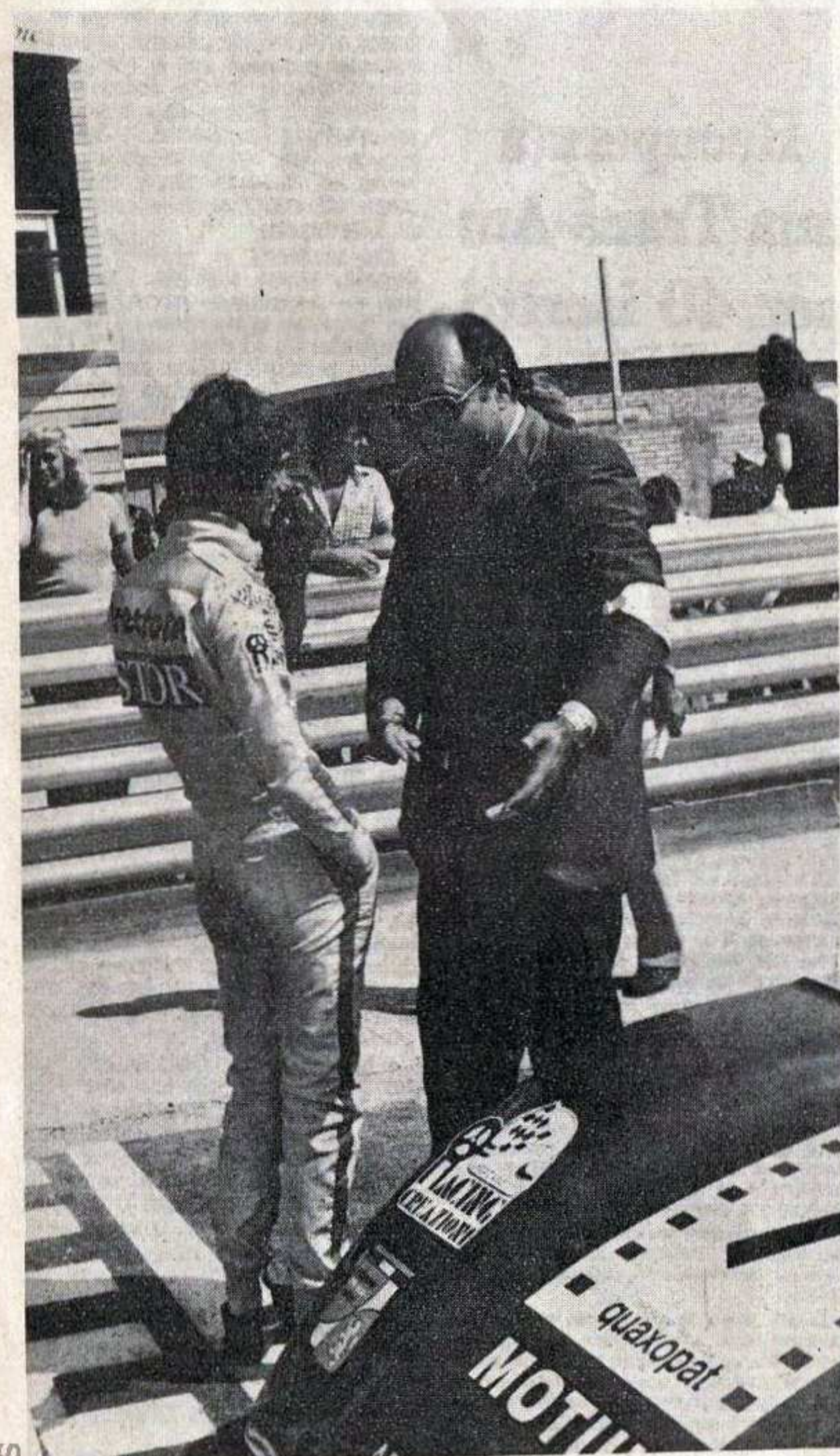




Se l'autodromo di SANTAMONICA si è inaugurato, bisogna dare atto che molto merito è stato anche dell'ing. Rogano, dell'ing. Nosetto e di Anzio Zucchi della CSAI che si son battuti a fondo con la C.P.V. di Forlì che fino a venerdì 4 agosto non voleva concedere l'agibilità. Il direttore di corsa e vicepresidente dell'AC Bologna ha inviato sulla questione anche un telegramma al Presidente del Consiglio Andreotti (Attualfoto)



Il Presidente della CSAI ing. Rogano, che ha interrotto le sue ferie «barcalole» per assistere alla vernice di MISANO, ha voluto congratularsi con Merzario che, da sportivo di razza, aveva offerto l'altra Abarth che il team Osella aveva portato a de Adamich che non era riuscito a procurarsi in tempo la Chevron-Vega della DART. Ma il milanese ha preferito rimanere a Levanto in relax, in vista del GP Austria F. 1. Anche Galli ha preferito non affrontare il comasco

Col nome del più generoso pilota italiano del momento, tenuto a battesimo a furor di piloti, l'autodromo più moderno d'Italia invano contestato da alcuni testardi burocrati

# MERZARIO ciack

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MISANO - Non si poteva, da come si erano messe le cose, attendersi un esito più favorevole per questo 1. Trofeo Santamonica, un poker di gare che inauguravano il nuovissimo impianto di Misano Adriatico. E nessuno meglio di Arturo Merzario poteva en-

soluzioni, tutte le vittorie, fino a ottenere quell'1'18"5 che rappresenta il primo notevolissimo record del nuovo impianto. In questo suo continuo migliorarsi non ha esitato a dare attimi di brivido: più volte la sua rossa vettura ha «scodato» nella polvere, è saltata sui cordoli alla ricerca della migliore traiettoria per poi giungere al gene-

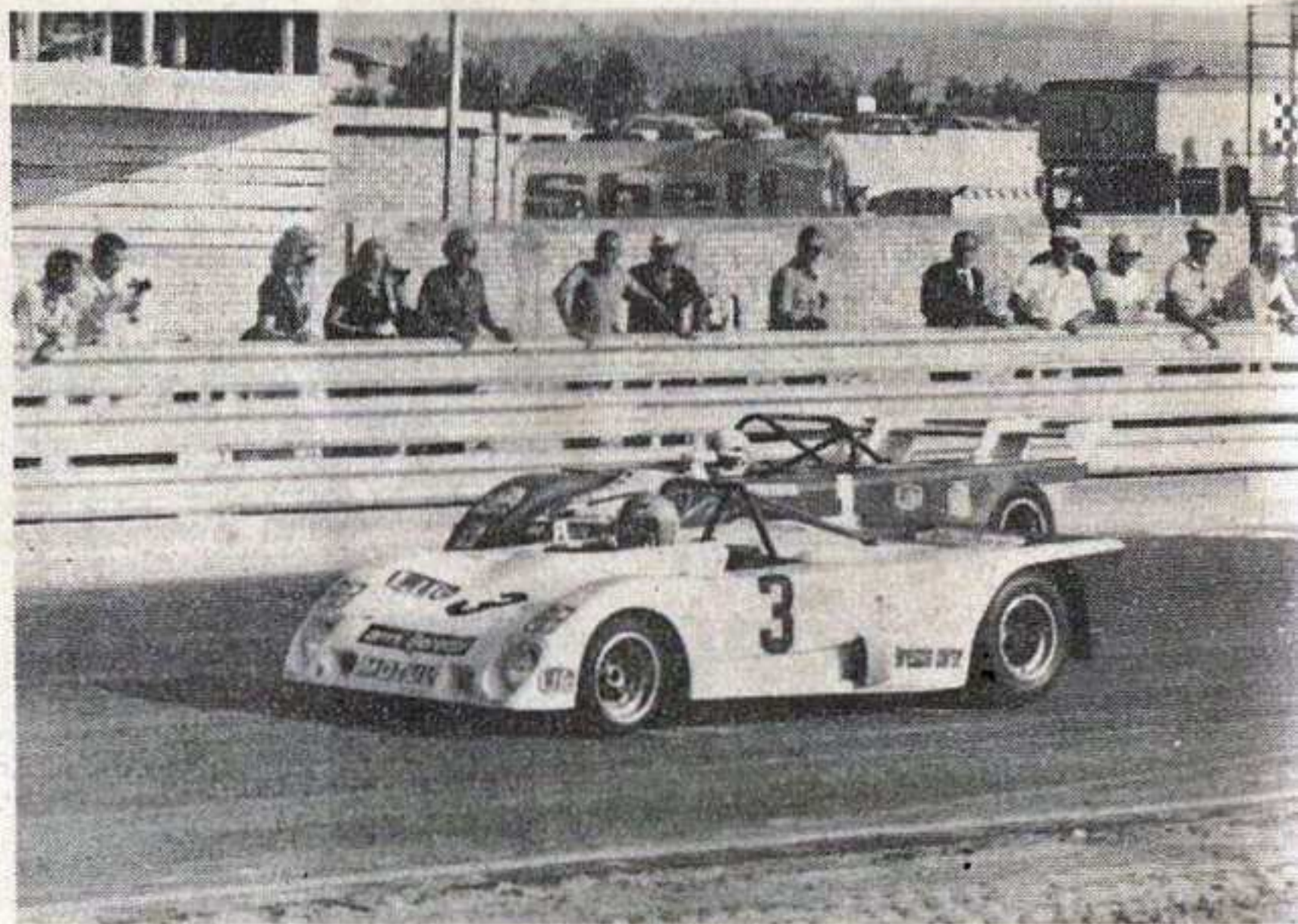
un'ottima prestazione e se non fosse stato per il tempo perso nella prima manche dove rimaneva a secco di benzina e in «dritto» all'inizio della seconda, certamente avrebbe potuto insidiare la piazza d'onore di Casoni. Ma un'altra stella ha brillato di prima luce: Cerulli Irelli al volante della piccola AMS col motore Cosworth 1000 ha vera-



## L'ossigeno (da ferrarista?)

La «droga» di MERZARIO: la bevanda (americana) che predilige e adesso anche una bomboletta d'ossigeno: «Per prevenire i guai tipo-Targa Florio», spiega. Magari adesso quell'apparecchio vien buono anche alla Ferrari, con l'aria (grama) che tira...

tusiasmare gli oltre diecimila spettatori accorsi in questa stupenda giornata di sole dalle spiagge adriatiche. Merzario ha veramente dato un grosso spettacolo: la sua forma smagliante, l'alto grado raggiunto nella preparazione della sua Abarth Osella hanno fornito un cocktail entusiasmante per gli appassionati. E il comasco, reduce dai trionfi Ferrari, non si è veramente accontentato di stravinocere: ha cercato sempre tutte le



Ha lasciato un po' stupiti questa partenza falsa di Merzario nella seconda manche della gara sport che l'ha visto rimanere attardato mentre Casoni (sopra) lo sfilava. Ecco (a destra) il n. 1 Abarth alle spalle anche di Serblin e Tondelli al curvone. Ma acciufferà tutti molto presto

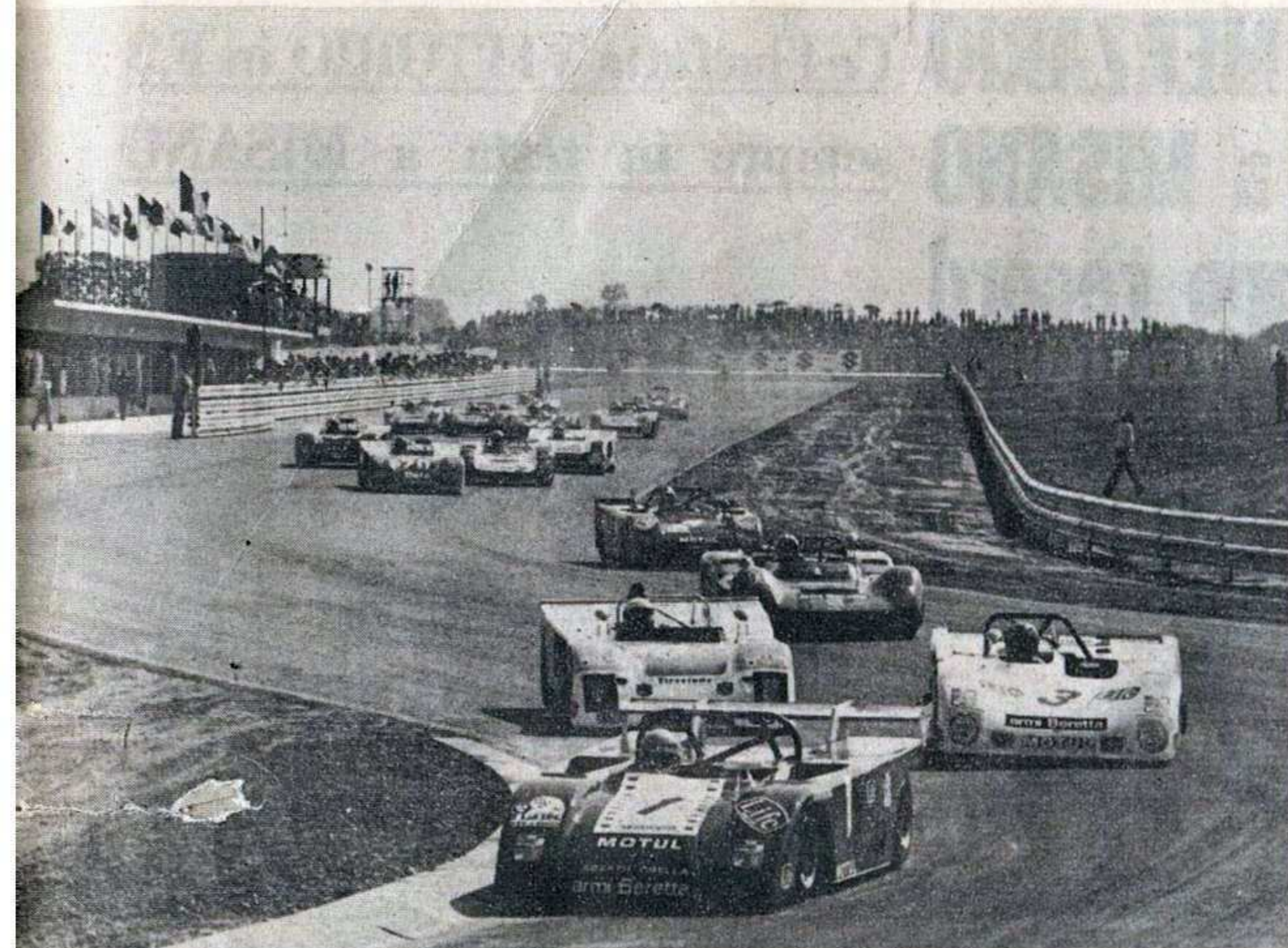
rosi finale dove, solo con grande cavalleria, ha risparmiato il doppiaggio all'amico Casoni, rimasto ormai senza frizione e con la sola quarta marcia innestata.

Fino a pochi giri dalla fine Casoni aveva resistito brillantemente al forcing del campione dell'Abarth: unico non doppiato, riusciva senz'altro a mantenersi in questa posizione pure al volante di una vettura nettamente meno a punto. Anche Serblin ha fornito

mente strabiliato giungendo al sesto posto assoluto e vincendo divisione e classe.

Come Merzario, nel suo clan non ha avuto mai rivali e probabilmente sarebbe riuscito a insidiare altre vetture più potenti se queste fossero rimaste in gara. Un ultimo accenno allo sportivissimo Franco Zaniratti, cinquantaduenne pilota fiorentino, ritornato con questa gara alla velocità dopo una lunga pausa.





## 1. SERIE SPORT

**CERULLI  
spettacolo**

Non presentandosi Barone e Rassega, quindici le macchine al via del direttore di gara Luciano Conti: dopo due giri di ricognizione, la partenza. Arturo Merzario, è subito al comando davanti a Caso-

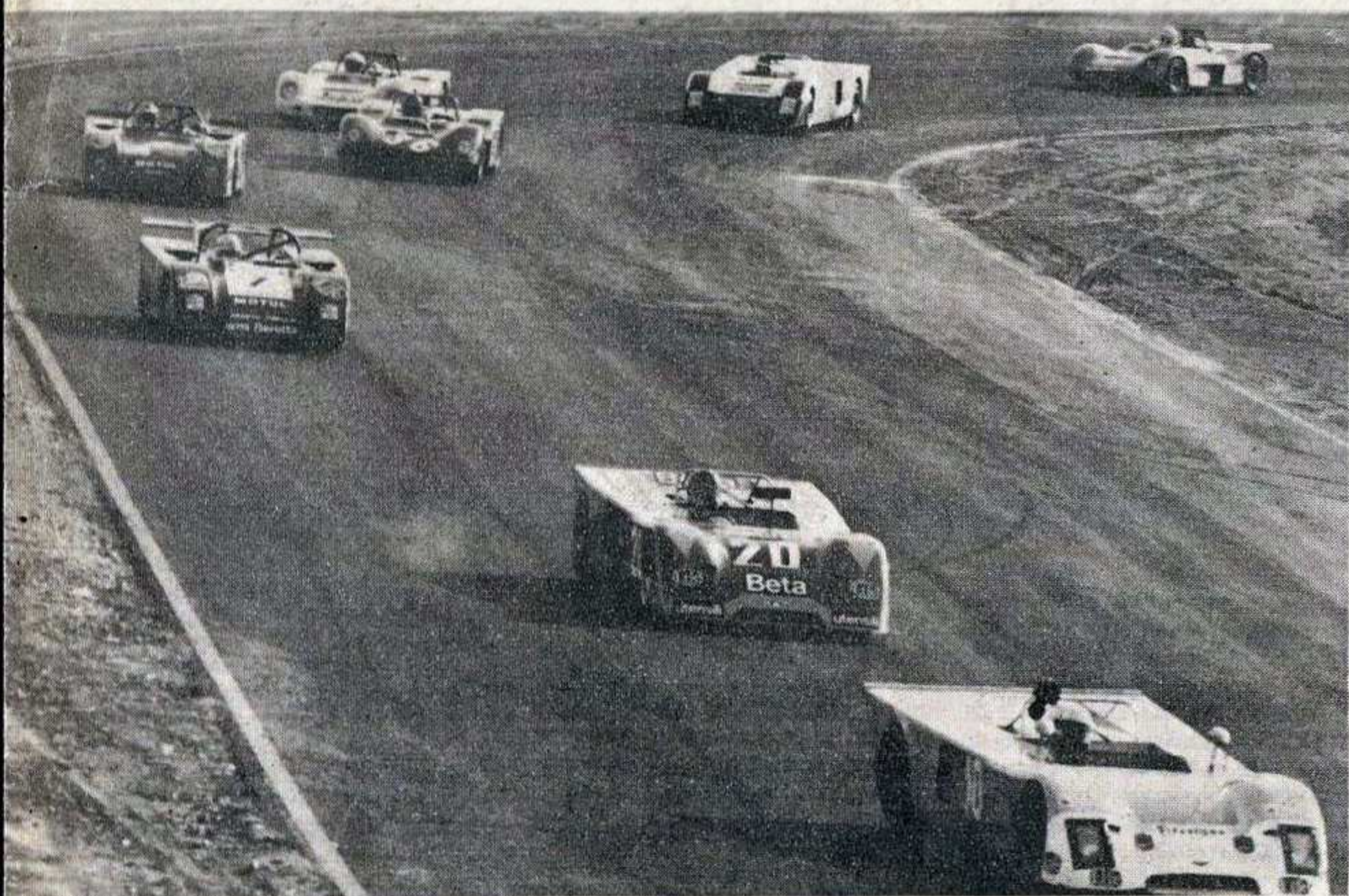
aveva attardato il motore Abarth del torinese non era stato riparato dal giorno delle prove. Dal canto suo anche Francisci è costretto al ritiro al 4. giro per la rottura del suo secondo motore Angelini. Nella 1000 Cerulli è subito in testa: gli resiste per 15 giri Achille Marzi che dovrà poi cedere con il motore fuso. Garrone e Donà

senza benzina. E' un vero peccato per il pilota di Vicenza che si era comportato ottimamente

## 2. SERIE SPORT

**La « scena »  
di ARTURO**

Per la seconda corsa undici macchine al via. Tutti si a-



ni, Serblin e Moreschi e inizia la sua cavalcata vittoriosa: nella 1600 in testa Tondelli, dal momento che Bonapace, suo unico antagonista, è fermo con guai nell'impianto elettrico. Il pilota bolognese dopo aver riattaccato il filo della bobina ripartirà velocissimo ai boxes ma sarà costretto al ritiro al 17. giro per la rottura di un pistone. Nella 1300 Francisci davanti a Filannino subito fermo ai boxes: in effetti il guasto che

fanno la loro onesta gara ma senza porsi mai come alternativa al capofila.

La cronaca di questa manche non fornisce molti colpi di scena: Merzario e Casoni sempre distanziati, Serblin, «Pal Joe» e Moreschi, poi Tondelli primo delle 1600. L'unico motivo è il susseguirsi dei giri più veloci di Merzario che ad ogni tornata abbassa il suo stesso limite personale. L'unico colpo di scena è al 23.: Serblin giunge spento ai boxes

spettavano la solita partenza bruciante di Merzario, che invece va via lento facendosi passare dagli increduli Casoni e Moreschi. In effetti questo «scatto» mancato puzza un po' di bruciato: ma evidentemente Merzario voleva dare agli spettatori un po' di suspense per poi superare tutti gli antagonisti. Difatti al secondo passaggio è la volta di Moreschi e al terzo quella di Casoni, mentre Serblin è

La partenza della prima manche ha visto subito Merzario prendere il largo a ritmo di 3-5 secondi a giro. Gli sono alle spalle i due «valletti» della classifica finale, Casoni con la Lola Abarth e Serblin con la Chevron, seguiti da Moreschi (AMS 2000) e Pal Joe (Abarth) che perderà il terzo posto finale per avaria ad una valvola. Sotto: cotti dal sudore Casoni e Merzario dopo l'arrivo. Il comasco non ha voluto doppiare nel finale il collega (che correva con la Lola Abarth di Tonino Nicodemi, il quale si era raccomandato per la sua tournée in Brasile). Ed è restato per tre giri alla coda del finale rimasto senza frizione nel finale veloce della seconda manche



andato dritto alla fine del rettilineo per troppa foga.

