

ENNA - Dopo la vittoria di Hailwood in Svezia ed il consolidamento della classifica europea a suo favore, solo Jaussaud e Reutemann fra coloro che si trovano ai vertici della classifica hanno affrontato la lunga trasferta fino ad Enna. Una annata intensa e costosa come questa, il calendario assurdo che prevede spostamenti da un capo all'altro d'Europa per seguire le gare di campionato, il percorso e il mese che i piloti non amano troppo per i ricordi della ghiaietta che viene sparata sulle macchine nelle marce in gruppo e delle altissime medie, e alcune difficoltà createsi nella definizione degli ingaggi costituiscono le ragioni di una presenza meno folta del solito.

Nel complesso diciotto macchine verificate per i 20 posti previsti dal regolamento, ma quasi tutte guidate da piloti di alto livello e quindi promettenti di uno spettacolo all'altezza della tradizione della Formula. John Surtees è venuto personalmente a dirigere le tre macchine del suo team guidate dai piloti ufficiali Hailwood, Ruesch e, a partire da questa gara, dal brasiliano Pace che finalmente può disporre di un mezzo all'altezza delle sue capacità. La quarta Surtees è quella di de Adamich perfettamente assistita da Gianfranco Bielli ed identica a quelle ufficiali salvo che per il motore. L'italiano infatti ha il piccolo Cosworth Nova 1790 TC mentre il team Surtees ricorre ai più potenti 1856 cc.

Assenti le STP March ufficiali dopo la delusione svedese e la forzata rinuncia di Lauda al titolo, con le 722 di Bicester sono venuti i francesi Dolhem che monta come in Svezia il motore 1998 cc. di Armaroli, Beuttler e Kazato con le macchine di Peter Bloore e Patrick Depailler per i colori Elf-Coombs. L'altra macchina del team di Coombs è la Elf 2 guidata da Jabouille. Per questa gara la profilatura aerodinamica della monoposto francese garantisce un importante vantaggio in velocità.

Il team Rondel ha portato due sole delle quattro Brabham anche se oltre a Reutemann e Pescarolo impegnati per la gara è presente Tim Schenken che fa un curioso tipo in vacanza restando vicino alle corse come spettatore. Poi Jaussaud e Potocki con le BT38 blu e oro dell'Asca, Claudio Francisci, Silvio Moser e Wilson Fittipaldi che ha la Brabham notevolmente modificata per opera di Alan Fenn. Questi ha riportato il radiatore anteriormente, ha creato un grosso muso che ricorda quello delle Brabham F. 1 e ha lavorato sulle sospensioni anteriori allargando sensibilmente la carreggiata. Un nuovo convogliatore d'aria all'aspirazione e altri ritocchi di dettaglio danno alla macchina un'ottima visione d'insieme.

Completano il campo dei presenti Patrick Dal Bo con la Pymee MDB 17 e lo svizzero Schafer con la vecchia Chevron B 18.

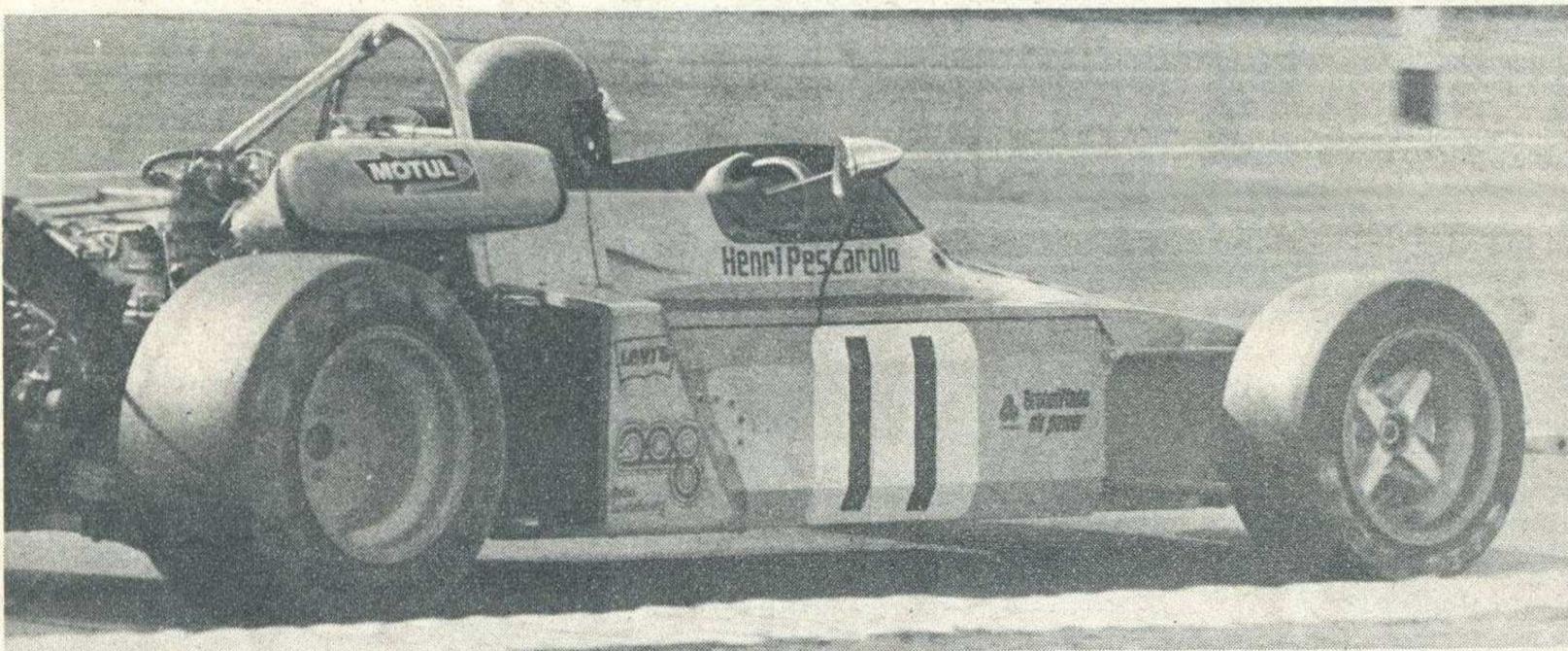
## Due volte secondo (dietro Hailwood e Depailler)

### PESCAROLO batte finalmente la sfortuna

# Affaticate le SURTEES

## (ma che PACE!)

# «PESCA» bene PERGUSA



## Costano care in prova le confidenze in variante

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

ENNA - I tre pretendenti al titolo europeo, Hailwood, Jaussaud e Reutemann dopo aver concluso due lunghe sessioni di prove di venerdì e sabato, avevano un solo punto in comune: quello di essere stati tutti e tre protagonisti di incidenti nel tentativo di arrivare alle massime prestazioni nell'insidioso tracciato del lago.

Hailwood venerdì è stato il primo ad incorrere nel guaio: anche se non aveva ancora raggiunto limiti eccezionali, nel curvone che si percorre in pieno prima della chicane dei box, è uscito dalla traiettoria-binario percorsa da tutti ed ha slittato sul pericoloso brecciolino che costituisce una delle caratteristiche di questa pista. Lungo testa-coda, distruzione dell'alettone e messa fuori uso del radiatore della sua Surtees. La scocca però è indenne e la macchina riparata in serata.

Jaussaud, che seguiva ad una ottantina di metri, vede il polverone e toglie istintivamente il piede finendo come l'altro sul ghiaio: stessa dinamica ma maggiori danni anche se la macchina viene riparata, applicando perfino un rinforzo alla scocca. Le prove di sabato dimostrano però che le cose non sono a posto: «Va a

zig-zag come un serpente: e non saprei dire se mi sento peggio in curva o in diritto» commenta amareggiato il francese.

Reutemann, sabato è entrato in variante troppo forte sbattendo il musetto dopo essersi catapultato sul cordolo. Nessun guaio alla macchina dopo un atterraggio perfetto. Fra tanti incidenti, sono alcuni altri a prendere in mano la situazione. Comincia Pace che già venerdì segna il miglior tempo della giornata in 1'26"4 a 200 all'ora. Tra il brecciolino e l'olio lasciato da Wilson Fittipaldi per la rottura di un raccordo (asciugato anche con l'aiuto del commissario CSAI Maffezzoli, che ha eseguito una serie di passaggi a bordo di un'auto da turismo dopo che le prove erano state sospese), la prestazione di Pace appare notevole. Come lui molto bene anche Pescarolo, Ruesch, de Adamich e Jabouille che concludono la prima giornata dell'ordine, molto vicini.

Sabato, il vento è ancora più forte e per molto tempo si crede che i tempi del giorno prima siano impossibili da superare. Invece, ad un'ora dal termine de Adamich riesce a portarsi al primo posto con un nuovo miglior tempo che fa sensazione considerando che è stato ottenuto col piccolo 1790 Cosworth: 1'26"3. Poco dopo Reutemann eguaglia il record dell'italiano trovando finalmente un tipo di Good-

year adatto alla fine di numerosi tentativi con pneumatici di diversa sezione e mescola. Visti i nuovi limiti tutti i box entrano in subbuglio: scendono Hailwood e Jabouille ai quali si accodano Francisci e Dolhem. Hailwood tira involontariamente la profilatissima Elf 2 di Jabouille che passa al vertice della graduatoria dei tempi con 1'25"9.

Il giro dopo la Elf sta andando ancora più forte e prende la coda di Hailwood che si rende conto di aver favorito l'avversario. L'inglese, per contenere l'attacco, ricorre ad uno strattagemma non troppo corretto ed a metà della chicane rallenta sensibilmente. Jabouille, nel tentativo di non farsi sfuggire il tempo migliore di quello già segnato, tenta di passare ed i due si urtano con le ruote: nessun danno ma l'azione del francese è fermata. Dietro di loro Dolhem ha potuto usare la scia di Francisci e si è portato ad un buon 1'26"7 mentre l'italiano, con un motore troppo fiacco resta più lontano.

Ma le sorprese non sono ancora finite: Pace, guidando tutto solo ad imitazione della maggioranza degli altri che hanno preferito evitare i rischi che la guida di scia determina su questo tracciato, approfittando anche della riduzione del vento riesce a migliorare ancora il limite assoluto con 1'25"8. Gli ultimi minuti sono però

favorevoli ad Hailwood che riesce a conquistare la «pole position» quando ritorna alle Firestone strette del nuovo tipo B 11-31 dopo aver provato negativamente con le larghe B 33.

1'25"7 per Mike e tre Surtees nelle prime due scie per merito di Hailwood, Pace e De Adamich; la Elf è il quarto e pericoloso incomodo. Sono alle loro spalle Pescarolo, fermo sabato per tutta l'ultima parte di prove a causa della rottura della frizione e Reutemann che precedono Ruesch con rapporti non troppo giusti e Dolhem, poi Fittipaldi che ha trovato notevoli benefici dalle modifiche alla sua Brabham anche se ha il motore piuttosto stanco ed afflitto da continue perdite d'olio e un brillantissimo Kazato.

Il buon livello qualitativo dei presenti costringe nelle ultime file piloti che spesso sono tra i protagonisti: Depailler, sempre alle prese col bloccaggio dei freni posteriori; Beuttler, autore di un «voiletto» alla seconda chicane con rottura delle tre gomme ed una sospensione; Moser, Francisci e Dal Bo con motori poco brillanti e Jaussaud per i guai alla scocca che dicevamo. Anche se i presenti sono meno dei venti che il regolamento ammetterebbe alla gara, resta escluso lo svizzero Sanger che ha la Chevron ex Perrot ex Frey, perché il suo tempo è superiore ai limiti di tolleranza calcolati in base alle migliori prestazioni.

### Così al via

#### I SERIE

Hailwood (Surtees TS 10) 1'25"7	Pace (Surtees TS 10) 1'25"8
Jabouille (Elf 2) 1'25"9	de Adamich (Surtees TS 10) 1'26"3
Reutemann (Brabham BT 38) 1'26"3	Pescarolo (Brabham BT 38) 1'26"6
Dolhem (March 722) 1'26"7	Ruesch (Surtees TS 10) 1'26"8
Kazato (March 722) 1'27"4	Fittipaldi (Brabham BT 38) 1'27"4
Depailler (March 722) 1'28"3	Beuttler (March 722) 1'28"6
Francisci (Brabham BT 38) 1'28"8	Moser (Brabham BT 38) 1'29"2
Dal Bo (Pymee MDB17) 1'29"6	Jaussaud (Brabham BT 38) 1'33"5
	Potoki (Brabham BT 38) 1'33"5

#### II SERIE

Hailwood (Surtees TS 10)	Pescarolo (Brabham BT 38)
Ruesch (Surtees TS 10)	Fittipaldi (Brabham BT 38)
Depailler (March 722)	Dolhem (March 722)
Francisci (Brabham BT 38)	Jaussaud (Brabham BT 38)
Pace (Surtees TS 10)	Kazato (March 722)
	Potoki (Brabham BT 38)

### Così dopo 11 prove

Hailwood p. 37; Jaussaud 28; Reutemann 26; Lauda 21; Depailler 20; Morgan 19; Wollek 17; Scheckter 15; Beuttler 12; Ruesch 10; Gethin 9; Perrot 9; Dal Bo e Jabouille 6; Francisci, Purley, Watson, De Adamich, Fittipaldi 4; Elford, Lunger, Kazato 3; Belso, Dolhem, Wilkis 2; Mass 1.

ENNA - « Non è ancora finita la gara, è presto per i complimenti »; diceva Pescarolo dopo la prima manche nella quale era giunto secondo. Ma come non fare dei complimenti ad un pilota, che aveva avuto tanta sfortuna in questi ultimi tempi sia in F. 1 che in F. 2, dopo un risultato positivo anche se parziale? Il diritto dei superstiziosi è sacro, soprattutto per chi si sente perseguitato dalla sorte, ma oggi abbiamo avuto ragione noi e il simpatico e taciturno « Pesca » non solo ha confermato la sua prestazione della prima manche ma ha raggiunto la vittoria assoluta in un momento in cui il suo morale era a terra e il suo stesso avvenire di pilota in pericolo.

E' giusto essere contenti quindi per questo successo, contenti come in fondo erano tutti, avversari compresi che sanno quanto certi momenti siano importanti da superare.

Contenti naturalmente anche tutti quelli del team Rondel che hanno potuto finalmente raggiungere un successo con quella Brabham BT 38 in cui hanno perso fiducia tanto da essere quasi pronti con la macchina di loro costruzione che schiereranno già prima di fine anno.

Dall'altra parte, c'era chi



Patrick Depailler, con la March 722 di Coombs, qui in un testa coda alla variante nelle prove

prova in meno da disputare con i suoi avversari più diretti ancora ampiamente distaccati nella classifica. Reutemann e Jaussaud hanno infatti guadagnato solo due e un punto rispettivamente per i guai che li hanno rallentati e che la cronaca riporta, per cui la situazione non è molto cambiata con Hailwood a quota 37, Jaussaud 28 e Reutemann 26. Chi si è fatto sotto è stato Depailler che con i nove punti di oggi conquistati dopo aver concluso la seconda manche al primo posto ed essere finito secondo assoluto dietro il classificato CSI Pescarolo,

sale ora a quota 20.

Cosa concludere dunque sul campionato? Che in teoria, con quattro gare ancora da disputare e 36 punti da guadagnare con altrettante vittorie, tutti possono ancora vincere ma, in pratica, Hailwood resta il favorito per ammissione degli stessi avversari. « Non è il mio anno, è inutile che insisti » commentava Reutemann alla fine; « Troppi guai, troppe cose che non vanno » aggiungeva Jaussaud da parte sua. In fondo ora il più « carico » di tutti è forse Depailler che col suo carattere puntiglioso, la sua combattività e l'orga-

nizzazione di Coombs alle spalle, può ancora dire qualche cosa nelle quattro prove che restano.

Ancora tre cose prima di concludere: innanzitutto la sfortuna degli italiani. De Adamich ha finito troppo presto, per un guasto al motore danneggiato dai sassi sollevati da Reutemann, quando stava facendo vedere di essere uno dei seri candidati al successo. Andrea si è molto arrabbiato e ha presentato reclamo all'argentino allegando al foglio un grosso sasso trovato nel motore. Per lui questa gara era importante anche per il cam-

GRAN PREMIO MEDITERRANEO - Gara internazionale di velocità in circuito valida per il campionato d'Europa conduttori Formula 2 - Enna, 20 agosto 1972.

#### LE CLASSIFICHE

I. manche  
(32 giri pari a km 155,040)

1. Hailwood (Surtees TS 10) in 46'30"7, alla media di Km/h 198,144; 2. Pescarolo (Brabham BT 38) 46'55"5; 3. Ruesch (Surtees TS 10) 47'10"1; 4. Fittipaldi (Brabham BT 38) 47'16"5; 5. Depailler (March 722) 47'20"2; 6. Dolhem (March 722) 47'37"7; 7. Francisci (Brabham BT 38) a 1 giro; 8. Jaussaud (Brabham BT 38) a 2 giri; 9. Pace (Surtees TS 10) a 2 giri; 10. Kazato (March 722) a 3 giri; 12. Potoki (Brabham BT 38) a 3 giri.

Giro più veloce: il 20. di Pace in 1'25"1, alla media di km/h 203,055.

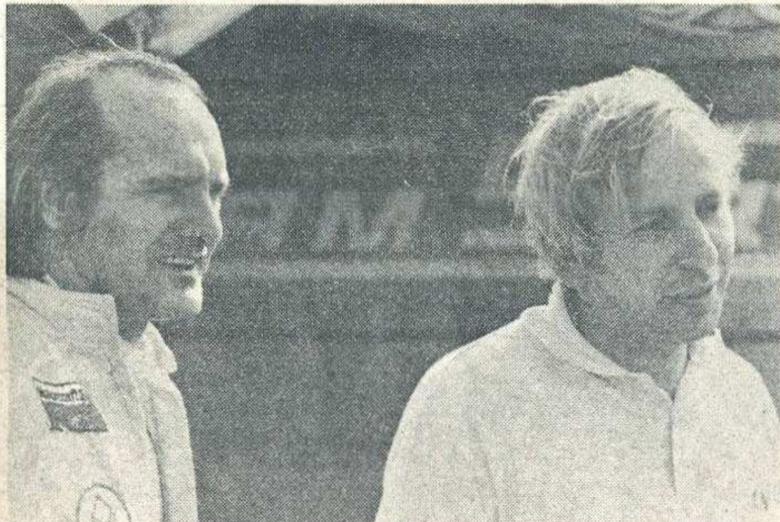
II. manche  
(32 giri pari a km 155,040)

1. Depailler (March 722) in 46'26", alla media di km/h 198,478; 2. Pescarolo (Brabham BT 38) 46'27"3; 3. Ruesch (Surtees TS 10) 47'00"5; 4. Reutemann (Brabham BT 38) 47'10"1; 5. Kazato (March 722) 47'36"7; 6. Jaussaud (Brabham BT 38) a 1 giro; 7. Fittipaldi (Brabham BT 38) a 2 giri; 8. Potoki (Brabham BT 38) a 3 giri.

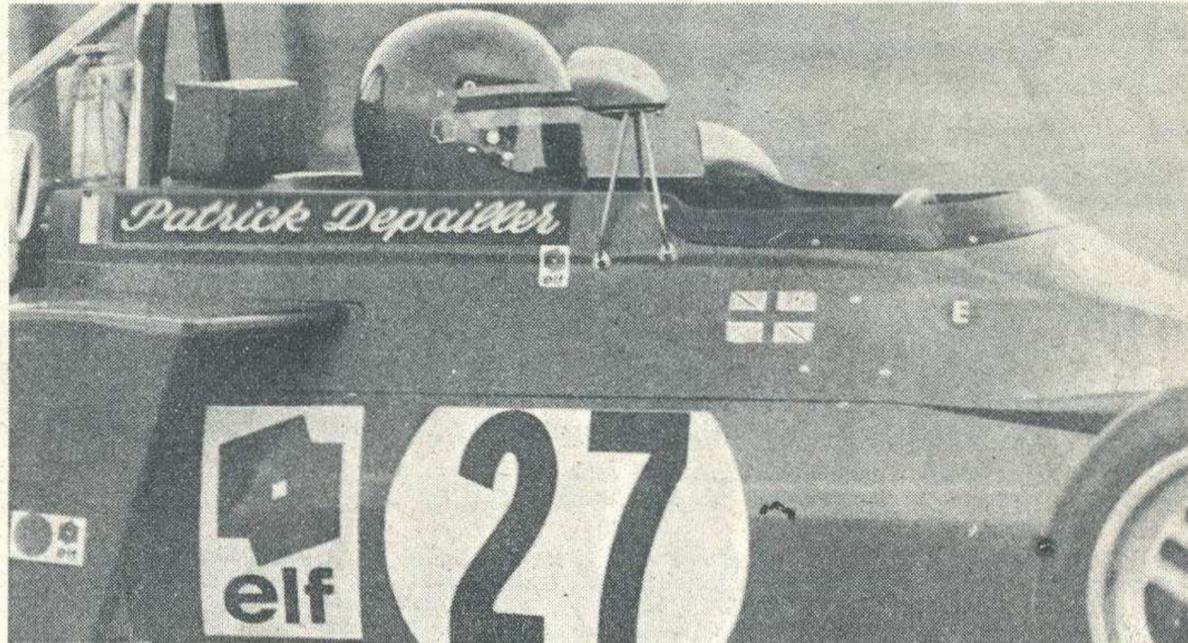
Giro più veloce: il 10. di Hailwood in 1'25"4, alla media di km/h 202,341.

#### Finale (per somma dei tempi)

1. Pescarolo (Brabham BT 38) in 1 ora 33'22"8, alla media di km/h 197,387; 2. Depailler (March 722) 1.33'45"2; 3. Ruesch (Surtees TS 10) 1.34'10"6; 4. Fittipaldi (Brabham BT 38) a 2 giri; 5. Kazato (March 722) a 2 giri; 6. Reutemann (Brabham BT 38) a 3 giri; 7. Jaussaud (Brabham BT 38) a 3 giri; 8. Potoki (Brabham BT 38) a 6 giri.



A sinistra, Henri Pescarolo, finalmente si è scrollato di dosso la sfortuna, vincendo ad Enna con la Brabham BT 38. Sopra, Hailwood e Surtees hanno perso un'ottima occasione. A destra, Patrick Depailler, secondo, ha guadagnato i 9 importantissimi punti in palio



non era contento: era John Surtees venuto alla testa di un team fortissimo e a cui il terzo posto di Ruesch non era certo sufficiente dopo che le sue macchine guidate da Hailwood e da Pace erano state in testa per 42 dei 64 giri della corsa. Macchine fortissime, le più a posto come telaio, ma oggi sfortunate nei motori con rotture dovute a stanchezza: il monoblocco per Pace e la puleggia di un asse a cammes per Hailwood.

Rotture che hanno rimandato il successo di Pace (sottolineiamo rimandato) perché Pace sulla Surtees è stato facilmente al comando e ci sono abbastanza elementi per pensare che se non bastasse il '72 ci sarà la stagione '73 per vincere, magari in F. 1, e lasciare un'altra incertezza per il campionato del quale Hailwood resta comunque più che mai il favorito.

Oltre ad essere stato fermato dalla rottura quando era largamente primo, Hailwood ha il piccolo ma non trascurabile vantaggio di avere una

## Non è scomparso il brecciolino-binario

ENNA - I timori espressi dai piloti nelle settimane precedenti la corsa, circa il tipo di tracciato e l'assistenza ospedaliera, sono stati solo in parte risolti: per l'assistenza sanitaria, anche per merito di Andrew Ferguson che ha visitato ospedali, medici, campo di decollo e atterraggio dell'elicottero e ha distribuito una dettagliata relazione molto favorevole agli organizzatori, tutto è risultato perfetto.

Alla pista sono state invece sollevate nuove critiche: secondo i piloti, malgrado le varianti molto ben fatte, il percorso è ancora molto poco selettivo.

Queste critiche comunque non possono essere accettate completamente perché se la GPDA ha approvato le modifiche a mezzo varianti del tracciato giudicato velocissimo, ora è troppo facile dire che le cose non vanno bene. Molteplici esempi hanno già detto che non sono le varianti a costituire la soluzione in piste disegnate per la velocità e si sarebbe potuto sollecitare la realizzazione di altre modifiche al momento opportuno.

Resta sempre invece il problema del brecciolino ormai caratteristico di questa pista. Anche se il tipo di asfalto adottato ha ridotto notevolmente il fenomeno, continua a formarsi un binario pulito dove l'aderenza è buona e viene percorso da tutti, mentre è molto facile sbandare appena le ruote escono dalla traiettoria comune.

pionato italiano assoluto, dato che il suo avversario Merzario aveva guadagnato punti nella prova di Ferragosto. Francisci ha perso la ruota posteriore sinistra della sua Brabham quando il mozzo ha ceduto; è il solito pericoloso inconveniente che si ripete su questa macchina e che per fortuna ha procurato solo spavento al nostro bravo pilota. Era in lotta per il 6. posto e sarebbe stato un risultato meritatissimo con il motore che andava piuttosto male. Poi Pergusa, un circuito che non ha ancora raggiunto la sua fisionomia definitiva ma che è una realtà dell'automobilismo italiano.

Percorrendo un tratto di pista ospite della macchina del presidente CSAI ing. Rogano e dell'on. Lo Bello, ex arbitro di Siracusa e ora deputato con in cuore i problemi sportivi della sua Sicilia, abbiamo potuto sentire dei progetti di allungamento del tracciato con una parte mista. Anche l'ing. Mingrino, presidente dell'Ente autodromo Pergusa spera in queste promesse per

un concreto avvenire di Enna che non può basarsi sulle sole varianti. Infine la buona organizzazione e soprattutto lo speaker bravissimo che ha saputo tener desto l'interesse

### Le banane in Formula 3

L'Ente nazionale Banane, di Mogadiscio, Somalia, esportatore delle banane « Somalita » ha intenzione di costituire per il prossimo anno una vera e propria squadra corse con vetture di Formula 3 e Formula 2, da affidare a piloti esclusivamente italiani.

Nel frattempo, questo ente ha già iniziato una collaborazione con due giovani piloti di Formula 3, Ettore Ricci e Marcello Rosei, che già corrono con la pubblicità delle banane « Somalita ».

degli spettatori per tutto il pomeriggio dimostrandosi informato e attento e ricordandoci quei fantastici speaker inglesi che spesso invidiamo.

Gabriela Noris

**FAG**  
cuscinetti volventi

I SERIE

## PACE «copre» HAILWOOD

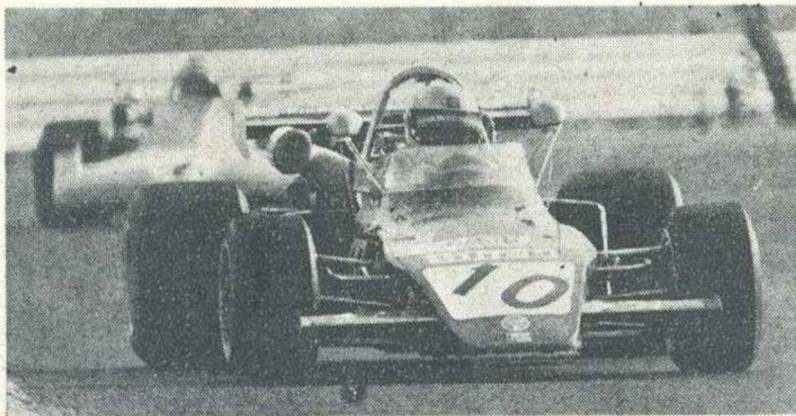
ENNA - I siciliani superstiziosi hanno detto subito grazie a Moser che non è riuscito a mettere in moto la macchina neppure per il giro di lancio riducendo a sedici i diciassette partenti. Naturalmente per il povero Silvio il 17 sarà segno di sfortuna d'ora in poi. Gli altri fanno il giro di lancio ordinatamente e poi scattano da fermi dopo che la macchina staffetta entra ai box. E' il momento più impressionante perché le auto sollevano un gran polverone allargandosi verso la parte opposta del lago.

Alla frenata della prima variante Hailwood prende il comando deciso a sopravanzare Jabouille e Pace che gli sono a

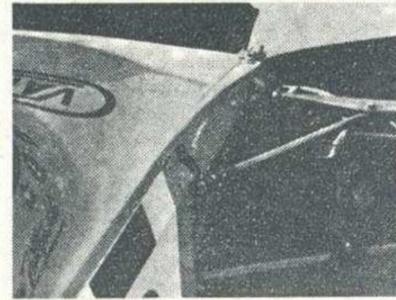
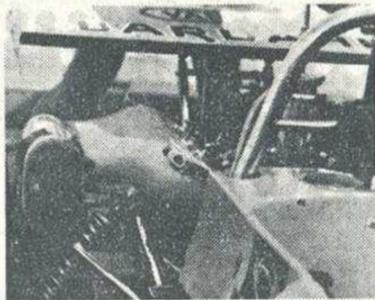
i limiti delle due Brabham che formano il quintetto di testa. Prima Reutemann, poi Pescarolo perdono contatto e vengono distaccati progressivamente e inesorabilmente.

