) 202; 17. Casati (Lancia HF 1600) 207; 18. Bompani (Fiat 128 Coupé) 223; 19. De Angelis (Lancia HF 1600) 225; 20. Berruto (Fiat 850 Coupé) 231,4; 21. Vogt (Porsche 911-6) 236; 22. Belfiglio (Simca Rally) 242; 23. Riccomini (A-112) 243; 24. Beretta (A. Romeo Giulia S.) 247; 25. Rivaloli (Fiat 128 Coupé) 256,4; 26. Ghu (Simca 1100 S.) 259; 27. Malfatto (A-112) 263; 28. Giovannone (Simca Rally 1294) 267; 29. Lasciarrea (Simca Rally 1294) 284; 30. Rosina (A-112) 290,6; 31. De Rocco (Simca Rally 1118) 310; 32. Giacotto (Lancia Fulvia HF 1600) 326,8; 33. Callegari (Fiat 128) 327; 34. Bugatti (Fiat 128 Coupé) 328; 35. Bocca (Renault R-12) 331,4; 36. Bonora (Fiat 128) 349; 37. Toffolo (Simca Rally 1000) 384; 38. Silva (Fiat 128 Coupé) 425; 39. Albera (Fiat 127) 469; 40. Rocchia (Fiat 124-SS) 473; 41. Pantaleone (Morris Cooper 1070) 501; 42. Ghione (Fiat 124 Coupé) 521,4; 43. Borretto (Fiat 128 Coupé) 529; 44. Bandini (Renault R-8 Gordini) 540; 45. Levati (Volkswagen 1300) 551; 46. Resemini (Fiat 128) 568; 47. Torchio (Lancia 1300 S) 588; 48. Nardo (Lancia HF 1300) 599; 49. Brambilla (Fiat 128 Coupé) 640,6; 50. Gozzi (Simca 1000) 671,4; 51. Bassoli (Fiat 128) 700,2; 52. Fren (Fiat 128 Rally 1290) 718; 53. Maderno (A-112 Barth) 761; 54. Ceriotti (Ford Escort) 770; 55. Tabanelli (BMW 2002 Ti) 787,8; 56. Scavarda (Ford Escort 1300) 791,2; 57. Chiari (Fiat 128) 824,8; 58. Bullo (Lancia HF 1600) 908; 59. Vanin (Lancia HF 1600) 921,6; 60. Benzi (Renault R-12 Gordini) 980; 61. Bonvicini (Renault Gordini 1300) 1159; 62. Botto (Ford Escort S.) 1239; 63. Modena (Renault R-8 Gordini) 1260; 64. Calestani (A-112) 1285; 65. Finollo (Lancia HF 1600) 1348; 66. Rondinini (Renault Alpine 1600 S.) 1932,8.

● Dopo il «placet» ministeriale alla elezione dell'avv. Filippo Carpi de' Resmini a Presidente dell'Automobile Club d'Italia si è provveduto alla designazione da parte del comitato esecutivo dell'ente dei tre vicepresidenti. Confermato il gr. uff. Gianluigi Ponti, presidente dell'AC di Milano, le altre due poltrone sono andate naturalmente ai «grandi elettori» del nuovo Presidente: cioè il dott. Alberto Andreani, presidente dell'AC di Perugia, e l'avv. Michele Lo Forese, presidente dell'AC Taranto.



## Ha deciso subito la discesa

CREMONA - Alla presenza si presentano in 108 dei 120 iscritti a questa prima edizione in favore rallystica della Coppa Feraboli. Mancano due dei probabili protagonisti: Fasan e Zandonà.

Tra i concorrenti serpeggia un po' di malumore per l'ordine di partenza assegnato con troppa «inesperienza» dagli organizzatori. D'altronde questa si rivelerà l'unica pecca, perché per il resto tutto è filato a dovere con vertici di merito nella scelta di un percorso veramente valido e nella consegna a tutti i concorrenti di un pressoché perfetto radar di bordo compilato con cura certosina da Carlo Cabus.

La PRIMA PROVA speciale (Canale di la Poies di km 2,400, da percorrersi in 2'55") non presenta particolari difficoltà ed i migliori hanno la possibilità di restare nel tempo imposto. Questo comunque non succede per una discordanza d'orario tra i cronometristi e tutti si troveranno così con un secondo in più penalizzato. Marzatico (Porsche), Ravaoli (Lancia) e Polese (Alpine) pagano quindi una penalità. Dietro di loro sono attaccatissimi Svizzero (Opel Ascona) con 3 penalità e Ardizzola (Lancia) con 4. Già in questa prova non transita Haupt che ha rotto nel primo trasferimento un semiasse, mentre un altro dei favoriti, Sansone, lamenta la rottura di una sospensione.

La SECONDA PROVA (Guselli di km 2,100 da compiersi in 2'39") è lo spauracchio di molti sia perché tutta in discesa, sia perché termina in uno stretto passaggio tra le case che non ispira troppa fiducia. Marzatico scendendo in 2'51" si stacca subito da Polese, Ardizzola e Svizzero che chiudono alla pari in 2'58" davanti a Brai (Opel Kadett) che impiega 3'01".

La TERZA PROVA (Prato Ottesola

di km 2,400 da farsi ancora in 2'55) favorisce ulteriormente la selezione. Marzatico è ancora il migliore in 3'12", lo seguono Polese, 3'15", Ardizzola, 3'26", Ravaoli, 3'19", mentre Brai, Solaroli (Lancia) e Lodi (Lancia) sono più staccati col loro 3'24". Nel corso di questa prova Biasuzzi esce di strada e perde 34", mentre si ritirano Tabaton, col secondo in preda a conati di vomito (guaio lamentato da quasi tutti i concorrenti), e Bernocchi cui si è rotto il filo dell'acceleratore.

Il SECONDO PASSAGGIO sulla prima prova vede Marzatico, Ravaoli, Polese e Ardizzola restare nel tempo imposto. Fuori di cinque secondi finiscono invece Lodi, Svizzero e Viccardi (bravissimo nella guida del suo Fiat 124 spider).

Si ritorna sulla prova di Guselli e Marzatico, si supera terminando in 2'50", alle sue spalle Polese e Svizzero con 2'55", Brai con 3'00" e Ardizzola e Biasuzzi (Lancia) con 3'02". Questa prova è fatale a Ravaoli che rompe una sospensione ed a Larsoli appiattito dall'alternatore.

L'ULTIMA PROVA è ancora un assolo di Marzatico che impiega 3'09" precedendo d'un soffio Polese, 3'10", Ardizzola, 3'14", Torchio (Lancia, 3'17", e Biasuzzi e Brai con 3'19".

## Rally a S. MARINO

S. MARINO - La Scuderia San Marino ha organizzato, per domenica 2 luglio, il Trofeo Filipinetti, un Rally Nazionale lungo 238 km, con 9 prove speciali, valido per il Campionato Sammarinese e per il Campionato romagnolo.

## BISULLI rinuncia per... furto

● Giulio Bisulli, rallyman della Fiat, ha dimenticato nella hall dell'albergo Ramandolo di Udine il borsello, contenente - oltre ad una somma non indifferente di denaro - licenze, patente, passaporto (indispensabile perché il Rally delle Alpi Orientali sconfinava in Jugoslavia) ed altri documenti. Risultato: non potrà disputare il rally veneto.

## CORRIERE CORSE

Molti nemici molto onore

STATI UNITI - Watkins Glen - Gara valevole per il Campionato F. 5000

1. McRae (Leda); 2. Motschenbacher (McLaren); 3. Barber (March)

Il vincitore della Tasmania, si è aggiudicato la gara di F. 5000 valevole per il campionato americano. In prova aveva segnato il miglior tempo Cannon, su March, ma poi ha dovuto ritirarsi per guasto. Anche Hobbs è stato costretto all'abbandono, sicché i migliori sono presto spartiti.

Francia batte Portogallo

PORTOGALLO - Corsa a Estoril - Gara di F. 3

1. Leclère (Alpine); 2. Serpaggi (Alpine); 3. Coulon (Martini)

Gara sul nuovo circuito portoghese, moderno, veloce ma non facilissimo. I cinque francesi presenti hanno occupato le prime cinque posizioni. Duello fra Coulon e Rousselot per il terzo posto, con predominio del primo.

Coraggio premiato

SVEZIA - Corsa ad Anderstorp - Gara di F. 3

1. Williamson (GRD) 39'35"; 2. Vandervell (Ensign); 3. Walker (Ensign)

Gli inglesi della F. 3 c'erano quasi tutti, in questa prova del campionato Shell. In prova il miglior tempo era stato di Walker, seguito da Mass e da Williamson. Quest'ultimo aveva poi un guasto e partiva in fondo allo schieramento della prima manche, risalendo magnificamente fino a vincere. Partito al palo nella seconda manche, Williamson prendeva il comando e lo manteneva.

Addio in bellezza

SUD AFRICA - Republic Trophy (Kyalami) - Gara di velocità in circuito

1. Charlton (Lotus) 54'21"5; 2. Driver (McLaren); 3. Keizan (Surtees)

Charlton correva la sua ultima gara del campionato sudafricano, prima di partire per l'Europa. Ha vinto, precedendo Driver di 1'13".

Il 13 porta bene

FRANCIA - Corsa di Pommeraye - Gara di velocità in salita

1. Martin (Tecno) 51"5, nuovo record

Gara combattutissima e il record di 53"3 è stato migliorato per ben sei volte. Martin, che lo aveva stabilito lo scorso anno, lo ha poi portato a 51"5, sul percorso di km 1,730, con tredici curve.

Un passo indietro

FRANCIA - Corsa di Cabaretou - Gara di velocità in salita

1. Daumet (Abarth) 5", nuovo record

Terza vittoria in poco tempo, di Daumet, e polverizzato il record di 5'19"9, detenuto da Saliba, il quale quest'anno con la Tecno non ha potuto fare meglio di 5'20"9.

Nessuno si è sorpreso

FRANCIA - Corsa La Bachelierie - Gara di velocità in salita

1. Bayard (Surtees) 1'4"8, media kmh 115,508, nuovo record

Ci si aspettava un poco che il record di Martin (1'22"2) fosse battuto da Bayard, il quale partecipava alla gara per la prima volta. Del resto già alla prima salita, il record era stato migliorato da Larrieu in 1'19"3.

Sole, gente, record

FRANCIA - Corsa di Roanne - Gara di velocità in salita

1. Pozet (Martini) 3'34"8, media kmh 121,580, nuovo record

Oltre seimila spettatori e sessantacinque partecipanti. Tempo magnifico e nuovo record. Il precedente era stato stabilito in 3'51".

Meglio che niente

SPAGNA - Corsa di Urbasa - Gara di velocità in salita

1. Fernandez (Porsche)

Fernandez, molto deluso del ritiro a Le Mans, mentre era ottavo, si è rifatto in casa, battendo Kutz, pure su Porsche.



Anche la COPPA  
FERABOLI al pilota  
del «Lloyd Adriatico»

Quarto alla Coppa della Favera, primo ai Monti Savonesi, secondo al Trofeo Linea Mobili, secondo al Giro di Campania, secondo alle Valli Canavesane, primo al trofeo Erg, secondo ai Colli Euganei, primo alla Coppa Feraboli: questo, l'incredibile curriculum stagionale di Arturo Marzatico (nella foto a sinistra in azione a Cremona) attuale leader del Trofeo dei rallies nazionali. Industriale, trentenne, sposato e padre di un bambino di 4 anni, corre dal 1968 anno in cui terminò il suo primo rally internazionale, il 999 Minuti piazzandosi quindicesimo assoluto. Nel '69 fece l'assoluto alla Coppa Monterosso, secondo a Treviso e terzo a Cuneo. Meglio nel '70 con due assoluti: a Cuneo ed al Giro dei Monti Savonesi. Il suo (ottimo) secondo è la moglie Maria Pia.

## Le ALPINE in ITALIA sempre dopo MARZATICO

CREMONA - Il periodo di stanchezza che stanno attraversando i rallies nazionali non ha impedito a Marzatico con l'immane Porsche della Lloyd Adriatico di cogliere l'ennesimo successo stagionale. Intendiamo, parlando di stanchezza ci riferiamo alla inevitabile crisi di crescita che ha colpito queste gare che si susseguono senza soluzione di continuità non permettendo più quella marea di iscritti che ha caratterizzato le prove iniziali.

A Cremona poi, alcuni degli abituali protagonisti hanno passato la mano facendo sì che tutta l'attenzione si polarizzasse attorno ai nomi di Marzatico, adesso in gran forma, e Polese, anche se questo ultimo è ancora alla ricerca di quel ritmo che non riesce a ritrovare dalle ultime gare della stagione passata, sempre alle prese com'è con mezzi diversi (anche se in fondo si tratta sempre di Alpine 1600) alla ricerca di quello ottimale

che adesso si nasconde sotto le spoglie di una fantomatica berlina tutta bianca che dovrebbe essere arrivata fresca fresca dalla Francia, ma alla cui guida ambisce anche il fresco acquisto della Peg, Fasan.

A Cremona Polese non è andato male anche se nulla ha potuto contro Marzatico, ma restiamo dell'avviso che le sue possibilità sono comunque superiori a quelle attuali tantopiù che il mezzo che aveva a disposizione, l'ex Alpine di Brai adesso diventata un G.4, ci è parso all'altezza della situazione.

La vera sorpresa non è venuta comunque dai primi due della classifica, ma da Ardizzoia che col suo gruppo 3 Fulvia si è battuto da leone nonostante l'infelice ordine di partenza, e dalle due Opel di Svizzero (Ascona) e Brai (Kadett) che hanno battagliato per tutta la corsa ottenendo dei tempi veramente incredibili.

Dietro di loro Lodi ha dato una conferma delle sue qualità nonostante al termine della corsa non si sia dichiarato per niente soddisfatto della sua prova, e lo stesso dicasi per Solaroli e Sciascia ed il felicissimo De Marco che ha saputo portare la sua 125 di serie nei primi posti assoluti.

Il «baffo» dei rallies nostrani, Venturino, non ha colto un risultato ancora migliore solo a causa di una sua indisposizione cui fortunatamente a posto rimedio l'ospedale viaggiante di Brai, altrimenti le Opel da guerra sarebbero state tre in attesa di ridiventare quattro non appena ripresenterà in campo Canè.

Con questa di Cremona si è chiusa la prima metà delle gare valide per il Trofeo; si riprenderà, allora il 9 luglio a Livorno, magari con qualche alternativa allo strapotere delle Lloyd-Porsche.