Merzario se ne va quindi indisturbato; al 5. giro si registra il primo abbandono: è Moreschi tradito dal cambio, che deve abbandonare la partita. Sarà seguito nel corso del 9. giro da «Pal Joe» che transita sul rettilineo dei boxes col motore simile ad un vulcano tanto è il fumo che emette. La sbiellata naturalmente inaffia d'olio la pista e quindi al lavoro i commissari, velocissimi con il loro filler.

Intanto nelle altre classi nulla è cambiato: Tondelli da solo nella 1600, Cerulli davanti a Garrone e Donà nella 1000 seguiti sempre da Zani-

1. TROFEO SANTAMONICA - AUTODROMO DI MISANO, 6 agosto - Gara nazionale di velocità per vetture sport e biposto gr. 7.

## LE CLASSIFICHE

## 1. manche

1. Arturo Merzario (Abarth Osella) che compie i 24 giri, pari a 80 km in 32' 14"1, alla media di kmh 148,889; 2. Casoni (Lola Abarth) 33'11"2; 3. Pal Joe (Abarth) a 1 giro; 4. Moreschi (AMS) a 1 giro; 5. Tondelli (Chevron BT 16) a 2 giri; 6. Anastasio (Chevron 2000) a 2 giri; 7. Cerulli (AMS 1000) a 2 giri; 8. Garrone (AMS 1000) a 3 giri; 9. Donà (AMS 1000) a 3 giri; 10. Zaniratti (Abarth 2000) a 4 giri.

Giro più veloce: il 13. di Merzario in 1'18"7, media kmh 152,461.

## 2. manche

1. Arturo Merzario (Abarth Osella) 32'28"9, media kmh 147,745; 2. Casoni (Lola Abarth) 33'47"2; 3. Serblin (Chevron B 19) a 1 giro; 4. Tondelli (Chevron BT 16) a 1 giro; 5. Anastasio (Che-



Casoni, Serblin e Merzario, rispettivamente secondo, terzo e primo, sull'improvvisato podio del Santamonica con le coppe dei migliori. Arturo si è aggiudicato anche la Coppa Autosprint (la piccola che ha in mano) per il giro più veloce (Attualfoto)

ratti che funge da fanalino di coda. Merzario si esibisce spesso in uscite strabilianti dalle curve: quella che più impressiona è la curva denominata della Quercia dove il pilota dell'Abarth è sempre con le ruote sulla terra. Tutto procede nel modo più equilibrato: a qualche giro dal termine il colpo di scena del Casoni «risparmiato».

Leopoldo Canetoli

vron 2000) a 2 giri; 6. Cerulli (AMS 1000) a 3 giri; 7. Garrone (AMS 1000) a 3 giri; 8. Zaniratti (Abarth 2000) a 4 giri; 9. Donà (AMS 1000) a 4 giri. Giro più veloce: il 6. di Merzario 1'18"5, media kmh 152,848.

## CLASSIFICA FINALE

(per somma di tempi)

1. Arturo Merzario (Abarth Osella) 48 giri in 1.05'43"; 2. Casoni (Lola Abarth), 1.07'08"4; 3. Serblin (Chevron B 19) a 3 giri; 4. Tondelli (Chevron 1600) a 2 giri; 5. Anastasio (Chevron 2000) a 4 giri; 6. Cerulli (AMS) a 5 giri; 7. Garrone (AMS 1000) a 6 giri; 8. Donà (AMS 1000) a 7 giri; 9. Zaniratti (Abarth 2000) a 8 giri.



## Così MERZARIO gira a MISANO a tempo record con l'Abarth 2000

Ce l'ha fatta VITTORIO in F.3  
sempre in testa a MISANO

# Finalmente BRAMBILLA



«E' un circuito eccezionale, mi sta benissimo. Perché è sicuro ma è anche difficile. Ci sono un paio di curve che ti fanno incrociare le braccia!... E poi, a parte che il manto d'asfalto deve avere ancora l'ultimo tappeto, il tracciato è ancora sporco». Il giudizio di Merzario è condiviso da tutti i piloti che hanno partecipato al battesimo di Misano, ben 134 tra minipostisti, professionisti F.3 ed esponenti della sport. Se dipendesse da loro vorrebbero i guardrails ancora più lontani e magari anche ridotti rispetto a quelli che la C.P.V. di Forlì ha voluto. Terra e spazio, ecco cosa vogliono. Ora con le reti che impediscono più che di saltare da una parte all'altra della pista, di non fare guai con qualche ruota... che scappa, il circuito è ben sicuro. Hanno indirizzato persino una lettera (contro i troppi guardrails) ai tecnici burocrati che li hanno tenuti per un giorno senza provare (il venerdì) perché si sono decisi solo alle 23,20 di notte a dire il faticoso sì (sia pure provvisorio per agosto).

Un circuito molto veloce, anche se le tre curve tra prima e dopo il traguardo si mangiano quasi un terzo del tempo che occorre per fare il giro intero. «E' velocissimo» continua Merzario e ti spiega come ha fatto lui a realizzare il record del momento in 1'18"5. La cartina vi dice le marce e le velocità nei vari punti. «Col F. 1 o il tre litri sport si gira in 1'10" o pressappoco» scommette il comasco. Per il momento non abbiamo la convalida. La Tecno, che era attesa a un test nei giorni di gara, va invece a Modena lunedì in prova per Zeltweg col Nanni Galli che ha accuratamente evitato il confronto con Merzario a Misano, rifiutando la debuttante AMS 2000, che così non si è fatta vedere.

## Ha alzato polvere nelle prove

MISANO - «Molto bello, ma abbastanza difficile» questo il giudizio di Arturo Merzario al termine della giornata di prove che lo ha visto primattore al volante della Abarth Osella. Il popolarissimo Arturo ha naturalmente entusiasmato gli appassionati che lo seguivano dagli spalti del Santa Monica, lasciandoli pienamente soddisfatti e concedendo loro anche attimi di brivido, quando la sua rossa vettura più di una volta ha sollevato nuvolette di polvere in qualche estemporanea escursione al di fuori del nastro asfaltato.

Merzario ha provato a lungo con due vetture diverse: una era la solita con cui ha disputato tutte le corse precedenti, mentre l'altra, gemella della precedente, è nuova di zecca e necessita naturalmente di varie messe a punto. Il tempo migliore è stato realizzato nel corso della terza sessione di prove: 1'18"3, che costituisce il record ufficiale della prima giornata, alla media di 153,241 km orari. Di-

staccato di oltre due secondi Mario Casoni, al volante della Lola Abarth bianca di Tonino Nicodemi. E' rimasto assente Nanni Galli, che avrebbe dovuto portare al de-

### I tempi di prova

Merzario (Abarth Osella) 1'18"3, media kmh 153,241  
Casoni (Lola Abarth) 1'21"9  
Serblin (Chevron B19) 1'22"4  
«Pal Joe» (Abarth 2000) 1'25"  
Buonapace (Chevron BT 16) 1'25"4  
Moreschi (AMS 2000) 1'26"  
Tondelli (Chevron BT16) 1'26"6  
Anastasio (Chevron B19) 1'29"9  
Francisci (AMS Alfa) 1'30"2  
Cerulli (AMS 1000) 1'30"3  
Marzi (AMS 1000) 1'31"5  
Filannino (Lola Abarth 1300) 1'31"5  
Rasega (Chevron B19) 1'31"5  
Garrone (AMS) 1'33"  
Donà (AMS) 1'35"  
Barone (AMS) 1'35"1  
Zaniratti (Abarth 2000) 1'35"8  
De Tommasi (Daren-Ferraris) 1'43"3  
Volonterio (A. Romeo TZ 2) 1'58"7

butto la nuovissima AMS, della stessa casa si è visto il vecchio modello di Moreschi: ultimo (veramente in tutti i sensi) Ottorino Volonterio che con l'Alfa TZ 2 da museo ha compiuto una decina di giri stando molto attento a non intralciare le vetture di cilindrata inferiore nelle loro prove. Nella classe 1600 ottimo il tempo realizzato da Buonapace, al volante della Chevron Claudio Francisci, che ha percorso soli sette giri al volante della AMS Alfa Angelini prima di rompere un pistone.

Più numerosa la classe fino a 1000: fuggevole apparizione di Marco De Tomasi che sbiella il suo Fiat Ferraris dopo tre giri e netto predominio, nel campo delle AMS di Francesco Cerulli Irelli, che in soli 13 giri realizza un ottimo tempo e preferisce a questo punto risparmiare il suo Cosworth SCA per la gara del giorno seguente.

I. C.

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

MISANO - Molta era l'attesa per questa Coppa Benaglia, gara per vetture di Formula Corsa 3, per la quale tutto il campo nazionale era presente in blocco. E molti erano i papabili: da Carlo Giorgio con una fiammante Brabham BT 38, a Pica in netta escalation quest'anno, a Vittorio Brambilla con la Brabham BT 35 ex Bianchi, a Pesenti Rossi, vincitore ad Imola, ad Alberto Colombo, molto fiero della sua nuova Brabham BT 38 appena acquistata da Vittorio Brambilla. Tra tutti questi è emerso il pilota che per questa gara aveva saputo meglio prepararsi e sulla sua vittoria non vi sono limitazioni di sorta.

Vittorio Brambilla è stato il più forte ed ha confermato l'exploit delle prove: ha

dominato la sua batteria e in finale dopo una partenza bruciante se n'è andato solo ed ha condotto senza compiere il minimo errore per tutti i 18 giri. Pica è stato il suo degno secondo: in lotta per molti giri con Pesenti Rossi, privo dell'alettone, che non era riuscito a provare per i molti problemi insorti durante le prove al suo motore, ha lottato a lungo per la piazza d'onore. Forse non l'avrebbe ottenuta senza l'inconsapevole complicità di un doppiato che ha rallentato Pesenti Rossi facilitandolo nella rimonta. Pesenti in questa gara è stato sfortunato: dopo essersi faticosamente aggiudicato la seconda posizione, se l'è vista soffiare all'ultimo in maniera inaspettata. Resta comunque la sua bella gara, pulita e precisa, che lo conferma tra i piloti più preparati del momento.

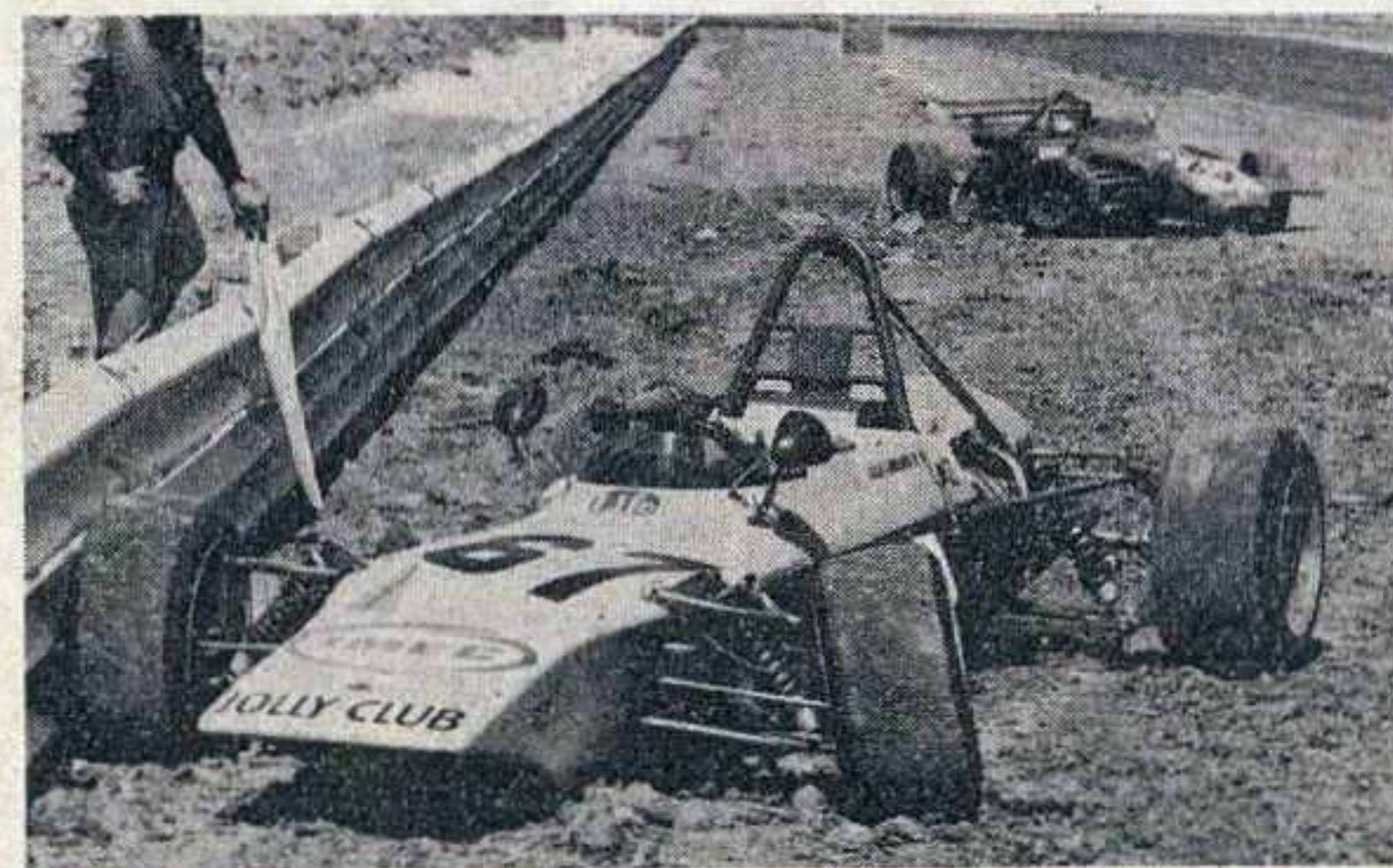
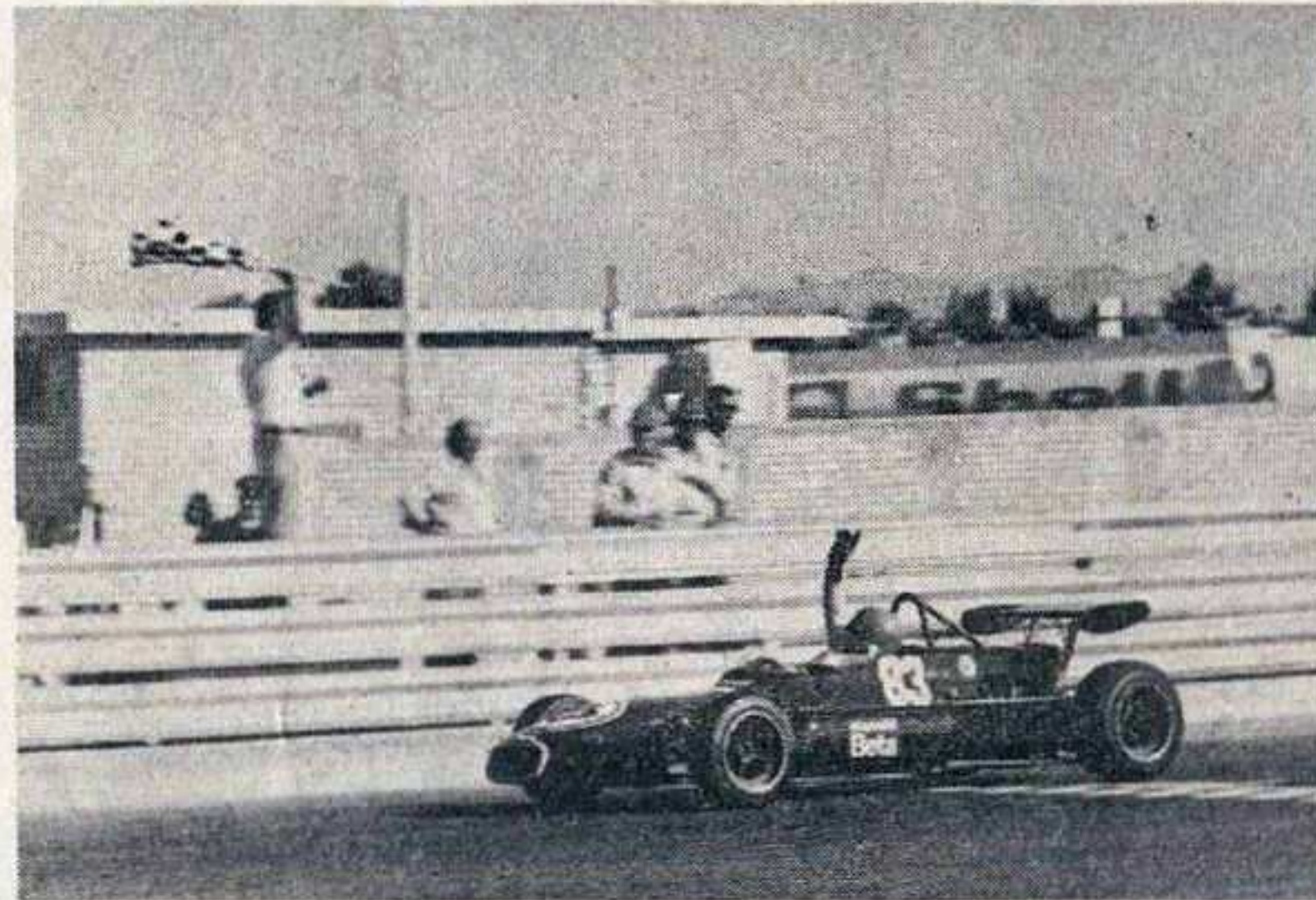






Sopra: Sul podio dei vincitori i tre protagonisti della coppa Benaglia a Misano, Pesenti Rossi, Vittorio Brambilla e Pino Pica. Sotto: partenza della seconda batteria: Brambilla è già in testa, seguito da Pesenti Rossi, Bignami e Spreafico (Attualfoto)

Vittorio Brambilla saluta con la mano alzata la bandiera del direttore di gara, che pone termine alla sua gara vittoriosa. sotto: le monoposto incidentate di Lella Lombardi, la Lotus in primo piano e la Quasar di Roberto Marazzi dietro. E' stato molto spettacolare



Con questo testa-coda Alberto Colombo ha pregiudicato la sua corsa: in seguito a questo infatti la macchina ha stentato a ripartire facendo perdere molto tempo in batteria al pilota lombardo

## Carlo GIORGIO « estate nera »

MISANO - Potremmo cominciare dalla corsa di Imola: tutti ricorderanno la volata finale, risoltasi per un pelo solo con una grande paura, quando la Brabham di Carlo è andata completamente distrutta. Il giovane romano non si è dato per vinto: ha caricato i resti della sua Brabham su un carrello ed è ripartito a spron battuto verso l'Inghilterra. Qui, col tangibile aiuto del suo sponsor che gli ha fatto trovare le sonanti sterline, ha acquistato una nuova Brabham BT 38 e l'ha portata in Italia, viaggiando giorno e notte per arrivare in tempo.

Dopo avervi installato il motore in una notte di febbrile lavoro nell'officina del meccanico Reggiani a Modena, la macchina è partita alla volta di Misano Adriatico sul camion del popolare McCarthy, ma a Misano non arrivava mai. Il popolare McCarthy nel frattempo aveva trovato il modo di uscire di strada col camion. A questa feroce notizia Giorgio partiva a spron battuto verso l'autostrada, recuperava la monoposto salva per miracolo volando verso il Santa Monica.

Ma la cosa non era finita: nell'infilarsi la tuta ignifuga, sempre in fretta e furia, riusciva a lussarsi la spalla in un movimento brusco e doveva essere ricoverato in ospedale, dove sotto anestesia gli veniva rimesso in sesto l'osso fuori posto. Nonostante tutto ciò, al termine di questa giornata alquanto movimentata, riusciva finalmente a scendere in pista e a realizzare in pochi giri un tempo decente, per entrare in batteria.

### LE BATTERIE

#### PESCIA si gira

Ventuno monoposto al via nella prima batteria, con Pica che scatta insieme a Pescia; subito ai boxes Scarpenti, con la ruota anteriore sinistra forata. Anche Tino Brambilla è subito fermo: dopo un'uscita di strada non riesce più a infilare la marcia ed è costretto al ritiro. Pica continua imperterrita la sua gara; lo seguono Pescia e Mantova, mentre Manzoni è in lotta con l'esordiente Sassi per il quarto posto. Si susseguono intanto le fermate ai boxes: Guidetti è fermo col motore fuori uso, come poco dopo anche «Shangry-Là» e Tommasi. Nel corso dell'8, passaggio il primo colpo di scena: Pescia si gira all'imbocco del rettilineo dei boxes e perde

molto tempo per rimettere in moto il suo Ford Delta. Pochi giri dopo è il motore gemello, quello di Sassi, a lasciare appiedato l'esordiente di Reggiolo. Peccato, perché il giovane capolista del campionato di F. Ford stava conducendo un'ottima gara e poteva sperare nei primi posti.

#### Lella volante

Nella seconda manche l'unico incidente: Marazzi si mette

di traverso all'uscita da una curva mentre sopraggiunge Lella Lombardi. Lo scontro è inevitabile e la Lella salta sul Quasar di Marazzi: ma subito i piloti scendono dalle vetture, tra l'altro anche molto avariate.

Per la batteria non erano partiti Mingotti e Stalfieri; Pesenti era scattato subito in testa seguito da Vittorio Brambilla. Questi due si alternavano al comando per un paio di giri, poi Vittorio Brambilla se ne andava definitivamente

solo. Dopo qualche giro difficoltà anche per Alberto Colombo: si era girato nel curvone che immette sul rettilineo dei boxes e non riusciva a rimettere in moto il suo Ford Novamotor. Ci riusciva solo qualche tempo dopo ma ormai aveva perso posizioni preziose.

