

Si fermano tutti i migliori al NURBURGRING
la 500 KM. corsa-regalo per LAFOSSE (LOLA)

Le valvole tradiscono le ABARTH (e MERZARIO)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NURBURGRING - Jean Louis Lafosse ha ottenuto una fortunata (e fortunosa) vittoria nella 500 km tedesca, quando ha portato la sua Lola della Scuderia Filipinetti a un facile successo, dopo che tutti i favoriti avevano accusato guasti.

In entrambe le manche di undici giri la posizione di comando è mutata spesso, ma tutti i piloti hanno accusato noie meccaniche e la vittoria è quindi andata al francese, benché si fosse piazzato terzo nella prima manche e secondo nella seconda. E' stato una giornata iellata per il team Abarth Osella, infatti entrambe le vetture sono sparite di scena con noie alle valvole, mentre stavano andando bene. La prima vittima è stata Merzario, che in prova aveva segnato il secondo miglior tempo e occupava la quarta posizione fra i leaders, nella prima manche, quando gli si è rotto il motore, al quinto giro. L'ormai noto guaio alle valvole in questi motori sembra apparire senza alcun preavviso, e Merzario stava molto attento a non portare i giri oltre il massimo di 8.500.

Per Bell, storia più o meno analoga. Dopo essere arrivato secondo nella prima manche, procedeva tranquillo nella seconda con un buon vantaggio, quando a sua volta si è fermato al quinto giro, con noie alle valvole. John Burton, il sempre sfortunato pilota della Chevron B 21 del Team Cameras, anche in questa gara è stato perseguitato dalla iella: aveva segnato il giro più veloce in prova, col tempo record di 7'50"6, e un altro nella prima manche, che ha vinto, ma nella seconda ha resistito per una sola tornata, poi la sua vettura si è fermata sulla pista con un guasto irreparabile.

GANLEY record

Hanson ha vinto la seconda manche, ma si è fermato a un giro dalla fine nella prima, con motore rotto, anche se è poi stato classificato decimo. Il giro più veloce, e nuovo record, erano andati a Ganley nella seconda manche, col tempo velocissimo di 7'46"3, con la Chevron del essersi scambiato vettura col com-

pagno di squadra Niki Bosch, dopo che nella prima manche la sua era uscita di scena con motore rotto. Nella seconda manche Ganley era arrivato secondo, ma non è stato classificato, per via appunto del cambio di vettura.

Nella prima manche c'erano 54 vetture al via, in questa gara che secondo quasi tutti i piloti ha perso il suo carattere, per essere stata divisa in due manche. Ha preso la testa John Burton, tallonato al termine del primo giro da Elford, con Lola Bonnier Vega T 290 patrocinata dalle sigarette Gitane, da Bell e da Merzario con le Abarth. Questi si sono staccati dal gruppo, capeggiato dalla

tivamente, per lo stesso motivo.

Ora, dunque, la battaglia per la posizione di testa era fra le due vetture della Canon Cameras, quelle di Bell e di Burton, ma questi è riuscito a superare l'avversario sul rettilineo, grazie al motore più veloce, e al giro successivo era di nuovo al comando. Alle sue spalle Bell andava più forte, approfittando della scia, ma non è però riuscito a passare avanti di nuovo e dai boxes veniva segnalato a entrambi di rallentare, risparmiando il motore per la manche successiva. Burton ha tagliato per primo il traguardo con soli 3" di vantaggio, mentre la terza posizione è andata a Lafosse, atardato di quasi due minuti e mezzo. Seguivano le Lola di Twaites e di de Bagration, ben staccate, poi venivano Swietlik, con un'altra Lola della Scuderia Bonnier, e la nuova vettura privata del belga Grainal.

La vettura di Ganley, che era andata sempre più piano, al nono giro si è fermata col motore fuori gioco, mentre la stessa cosa succedeva al suo compagno di squadra Hanson, proprio nello stesso punto. La vittoria di Burton in questa manche è stata particolarmente meritevole, in quanto dopo i primi cinque giri non disponeva più della frizione.

BELL a ottomila

Nella seconda manche le vetture si sono allineate nello stesso ordine della prima, questo dopo che Elford ha fatto notare il regolamento quando hanno cercato di farlo partire dal fondo dello schieramento. Tutti avevano il solo scopo di arrivare in fondo e alla vettura di Bell si erano apportate modifiche in modo che non salisse oltre gli 8000 giri/min. in rettilineo, per risparmiare il motore.

500 KM DEL NURBURGRING - Gara internazionale di velocità in circuito, valevole per il campionato marche due litri - 3 settembre 1972.

LE CLASSIFICHE

Prima manche: 1. Burton (Chevron) 1.26'51"2, media kmh 173,5; 2. Bell (Abarth) 1.26'54"2; 3. Lafosse (Lola) 1.29'21"9; 4. Twaites (Chevron) 1.32'02"7; 5. de Bagration (Lola) 1.32'33"8; 6. Swietlik (Lola); 7. Grainal (Lola); 8. Robinson (Chevron); 9. Smith (Chevron); 10. Hanson (Chevron); 11. Raymond (Chevron); 12. Obermoser (Lola).

Giro più veloce: Bell 7'47"8, nuovo record.

Seconda manche: 1. Hanson (Chevron) 1.27'52"7, media kmh 171,5; 2. Lafosse (Lola); 3. Bridges (Chevron); 4. Edwards (Lola); 5. Gray (Chevron); 6. Twaites (Chevron); 7. de Bagration (Lola); 8. Obermoser (Lola); 9. Smith (Chevron); 10. Grainal (Lola); 11. Heavens (Chevron); 12. Joscelyne (Lola).

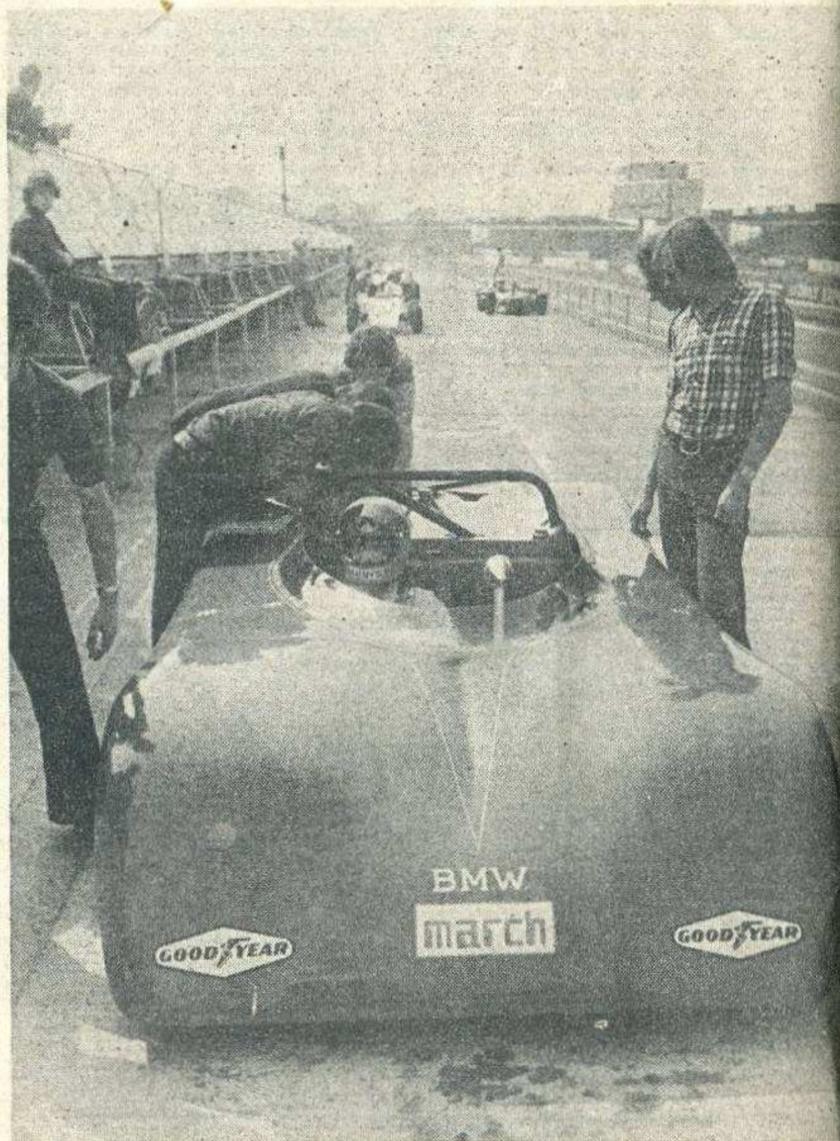
Finale: 1. Lafosse 2.59'27"5, media kmh 168; 2. Twaites 3.02'59"2; 3. de Bagration 3.04'11"9; 4. Smith-Welpton 3.07'43"3; 5. Grainal 3.09'17"4; 6. Hanson 21 giri; 7. Obermoser 21 giri; 8. Bridges 21 giri; 9. Gray-Lepp 21 giri; 10. Heavens 21 giri; 11. Joscelyne 20 giri; 12. Janda (Lola) 20 giri; 13. Thérèse (Alpine) 20 giri.

COSI' (FRA 54) I MIGLIORI AL VIA

ARTURO MERZARIO (Abarth 2000) 7'52"5	GANLEY (Chevron B 21) 7'55"8
LAFOSSE (Lola T 290) 8'00"4	HANSON (Chevron B 21) 8'3"4
SCOTT (Chevron B 21) 8'3"9	TWAITES (Chevron B 21) 8'20"4
BURTON (Chevron B 21) 7'50"6	BELL (Abarth 2000) 7'54"7
ELFORD (Lola T 290) 7'58"4	EDWARDS (Lola T 290) 8'00"5
LEPP (Chevron B 21) 8'3"8	BRIDGES (Chevron B 19) 8'14"2

Red Rose Racing, però questo tempo non gli è stato riconosciuto, perché è stato squalificato per Lola Vega di Edwards, seguito da Ganley che però rallentava già per via del motore che gli dava noie. Le prime quattro vetture hanno fatto una corsa molto serrata per le prime quattro tornate e Ganley ha occupato un solitario quinto posto quando Edward è stato costretto a fermarsi al box, al terzo giro, per cambiare una ruota che si era danneggiata dopo che la vettura era salita su uno degli alti cordoli.

Al quarto giro Elford ha superato Burton in frenaggio alla curva sud, dopo i boxes, e per il giro successivo ha occupato la posizione di comando; alla tornata seguente Burton era in terza posizione alle spalle di Bell, che era riuscito a passare avanti mentre doppiavano vetture più lente. Mancava Merzario che si era fermato in pista, col motore rotto. Al sesto giro è passato in testa Bell, che precedeva Burton di pochi secondi, perché la iella aveva di nuovo colpito Elford quando si era rotto un filo del distributore dell'impianto elettrico. Si tratta di un pezzo Lucas molto costoso, ma i fili sono tanto deboli che le vibrazioni del motore li rompono sempre. Elford è tornato al box a piedi, molto abbattuto, e intanto a pochi metri di distanza si fermava anche Edwards, e defini-



Ronnie Peterson osserva Niki Lauda mentre questi si appresta a collaudare a Silverstone, la March Sport dotata del motore BMW 2000

Burton si era fatto riparare la frizione per la seconda manche, mentre i meccanici di Hanson avevano montato sulla sua macchina un nuovo motore FVC, impiegando soltanto un'ora e venti. Bosch pilotava la quarta vettura del Red Rose Racing e ha offerto la sua a Ganley, sicché questi ha potuto gareggiare, ma poi alla conclusione è stato inutile perché, come si è detto, l'hanno squalificato. Le macchine di Elford e di Edwards avevano un nuovo impianto elettrico e i due ci tenevano molto a rimediare al tempo perso nella prima manche.

Al via è stato di nuovo Burton a prendere il comando, ma questa volta Elford è passato avanti. Al termine del secondo giro, però, mancavano tanto Burton che Elford, il primo per grippaggio del misuratore del carburante, il secondo per lo stesso guasto di prima, all'impianto elettrico. Elford si era addirittura portato dietro un pezzo di ricambio, che ha montato, ma anche quello ha ceduto prima della fine del secondo giro. Tornato al box, Elford ha avuto parole piuttosto incollerite nei confronti della Lucas!

A questo punto conduceva Ganley, davanti ad Edwards, Hanson e Bell, il quale era arretrato, essendosi dovuto fermare al primo giro per riallacciarsi la cintura di sicurezza, oltre tutto, poi, non si sforzava molto perché dopo la prima manche aveva un grosso vantaggio e per vincere gli bastava arrivare in fondo. Invece, al quinto giro, anche la sua vettura si è fermata per cui ora era in testa alla classifica Lafosse (al quarto posto, d'accordo). Come Bell, anche lui se la prendeva comoda per poter finire.

Hanson ha superato Edwards, conducendo dopo che questi aveva rallentato per poi andare al box

con la temperatura dell'acqua al massimo. In effetti la temperatura andava benissimo e il difetto era nel misuratore, ma lui non lo sapeva e ha quindi perso la posizione di comando a favore di Hanson, che ha così vinto comodamente la seconda manche, davanti a Lafosse e a Bridges. Edwards è arrivato quarto, quinto Gray su Chevron, benché, all'insaputa degli organizzatori, avesse ceduto la sua vettura a John Lepp.

Con la somma dei tempi per il risultato totale, era ovviamente vincitore Lafosse, mentre secondo si è piazzato Twaites la sui Chevron era arrivata soltanto sesta nella seconda manche. Terzo de Bagration, che nella seconda manche era arrivato settimo, quinto nella prima.

Jeff Hutchinson

NOVANA-PEG abbinamento per l'anno '73

CIVITANOVA MARCHE ALTA - La locale scuderia «Novana Corse» è interessata, per il 1973, alla realizzazione dell'auspicato abbinamento che dovrebbe contribuire a risolvere le preoccupazioni finanziarie finora ovviate grazie ai sacrifici personali dei dirigenti ed all'apporto degli appassionati. Le premesse, insomma, sono per la «Novana-PEG», mentre Vincenzo Gattafoni — pilota numero uno dell'equipe giallorossa — sta mirando alla conquista del titolo nazionale della categoria Turismo con la propria vettura. A proposito c'è da rilevare che per l'anno prossimo a Gattafoni dovrebbe venir affidato un prototipo 1000 (Abarth o AMS).

Intanto la «Novana» ha predisposto l'apertura del suo club sociale: si tratta di una stimolante iniziativa avviata durante la gestione presidenziale del dottor Antonio Arbuatti che ora, per motivi di lavoro, ha lasciato l'incarico assunto da Pietro Fioretti.

Campionato Europeo Marche 2000 (dopo la 7.a prova)

1. Lola p. 105
2. Chevron p. 99
3. Abarth p. 80

Restano da disputarsi altre 4 prove. La prossima in programma è il TROFEO DUNE in Olanda in calendario per il 24 settembre.

Una 2000 mai vista

La MARCH-BMW debutterà in SUD AFRICA



Lauda riferisce a proposito del motore ad un tecnico BMW a Silverstone



Una vista laterale della nuova March-BMW mostra le prese d'aria laterali per i radiatori dell'olio. Si nota che l'avantreno si alza in velocità, segno che la deportanza anteriore dovrà essere aumentata

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - La tanto attesa March-BMW sport due litri ha effettuato le prime prove a Silverstone, pilotata da Niki Lauda. La vettura presenta caratteristiche interessanti, mai viste su altre analoghe due litri. La linea è liscia e

L'unica altra presa d'aria è in cima alla sezione di coda, ove l'aria è fatta penetrare per i raffreddatori dell'olio montati posteriormente. Il telaio è una monoscocca convenzionale, che termina dietro il pilota. Motore e cambio sono sorretti da una sezione posteriore a sé, come nella Chevron B21; e questo facilita le riparazioni consentendo anche di montare motori diversi. La sospensione è convenzionale, con quadrilatero e ammortizzatori a molle o spirale, con molle delle parti già usate sulla March F. 2.

Il prototipo montava pneumatici Goodyear. La Casa non dispone ancora di pneumatici due litri competitivi, dopo il suo ritiro da questa categoria all'inizio dell'anno, ma l'interesse della March potrebbe portare un mutamento a questa politica, rappresentando una minaccia per il totale dominio della Firestone nelle corse due litri.

Per il momento non ci sono progetti per farla correre la vettura in Europa, prima che venga mandata in Sud Africa per la Serie Springbok ove probabilmente la piloterà Niki Lauda.

Benché nelle sue prime prove la vettura sia andata bene, ci sono stati problemi per eccesso di portanza sotto la sezione anteriore, come si può vedere in una delle foto. Questo potrebbe portare all'aggiunta di qualche presa d'aria sopra i passaggi delle ruote anteriori, come nella Lola e nella Chevron due litri.

Jeff Hutchinson

ULTIMORA

ANDRUET dalla trappola CEVENOLE

AIGONAL - Sotto una pioggia battente che ha procurato una «moria» impressionante di abbandoni, si sono svolte le dieci tornate, per complessivi 430 km, della Ronde Cenevole, il mini-rally francese divenuto ormai appuntamento classico degli specialisti d'oltralpe divenuto famoso per le sue selettività. Ha vinto, per la terza volta nella storia di questa corsa, Jean-Claude Andruet al volante di una Alpine-Renault 1800, davanti al giovane pilota corso Manzagol, su di un lotto di 60 partenti.

Abbiamo accennato agli abbandoni che sono stati numerosissimi e anche «illustri». E' il caso di Bernard Fiorentino, in testa nei primi tre giri, che è stato costretto al ritiro dalla rottura del motore della sua Spider Simca GG, un motore che sviluppava una potenza di poco inferiore ai 200 cavalli. Anche l'iniezione difettosa ha avuto le sue vittime illustri togliendo di mezzo Nicolas con il suo prototipo Renault 17 TS, Darniche e la sua Alpine-Renault 1600 e Jaquemin su Renault 12 Gordini.

Quanto a Ragnotti atteso alla prova con il prototipo Jide 1600 c'è da dire che ha avuto parecchie noie al cambio e problemi di raffreddamento. Plot, con la Ligier JS 2, ha rotto la sospensione anteriore.

Il ritardo nella compilazione delle classifiche causato dalle impossibili condizioni in cui si è svolta la gara, non ci permette di darvi una classifica completa. Tuttavia nel Gr. 2 si è imposto Coulomies (Renault Gordini 12), mentre nel Gr. 3 ha vinto Roussetly con l'Alpine Renault.

● La FORD inglese non manderà la sua Escort europea ufficiale al Tourist Trophy a Silverstone, dopo il brutto incidente di Birrell a Zandvoort; to che la Escort europea di scorta verrà usata da Akersloot in quello stesso giorno, per partecipare al campionato turistico olandese.

Tre corse F. 3 tutte da leggere

Fa... allibire Mass (e si scusa)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Mentre l'attenzione degli appassionati inglesi era più o meno generalmente accentrata sulla Rothmans 50.000, ci sono state tre giornate di F. 3 e tutte interessanti. Una sola vittoria per Williamson e in una sola manche. La prima corsa si è svolta a Oulton Park, ove il team Ensign Iberia ha fatto una doppietta. Williamson ha avuto un incidente in prova, danneggiando gravemente la vettura, per cui per la gara ha preso in prestito una GRD di riserva. E' partito dal fondo dello schieramento, mentre in prima fila c'erano Mass e Sutcliffe.

Mike Walker ha fatto una gara molto serrata, finché il motore della sua Ensign ha cominciato a dare segni di cedimento e allora è subentrato il compagno di squadra, von Opel, che ha occupato la posizione di comando e l'ha conservata fino all'abbassarsi della bandiera. Per vari giri Sutcliffe ha occupato a fatica il secondo posto, finché Mass ha cercato di superare quattro vetture in un sol colpo. Dopo Sutcliffe ha detto: «Mi ha superato, ma le quattro ruote della sua March erano tutte sull'erba e praticamente fuori controllo.» Mass ha urtato la barriera di sicurezza e ha fatto una testa-coda, finendo davanti alle vetture che erano in pista. Tutti l'hanno evitato, frenando allibiti. Il ritiro di Mass è stato addebitato al surriscaldamento.

A Thruxton le principali gare per monoposto sono state l'ite d'incidenti e di episodi vari, per fortuna senza danni ai piloti. E' stata per prima la gara di Formula Ford a stabilire l'atmosfera: al giro iniziale il messicano Gerber ha deciso di superare cinque piloti in frenaggio, alla chicane, e l'evidente impossibilità di questo giochetto è stata dimostrata quando due vetture sono finite nel fosso e Gerber ha demolito un pannello, uscendo di pista all'indietro.

Più o meno tutto il fiato trattenuto è stato espirato in una sorta di lunga esclamazione soffocata, quando la Titan di Derek Lawrence è volata in aria, sopra tutte le altre vetture, e ripiombata su un fianco ed è ruotolata via per i fatti suoi. Il fosso sull'altro lato ha accolto la Merlyn di Cooper e pare che fosse stata proprio la Merlyn la causa di tutto il caos. La gara è stata vinta da Stevens.

I «disperati» della F. 3 hanno superato questo dubbio punteggio, in fatto d'incidenti, con altri urti al primo e all'ultimo giro, nonché nel giro in mezzo! Von Opel e Walker erano in prima fila al via con le Ensign Iberia ufficiali; poi c'erano Sutcliffe con la GRD, Mass e Magee, Skeaping e Lewis, Trimmer e Williamson in quinta fila con la GRD presa in prestito; il motore ha dovuto essere sostituito dopo pochi giri di prova, troppe poche perché il pilota potesse accorgersi come facevano presto a cedere i freni anteriori! Trenta posti al via, quindici piloti al traguardo finale.

Dieci sono stati eliminati a cento metri dalla partenza. Il perché, nessuno lo sa esattamente. I commissari alla postazione del luogo hanno detto che avrebbero avuto bisogno di un lento play-back per potere soltanto cominciare a capirci qualcosa! Tutto ha avuto inizio in testa al gruppo, infatti si è visto che tanto la JPS di Trimmer che la GRD di Harness svolazzavano in aria; dopo, secondo Williamson e Musetti (che hanno entrambi evitato il caos) c'erano vetture sparpagliate ovunque. Fra quelle eliminate, le due JPS, poi Rousselot, Ambrose, Tyrell, Bisignano e Wilds (il quale, convinto che la sua vettura stesse benissimo, ha cercato di proseguire, per accorgersi ben presto che c'era una Martini seduta sulla coda della sua Ensign!).

Mike Walker aveva fatto una partenza da manuale, precedendo, con l'Ensign Iberia, il compagno di squadra von Opel. Abbiamo detto compagno di squadra? Si sono sferrati una feroce battaglia per la posizione di testa, finché all'ultimo giro è accaduto l'inevitabile.

Mentre i piloti completavano il primo giro, ci sono state frenetiche se-

gnalazioni per farli rallentare, in mezzo ai rottami causati dai multipli incidenti, segnalazioni fatte dai commissari con e senza bandiere, dai meccanici, dai giornalisti e da altri piloti meno fortunati e già coinvolti nel pandemonio. Sutcliffe, Mass e Magee capeggiavano la muta che inseguiva le due Ensign, ma al quarto giro Mass ha fatto una paura del diavolo a Sutcliffe, per la seconda volta in due giorni. Ha tentato di passare, alla chicane, e la GRD ha fatto un pauroso testa-coda finendo contro la barriera Armo (meno male che la GRD costruisce vetture robuste, ci siamo detti tutti mentre Sutcliffe se ne andava barcollando). Subito dopo la corsa Mass si è precipitato a chiedergli scusa, però dovrebbe imparare a tenere sotto controllo il suo entusiasmo.

Dopo due testa-coda, Williamson ha scoperto come si fa a pilotare una GRD senza freni anteriori e ha continuato fino al termine. Ha fatto piacere vedere un po' di classe, in mezzo a tutta la confusione e al disordine della gara. Wood, con la seconda March STP, ha fatto un duello abbastanza sensato con l'americano Lewis, molto migliorato, poi c'era il

GARA A OULTON PARK - Corsa per vetture di F. 3 - 26 agosto 1972.

LA CLASSIFICA

1. von Opel (Ensign) 41'07"2, media kmh 161,26; 2. Walker (Ensign) 41'11"4; 3. Kuwashima (GRD) 41'12"8; 4. Brise (GRD) 41'13"6; 5. Ginn (GRD) 41'31"8.
Giro più veloce: Evans (March) 1'37" media kmh 164,87.

