

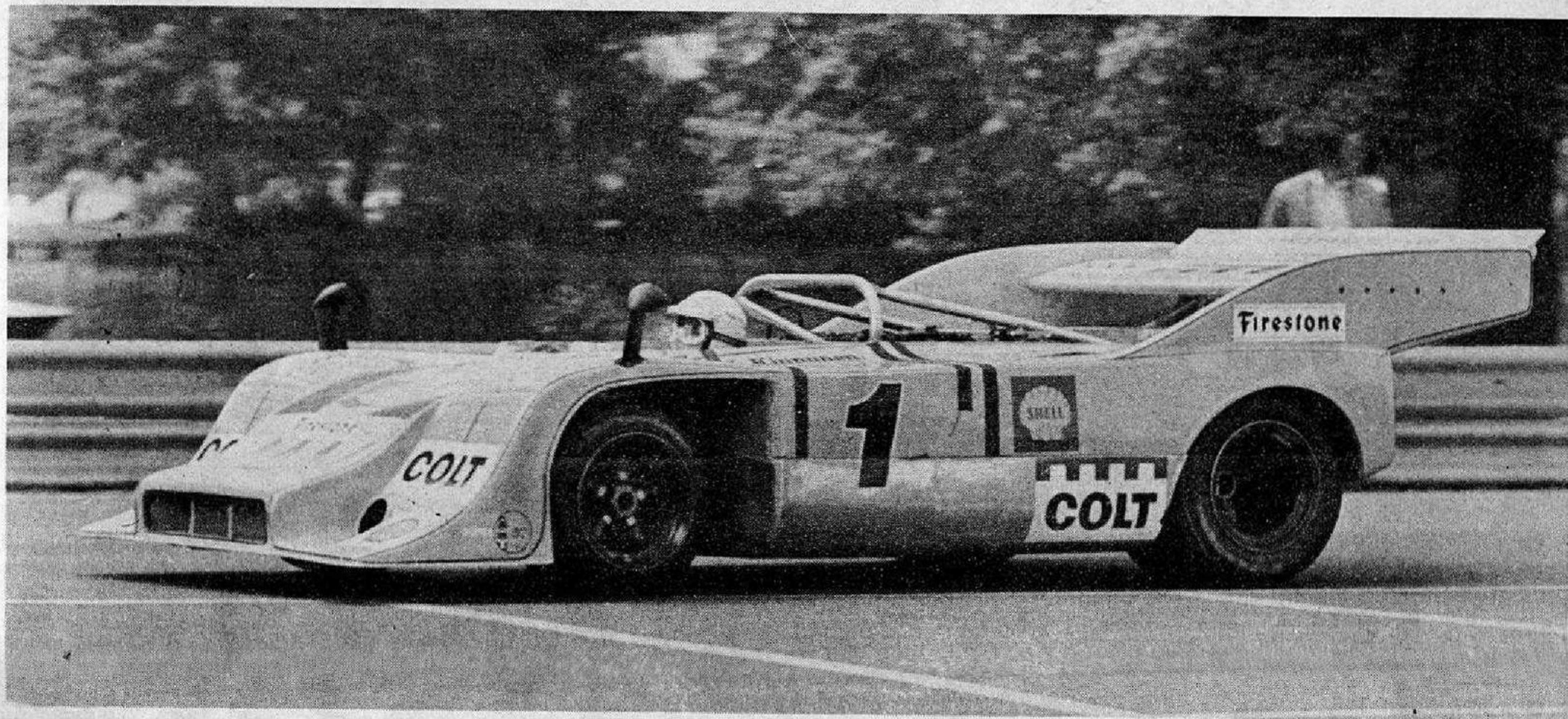
La tragedia NORIS  
guasta l'ultimo  
appuntamento d'agosto

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

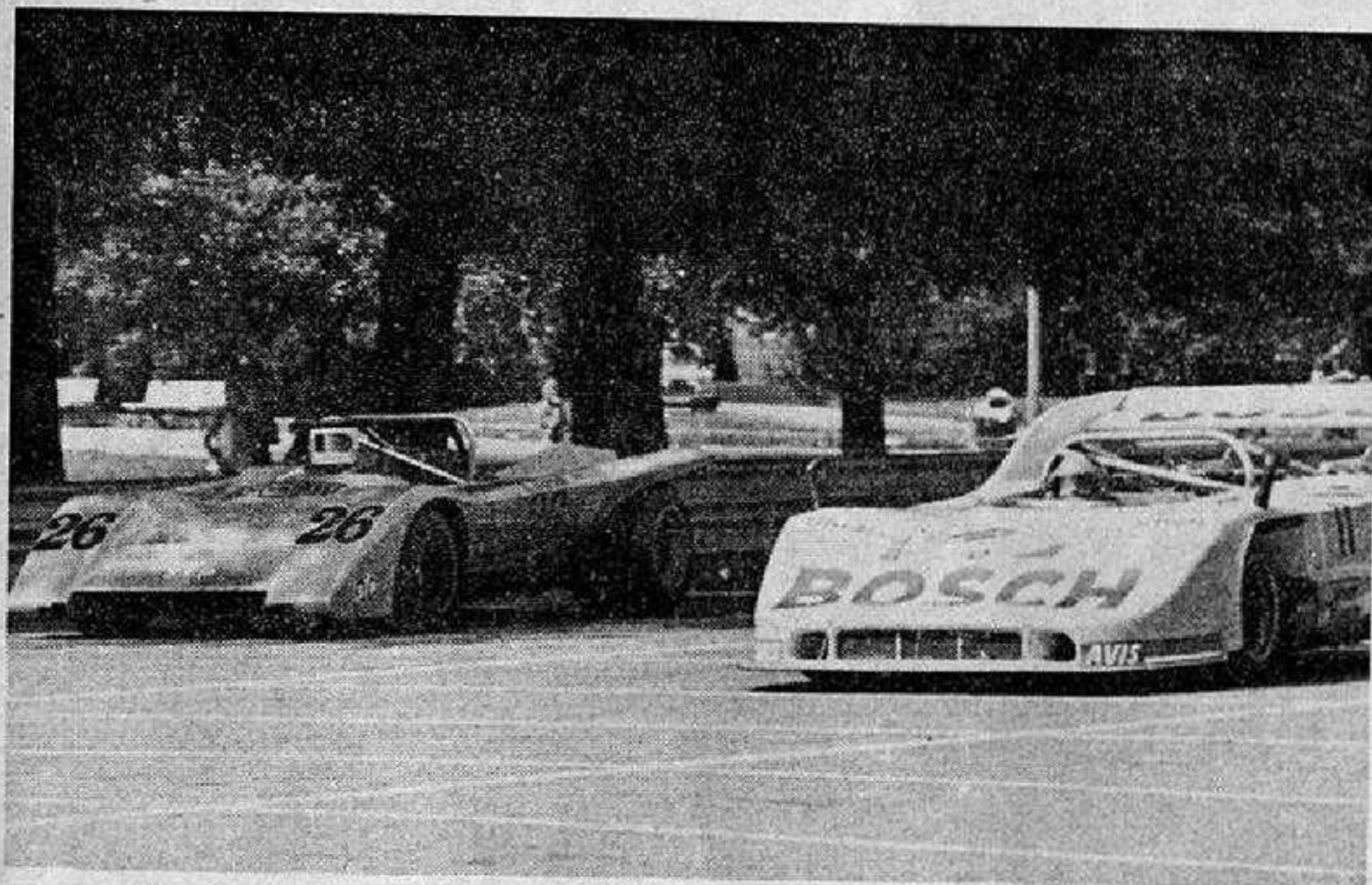
AUTO  
SPRINT

# domenica SPRINT

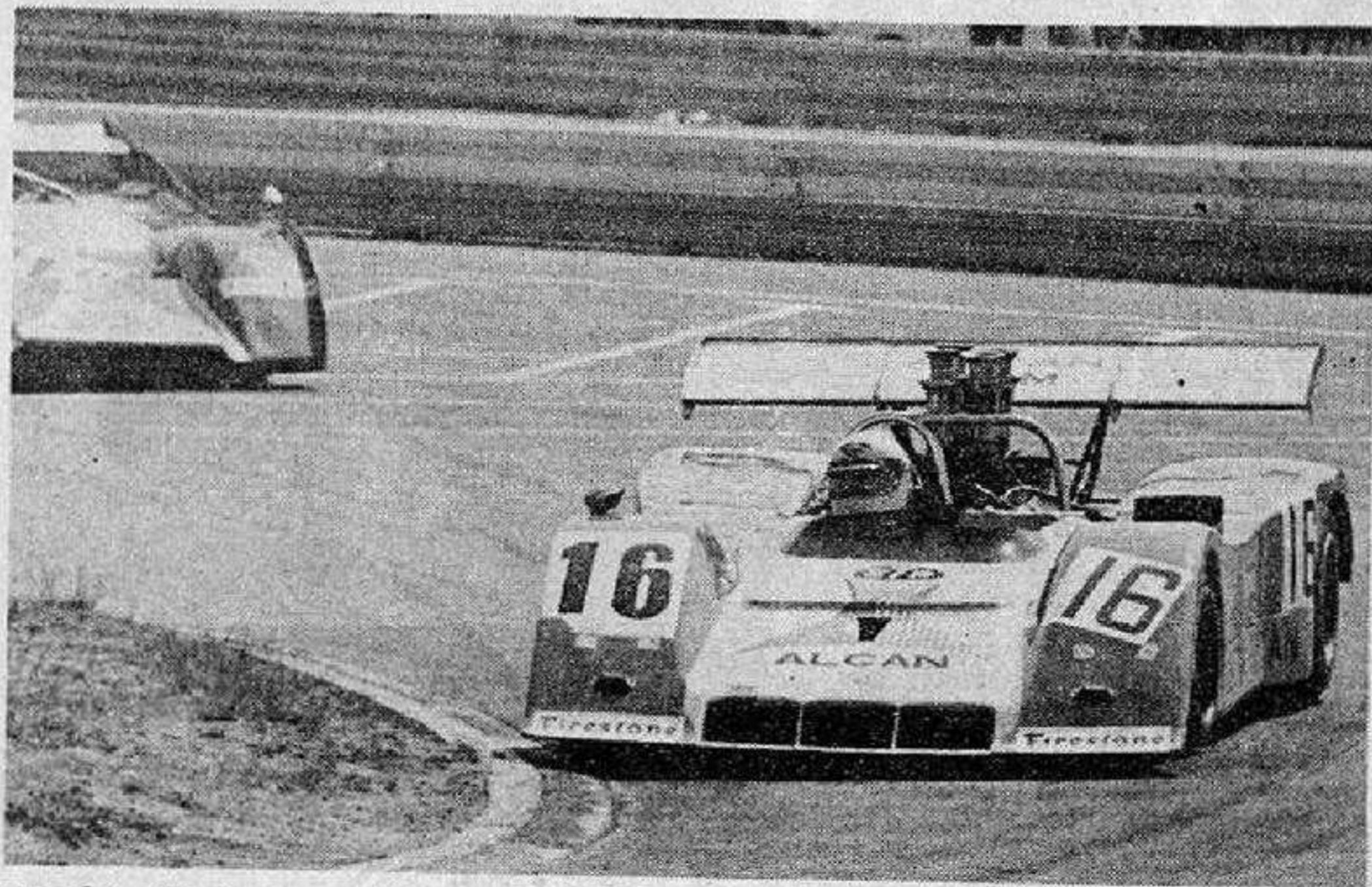
Il pilota di casa KINNUNEN nell'INTERSERIE anche a KEIMOLA



# PORSCHE KK



Sopra, al titolo, Leo Kinnunen, che con la Porsche turbocompressa ha vinto anche a Keimola. In questa foto, Kaushen precede la Lola Special di Dursche



Howden Ganley, con la sua BRM-Alcan, non ha avuto fortuna in Finlandia. Infatti, come un altro aspirante al successo finale, Kelleners, è arrivato molto indietro

GARA A KEIMOLA, di velocità internazionale in circuito, valida per il Trofeo Interserie 1972. 27 agosto.

Classifica finale per somma di tempi  
1. Leo Kinnunen (Porsche 917-10 turbo) in 44'18"52 + 50'04"33; 2. Kauhsen (Porsche 917-10) a 3 giri; 3. Craft (Porsche 917 K) a 5 giri; 4. Mueller (Porsche 917); 5. Dursche (Lola); 6. Link (Porsche 917); 7. Tondelli (McLaren M8F); 8. Kraus (Porsche 917); 9. Ganley (BRM); 10. Kelleners (McLaren).

**KEIMOLA** - Di fronte ad una folla di connazionali che hanno sfidato il tempo avverso pur di applaudirlo, Leo Kinnunen non si è lasciato sfuggire l'occasione di vincere la tappa finlandese dell'Interserie, dominando entrambe le manches della corsa, svoltasi sotto una pioggia continua.

Al volante della potentissima Porsche 917-10 turbocompressa, Kinnunen ha preceduto senza eccessive difficoltà Willy Kauhsen con una vettura analoga e Chris Craft con una 917 K aspirata, giunti nell'ordine nelle due manches, a 2 giri ed a 3 giri nella prima, ad 1 giro ed a 2 2 giri nella seconda.

Ad un ottimo piazzamento avrebbe potuto aspirare il nostro Tondelli, se a 4 giri dal termine della seconda serie non avesse dovuto ritirarsi con la pompa dell'olio della sua McLaren rotta. In quel momento, Tondelli era al quarto posto, e poteva aggiudicarsi la terza piazza assoluta nella classifica per somma di tempi.

Con questa vittoria, Leo Kinnunen guida ora la classifica Interserie davanti a Kauhsen, Kelleners e Ganley, finiti molto indietro in questa corsa.

Quasi idilliaca  
F. corsa 3  
Brambilla jr.  
handicappato  
subito: ma è  
leader tricolore

## PESENTI ringrazia un «musetto»

A sinistra accompagnato da Anzio Zucchi, Rogano si è molto interessato ai problemi della F. Italia e di persona ha controllato il comportamento in gara dei conduttori della F. corsa 3

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

**VARANO** - Forse la presenza del presidente della CSAI ha avuto un peso preponderante nell'atmosfera di questa ennesima prova del campionato di F. corsa 3: sta di fatto che da tempo non assistevamo a una finale di questa categoria senza penosi strascichi polemici che vanno ben oltre le corrette regole del gioco. E' stata una finale entusiasmante, sotto tutti i punti di vista: la lotta era aperta fra diversi pretendenti e alla fine, dopo un alternarsi di piloti al comando, è stato Alessandro Pesenti Rossi ad aggiudicarsi la partita. E lo ha fatto con la pulizia (che molte volte ha rasantato l'ingenuità) e la continuità che lo stanno distinguendo da diverse gare a questa parte. Secondo a Imola, due volte terzo a Misano dietro i Brambilla, la coppia più affiatata della F. 3.

### TINO (quasi) nel fiume

Certo, per il più giovane dei due monzesi, Vittorio, la corsa è stata dura, senza il musetto dai primi giri (e con queste esse velocissime il musetto coi baffi era di gran aiuto) e privo della quarta marcia da circa metà gara, è riuscito a tener testa a tutti e condurre addirittura per parecchi giri. «Se avesse avuto il musetto e la macchina a posto oggi Vittorio avrebbe vinto facilmente» ci ha confessato molto sportivamente Pica al termine della gara che lo ha visto tra i protagonisti e che ha portato a termine al quarto posto dopo un testa coda all'uscita del tornantino al penultimo giro, che gli è costato la terza piazza. Posizione questa volta attribuita a Ernesto Brambilla, che ha terminato una gara all'altezza della sua maturità, sempre su un livello di correttezza che ci fa piacere sottolineare. Tino non è stato immune da errori ed è addirittura scomparso a un certo punto sul

greto del fiume, perdendo quella prima posizione che forse difficilmente si sarebbero disputati senza di lui il fratello Vittorio e Pesenti Rossi.

