

Mentre nell'INTERSERIE velocissima di ZELTWEG le 917-10 PORSCHE non riescono a frenare gli otto litri della B. R. M.

GANLEY ride amaro

CORSA A ZELTWEG - Gara di velocità in circuito valevole per l'Interserie 9 luglio 1972.

LA CLASSIFICA

1. Ganley (BRM P167) 50'19"80, media kmh 206,82; 2. Kauhsen (Porsche 917-10) 59'38"57; 3. Kelleners (McLaren M8F) 33 giri; 4. H. Muller (Ferrari 512M) 31 giri; 5. H. Muller-Perschl (KMW) 31 giri; 6. Hild (KMW) 31 giri; 7. Link (KMW) 29 giri; 8. Cussons (McLaren) 28 giri; 9. Kinnunen (Porsche 917-10) 2 giri; 10. Dursch (Lola) 25 giri; 11. Kraus (Porsche 917-10) 14 giri; 12. Denys (Lola) 9 giri; 13. Pilette (McLaren M8F) 9 giri; 14. Wiedmer (McLaren M8F) 1 giro; 15. Hepworth (BRM P154) 1 giro.

Giro più veloce: Kinnunen 1'39"283, media kmh 214,09.

Punteggio campionato Interserie:

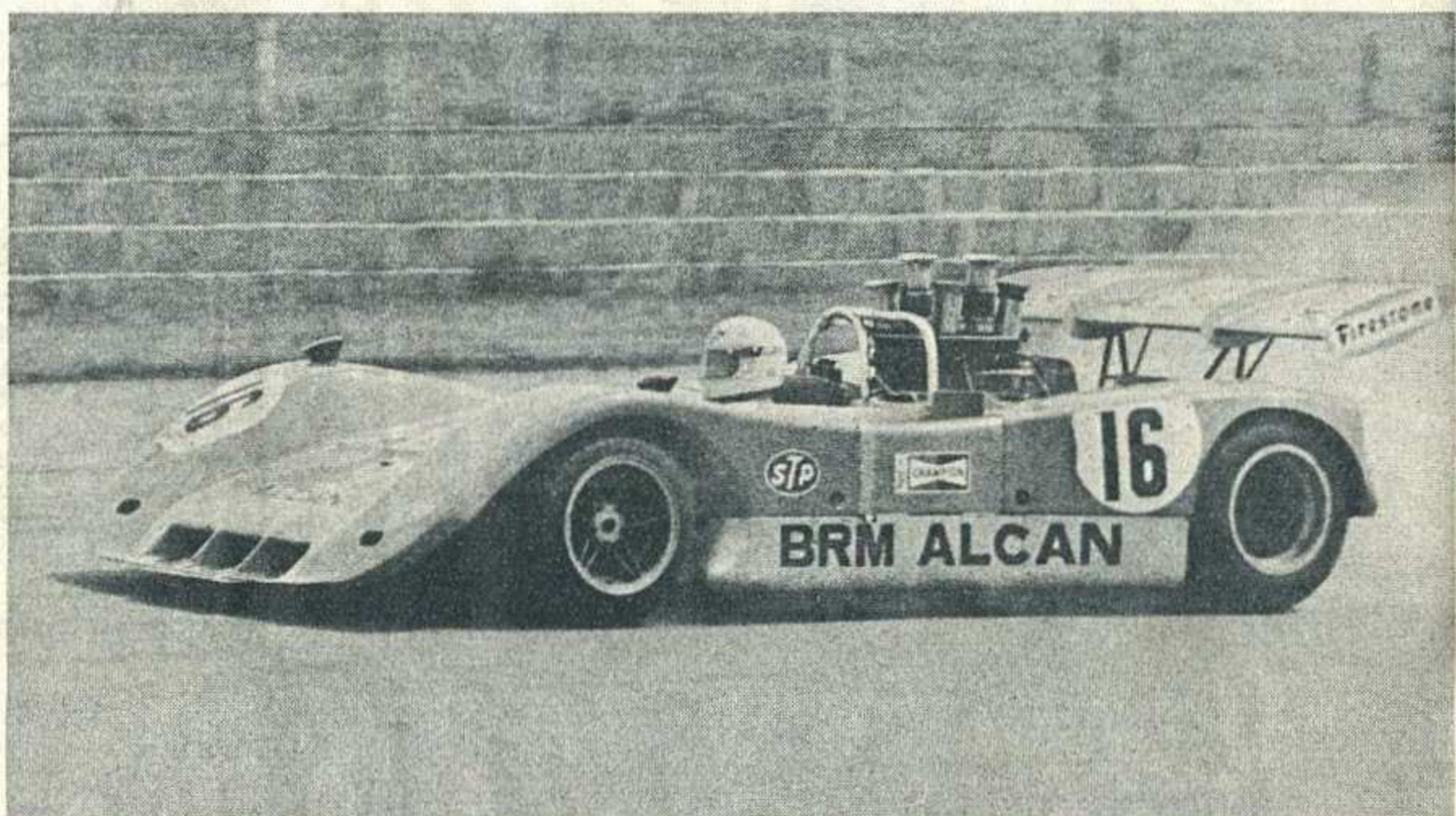
Kauhsen 48.000; f.s. Kelleners 45.000; Ganley 41.100; Kinnunen 38.500; Kraus 25.800.

COSI' (IN 16) AL VIA

KAUHSEN (Porsche 917-10 TC)	KINNUNEN (Porsche 917-10 TC)
1'38"60	1'38"71
GANLEY (BRM P 167)	PILETTE (McLaren M8F TC)
1'41"15	1'43"51
KRAUS (Porsche 917-10)	WIEDMER (McLaren M8F)
1'44"25	1'44"86
KELLENERS (McLaren M8F)	MULLER (Ferrari 512 M)
1'46"40	1'47"56
MULLER-PERSCHL (KMW-Porsche)	HILD (KMW-Porsche)
1'54"51	1'57"91
HEPWORTH (BRM P 154)	LINK (KMW-Porsche)
2'04"79	2'05"96
VEYRAT (Lola)	DURSCH (Lola)
2'09"45	2'13"34
CUSSONS (Lola-Aston M.)	SKLENNAR (March 717)
2'15"5	2'48"29
	(non partito)



Sotto, la BRM con cui Howden Ganley ha vinto la gara Interserie all'Osterreichring. Questa bella gara non gli ha evitato l'appiedamento per il G.P. d'Inghilterra a Brands Hatch. Sopra, Denis Hulme ad Atlanta, è uscito di strada con la sua McLaren-Gulf M20 per tenere il passo della Porsche



(non digerisce l'appiedamento per il G.P. inglese)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ZELTWEG - Il quarto round dell'Interserie è risultato una grossa sorpresa per la BRM e un imbarazzo per la Porsche, perché Howden Ganley ha vinto la gara di 34 giri, all'Osterreichring, tagliando il traguardo con 1'20" di vantaggio su Willi Kauhsen che pilotava la Porsche 917-10 con compressore.

Si trattava della prima apparizione della tanto attesa Porsche e ce n'era una seconda, affidata a Leo Kinnunen, ma entrambe hanno avuto guai e Kinnunen non ha neanche potuto portare a termine la competizione.

Prima della corsa Kauhsen aveva coperto molti giri in prove private e si diceva che avesse girato in 1'33", ben sotto il record assoluto del circuito di 1'38"4, detenuto dalla BRM di F. 1 del compianto Siffert. Arrivati alle prove ufficiali, comunque, le Porsche non si sono neppure avvicinate a questo tempo e, anche se entrambe hanno occupato posti in prima fila dello schieramento, avevano segnato soltanto 1'38"6 (Kauhsen) e 1'38"71 (Kinnunen). Si è detto che i motori di cinque litri con compressore erogavano circa 860 HP.

Benché avesse coperto pochi giri, perché la parte posteriore della carrozzeria si è staccata in prova, Ganley è stato in grado di stabilire un miglior tempo di 1'41"5, e si è detto convinto che avrebbe potuto uguagliare i tempi delle Porsche se avesse fatto più giri. Teddy Pilette aveva montato il suo Chevrolet con compressore sul nuovo telaio McLaren M8F, anziché sulla sua vecchia M8E, però non è stato molto veloce, con

un miglior tempo di 1'43"51. Attualmente Kraus ha un motore Porsche di 5400 cc sulla sua 917-10 e ha segnato un miglior tempo di 1'44"25, di poco più veloce di quello di Wiedmer con la McLaren come quella di Pilette, che ha da poco tempo. In questa corsa Wiedmer ha avuto poca fortuna, perché dopo pochi giri di prova il motore si è grippato. Ne è stato montato un altro, che aveva però forti vibrazioni per cui il pilota ha iniziato la gara con l'intenzione di fare un solo giro, come è successo.

All'inizio della gara, svoltasi sotto un sole cocente, è stata la Porsche di Kinnunen a condurre, davanti alle quindici vetture, su per il colle, ma Pilette era già al box a fare versare acqua fredda sulla pompa del carburante, perché il caldo era tale che faceva evaporare il carburante prima

che potesse arrivare al motore. E' poi tornato in gara, ma dopo pochi giri il guaio è ricominciato. Ancora varie fermate, poi Pilette era fuori gara definitivamente. Agli inizi Kinnunen non aveva dunque avversari e si formava un lieve vantaggio su Kauhsen e su Ganley, che tallonava la seconda Porsche con molta foga.

Mentre le vetture cominciavano il secondo giro, Ganley si è portato in seconda posizione e deve essere stato imbarazzante per Kauhsen, che non riusciva a stare al passo con la BRM P267 vecchia di tre anni. Dietro le tre vetture di testa Kelleners si staccava da Kraus e questi cinque piloti erano i soli veramente competitivi ancora in gara, dato che gli altri erano troppo lenti per sfidare quelli di testa, anche se Muller, con la vecchia Ferrari 512M, ce la metteva tutta.

Al decimo giro Kinnunen si era

creato un grosso vantaggio e pareva irraggiungibile, mentre Ganley aveva qualche secondo sull'altra Porsche. Muller stava per essere doppiato dal leader. Poi, al quattordicesimo giro, dramma al box quando Kauhsen è arrivato per fare sostituire un pneumatico posteriore di sinistra forato. Questo ha dato per un po' la terza posizione a Kelleners, mentre Ganley occupava così un saldo secondo posto, anche se a questo punto il suono della BRM non era troppo rassicurante.

Un'altra tornata e la Porsche di Kraus era al box, dopo che il motore si era spento; già nei pochi giri precedenti si fermava quasi, alle curve di destra, guaio che, come abbiamo saputo dopo, hanno avuto tutte le Porsche. La fermata di Kraus è stata lunga, perché si è anche dovuto cambiare un pneumatico posteriore che surriscaldava. Quando il pilota è finalmente tornato in pista, era ormai di nuovo molto arretrato.

A metà gara Kinnunen era ancora saldamente in testa, davanti a Ganley che a sua volta, era ben staccato da Kauhsen, ora di nuovo in terza posizione. Kelleners precedeva Muller ora in quinta posizione, staccato di oltre un giro, mentre tutti gli altri erano più lontani.

Alla ventitreesima tornata Kinnunen ha doppiato Kauhsen, per cui c'erano rimasti soltanto lui e Ganley sullo stesso giro. Dopo due tornate ancora, Muller ha perso tempo dovendo fermarsi per fare rifornimento e inoltre la sua vettura aveva noie, il motore si spegneva e forse era bloccato il filtro del carburante.

Si sarebbe detto che Kinnunen non potesse perdere, invece ancora una volta la sfortuna lo ha perseguitato

quando, a sei giri dalla fine, è arrivato in folle al box, col motore spento. Come quella di Kraus, anche la sua vettura non andava bene e non riusciva ad aspirare il carburante, benché i serbatoi ne contenessero a sufficienza. La vettura non ripartiva, per cui Ganley, la cui BRM andava ormai piuttosto piano, ha potuto continuare ad andatura abbastanza moderata per tagliare il traguardo vittorioso, portandosi al terzo posto assoluto nel campionato. Anche se verso la fine Kauhsen girava più velocemente, era ormai troppo arretrato per raggiungere la BRM e ha dovuto accontentarsi del secondo posto, sufficiente a permettergli di mantenere la prima posizione nel campionato.

Terzo Kelleners, a un giro dalle vetture di testa, mentre Muller ha occupato la quarta posizione, pur staccato di due giri, davanti alle tedesche BMW con motori Porsche di 2500 cc, pilotate da Hans Muller-Perschl e da Hild, che avevano sempre gareggiato muso contro coda. In corsa c'era anche una seconda BRM, la P154 dell'inglese Hepworth, asso delle corse in salita, che si era però ritirato dopo un solo giro, anche lui con problemi per carburante che non veniva aspirato.

Dopo la gara Ganley sembrava un poco più soddisfatto del team, di quanto lo fosse stato quando la vettura si era rotta in prova. Non ha però voluto dire se è disposto a pilotare per la Casa a Hockenheim la settimana prossima, perché al momento non è in rapporti molto buoni con in team, dopo che gli hanno preferito Oliver per il G.P. d'Inghilterra.

Jeff Hutchinson

PEARSON stock 400

DAYTONA BEACH - La « Firecracker 400 », una delle più spettacolari corse Stock Car degli USA, che si corre nel giorno della Indipendenza americana, è stata vinta da David Pearson che su una Mercury Purolator, ha compiuto i 160 giri alla media di 258.600 kmh. Al via 40 piloti, tutti americani, che alla presenza di 60.000 spettatori, abbrustoliti da un caldo infernale, quasi 32 gradi, hanno dato vita ad una corsa entusiasmante che ha avuto i momenti più belli dopo il 140. giro quando Pearson, Petty ed Allison hanno duellato a lungo a distanza ravvicinata, al punto da sembrare tutti su di una sola vettura.

Alla fine Pearson, con un guizzo formidabile, permessogli dalla sua po-

tente vettura, ha staccato di soli due metri Richard Petty, al volante di una Dodge.

« THE FIRECRACKERS 400 », GRAND NATIONAL - Daytona Beach, 7 luglio 1972.

LA CLASSIFICA

1. David Pearson (Mercury) che compie 258.600 kmh; 2. Richard Petty (Dodge); 3. Bobby Allison (Chevrolet); 4. Coe Martin (Chevrolet) ad un giro; 5. James Hilton (Ford) a tre giri; 6. Lee Roy Yarborough (Ford); 7. Ron Kaselowski (Dodge); 8. Donnie Allison (Ford); 9. Wayne Smith (Chevrolet); 10. Johnny Halford (Plymouth).

E' finito con la vittoria di FOLLMER ad Atlanta il ciclo McLaren nel gr. 7?

il giornale di mezzanotte per telefono e per telex

AUTO SPRINT

domenica SPRINT

CLAMOROSA «tappa» CAN-AM

nemmeno l'incidente in prova a DONOHUE (ferito a una gamba) ferma l'escalation della maxi vettura tedesca curata da PENSKE

Per resistere alla PORSCHE HULME vola fuori strada

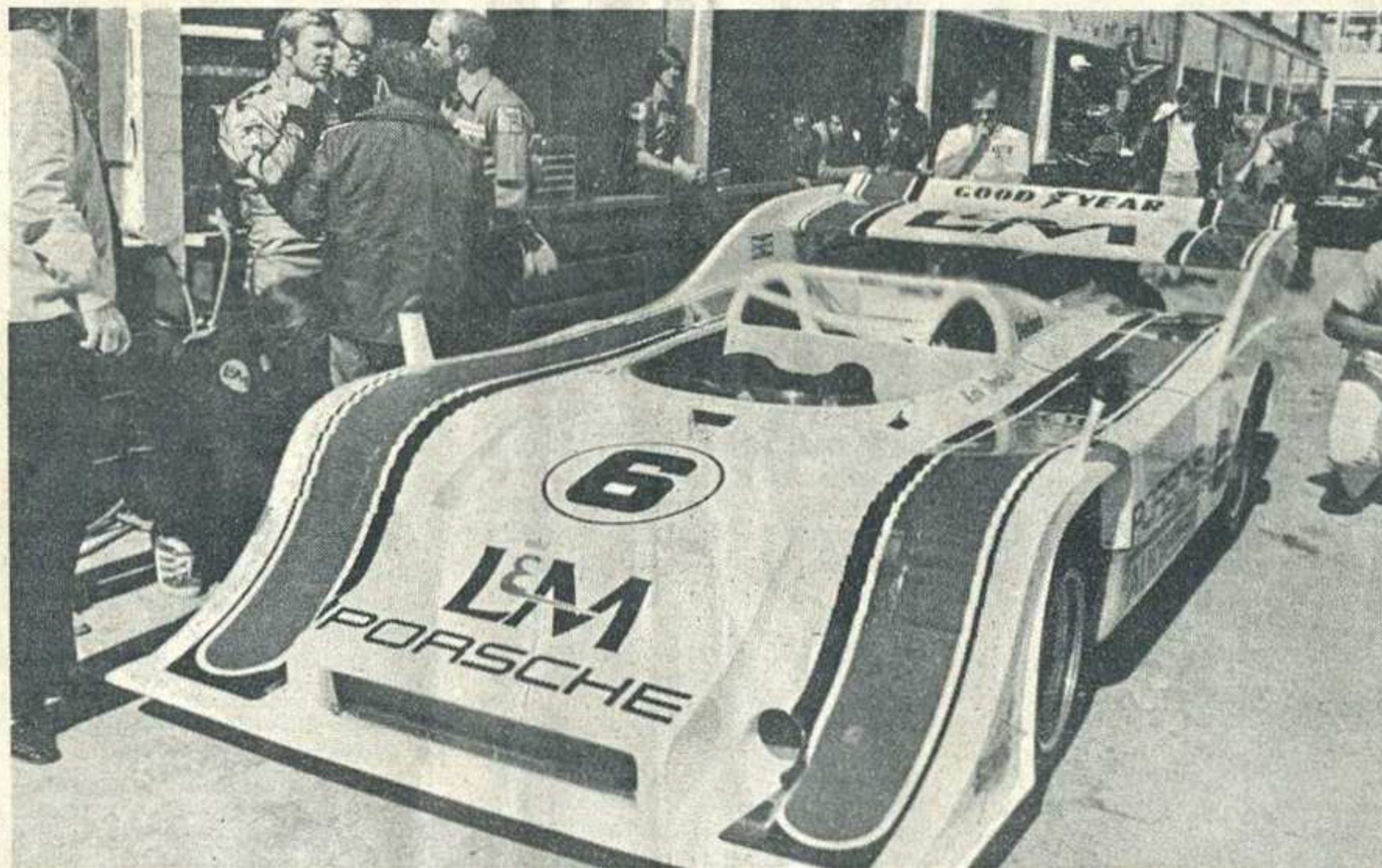
SPECIALE PER AUTOSPRINT

ATLANTA - La «Can-Am» sta assumendo tinte gialle per la continua altalena di nomi famosi che vengono e vanno, lasciando strascichi e commenti. Con la presenza quest'anno della Porsche Audi L & M con compressore, preparata per Roger Penske ed affidata a Mark Donohue, la corsa regina stava dando il thrilling e lasciava sperare che l'egemonia delle McLaren avrebbe avuto un fiero colpo. A Mosport, il pilota del New Jersey dovette cedere il passo ed abbandonare il sogno di vittoria per una valvola che all'ultimo momento fece i capricci. Da notare che il bolide tedesco guadagnava due secondi a giro sulle dirette avversarie. «Ci rifaremo ad Atlanta in Georgia», disse il vincitore di Indianapolis di quest'anno.

E sul tortuoso, collinoso percorso di Atlanta, in prova lanciato a 120 miglia orarie (il record appartiene a Jackie Stewart su Lola 117,34) Donohue usciva fuori strada sfasciando totalmente la carrozzeria ed il muso della nuovissima Porsche. Ma non è tutto, anche lui si è fatto male. La mattina di domenica Mark ha subito un'operazione al ginocchio destro ed ora ne avrà sino alla fine di agosto. Di rientro perciò se ne parla dopo la «Mild Ohio». Perderà così la gara di Watkins Glen, la 500 miglia di Pocono — che Donohue aveva vinto lo scorso anno — e la 150 miglia di Milwaukee USAC. La Porsche è stata così subito affidata a George Follmer.

