

Contro il parere CSAI
i piloti hanno imposto
la variante di IMOLA

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPORT
NT

domenica SPRINT

Una sfida in...350 KM.



A destra, Merzario e de Adamich si sono dati battaglia ad Imola in una sfida dapprima indiretta, vincendo le rispettive batterie, quindi diretta in finale, lungo l'arco di 350 km. Fra i due, la « guerra » per il campionato italiano assoluto è ancora aperta, anche se de Adamich conserva una decina di punti di vantaggio su Merzario

tricolore FERRARI

Qui sotto, una stretta di mano fra i due « colleghi » di casa Ferrari, Merzario ed Ickx dopo la finale che li ha visti primo e secondo. Il belga non si è impegnato troppo, accontentandosi di essere « ripescato » dalla batteria grazie al giro veloce. Ickx ha poi avuto a fine gara una sgradita sorpresa: il solito portafogli che sparisce!

ICKX recita

MERZARIO «sprinta»

IMOLA - Biondissime, e diciamolo pure, bellissime, Donatella de Adamich e Lucy Merzario, si sono incontrate, appena finita la corsa mentre i rispettivi mariti erano già là, sul podio, a godersi la premiazione, coppe, medaglie, bottiglie di lambrusco. E se Arturo e Andrea, sul podio, già calcolavano gli « introiti » della corsa (regolamento: altre corse sport, coefficiente 0,5; primo posto punti 4,5, terzo posto punti 2) traguardandosi dal basso all'alto e viceversa, loro, le mogli, si sono scambiate un saluto amichevole, sdrammatizzando quella « guerra dei punti » in atto tra i mariti che ha assunto negli ultimi tempi le note più accese. Tutto per quelle incongruenze del regolamento stilato da personaggi che evidentemente pensano più alla loro poltrona come bella vetrina



Lucy Merzario (a sinistra) e Donatella de Adamich fraternizzano dopo la corsa dei loro mariti (anche il fotocolor è ATTUALFOTO)

più che a sentirsi al servizio di uno sport che ha bisogno di oculati reggitori.

Ma se i mariti continuano nella loro « guerra », sportiva beninteso e per questo ammirabile e appassionata, capace di « resuscitare » un titolo, quello di Campione Italiano Assoluto di velocità, all'interesse degli appassionati, loro, le mogli, Lucy e Donatella, (vi abbiamo mostrato in copertina il luminoso incontro « pacificatore ») hanno un po' invertito i ruoli che la storia ha visto assegnati alle donne: non sono « Elena » per i loro « Menelao » ma bionde colombe di pace, anche se qualche maligno a tutti i costi vuol far credere che Donatella abbia offerto a Lucy dei « punti qualità », casomai ne avesse bisogno...

Così in tre «VIA!»

IN 13 AL VIA NELLA 1. BATTERIA

ANDREA DE ADAMICH
(Alfa Romeo 33tt3)
1'45"08

NANNI GALLI
(Lola-Ford T290)
1'48"60

GABRIELE SERBLIN
(Lola-Ford T290)
1'58"20

* PAL JOE *
(Abarth-Osella)
1'58"63

GIAMPIERO MORETTI
(Momo-Abarth)
2'04"14

STEFANO BUONAPACE
(Chevron-Ford B16)
2'14"04

GEORGE DUMOING
(Lola-Ford T210)
2'38"17

MARIO CASONI
(Lola-Ford T280)
1'47"82

TEODORO ZECCOLI
(Alfa Romeo 33tt3)
1'51"50

MAURO NESTI
(Chevron-Ford B21)
1'56"54

ARTUR BLANK
(Chevron-Ford B21)
2'01"64

VITTORIO VENTURI
(Porsche 907)
2'10"31

PASQUALE ANASTASIO
(Chevron-Ford B21)
2'18"30

IN 13 AL VIA NELLA 2. BATTERIA

JACKY ICKX
(Ferrari 312P)
1'42"25

REINHOLD JOST
(Porsche 908-3)
1'48"10

GIORGIO PIANTA
(Lola-Ford T212)
1'53"09

ROGER HEAVENS
(Chevron-Ford B31)
1'58"50

MICHEL DUPONT
(Chevron-Ford B21)
2'03"04

ANDRE WICKY
(Porsche 908)
2'11"06

PHILLIP CARRON
(Porsche 910)
2'19"09

ARTURO MERZARIO
(Ferrari 312P)
1'45"53

DEREK BELL
(Abarth-Osella)
1'46"87

GIANCARLO GAGLIARDI
(Abarth 3000)
1'56"47

CIRO NAPPI
(Chevron-Ford B16)
2'00"18

* POOKY *
(Lola-Ford T290)
2'07"83

* MASCALEROS *
(Porsche 910)
2'14"31

IN 24 NELLA FINALE

MERZARIO

JOST

BELL

PIANTA

NAPPI

HEAVENS

ICKX

GAGLIARDI

* POOKY *

WICKY

* MASCALEROS *

DUMOING

DE ADAMICH

CASONI

GALLI

ZECCOLI

NESTI

* PAL JOE *

SERBLIN

DUPONT

BLANK

BUONAPACE

CARRON

MORETTI

500 KM DI IMOLA, VOLANTE D'ORO SHELL - Gara internazionale di velocità in circuito - Autodromo Dino Ferrari di Imola, 17 settembre 1972.

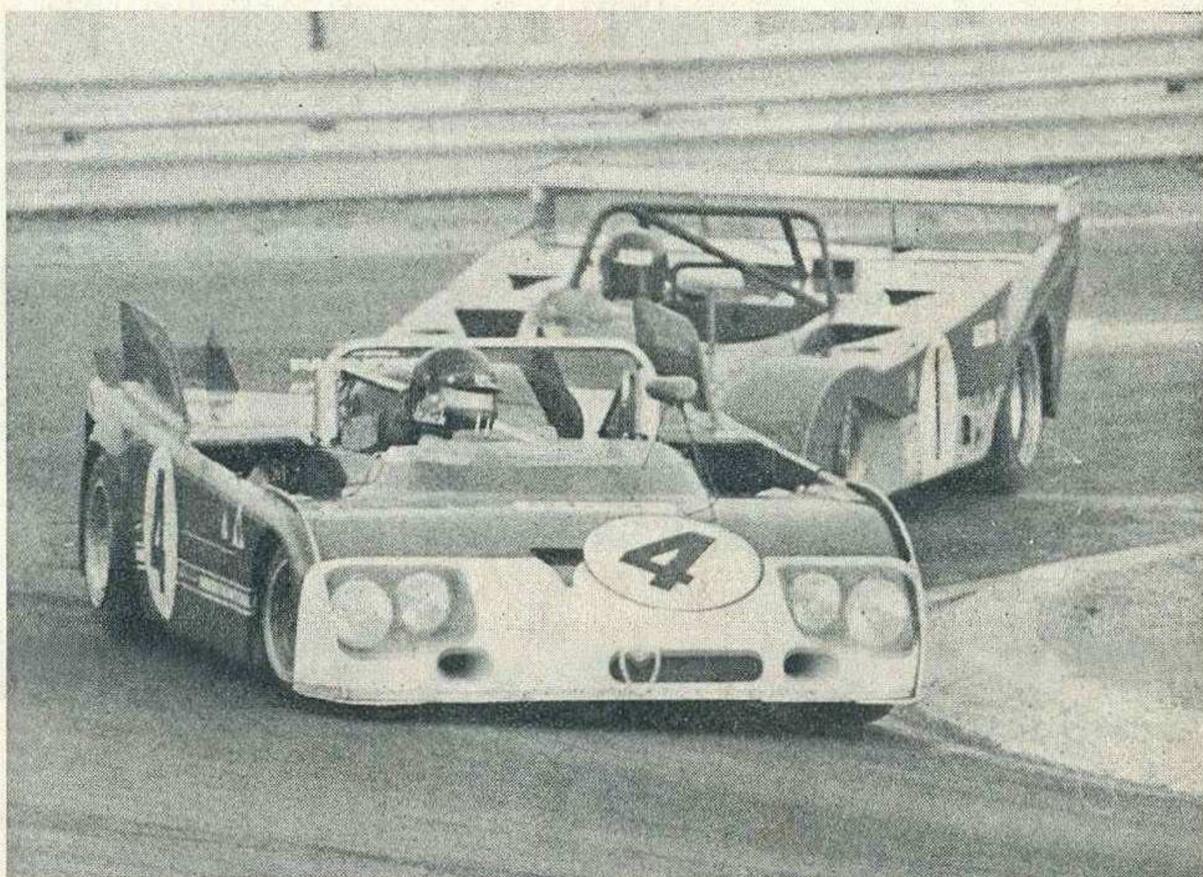
LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Andrea de Adamich (Alfa Romeo 33tt3) 30 giri in 53'26"8, media kmh 172,500; 2. Casoni (Lola-Ford 280) 53'45"6; 3. Galli (Lola-Ford T290) 54'59" e 4; 4. Zeccoli (Alfa 33tt3) a 1 giro; 5. Nesti (Chevron B21) a 1 giro; 6. * Pal Joe * (Abarth-Osella) a 2 giri; 7. Buonapace (Chevron) a 4 giri; 8. Dumoing (Lola) a 6 giri; 9. Serblin (Lola) a 9 giri; 10. Blank (Chevron) a 21 giri.

Giro più veloce: Il 19. di de Adamich in 1'45"1, media kmh 175,444.
2. batteria: 1. Arturo Merzario (Ferrari 312 P) 30 giri in 51'13"6, media kmh 179,976; 2. Jost (Porsche 908-3) a 1 giro; 3. Bell (Abarth-Osella) a 2 giri; 4. Pianta (Lola) a 3 giri; 5. Nappi (Chevron-Tondelli) a 3 giri; 6. Heavens (Chevron) a 4 giri; 7. * Pooky * (Lola) a 4 giri; 8. Ickx (Ferrari 312 P) a 5 giri; 9. Wicky (Porsche 908) a 5 giri; 10. * Mascaleros * (Porsche) a 6 giri; 11. Carron (Porsche 910) a 8 giri; 12. Du-



Jacky Ickx al box nel corso della sua batteria, la seconda. I meccanici stanno controllando l'avantreno della sua Ferrari « passo lungo », mentre Peter Schetty scambia occhiate con Giacomo Caliri



Dopo aver dominato la sua batteria, de Adamich si è trovato in finale a dover sostenere un'impari lotta contro le due Ferrari di Merzario e di Ickx. Ecco il belga raggiungere l'italiano in variante

MERZARIO d'assalto

SPECIALE PER AUTOSPRINT

IMOLA - Per festeggiare la conquista del campionato mondiale marche '72 a punteggio eccezionalmente pieno, la Ferrari non ha mancato una sonora vittoria anche in questa « 500 Chilometri » di Imola, riuscita quest'anno ricca di motivi d'interesse e di positive risultanze. Ma l'occasione è stata propizia anche per un eccellente ritorno in forze dell'Alfa Romeo, che, pur con una sconfitta scontata, contro le più rapide dodici cilindri, ha saputo offrire una difensiva degna del proprio nome, concludendo con un terzo posto a brevissima distanza dalla seconda Ferrari; è stato un po' una conclusiva dimostrazione della otto cilindri milanese, prima di essere giubilata a favore della nuovissima 12 cilindri, una chiusura con tutti gli onori.

Dominatore della prova è stato Arturo Merzario, che ha trovato qui, su un circuito che

altre volte l'ha visto primeggiare (come non rammentare la brillante gara dell'Interserie d'un anno fa), una sorta di apoteosi d'una stagione veramente fortunata e ricca di risultanze positive. Nondimeno, il confronto con Ickx, il « grande » Ickx, al quale la Ferrari ha dato il compito di collaudare la versione modificata della 312 P prefigurante la perfezionata versione '73, ha lasciato molte perplessità.

Infatti, possiamo giustificare pienamente le lunghe soste al box del campione belga in batteria: la macchina era tutta da mettere a punto e le prove sono state limitatissime, con la soppressione del turno del venerdì, per il noto acquazzone, e con un brevissimo lasso di tempo concesso dalle favorevoli condizioni il sabato. Quindi, era chiaro che tutto quanto le prove non hanno consentito di mettere a punto, ed in particolare il bilanciamento della frenatura fra avantreno e re-

trotreno, più qualche ritocco alle sospensioni, lo si doveva fare in corsa, segnatamente nella batteria. Altre volte, tuttavia, ciò viene fatto a prova conclusa, terminando nelle condizioni che le caratteristiche funzionali della macchina consentono.

Ma ad un pilota della levatura di Ickx queste licenze si possono concedere. Quel che resta incerto, però, è il comportamento nella finale, dove Merzario ha potuto partire con il favore della migliore posizione dello schieramento: dopo un ottimo inseguimento, Ickx ha desistito dalla caccia al compagno di marca, saldamente in testa; s'è accontentato d'una buona serie di rapidi passaggi, evitando la conclusione attesa e l'inutile lotta in famiglia.

C'è stato un mancamento d'alimentazione a dieci giri dalla fine, proprio dinanzi alle tribune principali, così plateale, che sembrava perfino voluto. Ed il rumore prodotto dal

motore quando si toglie il contatto elettrico o quando manca l'alimentazione è talmente simile, che è impossibile giudicare. Resta il fatto che Ickx dice di essere riuscito ad innestare una pompa elettrica di riserva, all'incepparsi della pompa meccanica della benzina, e a ripartire, proprio una ventina di secondi prima del sopraggiungere minaccioso dell'Alfa Romeo di de Adamich.

Comunque, nonostante la discordanza dei pareri e tutte le insinuazioni che i presenti hanno potuto fare, sul desiderio di lasciare la vittoria a Merzario — gesto che pure apprezziamo moltissimo, indice d'un senso sportivo che soltanto un campione della sensibilità di Ickx può avere — resta ugualmente una somma di pregevoli risultati. Perché Merzario ha dato ugualmente una stupenda prova della sua maturità e delle sue indiscutibili doti, correndo al cospetto d'un campione del

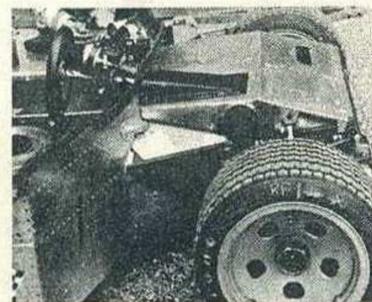
valore che tutti conosciamo; ha saputo correre a ritmo sempre esasperato, con magnifica continuità e padronanza assoluta, meritandosi appieno la vittoria. Ickx, dal canto suo, ha curato con lo scrupolo del professionista, la messa a punto delle innovazioni introdotte nella 312 di Maranello, innovazioni che rappresentano un passo avanti rimarchevole nella evoluzione del modello, in vista delle più aspre battaglie che l'attendono l'anno prossimo. E che queste innovazioni abbiano dato immediate dimostrazioni di efficacia non è certo sfuggito all'occhio dell'intenditore, che ha osservato il comportamento della vettura modificata, con passo più lungo e nuove sospensioni anteriori, nelle curve più rapide e più impegnative del tracciato imolese. Inoltre, sulla vettura di Ickx era stato montato anche un motore più potente, di più stretta derivazione dal 12 cilindri « boxer » della « Formu-



Jost (Porsche 908-3), Casoni (Lola 3000), Bell (Abarth-Osella 2000), Galli (Lola 2000) e Zeccoli (Alfa 3000) entrano in variante durante il giro di ricognizione. Il nuovo tratto porta la pista a 5.122 metri

pont (Chevron) a 11 giri; 13. Gagliardi (Abarth 3000) a 21 giri.
Giro più veloce: il 21. di Ickx in 1'41"1, media kmh 182,385.

Finale: 1. Arturo Merzario (Ferrari 312P) 40 giri in 1.07'56"2, media kmh 180,414; 2. Ickx (Ferrari 312P) 1.09'01"1; 3. de Adamich (Alfa Romeo 33tt3) 1.09'04"3; 4. Jost (Porsche 908-3) a 1 giro; 5. Casoni (Lola 3000) a 1 giro; 6. Galli (Lola 2000) a 2 giri; 7. Bell (Abarth Osella 2000) a 2 giri; 8. Nesti (Chevron 2000) a 3 giri; 9. «Pal-Joe» (Abarth Osella 2000) a 5 giri; 10. Dupont (Chevron 2000) a 5 giri; 11. Heavens (Chevron 2000) a 6 giri; 12. Buonapace (Chevron 1600) a 6 giri; 13. Nappi (Chevron 1600) a 8 giri; 14. Wicky (Porsche 908) a 9 giri; 15. Dumoing (Lola) a 10 giri; 16. «Mascaleros» (Porsche) a 11 giri; 17. Carron (Porsche 910) a 11 giri; 18. Zeccoli (Alfa 33tt3) a 14 giri; 19. Pianta (Lola 2000) a 15 giri; 20. «Pooky» (Lola 2000) a 28 giri; 21. Moretti (Momo 2000) a 39 giri; 22. Serblin (Lola 2000) a 40 giri.
Giro più veloce: il 26. di Merzario in 1'40"1, media kmh 184,207.



L'avantreno allungato della Ferrari Sport sperimentale portata in gara ad Imola da Ickx, prefigurazione del modello 1973

IMOLA - Motivo tecnico dominante, in questa «500 chilometri» di Imola, è il perfezionamento della Ferrari 312-P, con innovazioni che già valgono a prefigurare le soluzioni previste per la versione '73 della vettura campione del mondo. Queste innovazioni possono sintetizzarsi nel passo allungato e nel rifacimento della sospensione anteriore, in attesa d'una revisione di tutto il retrotreno e della evoluzione aerodinamica, che sicuramente seguirà. Frattanto, la brevità della corsa imolese, come avvenne l'anno scorso, ha favorito l'impiego d'un motore dalle caratteristiche funzionali certo più spinte, insomma un motore di «Formula 1» con «regimazione» lievemente diversa e utilizzato in un campo compreso fra 10000 e 12.000 giri.

Nuovo traliccio anteriore

Il punto più importante è, allora, l'allungamento del passo: su questo argomento ci siamo già lungamente diffusi e chiarite sono state le teorie: questa non è che una riprova della validità degli ultimi canoni, specie alla luce delle recenti esperienze nella «F. 1», e la dimostrazione d'un grado di esasperazione ingiustificato, che ha richiesto una lunga annata di adattamenti (1971) con numerosi incidenti, prima di raggiungere il comportamento più accettabile di quest'anno, pur con le limitazioni su circuiti tipo Zeltweg. Ora, il passo è stato allungato d'una decina di centimetri ed il perfezionamento sembra apprezzabile, anche se una risposta più definitiva non la si avrà che dopo maggiori esperienze sui circuiti più diametrali, molto rapidi o decisamente lenti. L'allungamento del passo, con lieve variazione della distribuzione dei pesi (piccola prevalenza aggiunta posteriormente) e miglioramento dei momenti d'inerzia sull'asse trasversale, è stato ottenuto mediante semplice avanzamento della parte anteriore del telaio, con nuova tralicciatura e miglior disegno di tutta questa parte, specie per attacco delle sospensioni e posizione della cremagliera. La sospensione è sempre a doppi triangoli, ma con diversa lunghezza dei lati, tra superiore e inferiore, riproducendo con correzioni lievissime i cinematismi della precedente, con l'impiego (finalmente!) di un montante più corto e più interno al cerchio-ruota. Anzi, questo è il punto più importante nella variazione delle geometrie e dei cinematismi: con questo montante si può ridurre il braccio a terra, con sensibili miglioramenti, certo più cospicui, proporzionalmente, delle correzioni delle variazioni di «camber» e di convergenza nello scuotimento.