Anche dietro ci sono stati cambiamenti: prima Francisci è stato ostacolato da Beuttler in difficoltà ed è andato dritto in variante perdendo tempo. A cominciare dal terzo giro si è consolidato un quintetto scatenato di inseguitori dei primi cinque composto di Fittipaldi, Depailler, Kazato, Dolhem e Ruesch, mentre dietro di loro sono rimasti solo Jaussaud, Potoki e Francisci perché Dal Bo e Beuttler sono entrati ai box. Il primo ha rotto un pistone per colpa di una candela mentre il secondo può riartire dopo avere riparato il cavo della batteria allentato.

Siamo appena al 10. dei 32 giri quando Hailwood torna al comando e Pace gli copre le spalle dagli attacchi di Jabouille. E' chiaro che i due temono la Elf del francese e al 15. passaggio quando la macchina azzurra prende la via dei box per la rottura di un raccordo dell'olio, per il portacolori della Surtees



Sopra, Francisci ha avuto un bello spavento, quando gli è volata via una ruota. Sotto, a sinistra, la presa d'aria della rinnovata Brabham di Wilson Fittipaldi. A destra, la nuova sospensione

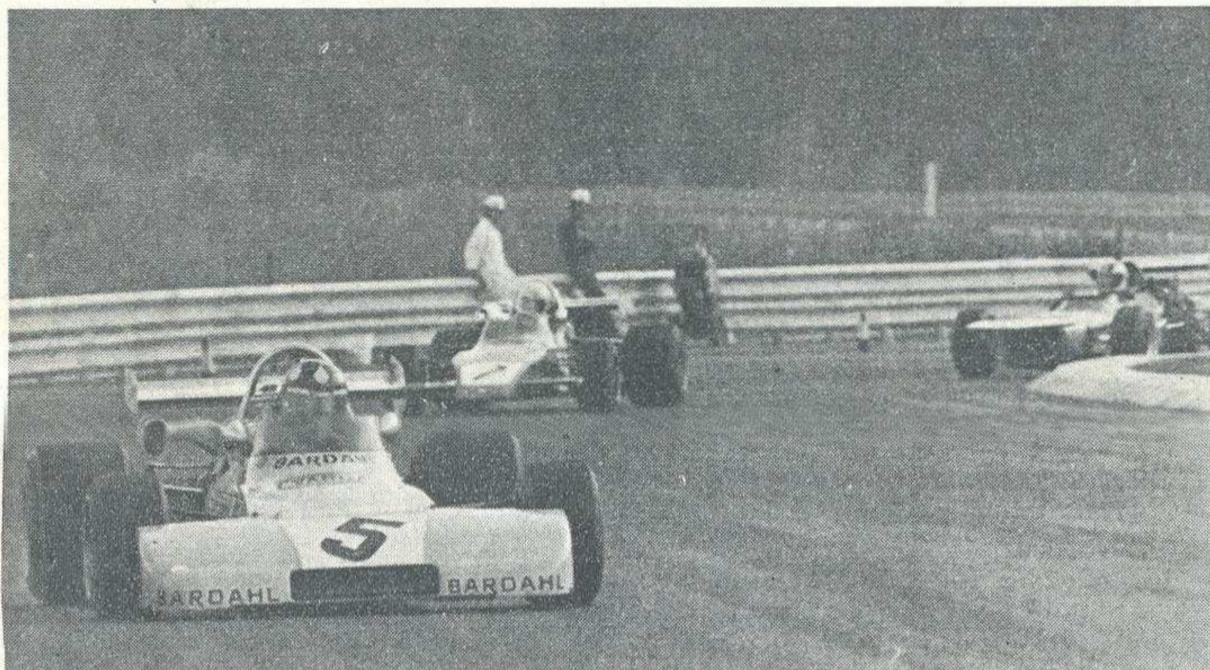


## POTOKI «aiuta» DEPAILLER

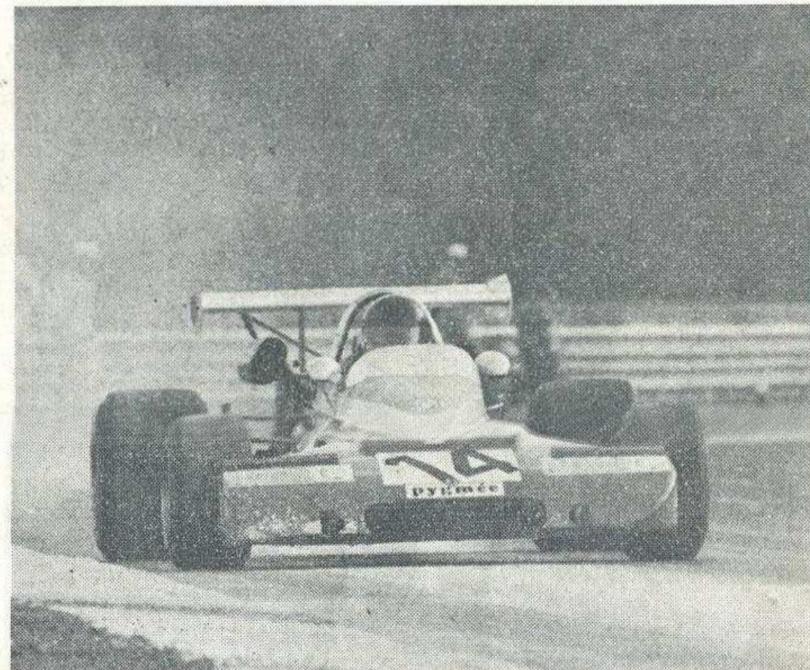
II SERIE

Sono in dodici, un'ora e mezza dopo, ad allinearsi per la partenza: riesce a prepararsi in tempo anche Reutemann dopo che i meccanici del Rondel hanno sostituito il motore 1930 cc con il piccolo 1790 usato in prova. Si prevede una passeggiata di Hailwood che ha un vantaggio tale da poter conservare agevolmente la vittoria. Invece l'inglese viene messo subito alla frusta da Pescarolo e Depailler che lo incalzano da vicino.

Dietro ai tre che prendono successivamente un certo margine, si forma un altro terzetto composto da Fittipaldi, Dolhem e Ruesch che è partito male. Più indietro Reutemann, Kazato, Beuttler, Jaussaud e Francisci



Ancora Wilson davanti a Potoki. In evidenza il nuovo muso studiato per la sua vettura da Alan Fenn, che ha rinnovato completamente la sua macchina (Foto NORIS)



La Pygmée MDB di Patrick Dal Bo. Anche per la corsa di Formula 2, il brecciolino è stato un grosso problema ad Enna

fianco. Stesso ordine alla seconda chicane con Reutemann quarto davanti a Pescarolo e de Adamich che completano il gruppo dei primi sei; settimo, già con un leggero svantaggio, è Depailler che precede Fittipaldi, Dolhem, Kazato, Dal Bo, Ruesch, Beuttler, Francisci, Jaussaud e Potoki. I primi sei intanto allungano il passo e Hailwood riesce a tenere ancora per un solo giro il comando prima che Pace lo sopravanzi e passi in testa.

Anche de Adamich supera Pescarolo e sale quinto del primo gruppo. Ma la sua decisione si dimostra ben presto un errore perché Reutemann che lo precede lo copre più volte di sassi andando con le ruote fuori dell'asfalto. Questo modo di guidare, che non è solo dell'argentino, costa al nostro pilota la corsa già al sesto giro quando una pietra più grossa delle altre sfonda la retina del convogliatore della Surtees e numerosi sassolini entrano nei cornetti di aspirazione rompendo il motore. E' una delusione perché era chiaro che Andrea stava agevolmente al passo dei primi.

Con Pace sempre primo si fa minaccioso Jabouille che ha nella sua Elf una macchina molto adatta alla veloce pista di Enna. E' poi Jabouille a permettere il ricongiungimento con Pace dopo che quest'ultimo aveva preso un certo vantaggio favorito dalla lotta tra Hailwood e il francese. Questo allungo della Elf mostra

è un sollievo. «Potevo vincere perché non avevo difficoltà a stare al loro passo», diceva Jabouille scoscolato e gli stessi Hailwood e Pace parlavano tra loro dopo la corsa della fantastica velocità della macchina francese.

Comunque per questa volta il pericolo è superato e Pace torna al comando con Hailwood che lo segue agevolmente. I due non forzano perché Pescarolo e

Reutemann sono ormai lontani. A tener desta l'attenzione del pubblico, più che la rimonta dal quinto posto di Ruesch e la combattività di Kazato, è ora un violentissimo incendio che brucia la sterpaglia proprio sulla destra della tribuna. Le fiamme si sono levate molto alte e anche pericolose con un fuggi fuggi generale, e fa un certo effetto vedere le imponenti forze antincendio della CEA di Bologna re-

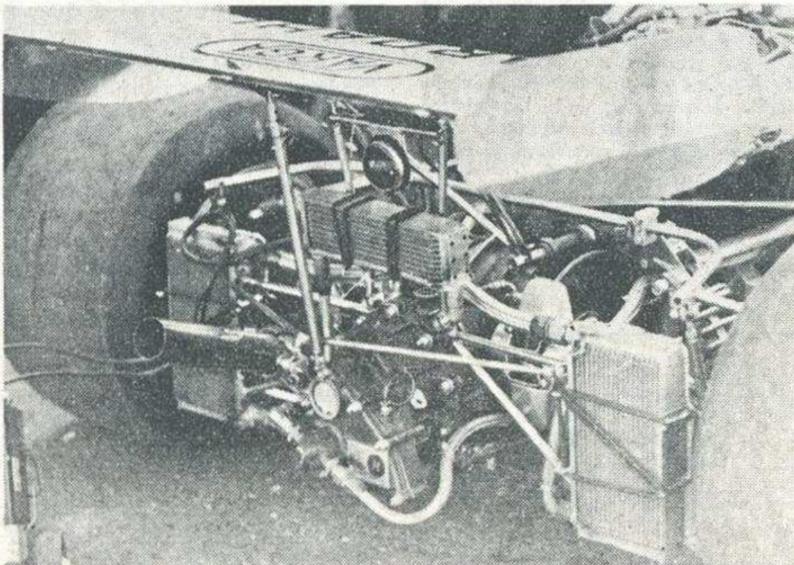
stare immobili al loro posto (come è giusto) mentre fuori della pista il fuoco arde allegramente.

Quando il fuoco si spegne da solo per mancanza di combustibile, la situazione in pista è mutata: Pace, che aveva guidato la gara con grinta fino al 22. giro, deve entrare ai box dove ci si rende conto che il monoblocco è crepato: «Mi va sempre a finire così, è la sfortuna che mi accompagna». Hailwood è così solo con una quindicina di secondi su Pescarolo, e venti su Reutemann. Quarto è ora Ruesch dopo che Kazato ha dovuto sostare ai box a cambiare una ruota danneggiata in variante e Fittipaldi e Depailler sono leggermente arretrati. Dolhem si ferma e perde contatto dai due ma rimane settimo e ultimo a giri pieni. Francisci è ottavo dopo aver rimontato Jaussaud ma i due sono doppiati come Potoki che fa di tutto per ostacolare gli avversari nel doppiaggio.

Gli ultimi giri riservano ancora due emozioni: prima Beuttler fa un nuovo salto in variante danneggiando la macchina e poi Reutemann torna ai box col motore cotto per la perdita di tutta l'acqua a causa dello sfilarsi del tappo del blocco. Sei concorrenti a giri pieni, dunque, con Hailwood a una media di 198 kmh davanti a Pescarolo regolare con la Brabham, inferiore alla Surtees di telaio e con le gomme troppo calde per consentire di mantenere il passo elevato dei primi giri.

mentre Potoki è già lontano. Invece di limitarsi a controllare gli avversari, Hailwood forza e si stacca leggermente restando solo al comando. L'impressione è che sta chiedendo troppo alla macchina ma si sa che all'inglese non piace scendere a compromessi. Per cercare di seguirlo Pescarolo e Depailler si impongono un ritmo molto sostenuto che consente loro di accrescere sempre più il vantaggio sugli altri inseguitori tanto che ben presto Depailler colma lo svantaggio che aveva accusato da Ruesch nella prima manche e diventa terzo assoluto.

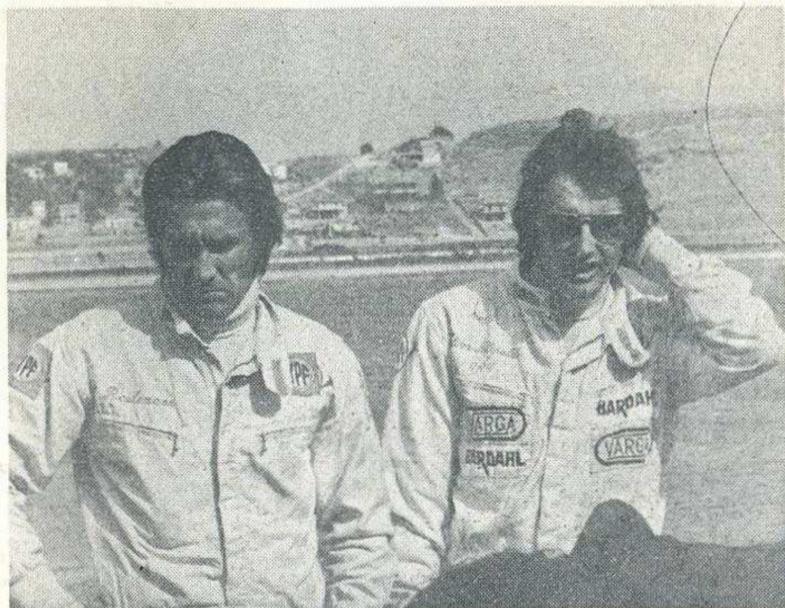
Ruesch comunque non è stato con le mani in mano e si è portato quarto scavalcando Fittipaldi. Dolhem invece è sceso di al-



Un'altra immagine della Brabham di Wilson Fittipaldi. I radiatori ai lati del cambio sono quelli per il raffreddamento dell'olio motore, quello piccolo sul cambio per il lubrificante del cambio stesso

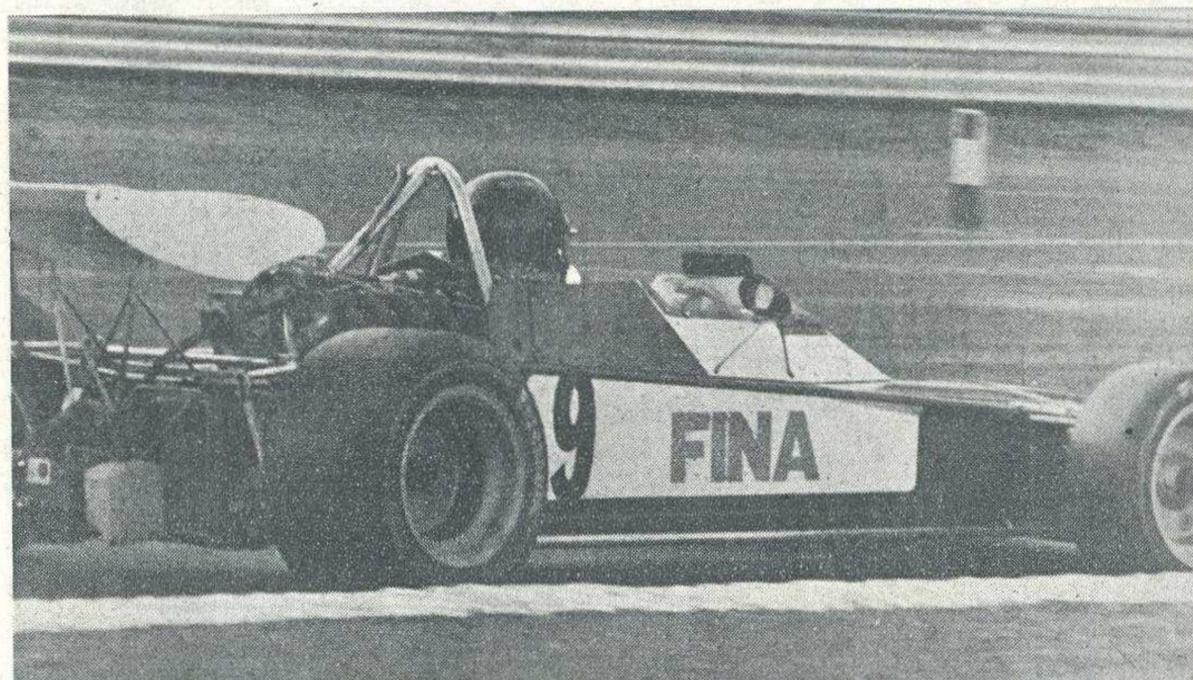
## FITTIPALDI certamente a Monza

Prive di fondamento sono le voci su di una possibile rinuncia a Monza. Fittipaldi sarà al G.P. d'Italia mentre probabilmente non verrà Chapman per via degli strascichi sull'incidente di Rindt per la iscrizione non è un problema visto che ora la macchina non è più Lotus (non la si trova iscritta da nessuna parte) ma John Player Special e l'iscrizione è stata fatta sotto questo nome. D'altra parte il problema non si era posto neppure lo scorso anno quando Fittipaldi è venuto con la turbina dipinta d'oro e nero.



Sopra, Reutemann, qui con Wilson Fittipaldi, è stato la causa della rottura di motore accusata da de Adamich (a destra), che con la sua Surtees-Fina poteva aspirare ad un piazzamento eccellente

## DE ADAMICH niente sasso in bocca



PERGUSA - Andrea de Adamich è incappato al « curvone » in un insolito quanto spiacevole incidente. Dopo aver fatto registrare il quarto miglior tempo nelle prove ufficiali di qualificazione conquistando un ottimo posto in seconda linea nello schieramento di partenza, era costretto a prendere la via dei box già al sesto giro col motore fuori uso. Era successo che un grosso sasso, scagliato indietro dalle ruote della Brabham di Reutemann, era andato a finire nella presa d'aria dinamica del suo Cosworth piazzandosi nel condotto del secondo cilindro.

Oltre al comprensibile disappunto per dover rinunciare alla gara, Andrea ha tenuto a evidenziare che Reutemann finiva sempre nella zona di terra battuta, ben oltre la linea gialla di demarcazione, accorciando le curve ma danneggiando i piloti che lo seguivano. « Pensa un po' se un sasso di queste dimensioni ti arriva al viso » andava dicendo in giro de Adamich, mostrando il corpo contun-

dente che aveva messo fuori uso la sua Surtees. E per fare maggior forza al proprio discorso ha presentato una segnalazione scritta in proposito ai commissari sportivi.

Il periodo delle ferie che ha coinciso con la gara ennese, ha portato ai margini del lago di Pergusa numerosi personaggi di primo piano. Oltre a John Surtees, infatti, che pur se regolarmente iscritto ha preferito occuparsi della messa a punto delle vetture e far scendere in pista i suoi tre moschettieri Hailwood, Ruesch e Pace (più de Adamich che come il solito correva per i colori della Fina). A fare da spettatore c'era anche Brian Hart (presente anche perché un gran numero di vetture montavano i suoi ormai diffusissimi motori) e Tim Schenken che, trovandosi in vacanza al sole di Taormina, aveva pensato bene di fare un salto a Pergusa per salutare qualche amico.

mang.

cune posizioni per colpa della frizione che poco dopo lo arresterà definitivamente. Un po' di movimento viene creato al 9. e al 10. giro delle due macchine iscritte da Bloore: prima è Kazato che sbanda all'ingresso del secondo tornante ripartendo però subito; poi è Beuttler che batte ogni record finendo fuori pista per la terza volta fra prove e gara, sempre in questo punto, e si ritira.

Ma il giro più importante è l'11.: invece della Surtees arrivano al comando la Brabham di Pescarolo e la March di Depailler. Hailwood è fermo in pista per la rottura della puleggia dell'ingranaggio di un albero a cammes. Per Pescarolo, che aveva concluso in seconda posizione con 25" circa su Depailler, si tratta ora solo di riuscire a portare la macchina sino in fondo. Per sua fortuna tutto gira bene e anche gli attacchi di Depailler sono più simbolici che reali avendo ancora il giovane avversario tutto l'interesse a portarsi a casa i nove punti del campionato.

Chi non si risparmia sono Ruesch e Wilson Fittipaldi che lottano disperatamente per il terzo posto assoluto a cui entrambi possono aspirare. Ruesch tira un sospiro di sollievo quando Wilson rompe ben due bielle del motore a meno di dieci chilometri dalla fine. L'onore della Surtees è salvo anche se le premesse per questa macchina erano ben altre. Dietro, il lotto si è assottigliato: Reutemann e Kazato sono a pie-

### Fermento in Inghilterra per la « ricca » Rothmans

Il Rothmans 50.000 (sterline), la gara di 500 km aperta alle auto di ogni tipo che si correrà a Brands Hatch domenica prossima, ha tenuto lontani alcuni piloti da Enna. Morgan, che ha modificato la Brabham portando il radiatore avanti come Fittipaldi, Purley, Westbury e Birrell saranno della partita. Anche il Team Rondel avrà due sue auto, una col serbatoio normale e l'altra maggiorata, guidate da Reutemann e Schenken. Tutte e due sono state allestite con bocchettoni rapidi tipo Indy, per il rifornimento. Sarà presente anche Gethin, ma non è ancora certo se userà la Chevron F 2 o la BRM F. 1. Il motore in alluminio di Hart lo avrà Birrell. Per favorite sono comunque date le due McLaren F. 1 iscritte ufficialmente. L'unico interrogativo è la tenuta del motore per cento miglia più del solito. Non è molto credibile che Stewart e Fittipaldi siano al via. Per Fittipaldi Chapman pare abbia cure particolari in questo periodo. « Deve stare in casa seduto su una poltrona senza muoversi e quando esce è accompagnato da due guardie del corpo », dicono scherzosamente Wilson senior (padre) e Wilson junior (fratello) qui ad Enna. « Fino a quando il campionato del mondo non è matematicamente suo, niente F. 2 e niente rischi inutili ».

ni giri mentre Jaussaud e Potoki sono stati doppiati e Francisci ha dovuto rinunciare a un buon piazzamento quando il mozzo della ruota posteriore sinistra si è rotto facendo volare via la ruota con suo grande spavento. E' lo stesso inconveniente che costò il piede a Reutemann a Thruxton.

Protagonista dell'ultimo minuto, quando ormai tutti aspettano Pescarolo vincitore della manche oltre che assoluto, è il lento e pericoloso Potoki: Pescarolo e Depailler lo raggiungono per il terzo doppiaggio prima dell'ultima variante. Pescarolo prova a passare ma Potoki davanti è incerto e Pescarolo deve staccare un attimo. E' il momento atteso per tutta la manche da Depailler che lo infila e taglia il traguardo per primo. Per somma dei tempi è comunque il bravo Pescarolo a precederlo nella classifica finale; terzo è Ruesch davanti a Fittipaldi rimasto quarto anche se fermo da due giri. Poi il bravo Kazato davanti a Reutemann, Jaussaud e Potoki.

g. n.

● Fra i ritorni più graditi ce n'è uno che viene veramente da lontano: vi ricordate di quel Luigi Fontanesi, che era già arrivato al plafond della F. 2 (salendo addirittura in prova sulla F. 1 Tecno!). Pare proprio che Gigi si sia stancato del suo vagabondare in Oriente e intendeva rientrare pieno di buone intenzioni in Italia; per riallacciare i ponti si è visto infatti la sua fidanzatina di sempre, mentre si aggirava fra i vecchi amici della F. 3.

### F. 3 di mezzagosto (terzo BRAMBILLA)

## MASS spadroneggia al NURBURG

ADENAU - Indubbiamente si addice a Jochen Mass il tortuoso circuito del Nurburgring: dopo avervi trionfato in F. 2 poche settimane fa, ecco che ora si ripresenta con la March F. 3 ufficiale per cogliere il suo bis senza discussioni.

Dopo il suo tempo strepitoso in prova (8'28"5 col motore Vegantune a carburatori) che aveva relegato « niente posto di meno che » Williamson al secondo posto, Jarrier al terzo e il nostro Vittorio Brambilla al quarto, si presentava al via della gara come il più probabile vincitore. Ben 77 erano le macchine schierate, quando pochi attimi prima della partenza si scatenava un diluvio. Gli organizzatori tedeschi, preoccupandosi per la pericolosità del circuito e per le proibitive condizioni atmosferiche giustamente impedivano ai piloti che disponevano di gomme slicks di prendere il via, concedendo però loro di cambiarle al più presto.

Mass intanto aveva preso il comando: ben 44 erano i secondi che il tedesco infliggeva ai suoi antagonisti nel corso del primo giro, e più precisamente al nostro Tino Brambilla e al fratello Vittorio, che iniziava le sue disavventure con una toccata e doveva proseguire senza il musetto. In seguito solo la puntura di un'ape, entratagli fino alla gola, lo avrebbe fermato privandolo di un piazzamento che lo avrebbe ricompensato per la sua ottima gara.

Nel frattempo il fratello Tino se la spassava con Depailler, che a un certo punto, passata la pioggia, finiva col passarli per aggiudicarsi la seconda piazza. Tino giungeva quindi onorevolmente terzo: ma la migliore soddisfazione per gli italiani veniva ancora da Pino Pica che in condizioni proibitive realizzava il miglior tempo sul giro, in 9'27"8 alla media di 114,8 kmh.

INTERNATIONAL RHEIN-MOSEL PREIS - Gara internazionale di velocità in circuito per il monoposto di F. 3 - Circuito del Nurburgring, 13 agosto 1972. LE CLASSIFICHE

1. Jochen Mass (March 723) 1.12'45"5, media 131,6 kmh; 2. Depailler (Alpine) 1.13'46"2; 3. Tino Brambilla (Brabham BT35) 1.14'19"1; 4. Hull (Brabham BT38) 1.14'47"1; 5. Jarrier (March 723) 1.16'06"6; 6. Kern (Alpine) 1.16'14"1; 7. Sommer (March 723) 1.16'17"1; 8. Williamson (GRD) 1.16'21"1.

Giro più veloce: Pica (Brabham BT35) 9'27"8, media 144,8 kmh.

### ANDRUET fuoristrada

(in monoposto)

## MIEUSSET re francese delle salite

MERIBEL - LES ALLES - Jimmy Miesuset, aggiudicandosi la corsa in salita Brides-Meribel, che sta rivelandosi sempre più una « classica » francese si è assicurato il titolo di Campione di Francia della Montagna per la seconda volta consecutiva, nonostante manchi ancora una mezza dozzina di prove al termine del campionato. In questa occasione Miesuset ha migliorato il record della corsa, da lui stabilito l'anno scorso, di ben 26", distaccando il secondo classificato, Maublanc di oltre 7", mentre Lachaud, giunto terzo, ha accusato un ritardo dal vincitore di 23".

Molto atteso era Andruet e la sua Alpine-Renault monoposto, ma l'anziano campione d'Europa che aveva già conosciuto noie al motore e ai freni, è uscito di strada poco dopo la partenza. Bisogna dire che la carreggiata, particolarmente dissestata, rendeva la corsa molto difficile e a volte anche pericolosa.

Con il record e la vittoria di Miesuset, non va dimenticato l'exploit di Dirand che con la sua BMW-Tuning ha ottenuto il nono posto davanti a tutte le Alpine-Renault e le Porsche. Nello stesso tempo si nota la bella prova di Guimelli e della sua « vecchia » R8 Gordini, giunto terzo a soli 23" da Dirand e 6" ha Hazard giunto secondo.

Balas (Porsche 911 S) si è imposto, come previsto, nel gruppo 3, davanti ad un'altra Porsche, quella di Almeras.

