



Finalmente una soddisfazione anche in F. 3 per Bruno Pescia

Bruno PESCIA beneficia della paurosa volata finale in F. 3 (con PESENTI ROSSI sotto accusa)

La grande paura di Carlo Giorgio



Sopra, Pescia si «getta» fra le braccia degli amici della Delta, al termine della gara vinta (sotto) con questa volata davanti a Pesenti

COPPA BENAGLIA - Gara di velocità in circuito valevole come 5. prova del campionato italiano F. CORSA 3 - Imola, 22-23 luglio 1972.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Alessandro Pesenti Rossi (Brabham Nova) 14'09"7, media kmh 170 e 081; 2. Colombo (Brabham Nova) 14'11"3; 3. «Gero» (Brabham Alfa) 14'24"4; 4. Piazzi (Brabham Nova) 14'25"4; 5. Maggi (Branca Nova) 14'28"; 6. Ricci (Lotus Nova) 14'43"3; 7. Doneda (GRD Delta) 14'47"6; 8. Pesce (Tecno Nova) 15'07"9; 9. Stalfieri (March Nova) 15'21"3; 10. «Shangry-La» (March Nova) 15'41"3; 11. Minozzi (Gozzoli Nova) 15'43"5; 12. Marazzi (Quasar Nova) a 1 giro; 13. Tenani (Chevron Alfa) a 1 giro; 15. Manzoni (Tecno Nova) a 1 giro; 16. V. Brambilla (Brabham Nova) a 1 giro; 17. Bodini (Tecno Nova) a 4 giri.

Giro più veloce: il 6. di «Gero» (Brabham Alfa) in 1'44"2, media kmh 173,366.

2. batteria: 1. Pino Pica (Brabham Nova) 14'03"7, media kmh 171,291; 2. Pescia (Lotus Delta) 14'06"9; 3. T. Brambilla (Birel Alfa) 14'07"2; 4. Giorgio (Brabham Nova) 14'10"6; 5. Spreafico (GRD Alfa) 14'18"3; 6. Lombardi (Lotus Nova) 14'19"6; 7. Scarambone (Chevron Nova) 14'20"8; 8. Gatta (Tecno Nova) 14'22"3; 9. Bignami (Brabham Nova) 14'29"8; 10. Noè (Lotus Alfa) 14'30"7; 11. Bergami (Branca Nova) 14'30"7; 12. Bertaccini 14'32"4; 13. Pavese (Branca Nova) 14'38"9; 14. Togna (Brabham Nova) 15'05"8; 15. Baldi (Tecno Alfa) 15'38"3; 16. Rosci (Lotus Alfa) a 3 giri; 17. Paoli (Tecno Nova) a 6 giri.

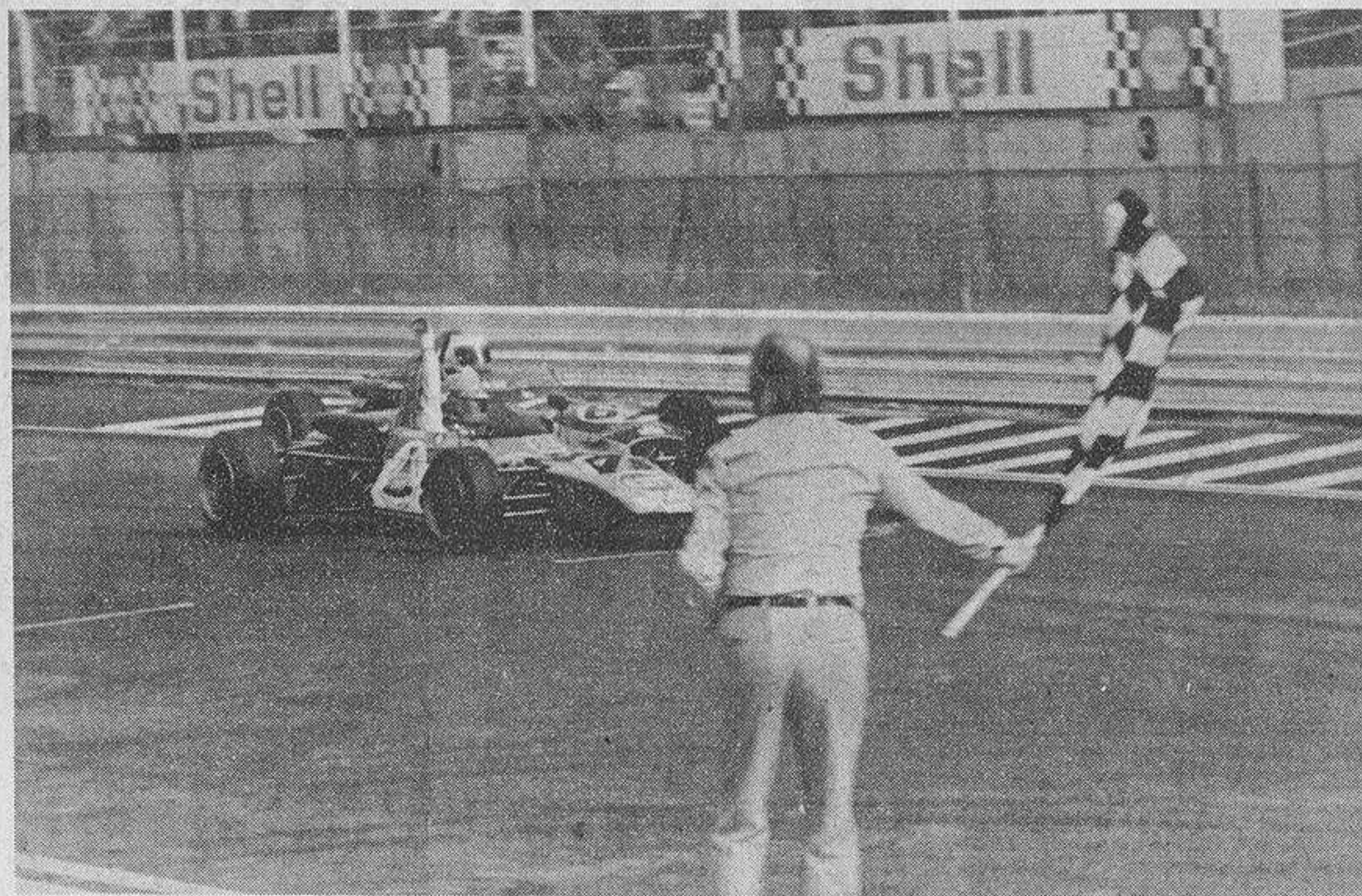
Giro più veloce: l'8. di Giorgio (Brabham Nova) in 1'43"4, media kmh 174,707.

Finale: 1. Bruno Pescia (Lotus Delta) in 26'10"5, media kmh 172,538; 2. Pesenti Rossi (Brabham Nova) 26'10"8; 3. Pica (Brabham Nova) 26'22"6; 4. Spreafico (GRD Alfa) 26'30"8; 5. Lombardi (Lotus Nova) 26'31"1; 6. «Gero» (Brabham Alfa) 26'31"7; 7. Gatta (Tecno Nova) 26'47"2; 8. Piazzi (Brabham Nova) 26'47"4; 9. Maggi (Branca Nova) 26'59"7; 10. Bignami (Brabham Nova) 27'20"5; 11. Ricci (Lotus Nova) 27'44"1; 12. Pesce (Tecno Nova) 27'55"6; 13. Giorgio (Brabham Nova) a 1 giro; 14. Stalfieri (March Nova) a 1 giro; 15. «Shangry-La» (March Nova) a 1 giro; 16. Scarambone (Chevron Nova) a 6 giri; 17. Colombo (Brabham Nova) a 7 giri; 18. T. Brambilla (Birel Alfa) a 7 giri.

Giro più veloce: il 14. di Pescia (Lotus Delta) in 1'42"8, media kmh 175,727.

Classifica campionato Italiano F. Corsa 3 (dopo 5 gare)

1. CARLO GIORGIO p. 30; 2. Pica 21; 3. Pesenti Rossi 14; 4. Vittorio Brambilla 9; 5. Colombo 7; 6. Cinotti e Fontanesi 6; 8. Bodini e Spreafico 4; 10. Lombardi 3; 11. Bignami, Venturi e «Gero» 2; 14. Brambilla Tino e Gatta 1.



IMOLA - E' stato un vero peccato, veramente non ci voleva la drammatica conclusione per una bella Coppa Benaglia, prova chiave per il campionato italiano della F. 3. Sarebbe stata una gara tiratissima, con una volata finale entusiasmante se non ci fossero gli strascichi spiacevolissimi dovuti al poco chiaro incidente di Carlo Giorgio, che ha lasciato tutti col fiato sospeso.

E' stata una bruttissima uscita di strada, nel tratto di piena accelerazione prima della tribuna contro il guardrail ad altissima velocità: per fortuna il pilota se l'è cavata brillantemente, la macchina non si è capovolta e così tutto è andato per il meglio (tranne che per la monoposto letteralmente distrutta). Rimane purtroppo il dubbio: la manovra di Pesenti Rossi, se di manovra si può parlare, era del tutto ortodossa?

Non riusciamo a capire per qual motivo il pilota romano sia schizzato per la tangente, se non per un improvviso allargarsi di Pesenti: tra l'altro, in questa maniera, cioè spostandosi verso l'esterno, avrebbe poi favorito Pescia che dal dietro cercava lo spiraglio per passare. Certo ci sembra molto strano che Carlo Giorgio se ne vada da solo contro la barriera a duecento all'ora, senza esserci costretto da uno scarto repentino di Pesenti, che se veramente avesse compiuto una manovra del genere sarebbe da squalificare dai campi di gara (ricordiamo che per un analogo incidente, quella volta pienamente prova-

to, un pilota italiano per aver stretto un altro in volata costringendolo a infilare i box si beccò sei mesi di squalifica!). Oppure il giovane romano ha fatto tutto da solo, uscendo per aver troppo rischiato e finendo quindi contro la barriera?

Naturalmente ognuno in questo caso ha una sua versione dei fatti: e chi ci ha guadagnato in questa situazione è stato Bruno Pescia, che si è mantenuto per tutta la gara nelle primissime posizioni e ha poi bruciato in volata Pesenti Rossi, anch'egli ottimo primattore in questa emozionante gara.

Purtroppo l'equilibrio delle forze in campo, troppo spesso invocato per mettere sullo stesso piano tutti i piloti del lotto, in questi casi non giova certo alla sicurezza della corsa: nel nostro caso quattro macchine hanno corso appaiate, affiancate tutti i 15 giri della finale, il tutto a 175 kmh di media. In questa situazione il più piccolo errore, la minima disattenzione, anche se l'affiatamento porta a sottovalutare qualsiasi pericolo, possono portare a conseguenze gravissime per i piloti. E se le piste non sono sempre selettive, se le formule non riescono a determinare una certa selezione, è necessario allora che si sia tremendamente esigenti per quel che riguarda la correttezza in corsa. Che ogni minima infrazione sia punita con decisione, per non dover ritornare alla giungla o peggio ancora a quell'infausto periodo che ebbe culmine con la triste esperienza di Caserta.

Così qualificati in F. corsa 3

Pica (Brabham BT 35 Nova) 1'42"49; V. Brambilla (Brabham BT 38 Nova) 1'43"15; E. Brambilla (Birel Alfa Wainer) 1'43"43; Pesenti Rossi (Brabham BT 35 Nova) 1'43"60; Pescia (Lotus Ford Delta) 1'43"63; Colombo (Brabham BT 35 Nova) 1'44"15; Mantova (Branca Nova) 1'44"57; «Gero» (Brabham BT 35 Alfa Wainer) 1'44"66; Giorgio (Brabham BT 35 Nova) 1'44"70; Piazzi (Brabh. BT 28 Nova) 1'44"77; Gatta (Tecno Nova) 1'44"97; Bodini (Tecno Nova) 1'45"12; Scarambone (Chevron Nova) 1'45"20; Manzoni (Tecno Nova) 1'45"36; Bergami (Branca Nova) 1'45"45; Cinotti (Brabham BT 35 Nova) 1'45"87; Spreafico (GRD Alfa Wainer) 1'46"10; Maggi (Branca Nova) 1'46"17; Pavese (Branca Nova) 1'46"72; Minozzi (Gozzoli Nova) 1'46"78; Lella Lombardi (Lotus Nova) 1'46"91; Ricci (Lotus Nova) 1'46"94; Bignami (Brabham BT 35 Nova) 1'47"05; Marazzi (Quasar Nova) 1'47"45; Togna (Brabham BT 35 Nova) 1'47"58; Pesce (Tecno Nova) 1'48"; Rosci (Lotus Alfa Wainer) 1'48"23; Doneda (GRD Ford Delta) 1'48"38; Bertaccini (Brabham BT 35 Holbay) 1'48"73; «Canale» (Tecno Nova) 1'49"03; Paoli (Tecno Nova) 1'49"58; «Shangry-La» (March 713 Nova) 1'50"80; Baldi (Tecno Alfa Wainer) 1'52"83; Stalfieri (March 713 Nova) 1'53"40; Noè (Lotus Alfa Wainer) 1'54"01; Tenani (Chevron Alfa Wainer) 1'54"34.

I BATTERIA

La foratura di BRAMBILLA

IMOLA - Sedici macchine al via per gli otto giri della PRIMA BATTERIA: mancano alla griglia di partenza Cinotti e «Canale» che hanno distrutto le macchine in prova. In prima fila Vittorio Brambilla e Alessandro Pesenti Rossi, che nel corso della seconda sessione di prove ha migliorato nettamente il suo tempo, poi Colombo, «Gero» al volante della Brabham Alfa del Jolly, unica vettura con motore Alfa assieme alla vecchia Chevron di Tenani, in ultima fila. Tutte le altre hanno il Ford Nova tranne Doneda che monta il suo Delta.

Per il giro di ricognizione non riesce a partire Minozzi, che non ce la fa ad avviare il motore: anche Bodini è in difficoltà ed entrambi riescono a partire quando ormai il gruppetto se n'è andato. Subito al comando il duo Brambilla-Pesenti Rossi nettamente distanziati, poi Colombo, poi due gruppetti di tre macchine ciascuno comprendenti Maggi «Gero» e Piazzi e Doneda, Ricci e Marazzi. Subito ai box Manzoni, che ha rotto il fermo del filo dell'acceleratore: ar-

CONTINUA A PAGINA 36

CONTINUAZ. DA PAGINA 35

riva dai meccanici col filo in mano e perde un giro per la riparazione. Al secondo passaggio ancora niente di nuovo: la batteria sembra un affare privato fra Vittorio Brambilla e Pesenti Rossi, fino al punto in cui si vede (nel monitor della direzione corsa) la macchina del monzese abbandonare la corsa. Giunge infatti nel corso del terzo giro ai box con la gomma posteriore destra afflosciata da una foratura.

Da questo momento Pesenti non avrà più rivali e condurrà la corsa senza errori, seguito a distanza da Colombo, mentre infuria la lotta per il terzo posto. Se lo aggiudicherà «Gero», davanti a Piazzi e a Maggi.

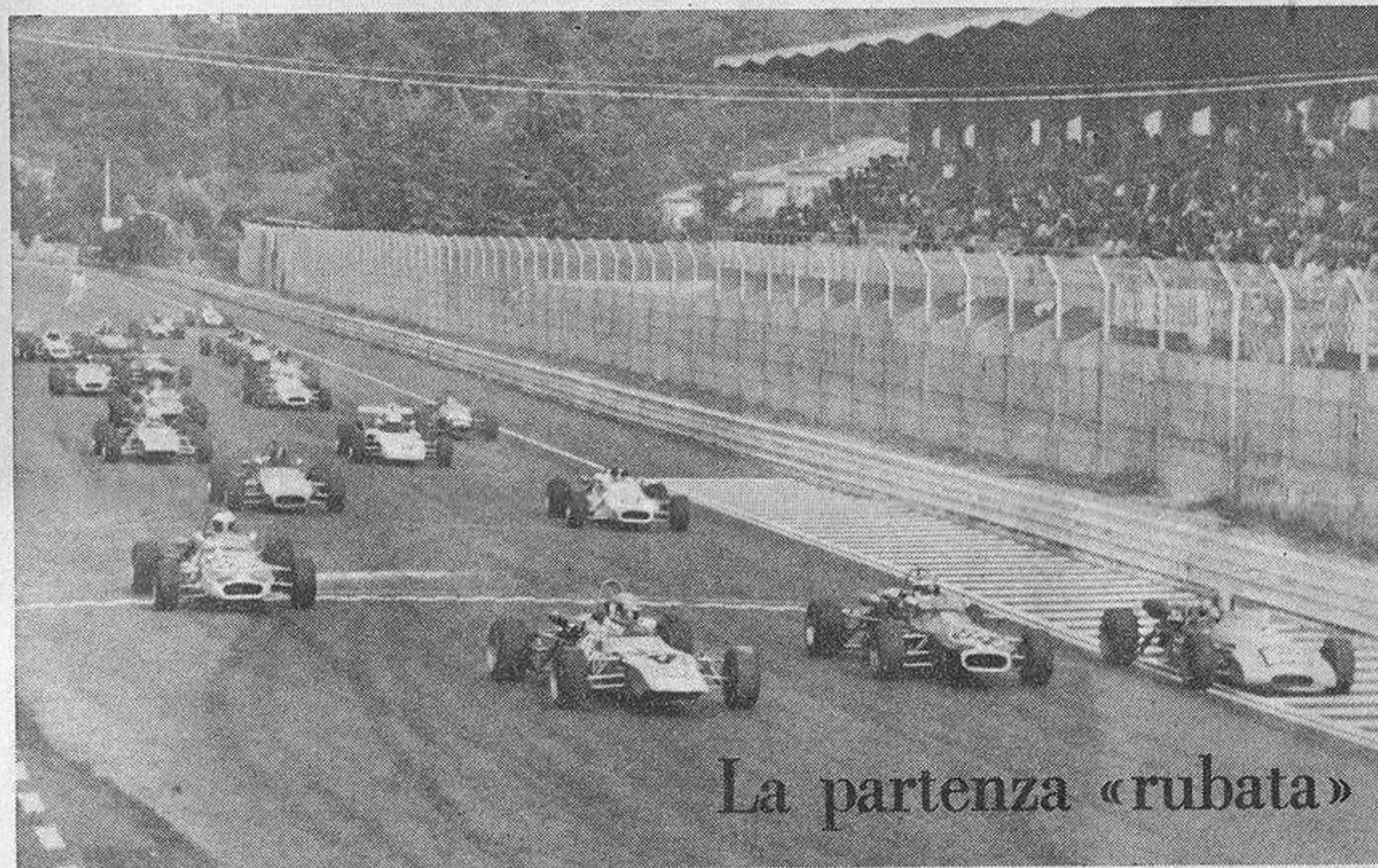
II BATTERIA

PICA di motore

Alla bandiera di Paolo Moruzzi per la **SECONDA BATTERIA** in programma diciassette monoposto: assente Mantova con la Branca avariata in prova. Alla partenza scatta subito



Pino Pica, qui in difficoltà alla Piratella, è il primo nome nella lista d'attesa delle Surtees che sta acquistando la Scuderia Italia



La partenza «rubata»

Tino Brambilla, con in scia Pino Pica, detentore del miglior tempo in prova: la prima posizione sarà dopo poche centinaia di metri, esattamente dalla staccata della Tosa di quest'ultimo.

Per il secondo posto invece sono in tre a disputarselo: oltre Brambilla si inseriscono subito Pescia e Carlo Giorgio, che per tre giri passano appaiati sfruttando a turno le varie scie. Al quinto posto saldamente Spreafico, che ha superato Gatta autore di una bella partenza e in difficoltà per i rapporti del cambio decisamente non adatti: poi Lella Lombardi e Carlo Scarambone. Al quarto giro Giorgio lascia il due Pescia Brambilla per andare in caccia dei fuggitivi Pica, ma nel corso di questo inseguimento si gira alle Acque Minerali, perdendo la posizione: rientrerà quarto e non riuscirà a far di meglio che tenere questo piazzamento.

Appassionante il duello fra Pescia e Tino Brambilla: i due, dopo aver battagliato per qualche giro riusciranno a raggiungere un accordo per andare a riprendere Pica, ma sarà troppo tardi perché il pilota della Brabham controlla perfettamente la situazione e non commette alcun errore. Anche Lella Lombardi attacca Spreafico, ma non riuscirà a sopravanzarlo: una bella rimonta invece compirà Fabrizio Noè, partito in ultima posizione, che si guadagna il suo posto in finale.

LA FINALE

Tutte 24 le vetture in pista per questa attesa finale: in prima fila Pica e Pescia, rispettivamente vincitore e secondo arrivato della 2. batteria, netta-

mente più veloce della prima. La corsa inizia subito con una scorrettezza: Tino Brambilla ruba in partenza e sorprende tutti, ancora intenti a sollevare il piede dalla frizione, ma già alla staccata della Tosa è Pica a prendere il comando.

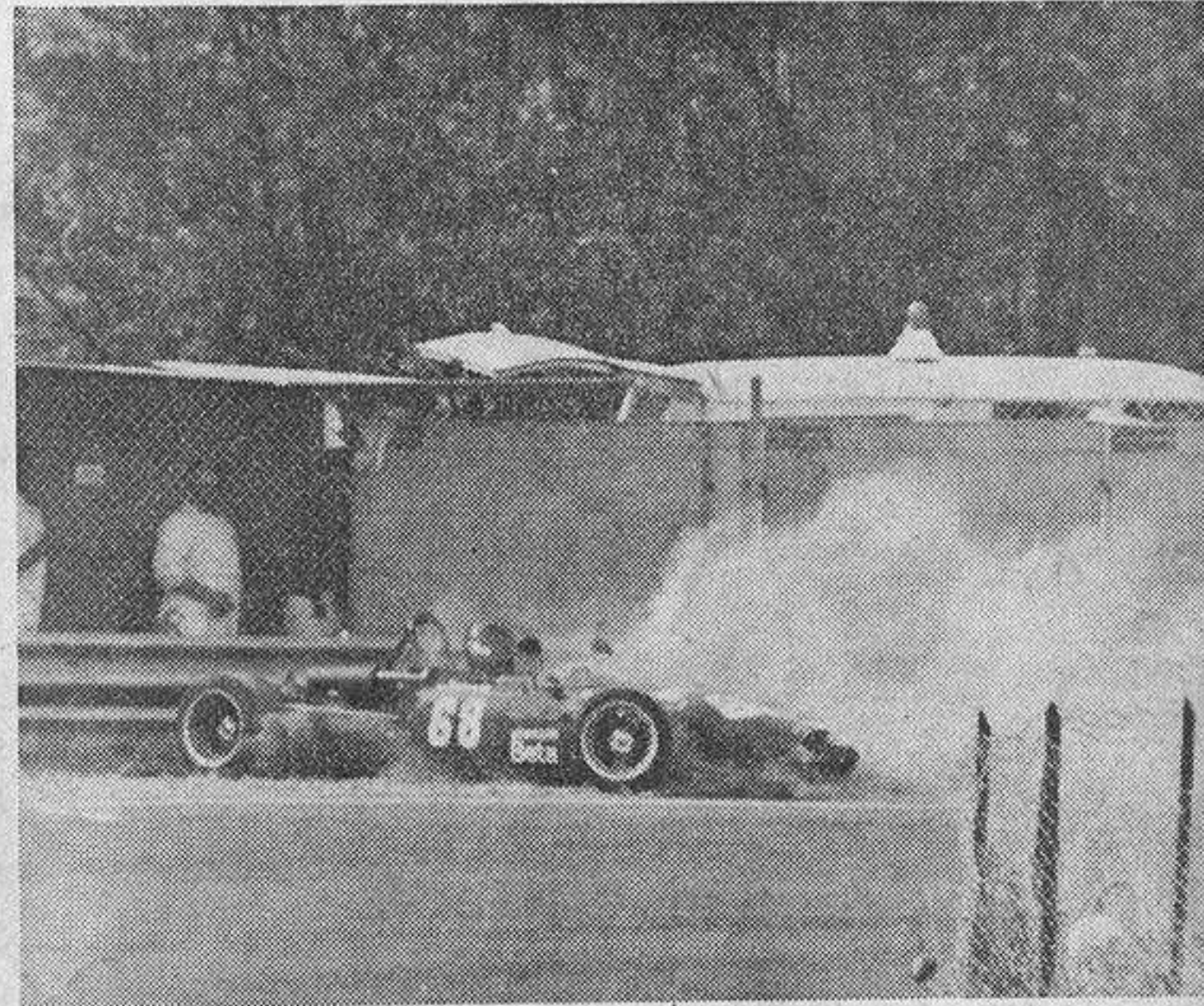
Al termine del primo giro trantitano Pica e Pescia affiancati seguiti immediatamente da Pesenti, Carlo Giorgio e Tino Brambilla, poi Alberto Colombo: è già fermo Noè, con il cambio in avaria. Si aggiunge subito ai battistrada anche Giorgio, autore assieme a Pica di staccate brivido alla Tosa e così si va avanti per diversi giri, con il bruttissimo serpentine che si snoda e si spezza sui rettilinei. Dal quinto giro Pica transita sul rettilineo dei box sempre avanti, finché all'8. è sostituito da Pescia. Mentre Doneda si ferma ai box (più interessato forse alla corsa del suo pupillo Pescia che alla sua!) nel corso dell'ottavo giro si eliminano a vicenda due protagonisti: si tratta di Tino Brambilla che aggancia Colombo alle acque Minerali ed entrambi finiscono in testacoda.

Prende ora il comando Pesenti con in scia Pica e Carlo Giorgio, mentre Scarambone esce alla Tosa: alle loro spalle Pescia, poi staccati e in lotta tra loro «Gero», Spreafico e Lella Lombardi. Al dodicesimo passaggio è ancora Pica che guida il quartetto: perderà la sua posizione nel corso del 13 giro, quando compiendo un bellissimo testa-coda lascerà andare i tre per la volata finale. Nel corso della volata l'incidente di Giorgio: sugli scudi Bruno Pescia e la sua Lotus Delta,

I. C.

La Scuderia ITALIA avrà F. 1 a MONZA

IMOLA - Ormai è certo, avremo altri piloti italiani in F. 1 e monoposto di F. 1 che correranno per scuderie italiane. La bomba è dell'ultim'ora: solo poche ore fa a Imola, in occasione della gara di F. 2 vinta da John Surtees il dinamissimo manager della Scuderia Italia, Dario Fiorelli ha stretto un accordo con «big John» per acquistare due F. 1 e due F. 2 Surtees per la sua scuderia. Da tempo Fiorelli ci aveva manifestato l'idea di portare la sua scuderia a livelli più alti: già quest'anno l'Italia aveva schierato un parco macchine completamente rinnovato sui campi di gara italiani e ora pare, per bocca sempre di Fiorelli, disposta a svendere tutte le F. 3 per questo ambizioso salto di categoria. «Ho già comprato due motori Cosworth-Novamotor 1800 super per la F. 2 e pensavo, in un primo tempo, di acquistare 7 March 721 G (identiche a quella con cui corre Beuttler, ad esempio) utilizzabili con poche modifiche sia in F. 1 che in F. 2: le macchine le avrei avute in poco tempo per circa 11 milioni ciascuna, ma poi ho ripiegato sulle Surtees. Ne acquisterò 2 di F. 1 (il nuovo modello s'intende, che uscirà a settembre) e 2 di F. 2, anch'esse di nuova produzione: il prezzo pattuito si aggira sui 42 milioni e potrà averle alla fine della stagione. Intanto da settembre Surtees mi presterà una TS9 F. 1 per Monza con la quale vorrei far correre Pica e due F. 2 per un totale di nove gare: sempre con Pica e Vittorio Brambilla piloti andrò a Salisburgo il 3/9, ad Albi il 24/9, a Hockenheim il 1/10, a Vallelunga il 15/10 per poi varcare l'Oceano e correre il 29/10, a S. Paolo, il 5/11 ancora su quella pista, il 19/11 a Cordoba, il 24/11 a Buenos Aires e il 10/12 in Venezuela. Come si vede un programma molto intenso: io sono fiducioso nei miei piloti e sono deciso a puntare tutto per arrivare a vincere anche in queste formule superiori.»



A sinistra, il via della finale di F. Corsa 3, con in prima fila Pescia e Pica. Quell'altro è Tino Brambilla, che era in seconda fila: una bella partenza la sua! Sopra, Scarambone alle prese con la Chevron

CINOTTI e TROJER brivido sul serio

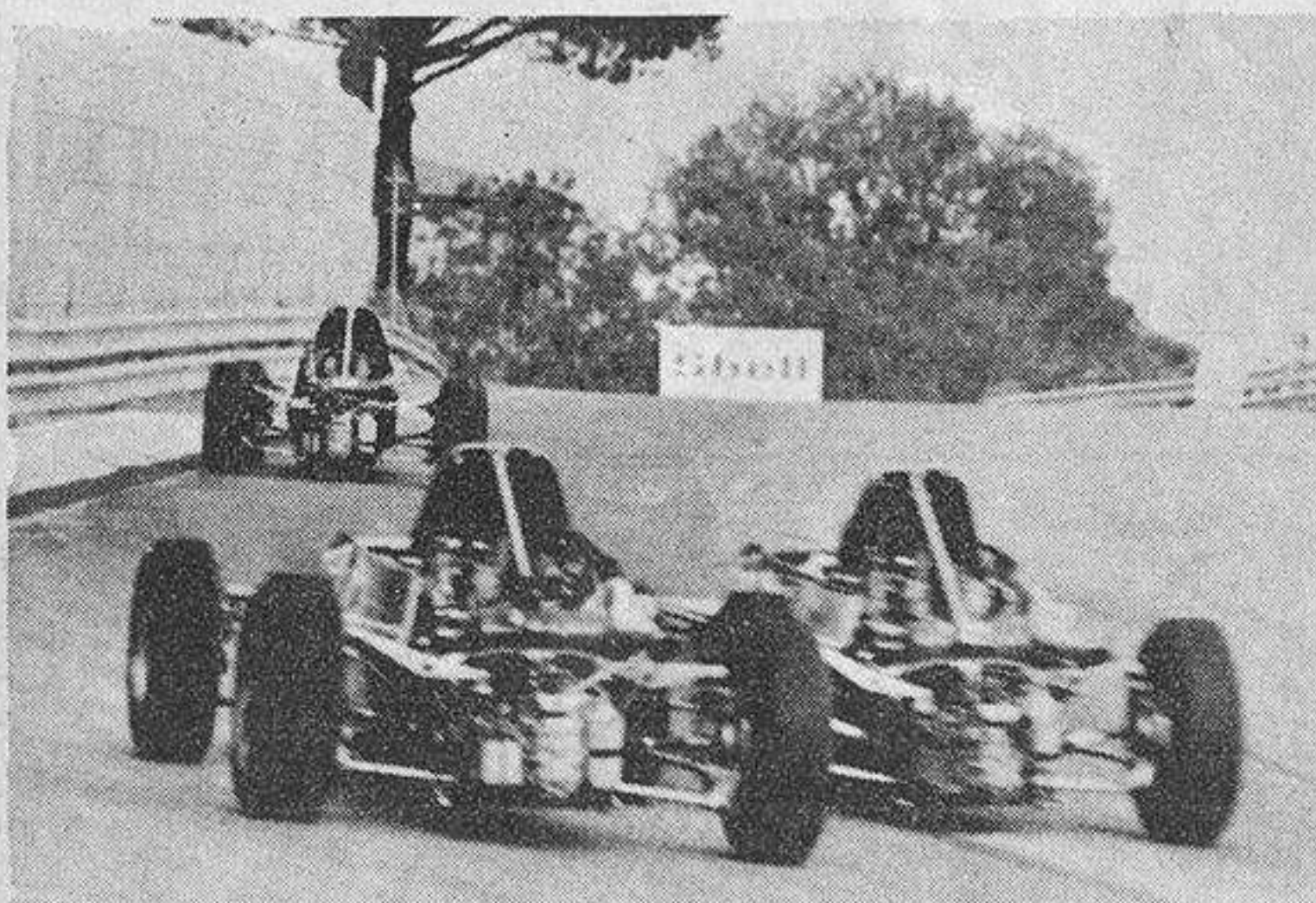
IMOLA - Il più drammatico fra gli incidenti (per fortuna non tanti e con lievi conseguenze tutti) è stato indubbiamente quello occorso a Erwin Trojer durante le prove della F. Italia. Nella seconda giornata, nel corso della prima sessione di prove l'alto atesino era già giunto alla sua seconda tornata e stava accingendosi a superare Ghinzani, che procedeva più piano di lui al termine del rettilineo dei box. Per compiere questo sorpasso il Trojer, invece di uscire di scia a sinistra come era più prevedibile, utilizzava lo spazio a destra di Ghinzani, non sufficiente purtroppo per le quattro ruote della sua monoposto. Infatti il meranese doveva mettere le sue due ruote destre sul terriccio: in questo momento perdeva aderenza e con la ruota posteriore sinistra agganciava l'anteriore destra di Ghinzani.