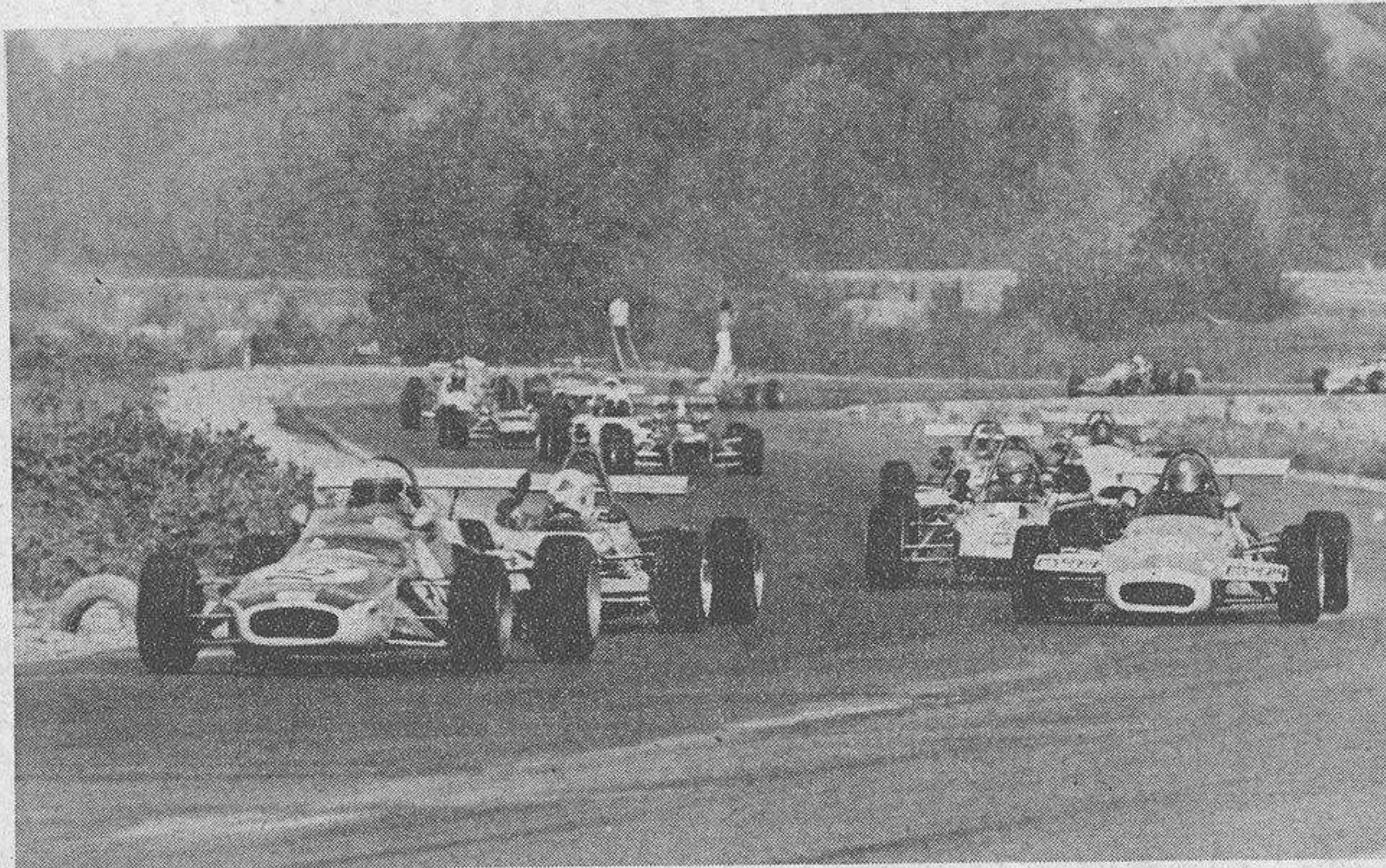
E ci sia consentito un ultimo accenno a una pilota, anzi, a una pilotessa. Avrete capito subito di chi intendo parlare: la nostra Lella Lombardi si è veramente portata sul piano degli avversari uomini più forti, mantenendo quel quinto posto che su un tracciato guidato come il San Cristoforo a Va-

la esse e passa per ultimo il giro seguente. Pesenti è seguito da Carlo Giorgio, poi da Lella Lombardi e Spreafico: Vittorio Brambilla dopo pochi giri è già quinto, e si appresta ad avvicinarsi ai primi. Qualcun altro scompare nel fiume: è una scena abbastanza comune qui a Varano e questa è la volta di Guidetti, che ricompare qualche metro dopo. Lo stesso, al volante della Brabham BT 38 dopo un ennesimo testa coda è fermato d'autorità da Anzio Zucchi,

incidente si può parlare. Vittorio Brambilla si sta facendo sotto a Carlo Giorgio: proprio nell'affrontare questo avversario, cercando di passare all'interno al tornantino, dove era molto olio, Vittorio si gira, colpendo col musetto la fiancata di Giorgio.

Entrambi escono malconci: Vittorio ha perso il muso, mentre Carlo ha avuto i puntoni della sospensione posteriore destra piegati e procedere con difficoltà. Così la batteria si concluderà con Pe-

fo un po' storto e dovrà a un certo punto fermarsi per staccarlo. Tino Brambilla dai primi giri prende il comando della gara; passa Pica molto bene nel curvone prima del tornantino e sembra andarsene con sufficiente autorità. Terzo è Pescia, seguito da Bergami, Ricci, Marazzi e Pavesi. Sul più bello della batteria improvvisamente, impreveduta arriva l'acqua. Tutti si trovano ad affrontarla con le gomme slicks: la media cala mentre crescono ovviamente i problemi dei piloti, im-



rano le fa certamente un gran onore.

### Fermato GUIDETTI

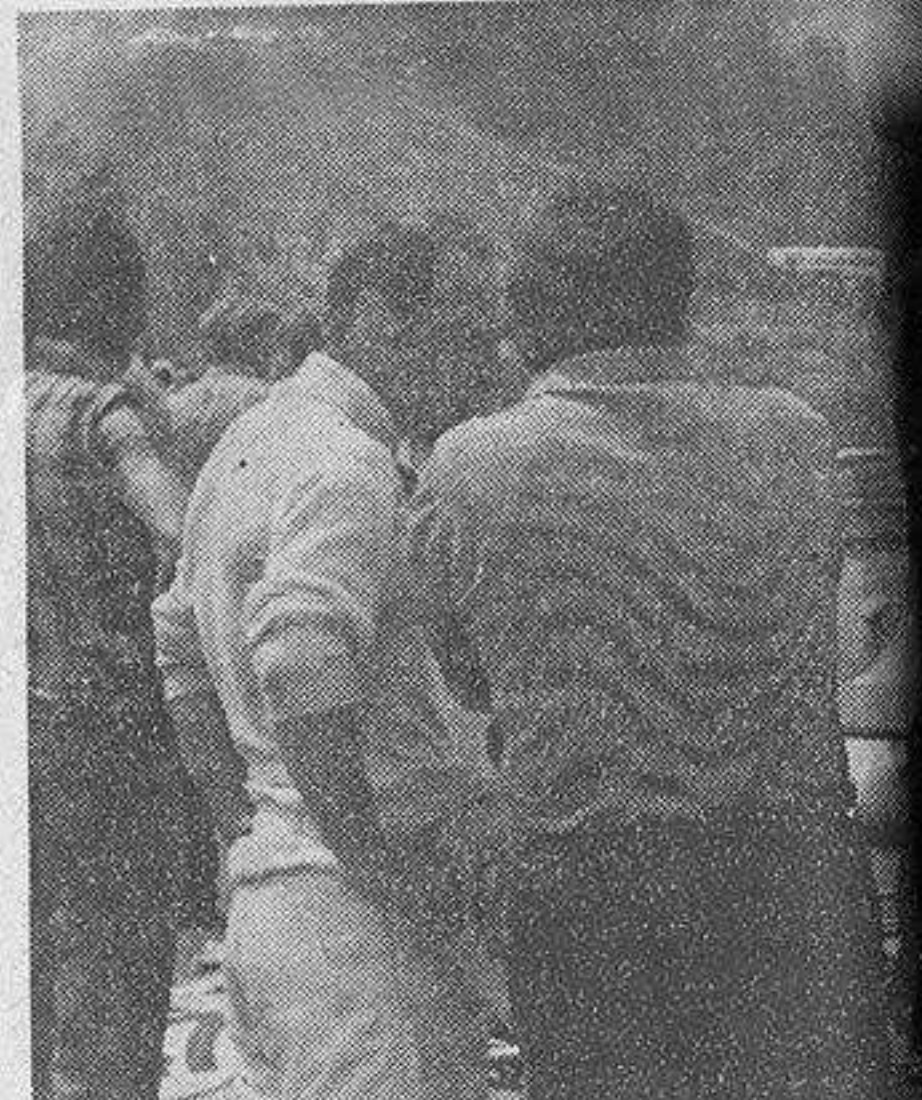
**LE BATTERIE** - Tredici i partenti per i 25 giri della prima delle due batterie: non parte Carlo Scarambone, che ha picchiato la macchina in prova, dopo che al termine del rettilineo gli si era improvvisamente bloccato qualcosa al retrotreno. Al via è Pesenti Rossi il più lesto, seguito da Vittorio Brambilla che si gira subito dopo

che rendendosi conto della pericolosità della sua corsa lo consiglia caldamente di lasciar perdere.

Carlo Giorgio nel frattempo si avvicina al battistrada; dietro di loro ancora la Lella e Spreafico, poi Vittorio Brambilla e ancora Bignami, Maggi, Fontanesi e Piazzini. La rimonta di Vittorio è indubbiamente entusiasmante; pian piano il monzese transita quarto, poi terzo alle spalle di Carlo Giorgio, mentre Fontanesi si ferma ai box per la rottura di un manicotto e Rosei rompe un triangolo della sospensione anteriore. A pochi giri dalla fine l'unico incidente, se di

senti indisturbato vincitore, davanti alla regolarissima e precisa Lella Lombardi, poi Spreafico, primo motore Alfa e poi ancora i due della toccata, Brambilla e Giorgio.

Sempre tredici macchine per la seconda batteria con Pica che scatta al comando dai primi metri. Un po' di caos alla curva parabolica per il primo passaggio: nel mucchio delle macchine è Marazzi che inavvertitamente tocca Minozzi nel bel mezzo e lo fa girare, coinvolgendo anche il povero Manzoni, che per non andarci dentro si gira anch'esso. Lievi i danni, con Marazzi che continua con un baf-



A sinistra, siamo ai primi giri della finale: Pesenti conduce davanti alla Lombardi, poi Tino Brambilla, Pescia, Pica, Giorgio mentre Vittorio Brambilla sopraggiunge già senza musetto. — sopra — prima della partenza Tino Brambilla è stato avvicinato da Zucchi (Attualfoto)

pegnati a tener in strada le monoposto. Bergami perde tempo in questi giri, mentre Ricci si ferma un attimo ai box: della situazione approfitta Gabriele Gatta, che si attesta al quarto posto alle spalle di Bruno Pescia.

La finale si presenta veramente ad altissimo livello, con almeno cinque macchine identiche sullo stesso piano, con le stesse possibilità di vittoria. Sono ovviamente le Brabham BT 35 di Pesenti, Giorgio, Pica e dei due Brambilla, mentre pericoloso ospite può inserirsi Pescia e perché no, anche Lella Lombardi. Al via delle se-

A sinistra il presidente della CSAI ing. Alberto Rogano è intervenuto a Varano ed è qui sorpreso sorridente in mezzo ai cronometristi. Sotto, il momento chiave che ha forse deciso la corsa: in batteria Brambilla jr. scivola sull'olio e urta Giorgio

### Così qualificate (in 27) le F. corsa 3

Brambilla V. (Brabham BT 35) 52''2; Brambilla E. (Brabham BT 35) 52''7; Pesenti Rossi (Brabham BT 35) 52''7; Pica (Brabham BT 35) 52''8; Giorgio (Brabham BT 35) 52''8; Pescia (Lotus Delta) 52''9; Lella Lombardi (Lotus Nova) 53''4; Ricci (Lotus Nova) 53''5; Spreafico (G.R.D. Alfa) 53''7; Bodini (Tecno Nova) 53''8; Maggi (Branca Nova) 53''8;

Minozzi (Gozzoli Nova) 54''0; Bignami (Brabham BT 35) 54''0; Gatta (Tecno Nova) 54''0; Fontanesi (G.R.D. Nova) 54''0; Bergami (Branca Nova) 54''1; Piazzi (Brabham BT 28) 54''1; Pavesi (Branca Nova) 54''1; Rosel (Lotus Alfa) 54''3; Marazzi (Quasar Nova) 54''4; Scarambone (Chevron B 17) 54''4; « Enzo » (Brabham BT 35) 54''8; Noè (Lotus Alfa) 55''0; Manzoni (Tecno Nova) 55''4; Stalferi (March 713 Holbay) 56''1; Avigni (Brabham BT 35) 56''1; Guidetti (Brabham BT 38) 57''3.

### LE CLASSIFICHE TRICOLORI

Campionato Italiano F. 3

(dopo la 8. prova):

V. Brambilla p. 32 Giorgio p. 31; Pesenti Rossi p. 29; Pica p. 28; Francisci p. 13; T. Brambilla p. 11; Bignami e Colombo p. 9; Fontanesi, Cinotti e Spreafico p. 6; Lella Lombardi p. 5; Bodini p. 4; Venturi e « Gero » p. 2; Gatta e Piazzi p. 1.

3. TROFEO D'ESTATE F. 3 - Autodromo di Varano Melegari - Gara valida quale 8. prova del Campionato Italiano - Varano, 27 agosto 1972.

I. Batteria

1. Alessandro Pesenti Rossi (B. BT 35) 22'30"0, alla media di kmh 120; 2. Lombardi (Lotus 69) 22'44"8; 3. Spreafico (GRD) 22'45"0; 4. Brambilla (B. BT 35) 22'49"7; 5. Giorgio (B. BT 35) 22'51"9; 6. Bignami (B. BT 35) 23'07"7; 7. Piazzi (B. BT 28) 23'14"5; 8. Maggi (Branca) 22'36"3; 9. Noè (Lotus) 22'56"7; 10. Rosel (Lotus) 14'39"7; 11. Fontanesi (GRD) 13'51"1; 12. Guidetti (Brabham Giro più veloce: il 7. di V. Brambilla in 51"8 media kmh 125,096.

II. Batteria

1. Ernesto Brambilla (B. BT 35) 22'41"5, alla media di kmh 118,986; 2. Pica (B. BT 35) 22'48"1; 3. Pescia (Lotus 69) 22'54"5; 4. Gatta (Tecno) 22'44"1; 5. Minozzi (Gozzoli) 22'50"7; 6. Ricci (Lotus 69) 22'56"5; 7. Manzoni (Tecno) 23'31"9; 8. Bergami (Branca) 23'34"5; 9. Marazzi (Quasar) 22'58"8; 10. Pavesi (Branca) 23'00"0; 11. « Enzo » (Brabham BT 35) 22'45"6;

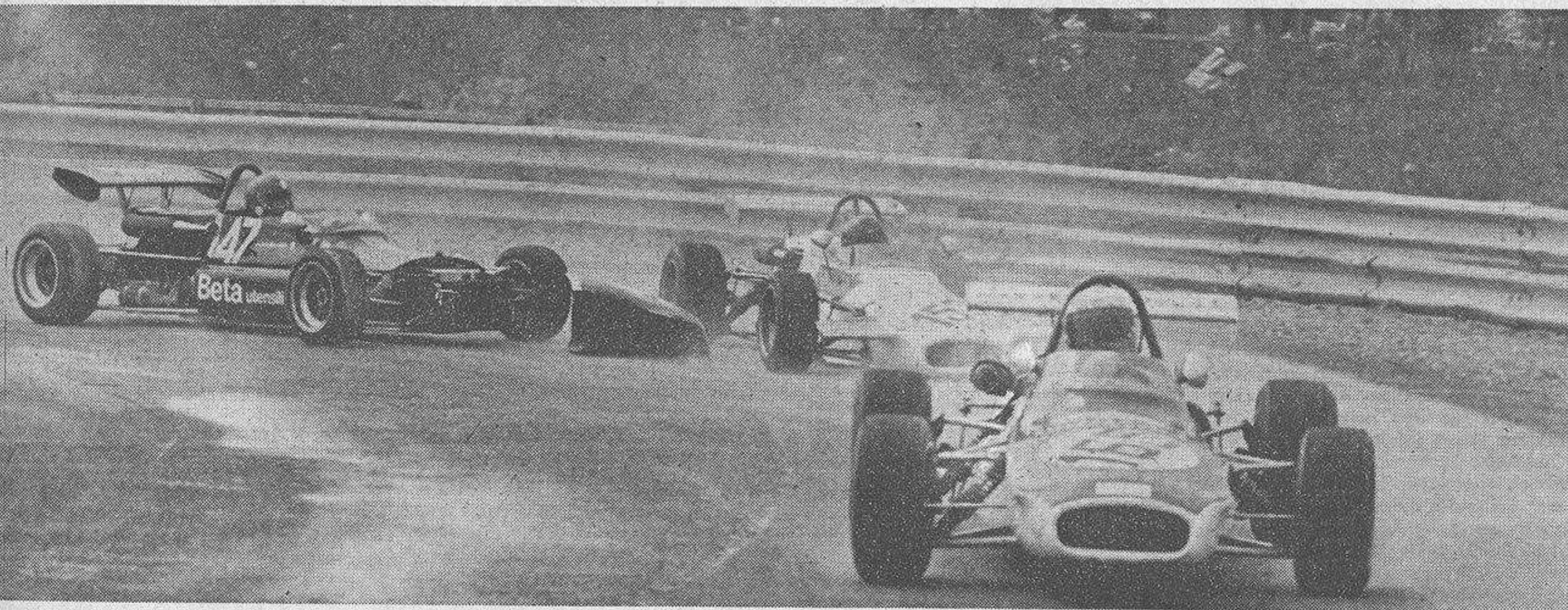
Giro più veloce: il 23. di E. Brambilla in 53"1 media kmh 122,033.