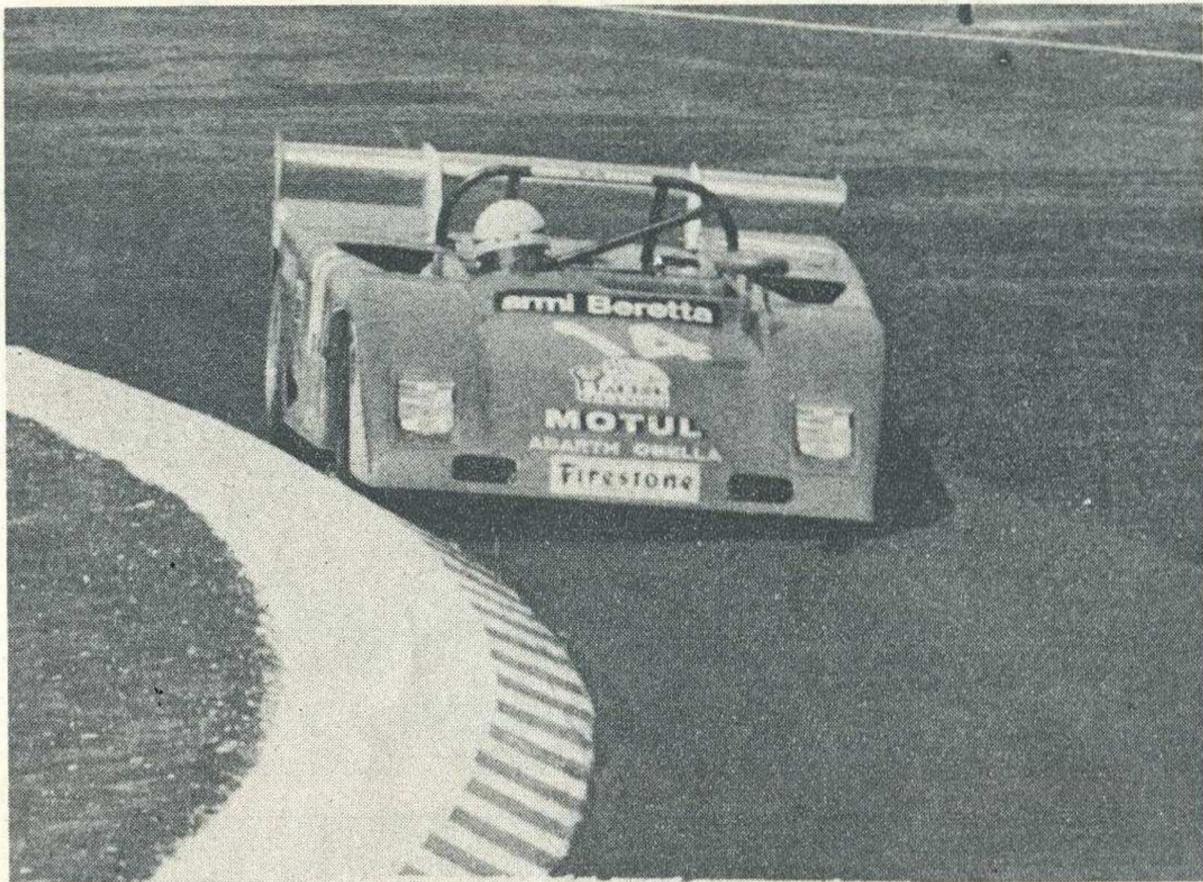
Marianne Hoepfner si è aggiudicata una nuova Coppa delle Dame e nelle Turismo, le Chrysler Hemicuda hanno trionfato ancora una volta con Chemin, Sarrazin, Marie Laurent e Geral davanti alla Chevrolet Camaro della giovane speranza Rua.

j. r. Jaubert

COTE DE BRIDES-MERIBEL - Corsa di velocità in salita, valida per il campionato francese della montagna - Meribel, 20 agosto 1972.

### LA CLASSIFICA

1. Miesuset (March 722) in 5'30", alla media di kmh 91,98, nuovo record; 2. Maublanc (Chevron B 20) 5'37"4; 3. Lachaud (Pygmée MDB 16) 5'52"9; 4. Rua (Tecno) 5'57"5; 5. Belin (Abarth 2000) 6'05"5; 6. Smith (Lola T 290) 6'06"8; 7. Almeras (Porsche 908) 6'09" e 4; 8. Pont (Abarth 3000) 6'26"2; 9. Dirand (BMW-Tuning) 6'27"1; 10. Moisson (BBM-Simca) 6'29"1.



Ad Enna, Merzario ha corso con un'Abarth-Osella iscritta nel gruppo 5, in maniera da aggiungere qualche punto al suo gruzzolo per il Campionato assoluto nazionale. Eccolo, a sinistra, nella nuova chicane e sopra acclamato per la terza vittoria nell'Euro 2000

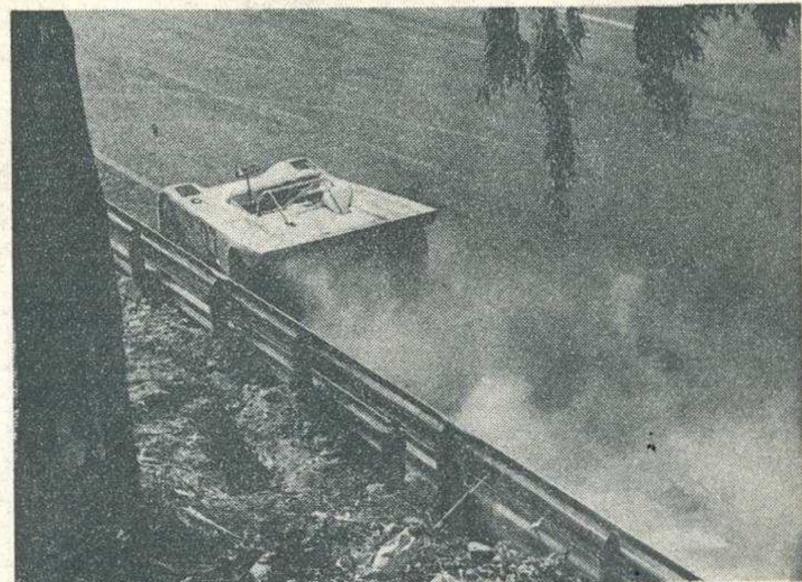
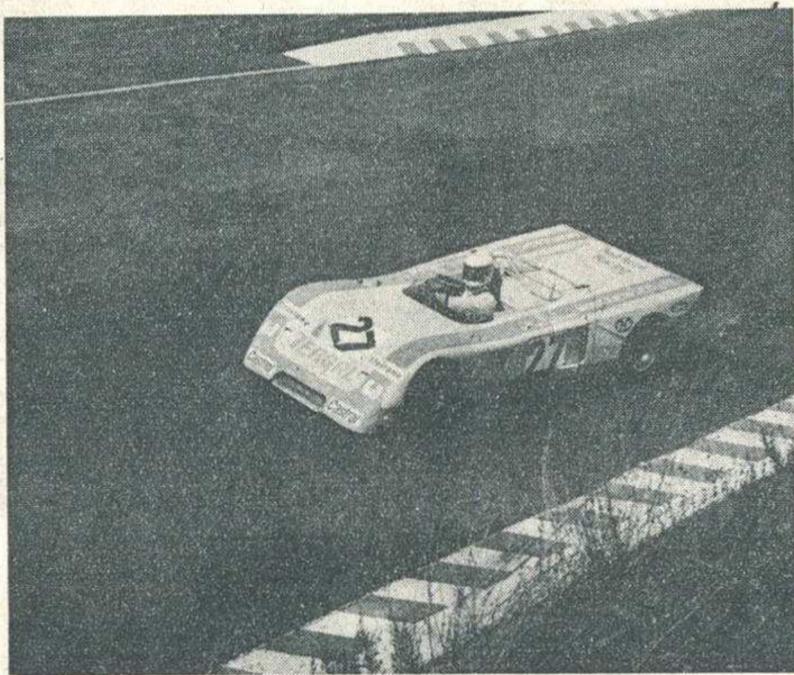
#### SPECIALE PER AUTOSPRINT

ENNA - Il momento magico di Arturo Merzario e della Abarth Osella continua nell'Euromarche 2000. La riapertura dell'Autodromo di Pergusa ha visto infatti il binomio Abarth-Osella ancora al vertice. E' il quarto successo assoluto di campionato in questa stagione per le macchine di Osella (Vallelunga, Digione, Silverstone e Pergusa) e il terzo per il pilota di Civenna dopo Digione e Silverstone. Merzario si è aggiudicato da dominatore le due manches e non ha mai dato l'impressione di trovarsi in concrete difficoltà, neppure quando gli inseguitori più diretti lo pressavano da vicino. Arturo ha fatto insomma una gara-capolavoro, senza il minimo errore o la più piccola sbavatura, ha portato il suo due litri al limite per mettere da parte qual discreto numero di secondi che gli potesse dare una qualche tranquillità, ma non ha mai strafatto, non ha neppure lontanamente ecceduto, consapevole che il più piccolo errore gli avrebbe portata via quella vittoria per lui tanto importante (Arturo è in lizza per due campionati: l'Euromarche e l'Italiano) e infine è arrivata puntuale e meritatissima.

Il due litri torinese è apparso come la vettura globalmente più efficiente. Certamente meno potente del sempre sorprendente BMW di Quester (il quale si è giocato un risultato forse non impossibile per l'eccessiva irruenza alla prima curva che gli si è parata davanti) ha comunque evidenziato doti di tenuta e di affidabilità davvero invidiabili (nonostante i cordolini delle chicane abbiano piuttosto martirizzato la geometria delle sospensioni) le quali hanno permesso al team di Osella di portare a casa altri venti preziosissimi punti che hanno ridotto quasi del tutto il distacco in classifica con la nuova leader, la Lola, e la Chevron, passata al secondo posto. L'altra Abarth in gara, quella di Hezemans, era an-

Vincendo senza strafare, **MERZARIO** a Enna ha corso per l'Euromarche di Osella e per il proprio campionato italiano

# L'acchiappapunti



Jody Scheckter ha dimostrato la sua classe con la Chevron della Montjuich, ma ha anche fatto molti « numeri ». Eccolo a sinistra, in controsterzo alla chicane, ma non evita una dura toccata

data male già in prova e in gara aveva girato tra gli inseguitori. Poi, per l'indisposizione... da anguria (di cui legge nella cronaca) di Hezemans, ha dovuto prendere la via dei box; senza questo inconveniente è credibile che sarebbe finita terza o quarta, il che non è poco.

Gli altri, quelli che avrebbero potuto insidiare il successo di Merzario, hanno dovuto per un verso o per l'altro piegarsi allo strapotere del comasco. Il primo a uscire di scena è stato Quester che, dopo aver dominato nelle prove ottenendo la migliore prestazione (1'25"3 a 202,579 kmh di media), ha compromesso tutto prima per la toccata in

chicane al primo giro che lo ha fatto subito fermare ai box per lungo tempo, poi, nella seconda manche, quando sfruttando l'ora di intervallo gli era stata rimessa in efficienza la macchina, è « uscito » spettacolarmente al sesto giro, proprio alla « famigerata » curva del cancello, pare per il dechappamento di un pneumatico (un'analogia avaria era capitata in prova anche a Merzario). Fuori pure Hezemans con un violento mal di pancia, i più insidiosi antagonisti per Merzario sono stati Scheckter, Elford ed Edwards.

Judy, il sudafricano, porta a casa come ricordo il giro record (1'27"2) e una collezione

ne davvero invidiabile di testacoda e dialoghi ravvicinati col guard-rail. La sua Chevron (che montava una presa d'aria dinamica per i collettori d'aspirazione) alla fine ha ceduto. La pressione dell'olio era a zero, il cofano anteriore era stato completamente sostituito in gara dopo che quello originale era rimasto ai margini della prima variante e la carrozzeria portava ai lati i segni di numerosissime toccate. Ma Scheckter è stato certamente il combattente più indomito della giornata, in una gara che ha visto uomini di primo piano compiere imprese davvero esaltanti.

E' il caso di Elford, che ha fatto una corsa da vero pro-

fessionista, estremamente rapida ma senza affaticare la vettura. L'unico errore del « postino volante » è stato quello di ritenere, al 29. giro della prima manche, di avere la gomma posteriore sinistra afflosciata. In effetti la macchina non stava più bene in strada, ma il pneumatico era a posto; era il fondo delle chicane che cominciava a liquefarsi. Vi perdeva circa un minuto e, nonostante una rimonta favolosa, si vedeva costretto a fine gara a contentarsi del secondo posto.

Infine Edwards: l'alfiere della Lola che aveva condotto per 32 giri dei 38 in programma nella seconda manche (Merzario, che aveva un co-

« XI COPPA CITTA' DI ENNA » - Gara internazionale libera di velocità in circuito valida per il Campionato d'Europa Marche vetture fino a 2000 cc. e per il Campionato italiano assoluto di velocità - Classifica per somma dei tempi delle due manches di 38 giri ciascuna per un totale di km 184,110 - Autodromo di Pergusa (Enna) di 4,845 km - Enna, 15 agosto 1972 - Spettatori presenti circa 30.000 - temperatura circa 32 gradi.

## PRIMA SERIE

1. Arturo Merzario (Abarth Osella 2000) in 57'29"5 a 190,358 kmh di media; 2. Edwards (Lola T 290) in 57'57"4; 3. Elford (Lola T 290) in 58'51"7; 4. Hezemans (Abarth Osella 2000) a 1 giro; 5. De Bagration (Lola T 290) a 1 giro; 6. Bridges (Chevron B 21) a 2 giri; 7. Anastasio (Chevron B 21) a 5 giri; 8. Scheckter (Chevron B 21) a 11 giri; 9. Juncadella (Chevron B 21) a 15 giri; 10. Josa (Chevron B 21) a 16 giri; 11. Lafosse (Lola T 290) a 18 giri; 12. Quester (Chevron-BMW 2000) a 36 giri; Giro più veloce: il quinto di Jody Scheckter (Chevron B 21) in 1'27"2 alla media di 198,165 kmh.

## SECONDA SERIE

1. Arturo Merzario (Abarth Osella 2000) in 56'34"4 a 193,448 kmh di media; 2. Elford (Lola T 290) in 57'16"; 3. Lafosse (Lola T 290) a 1 giro; 4. Bridges (Chevron B 21) a 2 giri; 5. Edwards (Lola T 290) a 7 giri; 6. Josa (Chevron B 21) a 20 giri; 7. De Bagration (Lola T 290) a 21 giri; 8. Hezemans (Abarth Osella 2000) a 26 giri; 9. Scheckter (Chevron B 21) a 28 giri; 10. Quester (Chevron-BMW 2000) a 33 giri; 11. Anastasio (Chevron B 21) a 34 giri.

Giro più veloce: Il tredicesimo di Vic Elford (Lola T 290) in 1'27"3 alla media di 197,938 kmh.

## CLASSIFICA FINALE

1. Arturo Merzario (Abarth Osella 2000) in 1.54'03"9 a 192,000 kmh di media; 2. Elford (Lola T 290) in 1'56'07"7 a 188,484; 3. Bridges (Chevron 2000) a 6 giri; 4. Edwards (Lola T 290) a 7 giri; 5. Lafosse (Lola T 290) a 22 giri; 6. De Bagration a 24 giri; 7. Hezemans (Abarth Osella 2000) a 27 giri; 8. Josa (Chevron B 21) a 36 giri.

## Euro 2000 dopo 6 prove

	P. RICARD	VALLELUNGA	TAUREN POKAL	DIJON	SILVERSTONE	ENNA	TOTALE
LOLA	20	15	12	8	15	15	85
CHEVRON	15	12	20	15	10	12	84
ABARTH	—	20	—	20	20	20	80

## Il Trofeo alla portata di Osella

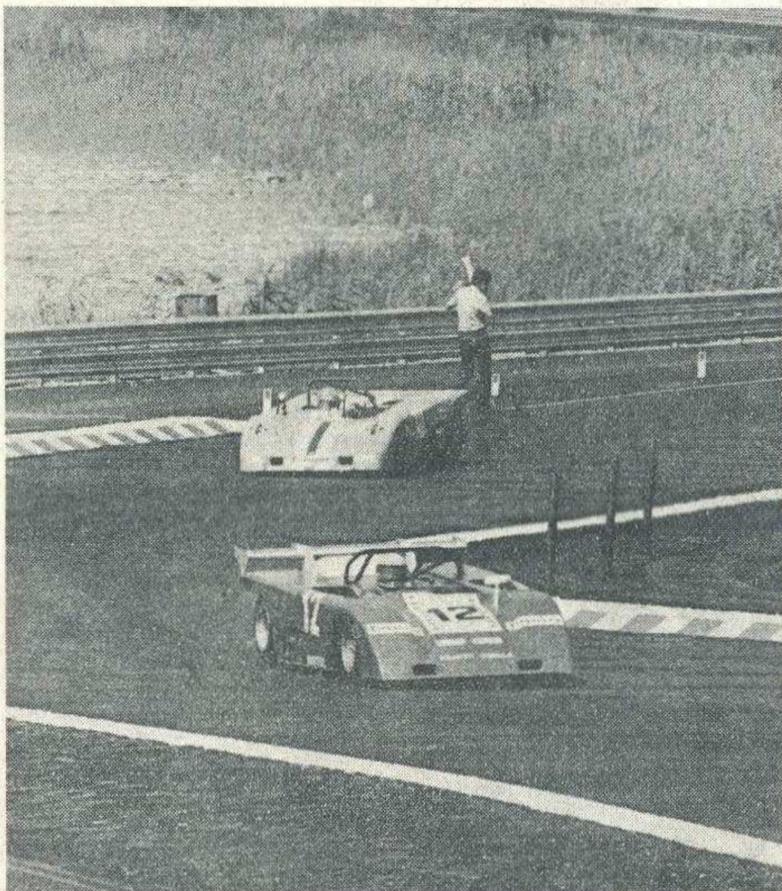
Con la vittoria di Merzario a Enna, l'Abarth-Osella ha praticamente concluso l'inseguimento delle rivali e si presenta ora, al giro di boa del campionato, come la più probabile candidata al successo finale. Il binomio Abarth-Merzario è senza dubbio il più agguerrito e per Lola e Chevron il vantaggio attuale pare molto effimero vista la continuità del tandem italiano. Le ultime tre prove le ha vinte tutte Merzario e già dalla prossima, in programma al Nurburgring il 3 settembre, il comasco potrebbe operare il sorpasso.

spicuo vantaggio dopo la prima manche, si limitava a controllarlo) si doveva ritirare quasi alla fine per la rottura del filo dell'acceleratore, arrivando lungo anche in chicane. E' stato comunque il più regolare di tutti a Pergusa dove i lavori fatti hanno dato all'impianto un nuovo volto. Le varianti (forse è meglio chiamarle in questo modo, visto che sono qualcosa di più movimentato di una semplice chicane) hanno assolto in pieno al loro compito e ora il circuito è piuttosto selettivo e « guidato ».

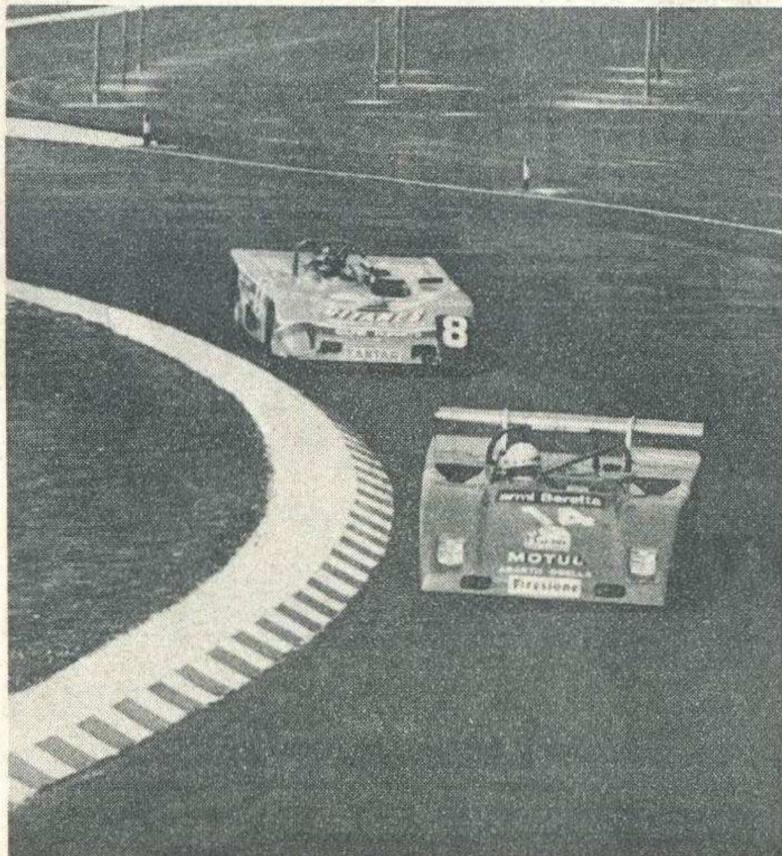
Le misure di sicurezza si sono rivelate pienamente efficienti (dai doppi guardrails continui sui due lati della pista ai servizi antincendio con estintori sulle Maserati - la stessa ditta di Imola - all'impianto di TV a circuito chiuso che permette alla direzione di gara di avere tutta la pista continuamente sotto controllo) e i piloti si sono dichiarati soddisfatti.

Alla vigilia, prima delle prove, Merzario si è recato con Elford ed altri piloti dal direttore di corsa, Dragoni, chiedendo di segnalare meglio l'ingresso in chicane, ritenuto poco visibile (cosa che è stata fatta con vistose striature di materiale plastico) e per protestare per l'altezza dei cordoli apparsi troppo alti col pericolo di far « avvitare » le vetture che vi salgono sopra (per inciso tali cordoli sono stati realizzati conformemente ai disegni esecutivi della CSI per tali installazioni). Inoltre tutti i piloti si sono lamentati del pietrisco che si stacca dall'asfalto, vuoi per il gran caldo, vuoi perché non ancora assestato, vuoi perché il conglomerato ha dimensioni forse eccessive sotto il profilo granulometrico, rendendo precaria la tenuta in curva e in frenata delle vetture. Gli organizzatori, tra una manche e l'altra, hanno fatto spazzare la pista eliminando l'inconveniente, almeno per i primi giri, ma poi il problema si è ripresentato. Sta forse qui il neo più vistoso, non vorremmo dire l'unico, evidenziato da questo Pergusa edizione '72, che può finalmente avviarsi a diventare un impianto efficiente e sicuro. Da professionisti.

Giulio Mangano



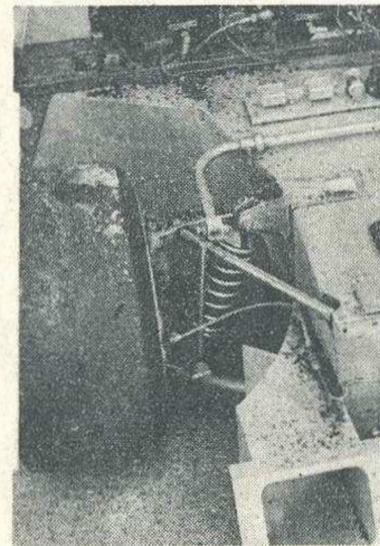
Sopra, Hezemans, qui assieme a De Bagration, ha compromesso la sua corsa per un'anguria ghiacciata! Sotto, Merzario ed Elford ai ferri corti. A destra, la Lola di Elford cosparsa di brecciolino



## I. SERIE

## Il breccino tradisce Elford

ENNA - Il via viene dato qualche minuto dopo le 15. In prima linea, in base ai tempi stabiliti nelle due giornate di prove, Quester e Scheckter, seguiti da Merzario ed Edwards in seconda, quindi Elford e Lafosse, Juncadella e de Bagration, Hezemans e Josa, Bridges e Anastasio. Non partono, perché non qualificatisi (bisognava coprire un giro in un tempo non superiore del 15 per cento alla media delle tre migliori prestazioni delle prove) « Mascaleros », Gambero, Sgarlata, Savona, Cocco, Semilia, Spatafora, Cavatorta, Guagliardo e D'Amico. All'abbassarsi della bandiera, dopo il giro di ricognizione, il più lento è Hezemans, che passando all'esterno scatta rapidissimo, ma già all'ingresso della prima chicane, a un paio di chilometri dal via, Quester ha un centinaio di metri di vantaggio sul gruppo. L'austriaco però arriva lungo in chicane e dopo aver carambolato riparte attardato, in quinta posizione. A conclusione del primo giro comunque il pilota della Chevron BMW si ferma per controllare la



geometria delle sospensioni che hanno risentito dell'impatto. Gli viene anche sostituita una ruota anteriore ma dopo un tentativo Quester rientra al box al quarto giro del 38 previsti per ogni manche.

Intanto è in testa Scheckter (Chevron) che terrà il comando fino all'11. passaggio quando comincerà a condurre Merzario. Dal canto suo il sudaficano incapperà in un paio di testacoda in chicane prima di perdere completamente il muso, sempre alla prima variante, rientrando al box col telaio in bell'evidenza. Al 19. giro Lafosse in uscita della seconda chicane picchia sul guard-rail; il breccino comincia a staccarsi dall'asfalto e l'aderenza comincia ad essere precaria. Al 29. passaggio infatti Elford si ferma

## II. SERIE

## L'«uscita» choc di Quester

Al via della seconda manche (ore 17,40) troviamo tutti i protagonisti della prima meno Juncadella che ha danneggiato una sospensione. In ultima fila c'è anche Quester che ha montato un nuovo musetto (il primo si era danneggiato nella prima manche) e ha rimesso in sesto la vettura.

Allo start scatta rapidissimo Edwards (Lola) che terrà il comando fino al 31. giro quando dovrà ritirarsi per la rottura del cavo dell'acceleratore. Dietro di Lui in progressione Elford (Lola), Scheckter, Merzario e Lafosse (Lola).

Al sesto giro Quester, che navigava tra la quinta e la terza posizione, incappa in una vistosa sbandata alla curva del « cancello ». L'ambulanza di servizio entra in pista — bandiere bianche sventolate per i piloti in gara — e riporta al box l'austriaco, un po' schoccato e con una leggera escoriazione alla parete sinistra del collo. Nulla di grave. Durante la stessa tornata si ritira Anastasio per la rottura di un tubicino che porta la benzina all'iniettore del primo cilindro della sua Chevron. Pergusa non porta certo bene al torinese. Al decimo giro Scheckter comincia a passare col motore in disordine e ben presto dovrà ritirarsi con la pressione dell'olio a zero.

Al 14. passaggio si ritira Hezemans. L'olandese dice di sentirsi molto male. Dapprima si pensa a un colpo di caldo (sulla pista ci sono 35°) poi dopo una visita medica si scopre la verità. Toine, con eccessiva leggerezza, ha fatto una scorpacciata di anguria tra la prima e la seconda manche, quindi dopo una doccia ha ripreso a guidare. Lo stomaco ha deciso di fare sciopero e i dolori si sono fatti sentire. Per Hezemans la corsa finisce lì, e a fine batteria lascerà l'autodromo in ambulanza.