A questo punto le macchine entravano in collisione e mentre quella di Ghinzani rimaneva sull'asfalto, la monoposto di Trojer si ribaltava più volte, fermandosi a ruote all'aria sul terrapieno alla destra del tracciato. Immediatamente soccorso sembrava non desse segni di vita: ma poco dopo riprendeva conoscenza e veniva ricoverato all'ospedale con forte stato di choc ma senza fratture di sorta. Unica nota positiva in questo spiacevole incidente è stata data dalla resistenza della monoposto: la vettura, ridotta veramente a un ammasso informe (mancano tutte le ruote, staccate di netto con le sospensioni) ha resistito perfettamente nella sua parte «abitacolo». Nonostante varie capriole alla velocità di circa 150 km orari il pilota è rimasto legato all'interno dell'abitacolo, e questo gli ha permesso di cavarsela decisamente a buon mercato.

Nel corso della giornata precedente altri incidenti avevano fermato le prove di altri concorrenti: nel lotto della F. 3 Cinotti sbatteva con violenza alla Rivazza, forse costretto contro il guard-rail dalla ghigliottina rimasta aperta. La sua Brabham era completamente distrutta, mentre al pilota veniva riscontrata la frattura del piede destro: subito dopo, nello stesso punto, incidenti analoghi a «Canale» e a Mantova. «Canale» distruggeva la Tecno scivolando sull'olio e dopo un precauzionale ricovero per stato di choc veniva subito dimesso, mentre Mantova, anche lui probabilmente scivolato sull'olio, sbatteva il musetto della Branca mettendo fuori uso l'avantreno e piegando addirittura il telaio. Anche per lui nessuna conseguenza: anzi il pilota se ne tornava a piedi ai box.

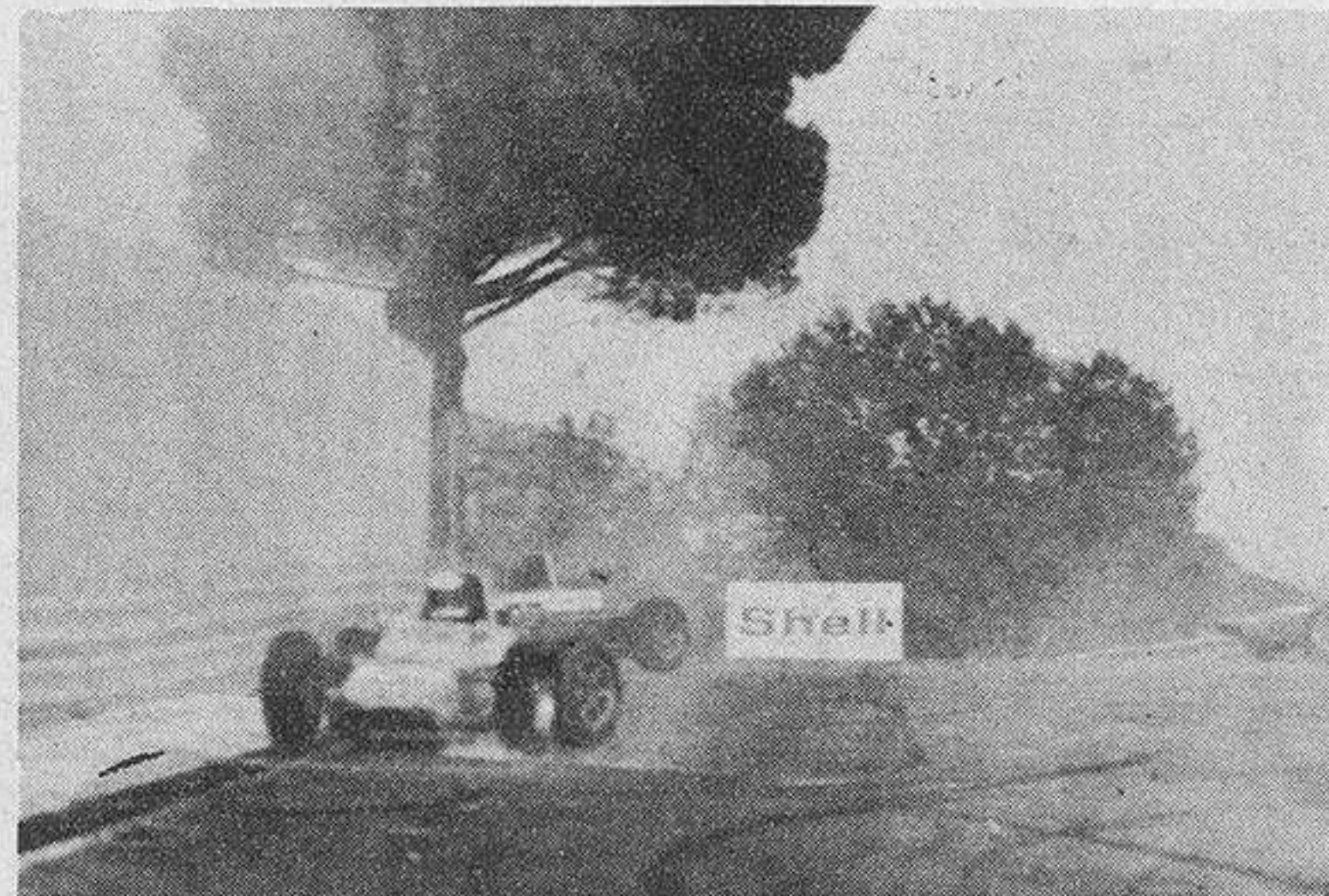
Anche Colombo sbatteva alle Acque Minerali e piegava il tubo di scarico: nella F. Ford, Terzi distruggeva la sua Delta alla Piratella, mentre ancora Mantova picchiava la BWA alle Minerali, avariando leggermente il cambio.

Particolarmente spettacolare poi, anche se di incidente non si può parlare, il testacoda in pieno rettilineo dei box di Patrizio Paoli, al suo debutto con la Tecno che era stata di Marco Fasolino. Uscendo da una scia, forse involontariamente toccato da Mantova, il giovane si esibiva in diverse giravolte proprio sotto la torre dei cronometristi, fermandosi di traverso in mezzo alla pista: per fortuna solo molto spavento (per lui) e per i commissari; le prove proseguivano senza danni per nessuno.



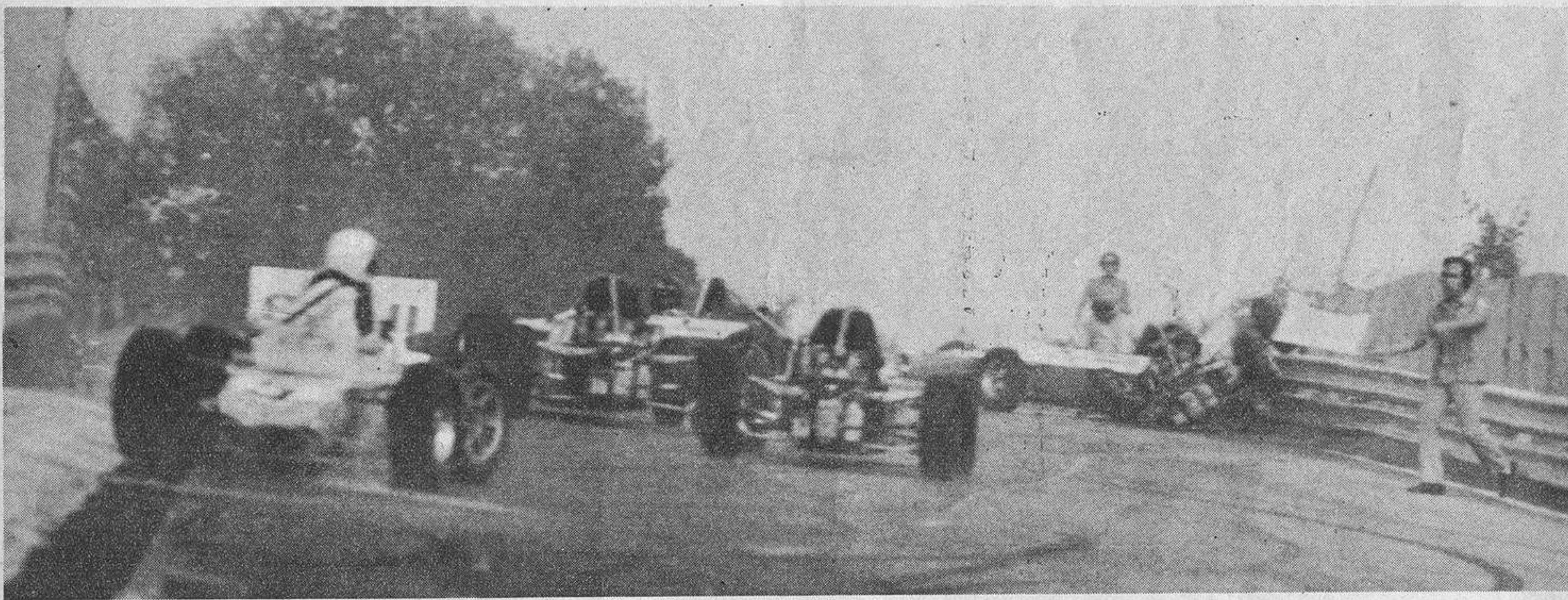
Così è iniziata, all'ottavo giro della finale, la «carambola» delle F. Italia all'uscita dalle Minerali. Le due vetture si stanno agganciando

La struttura carro-armato dei Formula ABARTH protegge molto bene i piloti-debs, ma subito occorre far rispettare i rivali e le bandiere



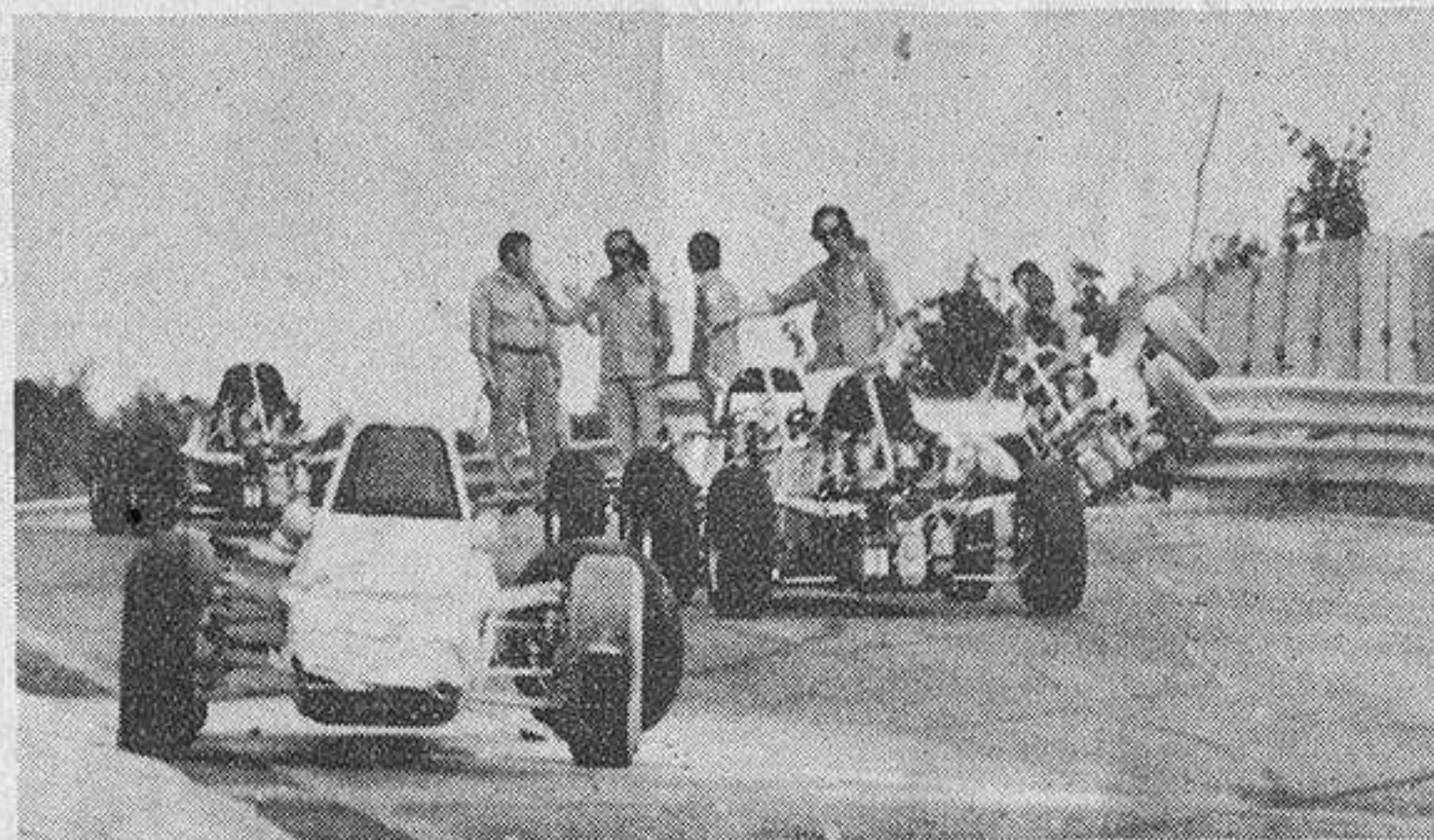
La «frittata» è fatta. Mentre i piloti (foto sotto) stanno ancora scendendo, arrivano gli altri. Non tutti hanno rispettato la bandiera, anzi...

L'«ITALIA» volante: calmaaaa!!



IMOLA - Se per la corsa precedente abbiamo avuto qualcosa da dire sulle monoposto di F. Italia per la loro delicatezza tecnica questa volta dobbiamo decisamente sottolineare la robustezza della struttura carro-armato, voluta dal profetico Carlo Abarth che aveva intuito qual'era il vero pericolo per la formula addestrativa. Foga e inesperienza avrebbero fatto vedere molti «numeri». E così è stato. Purtroppo però si è aggiunta la scorrettezza di questi principianti. Nonostante lo sgolarsi di Moruzzi e C. per catechizzare i giovani «scolari», non sono bastati gli esempi del giorno di prove. In corsa quasi tutti si sono esibiti in scorrettezze, alcune varamente plateali, che vanno severamente punite! Ma lo sanno questi ragazzini che quando vi sono delle bandiere gialle agitate, o peggio la bandiera bianca che segnala l'ambulanza sul percorso, è assolutamente vietato superarsi e bisogna rallentare l'andatura?

C'è stato un commissario tecnico CSAI spettatore casuale che, nell'occasione del quadruplo «busso» alla curva delle Acque Minerali, ha rilevato scorrettezze di que-



sto tipo per sei dei primi otto classificati in finale e precisamente Ghinzani, Angelini, Martini, Corolli, Buratti e Ruggeri. Coi nostri occhi abbiamo visto chi sul rettilineo dei box ha rallentato e alzato la mano davanti alle bandiere ed è stato infilato come un pollo dai soliti «furbini» che non accennavano a staccare. Gli incidenti, anche in conseguenza di queste scorrettezze sono fioccati abbondanti e solo grazie alla solidità della monoposto scuola non si sono trasformati in tragedie.

Inoltre un'ultima considerazione: queste lezioni in mono-

posto è forse meglio tenerle su tracciati meno veloci e impegnativi di IMOLA. Le F. Italia raggiungono velocità molto elevate e i principianti si trovano in situazioni d'emergenza alle quali non sono abituati. Sarebbe meglio far correre queste vetture su circuiti più lenti, tipo il «piccolo» di Vallelunga, Varano Melegari o addirittura alla Cerrina di Rivalta Torinese, per evitare di veder volare, come è successo in questi giorni a Imola, monoposto a velocità superiori ai 150 orari.

can.



A sinistra, il desolante quadro. Per fortuna che le F. Italia sono robuste. Qui sopra, Castiglioni, Tonucci e Bozzetto non hanno l'aria davvero molto allegra

Così qualificati in F. ITALIA

Tonucci 1'53"04; Gunnella 1'53"66; Bozzetto 1'54"61; Castiglioni 1'55"15; Angelini 1'55"19; Ghinzani 1'55"30; Caneva 1'55"68; Martini 1'56"16; Abate 1'56"27; Selvatici 1'56"57; Ruggeri 1'56"91; Corolli 1'56"94; Farneti 1'57"46; Buratti 1'58"29; Piccolomini 1'58"37; Nencini 1'58"74; Ferrari 1'58"87; Spataro 1'59"16; Morvillo 2'00"4; Filannino 2'00"43; Grimaldi 2'00"82; Ponzone 2'01"83; Buttani 2'03"40; Lombardi 2'06"04; Salvatori 2'11"59; Grilli 2'13"47; Zorzi 2'15"01; Casalegno 2'21"38; Sangiulio 2'25"64; Trojer 2'37"89.

COPPA A.C. BOLOGNA - Gara nazionale di velocità in circuito valevole per il Trofeo Italiano di F. Italia - Imola, 23 luglio 1972.

LE CLASSIFICHE

1. batteria, giri 8, km 40,144: 1. Pier Carlo Ghinzani 15'20"5, media kmh 156 e 999; 2. Gunnella 15'20"6; 3. Castiglioni 15'20"7; 4. Corolli 15'38"5; 5. Martini 15'38"6; 6. Nencini 15'40"6; 7. Spataro 16'02"1; 8. Buratti 16'16"3; 9. Lombardi 16'51"3; 10. Grilli 17'15"5; 11. Ponzone 17'16"6; 12. Casalegno 15'59"6; 13. Filannino 4'04"2; 14. Selvatici 2'04"2.

Giro più veloce: non comunicato.

2. batteria: 1. Giovanni Angelini 15'42"8, media kmh 153,283; 2. Tonucci 15'50"5; 3. Ruggeri 15'50"5; 4. Morvillo 15'50"8; 5. Caneva 15'53"9; 6. Bozzetto 15'59"7; 7. Farneti 16'01"3; 8. Abate 16'01"3; 9. Piccolomini 20'40"8; 10. Grimaldi 16'17" e 5; 11. Salvatori 16'45"6; 12. Ferrari 16'47"8; 13. Zorzi 16'59"4; 14. Buttani 17'01"2.

Giro più veloce: il 6. di Bozzetto in 1'54"1, media kmh 158,324.

Finale: 1. Aldo Gunnella 19'22"9, media kmh 155,187; 2. Ghinzani 19'32"9; 3. Angelini 19'33"2; 4. Martini 19'33"5; 5. Corolli 19'38"5; 6. Nencini 19'46"3; 7. Buratti 19'52"9; 8. Ruggeri 19'53"5; 9. Piccolomini 20'40"8; 10. Grimaldi 16'17" e 5; 11. Salvatori 16'45"6; 12. Ferrari 16'47"8; 13. Zorzi 16'59"4; 14. Lombardi a 1 giro; 15. Ponzone a 1 giro; 16. Castiglione a 3 giri; 17. Tolussi a 3 giri; 18. Bozzetto a 3 giri.

Giro più veloce: il 7. di Castiglioni in 1'52"9, media kmh 160,148.

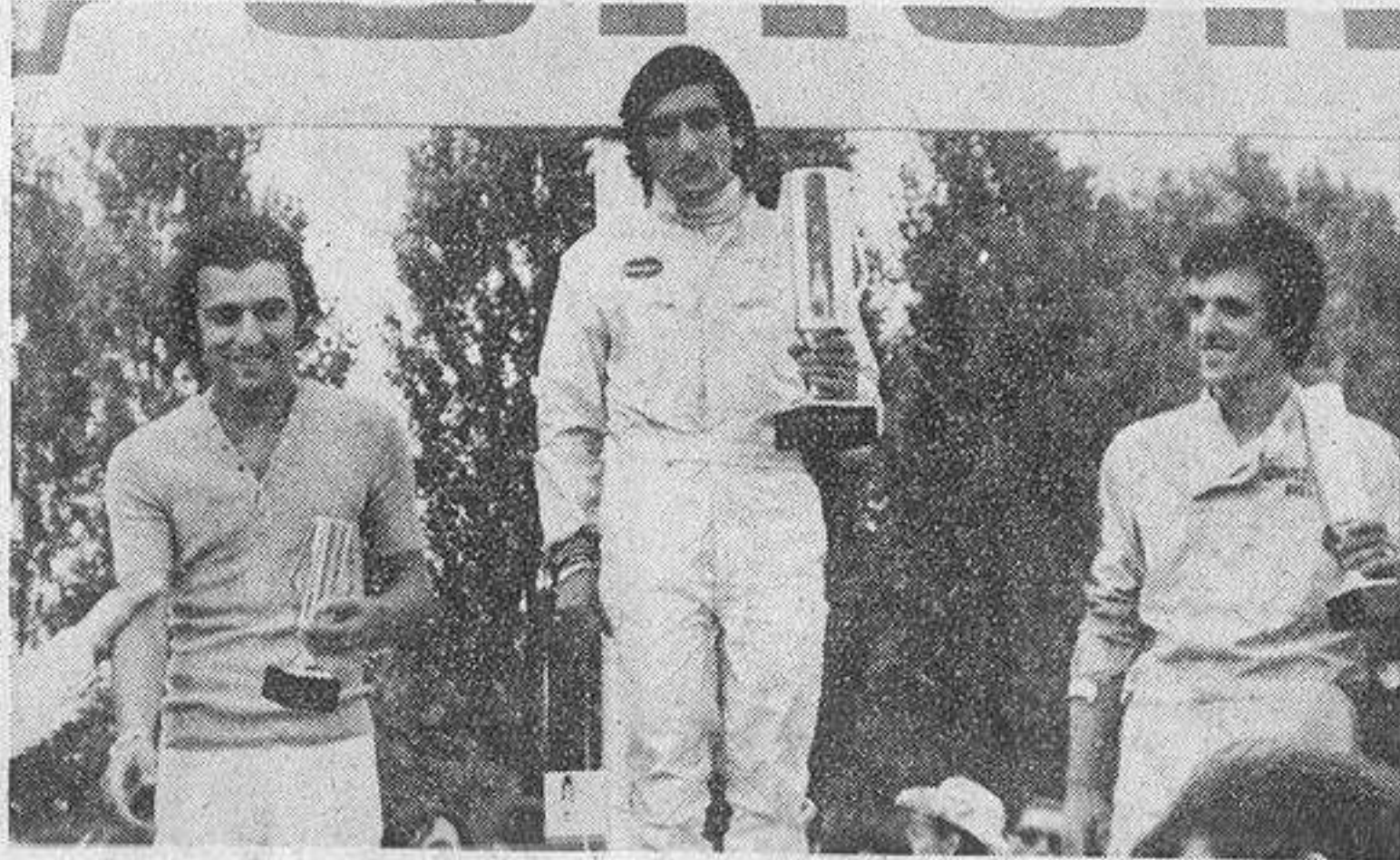
Prelevati i motori
dei protagonisti
in F. ITALIA

GUNNELLA dal caos

IMOLA - Delle quattordici macchine schierate per la prima batteria il più veloce a muoversi è Martini dalla terza fila, ma al comando sono subito Castiglioni e Gunnella, che perde la sua posizione con un gran testa-coda alla Tosa.



Tra i nuovi «accessori» della monoposto tricolore il debuttante Lombardi ha sfoggiato per primo a Imola il nuovo carrello appositamente studiato per la monoposto: si tratta come abbiamo anticipato su Autosprint diverso tempo addietro, di un carrello a due ruote, coperto da una carrozzeria aerodinamica in plastica che ricopre tutta la vettura. Sul carrello, solidali allo stesso, sono due attacchi per un motore di scorta e per un cambio, sempre coperti da questa scocca plastica, facilmente amovibile in due persone. Il prezzo del carrello è stato fissato in 530.000 lire.



I primi tre classificati della seconda prova di Formula Italia: il terzo, Angelini, il primo, Aldo Gunnella, il secondo Pier Carlo Ghinzani

Al termine del primo giro transitano nell'ordine Castiglioni, Ghinzani, Selvatici, Martini e Buratti: di questi il bolognese Selvatici è subito fermo alla Tosa. Anche Filannino è fermo al Monteverde con la frizione a pezzi, mentre Gunnella, in soli quattro giri ha recuperato lo svantaggio e si trova già al comando assieme a Castiglioni. La lotta da questo giro sarà aperta fra Gunnella, Ghinzani e Castiglioni: nella volata la spunterà di un soffio Ghinzani (che si era aggiustato la macchina durante la notte dopo l'incidente con Trojer) davanti a Gunnella e Castiglioni, mentre Corolli, dai primi giri in lotta con Martini, lo regolerà sul traguardo precedendo anche Nencini.

Al via delle seconde 14 macchine subito Bozzetto in testa: ma pare destino che chi va in testa al primo giro debba poi scontarlo alla Tosa e anche Bozzetto è vittima di un bel testa-coda al tremendo tornante. Prende quindi il comando Tonussi, detentore del giro record in prova, che se ne va indisturbato. Alle sue spalle lotta fra Angelini e Caneva, mentre Bozzetto, ridotto in ultima posizione ha il suo da fare per rimontare giro su giro. Tonussi sembra non avere problemi: il suo vantaggio è costante, il pilota sembra non disposto a cedere nemmeno un centimetro quando anche per lui arriva l'errore, nella forma di un bel testa-coda alle Acque Minerali nel corso del sesto giro, che gli pregiudica la vittoria, caduta inaspettatamente nelle mani di Angelini. Bozzetto è quinto al termine della bella rimonta; e qui, a gara ultimata, il primo stupido incidente.

La bandiera come dicevamo era già calata sui primi: Morvillo, che sta decelerando, si trova la strada chiusa al termine del rettilineo dei box e sbatte violentemente contro il guard-rail. Il pilota, con un'agile capovoltata si allontana dietro la barriera protettiva, ma non potrà partire per la finale avendo completamente strappato la sospensione posteriore sinistra. Per la finale, assente Morvillo, entra al suo posto Ferrari: subito in testa il trio Castiglioni, Ghinzani e Gunnella e subito il primo incidente alla velocissima curva del Tamburello. Caneva si scompone e si gira: nel polverone rimangono coinvolti anche Abate, Ferrari e Spataro, che sbattono violentemente le loro vetture che rimangono immobili ai bordi della pista. Di nuovo Gunnella si mette in luce e va via assieme a Castiglioni, Tonussi e Ghinzani, indubbiamente rivelatosi assieme a Bozzetto come i più a loro agio sulle monoposto scuola. Questi cinque fanno corsa a parte, fino al settimo giro, quando in un incidente

alle Acque Minerali Bozzetto e Tonussi sono agganciati da Castiglioni, in una manovra abbastanza inconsueta e sbattono violentemente, terminando così miseramente la loro bella prova. A questo punto Gunnella rimane solo al comando, insidiato da lontano da Ghinzani: ma non si farà sorprendere e taglierà il traguardo precedendo oltre a Ghinzani anche Angelini, Martini e Corolli.

Al termine della gara sono stati piombati e prelevati dai commissari tecnici i motori di Gunnella (1. classificato) e di Castiglioni, detentore del giro più veloce. Questi motori saranno accuratamente controllati e riconsegnati ai legittimi proprietari al termine delle verifiche di ufficio.

Che cosa si fa per migliorare le miniposto Le barre per ora non si toccano

IMOLA - Dopo la prima prova di Monza, nel corso della quale come si ricorderà, esplosero diverse grane nelle monoposto tricolori (rotture a ripetizione dei giunti, motori fusi) si è corso immediatamente ai ripari e i risultati positivi si sono visti subito, anche in sede di prove. E' appunto fra una prova e l'altra che scambiamo due chiacchiere col rag. Mazzucco che sostituisce per il primo giorno il dott. Avidano, entrambi inviati assieme a un paio di meccanici e con notevole scorta di materiale.

Riguardo ai giunti ci viene subito risposto: «Ora abbiamo quattro tipi di semiassi diversi, con lunghezze che variano tra loro di

pochi millimetri, dal momento che le vetture non sono tutte perfettamente uguali: questi nuovi semiassi, generalmente più lunghi dei precedenti, consentono un funzionamento più corretto, cioè in posizione normale del giunto, evitano così il grippaggio delle biglie che compongono detto giunto, guajo verificatosi in precedenza. Per evitare poi che il grasso fuoriesca è stato montato un nuovo cappellotto di gomma più aderente, col quale pensiamo di aver risolto i problemi di questo delicato organo. La cuffia sempre in gomma è ora solidale: il grasso non dovrebbe assolutamente uscirne e così anche il grippaggio delle biglie per mancanza di lubrificazione non dovrebbe più verificarsi.