GARA A THRUXTON - Corsa per vetture di F. 3 - 27 agosto 1972.

LA CLASSIFICA

1. von Opel (Ensign) 20'00"2, media kmh 170,55; 2. Mass (March) 20'09"3; 3. Magee (Brabham) 20'10"4; 4. Williamson (GRD) 20'15"4; 5. Wood (March) 20'16" e 4.
Giro più veloce: von Opel 1'18"4, media kmh 174,06, nuovo record.

GARA A SILVERSTONE - Corsa per vetture di F. 3 - 28 agosto 1972.

LA CLASSIFICA

1. Kuwashima (GRD) 14'52"2, media kmh 156,59; 2. Evans (March); 3. Sutcliffe (GRD); 4. Wood (March); 5. von Opel (Ensign).
Giro più veloce: Sutcliffe e von Opel 58"2, media kmh 160,03, nuovo record circuito corto.

quintetto più propenso alle collisioni: Skeaping, Hull, Gams, Tahara e Kuwashima, i quali tentavano di ricorrere ai trucchi più pazzeschi per porsi in vantaggio: incredibile ma vero, e contro ogni normale probabilità, sono tutti arrivati in fondo senza collisioni.

La collisione c'è invece stata fra i leaders. Giro dopo giro hanno lottato coi denti, mentre il proprietario-progettista-direttore dell'Ensign, Mo Nunn, si sporgeva oltre il bancone del box picchiandosi disperatamente la testa coi pugni. Dave Walker, spettatore, aveva l'aria allibita. Ha detto: «Non credo ai miei occhi.» All'ultima veloce corsa verso la chicane, sono tutti arrivati per doppiare Riley, le bianche Ensign si sono toccate, Walker è finito sull'erba, si è ripreso, poi è arrivato slittando davanti a von Opel. Le vetture si sono di nuovo toccate, Walker è finito in testa-coda nel solito fosso e Opel ha vinto.

Passando alla gara di Silverstone, il pilota della March, Dave Ferris, è rimasto gravemente ferito in prova quando è stato colpito in testa da un sasso lanciato da un'altra vettura: frattura del cranio. Walker ha vinto la prima manche, davanti a Kuwashima e a Wilds, mentre Williamson ha ottenuto il suo solo successo del weekend, vincendo la seconda manche di stretta misura.

La finale è stata una tipica gara «alla Silverstone» cioè fatta di scie. Williamson ha condotto per i primi giri, ma due testa-coda, con la GRD presa in prestito e quindi preparata affrettatamente, lo hanno relegato poi al nono posto.

David Hodges

Il motore BMW 4 cilindri da 275 CV piazzato sulla March Sport. Dietro sono piazzati due radiatori olio in coppia. Le gomme usate sono Goodyear

nella sezione del muso non ci sono prese d'aria, grazie ai radiatori montati posteriormente; l'aria viene aspirata lungo il fianco, proprio davanti alla ruota posteriore, come nella Lola T280-90.

Lo show europeo delle turismo al «PAUL RICARD» ha confermato il momento vincente delle FORD (1. MUIR - MILES); anche le ALFA 1300 in fila

Pokerissimo CAPRI (con Stewart 2°)

LE CASTELLET - La Ford, vincendo la 6 Ore del Paul Ricard, settima prova del Campionato Europeo Turismo, ha ottenuto la sua sesta vittoria quest'anno, piazzando cinque vetture nei primi cinque posti della classifica. Questo dominio ha assicurato alla casa di Colonia la certezza della vittoria finale non solo nella III divisione, ma anche nella II, e questo anche se al termine del campionato mancano due corse, mentre per l'assoluto essa spera in un improbabile passo falso dell'Alfa al Tourist Trophy a Silverstone o al Jarama.

L'eccezionale risultato ottenuto sul circuito francese dalla Ford è in carattere con la magnifica stagione delle Capri e con i tempi ottenuti in prova, ma la corsa delle Capri non è stata certamente facile o priva di problemi. Non è paradosso scrivere che per poco il dominio Ford non si tramutava in una secca sconfitta. Ciò a causa della magnifica prima parte di gara della BMW-Schnitzer affidata a Stommelen-Fitzpatrick.

Il pilota tedesco aveva preso la testa con sicurezza, nella prima mezz'ora, quindi si era messo in coda alle Capri ufficiali con una certa facilità, quando un guasto alla pompa di iniezione lo ha fermato lungo il percorso.

Stommelen ha dovuto fare la riparazione da solo, ed è durata molto tempo, tanto che quando ha ripreso la gara la 3 litri bavarese era piombata al 24. posto.

Successivamente, Stommelen e Fitzpatrick hanno «tirato» allo spasimo, tanto non avevano niente da perdere, e sono risaliti fino alla 14. posizione senza che la loro vettura accusasse la minima noia. E' risultato chiaro quindi che la BMW-Schnitzer ha acquistato quella tenuta alla distanza che sembrava essere il suo punto debole finora. Anche le BMW preparate dalla Alpina hanno mantenuto abbastanza bene il ritmo dei primi, ed una di esse

a metà corsa reggeva bene il ritmo dei primi. Sfortunatamente, quando Pankl ha sostituito Hezemans, la vettura ha tirato diritto in una curva in seguito allo sgonfiamento simultaneo dei due pneumatici anteriori. Questa uscita di strada è stata drammatica perché la vettura uscendo ha urtato un addetto ferendolo gravemente.

In questa giornata che poteva essere molto buona per i suoi colori, la BMW ha avuto una dose di sfortuna veramente massiccia ed immeritata, che ha avuto un ruolo determinante nella vittoria della Ford. Comunque, un nuovo capitolo dovrebbe aprirsi per la BMW quando avverrà l'omologazione della versione alleggerita, cosa che è imminente.

Ma la seconda sorpresa è stata la battuta d'arresto, subita dalle Ford Capri ufficiali. Infatti, Mass-Glemser sono stati costretti al ritiro alla seconda ora per noie di accensione, mentre Larrousse-Soler Roig, che avevano ricevuto l'aiuto di Mass al fine di far prendere al giovane tedesco importanti punti per il Trofeo conduttori, non sono arrivati che terzi, anche se nello stesso giro dei vincitori.

Questi sono alla fine risultati essere gli inglesi Muir e Miles, che hanno condotto una prima parte di gara ad un ritmo infernale per poi non essere più disturbati nonostante i rifornimenti. In seconda posizione troviamo la Capri semiufficiale iscritta dalla Elf per il campione del mondo Stewart e per il suo compagno Francois Cevert. Questa vettura era comunque una macchina preparata dalla Casa e beneficiava dell'assistenza ufficiale del box Ford. Terza, come detto, la Capri ufficiale di Larrousse-Soler Roig-Mass, mentre quinta è giunta la Capri di Franck-Birrell, che ha tenuto a lungo il terzo posto.

In mezzo a queste 3 litri, si è inserita al quarto posto assoluto la Ford Escort 1800 di Matthews-

Rouse, che ha ottenuto una chiara vittoria nella II divisione, mentre Dex e Deprez, sempre su una Escort RS, sono risultati 12. A proposito delle Escort, c'è da dire che il loro dominio nella divisione fino a 2 litri è stato assoluto, mai disturbato dalla BMW che hanno anzi accusato molte noie meccaniche.

Molto più valido, sotto tutti gli aspetti, il magnifico piazzamento della 1300 Alfa, che troviamo una dietro l'altra all'8., al 9., al 10. ed all'11. posto assoluto. L'Alfa si avvia con sicurezza a vincere il campionato Turismo, poiché non c'è nessuno in grado di fermarla nella divisione fino a 1300.

Infatti le vetture dell'Autodelta hanno dominato la loro divisione, mai disturbata dalle Fiat 128 che ben presto hanno accusato molti problemi. Donà-Grano sono stati fermati dalla rottura di un giunto, Cheneviere ha abbandonato per un surriscaldamento, mentre la berlina di Coulon-Albera ha terminato in extremis. Le due NSU-Meznaire hanno fatto una corsa di squadra molto regolare, mentre la Cooper S di Jallot ha avuto una serie di guai (pompa dell'iniezione, freni) che l'hanno molto rallentata.

Ad ogni modo, niente poteva fermare il plotone delle Alfa ufficiali, che si sono date battaglia aperta, con il predominio finale della vettura di Picchi-Van Lennep.

Fra i principali abbandoni, oltre a quelli citati, da notare l'uscita di strada di Geurie già al terzo giro di gara, poi quella di Chris Craft con l'unica «americana», una Mustang 5 litri, in gara dopo la rottura in prova della Camaro di Eberhardt, i ritiri di Kintosh-De Wael (rottura del motore), di Wudman (stessa ragione), di Berg-Keiser (idem). Su trentacinque vetture al via, ne sono state classificate 24.

Jacques R. Jaubert

Le BMW però crescono

LE CASTELLET - Lo specialista belga di corse in salita, Willy Brailard, era in corsa alla 6 ore del Ricard con l'unica BMW 3 litri a carburatori presente. Abbiamo chiesto le sue impressioni sulla vettura della Casa di Monaco:

«Per noi era sicuramente un handicap avere ancora l'alimentazione a carburatori, specie in confronto alle altre BMW con l'iniezione, ed inoltre la nostra macchina non era a posto con l'assetto per questo circuito. Comunque, siamo molto soddisfatti del nostro settimo posto, non potevamo sperare di più. Le BMW coupé cominciano ad essere molto a punto, hanno moltissimi cavalli e quando sarà in campo la carrozzeria più leggera potranno battere le Capri.»

Anche AMON nel «direttivo» della GPDA

GLAND - Il neo zelandese Chris Amon è stato eletto membro del Consiglio Direttivo della GPDA ad integrazione della poltrona lasciata vacante dallo scomparso Jo Bonnier.

Ne dà comunicazione la segreteria dell'associazione che ricorda come tutti i componenti del consiglio, ad eccezione del Direttore esecutivo, si presentino dimissionari dopo un anno di carica, ma possano ripresentare la loro candidatura per una nuova elezione.

L'assemblea generale della GPDA avrà luogo a circa metà del mese di marzo del 1973 e in quell'occasione si terranno le elezioni per le nuove cariche sociali.

6 ORE DEL PAUL RICARD - Gara internazionale di velocità in circuito valida per il campionato Europeo Turismo Speciale - Circuito Paul Ricard, 3 settembre 1972.

CLASSIFICA GENERALE

1. Muir-Miles (Ford Capri 3000), che compiono nelle sei ore km 910,678, alla media di kmh 151,779; 2. Stewart-Cevert (Ford Capri 3000) 909,962; 3. Larrousse-Soler Roig-Mass (Ford Capri 3000) 907 e 466; 4. Matthews-Rouse (Ford Escort 1800) 888,751; 5. Franck-Birrell (Ford Capri 3000) 877,753; 6. Peltier-Xhenceval (BMW 2800 CS) 864,175; 7. Gaye-Brailard (BMW 2800 CS) 844,434; 8. Picchi-Van Lennep (A.R. GTA Junior) 826,131; 9. Colzani-Venturi (A.R. GTA Junior) 812 e 168; 10. «Pooky»-Ertl (A.R. GTA Junior) 807,444; 11. «Paco»-Larini (A.R. GTA Junior) 802,756; 12. Dex-Deprez (Ford Escort 1800) 777,788. Seguono altri 12 classificati.

Giro più veloce: Brian Muir (Ford Capri), il 10. in 2'13"9, media kmh 156,206.

Si firma la convenzione per IMOLA

IMOLA - Mercoledì 6 settembre, in un noto locale cittadino, avrà luogo la firma della convenzione fra l'amministrazione comunale imolese e l'Automobile Club Bologna per la gestione dell'autodromo «Dino Ferrari».

La cerimonia è in programma per le ore 12 e ad essa farà seguito una colazione di lavoro nel corso della quale saranno presentate ai giornalisti le competizioni automobilistiche che si svolgeranno nei giorni 16 e 17 settembre al Dino Ferrari, ovvero la 500 Km. di Imola per il Volante d'oro Shell, il Trofeo AUTOSPRINT e il Trofeo Bruno Deserti che quest'anno sarà dedicato ai giovani piloti della Formula Italia.

Alla cerimonia della firma della convenzione ha assicurato la sua presenza anche l'ing. Enzo Ferrari.

Classifica europeo Turismo (dopo sette prove)

I DIVISIONE

Alfa Romeo punti 140; NSU 25; Skoda 20.

II DIVISIONE

Ford punti 103; BMW 63; Alfa Romeo 56.

III DIVISIONE

Ford punti 135; BMW 90; Alfa Romeo 10.

Le Corse delle Celebrità nuovo campionato SHELL

LONDRA - Mentre continuano a correre voci secondo le quali la Shell si ritirerebbe se non altro dalle gare internazionali, l'interesse della società per le categorie minori pare aumentare. Una nuova iniziativa è la serie Shellsport, in collaborazione con il Motor Circuit Developments e con il circuito di Brands Hatch. Vi parteciperanno venti nuove turismo Ford, completamente standard, che gareggeranno nelle Shellsport Celebrity Races che si svolgeranno al termine di ogni giornata di corse, con i piloti che sono arrivati primo, secondo e terzo nelle gare precedenti del programma. All'inizio questa serie avrà come sede soltanto Brands Hatch, ove si terranno le vetture, alla cui manutenzione provvederà imparzialmente il circuito, ma in un secondo tempo, cioè prima o poi nel 1973, si sposterà anche su altre piste. Dal punto di vista internazionale questo può avere scarsa rilevanza, però c'è la premessa di fornire prove divertenti per piloti e spettatori.

Sempre a proposito della Shell, la Casa petrolifera e Radio Lussemburgo collaboreranno per patrocinare un'importante squadra di F. 5000 nel 1973. Il nocciolo sarà l'International Speed Team di Jackie Epstein, già esistente, e uno dei due conduttori della nuova squadra sarà Gijs van Lennep, numero uno appunto di Epstein. Sulle prime il team si avvarrà dei Chevrolet 8 V preparati da Alan Smith, ma nella seconda parte dell'anno è previsto l'uso di motori Ford. Radio Lussemburgo — la cui pubblicità è stata molto utile agli organizzatori di gare — continuerà i suoi rapporti anche col Rondel Racing per tutto il 1973.

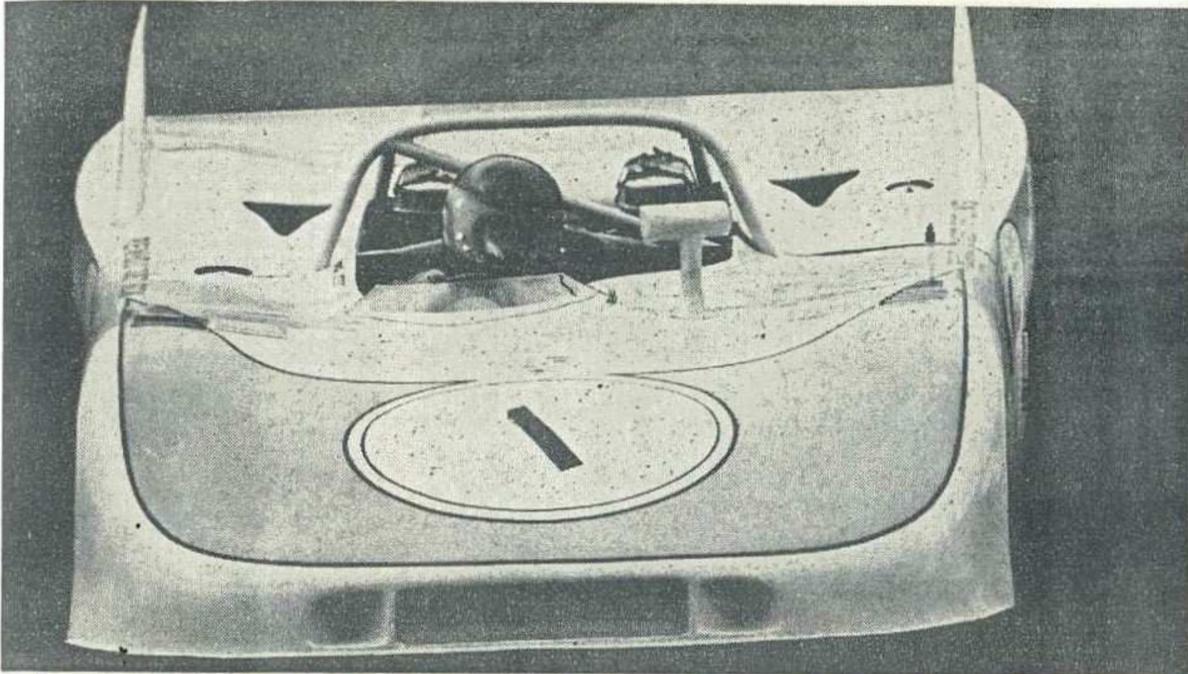
FRANCIA in testa nel TROFEO Novolan - Autosprint

MILANO - La Federauto Costruttori, dopo la gara di Misano del 27 agosto 1972, ha diramato la classifica del TROFEO NOVOLAN-AUTOSPRINT che, al momento, è così articolata:

1. Giorgio FRANCIA p. 83; 2. Pica 73; 3. Mantova 68; 4. Francisci 53; 5. Mohr 45; 6. Ragaiolo 40; 7. Bossoni 33; 8. Pesenti Rossi 30; 9. Manzoni 29; 10. Cinotti 28. Seguono Facetti 27, Tonussi e Vairani 26, Bodini 25, Guanziroli 24, Bozzetto 23, Avati 23, Lombardi 22, Gnesato e Guidetti 19, Del Giovane e Ruggeri 17, Bertaccini, Ghinzani, Daccò, Magni e Zorzi 16, Gallini e Gimax 15, Noè 14, Battistello, Bosio, Caneva, Castiglioni, Garrone, Haworth, Ferrari, Fossati, Terzi, Pane, Lucas, Pesce e Caporelli 12.

● Per il 1973 Wheatcroft vuole che WILLIAMSON continui più o meno come quest'anno, però «progredendo» di categoria. Cioè si dedicherà soprattutto alla F. 2 anziché alla F. 3 e parteciperà a tutte le gare di F. 1 (in luogo della F. 2) che sarà possibile includere nel programma. Non è ancora stato deciso nulla per le vetture e fra non molto dovrebbero iniziare delle prove con delle F. 2. Pare che non ci sia nulla di vero nella voce secondo cui sarebbe in corso l'acquisto di una Tyrrell, per Williamson. Anzi, Wheatcroft la compra, sì, ma per il suo museo.

● Le JPS di F. 2 deriveranno dalle esistenti F. 3. E' improbabile che corrano quest'anno, anche perché il motore non è ancora omologato. Forse una verrà mandata in Brasile.



La Porsche 908 MK3 con la quale Reinhold Joest ha vinto nettamente la 500 km di Interlagos. Pur essendo partito male, preceduto da Muller e da Pereira Bueno, il tedesco è passato in testa al 30. giro per giungere indisturbato al traguardo finale. E' atteso anche a IMOLA per la 500 KM

SPECIALE PER AUTOSPRINT

INTERLAGOS (S. Paolo) - La Porsche 908 MK 3 di Reinhold Joest ha vinto la 500 Km brasiliana di Interlagos. Il successo di Joest è stato abbastanza facile e tutto sommato abbastanza scontato. Infatti la vettura del «gentleman driver tedesco» era la migliore di tutto il lotto delle 28 vetture allineate al via della 13. edizione di questa «classica» organizzata dall'A.C. di San Paolo. Gli ottimi piazzamenti conseguiti da questa vettura privata nelle gare «mondiale Marche» sono d'altronde di fresca memoria. Pizzagalli e Pessina però non si sono limitati a portare in Brasile solo Joest e la sua Porsche. Infatti fra le 16 vetture venute dall'Europa per incontrarsi con i piloti e macchine locali in occasione della festa per il 150. anniversario dell'indipendenza del Brasile, la «Motor Sport» ha selezionato fra le altre anche le Momo 2000 e 5 litri, l'ancora splendida Ferrari 512 M di Muller, l'Alfa 33-3 di Zeccoli-Alberti, le Abarth 2 litri di Moser e di Lella Lombardi, nonché le Chevron B 21 di Blancpain-Dupont e di Blanc e di Link.

I brasiliani a questo valido schieramento venuto dall'Europa hanno saputo opporre uomini e vetture abbastanza all'altezza. Lo testimonia il secondo posto di Pereira Bueno con una Porsche 908 MK 2. Oltre all'idolo locale hanno avuto però modo di mettersi in evidenza Marivaldo Fernandes con l'Alfa 33-3 del Jolly Club brasiliano e Nilson Clemente con un prototipo derivato dalla vecchia Ford GT 40. La classifica finale perciò di questa 500 Km d'Interlagos ripaga abbastanza bene sia l'entusiasmo degli organizzatori brasiliani sul piano dello spettacolo, sia il tifo appassionato del numeroso pubblico.

La corsa disputata sull'anello esterno dell'Autodromo d'Interlagos, un circuito favorevole alle alte velocità, ha avuto i suoi momenti più emozionanti nella fase iniziale quando Muller e poi Pereira Bueno hanno cercato d'insidiare la supremazia, emersa fin dalle prove ufficiali, di Joest e della sua Porsche. Il duello fra i tre uomini di punta è durato fino a circa metà gara, quando Joest è riuscito dopo i rifornimenti a prendere con decisione un vantaggio cospicuo.

Fra gli italiani presenti va menzionata la corsa di Lella Lombardi

debuttante al volante di un prototipo. La Lombardi ingaggiata all'ultimo minuto, domenica scorsa dopo la gara di F. 3 a Varano Melegari, ha vinto alla lontana il duello della «Coppa delle Dame» contro la belga Christine Becker anche perché quest'ultima aveva un mezzo decisamente non all'altezza e scarsamente messo a punto del team Slotemker. L'undicesimo posto di Lella Lombardi nella classifica finale avrebbe potuto anche essere migliore se non ci fosse stato un'avaria iniziale che ha reso inutilizzabile uno dei due serbatoi del carburante, obbligando la ragazza alessandrina a ben sei fermate ai box per il rifornimento. Comunque considerato la fatica fisica richiesta dal dover guidare per 500 km ad alta velocità sul fondo sconnesso e ineguale di questa pista, e l'anzianità dell'Abarth 2 litri vecchio tipo messa a

Bruciata nelle prove una LOLA T 70

Nella 500 km d'Interlagos, gli organizzatori hanno pensato di preparare uno scontro ad armi praticamente pari, con i prototipi senza limite di cilindrata, riservato sia ai piloti brasiliani che ai piloti europei. Mentre per i piloti europei non esistono problemi, i piloti locali sono costretti ad eseguire prove di qualificazione libere giovedì e venerdì.

Purtroppo in queste giornate di prove, secondo un costume che in Sud-America sembra di consuetudine, non esistono né pompieri né mezzi di soccorso. E proprio nella giornata di venerdì, nelle ultime fasi per poco non si assiste alla tragedia. Infatti davanti al rettilineo del box una vecchia Lola T 70 del pilota brasiliano Mario Antunes urta contro il guard-rail, capotta e nello strisciare contro l'asfalto si incendia, mentre il pilota per fortuna indenne, esce dall'abitacolo in tutta velocità. Nessuno dei pochi inservienti a disposizione del servizio antincendio si decide ad avvicinarsi con un'estintore. Quando finalmente sotto la pressione del pubblico e degli altri piloti presenti alcuni volenterosi fra i commissari di percorso con gli estintori in mano si avvicinano alla Lola T 70, le fiamme divampano già altissime e l'azione dello schiumogeno contenuto negli estintori si dimostra a questo punto inutile: la Lola T 70 brucia completamente.

Nella serata, dopo una presa energica di posizione da parte dei piloti, in particolare degli europei, l'organizzazione si prepara per l'unica sessione di prove ufficiali di sabato con maggior impegno, dislocando un pompiero ogni sei metri, ciascuno con due estintori a schiumogeno a portata di mano, tre carri di pompieri dislocati lungo il tracciato ed infine tre ambulanze e due elicotteri.