Anche la McLaren aveva un sostituto: ancora Peter Revson al posto di STEWART che ha rinunciato per la nota ulcera.

La tappa «Road Atlanta» di Can-Am di 303,912 km complessivi contro tutti i pronostici ha visto rovesciate le attese. Gli «undergraduate» si



Mark Donohue, infortunatosi in prova, è stato operato ai tendini del ginocchio ed alla coscia, ed il suo posto sulla imbattibile Porsche L.M. è stato preso, con ogni onore, da George Follmer, che ha vinto la seconda prova del 1972 del ciclo Can-Am dopo aver doppiato uno alla volta tutti gli avversari

sono fatti valere. E' stata la loro grande giornata, quella degli outsiders.

Il primo a cedere è stato Revson che alla vigilia, dopo aver girato alla media 196,176 di kmh ha dovuto cambiare motore che è letteralmente scoppiato spargendo rottami ed olio dappertutto, ma durante la gara medesima sorte toccava al nuovo motore, e l'erede milionario abbandonava visibilmente amareggiato.

CHALLENGE CAN-AM - 2. Prova - Road Atlanta - 9 luglio 1972.

LA CLASSIFICA

1. George Follmer (Porsche L.M. Audi), 75 giri pari a km 303,912, alla media di 183,247 kmh; 2. Gregg Young (McLaren M8F), ad un giro; 3. Milt Minter (Porsche 917-10), a un giro; 4. Charlie Kemp (Lola T222 Chevrolet), a due giri; 5. Peter Gregg (Porsche Turbo Spider), a tre giri; 6. Lothar Motschenbacher (McLaren M8D), a quattro giri.

Francois Cévert, per la prima volta in questa corsa regina, a bordo di un McLaren M8F, dopo essersi tenuto in seconda posizione per i primi 20 giri, s'è dovuto arrestare per un pistone inceppatosi che ha spaccato il motore.

Infine, quando David Hulme è schizzato fuori strada ed ha sfasciato la fiammante vettura giallo arancione, mandando in fumo la speranza di vincere questa tappa che lo scorso anno lo vide secondo dietro Revson di 6 secondi, la gara ha assunto tutta una fisionomia diversa. Per fortuna il neo zelandese se l'è cavata soltanto con un po' di paura.

Sin dal via, George Follmer — in possesso della migliore vettura — si è subito piazzato in testa strappando, giro su giro, qualche metro di vantaggio ai coraggiosi avversari.

Sulla scia si ponevano Peter Gregg su Porsche 917-10 e Gregg Young su McLaren M8F Chevrolet. Allorché il france-

se Cévert abbandonava dopo essere stato secondo dinanzi ad Hulme, il duello continuava e per 45 giri il pilota di Roger Penske sfrecciava con la macchina dal muso a cucchiaio lungo il tortuoso percorso che a tratti ricorda le montagne russe.

Del resto il bolide tedesco, rimesso a nuovo nel giro di 48 ore dopo l'incidente di Donohue, aveva ottenuto un tempo eccellente di 1'14"163 secondo solo ad Hulme con 1'14"134, cioè alla media di 197,094 kmh. Il record apparteneva a Jackie Stewart, che lo scorso anno, su Lola T260, giro alla media di 188,698 kmh. La mancanza di Stewart si è fatta sentire ma probabilmente egli sentirà più di tutti la mancanza di quel contratto con la Gulf-Oil di svariate centinaia di migliaia di dollari che perderà per non partecipare alla Can-Am.

La corsa dopo il 50. giro è diventata una caccia alla volpe (Follmer) che lentamente ha doppiato gli avversari conquistando, meritatamente, la «Road Atlanta» e la prima vittoria nella prestigiosa Can-Am tra il caloroso saluto dei 35 mila spettatori.

Lino Manocchia

Anche l'ALFA a WATKINS G. e ANDRETTI col 712 CAN-AM

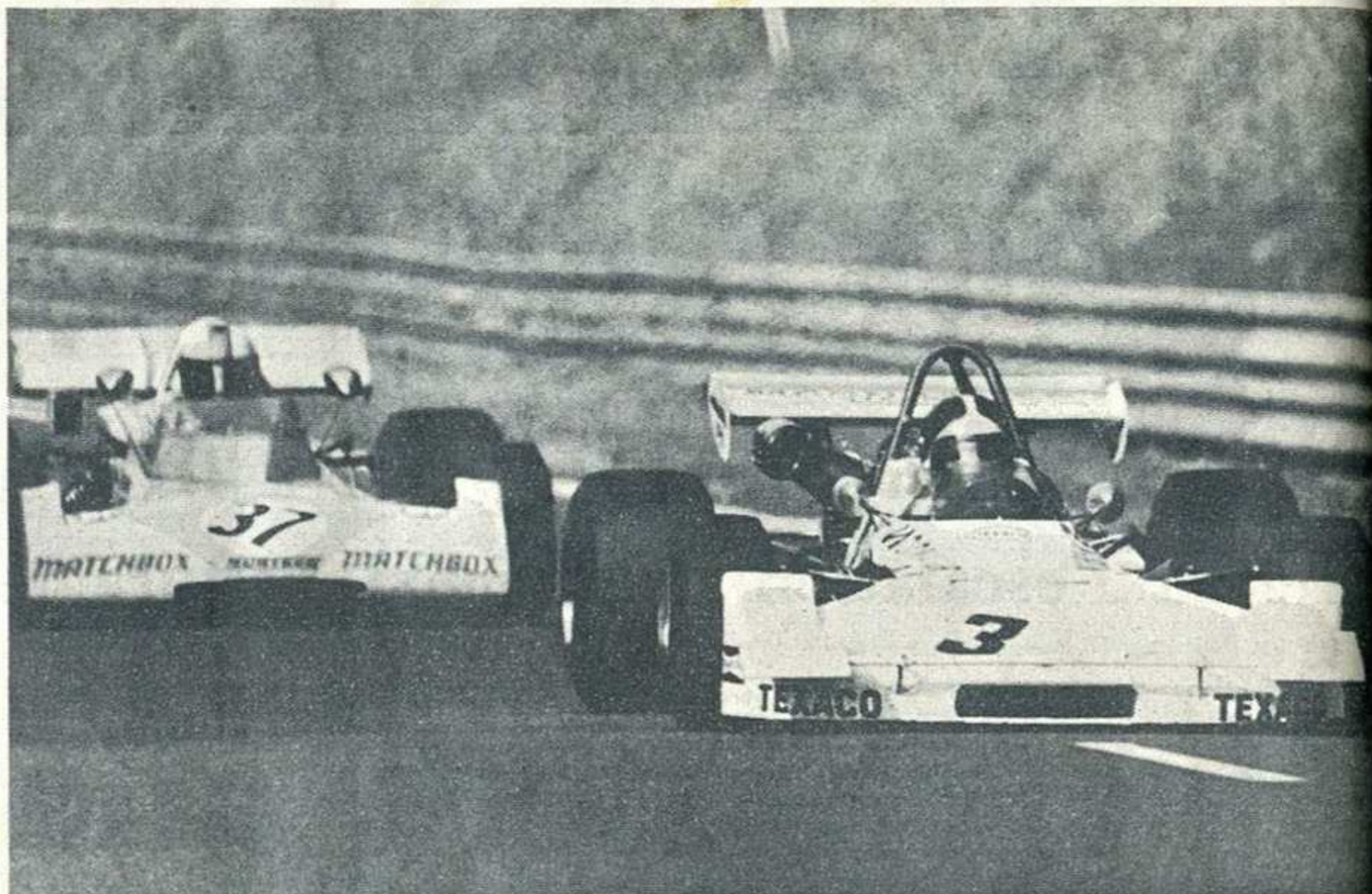
WATKINS GLEN - «Siamo estremamente felici che Ferrari abbia iscritto alla Sei Ore di Watkins Glen, tre bolide che si fregiano già del titolo di campione del mondo». E' Bob Kelly, direttore stampa dell'autodromo, che parla. «Questa è la prima volta che la Ferrari si è iscritta senza sollevare obiezioni e polemiche... finanziarie. Potrebbe essere di buon augurio, o la calma che precede la tempesta».

I tre bolide saranno guidati da Andretti-Ickx, Peterson-Schenken e Redman-Merzario.

La Casa di Maranello ha altresì iscritto una 712 per la gara Can-Am di domenica 23 luglio e che sarà affidata ad Andretti. Per la Sei Ore di Watkins, la cui pista si sta riassetando dopo gli allagamenti per la furia di Agnes, anche l'Alfa Romeo ha iscritto una vettura che verrà affidata a Peter Revson e Stommelen, pari figurati come concorrente americano.

Si conferma il tandem anche a Zeltweg: **FITTIPALDI** «mata», Hailwood verso il titolo europeo

HF2



Come a Rouen anche all'Osterreichring la Lotus di Fittipaldi e la Surtees di Hailwood si sono trovate di fronte. Una volta di più è emerso Fittipaldi, ma Hailwood non si è lasciato sfuggire i 9 punti

COSI' (IN 24) AL VIA

EMERSON FITTIPALDI (Lotus 69) 1'42''57	MIKE HAILWOOD (Surtees TS 10) 1'42''96	CARLOS REUTEMANN (Brabham BT 38) 1'43''54
ANDREA DE' ADAMICH (Surtees TS 10) 1'43''50	PATRICK DEPAILLER (March 722) 1'43''97	JODY SCHECKTER (McLaren M 21) 1'44''12
DAVID MORGAN (Brabham BT 38) 1'43''57	JEAN-PIERRE JAUSSAUD (Brabham BT 38) 1'44''05	WILSON FITTIPALDI (Brabham BT 38) 1'44''61
PETER GETHIN (Chevron B 20) 1'44''37	JOHN WATSON (Leda-Tui) 1'44''76	NIKI LAUDA (March 722) 1'44''92
DIETER OESTER (Surtees TS 10) 1'45''00	RICHARD SCOTT (Brabham BT 38) 1'45''00	CARLOS RUESCH (Surtees TS 10) 1'45''00
BOB WOLLEK (Brabham BT 38) 1'45''35	JOSE DOLHEM (March 722) 1'45''73	VITTORIO BRAMBILLA (March 712) 1'45''29
JEAN-PIERRE JABOUILLE (Elf) 1'45''81	ROGER WILLIAMSON (March 722) 1'45''81	DAVID PURLEY (March 722) 1'45''45
HIROSHI KAZATO (March 722) 1'46''33	GORDON WILKINS (March 722) 1'47''36	ERNESTO BRAMBILLA (March 712) 1'45''78
		SILVIO MOSER (Brabham BT 38) 1'45''81
		PATRICK DAL BO (Pygmée MDB 17) 1'46''32

MEMORIAL JOCHEN RINDT - Gara internazionale di velocità in circuito valida per il campionato d'Europa di F. 2 - Circuito dell'Osterreichring, Austria, 9 luglio 1972.

LA CLASSIFICA

1. Emerson Fittipaldi (Lotus 69), in 59'23''51, media 203,007 kmh; 2. Hailwood (Surtees TS 10), in 59'39''52; 3. Reutemann (Brabham BT 38), in 1.00'10'' e 03; 4. Morgan (Brabham BT 38), 1.00'10''59; 5. Depailler (March 722), 1.00'11''37; 6. Wollek (Brabham BT 38), 1.00'29''57; 7. Ruesch (Surtees TS 10), 1.00'39''40; 8. Watson (Leda-Tui), 1.00'44''34; 9. Brambilla (March 712), a 1 giro; 10. Dohlem (March M 21), a 1 giro; 11. Scheckter (McLaren M 21), a 1 giro; 12. Purley (March 722), a 2 giri; 13. Kazato (March 722), a 2 giri; 14. Moser (Brabham BT 38), a 3 giri; 15. Scott (Brabham BT 38), a 4 giri; 16. Jaussaud (Brabham BT 38), a 6 giri.
Giro pi veloce: Emerson Fittipaldi in 1'43''48, media 205,630 kmh.

Jochen Neerpasch, fra la tanta «carne al fuoco» della sua nuova attività alla BMW pare abbia allo studio un motore V8 di 4500, destinato ad una «super-berlina» con destinazioni corsale nel Campionato Gran Turismo. Vedremo.

Più arretrati gli alettoni

Non molte le novità tecniche, visto che i costruttori stanno già sviluppando i modelli per il '73 di cui parleremo in una prossima occasione. Generalizzato l'uso di alettoni incredibilmente arretrati con la Surtees che ha sperimentato un nuovo tipo sdoppiato. Le marche di pneumatici sono sempre in dura competizione. La Firestone ha portato un nuovo tipo con miscela B33 mentre Goodyear ha due tipi nuovi con miscela uguale ma diversa costruzione della carcassa e sezione sperimentale, che però non si dimostrano adatti al circuito.

● Carlos Pace è rimasto molto male per le pessime condizioni della sua Pygmée, anche perché sperava di tornare su questo circuito da protagonista, come aveva fatto pochi giorni fa con la Ferrari. Poiché la Casa di Maranello sembra non avergli fatto altre promesse, il brasiliano ha accettato l'invito di guidare la Mirage a Watkins Glen.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ZELTWEG - Emerson Fittipaldi sull'attenti a sentirsi l'innocente nazionale brasiliano, Hailwood sotto la tenda della Matchbox con un bicchiere di champagne in mano per festeggiare i nove punti del campionato europeo ed il passaggio in testa alla classifica: questo ciò che resta più vivo nella mente del G.P. austriaco di F.2 che possiamo chiamare G.P. «delle conferme».

Conferme che prima di tutto sono quelle di un Emerson Fittipaldi che vince con una facilità sconcertante e tale da collocarlo di diritto nel ruolo di nuovo indiscusso re della F.2. Si è visto oggi, quando come sempre è partito con qualche incertezza ed Hailwood lo ha passato ed ha guidato per un giro: è bastato che Mike perdesse per un attimo il controllo della situazione e la sua Lotus si è messa a scodinzolare ed a puntare l'avversario, fino a quando lo ha «infilato» per non cedergli più il comando.

Hailwood da parte sua è stato grandissimo, come a Rouen, e come in Francia si è messo a seguire Fittipaldi quasi a volergli fare da ombra. Questa volta non ha compiuto neppure un errore e per due terzi di gara non ha lasciato la presa. Poi l'olio ha cominciato a mancargli e la pressione a scendere leggermente e questo lo ha consigliato a dimenticare la vittoria assoluta per conquistare i 9 punti del campionato che al «classificato» Emerson non spettano.

E' arrivato con sei chili in meno di olio ma ha portato la sua efficientissima Surtees fino al traguardo passando nettamente al comando della classifica provvisoria.

Ma le conferme non sono state solo quelle dei due dominatori: anche se un gradino più sotto, ma giustificati da una gara resa difficile e snervante dal caldo torrido di questa amena vallata austriaca, sono usciti brillantemente

Reutemann, Morgan e Depailler mentre Scheckter e Jaussaud hanno pagato con una posizione troppo bassa in classifica le disavventure dovute al caldo.

Reutemann è stato terzo per tutti i 34 giri guidando il più scatenato dei gruppi, che inizialmente era composto da una decina di macchine che si sono via via ridotte a tre sole. Anche se con una Brabham troppo morbida di assetto che gli sacrificava la guida ed un motore un po' troppo grasso, Reutemann è riuscito a contenere gli attacchi di un Morgan di prima classe che si è dimostrato anche tanto saggio da evitare di rischiare un ritiro per un sorpasso azzardato nella parte finale della gara. Poi Depailler, che continuava a stare nella scia dei due compagni di inseguimento anche se il suo motore appariva evidentemente più povero di cavalli.

Sfortunati invece Scheckter e Jaussaud, due dei protagonisti del campionato che anche in questa occasione escono a mani vuote: il primo per una fermata ai box per rimontare un pezzo del muso che a causa del surriscaldamento nella zona del radiatore si deformava distaccandosi; Jaussaud ha invece sofferto della mancanza di pressione di benzina come è successo anche a molti altri in questa giornata a causa delle elevate temperature.

Sempre nel campo delle conferme anche i piloti italiani che hanno corso: de Adamich soprattutto, che ha avuto lo stesso guaio di Hailwood ma il cui motore non ha retto fino alla fine. Una vera sfortuna per lui perché — dopo aver fatto vedere sia a Pau, sia a Crystal Palace, sia qui in Austria durante le prove di essere un uomo da primissime posizioni — è stato privato ancora una volta di un risultato che gli sarebbe utile per dimostrare agli altri, più che a se stesso, di cosa sia capace anche nella dura F.2.

Bene anche i Brambilla, anche se senza risultati di clas-

sifica, ma rapidi ed in grado di poter fare ancora buone cose a patto che il loro impegno sia solo quello di guidare e non di voler far tutto come hanno sempre provato senza raccogliere soddisfazioni.

Con otto prove di campionato disputate e sette ancora da venire la classifica comincia a farsi «calda» e si può tentare di fare il nome di Hailwood come probabile vincitore. Nella gerarchia dei candidati vanno inseriti di diritto anche Jaussaud, Reutemann, Morgan, Scheckter e i troppo sfortunati Lauda e Gethin che anche oggi sono rimasti senza motore ancor prima che la gara assumesse una fisionomia definitiva.

Gabriela Noris

Gli organizzatori risparmiano

ZELTWEG - Il campionato d'Europa ha finalmente preso l'interesse che lo ha caratterizzato negli ultimi anni e questo ha permesso agli organizzatori di risparmiare e pagare solo ad E. Fittipaldi l'ingaggio da pilota classificato CSI.

Ciò non ha comunque compromesso l'interesse perché sono state 32 le macchine e molti i piloti di spicco a presentarsi per guadagnarsi i 28 posti di partenza portati poi a 24 dagli organizzatori. Emerson Fittipaldi ha la sua solita Lotus 69 bianca e nera della Power Yacht su cui resiste il motore Cosworth 1930 che solo Emerson riesce a non rompere, a conferma delle sue doti. Gethin ha una nuova Chevron sempre del modello B20 ma ricostruita dopo Rouen, col 1900 Smith, Scheckter si è presentato con la McLaren con un nuovo muso parzialmente carenato e il solito motore 1930 sviluppato dalla Casa sui pezzi Cosworth. Watson ha la Leda-Tui immutata rispetto a Rouen col 1856 di B. Hart e il tedesco Christmann guida la Eifelland usata normalmente dalla Werner.

L'altra marca con una sola macchina è la Elf, che in questa occasione è guidata da Jabouille. Rispetto all'ultima corsa la profilatura aerodinamica è stata ritoccata e anche l'alettone ingrandito. Il motore è il Brian Hart e la macchina è iscritta da Coombs che ha portato anche la March-Elf per Patrik Depailler sempre con motore Hart.

Con la scusa dell'ospedale i piloti non vogliono scendere a SUD

Sabotaggio a ENNA?

La classifica dell'Europeo Formula 2

Table with columns for drivers (e.g., HAILWOOD, REUTEMANN) and circuits (e.g., MALLORY PARK, THRUXTON). Includes a 'TOTALE' column for total points.

ZELTWEG - La disinvoltura con cui vengono proposte incredibili decisioni da parte di chiunque, ha avuto una nuova conferma qui in Austria.

Mister Ferguson, segretario dell'associazione costruttori di F. 1 ed ora anche di F. 2, si è fatto interprete « della decisione che hanno preso i principali costruttori e teams della F. 2 ».

ospedali vicini o con il comion ospedale che segue normalmente la F. 1) ma nel fatto che non vogliono sbarcarsi 4000 chilometri di trasferta dalla Svezia ad Enna in due settimane.

E' inutile che oggi si vada alla CSI con argomentazioni ridicole a chiedere un annullamento quando la colpa della situazione sta nel calendario.

Piloti italiani e molti stranieri non sono d'accordo e in tal senso si sono espressi senza paura mitigando già fin d'ora certe « decisioni » quasi prese.