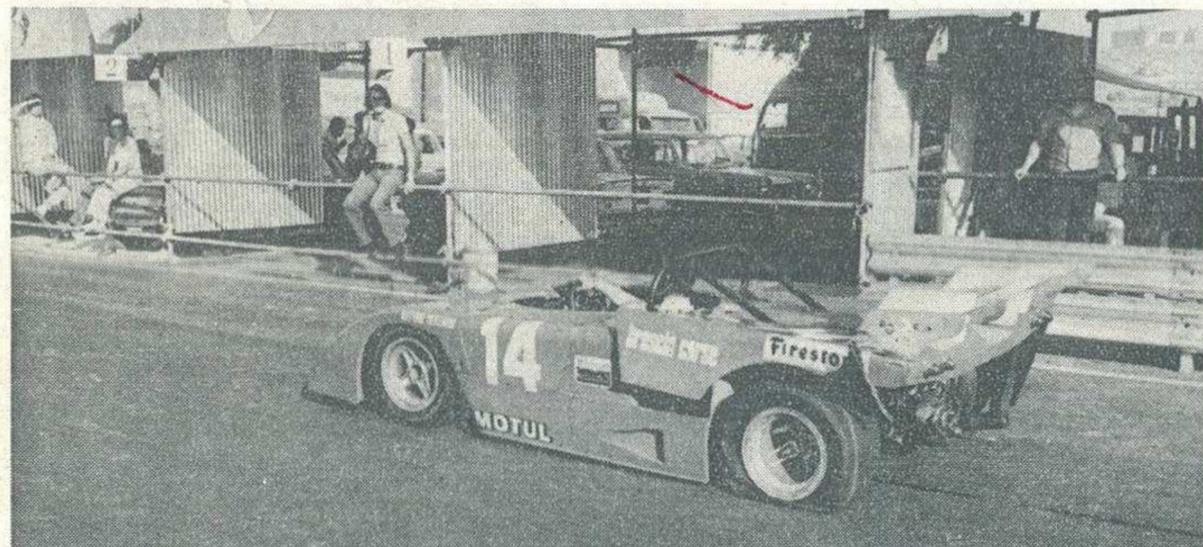
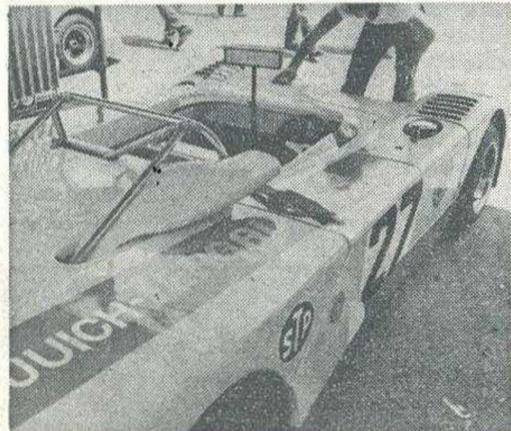
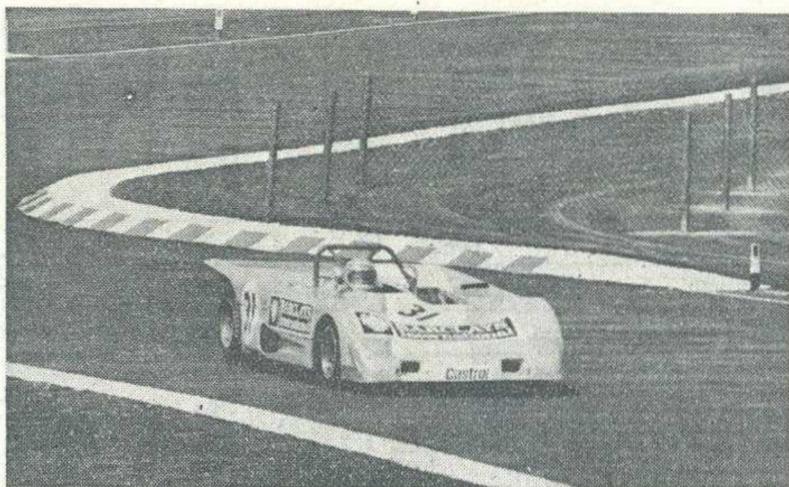
Coll'abbassarsi della temperatura i motori girano più tranquilli e l'aderenza è leggermente migliorata (nell'intervallo tra una manche e l'altra gli addetti dell'autodromo hanno spazzato l'insidioso breccino delle chicane). Merzario che ha un ritardo di circa 13 secondi sul primo, Edwards, si limita a controllare la situazione, alternandosi nella seconda posizione con Elford e vivendo sul vantaggio conquistato nella prima manche.

Poi al 31. giro il comasco passa a condurre dopo il ritiro di Edwards e vince comodamente anche questa seconda manche con una quarantina di secondi di vantaggio su Elford. Il pubblico e gli uomini di Osella avevano trepidato sul finire perché Arturo passando davanti ai box indicava che qualcosa non andava nell'alimentazione. Si temeva che gli stesse per finire la benzina, ma erano solo le pompe che cominciavano a pescare male e alla fine la vittoria è arrivata puntuale anche questa volta.

g. m.

Eliminate  
le piccole  
cilindrate  
per il tempo  
minimo

A destra, Guy Edwards, che con la sua Lola è stato uno dei più seri competitori di Merzario. Sotto a sinistra, la presa d'aria dinamica sulla Chevron di Scheckter. A destra, com'era ridotta la pista dopo la prima manche



Durante le prove, Merzario ha dechappato il pneumatico posteriore sinistro. Ecco l'Abarth-Osella rientrare ai box con qualche danno al retrotreno (foto Mangano)

## Spigolature ennesi

# L'anguria «fatale» a TOINE

● Al termine della prima manche c'è stato uno scambio di battute parecchio pepate tra Merzario ed Hezemans (accusato di non far impostare le traiettorie al compagno di squadra) circa le rispettive capacità di stare efficacemente in pista: vuoi vedere che Hezemans ha fatto la scorpacciata di anguria che lo ha costretto al ritiro, poco dopo, per... dimenticare?

● Il nuovo abito di Pergusa — se si esclude il breccino che si stacca dall'asfalto — è piaciuto a tutti. Già Westbury durante l'ispezione-GPDA pre-gara aveva trovato tutto a posto e aveva richiesto solo un leggero prolungamento dei cordoli della chicane. Anche Elford, che pure a Pergusa non aveva mai corso, si è dichiarato soddisfatto. L'ingresso in variante è stato reso più visibile e sono state aggiunte tabelle distanziometriche utilissime per le «staccate». I cordoli sono apparsi a qualcuno troppo alti; ma a prescindere che non vi si dovrebbe passeggiare sopra, sono stati realizzati in base alle disposizioni CSI in materia. Sotto il profilo della sicurezza la barriera continua di doppi guardrails, l'apparato antincendio della CEA con tanto di Maserati equipaggiate di cannoni schiumogeni, la TV

a circuito chiuso che segue metro per metro le macchine in gara e la presenza rassicurante dell'elicottero, oltre alla corsia riservata ai mezzi di soccorso, hanno fatto dimenticare la fama di circuito pericoloso che negli anni passati Pergusa di era conquistata. Le nuove varianti poi completano l'opera: sono davvero selettive, come dimostrano i tempi e i distacchi notevoli delle due batterie. Già al termine del primo giro infatti il gruppetto si sgrana e i «treni» di macchine sembra che siano — finalmente — solo un ricordo. La conferma di questa positiva impressione alle prossime gare.

● Lunedì pomeriggio alla vigilia della gara, c'è stato un piccolo «giallo dei tempi». Per tutto il tempo delle prove il timer dei cronometristi ennesi (che già il giorno prima avevano brillato consegnando i tempi di una ventina di vetture oltre tre quarti d'ora dopo la fine delle prove) aveva fatto le bizze perché l'accumulatore che lo alimenta era scarico. I tempi quindi erano stati presi anche con rilevamenti manuali e i tradizionali cronometri. Saltuariamente però il timer era stato impiegato, anche se è proprio il caso di dire che in alcuni momenti ha... dato davvero i numeri. A fine pomeriggio comunque veniva dato Merzario (con tanto di cronologici firmati ed esposti) come miglior tempo assoluto, con un eccezionale 1'24"4 che lasciava sorpresi anche i più sprovveduti i quali avevano cronometrato «ufficiosamente» il comasco mentre si faceva tirare da Lafosse, in tempi dell'ordine di 1'26" o giù di lì. D'altra parte il pilota dell'Abarth era stato sempre più o meno attaccato a Lafosse che di contro aveva un tempo di 1'27"3, cioè maggiore di tre secondi. Un altro tempo che secondo altri rilevamenti privati appariva generoso era quello di Anastasio che nessuno aveva visto girare sotto l'1'40". Ma la gran-

na ancora doveva scoppiare. A sera inoltrata, quando gli interessati segnalavano che nei tempi qualcosa non funzionava, i cronometristi retrocedevano Merzario al terzo posto, passandolo da 1'24"4 a 1'26"4. Quester dunque ritornava al vertice con 1'25"3 e pertanto il limite di qualificazione diventava più «abbordabile». Dietro Anastasio comunque non entrava più nessuno e al via per Ferragosto c'erano solo una dozzina di vetture. A completare il clima giallo della vicenda ci sarebbe stata anche una comunicazione radio (i collegamenti erano effettuati con questo sistema... etero) intercettata da orecchie indiscrete tra la direzione corsa e il box di cronometraggio in cui si chiedeva se fosse stata fatta una certa «operazione».

● Carmelo Giugno è un personaggio notissimo dello sport automobilistico siciliano. Il «gentlemen nisseno» era iscritto alla gara con la sua Sport «barchetta» ex Giulia TZ. Ma quando ha letto sul regolamento i tempi necessari per qualificarsi ha preferito lasciare la macchina a Caltanissetta e venire a Enna da spettatore. «Era impossibile per me — andava dicendo il simpatico Carmelo — girare col mio trabiccolo in tempi dell'ordine di 1'40". Io veramente la soluzione l'avevo trovata ugualmente: volevo mettere una calamita sul muso della mia macchina, attaccarmi a Quester e, facendomi tirare, ottenere il tempo di qualificazione; ma il mio meccanico mi ha ridimensionato. Mi ha ricordato infatti che così facendo non sarei stato io ad essere trainato ma... Quester a essere tirato indietro dalla mia lentissima macchina Peccato, alla BMW poi non erano disposti, a quanto sembra, a mettere un bel calamitone sul retro della loro macchina per farmi fare un buon tempo». Forse è stato l'unico che ha preso la cosa con humour anglosassone.

# Prove roventi con pista liquefatta

ENNA - Due giornate di prove, domenica 13 e lunedì 14 dalle 16 alle 19. Il sole implacabile sull'asfalto quasi liquefatto della pista ha permesso il raggiungimento di buone prestazioni solo sul finire delle prove, con la temperatura esterna più bassa e quando quasi tutti erano in pista e ci si poteva aiutare l'un l'altro con le scie.

Nella prima giornata Quester mette subito in tavola le carte che ha in mano (i 280 cavalli del suo quattro cilindri BMW) e ottiene sul finire, dopo aver brigato con gomme e rapporti, un notevole 1'26"4 a 200 spaccati di media. Questo tempo è stato realizzato senza «scie», in una delle 23 tornate effettuate dall'austriaco. Dietro di lui finiva la Lola del reddito Edwards (1'26"9) mentre Merzario otteneva al meglio 1'27". Il comasco, che inanellava 31 giri, aveva iniziato a provare nel primo pomeriggio; poi erano stati cambiati i rapporti, si era lavorato su freni ed accensione, si era fatto qualche ritocco alla carrozzeria ed era arrivato il tempo. Più sfortunato invece era Hezemans che faceva un buco nel motore dopo appena cinque giri di prova e doveva contentarsi di un modestissimo 1'36"7.

Elford doveva fermarsi invece dopo 14 giri per aver danneggiato la sospensione anteriore sinistra e la carrozzeria della sua Lola-Gitanes (tabacco, tabacco...) sui cordoli di una chicane. L'inglese comunque aveva già realizzato 1'27"7.

Nella seconda giornata di prove quasi tutti i piloti miglioravano le prestazioni del pomeriggio precedente. Quester era ancora al vertice (grazie all'arrivo di un providenziale camion della Firestone e di qualche scia

giusta) con 1'25"3, seguito dall'irruento Scheckter (1'25"7) e da Merzario che si portava a 1'26"4, cioè la migliore tornata di Quester del giorno prima. Il comasco comunque non aveva potuto giocare tutte le carte in quanto, proprio quando stava per iniziare a forzare per «fare il tempo», proprio all'ingresso della prima chicane, restava vittima del dechappamento del pneumatico posteriore sinistro. La vettura, che Arturo riusciva a tenere in strada, riportava solo lievi danni ai parafranghi posteriori (obbligatori essendo di gruppo 5) ma per quel giorno le prove stavano per finire e Arturo, sfruttando la scia del compiacente Lafosse, otteneva la terza prestazione della giornata.

Hezemans dal canto suo ha avuto da brigare anche in questa seconda giornata con un motore che, seppure nuovo non voleva saperne di girare tondo e gli consentiva di registrare solo 1'29"8.

Alla fine delle 2 giornate di prove veniva comunicato il tempo minimo di qualificazione (1'37"9) stabilito in base alla media delle tre migliori prestazioni, maggiorate del 15 per cento. Restavano fuori quindi tutti i piloti delle GT e Sport 1000 e 1600 (Gambero, OMS 1000; Sgarlata, Lancia F.E.M. 1600; Savona, Abarth 1000; Semilia, Abarth 1000; Coco, GTA; D'Amico, GTA; Spatafora, Porsche 911; Cavatorta, OMS 1000; Guagliardo, Porsche 911) oltre a «Mascales» con un Carrera 6. Durante il primo giorno di prove questi piloti avevano presentato agli organizzatori una richiesta per fare una gara a parte, loro riservata, ma la cosa non aveva seguito.

g. m.



## Merzario irrita Dragoni

● Dragoni si è seccato parecchio (e ha chiesto un rapporto dal commissario al box) perché Merzario durante la prima giornata di prove è uscito dalla zona box col semaforo rosso, mentre le prove erano sospese per un breve intervallo. I due hanno poi discusso assieme la faccenda (foto sopra).

● Secondo Merzario, a parità di macchina, il nuovo circuito di Pergusa è più lento, rispetto a quello di due anni addietro, di cinque o sei secondi. Allora c'era solo una chicane, ora ci sono due varianti. Per inciso adesso la

lunghezza effettiva è di 4,800 km precisi. L'anello di asfalto è più corto quindi di una trentina di metri.

● Eugenio Dragoni (insieme al bravo Maffezzoli e alla signora Vigo dell'Ufficio sportivo dell'A.C. Milano, scrupolosa sino al punto di non alzarsi un attimo dal video che riprende il circuito, per consentire al fotografo di Autosprint di riprendere l'interessante impianto di sicurezza) è ormai una delle istituzioni di Pergusa. E' conosciuto e rispettato da tutti. Dopo questa «Coppa Città di Enna» lo temono anche i poliziotti. Quando, durante la seconda manche, si era verificato il capottamento di Quester (risoltesi solo con una escoriazione al collo dell'austriaco) e l'ambulanza era in pista, nella Direzione corsa si precipitarono davanti ai televisori di controllo numerosi intrusi fra i quali anche due curiosi agenti di P.S. Proprio loro sono stati i primi ad essere giustamente allontanati con estrema fermezza dal direttore di corsa che li ha accusati di essere i più in vista in un momento critico, a fare «babilonia» invece di dare il buon esempio e aiutare la baracca.

● Vaccarella era stato annunciato da più parti in gara a Enna con una Chevron ufficiale e gli organizzatori avevano avuto anche un telegramma (a cui era stato risposto con lo stesso mezzo) in cui si precisava perfino l'ingaggio e i dettagli. Solo che la macchina per il «preside volante» (che la Coppa Città di Enna l'ha già vinta due volte) non si è neppure vista a Pergusa, come del resto lo stesso pilota che è rimasto a casa non avendo ricevuto dalla Chevron alcuna convocazione. E' stato un peccato anche per il pubblico siciliano. Se ci fosse stato Vaccarella in gara Pergusa avrebbe avuto al via ben quattro vincitori di Targa Florio (Nino, Hezemans, Elford e Merzario).

# La FORD primeggia con l'ALFA (ma queste 128 ora fanno paura) anche nella 4 ORE di ZANDVOORT

## Sulla CAPRI vincente sempre MASS

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

ZANDVOORT - La «4 Ore», terza prova del Campionato Europeo Turismo non ha portato nessuna novità nella storia 1972 di questo campionato. Alfa Romeo e Ford hanno ancora una volta primeggiato nelle rispettive divisioni. Con questo ennesimo successo la casa italiana capeggia sempre nella classifica generale con 120 punti seguita dalla Ford con 115. L'esiguità del distacco alimenta l'impressione di una lotta senza esclusione di colpi fra le due prime. La realtà però potrebbe essere diversa.

Il d.s. Ford Kranefus ammette che, per interessi pubblicitari della Ford, in questo momento è più utile continuare a battere la BMW piuttosto che puntare a vincere un titolo continentale.

Le gare dell'attuale «Challenge» si dimostrano emozionanti pur nella monotonia dei risultati finali, proprio per i duelli a distanza che si trovano sia nella terza che nella prima divisione. Da un lato abbiamo vetture collaudate come le Capri e le GTA Junior dall'altra vetture in costante ascesa come le BMW e le Fiat 128. Proprio sotto questo profilo la «4

so e volentieri al livello delle migliori GTA Junior negli schieramenti di partenza. Purtroppo una certa sfortuna, forse e una certa carenza nella tenuta di distanza, ha sempre impedito finora alle 128 di concretizzare con dei risultati questa raggiunta competitività. Zandvoort si sperava rappresentasse la classica «volta buona». Per prudenza sul coupé della Fiat si era anche preferito parzializzare il regime di potenza dei motori, proprio allo scopo di levare la tenuta e raggiungere finalmente un risultato positivo.

Perso subito il motore, l'équipe della 128 ha rischiato a metà gara il risultato clamoroso. Infatti a quel punto il superite Cheneviere, partito in tono minore, era in vantaggio anche per il gioco dei rifornimenti di circa un minuto sulle quattro GTA Junior.

L'emozione però è durata poco al box della 128, giusto il tempo di arrivare al rifornimento. In questa fase importantissima della gara la 128 dei due francesi, anche per il cambio del pneumatico (le 128 avevano montato le Firestone B 25 più tenere e più deteriorabili dei B 18 montati sulle GTA) ha fatto perdere a Lafosse circa 2 minuti al box. Tuttavia questo ri-

### LA CRONACA

## E fu subito MASS

ZANDVOORT - La corsa è iniziata alle ore due locali, 34 sono le vetture che si schierano; manca come previsto la Escort-Sony della coppia Akersloot-Birrell, dopo l'urto rovinoso in prova di quest'ultimo. Una cosa del genere era accaduta anche a Stommelen, come riferiamo nel servizio sulle prove, ma per il tedesco ed il suo compagno Fitzpatrick si è potuto rimediare affidando loro la BMW destinata a Van Lennep-Heyer.

1. ORA - Dopo il via, Mass, Soler-Roig ed Hezemans prendono immediatamente il comando, seguiti da Muir, Fitzpatrick, Lauda e gli altri. Mass prende la testa, dimostrando il suo eccellente stato di forma, mentre Hezemans al quarto giro riesce a passare Soler-Roig, mantenendo la seconda posizione fino al 23. giro, quando è costretto ad una sosta al box per noie al retrotreno. I meccanici armeggiano un po', quindi sale Beltoise, che riparte in ottava posizione. Nello stesso tempo Slotemaker, che divide con Kelleners una BMW-Alpina, sosta anch'egli al box con noie all'iniezione, mentre la 128 di Donà si deve ritirare per una rottura al motore. Anche Radicella, con un'altra 128 di Filipinetti, si ritira per bruciatura della guarnizione della testata.

Per quanto riguarda l'Alfa, tutto regolare, con solo una gomma forata e prontamente cambiata alla 1300 di Boshuis. Dopo mezz'ora di corsa, avviene una collisione alla curva Scheivlak fra la Capri di Franck e l'Alfa 1300 di Gleich, che si devono ritirare. In testa, le posizioni vedono la Capri di Mass sempre al comando, davanti a Soler-Roig, Muir, Fitzpatrick, Lauda, Chiotakis, Brodie, Peltier. Facetti è undicesimo, primo della prima divisione, quando si deve fermare al box con l'acceleratore bloccato. La riparazione dura circa 4 minuti, e la testa della prima divisione passa così all'altra Alfa ufficiale di «Pooky».

2. ORA - 18 minuti dopo l'inizio della seconda ora, la BMW di Beltoise si ferma definitivamente al box, con il differenziale rotto, e subito dopo iniziano le fermate al box previste, aperte da Muir, che cede il volante a Miles. E' poi la volta della Capri al secondo posto, quella di Soler-Roig, che cede la guida a Glemser, quindi Fitzpatrick cede il suo posto a Stommelen. Sorprendente, nel frattempo, la rimonta della velocissima Fiat 128 di Lafosse, che ha una trentina di secondi di vantaggio sulla prima delle Alfa, quella di Larini.

Si ferma finalmente al box anche la Capri di testa, e Larousse riparte al secondo posto, dietro ai compagni di squadra, ma molto vicino ad essi.

3. ORA - Subito dopo l'inizio della terza ora, iniziano i colpi di scena: esce di strada Stommelen, a causa di una macchia d'olio sulla pista e dieci minuti dopo è la volta di Kelleners a ritirarsi per rottura di una biella. Quindi, la corsa perde una delle vetture protagoniste, la Ford Capri di Larousse che si ferma per guasto all'impianto elettrico. Dopo questo ritiro, il d.s. Ford decide di passare Jochen Mass alla guida dell'altra Capri, quella di Soler-Roig e Glemser, che ora guida la corsa con due giri di vantaggio sulla Capri di Miles-Muir.

Nella seconda divisione, i leader Brodie e Berg continuano ad avere guai di carattere elettrico, mentre nella prima divisione registriamo il ritiro della GTA di Picchi per rottura di motore. In testa c'è la vettura di «Paco»-Boshuis davanti a quella di «Pooky»-Larini; terza è la Fiat 128 di Lafosse, che è rallentata dalle Firestone B 25, più tenere rispetto alle B-18 usate dall'Autodelta, e che costringono a più soventi sostituzioni.

4. ORA - Nulla di importante nella ultima ora di gara, con Mass che guida la corsa con un giro di vantaggio su Miles, Hezemans, Bourgoignie e gli altri. Nella seconda divisione, ha preso la testa Dolik, che però è costretto alla resa nell'ultimo quarto d'ora per guasto all'accensione, e così tornano al comando Berg-Brodie. Sesti e settimi, nello stesso giro, sono le GTA Junior di «Pooky»-Larini e «Paco»-Boshuis, mentre l'altra Alfa di Venturi-Colzani è ottava ad un giro. Poco prima dello scadere della corsa, «Paco» conquista la prima posizione nella sua divisione aiutato in questo modo da una sosta dell'altra macchina, per rimettere olio.

Tito Zogli

Chiel Van Der Heyden

## La BMW «laboratorio»

ZANDVOORT - Poche le novità tecniche anche perché la stagione agonistica è piuttosto avanzata, e soprattutto perché l'attuale regolamentazione subirà per il prossimo anno una radicale trasformazione.

A causa di questa incerta prospettiva per il futuro, nessuno vuole sbilanciarsi apertamente, anche se è certo che fin da oggi tutti i teams principali stanno affilando le armi per la stagione '73. In particolare la BMW è certo che sta collaudando soluzioni che verranno applicate sulle vetture del prossimo anno, al fine di poter avere una seria sperimentazione direttamente raccolta sul campo di gara.

Questa atmosfera di «laboratorio viaggiante» è ritrovabile sulle BMW di Schnitzer ed Alpina, anche per la costante presenza nei box dei due preparatori di Jochen Neerpasch. Il d.s. BMW conserva ancora la sua etichetta di «essere in giro solo per dare un'occhiata alle vetture di cui si dovrà occupare quest'alt'anno», ma oramai a nessuno sfugge che la sua presenza alle gare del Campionato Turismo è tutt'altro che occasionale.

Ad ogni modo anche a Zandvoort qualcosa c'è stato, anche se particolari non essenziali, come ad esempio l'adozione da parte della Fiat 128 di Donà-Grano degli ammortizzatori Bilstein già usati con molto successo da quasi tutte le vetture partecipanti al Campionato.

Qualche modifica anche sulle Capri, la più vistosa delle quali consiste in nuovi pneumatici Dunlop siglati 418, a miscela leggermente più resistente. Sulle tre litri Ford è stato montato anche un nuovo tipo di freni Ate.

Ore di Zandvoort» era attesa da tutti coloro che seguono le vicende del campionato con particolare interesse. Per quanto riguarda la terza divisione ci si aspettava un nuovo exploit della BMW.

A favore di questo pronostico giocavano vari elementi. Prima fra tutti la super visione (abbastanza palese) di Neerpasch sia del team Schnitzer che di quello Alpina; poi veniva il recente risultato del Nurburgring con la tradizione favorevole alle doti di potenza delle vetture di Monaco sulla pista di Zandvoort, dove già l'anno scorso Quenter era riuscito a strappare alle Capri l'unico risultato utile per la BMW di tutto il «Challenge». Infine per questa gara veniva dato particolare rilievo alla presenza al volante di una BMW Alpina del «re» di Zandvoort l'olandese Toine Hezemans oramai quasi certamente lasciato libero dall'Alfa Romeo.

Invece per tutta la durata della 4 Ore le BMW non sono mai riuscite ad inserirsi nel dialogo con le Capri. Mass molto spettacolare e Soler-Roig più attento agli ordini di scuderia hanno impiegato pochissimi giri a porre, fra le loro Capri e le BMW Alpina di Hezemans e Beltoise e la BMW Schnitzer di Fitzpatrick-Stommelen, un distacco insormontabile.

Mentre alla fine entrambe queste BMW cedevano insieme alla Capri del leader della corsa, quella di Mass-Larousse, la terza BMW Alpina, quella di Lauda-Pankl e guidata sul finale anche da Hezemans, non riuscivano nemmeno a superare la Capri preparata ottimamente a Boreham dalla Ford inglese e condotta da Muir-Miles.

Nella prima divisione qualche speranza era legata alle possibilità della 128 coupé. I progressi come prestazioni delle vetture torinesi avevano portato le 128 nelle ultime gare spes-

### Così (in 35) al via

HEZEMANS/BELTOISE (BMW Alpina 2600) 1'35"9	GLEMSER/SOLER ROIG (Ford Capri RS 2600) 1'35"7	LAROUSSE/MASS (Ford Capri RS 2600) 1'35"0
MUIR/MILES (Ford Capri RS 2600) 1'36"6	FITZPATRICK/ STOMMELEN (BMW 2600 CS) 1'36"6	
FRANCK/CRAFT (Ford Capri RS 2600) 1'39"2	SLOTEMAKER/ KELLENSERS (BMW 2600 CS) 1'38"7	LAUDA/PANKLE (BMW Alpina 2600) 1'37"0
BERG/BRODIE (Ford Escort RS 1600) 1'41"0	CHIOTAKIS/ BOURGOIGNIE (Ford Capri RS 2600) 1'39"5	
FACETTI/PICCHI (Alfa Romeo 1300) 1'42"2	PELTIER/XHENCEVAL (BMW Coupé) 1'42"2	DOLK/DUDOK V. HEEL (Alfa Romeo 2000) 1'41"6
PAGO/BOSHUIS (Alfa Romeo 1300) 1'43"9	GAYE/BRAILLARD (BMW 2600 CS) 1'42"7	
DONÀ/GRANO (Fiat 128 Coupé) 1'44"9	GLEICH/WEIZINGER (Alfa Romeo 1300) 1'44"7	CHENEVIÈRE/LAFOSSE (Fiat 128 Coupé) 1'44"6
STROUS/DIJKSTRA (Fiat 128 Coupé) 1'45"2	COLZANI/VENTURI (Alfa Romeo 1300) 1'45"2	
BLACKBURN/MOSS (Ford Capri RS 2600) 1'47"6	DEEN/KEIZER (Alfa Romeo 1300) 1'46"2	LARINI/POOKY (Alfa Romeo 1300) 1'45"6
V. D. POL/ V. GORSCHOT (Alfa Romeo 1300) 1'48"9	DE VRIES/HEINE (Opel Manta) 1'48"8	
WISSKIRCHEN/ W. HUMMELINCK (N.S.U.) 1'51"1	RADICELLA/PILLON (Fiat 128 Berlina) 1'49"8	V.D. VLIET/KIVVIET (Alfa Romeo 1300) 1'49"8
V. BOBEK/HORSÁK (Skoda S 120S) 1'53"3	HESSLER/BERTRAMS (Alfa Romeo 1300) 1'51"3	
V.D. POL/JANSSSEN (DAF 55 DNR) 1'55"8	J. BOBEK/ZID (Skoda S 120S) 1'55"4	BOISSEVAIN/ SCHUIJTEN (Austin Cooper S) 1'54"2
AKERSLOOT/BIRRELL (Ford Escort RS 1600)	TJAN/LUIJBREGTS (DAF 55 Marathon) 1'56"2	

## Movimentate le prove da incidenti

# Il medico ordina: «Birrell ha paura!»

ZANDVOORT - Per le prove ufficiali erano a disposizione dei concorrenti alla 4 Ore un totale di quattro ore.

Sulla GTA vengono montate le Firestone B 18, una gomma dalla miscela molto dura a detta di tutti i piloti dell'Autodelta, tuttavia i responsabili della squadra milanese preferiscono adottare queste coperture in quanto è possibile riuscire ad effettuare tutta la corsa di quattro ore senza dover sostituire i pneumatici, cosa che avrebbe montando i molto più teneri Firestone B 25.

Nel pomeriggio, durante la seconda riunione di prove si verifica l'incidente di Stommelen. Il pilota tedesco uscito dai box con la BMW che divide con l'inglese Fitzpatrick, al secondo giro di pista forse per le gomme ancora fredde ma secondo alcuni testimoni per la benzina persa da un concorrente che lo precedeva, perde il controllo della vettura in una serie di «S» uscendo rovinosamente di pista. Stommelen tuttavia rimane completamente illeso.