Carlo Cavicchi

## Solita contestazione (ma ingiusta) dei cronometristi nel Giro delle Valli CANE' facile

BIELLA - Il plauso unanime dei concorrenti è stato il miglior premio per gli organizzatori dell'AC Biella che con il loro Giro delle Valli, giunto alla 14. edizione, sono riusciti a offrire una gara dura, ma nello stesso tempo fattibile da tutti con tempi che ben equilibrano nelle due classi i valori delle macchine.

Che la gara fosse dura lo dimostra il fatto che il «mostro» Canè ha chiuso con 13,4 penalità sui 45 settori cronometrati. La gara è stata aperta fino all'ultima prova, indubbiamente la più difficile e insidiosa. Canè comunque, già primo di stretta misura nel primo giro, ha controllato con sicurezza gli avversari nel secondo fino a staccare Santorum che era secondo con 3,2 punti in più; terza si piazzava Maria Cristina Poggiali che, migliore in ben tre prove, pare abbia ritrovato la forma migliore. Un quarto posto di Pertusio e un quinto di Pavanello il Jolly Club vedeva così cinque piloti ai primi cinque posti.

Seppure contestati — fatto ormai quasi inevitabile — da alcuni concorrenti, i cronometristi locali hanno avuto l'indubbio merito, grazie anche ad un efficiente collegamento radio, di fornire le classifiche in un tempo record. Signorile come sempre la premiazione e molte coppe d'argento e pregevoli omaggi della produzione tessile biellese.

Gigi Mosca

● Hobbs parteciperà alle prossime prove Can-Am con la Lola T 310 ufficiale.

GIRO DELLE VALLI BIELLESI - Gara nazionale di regolarità - Biella, 25 giugno 1972

### LA CLASSIFICA

1. Giuliano Canè (Lancia Fulvia) penalità 13,4; 2. Santorum (Fulvia) 16,6; 3. Poggiali (Fulvia) 16,8; 4. Pertusio (Fulvia) 17,6; 5. Pavanello (Fulvia) 19,1; 6. Luigina Imerio (Fulvia) 20; 7. Nosenzo (Fiat 128 R) 23,7; 8. Barbera (Fiat 128 R) 25,2; 9. Fava (Fulvia) 26,4; 10. Garraffa (Fulvia) 26,6; 11. Garcia (Fulvia) 26,7; 12. Gibelli (Fulvia) 27,3; 13. Menichetti (Fiat 128) 28,1; 14. Bostina (Fiat 128 coupé) 29,2; 15. Borghesio (Fulvia coupé) 29,4; 16. Testoni (Fulvia) 31,5; 17. Simonetto (Simca 1100) 32,4; 18. Gatti (A.R. Junior) 35,3; 19. Capsoni (Fiat 124 S) 36,3; 20. Pierovello (Fulvia) 38,4; 21. Franchi (Fiat 128) 39,8; 22. Ferrario (NSU) 41,2; 23. Lombardi (A.112) 44,1; 24. Forato (A.R. GTJ) 44,4; 25. Betti (Fiat 127) 44,6; 26. Gaidano (Fiat 128 coupé) 44,8; 27. Luchino (Fulvia) 46,2; 28. D'Arrigo (Fiat 128 coupé) 47,4; 29. Bertola (Fiat 128) 47,6; 30. Balocco (Fiat 128) 51,6; 31. Fasano (Fiat 127) 53; 32. Amelot (Fiat 127) 54,3; 33. Crini (Fiat 128 coupé) 55; 34. Dentì (Fiat 127) 59,9; 35. Osella (Fiat 128 coupé) 62; 36. Pugno (Fulvia) 63; 37. Biroi (Fiat 128) 63; 38. Santarelli (Fiat 128 SL) 66,9; 39. Favro Bertrando (Fiat 128 coupé) 71,3; 40. Vagazzini (A.112) 72,4; 41. Barbero (A.112) 75,9; 42. Motta (A.R. Giulietta) 76,1; 43. Bologna (Lancia Montecarlo) 77,6; 44. Giordana (Mini Cooper) 80,6; 45. Alvano (Fiat 128 R) 84; 46. Zagato (Fiat 128 R) 87,9; 47. Bricarelli (Fiat 124 S) 94,1; 48. Terziroli (Renault Gordini) 97,6; 49. Amerio (Fiat 128) 97,8; 50. Monaldi (A.112) 98,5; 51. Colla (Fiat 128 coupé) 101,6; 52. Ferrero (Fiat 128 coupé) 103,2; 53. Foglia (Fiat 124 S) 105,9; 54. Rossi (Fiat 850 coupé) 107; 55. Pentenero (Fiat 128 coupé) 118,3; 56. Callegari (A. 112) 122,5; 57. Alessandria (A. 112) 124,7; 58. Chiappino (A. 112) 137,5; 59. Suppo (Fiat 128 coupé) 139,2; 60. De Micheli (Fiat 127) 143,1; 61. Fontana (Mini Minor) 143,7; 62. Bianchi (Fiat 127) 146,6; 63. Olivero (A.R. GTJ) 147,1; 64. Dal Monte (Fiat 500) 148,6; 65. Frigo (Fiat 128 coupé) 154,1; 66. Cardona (Fiat 128 coupé) 156,7; 67. Faletto (Fulvia coupé) 156,7; 68. Judicello (Simca 1000) 158,6.

«Giornal-Regolaristi» in famiglia per il Trofeo Rossoni-Falchi

## MASSAGRANDE sbaglia ma la mamma vigila

Nel nome di Gianni Falchi e di Adolfo Rossoni, cento e passa giornalisti, rappresentanti molte «testate» italiane, si sono ritrovati per la decima volta a confronto in quella coppa o rally della stampa che i due cari indimenticabili colleghi avevano fatto nascere e crescere e che, poi, avevano lasciato in eredità a Ermanno Mioli, un «patron» invero impareggiabile ed insostituibile.

La «10. Coppa della Stampa — 10 anni di amicizia», ha avuto, a norma di regolamento, tre vincitori, ma tutti hanno vinto, ovvero dovrebbero avere vinto tutti coloro che applicando la massima del barone De Coubertin si sono detti che importante era il partecipare. A bordo di vetture più o meno potenti, più o meno grosse, nuove o vecchie, alle prese con apparecchiature elettroniche, «bip», cronometri di gran classe o di semplici orologi e «svegli», accompagnati da «navigatori» preparati o dalle famiglie al completo col figlio più piccolo duramente impegnato a scandire i fatidici «cinque, quattro, tre...» al genitore prima del passaggio sul diafonico tubicino collegato al «timer» del cronometrista ufficiale, almeno novanta dei cento partecipanti si sono veramente divertiti. Molto meno quelli che facevano della vittoria il loro traguardo d'onore.

Fra questi, e AUTOSPRINT si scusa con i colleghi battuti ma è soltanto colpa del regolamento se vengono ammessi dei veri «specialisti» anche se detta categoria è contemplata dalle norme, Carlo Massagrande che con le sue 28,2 penalità ha nettamente bruciato gli altri, a cominciare dall'altro vero specialista Dionigio Dionigi che lo ha tallonato a 8 penalità di distanza. Il nostro Carletto era indubbiamente in forma smagliante (anche se ad un certo momen-

to ha dovuto tornare sui suoi passi avendo sbagliato strada alle porte di Modena), ma lo era indubbiamente di più quella mamma-navigatrice che sembra avere ingoiato un metronomo.

Gli altri vincitori sono Gianfranco Civolani (giornalisti professionisti) di Tuttosport e Ercole Spallanzani (giornalisti pubblicisti) della Gazzetta di Reggio Emilia con rispettivamente 45,9 e 40,3 penalità. A Sergio Perbellini (undicesimo in classifica) è andata per sorteggio la FIAT 500 in palio: un bello sprint sulla ruota della fortuna!

10. COPPA DELLA STAMPA - 10 anni d'amicizia - Trofei Falchi-Rossoni - Caschi Chevron - Trofeo La Cesenate - Gara riservata di regolarità - 22-23 giugno 1972

### CLASSIFICHE FINALI SPECIALISTI

1. Carlo Massagrande (Autosprint) pen. 28,2; 2. Dionigi (Resto del Carlino) 36,2; 3. Rossi (Gazzetta dello Sport) 42,8; 4. Chiodi (ANSA) 43,6; 5. Neri (Il Gazzettino) 49,6; 6. Ponziani (Il Messaggero) 53,1; 7. Melidoni (Il Messaggero) 58,0; 8. Rizzo (Gazzetta dello Sport) 78,0; 9. Drusiani (Resto del Carlino) 88,6; 10. Lemmi Gigli (Stadio) 162,5.

### PROFESSIONISTI

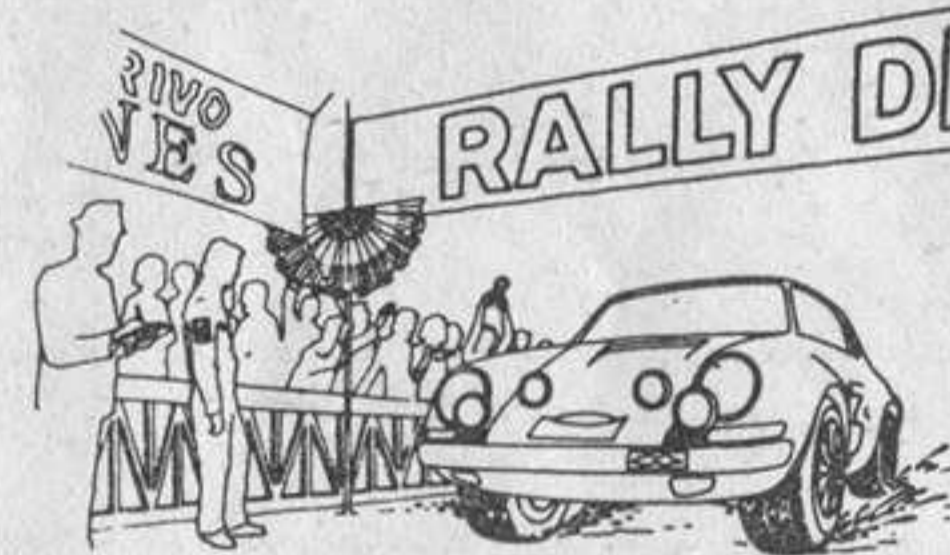
1. Gianfranco Civolani (Tuttosport) pen. 45,9; 2. Monti (ANSA) 56,3; 3. Casoni (Resto del Carlino) 57,1; 4. Chiocci (Il Tempo) 62,2; 5. Signori (Il Giornale) 77,6; 6. Filippini (Rai-TV) 79,8; 7. De Garzaroli (Panorama) 81,6; 8. Laurenzano (La Libertà) 81,7; 9. Petrucci (Rai-TV) 83,5; 10. Valentini (Resto del Carlino) 87,3; 11. Perbellini (Corriere dello Sport) 89,04; 12. Lazzaro (Resto del Carlino) 92,5; 13. Goldoni (Corriere dello Sport) 92,7; 14. Ferraris (Gazzetta del Popolo) 92,9; 15. Francia (Resto del Carlino) 94,6; 16. Bulbarelli (Gazzetta di Mantova) 98,0; 17. Nobili (ANSA) 101,6;

18. Bortolotti (Stadio) 102,4; 19. De Carlo (Resto del Carlino) 102,9; 20. Mombelli (La Notte) 103,5; 21. Viola (Rai-TV) 103,9; 22. Capponi (La Stampa) 109,7; 23. Vicentini (Rai-TV) 110,1; 24. Provinciali (Resto del Carlino) 112,0; 25. Montan (Resto del Carlino) 114,7; 26. Fedi (Il Giornale) 116,7; 27. Martinelli (Resto del Carlino) 119,6; 28. Ferrari (Resto del Carlino) 124,3; 29. Dalla Vite (Gazzetta dello Sport) 125,7; 30. Cristofori (Resto del Carlino) 125,8; 31. Marisa Masi (Resto del Carlino) 126,8; 32. Turrini (Stadio) 128,2; 33. Bolivar (Qui Roma) 129,14; 34. Parisini (Stadio) 131,5; 35. Caravella (Stampa Sera) 131,76; 36. Paloscia (La Nazione) 132,7; 37. Boschì (Resto del Carlino) 133,0; 38. Badini (Resto del Carlino) 136,6; 39. Chierici (Stadio) 140,8; 40. Astori (Corriere d'Informazione) 143,3; 41. Martino (Rai-TV) 148,6; 42. Ravazzini (Il Gazzettino) 149,74; 43. Pasini (Rai-TV) 149,94; 44. Marcheggiani (Stadio) 153,1; 45. Poltronieri (Rai-TV) 156,0; 46. Onofri (L'Avanti) 157,5; 47. Bruno (Tuttosport) 158,6; 48. Balestrazzi (Resto del Carlino) 159,0; 49. Cetta (Rai-TV) 160,58; 50. Moretti

### PUBBLICISTI

1. Ercole Spallanzani (Gazz. Reggio) pen. 40,3; 2. Pasini (Stadio) 51,1; 3. Monticone (Eco Motori) 71,7; 4. Bartoletti (Guerin Sportivo) 79,44; 5. Angelini (Stadio) 85,8; 6. Badiali (Stadio) 87,2; 7. Mongiorgi (Stadio) 104,54; 8. Betello (Gazzetta del Sud) 108,18; 9. Cherubini (Stadio) 119,3; 10. Roncaglia (Giornale d'Italia) 128,15; 11. Govoni (Il Mattino) 145,6; 12. Predieri (Autosprint) 155,3; 13. Jovi (Autobo) 162,0; 14. Adani (Rai-TV) 163,12; 15. Calamai (Gazzetta dello Sport) 163,2; 16. Cesarini (Gazzetta dello Sport) 167,1; 17. Storch (Modena Flash) 169,4; 18. Cecchini (Informazioni) 175,3; 19. Mazzuca (Resto del Carlino) 204,19; 20. Mattiello (Resto del Carlino) 207,5; 21. Valeria Vicari (Stadio) 216,0.