Con la March 722 ufficiale solo Niki Lauda, che prova sia col motore Racing Services che con l'Alan Smith...

La Surtees è presente con 5 macchine. Hailwood dispone della sua solita e di un muletto mentre Queter, che ha trovato un appoggio per alcune gare il F. 2 dalla Buchtal Keramik...

La Pygmee MDB17 può contare nuovamente su Pace e Duarte oltre che sul suo costruttore Patrik Dal Bo. Infine le 9 Brabham BT38. 2 sono del Rondel Team con Reutemann e Wollek col motore 1930 Res...

Beuttler, che è lo stesso di Kazato, che così ha potuto far partire il giapponese che figurava seconda riserva. E' stato un bello scherzo! Si allinea anche Wilkins che è l'altra riserva visto che Lunger e Francisci hanno ripreso la via di casa e nella confusione creata da Gethin riesce a partire anche lui.

La partenza viene data con le macchine schierate due per due e ferme. Scattano decisamente male Fittipaldi e de Adamich, mentre Hailwood va in testa dando l'impressione di voler vendicare la sconfitta di Rouen.

Chiudono la lunga fila Queter, che ha avuto problemi di frizione al via, l'abusivo Wilkins ed il redivivo Gethin che si è avviato sperando, e sbagliandosi, che il suo motore non si fosse avariato per la perdita d'olio. Jausaud si dà un gran daffare a riportarsi sotto e Lauda, che ha messo ancora un nuovo motore dopo che nelle prove della mattina il famoso propulsore di Amon si è dimostrato del tutto inefficiente...

Gethin è già ritornato ai box ed è il primo a segnare tutta una serie di soste e di ritiri che saranno le vere cause dei mutamenti nelle posizioni di gara.

Non si può dire che le prove si svolgano regolarmente: in un primo tempo, il turno di venerdì non è previsto dal regolamento come ufficiale ed anche se Hailwood segna una notevole 1'43"24 ed E. Fittipaldi si porta ad 1'44"32 usando il motore 1800 come fa sempre nei primi assaggi, tutti si pongono come obiettivo principale lo studio del circuito.

Neppure i guai che fermano gli altri li preoccupano ed Hailwood continua a fare da ombra ad Emerson con l'evidente intenzione di risparmiarsi per un attacco nel finale. Reutemann, sempre terzo, ha guadagnato qualche metro su Morgan e Depailler che continuano ad essere seguiti da de Adamich buon sesto con un forte van-

taggio su Wollek che è risalito molto bene e su Ruesch e Watson, in lotta tra loro.

Superata la metà gara si aspetta l'attacco di Hailwood che però non viene e, anzi, la Surtees di « Mike The Bike » comincia a perdere leggermente ma costantemente terreno rispetto al leader Fittipaldi.

Moito combattivo invece Morgan che le prova tutte per portar via il terzo posto ad un astuto Reutemann che non vuole mollare a nessun costo i

sei punti del campionato. Depailler si mantiene a contatto dei due limitandosi ad osservarli, mentre de Adamich ha cominciato a perdere terreno per una perdita d'olio che gli ha fatto calare in modo preoccupante la pressione.

Le posizioni restano queste fino all'arrivo anche se ad un certo punto Watson riesce a passare Ruesch per poi riprenderlo subito la posizione per un testa-coda.

Movimentata (da episodi diversi le prove)

BRAMBILLA sviene escluso FRANCISCI

ZELTWEG - Il circuito dell'Osterreichring ospita per la prima volta le auto della F. 2 dopo che il tradizionale aeroporto di Tulln, alle porte di Vienna, è stato mandato in pensione dalla GPDA per le scarse misure di sicurezza.

Sull'argomento sicurezza, comunque, ci sarebbe da dire anche per questa pista che si snoda per una lunghezza di 5 chilometri e 911 metri sul pendio di una collina ed è quasi interamente circondato da guard-rail non essendo possibile costruire banchine di emergenza per la conformazione del terreno.

Benché la maggior parte dei piloti si trovi alla prima esperienza su questa pista i tempi sono subito considerabili con una differenza in più tra i 4 e 5 secondi rispetto alla F. 1 e velocità medie vicino ai 210 kmh. Si tratta di prestazioni a livello dei prototipi Ferrari che le F. 2 riescono ad ottenere soprattutto grazie ai grandi progressi fatti dalle gomme che ormai sono esattamente le stesse della F. 1.

telefonare d'urgenza in Inghilterra ad Amon che provvede a mandargli via aerea il suo ultimo motore.

Nel turno della mattina di sabato la temperatura è molto alta ma non impedisce a Fittipaldi ed Hailwood di darsi battaglia aperta col risultato che il brasiliano riesce a portare la sua Lotus all'1'42"7 che resterà il miglior tempo assoluto ufficiale.

Il caldo si fa sentire pesantemente sui delicati motori. Sarebbe troppo lungo indicare quanti rompono o accusano inconvenienti che ne consigliano la sostituzione. Particolarmente sfortunati Ruesch, che si ferma quasi subito dopo aver segnato un bel 1'45" e non può poi prendere parte alle prove successive, e soprattutto Pace, Beuttler e il già citato Lauda che rompono i motori immediatamente e restano con tempi da non qualificazione.

Il turno del pomeriggio è più favorevole perché la temperatura è diminuita e ben 18 dei 32 presenti ottengono la loro miglior prestazione in questi ultimi 45 minuti. La prestazione più gradita viene da de Adamich che dopo aver cercato di prendere qualche buona scia senza averne l'occasione, decide di fare da solo e segna un 1'43"50 che è il terzo tempo assoluto.

Subito dietro a de Adamich con quinto e sesto tempo si portano Reu-

Una F. 3 top secret

Nella tranquillità dell'officina Val Corteno, dove ora esplica la sua attività, sor Gino De Sanctis sta preparando in grande segreto il suo ritorno alla Formula 3.

Per quanto riguarda la carrozzeria, essa sarà molto « avvolgente », tipo Alpine per intenderci, e verrà quanto prima collaudata sulla De Sanctis 850 del nuovo « pupillo » di sor Gino, cioè Francesco Cerulli Irelli.

temann, che preferisce ritornare alle vecchie Goodyear G24, visto che le nuove hanno molti problemi, e Morgan che con questa prestazione conferma che i risultati ottenuti sinora non sono dovuti né alla fortuna né al caso.

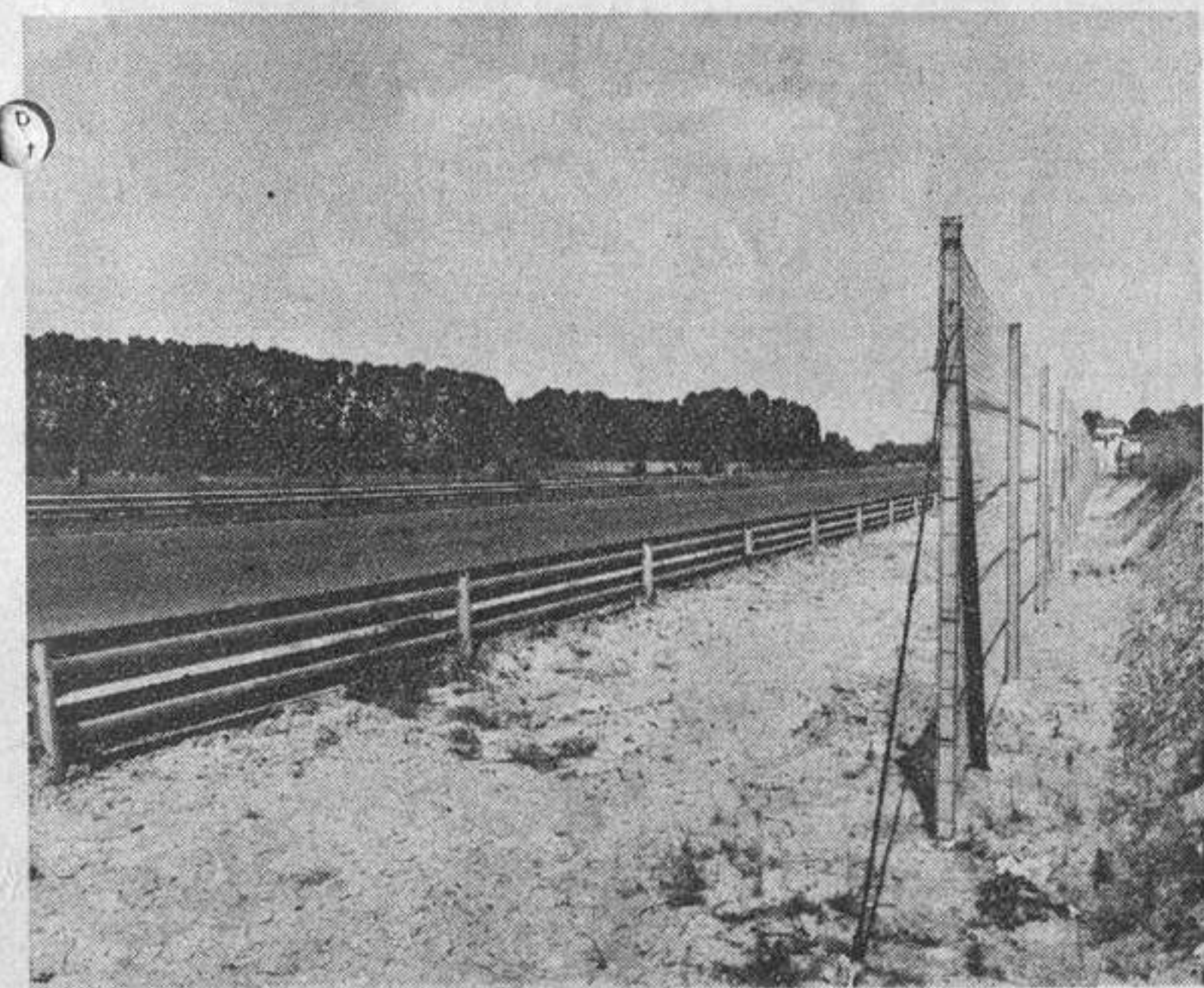
Un gradino sotto al solito, anche se in buone posizioni, Jausaud, Scheckter e Gethin. Il primo ha qualche difficoltà di tenuta di strada con la macchina di Potocki a cui è dovuto ricorrere dopo la distruzione della sua a Rouen, il secondo accusa continui inconvenienti di alimentazione a causa dell'evaporazione della benzina.

Mentre Emerson Fittipaldi compie solo gli ultimi cinque minuti ed Hailwood assaggia la tenuta col pieno di benzina, continua il calvario di Pace che impiega oltre mezz'ora a fare un giro dopo aver riparato personalmente la macchina sul percorso e poi riparte incontrando nuove difficoltà tanto da non riuscire a qualificarsi.

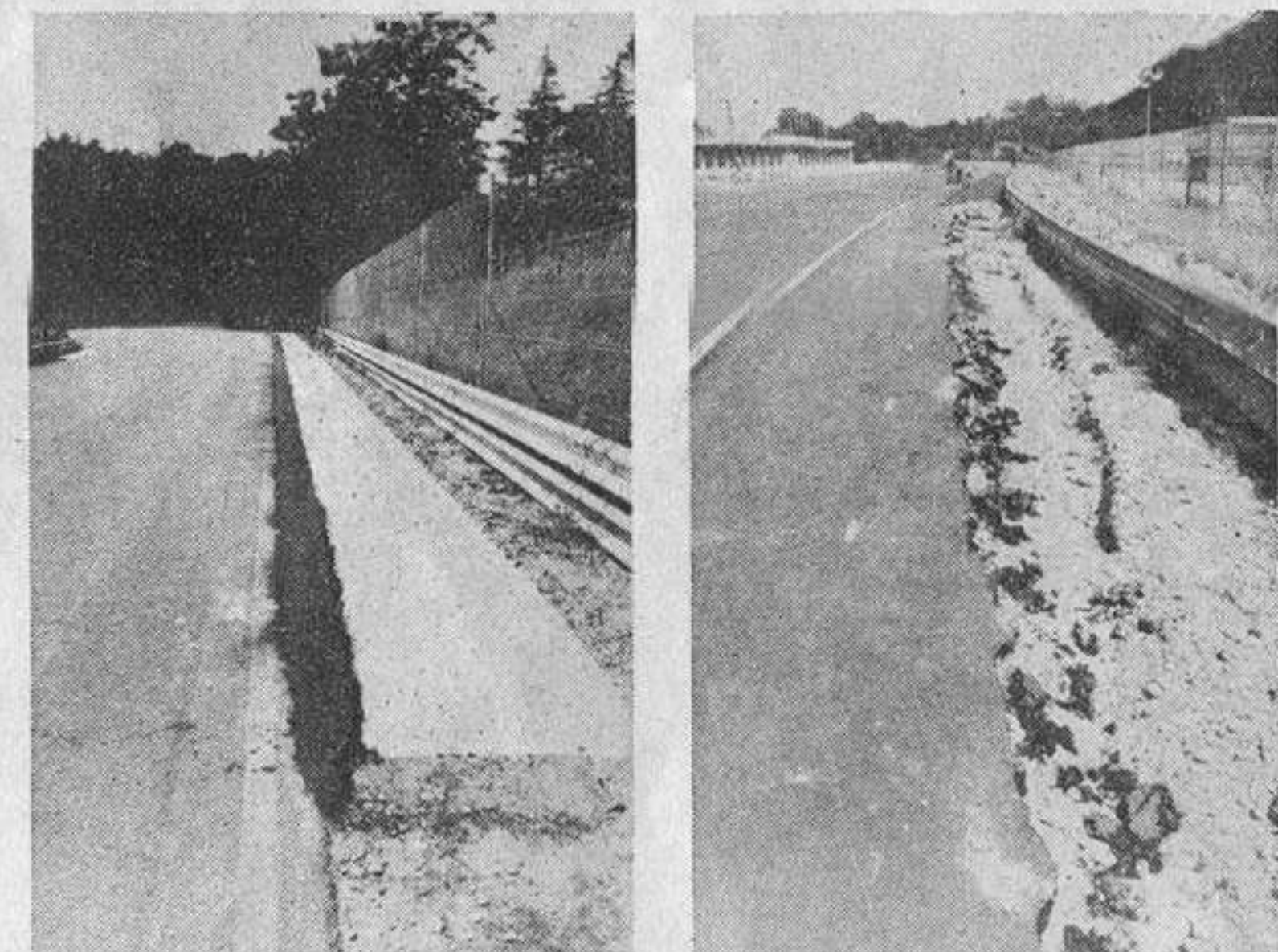
Purtroppo anche Francisci è tra gli esclusi. L'italiano non ha potuto avere le nuove Firestone B 33 a miscela fredda ed ha utilizzato le 32 che gli si sono sbriciolate in due occasioni ed hanno creato attriti tali da non consentirgli un tempo sufficiente ad essere ammesso.

Buona invece la prestazione dei due fratelli Brambilla. Vittorio è stato più rapido di mezzo secondo rispetto a Tino ma quest'ultimo è arrivato in Austria talmente affaticato dal lavoro e da una notte insonne che si è sentito male durante le prove.

Fare il punto sulla situazione autodromi italiana potrebbe essere, a questo punto, una impresa piacevole o frustrante, a seconda dei punti di vista. Piacevole quanto può esserlo il salutare l'ingresso nel ristretto (purtroppo) novero degli impianti permanenti italiani di una nuova pista, quella di Misano; frustrante per quanto riguarda i due forse più importanti: Monza ed Imola. Per entrambi, sia pure con diversa « gravità », esiste un problema di agibilità che — anche se sorto per ragioni molto diverse — rischia di rendere piuttosto problematica l'effettuazione delle corse.



Nella zona oltre la pista (la curva Rivazza è a destra di chi guarda), prima degli alberi, sarà costruita la chicane progettata per Imola



Sopra, il nuovo cordolo all'uscita delle Acque Minerali. A destra, l'allargamento della pista dopo i box. Sotto, l'asfalto di Misano



IMOLA: sfuma la F. 2 candidatura per il G.P. ITALIA (con « variante » per settembre)

IMOLA - La situazione di Imola, ora, non è molto diversa da quella che portò alla cancellazione delle gare previste per l'inizio di giugno. Infatti, anche se l'AC di Bologna continua a spenderci dei soldi (50 milioni, finora e sono del mutuo ACI) per continuare nei lavori di ammodernamento programmati, la sospirata agibilità tarda a venire, nonostante i ripetuti contatti fra i responsabili della pista e la commissione di vigilanza, la cui presidenza ora è avocata dal Prefetto in persona. L'ultima « trovata » della C.P.V. è un « placet » tecnico della CSAI, al quale condizionare — pare — l'agibilità del percorso, che attualmente trova il suo principale ostacolo ancora nei famosissimi muri di contenimento di terreni privati di impossibile acquisto (visti i prezzi « sparati ») e di incerta (comunque non facile) espropriazione, nonostante che nessuno si sia in realtà reso conto di quale pericolo detti muri (altrove richiesti a gran voce dalle C.P.V.) possano creare.

Immediatamente interpellato, il presidente della sottocommissione Circuiti e Sicurezza della CSAI, ing. Bacciagaluppi, ha fatto sapere che sarà ad Imola il 14, probabilmente accompagnato dal delegato della GPDA, il pilota Peter Westbury. Prima non può. Nel frattempo, il tempo passa, e l'AC di Bologna non sa più cosa rispondere a tutte le domande che vengono giornalmente fatte da piloti interessati alle corse del 23 luglio. Questo week-end, se qualcosa non muta in fretta, appare sempre più improbabile, e pertanto gli organizza-

tori si preoccupano di trovare un'alternativa, anche per non perdere la data nel calendario internazionale. Contatti avuti con quelli di Misano non hanno sortito effetto, in quanto per il 23 la pista romagnola non è ancora pronta, mentre il 30 la maggior parte dei piloti « importanti » sono al Nurburgring per il Gran Premio di Germania. Dopo, il calendario si infittisce, con le gare di F. 2 europee di Mantorp Park (il 6) e di Enna (il 20), per cui si è avanzata anche l'ipotesi di svolgere il Gran Premio di Formula 2 a Vallelunga. Vedremo se queste trattative avranno un seguito.

Ad ogni modo, in attesa che la C.P.V. si plachi, l'AC di Bologna non si dà affatto per vinto: ha messo in cantiere infatti una importante variante, che verrà realizzata qualche centinaio di metri dopo la curva Rivazza, alla destra del senso di marcia, prima del rettilineo d'arrivo. Questa variante avrà soprattutto lo scopo di spezzare le scie e di rallentare notevolmente la velocità di entrata al curvone del « tamburello », che ad ogni modo è stato molto migliorato, con altri sbancamenti.

Questo grosso « ritocco » prelude infatti alla richiesta rivolta alla CSI di ospitare al « Dino Ferrari » il Gran Premio d'Italia di quest'anno. Questa richiesta si affianca a quella analoga fatta dall'AC di Roma per ospitare il Gran Premio a Vallelunga. Naturalmente, nel caso che la sede « naturale » del Gran Premio, cioè l'autodromo di Monza, non risolva le difficoltà inerenti alle chicane.

Con i prototipi Euro 2000 MISANO «apre» il 6 agosto

Ed eccoci a note più liete. L'autodromo di Santa Monica, a Misano Adriatico, è praticamente finito. L'asfaltatura è terminata in questi giorni, e con essa le opere murarie essenziali, ed in agosto si corre. Dopo averne parlato a più riprese in queste pagine, a partire dalla sua concezione, è forse superfluo rifare la storia di questo impianto nato — non a caso — dall'iniziativa di imprenditori privati, ed in un tempo che (misurato con il «tempo autodromi», un tempo che ha i giorni lunghi come settimane) è apparso estremamente breve.