Formula 3

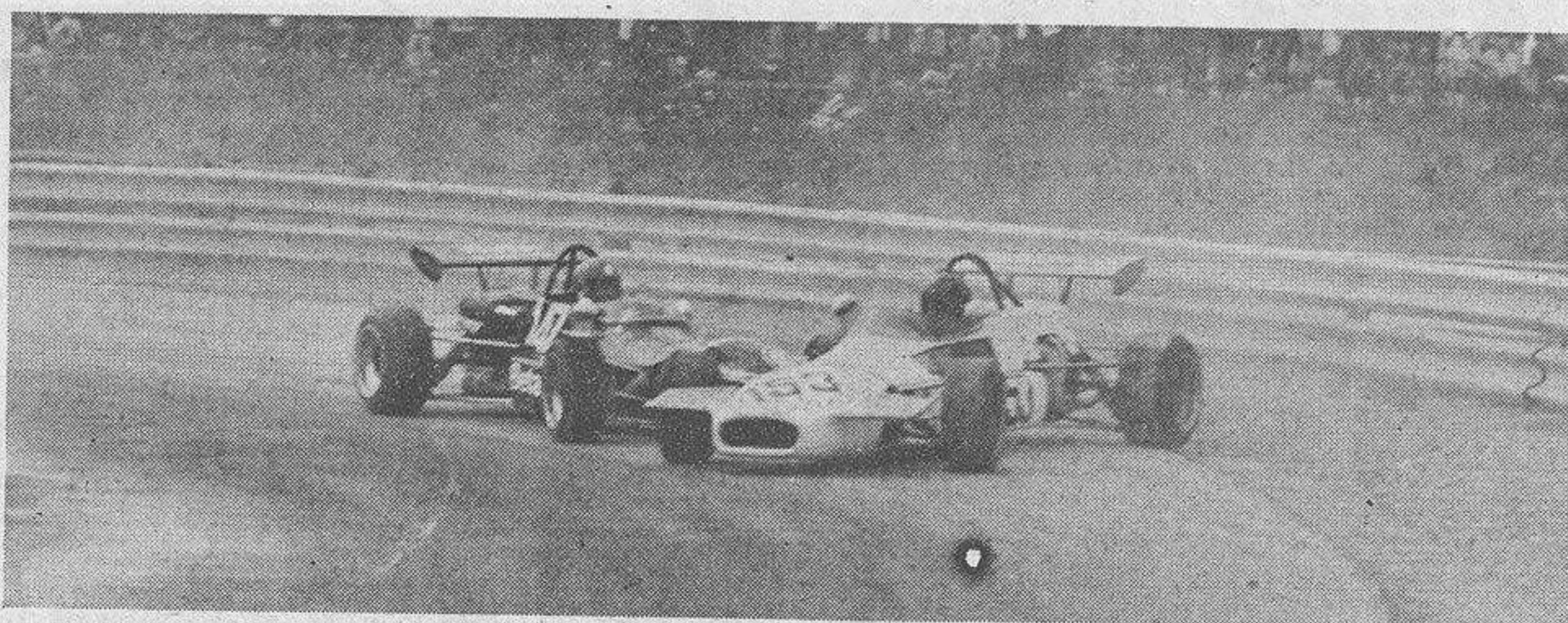
Finale

1. Alessandro Pesenti Rossi (Brabham) 27'37"0, alla media di kmh 121,231; 2. V. Brambilla (Brabham) 27'38"6; 3. E. Brambilla (Brabham) 27'44"1; 4. Pica (Brabham) 27'49"9; 5. Lombardi (Lotus) 28'03" e 7; 6. Bignami (Brabham) 28'19"6; 7. Spreafico (GRD) 28'22"6; 8. Bergami (Branca) 28'31"6; 9. Maggi (Branca) 28'32"5; 10. Ricci (Lotus) 27'40"6; 11. Piazzi (Brabham) 27'41"8; 12. Gatta (Tecno) 27'47"1; 13. Manzoni (Tecno) 28'05"9; 14. Minozzi (Gozzoli) 19'27"6.

Giro più veloce: il 10 e 16 di V. Brambilla e il 21. di E. Brambilla in 52"3



dici monoposto, dato dall'ing. Rogano, scatta bene. Pesenti Rossi che passa a condurre davanti a Tino Brambilla, Lella Lombardi e Pica. Vittorio Brambilla ripete l'exploit della manche e per cercare un handicap perde di nuovo il musetto della sua Brabham, in un contatto con l'amico Carlo Giorgio, che a sua volta si gira da solo transitando ultimo. Poi Tino infila decisamente Pesenti e passa a condurre mentre Pescia, che era risalito fino al terzo posto, perde la posizione per opera di Pica che lo supera alla staccata del ponte, prima della curva detta « Ickx ».



Ancora il contatto Brambilla-Giorgio: lo scivolone del monzese, ritrovatosi su una macchia d'olio è stato completamente involontario e gli è costato caro (Attualfoto)

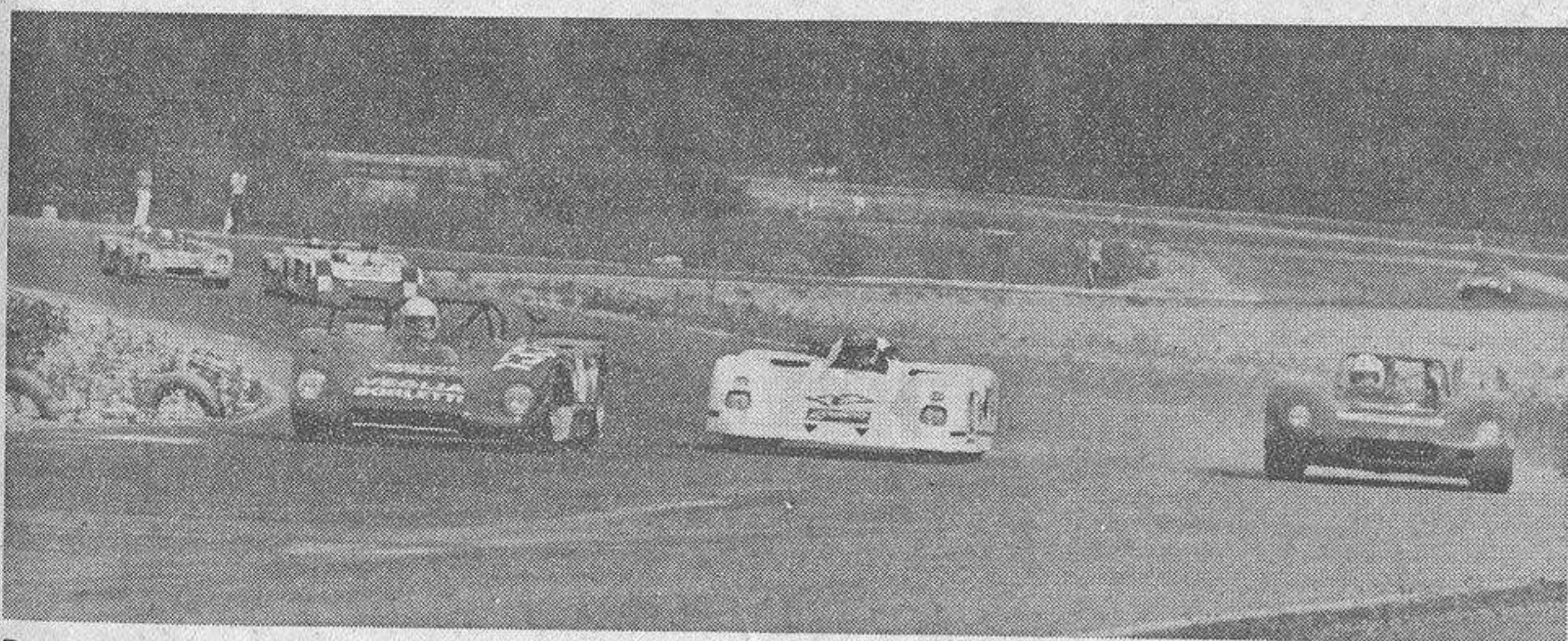
### Implacabile rimonta

Al 4. giro le posizioni sono le seguenti: Tino Brambilla, Pesenti Rossi, Pica, Pescia, Lella Lombardi e Vittorio Brambilla che sta rimontando con decisione. Brivido e molto fumo: è Tino Brambilla che compie un'escursione lungo il greto del fiume e rientra al quarto posto, mentre Pescia, che si è girato alla parabolica, non riesce a far ripartire la sua macchina. Ma è Vittorio che continua implacabile la sua rimonta: prima passa Pica, poi infila l'ingenuo Pesenti al tornantino, approfittando di un attimo di distrazione del bergamasco. Si trova quindi a condurre la

gara e guida con sicurezza il carosello delle quattro Brabham vincenti. Da questo punto il quartetto procede compatto: e c'è chi per farlo passare si ferma addirittura sul ciglio della pista, come l'ultrascrupoloso Manzoni, mentre alle spalle della Lella, saldamente quinta, la lotta si fa sempre più serrata tra Spreafico, Bignami, Maggi e Piazzi. Le posizioni si mantengono costanti: Vittorio, anche senza muso tiene duro, e anzi sembra racimolare qualche metro, ma Pesenti non ha ancor deciso di mollare. Dal canto loro Pica e Tino Brambilla si scambiano le posizioni, mentre Bignami pare aver deciso a suo favore il duello

con Spreafico. Colpo di scena a pochi giri dal termine: sul rettilineo dopo la esse Vittorio Brambilla ha un attimo di esitazione, non riuscendo ad inserire la quarta marcia. A Pesenti Rossi non par vero tutto ciò e passa decisamente al comando; nel frattempo, al penultimo giro Pica compie l'errore e si gira all'uscita del tornante riconsegnando nelle mani di Tino Brambilla la terza posizione che gli aveva preso pochi giri prima. Pesenti a questo punto resiste al forcing finale di Vittorio, lasciandosi alle spalle le tre BT 35 della scuderia Italia.

Leopoldo Canetoli



Per i primi giri si è avuta una bella lotta a tre fra i due mille di Marzi e Pescia e il 1300 di Filannino, che vincerà il confronto. Si calcola che più di 10.000 spettatori fossero presenti al San Cristoforo

### FONTANESI ricomincia

VARANO - E' tornato nella grande famiglia della F. 3 in Italia Luigi Fontanesi, reduce dal suo viaggio in India, e con tanta voglia di correre. Per questa gara il giovane modenese ha rimediato una GRD che gentilmente Dario Fiorelli, manager della Scuderia Italia gli ha messo a disposizione. Ma si trattava ovviamente di un ripiego: dalla settimana prossima Fontanesi correrà a Monza con la Brabham BT 35 che ha usato finora Tino Brambilla.

A Varano Lella Lombardi, al termine della sua bella corsa era molto preoccupata per la trasferta aerea che l'attendeva: partirà martedì per Interlagos (Brasile) dove disputerà in coppia con Christine Beckers la gara per vetture sport. Al volante dell'altra Abarth Osella l'altra coppia femminile composta da Rosadele Facetti e Liane Engeman.

PESCIA fa  
il vuoto ma

esplode  
il «128»

DALLARA

3. TROFEO D'ESTATE - Gara per vetture sport I. divisione - Autodromo di Varano Melegari - Varano, 27 agosto 1972.

Classifica classe 1000

1. Cesare Garrone (AMS) 10'17"3, alla media di kmh 104,973; 2. Donà (AMS) 10'27"6; 3. Barone (AMS) 10'50"3; 4. Pescia (Dallara) 5'53"8; 5. Marzi (AMS) 3'59"1.

Giro più veloce: il 4. di Pescia in 56"8, media kmh 114,084.

Classifica classe 1300

1. Roberto Filannino (Lola Abarth) 9'43"6, alla media di kmh 111,035; 2. Pasquale (Chevron) 10'16"0; 3. Zaldini (Abarth) 9'50"6.

Giro più veloce: il 3. di Filannino in 56"3, media kmh 115,097.

VARANO - La gara per vetture sport era tutta imperniata sul duello tra la Dallara, piccolo capolavoro dell'omonimo ingegnere varanese e le altre 1000 presenti, tra le quali le AMS che non si erano ancora viste a Varano. Bruno Pescia, pilota ufficiale del piccolo prototipo azionato dal motore Fiat 128 riusciva a prendere anche il comando per qualche giro, superando addirittura Filannino, al volante di una ben più potente Lola Abarth 1300, ma il ritmo impresso dalla vettura del torinese era troppo alto per i deboli 1000. Marzi cedeva dopo pochi giri con noie alla frizione e Filannino riusciva a riprendersi la sua posizione di capolista. E un certo punto è avvenuto quello che molti si aspettavano: proprio sul rettilineo dei box il motore del prototipo varanese è clamorosamente esploso, lasciando a piedi il fantino Pescia. Mentre Filannino continuava la sua marcia indisturbato, Garrone prendeva il comando nella classe fino a 1000 e concludeva davanti a Donà e Barone.

Le miniposto a VARANO

domenicaSPRINT

F. ITALIA

FRANCIA  
superiore

VARANO - Atteso a Varano il debutto sulla tortuosa pista del San Cristoforo delle F. Italia, che si apprestavano ad affrontare la quinta prova dell'anno. Assenti per la finale Martini e Gunnella due validi primatori che si erano distinti nelle gare precedenti e si erano eliminati a vicenda nelle batterie del giorno prima, Giorgio Francia, formulista maturo ormai per altre vetture non ha veramente avuto problemi a sgombrare il lotto degli avversari. Fra lui e gli altri c'è sempre stato un margine enorme: partito in testa dal primo giro, non ha commesso il minimo errore, non una minima sbadatta, dimostrando, lo abbiamo già detto, grande talento e maturità superiore. Francia non è nuovo a questi exploit: era reduce dalla vittoria a Misano e sta collezionando una esperienza su tutte le formule cosiddette minori tale da dover far meditare sulla possibilità di lasciarlo gareggiare ancora in F. Italia o passarlo addirittura ad altre formule superiori per « manifesta superiorità ».