Abbiamo pensato anche al motore, costruendo una paratia in lamiera da inserire nella coppa dell'olio, in modo da evitare lo sciacquo in curva: ora la pompa dovrebbe aspirare sempre una uguale quantità d'olio e soprattutto la pressione, che nelle curve veniva a mancare, dovrebbe mantenersi costante. Per l'assetto all'Abarth non si è ritenuto opportuno cambiare o spostare gli attacchi delle barre: per ora ci limitiamo a sostituirle con altre di diametro diverso. Tutto questo viene fatto gratuitamente dai nostri meccanici e pian piano apporteremo tutte le modifiche necessarie. Di problemi ne restano ancora, intendiamoci, e i più gravi rimangono quelli dei serbatoi di sicurezza (ancora per questa volta le monoposto ne saranno prive) e quello dell'olio, per il quale la paratia nella coppa non è certo una soluzione definitiva.

In effetti le modifiche apportate rapidamente a quasi tutte le vetture hanno dato subito i risultati sperati: la pressione rimane alta e soprattutto non si sono dovute lamentare rotture di giunti.

I. C.

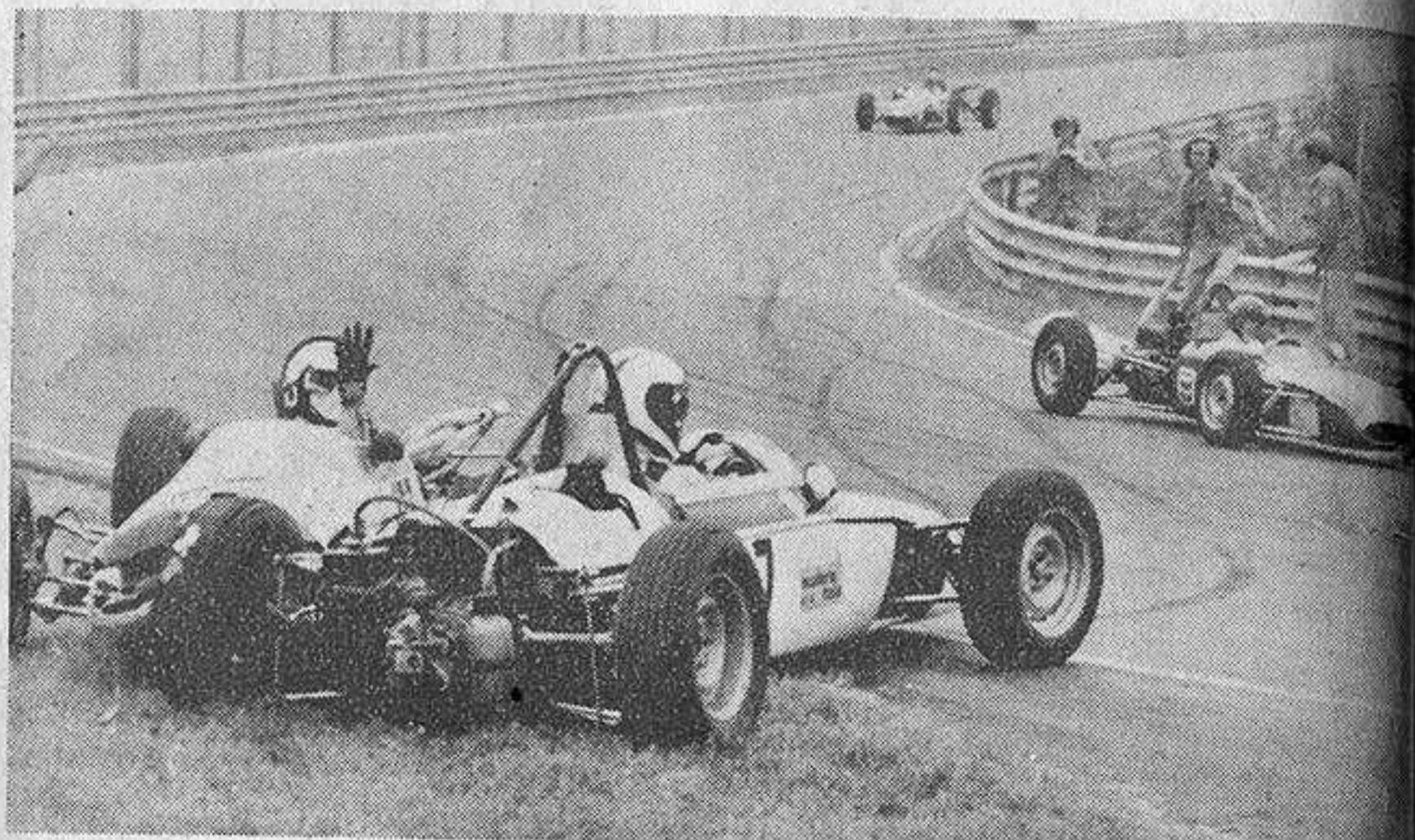
Reclamo (immancabile)
in F. FORD: la vittoria
di SASSI sub judice

MANTOVA non ci sta!

IMOLA - Lorenzo Sassi, l'idolino dei reggiani è stato indubbiamente il dominatore di questa gara di F. Ford e si è ripotato in quota nel campionato vincendo nettamente davanti al suo avversario di sempre, Gaudenzio Mantova impegnato seriamente da Giovanni Vairani. Dopo alcuni contrattamenti, che hanno visto intervenire i meccanici di Francia sulla linea di partenza, scatta la finale e Sassi se ne va subito di forza.

Al secondo passaggio il suo margine è già di 3" e andrà sempre aumentando, fino a raggiungere i 10" che lo separano dal suo diretto rivale. Alle sue spalle la lotta è stata dura: inseriti fra Mantova e Vairani sono questa volta anche Sterzel, Bossoni e Francia, mentre Cafarella e Gallini seguono leggermente staccati. Tutto questo per sette dei dieci giri in programma: infatti al settimo passaggio all'entrata delle Acque Minerali Sterzel e Francia si toccano, sbattono sul guard-rail e si auto-eliminano definitivamente. Sassi è sempre in testa, con 8" su Mantova-Vairani mentre Bossoni ha leggermente ceduto.

Se per il primo posto non ci sono dubbi, indecisa è la seconda piazza: la spunta il maturo Mantova, che costringe con una volata attaccata al muretto box il povero Vairani ad accontentarsi di un meritevole terzo posto. Anche qui strascichi polemici, con verifiche: reclamo da parte di Mantova nei confronti di Sassi per cui, al momento di andare in macchina, non sappiamo ancora se le due vetture conserveranno la posizione di classifica.



Le F. Ford non hanno voluto essere da meno delle colleghe della F. Italia, e qualche «numero» lo hanno fatto vedere anche loro

GARA DI F. FORD - Valevole come ottava prova del campionato Chevron 1972 - Imola, 22-23 luglio 1972.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Giuseppe Bossoni (Tecno) 15'41"7, media kmh 153,465; 2. Vairani (Matta) 15'41"9; 3. Mantova (BWA) 15'42"1; 4. Cafarella (Quasar) 15'52"3; 5. Scardino (Gozzoli) 15'53"5; 6. Gaudio (De Sanctis) 16'29"8; 7. Avigni (De Sanctis) 16'43"3; 8. Trentini (Tecno) 16'46"1; 9. Torta (Tecno) 17'51"1; 10. Franzoso (Tecno) 17'56"1; 11. Bassotto (BWA) a 6 giri.

Giro più veloce: il 4. di Bossoni (Tecno) in 1'55"6, media kmh 156,269.
2. batteria: 1. Lorenzo Sassi (Lotus Delta) 15'29"7, media kmh 155,446; 2. Francia (Pirola) 15'39"7; 3. Sterzel (BWA) 15'42"1; 4. Gallini (Tecno) 15'42"4; 5. Leso (Matta) 16'32"1; 6. Albertini (De Sanctis) 16'32"9; 7. Giacomelli (Tecno) 16'46"1; 8. Santi (Pirola) a 2 giri; 9.

Monguzzi (Pirola) a 3 giri; 10. Zamparotti (BWA) a 3 giri; 11. Previ (Tecno) a 4 giri.

Giro più veloce: il 2. di Francia (Pirola) in 1'54"4, media kmh 157,909.

Finale: 1. Lorenzo Sassi (Lotus Delta) 19'20"6, media kmh 155,650; 2. Mantova (BWA) 19'30"2; 3. Vairani (Matta) 19'30"4; 4. Bossoni (Tecno) 19'35"2; 5. Gallini (Tecno) 19'42"4; 6. Cafarella (Quasar) 19'59"8; 7. Franzoso (Tecno) 20'13"1; 8. Santi (Pirola) 20'13"7; 9. Albertini (De Sanctis) 20'38"7; 10. Zamparotti (BWA) 20'39"1; 11. Avigni (De Sanctis) 20'39"4; 12. Monguzzi (Pirola) 20'41"1; 13. Torta (Tecno) 21'15"1; 14. Trentini (Tecno) 21'15"6; 15. Giacomelli (Tecno) a 1 giro; 16. Gaudio (De Sanctis) a 1 giro; 17. Sterzel (BWA) a 4 giri; 18. Francia (Pirola) a 4 giri.

Giri più veloce: il 3. di Cafarella (Quasar) e il 6. di Sassi (Lotus Delta) in 1'54"3, media kmh 158,047.

Così qualificati in F. FORD

Sassi (Lotus Delta) 1'54"43, media kmh 157,867; Vairani (Matta) 1'55"31; Francia (Pirola) 1'55"98; Mantova (BWA) 1'56"01; Sterzel (BWA) 1'56"43; Bossoni (Tecno) 1'56"65; Monguzzi (Tecno) 1'56"77; Scardino (Gozzoli) 1'57"70; Gallini (Tecno) 1'58"13; Cafarella (Quasar) 1'58"80; Santi (Tecno Pirola) 1'58"87; Trentini (Tecno) 1'59"04; Leso (Matta) 2'00"

e 36; Carletti (Tecno) 2'00"39; Giacomelli (Tecno) 2'00"65; Gaudio (De Sanctis) 2'01"21; Albertini (De Sanctis) 2'01"27; Franzoso (Tecno) 2'01"35; Zamparotti (BWA) 2'01"53; Avigni (De Sanctis) 2'02"45; Previ (Tecno) 2'03"35; Bassotto (BWA) 2'04"33; Terzi (Delta Ford) 2'08"10; Torta (Tecno Delta) 2'08"14; Trevisan (BWA) 4'34"99; Prossliner (De Sanctis) 5'28"09.

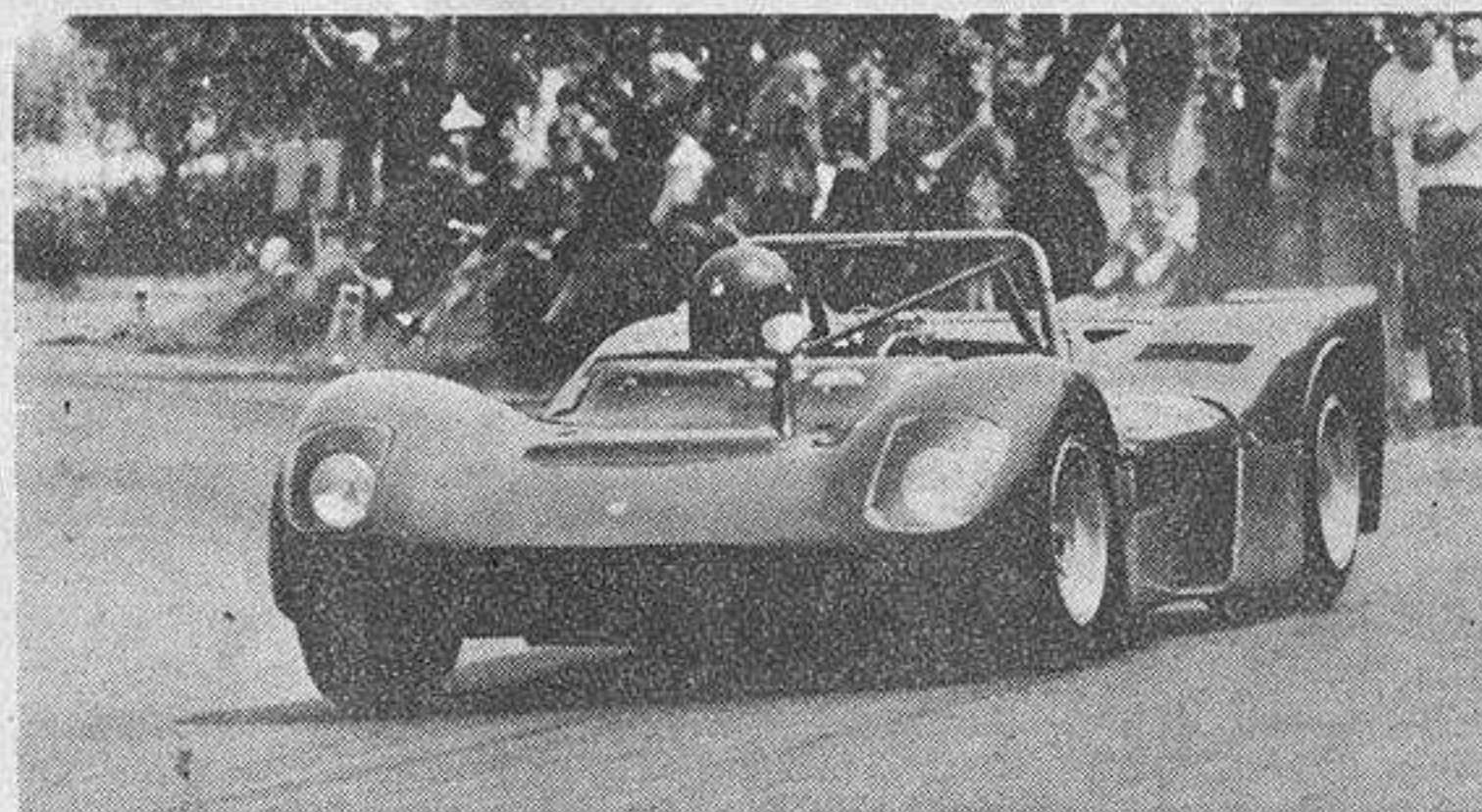
CERULLI la rivelazione (4.) sul colle S. MARCO

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ASCOLI PICENO - Che avrebbe vinto una Chevron era facile preventivarlo, in questa undicesima edizione della sempre più bella Ascoli - Colle S. Marco. Più difficile pronosticare il nome del vincitore, ed il tempo. Il record di Edoardo Lualdi (5'15"8), risalente alla scorsa edizione, era stato letteralmente strapazzato già in prova da Mauro Nesti, mentre gli altri favoriti si erano limitati ad avvicinarlo.

Salendo sabato in 5'07"9, Mauro Nesti aveva senz'altro seminato una certa apprensione in Capuano e soprattutto in Scola il quale — pur sempre poco fortunato in questa gara — non aveva nessuna intenzione di lasciarsi scappare i punti per il campionato assoluto della Montagna che ad ogni modo, ha quasi matematicamente conquistato. Infatti, prima della corsa, Scola ha ritoccato i rapporti, accorciandoli, ma pur salendo molto bene non ce l'ha fatta contro Nesti che sta vivendo un periodo di forma eccellente, al meglio della condizione fisica e della maturità agonistica.

C'erano seri dubbi, però, che il toscano della Scuderia Nettuno non potesse partecipare alla gara. Infatti, nelle prove, poche centinaia di metri dalla fine un tubo dell'olio si sfilava, e non ostante il brevissimo tratto ancora da compiere una bronzina aveva ceduto. Una providenziale staffetta da Bologna partiva in nottata, ed alle 9 del mattino il 4 cilindri era di nuovo in efficienza. Dietro alle due Chevron BDA di Nesti e Scola, la Chevron Abarth di Laureati, anche lui ottimamente sotto al record precedente, mentre l'atteso Capuano compiva un errore all'uscita dal primo tornante ed urtava, ritirandosi.



Francesco Cerulli Irelli, con la sua AMS-Cosworth, non ha smentito la sua ottima forma attuale, vincendo la classe, arrivando 4. assoluto

tobianchi A 112 nella 1000, il bel tempo di Ceccarelli con la Gordini 1300, la rovinosa uscita di strada di Possumato con analoga vettura e le vittorie del «soliti» Ciardi e Tamburini. A proposito di Tamburini, meglio della sua GTV ha fatto solo il gruppo 3 Alpine di Cochetti, il cui 6'33"8 è un risultato eccellente.

E passiamo al gruppo 2, iniziato da una miriade di bicilindriche in linea di massima tutte molto competitive. Nella 500, Piero Lavazza ha aggiunto un'altra pietruzza alla «costruzione» del suo Trofeo, anche se Loizzo, salito al limite, ha ancora molte corse in cui sperare. Ha deluso un po' Curti, che si è fatto precedere anche dal suo compagno di preparatore (Garavello) Baiguera. Nella 600, tutto se-

vale la nona piazza assoluta, davanti a Finotto. Con la GTAM, Pittini non poteva fare molto di più.

Nella Gran Turismo speciale, dopo la vittoria di Costamagna nella 1000, notiamo come la coalizione delle Alpine 1300 preparate dalla Giada Auto di Giuseppe Giacomini non sia valsa a fermare Bersano, che prosegue a grandi passi verso il campionato di categoria. Infatti, né Bocconi né Paleari (passato intelligentemente alla 1. divisione) sono riusciti a far meglio dell'Alpine-Varese di Bersano, che comunque dopo dieci corse (fra cui la Targa), avrebbe bisogno di una «rinfrescata». Buono il tempo di Bigliuzzi nella 1600, con la GTA-Cortini, non ostante una sospensione fuori posto per un urto in prova («non mi

11. ASCOLI - COLLE S. MARCO, Coppa Teodori, Gara nazionale di velocità in salita - Ascoli Piceno, 23 luglio 1972.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1 - TURISMO CSAI

Classe 850: 1. Francesco Liberatore (Fiat 850) 7'55"2, media 75,757; 2. «Discus» (Fiat 850) 7'58"1; 3. Virgili (Fiat 850) 8'03"6; 4. Tortoroli (Fiat 850) 8'06"2. Sottoclasse 500: 1. Giuseppe Di Esposito (Fiat 500) 10'13"2, media 58,708; 2. Liuti (Fiat 500) 10'49"2.

Classe 1000: 1. Giancarlo Gonzi (A112) 7'19"3, media 81,948; 2. Conti (A112) 7'19"9; 3. Benedetti (A112) 7'23"3; 4. Giannino (Fiat 850) 7'25"0; 5. Morocutti (Innocenti) 7'30"9; 6. Chianucci (Innocenti) 7'32"4; 7. Santandrea (Innocenti) 7'32"9; 8. Bisio (Fiat 127) 7'34"1.

Classe 1150: 1. Franco Betti (Fiat 128C) 7'07" media 84,309 kmh; 2. Salvatori (Fiat 128C) 7'08"7; 3. Bottai (Fiat 128 C) 7'08"9; 4. Lorenzani (Fiat 128 C) 7'11"5; 5. Campagnola (Fiat 128 C) 7'12"3; 6. Giorgi Alberti (Fiat 128 C) 7'12"6; 7. Ariotti (Fiat 128 C) 7'17"4; 8. Fortini (Fiat 128 C) 7'18"8; 9. Pistolesi (Fiat 128 C) 7'32"7; 10. Fontanesi (Fiat 128 C) 7'38"8; 11. Giannascoli (Fiat 128 C) 8'03"4.

Classe 1300: 1. Enrico Ceccarelli (Gordini) 6'50"5, media 87,697 kmh; 2. Fioravanti (Gordini) 7'01"1; 3. Bonaccorsi (Fiat 128) 7'04"1; 4. Lumini (A.R. GTJ) 7'12"6; 5. Marziali (Gordini) 7'13" e 4; 6. Medori (Gordini) 7'14"6; 7. Truci (A.R. GTJ) 7'15"5; 8. Garosi (A.R. GTJ) 7'22"6; 9. De Santis (A.R. GTJ) 7'23"6.

Classe 1600: 1. Vittorio Ciardi (A.R. GTJ) 7'02"7 media 85,166 kmh; 2. Cesarini (A.R. GTJ) 7'09"5; 3. «Emmea» (A.R. GTJ) 7'16"9; 4. Cortucci (BMW) 7'29"5; 5. Regini (A.R. GTJ) 7'31"2; 6. Brugolini (A.R. GTJ) 7'45"6.



Visto ad Imola l'ing. Mauro Forghieri, che di buon grado si è prestato a fare da supervisore tecnico a Claudio Francisci

Una beffa
in batteria

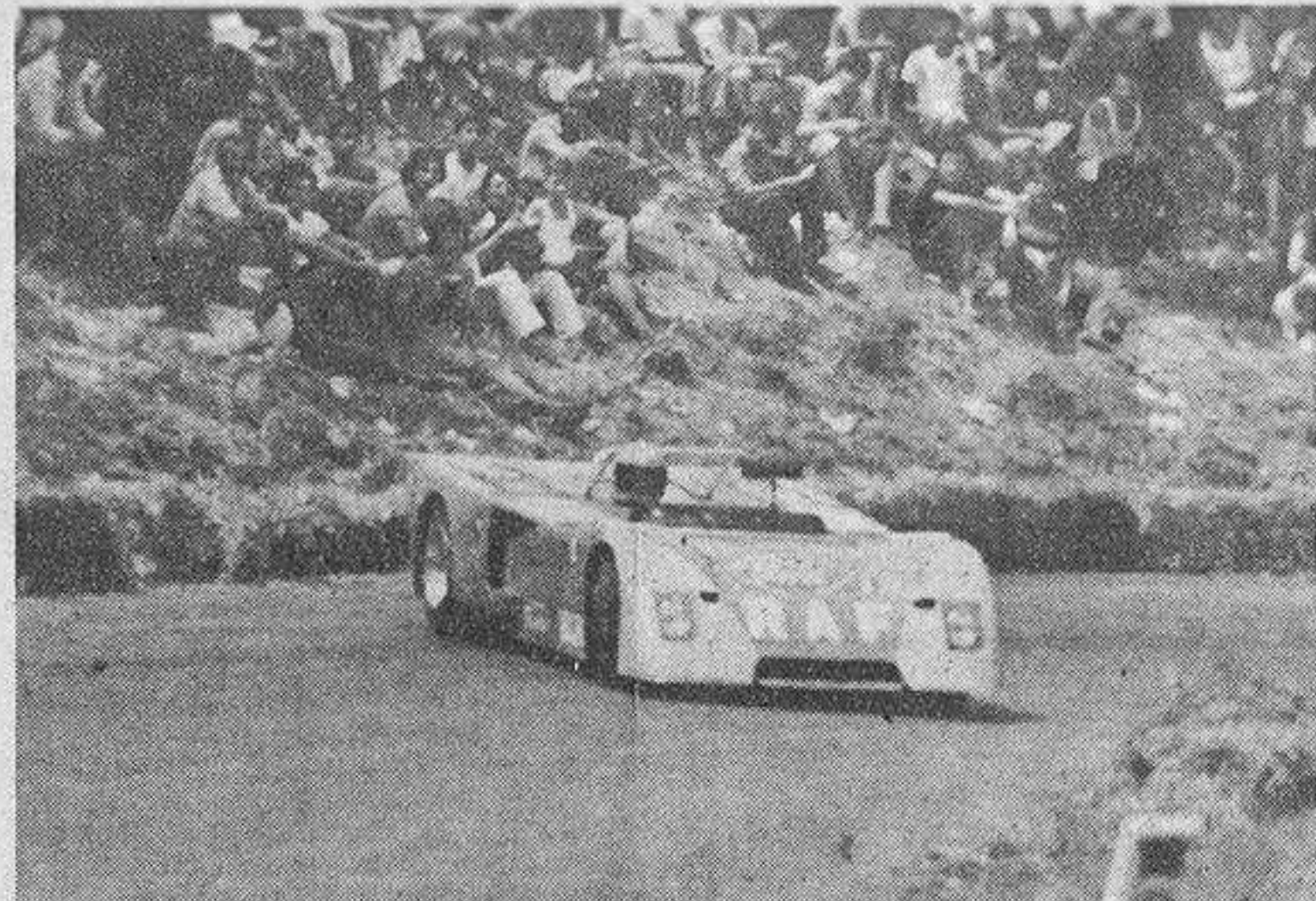
IMOLA - Abbastanza scarse le batterie di F. FORD, stranamente prive di partecipanti: solo undici vetture alla via della prima con la coppia Mantova-Vairani subito al comando della corsa. Li seguono Bossoni, sempre molto veloce qui a Imola, poi Cafarella e Scardino: più distanziati Gaudioso, Bassotto e Trentini. La lotta è subito accesa fra i primi, ai quali si è aggiunto anche Bossoni: al terzo giro sembra che Mantova ce la faccia ad andarsene da solo, ma è un'illusione di breve durata perché nel giro successivo il pilota della BWA avrà i suoi antagonisti immediatamente alle calcagna.

Il trio continua alternandosi per tutta la corsa con al comando per l'ultimo giro Gaudenzio Mantova, che non accortosi dell'avvicinarsi della bandiera a scacchi trascina nella volata Bossoni e Vairani. Risultato: 1. Bossoni, poi Vairani e terzo Mantova, mentre Cafarella e Scardino mantengono le posizioni che avevano all'inizio. Tutti in finale quindi, escluso Bassotto che si era fermato nel corso del terzo giro alle Acque Minerali con la vettura in avaria.

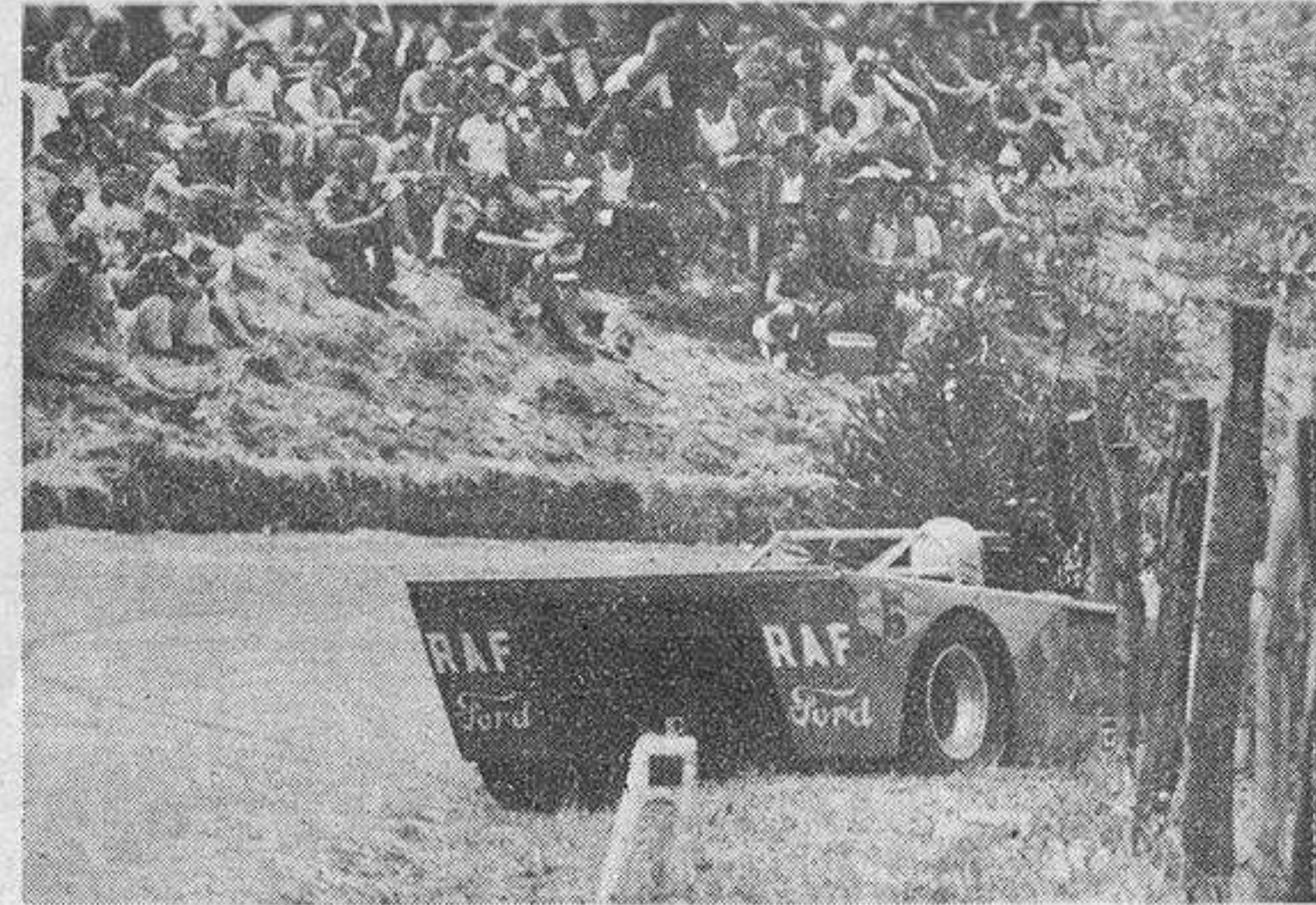
Ancora undici al via per la seconda batteria, questa volta assente Terzi che era uscito di strada alla Piratella il giorno delle prove distruggendo l'avantreno della sua Delta: in prima fila Lorenzo Sassi, detentore del giro più veloce in prova affiancato a Giorgio Francia, sulla Pirola. Al via subito in testa Sassi, mentre parte in ritardo Santi con la Pirola: secondo è Francia, terzo Monguzzi davanti a Sterzel.

Queste posizioni non variano nei passaggi seguenti: Sassi mantiene saldamente il comando, Monguzzi e Sterzel lottano per la terza posizione per cinque giri, quando Monguzzi deve cedere il quarto posto a Gallini. Anche la Pirola di Francia cede leggermente nel corso degli ultimi giri, per cui Sassi porta con tutta tranquillità la sua Lotus Delta al traguardo, lasciando a Francia il giro più veloce in 1'54"4.

● «Battaglia» di motori sulle Chevron: Scola aveva un Alan Smith 1930 che ora fa curare da Armaroli, Capuano sfoggiava un Brian Hart 1970, mentre Nesti si accontentava di un Cosworth 1790. Però, forse, il motore con più HP era l'Abarth-Osella di Laureati.