Nell'insieme, queste innovazioni, apportate soltanto alla macchina di Ickx, hanno riscosso giudizi altamente positivi da parte del campione belga; e, da questo punto di vista strettamente tecnico, la modifica di percorso è stata una limitazione, impedendo un confronto diretto con

Appunti di Tecnica

Il passo più lungo e un motore «da F. 1»

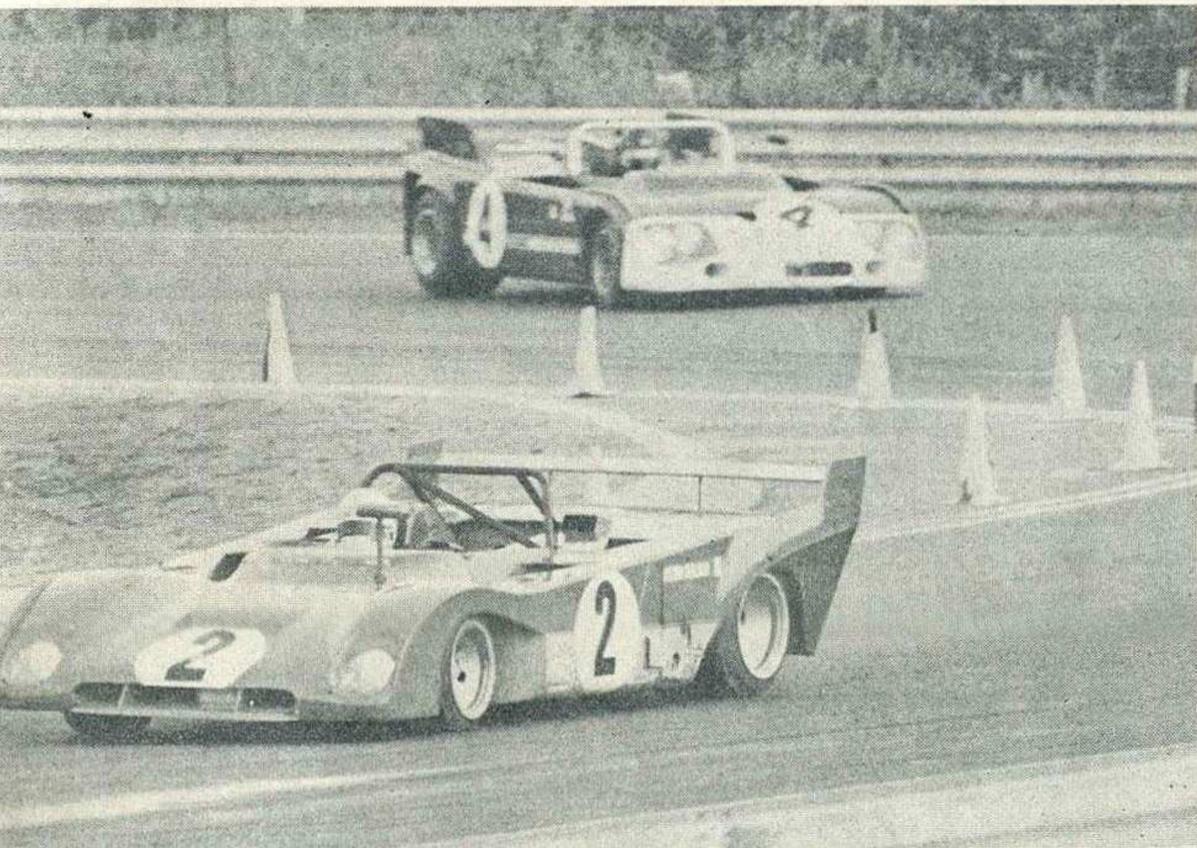
le prestazioni d'un anno fa, con gli accostamenti che si avevano per pneumatici e per livello di motore, oggi più prossimo ai 470 che non ai 460 cavalli, nella citata fascia di regimi. Poi, altra innovazione da non dimenticare, è il profilo alare posteriore, con conseguenti variazioni di efficienza, ed ora se ne presentano due diversi tipi, quello sulla vettura di Ickx con corda più lunga e quello di dimensioni conosciute per la vettura di Merzario. Usandosi per questo profilo alare sempre il tipo Clark, di elevata deportanza, le differenze di corda sono d'una dozzina di centimetri: 20 contro 32 centimetri.

Nondimeno, va notato che a Imola la macchina era notevolmente caricata aerodinamicamente, con «spoiler» verticali anteriori, segno evidente, per la parte anteriore, che il perfezionamento all'avantreno non ha ancora dato differenze fortissime rispetto al vecchio schema e che i migliori risultati si avranno proprio dalle successive sperimentazioni. Nell'insieme, tuttavia, troviamo quanto mai saggia e proficua l'impostazione data dall'ing. Caliri a questa evoluzione: nessun disegno radicalmente nuovo, ma l'innesto di varie innovazioni negli schemi più sperimentati, proprio per potersi portare avanti tutti i pregi ed i vantaggi delle soluzioni migliori. Specie considerando che la Ferrari, con le sue dieci vittorie su dieci partecipazioni al mondiale, è tuttora nella posizione più avanzata; ed i perfezionamenti son tutti rivolti agli attacchi che si avranno nella prossima stagione, sia da parte inglese, sia da parte nostra, con la nuovissima Alfa Romeo a 12 cilindri.

Progredisce la MOMO

Infine, una nota interessante è stata data dalla ancor nuova MOMO 2000, con le sue rivoluzionarie sospensioni e le sue ruote anulari, montate su cuscinetti di grande diametro. Nonostante le interruzioni di messa a punto che l'ing. Valentini ha avuto, con la progettazione e costruzione a tempo di primato della Can-Am con motore 512 Ferrari, i passi avanti sono stati rimarchevoli ed il grado di efficienza davvero apprezzabile. Le maggiori difficoltà sono state risolte passando ad un circuito a bassa pressione, con valori grosso modo dimezzati, rispetto ai precedenti; inoltre, sono stati allestiti cilindri di diametro maggiore per la compressione, mantenendo volumi invariati per l'estensione, ed anche gli elementi elastici hanno ora un diametro maggiore. Risolti i precedenti problemi delle guarnizioni, in questo modo il circuito delle sospensioni, con cui si eliminano notoriamente i classici gruppi molla-ammortizzatore, trova un migliore funzionamento ed una migliore adattabilità delle sospensioni alle condizioni estremamente variabili del terreno. Altro particolare è il ritorno ad un angolo più convenzionale del volante, sullo stesso piantone, con l'aggiunta d'un giunto.

e. b.



Ecco Merzario, in finale, precedere già l'Alfa di de Adamich. I piloti sono stati concordi nel definire ottima la nuova variante, anche se molti l'avrebbero voluta meno stretta e con la scappatoia

DE ADAMICH da difesa

la 1», altro motivo che avrebbe alquanto dispiaciuto, in caso di corsa più tirata del campione belga, di corsa, insomma, rivolta più decisamente rivolta ad una volontà assoluta di vittoria.

Insomma, un duplice motivo di soddisfazione, per la superba esibizione di Merzario e per lo scrupoloso svolgimento del compito affidatogli da parte di Ickx, con il risultato finale comunque invariato della indiscutibile dimostrazione di supremazia della Ferrari.

C'è, poi, la prova di de Adamich: con i mezzi di cui disponeva, il pilota milanese ha dato veramente il massimo ed ha consentito all'Alfa Romeo una difensiva paragonabile soltanto a quella di Brands Hatch, con qualche linea di vantaggio ulteriore, in funzione delle migliori circostanze. Questo è quanto può dare la 33TT3 con telaio in alluminio e con uno dei suoi motori V8 meglio curati; e giungere a questa dimostrazione con la

completezza dataci da de Adamich è certo un risultato di grande pregio, che parla anche a favore della buona efficienza dell'autotelaio, di cui la Casa milanese si servirà, almeno nella fase iniziale degli sviluppi, anche nella sperimentazione dell'inedita dodici cilindri.

Delle altre tre litri, una volta scontato il livello ed i limiti della 908/3 privata di Jost, i quali pure s'è mantenuto al proprio «standard», qualcosa di più ci si poteva attendere dalla Lola di Casoni. Specie considerando le risorse di questo guidatore — l'abbiamo visto con le più possenti vetture dell'Interserie — su un tracciato che conosce tanto profondamente. Ma le difficoltà di messa a punto durante le limitatissime prove e la disponibilità d'un motore Ford-Cosworth non dei più recenti l'hanno messo un po' in difficoltà. Come non bastasse, dopo aver avuto ragione con relativa facilità della

Porsche di Jost, c'è stato anche un malaugurato testa a coda all'uscita della variante, che gli ha fatto irrimediabilmente perdere contatto — e la posizione acquisita, con il tedesco.

E le due litri? Notevole la prestazione dell'Abarth-Osella di Bell, ma a guastare tutto è intervenuta la più spiccata classe di Nanni Galli, il quale, con una Lola-Ford, ha saputo tener testa spavalidamente, non senza impegno, al forte avversario. Dunque, per la conclusione di questo confronto, molto si deve alle risorse e all'impegno di Galli, più che al livello tecnico dell'Abarth, che oggi giorno resta al vertice della categoria. Ed aggiungiamo, in questo ambito, una nota positiva anche per le ottime prove sostenute da Nesti, pilota ben noto per la sua solidità, e «Pal-Joe», pur con-

Enrico Benzing

CONTINUA A PAGINA 24

CONTINUAZ. DA PAGINA 23

siderando che senza le disavventure occorse, Giorgio Pianta avrebbe saputo certamente figurare in bella evidenza; mentre del tutto spiacevole la serie di guai, con un motore tarato in partenza, capitati alla rivoluzionaria Momo di Moretti.

Resta da dire della variante, inaugurata per questa gara; lo scopo per cui è stata allestita è stato pienamente raggiunto e buona anche la sua esecuzione, salvo qualche ritocco che l'esperienza ha suggerito e di cui gli organizzatori sapranno far tesoro in avvenire, prima almeno d'una soluzione più completa e ancor più soddisfacente (una volta superati i problemi di esproprio del terreno che ha fatto ridurre di sviluppo la progettata correzione al percorso).

e. b.

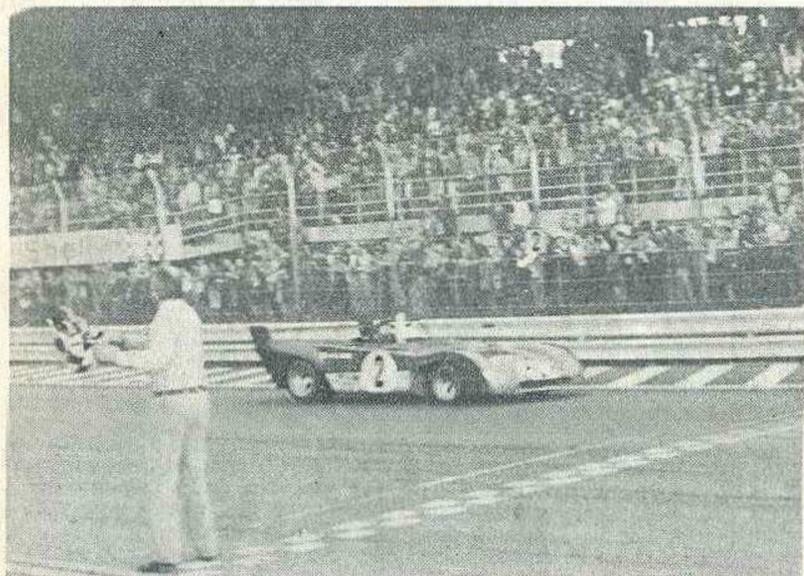
I giri veloci nella finale

Questi i giri più veloci dei tre protagonisti della finale:

ARTURO MERZARIO ha fatto segnare, al 26. passaggio, il tempo di 1'40"1, che risulta essere il nuovo record assoluto della pista di Imola con variante. Merzario aveva già ottenuto un 1'41"5 al 3. giro, ed un 1'40"7 al 7. passaggio.

Il secondo miglior tempo è stato fatto segnare da **JACKY ICKX**, che al 24. giro ha ottenuto 1'40"4, solo 3 decimi più del compagno di squadra. Ickx aveva già fatto un ottimo 1'40"5 al 10. giro.

Terzo miglior tempo, 1'42"1 di **ANDREA DE ADAMICH**, ottenuto al 38. passaggio. De Adamich con la sua Alfa aveva fatto segnare 1'42"6 al 7. giro.



Qui sopra, Arturo Merzario mentre sfreccia vittorioso sotto la bandiera a scacchi del direttore dicorsa Paolo Moruzzi. A destra, magnifica la corsa di Galli che qui vediamo seguire l'altra Lola (con motore 3000) di Casoni, che ha mancato di poco il 4. posto

LE BATTERIE

Il monologo DE ADAMICH

La PRIMA BATTERIA, in precedenza, s'è svolta su 30 giri pari a km 153,660, con 11 vetture schierate, l'Alfa Romeo 33TT3 di de Adamich in prima fila, accanto alla Lola-Ford di Casoni; in seconda fila la due litri Lola-Ford di Nanni Galli e l'Alfa Romeo 33-3 di Zeccoli, dinanzi a Serblin, Nesti, «Pal-Joe», eccetera. Partenza assai simultanea, lanciata, di de Adamich e Casoni, con il pilota dell'Alfa Romeo che prende risolutamente il comando, infliggendo 2"6 all'inseguitore alla conclusione del primo giro; alle spalle, Galli precede Zeccoli, Nesti, Blank, Serblin, «Pal-Joe», Dumoing e Buonapace, mentre Moretti è sfortunatamente bloccato a metà percorso da noie meccaniche. Accelera de Adamich, portando il suo margine a 5"5 al secondo passaggio, con Galli a 8"2, mentre al terzo giro esce Serblin dal gruppo, dinanzi a «Pal Joe» e alle spalle di Nesti.

In breve, il campione dell'Alfa Romeo si impegna a girare con tempi vicini al suo primato in prova, a meno di 1'47" e dopo 11 giri il ritardo del pur bravo Casoni sale a 11"1, per crescere ancora fino a oltre 13". A metà percorso, il guidatore della

Lola tenta un avvicinamento, tornando a 10"9; ma a questo punto de Adamich accelera nuovamente, con ottimi passaggi in 1'46" netti e al 19. giro in 1'45"1 a 175,444 km orari. Si ferma alla Rivazza Blank per avaria.

Da questo punto, stabilite le distanze, la gara non ha più storia, se non con i doppiaggi del «leader», prima con Nesti e poi con lo stesso Zeccoli, assai regolare, in quarta posizione, al volante della vecchia tre litri milanese, sensibilmente meno dotata. Così, de Adamich conclude la batteria con circa 19" sul tenace Casoni e poco meno di 1'33" su Nanni Galli primo delle due litri, dopo una prova superba, nettamente dinanzi, oltre a Zeccoli, a Nesti e «Pal Joe», il quale ha potuto guadagnare una posizione con l'abbandono, per rottura, di Serblin al 22. giro.

Settimo ICKX per lavori-box

Anche la SECONDA BATTERIA è sulla stessa distanza di 30 giri e qui, con un campo di 13 vetture, sono le due Ferrari di Ickx e Merzario in prima fila, davanti alla Porsche 908-3 di Jost e all'Abarth-Osella due litri di Bell; quindi, la due litri Lola di Pianta, l'Abarth tre litri di Gagliardi e le altre due litri di Heavens, Nappi, Dupont, «Pooky», eccetera. D'un soffio più pronto a scattare Ickx, alla fine

del giro di lancio, con tutto il primo passaggio al comando; ma proprio al termine, all'uscita della variante, il campione belga si mette in disparte e lascia che Merzario lo sorpassi, guadagnando 8/10 sul primo traguardo; a 4"9 sorpassa Jost, inseguito dal sorprendente Bell, quindi Pianta, Gagliardi, Nappi, Heavens, Dupont, «Pooky», Wicky e gli altri.

Ickx non trova la macchina perfettamente a punto e lascia andar via Merzario: 2"2 al secondo giro, 3"1 al 3., 3"8 al 4., 3"9 al 5. e 5" al 6. mentre il «leader» segna subito una serie di ottimi tempi da 1'43" fino a 1'41"4 al 7. giro a 181,846 km orari di media. Al 13. giro, quando aveva accumulato 19"9 da Merzario, Ickx si ferma al box e fa eseguire alcuni interventi alla macchina (ammortizzatori, barra e freni anteriori), in seguito alla scarsa messa a punto attuata in prova; perde 5 giri e riprende in decima posizione, impegnandosi in una serie di rapidi passaggi, per una nuova sosta un giro dopo.

Qui, evidentemente trovata la buona messa a punto della vettura, Ickx abbassa sensibilmente il tempo sul giro, con un eccellente 1'41"1 a 182,385 km orari di media. Merzario doppia tutti, anche il secondo, Jost, al 22. passaggio, girando anch'egli in 1'41"2, e vince da lontano, con un giro di vantaggio sul pilota della Porsche e sul velocissimo Bell, primo delle due litri, dinanzi a Pianta e Nappi.

e. b.

LE PROVE

Il serbatoio dell'olio da cambiare

IMOLA - Il diluvio del venerdì, che ha reso veramente impraticabile la pista di Imola, con allagamenti e fanghiglia, tanto da sopprimere ogni sorta di allenamenti, ha fatto convergere tutto sulle prove ufficiali del sabato; per di più, in un unico turno, quello del primo pomeriggio, giacché il secondo, verso sera, è stato ostacolato dalla pioggia.

Com'era da attendersi, la presenza di Jacky Ickx, al volante d'una Ferrari 312 perfezionata, ha portato subito alla miglior prestazione, con un tempo di 1'42"25 a 182,334 km. orari di media, che, date le condizioni, una dozzina di secondi superiori ai limiti per circuito senza variante, che rappresenta con buona approssimazione la perdita di tempo per questa modificazione. Con ogni certezza, anche la seconda tre litri Ferrari, condotta da Arturo Merzario, avrebbe potuto girare con un tempo vicinissimo a quello di Ickx, grazie anche alle perfette conoscenze che il nostro pilota ha di questo tracciato; se non che qualche difficoltà di preparazione (e in particolare una «toccatina con Pooky», vittima il serbatoio d'olio, in uscita di chicane mentre Zeccoli picchiava), l'hanno costretto ad un massimo di 1'45"53. E con questa prestazione, Merzario è stato sopravanzato dall'Alfa Romeo 33tt3 ad otto cilindri, con telaio d'alluminio, di Andrea de Adamich, il quale ha saputo spiccare un ottimo 1'45"06.

Pochissime le altre tre litri in lizza: la Lola-Ford di Casoni, la Porsche 908/3 di Jost, la 33-3 Alfa Romeo di Zeccoli e l'Abarth V8 di Gagliardi. Di queste, era logica la prevalenza della Lola, con cui Casoni avrebbe potuto girare con tempi da primato, se non si fossero verificate anomalie d'alimentazione, ovviate soltanto a turno di prove finite. E, pur con queste difficoltà, il bravo Casoni ha ottenuto un tempo di 1'47"62, contro 1'48"10 di Jost. La prova di Zeccoli, con la vettura «edizione '71», con telaio monoscocca, è stata sfortunatamente interrotta da una innocua sbandata.

Fra queste prestazioni si sono inserite ovviamente le migliori due litri, con la Lola di Nanni Galli al vertice, con 1'48"60, contro 1'48"97 della Abarth di Bell e 1'53"99 della Lola di Pianta.

Poi, su pista bagnata, prima che le condizioni si facessero più ardue, s'è avuta una eccellente performance di Merzario, il quale, raggiunta la migliore messa a punto della vettura, è stato il più rapido, con 1'55"35, davvero significativo, nei confronti dell'1'57"29 di de Adamich, 1'58"34 di Ickx e il 2'00"42 di Casoni. Rimarchevoli, qui, i limiti delle due litri, con 2'00"75 di Bell e 2'03"74 di Galli, mentre in condizioni così difficili sono emerse le qualità della rivoluzionaria MOMO di due litri, che Moretti ha saputo portare a 2'06"73, dopo aver girato in 2'04"14 sull'asciutto.

benz.

LA FINALE

Alle spalle dei 3000 entusiasma NANNI GALLI

IMOLA - Pieno successo della Ferrari nella «500 Chilometri» di Imola, con il generoso Merzario e con lo «sfortunato» Ickx, vicinissimo al quale ha saputo giungere de Adamich, con una eccellente prova con la sua Alfa 33tt3 «etichettata Pagnossin Racing Team».

Ma eccoci al film della competizione, che, dopo le due batterie, si disputa su una finale di 40 giri, pari a km. 204,880. Lo schieramento, in base alle risultanze delle due eliminatorie, vede in prima fila la Ferrari di Merzario e l'Alfa Romeo 33tt3 di de Adamich, in seconda la Porsche 908/3 di Jost e la Lola di Casoni, quindi Bell, Galli, Pianta, Zeccoli e gli altri, con Ickx in settima fila, per un campo di 22 macchine in tutto. Al completamento del giro di lancio, al segnale della partenza, è d'un soffio più pronto Merzario, a cui si accoda de Adamich, mentre Ickx guadagna posizioni su posizioni; e alla fine del primo giro, i due piloti di testa sono divisi da 1"8, più staccato Jost, mentre addirittura quarta è la seconda Ferrari del campione belga.

Vicinissimi, Casoni, Galli, Bell, Zeccoli, Nesti, Pianta, Heavens, «Pal-Joe», «Pooky» e gli altri, mentre Serblin è già fuori combattimento; subito dopo non transita nemmeno Moretti, che pure aveva avuto un buon avvio. Merzario accelera e dà 3"4 al 2. giro, 5"7 al 3. e 7"4 al 4. giro a de Adamich, nella scia del quale è piombato Ickx, che riesce a superare l'avversario dell'Alfa al quinto passaggio. Qui si assiste al duro inseguimento del campione belga al compagno di marca: il distacco si stabilizza sui nove secondi fino al 10. passaggio, mentre la lotta si combatte a suon di primati sul giro, dall'1'40"8 di Merzario all'1'40"5 di Ickx. Frattanto, a questo passaggio, Casoni in continuo crescendo, supera Jost, ma al 13. giro incappa in un testa-coda all'uscita della variante ed è irrimediabilmente superato dall'avversario.

Una bella contesa divampa tra i primi della classe 2000, Galli e Bell, che precedono sempre Zeccoli, Nesti e Pianta, doppiato «Pal-Joe» e fermato «Pooky».

In testa, il distacco tra Merzario e Ickx scende ad un minimo di 6"4 al 14. giro; nondimeno, da questo momento termina l'avvicinamento del belga e le distanze si fanno via via più forti: per tre giri si passa ad un distacco dell'ordine di 7", per crescere nuovamente, fino a 9"4 al 20. passaggio, dove il belga sembra desistere momentaneamente, anche a causa dei numerosi e difficilissimi doppiaggi.