Attualmente, fedeli al motto di fare prima le cose che servono, quelli di Misano possiedono un circuito di 3400 metri che a prima vista non dà che impressioni positive: ampia visibilità per il pubblico, tutto disposto alla circonferenza dell'area della pista su gradoni ottenuti con la terra di riporto in posizione di estrema sicurezza; e grande

sicurezza per i piloti, con ampi spazi di decelerazione prima di ostacoli (come reti) cedevoli. Naturalmente, col tempo verranno altre installazioni, prima fra tutte la costruzione di tribune vere e proprie e di servizi accessori. Per ora, ripetiamo, c'è comunque tutto per «partire». La data del 30 luglio, che era stata iscritta a calendario dagli organizzatori milanesi Zanetti e Cattini, non è stata utilizzata, mentre si sono fatti avanti gli organizzatori della scuderia Nettuno che inaugureranno il 6 agosto la pista con una gara di Europeo Marche 2000 (quella che non fa l'A.C. di Firenze, ancora privo del suo impianto del Mugello), con la partecipazione di tutti, da Merzario a Elford a Galli, per il quale si cerca di ottenere un'Abarth-Osella, ed in più la Formula 3 e la Formula Italia.

Per il 20, poi, dopo il Gran Premio Internazionale di mo-

to ciclismo organizzato dal Moto Club Berardi di Riccione il giorno 13, di nuovo le automobili saranno di scena al Santa Monica, con il recupero del Trofeo Autosprint per le Turismo gruppo 2 ed una gara nazionale di vetture Sport fino a 3 litri.

Un programma già nutrito per una pista che ha tutti i presupposti (la posizione geografica, la passione locale ed il «serbatoio» di pubblico in vacanza) per fare dei pieni. A questo proposito, la particolarità di questo nuovo impianto è che il pubblico ha la possibilità di spostarsi in ogni punto della pista grazie ad un «camminamento» continuo tutto all'esterno del circuito. Ed infatti, pare che non vi saranno le solite distinzioni di posti, ma che vi sarà un biglietto unico che certamente non supererà mai le 3.000 lire.

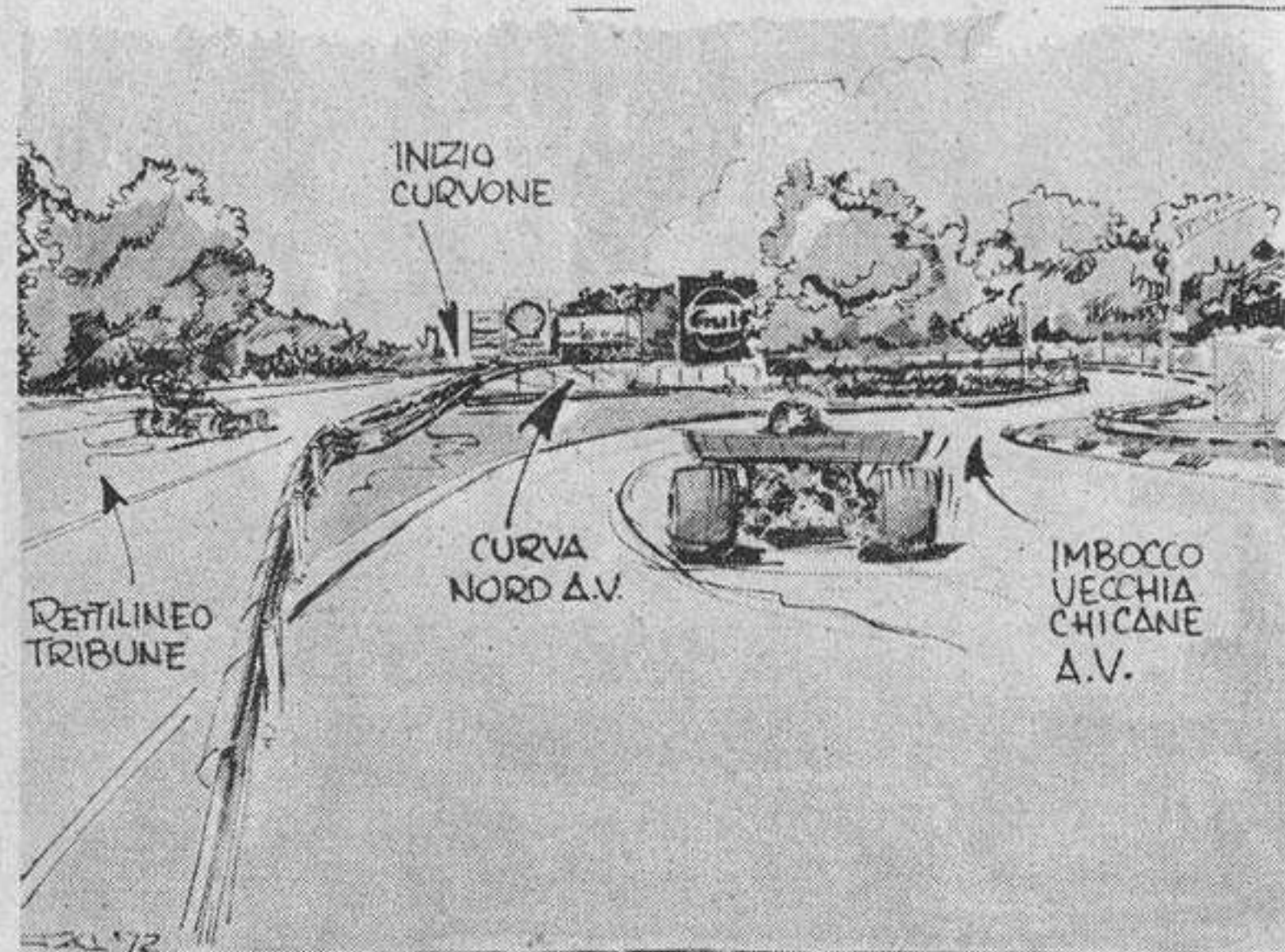
MONZA cerca una via d'uscita

A questo punto, vale la pena di fare un discorso su Monza. Com'è noto, già dallo scorso anno la GPDA aveva espresso molte riserve sulla validità del circuito stradale di Monza così com'è attualmente. La direzione dell'Autodromo monzese promise le varianti, e quelli della GPDA si ritennero — pare — soddisfatti, rimanendo nella convinzione di trovarle per gli appuntamenti di questa stagione.

Invece, per ora, di varianti non c'è traccia, ed il tentativo di sapere cosa si farà a Monza ha risvolti kafkiani, come leggerete nel « punto » che il nostro Orzali ha tentato di fare. Non vorremmo che tutto andasse avanti passivamente nel solito modo, nella convinzione che il Gran Premio si farà, ad ogni modo, a Monza come è da decenni: può darsi che a tirare la corda (dei piloti), questa si spezzi. Ed è per questo che siamo convinti che il 10 settembre a Monza le varianti ci saranno, magari quelle « mini-varianti » sfruttando le chicane esistenti, che saranno viste come il mi-

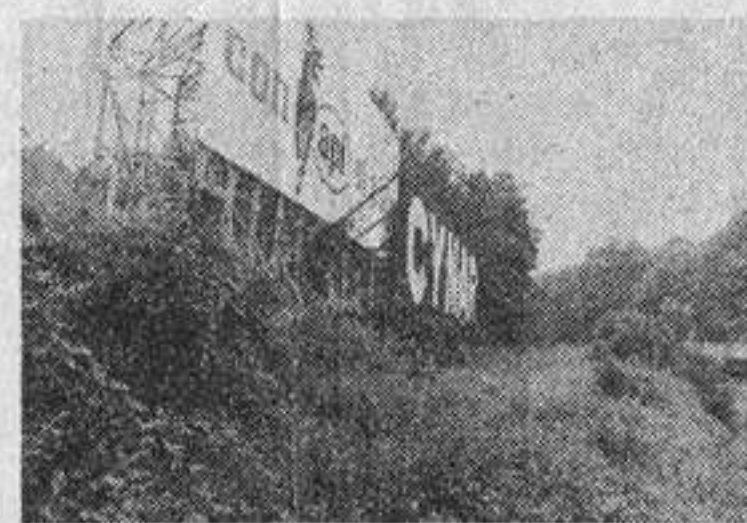
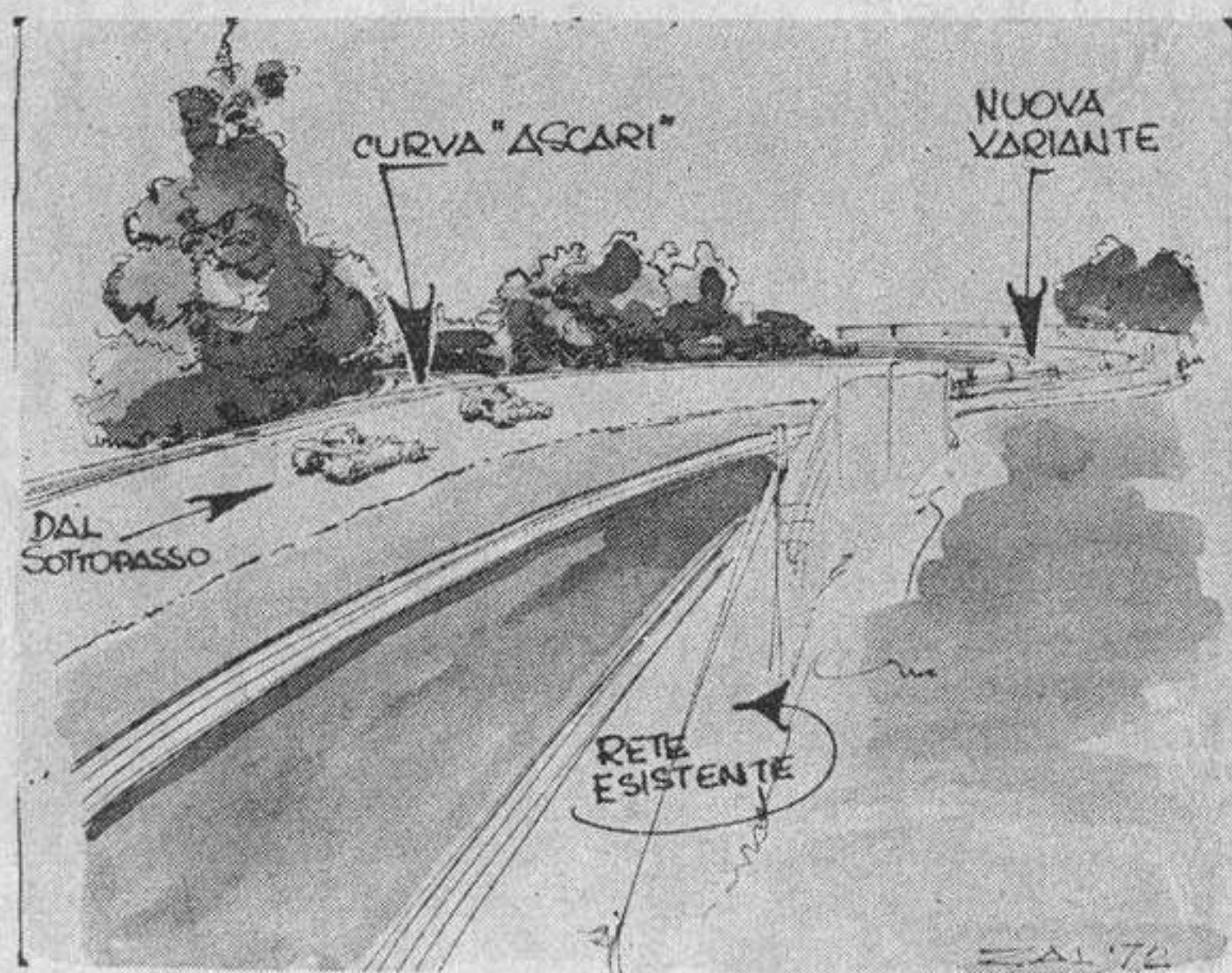
nore dei mali: sempre meglio dei grupponi, comunque, come ha tenuto a precisare Graham Hill (al quale sarà il caso di riconoscere una certa esperienza...) subito dopo la sua vittoria al Gran Premio Lotteria:

« Sono assolutamente contrario alle corse, in gruppo. Non mi importa come, ma è necessario che la pista di Monza impedisca a dieci-dodici macchine di correre una nella scia dell'altra, in un groviglio di ruote. E' un dovere morale quello di evitare questo tipo di corsa, verso i piloti. E non perché essi non sappiano correre in queste situazioni, ma perché, se succede qualcosa ad una macchina — è sufficiente un calo del motore — si possono verificare incidenti molto gravi ed "inutili". Personalmente, non amo le chicane: ma quando esse risolvono un problema come questo, esse vanno accettate, come è stato fatto ad Hockenheim. Bisogna preoccuparsi anche delle conseguenze negative per la popolarità di questo sport che deriverebbero da un incidente accaduto in queste condizioni. »



Come si potrebbe sfruttare la chicane esistente dopo i boxes

Con le mini-varianti il G. P. d'ITALIA?



A sinistra, la variante proposta dalla SIAS che comporta il « sacrificio » delle robine (foto sotto). Sopra, qui inizierebbe la variante di cui tanto si discute



Un bel « niente » è l'unica conclusione che, come un incubo, ricorre ogni qualvolta si cerca di tirare un po' di somme sulla situazione di Monza. Ogni volta ci si ricasca: si valutano — con la fantasia, perché i dati sui quali si vuol (?) discutere non sono pubblici — le possibili soluzioni, si tenta di sapere se avremo o non avremo il Gran Premio, si dà manetta al cervello fino a sfarfallare e si finisce, dopo lunghi colloqui con gli interessati, per saperne tamquam tabula rasa.

Insomma, gente, se questa corsa non s'ha da fare fra due mesi né mai, ditelo chiaro. Ma abbiate anche la compiacenza di non trattarci tutti quanti da subnormali quando cerchiamo di sapere qualcosa, non tanto per conoscere i fatti Vostrici quanto per regolare i nostri. Troppe volte nelle faccende di casa nostra, si è giunti con l'ultimo treno ad appurare che il valore nominale di certi argomenti era pari a quello della parte emersa di un iceberg. Ma a questo punto, quali che siano le ragioni del tiro alla fune, sarà opportuno ricordare che le varianti, fisse, mobili, in bianco e nero o a colori, presupporranno un periodo di lavori che non è azzardato preventivare in qualche settimana.

ecologico - botanico - artistico - sentimentale delle poverette abbiamo letto fin troppe giaculatorie senza riuscire a far nostra, scusate, la tesi per cui sarebbero un'opera di cui il padre Eterno è particolarmente fiero.

Di quella proposta alternativa che intendeva sfruttare un pezzetto del viale Mirabello e con la quale si sarebbe resa necessaria la danza delle spade fra le robinie, facemmo speranzosi un accenno, che non ebbe a suo tempo nemmeno l'onore di un pernacchio di commento.

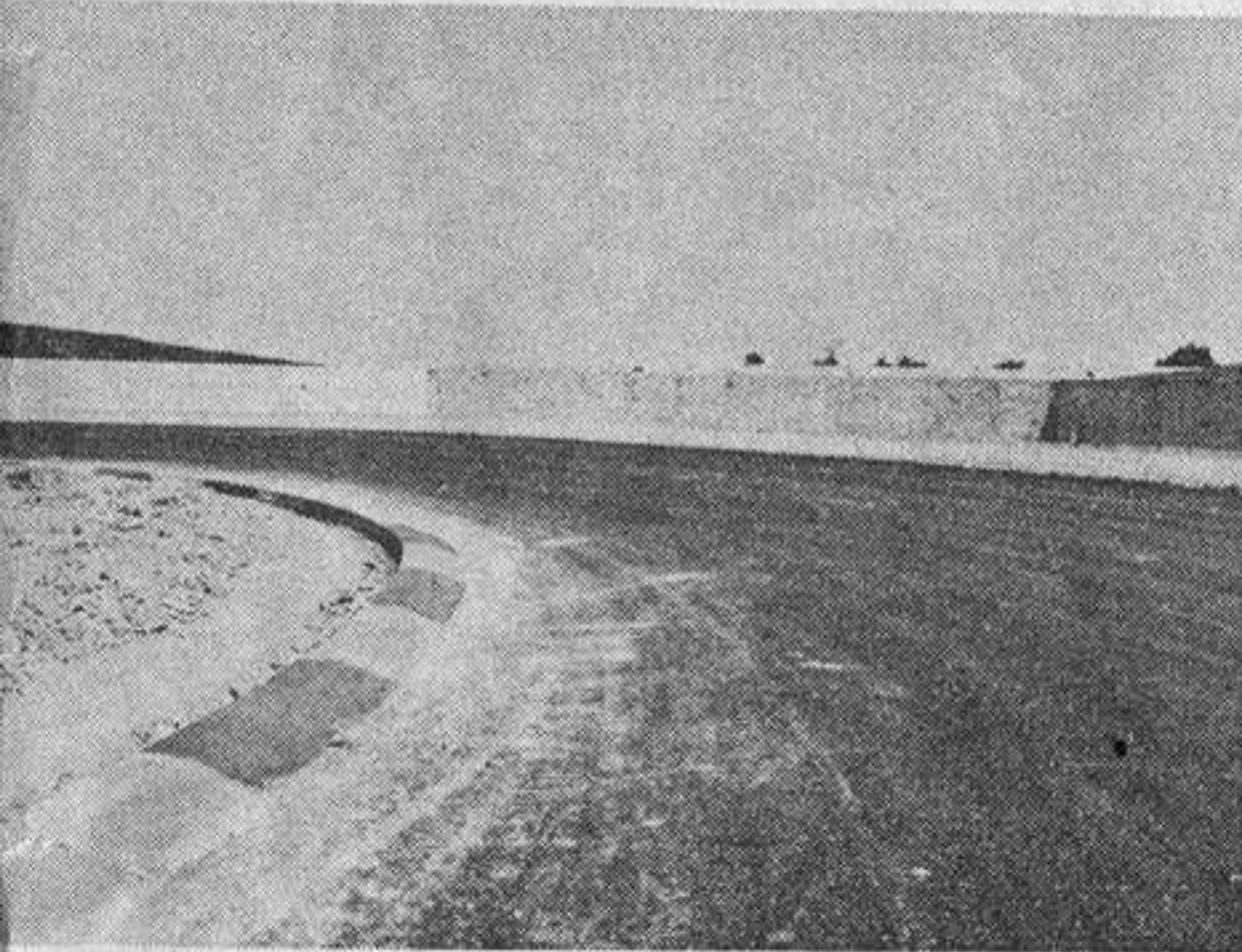
Altri contributi volontari, sostanzianti da firme non peregrine del nostro ambiente, ci risultano inoltrati da tempo e li documentiamo nelle illustrazioni, ma non si è andati oltre il gelido commento riservato a coloro che osano parlare a vanvera, incuranti del fatto d'esser comuni mortali.

Concordiamo pure sul fatto che la rinomanza mondiale di cui gode ufficialmente la pista di Monza renda necessarie soluzioni serie e non rattoppi estemporanei. Teniamo però presente che a questo punto, si tratta di salvare in extremis il massimo avvenimento agonistico di casa nostra.