Le prove ufficiali mettono a disposizione dei piloti soltanto un'ora di tempo. Il tedesco Joest non fatica a realizzare il miglior tempo con la sua Porsche 908/3.

disposizione alla Lombardi da O-sella, possiamo dire che il debutto della Lombardi è stato più che positivo, e la ragazza ha dimostrato di avere intelligenza e capacità di guida notevoli.

Fra gli altri italiani presenti, una buona prova hanno effettuato anche Zeccoli e Alberti con l'Alfa 33-3 e Manfredini con la Momo 2 litri. Zeccoli dopo aver fatto un notevole giro in 53"3 (considerato che Muller autore del giro più veloce ha realizzato 53"2), si fermava ai rifornimenti in 4. posizione assoluta. Purtroppo poco dopo la metà gara con Alberti al volante, alla vettura cedeva il cambio ed i due italiani dovevano ritirarsi.

Manfredini invece mentre conduceva abbondantemente nella classe 2 litri doveva ritirarsi per lo scoppio di un pneumatico posteriore. Un vero peccato perché la «Momo», pur necessitando ancora di messa a punto, ha dimostrato di dare prestazioni all'altezza della sua rivoluzionaria concezione costruttiva. La Momo con motore Ferrari invece causa lo scarso tempo a disposizione di Moretti per una messa a punto accurata e completa è scomparsa dalla scena subito dopo i primi giri. L'esibizione non è stata sufficiente per esprimere un giudizio valido ed obiettivo, pertanto attendiamo Giampiero Moretti con la sua vettura alla prossima occasione.

Non allineati alla partenza, invece, Silvio Moser che aveva stabilito il miglior tempo delle 2 litri nelle prove, per un'incredibile incidente. Rientrando ai box, lo svizzero era costretto per la comparsa di un improvviso ostacolo ad una brusca frenata sulla corsia di decelerazione. La frenata purtroppo avveniva sopra una macchia d'olio e l'Abarth 2 litri dell'ultimo tipo di Silvio Moser partiva in testa-coda finendo addosso ad un muretto delimitante l'entrata ai box. La vettura andava distrutta mentre il pilota svizzero lamentava una forte contusione alla schiena che gli impediva di allinearsi al via della corsa.

Tra le molte vetture locali una buona impressione hanno destato le argentine Berta. Purtroppo la mancanza di finanziamenti impedisce al costruttore di Cordova di poter sviluppare e curare le sue creature. Tuttavia, sia pure scomparse dalla scena, Monguzzi per noie alla pompa della benzina e Nardi uscita di strada con conse-

500 KM DI INTERLAGOS - Gara di velocità in circuito per vetture Sport - Autodromo di Interlagos, 3 settembre 1972.

LA CLASSIFICA

1. Reinhold Joest (Porsche 908 MK3) 2. 25'57"6 alla media di kmh 205,655; 2. Pereira Bueno (Porsche 908-2) a 1 giro; 3. Muller (Ferrari 512 M) a 3 giri; 4. Fernandez (Alfa 33-3) a 7 giri; 5. Nilson Clemente (Prototipo Ford) a 12 giri; 6. Blancpain-Dupont (Chevron B 21) a 15

giri (primi delle due litri); 7. Clovis Ferreira (Porsche 910) a 19 giri; 8. Jaime Silva (Furia Lamborghini) a 22 giri; 9. Ernesto Neves (Lotus 62) a 25 giri; 10. Carlos Santos (Porsche 907) a 26 giri; 11. Lella Lombardi (Abarth 2000) a 31 giri; 12. Fausto Pereira (A.R. GTA) a 34 giri; 13. Munhoz (Porsche 907) a 47 giri; 14. Catapani (Lola T210) a 47 giri.

Giro più veloce: Muller (Ferrari 512 M) in 53"2 alla media di kmh 217,015.

JOEST 908 - 03 meglio del 512

COSI' (IN 28) AL VIA

REINHOLD JOEST (Porsche 908 MK3) 53"2	MULLER (Ferrari 512 M) 53"3	MONGUZZI (Berta 3) 53"7
PEREIRA BUENO (Porsche 908/2) 53"8	FERNANDES (A.R. GTA) 55"3	CATAPANI (Lola 210) 55"7
ZECCOLI (A.R. 33-3) 56"2	NILSON CLEMENTE (Prototipo Ford) 56"7	NARDI (Berta Tornado) 57"3
MOSER (Abarth 2000) 57"6	MUNHOZ (Porsche 907) 58"7	SALARTINO (McLaren) 59"5
BLANCPAIN-DUPONT (Chevron B 21) 59"7	LINK (Chevron B 19) 59"7	NOGHES (Grac MT) 1'00"3
LELLA LOMBARDI (Abarth 2 litri) 1'00"9	MANFREDINI (Momo 2 litri) 1'01"1	NEVES (Lotus 62) 1'01"42
JAIME SILVA (Furia Lamborghini) 1'03"5	FERRERIA CLEVIS (Porsche 910) 1'04"19	CARLOS SANTOS (Lotus 47) 1'04"3
AZEVEDO (Porsche 907) 1'05"2	PEREIRA ANTONIO (A.R. GTA) 1'08"	FAUSTO PEREIRA (A.R. GTA) 1'08"5
CHRISTINE BECKER (Lotus 47) 1'09"4	PECANA (Porsche 906) 1'17"01	
GIAMPIERO MORETTI (Momo 5 litri) senza tempo	AVALLONE (Avalone 7000) senza tempo	

guente frattura di entrambe le gambe per il pilota, le Berta hanno confermato l'ottimo giudizio riportato allorché alla ultima 1000 Km di Buenos Aires, nella prima prova del Mondiale Marche, furono all'altezza delle migliori costruzioni europee. Incompleta e non a punto invece la «Avalone 7000» del pilota costruttore brasiliano Carlos Avallone che è partito solo per onore di firma. Accanto ai protagonisti come sempre in Sud-America poi sono scesi in pista anche le vetture più incredibili. Anche veri pezzi da museo come le Porsche Carrera 6 o Lotus 47.

Scatta MULLER il motore fatica JOEST rimonta

INTERLAGOS - Alla partenza si presentano 28 vetture con la Porsche 908 del tedesco Joest in prima fila per aver realizzato il miglior tempo nelle prove ufficiali. In ultima fila si allineano anche la Momo 5 con motore Ferrari di Giampiero Moretti e la Avalone 7000 del pilota brasiliano Carlos Avallone. Al via dato dal direttore dell'A.C. Giuliano, il primo a scattare è lo svizzero Muller con la sua Ferrari 512 M; alle sue spalle si insediano subito Pereira Bueno con una Porsche 908/2 e l'argentino Monguzzi con la Berta n. 3. Joest, autore di una brutta partenza, perde nei primi tre giri al-

cuni secondi e passa in quarta posizione. Alle spalle degli uomini in testa Zeccoli conduce davanti all'altra Alfa 33-3 del brasiliano Fernandes.

Intanto Muller con bella azione riesce a prendere un notevole vantaggio sui suoi immediati inseguitori, e precisamente Pereira, Bueno e Joest, che è intanto risalito molto bene e si è piazzato in terza posizione. Poco prima del 20. giro, Joest addirittura supera anche Pereira Bueno e si installa in seconda posizione, per cui al 20. giro le posizioni sono le seguenti: 1. Muller, 2. Joest e 3. Pereira Bueno, distaccati di poco fra loro.

Mentre cominciano i primi arresti al box, in particolare delle vetture di più anziana costruzione, come le varie Porsche 910, 907, le Carrera 6 e le vetture di costruzione locali, Joest, al comando, guadagna in breve una manciata di secondi su Muller che rimane in seconda posizione.

La corsa intanto vede un improvviso accendersi dell'entusiasmo del pubblico: infatti, all'80' giro, poiché sia Joest che Muller si sono fermati per il rifornimento, al comando della classifica si vede il brasiliano Pereira Bueno; ma questo entusiasmo, sottolineato con canti e danze di tipico folklore locale, dura poco. Ripartiti dai box, in breve tempo prima Joest poi Muller riprendono il bravo Pereira Bueno e conquistano la prima e la seconda posizione. Tuttavia mentre Joest s'invola con bella sicurezza e da questo momento non avrà più nessuno a contrastargli il successo, Muller accusa un progressivo calo del motore per cui Pereira Bueno con una azione costante e decisa ricomincia a guadagnare terreno e poco prima del 110' giro è nuovamente in seconda posizione ove resta sino al termine.

Tito Zogli

Le ultime notizie per il G.P. d'ITALIA

Non ci sarà la Brabham col motore WESLAKE

LONDRA - Il 30 agosto è stata completata la BRABHAM BT 39 F. 1 con motore Waslake V 12, dopo che vi si era lavorato attorno giorno e notte. Cinque settimane dall'idea alla vettura finita. Si tratta di una vettura completamente nuova, non di un adattamento di un progetto già esistente. Ha il radiatore montato anteriormente come la BT 34. Le prove iniziali di questa nuova a Silverstone, sono state «soddisfacenti»;

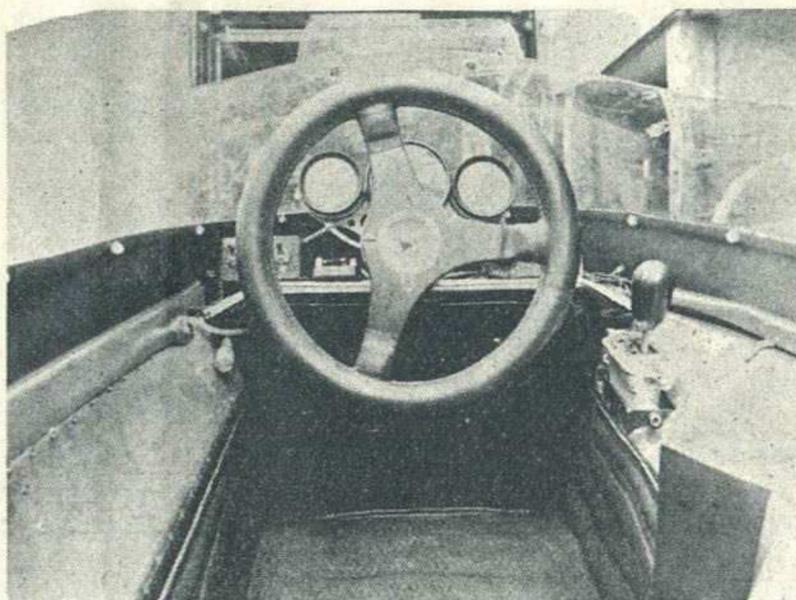
Bernie Ecclestone ritiene però che non sia il caso di mandarla al G.P. d'Italia, «anche se probabilmente andrebbe bene». Pare improbabile anche che sia presente ai Grandi Premi del Canada e degli Stati Uniti, quindi si può giudicarla nulla più che un telaio di prova per il Weslake V 12 (la vettura non risponde completamente alle regole 1973). Nella prima sessione di prove ha coperto circa 180 chilometri. A quanto pare il Weslake ha un campo di utilizzazione della potenza effettiva molto stretto e sotto questo aspetto le chicanes di Monza sarebbero un handicap. Il telaio e la sospensione sono convenzionali. A Monza verranno perciò due BT 37 e una BT 34.

Il furgone JPS (per FITTIPALDI) è partito, ma...

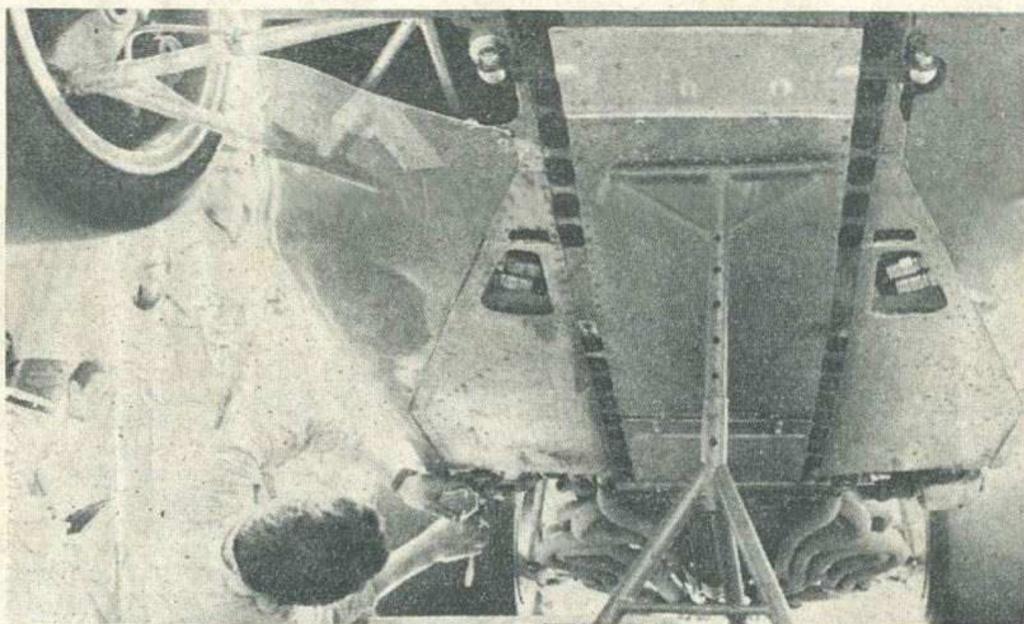
Nonostante l'iscrizione di Emerson Fittipaldi al G.P. d'Italia, sussiste poi qualche dubbio sulla sua partecipazione alla gara. In Inghilterra la si considera ancora incerta. Tutti i preparativi sono fatti, il furgone dovrebbe partire, ma non si è sicuri che arrivi effettivamente a Monza. Warr non si pronuncia, però dice che le garanzie relative a Chapman, che il team giudica indispensabili, non sono ancora arrivate (anche se la stampa inglese rassicura su questo punto). Walker non sarà comunque in gara, però parteciperà ai Grandi Premi degli Stati Uniti e del Canada. Invece è certa la presenza della BRM P.180, le cui prove ulteriori sono state positive.

Con questi NUMERI potrete riconoscere le F.1 di MONZA anche in TV

Num. di gara	Concorrente	Pilota	Vettura
1	Elf T. Tyrrell	Jackie Stewart	Tyrrell-Ford 005
2	Elf T. Tyrrell	Francois Gevert	Tyrrell-Ford 006
3	Ferrari SEFAC	Mario Andretti	Ferrari 312 B2
4	Ferrari SEFAC	Jacky Ickx	Ferrari 312 B2
5	Ferrari SEFAC	Clay Regazzoni	Ferrari 312 B2
6	J. Player Lotus	Emerson Fittipaldi	John Player Special
7	B. Oxo-T. Surt.	John Surtees	Surtees-Ford TS 14
8	B. Oxo-T. Surt.	Tim Schenken	Surtees-Ford TS 9b
9	R.T. Pagnossin	Andrea de Adamich	Surtees-Ford TS 9b
10	B. Oxo-T. Surt.	Mike Hailwood	Surtees-Ford TS Bb
11	Martini R. T.	Nanni Galli	Tecno PA 123
12	Martini R. T.	Derek Bell	Tecno PA 123
14	Y. T. McLaren	Denis Hulme	McLaren-Ford M 19 C
15	Y. T. McLaren	Peter Revson	McLaren-Ford M 19 C
16	C. Mordaunt R.	Mike Beuttler	March-Ford 721 G
18	STP-March	Niki Lauda	March-Ford 721 G
19	STP-March	Ronnie Peterson	March-Ford 721 G
20	Equipe Matra	Chris Amon	Matra-Simca MS 120D
21	Marlboro-BRM	Jean Pierre Beltoise	BRM P 160 C
22	Marlboro-BRM	Howden Ganley	BRM P 160 C
23	Marlboro-BRM	Peter Gethin	BRM P 160 C
24	Marlboro-BRM	Reine Wisell	BRM P 180
25	T. Will.-Motul	Henri Pescarolo	Politoys-Ford
26	T. Will.-Motul	Carlos Pace	Politoys-Ford
27	Darnval-Con. R.	Francois Migault	Connew-Ford
28	M. R. Develop.	Graham Hill	Brabham-Ford BT 37
29	M. R. Develop.	Wilson Fittipaldi	Brabham-Ford BT 34
30	M. R. Develop.	Carlos Reutemann	Brabham-Ford BT 37



Voiete fare un giro? Accomodatevi, ma non crediate che sia facile infilare le ginocchia fra sedile e volante. In fondo, per andar forte, basta schiacciare quel pedale sottile che si vede laggiù in fondo. Affiancato al volante, in corrispondenza delle ore otto, l'erogatore del fluobrene che sgorga da un impianto profondamente modificato. Si ha adesso un serbatoio sdoppiato, in lega leggera. Uno dei recipienti contiene il fluido; nell'altro, il propellente gassoso. L'intervento avviene mediante dispositivo a esplosione, stretto parente di quello che gonfia i cuscini-sacco americani, ma «made in Maranello». Con il che, almeno in parte, l'invenzione del sacco sarà stata utile a qualcosa. Si è arrivato al «botto» comandato elettricamente dopo che tutti i dispositivi inerziali provati per curiosità avevano dato cattivi risultati. Il detonatore elettrico, nei numerosi collaudi, sembra aver risolto il problema e schizza puntualmente il fluido glaciale nei modi e nei quantitativi necessari. La decelerazione alla quale avviene il lieto evento è dell'ordine del 10G, ma si è sperimentato anche a 6G con piena soddisfazione. (foto Orzali)



Qui siamo al limite del pornografico, ma la ripresa è comunque interessante. Visibili gli attacchi inferiori degli ammortizzatori ed il layout del braccio di sospensione. Evidenti anche certe caratteristiche strutturali e la configurazione del pianale con la caratteristiche canalizzazioni longitudinali in corrente d'aria. Lo scotch applicato al fianchetto in vetroresina fa pensare che i limiti di scuotimento previsti non abbiamo tenuto conto dei monumentali cordoli messi in opera alle nuove chicanes monzesi



Nel pomeriggio fra i banchi. Il fatto ci permette di notare che il motore ALFA ROMEO preparato per monoposto F. 3, versione 1973 ovvero con 2000 cc.

I capricci della

MONZA - Per la terza volta in tre settimane consecutive gli appassionati che orbitano attorno all'autodromo hanno «visto rosso» nel senso che piace a loro. Si trattava in questo caso di continuare la messa a punto della B3, il che è stato fatto (sempre fra giovedì e venerdì) con la presenza di Regazzoni e Ickx. Fugacemente si è visto anche Merzario, per il quale tuttavia non si è riusciti a trovare il momento adatto a fare qualche giro prima di farlo partire per il Nurburgring.

Scopo dell'avventura, oltre a quanto già detto e d'altronde intuitivo trattandosi di una macchina nuova, il collaudo di una congrua quantità di gomme, prevalentemente del tipo YB 33, un treno di ZB33 e un paio di ZWB33, nuove almeno per chi scrive.

Con efficienza rara, tutto è pronto per fare bruttissimi alle 0800. Credeteci o no, la cosa viene anche messa in pratica, ma si ritorna comunque alla normalità iniziando a girare verso le 10,20 causa lavori in pista, nebbia e usanze del paese.

I lavori in pista riguardano evidentemente le modifiche alle modifiche delle modifiche sugli imbrocchi delle chicanes, visto che dalla ricognizione in loco risultano pezzi di cordolo si

artisticamente rifiniti da sembrare esattamente quelli del giorno prima con la sola differenza della pittura ancora fresca.

In particolare, sulla destra dell'imbrocco alla variante Ascari, è spuntato un dente canino alla variante stessa. Ed è spuntato in modo e posizione tale da restringere ulteriormente un passaggio che, secondo traiettoria, impone al viandante di salire sui cordoli. Da misurazioni eseguite traguardando il «buco» da un punto situato fra le tracce della B3, abbiamo otte-

nuto m 1,70 contro i circa due metri di larghezza di un F. 1 in corrispondenza dei pantofoloni posteriori. Come la mettiamo?

D'accordo che non esiste nel regolamento tecnico (correggetemi se sbaglio) niente in contrario all'installazione di un freno a mano di stazione su una monoposto da Gran Premio. Ma non crediamo nemmeno che il profilo dato ai passaggi considerati debba suonare come invito ad introdurre nella guida in pista certi virtuosismi alla Hannu Mikkola...

Come tutte le creature neonate, la B3 mette alla prova l'ingegno degli ingegneri, alternando periodi buoni ai classici capricci. L'esempio calzante non ci fa difetto, considerato che il giovedì Regazzoni si è trovato in un mare di piccoli guai che non gli hanno comunque consentito di scendere coi tempi al di sotto di 1'42" circa. Un pomeriggio di rimedi, compresa la sostituzione dei rapporti al cambio, permetteva il giorno dopo ad Ickx di girare in 1'38"8, cosa che lo ha lasciato alquanto soddisfatto della macchina.

Penso che saremo tutti d'accordo sul fatto che non ci siano tre secondi a Monza tra Ickx e Regazzoni. Eppure, osservava Clay: «Quando devi

PROVE GRATIS a MONZA con ALFA e MINI

MILANO - Una grande affluenza di spettatori, in particolare di giovani, ha caratterizzato le prime tre giornate di apertura della Mostra di macchine sportive, esposizione che chiuderà i suoi battenti il giorno 10 settembre allorché all'autodromo nazionale di Monza verrà disputato il G.P. d'Italia per il campionato mondiale di F. 1.

Il Comitato organizzatore ha tenuto conto, nell'assegnazione dei posti disponibili, oltre che delle grandi Case, anche dei preparatori, delle scuderie e dei piloti particolarmente attivi. Pertanto, accanto ai più celebri prodotti delle vetture da corsa, i visitatori possono ammirare la PANTERA DE TOMASO, le COMMODORE E MANTA preparate da CONRERO, le tre A.M.S. della giovane marca bolognese che propone una 1000, una 1300 e la nuovissima 2000, Eris TONDELLI con una CHEVRON 2 LITRI, la TONDELLI BT10 e l'imponente MCLAREN M9, le PORSCHE 908/3 e 911 S presentate da Ennio Bonomelli, una F.3 BRABHAM e una ESCORT RS della milanese Jolly Club e, per gli amatori dei rallyes, la RENAULT R 12 e la CHRYSLER.

Nel reparto vetture «da sogno» Giugiaro espone una TAPIRO e una IGUANA, mentre Bertone e Pininfarina sono presenti con le loro ultime creazioni sportive. Anche Wainer MANTOVANI si fa notare con un motore ALFA ROMEO preparato per monoposto F. 3, versione 1973 ovvero con 2000 cc.