Infatti, il margine sale a 10"2 al 22. giro, a 11"5 al 23., per se-

gnare successivamente qualche oscillazione. E' evidente, tuttavia, che in queste condizioni, a metà gara, le possibilità di coronare l'inseguimento sono assai limitate per il belga, che subito dopo torna a ritardi dell'ordine di 10". In più, Merzario risponde al 25. giro con un nuovo significativo primato in 1'40"1 a 184,207, destinato a rimanere il migliore della giornata. Alle spalle, con ottimo ritmo, de Adamich continua la sua dura difensiva, dai 44" del 21. giro, al minuto primo al 29. passaggio, mentre i due piloti della Ferrari hanno doppiato tutti gli altri concorrenti, da Jost a Casoni, il quale ha continuato con il massimo impegno la sua caccia all'uomo della Porsche, per molte gare suo compagno di squadra, e ai due tenacissimi avversari delle due litri, Galli e Bell. Un vero peccato che, dietro a questi abbia dovuto cedere, per avaria, la vecchia Alfa Romeo '71 di Zeccoli al 27. giro, dopo che anche il bravissimo Pianta ha dovuto compiere una fermata al box, che l'ha privato d'un ottimo decimo posto, dietro al solito Nesti e a vantaggio di «Pal-Joe».

Ma ecco la «suspense» finale: al 30. giro, dopo che il suo ritardo s'era stabilizzato, come detto, sui dieci secondi, Ickx s'è fermato proprio all'uscita della variante, giungendo dinanzi alle tribune a motore spento, con evidente mancanza di alimentazione (o di accensione?). S'era inceppata — ha poi spiegato il belga — la pompa meccanica d'alimentazione; inastando una pompa elet-

trica supplementare, il pilota è riuscito in pochi secondi ad avviare nuovamente il motore e ripartire, poco prima del sorpasso di de Adamich. Così riacceso il motore, Ickx ha potuto conservare la seconda posizione, con una ventina di secondi dinanzi al pilota dell'Alfa Romeo. Infatti, al 37. giro le posizioni si sono stabilizzate con Ickx a 57" dal lanciatisimo Merzario e de Adamich a 1'13". Se non che la ripresa della seconda Ferrari non è stata più prontissima e le distanze hanno tornato a crescere, superando il minuto. Così, Merzario ha potuto concludere con un vantaggio di 1'04"9, ma con un «rush» finale, che avrebbe forse potuto avere un diverso epilogo se la corsa fosse stata di qualche giro più lunga, de Adamich ha saputo concludere a soli 3"2 dalla seconda Ferrari, tra l'entusiasmo del pubblico.

Nessuna variazione importante alle spalle, con Jost, a un giro, saldamente quarto, nonostante gli sforzi di Casoni, e con Galli che è riuscito a rintuzzare i fortissimi attacchi di Bell, praticamente nella sua scia, affermandosi fra le due litri, con un eccellente sesto posto assoluto. Meritorie anche le prove di Nesti e «Pal-Joe», mentre Wicky ha dovuto retrocedere proprio all'ultimo, con due soste al box.

In precedenza, come s'è detto, le due batterie avevano preparato lo schieramento per la finale, con gare abbastanza lineari, vinte da Merzario e de Adamich.

Esaltanti duelli nel TROFEO AUTOSPRINT

PRIMA CORSA Ventiquattro le 500 Fiat o Giannini qualificate attraverso un turno di prova che è stato quasi una corsa, ma solo 21 si allineano sabato pomeriggio sulla pista bagnata dall'ennesimo scroscio d'acqua. Mancano Ciardi e le due vetture di Lui-Car, cioè «Number-One» e «Giorda».

In prima fila le due vetture preparate da Cevenini, quella di Loizzo e quella di Buffoli, ed è proprio quest'ultimo a scattare per primo. Si fa immediatamente luce l'altra Cevenini di Drovandi, che con un sorpasso da brivido all'esterno della seconda curva delle Acque Minerali supera i compagni e va in testa, per poi iniziare al giro successivo, nello stesso punto, la testa-coda che lo porteranno al quinto posto.

In testa si raggruppano in tre: Loizzo, Buffoli e Sanfilippo (Audisio-Benvenuto), che pare ben deciso a non farsi sorprendere, ed al secondo giro va in testa. Dietro questi, si sviluppa una bella contesa fra Curti (Garavello) e «Clent» (Giuliani). Drovandi

di rimonta, segna il giro più veloce ma al quarto giro compie due testa-coda e indietreggia nuovamente. Sanfilippo rompe un pistone, e da ora in avanti Loizzo e Buffoli procederanno in perfetto accordo fino al traguardo in quest'ordine, con il primo che va a conquistare 9 preziosissimi punti.

Dietro a loro, il duello fra «Clent» e Curti si sviluppa con fasi alterne fino al sesto giro, quando Curti si gira al Monteverde e viene passato anche da Drovandi.

Rimasto solo, «Clent» tira al massimo ed il suo distacco dai due di testa diminuisce fino a quando, ad un giro dal termine, egli finisce per girarsi alla Tosa ma senza perdere la posizione. Proprio al termine, a causa di un doppiato in testa-coda, Drovandi si vede costretto a cedere a Curti un quarto posto che avrebbe ampiamente meritato. Molto sfortunato Amodeo, che ha perso molto tempo per il filo di una candela staccata, e soprattutto Lavazza che, in corsa per il Trofeo di questa classe, non è riuscito neppure a qualificarsi avendo

rotto in prova a causa di carburante scadente.

SECONDA CORSA

Questa apre la giornata di domenica, e raggruppa le classi 600 e 700. Partono 24 vetture, comprese le riserve Pizzi e Scarinzi al posto di «Tibeli» e Proietti, e compreso «Tambauto», che arriva quando gli altri hanno già fatto il giro di ricognizione.

Prende subito la testa Aldo Fina (Saccone), che tutti attendono in pista dopo i perentori successi in salita, seguito da Santucci (Vaccari), da Gatta (Adolfo), da Mazzeschi (Garavello) e da Gattafoni (Vaccari), che comunque rompe il motore al secondo giro e deve dare addio alla sua posizione di leader del Trofeo. Vengono poi i primi 600, con «York» (Vaccari) che battaglierà a lungo con l'Abarth 700 di Fasolino (Cevenini), quindi le Giannini 590 di Galluzzo e «Piero» e 650 di Magri in lotta fra loro.

CONTINUA A PAGINA 26

TROFEO 'AUTOSPRINT - Gara nazionale di velocità in circuito valido per il Campionato Italiano Turismo - Autodromo di Imola, 16-17 settembre 1972.

LE CLASSIFICHE

Classe 500: 1. Sergio Loizzo (Fiat 500), 11 giri in 33'31"5, media 100,835 kmh.; 2. Buffoli (Fiat 500) 33'31"9; 3. «Clent» (Fiat 500) 33'46"7; 4. Curti (Fiat 500) 33'58"9; 5. Drovandi (Giannini) 33'59"2; 6. Gonnelli (Fiat 500) 34'35"8; 7. Mensi (Fiat 500) 34'37"4; 8. «Palvox» (Fiat 500) 34'46"4; 9. Giuliani (Fiat 500) 34'53"8; 10. Amodeo (Fiat 500) 35'03"0; 11. Venturi (Giannini) 35'09"8; 12. Piazza (Giannini) 35'49"4; 13. Battilani (Fiat 500) 36'28"1; 14. Tullini (Fiat 500) 36'31"6; 15. Amoranti (Fiat 500) a 1 giro; 16. Squarise (Fiat 500) a 2 giri; 17. Mezzetti (Fiat 500) a 3 giri; 18. Simoncelli (Fiat 500) a 3 giri.

Giro più veloce: il 3. di Drovandi in 2'57"0, media 104,176 kmh.

Classe 600: 1. «Piero» (Giannini 590) 11 giri in 30'13"1, media 111,869 kmh.; 2. Gieri (Abarth 595) 30'45"9; 3. Romoli (Giannini 590) 30'53"4; 4. D'Alessandro (Abarth 595) 31'01"3; 5. Scandali (Abarth 595) 31'54"1; 6. «York» (Abarth 595) a tre giri; 7. Scarinzi (Giannini 590) a 4 giri; 8. Bettazzi (Abarth 595) a 4 giri.

Giro più veloce: l'8. di «York» in 2'39"7, media 115,969 kmh.

Classe 700: 1. Enzo Santucci (Giannini 650), 11 giri in 29'21"8, media 115,126 kmh.; 2. Gatta (Abarth 695) 29'25"6; 3. Ruoso (Abarth 695) 29'55"8; 4. Proietti (Giannini 650) 30'38"3; 5. Betti (Giannini 650) 31'00"7; 6. «Tambauto» (Abarth 695) 31'02"2; 7. Pizzi (Abarth 695) 31'28"2; 8. Nocchi (Abarth 695) 31'54"0; 9. Fina (Abarth 695) a 4 giri.

Giro più veloce: il 2. di Aldo Fina, in 2'36"2, media 118,048 kmh.

Classe 850: 1. Samuele Valerio (Abarth 850) 13 giri in 32'44"7, media 122,051 kmh.; 2. Gatti (Abarth 850) a 1 giro; 3. Bernero (Abarth 850) a 1 giro; 4. Tarasco (Abarth 850) a 1 giro; 5. Magenta (Abarth 850) a 1 giro; 6. Cavallo (Abarth 850) a 1 giro; 7. Biselli (Abarth 850) a 1 giro; 8. Ravinale (Abarth 850) a 1 giro; 9. Folin (Abarth 850) a 1 giro; 10. «Svig» (Abarth 850) a 1 giro.

Giro più veloce: il 10. di Valerio in 2'29"4, media 123,421 kmh.

Classe 1000: 1. Rino Amighini (Abarth 1000) 13 giri in 30'23"2, media 134,477 kmh.; 2. Gargan (Abarth 1000) 30'47"1; 3. Soria (Abarth 1000) 30'50"8; 4. Pasolini (Abarth 1000) 31'06"4.

Giro più veloce: il 7. di Amighini in 2'16"7, media 134,888 kmh.

Classe 1150: 1. «Girasole» (Fiat 128), 15 giri in 35'56"8, media 128,239 kmh.; 2. Crashevich (Fiat 128) 37'57"8.

Giro più veloce: il 7. di «Girasole» in 2'20"5, media 131,239 kmh.

Classe 1300: 1. Walter Donà (Fiat 128) 16 giri in 35'51"6, media 137,119 kmh.; 2. Pozzo (Alfa Romeo GTA) 36'04"6; 3. Chiaramonte (Fiat 128) 37'14"8; 4. Serattini (Fiat 128) a 3 giri.

Giro più veloce: il 7. di Cosimo Turzio in 2'12"8, media 138,849 kmh.

Classe 1600: 1. Riccardo Ricci (BMW) 15 giri in 35'22"7, media 130,300 kmh.; 2. Pasini (Ford Escort) 35'37"3; 3. Cornio (Alfa GTV) a 1 giro; 4. Pettiti (BMW) a 1 giro; 5. Chiapparini (Alfa GTV) a 1 giro.

Giro più veloce: il 4. di Ricci in 2'16"6, media 134,986 kmh.

Classe 2000: 1. Martino Finotto (Ford Escort) 16 giri in 34'16"3, media 143,474 kmh.; 2. Capietti (Ford Escort) 34'16"7; 3. Pittini (Alfa GTAm) a 1 giro; 4. «Alval» (Ford Escort) a 1 giro; 5. Pauto (BMW) a 1 giro; 6. Cesarini (Alfa GTAm) a 2 giri; 7. Truci (Alfa GTAm) a 7 giri.

Giro più veloce: il 14. di Capietti in 2'06"6, media 145,642 kmh.

Classe 3000: 1. Giorgio Pianta (Opel Commodore) 16 giri in 34'03"7, media 144,408 kmh.; 2. Schon (Opel Commodore) 34'34"7; 3. «Bloody Blacky Tiger» (Opel Commodore) 35'50"6; 4. «Il Ragno» (A.R. 2600) a 2 giri; 5. Fracastoro (Fiat 2300S) a 3 giri.

Giro più veloce: l'11. di Pianta in 2'05"8, media 146,575 kmh.

lckx e Merzario sul podio, assieme a Merzario-junior

La classifica tricolore a due sensi

Quella che vedete qui sotto è la classifica del Campionato Italiano assoluto dopo la 500 KM di Imola, gara che ha visto Merzario «rosicchiare» qualcosa al suo rivale alla caccia del tricolore, de Adamich.

Questa classifica non è ovviamente quella ufficiale, in quanto è stilata da noi in base alle classifiche di varie corse e tenendo in debito conto il regolamento CSAI. D'altra parte, questa attribuzione del titolo assoluto avviene tramite una regolamentazione un poco complicata, e non escludiamo che la nostra classifica sia errata.

Infatti, lo stesso de Adamich sostiene che essa aveva degli errori già nelle sue precedenti stesure apparse in precedenti occasioni come su AUTOSPRINT-MESE. Può anche darsi, ma fino a che la CSAI non aggiornerà la «sua» (secondo la quale ora de Adamich avrebbe 92 punti e Merzario 91), noi dovremo tener buona la nostra. La quale, ad ogni modo, rispecchia con fedeltà la graduatoria, e cioè primo de Adamich, secondo Merzario, terzo Munari (che ha perso l'occasione di Imola per colpa del cambiamento... d'amore di Oselia) e quarto Galli, che è molto vicino a Munari.

Campionato Italiano Assoluto Velocità

ANDREA DE ADAMICH	p. 103
ARTURO MERZARIO	93
Sandro Munari	36
Nanni Galli	34
Nino Vaccarella	21
Mario Casoni	19
Carlo Facetti	14
Antonio Zadra	9
Enrico Pasolini	9
Claudio Francisci	6
Ugo Locatelli	6
«Pal-Joe»	6
Pino Pica	6
Gabriele Gottifredi	6
Eris Tondelli	4
Giorgio Pianta	3
Mauro Formento	3

PIANTA in assoluto



Giorgio Pianta è ormai un abbonato alle vittorie con vetture Turismo in riva al Santerno. Nella foto, lo vediamo condurre nella variante con la consueta decisione l'ottima Opel Commodore 3 litri preparata da Conrero con la quale ha dominato il Trofeo Autosprint (Attualfoto)

IMOLA - Questa ripresa settembrina del campionato Turismo in pista, attesissima dai piloti, ha corso veramente un brutto rischio a causa del maltempo che ha imperversato sulla regione emiliana giovedì e soprattutto venerdì scorso. Infatti, la disputa del Trofeo Autosprint che era in programma il sabato, con prove appunto venerdì, è stata rimandata in gran parte (tranne la corsa delle 500) alla mattinata di domenica, per l'impraticabilità della pista nella giornata di venerdì.

L'Automobile Club di Bologna ha fatto un ottimo lavoro di «ricucitura», con un rimaneggiamento completo del programma che ad ogni modo ha consentito lo svolgimento regolare delle corse. Solo le prove — svoltesi sabato mattina — ne hanno un po' risentito, ma non si poteva veramente fare di più. A proposito delle prove, c'era come sapete la novità della variante prima del traguardo, che si è rivelata subito più impegnativa del previsto, e che ha imposto anche un'accurata scelta di rapporti. In linea di massima, per le vetture Turismo Speciale ha comportato una riduzione di circa il 7-8% sulla velocità di punta.

La disputa di questa prima fra le quattro gare in pista di chiusura (salvo ulteriori sorprese di calendario) ha già chiarito un poco la situazione in vetta al campionato Turismo. Si sono «persi per strada» due dei protagonisti, e cioè «York» e Turzio: il primo ha perso la possibilità di aggiungere altri 9 punti al suo gruzzolo (che vale ovviamente anche per il Trofeo di classe), per la banalità del comando del gas rotto; il secondo, mentre stava rimediando ad una partenza lenta, si è urtato in variante ed ha proseguito con la vettura menomata per poi fermarsi davanti al traguardo. E' riuscito a completare dieci giri, ma non è stato classificato.

Si sono riconfermati Ricci, Pianta e «Girasole», che ancora hanno tutti grosse possibilità finali, mentre si fa sotto molto bene Samuele Valerio. Questo Campionato ha un ritmo tale per cui è difficile che i primi si possano permettere di perdere delle battute. Ad ogni modo, dato che domenica prossima a Varano le gare valide per questo Campionato si fermano alla classe 1150, «Girasole» e Valerio potrebbero avvantaggiarsi sugli avversari diretti, in attesa delle due gare conclusive di Monza.

CONTINUAZ. DA PAGINA 25

Mentre Fina se ne va indisturbato, Mazzeschi nel tentativo di riagganciare Santucci si scompone al Monte-verde ed esce rovinosamente ma senza danni personali. La corsa ad eliminazione continua con i ritiri di Magri e Fasolino al 4. giro per rottura, e di Galluzzo (Lanini) un giro dopo per il cambio. La situazione al sesto giro è pertanto questa: in testa Fina, che pare imprevedibile; dietro a lui, con scarti di circa 10" fra l'uno e l'altro, Santucci e Gatta. Quindi «York», «Piero» che si è fatto prendere da Bettazzi (Baistrocchi) in netta ripresa e quindi Ruoso (Abarth 695-Garavello).

Subito dopo, il colpo di scena. Il vantaggio di Fina scema di colpo e Santucci lo supera. Il siciliano arriverà poi ai box completamente privo di freni, tanto da non riuscire neppure a fermarsi. Provvedono a rimanere ancora la situazione i ritiri di «York» (rottura comando gas!!) che credeva di avere grippato il pistone già avariato in prova, e di Bettazzi, che stava facendo un'ottima corsa, urtatosi alla Tosa con Ruoso.

La corsa è ormai decisa, e Santucci va tranquillo per non rischiare di perdere i 9 punti che lo lanciano in vetta alla classifica di classe dopo una rincorsa che durava dall'inizio di stagione. Gatta, in possesso di una ottima Abarth 695, frutto di mezza stagione di raccoglimento del preparatore bolognese Adolfo, si avvicina un poco, ma resta secondo. Terzo finisce Ruoso, mentre la 600 è vinta da «Piero», che scavalca così «York» in classifica. Successo quindi per le Giannini le cui qualità ed omologazioni (vedi freni più potenti) si cominciano a far sentire.

TERZA CORSA Diciotto le vetture al via della terza corsa, per le classi 850 e 1000. In prima fila le Abarth 1000 di Amighini (Garavello) e Gargan (Prenol), che rinnovano così il duello di una settimana fa a Varano. Il primo delle 850, il solito Valerio (Baistrocchi) è in quarta fila assieme a Bernero.

Al via, ottimo scatto di Amighini, che non sarà più ripreso. Infatti, la gara praticamente vivrà sulla rincorsa di Gargan, che più volte arriverà a contatto del rivale, fino a che, a partire dal settimo giro, la sua macchina comincerà a perdere colpi. Dopo di che, Gargan mollerà fino a farsi venire molto vicino l'altro 1000 di Soria, che dal canto suo si era liberato subito da un Pasolini in possesso di una vettura non molto a posto. Troppo presto è uscito di scena Stefanelli (Baistrocchi), che ha probabilmente rotto una biella nella discesa verso la Rivazza, al secondo giro, inondando la curva d'olio.

Senza storia anche la vittoria nelle 850, con Samuele Valerio che se ne va indisturbato lasciando il compagno di preparazione Gatti a vedersela con Bernero e Tarasco, quest'ultimo con una nuova alimentazione consistente in un doppio-corpo verticale strozzato con dosatore a ghigliottina, il sistema usato dalle vecchie F. 3 da un litro, per intenderci.

Al settimo giro, Gatti riesce a superare Bernero, mentre la battaglia fra Magenta e Cavallo si risolve a favore del primo. Da notare che Valerio è stato l'unico 850 a riuscire a non farsi doppiare da Amighini, che con questa vittoria si riporta «in quota» per il Trofeo della classe 1000, che vede comunque ancora saldamente in testa Dante Gargan. Molto più semplice la situazione nella 850 per Samuele Valerio, che ora farà un pensierino anche all'assoluto.

QUARTA CORSA

Solo 9 le vetture al via di questa gara, a dimostrazione di un certo rilassamento sia nella classe 1300 (che la CSAI aveva elevato a rango di «divisione» quest'anno, meno male che



Mike Parkes finalmente era felice ad Imola. La sua vettura, condotta da Donà, ha dato una magnifica dimostrazione di perfetta preparazione. A sinistra, vediamo il lungo ingegnere inglese in visita dagli amici della Ferrari intrattenersi con l'ing. Caliri. Sotto, ecco Donà alle Minerali durante il primo giro di gara con ancora la GTA di Pozzo alle costole. Le Fiat 128 coupé hanno impressionato per la loro tenuta di strada (Attualfoto)



«Mollato» da Donà, Pozzo si è trovato ben presto a che fare con l'altra 128 coupé, quella preparata da Trivellato di Turizio. Ecco i due alla curva della Tosa, in un duello molto spettacolare

è già stato deciso di passare una spugna sopra a questi raggruppamenti inutili), che nella 1150, classe che solo un anno fa era fra le più affollate e spettacolari.

