

DOVE corriamo domenica?



Per l'ITALIA:
CHALLOILS
via Radicofani 35
00138 ROMA
tel. 84 00 643

l'additivo del meccanico

LE GARE SOPPRESSE G.P. del Messico F. 1 (22 ottobre).
Campionato Mondiale Piloti F. 1, il
Rally della Giamaica (22-24/9), Valli Pordenonesi (19/11) e la Valli Piacentine (1 ottobre).

QUESTE DATE CAMBIANO ● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile-1 maggio): rinv. data da destinare ● G.P. Mercanti (Monza F. 3, 7 maggio) rinv. a data da destinare ● La Coppa Gallenga (in programma il 7 maggio) rinv. a data da destinare. La Coppa d'oro Savona (7 maggio) rinviata a data da destinare. La Coppa d'oro Alessandria (7 maggio) rinviata all'8 ottobre. La gara a Vallelunga (11 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa Città di Volterra (11

maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa Canaletti (21 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa della Collina (velocità in salita, 4 giugno), la Coppa AC Salerno (velocità in salita, 4 giugno), rinviate a data da destinare. La Gara a Vallelunga (velocità in circuito, 11 giugno), rinviata a data da destinare. Il Giro del Gran Sasso (11 giugno) è stato rinviato a data da destinare. La Coppa Teramo a data da destinare. La Città di Gorizia è rinviata a data da destinare. Il Rally S. Remo è anticipato dal 15-18 novembre al 22-25 ottobre. La Coppa Amoco (30 luglio) è stata rinviata al 18-19 novembre. La Ponte Corace-Tiriolo (13 agosto) è rinviata a data da destinare. La Fiuggi Arcinazzo (13 agosto) è rinviata a data da destinare. La Monte Vergine (30 luglio) è rinviata a ottobre. La Monte Bonifato è rinviata all'8 ottobre. La Coppa Roma (24-9) è stata rinviata a data da destinare. La Salita del Gabbro è rinviata a data da destinare.

SETTEMBRE

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
28-30	Monaco Vienna Budapest	Ungheria			●●● Camp. europ. rallies piloti	Rally	
29-1/10	Rally Wesfalia	Germania			●●●	Rally	
30-1/10	Corsa a Riverside	Stati Uniti	Circuito di Riverside km 5,31		●●● Trans-Am	Velocità in circuito	
30-1/10	Passo dello Spino	AC Arezzo	Part. Pieve S. Stefano Arr. Passo Spino km 12,500	Part. ore 16 (30) Part. ore 9,30 (1)	●	Velocità in salita	Ortner (Abarth) 6'00"5, media 124,826, nuovo record

OTTOBRE

1	Premio di Baden Wurtemberg	Germania	Circuito di Hockenheim km 2,634		●●● Camp. europ. F. 2 Interserie	Velocità in circuito	
1	Corsa a Magny Cours	Francia	Circuito di Magny Cours km 3,8		●●● Camp. europ. marche due litri Coppa Europa F. 3	Velocità in circuito	
1	Trofeo Olimpia	Austria	Circuito di Salisburgo km 4,238		●●● F. 5000	Velocità in circuito	
1	4 Ore di Jarama	Spagna	Circuito di Jarama km 3,404		●●● Camp. europ. T	Velocità in circuito	Fitzpatrick-Mass (Escort)
1	Corsa a Edmonton	Canada	Circuito di Edmonton km 4,02		●●● Can-Am	Velocità in circuito	Hulme (McLaren) 2.07'47"2, media 170,55. Giro più veloce: Hulme 1'26"3, media 170,60. Record: Hulme 1'23" e 7, media 174,900 (1969)
1	G.P. di Nogaro	Francia	Circuito di Nogaro km 1,8		●●● F. 3	Velocità in circuito	Migault (Martini). Nuovo record: Jabouille (Alpine) 53"8 media 117,229
1	Coppa Carri	AC Milano	Circuito di Monza km 5,850		●	Velocità in circuito	Zanetti (GTAm) 34'00"3, media 182,620
1	Val d'Anapo - Sortino	AC Siracusa	Part. Stazione Fusco Arr. Bivio Mellilli Sortino km 6		●	Velocità in salita	Scola (Chevron) 4'03"7, media 88,663, nuovo record
1	Trofeo AC Parma	AC Parma	Circuito Varano Melegari		□	Velocità in circuito	
1	Coppa del Carso	AC Trieste	Part. Piazzale De Gasperi Arr. Idem km 360	Part. ore 6 Arr. ore 14	●	Regolarità	
1	Trofeo S. Gemini	Ass. S. Gemini Terni	Part. S. Gemini Viale Toderte Arr. idem - km 75	Part. ore 8,30 Arr. ore 10,45	□	Regolarità	
1	Rallycross	AC Sassari			●	Rallycross	
1	Città di Pavia	Scud. Sporturismo			●	Autotorneo	
1	Rally di Cipro	Cipro			●●●	Rally	
1	Autocross Steyr AUSTRIA	●●●	Autocross				
1	Slalom Rheintal AUSTRIA	●●●	Slalom				
1	Bathurst 500 AUSTRALIA	●●●	Velocità in circuito				
1	Corsa di Mayen GERMANIA	●●● F. 3	Velocità in circuito				
1	Corsa di Sauerland GERMANIA	●●●	Velocità in salita				
1	Campionato finale danese DANIMARCA	●●	Velocità in circuito	T, GT			
1	Corsa di Montgueux FRANCIA	●●	Velocità in salita				Martin (Tecno) 1'15", nuovo record
1	Corsa Col de l'Orme FRANCIA	●●	Velocità in salita				Staiano (Tecno) 7'25"9, nuovo record
1	Corsa di Forez FRANCIA	●●	Velocità in salita				
1	Corsa a Mallory Park INGHILTERRA	●●● Camp. Shell F. 3	Velocità in circuito				Bond (Ensign) Nuovo record: Bond 47"8, media kmh 163,590
1	Circuito di Rodi GRECIA	●●●	Velocità in circuito				
1-14	Giro d'Europa GERMANIA	●●●	Rally				Waldner-Vogt (Opel)