# kléber vince



## 1. Rally nazionale coppa Luigi Feraboli Cremona, 24-25 giugno 1972

Classifica generale: 1. Arturo Marzatico della Scuderia 4R Lloyd Adriatico su Porsche 911 S

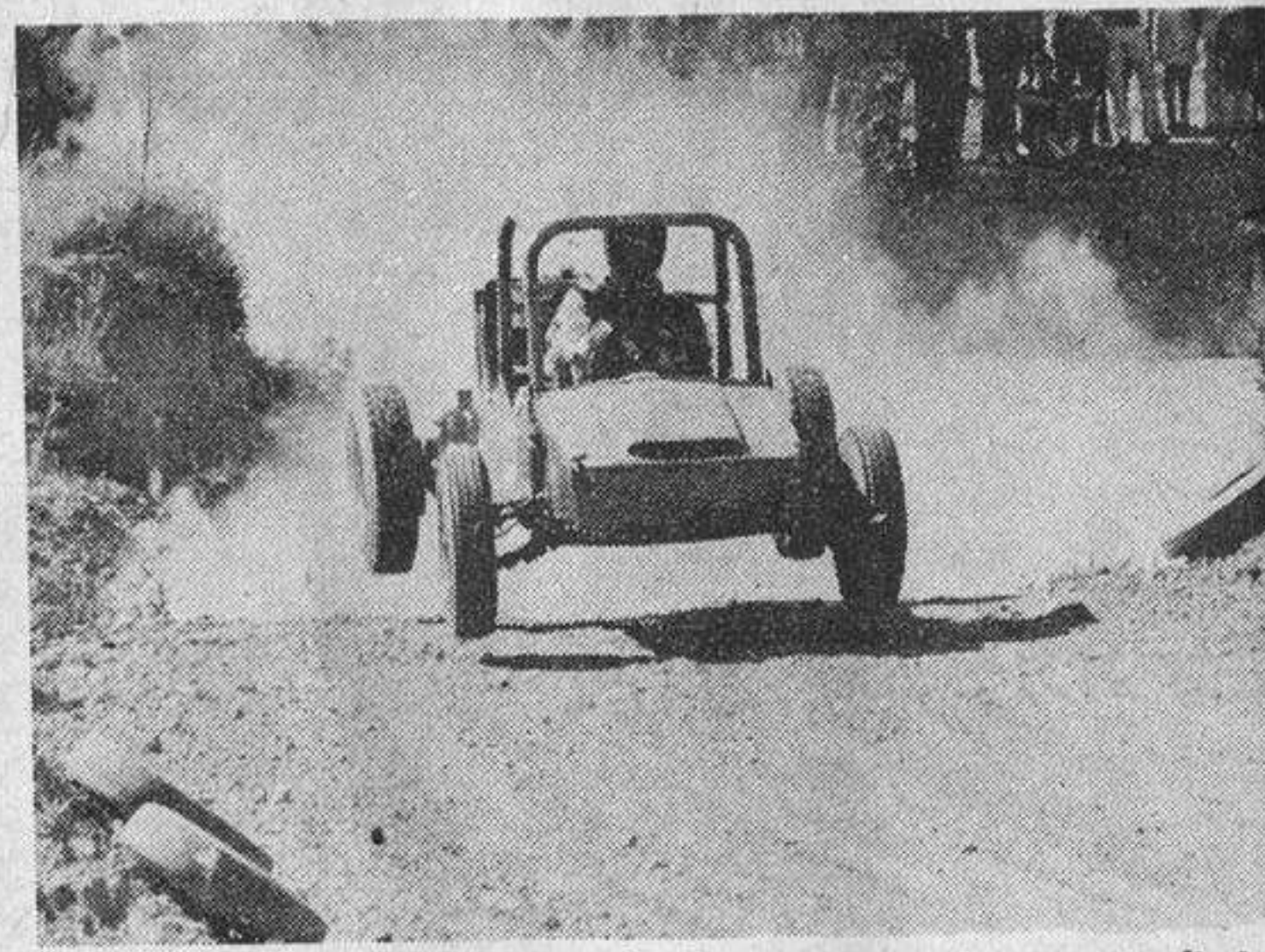
2. Pietro Polese del Team Peg su Alpine 1600 S  
Classe 1300 Gr. 1: 1. Francesco Svizzero su Opel Ascona, della Piave Jolly Club

Kleber radiale V10  
primo dove più difficile è vincere

# Kleber



# Da BOTTAGNA alla BARCACCIA in varie "elaborazioni" approda anche a BRA



Autocross che passione! Ecco tre «mostri» del gruppo 3, quello pomposamente chiamato dei «prototipi», in corsa pazza sulla pista di Ceparana nei pressi di La Spezia. Sono rispettivamente i piloti Botto (a sinistra), Mora su Fiat 500 (al centro) e Lusenti su Lusenti special (a destra) impegnati con diverso stile in difficili passaggi

## Conta anche riflettere come FONTAMILI

LA SPEZIA - Il «boom» dell'auto-cross è decisamente in crescendo. Lo ha più che ampiamente dimostrato, la quarta prova del Trofeo interprovinciale con i suoi 70 iscritti provenienti dall'Emilia, Lombardia e Liguria ed una folla calcolata sulle tremila persone che si è riversata attorno alla pista, nei punti più interessanti per polarizzare la loro attenzione sull'abilità dei piloti. E' stato uno spettacolo avvincente, entusiasmante ed ora tutti coloro che vi hanno assistito sono concordi nel dichiarare che non basta la carica aggressiva perché l'auto-cross richiede soprattutto equilibrio, tenacia, abilità tecnica. Per questo nei prototipi Fontamili vince da dominatore: la sua spericolatezza è integrata da uno stile eccellente. Nelle curve più secche, dove molti si avventano con rabbia, Fontamili riflette, rallenta, guidando docilmente il suo mezzo meccanico per poi lanciarsi con sicurezza al passaggio del dosso.

Prima dei prototipi erano stati di scena i gruppi uno e due. Nel primo ha vinto la partita Marziano Canepari seguito da Luciano Battistoni e da Piero Terenziani. Nel 2. gruppo, invece, la vittoria ha premiato lo sperimentato Piergiorgio Perroni.

**Gruppo 1 (vetture fino a 1150):** 1. Marziano Canepari (Ford Anglia) in 3'16" che compie il giro più veloce in 1'04"2; 2. Luciano Battistoni (Ford Anglia) 3'22"; 3. Piero Terenziani (1100 Fiat) 3'23"2; 4. Adriano Lottini (BMW 1000) 3'24"2; 5. Orfeo Angeletti (Ford Anglia) 3'25"; 6. Guidoni (Ford Taunus).  
**Gruppo 2 (vetture oltre i 1150):** 1. Piergiorgio Perrone (Ford Taunus) in 3'13"4, che compie il giro più veloce in 1'03"1; 2. Marziano Canepari (Ford Anglia) 3'16"8; 3. Palmieri Carozzo (Lancia Fulvia) 3'17"9; 4. Piero Magnani (Fiat 1100) 3'18"6; 5. Francesco Ferrari (Ford Anglia) 3'20"1; 6. Altemo Ruozi (Volkswagen) 3'24"1.

**Prototipi:** 1. Osvaldo Fontanili in 2'56"4, che compie il giro più veloce in 58"2; 2. Oddino Lusenti 3'00"5; 3. Vincenzo Botti 3'11"2; 4. Piero Terenziani 3'11"3; 5. Piero Chierici 3'13"6; 6. Montecchio Mora 3'15".

### CLASSIFICA GENERALE DOPO LA QUARTA PROVA

**Gruppo 1:** 1. Battistoni punti 52; 2. Terenziani 37; 3. Ferrari 33; 4. Canepari 30; 5. Lottini 20; 6. Viviani 19.  
**Gruppo 2:** 1. Palmieri punti 39; 2. Perrone 33; 3. Terenziani 31; 4. Battistoni 26; 5. Ferrari 25; 6. Ruozi 23.  
**Prototipi:** 1. Fontanili punti 32; 2. Lusenti 29; 3. Botti 22; 4. Mora e Franzoni ex-aequo 12; 6. Terenziani 9.

## Adesso anche Manerba

Domenica 2 luglio, a Manerba del Garda (Brescia), si svolgerà la prima gara a carattere nazionale organizzata sulla nuova pista di autocross sorta recentemente nella zona per iniziativa di un gruppo di appassionati. Di questo tracciato, lungo un chilometro e realizzato in 3 mesi, avevamo già accennato nel n. 25 di AUTOSPRINT, ma ne avevamo erroneamente indicata l'ubicazione a Gardone, invece che a Manerba.

I promotori dell'iniziativa sono due sportivi della zona, i signori Bruno Scolari e Franco Tessari, che in breve hanno attrezzato il tracciato, ricavato in una cava che fiancheggia la strada che da Desenzano porta a Salò, hanno costituito un club, il Team Garda Sud, che ha già 50 iscritti con 28 vetture, ed hanno ottenuto i necessari permessi per organizzare la gara, che richiamerà al via oltre 70 specialisti autocrossisti delle province di Sondrio, Novara, Como, Milano, Bergamo, Reggio, Parma e Brescia.

Il CLUB GARDA SUD ha sede in via Campagnola 30, Manerba del Garda, telefono 51118 e 62263.

## Un salto di 11 metri di VIANI

S. POLO D'ENZA - Giornata propizia per i favoriti quella che alla pista della Barcaccia ha visto le affermazioni, nei tre gruppi, di Giannini, Guaitolini e Fausto Ferrari.

Nel primo gruppo il favorito era Giannini ed il forte conduttore ha tenuto fede al pronostico anche se soltanto tre decimi di secondo lo hanno separato al termine dei tre giri di pista dall'acrobata Viani, autore, quest'ultimo, di uno spettacolare salto di oltre 11 metri in una prova speciale, salto che lo ha portato, in sbandata, ad infilarsi, fortunatamente senza danni, in un canaletto colmo d'acqua.

Nel secondo gruppo si è avuta una doppia coppia di pari merito; al primo posto infatti si trovano Guaitolini e Buratti con il tempo di 2'15"4

sui tre giri, mentre al quinto posto Castagnedoli e Margini hanno fatto segnare ciascuno 2'23"3.

Quattro giri di 500 metri ciascuno costituivano invece la distanza sulla quale si sono misurati i concorrenti del 3 gruppo, quello dei prototipi, e Fausto Ferrari, finalmente, è riuscito a debellare la sfortuna imponendosi a Fontanili per un decimo di secondo.

### 3. GARA INTERPROVINCIALE DI AUTOCROSS - Pista della Barcaccia - S. Polo d'Enza - 25 giugno 1972

#### LE CLASSIFICHE

**1. gruppo (tre giri)**  
1. Giannini, in 2'21"1; 2. Viani, 2'21"4; 3. Corbelli, 2'22"5; 4. Canepari, 2'22"8; 5. Castagnedoli, 2'23"8; 6. Grasselli, 2'23"9.  
**2. gruppo (tre giri)**  
1. Guaitolini, in 2'15"4; 1. Buratti, 2'15"4; 3. Ferrari F., 2'16"4; 4. Bonaretti, 2'16"6; 5. Castagnedoli, 2'23"3; 5. Margini, 2'23"3.  
**3. gruppo (4 giri)**  
1. Ferrari Fausto, in 2'49"7; 2. Fontanili, 2'49"8; 3. Montagna, 2'53"1; 4. Bonaretti, 2'54"1; 5. Guaitolini, 2'56"2; 6. Lusenti, 2'56"4.  
**Gara di salto:** 1. Viani su Fiat 1100/103, con metri 11,03.

## La sospensione tradisce l'HF nel debutto in rallycross

BRA - Ottimo inizio del campionato italiano di rally-cross in 4 prove, sotto il patrocinio della Vitaloni Yakazi, organizzato dalla scuderia Bigs Team di Bra; per l'occasione la pista era stata allargata e rimessa a nuovo. Alla mattina prove di qualificazione con qualche dubbio per il tempo che comunque si mantiene buono. Exploit di Carena nella classe 500, di Negro nella 850 e 1000. Bravissimo Mana che ottiene col suo 128 il miglior tempo della classe 1300. Nella 1600 il bravissimo rallista di Millesimo, Pregliasco, secondo ai Colli Savonesi, su HF ufficiale ottiene un favoloso 55"53" inferiore ai tempi ottenuti da Munari (anche se con vettura non molto fresca, quest'ultimo).

Partono i 500 e Carena si dimostra imprevedibile regolando Donalisio e Trombetti. Notevole il filtro aria utilizzato dal simpatico Carena consistente in una calza da donna. Nella classe sino a 850 Franco Negro della scuderia Draghi Rossi di Asti su 500 DKW preparata da Brusaschetto, Trinchero e Sardo, con regimi di utilizzazione superiori ai 12.000 giri e 70 HP, vince saltando come una cavalletta e dimostrandosi veramente molto abile. Secondo è Mosele. Nella classe sino a 1000 nuovo monologo di Negro su 500 DKW stessa preparazione, stessi giri e 90 HP. Questa volta i salti erano più lunghi e quando la vettura toccava terra immediatamente derapava dimostrandosi molto a suo agio sul difficile terreno. Nella 1300 Mana parte per vincere,

realizza un'ottima serie di tempi e viene purtroppo fermato dalla rottura della sospensione posteriore destra, sollecitatissima dai salti nel discesone. Vince così Marengo davanti a Trucco e Sarotto. Nella classe sino a 1600 parte il bravissimo Pregliasco su HF 1600 ufficiale per fare l'assoluto e infatti i tempi lo dimostrano, ma al 5. passaggio rompe la sospensione sinistra anteriore. E' veramente una sfortuna in quanto in prova aveva avuto noie alla sospensione anteriore destra; purtroppo i salti avevano compromesso anche il triangolo inferiore sinistro impendendo al più che bravo Mauro di ottenere una meritissima vittoria. Tra il resto Pregliasco ha anche corso con le mani completamente piagate dalla violenza della gara e delle prove.