Merito — anzi, demerito — dei costi sempre più elevati e dell'attesa per l'omologazione dei «parafangoni» anche alla coupé 1150 della Fiat 128, senza i quali la berlina è ancora più competitiva per la possibilità di usare cerchi e gomme ultralarghi.

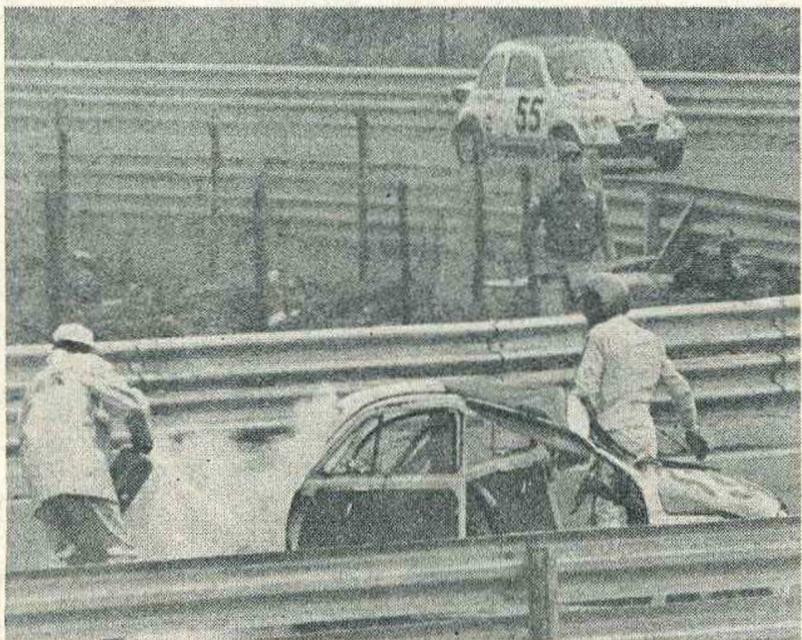
Sette sono le 1300, e due sole le 1150, dato che Galmozzi ha dato forfait. Per il campionato, «Girasole» non dovrebbe avere problemi per i punti, mentre per il Trofeo non avanza, dato che ci vogliono almeno tre partenti. Tutta da seguire sarebbe la lotta per i punti della 1300, se Litrico non sbiellasse subito al primo giro la sua GTA.

Prende la testa Donà, con la 128 Filipinetti, e condurrà con grande sicurezza dopo alcuni tentativi di Pozzo (GTA Monzeglio) di resistergli. Rallentato in partenza dalla prima lunghissima, Turizio (Fiat 128-Trivellato) al primo giro passa dietro a Donà, Pozzo e Chiaramonte (128 coupé-Trivellato). Al quarto giro, Turizio ha passato Chiaramonte (non molto efficace, quest'oggi) ed inizia il suo duello con Pozzo, riuscendo a guadagnargli in genere nella salita dopo la Tosa. Dopo alcuni scambi di posizioni piuttosto vivaci, i due arrivano al termine dell'8. giro in variante appaiati, ma ne esce solo Pozzo! Dopo qualche secondo, esce anche Turizio con tutta la parte anteriore che por-



Ed ecco come Turizio ha perso un probabile secondo posto: all'entrata in variante, in lotta con Pozzo, ha urtato la barriera. Quello che «schizza» è il cristallo rotto del casco!

BOTTO di nome e... di fatto



La variante prima del traguardo ha rappresentato, si diceva, la più interessante novità di questo meeting imolese. Novità per tutti, sorpresa assoluta per Dario Botto, che è uscito dalla Rivazza, al primo giro delle prove di qualificazione, convinto di dover togliere il piede dal pedale dell'acceleratore solo alla Tosa. Quando si è visto davanti il guardrail di entrata alla variante era troppo tardi, vi ha urtato con violenza ribaltandosi. Eccoli uscire dalla sua Abarth 595, mentre un addetto soffoca un principio d'incendio. Dopo è andato a protestare alla direzione corsa e con l'uomo-ANCAI

ta i segni di una toccata, e da ora in avanti arrancherà senza riuscire a classificarsi. Veramente un peccato, ma gli resta la soddisfazione di un bel giro veloce.

Dopo il ritiro di Litrico, le Alfa perdono anche Cattaneo con evidenti guai alla frizione, e la corsa si riduce a ben poco. Le 1300 non hanno più storia, con Donà che dà spettacolo staccando sempre più Pozzo, e che con questa vittoria si porta ad un buon livello per una eventuale scalata a questo Trofeo ancora apertissimo.

Nella 1150, da segnalare solo la bella decisione con cui «Girasole» ha tirato avanti sino alla fine, migliorando sempre il tempo sul giro, anche senza essere impegnato. Giunge fra l'altro quarto assoluto

QUINTA CORSA

Venti erano le vetture qualificate dopo le prove, e tutti si allineano al via dell'ultima corsa in programma, che comprende le classi 1600, 2000 e 3000. Alla partenza, scatto di Pianta dalla prima fila ed ottimo spunto di Capietti con la Escort dalla seconda, mentre la Escort 1600 di Belli non si muove neppure per un guasto alla trasmissione.

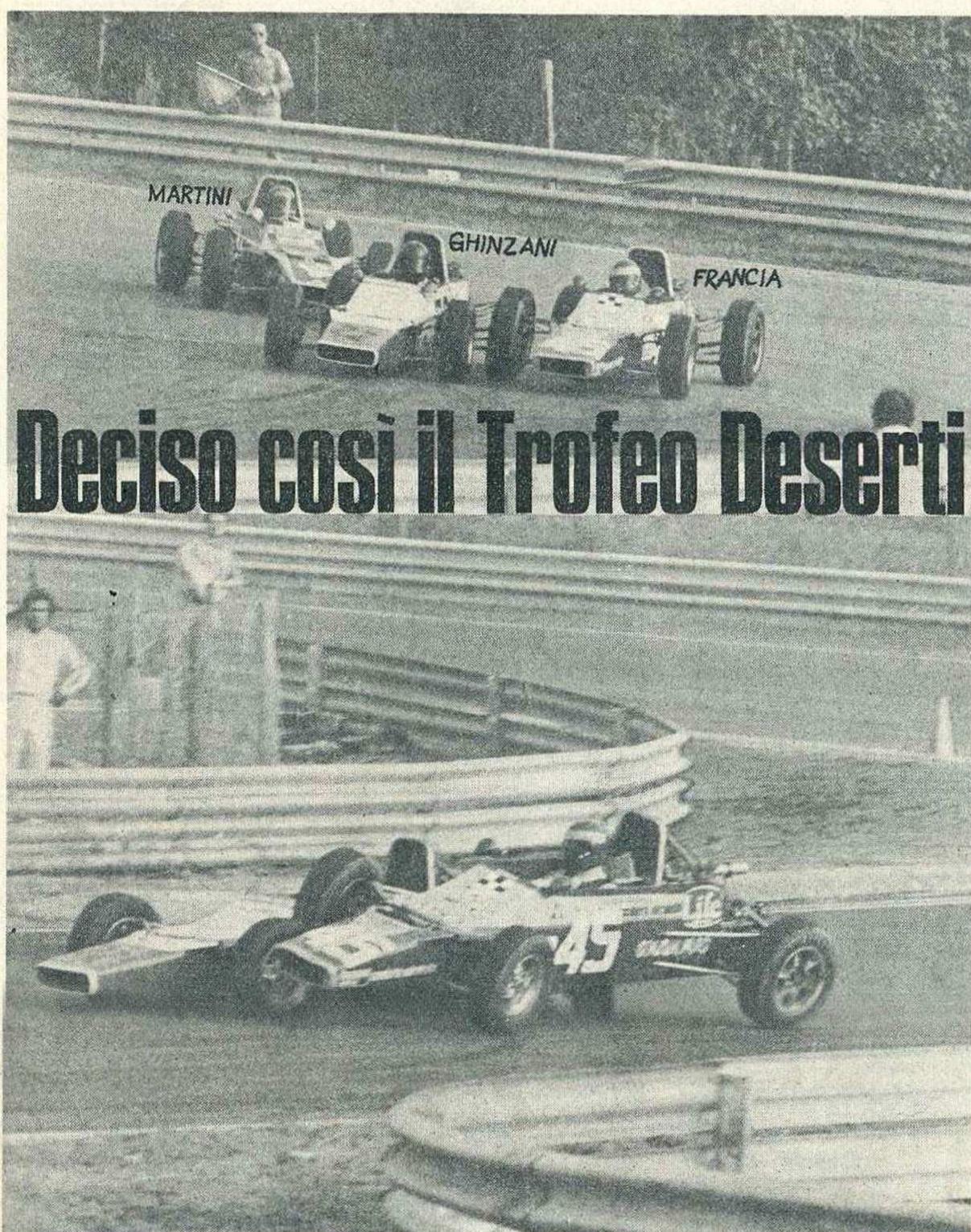
La Opel Commodore-Contrero di Pianta fa immediatamente il vuoto dietro di sé, mentre l'altra Commodore di Schon sta facendosi largo fra le Escort RS due litri quando, al secondo giro, Schon esce troppo veloce dalla variante ed urta il guard-rail. Riparte senza grossi danni, ma Ca-

pietti gli è ormai scappato ed anche Finotto lo supera. Queste le posizioni dopo che la corsa ha preso la sua fisionomia: in testa Pianta, che batte ripetutamente il record sul giro, seguito dalle Ford Escort di Capietti e Finotto in lotta serrata, quindi Schon, l'altra Commodore di «Bloody» (che ha messo in pensione la sua gloriosa Alfona), quindi le due GTAm di Truci e Pittini assieme e poi Ricci, solitario in testa alla 1600 seguito da Chiapparini (Alfa GTV), Pasini (Escort), Pantò e Cormio. Anche «Alval» era partito bene, ma ha dovuto sostare ai box con alcuni problemi al cambio della sua Escort, e ripartirà staccato.

Molto belli i duelli fra le Escort e le GTAm: Finotto passa Capietti, mentre Truci resiste bene a Pittini fino a che non è costretto al ritiro al 10. giro. I distacchi fra Pianta ed i due inseguitori e fra questi e Schon aumentano, quindi non si prevedono né insidie per il battistrada né un ricongiungimento di Schon alle Escort. Nella 1600, Ricci è saldamente al comando mentre Chiapparini è superato prima da Cormio, che risale molto bene, quindi anche da Pittini.

Si arriva così al termine, con Pianta che si aggiudica il Trofeo Autosprint e Finotto che controlla con sicurezza l'attacco di Capietti, durato praticamente tutta la corsa. I tre vincitori odierni rafforzano la loro posizione nel campionato assoluto oltre che, naturalmente, nelle rispettive classifiche per i Trofei di classe.

Marco Magri



Deciso così il Trofeo Deserti

Sopra, in queste due immagini tutta la storia del Trofeo Deserti, conclusosi alla staccata dell'ultimo giro fra Ghinzani, Francia e Martini. Fra i due litiganti Francia e Ghinzani è il romagnolo Martini che la spunta, portandosi nettamente in testa al Trofeo Nazionale della Formula Italia.

TROFEO BRUNO DESERTI - Gara nazionale di velocità in circuito valevole come settima prova del Trofeo Nazionale di F. Italia - Imola, 17 settembre 1972.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Giorgio Francia in 16'50"9, media 145,923 kmh; 2. Buratti 16'51"3; 3. Castiglioni 16'52"4; 4. Martini 16'52"7; 5. Ponzone 17'18"6; 6. Angelini 17'21"7; 7. Piccolomini 17'30"7; 8. Grimaldi 17'43"8; 9. Lombardi 18'12"4; 10. Medail 18'31"6; 11. Casalegno a 1 giro; 12. Brancatelli a 2 giri; 13. Gunnella a 3 giri.

Giro più veloce: il 6. e l'8. di Buratti in 2'04"3 media 148,344 kmh.

2. batteria: 1. Pier Carlo Ghinzani in 17'02"2, media 144,309; 2. Tonussi 17'02"6; 3. Corolli 17'18"7; 4. Ruggeri 17'19"1; 5. Ferrari 17'24"9; 6. Farneti 17'26"5; 7. Abbate 17'34"3; 8. Spataro 17'36"3; 9. Caneva 17'49"9; 10. Peruzzi 18'04"7; 11. Cagnoni 18'05"2; 12. Sanguolo 18'18"5; 13. Buttani a 1 giro.

Giro più veloce: il 6. di Tonussi in 2'05"3, media 147,160 kmh.

FINALE: 1. Giancarlo Martini in 20'48"2 media 147,7 kmh.; 2. Francia 20'49"1; 3. Ghinzani 21'02"1; 4. Castiglioni 21'10"1;

5. Farneti 21'10"3; 6. Ruggeri 21'14"9; 7. Piccolomini 21'23"6; 8. Caneva 21'27"4; 9. Grimaldi 21'33"5; 10. Brancatelli 21'42"9; 11. Ponzone 21'57"1; 12. Lombardi 22'14"8; 13. Peruzzi 22'25"9; 14. Sanguolo 22'28"9; 15. Cagnoni 22'29"3; 16. Casalegno 22'48"8; 17. Medail a 1 giro; 18. Buratti a 2 giri; 19. Corolli a 4 giri; 20. Angelini a 4 giri; 21. Tonussi a 4 giri; 22. Abbate a 4 giri; 23. Spataro a 7 giri.

Giro più veloce: l'8. di Francia in 2'03"0, media 149,912 kmh.

Questi i punteggi del Trofeo Nazionale F. Italia (dopo 7 prove):

Martini p. 36; Francia 28; Ghinzani 22; Gunnella 20; Bozzetto 19; Ruggeri 10; Buratti 8; Farneti 6; Castiglioni 5; Angelini 4; Ferrari, Corolli, Nencini e Caneva 3; Troyer e Grimaldi 2; Tonussi 1.



Ghinzani taglia il traguardo con la ruota anteriore sinistra a terra e la posteriore in grave avaria per l'urto in variante all'ultimo giro

La FORMULA TRICOLORE si inquina

FRANCIA sopra GHINZANI sotto MARTINI davanti

Più calme le batterie

TURISMO «tricolore»

LA SITUAZIONE del Campionato assoluto Turismo Speciale dopo il Trofeo Autosprint:

1. Ricci (BMW 1600) e Pianta (Opel Commodore 3000) punti 29,7; 3. «Girasole» (Fiat 128 1150) e Valerio (Abarth 850) 29,4; 5. Finotto (Alfa GTAm e Ford Escort 2000); 27,9; 6. Loizzo (Fiat 500) 26,4; 7. «York» (Abarth 595) 24,4; 8. Capietti (Ford Escort 2000) 24; 9. Gargan (Abarth 1000) e Santucci (Giannini 650) 23,9; 11. Gatti (Abarth 850) 23,8; 12. Soria (Abarth 1000) e Schon (Opel Commodore) 22,3; 14. Turizio (Fiat 128 1300) 21; 15. Vimercati (Fiat 128 1150) e Gattafoni (Abarth 695) 20.

IMOLA - Il periodo di noviziato per gli apprendisti piloti da monoposto pare proprio giunto al termine: i nostri «Jim Clark» in sedicesimo hanno ormai raggiunto un tale affiatamento col mezzo e una tale disinvoltura nel portarlo che li si potrebbe già vedere quasi in F. 3. Indubbiamente la cosa è prematura, ma certamente questi «pilotini» hanno fatto passi da gigante. E già si è delineata una scala di valori particolarmente precisa: e i big di questa graduatoria ci fanno assistere a gare veramente mazzofiate.

E' quello che è accaduto a Imola, fra una pausa e l'altra del duello Ickx-Merzario-de Adamich che si rincorrevano per la 500 km: e quella che doveva essere una pausa rilassante fra una Ferrari e un'Alfa Romeo si è in realtà trasformata in una sfida veramente incandescente. Una sfida a tre, tre cavalli vincenti, che si è conclusa solo all'ultima staccata della variante, laureando Giancarlo Martini vincitore per la seconda volta in otto giorni, prima a Varelunga e infine qui, sul circuito di casa, davanti ai suoi fans imolesi. Dicevamo una vittoria particolarmente sofferta, fortemente voluta, anche se la toccata Ghin-

zani-Francia lo ha forse un poco agevolato. Forse Ghinzani ce l'avrebbe fatta: ma Giorgio Francia lo ha fermato, con una manovra abbastanza decisa che noi dalla tribuna stampa non abbiamo potuto vedere, ma che Ghinzani ci ha definito al limite della correttezza. Non sta comunque a noi giudicare: certo che la settimana scorsa, per una manovra altrettanto decisa al tornantino di Varelunga, Paolo Bozzetto si è beccato una sospensione di 15 giorni, che lo ha visto relegato a livello di meccanico qui sulle sponde del Santerno.

A parte tutto ciò dobbiamo riconoscere in Giorgio Francia una abilità almeno superiore alla media nel portare queste monoposto: e lo ha dimostrato e nella batteria e in finale quando nella

lotta alterna assieme a Ghinzani e Martini ha preso più volte le redini della gara. Indubbiamente l'allenamento sulle F. Ford (con le quali sta disputando una ottima serie di gare) gli gioverà non poco: sta di fatto che la sua superiorità è abbastanza evidente, nonostante gli sforzi di Martini e soci.

In questo modo, con questo terzo successo, il romagnolo Martini che si sta rivelando di giorno in giorno una sicura «stella» ha ancora consolidato il suo margine di vantaggio nella classifica provvisoria per il trofeo nazionale: e si sta avviando con sicurezza verso la conquista del titolo italiano, meta non definitiva, ci auguriamo, ma tappa importante per un giovane che voglia arrivare alle formule superiori.

OTTOBRE «pieno» per la F. ITALIA

Organizzato dall'A.C. di Reggio Emilia si svolgerà a Varano de' Melegari, l'8 ottobre, il «4. Trofeo Luciano Lombardini». Il programma della corsa prevede una prova, valida per il 1. Trofeo «Formula Italia» e una gara chiusa, valida per il Campionato sociale della «Scuderia Tricolore», riservata alle vetture di Gr. 1-2-3-4-5 C.S.A.I. e Formula 850. Il prossimo programma per le gare di Formula Italia prevede dunque le gare del 1 e dell'8 ottobre a Varano de' Melegari e il 15 ottobre a Varelunga.

IMOLA - Alle ore 13 si schierano le monoposto della prima batteria con Martini e Francia in prima fila davanti a Ponzone e Castiglioni: il più rapido è Martini che prende subito il comando e transita in testa al primo passaggio davanti a Francia, Castiglioni, Gunnella, Buratti (risalito molto bene dall'ultima fila) e Ponzone. Germani è già fermo alla Tosa, dove si era subito insabbiato entrandovi come un siluro: al box Casalegno e Brancatelli, che ripartono dopo sommari controlli. Dopo un secondo passaggio con posizioni pressoché immutate, è Giorgio Francia che in staccata alla Tosa passa a condurre, mentre Martini perde la seconda posizione in favore di Buratti, sempre seguito da Castiglioni. Aldo Gunnella è invece alle prese con la batteria, che non eroga più l'energia vitale: in seguito a questo inconveniente il bravo ternano, che ricordiamo già vincitore qui a Imola, sarà costretto alcuni giri dopo al ritiro e non potrà prender parte alla finale. Nel frattempo è sempre Francia a condurre sempre davanti al trio che comprende Buratti, Castiglioni e Martini, finché il bolognese Buratti non lo infila alle Acque Minerali. Pronta risposta di Francia che riprende il comando alla Rivazza, mentre Martini affianca Castiglioni tentando una en-

Leopoldo Canetoli

CONTINUA A PAGINA 28

CONTINUAZ. DA PAGINA 27

nesima volta di superarlo. Nel corso del sesto giro è ancora il battagliero Buratti che infla Francia nella staccata della Tosa: ma la gentilezza gli è subito resa alla variante dove Francia riprende il comando.

« Preferisco stare dietro: da Francia ho tutto da imparare » ci ha confessato molto sportivamente Massimo Buratti, al termine della batteria che lo ha poi visto secondo alle spalle appunto di Giorgio Francia. Al terzo posto si qualificava quindi Castiglioni, seguito a pochi decimi da Martini, mentre Ponzone molto regolare giungeva al termine quinto.

Assente Cio sono in quattordici a partire per la seconda batteria, al via della quale va in testa Ruggeri, seguito da Tonussi che effettua una ottima partenza dalla terza fila: fermo subito alla Tosa è Cavina che ha una sospensione posteriore fuori uso. Infatti al termine del primo giro è Ruggeri a condurre, davanti a Tonussi, Ghinzani, Ferrari e Farneti. Al termine del passaggio seguente è invece Tonussi a precedere Ghinzani, mentre Ruggeri retrocede al terzo posto davanti a Farneti, Corolli e Ferrari: seguono in gruppo serrato Abate, Caneva, Spataro, e Sangiuolo. E' quindi la volta di Ghinzani che dal terzo giro prende il comando e non lo lascerà più: sempre seguito da Tonussi, mentre Farneti, che aveva ricoperto per quasi tutta la gara la terza posizione, retrocede in finale fino al sesto posto per una collisione con Ferrari.