A sinistra, ecco la Chevron di Ignazio Capuano che ha già innescato il testa-coda che la metterà fuori causa. A destra, la vettura ferma



Piuttosto, veramente eccellente il quarto posto assoluto di Francesco Cerulli Irelli, che sta seriamente pensando al campionato assoluto Sport che ha ancora a portata di mano, se continua a vincere la divisione. Non ostante i 65 kg. in più (quest'anno le Sport hanno un peso minimo...), Cerulli ha infatti abbassato il record esistente di Nesti.

La gara di Ascoli è iniziata sabato, quando le vetture di serie hanno dato vita alla loro corsa, immediatamente dopo le prove ufficiali. A proposito di questo «uso», diffuso nelle gare del Centro Italia, c'è da dire che i piloti sono piuttosto scontenti di questo. Naturalmente, gli organizzatori hanno le loro esigenze, e sappiamo bene come questi gruppi, letteralmente imposti dalla CSAI, non suscitino l'entusiasmo degli organizzatori stessi. D'altra parte, è pur vero che quelli del gruppo 1 e del gruppo 3 sono stanchi di farsi regolamentare, delle specie di minirally sulle strade di fortuna per tornare alla partenza, e poi gareggiare a fari accesi, nell'oscurità incombente, con magari il pubblico in mezzo alla strada.

A parte questo, ad Ascoli non c'era la «folla» di gruppo 1 e gruppo 3 che siamo abituati a vedere, pertanto la gara si è risolta in fretta, giusto un attimo prima che il cielo scaricasse un vero diluvio su pubblico e concorrenti. Fra le cose interessanti, da segnalare in gruppo 1 il dominio delle Au-

condo copione, con le due Vaccari di «York» e «Piero» davanti agli altri, fra i quali si è difeso ottimamente Romoli. Nella 700, altro eccezionale exploit dell'imperversante Aldo Fina, che si è permesso il lusso di salire più in fretta delle 850. Dopo ben 14", Magri ha preceduto Gattafoni, mentre sfortunato Santucci con una candela in avaria.

Nelle 850, peccato che la rottura del filo dell'acceleratore, subito al via, nella vettura di Valerio abbia tolto sapore alla vittoria di Aldo Tarasco, dietro al quale a pari merito l'altra macchina preparata da Fren, quella di Bernero (miglior tempo in prova) e la Faccioli di «Svig». Nella 1000, delusione per Stefanelli, cui era stata in un primo tempo attribuita la vittoria, andata poi a Soria per 9 decimi di secondo. Scontata la vittoria della 128-Trivellato di «Girasole» nella 1150, cui si è opposto validamente solo il bravo Galmozzi. Inutili i rischi di Vimercati, la sua Ferraris è ferma ad un anno fa. Tempono di Cosimo Turizio nella 1300, con la 128 coupé Trivellato, che ha demolito i records della Alfa GTA Junior. Solita vittoria di Ricci con la BMW 1600, non ostante noie di carburazione. La lotta a distanza fra «Girasole» e Ricci per la supremazia nel campionato Turismo prosegue senza esclusione di colpi.

Vittoria della Escort RS di Capietti nella 2 litri, con un tempo che gli

ero accorto che c'era un tornante, ed invece di frenare ho messo la quinta...».

Non ostante l'impegno relativo (erano solo due nella classe) Giovanni Borri non si è lasciato sfuggire l'assoluto del Gran Turismo, seguito in questa classifica dalla Porsche 2,4 del bravo Mingotti, che non ha certo una macchina aggiornatissima e poi è a corto di allenamento.

Delle Sport, abbiamo implicitamente già parlato in sede di commento. Nella 1000, detto di Cerulli (che in prova era salito senza la quarta marcia), notiamo come Marzi non fosse certo nelle migliori condizioni, con probabilmente una fascia rotta o qualcosa del genere nel motore. Nella 1300, ritiratosi Anastasio, Giordana è salito tranquillo con la Abarth ex Filannino.

Nelle monoposto, la Tecno di Calò ha prevalso sulla bella Fagioli dell'ex-cinquecentista Dentamaro nelle F. 850, mentre Guidetti si è inserito bene al sesto posto assoluto.

La manifestazione è filata via bene, dopo un certo ritardo iniziale, e non vi sono da segnalare incidenti di rilievo, a parte l'uscita di Capuano, quasi innocua per la macchina, e l'urto della 595 di Sanguinetti nel curvone veloce a destra dopo l'abitato di Piagge, senza altre conseguenze che per la vettura.

Classe 2000: 1. Miro Tamburini (A.R.) 6'40"2 media 89,955 kmh; 2. «Gian» (A.R.) 6'45"5; 3. Stefanelli (A.R.) 6'56" e 0; 4. Mortara (A.R.) 7'24"3.

GRUPPO 3 CSAI

Classe 1300 cc: 1. Bruno Ripani (Fulvia HF) 6'55"0 media 86,746 kmh; 2. Ivana Giusti (Fulvia HF) 7'02"4; 3. Salamina (Fulvia HF) 7'20"0.

Classe 1600 cc: 1. Alessandro Cocchetti (Alpine) 6'33"8 media 91,393 kmh; 2. Caliceti (Alpine) 6'42"2; 3. Giovanardi (Alpine) 6'51"8; 4. Aliprandi (Alpine) 7'10"6; 5. Zuolo (Fulvia HF) 7'14"2.

TURISMO SPECIALE - Gruppo 2

Classe 500 cc: 1. Piero Lavazza (Fiat 500) 7'16"6 media 82,455 kmh; 2. Loizzo (Fiat 500) 7'21"1; 3. Baiguera (Fiat 500 Giannini) 7'23"3; 4. Curti (Fiat 500) 7'23"6; 5. «Mor-Matic» (Fiat 500) 7'24"5; 6. Mensi (Fiat 500) 7'26"3; 7. Romoli (Fiat 500) 7'30"3; 8. «Clen» (Fiat 500) 7'31"5; 9. «Masp» (Fiat 500) 7'31"9; 10. Corti (Fiat 500) 7'32"0; 11. Amodeo (Fiat 500) 7'32"4; 12. Compagnucci (Fiat 500) 7'35"0; 13. Gonnelli (Fiat 500) 7'36"1.

Classe 600 cc: 1. «York» (595 Abarth) 6'48"4 media 88,148 kmh; 2. «Piero» (590 Giannini) 6'54"8; 3. Romoli (595 Abarth) 7'06"2; 4. «Kaloger» (590 Giannini) 7'11"0; 5. «Tambauto» (595 Abarth) 7'21"9; 6. Scandali (595 Abarth) 7'23"9; 7. Santamarianova (590 Giannini) 7'26"6; 8. Ferretti (595 Abarth) 7'27"4; 9. «Tibeli» (595 Abarth) 7'33"9; 10. Foschi (595 Abarth) 7'34"5.

mag.

CONTINUA A PAGINA 40

CONTINUAZ. DA PAGINA 39

Classe 700 cc: 1. Aldo Fina (695 Abarth) 6'32"3 media 91,766 kmh; 2. Magri (650 Giannini) 6'46"5; 3. Gattafoni (695 Abarth) 6'48"5; 4. Calli (695 Abarth) 7'03"4; 5. Girolami (695 Abarth) 7'10"9; 6. Santucci (650 Giannini) 7'12"2; 7. Pizzi (695 Abarth) 7'14"8; 8. Nocchi (695 Abarth) 7'15"9; 9. Mazzeschi (650 Giannini) 7'20"1; 10. Sigona (695 Abarth) 7'29"3; 11. Tavecchio (695 Abarth) 7'29"9; 12. Proietti (650 Giannini) 7'35" e 8; 13. Ciuti (650 Giannini) 7'45"0.

Classe 850 cc: 1. Aldo Tarasco (Abarth 850) 6'34"5 media 91,254 kmh; 2. «Svigo» (Abarth 850) 6'36"7; 3. Bernero (Abarth 850) 6'36"7; 4. Ravinale (Abarth 850) 6'42"6; 5. De Furia (Abarth 850) 6'44"7; 6. D'Ippolito (Abarth 850) 6'45"5; 7. Magenta (Abarth 850) 6'52"8; 8. Sani (Abarth 850) 7'50"1.

Classe 1000 cc: 1. Achille Soria (Abarth 1000) 6'09"6 media kmh 97,402; 2. Stefanelli (Abarth 1000) 6'10"5; 3. Gargan (Abarth 1000) 6'12"4; 4. De Luca (Abarth 1000) 6'16"6; 5. Amighini (Abarth 1000) 6'58"3.

Classe 1150 cc: 1. «Girasole» (Fiat 128) 6'08"6 media kmh 97,666; 2. Galmozzi (Fiat 128) 6'13"0; 3. Vimercati (Fiat 128) 6'16"8; 4. Crasovic (Fiat 128) 6'32"1; 5. Francisca (Fiat 128) 7'02"1.

Classe 1300 cc: 1. Cosimo Turzio (Fiat 128 C) 5'53"5 media 101,838 kmh; 2. Capponi (AR GTA J) 6'12"7; 3. Tali (AR GTA J) 6'17"3.

Classe 1600 cc: 1. Ricciardo Ricci (BMW) 6'09"3 media 97,481 kmh; 2. Pasini (F. Escort) 6'16"3; 3. La Vecchia (A.R. 1600) 6'30"1; 4. Rossi (GTV) 6'36"5; 5. Spettinati (GTV) 6'48"7; 6. Ferroni (GTV) 6'50"0; 7. Doria (GTV) 7'05"6; 8. D'Angelo (Renault 12 G) 7'10"7; 9. Tonon (GTV) 7'34"2.

Classe 2000 cc: 1. Franco Capietti (F. Escort) 5'46"8 media 103,805 kmh; 2. Finotto (F. Escort) 5'51"9; 3. Pittini (GTA M) 6'03"2; 4. Taddeucci (BMW) 6'18"0; 5. «Panto» (BMW) 6'22"9; 6. D'Avorio (GTAM) 6'24"5; 7. «Zeller» (BMW) 6'30"6; 8. Cesarini (GTAM) 6'31"2.

GRAN TURISMO SPECIALE - Gruppo 4
Classe 1000 cc: 1. Bruno Costamagna (OTS) 6'35"5 media 91,024 kmh; 2. «Nemo» (OTS) 6'41"7; 3. Friso (OTS) 6'47" e 2; 4. Aloè (OTS) 6'48"9; 5. Renda (OTS) 7'09"8.

Classe 1300 cc: 1. Aldo Bersano (Alpine 1300) 6'02"3 media 99,365 kmh; 2. Bocconi (Alpine 1300) 6'09"9; 3. Palcari (Alpine 1300) 6'13"7; 4. Ramoino (Alpine 1300) 6'14"7; 5. Cedrati (Alpine 1300) 6'21"1; 6. «Lucien» (Matra) 6'25" e 7; 7. Sbrilla (HF 1300) 6'32"5; 8. Caio (HF 1300) 6'43"9.

Classe 1600 cc: 1. Amerigo Bigliuzzi (GTA) 5'56"6 media 100,953 kmh; 2. Andreacci (GTA) 6'00"4; 3. Bologna (Alpine) 6'04"4; 4. Bonfanti (GTA) 6'08"5; 5. Nataloni (HF 1600) 6'10"8; 6. Papi (GTA) 6'15"4.

Classe 2000 cc: 1. Giovanni Borri (Porsche) 5'47"3 media 103,626 kmh; 2. Migliarini (Porsche) 5'57"2.

Classe oltre 2000 cc: 1. Sergio Mingotti (Porsche) 5'50"4 media 102,739 kmh; 2. Arfé (Porsche) 5'52"4; 3. Nardini (Porsche) 6'08"2; 4. «To-Mo» (Porsche) 6'18" e 4; 5. De Gregorio (Porsche) 6'26"9; 6. Bocchi (Porsche) 7'32"7.

GRUPPO 5 SPORT
Classe 1000 cc: 1. Francesco Irelli Cerulli (AMS) 5'27"3 media 109,980 kmh; 2. Marzi (AMS) 5'42"4; 3. Bernasconi (AMS) 5'49"7; 4. Corsi (AMS) 6'01"1; 5. Ferniani (Bandini) 6'50"0.

Classe 1300 cc: 1. Giammauro Giordana (Abarth 1300) 5'56"0 media 101,123 kmh.

Classe 2000 cc: 1. Mauro Nesti (Chevron) 5'04"9 media kmh 118,071; 2. Scola (Chevron) 5'06"8; 3. Laureati (Chevron) 5'10"8; 4. Locci (Lola Ford) 5'39"5.

FORMULA 850
1. Pierbartolomeo Caldè (Tecno) 6'15"5 media 95,872 kmh; 2. Dentamaro (Fagioli) 6'19"6; 3. Werner (Tecno) 6'22"8; 4. Taroni (Buglioni) 6'23"5; 5. Massi (De Sanctis) 6'23"8; 6. Gentileschi (Luchy) 6'30"8; 7. Brunetti (X) 6'42"3; 8. Corsi (Autotecnica) 6'43"3; 9. Santone (X) 6'53"2; 10. Capri (Spicar) 7'02"5; 11. D'Astolfo (Fraber) 7'48"0.

FORMULA 3
1. Alessandro Guidetti (SIL) 5'40"7 media 105,664 kmh; 2. Tommasi (Brabham) 5'43"4.

CLASSIFICA ASSOLUTA
1. Mauro Nesti (Chevron) 5'04"9 media 118,071 kmh; 2. Domenico Scola (Chevron) 5'06"8; 3. Pietro Laureati (Chevron) 5'10"8; 4. Francesco Cerulli (AMS) 5'27"3; 5. Franco Locci (Lola Ford) 5'39"5; 6. Alessandro Guidetti (SIL) 5'40" e 7; 7. Achille Marzi (AMS) 5'42"4; 8. Gigi Tommasi (Brabham) 5'43"4; 9. Franco Capietti (Escort RS) 5'46"8; 10. Giovanni Borri (Porsche 911) 5'47"3.

● Un altro pilota molto atteso, specie dopo le bellissime recenti prove, era «Gianfranco» Trombetti. Il bravissimo pilota marchigiano ha avuto però la sventura, la scorsa settimana di perdere il padre. Presente comunque ad Ascoli, «Gianfranco» ha detto che spera di ritornare alle corse a Rieti, il 6 agosto, se riuscirà a superare il prevedibile scorporamento.

Due STRATOS (MUNARI e un altro big) e l'ALFA 33 - 3 di ELFORD in Corsica

AJACCIO - Dopo un anno di interruzione, dovuta alle sempre più questionarie di soldi, cioè alle difficoltà di reperire i fondi per la organizzazione, il Tour de Corse torna quest'anno nel calendario internazionale, col suo volto tradizionale di stupenda ed unica prova stradale di altissimo valore sportivo.

Un ritorno che sarà graditissimo a tutti, perché questa prova francese è una gemma unica del patrimonio sportivo universale, per i suoi aspetti che la pongono al di fuori ed al di sopra dei comuni rallies, anche i più prestigiosi, avvicinandola alle grandi classiche stradali. E' un rallies di nome, ma in sostanza è molto più simile ad una Mille Miglia o Targa Florio, visto che è la velocità il fatto determinante.

Col ritorno, il Tour de Corse presenta qualche innovazione interessante. Il percorso è sempre lungo, stavolta è di 1410 chilometri, e comprende un certo numero di prove speciali cronometrate a tempi imposti, per 525 chilometri complessivi; però quest'anno c'è la innovazione delle vere e proprie prove di velocità pura, cioè non a tempi imposti ma a minor tempo impiegato da un punto all'altro, per altri 242 chilometri, per cui più della metà del percorso totale del rally è da effettuare in velocità. Infatti anche le prove speciali cronometrate, pur avendo un tempo minimo imposto, sono in realtà delle prove di velocità, essendo pressoché impossibile percorrerle nei tempi indicati.

Altra innovazione, che aiuterà molto i servizi di assistenza, è data dalla scelta dell'itinerario, che è stato suddiviso in tre parti anziché due come era nel passato. La prima parte con partenza ed arrivo ad Ajaccio nella giornata di sabato 4 novembre, si snoda nella parte bassa dell'isola, con parecchie prove speciali classiche di questa gara; la seconda parte da Ajaccio alla mezzanotte del 4 novembre e termina al mattino del 5 novembre a Bastia, dopo aver attraversato tutta la dor-

sale della Corsica, con altre prove speciali classiche; la terza parte infine, anch'essa dopo una neutralizzazione a Bastia (circa mezz'ora) riporterà ad Ajaccio compiendo il periplo dell'isola con il Capo Corso e tutta la strada costiera di occidente.

Al comitato organizzatore stanno già affluendo le iscrizioni, ma per il momento sono soltanto equipaggi privati quelli che hanno fatto conoscere le loro intenzioni. Come è prevedibile le squadre ufficiali attendono fino all'ultimo momento prima di iscriversi ufficialmente, tuttavia è scontata la presenza dello squadrone della Alpine, ovviamente alla ricerca della ripetizione dell'ultimo risultato (nel 1970 avevano vinto Darniche-Demange). Ci saranno anche le Citroen, ci saranno delle Ford, ci saranno delle Porsche e poi ci sarà soprattutto una presenza italiana molto qualificata.

Sappiamo infatti che alla Lancia hanno in programma di inviare al Tour de Corse due «Stratos» una ovviamente affidata a Munari e l'altra ad un pilota non ancora ufficialmente indicato, ma che crediamo sia un grosso nome internazionale (l'indovinello è appassionante), e che l'Alfa Romeo affiderebbe una 33-3 a Vic Elford che sulle strade della Corsica c'è già stato e con risultati parziali rilevanti. E non è improbabile che ci sia la squadra della Fiat, che nella ultima edizione aveva compiuto il suo primo «assaggio» in questa prova particolarissima e prestigiosa.

In ogni caso sarà un grande Tour de Corse, che potrebbe avere anche un altro motivo di interesse nella presenza delle rinnovate Ford GT 70, macchine che dopo la presenza al Tour de France 1970 non si sono più viste ma che sappiamo essere sempre alla punta delle attenzioni della Ford.

f. l.

Nuovo Club AUTOSPRINT

AREZZO - Si è costituita a Bibbiena una sede locale del CLUB AUTOSPRINT alla memoria di Carlo Benelli. L'assemblea dei soci ha così eletto il consiglio direttivo: Presidente Fabrizio Conti; Segretario Annibale Biggeri; Consiglieri Cesare Ponticelli e Lorianò Norcini.

Si prega di indirizzare la corrispondenza a Annibale Biggeri - Via Dovizi 10 - 52011 Bibbiena (Arezzo).

● E' previsto che Francois Migault correrà con la nuova Taydec F. 2, appena la vettura avrà fatto la prova in pista.

● Nuovo presidente della BP italiana è CHRISTOPHER LAIDLAW, che sostituisce Robert Dummett. Il nuovo presidente è nato a Calcutta il 9 agosto 1922 e ha compiuto gli studi all'università di Cambridge.

● MICHAEL SCHIMPKE, addetto ai rapporti con la stampa estera fino a pochi giorni or sono, è stato nominato capo dell'ufficio stampa della BMW, succedendo così al notissimo C.T. Hoepner recentemente scomparso. Il 30enne Schimpke è stato per 10 anni distaccato quale corrispondente in Gran Bretagna.

Il mattatore inglese F.3 vince ancora

Un reclamo mancato contro WILLIAMSON

CADWELL PARK - Roger Williamson, l'uomo della F. 3 da battere in questo momento, ha ottenuto un'altra vittoria convincente a Cadwell Park. Le iscrizioni erano meno numerose che in passato, ma questo era anche dovuto al fatto che alcuni piloti avevano danneggiato le vetture, nella precedente gara a Brands Hatch, costretti quindi a dare forfait. Inoltre mancavano gli scandinavi, che generalmente partecipano alla gara di F. 3 di contorno al G.P. d'Inghilterra e poi rimangono sempre per alcune altre. Poiché le iscrizioni per Brands Hatch erano state molto limitate, gli scandinavi sono rimasti a casa.

Nella prima manche Williamson aveva la prima posizione al via, col tempo di 1'30"8, avendo largamente battuto il record di 1'33"6, stabilito da Dave Walker. Gli erano vicini nello schieramento von Opel e Matthews. Fino dalla partenza Williamson si è creato un buon varco, stabilendo anche un nuovo record sul giro in 1'29"6, alla media di kmh 145,45.

Altrettanto convincente vittoria di Walker nella seconda manche, con Trimmer sempre al secondo posto fino al momento in cui, al sesto giro, è incappato in un testa-coda (evidentemente la JPS aveva ancora i problemi di maneggevolezza visti a Brands Hatch) concludendo col quarto piazzamento, dietro e Hull e a Maskell.

La vittoria di Williamson nella finale è stata in dubbio per un momento, quando si è vista la possibilità di un reclamo per partenza anticipata (poi non se ne è fatto nulla). Questa volta, però, la sua gara si è svolta tutta con Walker sempre visibile nel suo specchietto retrovisore, tutt'attorno al piccolo circuito, assai tortuoso e pieno di saliscendi. Von Opel ha fatto una corsa piuttosto solitaria, dietro i primi due, e pareva sempre sull'orlo del disastro, ma è poi arrivato terzo. Alle spalle di questi tre piloti, si è avuta la battaglia più serrata della gara, fra Hull, Trimmer ed Evans finiti poi in questo ordine, dopo avere sempre corso muso contro coda e, quando lo stretto circuito lo permetteva, anche affiancati.

d. h.

CORSA A CADWELL PARK - 16 luglio - Gara di velocità in circuito per vetture di F. 3.

LE CLASSIFICHE

Prima manche, 8 giri: 1. Williamson (GRD) 12'11"36, media kmh 142,51; 2. Von Opel (Ensign); 3. Evans (March); 4. Keele (Lotus); 5. Bisignano (Martini); 6. Matthews (March).

Seconda manche: 1. Walker (Ensign) 12'16"8, media kmh 140,77; 2. Hull (Brabham); 3. Maskell (Lotus); 4. Trimmer (JPS); 5. McKay (Brabham); 6. Gams (Lotus).

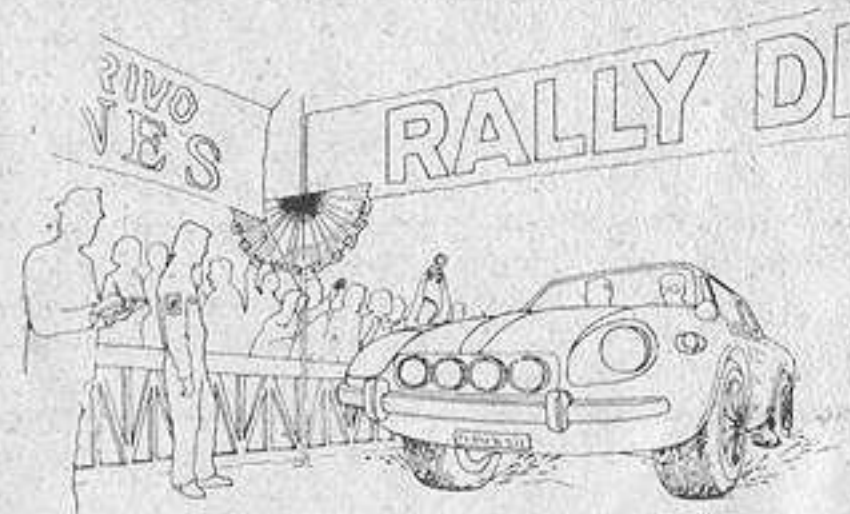
Finale, 10 giri: 1. Williamson, media kmh 142,43; 2. Walker; 3. von Opel; 4. Hull; 5. Trimmer; 6. Evans; 7. Vermilio (JPS); 8. Bisignano; 9. Keele; 10. McKay.

Giro più veloce: Williamson 1'29"6, media kmh 145,45, nuovo record.

● Al party dato dal Marlboro World Championship Team non c'era nessun dirigente della BRM, soltanto i piloti. Questo parrebbe confermare le voci sui non buoni rapporti fra la Marlboro e la BRM, che esistono in realtà. E' noto che la Marlboro ha avuto contatti con altre squadre e soprattutto con un costruttore che non ha ancora costruito una F. 1. A proposito della BRM, Oliver è tornato nel team a Brands Hatch con sentimenti contrastanti. «Sono in posizione difficile — ha detto — vorrei tornare nella F. 1 a tempo pieno, ma ho tanti impegni negli Stati Uniti, ove sono molto richiesti gli ex piloti di grand prix.» A quanto pare Louis Stanley — che dopo il passaggio di Oliver alla McLaren aveva detto che il pilota non si sarebbe mai più seduto in una BRM — ha chiesto a Jackie di partecipare ad altre gare di F. 1 quest'anno, ma l'unica che il pilota potrebbe fare entrare nel suo programma sarebbe probabilmente il GP degli Stati Uniti.

● WILLIE GREEN, il «divo» della gara Interserie a Silverstone, ha preso a nolo la Chevron F. 2 ex di Siffert che userà nella Rothmans 5.000 oltre a partecipare a gare di F. 2 e di F. Atlantic, usando motori diversi.

kléber corre



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

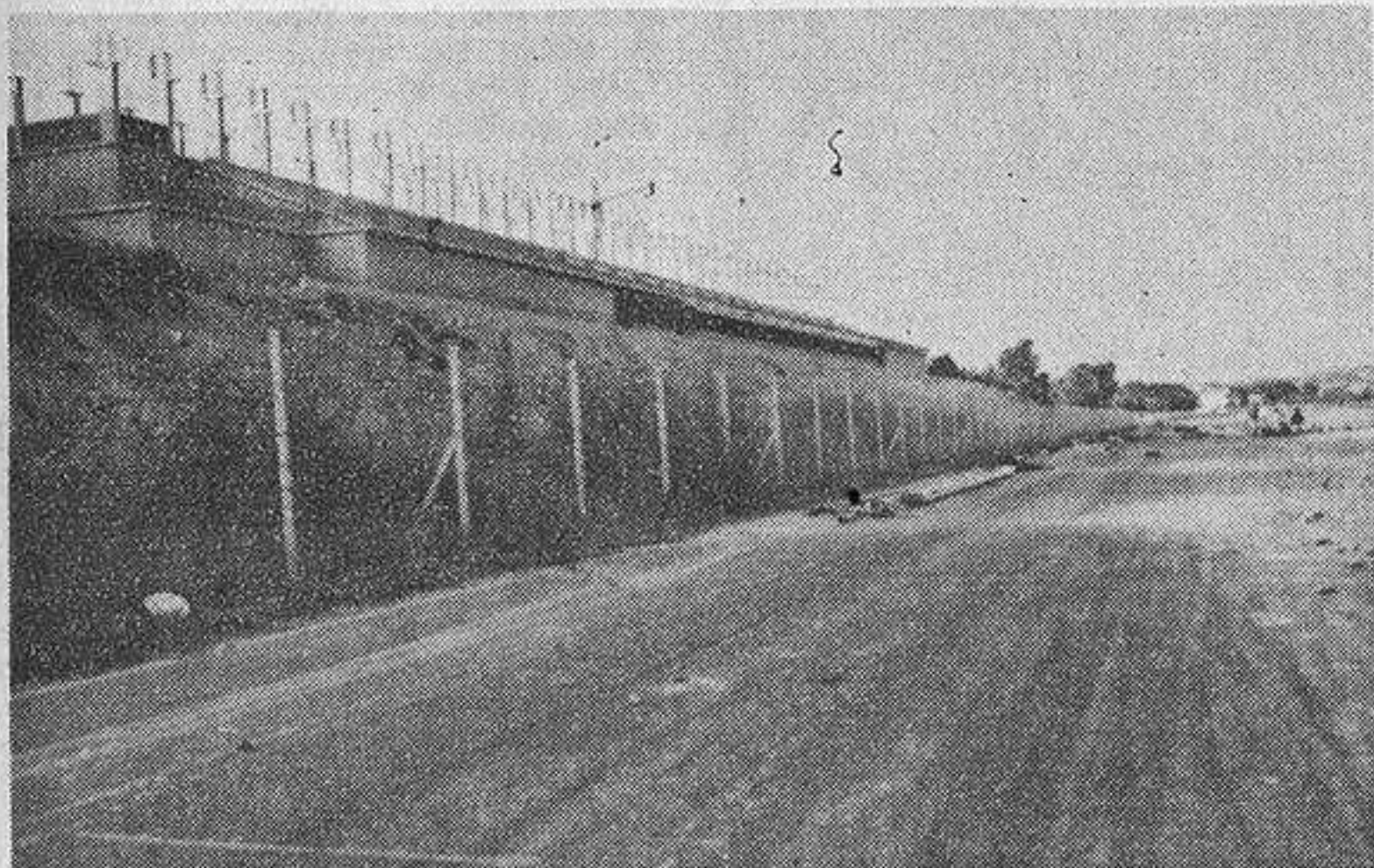
KLEBER CORRE per collaudare le tecniche nuove dei suoi pneumatici d'avanguardia.

pneumatici radiali V 10

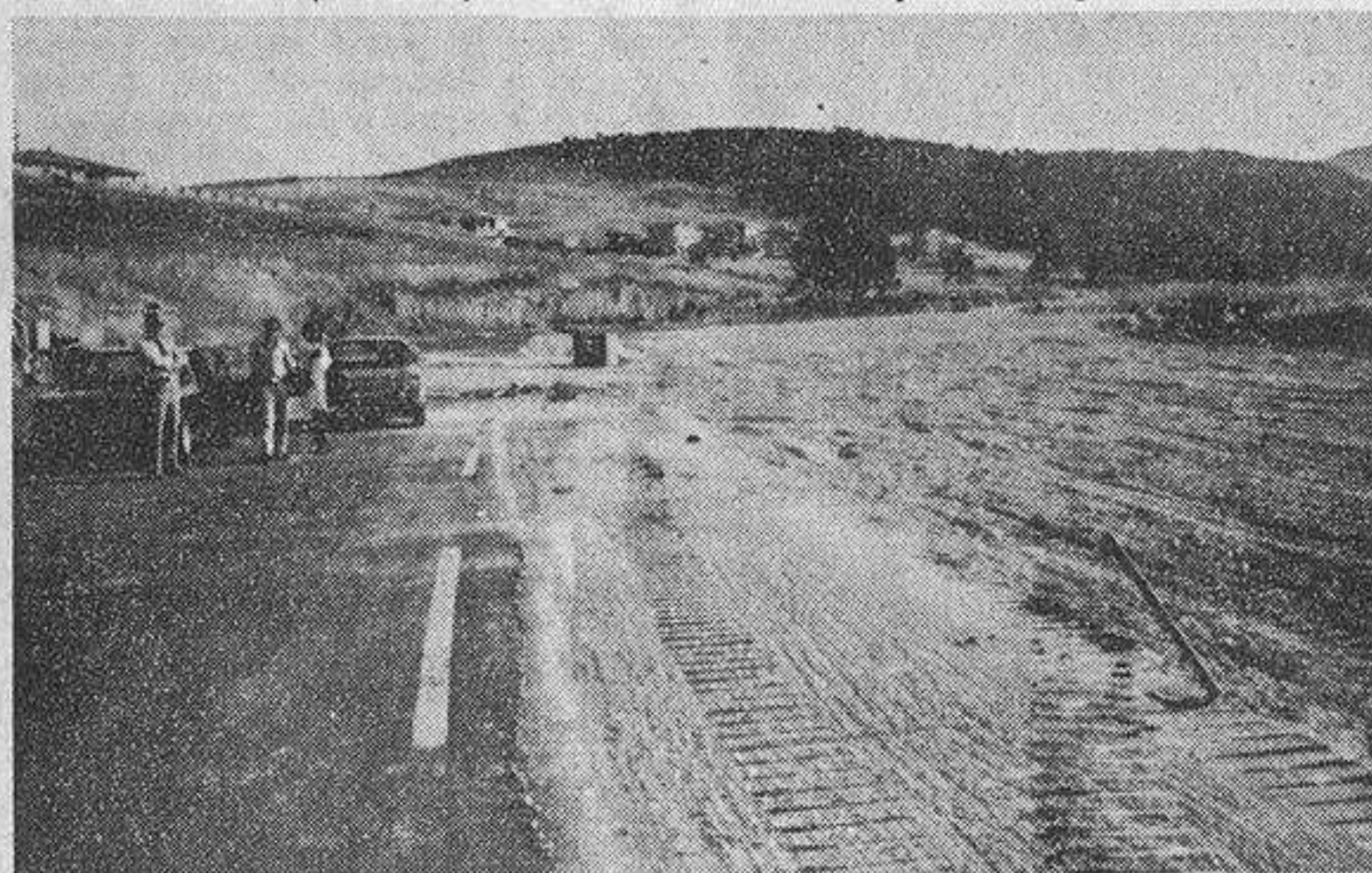
Kleber

Ormai quasi pronta **PERGUSA**
nella sua rinnovatissima veste

Una Chevron 2000 per VACCARELLA



In queste foto, due visioni delle « novità » di Pergusa. Sopra, le nuove tribune, sotto, lo sbancamento per la prima variante



PALERMO - Di passaggio per Palermo l'ingegnere Rino Mingrino, « patron » della « Stagione motoristica Ennese » ha tenuto (martedì scorso) una improvvisata conferenza stampa per presentare le gare che si svolgeranno nel prossimo agosto sull'autodromo di Pergusa, che riapre i battenti dopo un anno di forzata inattività.