Nella classe oltre 1600 Carena si esibisce al timone di una enorme Commodore con andatura da imbarcazione davanti a Cortazza e Morosini. Finale clou ai fini dello spettacolo con la gara di stock car. Le vetture non partono più a 10 secondi una dall'altra, ma tutte insieme, si tratta di 5 W 1600 tutte uguali, per la guida delle quali alla vigilia ci sono stati grandi dispute tra i piloti. Le vetture partono con grandi sportellate da far impallidire gli altri rally-cross, in particolare i fratelli Marengo si esibiscono in numeri degni degli Hell-Drivers con colpi proibiti puntando al ribaltamento dell'avversario e cose varie. Il pubblico si diverte moltissimo, le macchine sono comple-

tamente distrutte in una giusta nemesi. La spunta Matta, il meno pazzo, che si è attenuto più alla guida che all'autoscontro, secondo è Boccardo, terzo Mosele

### Giorgio Rossotto

### CAMPIONATO ITALIANO DI RALLY-CROSS - Pista America dei boschi - 10 giri - Bra, 25 giugno 1972

#### LE CLASSIFICHE

**Classe 500:** 1. Carena 10'52"2 (Fiat 500); 2. Donalisio 10'45"2 (Fiat 500); 3. Trombetti 11'04"3 (Fiat 500).  
**Classe 850:** 1. Negro 10'09"5 (500-DKW); 2. Mosele 10'42"2 (850 Abarth).  
**Classe 1000:** 1. Negro 9'44"8 (500 DKW); 2. Tarasco 9'29"8 (127 Fiat); 3. Francione 9'40"9 (Simca).  
**Classe 1300:** 1. Marengo 10'01"9 (Lancia HF 1300); 2. Trucco 10'44"1 (Cooper 1300); 3. Saratto 10'13"3 (Fiat 124).  
**Classe 1600:** 1. Marengo 10'12"6 (Lancia HF 1600); 2. Olocco 10'13"4 (Alfa); 3. Borra 10'19"3 (HF 1600).  
**Giro più veloce:** Pregliasco su HF 1600 in 55"7.  
**Classe oltre 1600:** 1. Carena 10'42"8 (Commodore); 2. Cortazza 10'52"1 (2300 S Fiat); 3. Morosini 11'05"6 (2300 S Fiat); 4. Boglione F. 10'21"4.  
**PROVA STOCK-CAR**  
(Su Volkswagen 1600 uguali per tutti i concorrenti).  
1. Matta Renato; 2. Boccardo Michele; 3. Mosele Andrea; 4. Marengo Domenico; 5. Marengo Eraldo.

Munari collauda il "vostro" volante



**ferrero**  
VOLANTI SEDILI



## I difetti della CAN-AM europea

# Perché l'INTERSERIE non conquista gli inglesi

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Ripensando alla recente gara Interserie in Inghilterra, la nostra incredulità si è fatta sempre più grande. Era la prima del genere cui assistevamo e, come tanta altra gente, ora abbiamo l'impressione che qualcuno, in qualche modo, ci abbia presi in giro. Infatti quella manifestazione piuttosto patetica di Silverstone, ravvivata soltanto dalle ovvie possibilità delle due Porsche e dalla corsa stupenda, ma tutto sommato fortunata, di Willie Green con la Ferrari, suscita il pensiero che la serie non sia degna dell'importanza che le viene data.

Come pare abbia detto il saggio Abramo Lincoln « si può imbrogliare certa gente a volte, ma non si possono imbrogliare tutti sempre ». Insomma, l'immagine complessiva dello sport automobilistico può soltanto essere danneggiata, se gli appassionati pagano notevoli prezzi d'ingresso ai circuiti per assistere a spettacoli del genere.

### Una « misera » F. 5000

Così ha riassunto le prospettive un giornalista, dopo le prove a Silverstone: « Una misera F. 5000, con carrozzeria a tutta larghezza. Tutto sommato, nella maggioranza delle gare di F. 5000 offrono assai di più agli appassionati che hanno pagato, di quanto abbia fatto la corsa inglese (e ci risulta che le altre non siano state meglio) ».

Eppure si dice con soddisfazione che si tratta della Can-Am europea. Avrebbe dovuto essere un avvertimento sufficiente, e del resto gli osservatori sinceri delle gare Can-Am ammettono che, a livello europeo, queste gare sono decisamente minori. D'accordo, le vetture sono straordinarie, ma nella Can-Am un team molto efficiente con le vetture migliori non fornisce corse di alta classe.

Pensiamo un momento ai tempi in prova a Silverstone. Quattro piloti hanno segnato tempi ottimi, dal punto di vista della F. 5000, però nessuno è sceso al record sul giro di questa formula e i principali piloti della Formula Ford e della turismo, che provavano per le gare di contorno, hanno stabilito tempi che avrebbero fatto qualificare le loro vetture per la sesta fila dello schieramento dell'Interserie. L'ultima corsa della giornata era per le « veterane » e Willie Green (che aveva già partecipato all'Interserie) ha portato al secondo posto una Maserati 61. Se avesse potuto iscriverla alla corsa Interserie, mantenendo

la media tenuta con quella « storica », sarebbe arrivato fra i primi dieci.

Prima del giorno di gara alcuni dei partecipanti tedeschi avevano detto con aria di protezione a Willie Green che la sua Ferrari era « interessante » e che aveva la probabilità di piazzarla entro i primi dieci posti della « loro » gara! Poiché il differenziale della vettura era sospetto, era stato detto a Green di essere cauto e per alleggerire la sollecitazione a volte il pilota non ingranava la marcia più adatta in curva e, comunque, si trovava in difficoltà con la seconda e la quarta. I pneumatici erano vecchi Firestone e lui stesso non è nulla più che un discreto pilota, di media levatura, che si accontenta di guidare qualsiasi cosa, dalle turismo alle veterane, tanto per divertirsi. Invece per poco non ha preso in giro alcuni dei piloti che fanno parte delle « crème » dell'Interserie.

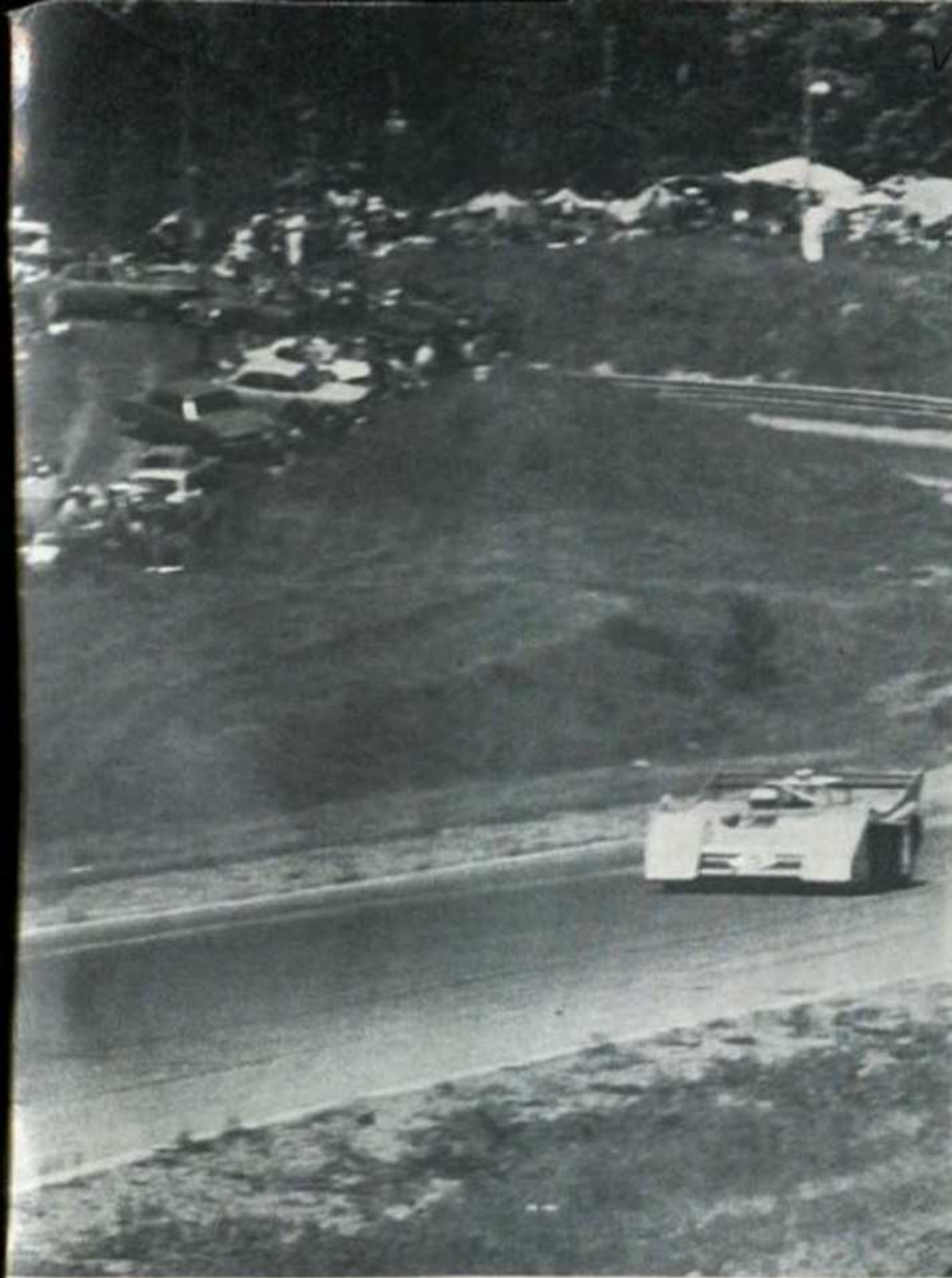
A prescindere dalla suddetta « crème » — tre Porsche, un analogo numero di McLaren e una BRM — il pubblico inglese è rimasto scontento di fronte a certe isorizioni. Un tale Siegfried Rieger è apparso da solo, con una McLaren M8EM: pilota, direttore di squadra, meccanico, segnalatore al box e conducente del furgone, tutto a un tempo! Veyrat aveva una vettura che doveva essere una Lola T260, e da lontano ci somigliava, tanto più che era verniciata coi colori della vettura Can-

Am 1971 di Stewart; sotto, invece, era una decrepita, agiornata, Lola T70. Dursch aveva un « oggetto » ancora più insalubre: sezione centrale Lola T70 con sospensione T142 e una carrozzeria di bruttezza fuori del normale. La vettura si è piazzata nona, completando 52 giri, contro i 70 del vincitore, semplicemente perché l'« oggetto » ha continuato a procedere, terribilmente lento e pericoloso (Dursch pareva non conoscere lo scopo dello specchio retrovisore). In una gara di F. 5000 gli avrebbero sventolato la bandiera nera.

### Non deludere gli appassionati

Tutto questo può sembrare uno scherzo di cattivo genere, ma in effetti è una presa in giro, almeno finché si parla dell'Interserie come di corse di alta qualità. Se una Porsche, o una BRM o una McLaren vincono una di queste gare, non ne traggono gloria. Se si permetterà il ripetersi di cose del genere, chiamandole gare internazionali (i tedeschi facciano quello che vogliono, nelle loro gare nazionali) e offrendole al pubblico come competizioni serie, questo può soltanto mettere in cattiva luce tutto lo sport automobilistico. E questo sport non gode in Europa di salute abbastanza buona, per potersi permettere di deludere i suoi sostenitori.

d. h.



A sinistra, la robustissima scocca in lega leggera delle nuove McLaren M20. Sopra, l'8 V Chevrolet da 8100 della stessa macchina (foto DPPI)



Debutto a Mosport anche per la nuova Shadow. Essa monta uno Chevrolet 8 litri preparato « in casa ». In corsa, Oliver ha rotto il cambio

**Scatola di montaggio a sole L. 398.000!**



**vettura completa a solo.....!???**



**«Mirage»**

differenziatevi dalla massa fatevi la

**BOLOGNA via Mazzini 26 telefono 30 78 86 - 39 74 56**

Per invio documentazione illustrativa spedire L. 200 in bolli a: **AUTOMIRAGE**





**Mentre il calendario nazionale continua a depauperarsi**

**Il Rally dei 999 Minuti non si farà.** La notizia è adesso ufficiale. Lo stesso pensiamo succederà per Bari, rinviato come il «999» per la concomitanza con le consultazioni elettorali del 7 maggio, ma una conferma ufficiale non c'è ancora.

A quanto sembra comunque non saranno questi due i soli rallies a mancare, perché anche il prossimo Sestriere minaccia di dichiarare forfait bruciandosi in questo modo la possibilità di ottenere il prossimo anno la validità come prova del mondiale marche.

La stagione dei rallies va avanti così a scossoni: una o due gare vicine poi due o tre mesi di sosta, poi si ricomincia.

Tra i rallies che invece si faranno c'è il prossimo del Friuli e delle Alpi Orientali che si svolgerà l'1-2 luglio con partenza da Udine. Questa gara che è valida anche per la Mitropa Cup si impone quest'anno per la partecipazione che la qualifica tanto più che mai come in questo '72 le nostre maggiori Case a questa Coppa vi hanno puntato con tanta insistenza. Il percorso è rimasto abbastanza simile a quello della passata edizione, tranne che nella parte iniziale, e si impone all'attenzione perché è forse l'unico rally, con l'eccezione di quello di Ancona, ad avere caratteristiche di prova non scassamacchine.

Il tratto su asfalto che va da Canalutto a Masarolis, il trasferimento terribile che porta a Campeglio, la famosa Pozzispone e la lunga prova jugoslava di Passo Moistrocca sono rimaste tali e quali pertanto assicurano lo spettacolo a tutti gli appassionati che vorranno seguire dal vivo la corsa che partirà come consuetudine alle 22 di sabato 1 luglio dalla Piazza Libertà di Udine.

### Campionato Italiano Rallies Internazionali

	MONTECARLO	SICILIA	ELBA	ACROPOLI	4 REGIONI	TOTALE
TROMBOTTO	—	—	32	28	22,4	82,4
ENRICO	—	—	32	28	22,4	82,4
BARBASIO	24	—	27,2	—	27,2	78,4
SODANO	24	—	27,2	—	27,2	78,4
MUNARI	40	28	—	—	—	68
MANNUCCI	40	28	—	—	—	68
PAGANELLI	—	21	—	—	32	53
RUSSO	—	21	—	—	32	53
SMANIA	—	23,8	—	22	—	45,8
ZANNUCCOLI	—	19,6	—	22	—	41,6

# L'assalto (rent-a-car) dei «privati»

Il successo di Paganelli e Russo nel recente Rally delle 4 Regioni intanto ha portato nuovo interesse nella classifica del campionato italiano. All'inizio di stagione, subito dopo Montecarlo, molti hanno temuto che la partecipazione di Munari al campionato italiano potesse in qualche modo uccidere l'interesse per una classifica che correva il rischio di venire monopolizzata.

Inoltre la concorrenza della Fiat con le sempre più potenti spider 124 era una garanzia di battaglia continua, tantopiù che il suo squadrone conta su equipaggi capaci di qualsiasi risultato ricchi come sono di esperienza anche internazionale. Se a questo aggiungiamo le continue migliorie che vengono apportate agli spider sempre più protesi verso quell'optimum che sarà la versione col motore da 1800 cc, ci accorgiamo di come le cose rischino di venire capovolte con i piloti della Lancia costretti a dare sempre il massimo di loro stessi per fronteggiare i cugini-rivali.