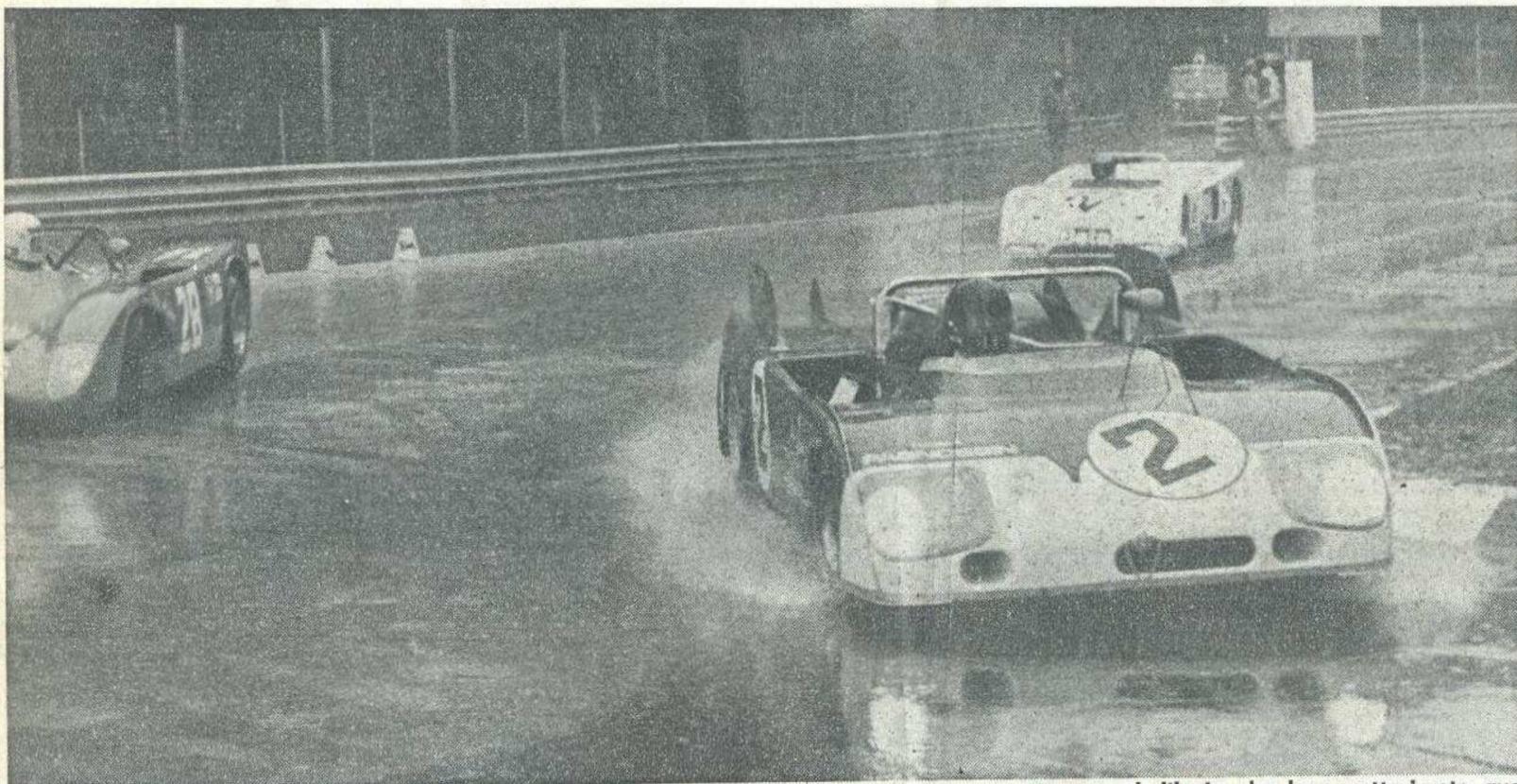
Nella serata inaugurale la General Motors, l'Alfa Romeo e l'Innocenti hanno messo a disposizione dei visitatori alcuni loro modelli per prove gratuite sulla pista; cosa che verrà ripetuta nei giorni 5 e 6 settembre.

SURTEES c'è già

Domenica è giunto a Monza un camioncino della Surtees, contenente una Surtees Formula 1, la nuova TS 14. A «ruota» è giunto John Surtees, che nei primi giorni della settimana sottoporrà la sua nuova formula 1 ad un intenso programma di prove sul rinnovato circuito monzese, in attesa delle prove ufficiali del Gran Premio d'Italia.

L'Alfa 33tt3 trova un successo
nella 2ª Coppa Sport (mentre
CERULLI non si smentisce)

Prende i punti e lascia la coppa DE ADAMICH



Con decisione e sicurezza Andrea de Adamich affronta la chicane prima della curva Ascari sotto al diluvio che ha caratterizzato questa « vernice » del nuovo tracciato per il prossimo G.P. d'Italia si prevede una partenza senza la prima variante, almeno per il primo giro

Prove lente per non ridurre i partenti

MONZA - Venticinque vetture sarebbero dovute partire per questa seconda Coppa Sport, ma in realtà solo diciotto sono riuscite a rientrare nei tempi minimi di qualificazione (stabiliti come è noto in un tempo non superiore al 123 per cento della media dei 3 migliori tempi in assoluto). Si sono viste quindi piccole sport lottare contro questo tempo minimo: e se il buon Andrea de Adamich, rendendosi conto del dramma non avesse girato in tempi al di sopra del suo limite probabilmente altre vetture non sarebbero potute partire.

Nessun problema per Andrea de Adamich quindi, unico concorrente della classe 3000 al volante delle Alfa 33tt3 iscritta dalla ceramica Pagnossin: ad ogni modo pur girando con un discreto margine, anche la sua Alfa ha accusato qualche piccolo inconveniente, che verrà però riparato con facilità. Scatenato invece il Giorgetto Pianta, che ha stabilito un bellissimo tempo, a soli tre secondi dalla grossa Alfa e distanziando nettamente le due Chevron di Serblin e dello svizzero Emueller accreditate dello stesso tempo. « Pal Joe » ha ottenuto il quarto tempo, ma pare che la sua Abarth, a cui è venuto meno il motore, sarà irreparabile.

Nelle altre classi ottime le presta-

zioni di Stefano Buonapace, nettamente il più veloce nella sua classe davanti a Tondelli, che ha sbattuto la macchina dopo che gli si era distaccata la pedaliera mentre guidava. Maurizio Zanetti è stato invece il più veloce nella 1300 con il motore Alfa Monzeglio montato sulla sua Lola: ma c'è da dire che Filannino ha avuto diversi guai, che si sono poi conclusi con la rottura del contagiri.

Nella classe 1000 ancora una volta nettamente più veloce Francesco Cerulli con la piccola AMS su cui monta il Cosworth SCA a iniezione, dopo di lui Garrone e Donà che si è dovuto qualificare con la macchina prestatagli da Garrone.

Molto bella per la prima volta in pista la nuova AMS 2000 con al volante Marniga, forse non veloce come ci si poteva aspettare: anche Mauro Nesti non ha realizzato tempi all'altezza della sua fama, ma c'è da dire che la sua macchina ha avuto molte noie. Infine tra i non qualificati la Daren Ferraris 1000 di Locatelli, che ha avuto problemi di surriscaldamento per i quali ha potuto compiere solo pochi giri.

Così qualificati (in 18) per la 2. Coppa Sport

Andrea de Adamich (Alfa 33tt3 3000) 1'49"4; Giorgio Pianta (Lola T 212 2000) 1'52"1; Gabriele Serblin (Chevron B19 2000) 1'54"5; Pete Eggmuller (Chevron B19 2000) 1'54"5; « Pal Joe » (Abarth O-sella 2000) 1'55"; Luciano Rassega (Chevron B19 2000) 1'56"; Stefano Buonapace (Chevron B19 1600) 1'56"6; Dino Marniga (AMS 72 2000) 1'58"; Eris Tondelli (Chevron B19 1600) 2'00"8; Pasquale Ana-

stasio (Chevron B19 1600) 2'01"4; Maurizio Zanetti (Lola 212 Alfa 1300) 2'03"; Francesco Cerulli (AMS Ford 1000) 2'05" e 1; Roberto Filannino (Lola Abarth 1300) 2'06"8; Mauro Nesti (Chevron B21 2000) 2'07"2; Mauro Formento (Chevron B19 1600) 2'08"6; Cesare Garrone (AMS Ford 1000) 2'10"1; Antonio Nicodemi (Lola T 290 2000) 2'10"7; Alberto Donà (AMS Ford 1000) 2'14"6.

Dopo il terzo, lo svizzero Etmuller strepitosa è stata la prestazione del giovane Cerulli, che oltre ad aggiudicarsi con questa vittoria il campionato italiano Sport, è giunto davanti a tutte le altre vetture ben più potenti, relegando a due giri i suoi due compagni di categoria. E' stata la corsa della piccola AMS la più positiva di tutte le vetture in gara: per diversi giri ha tenuto il passo addirittura delle due litri, per poi concludere brillantemente in questa posizione.

A disagio PICA (che urta)

MONZA - Per la prima volta con le chicane sulla stradale scendono in pista le F. corsa 3 con a disposizione due turni di prova. Il più veloce è subito Vittorio Brambilla, che infila i due buchi stretti dai guardrails in modo velocissimo: Vittorio è al volante della sua solita BT 35 ora dipinta di arancione con le scritte del suo maggiore sponsor. Molto bene, dopo un breve periodo di acciampamento anche Gigi Fontanesi, praticamente alla sua prima gara con una macchina valida (la BT 35 ex Pica, molto a punto e col

nuovo motore Nova tre supporti e bielle al titanio) con la quale assieme a Vittorio Brambilla nella seconda serie di prove stabilirà il secondo miglior tempo. Nella scala dei valori terzo a qualche decimo Carlo Giorgio, tornato definitivamente alla sua vecchia BT 35 incidentata a Imola e ora rimessa in sesto perfettamente; poi Pesenti, recente vincitore di Varano, poi ancora Bignami e Colombo.

Col settimo tempo Gaudenzio Mantova, al volante di una ennesima nuova Branca, ultimata a tempo di record dopo la distruzione completa di Misano: a meno di due secondi ancora Bruno Pescia, che ha provato con la Lotus Delta riparata nella nottata dopo una brutta uscita a Lesmo nei giorni di prove libere causate da una ampia macchia d'olio.

A disagio a quattro secondi dai migliori questa volta Pino Pica, al volante della BT 35 di Manfred Mohr decisamente fuori assetto e con un motore molto spompato. Tra l'altro Pica ha avuto l'unico incidente nelle prove: alla variante sul rettilineo centrale Manzoni gli si gira davanti e Pica nonostante la frenata, lo colpisce con la parte anteriore nel mezzo della fiancata. I danni non sono rilevanti: un braccetto della sospensione e la scatola dello sterzo per Pica, mentre Manzoni ha un serbatoio del Birel notevolmente scomaccato.

Ancora nuovi piloti da questa gara: debutta Renzo Zorzi, che proviene dall'850 sulla Tecno di Guidetti mentre ritorna una vecchia conoscenza, il corpolento « Guido » che per reiterate vicissitudini avverse non riesce a qualificarsi con la Lotus che ha appena comprato da Francisci.

Nella classe 1600 Eris Tondelli, partito con la vettura di Formento ha ottenuto la vittoria con sette giri di distacco su Anastasio, mentre il più quotato pretendente, Stefano Buonapace finiva contro il guardrail a Lesmo nel corso del primo giro. Nella 1300, dopo che Zanetti giungeva ai box con una sospensione posteriore fuori uso, via libera a Filannino, che d'altronde, col motore fuori uso anch'egli, non terminava la prova venendo però qualificato a 10 giri. Nella classe 1000, detto del dominatore Cerulli, si registrava una fermata di Donà ai box, che perdeva tempo prezioso e concludeva alle spalle di Garrone, mentre nella classe superiore, fino a 3000, Andrea de Adamich, unico partente, nonostante il dritto alla prima variante appena partito, conserva con sicurezza fino al termine la sua posizione di privilegio.

Al termine della gara, dopo aver risparmiato il doppiaggio di Pianta che andava addirittura a tre cilindri, lasciava anche la sua coppa allo strabiliato Pianta (che aveva già avuto un Trofeo Giunti), non sentendosela, da sportivo quel è, di approfittare della sua scontata vittoria per privare dei premi coloro che avevano avuto il loro da fare per giungere vittoriosi nelle loro più combattute categorie.

2. COPPA SPORT - Gara internazionale di velocità in circuito - Monza, 3 settembre 1972.

CLASSIFICA GENERALE

1. Andrea de Adamich (Alfa Romeo 33tt3) 47'51"8, media kmh 144,787; 2. Pianta (Lola 212 2000) 50'23"4; 3. Etmuller (Chevron B19 2000) a 1 giro; 4. Cerulli Irelli (AMS 1000) a 1 giro; 5. Tondelli (Chevron Tondelli BT 1600) a 2 giri; 6. Garrone (AMS 1000) a 4 giri; 7. Donà (AMS 1000) a 4 giri; 8. Anastasio (Chevron B21 1600) a 9 giri; 9. Filannino (Lola Abarth 1300) a 10 giri.
Giro più veloce: il 19. di de Adamich (Alfa Romeo 33tt3) in 2'17"2 alla media di kmh 151,530.

Com'è adesso la classifica del Campionato Italiano Assoluto

1. Andrea de Adamich	p. 101
2. Arturo Merzario	88,5
3. Nanni Galli	33,5
4. Sandro Munari	27
5. Nino Vaccarella	21
6. Mario Casoni	18
7. Carlo Facetti	14

Così qualificati (in 31) nella F corsa 3

Vittorio Brambilla (Brabham BT35 Nova) 1'54"1; Luigi Fontanesi (Brabham BT35 Nova) 1'54"2; Carlo Giorgio (Brabham BT35 Nova) 1'54"7; Alessandro Pesenti Rossi (Brabham BT35 Nova) 1'56"1; Adolfo Bignami (Brabham BT35 Nova) 1'56"4; A. Colombo (Brabham BT38 Nova) Gaudenzio Mantova (Branca Nova) 1'56"8; Aldo Maggi (Branca Nova) 1'57"4; Alceste Bodini (Tecno Nova) 1'58"1; Bruno Pescia (Lotus Delta) 1'58"1; Giuseppe Piazzi (Brabham BT 28 Nova) 1'58"2; Luciano Pavesi (Branca Nova) 1'58"2; Pino Pica (Brabham BT35 Nova) 1'58"5; Gabriella Gatta (Tecno Nova) 1'58"5; Ettore Ricci (Lotus Nova) 1'58"5; «Gero» (Brabham BT35 Alfa W.) 1'58"7; «Gimax» (Brabham BT28 Nova) 1'59"1; Roberto Marazzi (Quasar Nova) 1'59"1; Paolo Minozzi (Gozzoli Nova) 2'00"2; Fernando Spreafico (G.R.D. Alfa Wainer) 2'00"7; «Enzo» (Brabham BT35 Nova) 2'00"8; Fabrizio Noè (Lotus Alfa Wainer) 2'01"1; Alessandro Guidetti (Brabham BT38 Nova) 2'02"3; Francesco Bergami (Branca Nova) 2'03"1; Clois Avigni (Brabham BT35 Nova) 2'05"6; Renzo Zorzi (Tecno Nova) 2'05"9; Igino Scarpeni (Tecno Nova) 2'06"7; Lorenzo Sassi (G.R.D. Delta) 2'08"6; Massimo Baldi (Tecno Alfa Wainer) 2'12"1; Roberto Manzoni (Birel Nova) 2'17"1; Antonio Stalfieri (March 713 Holbay) 2'17"2.

Quasi campione
d'ITALIA
nel diluvio
VITTORIO
che precede
un sempre più
ritrovato
FONTANESI



Vittorio Brambilla ha ribadito con questa vittoria il suo pieno stato di grazia: solo Fontanesi è riuscito ad essere alla sua altezza

4. COPPA AGIP - Gara di velocità valevole come 9. prova del Campionato italiano di F. corsa 3 - Monza, 3 settembre 1972.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Luigi Fontanesi (Brabham BT35) 24'38"3, media kmh 140,634; 2. Sassi (GRD Delta) 25'39"4; 3. Marazzi (Quasar) 25'39"8; 4. Bergami (Branca Novamotor) 26'46"7; 5. Spreafico (GRD Alfa) 26'46"8; 6. « Gero » (Brabham Alfa Romeo Wainer) 27'01"5; 7. Manzoni (Birel) a 1 giro; 8. Maggi (Branca Novamotor) a 1 giro; 9. Gatta (Tecno) a 1 giro; 10. Pescia (Lotus Delta) a 6 giri; 11. Pesenti Rossi (Brabham Novamotor) a 9 giri; 12. Noè (Lotus Alfa) a 9 giri.

Giro più veloce: il 10. di Fontanesi (Brabham BT35) in 2'22"2 alla media di kmh 146,202.

2. batteria: 1. Vittorio Brambilla (Brabham BT35) 24'37"7, media kmh 140,691; 2. Pica (Brabham BT35) 24'43"3; 3. Minozzi (Gozzoli) 25'10"4; 4. Bignami (Brabham BT35) 25'43"1; 5. « Gimax » (Brabham Novamotor) 27'14"5; 6. Bodini (Tecno) a 1 giro; 7. « Enzo » (Brabham BT35) a 1 giro; 8. Piazzi (Brabham BT28) a 1 giro; 9. Staffieri (March 713) a 1 giro; 10. Ricci (Lotus) a 1 giro; 11. Guidetti

(Brabham BT38) a 1 giro; 12. Avigni (Brabham BT35) a 1 giro; 13. Giorgio (Brabham Novamotor) a 9 giri; 14. Scarpenti (Tecno) a 9 giri.

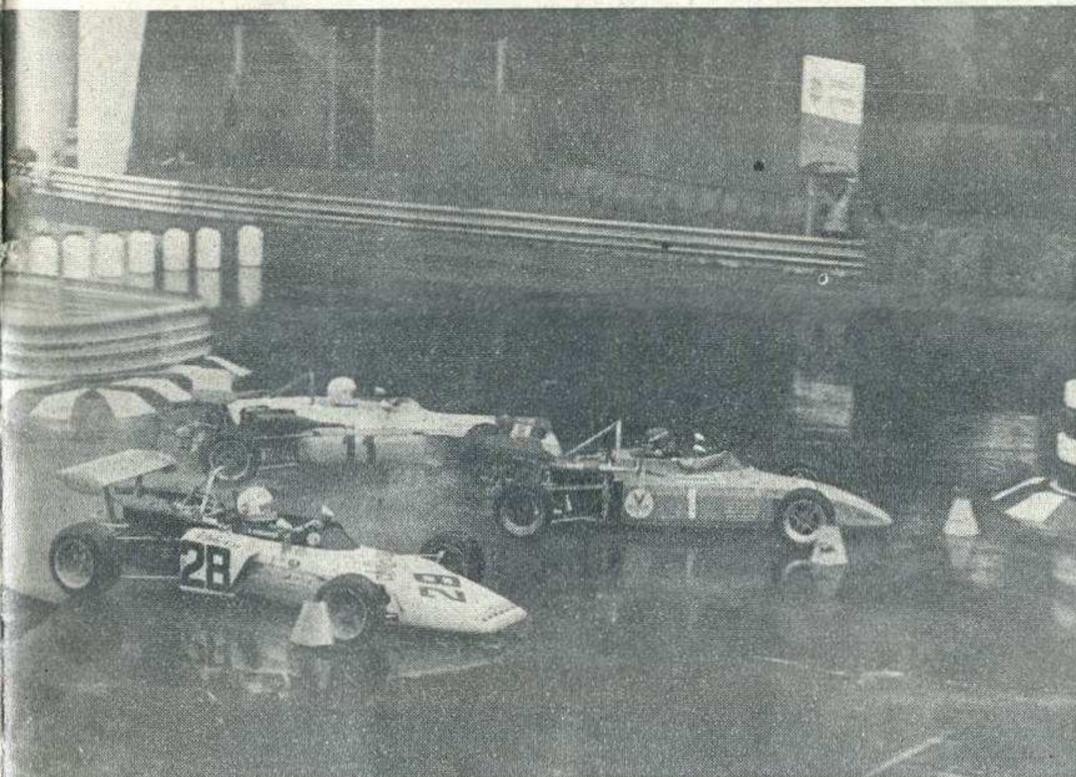
Giro più veloce: il 3. di Brambilla (Brabham BT35) in 2'22"1 alla media di kmh 146,305.

FINALE

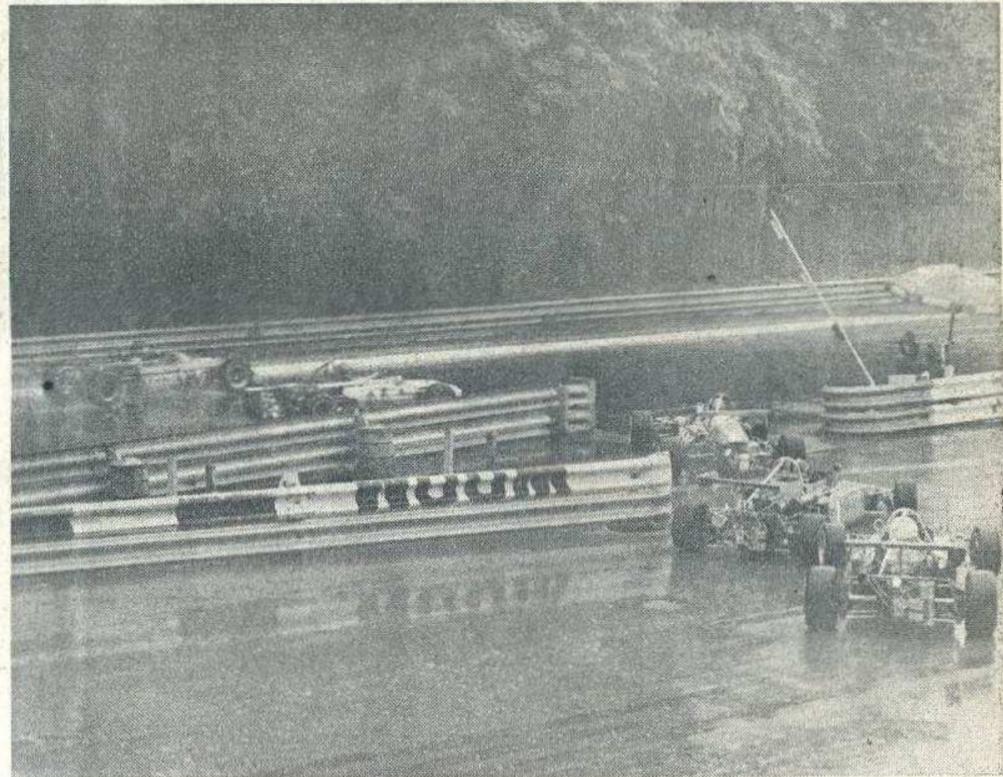
1. Vittorio Brambilla (Brabham BT35) 33'45"2, media kmh 153,984; 2. Fontanesi (Brabham BT35) 33'48"3; 3. Pica (Brabham BT35) 34'04"1; 4. Pesenti Rossi (Brabham Novamotor) 34'50"5; 5. Bignami (Brabham BT35) 35'02"6; 6. Bergami (Branca Novamotor) 35'23"2; 7. Spreafico (GRD Alfa) 35'42"4; 8. Ricci (Lotus) 36'14"3; 9. Sassi (GRD Delta) a 1 giro; 10. Manzoni (Birel) a 1 giro; 11. « Gimax » (Brabham Novamotor) a 1 giro; 12. Piazzi (Brabham BT28) a 1 giro; 13. Avigni (Brabham BT35) a 1 giro; 14. « Enzo » (Brabham BT35) a 1 giro; 15. Gatta (Tecno) a 2 giri; 16. Minozzi (Gozzoli) a 3 giri; 17. Giorgio (Brabham Novamotor) a 6 giri; 18. Maggi (Branca Novamotor) a 7 giri; 19. Marazzi (Quasar) a 9 giri.

Giri più veloci: il 16. di Brambilla (Brabham BT35) in 2'11"9 alla media di kmh 157,619 e l'8 di Giorgio (Brabham Novamotor).

BRAMBILLA jr. maestro in «chicane».



Siamo alla variante sul rettilineo dei box: mentre Spreafico pare intenzionato a tirare dritto, Colombo e « Gero » affrontano come possono il difficile ostacolo



Questa è la «scappatoia» con barriera che viene utilizzata allorché un pilota (in questo caso nell'ordine Pescia, Colombo e Spreafico) non riesce ad affrontarla

MONZA - Una pioggia degna del diluvio universale è calata su Monza per tutta questa quarta Coppa Agip, falsando forse qualche valore e mettendo in seria crisi molti piloti di monoposto trovatisi a dover combattere contro un elemento infido, che si aggiungeva alla incognita delle nuove varianti. Tutto questo mette ancora più in risalto la stupenda prova di Vittorio Brambilla, a sua agio anche in questa grande piscina, dove a mo' di Novella Calligaris ha conquistato il suo terzo successo in questo combattutissimo campionato italiano. Vittorio aveva già posto serie ipoteche con la vittoria della batteria, che lo aveva visto vincitore davanti a un Pica per niente arrendevole, anche se con quel mezzo a disposizione non ci si poteva veramente attendere di più, dal momento che il suo avversario più agguerrito nella corsa al titolo italiano, Carlo Giorgio era stato fermato dalla rottura della pompa della benzina.

L'unico all'altezza del monzese, che con questo ennesimo risultato vittorioso si avvia alla conquista del titolo, è stato senza dubbio il redivo Fontanesi, che abbiamo rivisto con piacere condurre con disinvoltura prima la sua batteria, dove ha distanziato il secondo, il più che positivo Sassi, di più di un minuto. Fontanesi, che corre ora per i colori della Scuderia Italia, ha confermato con un secondo posto mai messo in discussione in finale il raggiunto grado di preparazione che lo pone di nuovo fra i più autorevoli candidati

italiani per la F. 2 del prossimo anno, assieme a Vittorio Brambilla decisamente maturo per questo passaggio. Del terzo posto di Pica abbiamo già parlato: conosciamo le sue doti sul bagnato (sull'asciutto forse non gli sarebbe riuscito un exploit del genere) non perché risultati del genere non siano alla sua altezza, ma perché questa volta la macchina di cui disponeva non era proprio all'altezza delle più competitive. E maggiore è il merito se consideriamo che tutto ciò è stato ottenuto con gomme Dunlop, notoriamente meno efficienti delle più recenti Firestone con la pioggia battente.