« L'impianto del Lago — ha detto Mingrino — ritorna agli sportivi con due prove titolate che per la loro posizione di calendario potranno contare su un gruppo di protagonisti di primissimo piano. Per ferragosto si svolgerà la classica « Coppa Città di Enna » riservata alle granturismo e alle Sport valida come prova determinante dell'Euro Marche fino a due litri. Al via saranno certamente Arturo Merzario e Toine Hezemans con le Abarth Osella, mentre dovrebbero esserci anche gli uomini migliori della Lola e della Chevron. Questo costruttore inglese affiderà con molta probabilità una sua vettura a Nino Vaccarella. Domenica 20 agosto invece ci sarà la gara clou, il « GRAN PREMIO DEL MEDITERRANEO » per monoposto di FORMULA DUE e valido per il TROFEO D'EUROPA. La nostra prova sarà la quart'ultima di campionato, dopo Manterp Park (6 agosto) e prima del Salzburgring (3 settembre) e dovrebbe vedere impegnati i più qualificati aspiranti al titolo continentale, da Hailwood a Reutemann, da Jaussaud a Morgan, da Lauda a Scheckter. Siamo inoltre in contatto con alcuni piloti della massima formula come Fittipaldi, Hill, Beltoise oltre de Adamich che potrebbero partecipare alla gara ennese. »

E' stato intanto completamente rifatto il fondo stradale, sono state realizzate le tante attese varianti che rendono il tracciato più selettivo e sicuro è stata reperita una fascia di



Ninni sposo

PALERMO - Anche i miti crollano. Nino Vaccarella, scapolo d'oro per definizione ha capitolato venerdì 21 luglio (pomeriggio) a Palermo nella Cappella dell'Arenella sposando la gentile signorina Maruzza Velardi davanti a pochissimi intimi e ai testimoni.

Il popolarissimo « preside volante », campione italiano in carica aveva tenuto la cosa nascosta anche agli amici più intimi (AUTOSPRINT compreso, ma...). La sorpresa è stata grande per tutti. Il matrimonio di Vaccarella (a cui molti piloti che conoscono Nino da anni come un autentico « play-boy gattopardiano » della Palermo-bene, hanno stentato... a credere) giustifica pienamente la defezione del pilota dell'Alfa Romeo dalla « 24 ore di Francorchamps » dove era stato iscritto con una GTA dalla Casa Milanese. A Nino e Maruzza Vaccarella i più sinceri ed affettuosi auguri di AUTOSPRINT.

emergenza larga tre metri che si affianca al tracciato nella parte interna, sono stati messi in opera da entrambi i lati i guardrail in doppia fila e per tutta la lunghezza del tracciato, è stata completata la rete elastica di recinzione, mentre saranno agibili finalmente le tribune in cemento armato capaci di circa 10.000 posti a sedere e che permettono una vi-

sibilità eccezionale.

Pergusa insomma riapre in grande stile con due manifestazioni di primissimo piano: (che come già per la F. 1 a Vallelunga hanno trovato uno « sponsor » di lusso nella Marlboro) che segneranno un valido punto di partenza per la ripresa

g. m.

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

E' duro vincere

FRANCIA - Corsa a Magny Cours - Gara di F. 3.

1. Leclère (Alpine) 45'44"9, media 149,356;
2. Serpaggi (Alpine); 3. Coulon (Martini).

Due Alpine al comando, fino dal via, che però hanno dovuto lottare duramente con Coulon per mantenere le posizioni.

Delusi gli svedesi

SVEZIA - Corse a Falkenberg - Gare di F. 3 e turismo.

F. 3: 1. Andersson (Brabham) 13'54"2; T. Grenn (Escort).

Importante per gli svedesi la gara turismo perché vi partecipava Wisell, che ha segnato il giro più veloce in 46"5, ma ha poi perso tempo, intralciato da un ritardo. La gara di F. 3 era valida per il campionato svedese e ha visto una bella battaglia fra Andersson, Svensson e Dahlqvist. Al secondo posto, per sette giri, il campione dei rallies Stig Blomqvist.

MATICH stella d'oro

AUSTRALIA - Oran Park - Gara di velocità in circuito.

1. Matich (Match) 39", media kmh 182, nuovo record.

Matich è ora in testa al campionato australiano Gold Star, con questa bella vittoria che fa seguito a quella di Sandown Park. Ha condotto dal principio alla fine e ora ha 12 punti di vantaggio su Bartlett e Muir che ne hanno 6 ex aequo.

7 secondi in meno

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

1. Gache (Tecno) 3'59"2.

Vittoria piuttosto facile di Gache, che ha preceduto il secondo, Saliba su Tecno, di oltre 7".

Una noia per tutti

FRANCIA - Chateau du Loir - Gara di velocità in salita.

1. Foucteau (Tecno) 45"8.

La vittoria di Foucteau non ha sorpreso nessuno e questo ha tolto un poco d'interesse alla gara, che non ha praticamente visto duelli.

Bravo prima, bravo poi

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

1. Joliat (March) 2'33"41.

Prima edizione della gara e molti noti concorrenti, fra i quali Henry e Poirot arrivati secondo e terzo. In prova il miglior tempo era di Joliat e stesso exploit nelle due salite.

Seimila a guardare

FRANCIA - Pouille Les Coteaux - Gara di velocità in salita.

1. Martin (Tecno) 45"2, nuovo record.

Seimila spettatori e vittoria facile di Martin. Buon secondo Guitteny su Alpine, terzo Ligonnet su Lola.

Mezz'ora decisiva

FRANCIA - Corsa del Beaujolais - Gara di velocità in salita.

1. Maublanc (Chevron) 2'59"1.

Bella lotta, presenti in gara anche Mieusset e Beltoise. La corsa si è decisa nell'ultima mezz'ora, per la minaccia di Mieusset, mentre Beltoise non rappresentava più un pericolo, essendo la sua Brabham in condizioni non perfette.

Lo sapevano prima

FRANCIA - Tour de la Réunion - Rally

1. Nicolas-Todt (Gordini).

Rispettato il pronostico e i tre favoriti ai primi tre posti. Alle spalle di Nicolas-Todt, si sono piazzati infatti Greder-Telegne (Opel Ascona) e Beaumont-Hébert (Opel Manta).

GALATINI fa punti nel RALLYCROSS

Il camionista volante a S. Marino

S. MARINO - Galatini, il camionista volante, ha vinto anche... all'estero una gara di rallycross dopo aver condotto regolare senza mai strafare, Galatini ha tirato fuori le unghie ed ha attaccato a fondo nel finale. Molto sfortunato Del Carlo che, dopo essere in testa alla fine delle sedici batterie, si vedeva impossibilitato a disputare degnamente la finale per un banale guasto nel corso del primo giro della medesima. Fargion per somma di tempi su tre batterie, alla pari di Galatini, non è stato ammesso in finale avendo il quarto tempo superiore. Fra i locali Alvise, dopo un'ottima qualificazione, si classificava al settimo posto vincendo lo speciale premio riservato al primo Sanmarinese.

Durante le qualificazioni Reggini, accreditato del miglior tempo nel corso del primo giro, si rovesciava nel secondo precludendosi la possibilità di disputare una bella gara. Natili non è riuscito a qualificarsi e molti hanno fatto meglio di lui, forse il percorso non era adatto alle sue possibilità. Un buon pubblico ha seguito la gara ottimamente diretta dall'ex pilota Pelatelli costituendo motivo di soddisfazione per questa manifestazione organizzata dalla federazione Sanmarinese Automobilistica in collaborazione con la Ford. In classifica di campionato Galatini vede rafforzata la sua posizione di leader su Fargion e Mici.

d. b.

CAMPIONATO ITALIANO RALLYCROSS per vetture FORD - S. Marino - 22 luglio

LA CLASSIFICA

1. Del Carlo in 5'41"; 2. Mici 5'44"8; 3. Galatini e Fargion 5'45"1; 5. Goi 5'48"2; 6. Secchi 5'49"17; 7. Alvise 5'50"1; 8. Giacalone 5'52"5; 9. Talamini 5'56"5; 10. Pacus 6'07"9; 11. D'Amore. 12. Grimaldi non classificati.

Finale su tre giri: 1. Galatini 2'48"4; 2. Mici 2'52"5; 3. Del Carlo.

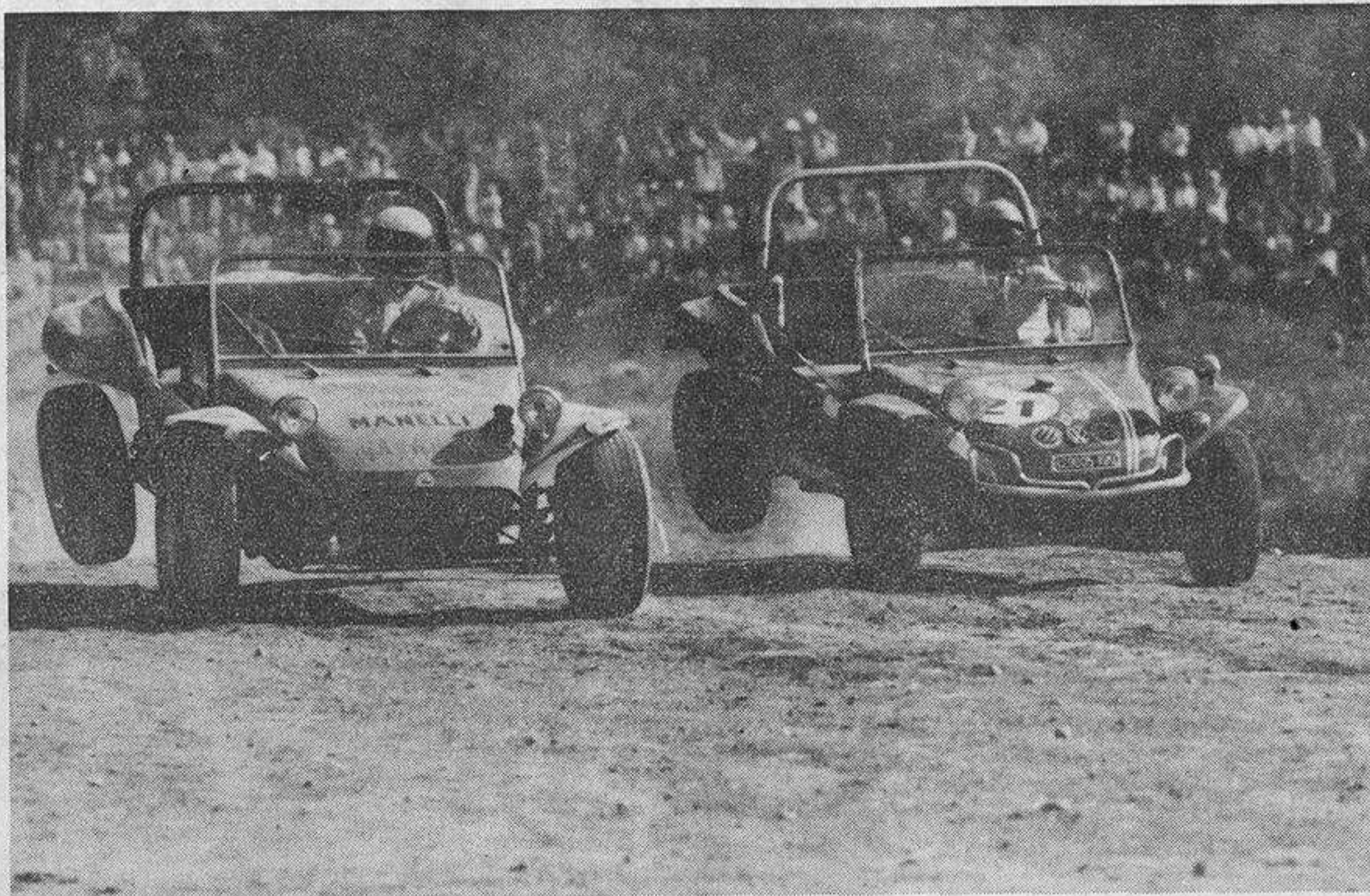
Classifica del Campionato Italiano Rallycross: 1. Galatini punti 43; 2. Fargion 31; 3. Mici 20; 4. Secchi 10; 5. Del Carlo 9.

• Al concorso internazionale di ELEGANZA per automobili, svoltosi a Cortina d'Ampezzo, sono stati assegnati premi per vetture di serie all'Innocenti, alla Fiat, all'Alfa e alla Lancia. Per le vetture fuori serie a De Tomaso, Lamborghini e Maserati. Premi di merito alla Moretti e alla Ghia. La coppa del ministero dei trasporti è andata all'Alfasud.

• Il GOVERNO SVEDESE spenderà nei prossimi cinque anni circa sessanta miliardi di lire per migliorare la sicurezza sulle strade. Si dovrebbero salvare ogni anno settecento vite umane e ridurre i costi, dovuti agli incidenti, di circa 135 miliardi l'anno.

• Grande interesse in Inghilterra per la MICRO-MOTOCICLETTA da portare nel baule dell'automobile. Prima fra tutte la Honda ST 70 che costa laggiù circa L. 58.000, tasse comprese.

• L'AUTOMOBILE CLUB DI SVIZZERA, fra le tante attività esplicate, ha, nel 1971, installato 3 nuove grandi stazioni telefoniche dislocate sul colle di Nufenen. Con l'entrata in servizio di questi nuovi impianti, sono pertanto 337 le stazioni telefoniche svizzere addette esclusivamente al soccorso stradale. Sempre nell'anno 1971 le chiamate per soccorsi sono state ben 193.688.



Impegnatissimo, con tanto di casco integrale da F. 1, il leader del campionato dei fuoristrada, Maccarinelli, atterra con la sua Puma 1200 dopo un avventuroso «decollo» assieme a Vaccaro



Le chiamano vetture di serie, ma riconoscerò nella vettura di Tessari (in alto a sinistra) una «Giulia», oppure nella vettura di testa del gruppo della foto sotto, una 500 è tutt'altro che agevole



• Per il Salone Internazionale dell'Automobile di GINEVRA che avrà luogo dal 15 al 25 marzo 1973, sono già state aperte le iscrizioni e le domande di partecipazione potranno, fin da ora, essere inviate alla Segreteria del Salone, casella postale 65, 1211 Ginevra 4. Com'è noto il Salone compenderà le seguenti sezioni: vetture da turismo, vetture da corsa e sportive, carrozzerie, accessori e forniture per autorimesse, letteratura e associazioni professionali.

CAMPIONATO dune-buggies - MAGGIORA - Seconda prova

LE CLASSIFICHE

Vetture di serie - Classe fino a 1150 cc: 1. Baruffi (DKW) 3 giri in 5'34"7; 2. Melloni (Fiat 1100) a 28"3; 3. Prampolini (Ford Anglia) a 44"3; 4. Oioli (Fiat 850) a 58"1.

Vetture di serie - Classe oltre 1150 cc: 1. Giannati (VW 1200) 3 giri in 5'38"5; 2. Pizzera (Fiat 128 Coupé) a 2"5; 3. Cavalli (Giulietta) a 10"1; 4. Miloni (Citroen DS) a 13"8; 5. Paroli (VW 1500) a 21"5; 6. Signani (Ford Taunus) a 1'09".

Prototipi: 1. Montagna (Montagna 1800) 3 giri in 5'41"4; 2. Ferrari (DKW 1000) a 1"8; 3. Fontanili (Fontanili 1600) a 8"1; 4. Vicario (Vicario VW 1500) a 16"6.

3. prova Campionato Nazionale Piloti Dune-buggies: 1. Giromini (ATL 1200) 3 giri in 5'52"2; 2. Magliola (Fontauto 1600) a 1"4; 3. Maccarinelli (Puma 1200) a 2"8; 4. Mussetti (Deserter 1200) a 7"; 5. Vaccaro (Puma 1200) a 11"5.

Classifica del campionato dopo la seconda prova: 1. Magliola e Maccarinelli punti 20; 2. Vaccaro 13; 3. Mussetti 12; 4. Giromini 11; 5. Moro e Nava 9; 6. Cascardi 5.

Combattutissima gara a Maggiora

2 piloti «pulci» ex aequo

NOVARA - Sotto una pioggia autunnale si è svolta a Maggiora la seconda prova del Campionato Nazionale Piloti Dune-buggies, che finora ha visto in lizza una quindicina di partecipanti, un buon numero se si pensa alla novità di queste competizioni.

Le condizioni del terreno, scivoloso come sapone, hanno livellato al massimo le prestazioni delle vetture, che hanno viaggiato quasi sempre in gruppo. Naturalmente non sono mancati «numeri» vari, testacoda, sbandate, uscite di pista, con conseguenze solo per la classifica, che è mutata più volte nel corso della gara, anche contro le previsioni. Infatti contro le previsioni ha vinto Giromini, che con un dune-buggy 1200 ha tenuto testa ad uno scatenato Magliola, su Fontauto Porsche 1600. Terzo a soli 2"8 dal vincitore, Maccarinelli su Puma 1200, quindi, più indietro Mussetti e Vaccaro.

La classifica del campionato vede ora al comando Magliola e Maccarinelli con 20 punti, seguono Vaccaro con 13 e Mussetti con 12; il campionato è quindi ancora apertissimo.

Altra interessante gara in programma, quella riservata alle vetture di serie, (in realtà ampiamente elaborate), suddivise in due classi, fino a 1150 ed oltre 1150 cc.

Nella classe inferiore ha nettamente vinto Baruffi su DKW, distanziando Melloni su Fiat 1100 di oltre 30".

Nella classe oltre 1150, risultato incerto fino alla conclusione, con Giannati su Volkswagen che l'ha spuntata per un soffio nei confronti di un coraggioso Pizzera, che ha corso su una fiammante Fiat 128 rally perfettamente equipaggiata per il gruppo due. E non ne è uscito neanche troppo malconco.

Ma la gara più interessante della giornata è stata senz'altro quella riservata ai prototipi (niente a che vedere con le vetture normalmente chiamate con questo nome).

Queste sono macchine per lo più monoposto, con telaio tubolare oppure ricavate da pianali di vetture di serie. Montano motori in genere potenti, Lancia, Alfa Romeo o più semplicemente Volkswagen 1600. Naturalmente ha vinto Montagna, con il monoposto da lui stesso costruita, con motore Flavia 1800. Secondo a 2"2 Ferrari, arresosi solo dopo una strenua lotta; quindi Fontanili e Vicario più staccati.

E' stata una giornata di gare molto interessante, soprattutto per l'esperimento delle partenze multiple con cinque e sei vetture. Si è constatato che su una pista larga più di dieci metri come quella di Maggiora, il fatto che partano contemporaneamente anche sei vetture non comporta alcun intralcio alla gara, data la facilità di effettuare sorpassi.

Inoltre, dopo il primo giro le vetture sono abbastanza distanziate l'una dall'altra, per cui anche il pericolo è molto ridotto. Da questi esperimenti si potranno trarre utili conclusioni che potranno essere portate in settembre alla commissione di studio per la regolamentazione dell'autocross, composta da membri della CSAI e della FIF. Si spera quindi di poter raccogliere sufficienti insegnamenti per poter varare quanto prima un regolamento nazionale, di cui già adesso si sente la necessità per ovviare a certi arbitrii degli elaboratori ed a qualche intemperanza dei piloti. La terza prova del campionato dune-buggies si svolgerà il prossimo 27 agosto sempre a Maggiora.

a. g.



Una Ford T all'attacco della gara in salita riservata esclusivamente a vetture di questo modello, a Long Beach in California. Sotto, una Chevrolet all'arrivo della classica salita al Pike's Peak



Anche negli USA si corre in salita
(una gara è solo per le «FORD T»)

La montagna UNSER

NEW YORK - Le corse in salita negli Stati Uniti sono senza dubbio la Cenerentola dello sport automobilistico. Ciò non toglie che ne esistano ancora alcune, però si tratta di gare « provinciali » indette da clubs, prive di lanci pubblicitari. Si può dire che ne restino due di cui si parla, note come la più corta e la più lunga del mondo, in questa specialità.



ferrari vince

I tecnici della Magneti Marelli che hanno realizzato le apparecchiature elettriche ed elettroniche delle auto da corsa o dei jet supersonici realizzano le apparecchiature d'accensione per i motori delle vostre auto ed esperimentano le apparecchiature elettroniche delle auto di domani.



MAGNETI MARELLI
LA RAGIONE PER NON CAMBIARE



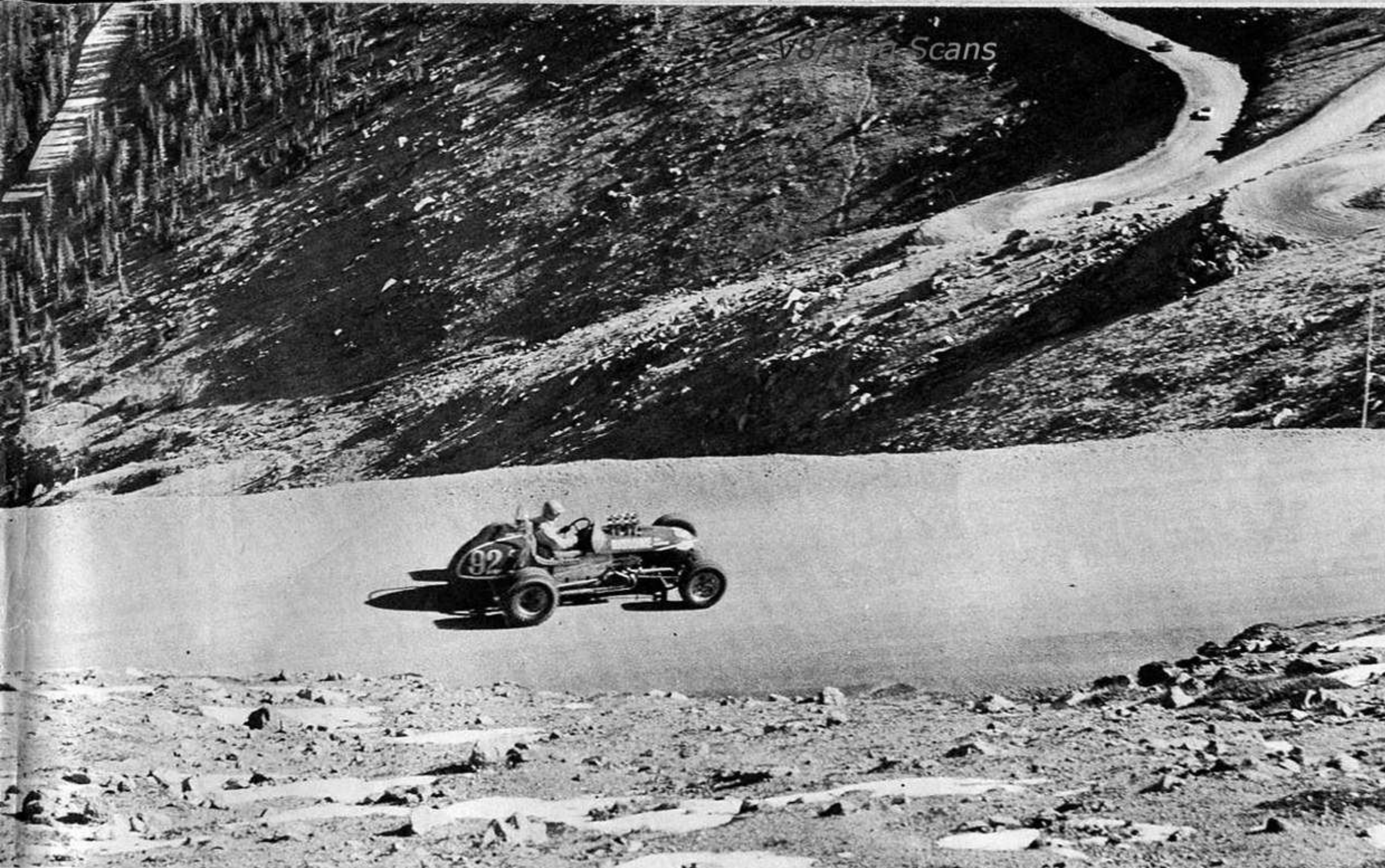
per una vettura più sportiva, ruote e volanti



RUSPA

RUSPACROMO

10070 ROBASSOMERO (TORINO)
VIA CRISTOFORO COLOMBO 2
TELEFONI: 92 54 00 - 92 54 93



1987 Scans



A sinistra, Bobby Unser con la sua Super-Midget. Qui sopra, una Ford T modello «speedster»



Sopra, una Ford T superalleggerita. Sotto, nella salita di Long Beach ci sono anche i camion



La prima, la Signal Hill Climb, non sparirà mai, finché esisteranno vecchie Ford modello T, dato che l'organizza appunto il Club Model T di Long Beach in California. Attualmente, sulle circa 250.000 «T» in America, molte sono modificate per potere raggiungere velocità più alte, essendo ammesse appunto alla suddetta gara, l'unica alla quale possano partecipare. Capita spesso di vederle arrivare perfino da

una nuova strada carrozzabile, che portava in cima al picco di una montagna (da qui il nome «peak»). La prima vettura a raggiungere la vetta fu una Locomobile a vapore, nel 1901, e impiegò tre ore; dodici anni più tardi una Stutz Bearcat impiegò soltanto due ore, ma allora naturalmente nessuno pensava a una corsa e si dovette attendere il 1916. La prima vettura vittoriosa fu una «Romano» otto cilindri: tempo

20'55", in mezzo a un furioso temporale. Da allora sono state ammesse più categorie, perfino le sport nel 1958, ma dopo otto anni non furono più ammesse. Fra le più famose vetture europee che hanno partecipato alla corsa si trovano Alfa, Maserati, Mercedes, Porsche e Jaguar, mentre attualmente le vetture partecipanti sono tutte costruite a Detroit, con motori che derivano dalla serie.

Parlare di questa corsa sen-



Sopra, una Toronado a trazione anteriore affronta uno dei 176 tornanti del Pike's Peak. A destra, anche Mario Andretti ha corso al Peak, con questa brutta macchina. Sotto, una Speedster T ultraleggera



Chicago, con i piloti (comprese le conduttrici) che indossano abiti alla moda degli anni venti. In generale in gara sono un centinaio e raggiungono medie di 35-45 chilometri orari. Poiché la breve salita è molto ripida, succede abbastanza spesso che queste veterane perdano potenza a metà percorso e allora devono terminare la corsa «in retromarcia»!



Sopra, una T carrozzata per un pescivendolo affronta la salita. Sotto, questa T non ce la fa, e sta per salire in retromarcia

La seconda gara è più nota, anche fuori degli Stati Uniti, e si era parlato di renderla valida per un campionato mondiale della montagna. Si tratta della «Pike's Peak», che si svolge nel Colorado. La prima edizione risale a cinquantasei anni fa, quindi può essere considerata una classica, come la Targa Florio. Venne indetta per reclamizzare



za fare il nome di Unser, sarebbe come parlare di Pisa senza accennare alla torre. Il Pike's Peak è definito «la montagna Unser», perché in quarantacinque anni sette membri di questa famiglia si piazzarono per ventisei volte nelle prime tre posizioni, exploit unico nella storia dell'automobilismo sportivo. Eppure, benché l'edizione 1972, che celebra il cinquantesimo anniversario, abbia un montepremi di ventimila dollari, i professionisti come Andretti, Parnelli Jones, i fratelli Unser o Donohue non vi partecipano, dando la preferenza a gare più redditizie che si svolgono in concomitanza. Della Pike's Peak dicono «c'è tutto da perdere e nulla da guadagnare...»

Charles G. Proche



l'olio auto mobilistico

I retroscena della salita di POTENZA

Il «giallo» dei bulloni

● POTENZA - Sabotaggio in Gr. 1 (classe 1300). Sabato mattina Filippo Bonaccorsi, che è considerato uno dei «buoni» si è trovato vivo per miracolo stando a quel che raccontava, per una ruota ritrovata priva di tre bulloni. Ha tolto il saluto a tutti i compagni-avversari di classe, ed è salito poi in prova con tanta rabbia da ...rimediare un tempaccio. Poi in corsa è finito secondo.