### LA FINALE

#### Decide la partenza

Per la finale della gara di Formula Corsa 3, ventiquattro le macchine alla partenza: Avigni dopo il giro di ricognizione entra ai boxes e ripartirà in ritardo. Anche Bodini ha una partenza ritardata, mentre Vittorio Brambilla ne azzecca una perfetta. Al termine del primo giro Vittorio transita primo seguito da Pica e Pesenti Rossi che attac-

ca decisamente per il secondo posto. Subito ai boxes «Gero» col motore in avaria: intanto Pesenti ha passato Pica e si mette in caccia di Vittorio Brambilla fuggitivo. Molto bella anche la lotta per il 4. posto tra Mantova e Bignami: i due si alternano in quarta posizione fino a quando Mantova entra precipitosamente ai boxes a sei giri dalla fine e perderà attimi preziosi e la sua posizione.

Ottima anche la rincorsa di Bruno Pescia: lo svizzero, partito in ultima fila, rimonterà tutti giro per giro insediandosi saldamente al quinto posto.

Intanto alle spalle dei primi si sta formando un gruppetto comprendente sei elementi, nell'ordine: Rosei, Mag-

can.

### Ferragosto al Nurburgring per 12 piloti italiani F. 3

Sembra proprio che tre corse in questo mese d'agosto non siano sufficienti per placare le «voglie» dei nostri piloti di F. 3, che si spostano con una facilità incredibile. E' ormai infatti deciso che una quindicina di loro si sposterà fino in Germania, dove è in programma per la giornata di Ferragosto, una corsa dedicata appunto a queste monoposto. Saranno della partita molti dei nostri migliori conduttori: i due fratelli Brambilla, Tino e Vittorio, Pica, Bignami, Manzoni, «Shangry-là», Pescia, Sassi, Carlo Giorgio, Lella Lombardi, il tedesco con licenza italiana Heinz Lange, Spreafico e Rosei.

CONTINUA A PAGINA 28



CONTINUAZ. DA PAGINA 27

gi, Piazzì, Spreafico, Ricci e Noè.

E' infatti tra questi che avviene un altro piccolo incidente. In staccata Ricci aggrancia con la ruota anteriore sinistra la posteriore destra di Rosei facendolo mettere di traverso. Tutte due le macchine escono sulla terra e non possono più continuare la gara. Frattanto tutte le Branca si fermano ai boxes. Primo è Bergami che dovrà ritirarsi col motore rotto, poi Mantova di cui abbiamo già parlato, e Maggi che perderà più tempo di tutti.

Mentre Vittorio Brambilla continua indisturbato la sua cavalcata vittoriosa, sembra che non ci sia più niente da fare per la seconda e terza posizione, rispettivamente appannaggio di Pesenti Rossi e Pino Pica. Ma anche qui colpo di scena all'ultimo giro: Pesenti si trova davanti un doppiato che si gira e rallenta per lo sbandieramento dei commissari di percorso. Anche Pica rallenta ma indubbiamente la sua vettura rimane su di giri e l'attento milanese ne approfitta per superare diversi metri dietro il suo avversario e soffiargli così la seconda piazza che gli concede sei comodi punti per il campionato italiano.

**COPPA BENAGLIA - Misano, 6 agosto - Gara nazionale di velocità per vetture di Formula Corsa 3**

## LE CLASSIFICHE

**1. batteria**  
1. Tino Pica (Brabham BT 35) 17'11"2, media kmh 139,626; 2. Mantova (Branca) 17'21"3; 3. Maggi (Branca) 17'30"3; 4. Piazzì (Brabham BT 28) 17'34"1; 5. Noè (Lotus Alfa) 17'41"8; 6. Gero (Brabham BT 35 Alfa) 17'42"6; 7. Manzoni (Tecno) 17'45"9; 8. Gatta (Tecno) 17'47"1; 9. Pescia (Tecno) 17'51"8; 10. Venturi (Brabham BT 38) 18'15"8; 11. Togna (Brabham BT 35) 18'31"3; 12. Corazza (Chevron Alfa) 18'38"2; 13. Pescia (Lotus Delta) a 1 giro; 14. Ancherani (Brabham BT 28) a 1 giro; 15. Tommasi (Brabham BT 28) a 1 giro.  
**Giro più veloce:** l'8. di Pica 1'24"6, media kmh 141,829.

## 2. batteria

1. Vittorio Brambilla (Brabham BT 35) 16'59"3, media kmh 141,225; 2. Pesenti Rossi (Brabham BT 35) 17'12"9; 3. Spreafico (GRD Alfa) 17'23"1; 4. Bignami (Brabham BT 35) 17'25"2; 5. Rosei (Lotus Alfa) 17'25"9; 6. Ricci (Lotus Ford) 17'26"3; 7. Bergami (Branca) 17'40"5; 8. Giorgio (Brabham BT 38) 17'40"8; 9. Gimax (Brabham BT 28) 17'48"1; 10. Bertaccini (Brabham BT 35) 17'55"7; 11. Bodini (Tecno) a 1 giro; 12. Avigni (Brabham BT 35) a 1 giro; 13. Tenani (Chevron Alfa) a 1 giro; 14. Colombo (Brabham BT 38) a 3 giri.  
**Giro più veloce:** il 9. di Vittorio Brambilla in 1'23"7, media kmh 143,354.

## Finale

1. Vittorio Brambilla (Brabham BT 35) 25'14"5, media kmh 142,605; 2. Pica (Brabham BT 35) 25'21"7; 3. Pesenti Rossi (Brabham BT 35) 25'22"2; 4. Bignami (Brabham BT 35) 25'44"8; 5. Pescia (Lotus Delta) 25'45"6; 6. Spreafico (GRD Alfa) 26'05"8; 7. Piazzì (Brabham BT 28) 26'06"6; 8. Giorgio (Brabham BT 38) 26'07"2; 9. Noè (Lotus Alfa) 26'07"9; 10. Gatta (Tecno) 26'12"6; 11. Pesce (Tecno) 26'18"7; 12. Gimax (Brabham BT 28) 26'22"1; 13. Manzoni (Tecno) 26'26"7; 14. Togna (Brabham BT 35) 26'35"5; 15. Bertaccini (Brabham BT 35) 26'39"4; 16. Mantova (Branca) a 1 giro; 17. Avigni (Brabham BT 35) a 2 giri; 18. Maggi (Branca) a 5 giri.  
**Giro più veloce:** il 13. di Brambilla 1'23"3, media kmh 144,042.

**COPPA AC BOLOGNA - Misano, 6 agosto - Gara di velocità per vetture Formula Italia.**

## LE CLASSIFICHE

**1. batteria**  
1. Paolo Bozzetto 18'26"6, media kmh 130,114; 2. Ghinzani 18'30"2; 3. Grimaldi 18'43"7; 4. Corolli 18'45"1; 5. Farneti 18'50"1; 6. Francia 18'50"4; 7. Nencini 18'57"5; 8. Abate 18'57"7; 9.

Tonussi 19'08"7; 10. Piccolomini 19'14"3; 11. Grilli 19'27"5; 12. Buttani 19'29"2; 13. Cavina 19'29"8.  
**Giro più veloce:** il 5. di Francia 1'31"1, media kmh 131,710.

## 2. batteria

1. Aldo Gunnella 18'23"4, media kmh 130,490; 2. Martini 18'26"5; 3. Ruggeri 18'35"2; 4. Selvatici 18'51"1; 5. Consolo 18'51"4; 6. Salvatori 18'52"3; 7. Caneva 18'52"7; 8. Filannino 18'53"2; 9. Brancatelli 19'17"7; 10. Lombardi 19'22"1; 11. Clò 19'31"1; 12. Spataro 19'31"4.

**Giro più veloce:** il 9. di Gunnella 1'30"6, media kmh 132,436.

## Finale

1. Giancarlo Martini 23'00"3, media kmh 130,390; 2. Ruggeri 23'06"4; 3. Francia 23'06"7; 4. Gunnella 23'08"9; 5. Grimaldi 23'13"2; 6. Caneva 23'24"9; 7. Selvatici 23'25"5; 8. Brancatelli 23'26"6; 9. Farneti 23'30"6; 10. Tonussi 23'31"3; 11. Abati 23'35"8; 12. Corolli 23'54"7; 13. Grilli 23'58"4; 14. Buttani 24'08"2; 15. Lombardi 24'13"1; 16. Ghinzani 24'20"6; 17. Spataro 24'24"3; 18. Cavina a 1 giro.  
**Giro più veloce:** il 9. di Francia 1'30"4, media kmh 132,730.

**COPPA COMUNE DI MISANO - GARA DI F. 850 - Valevole come prova per il campionato italiano - Autodromo di Santa Monica - Misano 5 agosto 1972.**

## LE CLASSIFICHE

## 1. batteria

1. Giovanni Fossati (BWA) 20'17"8 media 118,234; 2. Daccò (BWA) 20'18"4; 3. Zorzi (Monteverdi) 20'19"1; 4. Tommassini (Lucky) 20'27"4; 5. Guanziroli (BWA) 20'31"2; 6. Tagliaferri (De Sanctis) 21'13"6; 7. Baliva (Tecno) 21'15"7; 8. Avati (Maco) 21'24"1; 9. Taroni (Biraghi) 21'33"1; 10. Begni (AMS) 21'33"7; 11. Serena (De Sanctis) 21'54"9; 12. Guzzinati (Zamba) a 1 giro; 13. Bosio (Dagradà) a 2 giri; 14. Verrelli (BWA) a 2 giri.

## Le classifiche tricolori

## Classifica Campionato Italiano F. Corsa 3 (dopo 6 gare)

Carlo Giorgio punti 30; Pica 27; V. Brambilla e Pesenti Rossi 18; Bignami 8; Colombo 7; Cinotti, Fontanesi e Spreafico 6; Lombardi 3; Venturi e «Gero» 2; T. Brambilla, Gatta e Piazzì 1.

## Classifica Campionato Italiano F. 850 (dopo 4 prove)

Orazio Ragaiole punti 30; Tommassini 13; Del Giovane 10; Daccò e Francia 9; Cerulli, Guanziroli 6; Zorzi 4; Predaroli e Callegari 3; Cammarone e Tagliaferri 2; Fidotti, Di Martino e Maselli 1.

## Classifica Trofeo Nazionale F. Italia (dopo 3 prove)

Gunnella, Martini e Ghinzani 12; Bozzetto 9; Ruggeri 6; Farneti, Angelini e Francia 4; Ferrari 3; Trojer e Grimaldi 2; Tonussi, Nencini e Caneva 1.

**Giro più veloce:** l'8. di Guanziroli (BWA) in 1'38"6 media 121,691 kmh.

## 1. batteria

1. Orazio Ragaiole (Biraghi) 20'15"3, media 118,476; 2. Lucas (BWA) 20'25"8; 3. Callegari (Giuliani) 20'31"1; 4. Mammini (Selene) 20'31"3; 5. Del Giovane (Del Giovane) 20'44"9; 6. Massi (De Sanctis) 20'46"6; 7. Gnesato (Zani) 20'48"5; 8. Prati (Prati) 20'53"2; 9. Cerulli (De Sanctis) 20'54"8; 10. Poponi (Poponi) a 1 giro; 11. Pasquetto (AMS) a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 7. di Lucas (BWA) in 1'39" media 121,197.

## Finale

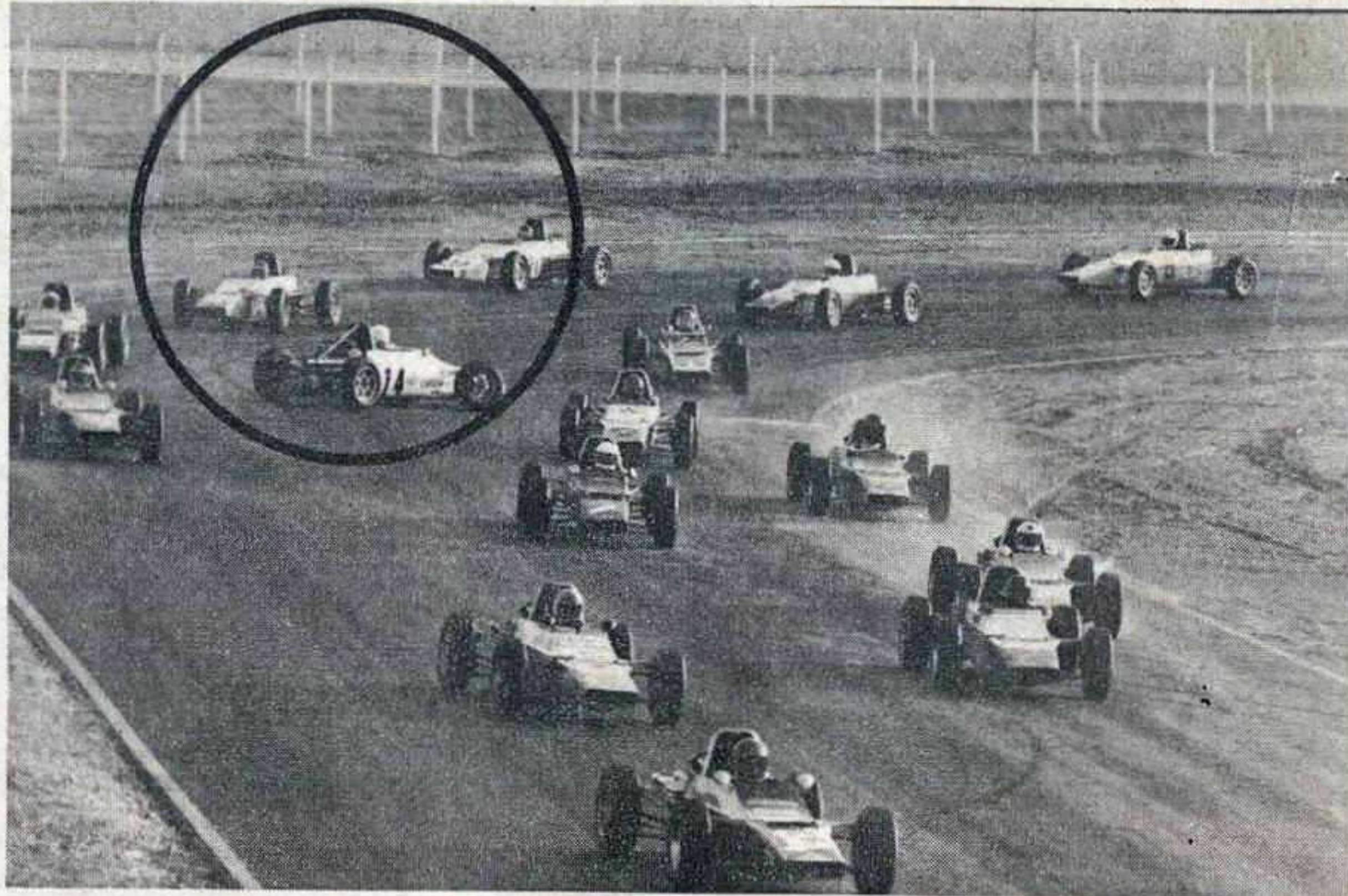
1. Orazio Ragaiole (Biraghi) 24'59"3, media 120,042; 2. Guanziroli (BWA) 25'03"1; 3. Tommassini (Lucky) 25'19"3; 4. Callegari (Giuliani) 25'23"2; 5. Tagliaferri (De Sanctis) 25'29"4; 6. Del Giovane (Del Giovane) 25'33; 7. Mammini (Selene) 25'34; 8. Avati (Maco) 25'45"7; 9. Lucas (BWA) 25'51"5; 10. Prati (Prati) 25'57"7; 11. Verrelli (BWA) 26'03"5; 12. Gnesato (Zani) 26'20"8; 13. Taroni (Biraghi) a 1 giro; 14. Benigni (AMS) a 1 giro; 15. Serena (De Sanctis) a 1 giro; 16. Poponi (Poponi) a 1 giro.  
**Giro più veloce:** il 10. di Ragaiole (Biraghi) 1'37"6, media 122,937.

Ha vinto Martini in F. ITALIA

## Gunnella così si è giocato la finale



Sono passati pochi metri dal via e Aldo Gunnella si sta giocando la vittoria con questo testa-coda. Nell'immagine sopra si vede Bozzetto che lo evita, mentre in quella sotto i primi sono già passati e il ternano si trova in posizione precaria in mezzo al gruppo. 24 le 850 ammesse alla finale



**MISANO - Tre gare disputate, tre vincitori diversi in questa bellissima serie di gare con vetture che di volta in volta diventano sempre più competitive ed entusiasmanti. Questa volta è stato il turno di Giancarlo Martini, altro ex formulista proveniente dalla F. 850, emiliano di origine, che ha dovuto lottare non poco per la vittoria finale. Anche in questa gara molti i colpi di scena: per primo Bozzetto, che era leggermente avvantaggiato, veniva fermato dalla bruciatura della guarnizione della testa, mentre era al comando; poi Francia, anch'egli al comando per diversi giri, era attardato dal motore al punto di perdere anche il secondo posto nel corso dell'ultimo giro.**

La vittoria di Martini, dicevamo, è stata molto combattuta: fra l'altro la pista era abbondantemente sporca d'olio e le formule-scuola hanno sperimentato a loro spese la scivolosità dell'olio e la resistenza dei pochi, per fortuna, guard-rail. Pochissimi intanto gli incidenti: naturalmente tutti senza conseguenze per le persone e per fortuna anche poche per le macchine. In definitiva, buono il comportamento dei giovani piloti che tanto avevamo attaccato per le corse precedenti. Per uno solo si attendono eventuali provvedimenti: Livio Ponzzone. Infatti è stato fermato con bandiera nera per non aver eseguito gli ordini impartiti dai commissari di percorso, impegnati con le bandiere in segnalazioni di emergenza. Li ha anche trattati sprezzantemente.

Nelle batterie vittoria di Bozzetto nella prima, scattato subito al comando davanti a Corolli, Ghinzani e Francia, mentre Tonussi si era girato nella curva che immette nel rettilineo dei boxes. Mentre Tonussi rimonta dall'ultima posizione, al terzo giro Angelini si ferma ai boxes col musetto che tira all'insù. Bozzetto continua solo la sua cavalcata: Ghinzani supera invece Corolli al 6. giro e lotta a lungo con Francia per la piazza d'onore. Al 9. Corolli si gira al tornante della Quercia perdendo il contatto con i primi: anche Francia è in difficoltà e terminerà presto alle spalle di Farneti.

Aldo Gunnella invece ribadisce una certa superiorità nella seconda batteria, confermando la positiva prestazione di Imola. Il pilota di Terni, scattato subito al comando, se ne va indisturbato seguito da Martini; Selvatici si gira subito sotto la Quercia perdendo diverse posizioni. Solo dopo una caparbia rimonta il bolognese riuscirà a guadagnarsi la quarta posizione alle spalle del regolare Ruggeri. Fermo poco dopo è anche Muratti che ha sbattuto il muso, mentre Ponzzone viene fermato con bandiera nera. La manche si conclude quindi con Gunnella seguito da Martini nell'ordine davanti a Ruggeri, Selvatici e Consolo.



Sopra: I tre vincitori della gara di F. Italia nell'ordine Martini (col cappellaccio del Passatore), Francia e Ruggeri. C'erano 33 F. 850



850 in altalena

## ZORZI e CERULLI allarmano Ragaiolo

MISANO - Nonostante fino all'ultimo minuto nessuno dei piloti italiani avesse avuto notizie precise sulla corsa di Misano, quasi tutte le monoposto di F. 850 si sono presentate per questa inaugurazione al Santa Monica. E proprio loro anzi sono state le prime a scendere sul circuito per i primi giri di prova.

Per la prima batteria, assente Giglio, bella partenza di Daccò che subito prende il comando attaccato da Fossati e Guanziròli. Un testa-coda del capofila lascerà la prima posizione a Fossati, che pare marciare molto sicuro: nel frattempo Guanziròli attacca a fondo, ma anche per lui un testa-coda riuscirà a rallentarlo. Molto bella intanto la rincorsa di Zorzi, che partito nelle ultime file per varie disavventure in prova (tra l'altro aveva perso una ruota) risaliva la corrente fino a portarsi a ridosso dei primi. E nel corso dell'ultimo giro riusciva addirittura a insidiarli: lo tradiva il motore, probabilmente per un irregolare afflusso di benzina nelle curve e il pilota doveva accontentarsi della terza piazza.

Ancora più movimentata la seconda delle due batterie per la gara bellissima di Francesco Cerulli alle spalle di Ragaiolo. Assenti Zago e Sgattoni, il più lento a prendere il via è «Lucas», seguito a ruota da Cerulli: ed è infatti quest'ultimo a condurre al secondo passaggio davanti a Ragaiolo. Poche tornate ancora e il pilota della Biraghi passa a condurre, ma tutto è ancora da decidersi. All'ultimo giro il



Francesco Cerulli non è riuscito a prendere punti nella gara di F. 850: in compenso si è rifatto con la sport 1000, davanti a Garrone, qui con lui sul podio. Il teramano è una delle vere speranze dell'anno!

colpo di scena: Cerulli passa staccato e con una gomma afflosciata. Resisterà fino alla bandiera a scacchi, percorrendo l'ultimo giro a passo ridotto, ma sufficiente per classificarsi in nona posizione ed entrare in finale.

Ventitré piloti al via per la gara conclusiva: mancano Pasquetto e Bosio ed entra al loro posto Verrelli. In prima fila Ragaiolo e Fossati, rispettivamente vincitori della seconda e prima batteria, in seconda Daccò e Zorzi: Cerulli è in settima. Fossati parte molto bene e si insedia nelle prime posizioni: purtroppo sarà fermato poco dopo dalla rottura del cambio. In testa Orazio Ragaiolo: alle sue spalle subito lotta tra Zorzi e Cerulli, mentre attende in quarta posizione Guanziròli.