Prima del Rally dell'Isola d'Elba ad esempio, Paganelli e Russo hanno provato per una settimana una versione più alleggerita dello spider che verrà prodotta in 500 esemplari per ottenere l'omologazione (dal gennaio '73 sembra) ed essere destinata ai clienti privati.

Anche quest'ultimo rally è vissuto allora sul duello accanito tra le due maggiori Case nazionali, con la novità però dell'inserimento nella lotta per le piazze d'onore o di primo rincalzo di tutta una serie di piloti privati che per nulla intimoriti dalla fama o dalle possibilità dei piloti ufficiali hanno battagliato quasi fossero ad armi pari ottenendo per di più risultati di grande rilievo dandoci una nuova dimensione del fenomeno nuovo che questi stessi rappresentano oggi.

Oggi come oggi anche il privato, pur restando ovviamente su un piano di inferiorità quanto mai evidente rispetto ai piloti ufficiali, ha comunque raggiunto un grado di preparazione che si avvicina al massimo delle sue possibilità il cui limite è ora quasi esclusivamente nel minor tempo (e mezzi) di cui dispone all'atto della ricognizione e delle prove del percorso.

Adesso all'arrembaggio non ci va più nessuno: tutti sono più o meno forniti delle «note» se non altro delle prove speciali, praticamente tutti si servono di una macchina destinata al solo uso agonistico (oppure presa a noleggio tanto che a Pavia qualcuno non si sa quanto paradossalmente, parlava di una prossima Squadra Corse Maggiore o Hertz), moltissimi evitano di provare con la stessa vettura che useranno in gara, tutti infine fanno capo a qualche scuderia dalla cui organizzazione dipendono molto i risultati che si riusciranno ad ottenere.

A Pavia la maggioranza dei concorrenti iscritti appartenevano alla «3

Gazzelle» che oggi come oggi è senz'altro la scuderia che va per la maggiore. I suoi iscritti nei rallies sono sempre più numerosi, più ad esempio di quelli del Jolly, cioè di quella scuderia che per tanto tempo ha rappresentato lo stadio più organizzato e più solido in campo rallistico.

Anche questi due colossi trovano comunque delle giovani rivali che in quanto ad organizzazione non hanno niente da invidiare loro. A parte le scuderie tipo «Lloyd Adriatico» che hanno fatto una scelta più qualitativa che quantitativa (e cui i risultati stanno dando comunque ragione) ce ne sono altre come la Nord West che sono quanto di meglio e di organizzato ci era mai capitato di vedere. Basti pensare che questa scuderia era presente a Pavia con sette macchine attrezzate e perfettamente distribuite sul percorso, di una vettura radio (con regolare licenza) collegata col centro classifiche e con i posti di assistenza (di cui si è servita anche la Fiat), di

un direttore sportivo dinamico e competente e di oltre venti persone di servizio che offrivano la loro opera del tutto gratuitamente pagandosi perfino le spese di trasferta.

Dunque, questo insieme di fattori ha permesso il primo exploit degli ultimi anni ai piloti privati che si sono assicurati ben nove piazze nei primi quindici posti assoluti e le conquiste dei primi posti nei gruppi 1, 2 e 3 (e teniamo a sottolineare che parlando di privati intendiamo escludere anche tutti quelli che fino ad oggi sono stati considerati come «semiassistiti» o semiufficiali). Certo a questo boom hanno contribuito in maniera determinante anche gli apporti esterni che certe Case automobilistiche o di pneumatici da qualche tempo stanno profondendo. L'appoggio della Fiat ad esempio è noto da sempre: coloro che corrono con queste vetture sanno di poter contare su una fitta rete di assistenze lungo tutto il percorso di gara, inoltre in caso di vittoria nella propria

classe ci si assicura un cospicuo premio superiore addirittura a quello vinto in corsa.

Ma la Fiat non è la sola perché è risaputo che la Lancia, tramite accordi con alcune scuderie offre notevoli facilitazioni anche d'acquisto ai suoi clienti sportivi, e adesso anche la Simca e la General Motors testimoniando il valore pubblicitario che possono rappresentare oggi queste corse.

Comunque dicevamo anche dei pneumatici ed è un fatto quanto mai significativo che dopo tanti anni in cui nei rallies hanno imperversato le coperture rinnovate, ci sia un netto orientamento verso la gomma nuova e soprattutto che si assista ad una presa di coscienza dell'importanza che anche in questo settore rivestono i pneumatici. Moltissimo di questo merito va alla Kleber che grazie alla passione del suo responsabile Valla sta combattendo da anni la sua battaglia nei rallies offrendo un'assistenza continua, una competenza gratuita ed a dispo-

sizione di tutti e soprattutto notevoli facilitazioni ai piloti tramite accordi con tutte le scuderie che vanno per la maggiore.

Sempre a suon di sconti entra nel mondo dei rallies anche la Ceat che offre ai concorrenti le sue coperture con uno sconto a scalare (25% all'atto dell'acquisto, 25% presentando copia dell'iscrizione alla corsa) ai suoi clienti sportivi promettendo inoltre premi in denaro per tutti coloro che otterranno risultati con vetture di serie. Tutta l'industria accessoristica è comunque in lento ma continuo movimento. Ogni scuderia ha infatti i suoi accordi personali con produttori di carburanti, di lubrificanti, di additivi quando non addirittura non intervengono sponsor che nulla hanno a che vedere con le corse, ma che con il loro apporto le corse le favoriscono.

L'optimum viene poi raggiunto quando gli stessi organizzatori vengono incontro alle esigenze dei concorrenti privati, ad esempio mettendo a disposizione degli stessi un buon radar del percorso (ultimamente succede di frequente) che ognuno poi personalizzerà apportando anche le inevitabili correzioni specie a quei pochi errori macroscopici che comunque non mancano mai. Il resto poi è tutto lasciato al percorso di gara la cui formula ottimale è quella dei giri da ripetersi più volte, che permettono una più rapida ricognizione.

A Pavia ad esempio è apparsa piuttosto felice la scelta dei C.O. sempre piuttosto tirati che hanno ottenuto diversi scopi: la corsa è stata sempre ricca di ritmo e di conseguenza la totale assenza di pause ha permesso ai concorrenti di essere sempre in «tiro» e quindi sempre svegli, le prove speciali hanno perso quelle caratteristiche di esasperata specializzazione allargando (specie nelle classi minori o nel turismo di serie) la possibilità di recuperare, in più si è evitato di concedere il grande vantaggio agli accasati di vedersi ricostruita la vettura tra un controllo e l'altro. Purtroppo, di riflesso, si è assistito al troppo tempo concesso prima della partenza del secondo giro alle assistenze dove solo le poche vetture ufficiali hanno potuto godere sostanziali vantaggi a scapito ovviamente del resto dei partecipanti.

A questo proposito quantomai esplicito può considerarsi il caso di Ormezzano, una delle attuali più sicure promesse, che ritrovandosi al termine del primo giro con la macchina semidistrutta per un incidente ma pur sempre recuperabile, si è visto sballottato a destra ed a manca alla ricerca di un pezzo del suo 128 coupé che la Fiat non ha voluto fornirgli per non correre poi il rischio di ritrovarsi in seguito senza in caso di necessità per la vettura ufficiale (quella di Tecilla).



**GLASGOW** - Totale dominio delle Ford, al Rally di Scozia, con Mikkola in testa dal principio alla fine e con le suddette Ford che occupavano il primo, il secondo e il sesto posto; le Escort RS 1600 si sono aggiudicate il premio per le squadre. Ritenuta normalmente una delle corse più interessanti del campionato europeo rallies, quella scozzese aveva quasi duecento iscrizioni e sono partite 188 vetture.

L'unica vera novità era una Triumph Dolomite gruppo 5, preparata dalla Casa, iscritta per i colori del Team Castrol e affidata a Culheth-Syer. La vettura montava uno speciale motore due litri, sedici valvole, e gareggiava quale parte del programma di sviluppo. E' andata in modo molto incoraggiante, in decima posizione a metà gara, anche se nelle prime fasi è risultata chiara la necessità di un ulteriore lavoro attorno alle sospensioni, infatti gli ammortizzatori si sono consumati a un ritmo pauroso, mentre verso la fine della corsa c'era un buco nel pavimento!

Quest'anno il bel tempo si è fatto desiderare: la gara è cominciata ed è finita sotto la pioggia, che è caduta, per gran parte della sua durata.

Nel primo tratto speciale Mikkola ha cominciato a crearsi un vantaggio e ha concluso la giornata precedendo nettamente la RS 1600 di Clark e l'Ascona di Kullang. Fra i piloti inguaiati c'erano Cowan, finito in un fosso per evitare spettatori accorsi ad aiutare Ytterbring a riportare in strada la sua Datsun, Mehta che è uscito in un tratto speciale, e Fall, la cui Datsun aveva problemi di accensione. Favorita per la Coppa delle Dame Rosemary Smith ha però invece dovuto abbandonare, per guasto al motore della sua Manta.

## L'unica vera novità nel Rally di SCOZIA La «Dolomite» col... buco!

◀ A sinistra, l'interessante Triumph Dolomite portata in gara al Rally di Scozia da Brian Culheth, con un motore 2000 a 4 valvole

Nella notte (l'unica passata in corsa) Mikkola e Clark hanno conservato le loro posizioni di testa e l'ordine era 1-2-3 per la Ford, perché, benché avesse perso tempo per una foratura, la RS 1600 di Selater-Davenport era passata davanti a Kullang, la cui Opel era stata rallentata da un tubo di scarico schiacciato! I primi quattro posti non hanno visto mutamenti fino alla prima fermata notturna. Ormai Cowan aveva recuperato magnificamente, risalendo dal quarantaduesimo posto al settimo, con una successione di tempi «puliti» nei tratti speciali, mentre Fall era 5.

Nella terza giornata c'erano noti tratti comuni al Rally del RAC e finalmente il tempo si è messo al bello. Questo ha provocato critiche, da parte delle squadre, perché d'un tratto i tempi previsti sono diventati troppo facili. Mikkola ha segnato tempi «puliti» in molti tratti, pur avendo noie al cambio (è poi stato sostituito in meno di mezz'ora). Saldamente in testa, fra le dame, Heinonen-Crellin, mentre Jenny Birrell ha scritto una brutta pagina nell'albo della famiglia, uscendo di strada, con la sua Fiat 127.

Meno di cento vetture — circa la metà di quelle partite — hanno completato l'ultima giornata, in cui sono avvenuti alcuni cambiamenti. Cowan ha superato Fall, mantenendo a stento la posizione, per un rinnovarsi delle noie all'accensione; la coppia femminile Heinonen-Crellin ha vinto la Coppa delle Dame, piazzandosi al ventinovesimo posto e i Carlsson sono riusciti a conservare la quinta posizione con la BMW gruppo 1.

I. a.

Carlo Cavicchi





# Quello che chiederà la Fisa al Convegno di Salice

## Niente F. Corsa nelle salite!

MILANO - Assemblea generale della FISA presso la sede dell'A.C. Milano con la presenza del consiglio direttivo al completo e di una larga rappresentanza delle scuderie associate. E' stata una seduta particolarmente laboriosa nella quale i numerosi punti dell'ordine del giorno sono stati svolti con dovizia di particolari e di interventi. Dopo che il presidente aveva esaurito le sue comunicazioni, sono state elaborate le proposte che la FISA porterà al convegno estivo della CSAI a Salice Terme. Alcune di queste proposte verranno giudicate addirittura rivoluzionarie, ma tuttavia presentano un carattere tale di serietà per cui la CSAI farà bene a tenerne conto.

Si tratta, ad esempio, di intervenire in sede internazionale affinché l'attuale allegato «J» al codice sportivo internazionale venga sostanzialmente modificato per quanto attiene le elaborazioni ammesse: la modifica dovrebbe consentire una preparazione con minori costi rispetto agli attuali e ciò per favorire i piloti che corrono con vetture dei gruppi 2, 4 e 5.

Inoltre, la FISA proporrà alla CSAI le seguenti innovazioni: **Squadra rallies CSAI:** inserimento di qualche giovane che nelle recenti gare nazionali ha dimostrato particolari attitudini;

**Corse in salita:** abolizione di talune categorie di vetture in particolar modo quelle di «Formula Corsa»; sempre per le corse in salita verrà proposto alla CSAI di riservare questo tipo di gare esclusivamente alle vetture dei gruppi 1 e 3,

modificando il sistema di distribuzione dei contributi talché gli organizzatori facciano effettuare le gare per i gruppi 2, 4, 5 e corsa esclusivamente sui circuiti;

**Gare di campionato:** distanziare nel tempo le gare valide per il campionato perché i conduttori possano adeguatamente prepararsi e preparare le loro vetture; chiedere che gli organizzatori potenzino la partecipazione dei gruppi 1 e 3;

**Formula Italia:** consentire alle scuderie che hanno acquistato una vettura di tale tipo di alternare sulla stessa più di un conduttore in quanto trattasi di formula promozionale ed addestrativa; rispettare il prezzo precedentemente fissato considerato che lo stesso è aumentato a causa della fornitura di alcuni accessori; garantire all'Abarth l'importo della sovvenzione, evitando così ai piloti assegnatari questo maggior onere per il quale, da tempo, era stata richiesta la rateizzazione; rendere possibile la sostituzione dei pneumatici Firestone con i Pirelli che risultano più idonei in caso di pioggia e vietare tassativamente l'ancorizzazione delle gomme perché talvolta ciò costituisce un elemento di pericolosità.

Nel corso dell'assemblea sono state inoltre scelte le gare valide per i campionati federali, è stata ratificata l'affiliazione di nuove scuderie ed è stato comunicato che le case Alfa Romeo, Autobianchi, Fiat, Innocenti e Renault hanno garantito in modo concreto e sostanziale il loro contributo per i premi finali del challenge 1972.

### Queste le gare valide per il campionato FEDER-SCUDERIE

Ecco infine l'elenco delle gare valide per i campionati FISA approvate nell'ultima riunione:

**Campionato Corsa «FORMULA 2»:** 23/7, Autodromo di Imola; 30/7, Gara F. 2 a Monza; 20/8, G.P. del Mediterraneo; 15/10, G.P. Roma.

**Campionato Corsa «FORMULA 3»:** 6/8, Premio Pergusa; 3/9, Gara F. 3 a Monza; 24/9, Coppa Agip a Monza; **Riserve:** G.P. Novolan; 15/10, Gara a Valtellina.