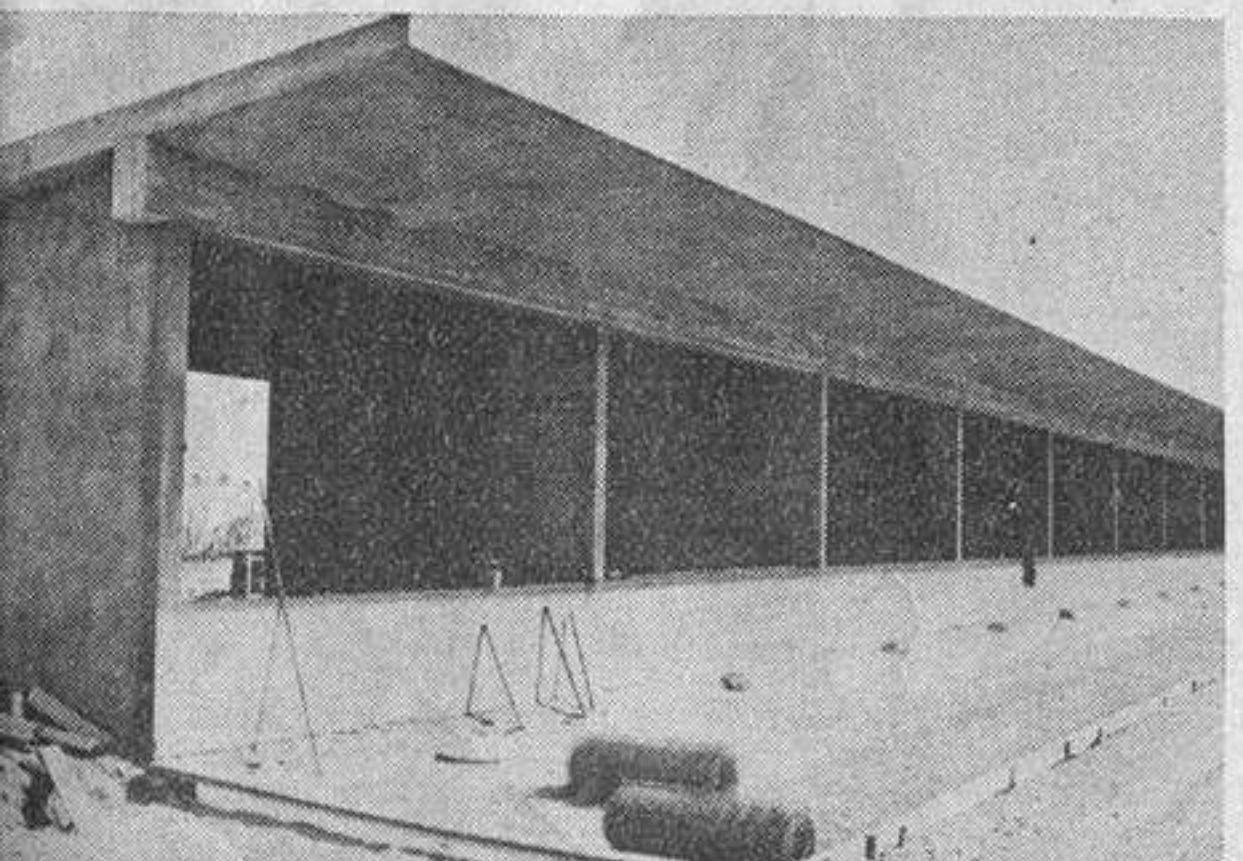
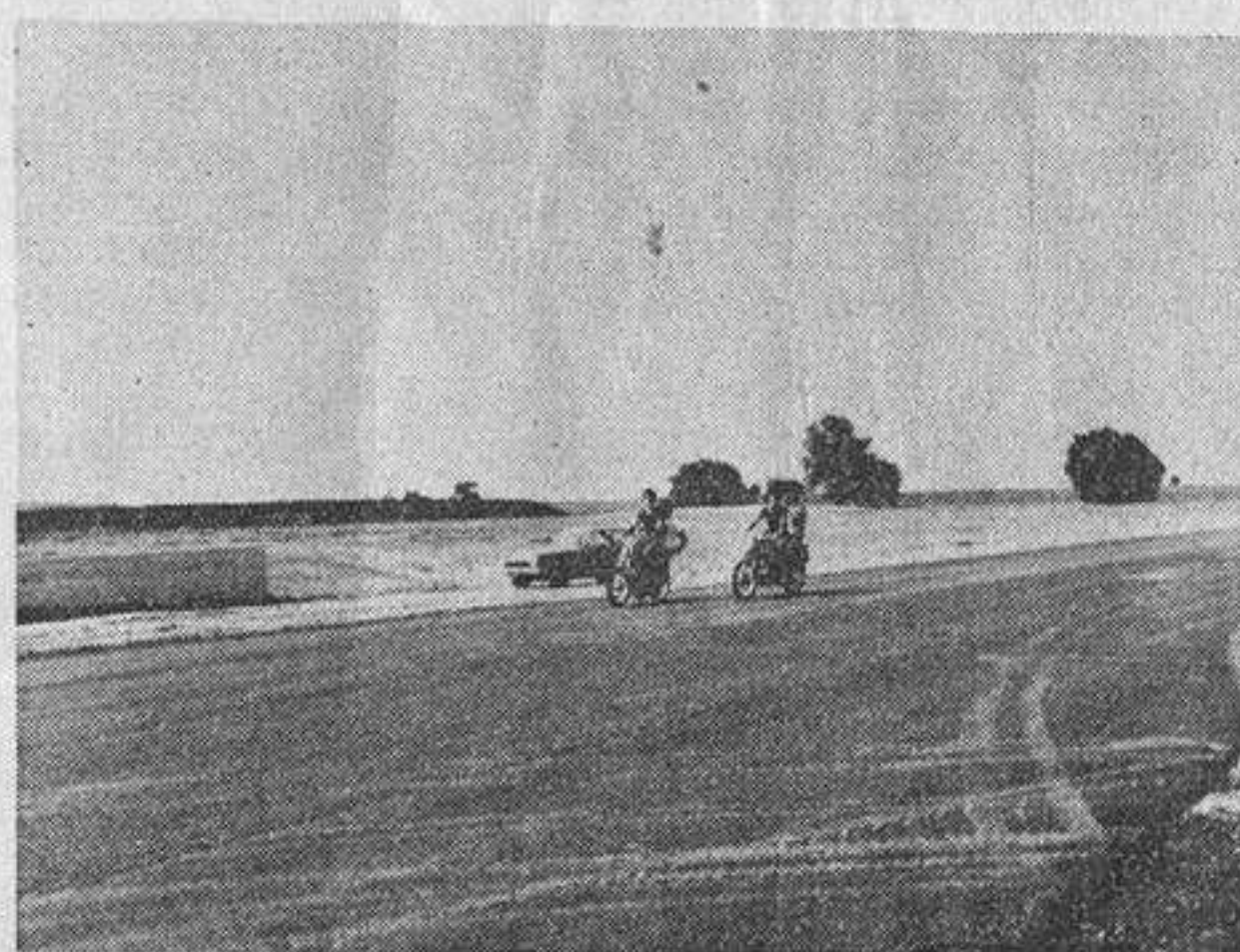
Se proprio si vuol giocare al depositari della verità la cosa può anche essere compresa sul piano delle tante debolezze umane. Però non ci siamo mai sentiti tanto egoisti nei confronti di chi fa appello alla nostra comprensione guardandosi bene dal lasciarci capire come in effetti stanno le cose.

Auguriamoci quindi che in tempo utile, cioè molto alla svelta, si voglia impostare la questione su basi pratiche e, soprattutto, costruttive.

Giuliano Orzali



In queste immagini, sintetizzati alcuni aspetti del nuovissimo impianto Santa Monica, di Misano Adriatico, che diverrà agibile alle corse in agosto. Si notano i larghi spazi accanto alla sede stradale. Sotto, i box in fase di finitura ed uno scorcio della pista da una delle tribune rialzate per il pubblico. Si pensa che queste tribune possano contenere fino a 100 mila persone, in posti in piedi



6 ORE DEL NURBURGRING - Gara internazionale di velocità in circuito valida per il Campionato Europeo Turismo - 9 luglio 1972.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Stommelen-Meyer-Fitzpatrick (BMW 2002 GS), giri 40 in 8:05'22" a media 149,8; 2. Mass-Larrouse (Ford Capri RS), giri 40 in 8:08'00"; 3. Frank-Fritzelinger (Capri), giri 39; 4. Basche-Barth (BMW 2002), giri 37, primi della classe 2000; 5. Facetti-Picchi (Alfa Romeo), giri 37, primi della classe 1300; 6. Rapp-Schruf (BMW 2002 GS), giri 37; 7. Zeibaumer-Bein (BMW 1600), giri 36, primi della classe 1600; 8. Tobiasson-Nordstrom (BMW 2002), giri 36; 10. Spiess-Waldhier (NSU 1200), giri 35; 11. Czadek-Scheld (Escort RS), giri 35; 12. Pruser-Sieben (BMW 1600), giri 35; 13. Brun-Obermoser (Mazda RX 3), giri 35; 14. Colzani-Venturi (Alfa Romeo), giri 35; 15. Auer-Le Guellec (BMW 2002 TI), giri 34; 16. Dittgen-Becker (BMW 1600), giri 34; 17. Bobak-Zid (Skoda S 120), giri 33; 18. Ranke-Pfeiffer (Fiat Abarth TC), giri 33, primi della classe 1000; seguono altri sedici classificati. Giro più veloce: Jochen mass (Ford Capri), in 8'51"0.



John Fitzpatrick alla guida della BMW-Schnitzer con la quale ha vinto, assieme ad Heyer e Stommelen, la 6 Ore del Nurburgring

Bloccate dai freni le CAPRI mattatrici STOMMELEN vince per la BMW e per l'ALFA

DALL'INVIATO

NURBURGRING - Stommelen come Stewart si potrebbe dire, perché in effetti il tedesco che in questa sei ore era insieme a Heyer e Fitzpatrick ha avuto la stessa fortuna che ha avuto Stewart l'altra domenica a Clermont Ferrand.

Stommelen, Heyer e Fitzpatrick hanno vinto la Sei Ore del Nurburgring portando alla BMW un successo che credo proprio non si aspettasse ed all'Alfa Romeo dei preziosissimi punti di vantaggio per la classifica del campionato europeo. Pare che qualche giorno fa Carlo Chiti abbia detto scherzando, a Stommelen, che lo lasciava libero di correre con la BMW a patto però che vincesse e che quindi non facesse vincere la Ford. E se abbiamo capito bene Stommelen ha preso sul serio la facezia e ce l'ha messa tutta, col risultato che alla fine si è ritrovato vincitore.

Scherzi a parte, la vittoria della BMW è stata fortunosa davvero perché prove e gara avevano ben dimostrato che erano le solite Ford Capri ad essere le migliori, e nettamente, e proprio nessuno si sarebbe aspettato che la corsa finisse altrimenti che con un successo massiccio delle tre macchine di Colonia. Invece, proprio perché nelle corse non si può proprio mai sapere cosa accadrà, ecco che alla fine vince una BMW, e la meno prevedibile del lotto, perché semmai c'era quella di Hezemans-Van Lennep che aveva dimostrato di essere la più veloce all'inizio, passando addirittura in testa al primo giro e cedendo poco dopo sia alla superiorità velocistica delle Capri sia perché la perdita del tappo dell'olio ha fatto scendere la pressione a zero dopo che una dozzina di litri di lubrificante si erano dispersi sulla pista.

La macchina di Stommelen, che era di rincalzo alle Ford e che andava relativamente bene, si è fer-

mata anche lei ad un certo punto perché l'acceleratore restava semi-bloccato e diventava perciò pericoloso. Di conseguenza, a dare il cambio a Stommelen veniva poi chiamato il francese Andruet che esordiva con la BMW e che avendo anche da imparare il circuito (oltre che la macchina) non poteva essere di grande efficacia. Perciò Stommelen passava a condurre la macchina di Heyer e poi alla fine an-



A nulla sono valsi gli sforzi di Jochen Mass per riagguantare la BMW di testa dopo la sosta

che Fitzpatrick veniva messo su questa vettura.

Intanto, tuttavia, le Capri erano diventate padrone assolute del campo, con due macchine perché la terza era finita fuori strada anzi non fuori strada perché adesso al Nurburgring è impossibile uscire data la doppia fila di guard-rails, ma contro una barriera, per aver slittato su una gran striscia di olio. Al volante c'era Soler Roig che non ha potuto far niente e che non si è fatto niente. Le due Capri perciò erano tranquille in testa e niente

faceva pensare a sorprese, visto anche che il ritmo che avevano assunto era di tutto riposo.

Non proprio come quello « addormentante » delle Alfa Romeo, che erano rimaste davvero solissime nella loro divisione, ma certo anche quello delle Capri non era un ritmo da sbiellature...

Invece, c'era dapprima la fermata sul circuito della macchina di testa, quella di Glemser-Stuck, e poco prima dello scadere della quinta ora c'era la fermata inopinabile dell'altra macchina che con Mass e Larrouse aveva un vantaggio molto rilevante e proprio andava quasi a spasso. Erano i freni a non funzionare e Mass ci raccontava di avere i muscoli indolenziti alla coscia destra per il gran pompare che doveva fare per avere un minimo di frenata.

Cambiate le pastiglie e spurgate le canalizzazioni, la Capri ripartiva con un distacco veramente notevole, di oltre due minuti e l'impresa di riacciuffare la BMW era proibitiva. Mass, facendo come Amon a Clermont Ferrand, attaccava a fondo e otteneva giri veloci su giri veloci, ma pur riuscendo a ridurre il distacco non poteva far altro che finire la gara a circa mezzo minuto mentre Fitzpatrick, ben informato dal box, non aveva problemi e si dava da fare per mantenere la macchina in condizioni di sicurezza e finire senza avventure.

Il paragone con il recente Gran Premio di Francia ci è venuto spontaneo perché in sostanza anche oggi abbiamo avuto dei vincitori fortunati anche se personalmente validi, e dei dominatori senza fortuna.

Comunque, quel che è avvenuto è servito a ravvivare una corsa che era spettacolare per il gran numero di macchine che erano in pista ma che in sostanza non aveva da mostrare che il duello tra le due marche tedesche, e anche quello ben povero visto che le indicazioni delle prove erano state chiare. In

Finale a sorpresa nella «6 ORE»

Ecco la classifica del Campionato Europeo Turismo dopo quattro prove

MARCA	DIVISIONE	MONZA	SALISBURGO	BRNO	NURBURGRING	TOTALE
ALFA ROMEO	I	20	20	20	20	80
FORD	III	20	20	20	15	75
FORD	II	20	15	20	8	63
BMW	II	8	20	15	20	63
BMW	III	15	12	15	20	62
ALFA ROMEO	II	12	12	—	—	24
SKODA	I	—	—	8	8	16
NSU	I	—	3	—	12	15
ALFA ROMEO	III	10	—	—	—	10
MAZDA	II	—	6	—	4	10
FIAT	I	—	8	—	—	8
FIAT-ABARTH	I	—	—	—	6	6



Ancora una volta senza fortuna le Fiat 128 coupé. Quella di Donà, nella foto, dopo un ottimo tempo in prova ha rotto la frizione

realtà questa Sei Ore del Nurburgring è stata per tutti una specie di prova generale per la prossima 24 Ore di Francorchamps che tra due settimane rappresenterà il culmine della stagione sportiva per le cosiddette macchine da turismo. Tra l'altro lo affermavano tutti senza nessuna vergogna, attribuendo alla corsa di oggi proprio il valore che vi abbiamo detto, perché la 24 Ore di Francorchamps ha preso un posto di molto rilievo nei programmi delle Case che danno vita alle corse di questa categoria.

Cosicché tutti hanno potuto trarre le somme, a gara finita, e pensare a quello che debbono fare perché i guai accaduti oggi non abbiano a ripetersi, o per colmare il divario con gli avversari se sarà possibile.

Come vi abbiamo detto la Ford è ancora la più forte, e quello che è accaduto oggi è da mettere sul conto delle disgrazie che possono accadere. Le BMW invece, sia quelle della Alpina, che ha trovato una consolazione nella vittoria tra le due litri, sia quelle di Schnitzer che non si attendevano la vittoria poi venuta, sono buone sul piano della resistenza dei motori. Si è però visto che talvolta possono accadere le cose più strane e quindi anche loro vanno a Francorchamps con buone speranze di finire. Questo per le classi maggiori.

Nelle altre classi la situazione era differente e sarà differente. Le Escort sono ancora velocissime ma hanno avuto un mucchio di disavventure e le BMW della Alpina si sono dimostrate molto buone e

resistenti, per cui sarà difficile che in Belgio ci sia una dominazione delle Ford in questa classe. Tanto più che in Belgio ci saranno anche delle Alfa Romeo GTAm che se anche invecchiate come lo sono le 1300 possono fare la loro corsa al meglio come è accaduto l'anno scorso.

Della Casa milanese dobbiamo dire che ha avuto stavolta un poco di opposizione da parte delle Fiat 128 di Filipinetti e di Trivellato, ma è stata una opposizione platonica e limitata ai tempi in prova perché in gara le 128 sono scomparse subito ed al box dell'Alfa vi è stato soltanto l'affanno del tener i piloti ad un ritmo di sicurezza estrema, tanto che Carluccio Facetti — che è stato il migliore degli alfisti — ci diceva proprio che pur guidando con la testa, e cioè senza mai forzare, non vedeva l'ora che la corsa finisse perché a quel passo si addormentava...

Insieme con Facetti era Picchi che naturalmente ha fatto la sua corsa pensando molto al campionato europeo, e quindi aveva lo stimolo dei punti da prendere a fargli tener il piede « leggero ». Sulle altre Alfa Romeo le cose non sono andate proprio tutte bene, perché la macchina di Vaccarella che era in gara molto bene ha avuto dapprima la necessità di una sosta per far riparare la pompa della benzina che non forniva abbastanza pressione al carburante e poi un guasto al motore, forse ad una valvola

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 30



Le fortissime Capri hanno accusato al Nurburgrin una preoccupante battuta d'arresto, dovuta a cause varie, fra cui una insufficienza nell'impianto frenante che ha colpito sia Soler-Roig che Mass

L'altalena delle 81

Un disastro per le «128» una routine per le GTA jr.

NURBURGRING. - Sono 81 le vetture che si allineano alle 8 del mattino per il via della «6 Ore del Nurburgring», quarta prova dell'Euroturismo. A decretare la griglia di partenza degli oltre 100 iscritti hanno contribuito, oltre alle solite defezioni, le uscite di strada delle quasi quindici ore di prove ufficiali nei due giorni precedenti la corsa.

La partenza dopo un intero giro di ricognizione sul percorso di oltre 22 km è stata lanciata con il sistema «Indianapolis». Hezemans con la BMW «Alpina» esce dalla seconda linea e alla prima curva (la curva sud) è primo davanti ai migliori tempi in prova le tre Capri Glemser, Mass e Soler-Roig. Stommelen, che è partito con poca benzina per essere in testa nei primi giri («per pubblicità» dicono alla Schnitzer; «per guadagnare i mille marchi offerti dalla BMW alla vettura della Casa che girerà in corsa sotto gli 8'50''» dicono alla Ford) rimane subito atterrito per difficoltà con il pedale dell'acceleratore e si ferma al box al primo giro. Hezemans intanto, chiudendo le traiettorie, riesce a mantenere il comando per i primi 22 km. Alle spalle del terzetto della Ford in quinta posizione c'è l'altra BMW-Schnitzer pilotata da Heyer.

Durante questo primo giro mentre Menzel con una Escort 1800 RS privata prende subito un largo margine di vantaggio sulla BMW 2002 di Basche, nella prima divisione il francese Lafosse con la 128 coupé Filipinetti riesce a precedere di poco la più veloce delle Alfa GTA Junior, quella di Facetti. Al secondo giro Lafosse però si ferma al box con la guarnizione della testa bruciata. Facetti da questo momento passa a condurre indisturbato seguito dagli altri piloti dell'Autodelta con un leggero margine di vantaggio.

I piloti che hanno preso la partenza con le vetture dell'Autodelta sono Vaccarella, Zeccoli e Colzani. Scompare subito al primo giro le altre tre 128: la Filipinetti di Donà per rottura della frizione, la Trivellato di Turizio e Mineif, la prima per una uscita di strada, la seconda per la rottura di un giunto sostituito nella notte dopo l'uscita di strada di Truci in prova. I commenti di Parkes e Trivellato oltre che dei secondi piloti Grano e Radice, dopo questa ultima battuta di arresto delle 1300 torinesi, non sono stati sereni. Unanime per tutti è la decisione di disertare la prossima 24 Ore di Spa.

Nelle posizioni di testa le due Capri passano al comando nel secondo giro, mentre Hezemans si ferma lungo il percorso per fermare un dado nel circuito dell'olio. Soler-Roig circa alla

mezz'ora esce di strada perché i freni non funzionano. Mentre ce lo dichiara si avvicina il nuovo d.s. di Colonia, Kranefus, e in tedesco gli dice: «Ne sei sicuro? Stai attento a quello che dici». Immediatamente il pilota spagnolo corregge la sua dichiarazione: «Sono uscito — dice — perché ho frenato su una macchia d'olio».