Al quinto passaggio Zorzi rompe gli indugi e si pone al comando, alternandosi nelle staccate con Ragaiolo: la lotta è veramente molto bella e ci si attende un finale incandescente. Ma a 5 giri dalla fine iniziano i colpi di scena: il primo è lo sfortunatissimo Zorzi, costretto ad abbandonare quando era in testa per la rottura del giunto a sfera che sostiene la sospensione posteriore, rottura forse causata da una qualche toccata nelle ultime frenate un po' confuse nelle curve più strette. Così al comando Ragaiolo: ci si attende l'attacco di Cerulli, ma il giovane abruzzese entra ai boxes a tre giri dalla fine con il motore che emette pessimi rumori. Sbaragliati gli avversari non rimane altro da fare per

il bravo Ragaiolo che cogliere un ennesimo successo: ancora nove punti per il campionato italiano, che ormai per lui è veramente a portata di mano.

### Il verbale nella stalla

*Fino alle 23.20 di venerdì 4 agosto ha tenuto duro il coriaceo ingegnere del Genio Civile di Forlì Nicola Carbonara, resistendo anche ai suoi colleghi della Commissione Provinciale di Vigilanza di Forlì, contro la agibilità dell'autodromo di Misano, un impianto davvero tipo per le corse motoristiche oggi in Europa, che solo la ingiustificabile oltre che incomprensibile pervicacia di alcuni burocrati ha potuto umiliare alla prolissa via crucis di sopralluogo, di circa dodici ore in due giorni.*

*Non v'è dubbio che fa rabbia quanto avvenuto per l'autodromo di Santamonica. Si è dimostrato che purtroppo siamo in un Paese nel quale lo sport di moda è discepolo nelle questioni che non fanno parte del proprio bagaglio di conoscenze.*

*La questione Santamonica, che*

Che grande battaglia a SILVERSTONE tra le Formula 5000 in un lago d'acqua

## VAN LENNEP CANNON... ata!

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

SILVERSTONE - Gijs van Lennep è passato in testa nel campionato Rothmans di F. 5000, vincendo questa gara in condizioni veramente spaventose, precedendo di stretta misura John Cannon. La gara sarebbe prevedibilmente stata la più spenta della serie, fin'ora, ma fedele alla natura volubile della F. 5000, si è invece rivelata una magnifica battaglia, anche se saggiamente interrotta dagli organizzatori, dato che la pista era un lago d'acqua, per via della pioggia frustata da un vento fortissimo.

Le vetture effettivamente presenti sullo schieramento erano soltanto undici, anche se in prova erano di più. A Pierre Soukry nelle prove del mattino di gara si era rotto il monoblocco e Rollinson aveva urtato con la Lola T300 quasi ufficiale. Ha poi accettato la Kitchmac, che gli offriva Saunders, per la corsa.

Com'era prevedibile, al palo c'era McRae con 1'20"6, con accanto lo spazio vuoto ove avrebbe dovuto essere Rollinson, avendo girato con la Lola in 1'21"6. In seconda fila Lennep e Allen, in terza Cannon, tornato dagli Stati Uniti (March) e Thompson, che aveva lottato con problemi al cambio girando però in 1'24"2. Poi venivano Prophet e Ashley, Santo da solo, quindi Bowtell e Russell, il quale dopo avere perseverato tanto a lungo con la Lotus 70, ora ha una McRae GM1. Nella maggioranza le vetture si sono presentate sullo schieramento con i fanalini di coda già accesi, prima di avviarsi sulla pista luccicante per l'acqua, per il giro precedente la partenza mobile.

I primi a portarsi avanti sono stati van Lennep e Cannon, staccandosi dagli altri spruzzi in mezzo a cui procedevano gli altri, capeggiati da McRae. Al termine del primo giro van Lennep si era creato un buon vantaggio e aveva alle spalle la scodinzolante March di Cannon, seguita a sua volta dall'altrettanto scodinzolante McRae di McRae. Alla fine della tornata Thompson occupava coraggiosamente il quarto posto, davanti ad Allen. Durante la fase iniziale, van Lennep sembrava essere perfettamente in grado di controllare la situazione, tanto più che era l'unico ad abbordare sempre le curve stringendo, anche se, come accadeva ad altri, le ruote della sua vettura slittavano violentemente sui rettilifi, se tentava, avventatamente, di valersi di troppa potenza. Cannon lottava per non perdere di vista la Surtees, mentre McRae arretrava e veniva piano piano raggiunto da Thompson, che l'ha superato dopo sette giri. Soltanto a questo momento c'è stato il primo testa-coda, quello di Russell (che si è ripreso bene) ed è un tributo all'abilità che mettevano in luce quasi tutti.

Poco dopo essere stato superato da Thompson, McRae è arrivato lentamente al box e ha abbandona-

nato, non perché avesse noie meccaniche, ha poi detto, ma «perché è troppo pericoloso, non riesce a tenere la vettura in una traiettoria dritta» (è una coincidenza che fosse l'unico, fra i leaders, a montare Goodyear?).

A dieci giri, van Lennep conduceva davanti a Cannon per 9"8, distacco che pareva conclusivo. Poi, come ha ammesso dopo, ha cominciato a trovare che alcune delle pozzanghere erano troppo profonde e, d'un tratto, Cannon ha preso a roscigliargli il vantaggio. Al dodicesimo giro la piccola March era avvolta negli spruzzi della Surtees e, incredibile in quelle condizioni, Cannon sferrava battaglia a van Lennep tutt'attorno al circuito.

Van Lennep, attenendosi ai segnali dal box, ha sfruttato la maggior potenza del suo motore per staccarsi un poco sui rettilifi (Cannon ha un Oldsmobile, anziché il più consueto Chevrolet V8) mentre Cannon frenava tardi nelle curve, per recuperare il deficit. Ormai si era già segnalato ai concorrenti che la gara sarebbe terminata dopo diciassette giri. Su quella tor-

**TROFEO ROTHMANS - Silverstone, 6 agosto - Gara di velocità in circuito valevole per il campionato di F. 5000.**

**LA CLASSIFICA - 17 giri**

1. Van Lennep (Surtees TS11) 31'50"6, media kmh 150,84; 2. Cannon (March) 31'51"; 3. Thompson (Surtees TS8A) 33'39"4; 4. Ashley (Lola) 16 giri; 5. Russell (McRae) 16 giri; 6. Santo (McLaren) 16 giri; 7. Rollinson (Kitchmac) 15 giri; 8. Allen (McLaren) 15 giri; 9. Prophet (McLaren) 15 giri.

**Giro più veloce:** Cannon 1'44"6, media kmh. 161,13. Record imbattuto.

nata Cannon si è strappato la visiera, nell'ultima disperata sfida, portandosi a un certo momento quasi a fianco della Surtees, ma perdendo poi terreno sull'ultimo rettilifo e non riuscendo ad abbordare l'ultima curva in modo giusto. Intanto Thompson occupava un solido terzo posto, Ashley, in quarta posizione, veniva doppiato dai leaders e Russell, ben ripreso come abbiamo detto dal suo testa-coda, era in quinta posizione. Sulla carta non avrebbe dovuto essere una bella gara. Se la pista fosse stata asciutta, McRae avrebbe indubbiamente ottenuto una vittoria in volata, invece, date le condizioni, è stata una corsa eccellente da qualsiasi punto di vista.

Prestazioni di rilievo anche nelle gare di contorno, con Rouse che ha sconfitto il temibile Gardner in una gara per Ford Mexico gruppo 1, mentre in una delle manche della Formula Ford, Ian Taylor e il messicano Gerber hanno duellato, ruota a ruota in mezzo al diluvio. Ha vinto Taylor, ma teniamo in mente il messicano per il futuro. Anche nella finale di F. Ford Taylor e Gerber sono arrivati primo e secondo.

David Hodges

Ecco il momento in cui Giancarlo Martini taglia il traguardo vittorioso, dopo aver lottato a lungo sul difficile tracciato di Misano Adriatico. A destra: sono già 30 i punti ottenuti da Orazio Ragaiolo in sole 4 gare valedole per il titolo italiano e il distacco rispetto agli altri appare già incalcolabile

Ventiquattro piloti partono per la finale: Gunnella, partito al palo, va subito in testa, ma dopo due curve si gira lasciando al comando Bozzetto. E' nel corso del primo giro che avvengono gli ultimi incidenti: nel rettilineo che fronteggia quello dei boxes, Piccolomini si mette di traverso mentre sopraggiunge Salvatori che non riesce ad evitarlo. Risultato: le due vetture abbastanza danneggiate con piloti che rientreranno a piedi ai boxes.

Ancora un altro: Tonussi e Clò si toccano nella curva che precede il rettilineo più lungo. In questo scontro la vettura di Clò rimane immobilizzata mentre Tonussi continua senza musetto. Bozzetto è fermo con la guarnizione della testa bruciata. Passa quindi al comando Francia davanti a Martini, Ghinzani e Ruggeri.

E' la volta quindi di Ghinzani, fermato dal direttore di gara con bandiera nera: ripartirà senza il musetto. Mentre Gunnella recupera bene, Martini si aggiudica il suo duello con Francia, in netta difficoltà col motore. Sarà per un calo definitivo del propulsore che nel corso dell'ultima tornata anche Ruggeri ne approfitterà, ponendosi al secondo posto davanti al povero Francia.

I. C.

### Così qualificati i 29 della F. Italia

Aldo Gunnella	1'30"5
Paolo Bozzetto	1'31"2
G. Carlo Martini	1'31"7
Eros Corollì	1'31"9
Alfredo Ruggeri	1'31"9
Enrico Grimaldi	1'32"1
Franco Selvatici	1'32"1
Roberto Tonussi	1'32"1
G. Franco Brancatelli	1'32"2
Giorgio Francia	1'32"3
Massimo Buratti	1'32"5
P. Carlo Ghinzani	1'32"7
Umberto Caneva	1'32"8
Franco Nencini	1'33"1
Roberto Filanino	1'33"2
Gianni Abate	1'33"2
Giovanni Consolo	1'33"2
Roberto Farneti	1'33"3
Livio Ponzone	1'34"0
Giovanni Angelini	1'34"1
Giorgio Spataro	1'34"6
Stefano Piccolomini	1'34"6
Attilio Lombardi	1'35"8
Bruno Cavina	1'36"4
Alvaro Salvatori	1'36"5
Mario Grilli	1'36"9
Giorgio Casalegno	1'37"3
Silvio Buttani	1'37"7
Michele Clò	1'38"1

m. s.





Leo KINNUNEN ha ripetuto l'alloro di Hockenheim...

## NORISRING

duello al sole fra gli uomini K

CORSA AL NORISRING - 6 agosto - Gara internazionale di velocità in circuito, valevole per l'Interserie.

**LE CLASSIFICHE**

**Prima manche - 70 giri**

1. Kinnunen (Porsche 917/10 comp.) 1.3'41"6, media kmh 151,66; 2. Kauhsen (Porsche 917/10 comp.) 1'4"8"; 3. Kelleners (McLaren M8F) 69 giri; 4. Pesch (Porsche spider) 69 giri; 5. Kraus (Porsche 917/10) 69 giri; 6. H. Muller (Ferrari 512 M) 63 giri; 7. Link (KMW Porsche) 62 giri; 8. Pfuhl (Porsche 908/1) 61 giri; 9. Dursch (Lola) 60 giri; 10. Muller Perschi (KMW Porsche) 59 giri. **Giro più veloce:** Kinnunen 52"59, media kmh 157,44.

**Seconda manche**

1. Kauhsen 1.2'41"4, media kmh 154,09; 2. Kinnunen 1.2'44"7; 3. Kelleners 68 giri; 4. Pesch 66 giri; 5. Dursch 62 giri; 6. Link 61 giri; 7. Pfuhl 61 giri.

**Giro più veloce:** Kinnunen 52"1, media kmh 158,92.

**Punteggio campionato**

1. Kauhsen 80.000; 2. Kinnunen 76.500; 3. Kelleners 69.000; 4. Ganley 45.400; 5. Kraus 30.300.



... per NEUHAUS ancora l'amarrezza del guasto decisivo...

# Decide un freno per Kinnunen

**SPECIALE PER AUTOSPRINT**

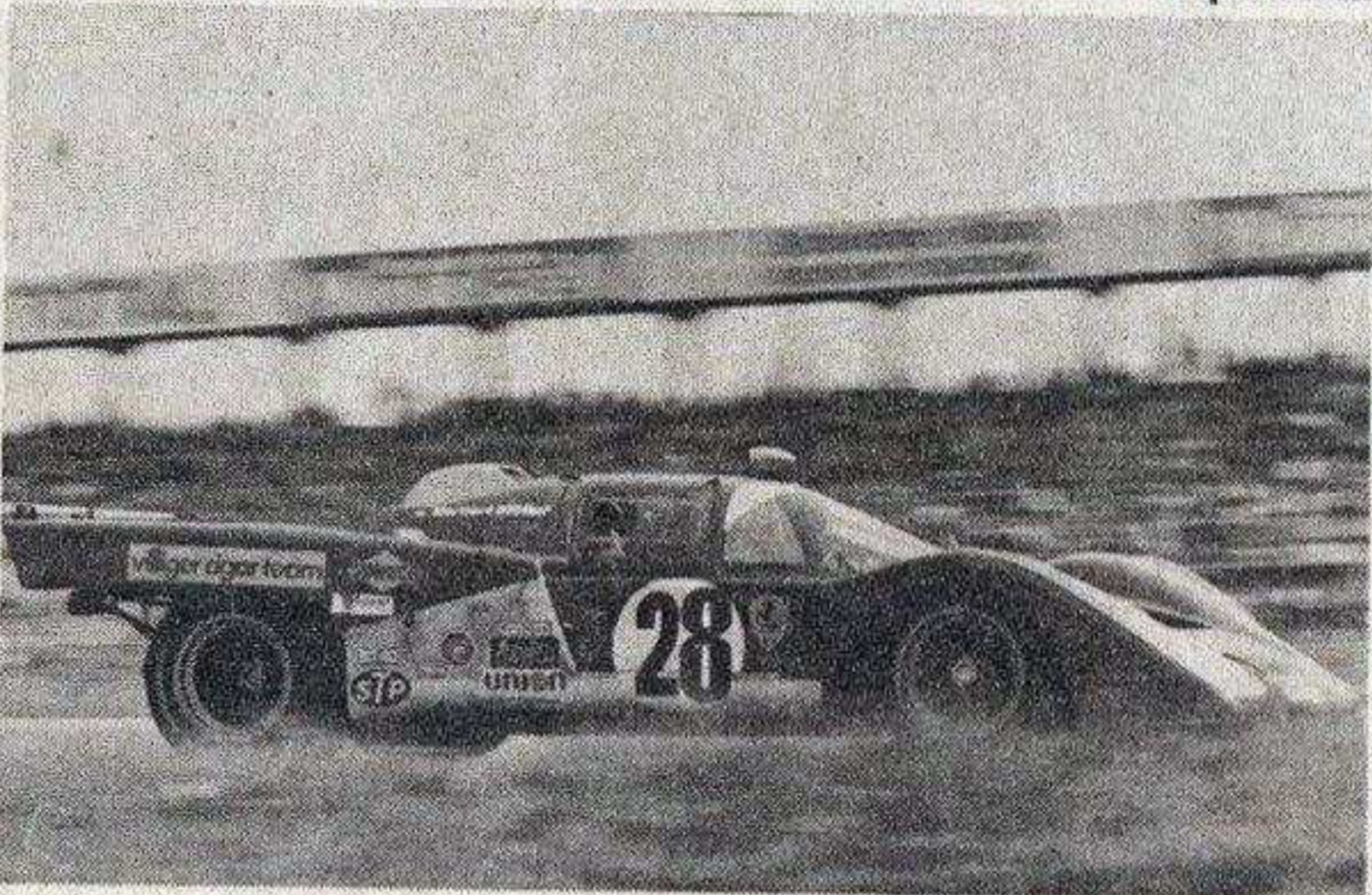
**NORISRING - Vittoria di Leo Kinnunen, davanti a Kauhsen, dopo una battaglia durata per quaranta giri, sotto il sole cocente, lungo il nuovo, più corto circuito di km. 2,3. Entrambe le loro Porsche con compressore 917/10 hanno avuto grossi guai coi freni durante tutta la gara e, in effetti, Kinnunen deve un poco la sua vittoria al fatto che Kauhsen è rimasto senza l'uso del freno anteriore di destra.**

Nella prima manche ha preso la testa Kauhsen, davanti alla McLaren M8F di Kelleners, che aveva condotto per qualche giro prima di arretrare per surriscaldamento ai freni, problema che doveva poi assillare tutte le grosse, potenti vetture Can-Am. Dietro, Kinnunen guidava con più cautela e, quando anche i freni della vettura di Kauhsen hanno cominciato ad avere fastidi, è passato in testa, al cinquantottesimo giro, aprendosi poi un varco di 26" in rapporto a Kauhsen, quando si è giunti alla conclusione. Le due Porsche sono state le uniche a coprire tutti i settanta giri della prima manche.

Kelleners è rimasto attaccato al suo terzo posto, nonostante i freni che non andavano, però ha terminato staccato di un giro dai leaders. Sullo stesso giro c'erano anche le altre due Porsche, 917 spider, presenti in gara, pilotate da Pesch e da Kraus; quest'ultimo era staccato di un solo giro da Pesch, benché alla seconda tornata avesse dovuto fermarsi per fare controllare la carrozzeria, danneggiata dopo un testa-coda e un urto contro la bandiera, alla forcella. Purtroppo, in questa manche, i «papabili» per dare del filo da torcere alle Porsche con compressore, per le posizioni di testa, sono quasi



Come a Hockenheim (nella foto) la partenza del Norisring ha visto le due Porsche col compressore al comando. Sotto: la Ferrari 512 M di Muller fa ancora la sua parte, ma solo da comprimaria



tutti spariti di scena nei primi giri, cioè nella fase in cui le condizioni erano più dure e la temperatura più alta. Wiedmer, che correva su McLaren, non aveva preso il via dopo un incidente in prova.

Dopo quattro giri, la McLaren M8F con compressore di Pilette è incappata in un guaio, quando il motore si è fermato, senza motivo apparente. La

vettura è rimasta sul circuito per il resto della manche e quando si è controllato, dopo, si è scoperto che era stato un guasto elettrico a fermarla. Chris Craft, al suo gradito ritorno nelle gare Interserie dall'anno scorso, è stato fra il gruppo di testa con il vecchio coupé Porsche 917 di Piper, ora alleggerito e con nuovo

motore di 5400 cc. Purtroppo Craft è poi rimasto completamente senza freni, entrando alla forcella, dopo quattro giri, e ha fatto un testa-coda urtando la barriera Armeo. La vettura è rimasta troppo danneggiata, anteriormente, per potere continuare. Ganley, un altro dei grandi favoriti, con la BRM ufficiale P167 è pure uscito presto di scena. Il suo motore era andato a farsi benedire dopo dieci giri di prova, quello nuovo è durato esattamente dieci tornate, prima di esalare a sua volta l'ultimo respiro, rimettendo Ganley fuori gara. Ha poi abbandonato anche Loos, la cui McLaren si è fermata, e il pilota ha preferito rinunciare, piuttosto che continuare praticamente senza freni.

C'erano dunque soltanto dieci, delle originali quindici vetture, nello schieramento della seconda manche. E scattano in testa Kauhsen, che non ha più abbandonato la posizione fino al termine. Alle sue spalle il gruppo dei primi aveva problemi. Kelleners occupava la seconda posizione davanti a Pilette e a Kinnunen, che procedevano vicinissimi l'uno all'altro nei primi giri, ma Pilette ha resistito soltanto per poche tornate, prima di arrivare al box con guai ai freni. E' tornato in pista per fare qualche giro, poi di nuovo al box, tanto che al termine della gara aveva coperto soltanto diciotto tornate. Anche Loos ha avuto gli stessi problemi, e si è poi fermato senza pressione dell'olio, per non ripartire più.

Al dodicesimo giro i freni della vettura di Kelleners non ce la facevano più e il pilota è arretrato al terzo posto, lasciando Kinnunen a tentare di restare attaccato a Kauhsen. Al principio si sarebbe detto che il finlandese non avrebbe avuto difficoltà, ma a mano a

mano che si procedeva il varco si allargava perché Kinnunen aveva di nuovo noie ai freni e quindi, faticava a stare attaccato a Kauhsen, la cui vettura era stata equipaggiata con cuscinetti più robusti per questa manche, dopo che nella prima i freni erano rimasti fuori uso. Pareva, dunque, che questo vantaggio avrebbe dato la vittoria a Kauhsen, infatti a dieci giri dalla fine aveva portato il distacco a 20", guadagnando 1" a giro. D'altro canto Kinnunen non mollava e, con un ultimo sforzo (come il suo magnifico record sul giro alla Targa Florio) ha piano piano ripreso terreno, fino ad accodarsi a Kauhsen negli ultimi giri, ottenendo una bella vittoria per somma dei tempi e trovandosi ora staccato di pochi punti nel campionato. Terzo di nuovo Kelleners, indietro di due giri rispetto alle due Porsche in testa, pure avendo due giri di vantaggio sulla Porsche di Pesch, che è arrivata quarta e quarta assoluta.

Si può senz'altro dire che è stata una gara più combattuta di alcune di quelle passate e la folla, di circa 70.000 persone, si è indubbiamente divertita. L'unica pecca consisteva nel fatto che, per via del mortale incidente di Rodriguez, lo scorso anno, gli organizzatori erano molto preoccupati all'idea di lasciare correre vetture più lente, per tema di analogo incidente. Hanno infatti portato il tempo di qualificazione a 59"5 e questo ha significato che molte vetture che avrebbero aiutato a rimpolpare le scarse iscrizioni, e che non avrebbero rappresentato un pericolo, non hanno potuto gareggiare perché noie secondarie hanno reso impossibile segnare un tempo abbastanza veloce nelle prove ufficiali.