Al termine delle due manches della gara clou ventiquattro Fiat Abarth schierate per la finale: starter d'onore è questa volta, assieme a Paolo Muzzilli il dott. Luigi Deserti, padre del non dimenticato Bruno, visibilmente emozionato all'applauso di incoraggiamento dello sportivo pubblico imolese. I ragazzi della F. Italia ormai sono svezziati in questa partenza, particolarmente importante, sembrano aver già « appreso » dai colleghi delle categorie superiori i segreti del mestiere. Scattano, poi frenano: ad ogni modo la partenza è abbastanza regolare e il compatto pacchetto di formule si avvia speditamente verso la Tosa.

E' Ghinzani, partito molto bene dalla terza fila a prendere subito l'iniziativa e a transitare al comando sul primo traguardo: alle sue spalle il serpente continua con Francia, Martini, Buratti, Castiglioni, Tonussi, Muzzilli.

Il trofeo LUPA di ROMA a Vallelunga

Franco Angelini fa poker con FRANCISCI

VALLELUNGA - Franco Angelini aveva deciso di vincere tutte le quattro prove del trofeo « Lupa di Roma » che si svolgevano sul « piccolo » di Vallelunga, e ci è riuscito. Infatti, dopo aver dominato con De Antoni e la AMS-Alfa le prime tre prove, ha affidato una delle sue Alfa GTA a Claudio Francisci e naturalmente è riuscito nell'intento di fare poker.

Sin dalle prove la situazione era abbastanza chiara: il miglior tempo (1'01"1) era di Francisci che precedeva il compagno di scuderia « Society » e Nataloni (Lancia HF Gruppo 4). In gara, la classe di Francisci ed il « siluro » di Angelini non potevano fare altro che vincere alla media di kmh 96,671. Di Francisci era anche la « tornata » più veloce in 1'00"3 alla media di 99,701 kmh.

Le gare erano cominciate nella mattinata con il gruppo uno che, insieme al gruppo tre correva la sua prima semifinale Fisa per il girone centro. Nelle varie classi le vittorie sono andate a Saccone (850), Caglioni (1000), quest'ultimo ormai di casa a Vallelunga, Alberto Campagnola (1150) autentico dominatore della « classe-Fiat 128 », Bonini (1300) che ha regolato con autorità il « vecio » e temibile Fioravanti, all'ottimo Cesarini (1600) che viene però penalizzato di un minuto per partenza anticipata e Tamburini (2000) vincitore questo ultimo di una gara spettacolare che ha visto dopo tre giri la diminuzione del 50 per cento dei concorrenti per una serie di testacoda.

Qualche verifica e qualche reclamo, ma pare tutto regolare. A proposito delle verifiche, il commissario tecnico Mantovani ci ha fatto rilevare come a Vallelunga non esista un garage od una officina attrezzata per delle verifiche « serie ».

Nel pomeriggio toccava alle gruppo 2, 3 e 4 allietare il pubblico presente. Nella 500 dopo il ritiro di Sanna e di Zadotti, la vittoria andava a Laganà. Da rilevare che la gara è stata tratis-

sima ed ha prodotto un'autentica falcidia sui concorrenti. Nella 600, seconda vittoria della giornata di Miro Tamburini che ha preceduto Testi e Bellini. Nella 700, tutti e tre i piloti presenti si sono ritirati.

Bella gara delle 850, 1000 e 1150; per 13 giri ha dominato De Stefano, poi una foratura ha privato il pilota della Scuderia Biondetti di una meritata vittoria. Questa è andata a Valentini (Fiat 128) che ha preceduto Rebow (Abarth 1000) e Varese (Abarth 850), i quali vincono a loro volta la propria classe. Spettacolare la gara delle 1300 con Francisci subito in testa, mentre alle sue spalle si accendeva la lotta fra « Society » e Radicella, che il primo cedeva di forza. Comprimari gli altri fra i quali Possumato vincitore della classe 1600.

Nella 1300 del Gruppo 3 duello fra De Vito e Ripani, risolto all'ultimo giro dal primo che dopo aver tallonato il rivale per 19 giri lo ha superato ed ha vinto ad oltre 84 di media. Nella 1600 ed oltre 1600 netto dominio di « Aligi » che ha guidato per tutti i 20 giri della gara. Alle sue spalle si è piazzato Valle con la Porsche che nella fase iniziale ha dovuto rintuzzare gli attacchi delle altre Alpine di Bocconi ed « RB ».

Nel Gruppo 4 (che ha corso con tutte le classi raggruppate) meravigliosa è stata la lotta fra la « volpe » Nataloni e « Cam ». Per tutta la gara i due piloti si sono dati battaglia con un ardore tale che tutto il pubblico presente era in piedi. Al termine con una volata spettacolare « Cam » la spuntava grazie anche alla maggior potenza della sua Porsche 914. Interessante il debutto della Pantera GTS sul « piccolo » di Vallelunga.

Per finire il solito, ma giusto plauso all'organizzazione del « Gentlemen's ». Unico appunto un paio di partenze non proprio « ad hoc », ma per il resto più che bene.

Claudio Porrozi



Con la vittoria nel Trofeo Deserti, Martini è saldamente in testa alla classifica della F. Italia. A lato: Francia secondo

e Ponzone. Tonussi è il primo a uscire dal gruppo, in seguito a un testa coda alla Tosa, mentre si delinea nettamente un gruppetto in testa comprendente Francia, Ghinzani, Buratti e Martini nettamente staccati dagli altri. E questo gruppetto procede compatto per due giri, finché Massimo Buratti sciupa tutto con un rovinoso testa coda alla variante, che lo mette subito fuori gioco. Rimangono in tre al comando, con Ghinzani che tiene la prima posizione davanti a Francia e Martini che invece se le scambiano giro per giro.

E gli occhi della folla che gremisce il Dino Ferrari sono tutti per i tre capofila, che stanno conducendo una lotta senza quartiere. Al settimo dei dieci passaggi è in testa Francia, ma durante il giro seguente Ghinzani lo passa in staccata alla Tosa e transita al comando per il nono passaggio. Alla Tosa è di nuovo Francia a inflare Ghinzani, mentre Martini sta studiando le mosse degli avversari: Ghinzani reagisce ed è di nuovo in testa alla Piratella. Ma è ancora Giorgio Francia a resistere ai due alla staccata della Rivazza, mentre le tre monoposto si avventano sull'entrata della variante. E qui il momento chiave della corsa: Ghinzani all'interno è stretto da Francia e i due in questo contrattacco perdono attimi preziosi. Attimi che sfrutta invece Giancarlo Martini che non si lascia sfuggire l'occasione, mentre lo sfortunato Ghinzani riesce a tagliare il traguardo con tutta una sospensione posteriore staccata e una ruota che non conserva più una minima parvenza di allineamento.

I. C.

14. COPPA ALPE NEVEGAL - Gara nazionale di velocità in salita valida per il Triveneto - Belluno, 17 settembre '72.

CLASSIFICA GENERALE

1. Gianfranco (Abarth S) 6'49"3 alla media di kmh 105,546; 2. Tondelli (Chevron B 21) 7'04"3; 3. Nardari (AMS BDA) 7'19"6; 4. Morelli (ATS Sport) 7'22"7; 5. Lovato (Fiat Abarth S) 7'24"8; 5. «Effe-Ci» (Alpine Renault) 7'24"8; 7. Benvenuti (Porsche 911 S) 7'30"3; 8. Donà (AMS 1000) 7'32"7; 9. Bettoni (Porsche 2000) 7'33"8; 10. Facca (Porsche 911) 7'33"9.

GRUPPO 1

Classe 850: 1. Franco Zanessi (Fiat 850 C) 9'51"8, media kmh 72,997; 2. Campese (Fiat 850) 10'02"2; 3. De Bona (Fiat 850) 10'5"5; 4. Predonzan (Fiat 850 C) 10'23"8; 5. Spiller (Mini Minor) 10'30"3; 6. Ganz (Fiat 850) 11'25"7.

Classe 1000: 1. Giandomenico Cappellaro (A.112) 9'35"9, media kmh 75,013; 2. Lavaroni (Mini Cooper) 9'37"3; 3. Calimero (Mini Cooper) 9'37"3; 4. Crivellaro (Mini Cooper) 9'37"2; 5. Vallisneri (Fiat 127) 9'38"7; 6. Cossio (Morris Cooper MK2) 9'46"3; 7. Percossi (Mini Cooper) 9'46"5; 8. Spiller L. (Fiat 127) 9'54"2; 9. Oliveri (Mini Cooper) 9'54"7; 10. Tomassetti (Fiat 127) 10'07"4; 10. Ricci (Fiat 850 C) 10'07"4; 12. Negri (Mini Cooper) 10'36"6.

Classe 1150: 1. Daniele Mirella (Fiat 128 Coupé) 9'15"9 alla media di kmh 77,711; 2. Stinco (Fiat 128 Coupé) 9'17" e 8; 3. «Opicina» (Fiat 128) 9'20"4; 4. Visintin (Fiat 128) 9'55"5; 5. Turrin (Fiat 128) 10'01"7.

Classe 1300: 1. Ferruccio Franceschi (A.R. GT Junior) 8'59"5 alla media di kmh 80,074; 2. Salvadori (Fiat 128 Coupé) 9'05"8; 3. Cogato A. (Fiat 128 Coupé) 9'20"4; 4. Callegaro (Simca R) 9'26"2; 5. Mozan (A.R. GT Junior) 9'44"4; 6. Cogato L. (Fiat 128 Rally) 9'47"9; 7. Campaci (A.R. GT Junior) 10'13"7.

Classe 1600: 1. Giuseppe Profunser (A.R. GT Junior) 8'51" alla media di kmh 81,353; 2. Furlanetto (A.R. GT) 8'53"5; 3. Frasson (BMW 1600) 9'01"8; 4. Dal Molin (BMW 1600 T) 9'03"5; 5. Scalfari (Fiat 124 Coupé Sport) 9'10"4.

Classe oltre 1600: 1. «Kabibo» (A.R.

● I commissari sportivi su rapporto dei commissari tecnici hanno escluso dalla classifica Alessandro Sandrini della Friuli per le ruote fuori dai parafranghi e il freno a mano insufficiente. E' stata inoltre inflitta un'ammonda per ruote lievemente sporgenti dai parafranghi ai concorrenti Jolao Strenghetto della Scuderia Trentina e a « Igor » della Patavium.

Giro più veloce: il 2. di Francisci in 1'00"3, media kmh 99,701.

Classe 1600: 1. Maurizio Possumato (GTV) 21'28"3, media kmh 88,663 (19 giri); 2. Di Lucia 21'36"2; 3. Jacoangelini 21'46"1; 4. «Rara» 21'47"5; 5. «Piat-taro» ad un giro; 6. Dianna a due giri.

Giro più veloce: il 5. di Possumato in 1'04"7, media kmh 92,921.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Marcello De Vivo 23'38" media kmh 84,795; 2. Ripani 23'38"6; 3. Guerisoli 23'43"3; 4. Ivana Giusti 24'06"1; 5. Previtato 24'11"9; 6. Caio 24'18"6; 7. Salamina 24'18"8; 8. Aldrovandi (A.R. GT2) 24'34"2; 9. Savarino 24'52"2; 10. Anna Maria Dionisio

Giro più veloce: il 6. di Guerisoli in 1'09"7, media kmh 86,255.

Classe 1600: 1. «Aligi» (Alpine) 22'05"8, media kmh 90,691; 2. Bocconi (Alpine) 22'18"7; 3. «RB» (Alpine) 22'22"1; 4. Cane (Alpine) 22'45"5; 5. Caliceti (Alpine) 22'45"3; 5. Casati (Alpine) 22'45" e 3; 7. Bonacci (Lancia HF) ad 1 giro; 8. De Luca (Lancia HF); 9. Adario (Alpine) a 2 giri.

Giro più veloce: l'8. di «Aligi» in 1'05"6, media kmh 91,646.

Classe 2000: 1. Raniero Valle (Porsche) 22'13"1, media kmh 90,199; 2. Micangeli (Porsche) 22'18"3; 3. Guarducci (Opel GT) ad 1 giro.

Giro più veloce: l'11. di Valle in 1'05"8, media kmh 91,367.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Bruno Lauro (Lancia HF) 21'27"7, media kmh 84,038 (18 giri); 2. «Lucien» (Matra) a 3 giri; 3. Tarpani (Abarth OTS) a 7 giri.

Giro più veloce: il 2. di Lauro in 1'08"9, media kmh 87,256.

Classe 2000: 1. Cam (Porsche 914) 20'55"5, media kmh 95,308; 2. Nataloni (Lancia) 20'55"2; 3. «Yokrysa Pier» (Lancia HF) 20'58"1; 4. Colonnelli (Alfa GTA) 21'26"1.

Giro più veloce: il 2. di «Cam» in 1'01"7, media kmh 97,439.

Classe oltre 2000: 1. Roberto Nardini (Porsche) 21'12"1, media kmh 94,520. 2. Pietromarchi (De Tomaso Pantera) ad 1 giro.

Giro più veloce: il 2. di Nardini in 1'02"5, media kmh 96,162.

GT 2000) 8'35" alla media di kmh 83,883; 2. «Archimede» (A.R. GT 2000) 8'52"2; 3. «F.L.» (A.R. GT) 9'52"5.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Carlino Ranzato (Fiat Giannini) 9'41"4 alla media di kmh 74,303; 2. Bernardi (Fiat 500 Giannini) 9'43"5; 3. Oirene (Fiat 500 Giannini) 9'57"3; 4. «Hego» (Fiat 500) 10'16"2; 5. Vianello (Fiat 500) 10'18"8; 6. «Artiglio» (Fiat 500) 10'22"8; 7. Bordignon (Fiat 500) 10'54"8; 8. Lenardon (Fiat 500) 16'18"3.

Classe 600: 1. Carlo Sidoli (Fiat Abarth 595) 9'26"5 alla media di kmh 76,257; 2. Tamaini (Fiat Abarth 595) 9'38"6; 3. Nichelen (Fiat Abarth 595) 10'15"7; 4. Tribbia (Fiat Abarth 595) 11'10"1; 5. Adamo (Fiat Abarth 595) 11'22"6.

Classe 700: 1. Roberto Calore (Fiat Abarth 695) 9'51"6 alla media di kmh 73,022; 2. Valente (Fiat Abarth 695) 10'02"9; 3. Caramaschi (Fiat Abarth 695) 11'14"3; 4. «Angerer» (Fiat Abarth 695) 21'53"9.

Classe 850: 1. Francesco Pera (Fiat Abarth 850) 8'36"5 alla media di kmh 83,639; 2. Smittarello (Fiat Abarth 850) 8'51"7; 3. «Maximilliam» (Fiat Abarth 850) 9'14"6; 4. Fantinel (Fiat Abarth 850) 9'43"8.

Classe 1000: 1. Vincenzo Busi (Fiat Abarth 1000) 8'25"2 alla media di kmh 85,510; 2. Trolese (NSU 1000) 8'27"8; 3. Cumini (Fiat Abarth 1000) 9'01"3.

Classe 1150: 1. Manfred Simeaner (Fiat 128) 7'54"5 alla media di kmh 91,043; 2. Cozzarolo (Fiat 128) 7'58"4; 3. Squillace (Fiat 128) 8'04"7; 4. Zocchi (Fiat 128) 8'24"1; 5. Satta (Fiat 128) 8'39"1; 6. Facco (Fiat 128) 9'02"2; 7. Bartolomeazzi (Fiat 128) 9'13"8; 8. D'Inca (Fiat 128) 9'19"4.

Classe 1300: 1. Marco Del Bello (Cooper 1300) 7'52" all'amedia di kmh 91,525; 2. Brummer (A.R. GTA Junior) 8'06"3; 3. Falumas (A.R. GTA Junior) 8'09"6.

Classe 1600: 1. Iolao Strenghetto (BMW 100) 7'44"2 alla media di kmh 93,063; 2. Marcello (BMW 1600) 7'53"2; 3. Sarti (Ford Escort) 8'10"9; 4. Paleari (Renault Gordini) 8'11"4; 5. Igor (Ford Escort) 8'17"9; 6. Gugel (Renault Gordini) 8'23"2; 7. Crescenti (A.R. GT) 8'33"6; 8. Zoratto (A.R. GT) 8'34"6; 9. Moretto (Renault Gordini) 8'47"6; 10. Cenini (A.R. GT) 9'09"8.

Classe 2000: 1. Gastone Zanarotti (BMW 2002) 8'14"1 alla media di kmh 87,431.

Classe 3000: 1. Giuseppe Zarpellon (A.R. 2600) 8'13"2, media kmh 87,591.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Lodovico Urban (Lancia Fulvia HF) 9'02"6 alla media di kmh 79,619; 2. Del Mas (Lancia Fulvia Coupé) 9'03"5; 3. Petracca (Lancia Fulvia Coupé) 9'07"6; 4. Viatto (Francis Lombardi B) 10'16"5.

Classe 1600: 1. Gian Carlo Giovanardi (Renault Alpine) 8'17"9 alla media di kmh 87,764; 2. Curtol (Renault Alpine) 8'19"2; 3. «Winchester» (Renault Alpine) 8'23"4; 4. Peano (Renault Alpine) 8'29"5; 5. Grassetto (Lancia Fulvia HF) 8'31"2; 6. De Bona (Lancia Fulvia) 9'00"9; 7. Filippuzzi (Lancia Fulvia HF) 9'05"4; 8. Corà (Lancia Fulvia HF) 9'30"7.

Classe 2000: 1. Adriano Baso (Porsche 914) 8'39"1 alla media di kmh 83,220; 2. De Lugan (Porsche 911) 8'48"2.

Classe oltre 2000: 1. Carlo Tormene (Porsche 911 S) 8'01"4 alla media di kmh 89,794; 2. «Giampietro» (Porsche 911 S) 8'04"3; 3. Vannini (Porsche 911 T) 8'27"5; 4. Rom (Porsche 911 T) 8'34"3.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Giancarlo Ronchi (Fiat Abarth OTS) 8'37"4 alla media di kmh 83,494; 2. Melandri (Racer Bertone) 9'53"6.

Classe 1300: 1. «Willer» (Lancia Fulvia HF) 7'38"7 alla media di kmh 94,179; 2. Pellanda (Lancia Fulvia Zagato) 8'11" e 3; 3. Orso (Lancia Fulvia HF) 9'15"8.

Classe 1600: 1. «Effe-Ci» (Renault Alpine) 7'24"8 alla media di kmh 97,122; 2. Fasan (Renault Alpine) 7'50"3.

Classe 2000: 1. Vittorio Benvenuti (Porsche 911 S) 7'30"3 alla media di kmh 95,936; 2. Bettoni (Porsche 2000) 7'33"8; 3. Facca (Porsche 911) 7'33"9.

Classe oltre 2000: 1. Angelo Lepri (Porsche 911) 7'38"8 alla media di kmh 94,158.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Giovanni Morelli (ATS Sport) 7'22"7 alla media di kmh 97,583; 2. Donà (AMS 1000) 7'32"7; 3. Rebai (Fiat Abarth) 7'49"1; 4. Zanchetti (Fiat Abarth 1000) 7'52"1; 5. De Gan (Fiat Abarth) 7'56"1; 6. Pfitscher (Fiat Abarth S) 8'11"3.

Classe 1300: 1. Mario Nardari (AMS) 7'19"6 alla media di kmh 98,271; 2. Rosa (Abarth OT) 9'.

Classe 2000: 1. «Gianfranco» (Fiat Abarth OTS) 6'49"3 alla media di kmh 105,546; 2. Tondelli (Chevron Ford B21) 7'04"3; 3. Lovato (Fiat Abarth S) 7'24"8.

Crollo di record (e un brutto incidente)

GIANFRANCO fa...tredici sul NEVEGAL

BELLUNO - Alla sua tredicesima competizione dell'anno, «Gianfranco» del Team Peg su Fiat Abarth 2000 ha ottenuto il suo primo assoluto. Un risultato colto in «zona Cesarini», ma non per questo meno importante, siglato nella 1. Coppa Alpe del Nevegal, l'ultima prova del Campionato Triveneto di velocità.

Una conclusione autorevole per il pilota marchigiano che da un anno indossa la casacca della Scuderia di Sacile, che nelle precedenti competizioni aveva più volte sfiorato il successo senza comunque riuscire ad assaporare la gioia di una vittoria completa. A questo punto è bene spendere due parole per questa Coppa del Nevegal che è ritornata quest'anno tra il ristretto gruppo delle maggiori competizioni del Triveneto per il fattivo interessamento del Comune e dell'Azienda autonoma di soggiorno e turismo di Belluno e per la preziosa collaborazione dell'AC.

L'anno scorso la competizione non aveva avuto luogo in quanto il percorso presentava delle lacune; quest'anno a tempo di primato, nonostante l'inclemenza del tempo, sono stati eseguiti numerosi lavori tra cui in particolare la pavimentazione di circa tre chilometri del tracciato e messi in opera oltre due chilometri di guardrail. Da parte degli organizzatori, come si è visto, si è fatto quasi l'impossibile per «rispolverare» questa classica che tra l'altro è la corsa in salita più lunga del Triveneto: quest'anno il tracciato è stato allungato di oltre 500 metri, per cui si è passati a km 12,100.