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »

**CHI SARÀ
campione
assoluto?**

La 500 CHILOMETRI di Imola non ha chiarito, ma anzi reso più incerta la classifica tri-co-lore

**MERZARIO
o DE
ADAMICH?**

E' sempre stata abitudine di AUTOSPRINT aggiornare e pubblicare le classifiche dei vari campionati e trofei per rendere comprensibili ai lettori le vicende delle competizioni e le «battaglie» che i piloti combattono per aggiudicarsi la vittoria finale.

Quando è possibile venire a conoscenza delle classifiche ufficiali (FIA o CSAI che siano) con un certo tempismo, siamo ben lieti di pubblicare queste, che sono poi quelle ufficiali, ma ciò non avviene quasi mai, pertanto ci vediamo costretti a stilarle in redazione. Non sempre è facile, come saprete; quando poi un campionato — come quello assoluto italiano — non ha un suo calendario preordinato, ma viene di volta in volta modificato a seconda delle corse cui



**Che cosa
dice il
regolamento**

Ecco che cosa dice testualmente il regolamento CSAI al Capitolo II: CAMPIONATO ITALIANO VELOCITA'.

Titolo di Campione Italiano assoluto - Il titolo verrà aggiudicato al conduttore italiano che avrà totalizzato il maggior punteggio nelle seguenti competizioni in circuito:

a) Corse di F.1 di Campionato del mondo (coeff. 3), altre (coeff. 2);

b) Corse vetture Sport di

Contiamo insieme i PUNTI

l'interessato prende parte, è addirittura complicato. Metteteci che per ogni punteggio ci sono da applicare vari coefficienti, e che il regolamento prevede la validità di alcune manifestazioni e di altre no, e ci darete atto che qualche errore ci può scappare.

E' il caso appunto della classifica per l'apertissimo Campionato assoluto, che vede de Adamich e Merzario inseguirsi e superarsi dall'inizio di stagione, nella quale il nostro «Golim» redazionale ha compiuto, ad un certo momento, un errore nei coefficienti dei punteggi di de Adamich per cui, subito dopo la 500 KM. di domenica scorsa, Andrea si ritrovava 9 punti in più. Sollecitati sia dall'interessato che da punteggi «verbali» indicati dai rappresentanti CSAI presenti ad Imola, abbiamo riguardato i punteggi dall'inizio di stagione ed abbiamo preparato la tabella che vedete, per rendere comprensibile a tutti il meccanismo di questo campionato.

Abbiamo preso in considerazione i piazzamenti dei primi quattro in classifica, cioè de ADAMICH, MERZARIO, GALLI e MUNARI. Per ognuno, accanto ad ogni gara cui hanno preso parte troverete il punteggio acquisito (in base al piazzamento, cioè 9 per un primo posto, 6 per un secondo, e così via con punti 4, 3, 2 ed 1 fino al sesto posto), il coefficiente relativo alla validità della gara, ed il punteggio risultante.

Come si vede, fra de ADAMICH e MERZARIO c'è un solo punto, ma è probabile che questo sia il massimo possibile per Merzario, cui restano solo un paio — se va bene — di gare con l'Euro2000 per guadagnare altri punti. E' questo, per un coefficiente di 0,5, sempre a patto che vi partecipi con una