Gruppo I al lavoro nel corso della Coppa Alta Garfagnana, domenica scorsa: sopra, la Fiat 128 di Albera, sotto la Innocenti Mini di Calascibetta, undicesimo di classe nonostante questa disavventura. Per entrambi, qualche problema di sottosterzo...



Squalificato SANSONE l'Autogiro di PISA a PITTONI

PISA - Leo Sansone, classificatosi al primo posto assoluto nel IV AUTOGIRO di Pisa, disputatosi domenica scorsa, è stato tolto di classifica per irregolarità tecniche. Questa è la decisione dei commissari tecnici Caneschi, Pratali, Marrazzini, Mazzei e Leporatti che al termine della gara, previo avviso affisso alla direzione di corsa, per decisione dei commissari sportivi, hanno verificato d'ufficio le vetture dei primi tre concorrenti classificatisi.

Mentre nessuna irregolarità veniva riscontrata per la macchina di Pittoni (Posche 911 S) e di Brai (Opel K 1900), rispettivamente secondo e terzo, la macchina di Leo Sansone, una HF 1600 G. 3, veniva tolta di classifica per irregolare lucidatura dei condotti di aspirazione e di scarico. La decisione è stata notificata al conduttore tramite raccomandata.

Con questo colpo di scena a gara finita, Pittoni, autore di un reclamo alla direzione corsa per una presunta variante apporata al percorso di una prova speciale, che lo avrebbe danneggiato, si trova così al primo posto. Brai sale al secondo e così via tutti gli altri.

● Giliberti ha rischiato di non partecipare all'ultimo momento al Trofeo Città di Potenza, per via di un semaforo che ha rotto mentre faceva un giro prima delle prove ufficiali, per scaldare le gomme. La benevolenza dei commissari sportivi e il «nome» che si fece Giliberti un anno fa a Potenza, come primo assoluto gli hanno dato la possibilità di rimediare al pasticcio combinato il sabato. Giliberti ha tentato di fare le prove con una A.R. GT 2000 ma è stato bloccato sulla linea di partenza. Ha avuto a disposizione dieci minuti di tempo per rimediare all'avaria. Decisione del direttore di gara Dott. Romel. Rapide disposizioni ai due meccanici torinesi dell'Abarth Osella, un aiuto da Cannella, il concessionario di Osella per il Centro-Sud, una mano nel semi-asse (sostitutivo) e l'altra a un panino, e Giliberti è riuscito a fare le prove ufficiali con la sua Abarth Osella (anzi con quella di Facetti che per l'occasione gli è stata prestata da Osella) sia pure salendo in coda all'auto stoffata, e dopo... «un paio di dieci minuti». Ma fosse successo a un concorrente qualsiasi...

● Il sabato delle prove a Potenza è stato tutta una lamentela per due ore di ritardo, che poi si sono ripetute anche il giorno della corsa. Pare che il sabato sia stato strappato un cavo telefonico da alcuni vandali. Per quanto riguarda il ritardo della domenica, pare si trattasse di alcune macchine che ostruivano il percorso. E per le quali è stato necessario il trasporto con dei carri-gru.

● Lamentele «speciali» da parte di Nesti, Tondelli, Giliberti e Scola, i quali nel sabato di prove temendo la pioggia (il cielo minacciava) volevano partire prima delle «minori». Ma nonostante la minaccia di sciopero, proposto da Nesti, non c'è stato niente da fare: il direttore di corsa ha voluto l'ordine per numero di gare, anche nelle prove.

● Nessuno dei piloti si spiegava il motivo di «quell'ultimo tornante», ben presto definito «famigerato». Le cose stanno così: gli organizzatori, per esigenze di regolamento, dovevano portare la gara a otto chilometri almeno, essendo da quest'anno la corsa valida per il Campionato Italiano Velocità. Andando per l'altra strada possibile, si sarebbe incontrata una forte discesa per cui era necessario «creare» il tornante a sinistra e continuare a salire. Questo anche in previsione di un nuovo allungamento del tracciato, previsto per l'anno venturo, che dovrebbe portarlo a complessivi km. 15,300.

S. T.

AUTO SPRI NT K KARTING

Senza tricolori la 125

A Milano nei giorni 14 e 15 hanno tenuto riunione sia il Consiglio Federale della FIK, che il Comitato Nazionale Karting.

Discussi nelle due riunioni problemi in parallelo, anche se qualcuno ha trovato differente soluzione. Ha preoccupato due consessi un certo calo in piloti e gare nei confronti dello stesso periodo del 1971, ma ancora nulla di preoccupante se come programmato dalla FIK, ci potrà essere l'atteso ritorno in orbita della Sicilia (leggi Palermo e zona limitrofa) ed un risveglio della Sardegna oltre che del Piemonte.

Un solo provvedimento d'importanza rilevante e preso senza esitazione, così come doveva peraltro essere. Il Comitato ha in sostanza ratificato, a seguito della seconda prova del campionato italiano 1972 cl. 125 cc. 1.a e 2.a categoria la non possibilità come prescritto dalla regolamentazione di poter assegnare i titoli tricolori della classe.

Ai piloti, però, un contentino, l'istituzione del Trofeo Nazionale che avrà svolgimento in prova unica sulla pista del Mare di Fano il 10 settembre 1972. Il Comitato ha poi definitivamente spostato da Roma a Parma la terza prova del Campionato Italiano della cl. 100 cc. 1.a e 2.a categoria.

L'attività internazionale ancora ferma ad una sola prova titolata, potrà essere meglio esaminata nel prosieguo della stagione, anche se ha fatto discutere quanto avvenuto recentemente in Germania.

Ancora una volta dai responsabili della Federazione è stata richiamata a Gallo l'immobilismo della Commissione Internazionale, le sue vistose carenze e lo spirito partigiano che indirizza tutta la politica sportiva in campo internazionale.

Sorprese e avarie a Giulianova nella Pista Gialla

Dopo sette e più anni di quasi inattività la pista Gialla di Giulianova ha riaperto i battenti con una manifestazione sportiva di alto livello agonistico con cinquanta piloti impegnati nelle varie categorie.

Gare tutte nel pomeriggio per delle sistemazioni richieste dai commissari. Evangelista comincia con l'imporre la sua superiorità su Aliprandi e Balducci nella terza categoria della cl. 100 cc. Una superiorità netta, anche se non incisiva, per mancato impegno imposto al vincitore dall'andare degli avversari. Sfortunato Montanari Claudio l'unico forse in grado d'impegnare il vincitore.

Nella seconda categoria Francesco Mauri ha vinto su Melonaro e Moretti. Anche Mauri ha rincarato una felice vittoria, non così Montanari Sauro nella prima categoria che ha dovuto far ricorso a tutta la sua consumata esperienza per tenere a bada Dante Andreacci e Gaetano Di Santo classificatisi nell'ordine.

Luciano Berardinucci nella 125 l. categoria, si è imposto su Giardinieri e Copparoni, concludendo una gara fatta di sorprese e di tante avarie meccaniche.

Nella seconda categoria lo scorcio tra il romano Siena a lungo attardato da Felizzi, che non ha curato neanche i segnali dei commissari, pur di non dare il passo, all'avversario. Scorcio finito con l'esclusione di entrambi dalla classifica.

Ha vinto così Davide Moretti cogliendo quella vittoria che insegue da tutta una stagione.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Evangelista, 2. Aliprandi, 3. Balducci, 4. Marilungo, 5. Ferri.

Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Mauri, 2. Melonaro, 3. Moretti, 4. Panzolini A., 5. Romanelli.

Cl. 125 cc 1. cat.: 1. Berardinucci, 2. Giardinieri, 3. Copparoni, 4. Sonni R., 5. Marcotullio.

Cl. 125 cc 2. cat.: 1. Moretti, 2. Vitali.

LE PROSSIME GARE

27 luglio, PISTA S. PANCRAZIO, Parma, gara naz. cl. 100 e 125 cc, notturna; 29, PISTA MILLE MIGLIA, Brescia, gara naz. cl. 100 e 125 cc, notturna; 30, PISTA I. GIUNTI, Falerna Lido, gara naz. cl. 100 e 125 cc; 30, CIRCUITO DI PIEVE TORINA (MC), gara naz. cl. 100 e 125 cc; 30, CIRCUITO DI CADRIANO (BO), gara naz. cl. K 250 prova valida per il Campionato Italiano; 6 agosto, PISTA ROMEA, S. Giuseppe, 2.a prova Campionato Italiano cl. 100 cc, 1.a e 2.a categoria; 6, PISTA OTTAVA, Sassari, gara ch. cl. 100 cc; 6, CIRCUITO DI TERMOLI (CB), cl. K 250 prova valida per il Campionato Italiano; 13, CIRCUITO DI TERMOLI (CB), gara naz. cl. 100 e 125 cc; 15, PISTA GIALLA, Giulianova, gara naz. cl. 100 e 125 cc; 19, CIRCUITO DI PIORACO (MC), gara naz. cl. 100 e 125 cc; 20, PISTA I. GIUNTI, Falerna Lido, gara naz. cl. 100 e 125 cc; 20, CIRCUITO DI MONGHIDORO, gara ch. cl. 100 e 125 cc; 20, PISTA DEL MARE, Fano, gara naz. cl. 100 e 125 cc di durata.

E' mancato un asso per il poker romano

ROMA - I giovani della Scuderia «Tre Pietre», nel riaprire la pista del Sole, hanno dato alla Toscana la prima bocciata di ossigeno.

Cinquanta piloti erano presenti a coronare i loro sforzi e sarebbero stati ancora di più se le incerte ed inconsuete condizioni climatiche non avessero tenuto in forse altri sicuri partecipanti. Infatti la pioggia a tratti ha ostacolato non poco il regolare andamento delle gare, falsando delle prestazioni. Scarsa la partecipazione dei piloti della 125 cc, mentre e come sempre oramai accade, è la terza categoria della cl. 100 a dar vita e senso agonistico alla manifestazione, che ha voluto onorare la memoria di «Riccardone», il pilota toscano scomparso recentemente alla Castione-Baratti.

E' stata una vendemmia dei piloti romani che hanno fatto loro, con Gardelli, Giovannozzi, Giannini, tre delle quattro classi in discussione. Gardelli, infatti, da par suo nella 125 prima categoria ha dominato costringendo il pur bravo Monti ad una resa senza condizioni su una pista dove il toscano è di casa. Lo stesso ha fatto Giovannozzi nella seconda categoria riuscendo a regolare da lontano e con disinvoltura Elio Gorelli e più lontano Mario Fortunati.

Luigi Giannini, su una pista difficile e per lui nuova, a corto di avversari che lo potessero impegnare a fondo, nella terza categoria della 100 ha letteralmente straripato facendo su ogni traguardo sia nella manche eliminatória che nella finale. Su degno avversario un altro tredicenne il fiorentino Giusti.

La seconda categoria è stata appannaggio di Margheri su Panzolini e Menoni a conclusione di una finale convulsa e spettacolare per mucchi e testa-coda a iosa. Ne ha anche fatte le spese Vannetti, partito molto bene, ma costretto a riprendere in ultima posizione per ripetersi in quinto posto. Sfortunato Rossi, che se non così iellato, avrebbe potuto estrarre ancora un asso per completare il «poker romano».

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Giannini, L. 2. Giusti, A., 3. Passeri, 4. Beligni, 5. Poli.

Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Margheri, 2. Panzolini A., 3. Menoni, 4. Franci, 5. Vannetti R.

Cl. 125 cc 2. cat.: 1. Giovannozzi, 2. Gorelli, 3. Fortunati, 4. Moroni, 5. Signorini.

Cl. 125 cc 1. cat.: 1. Gardelli, 2. Monti, 3. Pratesi.

Penna bis nella ritrovata PISTA ROSSA

Il Milano Karting Club a conclusione di una lotta tenace con la burocrazia che ha fatto spaziare per lungo e per largo gli animosi dirigenti, ha potuto finalmente riaprire allo sport la pista Rossa.

I piloti sono stati superbi attori in vena di dare il meglio sia agonisticamente che sportivamente. Gare pertanto tutte intonate ad una perfetta ortodossia anche se non sono mancati, come del resto in ogni disciplina sportiva deve avvenire, quelle rivalità e quelle difese ad oltranza, tanto valide quanto contenute nel rispetto reciproco.

Penna, un pilota grintoso che ritorna, ha bissato il suo recente trionfo di Parma, e questa volta su un lotto di avversari più completo e compatto. Ha con tutti aperto e chiusa una partita vincendo le due manches lasciandosi nelle due volte alle spalle Spinelli e Maino che ha fatto capire a chiare note di poter tornare il pilota brillante del 1969-1970.

Nella seconda categoria hanno fatto gara a sé Bonadei e Nicoli che nelle due manche si sono classificati nell'ordine.

La terza categoria, che ha dovuto disputare due batterie ed un recupero per designare i diciotto finalisti, è stata appannaggio di Giorgio Lotteri che ha avuto vita facile su Marchi finito a distanza.

La classe 125 l. categoria, che vedeva rientrare Enzo Cocchi, ha registrato ancora una vittoria di Baroni su Cocchi e Piccinelli.

Nella seconda categoria Giulio Boni ha vinto ancora una volta, in seconda posizione Bruno Silvestri, in terza Manini ad un giro, ed ancora più distaccato Maiolino attardato da noie meccaniche.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Penna, 2. Spinelli, 3. Maino, 4. Giacometto, 5. Iachelli.

Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Bonadei, 2. Nicoli, 3. Prebianca, 4. Rosina, 5. Graziano.

Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Lotteri, 2. Marchi Noemi, 3. Bertolino, 4. Carella, 5. Gaiotto.

Cl. 125 cc 2. cat.: 1. Boni, 2. Silvestri, 3. Manini, 4. Maiolino, 5. Caldera.

Cl. 125 cc 1. cat.: 1. Baroni, 2. Cocchi, 3. Piccinelli, 4. Ider I., 5. Vismara.

Ad oltranza il Trofeo Autosprint di Parma

PARMA - Il Trofeo AUTOSPRINT in notturna sulla pista di Parma alla sua seconda prova, ha ridato tono agonistico e motivi nuovi al karting emiliano. Ad una stasi preoccupante è succeduta una serie di gare agonistiche all'apice dell'interesse dei piloti che del pubblico.

Anche la 125 cc denota un risveglio con la calata dei piloti milanesi e delle Marche. La presenza di Cocchi, non ancora all'apice delle sue prestazioni, nella prima categoria ha scosso Baroni costretto a ricorrere ad ogni sua risorsa per prevalere sul milanese, mentre Pavese ha dovuto dare il passo alla prepotenza agonistica del sempre non allenato Enzo. Una serata negativa per Boni nella seconda categoria che ha visto trionfare Silvestri sul fanese Vitali e Mazzola. Ottime anche le prestazioni di Viane e Modena, mentre Maiolino fermo nella prima manche ha compromesso la classifica finale.

La cl. 100 cc 1. categoria, a Penna che aveva dominato nella notturna precedente, è succeduto un altro assistito Zandermann, Massimo Giammiro. Ha vinto su Monti la seconda manche ed ha in un certo senso avuto via libera dalle non buone prestazioni dei motori di Necchi, Piazza e Giugni.

Scontro ad oltranza nella seconda categoria tra Gabbiani, Santini e Scarabelli, mentre Bini non era in perfette condizioni. Santini ha rintuzzato l'offensiva di Gabbiani vincendo bene la prima manche, Gabbiani invece facendo sua la seconda finale su Scarabelli e con il terzo posto di Santini, ne è venuto fuori vincitore dopo una parentesi di prestazioni non all'altezza delle sue possibilità.

LE CLASSIFICHE

Cl. 125 cc 1. cat.: 1. Baroni, 2. Cocchi, 3. Pavese, 4. Cavecchi, 5. Barilli.

Cl. 125 cc 2. cat.: 1. Silvestri, 2. Vitali, 3. Mazzola, 4. Viani, 5. Boni.

Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Giammiro, 2. Monti M., 3. Poli, 4. Necchi, 5. Giugni.

Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Gabbiani, 2. Santini, 3. Scarabelli, 4. Bini, 5. Masini.

Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Cheever, 2. Perini, 3. Bernazzoli P., 4. Marchi, 5. Speroni.



L'andar per prati e fossi più o meno ricolmi d'acqua — una cosa in apparenza scomodissima — è invece quello che vanno cercando i fuoristradisti, quelli «puri», che del fuoristrada accettano anche le scomodità

il FUORISTRADA come

V8/Blog Scans



QUANTO costa e COME si fa

L'«esercito» dei fuoristradisti sta ingrossando sempre più le fila ed ormai gli «effettivi» sono già alcune migliaia: questa diffusione, pur ancora limitata specie se paragonata con le cifre di altri paesi — negli Stati Uniti i fuoristradisti si contano a milioni — ha fatto conoscere all'opinione pubblica una nuova forma di svago automobilistico, questa contestazione delle autostrade, dei semafori, dei sensi unici e così via. Di conseguenza i fuoristrada sono sempre più numerosi e fanno la loro apparizione un po' dovunque, in città, soprattutto perché è molto snob, ma di questi tempi soprattutto nelle località di villeggiatura, marine e montane.

Nelle prime però le possibilità di fare il fuoristrada vero sono quasi nulle ed allora l'avventura mancata viene rimpiazzata con l'esibizionismo davanti ai dancing, boutique, sulle passeggiate alla moda, giusto per farsi vedere. In montagna invece il discorso può essere ancora valido in quanto gli itinerari non mancano, specie per coloro che abitano nel nord Italia con le



La «classica» Jeep Willys



Una Land Rover al guado



La Campagnola della Fiat



La Toyota Land Cruiser



L'Haflinger della Steyr Puch



L'economica Jungla di Savio

coli usati, sia per quelli nuovi che hanno subito i rincari comuni anche alle altre vetture.

Il mercato dei fuoristrada nuovi a quattro ruote motrici è abbastanza ampia in quanto varia è la possibilità di scelta da parte di coloro che hanno disponibili due-tre milioni, come minimo, per farsi il fuoristrada. Queste le marche: Fiat, Land Rover, Toyota, Jeep, Gaz, Aro, Steyr Puch, oltre a realizzazioni in piccola serie come quelle del Superscoiattolo e dello Yeti.

La FIAT propone, anche se ormai da una ventina d'anni senza variazioni, la sua Campagnola: 1901 di cilindrata, 60 cavalli, quattro marce più riduttore, 115 chilometri orari, sei posti, prezzo di circa due milioni e duecentocinquanta mila; disponibile anche la versione con motore diesel (95 chilometri orari), decisamente più economica, che costa quattrocento mila lire di più. E' il modello più diffuso in Italia.

La LAND ROVER è uno dei fuoristrada che hanno fatto la storia di questi mezzi, insieme alla celeberrima Jeep. Costruiti oltre

Contestazione (anche ecologica)

Alpi a portata di mano. Proprio per questo motivo il fuoristrada è nato e si svilupperà particolarmente in queste zone e lungo l'Appennino tosco-emiliano, ma mai sulle coste come invece è accaduto negli Stati Uniti.

Ma oltre agli esibizionisti ci sono anche i fuoristradisti seri, quelli ecologici, quelli turistici: il fuoristrada vero si identifica in fatti in queste componenti come dimostrano l'esistenza di numerosi club di aderenti nati a Torino, Bologna, Prato, Firenze, Maggiora, La Spezia, Roma, Cortina; alcuni di questi organizzano anche vere gare di fuoristrada, sul tipo della regolarità auto. Un fatto però accomuna gli esibizionisti che vanno a ballare in Land Rover e coloro che fanno il fuoristrada per turismo e svago, andando a cercare vecchie strade alpine, ruderi architettonici e così via; la disponibilità economica. Fare il fuoristrada, specie se intensamente e non in città, compiendo escursioni o partecipando a gare, costa molto ed aumenta tutti i giorni.

In fondo all'anno correre per esempio, in salita con una vettura intorno al litro non costa di più: per questo i fuoristradisti sono solo alcune migliaia e crescono lentamente; naturalmente noi ci riferiamo a coloro che dispongono di mezzi a quattro ruote motrici in quanto solo questi sono da considerarsi veri fuoristrada, mentre i mezzi a due ruote motrici ci sembra più esatto inquadrarli nella categoria dei tuttofare, vetture da spiaggia-campagna-città con i quali al massimo si può attraversare un prato, guardare un ruscello, correre sulla spiaggia.

MA IN REALTÀ QUANTO COSTA FARE IL FUORISTRADA NEL 1972? Ecco alcune cifre indicative e aggiornate in quanto in questi ultimi tempi la richiesta di tali mezzi ha fatto aumentare le rispettive quotazioni sia per i vei-



settecentomila esemplari la gamma Land Rover presenta una trentina di versioni: dai modelli a passo corto, a quelli a passo lungo; dai pick-up alle station wagon, dai motori a quattro cilindri a quelli a sei, da quelli a benzina ai diesel, dai tipi tropicali ai modelli per usi specifici. Ovviamente i prezzi variano moltissimo proprio in seguito a questa possibilità di scelta; si comincia comunque con il tipo pick-up a passo corto (2.600.000) per arrivare ai quattro milioni della versione a passo lungo (dieci posti) diesel. Dal 1970 la marca inglese ha immesso sul mercato, (in Italia dall'anno scorso), un nuovo, prestigioso modello, destinato a divenire il re dei fuoristrada e cioè il Range Rover: meccanica da fuoristrada, carrozzeria tipo familiare, comfort da automobile. Il risultato di queste tre componenti è stato molto felice ed è l'inizio di un modo nuovo di concepire il fuoristrada che non deve essere per forza scomodo. Il Range Rover — risposta europea ai grossi modelli Jeep Commando — ha un motore ad otto cilindri di 3500 di cilindrata, 135 cavalli, centocinquanta chilometri orari; trasmissione sulle quattro ruote sempre in azione, quattro freni a disco, compensatore di carico, quattro marce più riduttore. Il prezzo di questo super fuoristrada — ma anche veloce giardiniera — è di quattro milioni e rotti e paga un bollo annuo di ben 170 mila lire.

Dal salone di Torino del 1970 è disponibile anche in Italia un apprezzato fuoristrada giapponese, il Land Cruiser della Toyota, con motore a sei cilindri di quasi quattromila di cilindrata e con 155 cavalli in corpo; cambio a tre marce con riduttore, 140 chilometri orari, disponibile in tre versioni con

Marco Grandini



Pur non essendo proprio una «fuoristrada» per destinazione, l'agilissima Mehari Citroen se la cava bene dappertutto. Sotto, un'Alfa Romeo «Matta» si inerpica con bella energia per una mulattiera



Una sosta degli appartenenti al Club Nazionale fuoristrada di Bologna. Sotto a sinistra, la bellissima Range Rover. Sotto a destra, Jeep Willys in acrobazia mentre percorre il greto di un torrente



prezzi estremamente interessanti date le notevoli caratteristiche; dai due milioni e duecentomila del Topless ai tre della station wagon. Peccato che la legge fiscale italiana ne limiti l'uso, per costo di bollo, assicurazione e benzina, a pochi privilegiati. Direttamente presente sul nostro mercato da alcuni anni anche la Jeep, protagonista di mille battaglie, ora in pensione relegata ai fuoristrada per hobby. La gamma JEEP comprende i modelli Universal CJ (benzina e diesel); Universal a passo lungo, i Jeepster commando, i wagoner. Le cilindrate UNIVERSAL sono di 2200 e 75 cavalli, il Commando 2200 o 3800, il WAGONEER 3800 e 145 cavalli. Velocità massime da 120 a 160 chilometri orari. Sembra che la nuova gamma di modelli sarà però unificata nei motori, tutti a sei cilindri e di 3800 di cilindrata. I prezzi delle Jeep variano dai due milioni e seicentomila della Universal CJ5 agli oltre quattro del Wagoner; a richiesta è disponibile la trasmissione automatica.

Pure recente l'apparizione in Italia dei fuoristrada di oltre cortina, il russo GAZ ed il rumeno ARO. Il Gaz ha un motore di 2400 di cilindrata, 65 cavalli, cento orari; tre marce più tre. Forniti con una notevole serie di accessori che su altri modelli sono invece a richiesta e quindi fanno salire notevolmente il prezzo di listino, le due versioni del modello sovietico non raggiungono i due milioni di lire; mentre è in arrivo anche una versione diesel a circa due milioni e mezzo. Simile al Gaz è il rumeno Aro, con un motore leggermente più potente, cambio a quattro rapporti senza riduttore, notevole dotazione di accessori compresa nel prezzo di due milioni e centomila lire. L'importazione di questo modello è appena agli inizi.

Infine i modelli più piccoli come lo STEYR Puch Haflinger, 650 di cilindrata, particolarmente adatto ai percorsi di montagna, grazie alle limitate dimensioni, alla maneggevolezza, al peso limitato. Veicolo esclusivamente da fuoristrada, velocità su strada di circa 80 orari, costa un milione ed ottocentomila lire. A prezzi di poco inferiori troviamo il nuovo Yeti 903 della Samas (motore Fiat 127, quattro ruote motrici e sterzanti, cento orari, riduttore), e il Superscoiattolo (meccanica Seat 750, riduttore, novanta orari).

Concludiamo il panorama accennando ai veicoli a due ruote motrici presenti sul mercato: la fortissima CITROEN MEHARI (602 cc trazione anteriore, carrozzeria in plastica, cento orari, prezzo un milione); la nota JUNGLA SAVIO (767 cc, trazione posteriore circa cento orari, possibilità di un «primino» per forti pendenze, un milione e 50 mila); la Volkswagen Pescaccia (1600, trazione posteriore, 110 orari, un milione ed ottocentomila lire).

Come si è visto le quotazioni del nuovo sono alte e altissime e alla portata di una ristretta clientela; ciò ha portato ad un fiorente mercato dell'usato ed alla revisione dei mezzi di provenienza bellica. In questo settore la scelta è notevolissima e si parte dal rottame non marciante venduto per alcune centinaia di migliaia di lire, alla vettura marciante (ma non si sa per quanto) per sei-ottocento mila lire, ai mezzi completamente revisionati e venduti in una fascia di prezzi oscillante dal milione e cento al milione ed ottocento, secondo i tipi.

Questo mercato è in mano di alcune ditte che si sono specializzate in questo commercio e nella revisione di fuoristrada: le disponibilità riguardano in particolare alcuni modelli Jeep, la Campagnola, l'ALFA ROMEO MATTÀ, la MUNGA; niente Land Rover, men-



Lo SHERPA da caccia e un'altra «pulce»

FIRENZE - Un angolo delle novità destinato questa volta alle realizzazioni, quasi per hobby, di due carrozzieri toscani: uno Orazio Rumeni, di Castiglione della Pescaia, (GR) si è costruito un simpatico fuoristrada in esemplare unico e l'altro, Mario Petrai di Firenze, ha disegnato una dune buggy dal nome impegnativo, «Sherpa», realizzata poi in piccola serie, (finora ne ha costruite una ventina).

Per il fuoristrada Rumeni ha scelto la meccanica di un vecchio camioncino 1100 e lo ha spogliato di tutta la carrozzeria originale, quindi si è messo al lavoro per vestire a nuovo il telaio. Il risultato è stato senz'altro positivo come si vede dalla foto e questo veicolo assomiglia nel frontale alla versione fuoristrada della Mini, la Mini Moke, non più importata in Italia da alcuni anni ed ora costruita in Australia.

Il fuoristrada di Rumeni è lungo m. 3,80 e largo uno e sessanta; la trazione è solo sulle ruote posteriori, il cambio a quattro marce ed il comando è stato spostato dal volante al pavimento, montato il differenziale autobloccante ed alcuni particolari della Campagnola Fiat e di altri modelli della Casa torinese. I posti sono due in quanto il carrozziere ha preferito lasciarlo omologato come camioncino, ma per andare a caccia ci si entra anche in sei, con disposizione tipo Campagnola. La velocità massima si aggira intorno ai novanta chilometri orari. Calcolando commercialmente il tempo e la mano d'opera impiegati, oltre al costo della meccanica, il fuoristrada di Rumeni avrebbe richiesto una spesa di circa un milione di lire, ma chi può far da sé, si sa, fa per tre. Il successo di questo simpatico fuoristrada, di colore verde ramarro, è stato tale che durante le sue esibizioni lungo la costa grossetana, ha subito trovato altri clienti, ma per ora — conferma lo stesso carrozziere — rimane un pezzo unico.

Da pezzo unico a piccola produzione in serie è stata invece l'evoluzione del «dune buggy» realizzato dal fiorentino Mario Petrai, prima quasi esclusivamente per hobby personale, poi venduta a qualche amico.

Anche per questa «pulce» meccanica Volkswagen con telaio accorciato, motore di 1200 di cilindrata, il tutto revisionato, carrozzeria monoscocca in vetroresina applicata sul telaio mediante imbullonatura. La macchina, caratterizzata da un frontale molto personale e dalle linee estremamente rotonde, è lunga m. 3,42 e larga 1 e 66; l'altezza minima è di cm. 28,5 dal suolo; la velocità massima si aggira sui centoventi orari.

La vettura è regolarmente omologata per quattro persone e nel prezzo di listino (circa un milione e mezzo) sono compresi i paraurti, il roll-bar, sedili anteriori avvolgenti, quattro marmitte cromate; altri accessori sono forniti a richiesta.



tre per gli altri le altre marche (Gaz, Toyota, Aro) il parco è ancora limitato da non permettere quotazioni precise.