Per la finale, con Anzio Zucchi ad abbassare la bandiera tricolore, era scattato in testa Ghinzani, che si girava rovinosamente all'inizio del rettilineo del box e doveva ricominciare tutto daccapo. Francia così se ne andava, davanti a Bozzetto, mentre Buratti dopo la breve lotta di un giro rubava la terza piazza a Nencini. Al secondo giro era Corolli a compiere una testa coda alla parabolica, mentre si accendeva per la quinta piazza un bel duello tra Tonussi e Caneva. La corsa si stabilizzava con i piloti in queste posizioni, legger-

vettura di Gunnella, e poi sgranati tutti gli altri. Sfortunatamente, per i primi due alferi della batteria, Gunnella arriva lungo alla staccata del tornantino e tocca leggermente col musetto Martini: da questo contatto lo stesso Gunnella riporterà danni al musetto, che ora tende all'insù costringendo il pilota a fermarsi subito ai box, oltre che al radiatore, mentre Martini sembra non avere riportato danni. Ma ben presto si accorgerà che nel contatto c'è andata di mezzo la batteria, situata di fianco al cambio e così anche il capolista, che sembrava imprendibile, è costretto, dopo un paio di fermate ai box a dare forfait.

Fermo anche Spataro con una sospensione anteriore fuori uso, il comando viene assunto da Ghinzani, che riesce a mantenere un buon margine sugli inseguitori: fra questi si ferma anche Ruggeri, mentre Caneva e Tonussi, quest'ultimo nonostante un testa-coda, riescono a mantenere la loro posizione.

La seconda batteria, sempre di quattordici vetture, è meno movimentata: Giorgio Francia è al comando dall'inizio alla fine senza discussioni. Conduce sicuro prima davanti ad Angelini, che retrocederà poi fino alla settima posizione, poi terminerà davanti a Corolli, impegnato in un bellissimo duello col sopravanzante Bozzetto. Molto bella la rimonta appunto di Bozzetto ed anche quella di Buratti, che si era girato nel corso del secondo giro quando era nelle prime posizioni. A causa di questo testa-coda transiterà penultimo e piano piano riuscirà in maniera decisa a rimontare ben sette avversari. Per il secondo posto, come abbiamo detto, lunga battaglia tra Corolli, Bozzetto e Filannino, che arriveranno in questo ordine distanziati di circa 2"

7. Grimaldi 21'42"1; 8. Angelini 21'47"2; 9. Corolli 21'54"0; 10. Piccolomini 21'55"9; 11. Brancatelli 21'56"4; 12. Farneti 21'20"0; 13. Casalegno 21'26"2; 14. Abate 21'54"4; 15. Tonussi 12'48"6.  
Giro più veloce: il 17. di Ghinzani in 56"5 media kmh 114,690.

Trofeo Nazionale F. Italia (dopo 5 prove) Francia p. 22; Ghinzani e Martini p. 18; Bozzetto p. 15; Gunnella p. 14; Buratti p. 8; Ruggeri p. 6 Farneti, Angelini p. 4; Ferrari, Corolli e Nencini p. 3; Troyer, Grimaldi e Caneva p. 2; Tonussi p. 1.

F. FORD

1.) MANTOVA  
SASSI  
insegue

VARANO - I soliti due protagonisti del Campionato Chevron hanno movimentato una bellissima gara di F. Ford, varia e combattuta in tutte le sue fasi, con un Sassi e un Mantova all'altezza delle loro migliori possibilità. La vittoria è toccata al più maturo dei due, a quello che ha saputo di più stringere i denti, anche se, nonostante l'errore, Lorenzo Sassi con il suo grande inseguimento è stato un po' l'eroe della gara. Il pilota di Reggiolo era partito indietro, ma sin dalle prime battute aveva dimostrato mentre Mantova si involava, di poter riguadagnare il terreno perduto. E difatti, giro su giro, riusciva a macinare i suoi avversari e a portarsi al termine del sesto passaggio alle spalle di Mantova. Il distacco del battistrada era però ancora consistente: ancora cinque giri per rimontarlo del tutto e per transitare

Promesse CSAI ai più bravi  
della Formula ITALIA...

VARANO - L'ing. Alberto Rogano si è incontrato nella mattinata di domenica con i piloti di F. Italia per ascoltare dalla viva voce dei giovani tutti i problemi che li assillavano dopo queste prime gare. Dopo aver spiegato come e perché era stata varata la F. Italia, ha ribadito che forse i primi tre classificati potranno rimanere se lo vorranno in questa categoria, ma se vorranno passare alla F. 3 si vedrà come poterli aiutare. Si è poi parlato delle gomme: anche qui ribadito il concetto che le Firestone rimangono le uniche coperture e che non è possibile scannarle, mentre la Firestone stessa pare impegnata nella costruzione di un nuovo pneumatico per la F. Italia. Al termine della discussione sono stati designati Corolli e il maresciallo Costantini a fare una lista dei problemi che sorgessero in un futuro, lista da presentarsi a una riunione che dovrebbe tenersi a Torino al termine della stagione.

...mentre si accettano

## NUOVE PRENOTAZIONI

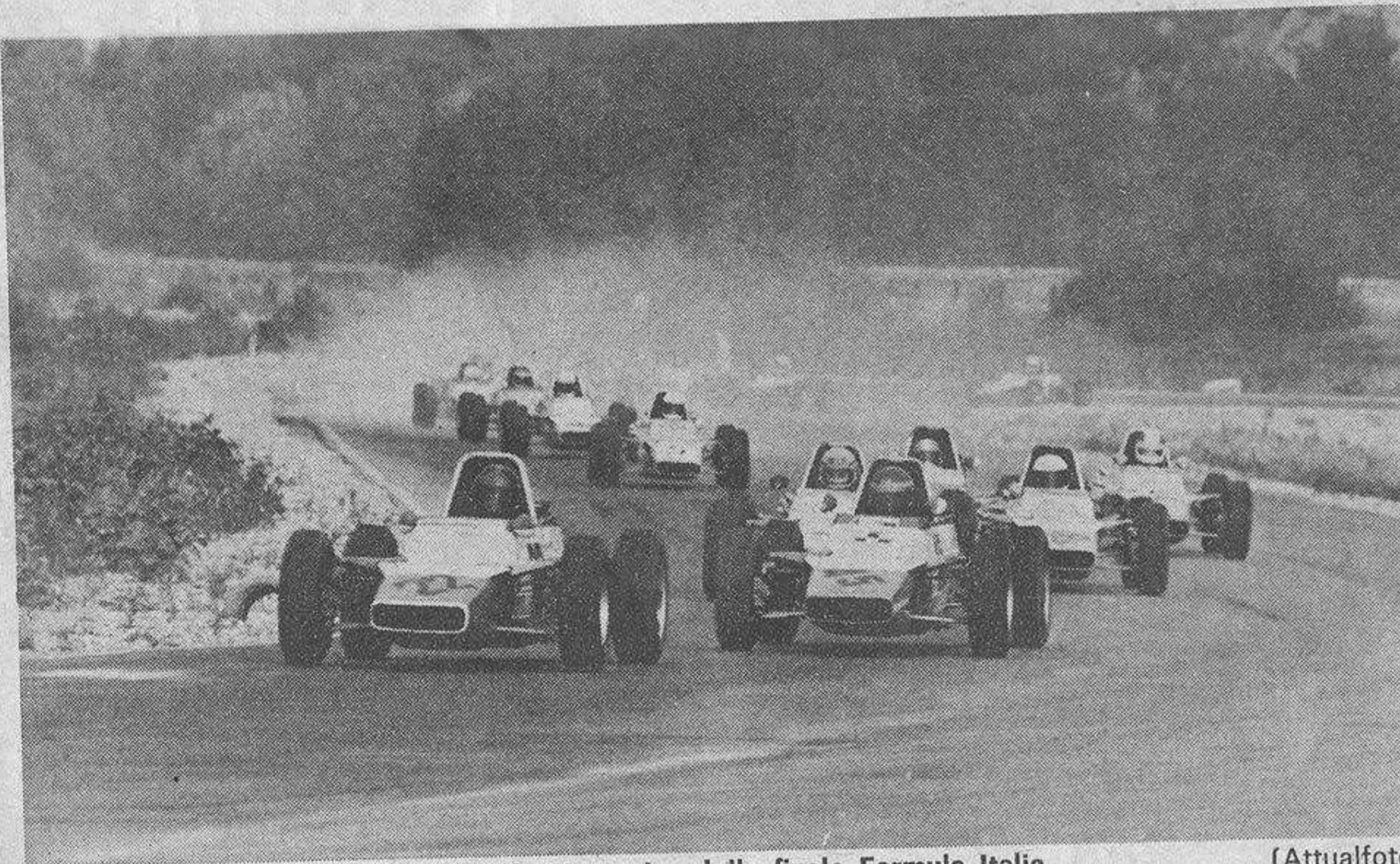
ROMA - La CSAI comunica che entro settembre sarà esaurita la consegna delle vetture di Formula Italia, ai piloti della prima serie di assegnazioni. Si informa pertanto che con decorrenza immediata sono aperti i termini per la presentazione delle domande per la seconda serie di assegnazioni.

La richiesta di prenotazione va inoltrata alla CSAI, via Solferino 32 - 00185 Roma, indicando: cognome, nome, residenza, anno e luogo di nascita, professione, attività sportiva.

Una prima riunione della speciale commissione incaricata dell'esame delle prenotazioni è prevista per il 25 settembre p.v.

Con l'occasione la CSAI ricorda che:

- Le vetture saranno assegnate ai piloti che alla data del 31-12-1972 non avranno compiuto 26 anni;
- All'atto dell'accettazione della domanda, ogni singola prenotazione dovrà essere confermata mediante l'invio alla CSAI di un acconto di L. 300.000;
- La vettura sarà intestata al conduttore assegnatario che sarà il solo a poter gareggiare in Formula Italia;
- Per le vetture di Formula Italia la CSAI ha istituito un Trofeo Nazionale le cui prove si disputano tutte in circuito.



Ghinzani precede Francia durante il primo giro della finale Formula Italia

(Attualfoto)

mente sgranati l'uno dall'altro: a metà gara era la volta di Farneti a girarsi all'uscita del tornantino mentre Abate si produceva in un testa coda ad altissima velocità all'uscita della esse. L'unico che recuperava in questa fase era lo sfortunato Ghinzani che risaliva faticosamente dall'ultima posizione: e il suo recupero era coronato da successo, tanto da assicurargli al termine della gara una meritata quarta posizione.

GUNNELLA  
«lungo»

LE BATTERIE - Quattordici piloti sullo schieramento di partenza per la prima delle due batterie in programma: il tempo è bello, ma la pista comincia, dopo una giornata intensa di prove, ad accumulare nelle curve parecchio olio macelato da vistose anaffiate di filler.

Si prevede sin dall'inizio una bella lotta fra Martini e Gunnella: difatti è il romagnolo a prendere subito il comando, seguito dalla bianca

TROFEO NAZIONALE DI FORMULA ITALIA - Gara di velocità in circuito - Varano Melegari, 26-27 agosto 1972.

## LE CLASSIFICHE

## I. Batteria

1. Pier Carlo Ghinzani (Fiat Abarth) 19'14"5, alla media di kmh 112,256; 2. Caneva (Fiat Abarth) 19'31"3; 3. Tonussi (Fiat Abarth) 19'34"5; 4. Farneti (Fiat Abarth) 19'46"2; 5. Piccolomini (Fiat Abarth) 19'54"5 6. Abate (Fiat Abarth) 19'57"8; 7. Grimaldi (Fiat Abarth) 19'32"9; 8. Casalegno (Fiat Abarth) 19'39"0; 9. Lombardi (Fiat Abarth) 19'35"2.

## II. Batteria

1. Giorgio Francia (Fiat Abarth) in 19'07"8, alla media di kmh 112,911; 2. Corolli (Fiat Abarth) 19'16"6; 3. Bozzetto (Fiat Abarth) 19'18"6; 4. Filannino (Fiat Abarth) 19'21"6; 5. Nencini (Fiat Abarth) 19'32"3; 6. Buratti (Fiat Abarth) 19'32"6; 7. Angelini (Fiat Abarth) 19'36"1; 8. Brancatelli (Fiat Abarth) 19'37"6; 9. Buttani (Fiat Abarth) 19'43"0; 10. « Long John » (Fiat Abarth) 19'53"3; 11. Ponzone (Fiat Abarth) a 1 giro.

## Finale

1. Giorgio Francia in 21'01"5, alla media di kmh 113,013; 2. Bozzetto 21'06"6; 3. Buratti 21'12"3; 4. Ghinzani 21'23"1; 5. Nencini 21'25"6; 6. Caneva 21'34"0;

sulla linea del traguardo davanti all'avversario. A questo punto, visto la rimonta strepitosa, tutti avrebbero dato vincente il portacolori della Delta: ma le cose non sono andate così. Mantova è un pilota che non si dà per vinto e pochi giri dopo si riprende la posizione di testa: alle loro spalle regolare come un cronometro è sempre Giorgio Francia, mentre Sterzel si alterna con Monguzzi per la quarta posizione. A questo punto l'errore di Sassi, che tira una staccata troppo lunga al termine del rettilineo opposto alle tribune e va diritto, mentre Mantova mantiene la posizione.

Purtroppo la marcia indietro della Lotus di Sassi non funziona e il pilota rimane piantato e deluso a guardare gli ultimi giri del suo avversario, tranquillamente al comando. Dal canto suo Mantova ha avuto molti meriti: pur al volante di una monoposto dotata di telaio inferiore è riuscito a resistere molto bene, fino a logorare i nervi del suo avversario, che alla fine ha mollato, compiendo quell'errore che gli è costato una delle sue più belle gare.

LE BATTERIE - Per prime scendono in pista le Ford con Scardino, detentore del miglior tempo, in prima fila affiancato da Monguzzi, ma dalla prima curva alle spalle di Scardino è già Gaudenzio Mantova, completamente ristabilito dall'incidente della domenica passata a Misano. I due si distaccano subito, frapponendo tra loro e Monguzzi, che guida gli inseguitori un largo margine: per il quarto posto la lotta è aperta fra Cafarella, Bossoni e Senni, mentre anche Borghi si avvicina.

Ma gli occhi di tutti sono concentrati sul duello principale per il primo posto: Mantova non sembra perfettamente a posto con l'assetto della sua BWA, mentre Scardino compie miracoli per resistergli senza cedere la prima piazza. Ad un certo punto Mantova passa e pare potersene andare: ma Scardino è deciso a vender cara la pelle e riesce a riprendersi la posizione perduta. E pare poterla mantenere fino alla bandiera a scacchi se non che all'ultima curva, il tornantino che immette sul rettilineo principale, Mantova si fa largo a colpi di ruote e in una maniera o nell'altra riesce a transitare per primo davanti al traguardo.

La seconda batteria pare senza storia sin dall'inizio: Sassi, favorito d'obbligo parte subito in testa, seguito dal caparbio Francia, poi Sterzel tutti leggermente sgranati. L'idolino locale se ne va sicuro e conduce per una buona parte della gara: ma poi, per colpa di un doppiaggio alla « esse » compie un errore e si gira, perdendo la prima posizione, poi si scompone ancora più volte per rimontare.

CAMPIONATO CHEVRON DI F. FORD - Gara di velocità in circuito nazionale - Varano Melegari, 26-27 agosto 1972.

## LE CLASSIFICHE

## I. Batteria

1. Gaudenzio Mantova (BWA) in 14'37"6, alla media di kmh 110,756; 2. Scardino (Gozzoli) 14'39"5; 3. Monguzzi (BWA) 14'49"2; 4. Bossoni (Tecno) 14'57"2; 5. Senni (Tecno) 14'57"6; 6. Cafarella (Quasar) 15'08"0; 7. Borghi (De Sanctis) 15'09"2; 8. Mussa (Bellasi) 15'14"9; 9. Bertolini (De Sanctis) 15'27"8; 10. Palazzo (De Sanctis) 15'28"9; 11. Leso (Matta) 15'44"1; 12. Capillo (Lotus) 15'50"2; 13. Pane (Tecno) 15'53"6.

## II. Batteria

1. Giorgio Francia (Pirola) 14'36"6, alla media di kmh 110,882; 2. Sterzel (BWA) 14'50"2; 3. Sassi (Lotus) 14'58"6;



22 anni  
di corse

GIACOMO MOIOLI, il cinquantenne pilota veronese oriundo bresciano che con lo pseudonimo di «NORIS» si era affermato in decine di corse in salita in Italia e all'estero, quasi sempre al volante della Porsche, aveva esordito nel lontano 1950 nella Mille Miglia con l'Aurelia, poi era passato via via a macchine sempre più impegnative. Per alcuni anni fu protagonista delle maggiori corse dominando la sua classe con la Fiat 8V. Passò poi alla Porsche alla quale era fedele da oltre dieci anni. Aveva vinto anche più volte in terra bresciana affermandosi nel Trofeo Lumezzane, alla corsa in salita della Maddalena, nonché qui a Borno. Nell'albo d'oro del Trofeo Valcamonica, infatti, il suo nome è scritto due volte: una nel 1964, quando questa gara esordì, l'altro nel '70.