Pesenti Rossi ancora una volta ha dimostrato la sua regolarità: partito per la finale in ultima fila (come riserva dopo l'incidente della batteria) ha risalito con pazienza tutte le posizioni, concludendo al quarto posto soffiato all'ultimo giro allo sfortunatissimo Sassi, costretto al ritiro proprio alla variante dopo che il suo motore alluvionato non ne voleva sapere di terminare la gara.

Piove a dirotto per la prima batteria (a dire il vero continuerà per tutto il pomeriggio) e le 15 vetture si apprestano al via, per poi entrare nella prima variante. Il direttore di gara si è ben raccomandato di non superarsi durante gli ultimi metri prima di tale « imbuto » e a dire il vero tutti si attengono a tali disposizioni: e proprio per non entrare in due alla volta (tra l'altro non ci si sta materialmente) Pescia e Co-

lombo perdono il loro turno e vanno dritti.

Pescia ripartirà per poi fermarsi al quinto giro con una gomma dechappata, mentre per Colombo non ci sarà niente da fare per un cavo delle candele bagnato.

Per la partenza il più veloce era stato Pesenti, ma già al primo giro Fontanesi conduceva sul bergamasco: al secondo giro quest'ultimo non transitava addirittura, essendo incappato

Così il tricolore F. 3 (dopo nove prove)

V. Brambilla p. 37; Giorgio 31; Pica e Pesenti Rossi 29; Francisci e Bignami 13; Fontanesi 12; T. Brambilla 11; Colombo 9; Cinotti e Spreafico 3; Lombardi 5; Bodini 4; Venturi e « Gero » 2; Gatta, Piazzi e Bergami 1.

in un testa-coda rovinoso complice una enorme pozza d'acqua che si era formata subito sotto al sottopassaggio prima della curva Ascari. Fermo Zorzi ai box con la pressione olio alle stelle Fontanesi continua imperturbato la sua marcia: secondo per diversi giri è Marazzi, che verrà poi attaccato e superato da un Sassi scatenato sotto l'acqua battente mentre per il

quarto posto la lotta fra Maggi (in difficoltà col cambio) « Gero », Spreafico e Bergami sarà ad appannaggio di quest'ultimo. Non vengono qualificati inoltre Pavesi che si era girato all'uscita della parabolica sbattendo le sospensioni anteriori e Noè che partito con le slicks si era prudentemente fermato prima di decollare completamente privo di aderenza.

Ancora in quindici (assenti Baldi) per la seconda batteria con Carlo Giorgio che per primo infila la variante davanti a Brambilla e Pica rinvenuto subito molto bene: ma il battistrada sarà subito fermo con la pompa della benzina in avaria. Fermo subito anche Gaudenzi Mantova, che decolla anch'egli complice la pozzanghera (o meglio il lago) del sottopassaggio e sbatte il musetto e Igino Scarpenti. Dal secondo passaggio alla fine è Vittorio Brambilla a condurre la muta dei motoscafi: Pica è sempre secondo, ma non si avvicina mai al battistrada. Al sesto giro Brambilla, che da tempo cerca di doppiare un debuttante un po' restio, tira dritto in variante, ma non perde molto tempo e riesce a concludere sempre al primo posto. Terzo è Minozzi, che pare abbastanza a suo agio con gomme anteriori non racing, davanti a Bignami e « Gimax ».

Con l'assenza « opportuna » di Pescia, Staffieri e « Gero » possono prendere il via per la finale anche le riserve Avigni, Pesenti e Carlo Giorgio, per far partire il quale Angiolini, patron del Jolly, era pronto a fermare

anche altri piloti oltre all'obbedientissimo « Gero ». Alla partenza Fontanesi fa slittare meno le ruote di Brambilla ed entra primo in variante: alle sue spalle giungono un po' ingruppati e devono fermarsi per l'imbottigliamento creatosi al primo imbuto. Ma è ancora Vittorio Brambilla a condurre seguito da Fontanesi, Pica, Bignami e via via gli altri, mentre Pesenti Rossi recupera subito molto bene. Al terzo giro Brambilla riesce a racimolare qualche metro sul compagno di squadra Fontanesi mentre più staccato è Pica: Bignami è, per i primi giri terzo, ma viene attaccato ben presto da Sassi che conquista non senza fatica la quarta posizione. All'ottavo giro Marazzi si fermerà al box ritirandosi per il difettoso afflusso della benzina: Pesenti è già in settima posizione mentre Carlo Giorgio si trova al nono posto. Due giri dopo si fermerà ai box con una gomma forata; Minozzi invece si fermerà all'uscita della parabolica, con la sospensione in disordine, dopo un'aspra lotta con Bergami per la sesta posizione, dal momento che le piazze antistanti sembravano ormai aggiudicate. Ma non era così: all'ultimo giro era la volta dello sfortunatissimo Sassi (in questa occasione nessuna colpa si può attribuire al pilota di Reggiolo) che doveva rinunciare a un meritissimo quarto posto, vittima dell'acqua che aveva bagnato l'impianto elettrico e fermava inesorabilmente il regolare motore Delta.

Leopoldo Canetoli

Ripresa (dopo 2 mesi) con colpo di scena

VIDORI non più 2° RAGAIOLO cambio K.O.

MONZA - Dopo circa due mesi di stasi le monoposto di Formula Monza tornano all'autodromo in una splendida serata (anche se un po' umida) per la disputa dell'ottava prova del Trofeo Cadetti AGIP.

Numerosi gli iscritti (67) tra i quali gli esordienti «Gico» e Macchi. Già nelle prove libere che precedevano le solite tre batterie e finale si assisteva a quello che doveva essere l'unico grosso colpo di scena della serata. Il leader della classifica del trofeo, il veronese Orazio Ragaiolo, rompeva il cambio della sua RGB. Vana risultava la sua accorata richiesta di poter allinearsi nella terza batteria anziché nella prima come da sorteggio. I commissari sportivi non ammettevano nessuna deroga al regolamento. Così senza il «mattatore» di questo trofeo 1971, ecco venire alla ribalta il pilota definito l'eterno secondo. Si tratta del ventottenne di Pieve di Soligo Roberto Vidori, alliere della Scuderia Alexandria, che poteva vivere finalmente la sua serata di gloria.

Dopo il facile successo in batteria, Vidori si schierava nella finale deciso a ripetere il successo colto nella quarta prova del «Cadetti» davanti a Ragaiolo e Ottini. E infatti il pilota non si smentiva. Pur partito in seconda fila, l'alliere della Scuderia Alexandria già al primo giro transitava in testa inseguito dalla Maco di Monti, dalla Lab di Panzeri, dalla Melesi di Ottini e dalla Lab di Ravaglia.

A metà gara la media è piuttosto alta: si viaggia ad oltre 115 chilometri orari. Intanto dal gruppetto del quattro che inseguono alle spalle del fuggitivo Vidori, comincia a perdere terreno la Maco di Monti. Accuserà noie all'impianto elettrico che comunque non gli impediranno di classificarsi in quinta posizione assoluta. La conclusione del 20 giri di gara saluta l'arrivo vittorioso di Vidori mentre per la piazza d'onore la volata a tre che disputano Panzeri Ottini e Ravaglia si risolve a favore del primo. Con questo successo Vidori migliora notevolmente la sua posizione in classifica che lo vede secondo con 27 punti preceduto da Ragaiolo, attestato a 42 punti. Non ci sembra che la posizione del veronese possa essere attaccata e messa in forse in quanto mancano soltanto due prove alla conclusione del trofeo.

Nelle tre batterie che precedevano la finale non ci sono stati episodi di particolare rilievo. Nella prima, per la quale si schieravano sedici vetture, ottimo duello tra la Maco di Monti e la Lab di Panzeri che, dopo aver staccato tutti gli avversari, procedevano insieme fino alla conclusione dei 12 giri di gara.

Diciassette vetture schierate invece per la seconda batteria che come abbiamo detto si risolveva in uno splendido monologo della Repetto di Vidori. Staccatissimi si classificavano nelle immediate posizioni Ceria, Taroni, Pietra, Mejani e Renato Benusiglio. Ed eccoci infine alla terza batteria con sedici contendenti. I primi giri vedono in testa la Lab di Maestri alla quale fanno vigile guardia la Melesi di Ottini, la Repetto di Bartoli, la Sofia di Giuseppe Sofia e la Melesi di Migliarotta. Negli ultimi giri Ottini riesce a sbarazzarsi degli avversari e a concludere vittoriosamente. Tra sette giorni la penultima prova del trofeo.

Roberto Andreis

TROFEO CADETTI AGIP - Velocità in circuito per vetture Formula Monza - Monza, 31 agosto 1971.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Celso Monti (Maco) in 15'08" alla media di kmh 114,422; 2. Panzeri (Lab) 15'08"2; 3. Mercatelli (Mig-Mercatelli) 15'16"8; 4. Ravaglia (Lab) 15'20"; 5. Pavesio (Repetto) 15'40"; 6. Vigezzi (Santandrea) 15'47"1; 7. Pozzoli (Repetto) 16'11"1; 8. Facchinetti (Lucky) 16'16"; 9. Pizzocchera (Repetto) a 1 giro; 10. Maggiore (Olina) a 1 giro; 11. Merenda (Bonetti) a 1 giro; 12. Passera (Repetto) a 1 giro; 13. M. Benusiglio (Lab) a 8 giri; 14. Maggioni (Lab) a 9 giri; 15. Santandrea (Santandrea) a 9 giri;

ri; 16. Clerici (Repetto) a 10 giri.

2. batteria: 1. Roberto Vidori (Repetto) in 15'14"2 alla media di kmh 113,646; 2. Ceria (Repetto) 15'45"; 3. Taroni (Repetto-Spreafico) 16'06"4; 4. Pietra (Repetto) 16'06"9; 5. Mejani (Santandrea) 16'07"; 6. R. Benusiglio (Lab-Crm) 16'36"1; 7. «Cini» (Repetto) 16'44"6; 8. Citterio (Repetto) 17'54"7; 10. Colombo (Daco) a 1 giro; 11. Redaelli (De Ruy) a 2 giri; 12. Grasselli (Grasselli) a 4 giri; 13. Bionda (Lab) a 6 giri; 14. Carrà (Crm) a 9 giri; 15. Borrello (Giglio) a 10 giri; 16. Vargiu (Vargiu) a 12 giri.

3. batteria: 1. Bruno Ottini (Melesi) in 15'23" alla media di kmh 112,563; 2. Bartoli (Repetto) 15'31"6; 3. Maestri (Lab) 15'32"; 4. Sofia (Sofia) 15'39"3; 5. Miragliotta (Melesi) 16'04"2; 6. De Pace (Santandrea) 16'05"5; 7. Astori (Crm) 16'29"8; 8. Ozzello (Thiele) a 1 giro; 9. «Cigo» (Crm) a 1 giro; 10. Piccaluga (Sace 72) a 3 giri; 11. Frigerio (Fimar) a 5 giri; 12. Mariani (Repetto) a 5 giri; 13. Lugli (Melesi) a 7 giri; 14. Sario (Crm) a 8 giri; 15. Consonni (Repetto) a 8 giri; 16. Carini (Repetto) a 12 giri.

Finale: 1. Roberto Vidori (Repetto) in 24' e 53" alla media di kmh 115,253; 2. Panzeri (Lab) 24'57"5; 3. Ottini (Melesi) 24' e 58"; 4. Ravaglia (Lab) 24'58"2; 5. Monti (Maco) 25'19"4; 6. Maestri (Lab) 25'33"2; 7. Sofia (Sofia) 25'38"6; 8. Miragliotta (Melesi) 26'10"8; 9. Mejani (Santandrea) a 1 giro; 10. Bartoli (Repetto) a 1 giro; 11. Pozzoli (Repetto) a 1 giro; 12. R. Benusiglio (Lab-Crm) a 1 giro; 13. Citterio (Repetto) a 2 giri; 14. Ceria (Repetto) a 3 giri; 15. Taroni (Repetto-Spreafico) a 6 giri.

CLASSIFICA DEL TROFEO CADETTI DOPO OTTO PROVE

Orazio Ragaiolo punti 42; Vidori 27; Ravaglia 16; Ottini 15; Bosio 12; Frigerio e Viale 9; Bionda, Capra e Cavallini 8; Panzeri e Redaelli 6; Borrello e Monti 5; Melesi, Santandrea e Vigezzi 4; Miragliotta e Verrelli 3; Maggioni e Mercatelli 2; Maestri 1.

Spariranno due squadre F.1 per gli sponsor?

LONDRA - Lo stagionale «poker piloti» viene seguito attentamente e riferito, quindi per ora poco di nuovo o di sensazionale. In Inghilterra si ritiene che Chapman si sia assicurato un paio di «divi», anche se molti nutrono dubbi sulla saggezza di avere due «numero uno» in squadra. E' però corsa una strana voce secondo la quale Chapman e Fittipaldi dovevano lasciarsi per disaccordi economici. Tanto perché si sappia, fra i due correvano contrasti sulla questione del patrocinio, complicati non poco da Wilson Fittipaldi ai cui patronatori Emerson soccombeva.

In complesso si ritiene che soltanto le squadre Ferrari, McLaren e Tyrrell siano sistemate per il 1973, poi c'è chi dice che potrebbero sparire di scena alcune altre (una o due) e, tutto sommato, la questione base riguarda i patrocini, e soprattutto quello della Marlboro, naturalmente. I cinici sono sconcertati dalle manovre di Ecclestone e si chiedono perché mai abbia speso tanto per il materiale Eifelland, vista la modesta stagione delle Brabham. Molti dubbi, attorno ai progetti, per la nuova vettura, e un tale, che deve restare anonimo, ha detto: «Che cosa diavolo si aspettano di ottenere, con un telaio rabberciato, un motore sport e Graham Hill?» Commento poco gentile, ma...



A **MUNARI-MANNUCCI** potrebbero bastare due terzi posti (S. Remo e S. Marino) per vincere il titoloicolore '72 rally. Il compromesso nelle gare dopo Montecarlo e Sicilia. Munari dopo metà settembre andrà in Corsica in prova con la STRATOS-DINO

Rally internazionale di S. Martino di Castrozza

Ferodo è lieta di comunicare che al Rally Internazionale di S. Martino di Castrozza, le vetture Fiat, equipaggiate con pastiglie per freni Ferodo Formula 300 Rally, hanno ottenuto i seguenti risultati:

124 SPORT SPIDER 1600: dal secondo al settimo posto assoluto con Pinto-Macaluso, Bisulli-Zanucchi, Trombotto-Zanchetti, Verini-Scabini, Paganelli-Russo, Smania-Zambelli - Coppa delle Dame con Tommiz «Squaw», none assolute.

128 COUPE: 13 assoluta e prima del gruppo con Ceccato-Bertollo. (risultati in attesa di conferma ufficiale)

FERODO

Formula 300 Rally

Ferodo Italiana s.p.a. - Corso Inghilterra 2 - Mondovì (Cuneo)



Dal pilota-operaio al «rischiasempre» (TV)

● Ancora una volta la palma della miglior assistenza privata è andata all'organizzatissima Scuderia North-West capeggiata da un Dutto più in forma che mai. Questa volta però si sono visti sensibili progressi anche in altre assistenze fino a poco tempo addietro troppo raffazzonate.

● Una delle vetture private più attese era la 112 Abarth di «Fortebraccio» che stando al «si dice» sarebbe costata la bellezza di 2.800.000 lire. La vettura però non è arrivata a S. Martino con grande disappunto del pilota che l'ha fatta cercare per mare e per terra. Si è poi saputo il giorno seguente che l'autista incaricato di portarla, trovandosi improvvisamente (ed inspiegabilmente) senza soldi, aveva ripiegato su casa sua...

● Anche a S. Martino, come alle Alpi Orientali, c'era iscritta una grossa Mercedes Diesel che si è ancora una volta ottimamente comportata terminando la gara ed ottenendo anche discreti tempi in qualche prova speciale. Alla guida era Bernardi, al fianco Cumini, nella vita rispettivamente autista e padrone dell'autovettura.

● Una delle coppie più interessanti del rally era certamente quella composta da Gianmarini e Francesconi, si proprio quel Francesconi che si presentò a Rischiatutto. Tutto sommato, considerata la scelta del pilota, si può proprio dire che continui a rischiare...

● Personaggio fisso di ogni Rally che

si rispetti, Dante Salvay era anche a S. Martino di Castrozza. Questa volta però il suo compito era diverso dal solito, aveva l'incarico di descrivere da telecronista le fasi della corsa che venivano mandate in onda dal circuito chiuso appositamente predisposto dalla Marelli. Dire che il suo debutto è stato positivo è essere avari nei suoi confronti, piuttosto non ci resta che rammaricarci che non si dedichi più spesso alla F. 1, perché con lui correremmo il rischio di sentire dei commenti televisivi fatti come Dio comanda e non come la TV ci ha abituati!

● Lungo i percorsi delle prove speciali del Ghertele e della Marcesina erano in servizio ben 21 commissari di S. Martino capeggiati da Mosconi in veste di supervisore. Un utile allenamento in vista del rally che la repubblica del Titano ha messo in calendario per la metà di novembre e che ha tutta l'aria di diventare decisivo per l'assegnazione del titolo tricolore.

● Tra i pochi equipaggi italiani che correranno il Rally delle Alpi Austriache, ci sarà anche quello privato di Tacchini-Mariani con una HF G. 3 privata, ma che ci hanno detto molto seguita dai responsabili di Torino.

● Donatella Tominz e Gabriella Mamolo alias «Squaw» non correranno il prossimo Rally di Sanremo per partecipare (alla ricerca di punti nella coppa europea delle dame) al 1000 Minuti in Austria ed al Rally del Belgio.

Rilancio tricolore della maxicoppia italiana rallystica a S. MARTINO, nonostante il gioco di piazzamento dei piloti FIAT, arresisi in 6 contro 1 allo strapotere di Munari-Mannucci

IL «DRAGO» toccata e fuga

DAL DIRETTORE

S. MARTINO DI CASTROZZA - Cesare Florio cercava di svincolare alle pressioni di Sandro Munari, che qualche giorno prima del rally-gioiello dell'avv. Stochino era andato a Torino per chiedere di lasciarlo correre, con l'Abarth-Osel-la 2000, la 500 Km. di Imola. «Ma no; devi preparare Sanremo, non sono d'accordo...» Poi, forse per tagliare la testa alla necessità di una decisione immediata, a mezza bocca la promessa: «Beh, se vinci S. Martino ti darò il permesso».

Munari ha vinto S. Martino per la terza volta in 4 anni, e per la seconda col fido Mannucci. L'ha vinto con una toccata e fuga (quasi) entrambe magistrali. La «toccata» alla quarta prova speciale, quando la sua HF n. 1 si è inalberata a coltello schiacciando la fiancata-Mannucci e crinando il parabrezza. Poi un gruppetto di commissari di S. Martino, in trasferta di collaborazione (anche in vista del proprio rally d'autunno), ha dato la spinta necessaria per rimettere in orizzontale la Lancia di testa. E il «drago» si è scatenato, punto sull'orgoglio dal mai registrato suo capotamento (forse colpa dei braccetti allungati delle sospensioni che fanno campanare diversamente le ruote e con l'autobloccante è facile allora «puntare» di più, come è capitato anche a Ballestrieri?).

Dopo la toccata, la fuga decisiva verso i due minuti e più di vantaggio che non gli avrebbe tolto più nessuno, pur se era rimasto solo contro i lupacchiotti Fiat, preoccupati soltanto di dividersi le spoglie dei punteggi tricolori rimasti, mentre il malcapitato Bisulli (unico, col crescente Verini a far qualche tentativo con le 124 sport) sembrava diventato un piano... forte con gli ordini contrastanti di scuderia che gli davano, nelle due lunghe e drammatiche notti nella piscina semidolomitica,

occupata da 175 piloti e 175 navigatori, con mogli e mamme, sorelle, fidanzate e fidanzatine, suoceri e nonne, in un caleidoscopio di emozioni e di vicende che varrà la pena affidare a qualche pagina prossima, visto che in questo numero conviene lasciar spazio alla cronaca dell'efficace nostro reporter-concorrente Cavicchi, il quale ha diviso forse con Arnaldo Cavallari la sorte dei calici amari. Anche se non ha da lamentare «magioni» da Manghen.

Marcello Sabbatini

Classifica poco sincera

SAN MARTINO DI CASTROZZA - Prima della partenza se ne era parlato un po' con tutti di questo nono Rally di S. Martino, e con tutti si erano fatti dei pronostici che inevitabilmente indicavano la coppia Munari-Mannucci come favorita anche se si rischiava di sembrare monotoni ed assolutamente poco originali. Nessuno si nascondeva che ancor oggi il «drago» è l'unico che sappia staccarsi di quel tanto, o di quel poco, fate un po' voi, da quell'élite di piloti che in Italia fanno da sempre la parte del leone.

Le recenti disavventure negli ultimi rallies non ne avevano intaccato il mito che aveva raggiunto il suo vertice nell'alba fredda e festosa di Montecarlo; tutti si ricordavano dei suoi tempi nelle prime due prove di Udine, di Pavia, dell'Elba e per tutti era sempre l'uomo da battere.

Ma a S. Martino Munari è di casa, è il suo rally, che con questa sono già quattro le volte che termina vittoriosamente (nel '71 ancora con Mannucci, nel '69 con Bernacchini e nell'ormai lontano '64, nell'anno della nascita del rally, come navigatore di Cavalla-

ri) ed ha vinto nonostante un pauroso cappottamento lungo l'infida discesa del Ghertele, la quarta prova speciale, che poteva tagliarlo fuori del tutto dalla lotta ma che si è risolto solo in una teoria di ammacature e nulla più.

Contro il Munari di oggi non c'era niente da fare e se ne sono accorti subito quelli dell'agguerrita armata della Fiat che nulla hanno potuto se non vantarsi di aver portato al traguardo tutti gli spider in gara.

Di questi il migliore di tutti, in classifica, è stato Pinto che si è assicurato un prezioso secondo posto che gli consolida la posizione in testa all'europeo conduttori e nella Mitropa Cup, e proprio in funzione dell'europeo sarà già dalla prossima settimana in Jugoslavia a provare il rally locale col fido Macaluso con cui correrà subito dopo anche il 1000 Minuti in Austria pure valido per questa classifica.

Ma dicevamo il migliore in classifica, una classifica tutto sommato poco sincera cui ormai ci sta abituando il Rally di S. Martino, manovrata ai fini del campionato lo scorso anno dalla Lancia e quest'anno dalla Fiat che nel finale di gara ha rimescolato le carte nel mazzo imponendo ai suoi un ordine senz'altro utile ai fini degli interessi nei vari campionati in cui la casa torinese è impegnata, ma al solito ingiusta nei confronti di quei piloti che sul campo hanno reso secondo i loro reali valori.

Parliamo in particolare di Bisulli-Zanuccoli in forma splendida e protagonisti di una rentrée di tutto rilievo, e di Verini-Scabini sempre all'altezza delle loro migliori prestazioni in questa magica annata.

Ma tant'è, ed è risaputo, che gli interessi di squadra sono da sempre più importanti delle soddisfazioni del singolo pertanto questi piloti, almeno in apparenza, hanno preso con filosofia le decisioni dei loro superiori.

Terzo è finito così Trombotto

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 32

CONTINUAZ. DA PAGINA 31

(qui a S. Martino senza l'abituale Enrico sostituito dal recuperato Zanchetti) che adesso capeggia, in coabitazione, la classifica tricolore avendo raggiunto Barbasio e Sodano che si sono dovuti ritirare, dopo un ottimo inizio, per la rottura del loro motore, fatto quanto mai strano per loro e che non si verificava da ben tre anni, proprio dalla sesta edizione del Rally di S. Martino.