Numerosa è stata la partecipazione delle Suderie che vanno per la maggiore, sono mancati i grossi nomi per via della concomitanza con Imola, lo spettacolo comunque non è mancato anche se molti appassionati di questo sport, alla vigilia della competizione, è stato veramente ingeneroso ostacolando le operazioni di verifica e anche le prove ufficiali. A proposito di queste ultime c'è da segnalare l'incidente che ha turbato la vigilia di questa interessante competizione.

Il veneziano Silvano Campan della Scuderia San Marco, partito con un'Alfa Romeo GT 1600, è sbandato poco prima della curva di San Mamante, a circa un chilometro dalla partenza, investendo quattro giovani che si trovavano su di un'area vietata al pubblico. Due dei quattro sono stati ricoverati all'ospedale di Belluno e precisamente Tiziano Da Toffol, con

prognosi di guarigione in un mese e Ivo De Sandri, che se la caverà in otto giorni; gli altri due invece, Pietro Magagnoli ed Enrico Zallot, sono stati medicati e poco dopo dimessi; il pilota è rimasto illeso.

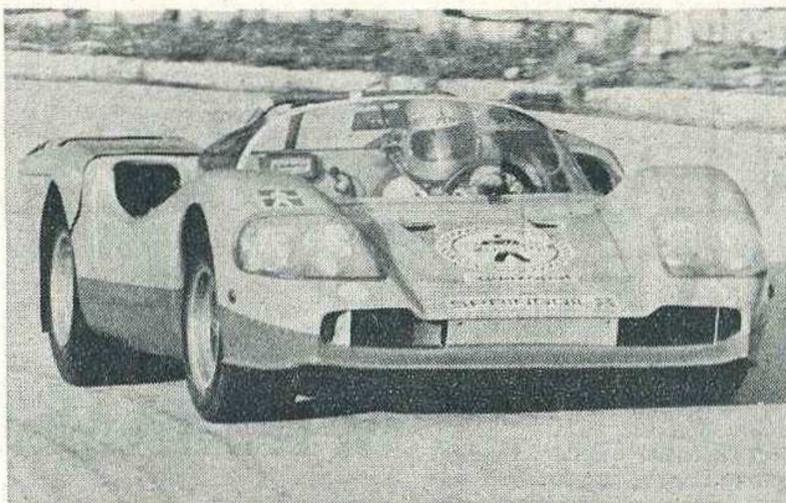
Nelle prove ufficiali «Gianfranco» aveva ottenuto il miglior tempo con 7'05"7 seguito da «Effe-Ci» su Alpine Renault (7'39"), Fasan pure su Alpine Renault, con 7'40"8 e quindi nell'ordine Tondelli e Morelli a breve distanza. In gara, «Gianfranco» ha superato se stesso facendo uso di quel «pedone» che tutti conoscono ed è sceso un bel po' sotto il muro dei 7', esattamente 6'49"3 alla media oraria di km 105,546 che costituisce il nuovo record della competizione. Il primato precedente era detenuto dal compianto «Noris» con 105,076. Brillante secondo si è classificato Eric Tondelli su Chevrolet Ford B 21 della Chevron Racing Car con 15" netti di distacco, seguito da Mario Nardari su AMS BDA in 7'19"6. Nardari è stato ancora una volta bersagliato dalla sfortuna e ha potuto utilizzare soltanto la terza, la quarta e la quinta marcia. Seguono nell'ordine Lovato, «Effe-Ci», Benvenuti, Donà, Bettoni e Facca, tutti con lieve scarto.

La 14. edizione dell'Alpe del Nevegal ha registrato un vero crollo di primati. Oltre all'assoluto, infatti, sono stati migliorati altri quindici record di categoria ad opera di altrettanti piloti che hanno dimostrato che lo sport automobilistico sta al passo delle altre discipline sportive. I brillanti protagonisti sono stati Zanessi, Mirella, Profunser, Ranzato, Sidoli, Pera, Busi, Simeaner, Strenghetto, Ronchi, «Willer» e Nardari.

Attilio Trivellato

Un'operazione al naso per il vincitore

«Gianfranco» corre da tre anni con una Abarth sport. «E' una vettura che nonostante Petà — afferma il pilota di San Severino Marche — va perfettamente. La passione per la velocità mi è nata facendo dello sprint. Ci voleva troppo tempo e invece io ne ho poco dovendo seguire una industria a carattere artigiano di serramenti di alluminio. Dal lunedì al venerdì sono sempre impegnato. Ora debbo però mettere da parte la vettura per sottopormi ad un intervento al setto nasale per via di una noiosa deviazione che mi procura disturbi anche in gara». Cogliamo l'occasione per fare a «Gianfranco» gli auguri di una pronta guarigione.



Finalmente, dopo tanti piazzamenti anche di grande prestigio, «Gianfranco» è riuscito, al Nevegal, ad aggiudicarsi una vittoria assoluta

XXIII CATANIA - ETNA - Gara nazionale di velocità in salita - Catania, 17 settembre 1972.

LE CLASSIFICHE CLASSIFICA GENERALE

1. Domenico Scola (Chevron B 21), in 9'01"8, media 118,277 kmh; 2. Vincenzo Ferlito (Abarth 2000) 9'55"5; 3. Erasmo Bologna (Lancia Fulvia) 10'10"5; 4. Vito Coco (Alfa Romeo) 10'12"2; 5. Vincenzo Mirto Randazzo (Alfa Romeo) 10'12"3; 6. «Amphicar» (De Tomaso) 10'14"9; 7. Giuseppe Spadafora (Porsche) 10'15"7; 8. Mario Savona (Abarth 1000) 10'23"5; 9. Giuseppe Continella (Lancia Fulvia) 10'23"7; 10. Paolo DeLuca (Alfa Romeo) 10'28"2.

GRUPPO 1

Classe 850: 1. Giuseppe Garaffa (Fiat 850 C) 12'51"1, media 83,102 kmh; 2. Prestigliacomo (Fiat 850) 13'19"3; 3. Napoli (Mini Minor) 13'56"5; 4. Colletti (Fiat 850 S) 14'08"8; 5. Gatto (Fiat 850 S) 14'10"8; 6. Lombardo (Mini Minor) 14'13"6; 7. Pino (Fiat 850 S) 15'12"8. Classe 1000: 1. Luigi Aiello (A 112) in 12'32"3, media 85,122; 2. Paterno (Fiat 127) 12'37"2; 3. Guarnera (Fiat 850 S) 12'52"1; 4. Puleio (A 112) 13'00"5; 5. Guarino (Fiat 127) 13'00"9; 6. Bella (A 112) 13'02"6; 7. Cembalo (Mini Cooper) 13'23"2; 8. Virzi (Fiat 127) 13'28"2; 9. «Zarathustra» (Fiat 850 C) 13'30"6; 10. Labate (A 112) 13'45". Classe 1150: 1. Francesco Lauria (Fiat 128 C) 11'46"7, media 90,674; 2. Mertoli (Fiat 123 S) 12'27"1; 3. Orobello (Fiat 128) 12'34"5; 4. Pastorello (AR GT) 12'40"7; 5. Cacciatore (Renault Gordini) 12'42"4; 6. Borghini (Fiat 128 R) 12'46"3; 7. Matera (Toyota Corolla) 13'08"9.

Classe 2000: 1. Domenico Cottone (AR GT 2000) 11'37"1, media 89,372; 2. La Rosa (AR 2000 GT) 12'03"8; 3. Morabito (BMW 2002) 12'31"1; 4. Manno (Fiat 124 C) 12'36"9; 5. «Rousseau» (AR GT 2000) 12'43"1; 6. Di Gregorio (Opel L) 12'36"2.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Ruffino Ferrari (L. Fulvia) 11'50"0, media 90,139; 2. Ferraro (L. Fulvia) 12'26"3; 3. Valgiusti (Lancia HF) 12'43"1; 4. Tropea (L. Fulvia S) 12'44"9; 5. Giglio (Lancia Fulvia) 12'51"3; 6. Bruno (L. Fulvia) 13'12"1. Classe 1600: 1. «Rainart» (L. Fulvia) 11'09"6, media 95,693; 2. Zuccarello (L. Fulvia HF) 11'18"7; 3. Sgarlata (L. Fulvia HF) 11'41"1; 4. Corrado (L. Fulvia R) 12'08"2.

Classe 2000: 1. «Paul Chris» (AR 2000 S) 11'36"1, media 92,055; 2. Di Marco (Fiat 124 S) 11'51"4; 3. Rubino (Fiat 124 S) 11'55"7.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Sebastiano Ramondetta (Fiat 500) 12'41"4, media 84,160; 2. Lauricella (Fiat 500) 12'54"2; 3. Buzotta (Fiat 500) 12'57"1; 4. «Enrico VIII» (Fiat 500) 13'00"4; 5. Dell'Alban (Fiat 500) 13'03"2; 6. Manno (Fiat 500) 13'08"7; 7. Guarnaccia (Fiat 500) 13'11"6; 8. Giumarra (Fiat 500) 13'12"9; 9. Cosenza (Fiat 500) 13'31"9; 9. Scandurra (Fiat 500) 13'31"9; 11. Amico (Fiat 500) 13'41"4; 12. Nasucci (Fiat 500) 13'54"3; 13. Raciti (Fiat 500) 15'49"3. Classe 600: 1. Mario Casciaro (Fiat Abarth) 12'14"8, media 87,207; 2. Caratuzzolo (Fiat Abarth) 12'31"6; 2. La Pera (Fiat Abarth) 12'31"6; 4. Papalia (Fiat Abarth) 12'36"1; 5. Russo (Fiat Abarth) 12'40"1; 6. Di Franco 12'42"2; 7. Lazzara (Fiat Abarth) 12'51"7; 8. Alduina (Fiat GT) 12'54"3; 9. Greco (Fiat GT) 13'16"6; 10. Bucolo (Fiat Abarth) 13'16"6; 10. Maifa (Fiat Abarth) 13'49"7; 11. Ponticello (Fiat Abarth) 13'49"7; 13. Maltese (Fiat Abarth) 13'55"1; 14. Gambuzza 14'18"2.

Classe 700: 1. Serafino Cali (Fiat Abarth)

11'54"1, media 89,735; 2. Marino (Fiat Abarth) 12'00"4; 3. Mannino (Fiat Abarth) 12'07"1; 4. Peditto (Fiat Abarth) 12'09"2; 5. Saia (Fiat Abarth) 12'17"6; 6. Carlino 12'19"8; 7. Seminara (Fiat Abarth) 12'21"8; 8. Marletta (Fiat Abarth) 12'28"1; 9. Locergato (Fiat Abarth) 12'32"9; 10. Corti (Fiat Abarth) 12'38"1; 11. Di Salvo (Fiat Abarth) 12'51"4; 12. Giustra (Fiat Abarth) 13'00"7; 13. «Hearth Mad» (Fiat Abarth) 13'01"6; 14. Artimagnella (Fiat Abarth) 13'02"4; 15. Pastorio (Fiat Abarth) 13'15"2; 16. Costantino (Fiat Abarth) 13'33"2.

Classe 850: 1. Roberto Villa (Fiat Abarth) 11'17"1, media 94,638; 2. Gerbino (Fiat Abarth) 11'26"6; 3. «Henninger» (Fiat Abarth) 11'41"6; 4. De Domenico (Fiat Abarth) 11'45"7; 5. «Alfred» (Fiat Abarth) 11'54"8; 6. Leonardi (Fiat Abarth) 11'57"7; 7. Gangi (Fiat Abarth) 12'07"4; 8. Amore (Fiat Abarth) 12'38"7; 9. Rito (Fiat Abarth) 13'35"7.

Classe 1000: 1. Santo Famoso (Fiat Abarth) 10'35"6, media 100,818; 2. Bonaccorso (Fiat Abarth) 10'51"6; 3. Farina (Fiat Abarth) 10'53"8; 4. «El Zad» (Fiat Abarth) 11'56"7; 5. Licata (Fiat Abarth) 12'48"2; 6. Pino (Morris Cooper) 12'48"2.

Classe 1150: 1. Francesco Privitera (Fiat 128) 11'07"6, media 95,985; 2. Caci (Fiat 128) 11'56"7; 3. Giuffrida (Simca 1000 R) 13'22"2.

Classe 1300: 1. Carlo Paternò (Morris Cooper) in 10'48"8, media 98,766; 2. «Falco» (AR GTA) 11'09"9; 3. Noto (Fiat 128) 11'32"9; 4. Menza (AR GTA) 11'38"1; 5. «Gusy» (Fiat 128) 12'00"7; 6. Carnibella (Fiat 128) 12'38"6.

Classe 1600: 1. Vito Veninata (A.R. GTV) 11'16"6; 2. Cavallaro (A.R. GTV) 11'17"4; 3. La Mantia (A.R. GTV) 11'17"6; 4. Castorflorio (A.R. GTV) 11'50"1; 5. Servile (A.R. 1600) 12'34"1; 6. Pappalardo (A.R. GS) f.t.m.

Classe 2000: 1. Paolo D'Amico (BMW 2002) 10'58"4, media kmh 97,326; 2. Tornatore (A.R. 1750 GT) 12'17"7.

Classe 3000: 1. Antonio Corona (Fiat 2300 S) 12'17"7, media kmh 86,864; 2. Valenza (Fiat 2300 S) 12'36"2; 3. Ferraro (A.R. 2600) 12'39"5.

GRUPPO 4
Classe 1000: 1. Luigi Aloe (Abarth OTS) 11'56"1, media kmh 89,484; 2. Fichera (Abarth 1000) 12'17"3; 3. Renda (Abarth OTS) 12'21"9; 4. «Athos» (Abarth OTS) 12'36"7.

Classe 1300: 1. Erasmo Bologna (Fulvia Z.) 10'10"5, media kmh 104,963; 2. Runfolia (Fulvia Z.) 10'34"8; 3. Consolo (Alpine 112) 11'01"4; 4. D'Aquila (Fulvia S) 11'43"4.

Classe 1600: 1. Vito Coco (A.R. GTA) 10'12"2, media kmh 104,671; 2. Randazzo (A.R. GTA) 10'12"3; 3. Continella (Fulvia HF) 10'23"7; 4. De Luca (A.R. GTA) 10'28"2; 5. Massimino (A.R. GTA) 10'37"4; 6. «Walter» (A.R. GTA) 10'43"5; 7. D'Amico (A.R. GTA) 10'57"7; 8. Semilla (A.R. GTA) 11'03"5; 9. Patti (Fulvia HF) 11'10"3; 10. «Tony Ickx» (Fulvia HF) 11'25"7; 11. Seminara (A.R. GTA) f.t.m.

Classe oltre 2000: 1. «Amphicar» (De Tomaso) 10'14"9, media kmh 104,212; 2. Spatafora (Porsche 911 S) 10'15"7; 3. De Gregorio (Porsche 911 S) 10'42"4; 4. Barbante (A.R. 1750 S) 11'42"8.

GRUPPO 5
Classe 1000: 1. Mario Savona (Abarth 1000) 10'23"5, media kmh 102,774; 2. La Mazza (OMS 1000) 10'55"1; 3. Aguglia (Abarth 1000) 11'24"5.

Classe 1300: 1. Santo Nocera (Abarth) 11'58"7, media kmh 89,160; 2. Fiorentino (Matra) 12'42"8; 3. Panarello (Abarth coupé) 13'03"9.

Classe 1600: 1. Domenico Lo Bello (Lancia FM) 10'57"5, media kmh 97,460; 2. Giugno (A.R. Tiger) 11'07"7; 3. Scifo (A.R. S) 12'25"1.

Classe 2000: 1. Domenico Scola (Chevron B 21) 9'01"8, media kmh 113,2771; 2. Ferlito (Abarth 2000) 9'55"5.

Malato il figlio
ha mancato il record

SCOLA dà l'addio all'ETNA

CATANIA - Non c'era altra scelta per Mimmo Scola sulla strada dell'Etna se non vincere e cercare di battere il suo stesso record, 9'12"7 con media km. 115,939 realizzato nel 70 con la 2000 Abarth. I suoi avversari fin dalla vigilia della gara non sono esistiti sono spariti dalla circolazione. Ignazio Capuano ha rotto le valvole in un «folle» alla Chevron B21 con cui gareggiava e degli altri piloti palermitani che avevano perfezionato l'iscrizione alla gara solo Enzo Ferlito si è prestato a fare da antagonista alla Chevron B21 del calabrese con la sua Abarth 2000 uscita recentemente dall'officina di Osella con gli ultimi aggiornamenti.

Sulla gara e sul suo risultato scontato anche Scola era convinto: «Io sapevo di fare l'assoluto, ma mi interessava fare il record, e se non mi sono impegnato di più ciò è dovuto alla mancanza accanto a me, prima della partenza, di mio figlio Carlo, il mio braccio destro, ammalatosi nella nottata, ed io senza di lui mi sento male».

Peccato però che le belle prestazioni di Scola e della sua rossa Chevron siano servite a fare da officianti in quel «funerale di lusso» quale può essere considerata l'odierna edizione della corsa dell'Etna, che è partita col record di 301 iscritti e con una dichiarazione ufficiale ategara annunciante molto probabilmente l'ultima disputa della suggestiva corsa.

Così è potuto accadere che l'inizio della corsa sia stato spostato addirittura 3 ore per l'assieppamento del pubblico in un tratto veloce dopo il bivio di Ragalna quando tutta l'operazione avrebbe potuto essere compiuta in un tempo più breve o programmata in partenza.

Tornando alla gara e alla sua storia odierna, con tutti gli annessi e connessi, senza dubbio di gran valore le prestazioni rispettivamente di Vito Coco e di Mirto Randazzo, però il dopo corsa ha registrato vivaci polemiche tra le due parti per quel decimo di differenza che divide i due ed apertamente imputato dal secondo ad un errore dei soliti cronometristi. La Lancia Zagato 1300 di Bologna però aveva regolato i due «galletti» piazzandosi al terzo posto assoluto con una corsa intelligente e senza concessioni alle asperità del percorso, dando addirittura 1"7 al GTA Monzeglio del catanese e aggiudicandosi anche il Gr. 4.

«Amphicar», passata la Chevron a Capuano, ha corso on la Pantera De Tomaso, alla seconda corsa in Sicilia, ma la macchina è troppo pesante per una gara come l'Etna soprattutto per cui i 330HP si sono «adagiati» su un comodo 6. posto. Nella Turismo speciale Ramondetta ha messo in mostra un buon 500 mentre Cali ha portato ancora alla vittoria la macchina di Garavello così come Carlo Paternò che col cooper elaborato dal bravo Jommolo ha realizzato un tempo strepitoso.

Nuccio Marino

Uno vince la corsa, l'altro il campionato JOHN PLAYER PETERSON-LAUDA festival MARCH

SPECIALE PER AUTOSPRINT

OULTON PARK - La corsa finale del ciclo John Player F. 2 ha visto la vittoria di Ronnie Peterson su Niki Lauda: le posizioni erano le stesse, ma invertite poi per la classifica finale.

Le prove erano state abbastanza lente — Birrell ricordava che la maggioranza dei piloti è abituata a utilizzare due giorni di prove, e non riesce ad adattarsi a due soli turni di mezz'ora ciascuno — tra l'altro si riscontra la solita strage di motori, che non possono certo ripararsi nel breve spazio di una notte. Lo schieramento veniva così ad assumere un'aspetto insolito con un fuoriclasse che divideva la prima fila con due novellini.

Peterson aveva guadagnato la pole-position con un tempo di 1'27"4, naturalmente ben al di sotto del record della classe che rimaneva fissato in 1'43"6. Ronnie aveva provato con la March con l'ultimo musetto, lo aveva sbattuto e in ogni caso aveva deciso di partire con l'originale muso della 722 (il compagno Lauda correva con la macchina col radiatore frontale).

Dopo Peterson nessun altro all'infuori di James Hunt, che sta avanzando a lunghi passi, dopo il suo debutto in F. 2 al Rothmans, che riusciva a qualificare la March 712 M dell'Hesketh Racing col tempo di 1'27"8. Completava la prima fila Vern Schuppan su una March 722 dalla carrozzeria molto aerodinamica, che fermava i cronometri su un buon 1'28" realizzato nella prima sessione dal momento che nella seconda il volano si strappava dal motore che necessitava di una riparazione particolarmente lunga.

La seconda fila comprendeva Lauda (1'28") e Schekter (1'28"4), la terza fila Schenken, Surtees e Birrell tutti con un tempo di 1'28"4. Richard Scott (1'28"6) li seguiva in quarta fila con Graham Hill (1'29"2) mentre la quinta fila comprende Purley (1'29"4), Watson (1'29"4), e Andy Sutcliffe (1'29"8) che faceva il suo debutto in F. 2 su una monoposto GRD con un motore Wood («Particolarmente affidabile» dice Mike Warner, boss della GRD «grazie a Dio abbiamo finito coi motori Amon che scoppiavano su tutti i circuiti»). In sesta fila era Williamson in 1'30" («Io sono qui per vincere la F. 3 e finire la gara di F. 2» ci aveva detto, e ha ottenuto entrambi i risultati) e Linger (1'30"4). Dietro ancora Belso (1'31") e Bourgoignie (1'31"4): in ottava fila Morgan (1'31"8 dopo prove burrascose) e Wingfield (1'31"8) mentre dopo di loro veniva la prima riserva Wilkins (1'33"4) al posto di Gethin che aveva raggiunto i 2 della Lotus Miles e Walker che facevano da spettatori.