Ecco dove la Porsche di «Noris» ha terminato la sua corsa, distruggendosi interamente. Il gentleman veronese ha riportato ferite gravissime, ed è deceduto poco dopo il suo ricovero in ospedale

## La tragedia nel vigneto

Per duecento metri ha tentato invano di correggere la traiettoria della PORSCHE

BORNO - L'incidente in cui ha perso la vita il popolare pilota Giacomo Moioli non ha trovato finora spiegazioni plausibili. E' confermato che la potente Porsche 908 di «Noris» è stata trovata con un giunto della trasmissione tranciato (il pezzo ci è stato mostrato dall'ing. Franco Dusi della Commissione tecnica dell'AC Brescia). La perdita della traiettoria è avvenuta su un tratto rettilineo, dopo che «Noris» si era già disimpegnato da una semicurva che interrompe la salita prima di una «esse» a fianco di un piccolo gruppo di case.

L'uscita di strada è avvenuta dopo che per circa duecento metri il pilota ha tentato disperatamente di correggere la corsa del suo bolide lanciato a duecento all'ora, che tendeva a deviare a sinistra verso la vallata. «Noris» uscendo di strada ha abbattuto quattro paracarri e poi è stato visto tentare di lanciarsi fuori della macchina quando ha capito che non c'era più niente da fare.

Egli si è abbattuto in un vigneto, sbalzato fuori del suo bolide qualche attimo prima che la macchina abbandonasse la strada; comunque risulta che non è stato colpito dalla sua Porsche. Soccorso tre minuti dopo da una ambulanza di servizio che stazionava a poche centinaia di metri, «Noris» è stato condotto all'ospedale di Borno quando era ormai agonizzante. I medici gli hanno riscontrato lo sfondamento dello sterno e una gravissima lesione cervicale.

La vedova del pilota, signora Elide, ci ha di-

chiarato che il marito alla vigilia della corsa appariva nervoso, poco soddisfatto del motore della sua macchina. «Questa Porsche — ha detto la signora — gli ha sempre dato delle preoccupazioni». Forse anche fisicamente non era in piena forma. «Era sceso dalla Porsche, dopo la prima prova, tutto sudato e pallido. Io glielo avevo fatto osservare — continua la signora — ma Giacomo mi ha risposto che non c'era niente di particolare. Comunque — ha concluso la signora — io capivo bene il mio Nino e certamente quel giorno non era nella sua piena forma».

«Noris» aveva segnato durante le prove il terzo miglior tempo della giornata dopo Moreschi e «Pam». A quanto pare non sembrava soddisfatto di quel primo saggio e perciò, caricata la macchina sul carrello, la faceva riaccompagnare al traguardo per tentare una seconda volta. Dietro a lui era stato visto partire fortissimo «Pam» il quale ci ha detto:

«Ho visto per terra i segni neri delle sbandate e poi mi sono accorto che la gente era agitata. La strada però era asciutta e perfetta. Tutte le segnalazioni erano in ordine. Io sono arrivato a ridosso della semicurva a 210 all'ora, sono passato dalla quinta alla quarta e poi ho rimesso la quinta. Certo, dove è successa la disgrazia è un punto-chiave del percorso; ma è difficile che un esperto come «Noris» possa essersi sbagliato. Effettivamente in questo passaggio la macchina subisce una sollecitazione tremenda e può essere successo qualcosa di imprevisto».

TROFEO VALLE CAMONICA - Gara chiusa di velocità in salita - Brescia, 27 agosto 1972.

## LE CLASSIFICHE

## F. 850

1. Pietro Capponi (De Sanctis) 5'12"2, media 99,167 kmh; 2. Bonfantini (F. 850) 5'40"1; 3. Capri (Spicar) 5'42"1; 4. Uselli (Tony) 5'49"4; 5. Renzini (Biraghi) 5'51"1.

## F. FORD

1. Roberto Mattioli (TP) 5'03"1, media 102,516 kmh; 2. Torta (Tecno Delta) 5'19"5; 3. Niglio (Ford) 5'26"5; 4. Bertini (Lotus) 6'31"7.

## GRUPPO 1

Classe 500 cc: 1. Roberto Percivale (Fiat) 8'28"9, media 60,837 kmh.

Classe 850 cc: 1. Mario Avigo (Fiat 850) 6'55"1, media 74,584 kmh; 2. Caronni (Mini Minor) 7'28"5.

Classe 1000 cc: 1. Andrea Bonvicini (Mini Cooper) 6'16"2, media 82,296 kmh; 2. Riganti (Fiat 127) 6'22"8; 3. Negri (Mini Cooper) 6'23"3; 4. Cibin (Mini Cooper) 6'24"5; 5. Ricci (Fiat) 6'32"6; 6. Finotti (Mini Cooper) 6'49"6; 7. Giulia Cardella (MK 3) 7'17"1.

Classe 1150 cc: 1. «Elmax» (Fiat 128) 6'39"4, media 77,516 kmh.

Classe 1300 cc: 1. Giulio Regosa (Fiat) 5'04"6, media 89,067 kmh; 2. Fiorini (Fiat) 5'55"3; 3. Dal Ben (Fiat) 5'55"5; 4. Oney (A.R.) 5'59"5; 5. Tango (Fiat) 6'02"5; 6. Corti (Fiat) 6'05"1; 7. Bona (A.R.) 6'22"1.

Classe 1600 cc: 1. Luciano Zini (A.R.) 5'45"1, media 89,713 kmh; 2. Gualtieri (A.R.) 5'49"4.

Classe 2000 cc: 1. Ferruccio Squassina (A.R.) 5'32"1, media 93,224 kmh; 2. Torasso (Opel Kadett) 6'06"1; 3. Mercadante (A.R.) 6'07"8.

## GRUPPO 2

Classe 500 cc: 1. «Palvox» (Fiat) 6'10"8, media 83,495 kmh; 2. Baiguera (Fiat) 6'12"1; 3. Bianchi (Giannini) 6'18"7; 4. «Number One» (Fiat) 6'18"8; 5. «Artiglio» (Fiat) 6'24"1; 6. Gianni (Fiat) 6'29"8; 7. «Hego» (Fiat) 6'42"8; 8. Lombardi (Fiat) 6'43"9; 9. Carelli (Fiat) 6'44"9; 10. Benedetto (Fiat) 6'47"5; 11. Gasparini (Fiat) 6'53"2.

Classe 600 cc (tutti su Abarth): 1. Carlo Bettazzi 5'55"9, media 86,990 kmh; 2. «Pier» 6'18"1; 3. Gardelli 6'37"8.

Classe 700 cc: 1. Andrea Buffoli (Fiat Abarth) 5'50"1, media 88,431; 2. «Nik» (Fiat Abarth) 5'56"7; 3. Segalini (Fiat G.) 6'02"1; 4. Caffi (Fiat A.) 6'07"4; 5. Morelato (Fiat A.) 6'25"7.

Classe 850 cc (tutti su Fiat Abarth): 1.

Samuele Valerio 5'33"4, media 92,861 kmh; 2. Biselli 5'37"9; 3. Del Bono 5'38"6; 4. Peroni 5'47"1; 5. Bigliardi 5'51"7.

Classe 1000 cc (tutti su Fiat Abarth): 1. Luigi Gasparini 5'13"3, media 98,693 kmh; 2. Zanardelli 5'17"4; 3. Busi 5'19"2; 4. Saveri 5'20"2; 5. Lazzari 5'41"7.

Classe 1150 cc: 1. Francesco Vallati (Daf 55) 5'34"3, media 92,611 kmh; 2. Panceri (Fiat 128) 5'36"1; 3. Bormolini (Fiat 128) 5'41"1.

Classe 1300 cc (tutti su A.R. GTA): 1. Giordano Perego 5'02"9, media 102,211 kmh; 2. Tanghetti 5'06"3; 3. «Machenna» 5'09"7; 4. Caravelli 5'29"9; 5. Federici 5'47"8; 6. Dei Cas 5'54"5; 7. Slechi 6'04"6.

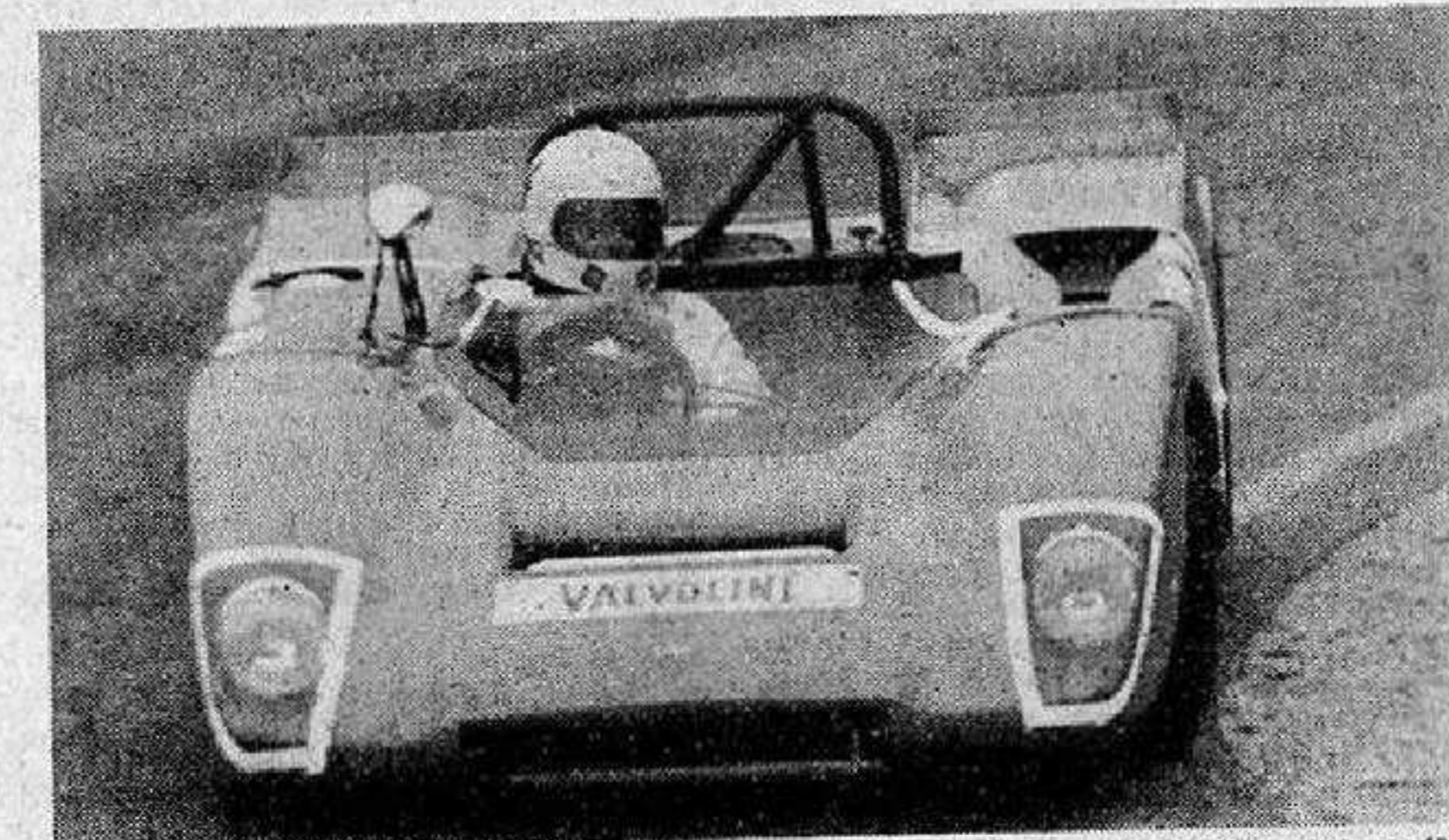
Classe 1600 cc: 1. Giulio Rossi (A.R.) 5'12"2, media 99,167 kmh; 2. Pettiti (BMW) 5'13"5; 3. Bernardi (A.R.) 5'27"5; 4. Codini (A.R.) 5'34"9; 5. Pozzi (Opel Ascona) 5'43"1; 6. Scimone (A.R.) 5'47"1; 7. Beretta (A.R.) 5'48"1; 8. Comini (A.R.) 5'55"4; 9. Pezzini (A.R.) 6'18"5.

Classe 2000 cc: 1. «Alval» (Ford Escort) 5'01"8, media 102,584 kmh; 2. Daverio (A.R. GT) 5'03"7.

## GRUPPO 3

Classe 1300 cc (tutti su Fulvia HF): 1. Giorgio Brivec 5'52"7, media 87,779 kmh; 2. De Carli 5'57"5; 3. Pomati 6'16"9.

Classe 1600 cc: 1. «R.B.» (Alpine Renault) 5'15"8, media 98,036 kmh; 2.



Giorgio Pianta, secondo assoluto con la Lola-Ford T 210 del Jolly

Pelli (HF) 5'39"8; 3. Comellini (HF) 5'59"7.

## GRUPPO 4

Classe 1000 cc: 1. Piero Brambilla (Abarth) 5'51"4, media 88,104 kmh.

Classe 1300 cc: 1. Rosadele Facetti (Fulvia HF) 5'02"7, media 102,279 kmh; 2. Ronchi (Fulvia) 5'10"1; 3. «Innominato» (A.R.) 5'10"4; 4. Tassara (Matra) 5'13"8; 5. Galbiati (Fulvia) 5'15"8.

Classe 1600 cc (tutti su A.R. GTA): 1. Pietro Bonfanti 4'52"4, media 105,882 kmh; 2. Manciozzi 5'02"8; 3. Gatta 5'03"1; 4. Fusar (Bassini) 5'04"1; 5. Cattena 5'11"2.

Classe 2000 cc (tutti su Porsche): 1. Pietro Monticone 4'51"5, media 106,209 kmh; 2. Bettoni 4'55"1; 3. Rovida 4'56"2; 4. «Manuel» 4'56"7.

Classe oltre 2000 cc: 1. Ugo Locatelli (De Tomaso Pantera) 4'43"7, media 109,129 kmh; 2. Gottifredi (Porsche 911 S) 4'47"4; 3. Caretoni (Ford Capri) 5'54"5.

## GRUPPO 5

Classe 1000 cc: 1. Gaudenzio Franzoni (Abarth) 5'26"3, media 94,882 kmh.

Classe 1300 cc: 1. Vittorio Motta (Abarth) 5'32"6, media 93,084 kmh.

Classe 1600 cc: 1. Giuseppe Savoldi (Abarth) 4'33"7, media 113,116 kmh.

Classe 2000 cc: 1. «Pam» (Abarth 2000) 4'13"3, media 122,226 kmh; 2. Pianta (Lola T 212) 4'21"7; 3. Moreschi (AMS) 4'22"3; 4. Rassega (Chevron) 4'22"7; 5. Marniga (AMS) 4'26"5; 6. Faraoni (Lola B 212) 4'56"9.

## ASSOLUTO

1. «Pam» (Abarth 2000) 4'13"3, media 122,226 kmh; 2. Pianta (Lola T 212) 4'21"7; 3. Moreschi (AMS) 4'22"3; 4. Rassega (Chevron) 4'22"7; 5. Marniga (AMS) 4'26"5; 6. Savoldi (Abarth) 4'33"7; 7. Locatelli (De Tomaso Pantera) 4'43"7; 8. Gottifredi (Porsche 911 S) 4'47"4; 9. Monticone (Porsche 914-6) 4'51"5; 10. Bonfanti (A.R. GTA) 4'52"4.