**Campionato Corsa «FORMULA 850»:** 23/7, Autodromo di Imola; 10/9, Trofeo

Musso; 24/9, Coppa Agip a Monza; 1/10, Trofeo AC Parma-Varano; 8/10, Trofeo Città di Reggio-Varano; **Riserve:** G.P. Novolan.

**Campionato Corsa «FORMULA FORD»:** 23/7, Autodromo di Imola; 27/8 3, Trofeo d'Estate-Varano; 10/9, Trofeo Musso; 24/9, Coppa Agip a Monza; 1/10, Trofeo AC Parma-Varano; **Riserve:** G.P. Novolan; 8/10, Trofeo Città di Reggio-Varano.

**Campionato Corsa «FORM. MONZA»:** 31/7, Trofeo Cadetti; 7/9, Trofeo Cadetti; **Riserve:** 14/9, Trofeo Cadetti.

**Campionato Corsa «FORM. ITALIA»:** L'elenco delle gare verrà comunicato non appena la CSAI avrà diramato il Calendario delle stesse.

**Campionato vetture «SPORT»:** 2/7, Trento-Bondone; 9/7, Cesana-Sestriere; 6/8, Premio Pergusa; 13/8 Ponte Corace-Tiriolo; **Riserve:** 10/9, Cefalù-Gibilmanna.

**Campionato VELOCITA' Turismo, Gran Turismo e Sport:** 9/7, Pedavena-Croce d'Aune; 30/7, Colle Maddalena; 30/7, Cronoscalata Monte Vergine; 6/8, Coppa Carotti; 20/8, S. Giustino-Bocca Trabaria; **Riserve:** 3/9, Pieve S. Stefano-Lo Spino; 1/10, Val d'Anapo-Sortino; 22/10, Coppa Olivari.

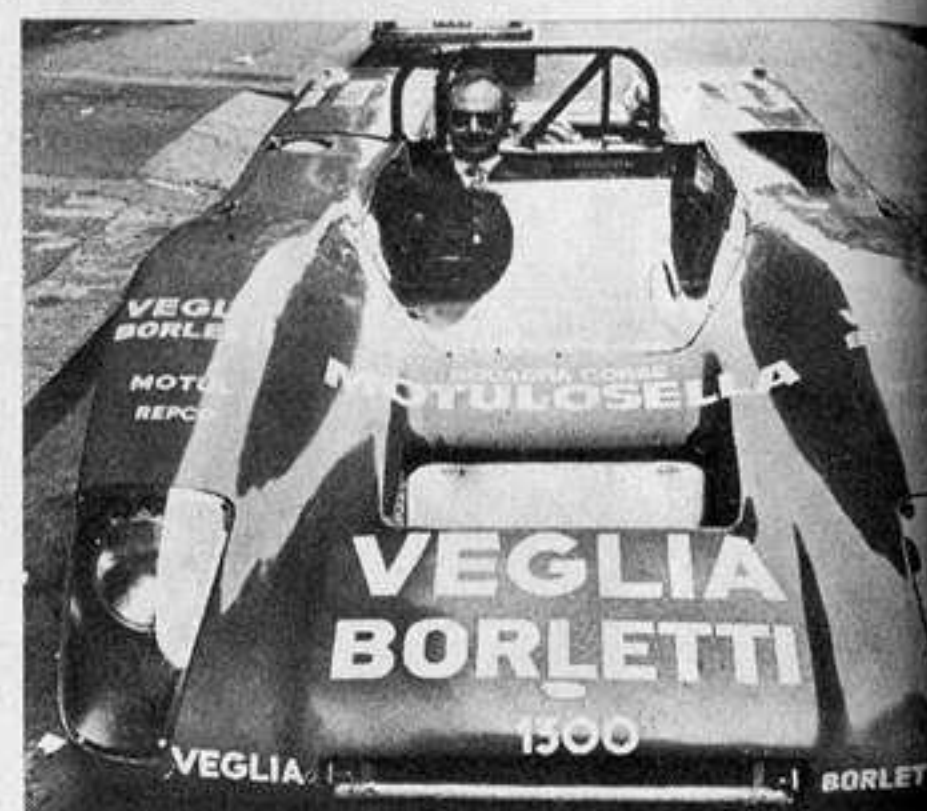
**Campionato MONTAGNA Turismo, Gran Turismo e Sport:** 9/7, Cesana-Sestriere; 16/7, Coppa Città di Potenza; 13/8, Ponte Corace-Tiriolo; 15/8, Svolte di Popoli; 27/8, Bressanone-S. Andrea; 10/9, Colle Maddalena; 24/9 Coppa del Chianti; **Riserve:** 16/7, Coppa Alta Garfagnana; 10/9, Cefalù-Gibilmanna; 15/10, Coppa M. Costa; 22/10, Corsa della Castellana.

**Campionato «RALLIES INTERNAZIONALI» Italiani:** 1/2, Lug. Rally del Friuli e Alpi Orientali; 31/1 Sett. Rally S. Martino di Castrozza; 24 Sett. Rally del Medio Adriatico; 19/22 Ott. Rally di San Remo; **Riserve:** 27/29 Lug. Rally del Sestriere.

**Campionato RALLIES NAZIONALI:** 9/7, Coppa Liburna; 2/9 Coppa Val Formassa; 17/9, Trofeo Valle d'Aosta; 4/11, 3. Rally dei 333 Minuti; **Riserve:** 30/7, Giro Valli Pordenonesi; 29/10, Coppa Riviera di Ponente.

**Campionato «REGOLARITA'»:** 16/7, Trofeo degli Asparagi; 3/9, Gara di Regularità; 1/10, Trofeo S. Gemini; 12/11, Trofeo Conchiglia Shell; **Riserve:** 10/9, Trofeo degli Etruschi; 17/9, Trofeo del Torrazzo; 24/9, Coppa Valtellina.

NOVARA - Il RALLY 999 MINUTI che doveva essere disputato il 7 maggio scorso e che fu invece rinviato a data da destinarsi per evitare la concomitanza con le elezioni politiche, è stato definitivamente soppresso per l'impossibilità di trovare, in autunno, una data disponibile. L'AC di Novara rende comunque noto che il rally avrà regolarmente luogo il prossimo anno, avendo gli organizzatori già provveduto ad iscriverlo nel calendario internazionale per la data preferenziale del 12-13 maggio.



Roberto Filannino sulla fiammante Lola T212 con motore Abarth 1300, 4 valvole erogante 190 HP a 9500 giri.

### FILANNINO già pensa alla Formula 3

TORINO - Questo sembra essere l'anno decisivo per Roberto Filannino il simpatico pilota venticinquenne torinese. Dopo un paio d'anni di apprendistato (nel '69 gare su 695, un primo e due secondi) (nel '70 formula 850 e formula Ford, nel '71 formula Ford vittoria a Monza e pole position) ha stretto i tempi. Ha acquistato all'inizio del '72 un Abarth 1300 motore fuoribordo con la quale si è molto ben comportato in numerose gare in salita (Ampus, Dobratch...). Sempre dalla Motul Osella ha recentemente sostituito la vettura con una fiammante Lola T212 motore Abarth 1300 4 valvole, iniezione, 185 HP a 9000 giri con la quale ha subito ottenuto il record a Varano con 55"5 contro il vecchio 55"8 ottenuto con un 2000 (record dei prototipi). Ha perfezionato un accordo con la Veglia Borletti, e conta di partecipare col prototipo a gare in pista soprattutto ed in salita. Contemporaneamente ha acquistato una Formula Italia con la quale farà il Campionato. Sia per la Formula Italia che per il prototipo gli farà l'assistenza Vincenzo Narcisi. A fine d'anno conta di acquistare una Formula 3, forse un Brabham BT 38 insieme a Mussa (due macchine). L'assistenza verrà sempre fatta da Narcisi (g. r.).

### Uno sponsor e una sede per l'ambiziosa «St. PAUL»

SIRACUSA - Di solito, per i bambini che ancora ci credono, la cicogna arriva alla nascita; per la scuderia siracusana Saint Paul invece la cicogna è arrivata dopo il suo primo anno di vita e attraverso l'operato, e le mani, di Renzo Laquidara, l'appassionato Presidente del sodalizio, ha portato uno «sponsor» che affiancherà la Scuderia nella sua attività agonistica dandole quell'aiuto economico, e di conseguenza quella fiducia che merita per portare avanti una intensa stagione agonistica sui percorsi di gara non solo italiani ma anche stranieri. Questo «sponsor» è la Firs-Assicurazioni, una nota compagnia conosciuta soprattutto nel Meridione, per cui d'ora in poi la Scuderia si chiamerà «Saint Paul-Firs Assicurazioni» e rappresenta, a parte qualche altro tentativo più o meno serio, il primo valido tentativo di abbinamento pubblicitario operato da una scuderia nel Meridione d'Italia. E Laquidara, oltre al «pacchettino finanziario» scaricato dalla cicogna-Firs, ha portato nei ranghi della Scuderia anche un Presidente Onorario che è uno sportivo d'elezione. L'impresario edile Nino Giarratana. Con lui è arrivato un bellissimo appartamento presso un palazzo residenziale al centro della città di Archimede da adibire come locale per la nuova sede sociale della Scuderia, che sarà quanto prima convenientemente arredata e aperta. Scatta quindi il momento magico per questa nuova Scuderia siracusana che già dopo il I anno di vita può vantare un I assoluto, 21 primi posti di classe e 19 secondi posti e un parco macchine di 53 vetture, con un totale di oltre 200 presenze sui campi di gara.

Tutto quanto abbiamo sopra menzionato lo abbiamo rilevato nel corso della cerimonia attuata per premiare i campioni sociali, i piloti che hanno preso parte alla stagione agonistica passata coi colori della Scuderia e gli sportivi che si sono affiancati alla stessa e alla quale sono intervenuti il Dr. Federico e il Cav. Abela, rispettivamente Direttore e Presidente della Commissione sportiva dell'ACI di Siracusa, che così ha voluto far vedere di fiancheggiare la Scuderia nel suo sforzo di espansione e di rilancio dello sport automobilistico in provincia.

I piloti premiati con artistiche coppe e medaglie sono stati:

Scola, Bardelli, Brigante, La Rosa, Tomasello, Di Gregorio, Cascio, Gioia, Cavallaro I, Sapienza, «Itnas», Piccolo, Aliffi, Amore, Belfiore, Barbagallo, Papalia, Testa, Ragazzo, Campese, Di Stefano, Fichera, Tedesco, Cavallaro 2., Pino, Russo, La Pera, Patané, Giudice, Gambero, «Lon-Jhon», D'Amico, Marino, Saia, Greco, Betto, Bella, La Duca, Musumeci, Costantino, Paratore, Blanca-

to, Signorino. I campioni sociali della Scuderia sono stati però: «Long-Jhon», Aguglia, Gambero, Di Gregorio, Fichera, Musumeci e D'Amico.

Ugualmente premiati sono stati i preparatori: Blancato, Bellino, Aiosa, Genovese, Messina e Signorello. Inoltre altri riconoscimenti sono stati assegnati a: Nino Giarratana, presidente onorario, (pregevole targa ricordo per il suo attaccamento alla Scuderia), Renzo Laquidara e Enzo Pirruccio, direttore sportivo, (artistica targa in argento offerta a nome dei piloti da Vittorio Aguglia ai 2 veri animatori del sodalizio siracusano), Mariano Spadafora, noto sportivo del volante, e Nuccio Marino, collaboratore del nostro giornale.

Sempre durante la detta cerimonia, tenutasi in una sfarzosa cornice di pubblico e di invitati presso i locali di un noto albergo siracusano ove è stato anche offerto un ben assortito cocktail, sono stati presentati i nuovi acquisti della Scuderia e cioè: Cosimo Bonaccorso che col 1000 Abarth Radiale (o forse su GTA 1300) disputerà il campionato italiano velocità gr. 2, Serafino Cali che in 695 Garavello parteciperà a tutte le prove di campionato, Matteo Vasta che con A 112 Giliberti in gruppo 2 o 1 difenderà i galloni conquistati nella Turismo CSAI, Ciccio Patané che col cuneo 72 1000 Abarth parteciperà al campionato italiano con qualche puntata all'estero.

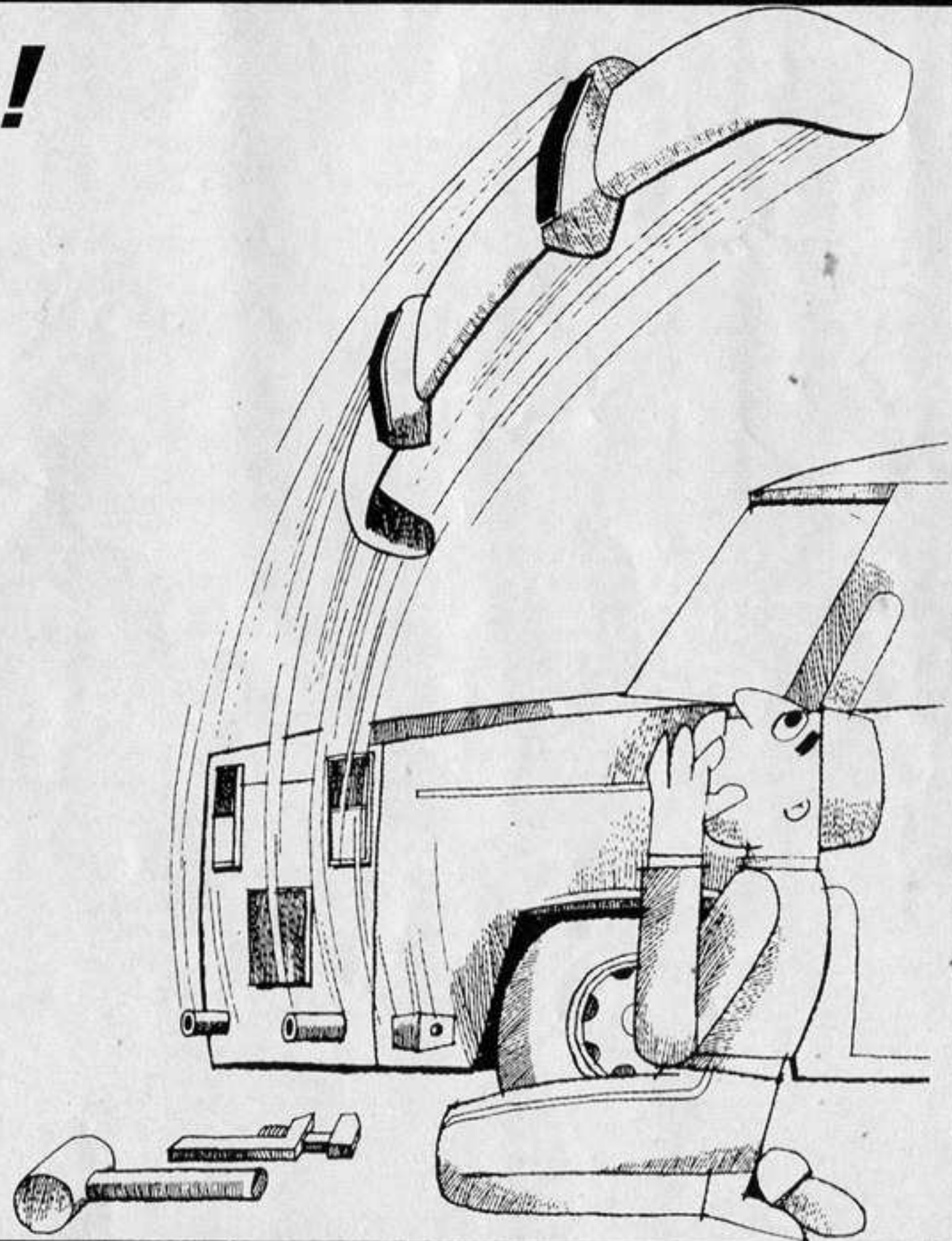
La Scuderia disporrà inoltre di una Formula Italia che sarà guidata da «Long-Jhon», il quale in alternativa correrà pure con un Abarth in gr. 5 Sport, e di una 1000 Abarth (Europa-cuneo 72) che sarà condotta da Vittorio Aguglia e Ambrogio Fiore, oltre al consueto parco macchine la cui assistenza meccanica sarà curata per conto della Scuderia dal preparatore Blancato. Si è in contatto inoltre con un pilota che dispone della nuova Abarth 2000 di Osella.