Tutto invariato anche al termine della seconda ora, fatta eccezione per i rifornimenti e i cambi dei piloti. Fra i ritiri da segnalare quello di Stommelen per rottura dell'impianto d'iniezione, di Menzel per il danneggiamento alla sospensione anteriore e di Hezemans-Van Lennep per rottura motore. Si ferma definitivamente anche Vaccarella per la rottura del motore. A metà corsa, dopo due ore, Glemser-Stuck guidano le 48 vetture superstiti a circa 150.900 di media, davanti alla seconda Capri di Mass-Larousse che è a 24''. Terza è la BMW di Heyer-Fitzpatrick, a cui si è affiancato Stommelen, a poco meno di due minuti.

Mentre nella prima divisione le Alfa hanno solo un problema di arrivare alla fine delle «6 Ore» per prendere i 20 punti per il Campionato, girando quindi tranquillamente al disopra dei 10 minuti, nella seconda divisione Basche-Barth con la BMW 2002 precedono Finotto-Mohr con la Escort del Jolly Club. Intanto al box di Trivellato, con ammirabile senso sportivo si recupera la vettura di Turizio arrivata lentamente al box dopo l'incidente. I meccanici veneti cambiano completamente in circa mezz'ora la sospensione anteriore e quella posteriore. La vettura ripartirà ma mentre è al volante Radice, per colmo della malavita, alla vettura del veramente ammirabile preparatore vicentino si romperà alla quinta ora anche il motore.

Ma a metà della quarta ora si ha un clamoroso colpo di scena: Stuck, al comando con la Capri si ferma sul percorso per improvviso calo della pressione dell'olio. Nel giro seguente è Larousse a rientrare precipitosamente al box Ford per far controllare la sua Capri rimasta completamente senza freni. I meccanici di Colonia si danno da fare e in poco tempo sostituiscono le pastiglie e rabboccano il livello del liquido nel circuito frenante. Ma quando Larousse riparte dal box le lancette dei cronometri hanno fatto quattro giri sul quadrante e la BMW di Stommelen da seconda con 2' di vantaggio si ritrova prima con 2' di vantaggio, a circa un'ora dalla fine.

L'esultanza al box di Schnitzer (dove improvvisamente è comparso Neerpasch in giaccone BMW) è travolgente. Fra l'altro ci sono in ballo i circa 15.000 marchi (tre milioni di lire) offerti dalla BMW per il preparatore che riuscirà ad aggiudicarsi una vittoria nell'Euroturismo. Di questo entusiasmo si contagiano subito i vicini box dell'Alfa Romeo che si vedono così all'improvviso, da soli, in testa alla classifica parziale del campionato turismo.

Larousse e Mass cercano nella sesta ora, tirando al massimo con l'ultima Capri, di recuperare il tempo perduto. Ma non c'è nulla da fare. All'arrivo ancora 46'' dividono la vettura superstita di Colonia dal terzetto Heyer-Fitzpatrick-Stommelen che portano al successo la BMW.

Facetti-Picchi, quinti assoluti e Zeccoli-Larini invece portano a casa per l'Alfa Romeo il successo ed il punteggio pieno nella prima posizione.

Tito Zogli

La OPEL «marca» la BMW

NURBURGRING. - Presenti sul circuito molti personaggi interessanti ed interessati a vedere come le cose andavano.

Il neo-passato alla BMW, Jochen Neerpasch, era ovviamente molto attento a quello che accadeva nel box dei preparatori privati che rappresentano la sua marca ancora per questa stagione. «Ci ha detto che sta appena cominciando a lavorare seriamente per il nuovo incarico e che i frutti della sua opera li vedremo soltanto verso la fine della stagione. Per ora pensa soltanto ad organizzare le cose e poi passerà alla fase pratica. Per adesso sta mettendo insieme un reparto corse come quello che aveva alla Ford e per la stagione 1973 farà correre ufficialmente le macchine da tre litri e forse anche qualcuna da due litri con una squadra che si augura che sia almeno buona come quella che aveva alla Ford.

Tuttavia, «sbottonandosi» un poco, ha confermato che ci sarà una squadra ufficiale per le gare Turismo e che alla BMW si costruirà una serie di motori da due litri che saranno venduti a clienti, proprio come fa la Cosworth, per le gare della F.2 e per qualche prototipo.

«Noi non faremo nessuna macchina del genere, limitandoci alle Turismo, ma abbiamo potuto vedere che il motore 2000 che abbiamo è davvero eccezionale e la gara di Zeitweg lo ha confermato. Così abbiamo anche deciso di accontentare quelli che ce lo hanno chiesto e per questo abbiamo un programma di produzione che comincia a funzionare».

Da quello che abbiamo saputo, anche Toine Hezemans è molto interessato al motore BMW 2000, e credo che voglia costruirsi un suo prototipo per correre nel campionato duemila, il che potrebbe significare che Hezemans farà parte anche della squadra ufficiale per le gare Turismo.

Da parte della OPEL altrettanto interesse per la gara tedesca e altrettanti personaggi in circolazione anche se di Opel in gara non ce n'erano.

Un tecnico della Casa di Russelsheim ci ha detto che stanno preparando a far cose molto interessanti. Un motore derivato dall'As-ona e messo a punto da Cosworth, con testata a quattro valvole, è molto buono e probabilmente la Opel effettuerà prove con una squadra in attività mettendo questo motore su telai della F.2 oltre che facendo delle macchine Turismo che siano in grado di competere con quelle della concorrenza.

f. l.

Tra le quinte del NURBURGRING NIETO batte AGOSTINI (debutterà in F. 2)

● Agostini battuto. Il campione motociclistico italiano forse sarà preceduto nel suo passaggio alle automobili dal campione spagnolo delle 124 Angelo Nieto. Infatti il pilota spagnolo Soler Roig, attualmente impegnato con le Capri e fondamentalmente deluso per l'attività in F.1 condotta quest'anno con la BRM, sta meditando il ritiro dalle competizioni. E Soler Roig avrebbe deciso di creare un team di F.2 con l'appoggio di un potente sponsor spagnolo destinato al lancio del popolare campioncino spagnolo di motociclismo Nieto. Secondo Soler Raig il programma dovrebbe portare Nieto addirittura alla F.1.

● Sempre a proposito di motori ulteriori chiarimenti abbiamo avuto da Neerpasch circa il programma dei motori due litri che saranno offerti ai clienti il prossimo anno per la F.2 e i prototipi. Il motore ricalcherà il disegno di quello che attualmente è impiegato da Quester sulla Chevron nel Campionato due litri prototipi. Attualmente Neerpasch ha richiesto l'omologazione di un nuovo tipo di cilindri. Non appena verrà completata la fabbricazione dei 100 pezzi richiesti, il motore sarà pronto per girare al banco. Tuttavia Neerpasch sta rispettando il suo programma, cioè di offrire questo motore prodotto in 15 esemplari solo a «ufficiali» evitando così i clienti privati. Neerpasch giustifica questa decisione con l'impossibilità di assistere tutti i clienti che eventualmente si offrirono sia in F.2 che nei 2 litri.

Novanta ore gira al banco il «12» Alfa

● Il 12 cilindri Alfa secondo indiscrezioni raccolte al Nurburgring sta girando al banco con soddisfacenti risultati. Ovviando ad un piccolo inconveniente riguardante il disegno delle valvole, i tecnici dell'Autodelta hanno ormai superato le 90 ore di prova al banco. I problemi maggiori a questo punto per l'Alfa Romeo riguarderebbero il telaio. Si sono già provate diverse soluzioni con cambio posteriore e cambio posto davanti al motore onde trovare il migliore assetto possibile. Il telaio della 33-3 attuale non avrebbe offerto soddisfacenti risultati alla installazione di un 12 cilindri.

MASS non è maturo per il debutto in F. 1

● Rinvio il debutto in F.1 del campioncino tedesco Jochen Mass. I dirigenti Ford che avevano programmato per il loro pilota promessa Jochen Mass, il debutto con una F.1 March al prossimo Gran Premio di Germania in programma al Nurburgring per il primo agosto, hanno deciso di rinviare questo debutto. Secondo i nuovi consiglieri della Porsche, Mass non sarebbe ancora pronto per un impegno così difficile. L'esito delle ultime gare disputate in F.3 e in F.2 dal giovane tedesco con una March non è stato soddisfacente. Kranefusch quindi intende rimandare il lancio di Mass in F.1 al prossimo anno. Una ulteriore rivalutazione stanno avendo invece le quotazioni in casa Ford per il giovane Stuck. Molto ha influito nel giudizio di Kranefusch, geloso di certe decisioni precedenti prese da Neerpasch in fatto di piloti, il sensazionale tempo stabilito nelle prove di questa «6 Ore» dal giovane Stuck che è di 8'41"1, tempo che ha demolito tutti i primati precedenti.

Disoccupati nel '73 molti piloti Turismo

● Aria di crisi per tutti i piloti dell'Euroturismo. Con la nuova regolamentazione non saranno più solo i piloti della prima divisione, secondo il solito italiani e cioè quelli dell'Alfa Romeo e delle Fiat 128, a restare a piedi. Una ristrutturazione dei programmi Ford nel '73 limiterà molto l'impiego di numerosi piloti attualmente sotto contratto con la casa di Colonia. D'altronde eguale presa di posizione sembra aver preso Neerpasch che non intenderebbe far gareggiare più di due o tre vetture. Fra i più preoccupati l'inglese Fitzpatrick che dopo aver lasciato la Porsche l'anno scorso per la BMW ora si ritroverebbe a non avere più nemmeno questo posto alla BMW.

Gli italiani al 1. posto come cuochi

● Prolifica la cucina italiana nei box tedeschi seguendo l'esempio lanciato anni fa dalla Ferrari. Praticamente tutti i meccanici si sono ora attrezzati per poter cucinare direttamente ai box i pasti. Nelle giornate di prova di questa «6 Ore» era possibile sentire nell'aria tra i vari odori dei box anche quello di sofisticata e profumatisima pastasciutta. Al fornelli erano sia i meccanici dell'Autodelta che quelli della Filipinetti che quelli di Trivellato. Un mini-sondaggio gastronomico compiuto da piloti e giornalisti ha premiato lo chef Autodelta autore di una deliziosa pastasciutta che ha letteralmente messo l'acqualina in bocca a tutti.

t. z.

Le classifiche dell'Europeo della Montagna

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Xavier Perrot (March) punti 110; 2. Jimmy Mieusset (March) 30; 3. Jean-Claude Andruet (Alpine) 27; 4. Hervé Bayard (Surtees) 27; 6. Franco Pilone (Abarth-Osella) 22; 6. Silvano Frisori (Porsche 911) 20; 7. Mauro Nesti (Chevron B 12) 20.

GRUPPI 2 e 4

1. Anton Fischhaber (Porsche GT) punti 62; 2. Sepp Greger (Por-

sche GT) 61; 3. H. Mander (Opel Kadett T) 50; 4. Georg Weber (NSU) 25; 5. Jacques Albera (Porsche GT) 22; R. Stenzel (Porsche GT) 20; 7. Silvano Frisori (Porsche GT) 20; 8. G. Larrousse (Porsche GT) 20.

GRUPPI 5 e 7

F. Pilone (Lola-Abarth) p. 40; 2. Cyr Febbraio (Chevron) p. 26; 3. L. Taramazzo (Abarth-Os) 24; 4. Juan Fernandez (Porsche 908).

Sei decimi d'olio per NESTI

SESTRIERE - La dodicesima edizione della Cesana-Sestriere, Trofeo Amoco, è terminata con un colpo di scena alla Hitcock che ha sconvolto le logiche previsioni della vigilia. Artefice non è stato il tempo, anche se minaccioso nelle prove di venerdì, svoltesi parzialmente sotto l'acqua, ma la grande quantità di olio sul manto stradale che per gli ultimi concorrenti ha rappresentato un problema molto serio.

Per sei decimi l'ha spuntata Mauro Nesti, alla prima gara effettiva con la Chevron 2000, su Xavier Perrot (March F. 2), ormai detentore del titolo europeo della montagna '72. Che lo svizzero non fosse venuto a spasso lo si era visto dai tempi delle prove di sabato: su quattro salite, tre erano sotto il record del '69 di Schetty su Ferrari 212E; nell'ultima, poi, lo polverizzava abbassandolo ufficialmente di 5"5 al di là del muro dei centotrenta orari. Solo Bayard sembrava resistere al forcing dello svizzero con un tempo in prova superiore al più basso di Perrot.

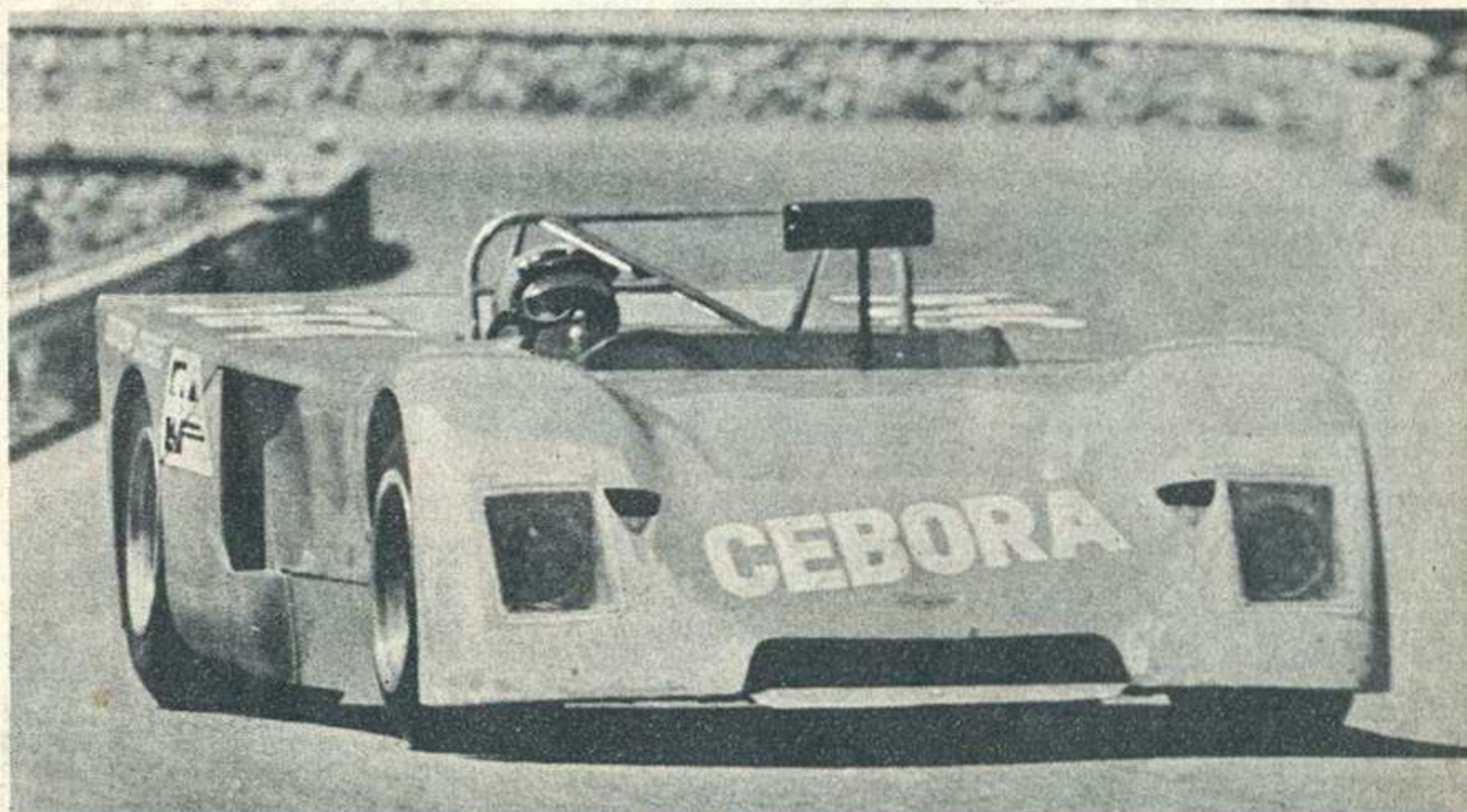
La « chiave » di questa Cesana sta dunque, come detto, nell'olio accumulatosi sulla strada, che già aveva fatto rallentare Nesti e ancor più danneggiato Perrot. Infatti, poco prima dello svizzero, Giovanni Morelli su ATS, senza colpa alcuna e ignorandolo, dava il colpo di grazia rendendo la strada viscosa. La sua vettura negli ultimi chilometri perde molto olio e all'arrivo il serbatoio di raccolta dello sfianto è ricolmo e un evidente lago si forma sotto il motore-cambio.

Sfortuna vuole che, un soffio di tempo prima che i commissari possano intervenire radicalmente parta Perrot, in lotta con il tempo. Man mano che sale lo svizzero perde ogni speranza di record. Vedendo le condizioni della strada deve « staccare » più volte a andar fuori traiettoria; al terzo ultimo tornante poi, già di per sé difficile per il cemento irregolare, una gran macchia d'olio interrompe per un attimo la sua corsa. Una ruota posteriore, all'uscita dalla curva, slitta; il baffo anteriore destro si impiglia in una balla di paglia che malignamente si mette davanti alla March: botta di marcia indietro, e quattro, cinque secondi che se ne vanno in fumo e con essi anche l'assoluto della gara.