Nelle prove del pomeriggio, mentre i piloti dell'Alfa Romeo riescono a migliorare ulteriormente i tempi ed in particolare «Paco» che realizza un ottimo 1'44"6 (mentre la vettura di Facetti prosegue la messa a punto e il rodaggio delle gomme e del cambio essendo rimasto il loro tempo di 1'42"4 sempre il migliore) si mettono in evidenza anche le Fiat 128 Coupé. Il francese Lafosse riesce a realizzare un ottimo 1'44"6 mentre Donà, su una vettura gemella realizza 1'44"9. Rispettivamente questi due tempi sono il terzo ed il quinto. Nelle prove della seconda divisione, mentre i piloti della Ford, in particolare Mass, fanno spettacolo con una guida nettamente spettacolare dovute infatti anche all'impiego delle nuove gomme Dunlop che consentono una eccezionale tenuta di strada, si assiste alla caccia al miglior tempo.

Durante questa seconda sessione di prove si assiste all'incidente di Gerry Birrell il quale, forse per un'eccessiva confidenza con la vettura che dimostrava una notevole dose di sovrasterzo, esce di pista. L'incidente si

risolve per fortuna senza gravi conseguenze per il pilota che riporta solo contusioni, mentre la vettura va completamente distrutta. A questo punto si assiste ad un singolare episodio: Birrell, rientrato al box a piedi, sale immediatamente su un'altra Capri e si appresta a compiere alcuni giri al volante di questa vettura quando, si vede sventolare la bandiera nera. Rientrato immediatamente al box il pilota inglese chiede spiegazioni non presentando la vettura alcuna anomalia tale da giustificare un provvedimento, ed il direttore di corsa gli rivela che il dottore del circuito ha proibito che Birrell fosse ancora al volante perché secondo l'opinione di questi dopo l'incidente Birrell non sarebbe più stato in grado di condurre una vettura, ma si sarebbe dovuto recare immediatamente all'ospedale per «smaltire la paura»...

t. z.

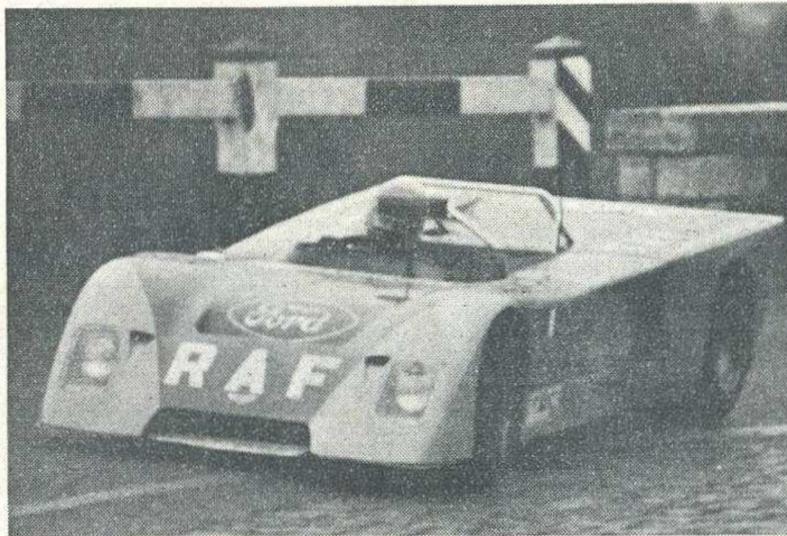
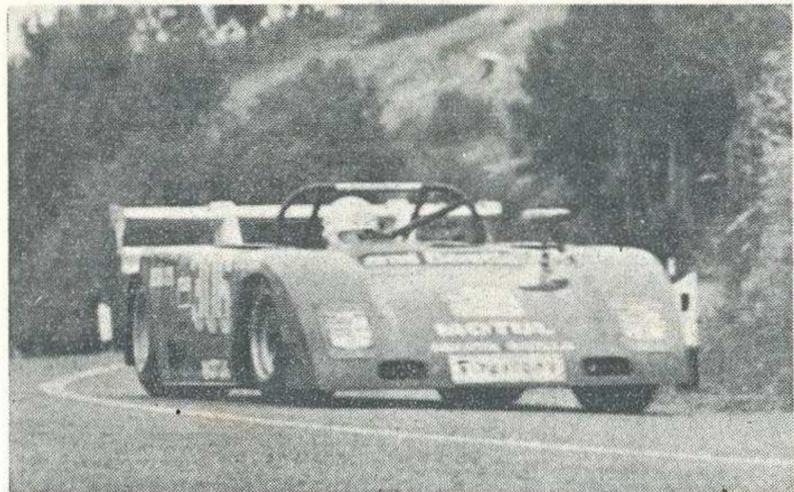
TROFEO DI ZANDVOORT - gara internazionale valida per il campionato Europeo Turismo - Zandvoort, 20 agosto 1972

### LA CLASSIFICA

1. Glemser-Soler Roig-Mass (BMW) 146 giri pari a km 612,175 alla media di 152,935 kmh; 2. Muir-Miles (Ford Capri) a 2 giri; 3. Lauda-Pankl Hezemans (BMW Alpina) a 3 giri; 4. Chiotakis-Bourgoignie (Ford Capri) a 4 giri; 5. «Paco»-Boshuis (Alfa Romeo GTA Junior) a 12 giri; (1. della prima divisione che coprono 561,859 km alla media di kmh 139,896); 6. Larini-Pooky-Facetti (Alfa Romeo 1300) a 12 giri; 7. Colzani-Venturi (Alfa Romeo 1300) a 13 giri; 8. Blackburn-Moss (Ford Capri RS 2600) a 13 giri; 9. Cheneviere-Lafosse (Fiat 128 Coupé) a 15 giri; 10. Gaye-Brailard (BMW) a 18 giri; 11. Berg-Brodie (Ford Escort RS 1600) (1. della seconda divisione che coprono 519,429 km alla media di kmh 129,791); 12. De Vries-Heine (Opel-Manta) a 19 giri; 13. Dolik-Dudek (Alfa 2000 GTAM) a 19 giri; 14. Vanderpol-Jausen (Ford Escort RS 1600) a 25 giri; 15. Deen-Keizer (Alfa Romeo 1300) a 27 giri; 16. Bobek-Zid (Skoda) a 27 giri; 17. Hessel-Bertrands (Alfa Romeo 1300) a 27 giri.



# MERZARIO « pompiere » sconfitto alla S. GIUSTINO-BOCCA TRABARIA



Un principio d'incendio ha impedito a Merzario (foto a sinistra) di vincere, molto probabilmente, la S. Giustino-Bocca Trabaria, andata invece alla Chevron del palermitano « Amphicar » (foto sopra) destreggiatosi molto bene sull'asfalto reso infido dalla pioggia

# AMPHICAR anfibio

PERUGIA - Il palermitano « Amphicar » su Chevron B 21 ha vinto con pieno merito la 4. edizione della San Giustino-Bocca Trabaria, organizzata dall'A.C. di Perugia. Il favorito della vigilia Arturo Merzario ha percorso solo due chilometri; un tubo della benzina è saltato e la vettura ha avuto un principio d'incendio costringendo il comasco a fermarsi per domare le fiamme aiutato da alcuni volontari del pubblico in quanto gli estintori nel posto di controllo non funzionavano.

E dire che nelle prove di sabato Merzario aveva fatto miracoli, salendo in 5'51"76 un tempo veramente buono in quanto la vettura era la stessa di Enna; erano stati cambiati solo i rapporti per il resto nulla era stato toccato. In piena difficoltà anche Mauro Nesti con le sole gomme da asciutto tanto da realizzare un 7'08"1 tempo mediocre. Dietro Merzario era salito molto bene « Amphicar » nonostante il distacco. Il palermitano era andato su con 6'15"48 ma la pioggia aveva frenato molto la sua prova come del resto aveva fatto procedere con una certa cautela anche gli altri. In gara però il pilota della « Città dei Mille » è salito con una certa determinazione nonostante la pioggia.

E' questa la seconda vittoria assoluta del palermitano. Magnifico anche Varese secondo assoluto al volante di una Lola Abarth 1300, e Laureati sempre tra i primi, ma quello che veramente ha impressionato è stato Amerigo Bigliuzzi quarto assoluto al volante della GTA Alfa Romeo. Dietro di loro Moreschi, Nardini, « Gianfranco », « Mascaleros », Fasano, Tacchini concludono i dieci

migliori. Franco Zaniratti ha passato un brutto momento a causa di un singolare incidente; all'uscita di un tornante ha sbandato andando ad urtare contro una vettura parcheggiata sul bordo della strada e quindi è volato giù da una scarpata. Per fortuna è rimasto illeso. Molti gli incidenti a causa l'asfalto bagnato ma tutti senza conseguenze per i piloti.

Sabato le prove ufficiali si sono svolte per i gruppi 1 e 3, che sono stati avversati dalla pioggia e da un freddo tale da sembrare inverno inoltrato. Cinque ore di gara che sono state un vero calvario sia per i piloti che per gli organizzatori, e scarsa naturalmente la presenza del pubblico. Il percorso per questi due gruppi è stato accorciato di circa due chilometri. Sempre a causa delle proibitive condizioni del tempo.

Dopo le prove i gruppi 1 e 3 sono tornati di nuovo alla partenza per affrontare la gara. Nella 850 Biagiotti riesce a spuntarla sul bravo Bonini e Mani, mentre nella 1000 è Conti della Scuderia Bracciacchini e precedere Benedetti e Conti. Nella 1300 vince Ceccarelli con un ottimo tempo di 7'00"57 lasciando ad 8" Fioravanti. Cesarini mette tutti d'accordo nella 1600 mentre Stefanelli Cesare vince nelle 2000 chiudendo così il gruppo. Nella Gran Turismo Gr. 3 è Bruschetini che precede Bigliuzzi e Guerisoli nella 1600 Aligi su Alpine riesce a realizzare il miglior tempo fra queste classi 6'35"27.

## Nedo Coppini

S. GIUSTINO-BOCCA TRABARIA - Gara nazionale di velocità in salita - Perugia, 20 agosto 1972.

### CLASSIFICA GENERALE

1. « Amphicar » (Chevron) 7'27"79 alla media di kmh 95,664; 2. Varese (Lola 1300) 7'44"86; 3. Laureati (Chevron) 7'52"17; 4. Bigliuzzi (A.R. GTA) 7'52"69; 5. Moreschi (AMS 2000) 7'52"85; 6. Nardini (Porsche 911) 7'57"69; 7. « Gianfranco » (Chevron 2000) 7'58"79; 8. Mascaleros (Porsche) 8'01"45; 9. Fasano (Fiat Abarth) 8'03"07; 10. Sacchini (A.R. GTA) 8'08"31.

### GRUPPO 1

Classe 850: 1. Giancarlo Biagiotti (Fiat Abarth Coupé) 7'53"95, alla media di kmh 73,678; 2. Boanini (Fiat 850) 8'03"37; 3. Mani (Fiat 850 coupé) 8'10"98; 4. Tortoroli (Fiat 850) 8'11"82; 5. « Discus » (Fiat 850 F) 8'18"39; 6. Porciatti (Fiat 850) 8'34"55; 7. Santini (Fiat 850 Coupé) 8'39"75; 8. Rubeca (Mini Minor MK) 8'46"83; 9. Biagiotti (Fiat 850 Coupé) 9'07"31.

Classe 1000: 1. Annino Conti (Autobianchi A-112) 7'33"03 alla media di kmh 77,030; 2. Benedetti (Autobianchi A-112) 7'38"45; 3. Gonzi (Autobianchi A-112) 7'40"27; 4. Tempestini (Mini Cooper) 7'47"36; 5. Fani (Mini Cooper) 7'43"44; 6. Boldrini (Mini Cooper) 7'43"78; 7. Ciacchi (Mini Cooper) 7'43"79; 8. Mandi (Autobianchi A-112) 7'44"69; 9. Chianucci (Mini Cooper) 7'46"19; 10. Galli (Mini Cooper) 7'50"59; 11. Benedetti (Autobianchi A-112) 7'52"85; 12. Fontana (Fiat 127) 7'53"31; 13. Pieranoni (Fiat 127) 7'53"54; 14. Rubbieri (Fiat 127) 7'53"74; 15. Sismondi (Autobianchi A-112) 7'58"38; 16. De Angelis (Autobianchi A-112) 8'18"74; 17. Bonvicini (Mini Cooper) 8'24"83.

Classe 1150: 1. Giorgio Bottai (Fiat 128) 7'11"74 alla media di kmh 80,881; 2. Salvatori (Fiat 128 Coupé) 7'16"47; 3. Giorgi (Fiat 128 Coupé) 7'23"49; 4. Fortini (Fiat 128) 7'38"32; 5. Vannini (Fiat 128) 7'42"55; 6. Carmagnola (Fiat 128) 7'44"53; 7. Pistolieri (Fiat 128) 7'58"48; 8. « Leo » (Fiat 128) 8'02"73; 10. Baldini (Fiat 128) 8'15"42.

Classe 1300: 1. Franco Ceccarelli (Gordini) 7'00"57 alla media di kmh 83,030; 2. Rioravanti (Gordini) 7'08"65; 3. Peppi (AR 1300 Jr); 4. « Sorbolik » (Fiat 128 C) 7'10"14; 5. Morocutti (Mini Cooper) 7'19"66; 6. Truci (AR 1300 Jr) 7'32"88; 7. De Santis (AR 1300 Jr)

7'33"39; 8. « Oney » (AR 1300 Jr) 7'46"97; 9. Menichetti (AR 1300 Jr) 7'55"92; 10. Capezzuoli (Fiat 128 C) 7'58"30; 11. Bana (AR 1300 Jr) 8'33"10.

Classe 1600: 1. William Cesarini (AR Jr) 6'50"88 alla media di kmh 84,987; 2. Giardini (GT) 6'58"86; 3. Lucarelli (GT) 7'08"56; 4. Campani (GT) 7'11"28; 5. Zini (GT) 7'18"54; 6. Maoggi (GT) 7'18"85; 7. Regini (GT) 7'28"44; 8. Brucolini (GT) 7'30"10; 9. Orzolini (GT) 7'31"21; 10. Cortucci (BLW TI) 7'44"43.

Classe 2000: 1. Cesare Stefanelli (AR GT 2000) 6'46"86 alla media di kmh 85,827; 2. Tamburini (GT 2000) 6'48"12; 3. Jemma (GT 2000) 5'53"26; 4. Mortara (GT 2000) 7'01"96; 5. Gelli (GT 2000) 7'07"28; 6. Boninsegni (GT 2000) 7'13"18; 7. Laganà (BMW 2002) 7'34"51; 8. « Morabito » (BMW 2002) 7'53"67.

### GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Pierluigi Bruschetini (Lancia HF) 7'04"70 alla media di kmh 82,222; 2. Bigliuzzi (AR Zagato) 7'12"75; 3. Guerisoli (Lancia HF) 7'29"01; 4. Dionisi A. Maria (Lancia HF) 7'56"72.

Classe 1600: 1. « Aligi » (Alpine) 6'35"27 alla media di kmh 88,343; 2. Cocchetti (Alpine) 6'38"17; 3. Giovanardi (Alpine) 6'46"80; 4. Peli (HF) 6'59"14; 5. Bonazzi (HF) 7'14"81; 6. « Blu Baker » (HF) 7'16"59; 7. Ponticelli (HF) 7'26"98.

Classe 2000: 1. Gilberto Guarducci (Opel GT 1900) 7'14"17 alla media di kmh 80,428.

### GRUPPO 2

Classe 500: 1. Aldo Bigazzi (Fiat 500) 9'25"60 alla media di kmh 75,742; 2. Capezzuoli (Fiat 500) 9'44"97; 3. Bal-

danzi (Fiat 500) 9'49"82; 4. Francioni (Fiat 500) 9'52"2; 5. Conversini (Fiat 500) 9'54"66; 6. Gonnelli (Fiat 500) 9'54"85; 7. Pecchioli (Fiat Gianni) 9'55"91; 8. Giammiro (Fiat G.) 9'57"01; 9. Boninsegni (Fiat 500) 10'06"05; 10. Pesetti (Fiat 500) 10'09"92; 11. Razzanelli (Fiat 500) 10'11"41; 12. Innocenti (Fiat G.) 10'26"90; 13. Nicolis (Fiat 500) 10'28"69; 14. Agostinelli (Fiat 500) 10'35"65; 15. Anselmo (Fiat 500) 10'38"01; 16. Vanes (Fiat 500) 10'55"47.

Classe 600: 1. Miro Tamburini (Fiat Abarth 595) 9'07"58 alla media di kmh 78,234; 2. Bolognesi (Fiat A. 595) 9'16"65; 3. Cesarini (Fiat A. 595) 9'28"21; 4. Foschi (Fiat G. 595) 9'29"99; 5. Guerri (Fiat A. 595) 9'37"94; 6. Testi (Fiat G.) 9'38"16.

Classe 700: 1. Renato Mazzeschi (Fiat G.) 8'44"34 alla media di kmh 81,701; 2. Proietti (Fiat G.) 8'46"29; 3. Caroli (Fiat A.) 9'01"22; 4. Cittadini (Fiat Abarth 3'01"49; 5. Verdiani (Fiat A.) 9'15"72; 6. Nocchi (Fiat A.) 9'47"57.

Classe 850: (tutti su Fiat Abarth 850); 1. Ceteroni 9'37"93 alla media di kmh 74,126; 2. Sani 9'39"22; 3. Maggini 9'39"34; 4. Gallo 9'45"25; 5. Meniconi 10'00"54.

Classe 1000: 1. Aladino Stefanelli (Fiat Abarth) 8'12"15 alla media di kmh 87,033; 2. Giovannelli (Fiat A.) 8'26"31; 3. Bonvicini (Mini Cooper).

Classe 1150: 1. Pierluigi Aquilini (Fiat 128) 8'23"92 alla media di kmh 85,002; 2. Cozzarolo (Fiat 128) 8'28"11.

Classe 1300: 1. Sandro Cattaneo (AR GTA) 8'39"33 alla media di kmh 82,491;

## 200 mila lire di cauzione ANAS

● Gli organizzatori della gara perugina hanno dovuto versare a titolo di cauzione all'ANAS lire 200.000. La ragione è questa. I piloti non dovevano segnare i segnalimiti con la vernice. Una speciale commissione ha fatto l'intero percorso nella giornata di venerdì e tutto risultava normale. Quando però ha preso la via del ritorno tutti i segnalimiti stradali erano stati segnati dagli inconfondibili segni di riferimento per i piloti. Dietro di loro alcuni piloti avevano fatto « il lavoro ». A quanto risulta un pilota però è stato visto da un cantoniere stradale il quale avrebbe rilevato il numero della targa; probabilmente questo pilota dovrà pagare per tutti.

● Mauro Nesti giorni fa aveva affrontato il viaggio in Inghilterra per procurarsi dei dischi speciali da 6", 8" in quanto un amico disponeva di gomme per la pioggia. Viaggio inutile in quanto le gomme non andavano bene. Nesti si è trovato così alle prove con le sole gomme da asciutto ed il suo tempo è stato perciò mediocre.

AGORDO-FRASSENE', gara nazionale di velocità in salita - Agordo (Belluno), 20 agosto 1972

### LE CLASSIFICHE

#### GRUPPO 1

Classe 850: 1. Tanassi Franco (Fiat 850C) 6'37"4, media 74,282; 2. Campese (Fiat 850S) 6'37"5; 3. Riva (Fiat 850C) 6'40"; Classe 1000: 1. Cossio Antonio (Morris Cooper) 6'19"1, media 77'868; 2. « Callimero » (Mini Cooper) 6'20"4; 3. Cappellaro (A. 112) 6'27"9; 4. Vallisneri (Fiat 127) 6'28"9; 5. Della Vecchia (Mini Cooper) 6'30"2; 6. Lavaroni (Mini Cooper) 6'30"6; 7. Olivier (Mini Cooper) 6'31"6; 8. Percossi (Mini Cooper) 6'32"7;

Classe 1130: 1. Daniele Mirella (Fiat 128S) 6'07"1, media 80,414; 2. Stinco (Fiat 128S) 6'08"5; 3. Grassetto (Fiat 128C) 6'10"2; 4. Lutmann (Fiat 128C) 6'12"9; 5. Contina (Fiat 128C) 6'19"2;

Classe 1300: 1. Giulio Regosa (Fiat 128C) 5'53"1, media 83,602; 2. Dal Ben (Fiat 128S) 6'02"8; 3. Franceschi (GTJ) 6'04"6; 4. Fabris (Renault Gordini) 6'06"4; 5. Masiero (GTJ) 6'06"6; 6. Ghidini (GTJ) 6'08"3; 7. Bof (Fiat 128R) 6'10"4; 8. Tango (Fiat 128C) 6'11"1; 9. Salvadori (Fiat 128C) 6'12"9; 10. Daminato (GTJ) 6'16"2;

Classe 1600: 1. Franco Furlanetto (A.R. GT) 5'58"5, media 82,343; 2. Biancolin (BLW 1600 TI) 6'02"7; 3. Moras (BMW 1600) 6'07"5; 4. Scalfari (Fiat 124C) 6'08"9; 5. Hell (BMW 1600) 6'09"7;

Classe 2000: 1. Silvano Campesan (A.R. GT) 5'39"1, media 87,053; 2. Squassina (GTJ) 5'44"7; 3. Tacchini (GTJ) 5'45"6;

#### GRUPPO 2

Classe 500: 1. Giuliano Oirene (Fiat 500 Giannini) 6'27"6, media 76,141; 2. Lunardon (Fiat 500) 6'33"5; 3. « Artiglio » (Fiat 500) 6'34"8; 4. « Hego » (Fiat 500) 6'50"3; 5. Vianello (Fiat 500) 6'50"6;

Classe 600 (tutti su Fiat Abarth 595): 1. « Tibeli » 6'04"2, media 81,054; 2. Cossi 6'07"1; 3. Tamanini 6'23"6; 4. Moro L. 6'24"6; 5. Moro A. 6'32"6; 6. Garbelli 6'36"1; 7. Romagnoli 6'40"4; 8. Classe 700 (tutti su Fiat Abarth 695): 1. Mario Ruoso 6'03"4, media 81,232; 2. Caramaschi 6'10"9; 3. Menapace 6'25"3; 4. Valente 6'36"2; 5. Calore 7'29"6.

Classe 850: 1. Italo Pain (Fiat Abarth 850) 5'48"2, media 84,778; 2. Smittarello (Fiat A. 850) 5'51"7; 3. « Maximilian » 6'01"1; 4. Sanetti (Austin Mini) 6'04"8; 5. Pera (Fiat A. 850) 6'05"6; 6. Menon

Classe 1000: 1. Rino Amighini (Fiat A. 1000) 5'15"5, media 93,565; 2. Zanardelli (Fiat A. 1000) 5'23"5; 3. Nart (Simca

Classe 1150: 1. « Girasole » (Fiat 128) 5'15"3, media 93,625; 2. Simeaner (Fiat 128) 5'25"2; 3. Zocchi (Fiat 128B) 5'39"8; 4. Facciò (Fiat 128) 5'51"2; 5. Preti (Ford Escort) 6'05"5; 6. D'Inca (Fiat 128)

Classe 1300: 1. Hansjorg Brunner (GTJ) 5'26"1, media 90,552; 2. Sandrini (Morris Cooper) 5'27"7; 3. Codognato (GTA) 5'41"1; 4. Gugel (Renault Gordini) 6'07"3.

Classe 1600: 1. Alvise Marcello (BMW 1600) 5'18"3, media 93,742; 2. Baldan (BMW 1600) 5'30"3; 3. « Igor » (Ford Escort) 5'35"3; 4. Comin (GTJ) 5'52"3; 5. Moretto (Renault Gordini) 5'56"6; 6. Nizzero (BMW 1600 TI) 5'58"4;

Classe 2000: 1. Silvano Pittini (GTAm) 5'09"1, media 95,379; 2. Zanarotti (BMW 2002) 5'34"9; 3. Saladini (BMW 2002)

Classe 3000: 1. « Tatog » (Opel Commodore) 5'29"8, media 89,508.

#### GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Luigi Innocenti (Fulvia HF) 5'44"9, media 85,590; 2. Giustri (HF) 5'45"4; 3. Morellato (HF) 5'49"3; 4. Prevatio (HF) 5'55"7; 5. Urban (HF) 6'01"9; 6. Dal Mas (HF coupé);

Classe 1600: 1. Bruno Bocchini (Renault Alpine) 5'21"5, media 91,819; 2. « Winchester » (Renault Alpine) 5'38"9; 3. Grassetto (Fulvia HF) 4'59"6; 4. Del Molin (Fulvia) 5'51"3; 5. Zuolo (Fulvia HF) 6'00"1; 6. De Bona (Fulvia) 6'04"4;

Classe 2000: 1. Umberto Delugan (Porsche 911L) 5'53"2, media 83,578; 2. Accorsi (Fiat 124 spider) 6'39"1.

Classe oltre 2000: 1. Ruggero Parpinelli (Porsche 911S) 5'18"7, media 92,626; 2. Tormene (Porsche 911S) 5'27"7; 3. « Giampietro » (Porsche 911S) 5'29"4; 4. Di Ronco (Porsche 911S) 5'37"2; 5. Vannini (Porsche 911T) 5'43"2.

#### GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Giuseppe Tarpani (Fiat Abarth) 8'59"96 alla media di kmh 79,337; 2. Brambilla (Fiat Abarth) 9'45"51; 3. Menicatti (Hillman) 10'20"76.

Classe 1300: 1. Gaetano Lo Jacono (Fulvia sport) 8'13"92 alla media di kmh 86,727; 2. Chieti (Fulvia Zagato) 8'17"49; 3. Bernardi (Fulvia 1300 S) 8'53"69.

Classe 1600: 1. Amerigo Bigliuzzi (AR GTA) 7'52"69 alla media di kmh 90,618; 2. Cieloscuro (GTA) 8'26"14; 3. « Yokrisa » (Fulvia HF) 8'43"69; 4. Landi (GTA) 8'50"41.

Classe 2000: 1. La Starza (Porsche 914) 8'52"98 alla media di kmh 80,373; 2. Leonardi (Fiat Dino SP) 9'25"29.

Classe oltre 2000: 1. Roberto Nardini (Porsche 911) 7'57"69 alla media di kmh 90,618; 2. Patania (Porsche 911) 8'39"24.

#### GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Giovanni Maggiorelli (Fiat Abarth 8'14"18 alla media di kmh 86,680; 2. Forlani (Fiat A.) 8'22"04; 3. « Giobuk » (Fiat A.) 8'27"76; 4. Gravina (AMS) 8'50"81; 5. Codeluppi (Fiat A.) 8'58"49.

Classe 1300: 1. Gianni Varese (Lola 1300) 7'44"86 alla media di kmh 92,154; 2. Fortuna (Fiat A.) 9'10"59; 3. Santo (Fiat A.) 9'33"80.

Classe 1600: 1. Fulvio Zoppis (CMZ 1600) 9'26"87, media 75,565.

Classe 2000: 1. « Amphicar » (Chevron B 21) 7'27"79 alla media di kmh 95,664; 2. Laureati (Chevron Abarth) 7'52"17; 3. Moreschi (AMS 2000) 7'52"85; 4. « Gianfranco » (Fiat Abarth 2000) 7'58"79; 5. Fasano (Fiat Abarth TS) 8'03"07; 6. Nesti (Chevron B 21) 8'23"01; 7. Loeci (Lola Abarth 2000) 8'37"05.

Classe 3000: 1. « Mascaleros » (Porsche 2200) 8'01"45 alla media di kmh 88'976.

#### F. 850

1. Natale Massi (De Sanctis) 8'31"47 alla media di kmh 83,752; 2. Bruscolotti (Poponi) 8'50"58; 3. Frezzi (De Sanctis) 9'19"08.

Un esempio di passione L'AGORDO-FRASSENÈ

## Tagliata una casa per NORIS vincente

SPECIALE PER AUTOSPRINT

**AGORDO** - Con la semplicità che è la caratteristica della gente della montagna, l'ing. Iginio Dalla Bernardina, presidente dell'AC Belluno, parlando alla cerimonia della premiazione della sesta edizione della gara di velocità in salita Agordo-Frasenè, ha detto tra l'altro:

« Come tutte le cose belle sono difficili a ottenere, anche la nostra competizione, interrotta nel 1967 a causa delle calamità naturali, ha richiesto sacrifici e una grande passione. Addirittura abbiamo dovuto demolire una casa; forse ho detto una parola grossa, intendevo dire

no coperte di neve. Davvero incredibile! Fortunatamente poi si è alzata una leggera brezza che pian piano ha spazzato via le nuvole.