Jeff Hutchinson

V8eBlog Scans



Ha fatto centro la «congiura»  
contro il RE della Formula 3

CLAMOROSO  
al  
RICARD

D'ufficio il tris  
vincente ALPINE

# Squalificato WILLIAMSON!

In Inghilterra gli cercavano  
benzina «drogata» nel serbatoio

TRADITO dalla  
membrana «porosa»

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Un'occhiata di metà stagione alla F. 3 inglese. Chi batterà Roger Williamson quest'anno e lo batterà nettamente? Probabilmente nessuno, se le sue recenti prestazioni servono per farsi un giudizio: dilagante in distanza a Clermont, Brands Hatch e Cadwell Park, vittorioso nonostante problemi di maneggevolezza a Mallory Park, più furbo di Walker all'ultima curva, e quindi vittorioso, a Thruxton benché il motore non andasse perfettamente. Ogni volta in cui corre, questo ragazzo rude, tutto d'un pezzo, dimostra veramente classe, cioè astuzia abbinata a tecnica e a un poco di forza bruta, quando è necessaria, doti che lo fanno emergere in mezzo agli altri.

La F. 3 è un poco paragonabile a un'opera: il cast comprende qualche primadonna e un numeroso coro dalle corde vocali ben sviluppate. I suoi componenti conducono inoltre una vita piuttosto avara di quattrini e, forse inevitabilmente, cantano continui, seccati ritornelli sull'ingiustizia della situazione, mentre le trame delle opere si ripetono più o meno uguali e loro continuano a godere sempre della stessa vista di scarichi, cambi e alettoni posteriori, che scompaiono in distanza. «Carburanti illegali», era un ritornello che adesso tace, dato che alle verifiche non si sono mai trovate le prove.

Altro ritornello «favoritismi delle società petrolifere e costo dei pneumatici». In questo campo il maggior bersaglio è Williamson, con il suo legame con la Dunlop. I portavoce della Casa, che si vedono sui circuiti, dicono soltanto che è un peccato che altri piloti non siano stati fedeli ai loro prodotti, ricavando i frutti di un lavoro di sviluppo ininterrotto (in generale i piloti di secondo piano hanno seguito la politica di adottare sempre il pneumatico più recente, di qualunque casa sia, tattica che pare offrire un lieve vantaggio, ma che spiega il costo).

Parlando delle vetture, abbiamo già accennato ultimamente al sorgere della GRD e dell'Ensign. Il «flagello» Alpine, che aveva raggelato molti cuori britannici l'anno scorso, ora sembra avere assunto le sue normali proporzioni; buon materiale ma non eccezionale (anche se bruciano ancora le tragicomiche verifiche a Monaco). La BT 38 è diversa da tutte le precedenti

ti Brabham, in quanto non è una vettura che un privato possa mantenere facilmente... ecco quanto valgono le rumorose proteste di Ecclestone quando è subentrato. La March, semplicemente, non è competitiva, neanche nelle mani di piloti ufficiali. Il Team Dastle sembra avere gettato la spugna, dopo un inizio promettente (e, come abbiamo già detto, Hunt è disoccupato). La Erlich ES1 non ha dato a vedere nessuna promessa, anche se il bravo Erlich promette una versione F. 2. La JPS, nata Lotus, deve bramare il ritorno dei grandi giorni di Dave Walker in F. 3, daro due» della Lotus. E' possibile fanno più tristi. (Parlando di Walker, è veramente straordinario che, con un team JPS Lotus di F. 1 così bene organizzato, quest'anno —

tre vetture ognuna con tre meccanici a ogni corsa — debba subire il destino di tanti passati «numero due» della Lotus. E possibile gli lascino pilotare la nuova F. 2, per rialzargli il morale, se, come corre voce, Chapman ha intenzione di tenere Fittipaldi lontano da tali frivolezze, per il resto dell'anno?)

E torniamo a Sua Maestà Williamson. Tom Wheatcroft, il «creatore dei re», fa sempre in modo che Roger disponga dei migliori Holbay e di una preparazione di prim'ordine per la GRD, fondamentalmente un'ottima vettura. Detto questo, quando la bandiera si è abbassata conta l'abilità e Roger non pare davvero esserne carente.

d. h.

Record anche di spettatori a Friburgo

Perrot ormai campione-Montagna

FRIBURGO - Perrot ha vinto la Friburgo-Schauinsland, gara che si effettua ogni due anni, ma già prima della competizione aveva ottenuto il titolo di campione europeo della montagna. Aveva infatti 110 punti che, con questa corsa, sono saliti a 130. Non può, dunque, più essere raggiunto da Miesusset.

L'ADAC organizza due gare, la 1000 Km del Nurburgring e questa di Schauinsland, valevole per il campionato europeo della montagna e anche per il trofeo automobilistico tedesco, l'unica corsa in salita che ne faccia parte. Il fatto nuovo di questa edizione, era la partecipazione delle monoposto. Le grandi Case non erano presenti ufficialmente e soltanto la Ford prestava parziale assistenza ai piloti che correvano con le sue vetture.

Tra i favoriti anche Greger e Fishaber, entrambi su Porsche 911-S, e il secondo ha aggiunto 15 punti ai 62 che aveva già mentre Greger aveva noie al motore.

Nella divisione B, gruppi 5

e 7, vetture da corsa biposto, primo era Pilone che con la Lola aveva ottenuto 40 punti, che rimangono tali perché non ha partecipato alla gara di Friburgo.

Perrot ha fatto una bellissima corsa. Il tempo era magnifico, con 22 gradi, e il pubblico accorso ammontava a circa quarantamila persone, che hanno assistito all'exploit dello svizzero, il quale ha stabilito un nuovo record in 5'5", alla media di 131,680 orari, battendo quello detenuto da Stommelen che nel 1970, su Brabham F. 2, aveva segnato 5'18"7 alla media di 126,76 orari.

H.H.R. Löffler

FRIBURGO - SCHAUINSLAND, 6 agosto - Gara di velocità in salita, valevole per il campionato della montagna.

## LA CLASSIFICA

1. Perrot (March F. 2) 10'12"39, media kmh. 131,568; 2. Jost (Porsche) 10'27" e 72; 3. Joliat (March F. 2) 10'29"72; 4. Salomon (GRD) 10'35"40; 5. Weber (Porsche) 10'37"91; 6. Keller (Sauer) 10'55"50; 7. Fernandez (Porsche) 10'57"37"; 8. Andruet (Alpine F. 3) 10'58"63; 9. Kernl (Alpine) 11'9"86; 10. Sommer (March F. 3) 11'11"12.  
Nuovo record: Perrot 5'5", media kmh 131,680.

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

LE CASTELLET - Williamson non ha goduto a lungo della sua vittoria, acquisita con una gara eccezionalmente brillante, e gli è subentrato Leclère per decisione d'ufficio. Partito in ultima fila, dopo una cattiva prestazione nella prima manche, ha effettuato una rimonta per lo meno spettacolare, portandosi al comando al nono giro e distanziando poi regolarmente Leclère, seguito a distanza da altre due Alpine, pilotate da Serpaggi e da Guitteny. Jarier ha perso velocità in una curva, è retrocesso ed è stato Lacarrau ad afferrare rapidamente il ritmo della gara, tallonato da Béguin che continua ad affermarsi come una delle più grandi «speranze» del momento. «Si tratta veramente di un eccellente pilota, pieno di autorità e che dispone di un ottimo motore Holbay» hanno sportivamente riconosciuto i piloti dell'Alpine, all'arrivo.

Due ore dopo si applaudiva un terzetto di Alpine: Williamson era stato squalificato, dato che il famoso radiatore ad aria non era conforme ai regolamenti. La membrana del correttore di depressione è risultata porosa. L'Alpine ha dunque fatto un «tris» largamente meritato, con le sue monoposto, all'avanguardia nella ricerca aerodinamica e nei telai.

Del resto la finale è risultata molto limpida. Williamson, le tre Alpine Lacarrau, Béguin e Vermilio, la cui Lotus-JPS pare migliorare; infatti il pilota ha fatto una rimonta notevole, quando Rousselot, dal quale ci si aspettavano buone prestazioni, è rimasto fermo al via (batteria). Tutto sommato sono state assai più combattute le manche.

Nella prima manche si è portato deciso al comando, creando un distacco di 10" già dal quinto giro, e terminando con oltre 20" di vantaggio su Lacarrau che ha fatto una corsa notevole, sfuggendo al gruppo degli inseguitori, comprese le due Lotus-JPS, Andersson, Walker e un Rousselot molto incisivo.

Williamson, a lungo in testa di questo gruppo, è retrocesso negli ultimi giri per una foratura, mentre Vandervell, partito male, riusciva a risalire al decimo posto. Maskell si ritirava per uscita di pista.

Nella seconda manche Serpaggi imitava il compagno della Scuderia Alpine, realizzando una doppietta con il secondo posto di Guitteny che, fino dalla partenza, aveva però avuto noie alla frizione. Coulon, partito in testa, si è fermato al secondo giro per cambiare le candele; è ripartito, per fermarsi poi definitivamente

alla tornata successiva. Béguin, che stava perdendo il cofano, è retrocesso e così al terzo posto troviamo Ethuin, al quarto Jarier, il quale aveva alcuni problemi, rapidamente risolti, col radiatore ad aria. A questo proposito, Trimmer era stato accettato al via, avvertito che la sua Lotus-JPS sarebbe stata completamente smontata all'arrivo.

Jacques R. Jaubert

CORSA AL RICARD - Le Castellet, 6 agosto - Gara di velocità in circuito per vetture di F. 3.

## LE CLASSIFICHE

Prima manche  
1. Leclère (Alpine) 16'33"5; 2. Lacarrau (Martini) 16'55"; 3. Walker (Ensign) 16'57"3; 4. Rousselot (GRD) 16'59"9; 5. Trimmer (JPS) 17'3"8.

Seconda manche  
1. Serpaggi (Alpine) 16'35"9; 2. Guitteny (Alpine) 16'43"7; 3. Ethuin (Narval) 16'43"8; 4. Jarier (March) 16'53"5; 5. Béguin (Martini) 16'59"2.

Finale  
1. Leclère 27'29"7; 2. Serpaggi 27'34"3; 3. Guitteny 27'48"4; 4. Lacarrau 27'50"2; 5. Béguin 27'54"5; 6. Vermilio (JPS) 27'59"6; 7. Jarier 28"; 8. Vandervell (Ensign) 28'02"5; 9. Andersson (Brabham) 28'11"7; 10. von Opel (Ensign) 28'02"5.

In F. RENAULT  
CUDINI  
«fuori» è perde

LE CASTELLET - Contorno alla gara di F. 3, una corsa di Formula Renault che resterà certamente uno dei punti salienti della stagione, dato che i due leaders del criterium — Laffitte e Cudini — si sono sferrati una battaglia che li ha visti continuamente alternarsi al comando, su un circuito particolarmente scivoloso.

A tre giri dalla fine Cudini è uscito di pista e quindi nulla si opponeva più a una doppietta Martini, grazie a Paoli che si può ormai mettere fra i primissimi della Formula Renault. Tambay, arrivato terzo, ha pure fatto una gara degna di nota, che dovrebbe aiutarlo a ritrovare fiducia in se stesso... e nella sua vettura, mentre il quarto posto di Michy completa il successo delle monoposto gialle e verdi. Un peccato il ritiro di Bochet, che ha rovinato un cerchione, volendo evitare un pilota che stava doppiando.

Nella gara di Formula Bleue Pilet ha avuto la meglio su Bochet dopo che i due erano sempre stati gomito a gomito. Terzo Morello, dopo una rimonta spettacolare. Nella F. 1430 Canellas ha vinto precedendo «Jean-Claude» e Babler.

j. b. t.

Gara di Formula Renault - Circuito Ricard - 6 agosto  
LA CLASSIFICA  
1. Laffitte (Martini) 29'15"1; 2. Paoli (Martini) 29'15"4; 3. Tambay (Alpine) 29'22"1; 4. Michy (Martini) 29'28"4; 5. Dubos (Alpine) 29'32"2.



# Nella carica dei 500 (piloti) cade il record del Terminillo



Dove si dimostra che si può continuare qualche metro a correre anche su tre ruote. L'exploite di Sergio Benedetto sul Terminillo (Attualfoto)

# NESTI meno dodici

RIETI - Puntualmente il gatto è tornato a graffiare. Questa volta con rinnovata determinazione, e in modo del tutto convincente, Mauro Nesti è stato il vero dominatore della Coppa « Bruno Carotti » sui quindici chilometri della Rieti-Terminillo. Il toscano è riuscito addirittura ad abbassare di 12"5 il precedente record stabilito l'anno scorso da Franco Pilone, che nella competizione reatina vantava — come è noto — una superba egemonia. Questa volta Pilone, pur non venendo meno alle aspettative che lo volevano tra i principali protagonisti, ha dovuto cedere il passo alla vena strepitosa di Nesti.

L'avvicendamento era ormai nell'aria. Già nel giro di prova la Chevron del toscano aveva fatto registrare un tempo inferiore a quello realizzato dall'Abarth Osella di Pilone. Il vantaggio di Nesti si aggirava sui 14". In gara poi, Mauro Nesti ha sbaragliato nettamente il campo, relegando il più diretto avversario al secondo posto. Si è trattato di una lotta avvincente, senza alcuna esclusione di colpi, che ha risposto pienamente alle attese della vigilia. Il duello è stato il motivo che ha maggiormente suscitato l'interesse e l'entusiasmo dei trentamila e oltre convenuti sulle falde del Terminillo.

Il nuovo primato di Nesti, intanto, pone un interrogativo che riguarda l'effettivo limite di percorribilità dei quindici chilometri della corsa reatina. Che si tratti ormai di uno dei percorsi più veloci lo dimostra appunto il fatto che Nesti sia riuscito a conseguire l'eccezionale media di 139 orari. Diversi concorrenti, il vincitore compreso, sulla base del nuovo record stabilito, a fine gara, si sono detti convinti che in futuro si potrà fare ancor meglio. Sarebbe un fatto puramente tecnico, che riguarderebbe innanzitutto l'abilità e il temperamento dei conduttori.

Alle spalle di Nesti e di Pilone si sono classificati nell'ordine l'ascolano Laureati e il cosentino Scolla, entrambi con tempi apprezzabili. Altro motivo positivo, poi, anzi sorprendente, è venuto dai piazzamenti conseguiti da Gianni Varese con la Lola Abarth e da Mario Nardari con l'AMS 1300, rispettivamente classificatisi al sesto e all'ottavo posto. Per il resto va detto che tutto è filato liscio, sen-

za incidenti di grosso rilievo.

L'organizzazione è stata ottima, anche per merito del notevole contributo apportato dall'imponente schieramento delle forze dell'ordine lungo tutto il tracciato (carabinieri, guardie di Pubblica Sicurezza, polizia stradale, guardie forestali, vigili del fuoco, vigili urbani, aeronautica e Croce Rossa). Il successo è dimostrato dal modo con cui gli sportivi appassionati di automobilismo sono affluiti dal vicino Abruzzo, dall'Umbria e dalle Marche, nelle due giornate della competizione. Alla Coppa Carotti avevano dato la loro adesione oltre cinquecento piloti. Di questi la commissione sportiva dell'AC Rieti ha dovuto selezionarne soltanto trecento, in base al curriculum dei vari candidati.

Franco D'Ignazio



Questo è l'incidente capitato in prova a Bruno OTTOMANO, il pilota della Scuderia Nettuno. Lo vedete, per terra, soccorso dagli spettatori, dopo che aveva schiantato la sua GTA contro un palo

## Tre vetture sotto verifica (del peso)

RIETI - Mentre telefoniamo apprendiamo che le prime tre vetture nella classifica generale della 7. Coppa Carotti sono ancora sotto verifica di peso. I componenti la commissione tecnica avrebbero dato luogo a verifiche d'ufficio senza che ci fosse stato alcun specifico reclamo.

● SURTEES spera ancora di fare correre la nuova TS14 al G.P. d'Austria. Ammette che il tempo per completarla corre sul filo del rasoio. Ha anche detto che ritiene che la vettura sarà forse troppo pesante per essere veramente competitiva (è costruita per i regolamenti del 1973)

## MORELLI contesta

● Mentre si attendeva sulla linea di traguardo l'imminente arrivo di Mauro Nesti e di Franco Pilone, sotto la tribuna dei cronometristi è stato osservato un conduttore che, in modo piuttosto concitato, faceva le proprie rimostranze ad alcuni commissari di gara. Il concorrente era Giovanni Morelli, vincitore della classe 1000 con l'ATS. Allo stesso abbiamo chiesto quali fossero i motivi della sua contestazione. « Questa volta — ci ha risposto — non ci passo sopra. Riferirò in un dettaglio esposto alla CSAI quanto ho potuto constatare in questa corsa. Prima della partenza, sulla base del mio tempo ottenuto in prova, avevo chiesto agli organizzatori di poter partire a due minuti di intervallo dalla vettura di Lamazza. Mi è stato risposto che la concessione non era prevista dal regolamento, mentre io son del tutto convinto del contrario. Così — ha proseguito Morelli — dal quarto tornante in poi, fino a 500 metri dall'arrivo, cioè per quasi l'intera durata della gara, mi sono tro-

vato ostacolato dalla vettura di Lamazza. Gianfranco non ha avuto alcuna colpa, ma ritengo che sarebbe stato specifico compito dei segnalatori sul percorso di invitare il concorrente, con la bandierina blu, a darmi il passo. Così non è stato e mi dispiace, perché gli organizzatori di una competizione che pretende di assurgere al vertice europeo non possono trascurare questi aspetti ».

## Appuntamento a POPOLI

● Mauro Nesti, festeggiatissimo all'arrivo, si è detto particolarmente soddisfatto della sua « performance ». In prova — ha esordito il toscano — avevo realizzato il tempo di 6'40"6, mentre Pilone aveva registrato 6'54"8. Pertanto ritenevo che per garantirmi il successo, domenica, sarei dovuto scendere di almeno dieci secondi. In un secondo ho fatto meglio di quanto mi ero prefisso. Allora è stato tutto più facile: meglio di così proprio non avrei potuto fare, con la m'a 1790. Ora vedremo cosa riuscirò a fare nelle prossime « svolte di Popoli ».

## 7. COPPA BRUNO CAROTTI RIETI-TERMINILLO, Gara internazionale di velocità in salita - 6 Agosto.

### LE CLASSIFICHE CATEGORIA GRAN TURISMO

- GRUPPO 1.**  
**Classe 850 cc.:** 1. Carlo Partini (Fiat 850) 10'53"1; 2. Saccone (Fiat 850C) 10'57"5; 3. Santini (Fiat 850C) 11'21"1.  
**Classe 1000 cc.:** 1. Gian Franco Ganzi (Autobianchi) 10'15"2; 2. Conti (Autobianchi) 10'21"7; 3. Damanti (Autobianchi) 10'25"7.  
**Classe 1150 cc.:** 1. Attilio Salvatori (Fiat 128C) 9'44"6; 2. Betti (Fiat 128C) 9'44"6; 3. Lorenzoni (Fiat 128C) 9'44"9.  
**Classe 1300 cc.:** 1. Enrico Ceccarelli (Renault Gordini) 9'14"4; 2. Fioravanti (Renault Gordini) 9'17"7; 3. Gerardo (Fiat 129C) 9'36"4.  
**Classe 1600 cc.:** 1. Vittorio Ciardi (A.R. GT Junior) 9'11"4; 2. Campani (A.R. GTJ) 9'21"2; 3. Lucarelli (A.R. GTJ) 9'23"7.  
**Classe 2000 cc.:** 1. Mauro Galassetti (A.R. 2000) 8'50"7; 2. Stefanelli (A.R. 2000) 8'59"3; 3. Gargano (BMW 2000 TI) 9'21"6.  
**GRUPPO 2.**  
**Classe 500 cc.:** 1. Sergio Loizzo (Fiat 500) 10'11"4, media kmh. 88,908; 2. Curti (Fiat 500 Giannini) 10'14"4; 3. Baiguerra (Fiat 500) 10'21"1; 4. Lavazza (Fiat 500) 10'22"7; 5. Gonnelli (Fiat 500) 10'26"9; 6. Giannini (Fiat 500) 10'32"1; 7. Sanna (Fiat 500) 10'33"5; 8. «Palvo» (Fiat 500) 10'34"4; 9. Franghy-Tore (Fiat 500) 10'36"1; 10. Manzi (Fiat 500) 10'36"1.  
**Classe 600 cc.:** 1. Jork (Fiat Abarth) 9'20", media kmh. 97,062; 2. Tibelli (Fiat Abarth) 9'46"5; 3. Ferretti (Fiat Abarth) 10'9"1; 4. D'Alessandri (Fiat Giannini) 10'16"1; 5. Testi (Fiat Giannini) 10'28"4; 6. Tarasconi (Fiat Abarth) 10'40"; 7. Alduina (Fiat Giannini) 11'11"; 8. Garbellini (Fiat Abarth) 11'45"0 f.t.m.; 9. Bellini (Fiat) 11'55"3 f.t.m.  
**Classe 700 cc.:** 1. Enzo Santucci (Fiat Giannini) 9'16"2, media kmh. 97,727; 2. Mazzeschi (Fiat Giannini) 9'22"5; 3. Gattafoni (Fiat Abarth) 9'23"; 4. Magri (Fiat Giannini) 9'23"8; 5. Girolamo (Fiat Abarth) 9'42"3; 6. Calli (Fiat) 9'45"6; 7. Pizzi (Fiat) 10'1"8; 8. Nocci (Fiat) 10'5"6; 9. Ferretti (Fiat) 10'10"9; 10. Ciannelli (Fiat) 10'11"1.  
**Classe 850 cc.:** 1. Edoardo Gatti (Fiat Abarth) 8'55"7, media kmh. 101,472; 2. Tarasco (Fiat Abarth) 9'5"1; 3. Bernero (Fiat Abarth) 9'10"; 4. Magenta (Fiat Abarth) 9'15"8; 5. Pieraccini (Fiat Abarth) 9'22"9; 6. «Svlg» (Fiat Abarth) 9'43"3.  
**Classe 1000 cc.:** 1. Achille Soria (Fiat Abarth) 8'21"5, media kmh. 106,387; 2. Stefanelli (Fiat Abarth) 8'29"4; 3. Palumbo (Fiat Abarth) 8'33"9; 4. Lazzari (Fiat Abarth) 9'37"2; 5. Tilocca (Autobianchi A112) 9'48"6.  
**Classe 1150 cc.:** 1. Romeo Galmozzi (Fiat 128) 8'26"5, media kmh. 107,375; 2. Simenaer (Fiat 128) 8'36"9; 3. «Girasole» (Fiat 128) 8'38"1; 4. Aquilini (Fiat 128) 8'50"; 5. Valentini (Fiat 128) 9'16"3; 6. Lurani (Fiat 128) 9'32"9; 7. Baiati (DAF 55) 9'54"5; 8. Vimercati (Fiat 128) 10'23"3.  
**Classe 1300 cc.:** 1. Cosimo Turizio (Fiat 128) 7'58"7, media kmh. 113,552; 2. Litrico (A.R. GTA) 7'58"8; 3. Tanghetti (A.R. GTA) 8'9"9; 4. Radicella (A.R. GTA) 8'13"4; 5. Capponi (A.R. GTA) 8'20"4; 6. Perego (A.R. GTA) 8'30"; 7. Serattini (Fiat 128) 9'13"8; 8. Salvi (A.R. GTA) 11'25"6 f.t.m.  
**Classe 1600 cc.:** 1. Ricci Riccardo (BMW 1600) 8'14", media kmh. 112,917; 2. Belli (Ford Escort) 8'13"2; 3. «Mici» (Ford Escort) 8'26"3; 4. Pasini (Ford Escort) 8'26"9; 5. Rossi (A.R. GTV) 8'37"; 6. La Vecchia (A.R. GTV) 8'41"7; 7. Iaccangeli (A.R. GTV) 8'43"8; 8. Buttari (A.R. GTV) 8'47"9; 9. Arlini (Renault 12) 8'54"; 10. «Rara» 9'9".