A schieramento completato entrava in pista la seconda riserva Calvert che sperava di prendere il posto di Surtees: ma la macchina di «Big John» dopo un lavoro febbrile era pronta alla partenza con

una batteria che sembrava poterla rendere efficiente.

All'abbassarsi della bandiera Schuppan aveva raggiunto il suo primo obiettivo: ma i suoi programmi andavano presto in fumo con il volano che si distaccava dal motore. A questo punto Schekter prendeva la prima posizione davanti a Schenken, Peterson, Hunt, Lauda, Purley e Birrell tutti molto uniti fino al termine del primo giro. Surtees era partito in ritardo ma al termine del primo giro era già fermo con l'impianto elettrico fuori uso e anche egli doveva diventare spettatore. Al termine del primo giro anche l'anziano Hill si era fermato lentamente ai box e dopo una riparazione meccanica completata da lui stesso era risalito in macchina.

Per tre giri Schekter si era un po' distanziato dagli altri, battendo giro su giro il record della pista. Dietro lui Lauda poi Birrell: Purley intanto doveva abbandonare il circuito con il motore che fumava. Poco dopo anche Linger sbatteva la sua March contro il guard-rail e doveva lasciare la gara. Al termine di tutte queste disavventure con i ritiri che si susse-

Un team brasiliano di F.1?

LONDRA - WILSON FITTIPALDI dice che ha firmato un contratto con la Brabham ancora per un anno in F. 1 e F. 2 però non c'è ancora conferma ufficiale da parte della Brabham stessa. La macchina di F. 2 per Fittipaldi sarebbe una vettura ufficiale ma completamente sponsorizzata dal Brasile. Questo conferma ancora i piani del giovane brasiliano che vorrebbe avere, prima o dopo, insieme al fratello Emerson, un team F. 1 completamente brasiliano per correre nei successivi tre anni.

● Sembra ormai certo che la AMON ENGINE COMPANY abbia terminato la sua sfortunata e particolarmente costosa operazione e si è giunti alla decisione di chiudere o quanto meno modificare alla base i suoi programmi.

● FRANK WILLIAMS ha detto che certamente continuerà in F. 1 nel '73 e al 50% ancora con la Politoys. La sua squadra sarà composta di due macchine e una di queste sarà per un pilota inglese o del Commonwealth: le previsioni fanno pensare a Gethin o a Ganley sebbene questo ultimo sia ancora ancorato alla BRM.

guivano l'uno dietro all'altro, Ronnie Peterson andava in testa mentre Tim Schenken subiva un furioso attacco da parte di James Hunt. Si ritirava a questo punto anche Watson, che nonostante avesse stabilito il nuovo record in 1'27"4 si doveva fermare con la pressione dell'olio a zero. Dal 25. giro Peterson riusciva ad avere un 1"3 su Hunt che aveva a sua volta 2"5 su Lauda. Al 35. giro James aveva infatti il suo momento di gloria.

Ma in questa posizione rimaneva per la verità molto poco. Così la corsa si stabilizzava: Peterson lasciava Lauda alle sue spalle mentre Hunt concludeva la sua bella gara al terzo posto. Alla fine tutti erano contenti: la Players era contenta di premiare il suo pilota del '73, Lauda era contento di vincere il Campionato.

David Hodges

GARA VALEVOLE PER IL CAMPIONATO F2 JOHN PLAYER - Gara di velocità in circuito - Oulton Park 17 settembre 1972.

LE CLASSIFICHE

1. Ronnie Peterson (March) 59'09"2 alla media di kmh 180,24; 2. Lauda (March) 59'09"4; 3. Hunt (March) 59'27"6; 4. Scott (Brabham) 59'39"2; 5. Birrell (March) 59'53"6; 6. Morgan (Brabham) 1'00'28"6; 7. Williamson (March) a 1 giro; 8. Wilkins (March) a 2 giri; 9. Sutcliffe (GRD) a 3 giri; 10. Hill (Brabham) a 6 giri.
Giri più veloci: Peterson, Lauda, Hunt, Watson, in 1'27"4 alla media di kmh 182,99.

L'addio a Crystal Palace

CORSA AL CRYSTAL PALACE - 9 settembre - Gara per vetture di F. 3.

LA CLASSIFICA

1. Walker (Ensign) 18'4", media kmh 149,04; 2. Hull (Brabham); 3. Trimmer (JPS); 4. Mass (March); 5. Williamson (GRD); 6. Evans (March).
Giro più veloce: Walker 53"2, media kmh 151,34.

CORSA A CADWELL PARK - 10 settembre - Gara per vetture di F. 3.

LA CLASSIFICA

1. Williamson (GRD) 22'51"8, media kmh 142,51; 2. Brise (GRD); 3. Mass (March); 4. Rousselot (GRD); 5. Harness (GRD); 6. Spitzley (March).
Giro più veloce: Williamson 1'30"4, media kmh 144,17.

WILLIAMSON imprevedibile in F. 3

OULTON PARK - La gara clou della giornata era costituita dalla prova del Campionato Shell F. 3, che aveva attratto un forte contingente di piloti francesi. Uno di questi Coulon, aveva stabilito il miglior tempo in 1'35"6 seguito a sua volta da Williamson (1'36"4) e Hull (1'36"4). In seconda fila erano Walker e Serpaggi entrambi accreditati di un 1'36"6, poi in terza fila Tyrrel, Opel Leclere.

Poco dopo la partenza ci si è trovati nella confusione tipica delle gare inglesi di F. 3: c'è stato un attimo di suspense per un malinteso fra Williamson e Walker ma alla fine tutto si è risolto.

Coulon e Serpaggi avevano guidato al primo giro, ma le cose si erano evolute e al secondo passaggio le posizioni erano le seguenti con Coulon davanti a Hull, poi Williamson, Serpaggi, Opel, Leclere, Jarier e Pryce erano entrati ai box senza pressione dell'olio. Williamson aveva preso la testa al sesto giro nonostante il cattivo funzionamento delle sospensioni posteriori mentre Coulon gli si era attaccato

CRYSTAL PALACE - Il simpatico-famoso-spettacolare-pericoloso circuito del Crystal Palace ha ospitato l'ultima corsa per le correnti vetture di formula il 9 settembre: ora ci sarà ancora una gara, prima che si debba dire una triste (quali che siano i nostri pareri sul circuito) addio a un'altra delle più vecchie piste europee.

La corsa principale era per vetture di F.3 e il numero delle iscrizioni ha giustificato che si svolgesse in due manche. Per la prima la pista era ancora umida in certi tratti, le prove essendosi svolte sul bagnato. Mass aveva la posizione al palo, ma è scattato in testa Randy Lewis, superato al termine del primo giro da Mike Walker che ha poi condotto fino al traguardo, alla media di 145,76 km orari. Mass si è piazzato secondo, ben staccato da un gruppetto di cinque piloti che si davano inutilmente da fare. Wilds e Trimmer hanno occupato il terzo e il quarto posto, praticamente affiancati.

Si è invece avuta grande battaglia per la prima posizione nella seconda manche, nella quale era al palo Tony Brise, con la nuova GRD. Pur facendo parte del gruppo di testa, Brise non è però mai stato al comando. Questa posizione se la disputavano per tutta la manche Russell Wood, su March-Novamotor, il quale ha poi vinto a 147,39 orari, e Williamson che è riuscito a condurre per un poco, dopo cinque giri. Brise non ce l'ha fatta, anche se per poco, a strappare il secondo posto a Williamson, verso la fine, e ha conservato a fatica il terzo, davanti a Jones e a Evans.

Nella finale agli inizi ha condotto Walker, mentre Wood, Williamson e Wilds tentavano tutti di affiancarsi per abbordare la seconda curva, manovra forse a malapena possibile a Silverstone, ma certamente non al Crystal Palace. Per quanto sorprendente, uno soltanto, Wilds, ha avuto un incidente: è volato sopra la ruota posteriore della vettura di Williamson, finendo contro una barriera al bordo della pista. Poiché ora il Holbay di Williamson non andava più perfettamente, Mass e Trimmer sono passati, prendendo poi a tallonare Walker e Wood. Al sesto giro urto violento di Wood (rimasto miracolosamente illeso, benché la sua March paresse distrutta) e Walker ha potuto crearsi

un comodo vantaggio, che non ha più perso. Alle sue spalle si alternavano Trimmer e Mass, seguiti dalla muta che comprendeva Brise, Hull, Williamson, Evans e Jones. Dopo dieci giri erano però spariti Brise e Jones quando il primo aveva urtato la barriera ed era rimbalzato davanti alla GRD di Jones. Lo stesso incidente è capitato a Williamson e ad Evans, i quali hanno però potuto continuare.

Mass ha perso terreno quando, un giro dopo, ha urtato alcuni rottami, non riuscendo poi, anche se per poco, a raggiungere Trimmer. Ormai Hull si era portato al secondo posto, tagliando poi il traguardo affiancato a Trimmer.

Si può dire che l'ultima corsa di formula al Crystal Palace è stata combattuta e drammatica, come era giusto che fosse, e tanto il circuito che il tipo di gara che forniva, faranno sentire la loro mancanza in Inghilterra.

L'indomani, a Cadwell Park, Williamson ha ripreso il suo «stile vincente» in F. 3, ottenendo la posizione al palo e conducendo dal principio alla fine. Quattro fra i suoi più probabili avversari erano stati eliminati in prova, quando entrambe le Ensign del Team Iberia, quelle di Walker e di von Opel, avevano avuto gravi guasti al motore, mentre Evans e Hull entravano in collisione.

In gara Williamson si è creato un varco sempre crescente in rapporto a Brise, Mass e Sutcliffe; quest'ultimo ha poi avuto noie irreparabili al motore, mentre Brise verso la fine ce l'ha appena fatta a tenere a bada Mass.

Bisignano, che rinuncia alla F. 3 per mancanza di patrocinio, è passato in quinta posizione, ma poi ha perso ogni possibilità di far bene, per via di un testa coda. Lewis e Rousselot si sono sferrati un duello ruota a ruota (sfiorandosi ogni tanto) ma quando hanno raggiunto Harness, inscenando una battaglia a tre, soltanto Rousselot ne è uscito indenne, concludendo l'ultimo giro a un posto decoroso: gli altri due sono usciti contemporaneamente, in testa-coda. Il quarto posto di Rousselot è stato dovuto anche al fatto che l'altro possibile avversario per tale posizione, Spitzley, ha gentilmente fatto un testa-coda con la sua March. Intanto Williamson aveva tranquillamente vinto, con un vantaggio di 12"

NAZIONALE «A» e «B» di Formula 3 a Magny Cours

Pare ormai deciso che alla gara di Campionato Europeo F. 3 a squadre del 1 ottobre a MAGNY COURTS parteciperanno anche gli italiani, con una squadra che la CSAI ha indicato composta dai primi tre elementi che guidano la classifica del campionato e cioè VITTORIO BRAMBILLA, CARLO GIORGIO e ALESSANDRO PESENTI ROSSI. Dario Fiorelli, direttore della scuderia Italia ha molto insistito per avere una seconda rappresentativa (squadra numero due che molte nazioni in genere presentano) per fare entrare in lizza almeno altri tre italiani, ma la sua proposta non è stata accettata e gli è stato risposto chiaramente che se desidera mandarne altri tre dovrà farlo a spese sue. Probabilmente ci si deciderà davvero in questo senso: gli altri italiani (rimanendo ai criteri usati per scegliere i primi tre) dovrebbero essere PICA, FONTANESI e TINO BRAMBILLA. Accompagnatore ufficiale della rappresentativa dovrebbe essere il rag. Tavoni.

GARA VALEVOLE PER IL CAMPIONATO SHELL F. 3 - Oulton Park, 17 settembre 1972.

LE CLASSIFICHE

1. Roger Williamson (GRD) 32'28"4 alla media di kmh 164,13; 2. Coulon (Martini) 32'29"; 3. Leclere (Alpine) 32'40"2; 4. Serpaggi (Alpine) 32'48"4; 5. Hull (Brabham) 32'50"6; 6. Evans (March) 32'51"; 7. Opel (Ensign) 32'53" e 2; 8. McGee (Brabham) 33'05"2; 9. Kuwashima (GRD) 33'05"2; 10. Tyrrell (Ensign) 33'09".

Giro più veloce: Coulon (Martini) 1'36" e 2, media 166,24 kmh.

ADENAU - E' impossibile assistere ad una gara d'auto senza partecipare sino in fondo alle varie vicende che nel volgere di poco tempo esaltano o abbattono le speranze dei protagonisti. Questo alternarsi violento di gioia sofferta e ineluttabile disperazione rappresenta in toni drammatici la realtà della vita mediata dal meccanismo della competizione che trascende i valori tecnici e contingenti. Non è solo questione di cavalli, di messa a punto delle macchine e della condizione dei piloti più o meno in forma, a volte interviene tangibile anche se non oggettivamente determinabile una componente esterna, impalpabile che gli antichi chiamavano «fato».

Questo discorso astratto è necessario per giustificare fatti concreti e in particolare quanto è successo alla 500 Km del Nurburgring al Team Osella.

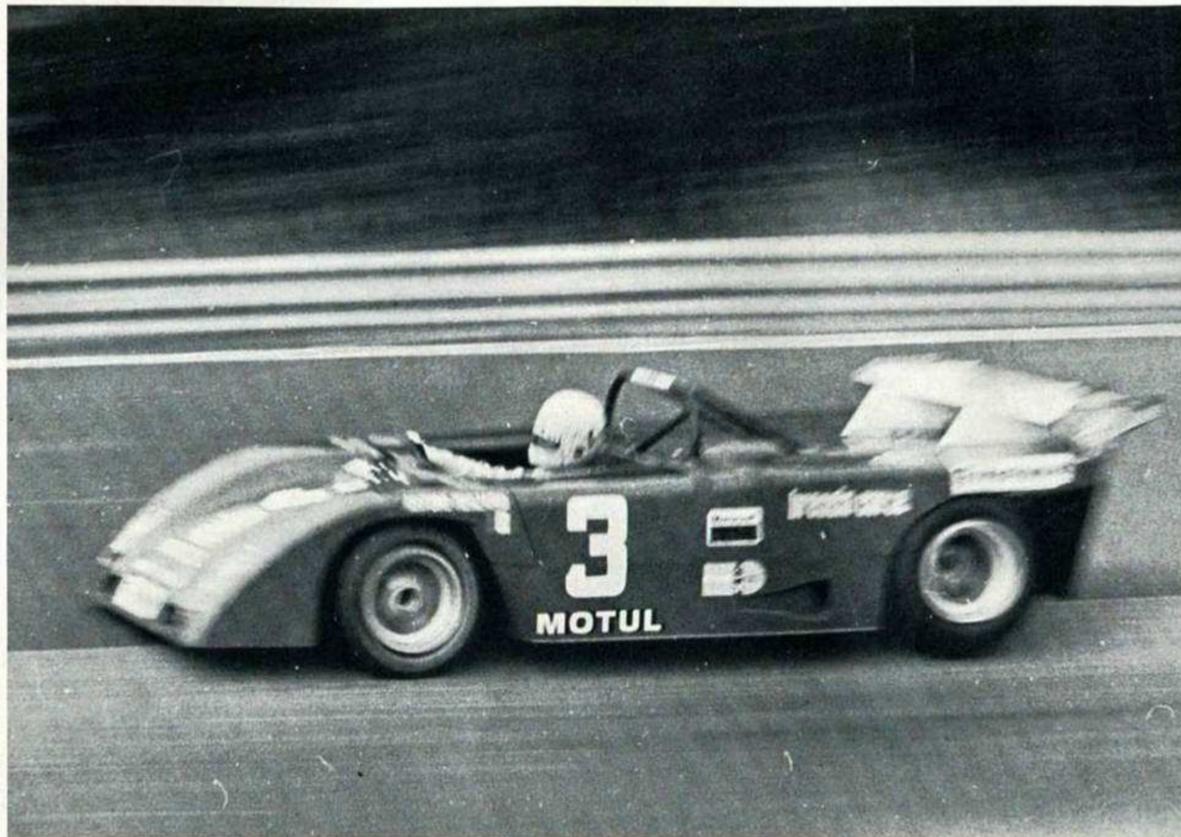
Una serie incredibile di contrattempi ha impedito a Merzario di realizzare più di un pugno di giri in prova. Il venerdì Arturo realizza il miglior tempo con 7'52"5 e subito dopo viene fermato da disturbi all'iniezione. Anche la prova di Bell non è senza noie. Una rapida corsa in auto di notte da Torino attraverso una Svizzera intuita dai cartelli stradali e una Germania incredibilmente autostradale ci porta all'autodromo il cui solo nome evoca indimenticabili battaglie tra i protagonisti di ogni tempo dell'automobilismo.

La cabala dell'iniezione

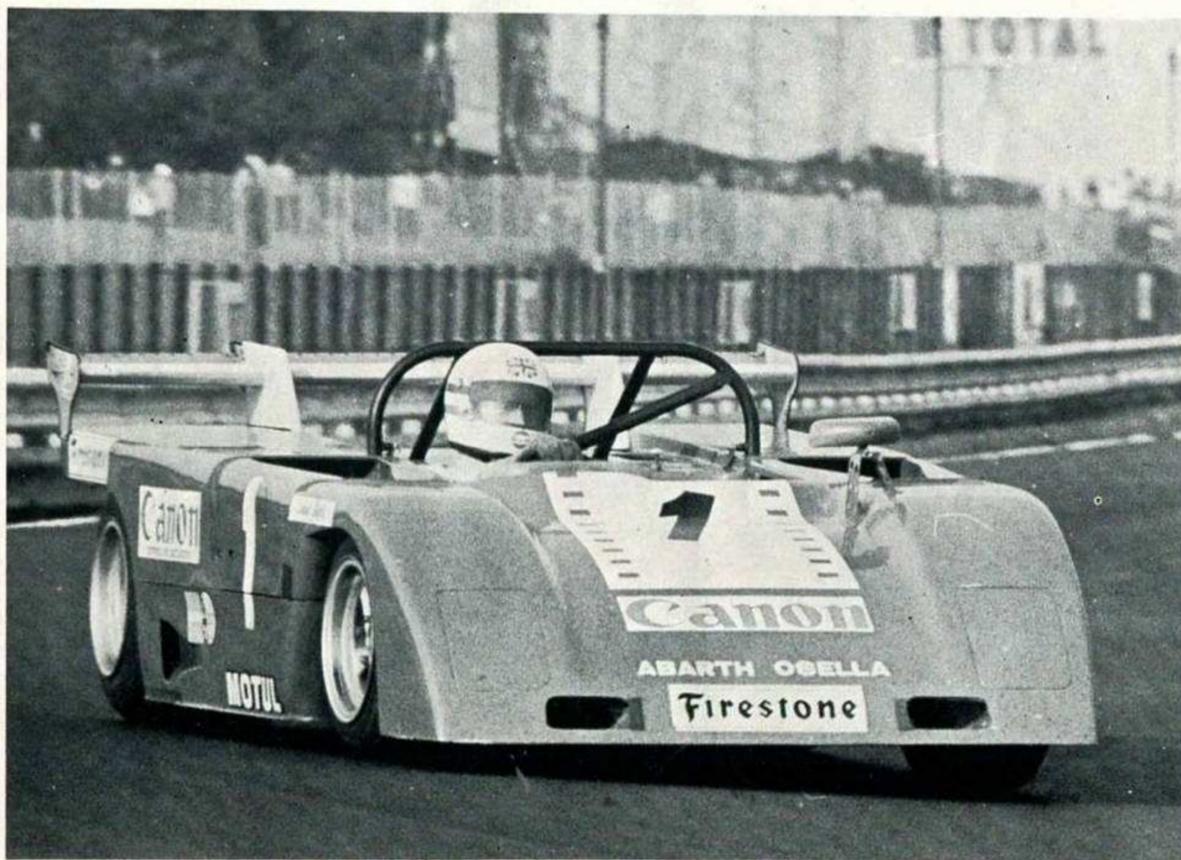
Un attimo di sonno e si è in pista. Osella con il motorista Fissolo risolvono la cabala della iniezione con strani discorsi e calcoli a base di tacche e mistici spessori; questi esorcismi dovrebbero riportare i motori alle condizioni ottimali di potenza e di progressione della sala prova. (Al Nurburgring bisogna, infatti smagrire come in una gara in salita). Si controlla anche il complessivo delle vetture curando ogni particolare: assetto, barre, allettone, livelli, accensione e così via. Partecipano sotto la guida attenta di Armando Truffo, direttore sportivo del piccolo team all'inglese, Costanzo Mondino, Aldo Zoppi e Renzo Vanaara micrometrici certosini della meccanica da competizione. Tutto sembra malignamente perfetto, anzi se nasce un problema viene dalle gomme che sotto l'occhio radioscopico di Arturo, appena giunto, si rivelano di diametro diverso l'una dall'altra sia quelle posteriori che quelle anteriori. Grande agitazione dei tecnici della Firestone e in qualche modo con sostituzioni complicate e accoppiamenti favorevoli si risolve apparentemente il problema che secondo Arturo è responsabile di pericolose incertezze di traiettoria sul rilascio. Mentre si aspetta di provare (al venerdì le prove sono state ritardate alle 17,30) assisto ad un carosello continuo di prove e di gare di moto e sidecar, di formula V e super V e di turismo fantascientifiche. Devo lottare per non essere affascinato dall'ambiente policromo che rappresenta il nirvana di ogni sportivo automobilistico. Ai lati del box Abarth sono gli avversari più temibili dell'Europeo 2 litri. La Lola T 29 con motore Vega di Elford alla quale stanno lavorando intensamente; accudisce il motore un tecnico della Cosworth Dick Scamel ex Lotus e a lato nel box vi è un Vega di scorta. Il Team Bonnier è al completo diretto da Mader e Jost; Lafosse passeggia nervosamente in attesa che la propria macchina venga terminata. Dall'altra parte del quadrato dei box i meccanici lavorano intensamente alla macchina di Edwards una Lola T 290 finanziata dalla Banca Barclay. Si sta disperatamente sostituendo il Vega rotto il venerdì. Anche nel Team Canon Red Rose si lavora intensamente.