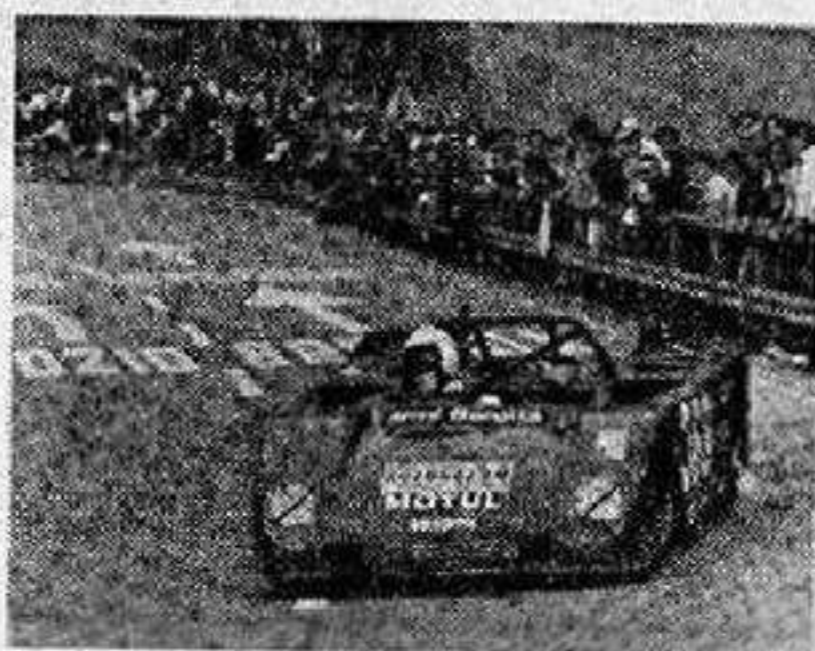


**NORIS  
qualche  
curva  
prima...**

**BORNO** - «Pam», della Scuderia Brescia Corse ha dominato al volante dell'Abarth 2000 al 9. Trofeo della Valcamonica, purtroppo funestato alla vigilia, nelle prove ufficiali, dall'incidente mortale occorso a «Noris» del quale parliamo a parte. La concomitanza con altre manifestazioni è valsa a sfoltire la schiera dei piloti, rendendo più agevole il servizio d'ordine e tutto l'apparato di sicurezza della gara. Hanno fatto da apripista le piccole monoposto della F. 850 e F. Ford.

Nel primo gruppo è prevalso Pietro Capponi della Brescia Corse, su De Sanctis, alla media di quasi 100 km; nel secondo si è affermato Roberto Mattioli della Scuderia Mirabella, ad oltre 102 di media. Il tempo di Mattioli ha resistito per oltre due ore durante le quali si sono susseguite con poca storia le macchine da turismo dei gruppi 1 e 2. Segnaliamo le vittorie di classe dei piloti delle scuderie bresciane «Elmax», «Palvox» e Andrea Buffoli della Brescia Corse; di Regosa, Squassina e Samuele Valerio della Mirabella. La trasmissione automatica si è presa una rivincita sul cambio tradizionale quando Francesco Vailati del Jolly Club al volante di una Daf 55 della classe 1150 turismo gruppo 2 ha vinto davanti a due Fiat 128. La media è ritornata sopra i 100 kmh con la salita di Giordano Perego su Alfa GTA della Scuderia Bergamasca «Città dei Mille»; dello stesso colore è stata la vittoria di Giulio Rossi tra le 1600.

Ed ecco arrivare a pieno regime la Ford Escort di «Alval» (Città dei Mille) che si era già fatto notare nelle prove: a 102,384 di media, il miglior tempo dopo quello di Mattioli. Un maritato applauso ha accolto le prestazioni della bravissima Rosadele Facetti che nella propria classe si è affermata sopravanzando tutti gli uomini al volante del-



## PAM successo amaro



Sopra al titolo, «Pam» e la sua vittoriosa Abarth-Osella. In questa foto, la debuttante AMS 2 litri di Marniga, quinto assoluto

la Fulvia HF 1300. Bonfanti con la GTA 1600 fa salire la media ad oltre 105 km; Monticone con la Porsche 914 supera i 106 all'ora incalzato da Stefano Bettoni, un positivo giovane pilota bresciano. Il duello tra Locatelli e Gottifredi, l'uno al volante della Panthera De Tomaso e l'altro della Porsche 911 S, si risolve a favore del primo.

Tra le sport Gruppo 5 vi sono stati alcuni monologhi poiché alcuni piloti erano soli nelle rispettive classi. Savoldi della Brescia Corse ha solle-

vato le media fino a 113 kmh e aperto la strada alla fase finale della corsa nella quale erano impegnati sei concorrenti delle sport da due litri. Soltanto un imprevisto avrebbe potuto mutare il pronostico che dava per favorito «Pam».

Infatti ha segnato il tempo di 4'13"3. Tecnicamente non si può porre il confronto con il suo stesso record conquistato lo scorso anno su questo traguardo al volante della Ferrari 512 M della Brescia Corse: erano 5 litri contro i due di oggi. Il tempo fu di 4'09"3 e la media superiore di due chilometri. Oggi quella Ferrari 512 M fa parte della collezione di macchine da corsa del presidente della Brescia Corse, Alfredo Belponer, il quale ha deciso di non privarsene nonostante le numerose richieste che gli pervengono anche dall'America.

Dopo «Pam», staccato di 7" Pianta, poi Moreschi e Rassega con Lola, AMS e Chevron. Marniga ha portato in gara con coraggio e affiatamento la nuovissima AMS, la macchina più interessante di tutte dal punto di vista tecnico, già descritta nello scorso numero di Autosprint: la vettura era oggi al suo esordio agonistico dopo poche uscite di prova. Il pilota ha spiccato un tempo assai promettente. Più distaccati giungevano Faraoni della Mirabella con la Lola 212.

Durante la consueta cerimonia della premiazione il presidente dell'AC Brescia Giacomo Ghidini ha parlato brevemente dicendo tra l'altro: «Sono dibattuto fra il desiderio lieto di festeggiare i piloti e la commozione nel ricordare Noris».

Manuel Vigliani

● Gli organizzatori del Trofeo Valcamonica hanno deciso di dedicare alla Brescia Corse il Trofeo Valcamonica intitolato a Renzo Castagneto, il grande patron della Mille Miglia, scomparso molti anni fa, il quale era stato promotore e direttore di corsa di questa gara.

Cominciano le prime prove in pista

## La nuova «ALFA 12» somiglia alla Mc LAREN Can-Am

**SETTIMO MILANESE** - Lunedì mattina, quando le copie di questo numero di «Autosprint» saranno in edicola, a Balocco, nella pista privata dell'Alfa Romeo, la nuova 33 con il motore 12 cilindri «boxer» comincerà a girare per la prima volta alla guida dei collaudatori Zeccoli e Facetti. Si aspetta poi l'arrivo di Andrea de Adamich.

Come sarà la nuova macchina in cui tanta fiducia ripongono i tecnici dell'Autodelta e dell'Alfa Romeo?

Innanzitutto il motore come già detto, è un 12 cilindri boxer di 2998 cmc, che ha dato sin dalle prime prove tante eppoi tante soddisfazioni ai tecnici che lo hanno disegnato. Un giorno, parlando a Napoli alla presentazione dell'AlfaSud con l'ing. Satta, questi quasi piangeva dalla contentezza. Un dato basta a confermare che questo propulsore dell'Alfa Romeo «c'è», fin dal primo giorno: il primo esemplare che fu messo al banco erogò subito molti più cavalli dell'otto cilindri di pari cilindrata cui si lavora attorno già da parecchi anni. In una versione «tranquilla» per le corse di durata, che sono poi quelle che per ora interessano l'Alfa

Romeo, si sono letti al banco oltre 460 cavalli, mentre in una versione più spinta (che potrebbe servire un domani per adoperarlo in F. 1) il propulsore ha erogato 20 cavalli di più.

Il corpo della nuova vettura è cambiato, anche se ricorda sempre nel complesso la 33tt3. Il passo e la carreggiata si scostano di poco dalla TT, mentre l'aspetto esterno è cambiato. Molto più abbassato il baricentro, per effetto del motore a sogliola che occupa meno spazio, la macchina sembra più lunga di quello che in realtà è. Il muso è molto basso e aerodinamico.

I cambiamenti più appariscenti sono nel posteriore della vettura, dove un grande alettone fa bella mostra e si inserisce nell'aspetto gradevole del complesso. Vista dietro la vettura assomiglia molto alla grossa Can-Am della Mc Laren.

Ci sono molte probabilità che questa nuova Alfa si misuri in pista già il 17 settembre alla 500 km di Imola, dove troverebbe antagoniste nella nuova versione Ferrari '73 e nella Mirage col We-slake 12.

g. c.

## ULTIMORA Boomerang da cinquecento milioni

Il maggiore quotidiano milanese, nell'intervenire (ooohh, finalmente!) nell'affare-austerità-Ferrari 73, deve aver avuto una significativa «imbeccata» da TORINO, se per la prima volta fa saltar fuori la notizia che l'accordo-base del '69 con Maranello prevedeva l'assegnazione alla Gestione Sportiva Ferrari di 500 milioni annuali per l'attività agonistica, più la disponibilità di un reparto da 194 operai. E' un dato questo che, presentato come un elemento di difesa per le decisioni Fiat, potrebbe diventare un boomerang nella polemica per il taglio-di-viveri alla Ferrari. Perché è evidente che l'attività agonistica, svolta in questi tre anni di «società», non può essere vissuta solo su quell'erogazione: perciò quelle «complementari» (definite ora troppo onerose) non possono essere state decise certo unilateralmente da Ferrari. Sappiamo bene anzi (venne anche spiegato in alcuni incontri stampa) che c'è una specie di comitato a presiedere le decisioni dei programmi Ferrari. Accanto al «Drake» figurano il comm. BELLICARDI (amministratore delegato), l'ing. DONDO (direttore generale Ferrari) e l'ing. MONTABONE (consigliere d'amministrazione), cioè tre uomini Fiat che evidentemente potevano e possono condizionare le decisioni di Enzo Ferrari. Così avvenne per lo stop (errato) al programma 512 a fine 1970; così nell'ottobre del 1971 venne bloccato il progetto INDY e infine quest'anno — arrivata la tirata d'orecchi da Torino — è stata decisa quell'austerità che ha suscitato tante reazioni. Queste debbono aver comunque preoccupato la FIAT se viene adombrata la possibilità di un ritorno almeno a una «accoppiata» per il '73 (cioè 2 vetture sport e 2 F. 1). Ma bisognerà capire ora, alla luce del dichiarato budget contrattuale di 500 milioni, se per Ferrari questo significa libertà decisionale. Perché in tal caso potrebbe convenirgli mantenersela, cercandosi altrove il finanziamento completativo per svolgere la sua attività. Non dimentichiamoci che fissare nel 1969 un contributo sportivo al «GES» Ferrari di mezzo miliardo non era una Befana. Basterà ricordare che il bilancio delle spese sportive Ferrari, prima del «gemellaggio» con la Grande Casa, era dichiarato già oltre i 700 milioni!

m. s.

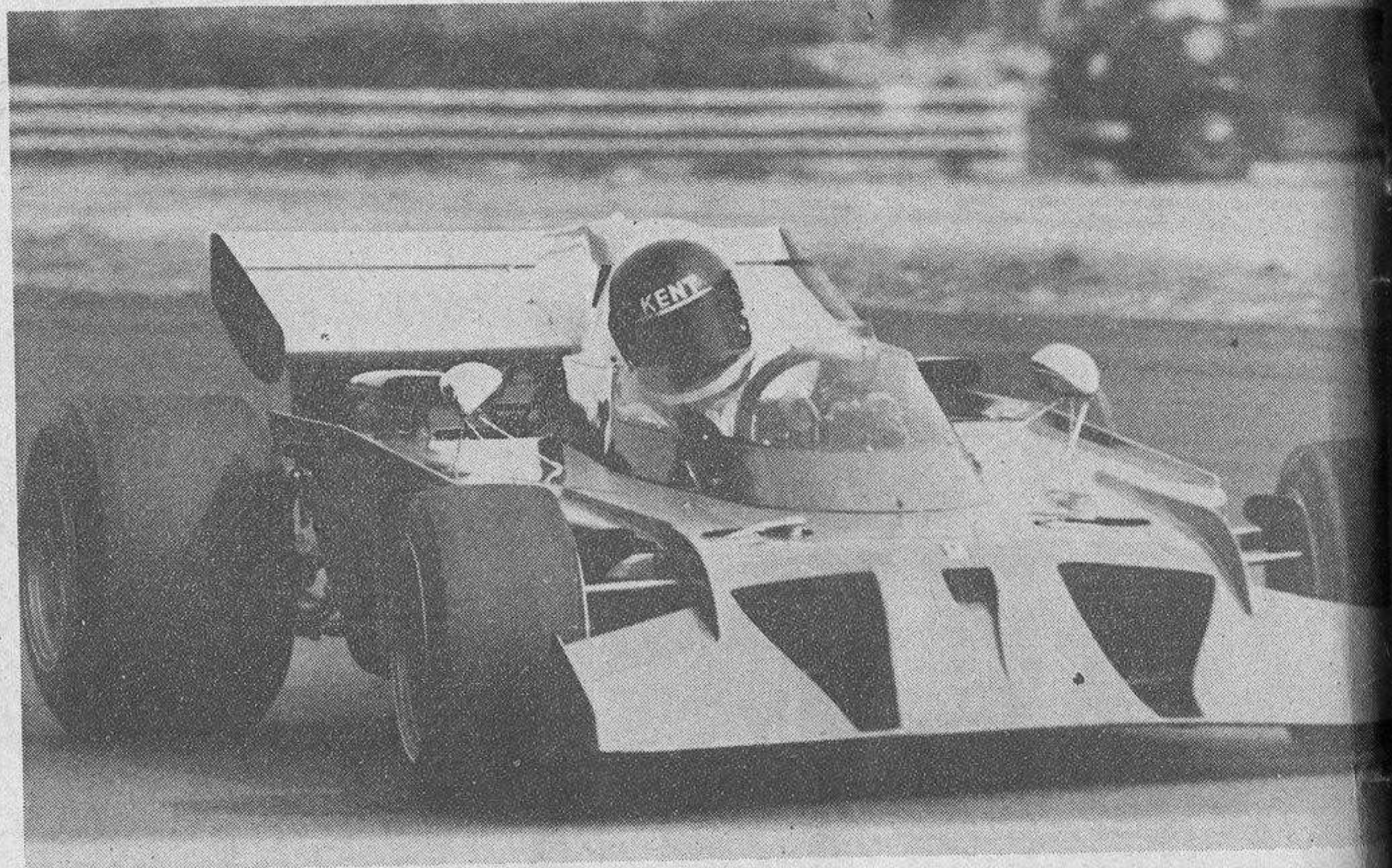


Negli intervalli delle sue prove monzesi, Ickx ha voluto fare un giro con la Guzzi V7 di Vittorio Brambilla. A destra, ecco il belga impegnato in parabolica con la nuova Ferrari B3, che cresce bene

ICKX e MERZARIO  
«affilano»  
la B. 3 per il  
debutto  
tra 10 giorni



# Un co



## Sarà GALLI nel GP di ITALIA a guidare la nuova (e 4!) TECNO

Nell'officina di Borgo Panigale Luciano Pederzani ideatore, disegnatore e factotum della Tecno, non si concede un attimo di respiro per approntare una nuova versione della sua F.1 destinazione G.P. Italia. Alla Tecno si lavora di giorno e di notte, comprese le domeniche, per presentare a Monza il 10 settembre una macchina nuova, il più possibile competitiva, da affidare a Nanni Galli, mentre l'altro pilota della Tecno-Martini, Bell guiderà la versione vecchia.

La macchina che si sta approntando in questi giorni è veramente tutta nuova. Il telaio è stato ridisegnato e fatto nuovo. È arrivato a Borgo Panigale sabato e lo si è cominciato a verniciare in questi giorni. È ancora più leggero di quello precedente, mentre anche le sospensioni (sia anteriori che posteriori) sono state ridisegnate, tenendo presente suggerimenti dati dai piloti che hanno guidato la macchina in queste ultime competizioni.

Visto il particolare tracciato di Monza, che nonostante le due chicane recentemente approntate è sempre un circuito veloce, Luciano ha voluto lavorare anche sull'aerodinamica, approntando un nuovo muso alla sua F.1, che gli dovrebbe far guadagnare qualcosa in velocità pura nei confronti dell'altra macchina.