- Classe 2000 cc.:** 1. Franco Capietti (Ford Escort) 7'38"8, media kmh. 118,474; 2. Truci (A.R. GTA) 8'3"5; 3. Sacchini (A.R. GTA) 8'8"8; 4. Panò (A.R. GTA) 8'29"6; 5. Daverio (A.R. GTA) 8'29"9; 6. «Zeller» (BMW 2002) 8'36"4.  
**Classe 3000 cc.:** 1. Giorgio Pianta (Opel 3000) 7'29"8, media kmh. 120,845; 2. Schon (Opel 3000) 7'37"5; 3. «Bloody Blachy Tiger» (Opel 3000) 9'21"1.  
**CATEGORIA TURISMO**  
**GRUPPO 3.**  
**Classe 1300 cc.:** 1. Maurizio Scopiagno (Lancia Fulvia) 9'13"4; 2. Fuschettini (Lancia Fulvia HF) 9'24"7; 3. Guerisoli (Lancia Fulvia HF) 9'30"3.  
**Classe 1600 cc.:** 1. Bruno Bocconi (Renault Alpine) 8'34"6; 2. Pellucci (Renault Alpine) 8'36"4; 3. Cocchetti (Renault Alpine) 8'44"7.  
**CATEGORIA TURISMO SPECIALE**  
**GRUPPO 4.**  
**Classe 1000 cc.:** 1. Rosario Pezzella (Fiat Abarth) 9'33", media kmh. 100,52; 2. Costamagna (Fiat Abarth) 9'3"5; 3. Friso (Fiat Abarth) 9'7"7; 4. «Nemo» (Fiat Abarth) 9'10"2; 5. Brambilla (Fiat Abarth) 9'49"5.  
**Classe 1300 cc.:** 1. Emilio Paleari (Renault Alpine) 8'3"6, media kmh. 112,404; 2. Bologna (Lancia Fulvia) 8'10"6; 3. Bersano (Renault Alpine) 8'12"1; 4. Ramoino (Renault Alpine) 8'14"3; 5. Ripani (Lancia Fulvia) 8'21"5; 6. «L'Innominato» (Renault Alpine) 8'26"; 7. «Poker» (Renault Alpine) 8'37"1; 8. Vagabondo (Renault Alpine) 8'47"8; 9. Calò (Lancia Fulvia) 9'0"7.  
**Classe 1600 cc.:** 1. Amerigo Bigliuzzi (A.R. GTA) 7'41"7, media kmh. 117,734; 2. Andrenacci (A.R. GTA) 8'25"; 3. Nataloni (Lancia Fulvia) 8'4"5; 4. Bonfanti (A.R. GTA) 8'9"2; 5. Chiapparini (A.R. GTA) 8'13"4; 6. Goscé (A.R. GTA) 8'29"9; 7. Colonelli (A.R. GTA) 8'33"5; 8. Signorini (A.R. GTA) 8'43"; 9. Deiana (Lancia Fulvia) 8'55"8.  
**Classe 2000 cc.:** 1. Giovanni Borri (Porsche 911) 7'48"8, media kmh. 115,952; 2. Migliorini (Porsche 914) 8'1"2; 3. Rosselli (Opel GT) 8'8"7; 4. Maione (Porsche) 8'42"3; 5. Leonardini (Fiat Dino) 9'25"1.  
**Classe oltre 2000 cc.:** 1. Ennio Bonomelli (Porsche) 7'30"6, media kmh. 120,633; 2. «Alvat» (De Tomaso) 7'49"5; 3. Nardini (Porsche) 8'9"4; 4. De Gregorio (Porsche 2200) 8'16".  
**GRUPPO 5.**  
**Classe 1000 cc.:** 1. Giovanni Morelli (ATS 1000) 8'2"2, media kmh. 112,721; 2. Cusani (Fiat Abarth) 8'35"3; 3. Sebastiani (AMS 1000) 8'49"6; 4. Lamazza (OMS 1000) 9'3"4; 5. Baroni (AMS 1000) 9'34"2.  
**Classe 1300 cc.:** 1. Gianni Varese (Lola Abarth) 7'18", media kmh. 124,106; 2. Nardari (AMS 1300) 7'29"4; 3. Piacentini (Abarth Osella) 7'55"1; 4. Paganucci (Paganucci 1300) 8'40"5.  
**Classe 1600 cc.:** 1. Nappi (Chevron BT 16) 8'2"1, media kmh 112,75.  
**Classe 2000 cc.:** 1. Mauro Nesti (Chevron 2000) 6'29", media kmh 139,735; 2. Pilone (Abarth Osella) 6'43"2; 3. Laureati (Chevron Abarth) 6'53"1; 4. Scola (Chevron B 21) 6'53"3; 5. «Gianfranco» (Fiat Abarth) 7'16"1; 6. Schon (Lola 212) 7'27"2; 7. Fasano (Abarth Osella) 7'33"1.  
**Classe 3000 cc.:** 1. Mascaleros (Porsche 2700) 7'59"3, media kmh 113,401.  
**CLASSIFICA FINALE**  
 1. Mauro Nesti (Chevron 2000) 6'29", media kmh 139,735; 2. Pilone (Abarth Osella) 6'43"2; 3. Laureati (Chevron Abarth) 6'53"1; 4. Scola (Chevron B 21) 6'53"3; 5. «Gianfranco» (Fiat Abarth) 7'16"1; 6. Varese (Lola Abarth) 7'18"; 7. Schon (Lola 212) 7'27"2; 8. Nardari (AMS 1300) 7'29"4; 9. Pianta (Opel 3000) 7'29"8; 10. Bonomelli (Porsche 2500) 7'30"6.

V8eBilodScans





## Quello che insegnano di valido ai tecnici le gare per vetture di serie

FRANCORCHAMPS - *Poteva essere una brutta partenza, con epilogo disastroso, quella delle sessanta macchine della 24 Ore di Francorchamps, a causa di una manovra quanto meno azzardata di FLO-RIAN VETSCH (lo stesso del caso Bonnier a Le Mans!) che guidava la Mazda numero 65, manovra che ha portato alla collisione laterale con la BMW di Koob proprio al centro della curva ad esse dette delle Acque rosse.*



# Al vostro meccanico non... piaceranno le corse TURISMO

FRANCORCHAMPS - L'ing. Dupasquier, tecnico della Michelin, era alla 24 Ore di Francorchamps per seguire in modo particolare le Alfa Romeo GTV 2000, che erano equipaggiate con gomme della sua Casa. E' tornato in Francia con la soddisfazione del successo, che è stato ancor più grande di quello che potevano prevedere, però prima che la corsa finisse aveva le sue brave preoccupazioni, per il susseguirsi dei cambiamenti atmosferici.

« Fare delle gomme ed equipaggiare in corsa delle macchine da Turismo è proprio difficile, forse più difficile che per le macchine sport », ci diceva ad un certo punto della gara, quando ormai le cose si erano ben chiarite e il successo si delineava. Ed aveva naturalmente ragione, perché il lavoro che hanno dovuto compiere è stato davvero tanto e complesso.

Nella esclamazione del tecnico francese, in fondo, è tutta la sostanza di una gara impegnativa come quella di Francorchamps, delle gare per le macchine di serie. Ci sono dei limiti regolamentari ben precisi, e c'è anche la necessità di andar il più forte possibile. Il mettere d'accordo le due esigenze rappresenta un problema la cui soluzione è davvero difficile, e non soltanto per i tecnici delle gomme.

Si possono escogitare soluzioni teoricamente molto valide, per le macchine del « gruppo due » che concedono ampia libertà di manovra ai preparatori, ma poiché la base è data dalla produzione molto spesso si riscontra la impossibilità di fare quello che sarebbe possibile, perché il corpo su cui lavorare non lo concede. E così si ha bisogno di prove e controprove, di sperimentazioni continue, prima di giungere al risultato. Che quasi spesso è una serie di compromessi che portano alle maggiori prestazioni possibili con il massimo di robustezza proporzionato allo sforzo da compiere.

E' una strada per la quale hanno dovuto passare anche quelli che adesso vincono, e lo sanno bene i tecnici della Ford tedesca che prima di giungere al successo hanno battuto il naso contro molti muri difficili da scavalcare.

In sostanza sono proprio queste difficoltà che offrono il maggior interesse per gli aspetti tecnici di queste corse, e che in proiezione immediata danno anche i maggiori suggerimenti per il miglioramento della produzione esistente. Gli esempi di questa verità sono numerosissimi e visibili

quotidianamente, e ci vuole poco a giungere alla conclusione che ai fini immediati le gare Turismo sono molto più utili di quelle delle altre categorie, a torto considerate maggiori. La sperimentazione tecnica compiuta sulle macchine sport e di formula, infatti, hanno un enorme valore tecnico per la libertà che è concessa ai progettisti di sfruttare ogni idea che paia loro valida; e dalle corse di queste categorie sono derivati una infinità di applicazioni di uso universale. Con effetto mediato, però, cioè con un certo periodo di intervallo, sia per i costi sia per i necessari adattamenti alla produzione di massa, che ha determinato regole tecnico-finanziarie da seguire strettamente.

Quello che si impara invece sulle macchine di serie portate alla esasperazione corsaiola è di trasformazione immediata in miglioramenti dello stesso modello preso come mezzo sportivo, è evidente come ciò sia importante.

In una gara come quella di Francorchamps, durissima per la durata e per il tracciato del circuito, si vedono tante cose molto interessanti. C'è lo spettacolo di macchine almeno simili a quello che usiamo ogni giorno, a rendere vicina e comprensibile al grande pubblico la corsa; ci sono gli aspetti umani, per il conflitto che talvolta oppone le ambizioni personali a quelle delle squadre. E ci sono anche cose divertenti e curiose.

Pensate, ad esempio, a quello che è accaduto a Spa durante la 24 ore:

- 1 abbiamo visto cambiare tutto il treno anteriore di una BMW 3 litri (quella di Peltier-Fitzpatrick) in mezz'ora;
- 2 abbiamo visto sostituire la guarnizione della testata, bruciata, su una BMW, in 32 minuti;
- 3 abbiamo visto riparare un cambio in 40 minuti, tutto compreso;
- 4 abbiamo come al solito visto cambiare gomme rapidissimamente;
- 5 abbiamo visto sostituire candele e spinterogeno, su un'Alfa Romeo, in dieci minuti.

Adesso che lo sapete anche voi, quando andate dal vostro meccanico, e per regolarvi la frizione vi chiede di lasciarvi la macchina per due o tre giorni, sapete cosa dirgli!

Franco Lini







La Mazda di Vetsch rientra al box alla fine del primo giro, per far controllare che nella collisione di partenza non si siano prodotti danni (foto LINI)



Ecco la carta d'identità tecnica della Ford vittoriosa di Stuck-Mass, che figurava nella «cartella» della direzione corsa della emozionante 24 Ore di SPA



## Un vizio «congenito» nel forfait delle 128

SPA - Due giornate di prove ufficiali che dovevano servire, più che alle qualificazioni, alle messe a punto. Infatti gli iscritti erano circa ottanta ma si sono presentate soltanto 66 macchine per cui non era difficile scegliere i 60 ammessi alla partenza. Tra le macchine che non si sono presentate erano le Fiat 128 della scuderia Filipinetti, le quali dopo la «magra» del Nurburgring non se la sono sentita di venire ad una 24 ore visto che pare esistano delle condizioni congenite che impediscono a queste vetture di essere allo stesso tempo veloci e resistenti.

Tutti hanno profitto delle circostanze per ottenere tempi validi, ma in realtà abbiamo avuto la impressione che nessuno abbia forzato anche se alla Ford il solito Stuck ha tirato abbastanza per avere il miglior tempo assoluto con 4'04"2, tempo di molto valore. Sfortunati invece Soler-Roig e Glemser, la cui macchina non era in ordine nella alimentazione per cui hanno potuto girare soltanto di notte il che naturalmente ne ha limitato le possibilità.

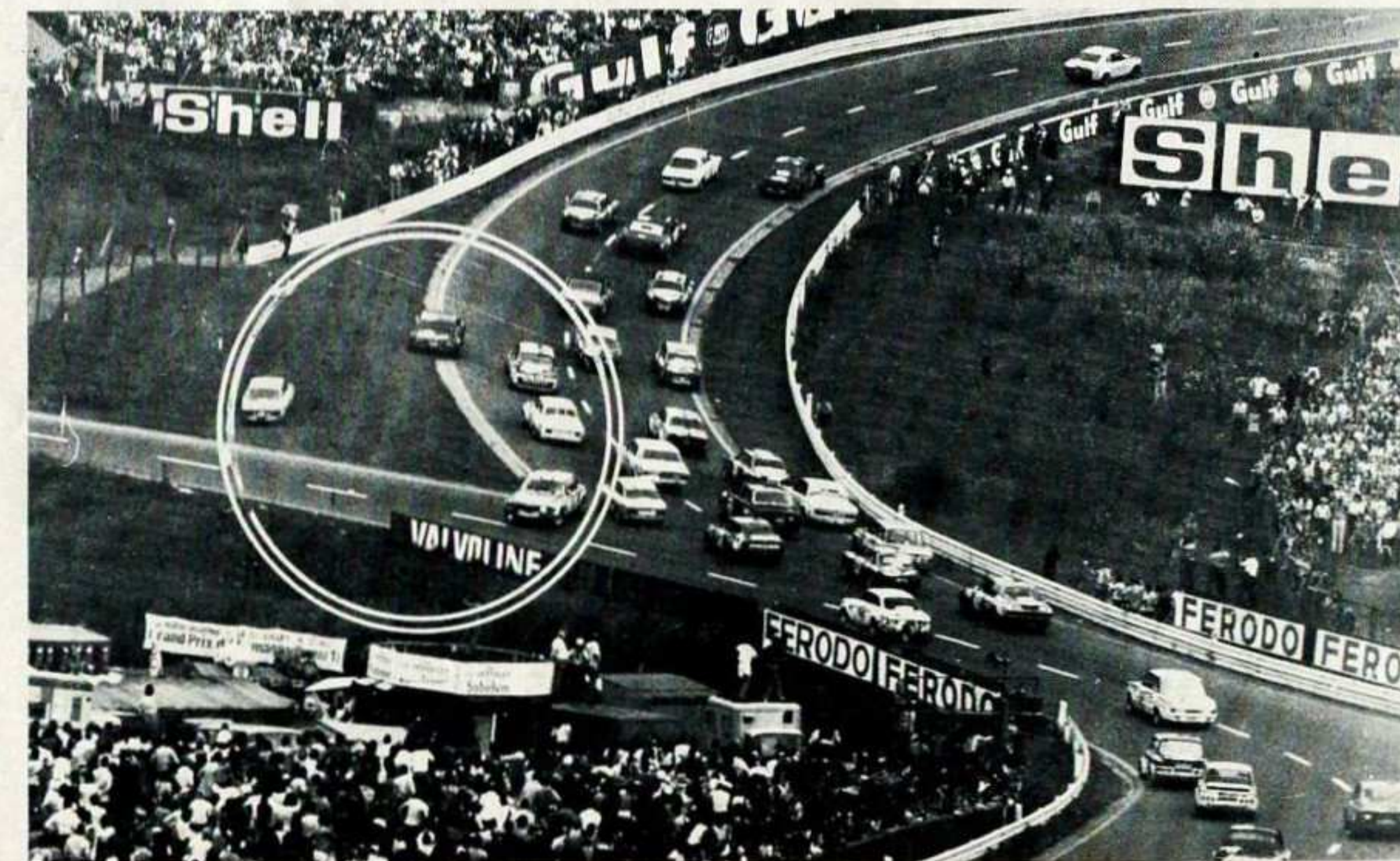
Le prove del giovedì erano volte soprattutto alla regolazione delle macchine in funzione della notte, cioè alla regolazione delle luci ed alla assuefazione dei piloti alla oscurità ed anche alla nebbiolina che su questo circuito è la norma durante le ore più fresche. Il giovedì abbiamo avuto sole afoso, e quindi fino a dopo le venti ore locale ci sono state le condizioni migliori. Le prove sono iniziate infatti alle 19 e terminavano alle 23. Appena il sole è scomparso si è levata un poco di nebbia ma non tanta da disturbare seriamente.

Comunque si è potuto vedere che in linea generale anche le BMW erano veloci, con la pista asciutta, il che prometteva una bella battaglia almeno nella parte iniziale della gara. Le Alfa Romeo hanno fatto poco lavoro non avendo necessità di tirare a fondo. Le duemila gruppo uno non potevano ovviamente pretendere di far meglio delle BMW e Ford Escort gruppo due, e quindi si sono limitate a fare le loro prove tecniche, cosa di cui ha profitato

f. l.

CONTINUA A PAGINA 40

Mentre un paio di dozzine di macchine erano già passate regolarmente, la sportellata di Vetsch a Koob ha fatto mettere di traverso la BMW, costringendo coloro che erano a sinistra a manovre piuttosto acrobatiche per non investirla. Il primo a dover «inventare» una nuova traiettoria è stato Ballot Lena con l'Alfa Romeo 2000 GTV che ha poi vinto la sua classe e la categoria Turismo di serie, portando all'Alfa la Coppa del Re, per cui si può proprio dire che oltre tutto l'Alfa Romeo è stata fortunata. Ci sono state poi altre macchine costrette a piegare a sinistra ed a percorrere un tratto di prato prima di rientrare in pista, per evitare la BMW che era decisamente partita in testa-coda, mentre la Mazda riusciva invece a rimettersi subito in linea di marcia. Nelle nostre foto vediamo appunto la sequenza della collisione e delle sue conseguenze, con l'Alfa Romeo e poi la Capri di Mass e l'Alfa Romeo di Noè prendere a sinistra, mentre le altre macchine dovevano anche loro ammassarsi a destra in modo caotico per poter passare indenni. E' andata bene, perché tutti hanno poi ripreso regolarmente, ed anzi le due macchine urtatesi hanno terminato la corsa, come l'Alfa di Ballot Lena. Però per qualche attimo c'è stata molta preoccupazione.