I due lanciati adesso si trovano già in Austria dove si corre il Rally delle Alpi valido oltre che per il campionato marche che la Lancia sta conducendo, anche per il campionato italiano.

In Austria ci saranno anche Paganelli-Russo quarti assoluti a S. Martino e quarti adesso anche nella corsa al titolo nazionale. Il loro recupero è stato anch'esso un frutto «politico» dell'ultima ora ma i due piloti possono imprecare contro la malasorte che li ha perseguitati per tutta la prima parte della gara.

Nella lotta per il primato di casa nostra sono rientrati di prepotenza anche Munari e Mannucci che tornano ad essere i favoriti per il successo finale, mentre da questa classifica sono spariti definitivamente Ballestrieri e Bernacchini che continuano (ma fino a quando diamine!) a non terminare un rally nonostante abbiano tutte le carte in regola per meritare soddisfazioni ben più grandi.

Smania e Zambelli sono entrati pure loro nel gioco della casa madre, anche se non sappiamo sino a che punto, comunque in diverse prove hanno dato dimostrazione ampia ed esauriente delle loro possibilità velocistiche.

Nella parata Fiat l'unica piccola defezione è rappresentata dall'equipaggio femminile, le solite bravissime Tominz-«Squaw» che si sono fatte precedere da Bossetti-Mischiatti che in questa corsa hanno ritrovato la loro grinta migliore oltretutto staccando perentoriamente il pupillo di Scuderia, Vanni Tacchini, costretto al decimo posto assoluto ma pur sempre primo di gruppo 3.



Con il secondo posto a S. Martino, Pinto-Macaluso hanno vinto la Mitropa, rafforzando la posizione anche nell'europeo conduttori



Il magnifico quinto posto di Verini-Scabini ha dimostrato la maturità del giovane portacolori della squadra Rally della CSAI

«Tony» De Marco che sono stati sempre tra i primi in assoluto. Ma possono lamentarsi anche tanti altri privati, quelli che, sempre racchiusi nel proverbiale anonimato, hanno corso ed hanno buttato al vento soldi e speranze. Soprattutto coloro che per ultimi, in conseguenza dell'alto numero dei partenti, sono stati costretti a transitare sulle troppo sconnesse strade della Marcesina avendo poi la bella notizia di sapere che sulla strada in quelle disastrose condizioni i primi, il giorno dopo, non ci sarebbero passati per non distruggere le loro macchine.

E' questo l'unico appunto avvocato Stochino.

Il tricolore Rally

1. BARBASIO (Lancia)	p. 106,4
1. TROMBOTTO (Fiat)	p. 106,4
3. MUNARI (Lancia)	p. 100
4. PAGANELLI (Fiat)	p. 95,8
5. VERINI (Fiat)	p. 85
6. TOMINZ (Fiat)	p. 70,3
7. SMANIA (Fiat)	p. 63,4
8. PINTO (Fiat)	p. 55,2
9. TACCHINI (Lancia)	p. 54,6
10. CEGGATO (Fiat)	p. 49,7

tra i quali il più importante è quello di Fausto Carello.

Questi comunque i tempi della prima speciale:

1. Munari-Mannucci (Lancia) 9'52";
2. Barbasio-Sodano (Lancia) 10'09";
3. Paganelli-Russo (Fiat) 10'11";
4. Ballestrieri-Bernacchini (Lancia) 10'12";
5. Pinto-Macaluso (Fiat) 10'12";
6. Bisulli-Zanuccoli (Fiat) 10'24";
7. Verini-Scabini (Fiat) 10'26";
8. Smania-Zambelli (Fiat) 10'31";
9. Pittoni-Pittoni (Porsche) 10'32";
10. Marzatico-Marzatico (Porsche) 10'33".

Munari viene subito atteso per una conferma alla seconda prova speciale, l'insidiosissima Marande (Km. 5.000 in 6') tutta in discesa e particolarmente stretta. E la conferma arriva puntuale, mentre sparisce dalla scena Marzatico per un cappottamento e finiscono atardati Paganelli-Russo (per una foratura) e Ballestrieri-Bernacchini per una uscita di strada che sembrava di poco conto ma che ha fatto perdere loro diversi minuti non essendo riusciti a togliersi dal fossetto in cui erano finiti se non dopo l'arrivo di alcuni spettatori che li hanno soccorsi. Tra i tempi migliori spicca anche quello di Svizzero che con la sua Opel Ascona G. 1 dà il primo segnale d'allarme a Ceccato e Tecilla. Nelle classi più piccole si registra il ritiro per la rottura del trapezio posteriore di un abituale protagonista: Salvatori.

Questi i tempi dei migliori:

1. Munari-Mannucci (Lancia) 7'31";
2. Verini-Scabini (Fiat) 7'47";
3. Bisulli-Zanuccoli (Fiat) 7'47";
4. Smania-Zambelli (Fiat) 7'52";
5. Trombotto-Enrico (Fiat) 7'54";
6. Taufer-Bonelli (Porsche) 8'00";
7. Bacchelli-Rossetti (Porsche) 8'00";
8. Barbasio-Sodano (Lancia) 8'01";
9. Pinto-



Bisulli-Zanuccoli, «vittime» del gioco di squadra: erano secondi e gli hanno detto di rallentare. Bisulli è ora chiamato «piano-forte»

PRIMO GIRO

BARBASIO motore K. O. strage di ruote

S. MARTINO DI CASTROZZA - Tanto per cambiare a S. Martino piove con la puntuale violenza di ogni edizione tanto che qualcuno azzarda: «Se vince Munari, questo rally è proprio sempre uguale». Ed è stato così anche se nessuno poteva saperlo con sicurezza al momento della partenza dei quasi quattrocento equipaggi che sono partiti incuranti delle proibitive condizioni atmosferiche e delle brutte notizie riguardo lo stato ultraviscido dei fondi di alcune prove speciali. Tra i più noti manca Pelganta che, nonostante fosse iscritto, non si è presentato alle verifiche, sembra per una presa di posizione polemica dopo il suo perentorio successo nel Rally nazionale della Val Formazza, e lo jugoslavo Palicovych le cui note prestazioni, ottenute di recente alla guida di una Renault Gordini 12, incuriosivano.

Il via alle ostilità viene dato fin dalla prima prova speciale, quella del Passo Brocco (Km. 8.300 da compiersi in 10'). Doveva essere questa una prova estremamente tranquilla perché nel corso degli allenamenti nei giorni antecedenti la gara tutti i migliori ne denunciavano la facilità ed assicuravano di restare tranquillamente nel tempo, anche se ad onor del vero i piloti Fiat apparivano più titubanti.

Comunque in gara il tempo inclemente ha chiarito tutti i dubbi ed i soli Munari-Mannucci sono rimasti nel tempo. Frattanto si registrano già i primi ritiri

Macaluso (Fiat) 8'02"; 10. Svizzero-Rigato (Opel) 8'05".

La prova speciale di Valstagna (Km. 5.000 in 6') una classica del S. Martino, non dice niente di nuovo al vertice perché sono ancora Munari-Mannucci a primeggiare. Di rilievo comunque le prestazioni di «Toni» De Marco, con l'Alpine e di Dapino-Garzoglio che con la loro Fulvia G. 3 fanno registrare un 7'00" addirittura strepitoso. Peccato per loro che al C.O. precedente avessero tardato troppi minuti per la riparazione della balestra posteriore danneggiata alle Marande.

Questi i tempi:

1. Munari-Mannucci (Lancia) 6'49";
2. Pinto-Macaluso (Fiat) 6'50";
3. «Toni» De Marco (Alpine) 6'51";
4. Barbasio-Sodano (Lancia) 6'53";
5. Pittoni-Pittoni (Porsche) 6'54";
6. Paganelli-Russo (Fiat) 6'55";
7. Ballestrieri-Bernacchini (Lancia) 6'57";
8. Verini-Scabini (Fiat) 7'00";
9. Dapino-Barzolio (Lancia) 7'00";
10. Bisulli-Zanuccoli (Fiat) 7'02".

La quarta prova, il Ghertele (Km. 5.000 in 6') poteva rivelarsi decisiva. L'HF di Munari infatti si esibisce in uno spettacolare cappottamento, ma il «drago» è riuscito a riaddezzarsi e nonostante le vistose ammaccature ha terminato la prova senza un eccessivo ritardo dal primo che è stato Smania con lo spider Fiat.

Questi i tempi:

1. Smania-Zambelli (Fiat) 7'32";
2. Paganelli-Russo (Fiat) 7'33";
3. Barbasio-Sodano (Lancia) 7'33";
4. Ballestrieri-Bernacchini (Lancia) 7'36";
5. Trombotto-Enrico (Fiat) 7'38";
6. Bisulli-Zanuccoli (Fiat) 7'38";
7. Pinto-Macaluso (Fiat) 7'41";
8. Verini-Scabini (Fiat) 7'43";
9. Dapino-Barzolio (Lancia) 7'49";
10. Taufer-Bonelli (Porsche) 7'53".

Si arriva così alla tanto discussa e terribile prova della Marcesina (Km. 20 in 24') il cui fondo «scassamachine» aveva fatto parlare molto a lungo nei giorni precedenti la gara ed a proposito della quale non si conoscevano tempi indicativi in quanto nessuno si era arrischiato a pro-

kléber vince



9. RALLY SAN MARTINO DI CASTROZZA

- Equipaggio: BETTI-BETTI (Fiat 125S) della Scuderia Tre Gazelle; 1. del Gr. 2, classe 10.
- Equipaggio: PRESOTTO-BATTISTELLA (Renault R12 Gordini) della Scuderia Team Peg; 1. del Gr. 2, classe 9.
- Equipaggio: DUS-SPINAZZE (Fiat 128) Scuderia Venezia Corse; 1. del Gr. 1, classe 2.
- Equipaggio: BROCELLI-DELVAI (NSU 1000) Scuderia Piave Jolly Club; 1. del Gr. 2, classe 6.
- Equipaggio: GEMINATTI-PIACENZA (Autobianchi A.112) Scuderia Nord-West; 1. del Gr. 1, classe 1.

Kléber radiale V10 primo dove più difficile è vincere



dolci international 155

Dietro di loro Rack-Koheler hanno tenuto alto il nome degli equipaggi stranieri difendendosi fino all'ultimo dagli attacchi a ripetizione che gli venivano portati dai «porchisti» di casa nostra, Taufer-Bonelli e da Dall'Ava-Maiga autori ancora una volta di una gara positivamente anche se priva di quel mordente che tutti si aspettano di vedere tra pochi mesi sulle strade amiche del Rally di Sanremo.

Il quattordicesimo posto di Ormezzano-Falletti parla da solo e noi d'altronde non abbiamo più parole per questo pilota che tra l'altro è stato uno dei pochi ad attaccare per tutta la seconda tappa guadagnando posizioni su posizioni fino ad ottenere questo piazzamento che, data la macchina a disposizione, è di tutto rilievo. Un piazzamento di rilievo come quello che hanno occupato Ceccato-Bertollo e parlando di loro non si può prescindere dalla prestigiosa corsa di Svizzero-Rigato che solo una beffa finale ha tolto dalla classifica offrendo all'equipaggio ufficiale della Fiat la quasi matematica certezza di vincere la coppa CSAI del G. 1.

Motivo di lamentarsi contro la malasorte l'hanno anche tanti altri, alcuni famosi come Cavallari che non è riuscito a terminare per la prima volta questo rally, o come

V8eBlogScans

vare con decisione per non disfare la macchina. Munari recupera prontamente e distacca molto tutti gli avversari, ma la prova tiene fede alle promesse e opera una severa selezione particolarmente tra le vetture private. Il ritiro più serio è comunque quello di Barbasio-Sodano che hanno rotto il motore nella parte centrale della prova, mentre ritardi vistosi vengono accusati da Fagnola-Ulivi che sono vittime di una uscita di strada, e da Cavallari-Rombolotti che furono per la seconda volta

Questi i tempi:
1. Munari-Mannucci (Lancia) 24'37"; 2. Ballestrieri-Bernacchini (Lancia) 25'01"; 3. Bisulli-Zanucoli (Fiat) 25'24"; 4. Trombotto-Enrico (Fiat) 25'29"; 5. Verini-Scabini (Fiat) 25'47"; 6. Pinto-Macaluso (Fiat) 25'58"; 7. Pittoni-Pittoni (Porsche) 26'40"; 8. Bacchelli-Rossetti (Porsche) 26'42"; 9. Dapino-Barzoglio (Lancia) 26'43"; 10. «Toni»-De Marco (Alpine) 26'46".

Si è appena conclusa la terribile Marcesina che arriva subito il «famigerato» Manghen (Km. 10 in 12"). Sono sempre loro, Munari-Mannucci, a primeggiare. Tengono loro testa ottimamente i compagni di squadra Ballestrieri-Bernacchini. Purtroppo perseguitati dalla sorte in questa gara, si devono ritirare definitivamente Dapino-Barzoglio, mentre Trucco-Tesio, che nel precedente trasferimento erano stati autori di un pazzesco recupero dopo aver sbagliato strada su tragico consiglio del sottoscritto, furono un pneumatico e perdonano circa quattro minuti.

Questi i tempi:
1. Munari-Mannucci (Lancia) 12'08"; 2. Ballestrieri-Bernacchini (Lancia) 12'12"; 3. Smania-Zambelli (Fiat) 12'26"; 4. Verini-Scabini (Fiat) 12'29"; 5. Pinto-Macaluso (Fiat) 12'31"; 6. Trombotto-Enrico (Fiat) 12'33"; 7. Bisulli-Zanucoli (Fiat) 12'38"; 8. Pittoni-Pittoni (Porsche) 12'52"; 9. Bacchelli-Rossetti (Porsche) 12'53"; 10. Bossetti-Tiziano (Lancia) 13'02".

A S. Martino dove si transita al termine della prima semitappa mancano già diversi concorrenti, tra cui i bravi Bertolini-Chiarosa fermi per la rottura di un giunto. Al comando comunque sono sempre Munari-Mannucci incalzati da uno stuolo di Spider Fiat tra cui però è piuttosto attardato Paganelli che dopo aver rifiorato si è trovato con il cambio bloccato sulla salita del Manghen ed è giunto fino al controllo con la sola seconda marcia.

Senza storia la prova di Passo Duran (Km. 10,800 in 13"), praticamente tutta su asfalto, che viene compiuta nel tempo da quasi tutti i concorrenti. Sfortunatissimi in questa occasione Monaco-La Franca che sono incappati in una malaugurata foratura proprio nell'unica prova in cui doveva essere impossibile «bucares».

Questi i tempi:
1. Pinto-Macaluso (Fiat) 11'44"; 2. Bisulli-Zanucoli (Fiat) 11'45"; 3. Trombotto-Enrico (Fiat) 11'55"; 4. Marin-Bond (Lancia) 11'58"; 5. Munari-Mannucci (Lancia) 12'01"; 6. Verini-Scabini (Fiat) 12'02"; 7. Bacchelli-Rossetti (Porsche) 12'02"; 8. Presot-Cimolai (Renault Gordini) 12'03"; 9. Baggio-Baggio (Fiat) 12'03"; 10. «Toni»-De Marco (Alpine) 12'05".

Un lungo e noiosissimo trasferimento porta i concorrenti a Ponte Gardena dove li aspetta un'altra prova senza storia, quella di Castelrotto (Km. 5 in 6') dove il solo Bacchelli si impegna a fondo e fa registrare il miglior tempo, mentre la quasi totalità dei concorrenti non accusa penalità.

Questi i migliori:
1. Bacchelli-Rossetti (Porsche) 4'54"; 2. Pinto-Macaluso (Fiat) 5'02"; 3. «Toni»-De Marco (Alpine) 5'04"; 4. Verini-Scabini (Fiat) 5'06"; 5. Bisulli-Zanucoli (Fiat) 5'10"; 6. Ballestrieri-Bernacchini (Lancia) 5'11"; 7. Smania-Zambelli (Fiat) 5'12"; 8. Pittoni-Pittoni (Porsche) 5'13"; 9. Bossetti-Tiziano (Lancia) 5'13"; 10. Rack-Kobler (Porsche) 5'13".

Il trasferimento seguente che riporta a Molina di Fiemme e quindi al Manghen che deve essere ripetuto in senso inverso con gli stessi tempi e distanze, ferma definitivamente la Simca di Trucco cui si è rotto un braccio dello sterzo. Il primo a cappare è Pittoni (che era in ottima posizione) cui si è rotto un braccio dello sterzo; subito dopo lo imita l'altra Porsche della Lloyd Adriatico, quella di Bacchelli che rompe una sospensione, resta senza freni e finisce nella scarpata.

Pochi metri più avanti si arresta anche lo spider 124 di Perazio che rompe un fusello imitato a breve distanza da Teccilla col 128 coupé che correva per la prima volta col giovane Viale sostituito dell'ultima ora dell'abitabile Lipizer. Ma gli incidenti non sono finiti perché fuori strada finisce anche la quarta ed ultima Porsche-Lloyd, quella di Liviero-Sacco, mentre Bernocchi nel tentativo di evitare le vetture già ferme di Bacchelli e di Perazio finisce contro la parete rocciosa con la sua Fulvia e cappaotta anche lui.

Questi i migliori tempi:
1. Paganelli-Russo (Fiat) 11'59"; 2. Munari-Mannucci (Lancia) 12'01"; 3. Verini-Scabini (Fiat) 12'02"; 4. Pinto-Macaluso (Fiat) 12'06"; 5. Trombotto-Enrico (Fiat) 12'07"; 6. Smania-Zambelli (Fiat) 12'24"; 7. Bisulli-Zanucoli (Fiat) 12'32"; 8. Tauffer-Bonelli (Porsche) 12'42"; 9. Ballestrieri-Bernacchini (Lancia) 12'50"; 10. Cavallari-Rombolotti (Lancia) 12'58".

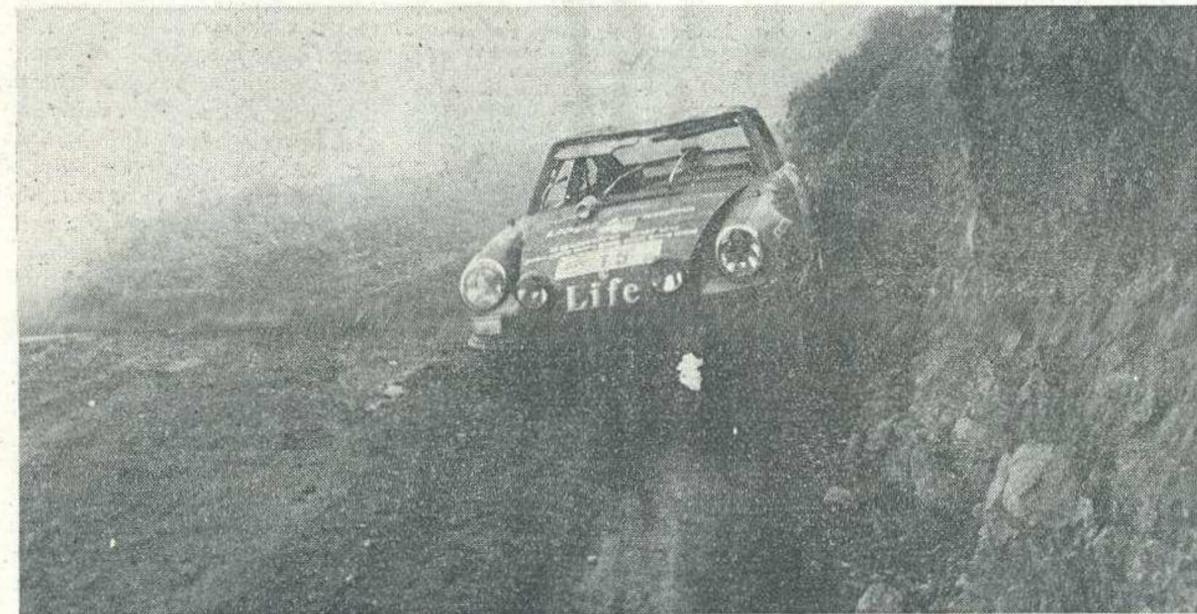
L'ultima prova della prima tappa è an-

cora appannaggio di Munari-Mannucci che proseguono impertentiti nel loro martellante attacco agli avversari. Sulle Marande, che viene ripetuta ancora in senso inverso, l'unico arresto da notare è quello dell'Ascona di Civolani cui i soliti cacciatori di ricordi non risparmiano nulla, ed in particolare tutta la fanaliera. Cosa comunque che è successa a quasi tutte le macchine rimaste per qualche minuto abbandonate sulle prove speciali secondo un malcostume che sta diventando deprecabile regola delle ultime gare.

Questi i tempi:
1. Munari-Mannucci (Lancia) 7'39"; 2. Verini-Scabini (Fiat) 7'45"; 3. Paganelli-Russo (Fiat) 7'47"; 4. Smania-Zambelli (Fiat) 7'49"; 5. Pinto-Macaluso (Fiat) 7'49"; 6. Trombotto-Enrico (Fiat) 7'50"; 7. Ballestrieri-Bernacchini (Lancia) 7'51"; 8. Bisulli-Zanucoli (Fiat) 7'57"; 9. Tauffer-Bonelli (Porsche) 8'09"; 10. «Toni»-De Marco (Alpine) 8'22".

All'arrivo a S. Martino si fanno i primi conti e si vede come Munari debba fare molta attenzione a non commettere il minimo errore perché dietro di lui una schiera di equipaggi Fiat è pronta a soffiargli un primato molto importante sia per il campionato italiano che per quello europeo che per la Mitropa Cup. Fanno sensazione comunque i piazzamenti di Svizzero-Rigato e di Virgulto-Cesari, mentre il decimo posto di Bossetti-Tiziano è indicativo della buona vena, in questa giornata, del Presidente della Tre Gazzelle.

Questi i primi al giro di boa:
1. Munari-Mannucci (Lancia) pen. 402; 2. Verini-Scabini (Fiat) pen. 539; 3. Pinto-Macaluso (Fiat) pen. 549; 4. Trombotto-Enrico (Fiat) pen. 550; 5. Bisulli-Zanucoli (Fiat) pen. 562; 6. «Toni»-De Marco (Alpine) pen. 785; 7. Smania-Zambelli



Ha rischiato grosso LEO PITTONI, con la capriola che l'ha tolto di mezzo: al di là dell'impervia discesa c'era un bel salto. Ma è ricaduto in strada (Attualfoto)

(Fiat) pen. 791; 8. Paganelli-Russo (Fiat) pen. 812; 9. Ballestrieri-Bernacchini (Lancia) pen. 845; 10. Bossetti-Tiziano (Lancia) pen. 849; 11. Svizzero-Rigato (Opel) pen. 932; 12. Tominz-Squaw (Fiat) pen. 933; 13. Rack-Kobler (Porsche) pen. 977; 14. Ceccato-Bertollo (Fiat) pen. 1071; 15. Tacchini-Mariani (Lancia) pen. 1077; 16. Dall'Ava-Maiga (Lancia) pen. 1089; 17. Virgulto-Cesari (Fiat) pen. 1103; 18. Aguzzoni-Tofful (Alpine) pen. 1104; 19. Giampietro-Borsari (Porsche) pen. 1123; 20. Ambrogetti-Torriani (Lancia) pen. 1145.

SECONDO GIRO

«BALESTRA» e tante altre capriole

Si riprende con la Prova di Passo Brocon ed è Ballestrieri a scatenarsi nel tentativo di recuperare il terreno perduto anche se qui al S. Martino è molto difficile riuscirci data l'assenza di settori particolarmente tirati al di fuori delle prove speciali.

Questi i tempi dei primi:
1. Ballestrieri-Bernacchini (Lancia) 10'07"; 2. Pinto-Macaluso (Fiat) 10'13"; 3. Munari-Mannucci (Lancia) 10'17"; 4. Paganelli-Russo (Fiat) 10'18"; 5. Trombotto-Enrico (Fiat) 10'23"; 6. Smania-Zambelli (Fiat) 10'24"; 7. Verini-Scabini (Fiat) 10'24"; 8. Bisulli-Zanucoli (Fiat) 10'27"; 9. Bossetti-Tiziano (Lancia) 10'38"; 10. «Toni»-De Marco (Alpine) 10'41".