Finalmente cominciano le prove, Merzario e Bell partono bene

Una cronaca «diversa» di un week-end al NURBURGRING 2000 (dove forse ci è sfuggito un EUROPEO)



IL QUARTO D'ORA più lungo dell'ABARTH-OSELLA



ma subito al primo giro si ferma Arturo furibondo perché una forte squilibrazione alle ruote anteriori gli impedisce di forzare. Riporta la macchina ai box interni e ricompare dopo una mezz'ora con le ruote in ordine. Esce con violenza dai box deciso a fare il tempo che secondo Osella dovrebbe essere poco superiore ai 7'40". Però già all'uscita dalla curva che immette nel rettilineo parallelo a quello di partenza un accenno di fumo azzurro indica che nella sua macchina qualcosa sta cedendo. Infatti dopo qualche minuto Arturo arriva con la macchina che perde olio: si tratta di una stupidaggine ha ceduto la guarnizione del filtro olio, comunque sufficiente a interrompere le prove. Per il resto il motore nonostante un 10.000 giri visto il venerdì sembra funzionare e sono spariti i buchi di carburazione in progressione tutto questo a maggior beffa per Arturo che era deciso a fare il tempo.

Le corse dei meccanici

La prova di Bell invece procede bene; si ferma una volta ad aumentare l'inclinazione del flap dell'allettone e riesce a ottenere un buon 7'54"7 di tutto rispetto nonostante sia alla prima esperienza sull'Abarth Osella. A Salisburgo aveva subito rotto e non aveva potuto prendere confidenza con la creatura di Tomaini che richiede una guida particolare in cui è determinante l'anticipo delle curve.

Il tempo delle prove è stato freddissimo e mentre usciamo dalla pista entrano immediatamente i Turismo che propongono le loro prove sino a circa le 20. Alla fine di ogni turno scatta un meccanismo ben lubrificato: tutti i meccanici del turno successivo in una piccola gara corrono dai box interni ad occupare i box della pista; meta della piccola corsa è la conquista dei primi che sono i più comodi. Queste complicate manovre si svolgono sotto l'occhio inesorabilmente tedesco di immensi addetti al circuito che hanno la prerogativa in genere di parlare solo il tedesco.

Anche la prova di Elford non è stata fortunata e per lui sarà aperta una speciale sessione di prova alla domenica mattina. Nel Team Osella l'umore è alto e si è soddisfatti della prova di Bell che ha dimostrato di essere molto in gamba. Tra il resto si regola la sua vettura quasi come quella di Merzario e cioè leggermente più dura di barre davanti e con meno spoiler di quanto aveva voluto in prova. Si vorrebbe montare l'ultimo tipo di ammortizzatore Bilstein ma si rinuncia per difficoltà tecniche. Una dura ricerca di un ristorante conclude la sera del sabato con gran rimpianto della cucina italiana da parte di tutti.

La mattina della domenica vola negli ultimi controlli prima della gara.

HERMANN staffetta

Un gran daffare anima Costanzo e Aldo che tra il resto sono non solo i meccanici che hanno seguito nelle gare dell'Europeo le Abarth ma hanno realizzato direttamente a Torino le vetture stesse sotto la guida di Tomaini. Ultimo controllo sotto l'occhio vigile di Osella e Truffo e si portano le macchine in linea. E' una bella soddisfazione averle in prima e seconda fila. Il miglior tempo delle prove lo ha fatto Burton con 7'56".

Un timido sole accompagna la partenza. La vettura staffetta è guidata da un «vecchio» pilota Abarth: Hermann. Al primo passaggio in testa è Burton seguito da Elford; Bell e Merzario so-

Giorgio Rossotto

CONTINUA A PAGINA 43

Il quarto d'ora più lungo

CONTINUAZ. DA PAGINA 41

no a ruota. Un po' di preoccupazione nasce vedendo aumentare leggermente la distanza dai primi ai passaggi successivi e in particolare perché si è visto Merzario far segno che qualcosa non va.

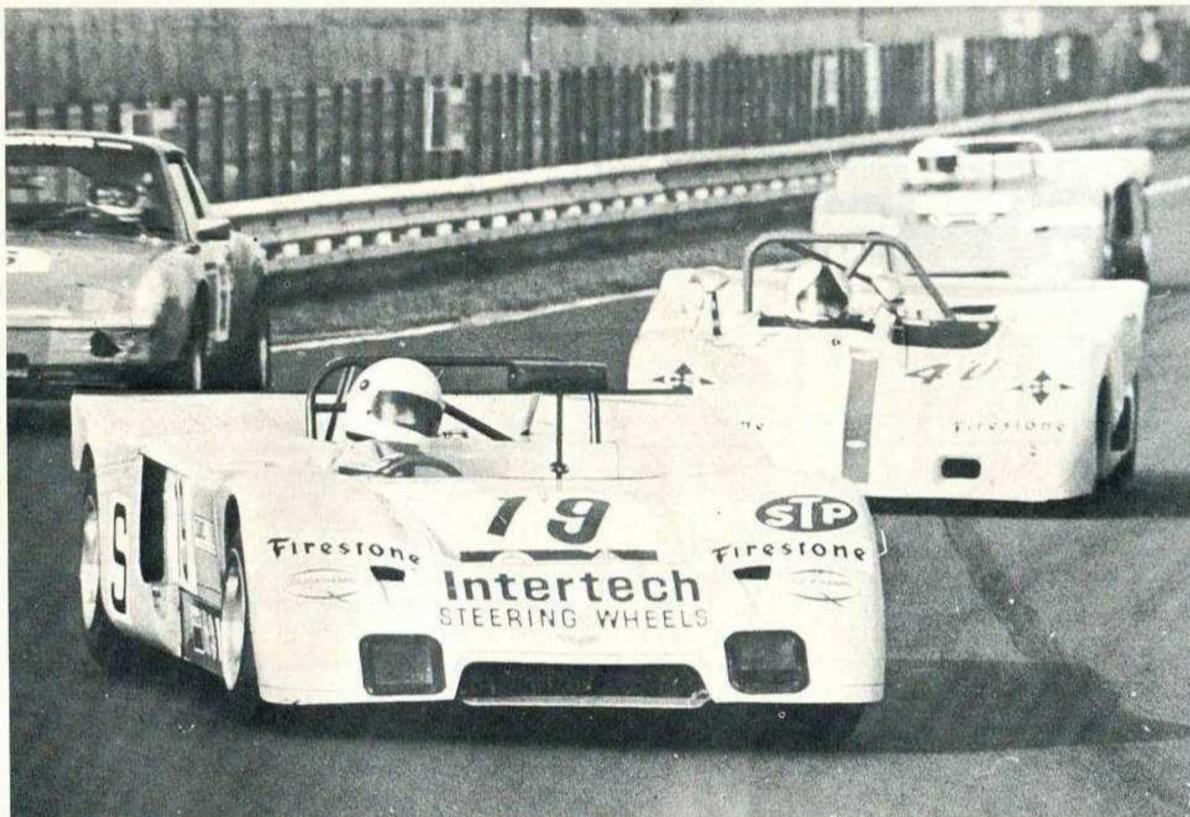
Infatti al quarto giro non passa; si legge sul viso di Osella una amarezza difficilmente esprimibile. Su questa gara, infatti, si era puntato molto, vincera voleva dire vincere l'Europeo e portare avanti i programmi di questo Team che nel mare di difficoltà in cui lotta ha come conforto i propri mezzi e le proprie capacità con il solo aiuto di Motul e Canon che non è determinante per quanto generoso. Bell invece gira regolarissimo in tempi che scartano di pochi decimi. Dopo un po' arriva al box Merzario che dice di essersi più spaventato con chi lo ha portato sin lì che per il resto della gara. Burton gli ha fatto un testa-coda davanti che poteva anche non finire bene. Gli si chiede affannosamente le ragioni della fermata, si tratta di motore, pare: o valvole o carburazione.

Bell intanto conclude la manche secondo dietro Burton mentre Elford, Ganley e Edwards si sono fermati. Terzo è Lafosse che con la sua regolarità e con molta fortuna, vincerà la gara. Si corre al box per sostituire i rapporti a Bell e controllare la macchina. La spia del contagiri è a 9.800 per cui si allungano un pelo i rapporti in modo da non prendere più di 8.200 in quinta che corrispondono ai 252 km. Prima a 8.600 si prendevano 256 Km non in scia; ma sul dritto Bell veniva superato da Burton e per stargli dietro in scia prendeva 268 km a 9.000 giri. Si cerca così di risparmiare il motore.

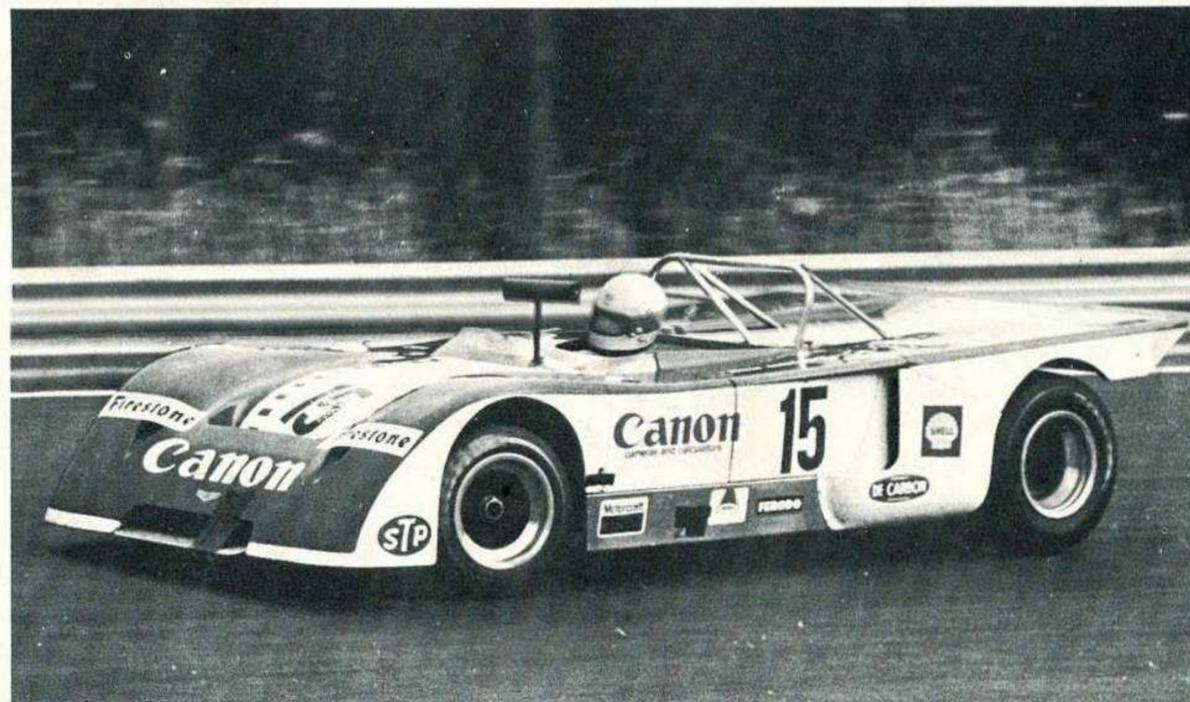
Per questa gara Osella ha realizzato dei motori di caratteristiche più tranquille con coppie in basso da 6.000 giri e potenza max a 8.500, circa 260 HP e niente bielle al titanio. La macchina di Merzario invece è inutilizzabile; un guasto alla pompa dell'acqua che con prove più tranquille sarebbe senz'altro venuto fuori, ha creato danni irreparabili. Qui ritorna il discorso iniziale sulla fortuna e sul caso. Arturo molto contrariato vorrebbe ad ogni costo che si riparasse la macchina ma non è possibile. Parte la seconda manche, Burton ed Elford si involano seguiti da Ganley, Edwards e Hanson, sesto è Bell, ma è chiaro che tutti giocano al risparmio. Al termine del secondo giro però mancano sia Burton che Elford fermati da noie al motore, automaticamente Bell è terzo nella seconda manche e primo nella 500 Km.

Incomincia il quarto d'ora più lungo in cui l'Abarth Osella è campione europeo e nessuno riesce a nascondere la gioia e l'ansia. Lo stesso Osella con un balzo incredibile salta sul guardrail dalla parte opposta del rettilineo delle tribune per segnalare a Bell di rallentare e guardarsi solo da Lafosse. Bell passa due volte, la seconda e l'ultima segnala che tutto va bene; tra il resto Lafosse è lontano e non sembra poter recuperare. Nel box l'unico calmo apparentemente è Truffo che con aria scientifica segna i tempi. Ma si è trattato dell'ultimo passaggio per Bell, i minuti passano e i visi ritrovano di colpo tutta la stanchezza di due giorni durissimi che solo la speranza di vincere riusciva a mascherare.

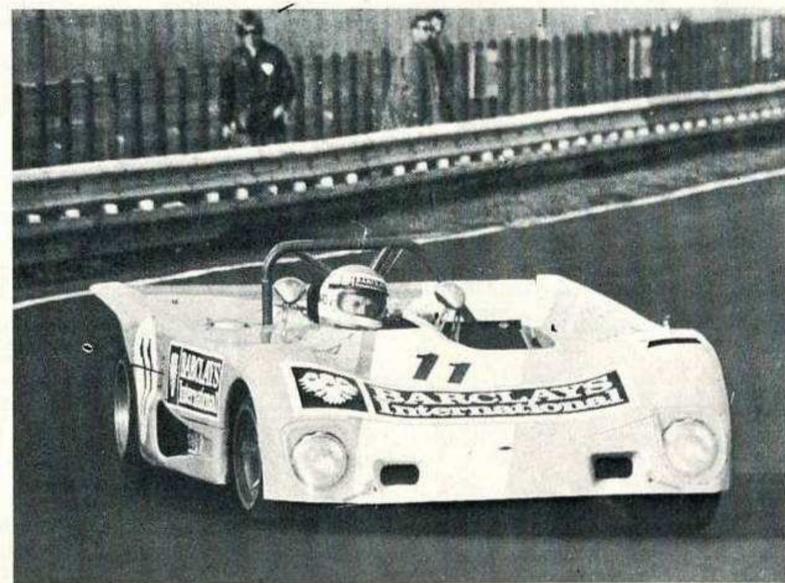
Dopo un tempo che sembra lunghissimo l'altoparlante annuncia che Bell è fermo per un guasto al motore. In testa alla gara è Lafosse e per l'Europeo è di nuovo tutto da discutere. Con Osella me ne vado dai box e quando la gara finisce sono in macchina sull'autostrada vicino



La Chevron di Twaites e la Lola di De Bagration superano una Porsche GT. I due si sono classificati rispettivamente secondo e terzo dietro a Lafosse (Foto HUTCHINSON)



Richard Scott, con la Chevron della Canon Cameras, ha ottenuto un ottimo quinto tempo in prova



Guy Edwards, con la Lola, ha perso una ottima classifica a causa di un guasto al termometro dell'acqua, che segnava in più

a Coblenza già lontano dal Nurburgring quasi a fuggire qualcosa che ciascuno di noi si porta dentro. Il viaggio di ritorno è un'analisi semi-silenziosa delle cause che possono aver provocato il guasto, probabilmente le valvole torturate da un 10.000 preso da Bell al quarto giro. Che Osella sia un «duro» l'ho capito in questo viaggio: non ha affatto dato segni di resa, anzi ha analizzato i fatti e lunedì dopo poche ore di sonno è in officina

a lavorare su un nuovo motore. Le prossime due gare saranno decisive, l'8-10 a Barcellona vi sarà solo il problema dei piloti infatti la data è coincidente con quella del Gran Premio degli Stati Uniti e forse Bell non sarà disponibile, vi è comunque Hezemans pronto a sostituirlo. Anche la gara del 5-11 a Madrid pone dei problemi di ubicuità. Bell sarà infatti alla 9 Ore di Kyalami con la Mirage. Forse a Barcellona saranno

Non è un segreto

da tecnici 007

La scatola NERA di OSELLA

Sull'ultimo 2 litri Abarth preparato da Osella e sulla Lola Abarth sono montate delle speciali «scatole nere» progettate e realizzate da Mario Cane, dell'Electronic Racing. Non si tratta di un segreto bensì di un regolatore e raddrizzatore trifase a transistor e diodi Zener. Si è potuto così utilizzare lo speciale alternatore trifase da 280 watt con rotore senza spazzole a magnete permanente realizzato dalla Marelli per la Ferrari. Tra i molti pregi di questo alternatore, unico senza spazzole, merita sottolineare la maggior sicurezza che presenta in quanto non vi sono generazioni di scintille evitando così una fonte di pericolo di incendio.

Comunque l'utilizzazione di questo alternatore presentava un grande problema in quanto a 8000 giri (è azionato da una cinghietta sul secondario del cambio) eroga 20 ampere e cioè 4 volte di più di quanto serve all'Abarth. Vi era il problema di non poter intervenire con una regolazione normale che agisse sulla corrente di eccitazione del rotore in quanto il rotore è costruito, come già detto, da un magnete permanente. Unica possibilità era regolare intervenendo sulla corrente di uscita, con problemi non indifferenti dovuti alla intensità della stessa.

Il sig. Cane dell'Electronic Racing ha realizzato un regolatore raddrizzatore che soddisfa egregiamente allo scopo mantenendo la batteria sotto carica in modo opportuno con un rigoroso controllo della tensione di carica max. e dissipando il «surplus» di energia con un particolare sistema di resistenza. Il sistema è particolarmente ventilato per assicurare il funzionamento dei transistori e dissipare il calore generato nel dissipatore da correnti che possono essere anche di 20 ampere.

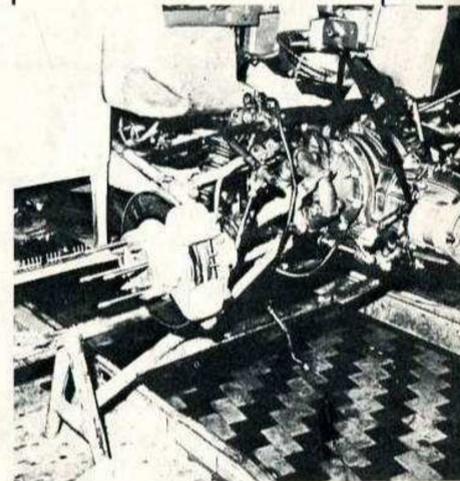
La scatola nera ha finora ben funzionato senza che vi siano stati quei tipici problemi di batteria che assillano le vetture da competizione.

presenti tre Abarth con Soler Roig, Merzario e Bell (?). Una terza macchina è molto importante in questa gara determinante per l'Europeo. Infatti al Nurburgring vi erano due Abarth contro sei Lola e undici Chevron, cifre che indicano esattamente la disparità di forze in campo e aumentano di molto il valore delle quattro vittorie Abarth, alle quali il Team Osella è arrivato con enorme volontà una perfetta organizzazione e sfruttando al massimo le forze disponibili.

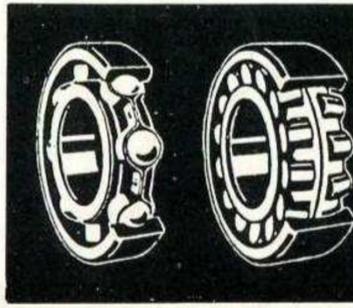
Il lavoro fatto quest'anno comprende quattro vetture realizzate, un camion apposta attrezzato e una nuvola di motori, il tutto tenuto conto che le forze del Team comprendono quindici persone.

Da sottolineare ancora che due vittorie, a Digione e Silverstone sono state ottenute da Merzario e con in lizza una sola Abarth.

g. r.



Nel vano a sinistra, davanti alla ruota posteriore, si intravedono le «scatole nere» realizzate da Mario Cane per Osella. Esse permettono l'uso dell'alternatore Marelli (alla uscita del cambio)



FAG
cuscinetti volventi