Naturalmente la temperatura rigida e la pioggia caduta nelle prime ore della mattinata hanno tolto alla gara quella cornice di pubblico che era nelle aspettative. Noris ha coperto il tracciato dello sviluppo di km 8,200 con dislivello tra partenza e arrivo di metri 505 e una pendenza media del 6 per cento alla media di km 108,609. Il record del percorso delle prime cinque edizioni era stato realizzato nel '64 da Demetz con Simca Abarth 2000 in 5'16" alla media



Nel corso delle prove, la BMW di Hannj si è ritrovata in un campo

che abbiamo dovuto demolire trentacinque centimetri di un'abitazione privata che sporgeva sulla sede stradale in località Cantara di Voltago. Abbiamo eseguito i lavori a tempo di record unitamente alla sistemazione di alcuni tratti di guardrail, rendendo così il tracciato idoneo ad ospitare la manifestazione. Insomma, si è fatto quanto era nelle nostre possibilità perché questa corsa, inserita nel calendario triveneto, nel 1973 possa accedere nel novero delle competizioni nazionali».

In un momento in cui il calendario delle corse di velocità in salita va facendosi sempre più scarso, ci corre l'obbligo di rivolgere al dinamico presidente dell'AC Belluno, sodalizio organizzatore della corsa un caloroso plauso e un vivo compiacimento per aver saputo superare tutti gli ostacoli.

E veniamo alla gara vera e propria. Le prime indicazioni di quello che sarebbe stato il risultato si erano già avute durante le prove ufficiali: il miglior tempo registrato era di Noris della Scuderia Brescia Corse su Porsche 908 MK2 in 4'39"3, seguito dal vittorioso Mario Nardari con 4'56"7 e quindi dal parmense Giovanni Borri con 4'58"2. All'indomani delle prove Noris ha confermato il suo talento vincendo — per dirla in termini calcistici — in scioltezza e riuscendo a ritoccare di quasi 8" il tempo registrato nelle prove.

Un paio d'ore prima dell'inizio della partenza il cielo aveva scaricato sulla vallata una pioggia gelida tanto che le cime circostanti tra cui quella del Civetta si so-

di 102,531.

Il percorso attuale è stato ritoccato, intendiamo dire che molte curve sono state addolcite, sono stati sostituiti i ponti in legno e il fondo stradale è notevolmente migliorato. Il paragone pertanto tra il tempo registrato da Demetz nel '64 e quello ottenuto da Noris ci pare non regga, tenuto conto anche dei progressi compiuti nel campo della meccanica automobilistica in questi otto anni. E' certo comunque che Noris ha vinto in carrozza anche perché, alle sue spalle, non c'erano piloti dotati di una statura tale da poterlo impensierire. Sia nelle prove che in gara il divario dal secondo classificato è stato notevole per cui bene ha fatto il « maestro » bresciano a disputare una gara prudente.

Ciò che si deve sottolineare sono invece le piazze di primo piano nelle quali figurano nomi di giovani promettenti come Giovanni Borri, brillante secondo su Porsche 911 S anche se a quasi 23" di scarto, seguito dal valoroso Silvano Frisoni e quindi da Luciano Lovato su Fiat Abarth della squadra Team Peg che è riuscito a far registrare un tempo inferiore a 5'. Successi di classe sono stati registrati tra le squadre Piave Jolly Club con cinque vittorie (Pain, Marcello, Innocente, Willer e Ronchi), la Brescia Corse con 4 (Noris, « Effe-Ci », Amighini e Tibeli), la Team Peg la San Marco con 3 e quindi la Patavium, la Parma Corse con 2, seguite dalla Mirabella, Friuli, Rovigo Corse, Dolomiti e Pordenone con una.

Attilio Trivellato

Scalate a tempo di record Les Rangiers

# PERROT è il nuovo RE della MONTAGNA

SPECIALE PER AUTOSPRINT

**URSANNE** - Come previsto e ampiamente pronosticato, anche la 21. edizione della corsa « Les Rangiers » si è conclusa con una vittoria incontestata del campione d'Europa della Montagna 1972, lo svizzero Xavier Perrot. Non c'è stato nessuno che ha potuto pretendere il ben che minimo tentativo di strappare la vittoria allo svizzero che, con un tempo di 2'04"11 ha stabilito il nuovo record della pi-

Il francese Herve Bayard, al volante di una Surtees F. 5000 con motore Ford-Cosworth di F. 1 (3 litri) ha avuto una progressione magnifica: di giro in giro non ha cessato di migliorare il proprio tempo. Sabato, a fine giornata veniva accreditato del terzo posto con un tempo di 2'18"33. Alla sua prima salita, domenica mattina, otteneva un 2'13"46, portato poi a 2'09"67 alla seconda prova. In corsa la prima manche la copriva in 2'07"29 mentre nella seconda andava

natamente al via della prima manche commetteva un grave errore innestando, dopo pochi metri dal via la marcia indietro nel passare dalla prima alla desiderata seconda, e il cambio dell'Alpine cedeva irrimediabilmente.

Franco Pilone si è comportato onorevolmente. Aveva fatto il nono miglior tempo nella classifica generale delle prove del sabato, con 2'25"16, tempo che lo poneva al secondo posto nei gruppi 5 e 7 mischiati. In corsa otteneva il quarto posto nella classifica di gruppo e un brillante ottavo posto assoluto salendo nelle due manche in 2'20"82 e 2'19"31. In tal modo egli conserva il quinto posto nella classifica del campionato e il primo nella divisione « B », precedendo di 5, punti lo spagnolo Juan Fernandez.

Claude Haldi, vittima di una « toccata » il sabato, durante la sua quarta salita di prova, non ha potuto partecipare alla corsa avendo rotto la sospensione anteriore destra della sua Porsche 911 S.

Negli altri gruppi nessuna sorpresa. I favoriti hanno conquistato le prime posizioni: Ruedi Helbling (Ford Escort RS) si è imposto nel gruppo 2 con 2'27"6 e 2'24"95. Nel gruppo 4 aveva la meglio il tedesco Anton Fischhaber (Porsche 911 S) con il tempo totale di 4'52"29.

Nelle sport e biposto la vittoria è andata a Paul Keller al volante di una Sauber C2 che ha ottenuto il tempo di 4'25"53 (2'13"12 e 2'12"41).

Perfetta l'organizzazione che ha consentito uno svolgimento della corsa senza problemi. Nessun incidente grave ha turbato l'ultima prova del campionato d'Europa della Montagna, vinto in modo netto da un fortissimo Perrot.

j. d. Favrod-Coune

**ST. URSANNE-LES RANGIERS**, gara internazionale di velocità in salita valida per il Campionato europeo della Montagna - St. Ursanne (Svizzera), 20 agosto 1972.

**CLASSIFICA ASSOLUTA** (somma delle due manches): 1. Xavier Perrot (March 722) in 4'08"73; 2. Bayard (Surtees) 4'15"75; 3. Salomon (GRD 272) 4'18"86; 4. Keller (Sauber C2) 4'25"53; 5. Haengartner (March) 4'28"77; 6. Fernandez (Porsche 908/3) 4'34"41; 7. Etmuller (Chevron B21) 4'34"49; 8. Pilone (Abarth-Osella) 4'40"13; 9. Amweg (Tecon) 4'42"23; 10. Nedkoff (Horag Has 4) 4'45"71.

### E' finito così l'Europeo della Montagna 1972

Classifica	Tempo	Punti
1 Xavier Perrot (Svizzera)	March 722	150 punti
2 Hervé Bayard (Francia)	Surtees 5000	42 punti
3 Jean-Claude Andruet (Francia)	Alpine F. 2	31 punti
4 Jimmy Mieusset (Francia)	March 722	30 punti
5 Franco Pilone (Italia)	Abarth-Osella	26 punti

#### Gruppi 2 e 4

1 Toni Fischhaber (Germania)	Porsche 911 S	85 punti
2 Sepp Greger (Germania)	Porsche 911 S	67 punti
3 Helmut Mander (Germania)	Opel Kadett	50 punti
4 Claude Haldi (Svizzera)	Porsche 911 S	30 punti

#### Gruppi 5 e 7

1 Franco Pilone (Italia)	Abarth-Osella	50 punti
2 Juan Fernandez (Spagna)	Porsche 908-3	45 punti
3 Cyr Febbraio (Francia)	Chevron	32 punti

#### Gruppi 8 e 9

1 Xavier Perrot (Svizzera)	March 722	160 punti
2 Hervé Bayard (Francia)	Surtees 5000	45 punti
3 Jean-Claude Andruet (Francia)	Alpine F. 2	37 punti
4 Jimmy Mieusset (Francia)	March 722	30 punti

sta. Il tracciato, di 4700 metri, che va dal villaggio di Saint-Ursanne al colle des Rangiers, è stato allungato fino a 5089 metri, in ossequio alle norme CSI che prescrivono una lunghezza minima di 5000 metri per le prove del Campionato d'Europa della Montagna.

Fatto eccezionale nella storia di « Les Rangiers », le condizioni atmosferiche sono state straordinariamente clementi. Cielo coperto nella mattinata, ma nel primo pomeriggio il cielo si è aperto fino ad offrire anche qualche raggio di sole ai numerosissimi spettatori presenti.

Il vecchio record detenuto da Silvio Moser dal 1970 può considerarsi battuto dalla prestazione di Perrot. Sul tracciato di 4,7 km, Moser aveva fermato i cronometri sul tempo di 1'58"57 e cioè ad una media di 143 kmh; Perrot, con il suo tempo di 2'04"11, ha percorso i 5,08 km ad oltre 147 di media. Al volante della sua March 722 di Formula 2, Perrot ha stabilito anche il miglior tempo delle prove con 2'05"67 aggiudicandosi in tal modo anche il Memorial Joseph Siffert destinato al pilota che ha fatto il miglior tempo il sabato.

Due piloti italiani soltanto erano impegnati in questa prova: Aldo Bersano con una Alpine-Renault 1300 gr. 4 e Franco Pilone con la sua bellissima Abarth 2000.

Bersano provava tre volte il sabato con questi tempi: 2'47"16, 2'55"20, 2'44"66. Con questi tempi avrebbe potuto fare, in gara, un terzo o quarto posto nella sua classe ma sfortu-

più piano fermando il cronometro a 2'08"46. Questi tempi gli consentivano di conquistare la seconda posizione in classifica generale anche se a 7" da Perrot.

Due piloti italiani soltanto erano impegnati in questa prova: Aldo Bersano con una Alpine-Renault 1300 gr. 4 e Franco Pilone con la sua bellissima Abarth 2000.

Bersano provava tre volte il sabato con questi tempi: 2'47"16, 2'55"20, 2'44"66. Con questi tempi avrebbe potuto fare, in gara, un terzo o quarto posto nella sua classe ma sfortu-

**TURBO**  
5.00x12  
FIAT, FORD  
DATSUN

5.50x13  
LANCIA

6.00x14  
LANCIA, PORSCHE

**RUOTE IN LEGA LEGGERA**

**stilauto**  
20149 MILANO  
C.SO SEMPIONE 63 TEL. 335.823

**IL MARCHIO CHE GARANTISCE LA QUALITÀ**

Non tornano i conti (tedeschi)  
contro le PANTERE G.T.

## Con la DAYTONA corre Regazzoni

La PANTERA DE TOMASO ha fatto temere ai tedeschi che comandano oggi la CSI (leggi von Hanstein e Schmidt) la sconfitta Porsche nell'Europeo GT. Non si spiega altrimenti tutto quel prodigarsi contro la 5000 De Tomaso e la sua omologazione. Prodigarsi che è culminato nel rocambolesco rifiuto alla partecipazione di Muller con la sua Pantera gr. 4 alla gara europea del Nurburgring ai primi di agosto. Si dà il caso che, quasi a cavallo del Ferragosto è stato poi spedito in Italia, avvertendo solo in extremis la CSAI, un ispettore tecnico della CSI, naturalmente tedesco (Schild), a visionare la fabbrica modenese per constatare l'effettiva consistenza numerica delle Pantere prodotte. Il solerte ispettore (pare osservato con benevola curiosità da Maranello e da... Arese) si è dato da fare. E ha veleggiato da Modena alla Ghia di Torino (Dove De Tomaso prepara le scocche), per finire a Genova (dove le Pantera partono per gli USA) onde convincersi della famosa quantità di produzione. Ma l'ispezione è andata male! Ché tra Torino, Genova e Modena sono state contate solo stavolta 780 vetture che, aggiunte a quelle già spedite in America, fanno il bel totale di 1800 come De Tomaso aveva denunciato (e la CSAI avallato). E adesso? Come si rimedierà a quel rifiuto del Nurburgring? Tra l'altro con tre prove che rimangono del campionato, anche se la Pantera vincerà sempre, la Porsche ha già il campionato in tasca. Intanto però il piccolo Muller si è scatenato. E vuole soddisfazione. Domenica a Hockenheim l'AC svizzero farà svolgere una gara GT europea. La De Tomaso è presente, con Muller in prima fila. Ma i guai stavolta sono per le Porsche: quella di «punta», piloti Fitzpatrick e Neuhaus hanno mandato le iscrizioni ma non la quota regolare allo scadere dei termini. E c'è già la contestazione di Muller.

Piuttosto sapete chi correrà (ed è tutto in regola)? Clay Regazzoni con una Ferrari Daytona (pare della Filipinetti). Si prevede una super sfida con la De Tomaso 5000...

Cinque corse Sport  
in dicembre '72

Chi vuole  
correre a  
Interlagos?

**SAN PAOLO - E' già iniziata l'organizzazione della prossima «Brasil Cup» in programma a San Paolo del Brasile il 3, il 10, il 17, il 24 ed il 31 dicembre prossimi. Il programma di gare, riservate a vetture dei gruppi 5 e 7, si articola in cinque corse di 75 miglia ciascuna (circa 120 chilometri) sull'autodromo di Interlagos. Sono previsti ottimi premi, trofei di classifica, rimborso spese aeree, trasporto delle vetture, sistemazioni alberghiere ed altre facilitazioni. L'organizzazione è curata come al solito dalla «AVALLONE MOTOR CLUB», AVENIDA FRIBURGO 81, INTERLAGOS - SAN PAOLO (BRASILE).**

CANE'  
e Luigina  
al Castello

FERRARA - Dopo lo svolgimento dei trofei Gandolfi e François, la Scuderia San Giorgio ha dato, con il trofeo del Castello di Mesola una conferma della validità della formula da essa ideata. Questa consiste nel dare una giusta dose fra le doti di abilità puramente regolaristiche e quelle di abilità di guida. I concorrenti hanno dimostrato di apprezzare questo tipo di gare intervenendo malgrado la data non troppo indovinata che coincideva con la settimana di Ferragosto. Così sono calati da Gressoney e dall'Alto Adige i piloti che erano andati a riposare, vedi Piaggio e Donini, mentre Forato e Pertusio sono rientrati appositamente da Londra e Canè dalla Jugoslavia.

La gara consisteva in quattro prove speciali per 42 rilevamenti parecchi dei quali molto impegnativi, le alte penalità della classifica dimostrano la selettività delle prove alla fine hanno prevalso logicamente i migliori e così vediamo al primo posto Canè seguito da Pertusio, Santorum e dalla «Luigina nazionale» che conduce la classifica femminile del Trofeo. L'organizzazione è stata curata in tutti i particolari dalla Scuderia San Giorgio e la gara ha avuto termine con piena soddisfazione di tutti i concorrenti: unico neo, il ritardo nella compilazione della classifica da parte dei cronometristi.

TROFEO CASTELLO DI MESOLA, gara nazionale valida per il Trofeo di Regolarità - Ferrara, 20 agosto 1972.

#### CLASSIFICA CONDUTTORI

1. Giuliano Canè (Fulvia 1300) penalità 10,4; 2. Pertusio (Fulvia 1300) 11,3; 3. Santorum (Fulvia 1300) 13,7; 4. Pavanello (Fulvia 1300) 14,1; 5. Faldini (Fulvia 1300) 16,8; 6. Nannei (Ford Escort) 20,6; 7. Bonini (Fiat) 21,6; 8. Agnello (A.R. Duetto) 23,0; 9. Picci (Fulvia 1600) 23,7; 10. Ruosi (Fulvia 1300) 24,2; 11. Gibelli (Fulvia 1300) 24,6; 12. Pancaldi (Autobianchi A 112) 25,4; 13. Piaggio (A.R. 1300) 26,6; 14. Sala (A.R. 1300) 26,6; 15. Forato (A.R. Junior) 32,3; 16. Menichetti (Fiat 128) 32,5; 17. Somia (Fiat) 34,6; 18. Panerai (Fulvia 1300) 36,9; 19. Pugno (Fulvia 1600) 41,7; 20. Testoni (Fulvia 1600) 45,0; 21. Sartori (Fiat 128) 47,3; 22. Ghinelli (Fiat 850) 48,3; 23. Trippa (Fulvia 1300) 48,5; 24. Calcatelli (Simca 1000) 48,9; 25. Ruminacci (Fulvia 1300) 50,1; 26. Paci (Fulvia 1300) 59,6; 27. Venturi (A 112) 63,7; 28. Pagacini (Fiat) 65,9; 29. Gian-

## La 12 ORE Sebring ad Atlanta

SEBRING - La prossima edizione della 12 ORE DI SEBRING si svolgerà sull'autodromo di Road Atlanta, in Georgia. Un accordo in questo senso è stato raggiunto dall'Automobile Racing Club of Florida, organizzatore della prova, e la Road Atlanta Inc., proprietaria del circuito georgiano. Come si sa, per una serie di ragioni fra cui la necessità di un completo rifacimento della vecchia pista, la 12 Ore di quest'anno era da considerarsi l'ultima a svolgersi sul vecchio aerodromo della Florida.

I programmi attuali sono di far svolgere la gara nei giorni 14 e 15 aprile 1973, con una gara per Turismo e Gran Turismo il sabato e la gara di campionato del mondo marche la domenica. I cambiamenti di data e circuito sono all'approvazione FIA.

Vincendo il Rally di MONACO  
il francese incalza PINTO

## NICOLAS olimpionico

MONACO - «Non ho quasi mai visto una atmosfera così eccitante in un rally; qui c'è un entusiasmo come al Turini a Montecarlo. Incredibile che esista qualcosa di questo genere in Germania». Questo il commento di Rauno Aaltonen a proposito di questo primo Rally Olimpia-Monaco, il rally più grandioso che si sia mai corso in Germania. Quasi 3500 km con ben 65 (!) prove speciali, tra cui circuiti come il Nurburgring ed Hockenheim, piste di speedway come Platting e Ruhpolding e cronoscalate come Rossfeld e Krahberg. Un

rally che ha falciato prima della fine per incidenti quasi tutti i favoriti: Aaltonen, Marie-Claude Beaumont, Darniche, Glemser, Mikkola, Warmbold. Due gli incidenti piuttosto gravi: uno all'equipaggio Ditzinger-Kaiser e uno a Lew-Illeg. Abbastanza serio anche l'incidente capitato a Glemser che ha distrutto la macchina riportando varie contusioni dopo essere uscito di strada causa una curva presa troppo velocemente.

Delle 342 macchine iscritte, 307 sono partite, ma dopo 900 chilometri già 63 erano fuori gara per incidenti. Lunedì e martedì ci sono state molte tempeste e molte strade sono state cambiate tanto che i radar fatti nelle prove non sono serviti a nulla. Warmbold all'inizio ha fatto dei tempi eccezionali, ma è uscito distruggendo quasi completamente il frontale e il raffreddamento tanto che il motore si surriscaldava e si è dovuto ritirare.

Anche Darniche che ha preso il comando dopo il ritiro di Warmbold ha avuto un grave incidente finendo con la sua macchina in un fosso.

E' passato allora in testa Nicolas che nonostante un danno al semiasse posteriore che gli è stato cambiato in gara, vi è rimasto fino al termine.

La Marie Claude Beaumont ha avuto un incidente però ne è uscita illesa. A Platin già Nicolas era alla guida per tutta la gara, seguito da Ragnotti, Kleint e Behret. Kleint sarebbe arrivato secondo, solo che ha corso nel G. 1, turismo di serie, con una vettura preparata ma è stato scoperto per cui è stato escluso completamente. Questi i vincitori delle prove speciali: Darniche con l'Alpine ne ha vinte 19, Rohlf con la Capri 2600 RS ne ha vinte 11 come Nicolas con l'Alpine, Fall 7, Warmbold con la BMW 6, Kullang con l'Opel Ascona 2 e Mikkola con l'Escort RS 1.

Nel corso della premiazione al Sheraton-Hotel ha preso la parola anche Willi Daume, presidente del Comitato nazionale olimpico, che tra l'altro ha detto: «I Giochi Olimpici ufficialmente iniziano solo il 26 agosto, ma l'Olimpia Rally i giochi sono inaugurati!». Inoltre ha tenuto a sottolineare che spera che un giorno anche l'automobilismo, in una forma ancora da stabilire, diventi una disciplina olimpica ed il parere favorevole della Germania c'è. Monaco ha fatto da inizio, chi seguirà?

H. H. R. Löffler

RALLY OLIMPIA - MONACO - Prova valida per il Campionato Europeo Conduitori Rallyes e per i campionati nazionali di Bulgaria, Francia, Italia, Lussemburgo, Olanda, Turchia e Germania - 13-19 agosto 1972.

#### CLASSIFICA GENERALE

1. Nicolas-Todt (Renault Alpine) punti 16.269,5; 2. Kullang-Karlsson (Opel Ascona 19 SR) 17.465,5; 3. Ragnotti-Rouget (Opel Ascona 19 SR) 17.974; 4. Hainbach-Biebinger (BMW 2002 TI) 18.090,5; 5. Behret-Pitz (Porsche 911 S) 18.288,3; 6. Muhleck-Zepfel (Porsche 911 S) 18.315,3; 7. Osterberg-Edenring (Opel Ascona 19 SR) 18.630; 8. Greder-Delfenier (Opel Ascona 19 SR) 18.667,1; 9. Carlsson-Moreite (Opel Ascona 19 SR) 18.686,9; 10. Zweibaumer-Schons (BMW 1602) 18.944.

Anche MODENA  
ha ricordato  
il conte MARZOTTO

MODENA - La scomparsa del Conte Gaetano Marzotto ha suscitato negli ambienti automobilistici di Modena dolore e rimpianto per un uomo che, sia pure indirettamente, ha visto il suo nome collegato ai successi ferraristi. Paolo e Giannino suoi figli, sono stati gli idoli delle folle negli anni delle Mille Miglia e degli altri successi del «cavallino». Ancora tutti ricordano quando Paolo e Giannino (ma anche Umberto) ha svolto una ottima attività, questi gentlemen del più tipico stampo, provavano e riprovavano le Ferrari da tre, quattro e cinque litri sullo stradone che collega Maranello a Formigine.

Il nome dei fratelli Marzotto resta legato a una parte della storia della Ferrari, anche per la costituzione di quella Scuderia, che ebbe sede a Valdarno, ma senza grande fortuna.

giuli (BMW) 74,2; 30. Alessi (Fiat 128) 80,3; 31. Dellutri (Fulvia 1300) 91,3; 32. Judicello (Simca 1000R) 97,5; 33. Conaldi (A.R. 1750) 101,9; 34. Tugnoli (Fulvia 1300) 104,7; 35. Guidetti (A 112) 109,8; 36. Signorini (Mini Cooper) 111,7; 37. Antonelli (Renault) 122,0; 38. Nardo (Fulvia 1300) 126,5; 39. Grandi (Innocenti Mini Minor) 151,1; 40. Danieleto (Sambim) 164,3; 41. Biancotti (A.R. 2000); 180,9; 42. Cattarin (Simca) 185,0; 43. Beveni (Fiat 124) 278,2; 44. Zompi-chiatti (Fiat 850) 288,3.

#### CLASSIFICA CONDUTTRICI

1. Luigina Imerito (Fulvia 1300) p. 13,8; 2. Poggiali (Fulvia 1600) 18,1; 3. Castillet (Fulvia 1300) 45,6; 4. Menichetti (Fiat 128) 48,5; 5. Raimondi (Fiat 850) 62,8; 6. Fava (Fulvia 1300) 65,5; 7. Fontana (A.R. Junior) 68,9; 8. Perazzi (A.R. Junior) 87,6; 9. Olivero (A.R. Berlina 1300) 136,4; 10. Celadon Corà (Fulvia 1600) 169,0; 11. Mendel (Fulvia 1300) 198,6.

MACKINLAY'S  
io e te



Old Scotch  
Whisky

Andretti e Unser fermati da incidenti a Milwaukee danno l'addio al titolo USAC

## Leonard quasi campione

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MILWAUKEE, (Wisconsin) - Jon Leonard, uno dei tre «superpiloti» della «superteam» Parnelli Jones, potrebbe essere considerato l'Emerson Fittipaldi della formula USAC. Infatti, come il brasiliano-calabrese, Leonard ha quasi certamente il campionato americano 1972 in pugno.

La vittoria di Pocono (mille punti), la vittoria di Milwaukee (200 punti) hanno praticamente consegnato, al californiano lo scettro nazionale che potrebbe sfuggirgli soltanto se un incidente del mestiere dovesse ostacolarlo, come è capitato al biondo ingegnere del New Jersey Mark Donohue.

Sul non troppo veloce circuito del Wisconsin, Leonard ha ottenuto una vittoria girando alla media di 178 kmh, media inferiore a quella fatta registrare da Al Unser nel 1970 con 183 kmh,

dovuto ad un paio di incidenti verificatisi durante i 200 giri, in uno dei quali è stato coinvolto Gary Bettenhausen della McLaren-Penske, figlio dell'asso di Indy, Tony Bettenhausen al quale è dedicata la corsa del Wisconsin.

Ma l'incidente più spettacolare — per fortuna senza gravi conseguenze per il pilota — è stato quello capitato a Mario Andretti. L'asso di Nazareth aveva conquistato la prima posizione di partenza, battendo lo stesso Bobby Unser, girando alla media di oltre 204 kmh, — nuovo record della pista —, ed aveva preso il comando tallonato da Unser, Leonard e Bettenhausen. Al 109. giro, Andretti rientrava ai box per il pieno, quando i freni bloccavano la macchina che urtava il muricciolo di protezione, incendiandosi.

Le fiamme non colpivano Mario ma bruciavano superficialmente due meccanici — Al Clark

e Jim Dillamarter — che venivano ricoverati in ospedale in condizioni soddisfacenti. Questo incidente metteva K.O. Andretti il quale, dopo Pocono, trovavasi in terza posizione ed era deciso a risalire la corrente per conquistare per la quarta volta il titolo nazionale.

La fine della corsa per Andretti prima e quella di Al Unser poi, per difetto alla distribuzione del carburante, consentiva a Leonard di fuggire e distaccare gli avversari di tre giri. Molti hanno definito le vittorie di Leonard una «tattica d'attesa da caporali di giornata», comunque bisogna riconoscere che il 39enne pilota della Parnelli Jones ha corso sempre con regolarità ed intuito.

Ora restano tre corse, la più grossa quella di Ontario nella California con 1000 punti in palio. Queste gare serviranno a stabilire chi meriterà la seconda e terza posizione. Mario An-



dretti, tuttavia, non ha ancora alzato le mani ed è deciso a battersi per il primo posto, ammesso e concesso che Leonard non riesca a piazzarsi tra i primi cinque nelle prossime corse.

Per la corsa di Ontario — 900 mila dollari di premi in palio — Dan Gurney presenterà la nuova edizione della sua «Eagle» per il 1973. Il costruttore-pilota sta anche lavorando alacremente per mettere in pista due boli-

di Can Am «Eagle» che parteciperanno alle gare del 1973. A Watkins Glen, Gurney che venne in veste di spettatore, ebbe a dirci: «Nel 1973, vedrete anche qualche macchina di mia proprietà». Ma non volle dirci altro.

Ora si apprende che due «magnifici» mezzi saranno in gara per contendere il milione di dollari in palio alle McLaren ed alla Porsche-Penske.

Lino Manocchia



La squadra corsa Autosas di Firenze. Da sinistra, Lascialfari, Cocchini, Fargion, Belli assieme alle due Ford Escort in dotazione

## «Centro» Ford a Firenze

FIRENZE - L'impegno sportivo della Ford Italiana (rallycross e formula Ford) comincia a propagarsi — grazie anche all'indiscutibile effetto commerciale di questa partecipazione che fa vendere molte macchine — ai singoli concessionari, specie fra quelli scelti per la vendita ed assistenza dei modelli sportivi Escort Mexico ed Escort RS, definiti «Centri Rally sport». Un esempio di questa nuova partecipazione attiva di concessionari diretti nel settore agonistico a Firenze viene, dopo l'attività svolta da Scotti-Fiat e Scar-Alfa Romeo, dalla giovane Autosas-Ford: il titolare Giancarlo Cocchini ed il vice Andrea Lascialfari, entrambi appassionati sportivi, hanno infatti deciso di svolgere una notevole attività prevedendo l'impiego di tre macchine, tre piloti in tre diverse specialità, in modo da essere presenti con continuità sui campi di gara.