La ripetizione in discesa delle Marende vede sfumare del tutto le speranze di

Ballestrieri-Bernacchini che finiscono ruote all'aria e che, nonostante riescano a terminare la prova, decidono di ritirarsi. Svizzero vede le sue possibilità compromesse per il distacco di un supporto del motore che gli procura la rottura della coppa dell'olio cui viene posto un provvisorio rimedio inserendo tra coppa e parapoppa un tampone di legno.

Questi i tempi dei primi:
1. Pinto-Macaluso 7'41"; 2. Paganelli-Russo 7'49"; 3. Munari-Mannucci 7'55"; 4. Verini-Scabini 7'57"; 5. Smania-Zambelli 8'00"; 6. Bisulli-Zanucoli 8'00"; 7. Trombotto-Enrico 8'00"; 8. Tauffer-Bonelli 8'19"; 9. Betti-Betti 8'28"; 10. Ormezzano-Falletti 8'31".

A Valstagna si ripete l'attacco dei piloti Fiat che occupano ancora le prime posizioni precedendo la Lancia (unica rimasta) di Munari. Il ritmo della gara è molto calato nelle posizioni di rincalzo perché molti concorrenti tirano già ad arrivare. Chi non si risparmia è comunque «Toni» che con la sua Alpine tenta il colpaccio di finire tra i primissimi.

Questi i tempi:
1. Pinto-Macaluso (Fiat) 6'45"; 2. Paganelli-Russo (Fiat) 6'46"; 3. Smania-Zambelli (Fiat) 6'49"; 4. Munari-Mannucci (Lancia) 6'50"; 5. «Toni»-De Marco (Alpine) 6'50"; 6. Bisulli-Zanucoli (Fiat) 6'51"; 7. Trombotto-Enrico (Fiat) 6'56"; 8. Tacchini-Mariani (Lancia) 7'01"; 9. Tauffer-Bonelli (Porsche) 7'02"; 10. Verini-Scabini (Fiat) 7'02".

Nella discesa del Ghertele sono ancora Smania-Zambelli a primeggiare alle paurose discese che dovranno affrontare tra pochi giorni in Argentina. Continuano intanto a far registrare ottimi tempi anche

Paganelli-Russo (Fiat) 12'37"; 3. Pinto-Macaluso (Fiat) 12'42"; 4. Trombotto-Enrico (Fiat) 12'45"; 5. Verini-Scabini (Fiat) 12'47"; 6. Bisulli-Zanucoli (Fiat) 12'48"; 7. Tauffer-Bonelli (Porsche) 12'57"; 8. Smania-Zambelli (Fiat) 13'08"; 9. Tacchini-Mariani (Lancia) 13'18"; 10. Bossetti-Tiziano (Lancia) 13'30".

Passo Duran e Castelrotto continuano ad essere due prove senza storia, pertanto tutto viene rimandato alle due ultime prove del Manghen e della Marcesina che i concorrenti rimasti in gara affrontano per la quarta volta.

Questi i migliori sul Duran:
1. Smania-Zambelli (Fiat) 11'45"; 2. Pinto-Macaluso (Fiat) 11'46"; 3. Verini-Scabini (Fiat) 11'56"; 4. Bisulli-Zanucoli (Fiat) 12'00"; 5. «Toni»-De Marco (Alpine) 12'04"; 6. Rack-Kobler (Porsche) 12'05"; 7. Tominz-Squaw (Fiat) 12'18"; 8. Tauffer-Bonelli (Porsche) 12'19"; 9. Marchiol-Pittoni (Lancia) 12'22"; 10. Bossetti-Tiziano (Lancia) 12'24".

E questi quelli a Castelrotto:
1. Pinto-Macaluso 4'54"; 2. Tauffer-Bonelli 5'04"; 3. «Toni»-De Marco 5'05"; 4. Bisulli-Zanucoli 5'07"; 5. Rack-Kobler 5'09"; 6. Verini-Scabini 5'10"; 7. Smania-Zambelli 5'11"; 8. Bossetti-Tiziano 5'14"; 9. Tacchini-Mariani 5'15"; 10. Paganelli-Russo 5'17".

L'ultimo Manghen però non dice niente di nuovo perché in troppi temono di ripetere i numeri della discesa del giorno precedente. Gli ultimi exploit sono di Svizzero che nonostante tutto difende il suo primato nel gruppo I e di Ormezzano (qui a S. Martino con l'ottimo Falletti) che continua a recuperare posizioni su posizioni in classifica.

Questi i tempi dei primi:
1. Paganelli-Russo 12'22"; 2. Munari-Mannucci 12'39"; 3. Verini-Scabini 12'41"; 4. Tauffer-Bonelli 12'46"; 5. Pinto-Macaluso 12'51"; 6. Trombotto-Enrico 13'02"; 7. Bisulli-Zanucoli 13'07"; 8. Smania-Zambelli 13'20"; 9. Bossetti-Tiziano 13'23"; 10. Svizzero-Rigato 13'28".

E si arriva all'ultima prova, quella della Marcesina, che non dovrebbe dire più niente e che invece si rivela tragica per l'Alpine di «Toni»-De Marco che non riesce a finire indenne e deve piegarsi ad una malaugurata sbiellata che i due piloti non meritavano di certo:

Questi i tempi:
1. Smania-Zambelli 8'04"; 2. Munari-Mannucci 8'10"; 3. Trombotto-Enrico 8'10"; 4. Pinto-Macaluso 8'14"; 5. Bisulli-Zanucoli 8'14"; 6. Paganelli-Russo 8'15"; 7. Tauffer-Bonelli 8'15"; 8. Rack-Kobler 8'30"; 9. Bossetti-Tiziano 8'40"; 10. Tacchini-Mariani 8'44".

Ma non è finita, ci sono ancora due drammi estremamente significativi e perfettamente inseriti in quello che è lo spirito a volte troppo ingrato, dei rallies L'Opel di Svizzero che è stata protagonista indiscussa della lotta del pilota privato contro il pilota ufficiale (Ceccato nella fattispecie) è costretta al ritiro con il motore fuso. L'altro arresto, quasi sul traguardo, è quello dello spider 124 di Mirri-Lenzi, portacolori di un certo tipo di romantici concorrenti, che solo nel tentativo di portare al termine il rally si erano adattati a correre tutta la seconda tappa e buona parte della prima con il motore a tre cilindri per una sbiellata che fortunatamente (sembrava!) non aveva intaccato il monoblocco. Ebbene con questa macchina, diventata la mascotte incredibile della forza di volontà, ce l'avevano quasi fatta senza pagare ritardi a nessuno C.O., ma proprio quando S. Martino di Castrozza era a pochi passi si sono dovuti ritirare per la rottura (sic!) della calotta dello spinterogeno.

C. C.

9. RALLY DI S. MARTINO DI CASTROZZA - Quinta prova del Campionato italiano dei rallies, prova valida per il campionato europeo conduttori e per la Mitropa Cup - S. Martino di Castrozza, 31 agosto - 2 settembre 1972.

CLASSIFICA FINALE

1. Munari-Mannucci (Lancia Fulvia HF L. 6) pen. 874; 2. Pinto-Macaluso (Fiat 124 spider) 1032; 3. Trombotto-Zanchetti (Fiat 124 spider) 1075; 4. Paganelli-Russo (Fiat 124 spider) 1272; 5. Verini-Scabini (Fiat 124 spider) 1293; 6. Bisulli-Zanucoli (Fiat 124 spider) 1317; 7. Smania-Zambelli (Fiat 124 spider) 1344; 8. Bossetti-Tiziano (Lancia HF 1600) 1564; 9. Tominz-Squaw (Fiat 124 spider) 1730; 10. Tacchini-Mariani (Lancia HF 1.6) 1796; 11. Rack-Kobler (Porsche 911 S) 1819; 12. Tauffer-Bonelli (Porsche 911 S) 1857; 13. Dall'Ava-Maiga (Lancia HF 1.6) 1902; 14. Ormezzano-Falletti (Fiat 128 coupé) 1990; 15. Ceccato-Bertollo (Fiat 128 coupé) 2056; 16. Betti-Betti (Fiat 125 S) 2079; 17. Cesari-Pizzera (Fiat 128 coupé) 2130.6; 18. Presotto-Battistella (Gordini R12) 2152; 19. Ambrogetti-Torriani (Lancia HF 1.6) 2165; 20. Marchiol-Pittoni (Lancia HF 1.6) 2175; 21. Vistarini-Raimondi (Citroen DS 21) 2419; 22. Carello-Baron (Fiat 125 S) 2443; 23. Fagnola-Ulivi (Fiat 125 S) 2752; 24. Merluzzi-De Carli (Opel Ascona) 2761; 25. Avventi-Baggio (Lancia HF 1.6) 2809; 26. Turolla-Di Stasi (Lancia HF 1600) 2854; 27. Facetti-Vizzari (Lancia HF 1600) 2867; 28. Furlan-Bellavere (Opel Ascona 1.9) 2872; 29. Carminati-Braito (Fiat 124 S) 2920; 30. Bonato-Faggioli (Lancia HF 1.6) 2947; 31. Pons-Balu (Fiat 124 spider) 2992; 32. Niko-Melliza (Lancia HF 1.6) 3053; 33. Torriani-Quaranta (Fiat 125 S) 3181; 34. Illicher-Battisti (Ford Escort M.) 3256; 35. Grskovich-Dus (Lancia HF 1.6) 3311.4; 36. Stoppato-Gorgoretti (Fiat 125 S) 3388; 37. Piovone-Cecchetto (Fiat 125 S) 3419; 38. Merlone-Leonetti (Volvo 142) 3433; 39. Monaco-La Franca (Fiat 125 S) 3501; 40. Dus-Spinazze (Fiat 128) 3584; 41. Bianco Mengotti-Exposito (Lancia HF 1.6) 3586; 42. Gussio-Maschietto (Fiat 125 S) 3590; 43. Bompani-Vicini (Fiat 128 coupé) 3738; 44. Masnata-Negri (Fiat 128 coupé) 3758.2; 45. Di Taranto-Maran (Lancia HF 1.6) 3872; 46. Corradini-Pescoller (Fiat 124 spider) 3887; 47. Bettega-Bregantini (Fiat 128 rally) 3962.4; 48. Vit-Bulzacchi (Gordini R8) 3980; 49. Mularo-Vanon (Fiat 127) 4004; 50. Borsetto-Calare (Fiat 124 coupé) 4141; 51. Gaioni-Fraccaroli (Fiat 125 S) 4217; 52. Comotto-Bugolotti (Fiat 128 coupé) 4413; 53. Parlatoni-Accorsi (Fiat 128 coupé) 4475; 54. Brion-Stuani (Fiat 128) 4728; 55. Bedin-Manfrinato (Mini Cooper MK3) 4816; 56. Milani-Morselli (Fiat 125 S) 4840; 57. Flocchi-Tinacci (Fiat 128 rally) 4856; 58. Quarti-Pereno (Alpine R. A 110) 5022; 59. Bernardi-Cumini (Mercedes 220 D 8) 5106; 60. Solda-Zarabara (Simca Rallye 1) 5128; 61. Isoli-Ferramosca (Ford Escort GT) 5214; 62. Pinato-Fornicola (Fulvia S) 5345; 63. Albano-Celato (Lancia HF 1.6) 5554; 64. Maraglino-Botter (Peugeot 204) 5581; 65. De Leener-Deffresnes (Ford Escort M) 5612; 66. Sergas-Alzetta (Fiat 128 rally) 5658; 67. Iccudrac-Adeg (Fiat 128 coupé) 6267.2; 68. Broccoli-Delvai (NSU 1000) 6518.6; 69. Castellini-Rassato (Fiat 125 S) 7033.6; 70. Mazza-Andreoli (A 112 E) 7182; 71. Berloso-Vazzola (Peugeot 204 G) 7457; 72. Menegon-Rainis (Simca Rallye 1) 7462; 73. Prati-Rossi (Fiat 125 S) 8529; 74. Comirato-Taddei (Fiat 128) 8595.2; 75. Contaldi-Benato (A.R. 1750) 8654; 76. Gobert-Ratto (Fiat 124 spider) 9309; 77. Stefani-Zonta (Lancia HF 1.3) 10855.6; 78. Faneco-Poli (Ford Capri 1700) 11206.4; 79. Geninatti-Piacenza (A 112) 11762.4.

Il consigliere CSAI ha «sfidato» i rallysti in salita

La novità più grossa di questa nona edizione del Rally era rappresentata dalla prova finale in salita sulla strada che portava alla «Malga Ces». Questa prova era obbligatoria per tutti i concorrenti arrivati, ma era al di fuori della classifica finale. La salita-spettacolo finale tanto per cambiare è stata vinta da Munari che ha preceduto Pinto e Paganelli. La prova più seguita è stata comunque quella del Presidente della Sottocommissione velocità, Anzio Zucchi, che ha corso con la vettura di Cavallari. Per la cronaca ha ottenuto un tempo eguale a quello di Tacchini.

Classifica prova speciale «Malga Ces»

1. Munari-Mannucci 2'09"; 2. Pinto-Macaluso 2'11"; 3. Paganelli-Russo 2'13"; 4. Verini-Scabini 2'13"; 5. Bisulli-Zanucoli 2'19"; 6. Trombotto-Enrico 2'23"; 7. Smania-Zambelli 2'24"; 8. Bossetti-Tiziano 2'24"; 9. Tominz-Squaw 2'25"; 10. Tacchini-Mariani 2'26".

La «ROTHMANS 50.000» ha mancato il suo obiettivo tecnico spettacolare



Sorridente sul podio dei vincitori, Emerson Fittipaldi saluta la folla: è la terza volta che il brasiliano vince quest'anno a Brands Hatch

Formula FITTIPALDI

BRANDS HATCH - Con una guida liscia e calma, Emerson Fittipaldi ha ottenuto la vittoria che tutti si attendevano da lui alla Rothmans 50.000. Soltanto l'inesorabile presenza di Brian Redman — sempre pronto ad approfittare del più piccolo problema — ha impedito un totale dominio JPS. Pescarolo è arrivato terzo, ben staccato, dopo avere fatto una corsa prudente, precedendo di meno di un quarto di minuto Gerry Birrell che pilotava la prima F. 2 sul traguardo.

Dando un'occhiata alle prove è sorprendente rilevare che i tempi sono stati veloci quasi quanto quelli segnati nel G.P. d'Inghilterra e vale la pena notare che Scott e Bourgoigne (tredicesima fila) hanno segnato 1'27"4 e 1'28"1, contro 1'123"4 di Fittipaldi e di Redman, fatto che non dice troppo a favore di certi «grandi» della F. 1. Dice molto anche il fatto che al termine delle qualificazioni ci fosse rimasta soltanto una sport e ci rallegriamo con Mario Casoni per avere qualificato la sua Lola. Col susseguirsi delle prove la gara si annunciava più interessante di quanto si fosse pronosticato, però prima erano entrate in ballo le politiche, come accade spesso al giorno

COSI' (IN 30) AL VIA

REDMAN (McLaren M 19 A) 1'23"4	FITTIPALDI (Lotus 72) 1'22"5
GANLEY (BRM P 160) 1'25"2	BELTOISE (BRM P 160) 1'24"5
BIRRELL (March 722) 1'25"3	PESCAROLO (March 711) 1'25"2
SHECKTER (McLaren M 21) 1'26"	McRAE (McRae GM 1) 1'25"9
WESTBURY (Brabham BT 38) 1'26"	WATSON (Chevron B 20) 1'26"
CANNON (March 725) 1'26"4	HUNT (March 712 M) 1'26"1
REUTEMANN (Brabham BT 38) 1'26"6	PURLEY (March 721 G) 1'26"5
THOMPSON (Surtees TS 8) 1'26"6	BELSO (Brabham BT 38) 1'26"6
ROLLINSON (Lola T 300) 1'26"8	SCHUPPAN (March 722) 1'26"8
VAN LENNEP (Surtees TS 11) 1'26"8	SCHENKEN (Brabham BT 38) 1'26"8
ALLEN (McLaren M 18) 1'27"2	WINGFIELD (Brabham BT 36) 1'27"2
PROPHET (McLaren M 10 B) 1'27"3	JONES (GRD 272) 1'27"3
BOURGOIGNE (GRD 272) 1'28"1	SCOTT (Brabham BT 38) 1'27"4
SPICE (Kitchmac) 1'28"1	CASONI (Lola T 280) 1'28"1
HOLLAND (Lola T 192) 1'28"3	MACKAY (Brabham BT 30) 1'28"3

d'oggi nelle competizioni. L'associazione dei costruttori di F. 1 aveva tirato fuori un regolamento secondo il quale era vietato a qualsiasi pilota di F. 1 sotto contratto di correre in una gara della formula, in cui fosse necessario fare rifornimento. Questo significava, per esempio, che poiché la BRM aveva convertito due sole vetture, in modo da potere evitare il rifornimento, Gethin era fuori, e che Pescarolo, con la March di Williams, sperava che limitando i giri a 10.000 sarebbe riuscito a farcela con la normale quantità di carburante: se avesse dovuto fermarsi per mancanza di carburante, la fermata avrebbe significato il ritiro.

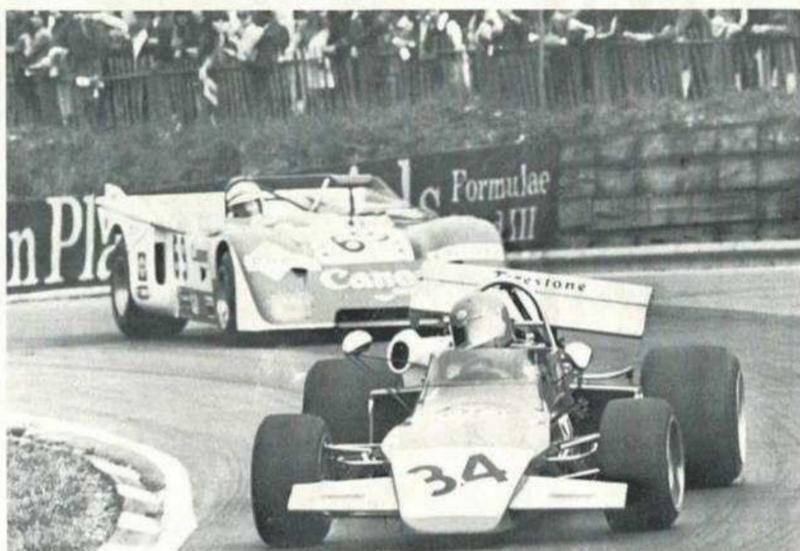
Come si era annunciato prima della gara, Fittipaldi doveva correre, anziché con la JPS con una Lotus 72 (d'accordo, sono la stessa cosa!) coi colori della ditta che lo patrocinava in corsa, la Café do Brasil, ma poi, d'un tratto alla Players è balenato il ricordo che, pur essendo la gara organizzata da una compagnia di tabacchi rivale, il contratto con la Lotus stabilisce che tutte le presenze Lotus F. 1 siano con la JPS e così, durante la notte, la vettura è stata riverniciata con i noti colori nero e oro e la vernice non era completamente asciutta, quando la vettura è andata alla verifica. «La Café do Brasil si è dimostrata molto comprensiva» ha detto Peter Warr «e cercheremo di ricompensarla, forse in F. 2».

Scarso l'interesse tecnico, vetture con aspetto inconsueto per i serbatoi extra, altre normali, coi piloti di F. 2 e F. 5000 rassegnati all'handicap della fermata per il rifornimento. Il più notevole esempio di mancanza di fiducia lo ha dato un meccanico della GRD F. 2, il quale ha ammesso di non essere preoccupato per la faccenda del rifornimento.

«I nostri motori non dureranno fino a quel momento» ha dichiarato.

Passiamo alla gara. Si deve osservare che varie «promesse» hanno dato ottime prestazioni, soprattutto Purley, al suo debutto in F. 1. Casoni, con l'unica sport che si sia qualificata, come abbiamo detto, ha lottato con molti problemi, per piazzarsi poi dodicesimo, comunque si può dire che la gara non è stata il fiasco che molti avevano previsto e se alcuni dei teams più importanti, che avevano promesso di partecipare, fossero stati presenti, sarebbe stata una corsa di prim'ordine.

Lo schieramento si è formato dopo la gara di «consolazione» e dopo com-



Sopra, indubbiamente singolare lo spettacolo, con le sport che si mescolavano alla monoposto di varie formule: la gara di consolazione, per i non qualificati, è stata vinta da Morgan. Sotto, il motore della March F. 1 di Purley va a fuoco: il debutto nella massima formula del bravo David è stato convincente. A destra, giornata deludente per la BRM: il solo Beltoise è giunto al traguardo con ben 17 giri di distacco



ROTHMANS 50.000 - Gara internazionale di velocità in circuito aperta a tutte le categorie - Brands Hatch, 28 agosto.

LA CLASSIFICA (118 giri)
1. Emerson Fittipaldi (Lotus 72) 2.50'49"1 media kmh 176,73; 2. Redman (McLaren M 19 A) 2.51'36"7; 3. Pescarolo (March 711) a 2 giri; 4. Birrell (March 722) a 2 giri; 5. Hunt (March 712 M) a 3 giri; 6. Watson (Chevron B 20) a 3 giri; 7. Rollinson (Lola T 300) a 6 giri; 8. Belso (Brabham BT 38) a 8 giri; 9. Prophet (McLaren M 10 B) a 9 giri; 10. Bourgoigne (GRD 272) a 10 giri; 11. Thompson (Surtees TS 8) a 11 giri; 12. Casoni (Lola T 280) a 11 giri.

Giro più veloce: Fittipaldi (Lotus 72) 1'25"1 media 180,37 kmh.

ROTHMANS 100 - Gara internazionale di velocità in circuito per le vetture non qualificate per il Rothmans 50.000 - Brands Hatch, 28 agosto.

LA CLASSIFICA
1. David Morgan (Brabham BT38) 36'40"6 media kmh 170,18; 2. Ashley (Lola T 191) 36'12"2; 3. Dean (Brabham BT 36) 36'16"2; 4. Lanfranchi (McLaren M 10 B) 36'20"7; 5. Trimmer (Brabham BT 38) 36'21"1; 6. Santo (McLaren M 10 B) 36'41"1; 7. Burton (Chevron B 21) 36'41"5; 8. Hanson (Chevron B 21) 36'47"8; 9. Green (Chevron B 18) 37'06"3; 10. Robinson (Chevron B 21) 37'07"1.
Giro più veloce: Morgan (Brabham BT 38) 1'28"5 media kmh 173,45.

plicati preliminari, il più divertente dei quali è stata la corsa dei trattori, ove piloti che ridevano a crepapelle si arrabattavano con il cambio fra le gambe e molte cose nuove per loro. Dopo tre curve, tutti hanno capito che i trattori andavano bene sull'erba quanto sulla pista e qualsiasi disciplina che fosse esistita è scomparsa. Reutemann ha battuto di stretta misura Fittipaldi, vincendo il Trofeo Edgar Jessop (un pilota che non esiste, inventato da qualcuno e molto popolare in Inghilterra). Premio, un paio di scarpe da tennis usate e molto consumate, montate su un piedistallo (e un assegno di cinquanta sterline).

All'abbassarsi della bandiera, Fittipaldi è scattato in testa come una palla di cannone e non ha più perso la posizione. Al termine del primo giro gli era dietro Redman (secondo posto che anche lui non ha più abbandonato) seguito da Beltoise, Ganley, Pescarolo, Birrell, Scheckter e l'«uomo della F. 5000» McRae. Casoni si è sistemato fra Holland e Bourgoigne, al ventiquattresimo posto.

Molto presto Fittipaldi ha cominciato ad allargare il varco che lo separava da Redman, mentre questi faceva altrettanto nei confronti di Beltoise. Birrell ha sferrato l'attacco a Pescarolo, il quale aveva avuto ordine di non usare il massimo dei giri, mentre Purley ha cominciato presto a risalire, mettendo in luce molta foga in questa sua prima corsa con una tre litri. Al quinto giro ha strappato l'ottava posizione a Scheckter, il quale cominciava a rallentare. E' stato infatti superato da McRae e poco dopo è arrivato al box, ove si è versata dell'acqua nel motore, rilevando che usciva da punti molto imprevedibili, per cui il ritiro è stato immediato. Poco dopo si è fermato McRae, con la pressione dell'olio bassa; è ripartito, è tornato al box, la vettura è stata portata via per essere riparata, è riapparsa dopo parecchio tempo, ma è stata poi squalificata perché era proibito lavorare attorno alle macchine fuori dei boxes. Intanto Schuppan, alla sua prima corsa con una F. 2, se l'è cavata molto benino, prima che si ripresentasse l'albero motore.