«Leggerezza, potenza e aerodinamica» — mi ha detto Lucia-

no — «sto cercando di amalgamare assieme per rendere competitiva la Tecno-Martini.

Ma le maggiori speranze vengono riposte nel motore, che a detta di chi lo ha visto in lavorazione, ha delle soluzioni semplici ma geniali per dare molti cavalli, in alto, ma principalmente in basso.

I cavalli alle basse potenze è sempre stato il pallino del costruttore della Tecno. Ora, visto che i motori al banco — dice lui — erogano una media di 470 cavalli, Luciano non contento sta cercando di migliorare ancora questa già notevole potenza.

Come?

Innanzitutto lavorando sulle teste che sono completamente nuove, e alle quali ha lavorato personalmente come è sua abitudine il costruttore bolognese. Lo scopo di queste nuove teste è uno principalmente: raggiungere il tetto dei 500 cavalli restando al di sotto dei 12.000 giri», e cercando di fare in modo che il motore boxer entri in coppia a 8000/8500 giri (quasi come il Cosworth 8 cilindri!). Questo è lo scopo dichiarato in casa Tecno e, dalla fiducia che ne hanno loro stessi, si arguisce che qualcosa di buono è già fatto.

Domenica pomeriggio 27 agosto, alla Tecno si è continuato a lavorare con immutata lena, per approntare e finire di montare il nuovo motore che dovrebbe essere provato al banco entro mercoledì.

Intanto verrà montata la carrozzeria ed entro la fine della settimana la nuova macchina (è la quarta dall'inizio anno) verrà collaudata una prima volta a Modena da Galli. Se il provino sarà come si prevede positiva, non è esclusa una scappata a Monza, che sarebbe oltretutto utile se non altro per controllare i tempi con gli altri (leggi Ferrari) che hanno provato già la pista di Monza con le nuove chicane.

Se il motore sarà, come si spera, buono, Pederzani senior potrà finalmente dedicarsi al telaio per migliorare la stabilità della macchina, che è stata fino a questo momento il tallone d'Achille della monoposto bolognese.

Dice Luciano: «Non ho avuto tempo di andare alle corse, e controllare personalmente nei punti più difficili dei vari percorsi come si comporta la mia macchina, ma ora che finalmente penso di essere a punto, andro' anch'io alle corse, e metterò a posto anche queste benedette sospensioni. Certo che io dovrei avere il dono dell'ubiquità, ed essere contemporaneamente alle corse e a casa a vedere che i lavori vadano avanti. Sono abbastanza contento delle prestazioni fin qui ottenute dalla mia macchina. Certo che se non fosse stato per quell'assurdo regolamento che mi ha fatto cambiare tutta la prima vettura disegnata, oggi saremmo molto, ma molto più avanti. Pazienza, ci metterò

un po' più di tempo, ma renderò competitiva la Tecno-Martini di F.1...».

Intanto si è appreso (come dicono i politici) «in ambienti solitamente bene informati», che la Martini, avrebbe già offerto il rinnovo del contratto per il '73 alla casa bolognese, questo per dimostrare che la casa produttrice di vermouth ha la più completa fiducia nei Pederzani. Conoscendo la passione e la sportività del conte Gregorio Rossi e del fratello non abbiamo motivo di non crederlo, anche perché il d.s. della Tecno-Martini Yorke, è andato ancora una volta alla carica per ottenere Regazzoni (vedovo Ferrari) per il prossimo anno.

A proposito di Regazzoni, Luciano Pederzani ha detto: «Lo prenderei ad occhi chiusi, ho sempre avuto molta stima in lui, e se permettete un po' d'immodestia sono stato io il primo ad avere fiducia in Clay. Oggi come oggi però non me lo posso più permettere un campione come Clay. E' senz'altro fra i cinque migliori piloti del mondo e guadagna cifre all'ordine di 80/100 milioni l'anno, la Martini se lo può permettere io no. Mi ricordo che quando correva per noi aveva uno stipendio che se non vado errato era sulle 300 mila lire al mese, più i premi. Certo che Clay di strada ne ha fatta, e se lo merita anche.»

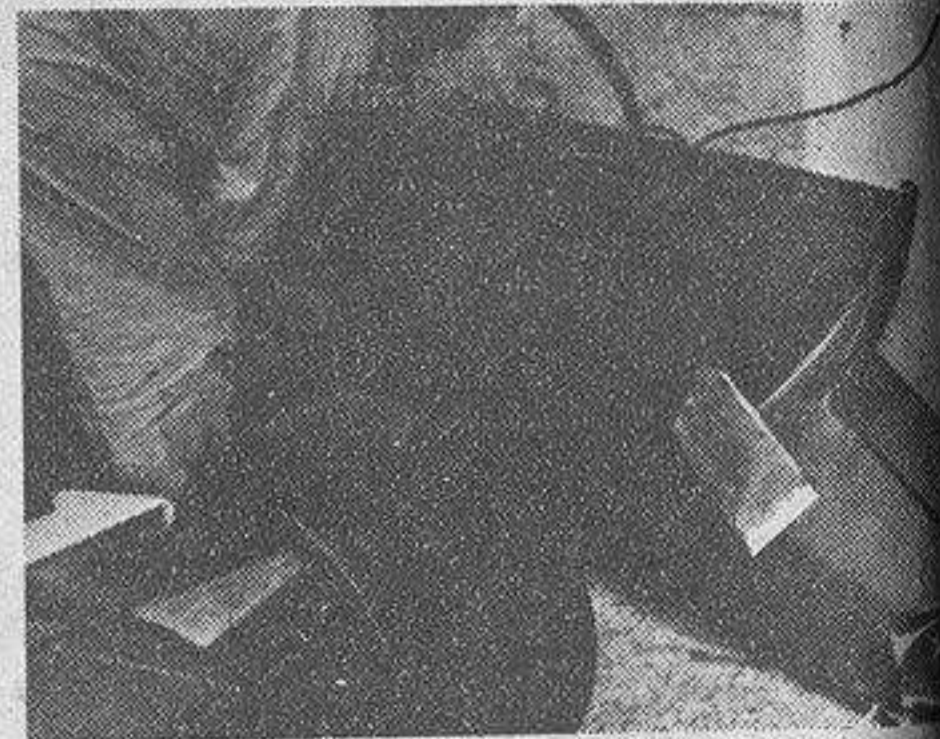
Giancarlo Cevenini

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - Esattamente come la settimana precedente, la Ferrari ha scelto le giornate di giovedì e venerdì per girare a Monza in anteprima del G. P. d'Italia.

Un Ickx mattiniero, verso le otto di giovedì, mette in moto la nuova 33 e parte, pieno di buone intenzioni, per rientrare molto adagio dopo un rumore sconvolgente emesso dalla trasmissione. A noi, che arriviamo sul posto verso le dieci, non resta che constatare la contumacia di un semiasso (il sinistro) sulla quale nessuno emette una sillaba di commento.

Si provvede nel contempo a



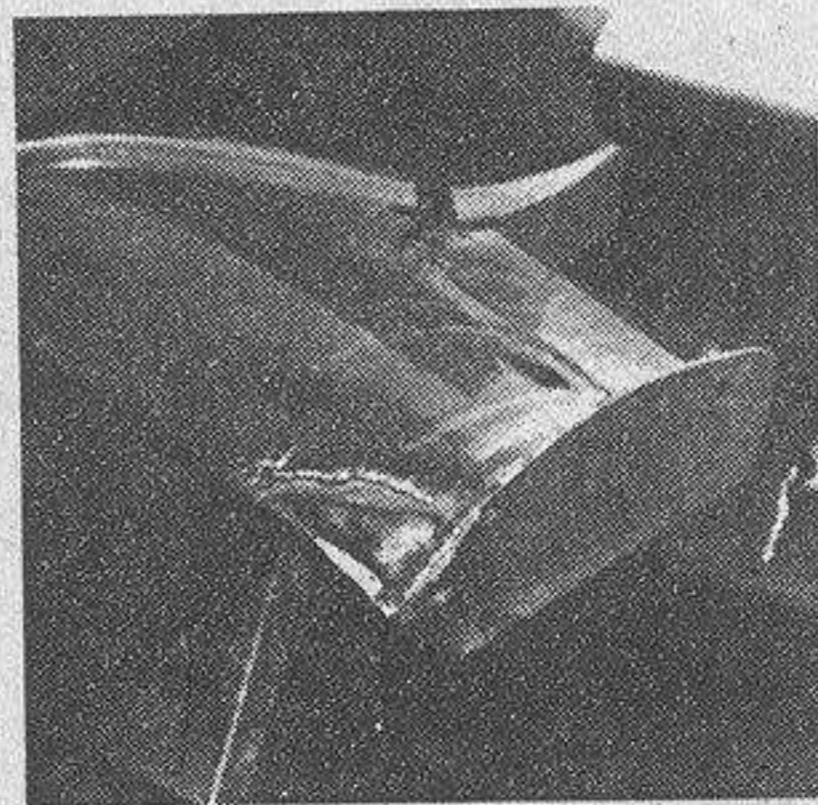
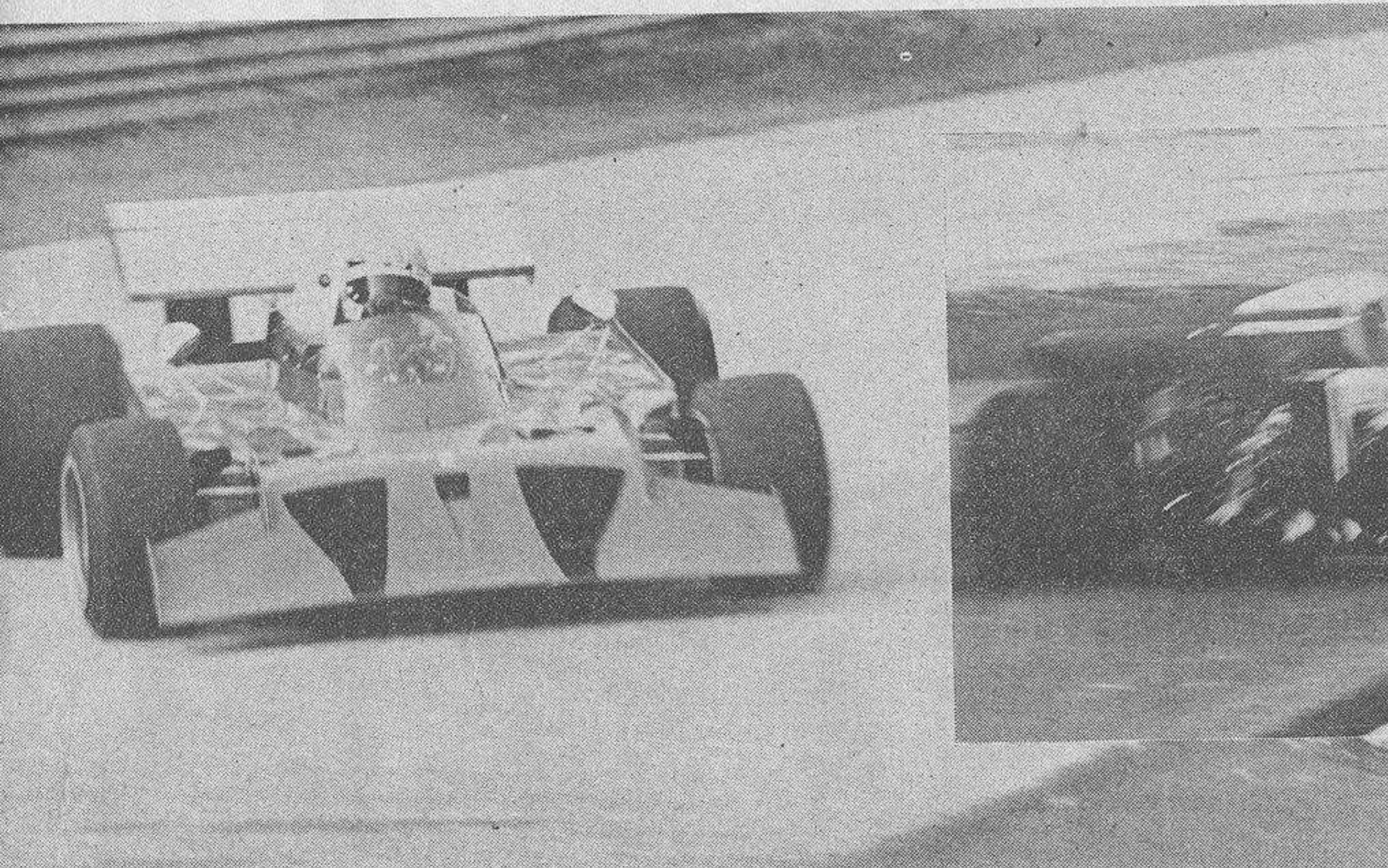
Un rinforzo è stato applicato alle appendici laterali del muso della B3, per evitarne la flessione

rattoppare le corna aguzze del piano deportante anteriore, evidentemente a contatto col terreno ad ogni pie' sospinto. Augurabile che, arrivando lunghi in parabolica, l'arnese non faccia da timone di profondità nella sabbia rendendo necessarie lunghe ricerche sotterranee magari con l'ausilio di talpe ammaestrate.

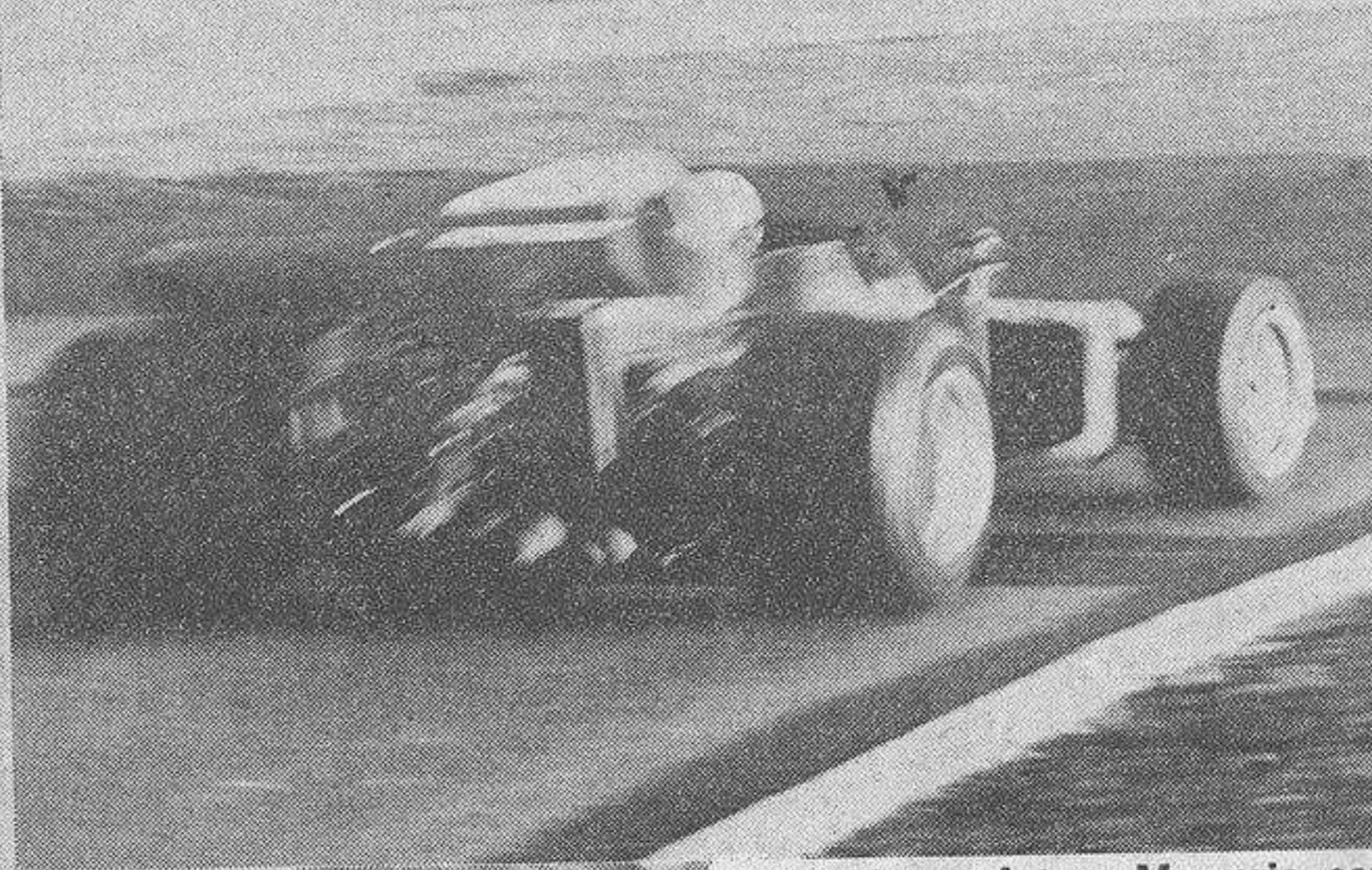
Lasciando la «B» nuova per la vecchia, Jacques Bernard riattacca a girare con la B. 2 modificata nell'alettone di cui si prova diversi modelli. I tempi con le chicane, relativi alla settimana precedente, vengono assoggettati a rapida erosione. Si fa mezzogiorno e si posticipa il pran-



# miglio di troppo



A sinistra del titolo, Tramonti controlla le candele della B3. Qui sopra, il muso della B3 strisciava per terra nelle frenate



A sinistra, Arturo Merzario con la B3 «punta» l'ingresso della variante Mirabello, quella che spezza la curva Ascari. Sopra, eccolo nell'interno della variante

zo alle 12,30 per non interrompere la buona serie di Giacomino. Nel frattempo Merzario continua a girare in bicicletta, cosa che non gli impedisce di rifiutare la rivincita offerta da Ickx, in quanto non ancora pronto al cemento. (Si farà convincere verso sera e sarà una nuova «paga»).