Questo segnale inedito è quello usato dalla Ford per indicare la necessità di rifornimento. La segnalazione è per il vincitore von Stuck, che ha corso in coppia con l'altra giovane speranza tedesca Jochen Mass, rivelazione '72

## I significativi tempi delle prove a SPA

N. GARA	VEETTURA	GRUPPO	PILOTI	GIOVEDÌ	VENEDÌ
<b>CLASSE OLTRE 2000</b>					
2	Ford Capri RS	2	Stuck - Mass	4'04"2	4'47"0
11	BMW 2800 CS	2	Fitzpatrick-Heyer	4'07"8	—
1	Ford Capri RS	2	Glemser-Soler Roig	4'09"3	4'31"7
9	BMW 2800 ALPINA	2	Kelleners-Pankl	4'09"7	4'44"9
3	Ford Capri RS	2	Birrell-Bourgoignie	4'11"8	—
16	BMW Schnitzer	2	De Fierlant-Xhenceval	4'13"7	4'49"3
10	BMW Schnitzer	2	Peltier-Ethuin	4'15"11	7'41"1
4	Ford Capri RS Kent	2	Franck-Fritzinger	4'23"5	5'04"0
8	Opel Commodore	2	Pilette-Tuerlincx	4'27"4	5'30"1
56	BMW Alpina	2	Furtmayr-Hezemans	4'27"9	4'40"9
15	BMW 2800 CS	2	Gaye-Braillard	4'30"7	4'51"0
7	Opel Commodore	2	Marshall-Joossens	4'32"2	4'59"9
14	BMW 2800 CS	2	Toussaint-Haxhe	4'34"2	5'01"5
25	Ford Capri RS	2	Morise-Pecqueur	4'49"3	5'13"7
21	Chevrolet Camaro	2	Sanger-Crabtree	4'49"4	5'06"1
18	BMW 3000	1	Pedro-Kood	4'50"3	5'06"2
30	Opel Commodore	1	Wauters-Coemans	4'52"2	5'22"9
5	Ford Capri RS	2	Blackburn-J. Moss	4'54"0	5'15"0
29	Opel Commodore	1	Vermeulen-Frankenhou	4'56"9	5'08"7
12	BMW 2800 CS	1	De St. Hubert-Goris	4'59"7	5'16"3
<b>CLASSE 2000</b>					
66	Alfa GTAm	2	Hinse-Mayer	5'02"8	5'17"2
74	BMW 2002 TI	2	Rieu-Delbois	—	5'05"6
68	BMW 2002 TI	1	R. Bell-Dron	5'10"6	5'26"6
59	Audi N 100 S	1	Sourd-Evrard	5'10"8	5'18"9
54	BMW 2002 TI	1	Lanfranchi-Bloomfield	5'12"0	5'21"5
49	Ford Escort TC	2	Coffay-Worswath	5'12"3	5'41"1
61	Datsun 2000 GTV	2	« Chavan »-Degey	5'16"0	5'27"3
60	Datsun 2000 GTV	2	Miroux-Jansen	5'19"1	5'15"2
72	Ford Escort	2	Thorne-Dell	5'21"5	6'19"5
62	Datsun 2000 GTV	2	Sobnveau-Laurent	4'43"7	5'26"1
46	Ford Escort RS	2	Menzel-Matthews	4'19"8	4'58"3
47	Ford Escort RS	2	Akersloot-Brodie	4'27"5	5'04"5
45	Ford Escort RS	2	Fontaine-Fortescue	4'34"1	4'58"0
67	BMW 2002 TI	2	Mackintosh-Dawael	4'41"2	5'08"8
44	Ford Escort	2	Deprez-Witvrouw	4'45"1	—
42	Alfa GTV	1	Ragnotti-Andruet	4'45"4	5'00"5
65	Mazda RX3	2	Vetsch- Mattli	4'47"5	5'42"9
55	BMW 2002	2	Derom-Betrin	4'48"4	5'07"6
51	Alfa GTV	1	Stalpaert-Dubois	4'48"8	5'16"8
40	Alfa GTV	1	Bertinchamps-Berger	4'50"0	5'08"0
43	Alfa GTV	1	Ballot-Lena - Lagniez	4'50"8	5'20"2
64	Mazda RX3	3	Brun-Kretschli	4'51"0	5'44"3
50	Alfa GTV	1	« Christine »-Sola	4'53"5	5'14"6
57	Alfa GTV	1	Imbert-Serpaggi	4'53"5	5'14"6
73	BMW 2002	2	Boecknaere-De Deyne	4'55"6	5'06"4
52	Alfa GTV	1	M. Noè-Poisie	4'57"8	5'20"0
41	Alfa GTV	1	Hessel-Gleich	4'58"3	5'34"7
53	Alfa GTV	1	Lierneux-Dezty	5'00"3	5'15"2
63	Alfa GTAm	2	Pizzinato-Welkenbach	5'02"8	5'17"5
<b>CLASSE 1300</b>					
83	Alfa GTAJ	2	Facetti-Truci	4'41"6	5'42"9
92	Fiat 128 coupé	2	Trivellato-Minelf	4'45"2	5'06"7
80	Alfa GTAJ	2	Dini-« Pooky »	4'46"9	5'56"0
81	Alfa GTAJ	2	Larini-Zeccoli	4'47"2	6'07"9
82	Alfa GTAJ	2	Colzani-Venturi	4'59"4	5'20"8
90	Fiat 128 coupé	2	Neri-Damseaux	5'03"8	5'23"0
94	Alfa GTAJ	2	Rubens-Carliier	5'04"6	—
84	Ford Escort GT	2	Searle-Saunders	5'09"9	5'53"8
98	Simca 1000 Rallye	2	Herman-Vanderheyden	5'10"7	6'01"7
85	NSU TT	2	Bouchez-Guiteny	5'13"4	5'36"7
91	Fiat 128	2	Scheeren-Polak	5'18"6	5'20"6
95	NSU TT	2	Wiskirchen-Cordes	5'20"7	5'24"5
99	NSU TT	2	Dupre-Donciaux	5'20"8	5'30"9
93	Alfa GTA	2	Gillesen-Remion	6'23"7	5'26"9

### CONTINUAZ. DA PAGINA 37

anche il ds francese Landon per valutare il valore dei piloti.

I migliori tempi sono stati ottenuti, nelle altre classi, dalla BMW 3000 gruppo uno di « Pedro »-Koob con 4'50"3, poi dalla Escort di Menzel nelle due litri gruppo due e dalla Alfa Romeo GT di Ragnotti nelle due litri gr. uno con rispettivamente 4'19"8 e con 4'45"4.

Nelle 1300 gruppo due la Alfa Romeo di Facetti è stata ancora una volta la più veloce con 4'41"6 seguita però dalla Fiat di Trivellato con 4'45"2.

Il venerdì il tempo è decisamente cambiato con cielo copertissimo e infine con pioggia che — se anche non forte — è stata abbastanza per rendere la pista molto scivolosa e quindi servire soltanto a provare le gomme speciali.

Novità sulle BMW di Schnitzer, dove sono apparsi apparecchi radio riceventi collegati al box e che avevano anche una piccola trasmittente,

il tutto collegato al casco del pilota che così poteva ricevere e anche trasmettere mentre guidava.

In sostanza si sono viste in pista soltanto poche macchine con assenza totale delle Alfa Romeo, salvo una duemila gruppo uno che ha permesso al francese Andruet di qualificarsi e quindi poter prendere il posto di un tedesco sulla macchina di Ragnotti. Solo verso la fine si sono viste per qualche giro le Capri ufficiali e le BMW sia Alpina sia Schnitzer, ma soltanto per « assaggiare » le gomme come abbiamo detto. I tempi infatti non potevano essere certo migliorati.

Da segnalare che l'Alfa Romeo di Pizzinato, privata, è uscita di strada danneggiando la sospensione anteriore e che la Citroen Maserati di Bigrat ha rotto la sospensione. Unico incidente di rilievo è quello accaduto a prove finite, quando la Fiat di Trivellato (che era già arrivata al suo garage) ha preso fuoco, con danni tuttavia limitati alla bruciatura dei cavi elettrici e dei tubi di plastica.



Attorniato dai meccanici del reparto sperimentale dell'Alfa Romeo, François Landon impartisce le ultime disposizioni per il funzionamento della squadra durante la corsa. Molti di questi meccanici erano nuovi per le corse, ma se la sono cavata benissimo. Le tabelle di segnalazione erano diverse, nelle due squadre Alfa Romeo. Quelle per le 2000 gruppo uno avevano il marchio della fabbrica... quelle delle GTAJ Autodelta non avevano contrasegni particolari (a sinistra)



L'unica Alfa Romeo GTAM iscritta, ha finito la corsa anche se ha avuto bisogno di una lunga riparazione alla trasmissione



Nonostante non abbiano terminato la corsa Franck e Fritzinger (un ex calciatore tedesco passato all'automobilismo) sono stati brillanti



Rotta la sospensione anteriore a due ore dalla fine, la BMW di Peltier-Fitzpatrick è stata ferma per quasi un'ora. I meccanici hanno cambiato tutto il treno anteriore, compresa traversa e sterzo. Si è classificata quarta





Yvette Fontaine e la inglese Fortecue. Le due donne sono state molto brave, soprattutto la inglese che non conosceva il circuito e finora aveva guidato soltanto in piccole gare di club. Sotto: i meccanici della Ford Belgio sono pronti a intervenire sulla Escort delle due ragazze. Hanno lavorato a lungo più di tutti, per niente



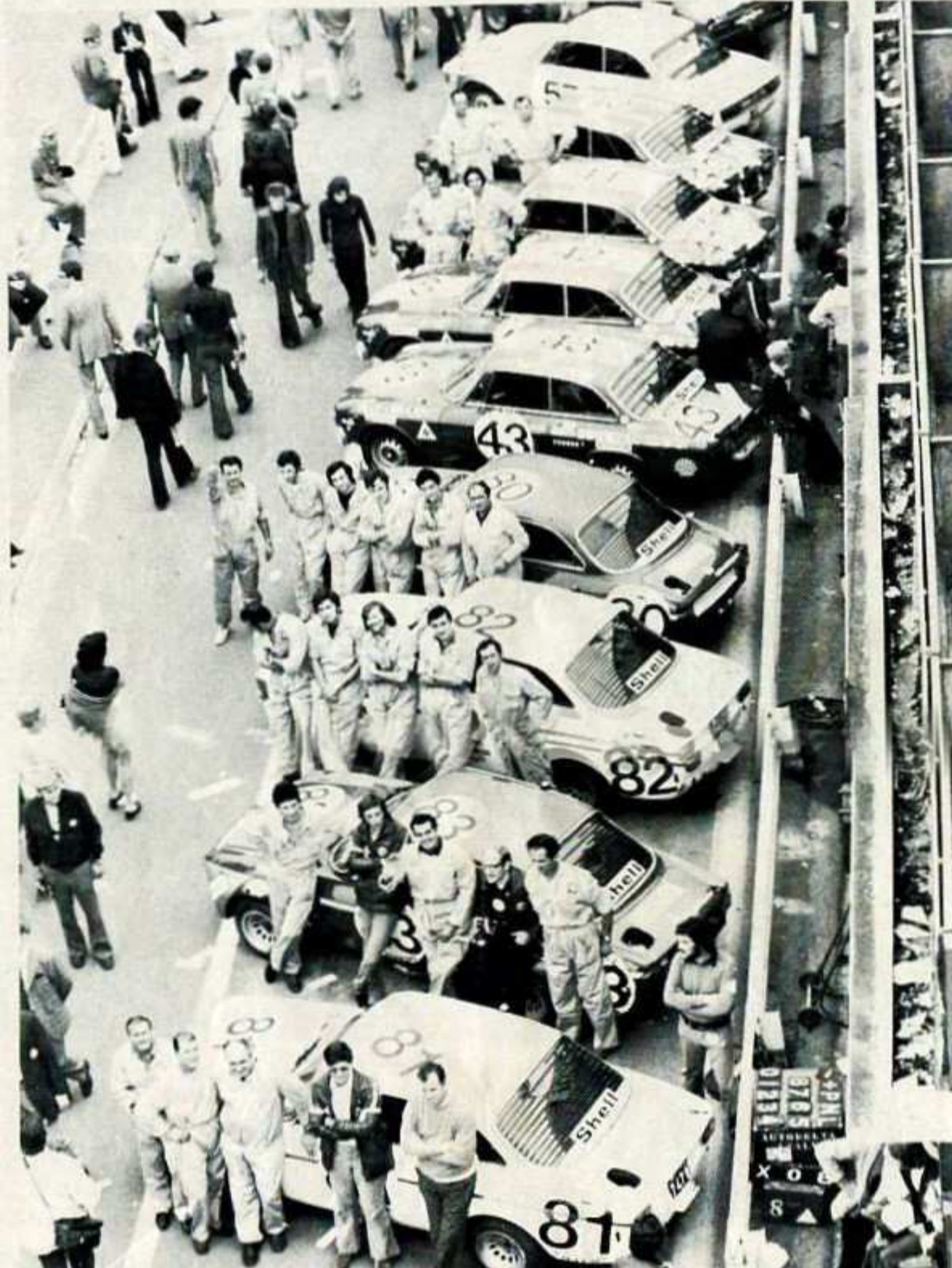
L'arrivo in parata delle Ford Capri. Qui siamo al penultimo passaggio, e le macchine hanno effettuato la prova generale, come hanno insegnato in passato Ford e Ferrari (foto LINI)



Gianni Marelli non è alle prese con la polizia, ma sta dando disposizioni perché venga tenuta sgombra la zona dei box. Alfa Romeo dai soliti troppi intusi



Una gran botta contro un guard-rail, di cui vedete le conseguenze, ritarda la GTA di Stalpaert



Lo schieramento delle Alfa Romeo ufficiali prima della partenza. In primo piano sono le GTAJ 1300 gr. 2, seguite dalle GTV 2000 gr. 1



A sinistra, sopra: rifornimento per Ragnotti, che è stato il più veloce con l'Alfa 2000. Sotto, a sinistra, la Citroen-Maserati ha ripetuto l'esperienza dell'anno scorso, fermandosi per la rottura della sospensione. Qui sopra: Toine Hezemans ha sfordato sulla BMW con molta grinta, ed è stato a lungo tra i primi. Ad un certo punto, per il gioco dei rifornimenti, è stato anche in testa per due giri





Uno dei protagonisti racconta la memorabile battaglia in famiglia FERRARI conclusa con un distacco di quattordici secondi dopo SEI ORE!

Esclusivo AUTOSPRINT

# Furore al GLEN

Se pensate che le gare sport di lunga durata non possano essere appassionanti perché c'è troppo « lavoro di squadra », perché si corre seguendo troppo le segnalazioni dal box, avrete dovuto assistere alla 6 Ore di Watkins Glen, ultima prova del campionato marche. E' stata una battaglia serrata e senza sosta, fra le Ferrari di Ickx-Andretti e quella che pilotavano Peterson ed io e, alla conclusione, hanno vinto loro, con un vantaggio di 14". Non molto, in una corsa di 6 Ore!

La gara ha comunque dimostrato una cosa in modo assoluto: la robustezza dei motori Ferrari tre litri. Sono stupefacenti. In questa stagione, in generale, il team Ferrari non ha avuto vita dura, perché il più delle volte le vetture avversarie sono sparite presto e siamo stati in grado di ridurre i giri, procedendo a un passo più calmo fino al traguardo. A Watkins Glen, invece, le due vetture erano sempre sugli 11.200 giri a ogni cambio, per sei ore di fila, e nessuna ha perso un colpo. Ironia della sorte, Merzario e Redman, che per buona parte della corsa occupavano la terza posizione e ci giudicavano chiaramente pazzi, a correre il rischio di spaccare tutto mentre eravamo in testa, sono proprio stati loro ad abbandonare per guasto al motore. Veramente iclati.

## Meglio il cricket

Una volta il circuito di Watkins Glen era semplice e piuttosto monotono, finché non hanno aggiunto il tratto in più e adesso è veramente ottimo, collinoso e vario, con velocità di 290 orari raggiungibili in rettilineo, e numerose curve da abbordare in seconda con medie di circa 185 orari. Andretti ha sfruttato a dovere le sue cognizioni locali e, in prova e nelle qualificazioni, volava addirittura, poi, con stupore generale e nostro giubilo, è sceso in pista Ronnie che per mezzo secondo gli ha strappato la posizione al palo. Durante tutto il week-end ha fatto un caldo tremendo e c'era anche molta umidità, sicché le temperature di olio e acqua erano più alte di quanto fossero mai state in questa stagione.

Il nostro direttore di squadra, Schetty, era preoccupato per la velocità delle Mirage in prova, infatti la vettura di Bell-Pace ha segnato il terzo miglior tempo, davanti a Redman-Merzario, ma poi è risultato che Schetty avrebbe potuto fare a meno di agitarsi, perché entrambe le Mirage e la Lola, che aveva segnato il quinto miglior tempo in prova, dietro a Redman, già nelle prime fasi della gara hanno avuto i loro consueti fastidi.

Abbiamo trascorso il mercoledì a mettere a punto le vetture, il giovedì in libertà (io ho giocato a golf con Hulme e Brostrom, decidendo poi che sono più bravo nel cricket!) e venerdì è stato il giorno delle qualificazioni. I tecnici hanno alzato l'aletto-

ne posteriore, in modo che incappasse in minor turbolenza d'aria, ed è stato di aiuto perché con una minore angolazione la vettura andava senz'altro meglio. Dopo le qualificazioni ufficiali quasi tutti sono tornati alla piscina, per riprendersi dal caldo, ma io sono invece andato a provare con le Can-Am, per garantirmi che la vettura fosse in condizioni soddisfacenti con i serbatoi pieni.

La corsa ha avuto inizio il sabato a mezzogiorno. Il primo turno lo faceva Ronnie, che ha subito preso la testa, davanti ad Andretti, Bell, Redman e Wisell con la Lola, il quale ha superato Redman, ma è poi rimasto intralciato da un ritardatario, riportando danni alla sospensione posteriore.

Come a Sebring, c'erano molte lente GT che ostacolavano i piloti più veloci, ma in testa pareva di correre un gran premio, con Ronnie e Mario che ce la mettevano tutta. Dopo circa trentatré minuti, Andretti è però arretrato e ha fatto una prematura fermata al box. Il motore non andava sotto gli 8000 giri/min., fatto scomodo su certi tratti della pista, pur non essendo un grosso problema dato che si usano comunque pochi giri.

Mario sembrava un poco demoralizzato, ma chi conosce Ickx sa che nulla lo induce mai a rinunciare o a perdersi d'animo. Basta ricordare la sua fermata di 12' nella 1000 Km di Monza, dopo di che tornò in pista e vinse. Ickx è quindi partito con furore, senza che si fosse fatto nulla alla vettura, deciso a restare in lizza, e si è subito messo a segnare ottimi tempi sul giro.

Dopo quaranta giri Ronnie è tornato — con quel caldo e quell'umidità non si aveva veramente voglia di fare turni più lunghi — e sono subentrato io, in prima posizione, con Ickx staccato di 25", che andava però come un disperato. Le Mirage erano sparite per surriscaldamento e problemi ai freni, per cui la vettura di Redman-Merzario occupava un comodo terzo posto; logico, dopo che Schetty aveva esposto il segnale « conservare la posizione », per dirci che potevamo prendercela comoda.

Me la sono quindi, presa comoda, ma ben presto i segnali pieni d'informazioni, che vengono sempre esposti al box Ferrari, mi hanno detto che Ickx invece non se la prendeva affatto comoda. Non mi restava dunque che ripartire a tutta velocità, tanto più che dall'estremità del box Ronnie mi faceva frenetici segnali, per dirmi di spingere.

Terminato il mio turno, ho ceduto la guida a Ronnie e quando lui è tornato il distacco era abbastanza costante, attorno a 40-50", a seconda del traffico che si doveva doppiare. Presto, però, la vettura ha cominciato a scarseggiare di carburante e Ronnie è arrivato inaspettatamente al box, mentre mi allacciavo ancora il casco, per cui la sosta è durata un poco più del solito, dando modo a Ickx di avvicinarsi.

A metà del mio turno, poi, ho messo una ruota sullo sterrato, mentre doppiavo un altro, e ho fatto un mezzo testa-coda, perdendo così altri 16".

Verso la fine del turno la pressione dell'olio si è messa a fluttuare, nelle curve a sinistra, per cui mi toccava aspettare che risalisse uscendo dalla curva prima di potere accelerare. Quando ho ceduto la guida a Ronnie ho gridato ai meccanici che c'era quel problema, ma è poi risultato che era soltanto una leggera scarsità di lubrificante, nulla di serio.

## L'incredibile PENSKE

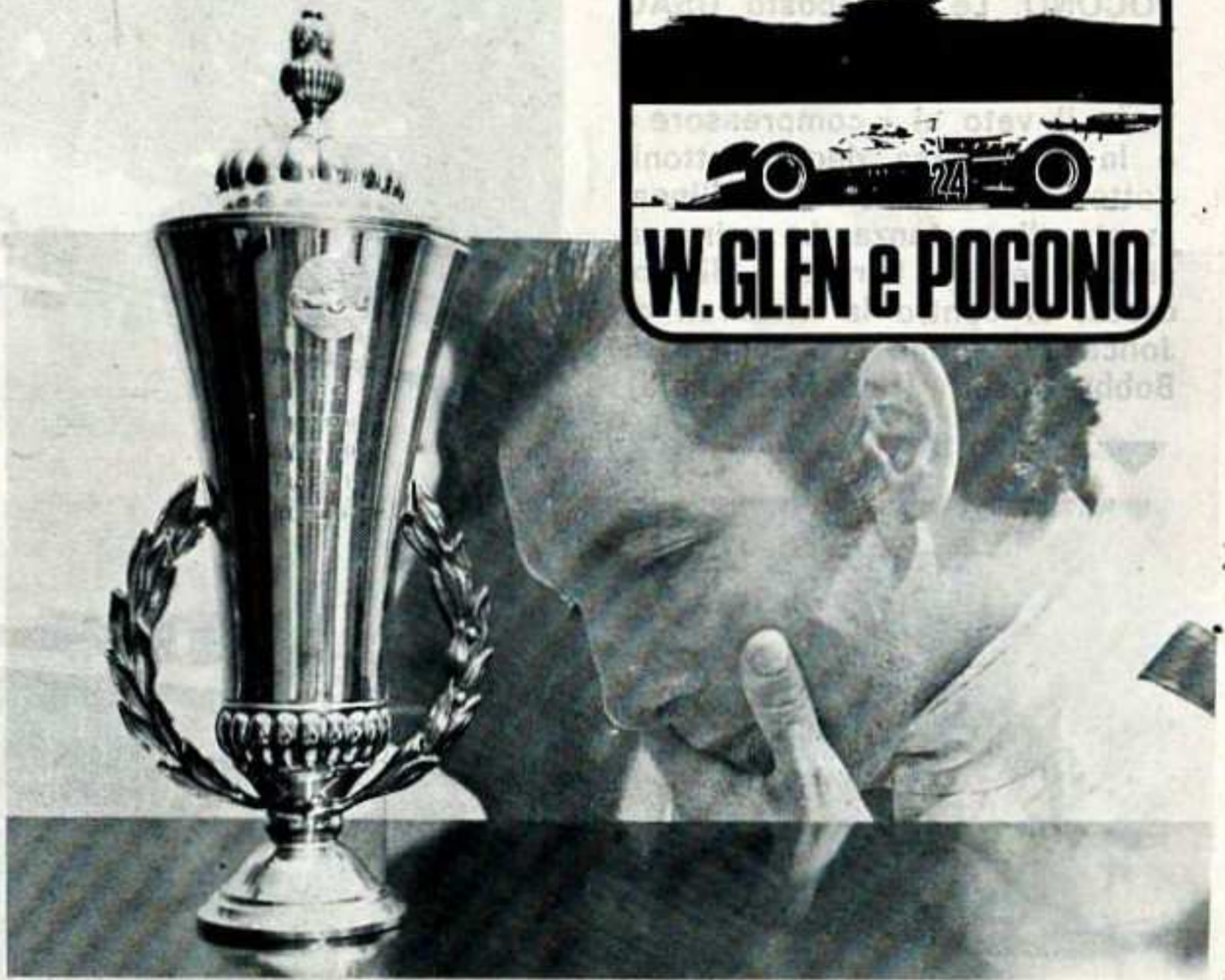
Oltre all'olio, la vettura necessitava però di tre pneumatici e di carburante. Calda com'era, aveva una certa riluttanza a ripartire e intanto Andretti è passato in testa. Era chiaro che la lotta sarebbe stata serrata, perché loro dovevano ancora fare una sosta al box. L'hanno fatta a mezz'ora dalla fine. Una sosta rapidissima — occorreva cambiare un solo pneumatico — e quando Ickx si è avviato, Ronnie si è precipitato al comando, così quando Jacky è tornato in pista era arretrato di 25". Era però fresco, mentre Ronnie girava ormai da mezz'ora e con quel caldo e quell'umidità, oltre a doversi infilare in mezzo a tutte quelle vetture lente, la differenza c'era. Il vantaggio si è ridotto a 10" e Ickx ha cominciato a riguadagnare regolarmente 1" a giro. A 15' dalla fine è andato in testa, ma ha vinto per soli 14".