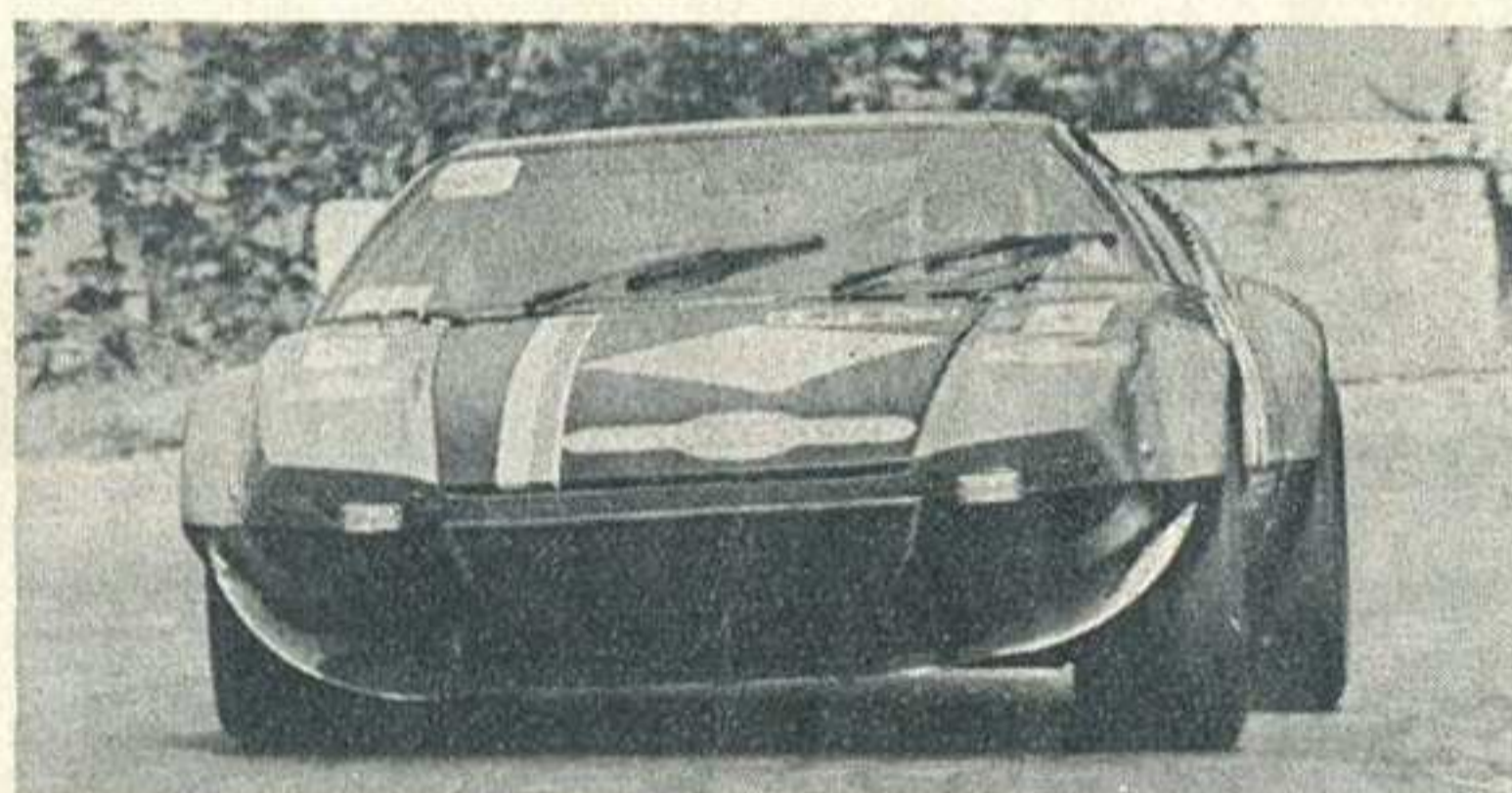
Molto dispiaciuto all'arrivo Perrot che senza la toccata era sicuro di scendere almeno sotto i 5'. Tutto sommato comunque non toglie un gramo alla superlativa prestazione di Mauro Nesti che di certo non si aspettava tanto, e si è rifatto abbondantemente della sfortuna di Monza. Con l'assoluto della Cesana il trentaquattrenne pilota di San Marcello Pistoiese ha ottenuto una delle sue più belle vittorie, ricompensando il munifico sponsor signor Generali della ditta Cebora, noto esperto e proprietario di cavalli famosi, vedi Barbablu. Terzo nell'assoluto con 3"2 è Bayard alla prese con i 380 cavalli della sua Surtees F. 1; quarto il bravissimo Giorgio Pianta su Lola T212

SESTRIERE - Attimi di vero terrore quando l'elicottero in dotazione all'organizzazione, un Agusta-Bell G. 3 B1, è precipitato da varie decine di metri d'altezza, in cima al colle, probabilmente a causa di una folata di vento complicata da una mancanza improvvisa di potenza. Il pilota brigadiere Carlo De Dea, è stato bravissimo a fare di tutto affinché l'elicottero non andasse a cadere in mezzo alla folla che assisteva alla gara, ed infatti esso è piombato a terra senza investire nessuno, anche se molto vicino al vostro cronista. Il brig. De Dei se l'è cavata con un leggero choc, incolume è rimasto il dottor Lievre, noto ortopedico torinese, mentre più serie sono le condizioni del terzo passeggero, il ten. Enzo Bianchi, cui il dottor Vigada, prontamente accorso ha diagnosticato la probabile frattura di una gamba ed una forte contusione alla colonna vertebrale.

Un elicottero dei carabinieri che precipita sul traguardo rende drammatica la Cesana - Sestriere



Mauro Nesti, dopo un periodo di « tranquillità », è tornato prepotentemente alla ribalta con la vittoria assoluta al Sestriere, con la Chevron appena sistemata dall'incidente all'autodromo di Monza



Nella GT, Locatelli con la Pantera è stato superato dalle Porsche. Sotto, Gigi Taramazzo, quinto assoluto con la Abarth-Osella



Seppi Greger è sempre alla ribalta, ma non ha più lo smalto di un tempo. Eccolo in difficoltà al volante della sua Porsche



del Jolly Club, che con un po' di fortuna avrebbe potuto fare il bis del « colpaccio » di Nesti in quanto partito con strada ancora parzialmente praticabile.

Quinto ad un pugno di secondi, l'irriducibile Taramazzo su Abarth 2000, attardato da rapporti non perfetti e noie alla iniezione. Alle sue spalle nel giro di 8/10 il belga Braillard su Pygmée F. 2, Tondelli su Chevron B21 e Bonomelli su Porsche 910. Il tempo di Bonomelli è inficiato da un pauroso testacoda a 160 all'ora, nel « veloce » prima del paese, risoltosi per fortuna solo con una botta al muso e i tromboncini degli scarichi piegati.

Nella Gran Turismo, lo svizzero Haldi con la sua 911 S bisca il successo del '71 e migliora il suo record anche se peggiora in tempo ottenuto in prova, per ragioni di carburazione; secondo è Fischhaber su Porsche 911; ottimo terzo è Monticone sulla 911 di Fossati con delle favolose Dunlop ultrabasse e un motore, in compenso, non eccezionale, davanti a Bonomelli e a Greger, entrambi su Porsche. Sesto è Locatelli con la Pantera-Romeo Ferraris, con rapporti assolutamente inadatti alla salita (terza 220). En plein della Conrero Squadra Corse nella 2000, con Rosselli e Monti primo e secondo su Opel GT davanti a Pica sfortunatissimo. Gli si è infatti rotto il comando a ghigliottina di sinistra facendogli perdere moltissimo. Anche in prova aveva avuto le sue disavventure.

Nella 1600 vince Luigi Pozzo su GTA Monzeglio e ottiene un ottimo 5'49" nonostante un paio di errori, mentre nella 1300 il torinese Bersano su Alpine-Varese vince e migliora il suo tempo del '71 rafforzando il suo primato nel campionato italiano. Nella 1000 dominio dei liguri Costamagna e « Nemo ».

Partono ora le turismo gruppo 2. Primo concorrente e vincitore di classe nella oltre 2000 è Schon su Opel Commodore a iniezione che, seguito da Pianta, anch'egli su Commodore ma a carburatore, rafforza il successo del Team Conrero. Nella classe successiva fino a 2000 (fermo Capietti per noie alla iniezione) il solito Mander su Opel Kadett vince e

si rifà della sfortuna del Bondone dove aveva rotto il tirante dell'acceleratore.

Nella 1600 un nome solo, Ricci, vince e migliora il suo tempo del '71.

Nella 1300 Invernizzi, su Alfa regola per 5" Pellegrin su Cooper che ripete la disavventura del Bondone; terzo è Weber su NSU, mai a suo agio su una salita veloce. « Enzo », uno dei favoriti della vigilia, spacca il motore e arriva a passo d'uomo. Nella 1150 dominio delle 128. Vince il capofila del campionato, « Girasole » che regola un arrabbiatissimo Galmozzi che non si dà pace per una « terza » messa al posto di una « prima ». Terzo Dalla Chiesa con gomme non all'altezza e motore non entusiasmante nonostante le cure della vigilia; quarto Vimercati, reduce da un testa-coda al ponte.

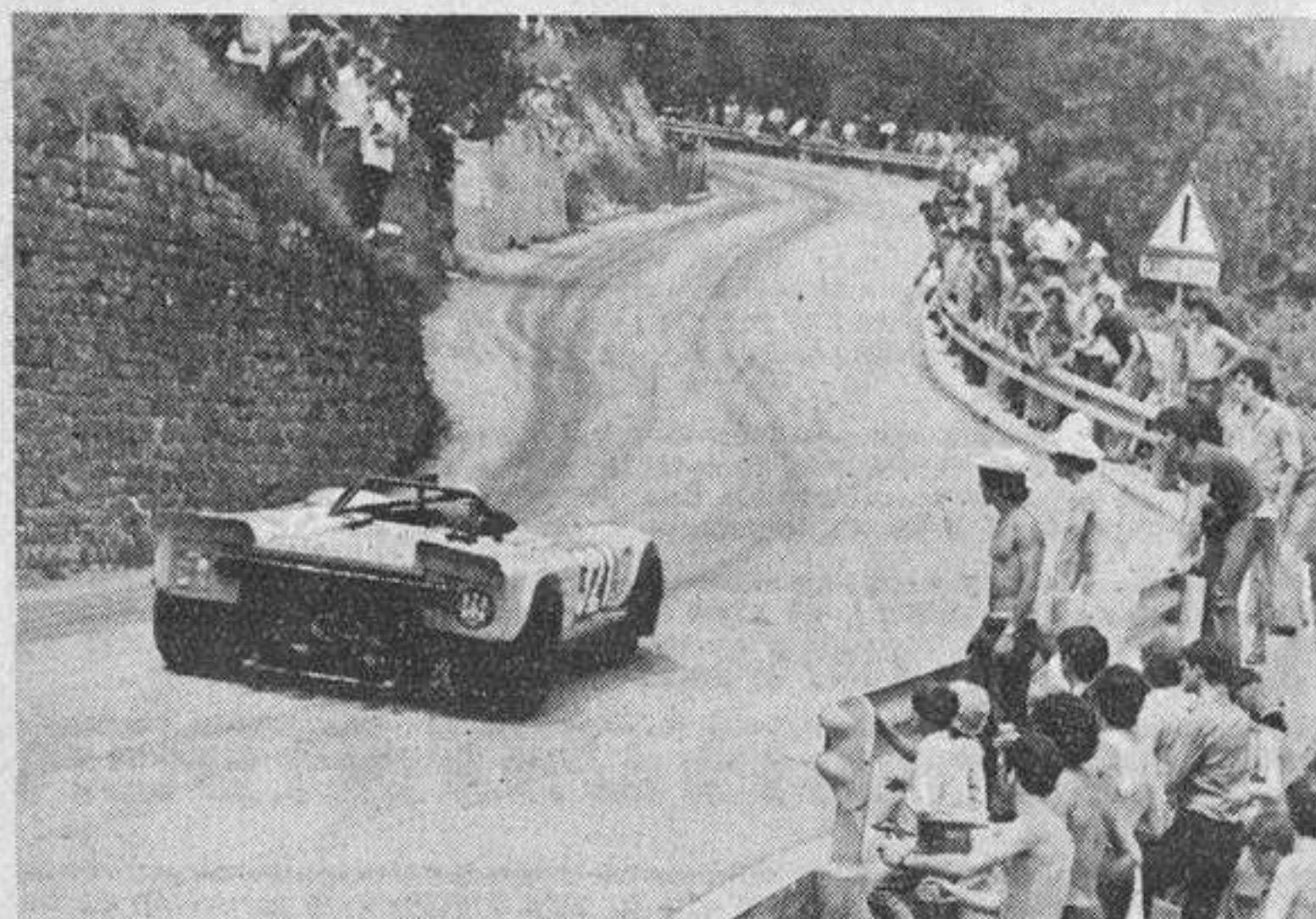
Nella 1000 Stefanelli su Abarth Baistrocchi a iniezione ha gioco facile, fermatosi Soria, su Amighini. Nella 850 Tarasco, ottimo su Abarth Fren supera un dispiaciuto Gatti. Un opportuno cambio di rapporti alla vigilia (con quarta a 117 invece di 120) ha facilitato la bella vittoria del romano Santucci su 650-Vaccari che ha migliorato il record di Rola del '69 col tempo notevolissimo di 6'60"5; secondo è il bravissimo palermitano Fina su 695 Saccone, rallentato dalla carburazione nelle curve a sinistra.

Nella 600 Bettazzi su Abarth-Baistrocchi a iniezione vince e batte il record di Mazzeschi. Nella 500, nuovo crollo di record. Questa volta è di turno il torinese Lavazza che, unico della sua classe, batte il record di Guzzi dwel '68, abbassandolo di ben 6" e sale alla media di 84 kmh.

Nelle Sport, detto dei protagonisti, resta da segnalare le vittorie di Buonapace nella 1600 e quella — sofferta — di Gianni Varese nella 1300. Il torinese ha battuto il record di Ortner, ma diceva che si doveva fare meglio. Nella 1000, dominio della AMS di Cerulli, al di sopra però del record appartenente a Nesti.

Nelle formule, lotta piemontese fra Pesce e Lo Voi, con vittoria del primo, mentre nella 850 Rosei, pur non in perfette condizioni fisiche, non ha avversari.

Giorgio Rosotto



« Noris », con la sua fida Porsche 3 litri, non ha potuto dare il meglio per un testa-coda in uno degli ultimi tornanti del percorso

NORIS spento

SPECIALE PER AUTOSPRINT

PEDAVENA - La gente di quassù dice che « Amphicar » è diventato più popolare del sindaco. Lo stesso pilota che con una gara maiuscola ha bissato il successo dell'anno scorso portando tra l'altro il record sul tracciato a 4'14"3 e abbassando di quasi 11" il record precedente, ha così commentato:

« La gente di qui è molto simpatica e non nasconde che ho più tifosi qui che dalle mie parti. Per quanto riguarda la mia prestazione debbo dire che quando la macchina va, anch'io mi sento un altro. Nelle prove ufficiali ho fuso a metà strada ed ho completato il tracciato con un tempo record, naturalmente alla rovescia, ho impiegato esattamente 1.05'11"2 tanto che pensavo di non potermi presentare alla via. Grazie invece al prezioso lavoro svolto dai miei meccanici Ignazio Cusimano e Umberto Volda con la collaborazione anche del pilota Alessandro De Giorgi, i quali hanno lavorato per una intera notte, ho potuto prendere il via regolarmente ed è andata come tutti sanno. La Chevron B 19 è una macchina meravigliosa. Peccato che domenica dovrò andare al mare per lasciare il posto a Capuano che partecipa al Campionato Italiano di Velocità. La vettura è di proprietà della Commissionaria di Palermo della Ford e ce la scambiamo all'occorrenza ».

« Amphicar » regge con soddisfazione il meraviglioso trofeo Dreher assegnatogli dall'A.C. di Belluno e dall'Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo di Feltre e di Pedavena per la brillante vittoria. Il trofeo riproduce un bicchiere di stile bavarese di birra con la base in marmo. « Ora — gli sussurrano degli amici — devi riempirlo di birra e berlo tutto di un fiato! ».

Questa seconda edizione della gara in salita Pedavena-Croce d'Aune n. 1 ha difettato di spunti agonistici e tecnici. Diciamo subito che la competizione ha riscosso un successo. Basti dire che gli organizzatori si sono visti costretti a non accettare oltre 50 piloti appartenenti a numerose scuderie perché il numero limite degli iscritti era già stato superato largamente. Una folla ordinata, un vero record di spettatori ha seguito l'appassionante carosello lungo gli otto chilometri del tracciato che con un balzo di 672 metri da Pedavena ha portato i

conduttori nella ridente conca di Croce D'Aune.

Al centro di questa seconda edizione c'è stato il confronto tra « Amphicar » e « Noris », gli unici in pratica che potevano aspirare alla vittoria finale. La battaglia si era già profilata nelle prove quando « Noris » su Porsche 908 MK2 ha ottenuto il miglior tempo in 4'23"8. In gara « Noris » proprio nel penultimo tornante (si dice però che il pilota veronese fosse già in ritardo nei confronti di « Amphicar ») si è girato e sfortunatamente gli si è spento il motore ma « Noris », mostrando quel senso sportivo che lo ha sempre contraddistinto non si è perduto d'animo e facendo bel viso a cattiva sorte ha ripreso la corsa. Riavviato il motore, ha tagliato il traguardo attardato di quasi un minuto. Nella classifica assoluta infatti egli figura all'undicesimo posto a oltre 45" di distacco dal suo diretto avversario.

Rimarchevole la prestazione di « Gianfranco », brillante secondo che ha preceduto di soli 5 decimi Gabriele Serblin su Chevron B 19. Una conferma si è avuta da Silvano Frisori su Porsche 911 primo della classe oltre 1600 e quarto assoluto davanti a quel Mario Nardari che sempre bersagliato dalla sfortuna è riuscito nonostante tutto a piazzare la sua AMS al quinto posto assoluto risultando anche primo della classe da 1000 a 1300 Gr. 5. Tutti con un lievissimo scarto nell'ordine si sono classificati alle spalle di Nardari, Alberto Donà primo della classe fino a 1000 Gr. 5, Giancarlo Corsi, « Effe-Ci »; Silvano Pittini, su Alfa Romeo GTA e Aldo Fasan, su Renault Alpine.

Attilio Trivellato

Cominciano male da « cadetti »! in un incidente non hanno rispettato le bandiere a MONZA

Multati 15 (mini) piloti!

Una volta per sempre dobbiamo ricordare ai piloti che la pista non deve essere scambiata per un'arena da rodeo. E' un fatto che l'inesperienza di molti piloti crea logicamente delle situazioni in pista a volte piuttosto critiche. Però l'irruenza con la quale molti piloti affrontano le varie curve sfiora molto spesso la... incoscienza. Proprio l'inesperienza dovrebbe consigliare una maggiore prudenza, purtroppo i consigli restano quasi sempre inascoltati.

La riprova si è avuta in occasione della settima prova del « cadetti » che per poco non ha registrato una tragedia. Il drammatico incidente nel corso della terza batteria tra le vetture di Mejani e Nebuloni avrebbe dovuto insegnare qualcosa a tutti i piloti in quel momento impegnati in corsa. E invece si sono visti quasi tutti passare noncuranti tra i rottami sparsi in pista senza tenere in nessun conto le relative segnalazioni dei commissari di pista. I giudici di gara si vedevano così costretti a multare ben 15 piloti per non aver rispettato le bandiere di segnalazione da parte dei commissari di pista.

In finale, ancora un groviglio di macchine in variante sempre dovuto all'eccessiva irruenza da parte di qualcuno. Ne faceva le spese Mario Benusiglio che per evitare un tamponamento sfiorava con la sua macchina alcuni commissari di percorso; per questo sarà deferito alla CSAI. Ma siamo sicuri che la colpa è soltanto sua? O non piuttosto dalla beata incoscienza di alcuni piloti, che pur sapendo di essere alle primissime esperienze in pista, credono invece di essere già dei « novelli Stewart »?

La CSAI è meglio che intervenga

Ma che storia è questa dei «clan» minori?

Il clima, nella Formula Monza, è surriscaldato, non solo per quanto succede in pista, ma anche per quanto si sente dire nei box. Infatti un gruppo di piloti, con i fratelli Vargiu in testa, si dichiara decisamente scettico circa la regolarità delle gare di questa stagione. Questi piloti urlano — letteralmente — che moltissimi concorrenti sono caduti nell'equivoco: « formula 875 Monza = formula con motori di 875 di cilindrata ». Si fanno parole grosse, anche nei confronti dei commissari tecnici, si parla di «clan» intoccabili legati alle varie formula di gara: il clan della scuderia Meneghina sarebbe per la Formula Monza, quello della scuderia Delta per la Formula Ford, quello della scuderia Italia per la Formula 3.

Che per il fatto stesso di svolgere un'attività premiale una data Scuderia si debba sentire accusata di chissà quali manovre, è una cosa di per se stessa deprimente. Noi riferiamo comunque queste voci per dovere cronistico, assicurando ai nostri lettori che abbiamo cercato di avere qualche prova di ciò che questi «contestatori» affermano, ma senza ottenere nulla, tranne la certezza (per loro) delle accuse. Può darsi che una inchiesta della CSAI sulla faccenda, fatta in maniera serena in questo intervallo fra la settima e l'ottava prova, potrebbe servire a chiarire questa antipatica questione.

petto di Nebuloni che gli piomba violentemente sul retro della macchina tranciandogli di netto il motore. I due piloti se la cavano con molto spavento. Le macchine ne escono molto seriamente danneggiate.

La conclusione della batteria vede il successo solitario di Vitori alle cui spalle si classificano nell'ordine Merenda, Pozzoli, Mario Benusiglio e Ozzello. Con questa prova il Trofeo Cadetti va « in ferie ». L'ottava prova avrà luogo alla fine di agosto.