Per la velocità il pilota è Carlo Belli che disporrà della Escort 1600 Twin Cam aggiornata, la stessa vettura che nel 1970, preparata da Marcello Carlini, gli permise di conquistare il titolo nazionale. Per i rallies la Escort RS, sedici valvole, vedrà in lizza il giovane Davide Fargion, già noto per i buoni risultati nel rallycross; alla regolarità si dedicherà Roberto Nannei con l'Escort 1300 GT. Belli e Nannei fanno parte della Squadra Piloti Senesi, Fargion della Firenze Corse-Biondetti, ma se i risultati saranno soddisfacenti a fine stagione la Squadra piloti Autosas diventerà una vera e propria scuderia di fordisti da corsa, anche in previsione dell'inizio dell'attività nell'autodromo del Mugello.

L'assistenza alle tre vetture impegnate nelle gare è curata direttamente dall'Autosas, i cui dirigenti tuttavia ci hanno detto di essere disponibili

anche per assistere vetture di clienti che intendono svolgere attività sportiva, oltre alla preparazione di alcuni modelli per coloro che vogliono qualcosa in più da tipi di serie, come nel caso della Escort 1300 GT: venti chilometri in più per circa duecentocinquanta mila lire.

m. g.

## LANTERI si ripete nell'Autotorneo

RIVISONDOLI - Con successo di pubblico si è svolta a Rivisondoli la 13. prova dell'Autotorneo italiano 1972 organizzato dalla Scuderia Sporturismo di Milano con la collaborazione dell'Alto Sangro. La gara è valida per l'assegnazione del Trofeo estate a Rivisondoli e la coppa O.R.S.A.S.

160 i concorrenti che si sono cimentati nelle varie categorie del circuito allestito presso l'Hotel 5 Miglia. Bruno Lanteri si è imposto nella classifica maschile, già nel 1970 e nel 1971 aveva fatto suo il trofeo, assente l'attuale leader della classifica nazionale Maggi. La sanremese Piera Calvini nel campo femminile si è imposta, da ricordare che da 4 anni si aggiudica il trofeo Nazionale.

LE CLASSIFICHE

Classe Mini: 1. Bruno Lanteri 62"; 2. Di Vito 62"4; 3. Ghersi 62"6.  
Classe oltre 1250: 1. Lanteri (HF 1,6) 64"; 2. Ghersi (BMW) 67"; 3. D'Eramo (124 S) 67"4.  
Classe Fiat Abarth: 1. Chiorazzo 64"5; 2. Boccotti 69"9; 3. Buono 71"4.

CLASSIFICA GENERALE ASSOLUTA

1. Bruno Lanteri (Mini Cooper); 2. Di Vito; 3. Ghersi.

## BRAILLARD gigante con la F2 PYGMÉE

CHARLEROI - La corsa in salita di Bomerée-Charleroi, valida per il campionato belga della specialità, è stata vinta dal belga Willy Braillard al volante di una Formula 2 Pygmée, in maniera fin troppo facile.

Braillard ha vinto entrambe le manche in cui si articolava la corsa, lunga appena 2.200 metri com'è consuetudine nelle gare in salita del centro Europa, ottenendo nella prima 1'00"76, tempo che ha ancora migliorato nella seconda salita, con 1'00"35, alla media di 131.234 kmh.

La corsa di Bomerée è composta da curvoni molto veloci, in cui le vetture sono costantemente al limite. I principali avversari del vincitore sono stati una monoposto Celi con motore Porsche 2,2 pilotata da Carpent, un prototipo a motore Ford con trasmissione Daf pilotata da Hahxe, e la Cooper di Farenzena.

Nel turismo di serie e nel turismo speciale, dominio delle BMW, mentre in granturismo di serie primo è stato Venderschriekt su Porsche e nel granturismo speciale prima l'Alpine di Christine.

Da notare la vittoria di un'Autobianchi A 112, pilotata da De Baker, nella 1000 gruppo 1. dell'Alfa di Lebrun nella 1600, dell'Alfa di Mattozza nella 1600 gruppo 2.

a. r.

CORSA IN SALITA BOMERÉE-CHARLEROI, valida per il campionato belga della specialità. Charleroi, 6 agosto 1972.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Braillard Willy (Pygmée F.2) in 1'00"35; 2. Carpent (Celi AC7) 1'03"05; 3. Hahze (Daf-Ford Prototipo) 1'03"72; 4. Farenzena (Cooper) 1'04"67; 5. Wanske (Royale VW) 1'06"55; 6. Polak (Lotus FF) 1'07"86; 7. Swyssen (Celi AC7) 1'07"87; 8. Crespin (Merlyn) 1'09"13; 9. Francois (Chevron) 1'10"01; 10. Baele (Merlyn) 1'10"21.

il triangolo  
**SPICA**  
e garanzia!

CANDELE LODGE

AMMORTIZZATORI allinquant

POMPA ACQUA



POPOLI - Quanta strada si è percorsa da quando Cesare Toppetti su una sport Lotus vinse la prima cronoscalata delle Svolte di Popoli nata dall'idea di quell'amante dell'automobilismo sportivo che risponde al nome di Fileno D'Angelo, alla media di 98,630, alla esaltante giornata del «decennale» nel corso della quale Carlo Facetti sulla velocissima Abarth 2000 di Osella ha stabilito il nuovo primato della corsa con una media sbalorditiva: oltre 122 orari.

«Un po' d'olio per terra, l'asfalto reso molle dal caldo, tre o quattro macchine ferme per guasti mi hanno forse fatto rallentare un po'» ci ha detto il vincitore «ma io sono contento così anche se speravo di fare di più».

La gara ha vissuto il suo momento magico quando i più forti si sono dati battaglia lottando contro il cronometro. Erano passate 120 macchine sotto lo striscione d'arrivo ed il tempo di Bersano continuava a resistere. Nessuno riusciva ad abbassare il 4'45"2 del pilota della Brescia Corse. Neanche i cosiddetti bei nomi della 1600 GT (Chiapparini, Andrenacci, Bon-

fanti, «Effe-Ci») ce la facevano. Infine giungeva al volante di una Porsche Sergio Mingotti della Scuderia Nettuno a fare 4'36"9 un tempo che sarebbe risultato il migliore della categoria. Sette minuti dopo Achille Marzi su AMS 1000 faceva fermare i cronometri su 4'29"2 e un quarto d'ora dopo Varese al volante di una Lola Abarth 1300 dimostrava la sua alta classe col tempo di 4'18"5.

Si preparava l'atmosfera per il duello dei tre favoriti (era presente anche il recente trionfatore della Rieti-Terminillo Mauro Nesti, ma il pilota della Nettuno rompeva in prova una delle pompe della benzina della sua Chevron. Nonostante la sportività di Osella che gli prestava una delle sue pompe e il lavoro di tutta la notte era impossibile ripristinare il mezzo meccanico di Nesti che si vedeva così costretto a dichiarare forfait) Facetti, Pilone, Amphicar. Era Facetti il primo a salire, e tirava giù di ben 6"3 il suo tempo di prova. Poi irrompeva Pilone con la sua rossa Abarth 2000 di Osella, ma il suo tempo era piuttosto deludente: 4'02"6. Ed ecco l'urlo della

Chevron di Amphicar annunciarsi col timbro della cattiveria con cui il pilota siciliano la tirava su. Un attimo di suspense sul traguardo, rotto solo dal ticchettio delle calcolatrici dei cronometristi e poi lo speaker dà il responso: 3'59", Amphicar è dunque il secondo assoluto, e per quante macchine debbano ancora arrivare — una quindicina — nessuno potrà fare meglio di Facetti.

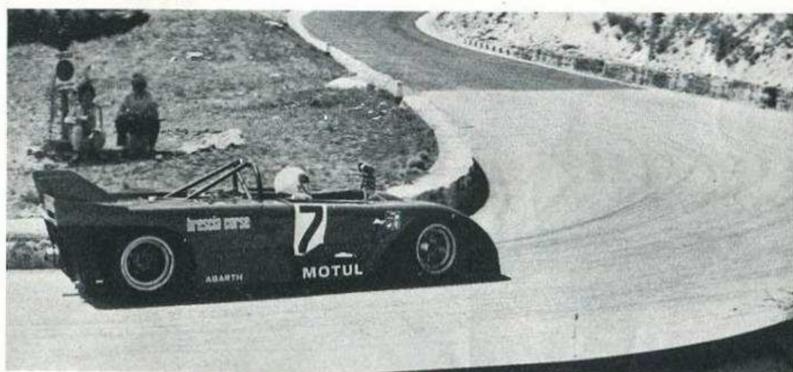
Mettiamo adesso in ordine la cronaca della lunga giornata, che è stata vissuta da oltre ventimila spettatori. Sono state le piccole 500 del gruppo due a rompere con il rombo dei loro motori il muro dell'attesa. Fino dal giorno delle prove Amodeo aveva ipotecato seriamente la vittoria ed in gara la vettura dell'ascolano ha fatto registrare un tempo veramente notevole 5'55"2 che è il nuovo primato della classe. Sempre nelle 500 dove Francioni si classificava secondo ad un solo decimo da Amodeo, Roberto Fazzini proprio all'ultimo tornante era vittima di un incidente.

Nella 600 nuovo primato di classe ad opera di De Bello che

Nesti bloccato (anche lui) dalle pompe benzina, dà via libera agli avversari

# FACETTI dominatore di POPOLI

A sinistra, l'Abarth-Osella di Carlo Facetti, vincitore-bis a Popoli



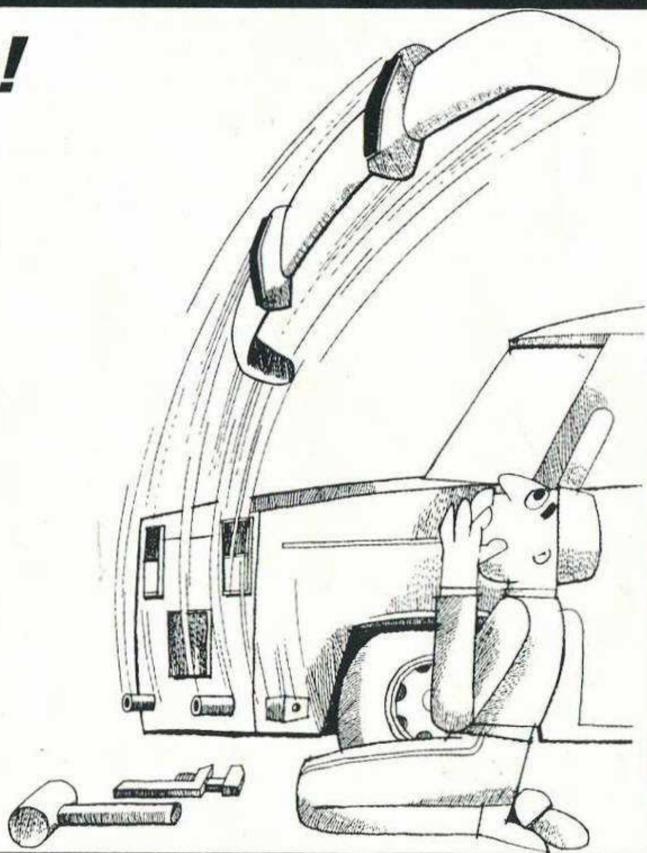
Sopra, Franco Pilone ha dovuto accontentarsi del terzo posto. Sotto, Chiapparini semina lo scompiglio nelle balle di paglia



## Trapianto con rigetto.

### Non rischiatelo!

Usate  
ricambi  
originali  
**FIAT**



precedeva D'Alessandro autore del miglior tempo in prova e De Luca. Proietti si imponeva nettamente nella 700, D'Ippolito nella 850 mentre nella 1000 il successo ardiva a Stefanelli che però non riusciva a stabilire un tempo inferiore al record da lui stesso detenuto. Nella 1150 il prestigioso record stabilito lo scorso anno da Galmozzi veniva battuto di un solo decimo da Cozzarolo, mentre nella 1300 il siciliano Litrico ha vinto migliorando di 7 decimi il record da lui stesso detenuto.

Nella 1600 dominio delle Ford Escort che si piazzavano ai primi due posti con il nettuniano Pasini, neo recordman della classe e con il torinese «Mici». Nella 2000 il senese Sacchini, oltre alla vittoria di classe ha ottenuto il miglior tempo del gruppo, dimostrando di avere familiarizzato con la A.R. 2000, mentre Carlo Aloe si impone nella 3000.

Nella categoria Gran Turismo speciale, classe 1000, un altro portacolori della Lloyd Adriatico Luigi Aloe ha vinto di larga misura davanti a Milano e Brambilla. Nella classe 1300 lotta serrata fra l'Alpine di Bersano e le Lancia Fulvia di Bologna e «Willer». Aveva la meglio il torinese che oltre ad aver migliorato, il record da lui detenuto è riuscito con il tempo di 4'45"2 ad inserirsi al

quindicesimo posto della classifica generale. Lotta sul filo dei decimi di secondo nella 1600 tra Chiapparini (nuovo recordman della classe), Andrenacci e Bonfanti racchiusi nel brevissimo spazio di 4 decimi mentre nella 2000 e oltre 2000 scontate vittorie di Migliarini e Mingotti.

Hanno chiuso la giornata le piccole monoposto di F. 850 con la vittoria e il record di Tommasini, le belle prestazioni di Calò, Capponi e Quevedo riuniti nello spazio di 6 decimi di secondo, mentre nella F. 3 Gigi Tommasi nel suo assolo ha battuto il record da lui stesso detenuto.

Sabato in anteprima — come ormai è consuetudine — si sono svolte le gare riservate ai gruppi uno e tre. Il siciliano Francesco Iemma con un A.R. 2000 ha avuto gioco facile nel gruppo uno ottenendo il miglior tempo inferiore di 10"6 al primato precedente detenuto da Papeschi.

Nel Granturismo Gruppo 3 classe 1300 la Ivana Giustri sempre più grintosa ha confermato come una donna possa su un tracciato particolarmente impegnativo avere la meglio sui rappresentanti del sesso forte mentre il favorito Bruno Bocconi ha dimostrato di non avere rivali nella classe 2000.

Carlo Burlando

**SVOLTE DI POPOLI - Gara nazionale di velocità in salita. Popoli (Pescara), 15 agosto 1972.**

**LE CLASSIFICHE**

**GRUPPO 1 TURISMO DI SERIE**

**Classe 500:** 1. Roberto Percivale (Fiat) in 8'00" alla media di kmh 60,000; 2. Tagliafrassetto (Fiat) in 8'27"5.  
**Classe 850:** 1. Giancarlo Biagiotti (Fiat) in 6'14"4, alla media di kmh 76,923; 2. Virgili (Fiat) 6'24"8; 3. Porciatti (Fiat) 6'29"7; 4. Tortoroli (Fiat) 6'32"1; 5. Vannini (Fiat) 6'35"4; 6. Cosillo (Fiat) 6'39"9.

**Classe 1000:** 1. Matteo Vasta (Autob.) in 5'48"4, alla media di kmh 82,664; 2. Conti (Autob.) 5'52"5; 3. Gonzi (Autob.) 5'53"6; 4. Marino (Autob.) 5'54"3; 5. Giannini (Fiat) 6'03"4; 6. Morocutti (Inn.) 6'06"9; 7. Santandrea (Inn.) 6'07"8; 8. Benedetti (Autob.) 6'08"8; 9. Mammi (Autob.) 6'08"7; 10. Bocchetti (Fiat) 6'13"1; 11. Figini (Inn.) 6'29"8.

**Classe 1150:** 1. Roberto Lorenzoni (Fiat) in 5'39" alla media di kmh 84,956; 2. Betti (Fiat) 5'41"2; 3. Ariotti (Fiat) 5'43"4; 4. Mirella (Fiat) 5'44"6; 5. Fortini (Fiat) 5'49"6; 6. Amoroso (Fiat) 5'52"2; 7. Campagnola (Fiat) 5'55"8; 8. Ruggero (Fiat) 6'07"8; 9. Brunetti (Fiat) 6'20"8.

**Classe 1300:** 1. Roberto Fioravanti (Renault) in 5'26"7 alla media di kmh 88,154; 2. Ceccarelli (Renault) 5'29"6; 3. Ceraolo (Fiat) 5'33"3; 4. Di Marino

96,970; 2. Scardi (Abarth) in 5'05"1; 3. Bonvicini (Inn.) 5'40"8.

**Classe 1150:** 1. Paolo Cozzarolo (Fiat) in 5'11"2 alla media di kmh 92,545; 2. Squillace (Fiat) in 5'16"1; 3. Vailati (Daf) 5'30"3; 4. Cillo (Renault) 6'27"3.  
**Classe 1300:** 1. Mario Litrico (A. Romeo) in 4'52" alla media di kmh 98,630; 2. Francisci (A. Romeo) 4'58"2; 3. Del Bello (Cooper) 4'59"8; 4. Perego (A. Romeo) 5'01"1; 5. Crispello (Fiat) 5'12"7; 6. Serattini (Fiat) 5'16"1; 7. Gabani (Fiat) 5'19"8; 8. « Giusy » (A. Romeo) 5'31"9.

**Classe 1600:** 1. Lanfranco Pasini (Ford) in 4'55"6 alla media di kmh 97,428; 2. « Mici » (Ford) 4'57"6; 3. Rossi (A. Romeo) 5'03"5; 4. Crescenti (A. Romeo) 5'10"2; 5. Punzo (BMW) 5'10"1; 6. Butari (A. Romeo) 5'12"2; 7. Pagani (A. Romeo) 5'12"6; 8. Marconi (A. Romeo) 5'15"3; 9. « Rara » (A. Romeo) 5'19"2; 10. Ferroni (A. Romeo) 5'19"3; 11. Zoratto (A. Romeo) 5'30"9.

**Classe 2000:** 1. Mauro Sacchini (A. Romeo) in 4'50" alla media di kmh 99,310; 2. Cipriani (A. Romeo) 4'54"5; 3. Taddeucci (BMW) 4'55"4; 4. Daverio (A. Romeo) 5'02"3; 5. Pantò (BMW) 5'08"8; 6. Saladini (BMW) 5'23"2.

**Classe 3000:** 1. Carlo Aloè (Ford) in 5'21"2 alla media di kmh 89,664; 2. Palangio (A. Romeo) 5'46"1; 3. Maggio (Fiat) 5'50"1.

**GRUPPO 4 - GRAN TURISMO SPECIALE**



Ecco in azione il secondo classificato, « Amphicar », al volante della Chevron B 21 sulla quale si alterna con Ignazio Capuano

(A. Romeo) 5'34"6; 5. Lumini (A. Romeo) 5'37"9; 5. Marziali (Renault) 5'37"9; 7. Truci (A. Romeo) 5'43"8; 8. Garrone (Fiat) 5'46"5; 9. De Santis (A. Romeo) 5'52"8; 10. Gelsomino (Renault) 5'52"8; 11. Sferrella (Fiat) 5'53"8; 12. Menichetti (A. Romeo) 6'03"1.

**Classe 1600:** 1. Vittorio Ciardi (A. Romeo) in 5'22"4 alla media di kmh 89,330; 2. Cesarini (A. Romeo) 5'35"5; 3. Aglietti (A. Romeo) 5'37"6; 4. Loffredo (A. Romeo) 5'39"1; 5. Zini (A. Romeo) 5'39"7; 6. Magni (A. Romeo) 5'42"4; 7. Regini (A. Romeo) 5'46"7; 8. Fiordelisi (A. Romeo) 5'53"2; 9. Suriani (A. Romeo) 5'53"8; 10. Cortucci (BMW) 5'56"5; 11. Campani (A. Romeo) 5'58"8.

**Classe 2000:** 1. Francesco Iemma (A. Romeo) in 5'20" alla media di kmh 90,000; 2. Tacchini (A. Romeo) 5'29"4; 3. Mortara (A. Romeo) 5'33"2; 4. Stinchi (Fiat) 5'38"1; 5. Ottomano (A. Romeo) 5'40"8; 6. Cognolato (Fiat) 5'48"3.

**GRUPPO 3 GRAN TURISMO DI SERIE**

**Classe 1300:** 1. Ivana Giustri (Lancia) in 5'23" alla media di kmh 89,164; 2. Morellato (Lancia) 5'27"2; 3. De Vivo (Lancia) 5'28"1; 4. Bruschettoni (Lancia) 5'38"1; 5. Aldrovanti (Lancia) 5'42"6; 6. Viscido (Lancia) 5'47"5; 7. Dionisi (Lancia) 6'09"8.

**Classe 1600:** 1. Bruno Bocconi (Renault) in 5'03" alla media di kmh 95,049; 2. Cochetti (Renault) 5'04"3; 3. Leta (Renault) 5'23"4; 4. Bonanni (Lancia) 5'25"5; 5. Pelli (Lancia) 5'27"5; 6. Barraja (Lancia) 5'27"8; 7. Alibrandi (Lancia) 5'34"2; 9. Zuolo (Lancia) 5'41"1.

**GRUPPO 2 - TURISMO SPECIALE**

**Classe 500:** 1. Pasqualino Amodeo (Fiat) in 5'55"2 alla media di kmh 81,081; 2. Francioni (Fiat) 5'55"3; 3. Gonnelli (Fiat) 5'58"8; 4. Ciarcelluti (Fiat) 6'02"9; 5. « Enrico VIII » (Fiat) 6'03"7; 6. Giammiro (Fiat) 6'03"8; 7. Compagnucci (Fiat) 6'04"4; 8. Forti (Fiat) 6'13"1; 9. Persico (Fiat) 6'17"1; 10. Casciaro (Fiat) 6'18"5; 11. Carelli (Fiat) 6'18"7; 12. Carapezza (Fiat) 6'19"2; 13. Ronna Cardarellari (Fiat) 6'23"8; 14. Spinucci (Fiat) 6'25"2; 15. Croppo (Fiat) 6'29"3; 16. Franchina (Fiat) 6'30"5; 17. De Angelis (Fiat) 6'35"1; 18. Gagliardi (Fiat) 6'36"8; 19. Lauricella (Fiat) 6'39"8; 20. Agostinelli (Fiat) 6'54"9.

**Classe 600:** 1. Franco Di Bello (Fiat) in 5'42" alla media di kmh 84,210; 2. D'Alessandro (Fiat) 5'43"1; 3. De Luca (Fiat) 5'43"8; 4. Adamo (Fiat) 5'47"6; 5. Santamarianova (Fiat) 5'48"6; 6. De Gregorio (Fiat) 6'08"4; 7. Liscio (Fiat) 6'19"9; 8. Alduina (Fiat) 6'25"3.

**Classe 700:** 1. Adriano Proietti (Fiat) in 5'39"8 alla media di kmh 84,756; 2. Giustra (Fiat) 5'53"8; 3. Adamo (Abarth) 6'26"8.

**Classe 850:** 1. Giuseppe D'Ippolito (Fiat) in 5'21"1 alla media di kmh 89,692. 2. Serrentino (Fiat) in 5'32"2; 3. Zindato (Fiat) 5'47"8; 4. Ceteroni (Fiat) 5'57"6.

**Classe 1000:** 1. Luigi Aloè (Fiat) in 5'23" alla media di kmh 89,164; 2. Milano (Hillmann) 5'27"5; 3. Brambilla (Fiat) 5'31"3; 4. Rubino (Abarth) 5'43"1; 5. Toti (Fiat) 6'01"8.

**Classe 1300:** 1. Aldo Bersano (Alpine) in 4'45"2 alla media di kmh 100,982; 2. Bologna (Lancia) 4'46"5; 3. « Willer » (Lancia) 4'52"5; 4. « L'Innominato » (Alpine) 4'52"9; 4. Arlini (Alpine) 4'53"1; 6. Ripani (Lancia) 4'58"7; 7. « Iccudrac » Alpine 5'00"8; 8. Loiacono (Lancia) 5'02"4; 9. « Ben Rosolia » (Lancia) 5'04"3; 10. Molinari (Lancia) 5'14"1.

**Classe 1600:** 1. Angelo Chiapparini (A. Romeo) 4'45"6 alla media di kmh 100,840; 2. Andrenacci (A. Romeo) 4'45"7; 3. Bonfanti (A. Romeo) 4'46"1; 4. « Effe-ci » (Alpine) 4'48"1; 4. Barraco (Alpine) 4'53"2; 6. Palmas (Lancia) 4'53"4; 7. Papiri (A. Romeo) 4'58"4; 8. Signorini (A. Romeo) 5'18"1.

**Classe 2000:** 1. Francesco Migliarini (Porsche) 4'48"1 alla media di kmh 99,965; 2. Benvenuti (Porsche) 4'52"4; 3. Bettoni (Porsche) 5'02"9; 4. La Starza (Porsche) 5'14"9.

**Classe oltre 2000:** 1. Sergio Mingotti (Porsche) in 4'36"9 alla media di kmh 104,009; 2. Fossati (Porsche) 4'41"5; 3. Nardini (Porsche) 4'47"1; 4. De Gregorio (Porsche) 4'55"1; 5. Strano (A. Romeo) 5'28"1.

**GRUPPO 5 - SPORT**

**Classe 1000:** 1. Achille Marzi (A.M.S.) in 4'29"2 alla media di kmh 106,984; 2. « Frank Mc Boden » (A.M.S.) 4'30"4; 3. Morelli (A.T.S.) 4'39"7; 4. Donà (A.M.S.) 4'47"3; 5. Gravina (A.M.S.) 4'51"5; 6. Fortuna (Abarth) 5'22"4.

**Classe 1300:** 1. Gianni Varese (Lola) in 4'18"5 alla media di kmh 111,412; 2. Piacenti (Abarth) 4'36"1.

**Classe 1600:** 1. Giuseppe Savoldi (Abarth) in 4'26" alla media di kmh 108,271; 2. Ricciardi (A. Romeo) 4'53"9.

**Classe 2000:** 1. Carlo Facetti (Abarth) in 3'55"8 alla media di kmh 122,137; 2. « Amphicar » (Chevron) 3'59"1; 3. Pilone (Abarth) 4'02"6; 4. Laureati (Chevron) 4'05"5; 5. « Gianfranco » (Abarth) 4'15"5.

**Formula 850:** 1. Mauro Tomassini (Lucky) in 4'53" alla media di kmh 98,294; 2. Calò (Tecno) 5'01"2; 3. Capponi (De Sanctis) 5'01"8; 4. Quevedo (Tecno) 5'01"8; 5. Dentamaro (Tecno) 5'03"8; 6. Brunetti (De Sanctis) 5'07"9; 7. Santoni (Tecno) 5'15"5.

**F. 3:** 1. Gigi Tommasi (Brabham) in 4'22" alla media di kmh 109,924.

**CLASSIFICA ASSOLUTA**  
1. Carlo Facetti (Abarth) in 3'55"8 alla media di kmh 122,137; 2. « Amphicar » (Chevron) 3'59"1; 3. Franco Pilone (Abarth) 4'02"6; 4. Laureati Pietro (Abarth) 4'05"5; 5. « Gianfranco » (Abarth) 4'15"5; 6. Gianni Varese (Lola) 4'18"5; 7. « Manuelo » (Abarth) 4'19"3; 8. Gigi Tommasi (Brabham) 4'22"1; 9. Giuseppe Savoldi (Abarth) 4'26"1; 10. Achille Marzi (A.M.S.) 4'29"2; 11. « Franc Mc Boden » (A.M.S.) 4'30"4.



## Rivive la Coppa delle Dolomiti

**CORTINA D'AMPEZZO - Organizzata dal Veteran Car Club di Padova in collaborazione con l'Automobile Club di Belluno, l'Azienda Autonoma di soggiorno e turismo di Cortina, ha avuto luogo la prima edizione della Coppa Internazionale delle Dolomiti storica con la partecipazione di numerose vetture d'epoca. Si è trattato di ripercorrere l'itinerario legato a questa indimenticabile competizione automobilistica alpina che vide il successo di grandi nomi dello sport del volante. La competizione curata in tutti i suoi particolari era valevole per il Trofeo Fina e si è disputata su un percorso di oltre trecento chilometri attraverso il Passo del Falzarego, Canazei,**

**Predazzo, Passo Rolle, Primiero, Feltre, Belluno, Auronzo, Passo Tre Croci, Cortina.**

Alla interessante manifestazione storica, che sarà ripetuta anche nella prossima annata, hanno preso parte i seguenti equipaggi che hanno posato per la foto ricordo nella monumentale piazza Maggiore di Feltre: da sinistra sono: Balestra-Menin (OM 469), Dubbini-Rinaldi (Alfa Romeo 1750), Gatti (Fiat Coppa d'oro), Marri (Fiat Coppa d'oro), Fachini-Fachini (MG-TC), Pasquale (MG-TA), Collizzolli (Lancia Ardena), Doria-Vasoin (Lancia Paganelli), Ferrazzi-Ferrazzi (Fiat Siata), Tenconi (Erùini 1100), Rizzoli-De Faventi (Ferrari 375 plus), Pizzolotto (Stanguellini 750).