Dopo la gara era talmente sfinito che ce la faceva a malapena a stare ritto sul podio del vincitore, e questo dimostra lo sforzo che aveva fatto. Ha detto che aveva avuto fortuna, riguardo al traffico, e che non avrebbe certamente raggiunto Ronnie se anche lui fosse stato riposato. Ha però aggiunto che era stata una magnifica gara.

Per consolarmi di non avere vinto, è stata la prima volta quest'anno in America che non mi sono beccato una multa per eccesso di velocità! La domenica ho assistito alla gara Can-Am che è stata interessante. E' stato bello vedere Denny vincere, perché anche per un « vecchio duro » come lui, ci vuole fegato per infilarsi in una vettura Can-Am due settimane dopo un incidente tremendo come quello che aveva avuto a Road Atlanta, e per di più vincere. Il morale alla McLaren deve essere andato alle stelle. L'organizzazione della Casa è ottima, la preparazione eccellente, ma l'« operazione » Penske è addirittura incredibile. La vettura è talmente immacolata che durante le prove, quando torna per qualche piccolo regolaggio, un ometto si precipita e si mette a ripulirla delle mosche e delle macchie d'olio. Al box, poi, tutto funziona come se si trattasse di un esperimento atomico, con ragazze che valutano tutte le informazioni, tempi sui giri, distacchi e così via, annotando tutto su una tabellina che viene mostrata a Penske. La Porsche con compressore è straordinariamente silenziosa, a proposito. Il compressore negli scarichi deve fungere da silenziatore.

Tim Schenken

La Coppa dei fratelli Piccirillo (nostri assidui lettori di New York) che verrà assegnata al pilota che ha compiuto il giro più veloce nella 500 miglia USAC di Pocono del 29 luglio scorso (a Joe Leonard) e il 7 ottobre in occasione del Grand Prix F. 1 di Watkins Glen. La prima era dedicata alla memoria di Ignazio Giunti, la seconda alla memoria di Pedro Rodriguez (Foto ADRIANO MANOCCHIA)



La signora Mattioli, il vescovo Stemper, (a destra) ed il rev. De Rea hanno letto con curiosità AUTOSPRINT. A destra Andretti mostra « Autosprint » a Parnelli Jones, e Al Unser: « Se vuoi apparire di nuovo su AUTOSPRINT, — gli ha detto Parnelli, — devi vincere come a Watkins Glen. La signora non ha esaudito la richiesta, ma su Autosprint merita di apparirci lo stesso. (Foto MANOCCHIA)

Lo sport automobilistico negli USA anche per un'opera di carità

## ANDRETTI «missionario»

POCONO - Mario Andretti, superpilota, padre, milionario, umanitario. Non bastassero le molteplici attività che svolge tra una corsa e l'altra (ora sta riattivando per la sua famiglia uno chalet nelle montagne del Pocono, circondato da un bellissimo lago, con tanto terreno acquistato alcuni anni fa) Mario si dedica anche ad opere umanitarie.

Il 17 settembre prossimo, sulla pista di Pocono sarà il « pilota-guida » di centinaia di ragazzi che compiranno il giro del triviale a bordo di una nuovissima macchina che Mario Andretti lancerà ad oltre cento miglia all'ora. I ragazzi pagheranno 5 dollari ed il ricavato andrà a favore della Missione del Sacro Cuore nella Nuova Guinea che ha bisogno di acquistare un nuovo aereo col quale i missionari compiono i viaggi di collegamento da una zona della foresta all'altra.

Per l'occasione è venuto anche il Vescovo Alfred Stemper, il primo vescovo negro dell'Australia che Papa Paolo VI abbia eletto, e con il rev. Philip De Rea, un figlio di foggiani residenti a Nazareth in Pennsylvania, l'organizzazione ha cominciato a lavorare. Per quella data è previsto anche uno « show » aereo, con acrobazie, lanci col paracadute ecc.

Mario Andretti è il chairman della manifestazione che vede al suo fianco la signora ed il dott. Joseph Mattioli, presidente della pista di Pocono, il quale ha messo a disposizione gli impianti gratuitamente.

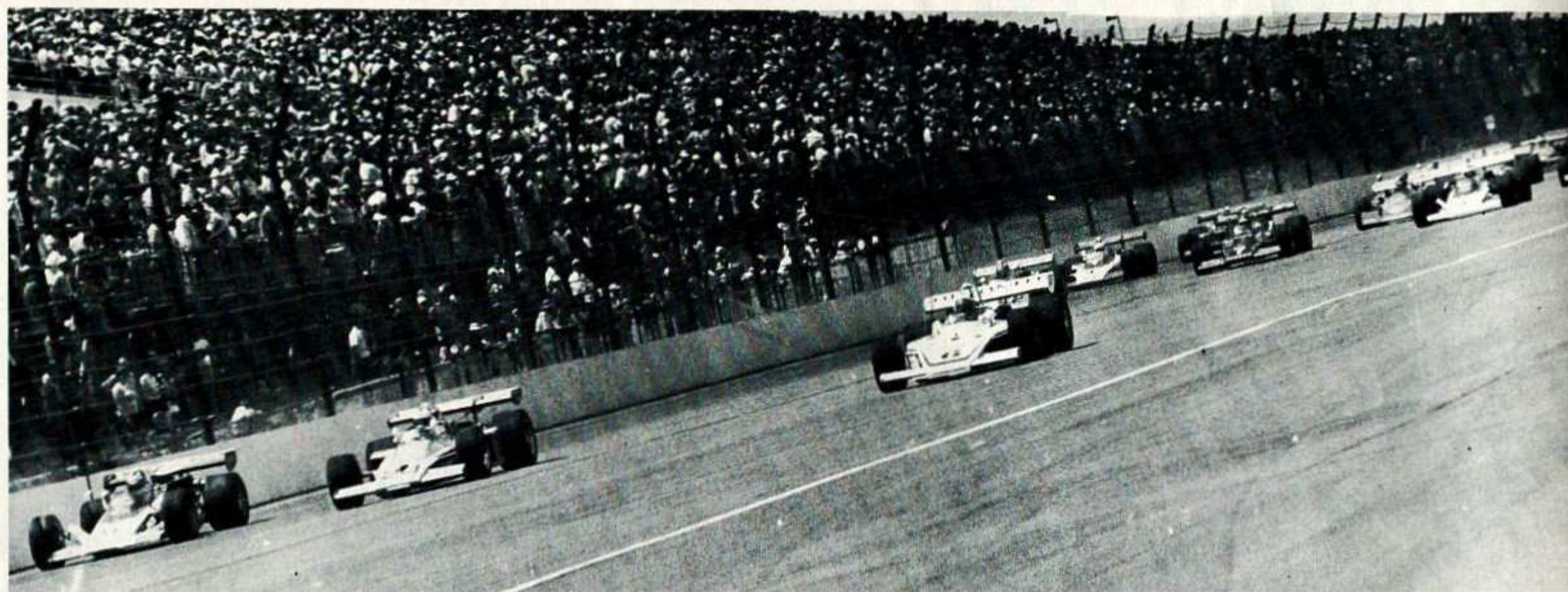
Il rev. De Rea, che ha assistito alla 500 miglia di Pocono, ha affermato: « Soltanto un Mario Andretti, dal cuore grande così, poteva darci il contributo che ha dato. Gliene siamo estremamente riconoscenti ».

Il vescovo Stemper ha invitato l'asso di Nazareth a visitare qualche zona della giungla della Nuova Guinea, ma Mario è apparso più sicuro a bordo della sua Parnelli Jones che tra i cannibali della zona.





La partenza della 500 Miglia di POCONO. Le monoposto USAC si avviano a cambiare caratteristiche. Il regolamento '73 prevede il veto al « compressore » e la scomparsa degli alettoni. Sotto: E' cominciato l'allineamento di partenza. La prima a sinistra è la « Parnelli » di Andretti, al centro la McLaren di Joncock e infine la « Eagle » di Bobby Unser (foto Manocchia)



## Quanto costa un rinvio

POCONO - Quanto costa ad un costruttore il rinvio di una corsa come quella di Pocono?

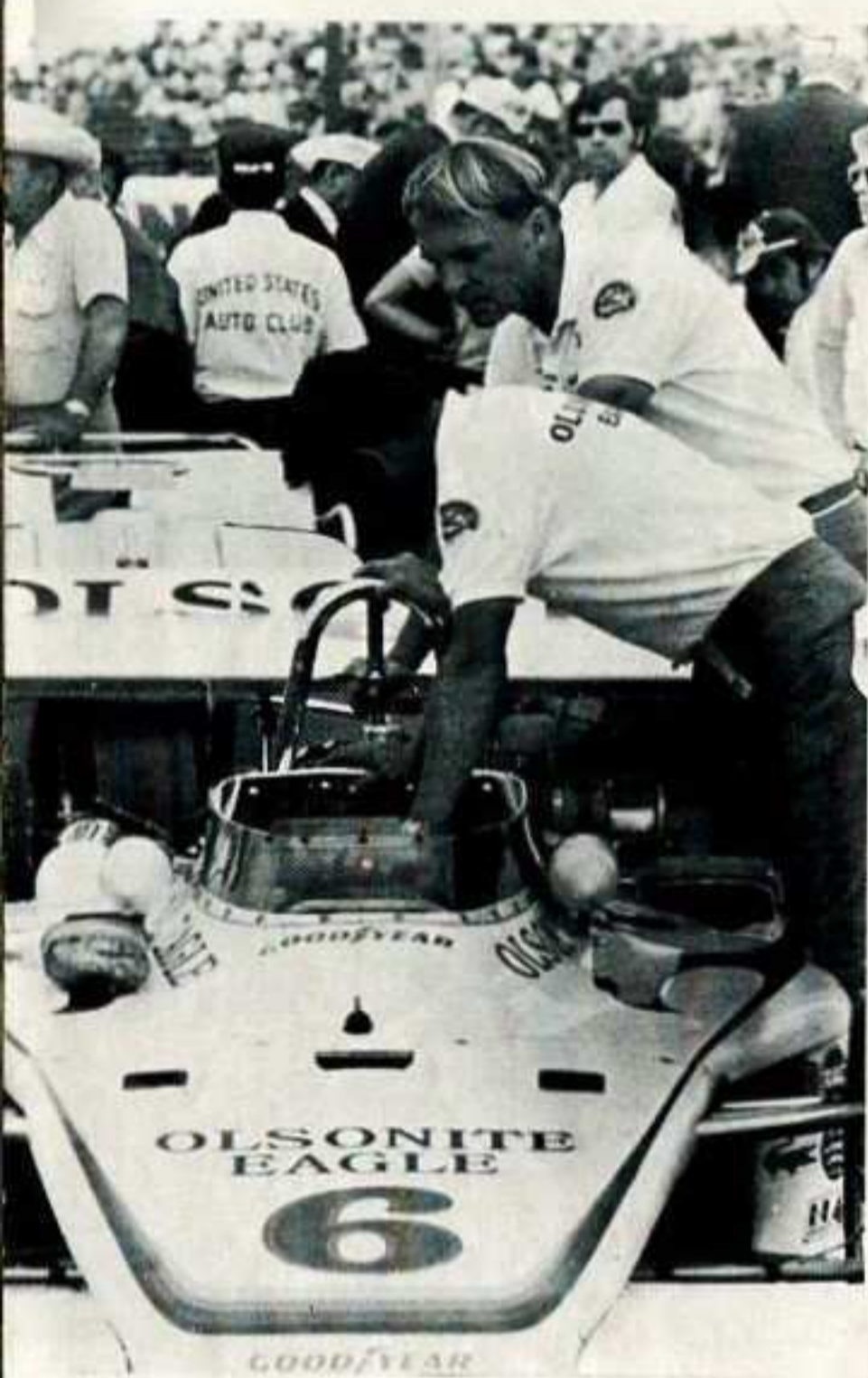
La domanda l'abbiamo posta a Vel Miletich, proprietario della scuderia Parnelli i cui piloti sono Andretti, Unser e Leonard. Miletich ci ha detto: «Costa come se dovessimo partecipare a due gare. Costa l'operazione qualifica, preparare tre bolidi, ricostruire 6 motori, trasportare i meccanici ed attrezzi e sostenere la spesa quotidiana di 30 persone lontane dalle proprie case. Il solo hotel e vitto costano 900 dollari al giorno, moltiplicati, si intende per 15 giorni.

«La vettura di Andretti — che in prova sfiorò il muretto, — fu riparata al costo di 3000 mila dollari. Due giorni prima del rinvio ad Al Unser si spaccò il motore e così saltarono altri 15 mila dollari.

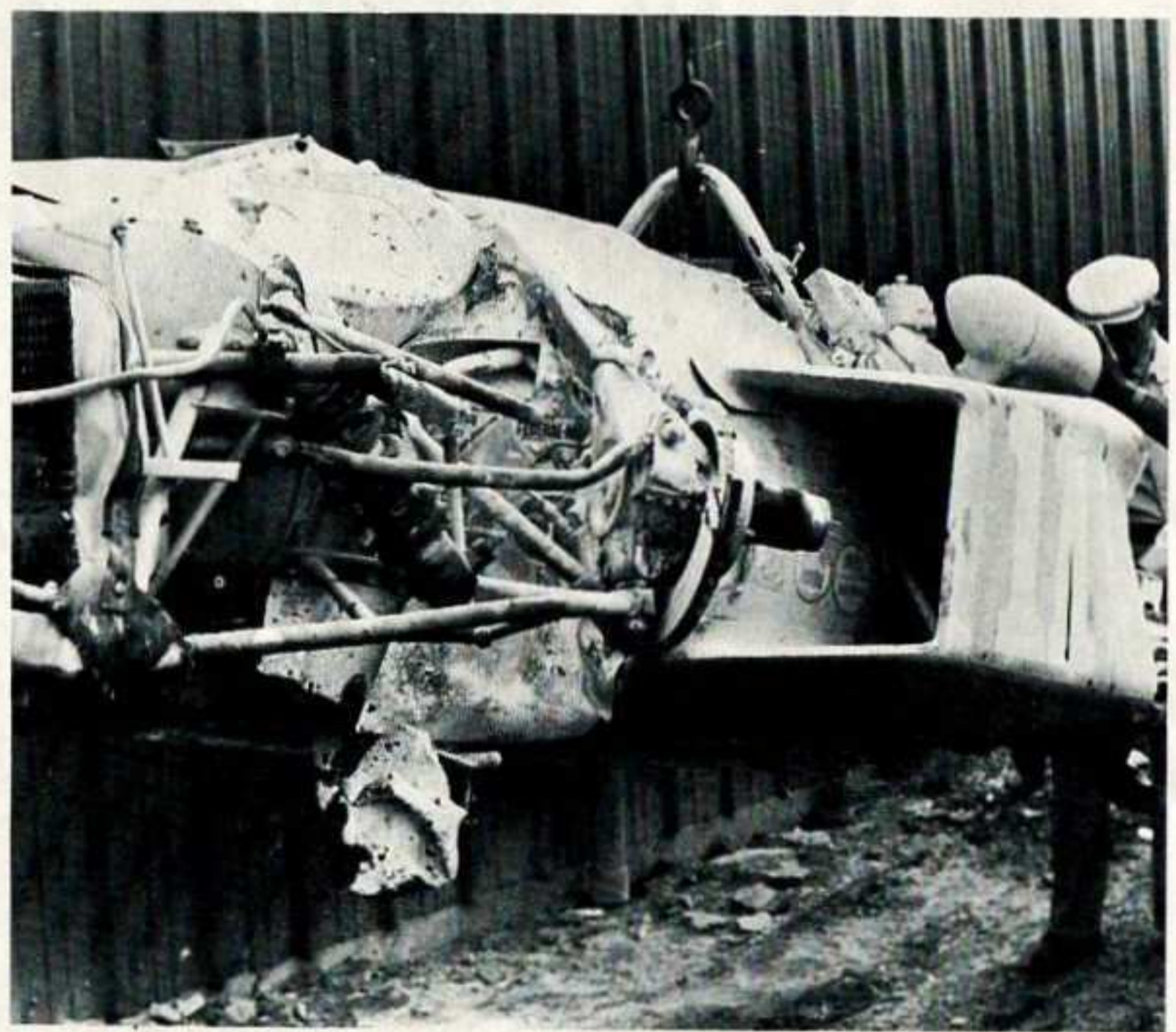
«I biglietti aerei dalla California alla costa atlantica costano cia-

Ecco come si è ridotta, dopo aver preso fuoco, la monoposto di Carruthers dopo l'urto sul muretto. Le condizioni di Jimmy (frattura alla gamba e qualche ustione di 2. grado) migliorano

Mario Andretti prova l'auricolare della radio a onde corte della quale dispongono tutti i piloti, per mantenere il contatto continuo con i propri boxes



Dan Gurney agli ultimi controlli della sua Eagle che si rivela sempre come una delle macchine più competitive tra quelle USAC

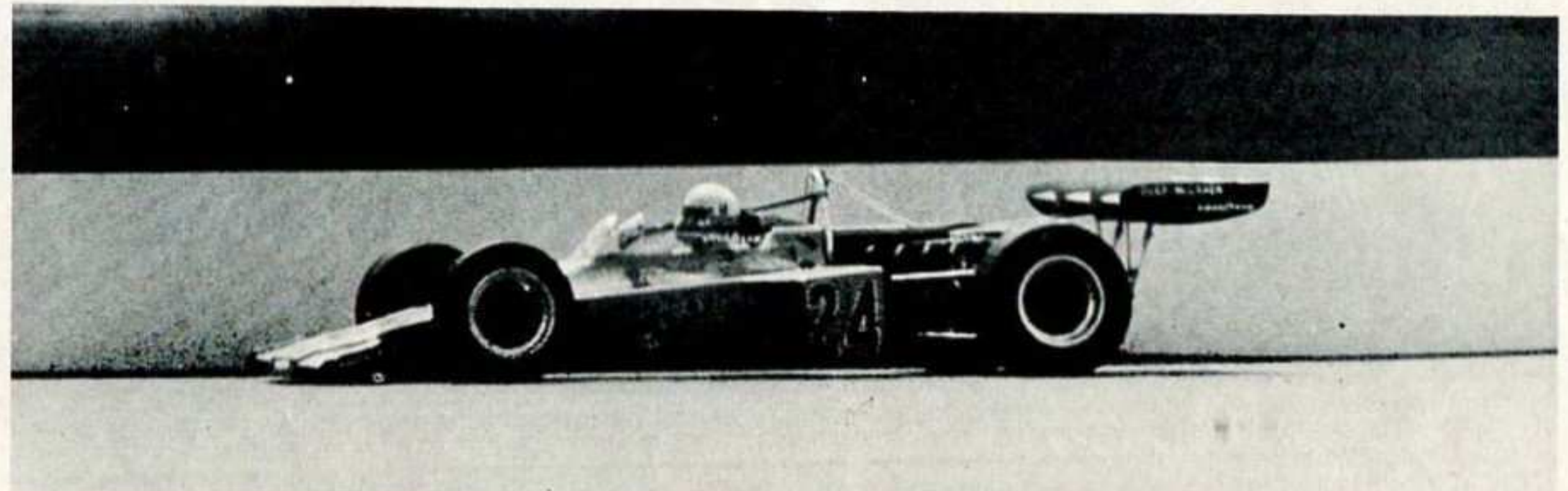


scano 300 dollari, senza contare i 100 mila dollari che una macchina costa ed i 50 barilotti da 75 dollari ciascuno di carburante speciale e tanti altri dettagli costosissimi.»

— Ma come può un costruttore recuperare tutte queste perdite?

«Se si vince a Pocono incassiamo circa 150 mila dollari, il 50 per cento al pilota, parte ai meccanici. Per cui chiudiamo le somme con un margine del 20 per cento.

«E' naturale che senza gli "sponsor" noi non potremmo partecipare alle corse, spendendo 50 mila dollari alla volta per le tre vetture, — afferma Miletich, — i conti si fanno presto, per fortuna che abbiamo gli sponsor: La Samsonite (che costruisce valigie) la Viceroy (Sigarette) la Castrol, la Minolta (Macchina fotografica) le Champion e la birra Olimpia, per non contare il grosso contributo della Firestone, altrimenti addio automobilismo! Comunque, — conclude Miletich —, alla fine sia io che Parnelli, versiamo sempre qualche centinaio di dollari di tasca nostra.»



In piena azione la McLaren di Joncock. E' stato tra i più veloci in prova; in corsa è scomparso presto