Roberto Andreis

TROFEO CADETTI - Gara per vetture di Formula Monza - 7. prova - Monza, 6 luglio 1972.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Lorenzo Santandrea (Santandrea) in 15'21"3 alla media di kmh 112,771; 2. Melesi (Melesi) 15'21"5; 3. Verrelli (Repetto) 15'21"8; 4. Ottini (Melesi) 15'30"; 5. Maggioni (Lab) 15'43"2; 6. Capra (Repetto) 15'49"9; 7. Lugli (Melesi) 15'51"; 8. Clerici (Repetto) 16'00"6; 9. Ceria (Repetto) 16'09"6; 10. Grasselli (Grasselli) giri 11; 11. Bartoli (Repetto) giri 10; 12. Gasparella (GBA) giri 9; 13. Facchinetti (Lucky) giri 8; 14. Pizzaluga (Sace) giri 7; 15. Daverio (Daco) giri 4;

2. batteria: 1. Orazio Ragaio (RGB) in 15'01"9 alla media di 115,196 kmh; 2. Frigerio (Frimer) 15'02"; 3. Monti (Maco) 15'02"1; 4. Boschini (CRM) 15'07"2; 5. Ravaglia (Lab) 15'19"; 6. Viale (Repetto) 15'26"; 7. Sofia (Sofia) in 15'35"4; 8. Vigezzi (Santandrea) 15'37"5; 9. Soresina (Repetto) 15'37"5; 10. «Giorgis» (Repetto) 15'43"5; 11. Gatti (Santandrea) giri 11; 12. Codognola (Marcos) giri 11; 13. Miolli (CNM) giri 11; 3. batteria: 1. Roberto Vitori (Repetto) in 15'16"1 alla media di 113,411 kmh; 2. Merenda (Bonetti) 15'40"; 3. Pozzoli (Repetto) 15'43"1; 4. M. Benusiglio (Lab.) 15'43"8; 5. Ozzello (Thiele) 16'30"4; 6. Maestri (Lab) 15'39"9 giri 11; 7. Carini (Repetto) giri 11; 8. Solarino (Repetto) giri 10; 9. R. Benusiglio (Lab-CRM) giri 10; 10. Consonni (Repetto) giri 10; 11. Crivelli Visconti (Repetto) giri 10; 12. Bissoli (Melesi-Bissoli) giri 10; 13. Mercatelli (Mig) giri 5.

Finale: 1. Orazio Ragaio (RGB) 25'02"9 media 115,217 kmh; 2. Frigerio (Frimer) 25'07"; 3. Ravaglia (Lab) 25'08"3; 4. Vitori (Repetto) 25'18"1; 5. Maggioni (Lab) 25'23"6; 6. Melesi (Melesi) 25'27"2; 7. Santandrea (Santandrea) 25'52"6; 8. Verrelli (Lab) giri 19; 9. Vigezzi (Santandrea) giri 19; 10. Pozzoli (Repetto) giri 19; 11. Maestri (Repetto) giri 19; 12. M. Benusiglio (Lab) giri 19; 13. Ozzello (Thiele) giri 19; 14. Viale (Repetto) (Maco) giri 14; 15. Merenda (Bonetti) giri 9; 16. Capra (Repetto) giri 8; 19. Boschini (CRM) giri 6; 20. Ottini (Melesi) giri 5; 21. Soresina (Repetto) giri 5.

CLASSIFICA ASSOLUTA

dopo la settima prova: Orazio Ragaio punti 42; Vitori 18; Ravaglia 13; Bosio 12; Ottini 11; Frigerio e Viale 9; Bionda, Capra e Cavallini 8; Redaelli 6; Borrello 5; Melesi, Santandrea e Vigezzi 4; Miragliotta, Monti e Verrelli 3; Maggioni e Mercatelli 2.

SWIETLICK vince a Vila Real

VILA REAL - ClaudeSwietlick, con una Lola 7290 due litri, ha vinto la corsa internazionale per vetture Sport di Vila Real, la più importante del Portogallo. Vic Elford, anch'egli su Lola, aveva preso la testa subito dopo il via, ma è stato poi costretto al ritiro. Ottima la corsa di Burton, che dall'ultima posizione ha rimontato fino al secondo posto. Nel prossimo numero daremo una più ampia cronaca della corsa.

RAGAIOLO senza più rivali?

MONZA - Settima prova del Trofeo Cadetti in una splendida serata che ha richiamato all'autodromo monzese ancora una volta un fortissimo numero di appassionati. C'è qualche iscritto in meno rispetto alle altre prove. La cosa è dovuta senz'altro all'aria di smobilitazione a vacanza che (giustamente) fa presa anche tra i piloti. Contiamo 64 iscritti dei quali soltanto 53 prenderanno il via. Manca Franco Bosio per il quale la formula « vettura in prestito » non ha funzionato.

L'attenzione generale è puntata sul leader della classifica del « Trofeo », il veronese Orazio Ragaio, già vincitore di ben tre prove. Ci si chiede se anche questa settima prova registrerà il solito monologo della efficientissima RGB del veronese. Non si attende molto per avere l'ennesima conferma. L'alfiere della scuderia meneghina si aggiudica, infatti, per primo la sua batteria, anche se con un po' di difficoltà, e poi fa sua la finale alla maniera solita, cioè staccando nettamente tutti i suoi più immediati inseguitori, nell'occasione Frigerio, Ravaglia e Vitori, per poi presentarsi tutto solo al traguardo, accolto dalle ovazioni della sua «troupe» di fedelissimi.

Con questo successo Ragaio consolida in maniera determinante la sua posizione di capo classifica del « Trofeo cadetti 1972 » e pensiamo sarà pressoché impossibile per chiunque sovrattire in extremis il risultato finale.

In questa occasione, la disputa delle tre batterie, ciascuna sulla distanza di 12 giri della pista Junior, non ha assunto i toni drammatici (tranne che in un solo episodio come poi racconteremo) delle altre volte. La prima, per la quale prendono il via 16 vetture, trova nel pilota costruttore Santandrea il protagonista di maggior spicco. Gli rendono la vita dura prima tutti insieme Melesi, Verrelli e Ottini, poi il solo Melesi.

Più equilibrata la seconda manche (18 i partenti) con Ragaio, Frigerio e Monti in veste di mattatori. Ragaio tenta più volte di scrollarsi di dosso i due compagni di fuga che invece « tengono » molto bene. Particolarmente in forma si mostra il giovane Celso Monti (rientrato di proposito dal viaggio di nozze con la neo-signora Marzia Cosentino — auguri vivissimi! — che però nella volata conclusiva si fa precedere da Ragaio e Frigerio.

Ed eccoci infine alla terza batteria per la quale si schierano in pista diciannove vetture. Anche qui un protagonista di rilievo, il bravo Roberto Vitori, con tutti gli altri a inseguirlo senza troppa convinzione. Nelle retrovie però la battaglia è ugualmente avvincente. Succederà anche un incidente che, seppur molto spettacolare, non avrà conseguenze per i piloti coinvolti. Alla terza variante la Santandrea di Mejani va in testa-coda proprio nel momento in cui sorraggiunge la Re-

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Una TECNO che vince

FRANCIA - Corsa di Plumelieu - Gara di velocità in salita
1. Martin (Tecno) 45''8, nuovo record.

Martin ha battuto il proprio record, lasciando a 3''8 il secondo arrivato, Morel su Martini. Terzo Touroul su Porsche.

Aria buona per ARRIAS

FRANCIA - Corsa di Aubazine - Gara di velocità in salita
1. Arrias (Lotus) 1'26''8.

Dominatore della corsa, Arrias ha preceduto di 2'' il secondo, Vignaud su Alpine. In gruppo 1 vittoria prevista di una Chrysler Emicuda, in gruppo 2 di una BMW.

Uno sprint in extremis

FRANCIA - Foret d'Auvray - Gara di velocità in salita
1. Foucteau (Tecno) 1'8''4, nuovo record.

Rivestimento stradale nuovo, che ha reso le vetture molto veloci, record battuto più volte (lo aveva stabilito Martin). Foucteau, che nella prima salita, pareva inferiore a Touroul, si è rifatto largamente nella seconda.

Tutta folla piloti e pubblico

FRANCIA - Corsa di Lachens - Gara di velocità in salita
1. Xiberras (Sib) 5'19''9, nuovo record.

Alcune migliaia di spettatori, 85 piloti fra nazionali e stranieri, percorso durissimo di km 7,700. Il record era detenuto da Coarassa, che questa volta non ha preso il via, benché avesse un motore nuovo.

Dominio monoposto

FRANCIA - Corsa Les Glouneaux - Gara di velocità in salita
1. Maublanc (Chevron) 1'27''.

Previsto duello fra Maublanc e Martin su Tecno. Naturalmente mattatrici della gara sono state le monoposto e non sono mancati incidenti, per fortuna di poca entità.

Pronostico prematuro

FRANCIA - Corsa di Revard - Gara di velocità in salita
1. Mieusset (March) 5'46''2

Miglior tempo in prova di Mieusset, che in gara è stato però ostacolato da Andruet su Alpine che ha migliorato il proprio tempo in prova, tanto da farsi pronosticare vincitore. Mieusset allora ha fatto il massimo sforzo e ha vinto, alla media di 115,880 orari.

CHEVRON più leggera

FRANCIA - Corsa di Vuillafans - Gara di velocità in salita
1. Maublanc (Chevron) 2'15''7, nuovo record.

Valida per il campionato francese della montagna, la gara è stata vinta da Maublanc che ha battuto il record detenuto dallo svizzero Perrot su March (2'16''). Ottime le prestazioni del secondo arrivato, Frequelin su Grac, staccato di 2'', nonostante avesse una vettura più pesante e meno maneggevole.

12 ore combattute

BELGIO - 12 Ore di Ypres - Rally
1. Staepelaere-Aerts (Escort)

Gara durissima dal principio alla fine, benché il tempo fosse bello e le strade ottime. Numerosi i ritiri e dopo un certo tempo la lotta si è ristretta fra Laurent, Staepelaere e Kriedel. Uno dei favoriti, Jacquemin, non è partito.

Monopolio austro-ungarico

AUSTRIA - Rally Klatovy - Rally
1. Hubacek-Rieger (Alpine)

Il solito Hubacek, che in questi rallies austro-ungarici si direbbe ormai imbattibile.

Rally ELBA mondiale col «via» da Vallelunga?

LIVORNO - Assistere alle verifiche per cercare di sapere qualche novità è sempre un modo piacevole per godersi le gare automobilistiche le cui cornici meritano di essere vissute per le loro particolari caratteristiche che le differenziano dalle altre manifestazioni sportive. Sabato pomeriggio alla rotonda dell'Ardenza abbiamo avuto l'occasione di intrattenerci con uno dei promotori del Rally dell'Isola d'Elba che ci ha espresso quella che per lui sarebbe una esigenza di miglioramento del rally elbano soprattutto in funzione di un suo eventuale inserimento fra le prove valide del campionato mondiale rally. Ecco in sintesi l'idea: partenza da Vallelunga dove dovrebbe svolgersi una prima prova speciale con penalizzazioni da stabilirsi, quindi un percorso comune abbastanza tirato sino ai piedi di Radicofani dove potrebbe essere organizzata una prova speciale o addirittura una corsa in salita. Poi, ricalcando una parte del percorso del Rally Alpi della Luna e della Coppa Liburna, a portarsi a Livorno e di qui scendere a Piombino per trasferirsi all'Elba. Appena giunti sull'isola effettuare un percorso di 350 chilometri e 24 ore dopo, nella notte, il gran finale di 500 km. Si avrebbe così una gara rispondente ai canoni di prova mondiale. Utopie? Speriamo di essere smentiti.

Nel mini RALLY a LIVORNO i giovani SCIASCIA e PONTI L'accoppiata MARZATICO

LIVORNO - Una nuova conferma della forza, della vitalità, e del costante progresso dei rallyes nazionali, questa l'impressione suggerita dalla Coppa Liburna organizzata dall'AC Livorno che ha richiamato quasi tutti i migliori esponenti della specialità.

Trecentoquaranta km di strade buone e pessime, a saliscendi e tortuose hanno, nel corso delle sette ore e rotti di gara, severamente impegnati sia i mezzi meccanici che le doti psico-fisiche dei conduttori. Gli «specialisti» erano numerosi a Livorno, ma accanto a loro, con vero piacere abbiamo potuto notare le nuove leve di questa appassionante branca automobilistica, coloro i quali subentreranno ai più famosi nomi, coloro che presto o tardi sono destinati a scalzare dal loro piedistallo chi da tanti anni è gloriosamente sulla breccia del rallyismo italiano. Ecco perché il rallyismo è in Italia, nonostante le incomprensioni iniziali una cosa viva e pulsante come i sei esordienti in classifica fra i primi dieci ne hanno fornito una ennesima prova.

La classifica finale vede vincitore assoluto l'equipaggio del Lloyd Adriatico Marzatico e signora, una coppia veramente formidabile se in questa stagione ha colto negli otto rallyes nazionali ai quali ha partecipato quattro vittorie e quattro secondi posti. La vittoria del duo Marzatico non è avvenuta per sortilegio di favorevoli circostanze: l'equipaggio del Lloyd Adriatico ha ottenuto il miglior tempo nelle prove speciali di Vallicelle (primo e secondo giro) del motocross (primo e secondo giro) di Casa dei Corsi (primo e secondo giro) di Poggio D'Arco (secondo giro) ed avere conseguito in secondo e terzo posto nelle due prove di Saracino ed il terzo a Poggio D'Arco nel corso del primo giro. Marzatico e signora (che ha fatto il suo dovere come « navigatore ») sono stati protagonisti di una gara intelligente, regolare e coraggiosa ad un tempo. Non si vince un rallye duro, eccezionalmente selettivo (il 50 per cento dei concorrenti non è giunto al traguardo) se non si posseggono qualità di rilievo e se non si è padroni del mezzo meccanico a disposizione.

La competizione livornese ha offerto anche una dimostrazione mirabile non soltanto di potenzialità fisica e stilistica, ma anche di aggressività e di mordente di Biasuzzi (primo degli esordienti) e di Billia (primo del gruppo 3) mentre hanno veramente sbalordito i giovani Sciascia e Ponti classificatisi rispettivamente al quarto e quinto posto e Brai al volante di una Opel Kadett. Il settimo posto conquistato nella graduatoria finale premia Serena Pittoni che ha profuso veramente il meglio di sé in una competizione del genere. Si sono altresì inseriti nel novero dei migliori Bulfoni,

Haupt, Canè, Gargini, Maranzano, Solaroli, Nestore e Vicari, nomi noti e no nella specialità ha ad essi vanno accennando in un unico sintonico omaggio gli sfortunati Polese (primo al termine del primo giro con trenta secondi di vantaggio su Marzatico penalizzato di 35 secondi ad un controllo orario per sbaglio di strada) costretto al ritiro al termine dell'ottava prova speciale quando era ancora alla testa della classifica provvisoria per la rottura di un galleggiante della sua Alpine Renault.

Pregliasco, uscito di strada fortunatamente senza conseguenze, nel tentativo di recuperare il tempo perduto nello stesso errore di percorso in cui era incorso Marzatico. Ravaioli, Ardizzoia, Fargiol e Galatini ritiratisi quando ancora si trovavano a lottare per i posti dell'alta classifica causa guasti meccanici.

Carlo Burlando

VI COPPA LIBURNA - Prova valida per il Trofeo Nazionale Rallyes - Livorno, 9 luglio.

LA CLASSIFICA

- 1. Arturo Marzatico (Porsche 911-S) punti 179 2. Biasuzzi (Lancia HF 1600) 226; 3. Billia (Lancia HF 1600) 230; 4. Sciascia (Lancia HF 1600) 267; 5. Ponti (Lancia HF 1600) 271; 6. Brai (Opel Kadett 1900) 275; 7. Pittoni Serena (Lancia HF 1600) 338; 8. Bulfoni (Lancia HF 1300) 339; 9. Haupt (Lancia HF 1600) 345; 10. Canè (Opel Ascona) 351; 11. Gargini (Lancia Fulvia HF 1600) 353; 12. Maranzano (Lancia HF 1600) 361; 13. Solaroli (Lancia HF 1600) 369; 14. Nestore (Renault Gordini) 377; 15. Vicari G.B. (Lancia HF 1600) 381; 16. Viccardi (Fiat 124 S) 407; 17. Piscicelli (Lancia HF 1600) 415; 18. Salvatori (Fiat 128) 451; 19. Perazzo (Fiat 124 S) 465; 20. Giusto (Fiat 128 C) 488; 21. Benedetti P. (A. 112) 502; 22. Lobello (Lan-

- cia HF 1600) 504; 23. Freschi (Fiat 125) 525; 24. Tabanelli (BMW 2002) 535; 25. Gho (Simca 1100 S) 554,4; 26. Volpi G. (Fiat 128) 562; 27. Li Gobbi (Lancia HF 1600) 582; 28. Soratello (Fiat 128 C) 620,8; 29. Giovacchini (HF 1600) 628; 30. Lascirrea (Simca R) 661; 31. Erik (HF 1300) 769,8; 32. Belfiglio (Simca R) 791; 33. Cardinalli (Fiat 128) 813; 34. Re (Opel Kadett 1900) 817; 35. Bulfoni (Mini Cooper) 941; 36. Gilardone (Fiat 127) 1603; 37. Negrisola (Fiat 125 S) 1046; 38. Rossi (HF 1300) 1102; 39. Dei Mazza (Fiat 128) 1272; 40. Torchio (HF 1300) 1343,2; 41. Ridi (Fulvia) 1704.

Karting by night al S. PANCRAZIO

PARMA - Sabato 1 luglio, sul kartodromo S. Pancrazio, si è svolta la prima prova del Torneo AUTOSPRINT, articolato in quattro gare, dotato di un ricco monte premi che ha richiamato l'attenzione di ben 72 concorrenti. La prova si è disputata in notturna e per l'occasione è stato inaugurato un nuovo modernissimo impianto di illuminazione che non ha rivali in Italia. La gara è stata bella e combattuta. Nella classe 100 cc 3. cat. 32 i partecipanti. Dopo 4 manches e la finale ha vinto Perini, seguito da Marotta, Raimondi e Bernazzoli. Nella seconda cat. 100 cc si è imposto Santini dopo una dura lotta con Bini, Masini, Scarabelli e Gabbiani. Nella 100 cc 1. cat. bella vittoria di Penna davanti a Giugni, Poli e allo sfortunato Coperchini vittima di una testa-coda. Nella 125 cc 2. cat. Boni ha vinto con relativa facilità davanti a Silvestri e Malolino. Nella 125 cc 1. cat. Pavesi si è imposto su Barilli e Baroni. Sfortunato il rientro di Pernigotti dopo una lunga assenza dalle gare.

Il Trofeo AUTOSPRINT proseguirà, sulla pista S. Pancrazio il 13, 20 e 27 luglio.

Una nuova « ISETTA » (nel rilancio della ISO)

VAREDO - Con una riuscita festa mondana, è stato inaugurato il nuovo stabilimento di Varedo della Iso-Rivolta. Un'area di 60 mila metri quadrati, destinata ad ulteriori ampliamenti, dove si producono i ben noti modelli gran turismo e lusso « Grifo », « Fidia » e « Lele », ad una cadenza di oltre 400 esemplari l'anno.

L'occasione è stata propizia per annunciare un nuovo modello di prestigio per il prossimo Salone di Torino, oltre ad un interessante progetto di costruzione d'una vettura da città, una riproposta in termini più moderni della « Isetta », una razionale « city-car », di linea assai piacevole e soprattutto di alta praticità nell'odierna espressione del traffico cittadino. Programmi ambiziosi, come ha sottolineato lo stesso ing. Piero Rivolta, figlio dell'indimenticabile comm. Renzo Rivolta, che fondò la Iso una trentina d'anni fa; programmi che spaziano verso le macchine da neve, le macchine agricole ed i grandi motoscafi « off-shore ». Un rilancio ed un potenziamento quanto mai gradito d'una industria così affermata qualitativamente.

kléber corre



KLEBER CORRE per aiutare i piloti a vincere, con un Servizio Assistenza famoso sui percorsi di rally di tutto il mondo.

KLEBER CORRE per collaudare le tecniche nuove dei suoi pneumatici d'avanguardia.

pneumatici radiali V 10