Nuccio Marino

# Trapianto con rigetto.

## Non rischiatelo!

Usate ricambi originali **FIAT**





# AUTO SPRINT K KARTING

## LE PROSSIME GARE

29 giugno, EURO KART, Coppa dei Campioni, gara int. Pista Azzurra, Jesolo - 1 luglio, PISTA S. PANCRAZIO, Parma, gara naz. cl. 100 e 125 cc. (notturna) - 2, PISTA VERDE, S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 2, PISTA GIUNTI, Lamezia Terme, (CZ) gara naz. cl. 100 e 125 cc - 6, PISTA S. PANCRAZIO, Parma, gara naz. cl. 100 e 125 cc (notturna) - 9, PISTA ROSSA, Milano, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 9, PISTA GIULIANOVA (TE), gara naz. cl. 100 e 125 cc - 9, CIRCUITO DI MILAZZO, gara ch. cl. 100 e 125 cc

## POLEMICA doppia per JESOLO

L'«Euro Kart Coppa dei Campioni» ed il suo successo iniziale, l'unanime consenso dei piloti europei, che tempestano per essere inclusi nella rosa dei quaranta ammessi, ha risvegliato lo sciovinismo del sig. De Francesco, Presidente della Commissione Internazionale Karting.

L'aver poi la Federazione, approfittando della presenza a Jesolo di tutti i costruttori europei di telai e motori, dei maggiori esponenti del karting internazionale e della stampa specializzata, indetto una tavola rotonda del karting europeo, lo ha mandato letteralmente fuori di sé tanto da determinarlo al gesto (platonico) di un richiamo ufficiale per via di quel titolo «Euro Kart».

L'incontro predisposto fra le forze vive dello sport europeo del karting, ha un preciso fine: rimuovere l'attuale immobilismo; lanciare nuove formule di gare ed incontri, vivacizzare sia sportivamente che agonisticamente l'ambiente. La CIK è presa in contropiede e tanto non può essere facilmente assimilato dai soloni. L'incontro-scontro dei Campioni, intanto, si annunzia del massimo interesse sportivo. Mai una competizione internazionale ha avuto un lotto di piloti così altamente qualificati.

Tanto lo si deve alla decisa volontà e concretezza con la quale l'industria europea, con in prima fila quella italiana, ha affiancato e dato corpo oltre che consistenza qualitativa all'iniziativa della Federazione.

Sedici le Nazioni europee rappresentate, quarantasei i piloti che mercoledì e giovedì gareggeranno per far loro la prima coppa dei Campioni.



## Campionato russo

Sono cominciati, in Russia, i decimi campionati di karting. Nella foto, V. Orekhov, campione della categoria fino a 175 cc

STUPENDA protagonista nella Coppa Europa DAME

## E' mancato un pizzico di audacia a PAOLA

Paola Marchetti, la formidabile e modesta atleta del karting nazionale, l'unica del gentil sesso a tenere alto l'onore del sesso debole, dopo il ritiro di Susy Raganelli dalle scene sportive, ha mancato di poco e quel poco è da imputarlo a mere circostanze climatiche, il bersaglio europeo della Coppa delle Dame, disputarsi in Germania.

Dopo essersi aggiudicata il miglior tempo di qualificazione, il migliore dopo quello di Goldstein, il che è tutto dire, partita in testa nella prima manche, riusciva a contenere l'accanita offensiva di quel fenomeno che è la danese Mortensen. Vinceva in bellezza. La Mortensen era mortificata per la sua prima sconfitta.

Nei giri però di prova della seconda manche un guasto meccanico la costringeva a sostituire il motore a tempo di record aiutata molto cavallerescamente dal Campione del Mondo Goldstein, che è stato il suo più accanito tifoso. Mandata in pista a corsa già iniziata, nulla poteva fare contro la Mortensen che vinceva la seconda manche.

La partita era pari e si dava il via all'ultima prova sotto una pioggia torrenziale. L'avvio era faticoso, il direttore di corsa non riusciva ad ottenere l'allineamento a causa delle continue uscite di pista, procurate dall'asfalto scivoloso, tanto che decideva, cosa insolita, di dare la partenza da fermi, con distanza di cinque metri tra ogni coppia di concorrenti.

La Marchetti partita in quinta fila, rimontava dalla nona sino alla seconda posizione. In vista della Mortensen non riteneva rischiare ulteriormente per raggiungere l'avversaria. E' mancata, alla nostra ragazza, un pizzico di audacia finale, ma meglio così. Senza nulla togliere alla danese Mortensen, il titolo in condizioni normali e senza l'incidente al motore, era già di Paola.

Brava Paola, sei appena alla tua prima esperienza internazionale ed un secondo posto europeo è già molto.

### TEMPI DI QUALIFICAZIONE

1. Marchetti P. (I) tempo 29,11 - 2. Mortensen B. (DK) 29,63  
3. Bernius M. (D) 30,14 - 4. Schuster E. (D) 30,23 - 5. Doll E. (D) 30,28 - 6. Dekker E. (NL) 30,44 - 7. Rehfeld C. (D) 30,54  
9. Gardez R. (F) 30,56 - 10. Pettersson S. (S) 30,56 - 11. Sunsen M. (NL) 30,67 - 12. Olsen L. (DK) 30,83 - 13. Axer M. (D) 31,12 - 14. Willmann G. (D) 32,10 - 15. Schmitz M.L. (D) 32,75.

### ARRIVO FINALE

n. 15 B. Mortensen (DK) ZIP-KOMET - n. 11 P. Marchetti (I) BIREL-B.M. - n. 2 E. Doll (D) LZ-PARILLA - n. 13. E. Schuster (D) MACH-KOMET - n. 17 E. Dekker (NL) LANDIA-KOMET - n. 7 C. Schreiber (NL) LZ-PARILLA - n. 18 M. Sunsen (NL) LANDIA-KOMET - n. 3 C. Rehfeld (D) TAIFUN-PARILLA - n. 8 G. Willmann (D) LANDIA-PETRY - n. 19 S. Pettersson (S) LAKRITZO-KOMET - n. 5 M.L. Schmitz (D) LANDIA-PARILLA - n. 6 M. Axer (D) LZ-B.M. - n. 12 R. Gardez (F) MACH-KOMET - n. 1 M. Bernius (D) TAIFUN-KOMET - n. 14 L. Olsen (DK) CHRISMO-PARILLA.

## Non basta la sportività a PARMA

PARMA - Una partecipazione insolitamente bassa di piloti, solo 50, ha caratterizzato l'ennesima gara sulla pista di S. Pancrazio. Forse l'assuefazione al tracciato o il prevalere di determinati piloti, sempre gli stessi, decide altri a cercare gloria in altri lidi. Una situazione statica che il buon Gianni Mezzadri dovrebbe rimuovere con qualche accorgimento di maggior interesse agonistico. Belle, ad ogni modo, le gare, tutte agonisticamente valide e contenute nella più perfetta ortodossia sportiva.

Ha vinto G. Franco Mazzotti nella 1. categoria della classe 100 cc facendo sue ambedue le batterie con disinvoltura e con alle spalle in entrambe Renzo Giugni, che ha tentato il tutto per sorprendere l'avversario. Contro però un Mazzotti in fase brillante c'era poco da fare, come nei tempi del suo fulgore. La 125 cc non è a suo agio sulla pista di Parma. Il tracciato, infatti, ben poco si addice alle sue peculiari doti tecniche. E' il motivo per il quale i piloti sono sempre pochi in questa classe. Ha vinto meritatamente Pavesi, su Baroni nella prima categoria. Pavesi ha potuto così mandare un poco giù la pillola amara di Jesolo.

### LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Mazzotti; 2. Giugni; 3. Poli; 4. Spinelli; 5. Manzieri.

Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Gabbiani; 2. Zanotti; 3. Scarabelli; 4. Santini; W. 5. Pozzolo.

Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Lotteri; 2. Magni; 3. Raimondi; 4. Boni; 5. Bernazzoli P.

Cl. 125 cc 1. cat.: 1. Pavesi; 2. Baroni; 3. Perego; 4. Barilli; 5. Piccinelli.

Cl. 125 cc 2. cat.: 1. Boni Giulio; 2. Ballabeni; 3. Maiolino; 4. Guerra; 5. Tafuni.

## L'americano di FANO e i tre gioielli di RICCI

FANO - La pista del Mare, obbliga per due motivi ad anteporre alle altre gare quelle della classe con cambio. Prima perché nel cuore delle Marche non può non prevalere la classe, diciamo, motociclistica, secondo perché Ricci, ormai il Castagneto della 125 cc., pur dimostrando un certo distacco, è sempre ed ancor più vicino allo sport, che lo ebbe negli anni sessanta un brillante primo attore.

Ha oggi i suoi pupilli che segue con alto senso di innata sportività e per i quali pena e gioisce.

Ha gioito vedendo Vitali far suo il traguardo della seconda categoria dopo che ancora una volta è venuto a mancare il duello con il romano Blasi per sfortuna di quest'ultimo. Vitali finalmente è stato più accorto e più padrone di sé. Solo così, scomparso il romano al 14. giro, ha potuto contenere la vemenza di Silvestri. L'altissima media

testimonia la lotta, se non proprio ai ferri corti, certamente senza complimenti.

Briganti, con il suo Jamaka, che non sempre l'asseconda, non ha avuto vita facile per affermarsi su Carrara, sempre più sorprendente e su Giardinieri non ancora perfettamente all'apice delle sue prestazioni. Il romano Gardelli ha tradito la sua solita educazione sportiva con un atteggiamento non certo esemplare. Forse i nervi saltano a Gardelli quando tutto non è liscio. Sfortunato Perlini in cerca sempre della giornata non jellata. Attardati i Sonni per troppa precipitazione. Discontinuo Vanaria.

L'americano Cheever, nella 100 cc. 3. categoria, che doviziato com'è si prende il lusso di girare l'Italia in cerca di vittorie, ha approdato questa volta sulla pista del Mare, ed ha vinto. Meritata la sua vittoria anche perché, a ritmo elevato è riuscito a vincere su Gaudenzi ed Evangelisti, anche loro abituati agli appuntamenti del primo estratto. Nella seconda categoria facile vittoria di Rossi su Melonaro e Moretti, specie dopo il ritiro della Pelliscio ed il non perfetto andare di Siena.

### LE CLASSIFICHE

Cl. 125 cc 2. cat.: 1. Vitali M; 2. Silvestri; 3. Geminiani; 4. Flenghi 5. Baccanelli.

Cl. 125 cc 1. cat.: 1. Briganti; 2. Carrara; 3. Giardinieri; 4. Vanaria; 5. Neri G.

Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Cheever; 2. Gaudenzi; 3. Evangelisti; 4. Balducci; 5. Perini.

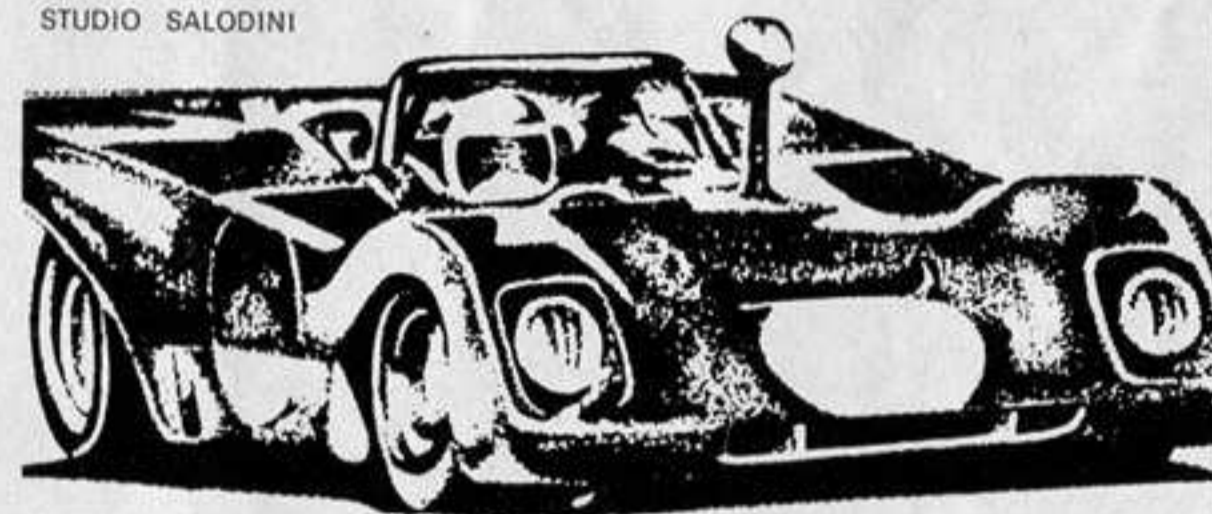
Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Rossi; 2. Melonaro; 3. Moretti; 4. Siena; 5. D'Arcangelo.