GLI INDIRIZZI DI QUESTE DITTE sono: BACCHI (Casalechio di Reno), forse la più fornita ed in grado anche di allestire Jepp e Matta con motori diesel nuovi Peugeot (un milione ed ottocento mila circa), oppure JEEP ad un milione e mezzo circa. Sempre in Emilia opera a Parma un'altra ditta, GAFARRA e CHIARI, specializzata nel modello WILLYS M 38 A 1 che vende revisionato a un milione e quattrocentomila lire circa. A LA SPEZIA vi è la SIRECOME che ringiovanisce completamente la MUNGA, che ha un motore a due tempi di mille di cilindrata, ad un milione e cento mila e la WILLYS M 38 ad un milione e mezzo. Come si vede il risparmio

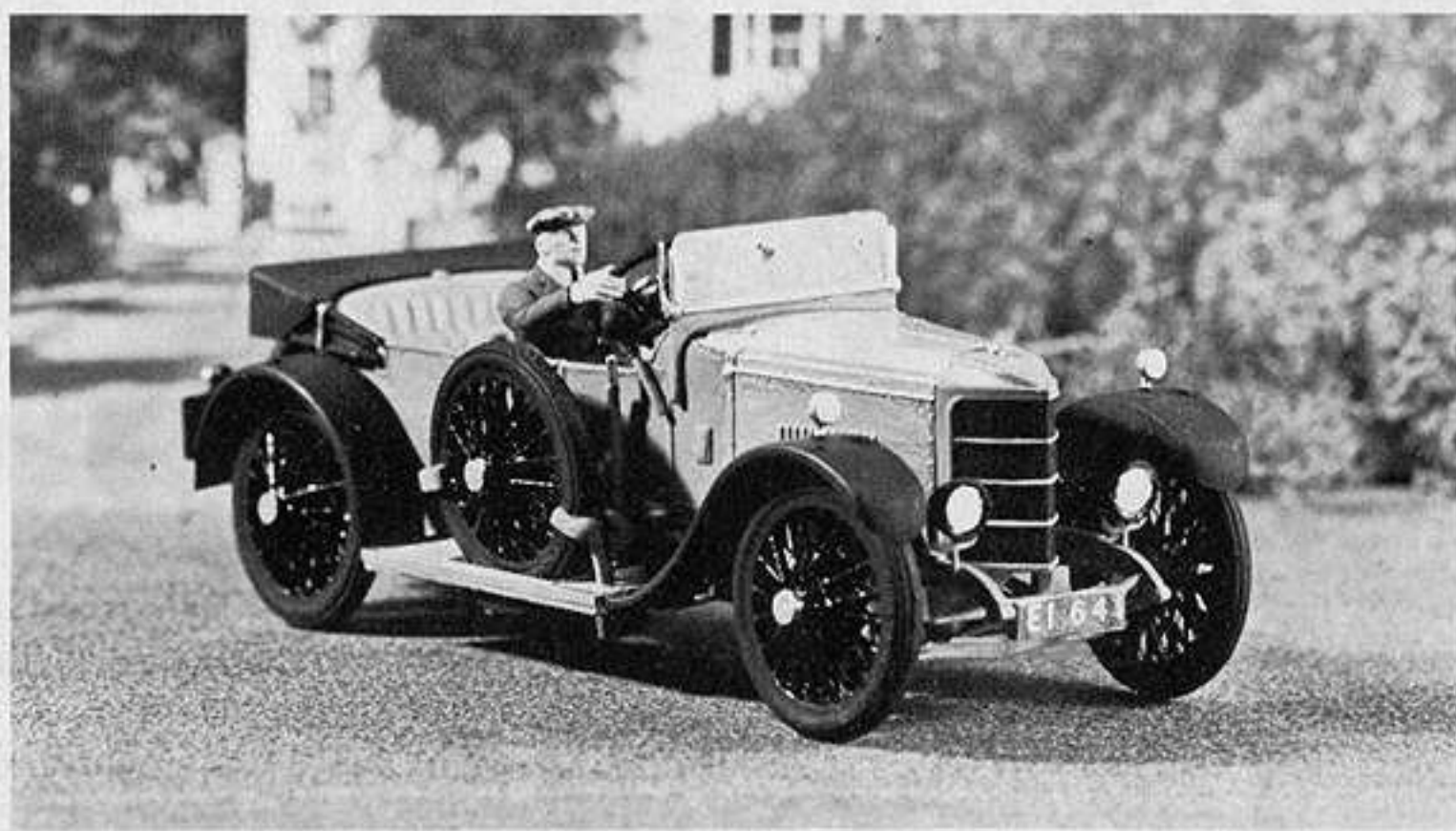
si aggira intorno al milione e si tratta di mezzi di sicuro affidamento ed in grado di soddisfare le esigenze del fuoristradista più esigente. Oltre a queste ditte specializzate, rivenditori di mezzi bellici ce ne sono un po' dovunque ed in questo caso prima di decidere l'acquisto esigete una completa prova su percorsi fuoristrada in modo da scoprire eventuali grossi difetti del mezzo.

Naturalmente al prezzo del mezzo, nuovo od usato, si deve aggiungere la spesa per un minimo di equipaggiamento come il vericello (indispensabile, ma costa sulle 200 mila), catene, alcuni pezzi di ricambio, il roll-bar, pala e piccone, un faro ausiliario orientabile, canestro di benzina e anche d'acqua. Una riprova dell'impegno finanziario che richiede questo hobby.

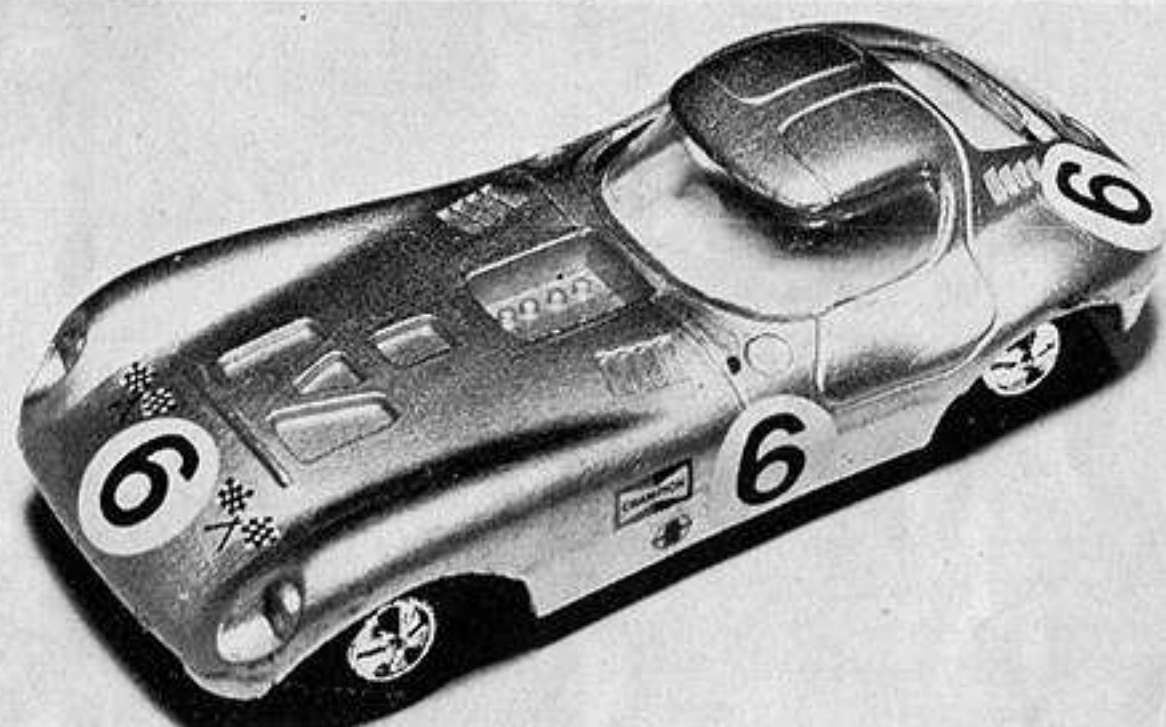
m. g.



da ieri
a oggi



Per gli automobilisti appassionati del buon tempo antico ecco la Vauxhall Prince Henry, presentata in scatola di montaggio dalla Airfix. Trentadue volte più piccola del vero, la Prince si compone di 99 parti in plastica che assicurano una costruzione facile ed accurata anche per i meno esperti. Questa vettura, progettata inizialmente nel 1908, deve il suo nome alle straordinarie prestazioni offerte in occasione delle « Prince Henry Trials », prove competitive su percorsi lunghi e difficili in Germania nel 1910



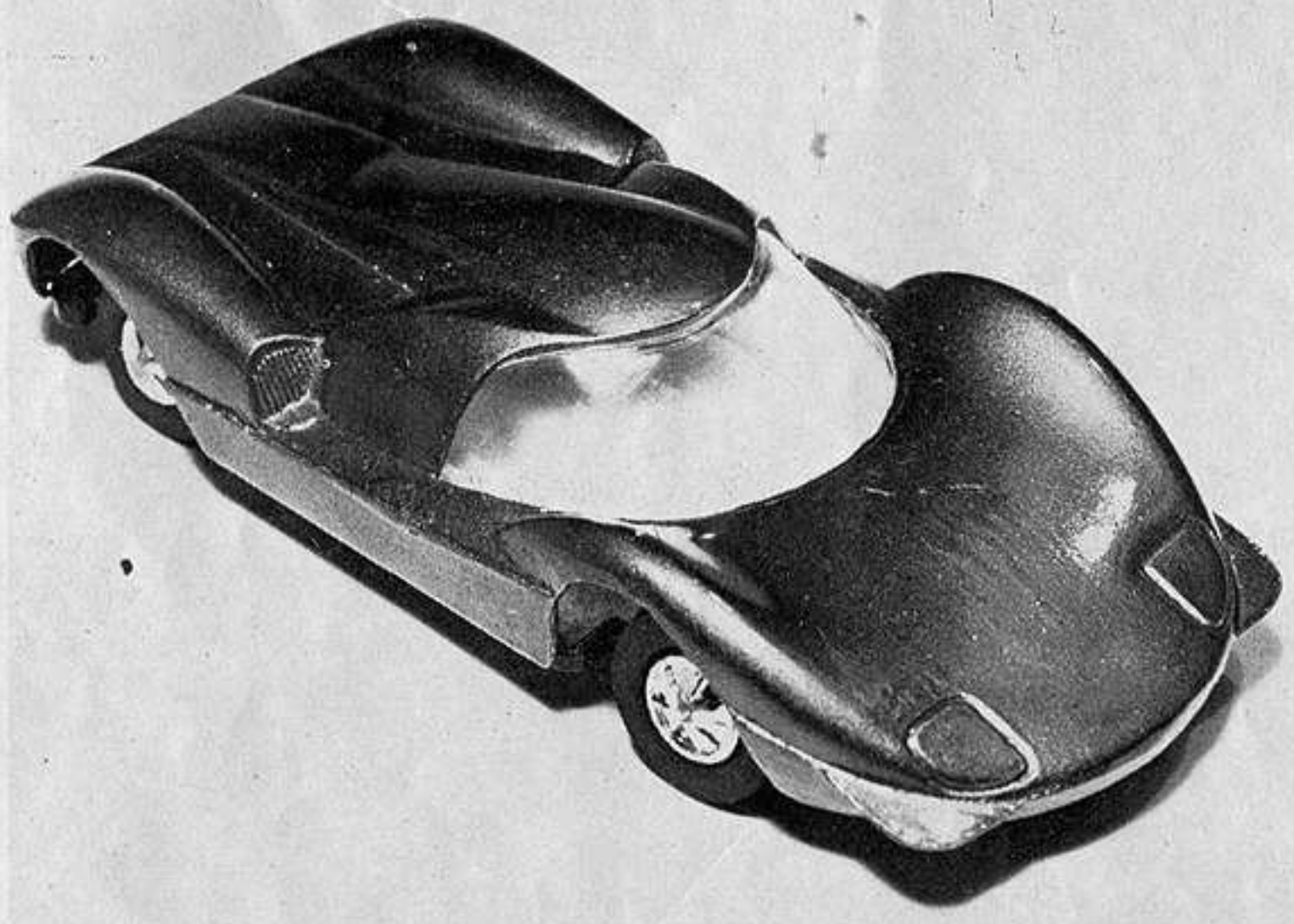
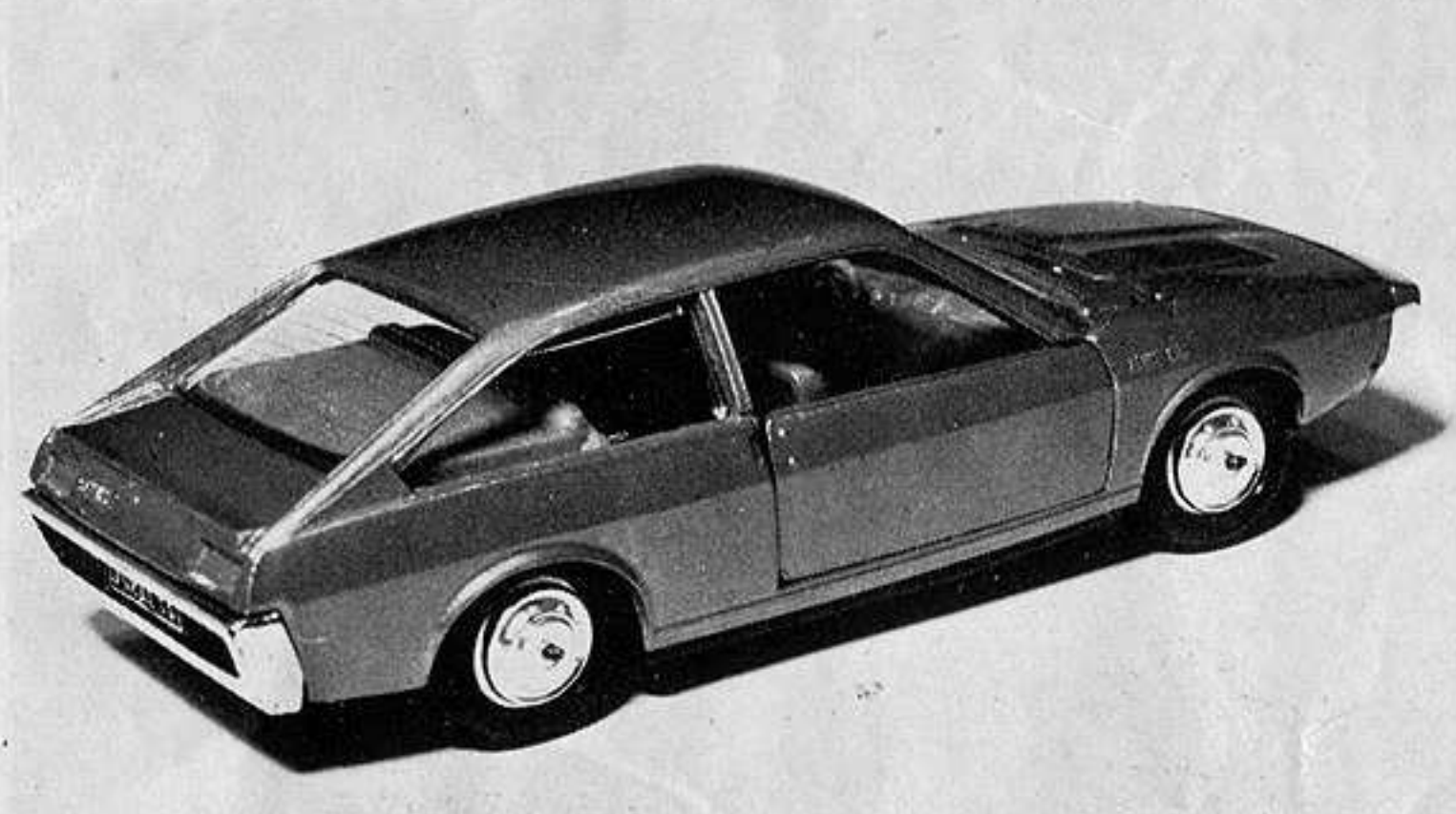
Non ci sono frontiere per i minimodelli. Questa Cheetah GT, quarantatré volte più piccola del vero, proviene da Singapore e porta la marca « Mandarin ». Realizzato in metallo pressofuso, con interni completamente arredati ed ottime ruote « veloci »

Renault 15 TS coupé. Sotto: questo modello del nuovo coupé, recentemente lanciato anche in Italia, è stato realizzato dalla Casa francese Norev. E' in metallo e dispone di portiere e cofano motore apribili, interni arredati, riproduzione del motore, ecc.



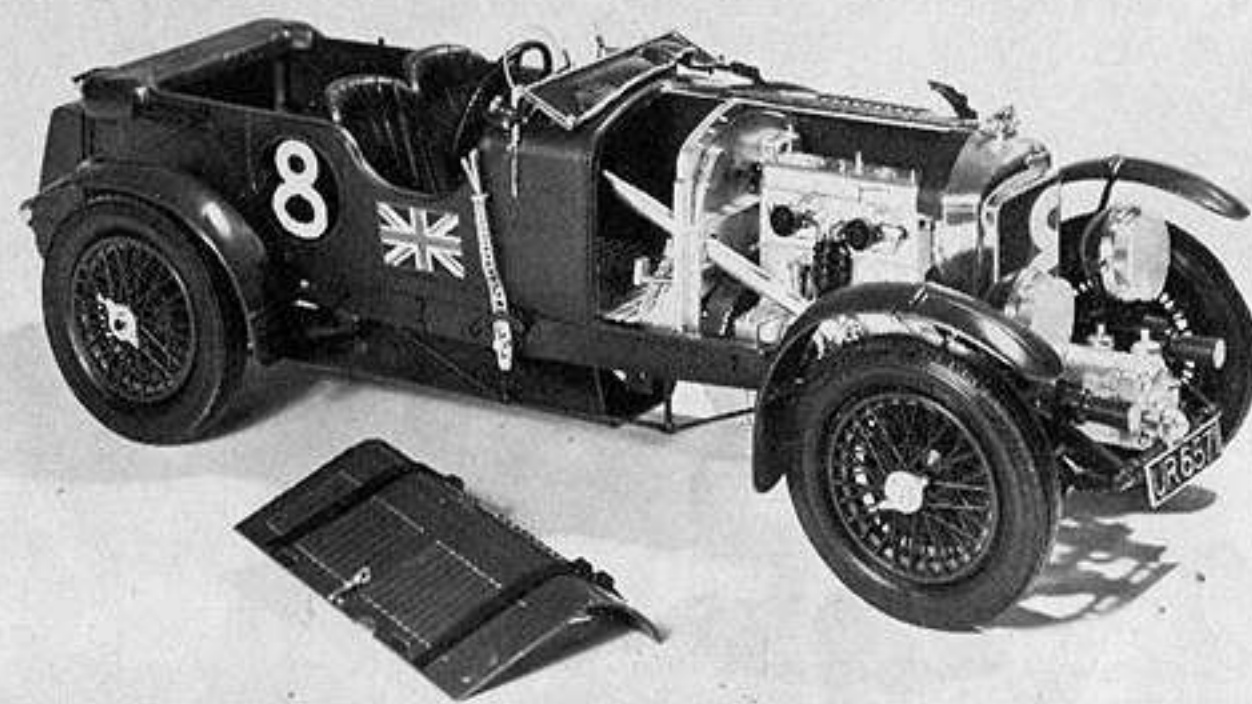
Ford prototipo tre litri. Questo modello « Mandarin » riproduce, in dimensioni quarantatré volte più piccole del vero, la sfortunata vettura prototipo costruita da Alan Mann nel 1968 per continuare la presenza Ford anche nel campionato mondiale marche. Il modello è dipinto in colore verde Inghilterra mentre l'originale era rosso con banda dorata; un'errore facilmente perdonabile quando si pensa che i modelli « Mandarin » vengono da Singapore, qualche migliaio di chilometri ad est dalle Isole Britanniche.

Autobianchi A 112. La prima utilitaria italiana con motore e trazione anteriore è stata riprodotta in scala 1:43 dalla Mebetoys del Gruppo Mattel. Questo modello si presenta decisamente convincente grazie alla cura posta in dettagli quali paraurti cromati, fari in plastica trasparenti, portiere apribili, sospensioni alle ruote, interni completamente arredati con sedili ribaltabili. E' in vendita a cinquecento lire nella « Serie Europa »

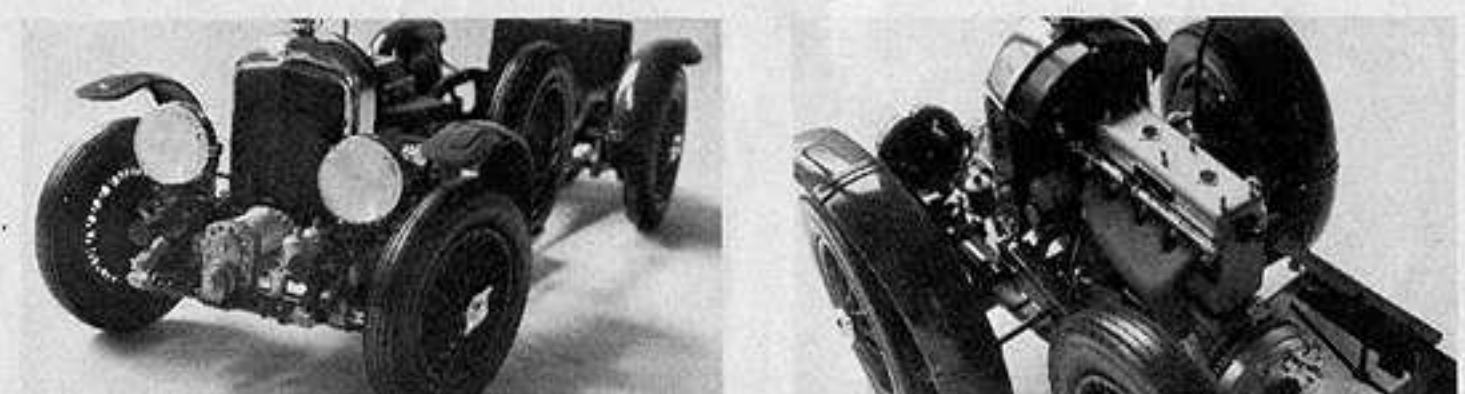


I lettori più fedeli di « Autosprint » ricordano certamente quando, cinque o sei anni fa, esplose il boom dello « slot racing », cioè le corse di automobili elettriche guidate da una fessura praticata su apposite piste. Modellini grandi poco più di una mano venivano spinti da motorini elettrici capaci di girare ad oltre 25.000 giri/minuto e potevano raggiungere punte velocistiche superiori ai cento chilometri orari, quasi oltre la velocità di reazione della mente umana. Uno dei modellini più diffusi era la « Cucaracha », che aveva preso il nome dall'animaletto messicano e da una celebre canzone: del primo conserva l'aspetto sgraziato ma simpatico, della seconda aveva il ritmo guizzante. Oggi, praticamente scomparso lo « slot racing », ritorna la Cucaracha sotto l'aspetto di un modellino adatto alle collezioni in scala 1:43. Realizzata in scala 1:43 dalla « Mandarin » di Singapore, questa automobilina è un soggetto interessante sia per i nostalgici dello « slot » che per i collezionisti più pignoli, quelli che vogliono avere proprio tutto

BENTLEY 4.500 con compressore. Questo modello Airfix, dodici volte più piccolo del vero, si compone di parecchie centinaia di pezzi in plastica di vari colori. Semplice da costruire, sia per la precisione degli stampi sia per le spiegazioni chiare ed esaurienti, questa Bentley permette a tutti di possedere una riproduzione degna di Michele Conti e degli altri maestri dell'automobilismo. La Bentley, 4.500, dopo la serie di vittorie nella « Ventiquattro Ore di Le Mans » negli anni

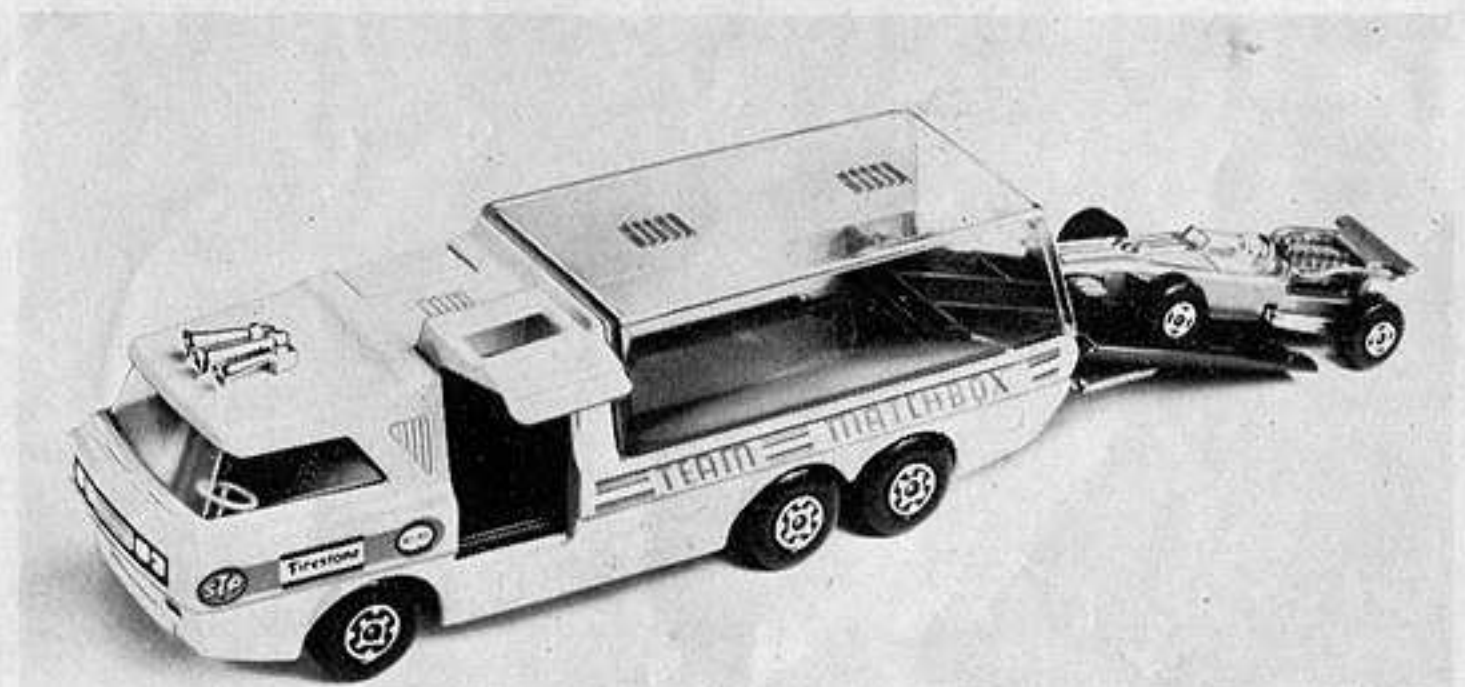
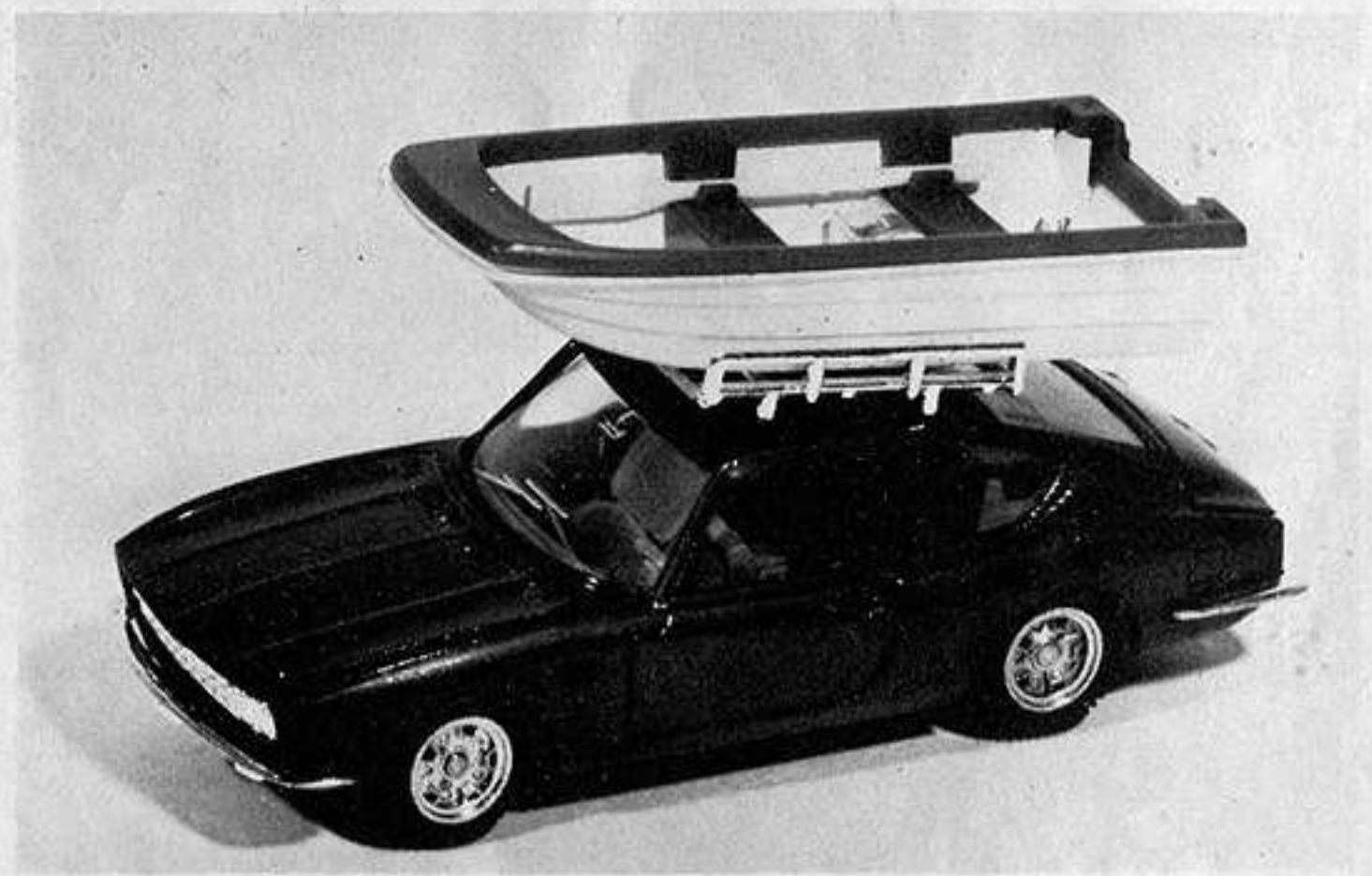


1927-1930, veniva elaborata dal celebre pilota inglese Sir Henry Birkin che la guidava nel Gran Premio di Francia 1930. Nonostante il peso di 2.100 chilogrammi e la sezione frontale doppia rispetto alla Bugatti 35, che allora dominava la scena dei Grand Prix, la Bentley terminava seconda assoluta. Il modello Airfix riproduce in tutti i dettagli l'esemplare oggi posseduto da un collezionista inglese che talvolta si diverte a partecipare alle competizioni riservate alle « veterane »



Bentley 4.500 dell'Airfix. Particolare dell'assale anteriore con ruote a raggi. Ad esso sono fissati i due grandi fari protetti da reticelle metalliche ed il compressore bistadio Roots che consentiva una potenza di 240 CV a 4.200 giri. Nel modello Airfix le ruote anteriori sono sterzanti ed il radiatore si compone di parecchie parti in plastica di vari colori. A destra: la scala di riproduzione scelta dall'Airfix (1:12) ha consentito di rappresentare con assoluta fedeltà anche i dettagli più piccoli, tra i quali il gruppo volano-frizione, i condotti di alimentazione, le reticelle che proteggono gli sfati

La Mebetoys del Gruppo Mattel torna sul mercato con la produzione miniaturizzata, in scala 1:43, della vettura sportiva italiana con barca uso week-end. Si tratta della Dino Fiat Boat (sotto) fedelmente riprodotta con, sul tetto la barca pronta ad essere varata. L'automobile presenta le portiere ed i cofani apribili e interni completamente arredati, mentre il battello è dotato di remi e motore fuoribordo. E' in vendita, in tre diversi colori, a L. 1.000



Il furgone della Matchbox porta i colori delle F. 2 Surtees, anche se non si immaginano le vetture di Big John uscire da un veicolo simile ai circuiti. Gli sportelli con cerniera in alto sono apribili

La lezione
dei tecnici TV
inglesi
da Brands Hatch

I fantasmi di via TEULADA

La «Domenica sportiva», dopo una introduzione relativa al motociclismo, ha offerto agli appassionati di automobilismo un breve e sintetico servizio sulla gara svoltasi il giorno prima a Brands Hatch. Poltronieri, dopo aver ricordato che il Gran Premio d'Inghilterra era stato vinto da Fittipaldi ponendo in crisi i tifosi italiani che avevano assistito, delusi, al ritiro di Ickx che aveva condotto la gara per ben quarantanove giri su settantasei, ha annunciato il filmato sulle più importanti fasi della competizione: «Ecco Jacky Ickx, numero 5, ha voglia di vincere; si è convinto che la Ferrari è tornata ad essere competitiva...». Purtroppo però, e lo abbiamo visto tutti, Ickx si è dovuto ritirare proprio sul più bello, quando la vittoria sembrava non potesse più sfuggirgli di mano. Tuttavia, questa volta, non è tanto della «Domenica sportiva» che vogliamo interessarci quanto della gara vera e propria che, come già accennato la scorsa settimana, è stata trasmessa in diretta dall'Inghilterra. Una corsa splendida, delle immagini stupende, un commento abbastanza vivace anche se non privo delle solite, inimmancabili «distrazioni» di Casucci che, evidentemente abituato al lento scorrere delle immagini di stile italiano, non ha saputo tener dietro a quelle velocissime e in continuo cambiamento che ha offerto la organizzatissima TV inglese.