Al venticinquesimo giro Fittipaldi non si staccava più tanto velocemente, anzi in qualche tornata Redman ha guadagnato una frazione di secondo perché Emerson teneva bassi i giri (Warr aveva intenzione di segnalare «10.000» quando il vantaggio fosse stato di un minuto, ma in effetti Fit-

tipaldi non ha mai superato i 10.000 giri, neppure nelle prime fasi). Ciononostante la Surtees di van Lennep, in undicesima posizione, è stata doppiata al venticinquesimo giro. Beltoise continuava ad occupare il terzo posto, Pescarolo il quarto davanti a Watson, faticando però per conservarlo. Poi veniva Birrell, seguito da Ganley, Rollinson e Hunt, il quale si godeva se non altro una bella gara dopo un periodo di magra («La gamba mi faceva molto male» ha ammesso dopo «ma non si deve dimenticare che questa è la mia prima gara dopo l'incidente»).

Van Lennep, Rollinson e Holland, tutti su F. 5000, sono stati i primi a fare rifornimento e hanno impiegato parecchio tempo; van Lennep non è poi rimasto in pista a lungo; si è fermato senza batteria e ha dovuto essere spinto fino al box. Era molto seccato, perché non aveva chiesto di essere spinto! Poco dopo è arrivato Reutemann, con la vettura del Rondel Team, che avrebbe dovuto fare la corsa senza rifornimento, e invece sono stati versati più bidoni di Motul!

Redman ha passato un brutto momento, quando ha messo tutte e quattro le ruote sull'erba, però è riuscito a tenere la vettura. («Sono finito su una chiazza d'olio che non era stata segnalata» ha poi detto). Si trattava quasi certamente di Motul, perché la vettura di Reutemann perdeva di nuovo visibilmente il lubrificante e Ganley ha fatto un testa-coda ed è poi arrivato prudentemente al box ove, si è infatti trovato un puntone rotto che ha portato al ritiro della BRM.

Poi il motore della vettura di Beltoise ha cominciato ad avere ritorni

sono stanco» ha detto «ma sono contento che non fosse una giornata calda. Non ho mai avuto un vantaggio come questo. In una corsa di F. 1. Prima di partire ero preoccupato, ma i commissari addetti alle bandiere sono stati ottimi e i piloti più lenti molto corretti, infatti è stata una corsa per niente pericolosa».

Consolazione per Ashley

BRANDS HATCH - Prima che si svolgesse la Rothmans 50.000 si è allineato un bizzarro assortimento di vetture sport e monoposto per partecipare alla «100 Km di consolazione». Alcune vetture non sono apparse, per esempio la Porsche 917 che in prova aveva subito chiarito di non essere in grado di qualificarsi (i concorrenti avevano dunque deciso di farla correre nell'Interserie). La Lola di Edwards era al palo, con la Brabham di Dean accanto; Dean l'aveva comprata il secondo giorno delle prove, quando si era reso conto che non sarebbe riuscito a qualificarsi con la Porsche. C'erano poi Lanfranchi su McLaren, Hanson su Chevron, Wolleck su Chevron, Burton pure su Chevron e altri. In tutto diciannove concorrenti, dato che molte vetture sono state ritirate il giorno della gara, compresa la Connew (motore rotto in prova).

Mentre i piloti si avviavano per il giro di ricognizione, il motore della vettura di Wolleck restava ostinatamente mu-

Trapianto con rigetto.

Non rischiatelo!

Usate
ricambi
originali
FIAT



La partenza della singolare corsa dei trattori, vinta da Carlos Reutemann

di fiamma e i giri, oltre a fermate al box, hanno dato un'altra cattiva giornata alla BRM (la vettura si è poi piazzata quindicesima, a diciassette giri dal vincitore). A questo punto soltanto Pittipaldi e Redman erano sullo stesso giro. Birrell e Hunt lottavano per la quarta posizione. All'ottantesimo giro Pescarolo si è fermato al box, ove i meccanici di Williams hanno cambiato una ruota anteriore a una velocità incredibile (il pneumatico cominciava ad andare a pezzi) sicché Henri è ripartito senza perdere la terza posizione.

Dieci giri più tardi Purley è arrivato al box con la March che aveva preso fuoco. «Ho guardato nello specchietto» ha poi raccontato «e ho visto una massa di fiamme. Ho tirato fuori l'estintore e sono uscito a precipizio dall'abitacolo. Sono deluso, però contento della mia corsa e la vettura è andata bene». Ha ragione, perché ha fatto un'ottima gara (F. 1, l'anno prossimo?). L'incendio è stato spento rapidamente dai commissari.

Schenken si è fermato con noie all'accensione e quasi subito il suo compagno di squadra, Reutemann si è ritirato per rottura di un pistone. D'un tratto il motore di Beltoise si è rimesso ad andare bene e il francese si è buttato all'inseguimento di Pittipaldi, mentre Casoni rallentava in modo drammatico e riacquistava poi velocità (dopo ha spiegato che aveva noie col selettore del cambio).

A venti giri dalla fine Pittipaldi conduceva per un minuto e Warr gli ha segnalato «9.500», non sapendo che già da tempo Emerson usava quel numero di giri. Nelle ultime tornate è salito al massimo a 7.500. Redman occupava un saldo secondo posto, incapace però di sfidare Pittipaldi per strappargli il primo. Schenken è corso dalla pista al box per prendere una nuova batteria, è tornato sempre di corsa per montarla sulla vettura che ha terminato emettendo strani rumori, ma per colpa del distributore e non della batteria. Il motore di Thompson è andato a farsi benedire, ma il pilota aveva già coperto una distanza sufficiente per piazzarsi prima di Casoni.

E così la gara si è conclusa e, per la terza volta, quest'anno, Pittipaldi è salito sul podio di Brands Hatch per ricevere un primo premio. Non aveva avuto nessun problema. «Non

to e pochi metri dopo il superamento della linea di partenza si è verificato un incidente, che poteva essere di vaste proporzioni, quando Lanfranchi ha provato di forzarsi un passaggio fra i piloti della prima fila e il muso della sua McLaren si è impennato, perché la ruota aveva toccato la parte posteriore della Brabham di Dean. Comunque, tutti hanno tenuto sotto controllo le vetture, superando disordinatamente, ma senza guai, la prima curva.

Col procedere della gara, molti giovani piloti hanno messo in luce le loro doti, soprattutto Morgan ed Ashley, mentre Trimmer è risalito dall'ultima fila, con la Brabham BT38, sottolineando così la pessima stagione che ha con il team JPS di F. 3. Edwards sferrava un attacco a Dean per la prima posizione e Lanfranchi, partito dalla terza fila, era tallonato da Ashley e da Morgan. Ashley ha superato la McLaren e altrettanto hanno poi fatto Morgan e Burton, approfittando della non poca confusione creata da Edwards, quando è finito in testa-coda sull'erba. Un giro dopo Ashley ha preso il comando, e pareva avere riacquisito un poco della sua antica forma. Intanto, nonostante avesse un alettone posteriore inclinato stranamente, dopo un urto con un'altra vettura, Morgan passava in seconda posizione, al sesto giro. Ora Wolleck era risalito fino all'undicesimo posto, che è diventato il decimo quando Edwards è arrivato freneticamente al box, con il muso della Lola ammaccato e con chiare tracce di pneumatico.

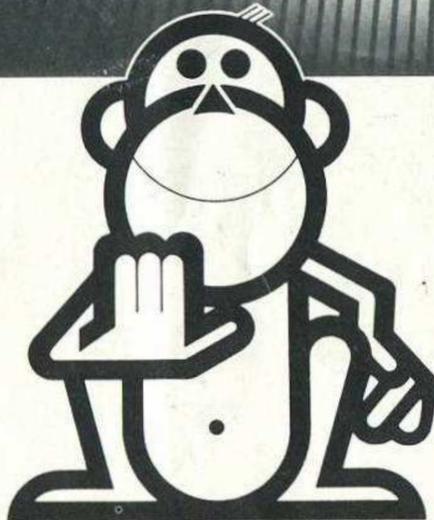
Piano piano Morgan ha riguadagnato terreno su Ashley e il varco con Dean si allargava. Burton e Hanson duellavano per il sesto posto, finché Burton ha perso tempo per un testa-coda, mettendosi poi a battersi col compagno di squadra Wolleck, che dopo tredici giri è però arrivato lentamente al box con una foratura. Ormai Morgan conduceva e si staccava da Ashley di una frazione di secondo a giro.

Nelle ultime fasi è apparso evidente che Ashley era rimasto senza l'uso di almeno una marcia e Dean ha cominciato a raggiungerlo, anche se il suo motore emetteva un suono poco soddisfacente. Quanto a Trimmer, si è accorto che raggiungere Lanfranchi era una cosa, altro paio di maniche superarlo. Burton, dal canto suo, non è riuscito per una questione di poco a recuperare il sesto posto da Santo. Vittoria dunque meritata, per Morgan, il quale ha poi detto: «Mi ha consolato per la delusione di non essermi qualificato nella gara principale e l'alettone mezzo staccato non mi ha mai preoccupato seriamente». Non potevano dire altrettanto alcuni degli osservatori sui bordi della pista!

David Hodges



AGENZIA LDB



per gli accessori fidatevi di noi!

Pensateci! Con poche aggiunte, la Vostra auto sarà un'altra, più elegante, più sportiva, più sicura, più vostra! Datele l'impronta del vostro gusto scegliendo nella vasta gamma dei nostri accessori.

EVEREST ACCESSORI DI FIDUCIA
MANIFATTURA GOMMA

Direzione: 48010 Fusignano (Ra) Tel. 77644 - Telex EVEREST 55039 - Filiali: TORINO Tel. 71827 MILANO Tel. 6884477 / ROMA Tel. 3498077 - Depositi: NAPOLI Tel. 357361 / CAGLIARI Tel. 57831

Choc a TUCUMAN
MONGUZZI vince

BERTOLINI come ICKX in SPAGNA

TUCUMAN - Circuito dell'autodromo municipale, con corse riservate alla meccanica argentina F.1 e F.2. Tre serie di 20 giri per la prima e due di 20 per la seconda. Undici macchine in pista, undici macchine che hanno superato il vecchio record di Plà. Alla partenza di F.1 le macchine si allineano 2 a 2 perché il circuito, stretto, non permette altro schieramento. Al via come sempre Di Palma in testa seguito da Maurizio Garcia. Al secondo giro sempre Di Palma che aumenta per sfuggire a Garcia che lo segue a 2".

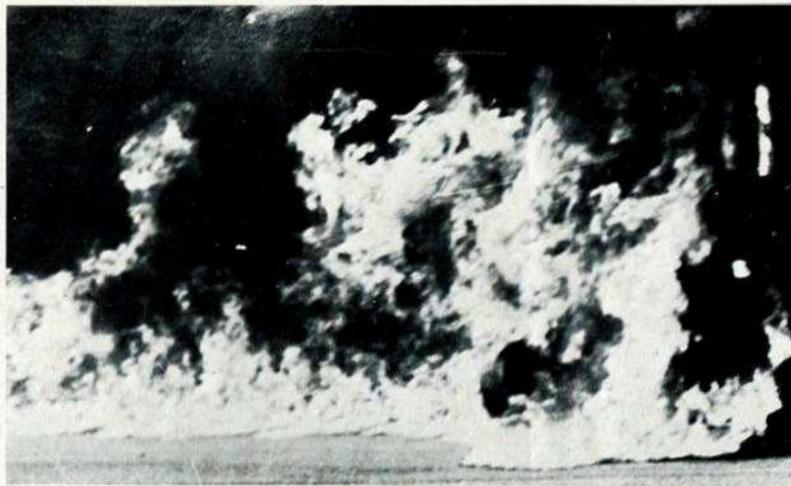
Poi, ecco un incidente: a Bertolini, che veniva in terza posizione si bloccano i freni all'uscita dell'unica retta di alta velocità. La macchina entra in testa-coda e urta violentemente il guard-rail. Subito una fiammata avvolge la vettura e Bertolini con la combinazione antifiamma può uscire a malapena dall'abitacolo pur trascinandosi una leggera scia di fiamma alle gambe. Mentre un pompiere estingue queste fiamme con estintore a polvere, i suoi colleghi volevano spegnere il rogo con... acqua, naturalmente con il risultato della perdita della vettura.

Intanto sul circuito continua la corsa, il commissario con i pompieri in pista cerca di fermare e rallentare i concorrenti che arrivano raggruppati, ma non ha nessuna bandiera gialla alla mano e prende la prima che gli capita, cioè quella rossa e ferma la corsa istantaneamente. Il pubblico invade la pista e si siede sui guard-rail, il commissario sportivo non accetta di riprendere la corsa in quelle condizioni ed i corridori sono raggruppati sulla linea di partenza. Dopo un lungo lavoro della polizia, finalmente si riesce a liberare un poco la pista e si riprende la corsa interrotta.

Di nuovo Di Palma in testa seguito



Dal rogo (sopra) della sua macchina, il pilota Bertolini esce fortunatamente illeso trascinandosi una leggera scia di fiamma alle gambe. Mentre un pompiere estingue queste fiamme con estintore a polvere, i suoi colleghi volevano spegnere il rogo con... acqua, naturalmente con il risultato della perdita della vettura



Sbaglia il via e vola in aria il «mossiere»

RIO CUARTO - Corsa per SP e F.4 su tre serie di 15 giri ognuna per gli SP e finale per somma di tempi; due serie di 15 giri per gli F.4 e una finale di 15 giri. 13 vetture al via compreso il Chelco III Marlboro di Garcia Veiga, che alla sua seconda uscita doveva poi vincere la gara.

La partenza è subito movimentata: dopo due giri le vetture non passano allineate a dovere e nonostante la vettura del commissario si faccia da



Garcia Veiga tamponato da Di Palma esce di pista e investe il Direttore di gara signor Pages che compie un acrobatico salto in aria, per fortuna senza gravi conseguenze. Più grave il fatto che in seguito a questo incidente si è scoperto che le ambulanze sul percorso non erano dotate di alcuna cassetta di pronto soccorso

parte, il direttore di gara non abbassa la bandiera. Le vetture scattano, ma finito il primo giro si trovano con la bandiera rossa. Delle quattro vetture di testa cioè Del Rio, Ternengo, Garcia Veiga e Di Palma solo il terzo si rende conto della bandiera e toglie il piede dall'acceleratore. Di Palma che viene dietro lo urta leggermente e lo spinge fuori pista dove investe il direttore di gara, Pages, che viene lanciato in aria, ma riporta per fortuna solo contusioni.

Si ripete la partenza dopo un'ora con Ternengo e Di Palma primi attori nella lotta per la vittoria finale. Il primo vince due delle tre serie in programma e una Di Palma, ma il regolarissimo Garcia Veiga ha la meglio in base alla somma dei tempi.

CORSA A RIO CUARTO - gara riservata a vetture SP e F.4.

LE CLASSIFICHE SP

Prima serie

1. Ternengo (Tornado) 18'58"10 alla media di kmh. 156,188;
2. Garcia Veiga (Chevrolet) 19'07"2;
3. Salatino (Ford) 19'17"3;
4. Del Rio (Tornado) 19'28"8;
5. Pauloni (Chevrolet) 20'04"1.

Giro più veloce: Ternengo a 160,450.

Seconda serie

1. Di Palma (Tornado) 18'28"4 alla media di kmh 159,188;
2. Garcia Veiga (Chevrolet) 19'35"3;
3. Salatino (Ford) 19'44"9;
4. Pauloni (Chevrolet) a 1 giro;
5. Plano (Chevrolet) a 1 giro.

Giro più veloce: Di Palma a 163,144.

Terza serie

1. Ternengo (Tornado) 19'10"3, media 153,812;
2. Garcia Veiga (Chevrolet) 20'00"3;
3. Pauloni (Chevrolet) 20'01"3;
4. Plano (Chevrolet) a 1 giro;
5. Urruti (Tornado) a 1 giro.

Giro più veloce: Di Palma a 161,801

Finale per somma di tempi

1. Garcia Veiga 58'42"2, media 150,698

- 45 giri;
2. Pauloni 58'43"3 giri 44;
3. Ternengo 56'39"1 giro 43;
4. Plano 58'33"7 giri 42;
5. Di Palma 57'36"9 giri 39;
6. Favero 58'35"6 giri 35;
7. D'Agnillo 20'20"4 giri 14.

Giro più veloce: Nardi a 134,804.

LE CLASSIFICHE F.4

Prima serie

1. Nardi in 22'14"3 alla media di kmh 132,601;
2. Balangione 22'31"8;
3. de Amorrortu 22'36"4;
4. Andreetta 22'45"4;
5. Signore 23'05"2.

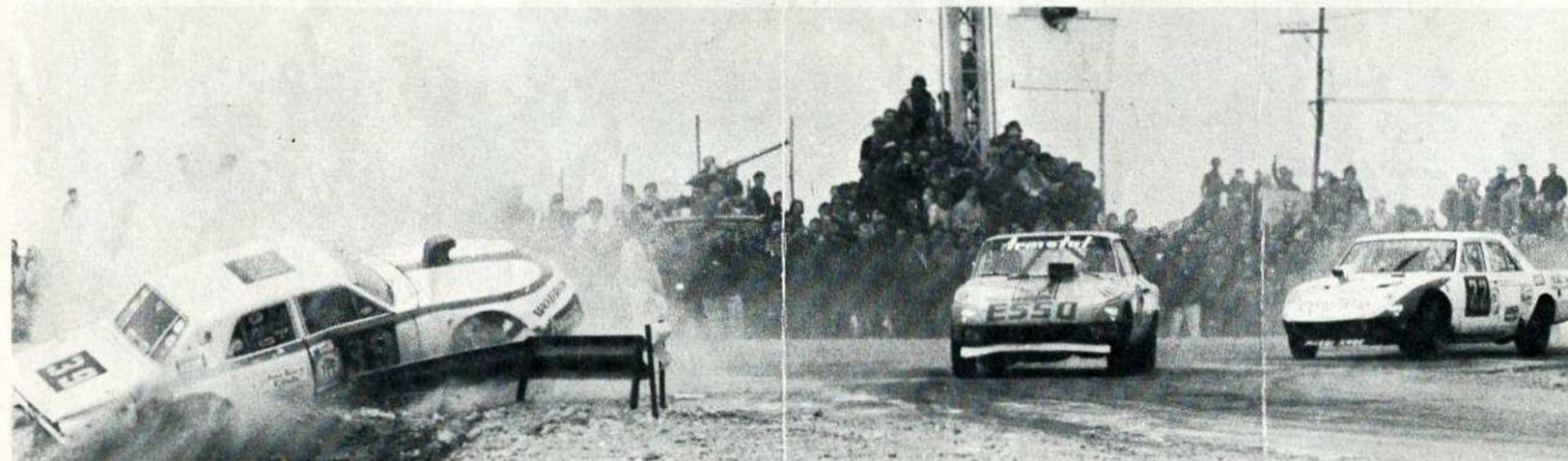
Seconda serie

1. Balangione 22'03"8, media 133,653;
2. de Amorrortu 20'07"1 (giro più veloce 135,578);
3. Nardi 22'19"2;
4. Andreetta 22'33"4;
5. Peretti 22'54"1.

Giro più veloce: de Amorrortu a 135,578.

Finale per somma di tempi

1. Nardi 44'33"5;
2. Balangione 44'35"6;
3. Amorrortu 44'43"5;
4. Andreetta 45'18" e 8;
5. Barreto 46'08"1;
6. Peretti 46'11" e 5



Durante lo svolgimento di una gara turismo nazionale sul circuito di Olavarría (Argentina), il conduttore Luluaga si gira in curva ed esce di strada come un gambero

da Garcia poi questi al 7. giro si ferma per cambiare la gomma destra posteriore. Monguzzi è secondo a 7" da Di Palma, ma questi comincia ad avere problemi nei cambi e si deve fermare. Vince Monguzzi con Di Palma secondo, dopo che questi viene ammonito per essere partito dai box con la luce rossa.

Nella F.2 la vittoria va invece a Passadore dell'Uruguay che comodamente aveva preso la testa sin dal via. Dato che il pubblico poi continuava a stare in pista, camminando nei punti pericolosi e seduto sui guard-rail, la prova viene definitivamente sospesa, causando una vivace reazione dei presenti che però non ottiene nessun effetto sulla logica e giusta decisione.

Augusto C. Bonzi

POKER BORDEU nel delirio a OLAVARRIA

OLAVARRIA - Ha vinto Juan Manuel Bordeu, a 189,860 kmh, così come aveva fatto nel 1964, '66 e '71, su un circuito veramente difficile, fatto a rettangolo con curve pronunciatissime dopo le velocissime quattro rette.

La prima batteria vede vincitore un nome nuovo: Miguel de Guidi che con un Dodge si impone a 191,641 e giro più veloce a 195,127 sul coriaceo Nasif Estefano che gli rende la vita dura assieme a Loeffel. La seconda serie invece vede vincitore Juan Iglesias con Ford Falcon a 189,161 e giro più veloce diviso con Bordeu a 192,163. Medie nettamente inferiori a quelle della prima batteria anche perché si ha l'impressione che Bordeu non voglia tirare a fondo per risparmiare la macchina, limitandosi solo ad essere l'ombra di Juan Iglesias.

Poi viene la finale nella quale sin dall'abbassarsi della bandiera quattro piloti si profilano come i più indicati a vincere: Iglesias, Bordeu, Marincovich e De Guidi. La lotta è veramente appassionante, specie per gli spettatori e Bordeu riesce a mantenere il suo piccolo vantaggio di 8" su Iglesias, mentre questi negli ultimi giri si difende da Nasif Estefano. Poi la bandiera finale premia soprattutto Juan Manuel Bordeu che fa sua la gara per la quarta volta con la possibilità l'anno prossimo di raggiungere il record, in caso di vittoria.

CIRCUITO DI OLIVARRIA - gara di velocità - 14 agosto 1972.

CLASSIFICHE

Prima batteria

1. De Guidi (Dodge) in 31'54"2, alla media di kmh 191,641;
2. Nasif Estefano (Ford F.) 32'15"7;
3. Loeffel (Dodge) 32'44"2;
5. Machado (Tornado) 32'52"3;
5. Parisi (Tornado) 33'5"3.

Giro più veloce: De Guidi 195,127 kmh.

Seconda batteria

1. Juan Iglesias (Ford F.) 32'19"3, alla media di kmh 189,161;
2. Bordeu (Dodge) 32'29"3;
3. Ricardo Iglesias (Ford) 32'37"5;
4. Malnatti (Tornado) 32'54"9;
5. « Hermanos Suarez » (Dodge) 33'33"4.

Giro più veloce: Iglesias e Bordeu a 192,163 kmh.

Finale

1. Bordeu (Dodge) 1.17'17"1 alla media di kmh 189,863;
2. Ricardo Iglesias (Ford F.) 1.17'25"3;
3. Nasif Estefano (Ford F.) 1.17'32"4;
4. C. Marincovich (Chevrolet) 1.18'42"2;
5. « Hermanos Suarez » (Dodge) 1.19'23"4;
6. Malnatti (Tornado) 1.20'5"7;
7. Luluaga (Dodge) 1.20'24"7;
8. Boyle (Tornado) 1.20'42"6;
9. Marconi (Tornado) 1.21'14"5;

CORSA A TUCUMAN - riservata a vetture F.1 e F.2 - Autodromo municipale - 7 agosto 1972

Formula 1

1. Monguzzi (Pianetto-Dodge) in 23'25"8 alla media di 139,308;
2. Di Palma (Berta Tornado) 24'16"9;
3. Almeida (Albizu-Dodge) 24'36"4; seguono con 19 giri Plà, Prono, Iglesias, con 18 Requejo, Cuvertino.

Giro più veloce: Di Palma a 148,814.

Formula 2

1. Passadore (Lotus R-12) 25'29"5, media 128,041;
2. Lopez (Martos-Peugeot) 25'58"2;
3. Guenier (Rafaela-Peugeot) 26'56"3; con 19 giri C. Lopez, Farina e Ubertone;

Giro più veloce: Passadore a 134,876.