Tutto è pronto  
per l'imminente  
Rally  
Internazionale

# Venite tutti a S. Martino c'è il Rally!

**SAN MARTINO DI CASTROZZA - « Avete mai assistito ad un rally? Venite a viverlo a San Martino di Castrozza! Potrete vedere i più quotati piloti del momento impegnati su un interessante tracciato attraverso le Dolomiti ».**

Questo lo slogan con cui l'Azienda Autonoma di Cura e Soggiorno di San Martino di Castrozza e di Primiero e la Scuderia San Martino hanno presentato il rally internazionale di San Martino di Castrozza, giunto alla sua nona edizione, prova valida per il campionato europeo conduttori, Mitropa Cup e Campionato italiano, in programma dal 31 agosto all'1 settembre prossimi.

Per dare l'esatta misura della portata della competizione e della sua importanza diremo subito che saranno mobilitati 9 ispettori di zona, 100 commissari di percorso, 85 cronometristi, 34 stazioni ricetrasmittenti, 10 carri attrezzi e 10 ambulanze. Per quanto riguarda le iscrizioni si prevede che gli iscritti supereranno largamente il numero raggiunto nelle precedenti edizioni. Saranno infatti presenti le squadre ufficiali della Lancia e della Fiat: Pinto dovrà difendere l'attuale primato nella classifica del campionato europeo e nella classifica per la Mitropa Cup, Verini punterà a rafforzare la sua posizione di capofila della classifica provvisoria della Mitropa Cup junior, mentre Barbasio dovrà badare a difendersi per quanto riguarda il titolo italiano della specialità dalle ambizioni dei vari Trombotto, Munari e Paganelli, tanto per fare dei nomi.

La 9. edizione del San Martino, va

detto subito, è nata sotto una buona stella. Infatti dopo l'ultima edizione si è subito costituito a San Martino di Castrozza un Comitato che si è affiancato al Comitato Organizzatore allo scopo di assicurare la continuità della rassegna e un sempre maggiore successo della competizione inserita ormai nel novero delle grandi rassegne internazionali automobilistiche. Presieduto dal dinamico Renzo Orsinger, il Comitato è composto da quindici operatori economici della cittadina trentina ed ha allargato la sua attività anche ad altre manifestazioni di richiamo prendendo il nome di Comitato permanente per le attività turistiche di San Martino di Castrozza.

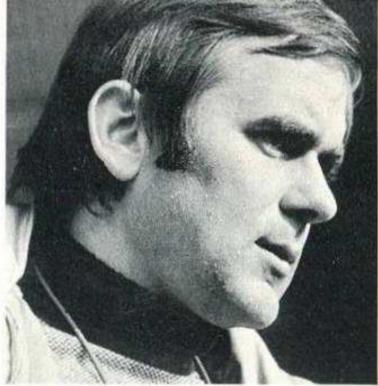
In occasione della nona edizione del rally infatti è stato varato un programma di iniziative che si svolgeranno a partire dal 26 agosto e si concluderanno il 3 settembre.

Ecco il quadro completo delle manifestazioni che avranno luogo a San Martino: incontro con il cinema di montagna, con il patrocinio e la collaborazione del filmfestival internazionale « Città di Trento » e della commissione cinematografica del Club Alpino Italiano; serata di canti della montagna eseguiti dal coro della Sossat di Trento, incontro con il folklore dell'Adriatico, manifestazione organizzata con la collaborazione dell'Azienda di Soggiorno e Turismo di Chioggia e Sottomarina, rassegna dell'accessorio automobilistico e moda sportiva, premio rally di San Martino di Castrozza, incontro con le guide alpine di San Martino di Castrozza, show della moda con la partecipazione di note case di moda della capitale, di Mila-

no e del Veneto; serata dedicata al folklore tipico trentino, elezione di lady rally di San Martino di Castrozza che avverrà nel corso della serata di gala delle premiazioni che avrà luogo sabato 2 settembre al Majestic Hotel. La graziosa e fortunata signorina che sarà eletta avrà diritto di partecipare direttamente alla finale per le elezioni di lady universo.

Esaurita la parte mondana torniamo al rally vero e proprio. Il percorso di complessivi 1220 chilometri comprenderà diciotto prové speciali ed è stato parzialmente rinnovato nei confronti dell'ultima edizione. Oltre infatti alle prove tradizionali di Valstagna, Ghertele, Passo Manghen, Passo Duran e Passo Giau, una nuova prova speciale verrà affettuata nei due sensi alle Marande, sulla strada che congiunge Pieve Tesino con il Passo del Broccon, attraverso la suggestiva val Malene. Ed infine una ultima nota che vale la pena di ricordare per ricollegarci al discorso iniziale. Gli appassionati ed i turisti che affluiranno a San Martino di Castrozza potranno seguire tutte le fasi del rally anche in albergo in virtù di un circuito chiuso televisivo, organizzato dalla Magneti Marelli mediante il quale sarà possibile apprendere tutte le notizie sul rally ed assistere ai momenti più importanti della rassegna. I servizi saranno registrati da due squadre specializzate di tecnici dislocate lungo il percorso di gara. Ed a questo punto non ci resta che augurarvi buon divertimento ed un arrivederci a San Martino.

Attilio Trivellato



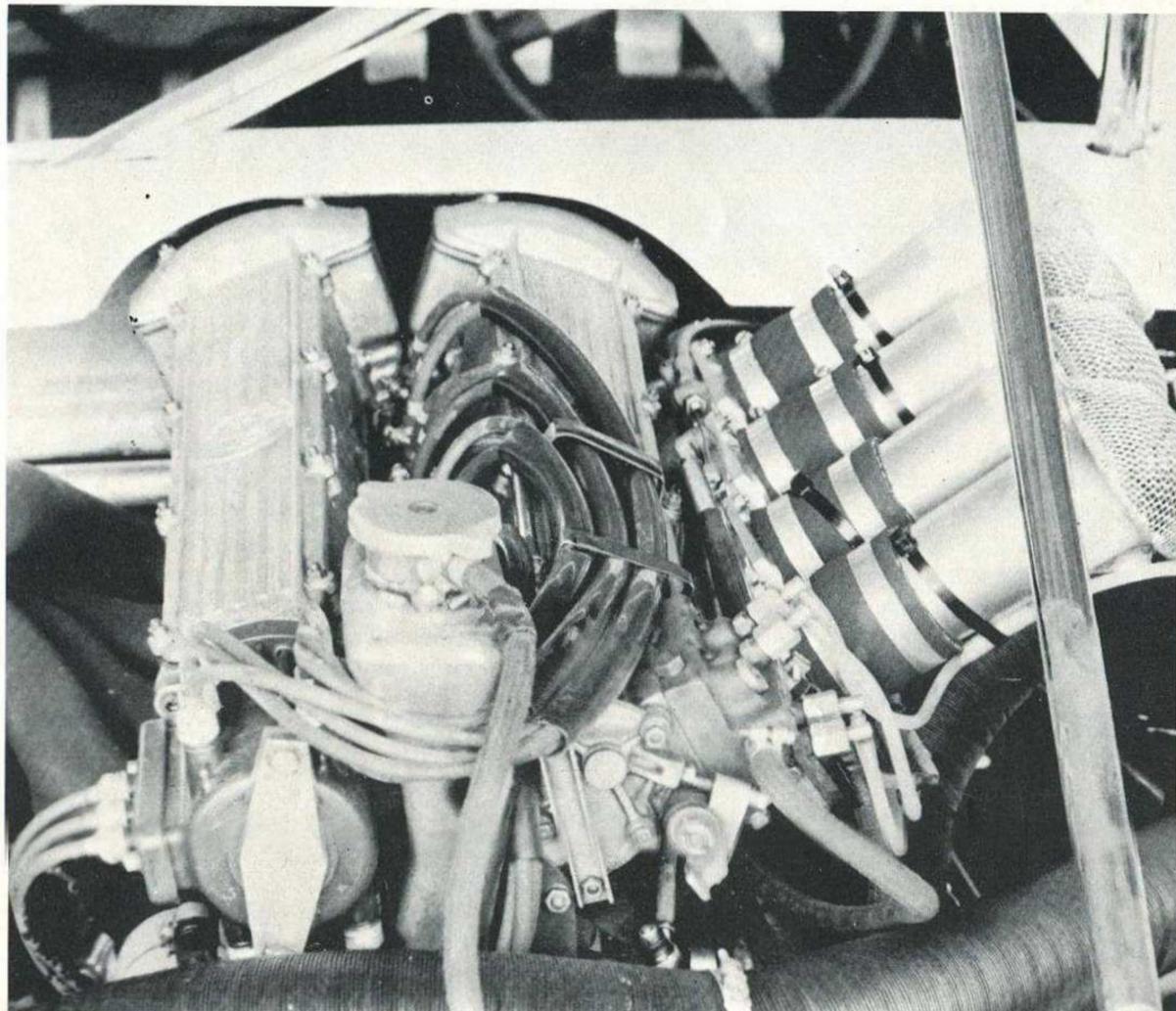
In un'intervista esclusiva Jochen Neerpasch, il nuovo D.S. della BMW, svela i piani della Casa bavarese

SPECIALE PER AUTOSPRINT

**MONACO** - Come abbiamo già pubblicato, nel 1973 le March formula 2 ufficiali, quelle che correranno per i colori della STP, saranno munite di motori BMW. Alcuni giorni fa abbiamo avuto l'occasione di intrattenerci con il neodirettore sportivo della

motore formula 2, però questa macchina non è prevista per partecipare al campionato europeo turismo, ma bensì per correre in qualche rally, che noi sceglieremo con cura, quattro o cinque competizioni importanti, per esempio il Rallye di Monte Carlo ed il Safari. Riteniamo che due litri di cilindrata non bastino per poter competere nel

# Presto una super-BMW da rallies



Questo è il 4 cilindri 2 litri quattro valvole come è stato utilizzato sulla Chevron da Dieter Quester. E' ancora ad accensione tripla, mentre è già pronta la versione monoaccensione per le F. 2. Questa unità attualmente eroga 275 CV, ed è alimentata ad iniezione indiretta Kugelfischer. Verrà montata anche su una berlina 2002 per i rallies più importanti '73 tra cui il rally di Monte Carlo e il Safari

celebre casa di Monaco di Baviera, Jochen Neerpasch, il quale ha potuto darci alcune ulteriori precisazioni.

— I motori BMW formula 2 saranno riservati esclusivamente alle March ufficiali?

## Motori solo ai clienti MARCH

«Noi intendiamo fornire i nostri motori a chiunque corra con una nuova March, però i motori non potranno essere installati in altri telai, dato che noi collaboreremo alla messa a punto della March formula 2, soprattutto per quanto riguarda l'adattamento del motore. Non vogliamo che dei terzi installino il quattro cilindri in altri telai, dato che tale adattamento non potrebbe essere effettuato con la massima competenza».

— Il nuovo propulsore formula 2 sarà identico a quello già usato nel passato, tranne la cilindrata?

«Abbiamo modernizzato la nostra unità, togliendo l'accensione tripla; quindi la nuova versione del motore disporrà solamente di una candela per cilindro. Le prove al banco hanno dimostrato che l'accensione tripla, assai complicata, aumenta le possibilità di qualche difetto, senza apportare un notevole incremento di potenza. E così ci siamo decisi di semplificare le cose. Attualmente il motore eroga 275 cavalli, però all'inizio della nuova stagione raggiungeremo dei limiti ancora più alti».

— Questo due litri sarà usato anche per altri scopi?

«Sì, infatti la March sta costruendo un nuovo telaio sport della classe due litri, nel quale installeremo il nostro motore, per poi partecipare al campionato europeo sport due litri. Però anche qui vi sarà l'esclusività March, dato che non tolleremo che il propulsore venga utilizzato in altri telai. E una questione di serietà tecnica, noi non vogliamo che degli incompetenti mettano il nostro motore su un telaio inadatto».

## Alcuni rallies importanti

— Quali sono i vostri piani per quanto riguarda le macchine da turismo?

«Prima di tutto prepariamo una berlina 2002 TI con

Euroturismo, dato che la concorrenza dispone di motori assai più grossi».

— Ma poi c'è anche la BMW 3000 Coupé con motore sei cilindri. Sarà questo il vostro cavallo di battaglia per l'europeo turismo?

«Prima di dedicarci pienamente al sei cilindri intendiamo portare a termine le operazioni «formula due» e «2002 TI». Però, verso la fine del 1973, anche il nostro coupé 3000 sarà pronto. La versione leggera con porte e cofano in alluminio sarà omologata alla fine dell'anno in corso. Anche la 3000 avrà la sua testa «quattro valvole». Quindi questo modello sarà il nostro cavallo di battaglia per il 1974».

— Chi saranno i piloti alla guida delle March-BMW?

«Oggi non ne sappiamo ancora niente, è troppo presto per prendere delle decisioni in merito».

— Anche il preparatore Schnitzer sta allestendo un motore BMW quattro cilindri con 16 valvole. Il programma di Schnitzer potrebbe rappresentare una certa concorrenza per la casa stessa?

## Collaborazione con Schnitzer

«Niente affatto, anzi, noi presteremo un certo aiuto tecnico a Schnitzer, in modo che egli possa realizzare le cento teste richieste dal regolamento al più presto possibile. Probabilmente il motore di Schnitzer sarà usato solo per le turismo, e non per la formula 2. Sono certo che sia noi che Schnitzer avremo un vasto cerchio di clientela, pronta ad acquistare i motori».

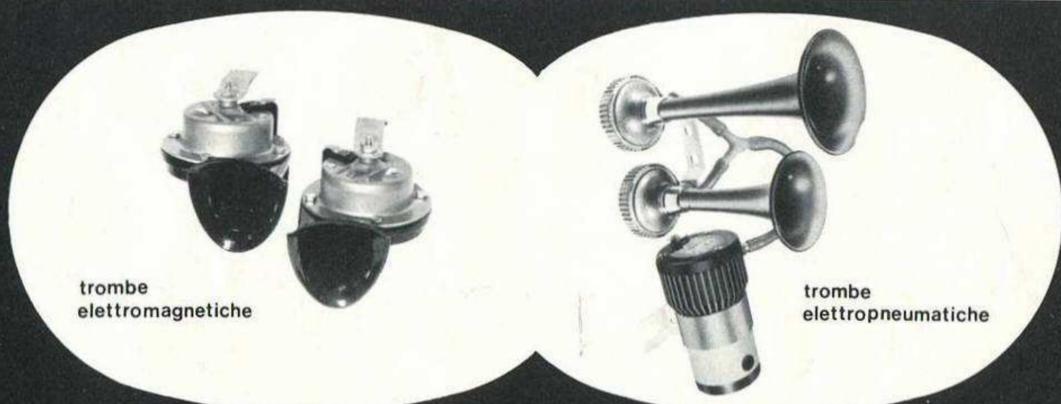
— In conclusione, una domanda personale. Come mai Lei ha lasciato la Ford, poiché le Capri 3000, preparate sotto la sua direzione, marciavano (e marciano tutt'ora) a gonfie vele?

«Le trattative con la BMW risalgono alla fine dell'anno scorso. In gennaio ho deciso. Sono venuto da Colonia a Monaco unicamente per il fatto che il mio nuovo compito mi attrae. Mi piace molto fare qualche cosa di nuovo, e così non ho esitato ad accettare. Ho lasciato la Ford in ottimi rapporti».

Adriano Cimarosti

TORINO NOVEMBRE 1971 - DALL'«OPERAZIONE SICUREZZA» SVOLTA CON IL PATROCINIO DELL'ISPettorato GENERALE CIRCOLAZIONE E TRAFFICO E L'AUTOMOBILE CLUB TORINO, È RISULTATO CHE

## 34 macchine su 100 hanno un avvisatore inefficiente! E la vostra?



trombe elettromagnetiche

trombe elettropneumatiche

### Scegliete una tromba sicura

Date più sicurezza ai vostri viaggi con una Tromba FIAMM. Nella vasta gamma delle trombe FIAMM, potete sempre trovare il modello adatto per la vostra macchina e per la vostra velocità di crociera.

FIAMM: la stessa Casa che fabbrica le note Batterie - Montecchio Maggiore (VI)

# FIAMM



# La « semiscocca »

Pur ripetendo l'impostazione consueta delle vetture AMS, con traliccio in tubi irrigidito da una « pelle » di lega leggera nei punti di maggiore sollecitazione, la nuova 2 litri si può quasi definire una « semiscocca », nel senso che la parte centrale è ancora più rigida del consueto, mentre il gruppo motore-cambio svolge una notevole azione portante.

Infatti, praticamente la scocca si interrompe alla centina dietro l'abitacolo, e solo una struttura molto leggera si prolunga all'indietro, sui due lati, a collegare la parte superiore del telaio con la centina sul cambio. Inferiormente, è il motore che « chiude » la sezione, mentre le sospensioni posteriori hanno gli attacchi, inferiormente, dei due bracci paralleli su di una piastra in ergal imbullonata alla scatola del cambio.

Diversa pure la realizzazione dei brancardi laterali. Nella versione precedente, come in tutte le Sport 1000, i fianchi si restringevano verso il dietro per scoprire le prese d'aria dei radiatori olio. Ora, invece, i fianchi sono paralleli ed i radiatori olio sono stati spostati in alto, davanti alle ruote posteriori, e prendono aria da due prese NACA ricavate nella parte alta degli sportelli. Per di più, le sacche dei serbatoi alloggiati nei cassoni laterali sono state spostate verso il centro, in modo da creare fra la parte esterna del cassone ed il serbatoio stesso una intercapedine di circa 7 cm, che faccia da « cuscinetto » ad eventuali urti.

Nuove, naturalmente, pure le sospensioni. « Le geometrie, attualmente » ci dice il progettista della macchina, l'ing. Tancredi Simonetti, « sono in funzione delle nuove gomme a profilo basso. Con que-

ste coperture, praticamente senza deriva e molto rigide, è essenziale conservare il più possibile il parallelismo fra superficie di contatto del pneumatico e suolo. Pertanto, ho studiato una geometria che minimizzi le variazioni di camber quando la vettura è inserita in una traiettoria curva ».

All'aspetto, le sospensioni della AMS 2000 ultimo tipo sono completamente diverse dai tipi precedenti. Nuove sono le fusioni dei montanti, mentre molto interessante la riduzione dell'angolo dell'asse del gruppo molla-ammortizzatore: in precedenza questo gruppo era inclinato di circa 45° rispetto alla verticale, mentre ora è molto più « diritto ». In particolare il gruppo anteriore ha un angolo di 30°, quello posteriore di soli 18°. In questo modo, sia la molla (ora naturalmente più flessibile), sia l'ammortizzatore (Koni in alluminio) hanno una escursione maggiore, ed in pratica la possibilità di lavorare meglio.

Nello stesso tempo, proprio per diminuire il rollio, che se eccessivo comporterebbe un « distacco » del pneumatico dalla superficie stradale, si è provveduto ad alzare leggermente i centri geometrici di rollio, sia anteriormente che posteriormente. Inoltre, è stato ridotto il valore dell'angolo di caster (incidenza dell'asse dei fuselli anteriori rispetto alla verticale), che ora è sul valore di 6° e mezzo. Questa riduzione ha « alleggerito » notevolmente la guida, cosa che è stata confermata da Marniga nella prima uscita modenese della vettura ancora priva di carrozzeria.

A proposito della carrozzeria, come si vede dalle foto l'aspetto della macchina è completamente diverso. E' ovvio che probabilmente le maggiori cure

in fase di messa a punto andranno all'efficienza aerodinamica di questa nuova veste, ma pare fin d'ora che sia abbastanza indovinata.

Molta fiducia si ripone anche nel nuovo alettone, studiato secondo le ultime « regole » aerodinamiche, che consiste in una ala con un notevole allungamento (è larga quanto la macchina) ma con una corda molto bassa, cioè molto stretto. Il profilo è un piano-convesso di spessore rilevante, che dovrebbe risultare molto efficiente anche con incidenze piuttosto basse.

Per terminare questa breve analisi della vettura, notiamo l'adozione di pinze freno Girling del tipo usato in Formula 1, con dischi anteriori a ventilazione radiale, di nuovi cerchi molto belli di disegno originale AMS, e di un cambio Hewland FG 400, nella versione « alleggerita » usata da quasi tutte le 2 litri (non dimentichiamo che l'FG 400 è nato per la Formula 1).

Il motore è un Cosworth BDE 1790, senza alcuna particolare preparazione. Naturalmente, è chiaro che gli esperti motoristi della casa bolognese, con Gilli in testa, potranno « ritoccare » questa unità, ma per i primi di settembre sono attesi i nuovi Chevrolet-Cosworth « Vega », che dopo gli entusiasmi e le delusioni di primavera sono stati completamente rivisti. In particolare, i nuovi Vega avranno nuovi pistoni e nuove fusioni « siamesi » delle camicie dei cilindri, che avevano dato molti inconvenienti nei motori sperimentali. Non appena in possesso di un Vega, l'ing. Simonetti lo monterà sulla sua 2 litri, per cui essa è predisposta.

Marco Magri





flashback  
**CAN-AM**

# La stagione dei «se»

**NEW YORK** - La Can-Am, edizione 1972, è tutta infiorata di « se ». Seguitemi. Se l'incidente di Atlanta — seconda tappa del Challenge — capitato a Mark Donohue non si fosse registrato, oggi il biondo ingegnere della scuderia Penske sarebbe in testa alla classifica, posto che Denis Hulme ed il sostituto di Donohue, George Follmer, si contendono ogni corsa a colpi di secondi.

Se Denis Hulme non avesse effettuato tre fermate per il cambio dei pneumatici — asciutto, bagnato, asciutto — durante la quarta tappa di Mid Ohio, il circuito situato tra Cleveland e Columbus, nello

stato dell'Ohio, forse oggi il neozelandese sarebbe primo assoluto e potrebbe guardare alla Road America di Elkhart Lake, nello stato del Wisconsin che si correrà il 27 prosimo, con un po' di sollievo.

Se Peter Revson, a Watkins Glen non avesse rotto due motori, e se, guadagnata la prima posizione di partenza, non si fosse lasciato soffiare per un pelo il comando — che Hulme tenne per tutta la gara — forse, la classifica assumerebbe un altro volto.

Tutti se che, purtroppo, lasciano il tempo che trovano, ma che danno alla corsa dei 750 mila dollari un « trill » nuovo, riaccen-

dono l'interesse del pubblico, che vede in questo genere di gara, un connubio ideale fra gare americane ed europee. Per quest'anno ormai le cose sono andate così, ma l'anno prossimo la federazione americana intende compiere delle modifiche nel settore macchine per essere concomitante con la formula USAC — tipo Indy — e per concedere agli « handicappati » (quelli che hanno vetture meno competitive) una chance che altrimenti non avranno mai.

Durante la gara di Mid Ohio, il percorso più tortuoso, infido, difficile che io abbia mai fotografato, le macchine facevano molta

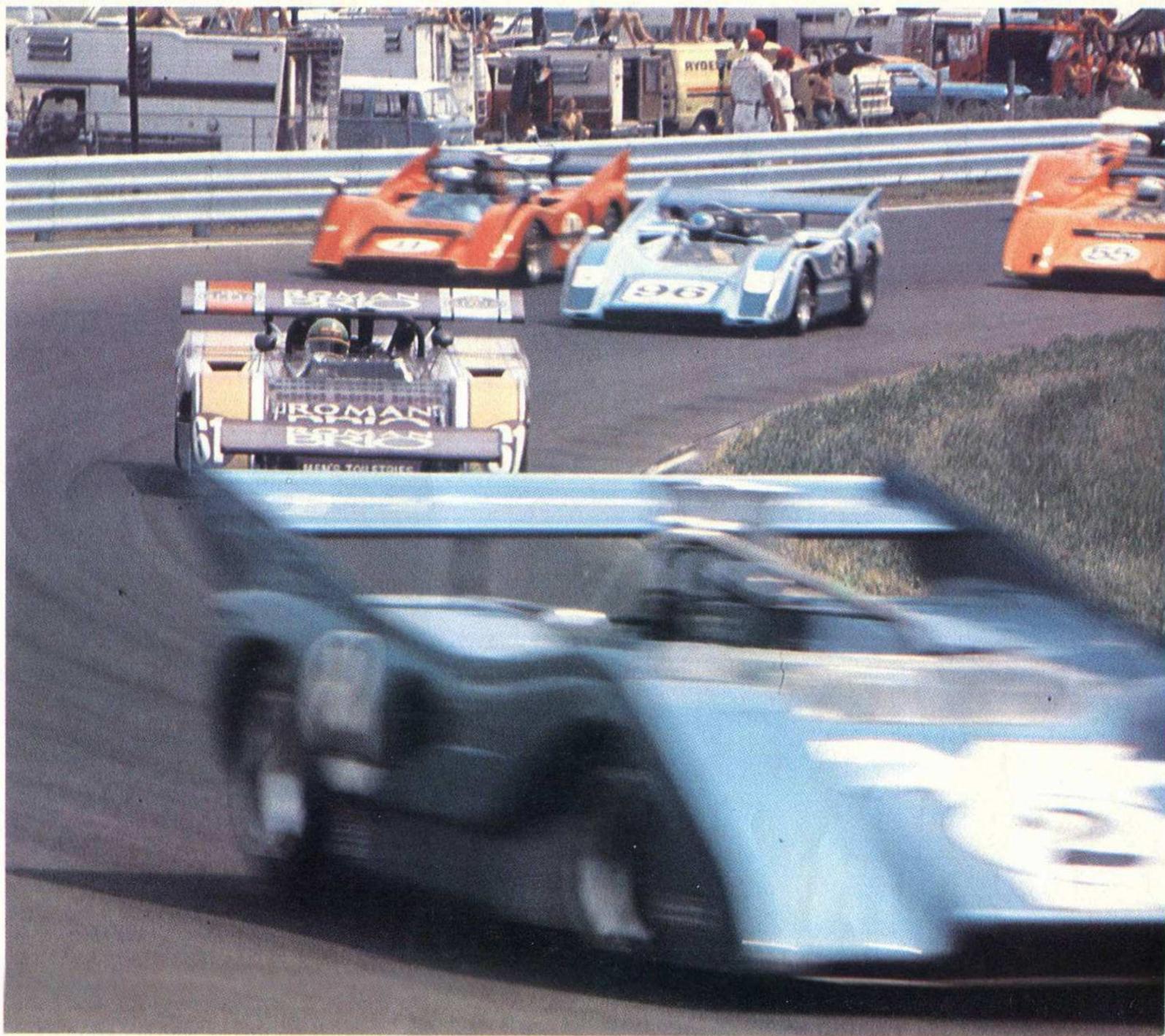
fatica a stare in strada — anche il vincitore Follmer si girò due volte senza conseguenze — quasi tremavano nonostante i grossi alettoni stabilizzatori. Il percorso di Buckey, di quasi 4 chilometri non piace troppo ai piloti i quali spesso devono effettuare una curva a gomito che non ha alcuna visuale ed il pilota non sa se dietro quella curva vi è qualche macchina più lenta.

Una cosa è confortante, almeno per i piloti, che quest'anno l'egemonia delle McLaren (vedi Hulme e Revson) viene spezzettata dalla potenza della Porsche di Penske che ha saputo ritoccare efficacemente la

macchina tedesca la quale pare poter porre fine al dominio delle gialle inglesi. Da non ignorare, naturalmente, la Lola di David Hobbs dalla carreggiata eccezionalmente larga.

Insomma, finalmente, la Can-Am comincia a dare spettacolo vario e non « stereotype ». Hulme freme, Revson vuole spuntare, ma alle loro spalle il plotone non dorme più. Il 27 agosto, nel Wisconsin, vedremo se la Porsche che ha indubbiamente un vantaggio di anche un secondo per giro sulle McLaren ha raggiunto il « perfetto grado di maturità per dirla con Roger Penske.

**Adriano Manocchia**



Mei fotocolors di Adriano Manocchia, un « flashback » della più recente gara Can-Am, la « Buckey-Mid Ohio », vinta dalla Porsche-LM di George Follmer. Nella foto a sinistra, ecco la partenza: tra un attimo Follmer tro-

verà lo spiraglio fra le McLaren di Revson ed Hulme. Qui sopra, il gruppo « degli altri », con la Roman Brio-Lola 260 di Tom Heyser. Sotto, durante la sua corsa vittoriosa Follmer ha doppiato quasi tutti i concorrenti