Non che Casucci, in altre e più modeste riprese abbia saputo far di meglio; ma da Brands Hatch, spesso, troppo spesso, non reggeva al ritmo imposto dal susseguirsi del filmato. Nonostante ciò bisogna riconoscere che, almeno questa volta, un po' di entusiasmo ha saputo trovarlo anche se solo per rammaricarsi dell'avvenuto ritiro di Ickx o per pronunciare il famoso «Accipicchia!» all'indirizzo dei bravissimi tecnici televisivi britannici che appena le auto sono passate dal traguardo hanno immediatamente sovrappreso sull'immagine la classifica finale.

Per quanto riguarda la televisione dobbiamo riconoscere che gli inglesi hanno superato di gran lunga i loro colleghi francesi. Dieci telecamere fisse e una piazzata sopra un dirigibile hanno offerto tutte le immagini della corsa immergendo il telespettatore tra le veloci auto e quasi a contatto di gomito con i piloti. «E pensare che per tutto questo schieramento di forze la BBC — lo ha detto Casucci dal suo microfono — ha speso soltanto quarantacinque milioni di lire italiane». Naturalmente per la nostra Rai queste cifre sono altissime, soprattutto se si tratta di spenderle per «sport minori», come viene classificato l'automobilismo agonistico, e non per il calcio o per il ciclismo, due sport per i quali, non si bada ai... centesimi in più.

Tuttavia sarebbe bene che i nostri dirigenti sportivi di Viale Mazzini tenessero presente un fatto molto, molto importante: anche l'automobilismo può diventare appassionante se le riprese sono all'altezza. Certo, se si mandano in onda trasmissioni come quelle di Vallelunga o dell'ultima Monza, beh, siamo quasi quasi d'accordo... Ma, ripetiamo, si tratta di efficienza tecnico-televisiva più che di importanza delle gare stesse. E se i signori di Viale Mazzini hanno visto Brands Hatch... ma l'avranno poi visto?

Perché il solito Casucci ha avuto, ancora una volta, un dubbio durante la sua telecronaca. Quando ha detto: «Avrete visto... ammesso che stiate vedendo la corsa», ha fatto sorgere un giustificatissimo sospetto: che il Nostro, ogni volta che si pone dietro al microfono, pensi di rivolgersi a un pubblico di fantasmi o addirittura parli solo a se stesso. E, spesso, purtroppo, lo fa!

Gio' Luni

tv

Programmi dal 25 al 31 luglio

DOMENICA 30

Programma nazionale

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

TUTTI I GIORNI

Programma nazionale

Ore 13,40 (al termine del telegiornale) Sport

Ore 19,45 - Telegiornale Sport

Ore 20,40 (al termine del telegiornale) Sport

TV Svizzera

DOMENICA 30

Ore 19,00 - Domenica sport

Ore 19,15 - Nurburgring, registrazione della gara.

Ore 22,15 - La Domenica sportiva.

LUNEDI' 31

Ore 19,50 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste.

radio

DOMENICA 30

Programma nazionale

Ore 22,40 - Sera sport

Secondo programma

Ore 17,30 - Musica e sport, risultati, cronache, interviste e varietà.

Ore 20,30 - Sera sport

TUTTI I GIORNI

Alla fine di ogni «giornale Radio» il Ministero dell'Interno in collaborazione con l'ACI e la Rai dà comunicazione sulle situazioni di emergenza della circolazione stradale.

Secondo programma

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

SABATO-DOMENICA

Programma nazionale

Giornale Radio: ore 7.00 - 8.00 - 9.00 - 12.00 - 13.00 - 14.00 - 15.00 - 17.00 - 20.00 - 23.00.

Secondo programma

Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30 - 24,00

Televedremo il GP GERMANIA? certamente... dalla Svizzera

Ci sarà, non ci sarà... E' più probabile che si scopra sfogliando la classica margherita che attendendo un comunicato Rai. Di che si parla? Già, del Gran Premio del Nurburgring che il Piero Casucci ha annunciato durante la telecronaca da Brands Hatch ma che fino a questo momento non ha trovato conferma dal 38781 (il quasi-telefono-amico-di-memoria-moccagattiana) ovvero da quella grande istituzione che è la nostra Rai-TV.

Ci sarà, non ci sarà... Ai posteri, a coloro cioè che vorranno avere la pazienza di attendere domenica 30 luglio, l'ardua sentenza. Solo chi avrà il coraggio di non programmare la gita domenicale, in attesa di un possibile collegamento con la Germania, potrà sapere se i dirigenti TV hanno deciso, con la solita tempestività, di agganciarsi alla «costosissima» eurovisione.

Sappiamo che la Svizzera manderà in onda una registrazione e, probabilmente anche la diretta e a colori. Ma per noi, poveri telemententi in bianco e nero, il video si presenta ancora monotona-



Formula 1 AMON?

• Si parla sempre dei piani (veri o falsi), di AMON. Ora c'è chi dice che stia trattando con Barry Newman, ex patrocinatore di Ganley, e si parla anche di una GRD, che monterebbe un motore DFV-Amon. Del resto Chris ha provato una GRD, F. 2 e si sa che c'è in aria un progetto per una F. 1.

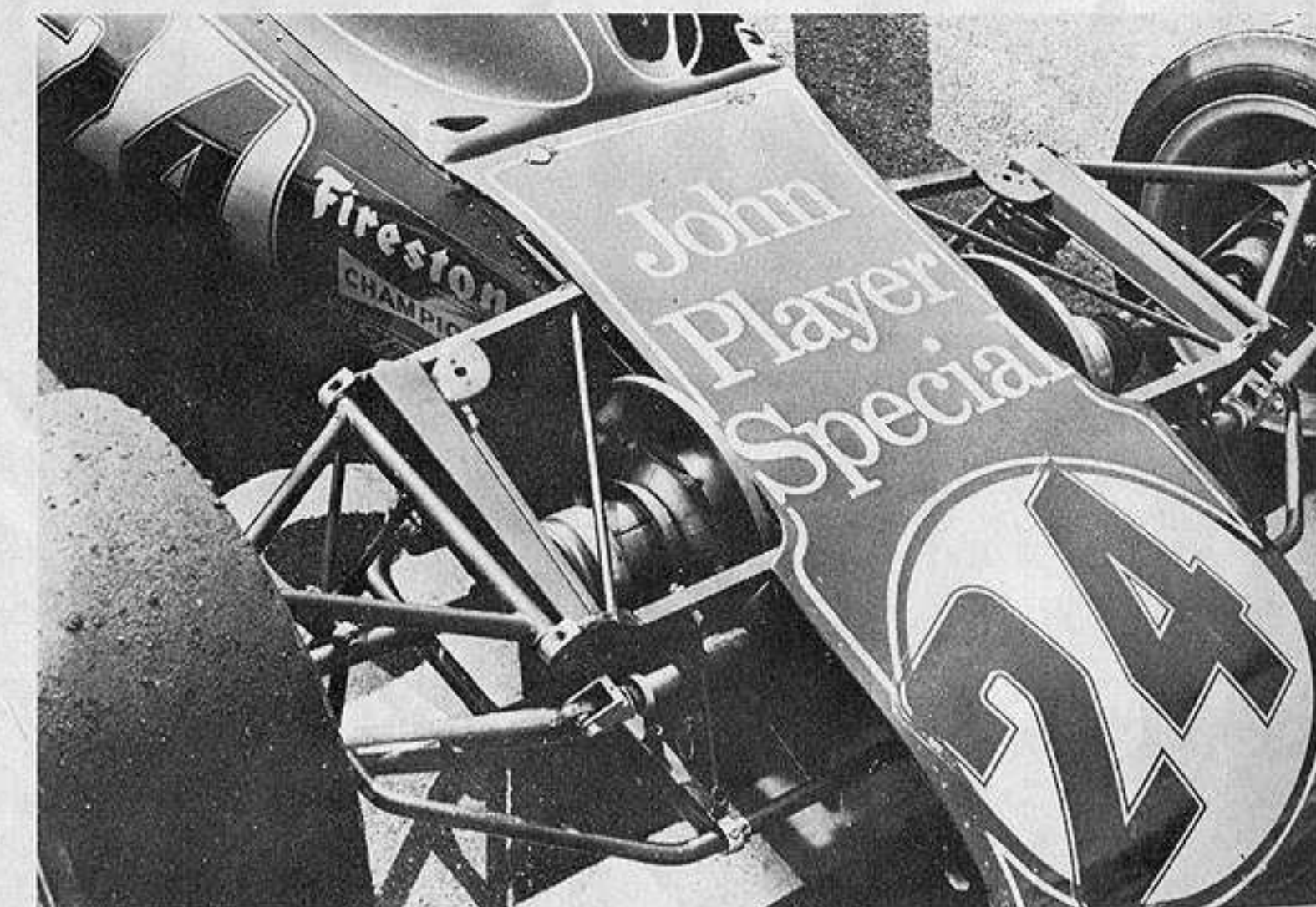
• CHRIS AMON si è comprato un terreno coperto di pini a Ibiza (Spagna). Ha intenzione di costruirsi una casa e se vorrà parlare di corse gli sarà facile, perché un suo vicino è Colin Chapman.

• La severità dei regolamenti sugli alettoni è stata mitigata per la ROTHMANS 50.000. Potranno essere usate le dimensioni Can-Am e ciò significa che le vetture di F. 1 e di F. 2 potranno gareggiare con alettoni più larghi del solito. Già ora sono iscritte alla gara vetture di F. 1, F. 2, F. 5.000, Can-Am e sport di due e di tre litri.

• Dopo l'annullamento del GP DEL MESSICO, il presidente della repubblica messicana si è impegnato a rimettere il circuito in condizioni tali da poter in futuro organizzare la gara.



• Sul musetto della Brabham BT 38 di Claudio Francisci si è vista in occasione del GP Lotteria questa striscia della neonata scuderia Giovanni Salvati: abbastanza significativo il fatto che il pilota romano, amico dello scomparso Giovannino, si è aggiudicato al termine della gara, che lo ha visto quarto e primo degli italiani, il trofeo dedicato appunto a Giovanni Salvati.



• Indubbiamente il musetto della John Player Special è tra i più «sottili» nel lotto delle F. 3: interessante il fatto che il gruppo avantreno è sorretto da un telaio applicato alla scocca mediante quattro bulloni. I freni come si vede chiaramente sono entrobordo e al posto delle barre di torsione (montate sulla F. 1) vi sono molle e ammortizzatori montati in maniera inconsueta che lavorano comandate da un trapezio deformabile

• Fondato un anno fa, il «RACING CLUB SANDRO MUNARI» ha oggi raggiunto la bella cifra di circa 250 soci. Tutti amici e conoscenti del campionissimo dei rallies che, pur facendo ufficialmente parte della «HF Squadra Corse», è il pilastro sul quale si fondano le speranze della costituenda scuderia del club. L'altro equipaggio che per ora ne difende i colori è costituito da Canal-Battiston, i quali, dopo il forzato ritiro nella Coppa M. della Favera, hanno ora grandi progetti.

• Durante un incidente in gara, a SNETERTON, è morto Jack Smith, un canadese noto in Inghilterra nelle corse organizzate dai clubs. Tra l'altro era uno dei fondatori della Huron. Correva con una Brabham. Ora il RAC ha ordinato che con pista molto scivolosa, le gare saranno sospese su questo circuito.

• Quasi certamente JOCHEN MASS parteciperà alla Serie Springbok con una March due litri sport. Forse suo coéquipier sarà Mike Beuttler, che ha deciso di non partecipare alla serie brasiliana di F. 2.

• E' probabile l'iscrizione di GERRY BIRRELL alla Rothmans 50.000 con una Crosslé 22 F con motore Brian Hart BDA di due litri. Birrell ha a che fare da anni con la Casa irlandese, cioè da quando vinceva tante corse di Formula Ford appunto con una delle sue vetture.

• Dato che il GP DEL MESSICO è definitivamente annullato, John Webb ha detto che vuole organizzare in quel giorno una gara di F. 1 a Brands Hatch, come quella dello scorso anno, la «Gara della Vittoria» per Stewart. La data, prevista per il 29 ottobre, sarebbe dunque anticipata al 22.

324 Kmh. Mc LAREN

• La McLAREN dichiara di avere battuto il record mondiale ufficiale su un giro di un circuito chiuso, quando, durante le prove di pneumatici al Michigan Speedway, con la McLaren M 16 B, Gordon Johncock ha girato a km. 324,051.

• Per il finale della stagione PETER LAMPLOUGH correrà con la March F. 3 723 della Fiddlers Three. Fino al brutto incidente a Monaco, Lamplough gareggiava con la Merlyn ufficiale.

• Per gli ultimi giorni di questo mese, Mike Warner organizza una sessione di prove della F. 2 per i piloti della GRD ANDY SUTCLIFFE e ROUSSELOT. E' possibile che sia presente anche il pilota della GRD F. 3, Roger Williamson, per fare paragoni con la March 722, di Tom Wheatcroft.

• Il TOURIST TROPHY, patrocinato dalla Esso, prova inglese del challenge europeo turismo, si svolgerà a Silverstone il 24 settembre e saranno accettati quaranta partenti.

vince di... rigore la FERRARI-calcio



MODENA - Anche nel calcio, il «Cavallino rampante» non fa torto ai successi della squadra del mondiale marche. A Maranello c'è sempre stata una spiccata passione per questo sport e sarà il caso di ripetere che lo stesso ing. Enzo Ferrari è stato dirigente del «Modena» quando la sede era in Via San Carlo. Il Torneo Officine richiama di anno in anno, sempre maggior concorso di pubblico. E così è stato quest'anno. L'organizzazione è merito dell'UISP. La squadra del «G.S. Ferrari Auto» è entrata in finale dopo sette partite utili consecutive, battendo anche la squadra del «Gruppo Sportivo De Tomaso Auto» per 6 a 1. Va scritto al merito del geometra Costantini, responsabile tecnico della squadra, se la «Ferrari» ha presentato un complesso di giocatori ben preparati e, soprattutto, affiatati.

La finalissima, disputata al campo Zelocchi presente il Direttore Generale della «Ferrari» ing. Giuseppe Dondo, il capo del personale dr. Bruno Pavese e numerosi altri esponenti della fabbrica di Maranello, ha visto un vasto schieramento di bandiere e di cartelli inneggianti al «Cavallino rampante».

Di fronte la «Ferrari» e la squadra del G.S. «UTIT». I tempi regolamentari terminavano in parità: 1 a 1. Gran gioco a centrocampo dei ferraristi che operavano qualche assaggio in area avversaria. Al 10. l'UTIT andava in vantaggio su una azione piuttosto confusa. La palla toccava un braccio del «libero» della «Ferrari»; rigore messo a segno. Pronta reazione degli uomini di Costantini e pareggio con Bottini pronto a sfruttare una traversone di Torricelli. Nel secondo tempo, nonostante la superiorità della «Ferrari», il punteggio non cambiava. Si procedeva ai rigori e la Ferrari ne metteva a segno 4 contro i 3 dell'UTIT. Risultato finale 5 a 4 per i «Ferraristi». Tripudio dei tifosi del «Cavallino».

● Ancora sul ventilato GP DI BIRMINGHAM: l'ultimo ostacolo da superare è l'ottenimento di un permesso governativo per chiudere le strade al traffico. La prima gara, al caso, si svolgerà nel 1974.

● Per evitare la concomitanza con il GP del Canada, il round del trofeo di F. 2 ad ALBI è stato anticipato dal 24 al 17 settembre. La settimana dopo, il percorso del Tour de France passerà per il circuito.

TASMANIA in 7 prove

● La COPPA TASMANIA del 1973 si farà, con sette prove anziché otto. Come al solito la prima sarà a Pukekohe in Nuova Zelanda il 6 gennaio. Poi Levin, e il Lady Wigram Trophy nei sabati successivi, mentre quella di Teretonga si correrà quasi certamente il 28 gennaio. In Australia ci saranno Surfers Paradise (11 febbraio), Warwick Farm (18 febbraio) e Sandown Park (25 febbraio). Non ci sarà la gara di Adelaide.

● A quanto pare, vengono accettate iscrizioni all'EAST AFRICAN SAFARI prima che siano ponti regolamentari e moduli. La prima è stata quella dei locali Glen e Keane, che piloteranno la Porsche usata nel 1969 da Zasada. Già iscritta anche Rosemary Smith, con una Datsun.

● Tim BRISE, fratello di Tony, il pilota di F. 3, passa anche lui alla Formula venendo dalla Formula Ford. Correrà con una GRD-Holbay.

● RICHARD KNIGHT, il pilota F. 3 coinvolto nell'incidente al GP di Fancia, per fortuna ha riportato soltanto la frattura di una clavicola e non di una gamba come si era detto. Anche la fotografa italiana se l'è cavata con meno del previsto. Aveva solo contusioni, non fratture.

● E' morto per infarto, a settant'anni, DALE DRAKE, che dal 1946 era a capo della società che costruisce i motori Offenhauser.

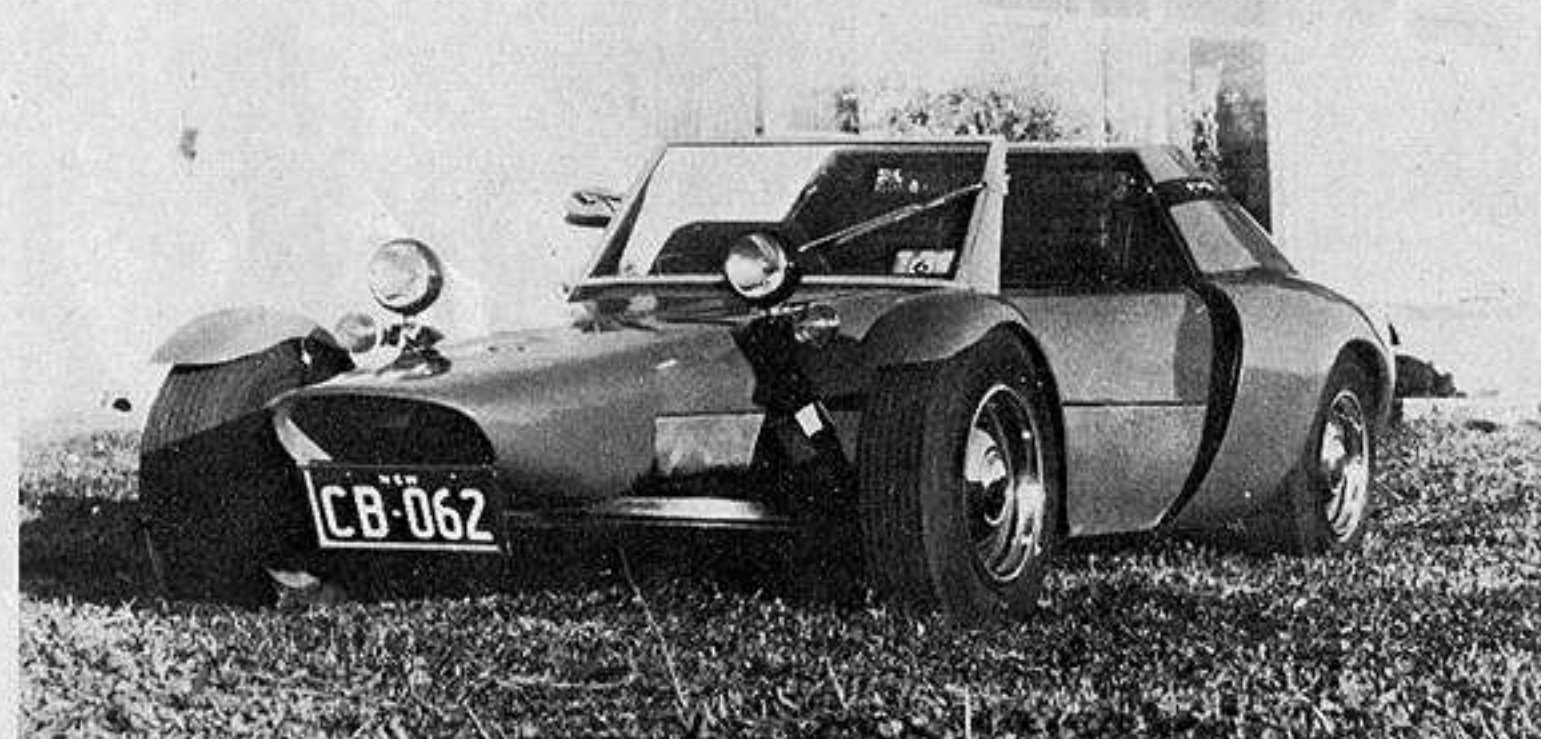
PICCHI papà

● Il 23 giugno, a Tivoli, è nato Gian Francesco, primogenito di Gian Luigi PICCHI. All'amico pilota dell'Autodromo ed alla sua gentile consorte Franca, le più vive felicitazioni di AUTOSPRINT.

V8/Blog-Scan

● LIONEL NOGHES, feritosi nelle prove della 24 Ore di Le Mans, è ancora in un ospedale della città. Le sue ustioni erano più gravi di quanto fosse sembrato e soprattutto grave era la lesione all'occhio sinistro. Fra non molto dovrebbe però tornare a casa, a Monaco, e spera di tornare al più presto al volante della sua GRAC, la cui (ri)costruzione sarà finita in agosto.

● Gli organizzatori di ZANDVOORT, ovviamente amareggiati con la FIA, hanno diramato uno dei loro soliti bollettini, con i programmi delle corse, in cui dicono: «Quale risultato del divieto della FIA di fare correre le F. 1, su questo circuito di grandissima sicurezza...» Alla data del Gran Premio, che non c'è stato, oltre 25.000 spettatori hanno assistito a gare GT, Super V e Mexico.



● Una ditta specializzata australiana costruisce su ordinazione una vettura sportiva a motore posteriore, con carrozzeria aerodinamica e basso consumo di carburante (oltre 16 km con 1 litro di benzina). La vettura, chiamata «NOTA TIPO 4» è costruita con telaio in tubolari d'acciaio e carrozzeria in vetroresina; freni a tamburo; peso 483 kg.; motore da 1100 cc. con valvole in testa, potenza effettiva 160 hp, velocità 180 kmh. Le dimensioni della «Nota tipo 4» sono 3429 di lunghezza, 1371 di larghezza e 914 mm. di altezza. Può essere modificata in modo tale da rispondere alle norme automobilistiche dei singoli paesi.

AUTOSTRAD senza STOP

● In GERMANIA fino al 18 settembre è vietato qualsiasi lavoro stradale sulle autostrade, a meno di poter disporre di almeno quattro piste, per rendere fluido lo scorrimento del traffico.

● I costruttori AMERICANI sono abbastanza contenti, perché in aprile le vendite sono aumentate di un poco più del 5%. Per contro le importazioni di vetture straniere in quel mese sono calate del 16%.

● Nel quadro della lotta contro l'inquinamento, il BUNDERSTAG ha adottato una legge che impone la diminuzione del tenore in ossido di piombo della benzina.

● Nel 1971 la cifra di affari della DAF, in tutti i campi, ha toccato circa 175 miliardi di lire, con un aumento notevole rispetto all'anno precedente.

● Statistiche riportano che ogni giorno a PARIGI entrano ed escono più di 2.313.000 vetture e la cifra rappresenta un aumento dell'11,3% rispetto al 1969 e di più del 56% rispetto al 1964.

● Per rilanciare il commercio automobilistico, il governo INGLESE ha deciso di ridurre la tassa di acquisto su una vettura, portandola dal 40 al 25%.

● La data di applicazione del limite di velocità a cento orari in GERMANIA, sulle strade secondarie, è stata rimandata al primo ottobre. La limitazione doveva iniziare il primo giugno.

● Durante le prove della corsa francese in salita di Tancarville, è morto il giovane Daniel Lefèvre, al volante di una Suzuki 500, che è uscita di strada in una curva. Lefèvre aveva vent'anni e ultimamente si era più volte messo in luce in questo tipo di gara.

● La famosa ditta inglese di maglieria e abbigliamento, la «Lyle and Scott», entra nel mondo delle corse, patrocinando la F. 3 GRD di Neil Ginn.

● Non è improbabile che anche in INGHILTERRA si finisca per tenere la destra, sulle strade. Nonostante l'opposizione di certi uomini di governo, è probabile che la commissione economica europea faccia pressione perché l'Inghilterra si allinei con gli altri paesi.



36 records di giornalisti

SALISBURGO - Nel corso del mese scorso alcuni giornalisti austriaci hanno svolto diversi tentativi di record sulla pista di Salzburgring con vetture di serie. Le macchine a loro disposizione sono state Ford Escort Mexico, Sport e RS e Ford Capri RS: nel corso di queste prove, durate alcuni giorni sono stati battuti ben 36 records nazionali per vetture di serie.



4000 chilometri
in cinque tappe

CARRETERA SANTIAGO S. FRANCISCO

BUENOS AIRES - L'Automovil Club Argentino ha presentato il Gran Premio Turismo de Carretera nella sua XLVIII Edizione. Sarà chiamato «Primer Circuenterario de Yacimientos Petroliferos Fiscales» in adozione all'Anno del Turismo nelle Americhe.

La corsa si svolgerà su 3.941 km in cinque tappe con inizio nella città di Rafaela con arrivo a Santiago dell'Estero per 513 km. Questa tappa avrà luogo il 5 ottobre; il 9 da Santiago dell'Estero fino a Formosa su 812 km avrà luogo la seconda tappa. Si avrà un giorno di riposo e riparazione macchine e l'11 la terza tappa partirà da Formosa per giungere a Salta con varie montagne dopo 966 km. Riposo pure il giorno 12 ed il 13 ottobre via da Salta con destino a La Rioja su 935 km di cammino montagnoso accidentato. Il 15, avrà luogo la quinta ed ultima tappa con partenza da La Rioja per arrivare a San Francisco su 715 km.

Le iscrizioni a questo duro Gran Premio si inizieranno il 1. settembre fino al 29. Le partenze avranno luogo a distanza di 20 secondi per ogni macchina; la corsa avrà valore per il campionato argentino della specialità e in tutto il suo svolgimento i piloti avranno 5 ore per riparazioni

Nuovi dirigenti per la FIRENZE CORSE

FIRENZE - Dopo un certo periodo di incertezza si è tenuta, il 18 aprile scorso, l'assemblea della scuderia Firenze-Corse Biondetti per la nomina del nuovo Consiglio, dopo che quello in carica era scaduto il 31 dicembre 1971. Questo periodo di ritardo era conseguente alle dimissioni dell'ex-presidente dr. Giorgio Billi e dei consiglieri Belli, Ignesti ed altri.

Pertanto, dopo alcuni mesi di reggenza di un «triumvirato» composto da Niccolai, Polli e Fici, la scuderia fiorentina ha un nuovo consiglio, a presiedere il quale è stato Andrea Polli, Guido Niccolai chiamato l'avv. Bruno Zavagli. Esso è composto dai soci e Giampiero Fici (settore agonistico); A. Chiodo (automodelismo); Lucherini (fuoristrada); Nicola Chirici (segretario); Piero Conte, vicepresidente, e Castelnovo (collegamenti, stampa).

Al Presidente ACI il progetto di Senigallia

ANCONA - Il presidente dell'ACI Filippo Carpi De' Resmini si è trattenuto in visita ad Ancona per esaminare, con le autorità politiche e amministrative della regione marchigiana e unitamente ai presidenti degli Automobile Clubs, i particolari problemi riguardanti la motorizzazione. Carpi De' Resmini si è voluto minuziosamente rendere conto anche delle concrete possibilità di realizzare l'autodromo di Senigallia: da diversi anni, infatti, si parla di allestire nella città adriatica un impianto per lo svolgimento delle competizioni di velocità. L'amministrazione comunale del capoluogo miseno, sempre interessata alla costruzione della pista, ha confermato di affidarne la progettazione all'ing. Agnoletto. Quindi lo stesso presidente dell'ACI, insieme al massimo responsabile dell'AC dorico comm. Buccì e all'ing. Rogano dirigente della CSAI, ha assicurato che non appena sarà definita la parte tecnica, verranno poste allo studio le modalità inerenti al finanziamento dell'opera.

a,mésc

TUTTESPRINT • TUTTESPRINT • TUTTESPRINT • TUTTESPRINT • TUTTESPRINT • TUTTESPRINT • TUTTESPRINT • TUTTESPRINT • TUTTESPRINT • TUTTESPRINT