**vitaloni**  
**RETROVISORI**  
CON LICENZA  
DI SORPASSO  
montati dalle principali case  
automobilistiche-omologati  
dalle norme europee

Oltre i limiti delle sollecitazioni più gravose senza cedimenti. Da anni i dischi freno BREMBO colgono le più belle vittorie. In queste competizioni la riprova della loro qualità.

## DISCHI FRENO BREMBO

STUDIO SALODINI



## RECARO

il sedile fuoriserie di serie per una guida sicura, distesa, serena, comoda

richiedere illustrazioni all'importatore esclusivo per l'Italia:

**Arrigoni**

viale dei mille 4  
tel. 73.82.686 20129 milano (italy)

mod. rally lire 64.500

completo di staffe e appoggiatesta regolabile





tv	radio
<b>Programmi dal 27 giugno al 3 luglio</b>	
<b>GIOVEDÌ 29</b>	<b>SABATO 1</b>
Programma nazionale Ore 15,00 - Monza: Gran Premio Lotteria di Formula 2.	Secondo programma Ore 11,35 - « Ruote e motori ».
<b>DOMENICA 2</b>	<b>DOMENICA 2</b>
Programma nazionale Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.	Programma nazionale Ore 22,45 - Sera sport
<b>TUTTI I GIORNI</b>	<b>TUTTI I GIORNI</b>
Programma nazionale Ore 13,40 (al termine del telegiornale) Sport Ore 19,45 - Telegiornale Sport Ore 20,40 (al termine del telegiornale) Sport	Secondo programma Ore 12,00 - Anteprima 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
<b>TV Svizzera</b>	
<b>GIOVEDÌ 29</b>	<b>SABATO 1</b>
Ore 17,15 - « Bolide rosso », film a colori con Tony Curtis.	Ore 22,00 - Sabato sport, cronache e inchieste.
<b>DOMENICA 2</b>	<b>DOMENICA 2</b>
Ore 19,00 - Domenica Sport Ore 22,25 - La Domenica sportiva. Registrazione del Gran Premio di Francia da Clermont-Ferrand	<b>SABATO-DOMENICA</b> 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.
<b>LUNEDÌ 3</b>	<b>LUNEDÌ 3</b>
Ore 19,50 - « Obiettivo sport ». Commenti e interviste. Ore 20,40 - « Quiz al volante », gioco a premi presentato da Mascia Cantoni.	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.

QUELLO CHE  
(TELE)VEDREMO

## «LOTTERIA»

sì  
FRANCIA

no

A metà settimana, ed esattamente giovedì 29, andrà in onda la telecronaca diretta del GRAN PREMIO LOTTERIA che si svolge a MONZA. E' una gara di Formula 2, una di quelle competizioni che la televisione usa «negliere» (non si preoccupa di quelle di Formula 1, figuriamoci le altre!) ma in questo caso, essendo la corsa abbinata a una Lotteria nazionale, la RAI «non poteva» evidentemente trascurare l'avvenimento. Comunque, l'importante è che la gara venga trasmessa, qualunque siano i motivi che ispirano i dirigenti televisivi. Tuttavia sarebbe molto più piacevole se non si dimenticassero anche gli altri Gran Premi: di Formula 1 e senza biglietti della Lotteria.

Per il GRAN PREMIO DI FRANCIA, che si correrà a Clermont Ferrand domenica prossima, ancora nessuna notizia precisa; tutto ciò che ci è dato di sapere, fino a questo momento, è che la TV svizzera manderà in onda una registrazione; ma anche quella emittente — evidentemente «suggestionata» dai sistemi stranieri — non ha ancora deciso l'orario di trasmissione. Probabilmente verrà inserita una sintesi delle fasi più interessanti nel corso delle rubriche sportive della

auto sono troppo numerose e la corsa, così, diventa pericolosa? Un po' di coerenza a volte — e questa in particolare — non guasterebbe.

Unico «contentino» della settimana il breve servizio di Lino Ceccarelli inserito nella ridottissima «Domenica sportiva» che, tanto per non perdere l'abitudine,

### RADIO TEDESCA per gli italiani

Il «Deutschlandfunk», l'Ente Radiofonico Nazionale Tedesco, manda in onda ogni giorno due trasmissioni in lingua italiana — alle 18,25 sulle onde corte (m. 46,08) e alle 23,10 sulle onde medie — che sono curate dal collega Mario Degli Innocenti il quale, essendo un appassionato ed esperto di motoristica, fornisce molte notizie sugli avvenimenti che riguardano soprattutto il nostro sport. E in particolare dedica all'automobilismo una intera trasmissione, «Motori alla ribalta», che va in onda ogni giovedì.

è stata più calcistica che mai. «L'Autodromo romano di Vallelunga — ha detto Ceccarelli — si è corso il Gran Premio della Repubblica di Formula 1. L'ha vinto il brasiliano Emerson Fittipaldi con la Lotus davanti ai due piloti italiani Andrea de Adamich, con la

Surtees della Pagnossin, e Nanni Galli, con la Tecno della Martini Racing Team. Tanta folla sugli spalti e qualche accenno di contestazione. L'assenza della Ferrari ha scontentato tutti meno Fittipaldi, l'attuale leader del Campionato del Mondo conduttori. Il brasiliano ha dovuto lottare soltanto cinque secondi per impedire all'inglese Ghetin, BRM, di superarlo subito dopo il via. Nella scia della prima guida Lotus figurano Ganley, BRM, Ghetin, Pescarolo, con la March Politoys, Beuttler, con un'altra March, de Adamich e Nanni Galli».

Dopo un veloce resoconto sui tempi realizzati da Fittipaldi e le «acrobazie» di Ganley e di Ghetin, Ceccarelli ha concluso elogiando gli unici due piloti italiani: «Bravo lui (de Adamich) e bravo anche Nanni Galli, con una Tecno, che ha approfittato del Gran Premio romano anche per un'ulteriore e definitiva messa a punto. Secondo e terzo, i due italiani, quindi, dietro il lanciatisimo Fittipaldi con la Lotus, attualmente la migliore monoposto della Formula 1 mondiale».

E questo è tutto. Tutto ciò che la RAI ha saputo e voluto darci di una corsa italiana, anche se piccola, anche se priva dei «grandi nomi», anche se troppo modesta. Ma forse dopo Le Mans non è sembrato dignitoso...?

Giò Luni



## Autodromo champagne

Si continua a parlare del nuovo circuito di REIMS, nuovo in quanto non significherebbe un ritorno a quello famoso, cornice del G.P. di Francia, fino alla chiusura tre anni fa. Questo sarebbe un circuito permanente, di km 4,6 e si accollerebbero le spese la Casa che produce il famoso champagne Moët et Chandon, un industriale e una società petrolifera, che dovrebbe indubbiamente essere la Elf. La nuova autostrada Parigi-Strasburgo passerebbe molto vicino, per cui marciando forte da Parigi si arriverebbe al circuito in circa un quarto d'ora.

D'ora in poi la GPDA darà un riconoscimento ai commissari dei Grand Prix addetti alle bandiere. Ogni anno verrà dunque assegnato un «Trofeo Commissari», al grande premio che secondo i piloti partecipanti è stato il migliore da questo punto di vista.

Già pubblicato in America, adesso è in vendita anche in Inghilterra il diario di JACKIE STEWART, intitolato «Faster» (Più forte). Prezzo: sterline 2.50. Editore: William Kimber.

I «messaggi» della FLAME OUT, che si vedranno in futuro sulle F. 1 Surtees, sono parte del lancio, da parte della WMG Marketing, di un estintore compatto immesso in commercio appunto col nome «Flame Out» (spegni fiamme).

Ai suoi tempi, la soppressione della LIEGI-SOFIA-LIEGI — che dopo il 1965 non fu mai più la stessa gara — poi quella della Maratona del Nurburgring, furono delusioni per gli appassionati della specialità, ma ora corre voce che in Belgio si cerchi di organizzare una Liegi-Mosca-Liegi.

## PESCAROLO b. BELTOISE

Si è istituita in Francia un'associazione piloti, simile alla GPDA. Si chiama GPAF (Grand Prix Association Française) e potranno farne parte tutti i piloti francesi. L'associazione si occuperà dei problemi ai quali non provvede la GPDA. Presidente: Pescarolo, Beltoise è solo dirigente, con Cevert, Larrousse, Jabouille e Jarier.

Dopo le sue ottime prestazioni nella corsa del Capri, nella giornata Ford Sport, FRANK WILLIAMS si è trovato un patrocinatore: Dave Brodie, che invece di correre come faceva con la Capri ha lasciato il posto a Williams, per una gara a Silverstone. C'è chi dice che sia una mossa abile di Brodie, per farsi dare una F. 1 da Williams! (ovviamente uno scherzo).

Dopo tante chiacchiere e indecisioni, nel team MARCH F. 3, Alan Jones, dopo il suo secondo posto a Mallory Park, ha deciso di non entrare nel team, per disaccordi finanziari. In questo momento la vettura destinata a Mass non viene usata e Russell Wood corre nel team con ingaggio corsa per corsa.

Brendan McINERNEY torna in F. 3, dopo una poco felice stagione con il team STP-March, che lasciò dopo la corsa di Monaco. Ora annuncia che piloterà una nuova Ensign, e farà anche qualche gara sport con Trevor Twaites, con la Chevron di quest'ultimo.

Rottura fra i DAL BO e i direttori del BE Racing Team che faceva correre le Pygmée. Per ora futuro incerto per Dal Bo, anche se pare che le vetture di Pace e di Duarte continueranno a essere iscritte dalla BERT, senza assistenza della Casa.

Uscito il regolamento del John Player BRITISH GP. La partenza avverrà da uno schieramento di due per due, pare per suggerimento di Graham Hill, il quale avrebbe detto che il suo incidente al Crystal Palace non sarebbe successo, se la partenza fosse avvenuta in questo modo. Quanto alla gara di contorno di F. 3, verrà disputata senza manche.

Il circuito di CASTLE COMBE, che doveva chiudere definitivamente, ha tre anni di grazia. Si potranno organizzare cinque gare l'anno e la pista ridiventerà così il luogo di ritrovo per i piloti che gareggiano nelle gare indette dai Clubs.

La gara di F. 5000, di contorno al GP d'Inghilterra, sarà patrocinata dallo champagne Heindsieck. Cento bottiglie di questo champagne verranno date, dal quotidiano Evening News, al pilota di F. 1 più veloce nelle prove del Grand Prix.

## Piace ai meccanici

Per tutto il 1971 i meccanici da GRAND PRIX hanno fatto un referendum sulle agevolazioni che trovano sui vari circuiti e ora hanno pubblicato i risultati, con preferenze e punteggi. In testa ai «preferiti» è il «Ricard», con 230 punti sui 280 previsti: unica critica, le sessioni di prove troppo ravvicinate, appunto rivolto anche a Watkins Glen, Nurburgring, Osterreihring e Hockenheim. Di Monza i meccanici dicono che il controllo del pubblico è pessimo, buone le condizioni di lavoro.

Tom Pryce e Peter Lamplough, entrambi feriti nella gara di F. 3 a MONACO, stanno quasi bene e parlano di tornare in pista. Pryce spera di correre con una nuova Royale nella gara di F. 3 del G.P. d'Inghilterra, mentre Lamplough riprenderà prima, se la sua Merlyn sarà pronta.

Si sono svolti a Stoccolma i funerali di BONNIER, nella più stretta intimità per desiderio della vedova del pilota. Al termine della cerimonia, la bara è stata posta sul carro funebre da Stewart, Hill, Wisell e Norinder.

JOHN BISIGNANO è tornato in Europa per la sua seconda stagione di F. 3. Sempre patrocinato dalle sigarette Lygett & Myers, gareggia con una Martini assistita dalla Casa. La vettura è verniciata in rosso e bianco, come le Porsche Can-Am della L&M.

E' accertato che a Modena la KALICOF-COMPANY di Nuova York darà corso alla costruzione in piccola serie di vetture «Momo» azionate da motori americani. Già stabilita la collaborazione con la «Stanguellini» per l'assistenza tecnica e con le «Padane» per la carrozzeria.

Il «CATALOGO MOTORISTI-CO '72», completamente aggiornato ed ampliato, è uscito in questi giorni a cura dell'Azienda Cataloghi Italiani. Arricchita di nuovi nominativi di ditte particolarmente interessate al potenziamento delle relazioni nel settore commerciale, questa selezione annuale della produzione italiana dei ricambi, accessori, attrezzature, macchinari, motori per auto, moto scooter, motonautica e macchine agricole, che conserva la sua ormai nota veste tipografica, è veramente un utile strumento di lavoro per gli operatori del settore.

# Il calcolo della popolarità

Anche se la RAI aveva negato la possibilità di un collegamento con Vallelunga, fino all'ultimo abbiamo sperato in un miracolo. Ma, come al solito la nostra televisione ha ritenuto opportuno escludere lo sport automobilistico dal piccolo schermo. Questa volta non potevano esserci scuse: la corsa si svolgeva a quattro passi «da casa» e, oltretutto, le telecamere erano già state preventivamente «piazzerate». E non vengano a dirci che la colpa è tutta di Ferrari che con la sua defezione dal Gran Premio della Repubblica ha tolto ogni interesse alla gara! Sarebbero scuse meschine e senza senso visto che altre volte, per competizioni ben più importanti, non si è dato il via alla trasmissione.

La scorsa settimana, evidentemente sovraccarica di avvenimenti agonistici — calcio, pugilato, calcio, atletica, tennis, calcio, calcio, calcio... —, poteva apparire, agli occhi del telespettatore, «troppo sportiva». E allora... e allora si è pensato bene di eliminare il GP Repubblica per sostituirlo con i navigatori solitari! Una autentica beffa per tutti coloro che attendevano, dinanzi al televisore, la corsa.

Anche se «mini», anche se priva dei bolidi di Maranello, anche se ridotta ad una semplice passerella di poche, pochissime macchine. Ma non sarebbe stato questo, proprio questo, un buon motivo per mandare in onda la gara, visto che spesso, dai microfoni della RAI si sente ripetere che le