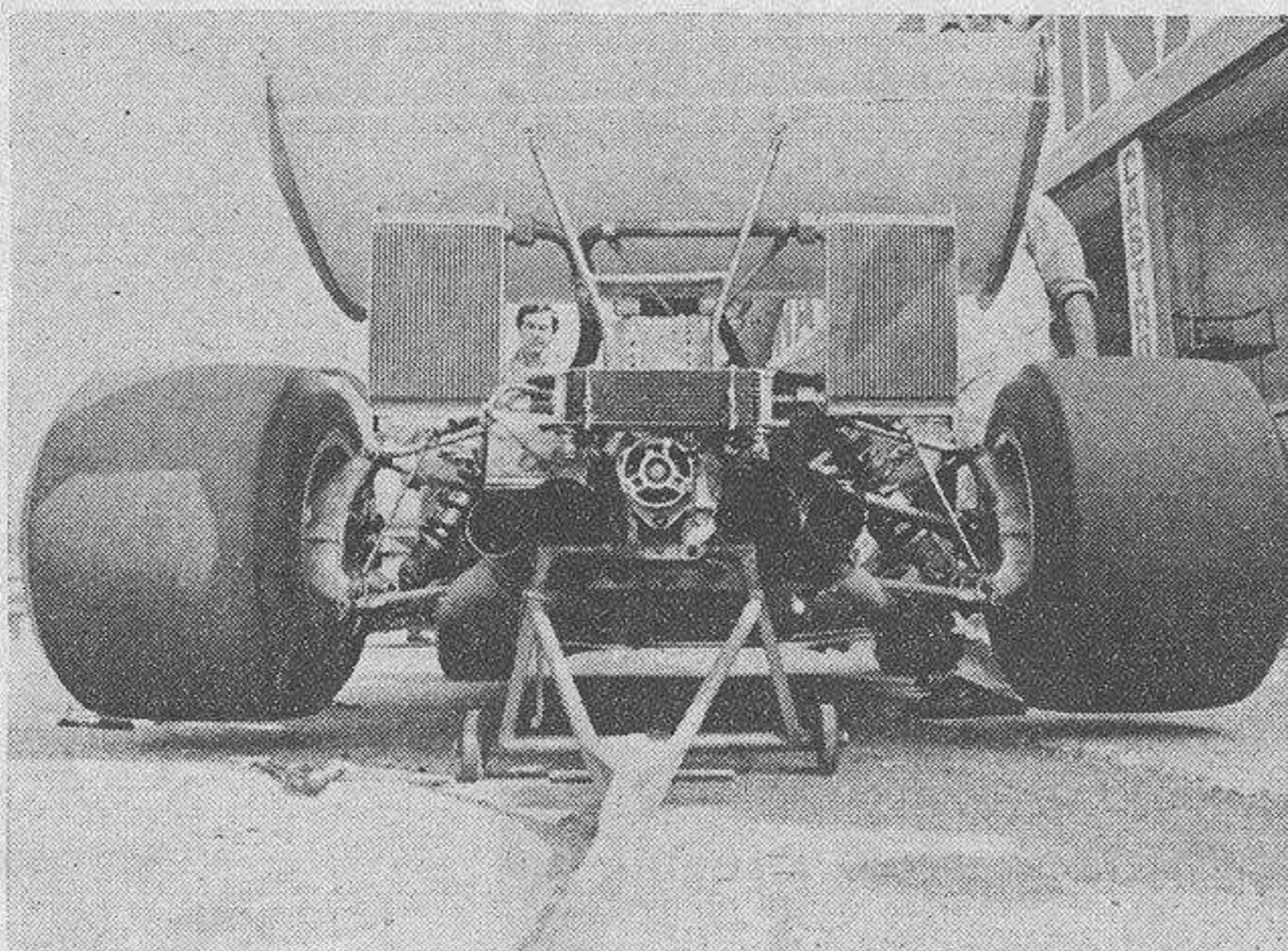
Negli intervalli, Jacky trova la maniera di non riposare, prendendo in prestito la Guzzi V. 7 Sport di Vittorio Brambilla per alcune veloci tornate su due ruote. Risalito in macchina, Ickx continua a far riposare Merzario finché arriva lungo alla prima chicane, tocca un birillo, e rompe un baffo, spiacciando nel contempo la trombetta di raffreddamento disco-freno anteriore sinistro. Altro lavoretto per i meccanici, che richiede non solo la rimozione della pinza ma la estrazione del disco dal fusello. Ne approfittiamo per lumare bene la perforatissima ciambella, ora munita di solchi tangenziali al mozzo sulla superficie di attrito, aventi lo scopo di centrifugare fuor dalle pastiglie eventuale polvere importuna e mondezze qualsivoglia.

Alla ripresa delle cerimonie, Ickx insiste e scende coi tempi alquanto al disotto dell'1'38", arrivando a farsi ripetutamente cronometrare sull'1'36" e rotti da alcuni figure appiattati alla chicane Due, fra i quali chi scrive.

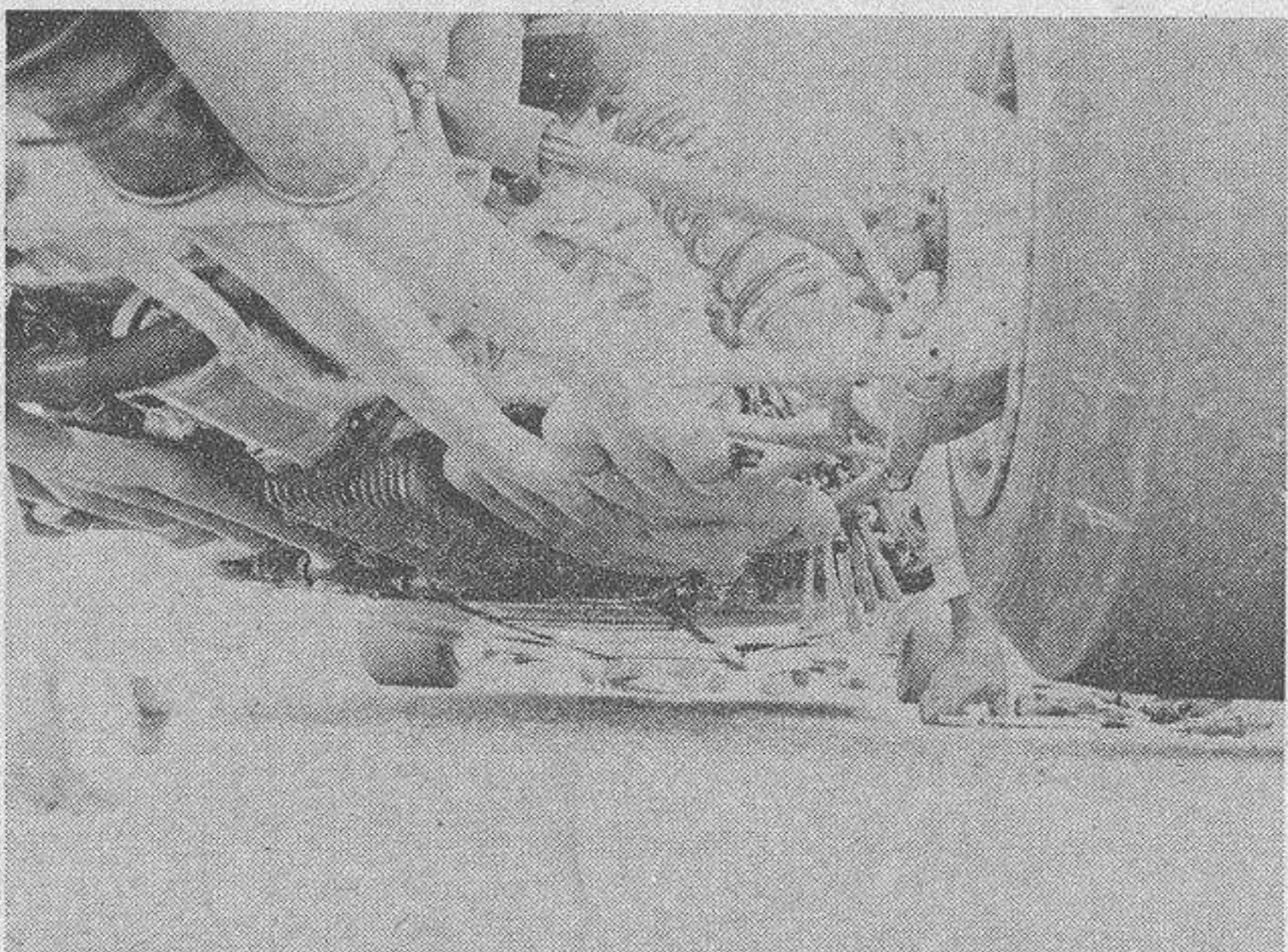
La fine della festa viene annunciata da un improvviso annottare della musica in pieno curvone. L'immediata partenza a sparo di un altro dodici cilindri (Daytona di Merzario che va a vedere kakkadde), ci confonde un po' le idee, ma ci rendiamo conto che il motore ha reso l'anima appena vediamo transitare la macchina a rimorchio.

Fu così che venne finalmente il turno di Merzario, che gira con la B. 3, nuovamente disponibile dopo la sostituzione del semi-asse e qualche streganza alla accensione, ad opera di Tramonti in tuta gialla gialla. Si chiude alle 19.

Venerdì si riattacca a girare



La B3 dal dietro. Le prove della nuova macchina a Monza sono state bruscamente interrotte al loro inizio dalla rottura del semi-asse sinistro, che appunto manca nella fotografia che vedete



Un dettaglio della «pancia» della B3. Si nota l'alettatura del carter recupero olio, con dietro il motorino d'avviamento. Lo spazio per gli scarichi è limitato, ma il groviglio è risolto molto bene

(Ickx) con la B. 3 ma, al terzo passaggio in pieno curvone, un coniglio incauto decide di esplorare una «Naca». Grande sfacelo nella ruspa e radiatore anteriore destro da ripulire essendo completamente intasato da trippe e frattaglie. La tuta di Ickx sembra un grembiule da becciaio. Fronte alla nuova situazione, si recupera la B. 2 sulla quale il motore è stato sostituito in nottata. Ickx scende ancora coi tempi che a questo punto oscillano intorno all'1'37"5.

Come il giorno prima, il pranzo viene posticipato e si decide di arrivare alle tredici prima di smettere. Allo scopo, essendo la macchina ferma, viene incaricato Merzario di avvisare i pompieri lungo il percorso. Arturo, con la Giulia dell'ing. Giorgio Ferrari, sparisce nel curvone mentre, dalla parabolica, ecco puntualissimi i VV. FF. convinti di andare a tavola. Vengono fatti proseguire col (giusto) invito a non muoversi (in futuro) dalla postazione prima di essere avvisati dai boxes e spariscono a loro volta per il curvone mentre, dalla Parabolica, esce un Merzario meravigliato assai dal fatto che «laggiù» non c'è anima viva.

«E sai», — dice serio serio quando gli rinfacciano di non aver saputo raggiungere la camionetta — «non è che non abbia tirato. Ma la tua Giulia arriva con fatica a 7000 in terza...». Poi fugge, utilizzando la viperina snellezza per sgusciare tra un pallettone e l'altro.

L'intervallo meridiano vede le veloci tornate della 4 cilindri MV 350 cc reduce dalla giornata nera di Pesaro. La cavalca Agostini che si alterna — o dovrebbe alternarsi — con Pagani. Una improvvisa fiumana d'olio caldo riempie uno stivale di Mino e tale pediluvio limita la prima serie a sei/sette giri. Per il resto della giornata si avrà l'alternarsi in pista delle Grand Prix a due e quattro ruote, senza ulteriori colpi di scena.

Giuliano Orzali

## Fumo di ROMA



... da Roma a Zeltweg



MARANELLO - A seguito dell'episodio degli striscioni affissi all'autodromo di Vallelunga il 18 giugno, in occasione della disputa del Gran Premio della Repubblica, lesivi della onorabilità dell'ingegnere Enzo Ferrari poiché lo additavano, con l'ausilio della RAI-TV e di numerose fotografie, al disprezzo degli sportivi, l'Automobile Club di Roma precisa:

— Che mai Ferrari promise la partecipazione a tale gara, che si adoperò, anzi, presso il Principe Metternich Presidente della Commissione Sportiva Internazionale, per far ottenere alla manifestazione romana il riconoscimento mondiale, titolo questo che avrebbe consentito la partecipazione della Ferrari, regolata nel '72 da un rigido programma sociale di presenza alle sole corse dei Campionati mondiali.

— Che Ferrari, in mancanza del riconoscimento mondiale, offrì a Vallelunga il debutto della allora costruenda 312 B3 per il mese di settembre.

— Che, dopo opportuni accertamenti, è risultato che gli striscioni furono effettivamente confezionati e affissi a cura di personale dell'ambiente, assunto temporaneamente per l'organizzazione della gara.

Il Presidente dell'Automobile Club di Roma, avvocato Mario de Cesare, deplorando l'accaduto, esprime all'ingegnere Enzo Ferrari il suo rammarico e lo invita ad accettare i sentimenti di vecchia amicizia e stima.

Questo avviso a pagamento è apparso su dieci quotidiani italiani lunedì 28 agosto. È la insolita conclusione della nota vicenda legata alla non partecipazione della Ferrari al G.P. Roma F. 1, quando apparvero sullo sfondo tribuna prato dell'autodromo di Vallelunga le scritte: «FERRARI, vergogna», «FERRARI non vendere fumo». Il giudizio scò molto all'ing. Ferrari che è arrivato alle soglie dell'azione legale, evitate con questa comunicazione «pagata» dall'AC Roma. Non è una vicenda edificante per nessuno dei protagonisti. L'A.C.R. per come ne è uscito; Ferrari dal canto suo non ha potuto certo cancellare la realtà della sua (voluta) assenza alla gara romana F. 1, anche col richiamo alla B. 3 e se ora la FIAT lo ha riscattato da alcune responsabilità con quelle recenti decisioni che hanno fatto apparire quei vincoli che hanno condizionato certe sue scelte.

L'ing. Ferrari ha dato poi una idea agli uomini politici e ai personaggi d'attualità che finiranno d'ora in poi sui muri della contestazione scritta. Un'idea di rivalsa. Per esempio la FIAT-Agnelli, per le scritte di Zeltweg, cosa potrebbe fare? Chiamare in causa gli organizzatori austriaci?