CONTINUA A PAGINA 10

	PUNTI	COEFFICIENTE	PUNTEGGIO	de Adamich			Merzario			Galli			Munari		
				PUNTI	COEFFICIENTE	PUNTEGGIO	PUNTI	COEFFICIENTE	PUNTEGGIO	PUNTI	COEFFICIENTE	PUNTEGGIO	PUNTI	COEFFICIENTE	PUNTEGGIO
1000 KM BAIRES	9-1	4	3	12											
6 ORE DAYTONA	6-2	2	3	6				2	3	6					
1000 KM B. HATCH	16-4	3	3	9				1	3	3					
G.P. DI SPAGNA	1-5	3	3	9											
INTERSERIE IMOLA	1-5							3	0,5	1,5					
1000 KM SPA	7-5				9	3	27								
TARGA FLORIO	21-5	4	3	12	9	3	27	6	3	18	9	3	27		
1000 KM NURBURGRING	28-5	4	3	12	6	3	18								
24 ORE LE MANS	11-6	3	3	9											
G.P. ROMA	18-6	6	2	12				4	2	8					
1000 KM AUSTRIA	25-6				3	3	9				3	3	9		
LOTTERIA MONZA	29-6	2	1	2											
G.P. GRAN BRETAGNA	16-7				1	3	3								
F.2 IMOLA	24-7	3	1,5	4,5											
EURO 2000 ENNA	15-8				9	0,5	4,5								
COPPA SPORT	3-9	9	0,5	4,5											
500 KM IMOLA	17-9	4	0,5	2	9	0,5	4,5	1	0,5	0,5					
TOTALI					94			93			37			36	

Campionato del mondo Marche (coeff. 3), altre (coeff. 0,5);

c) Corse di F.2 di Trofeo d'Europa (coeff. 1,5), altre (coeff. 1).

Il punteggio di 9-6-4-3-2-1, moltiplicato per il relativo coefficiente, verrà assegnato in base alla classifica generale.

L'aggiudicazione del titolo è subordinata al conseguimento di un punteggio minimo totale, conteggiato come sopra indicato, di 15 punti.

Indipendentemente dal conseguimento di tale punteggio, sarà preferito il conduttore che sarà stato incluso nell'elenco dei piloti classificati dalla F.I.A. (di Gran Premio o di durata).

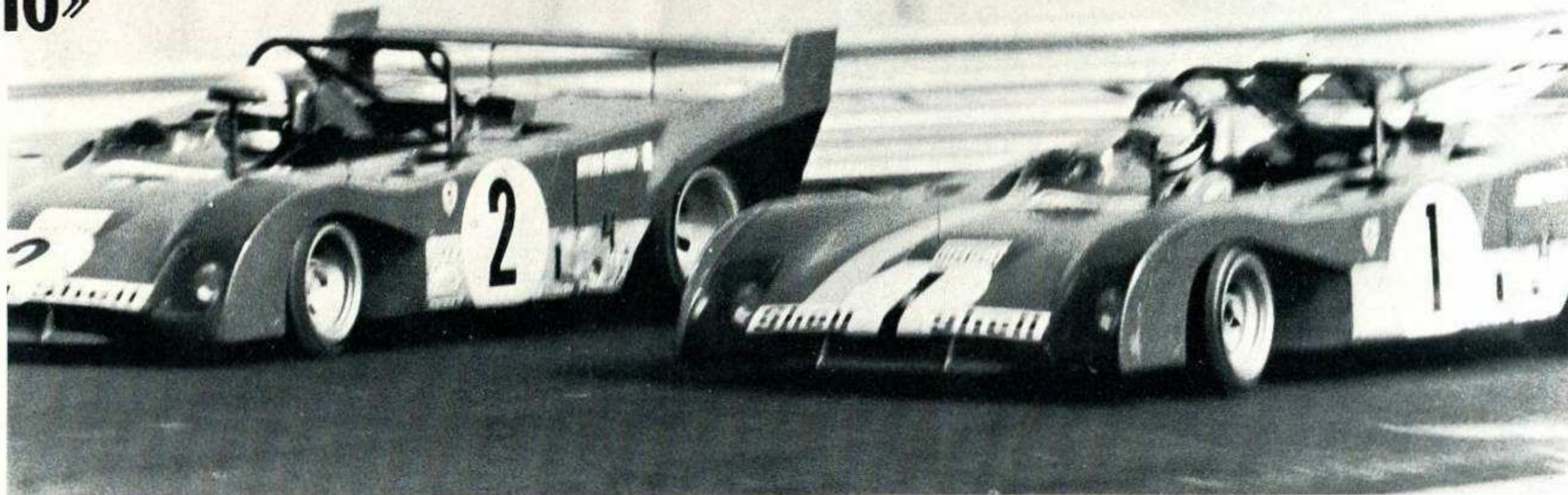
Il titolo di Campione Italiano Assoluto non è cumulabile con alcun altro titolo italiano.

Fu dimenticato l'EUROMARCHE?

Il vero problema, quando arriveremo alla decisione ufficiale CSAI per l'assegnazione del titolo italiano, nascerà a gare concluse. Perché (come leggeste nella recente lettera di MERZARIO) ciascuno dei due piloti in antitesi ha le sue ragioni. «Sportive» il ferrarista, «regolamentari» l'alfista. Purtroppo (come avvenne l'anno scorso con Vaccarella) si finirà con una scelta a tavolino, che dovrà anche salvare la faccia a chi ha stilato un regolamento «antifilologico», come dicono gli avvocati. Perché pare che tutto sia nato da una dimenticanza. Quando l'ANCAI chiese l'esclusione del Campionato Europeo della Montagna (ormai scaduto) dal punteggio valido per il titolo di Campione d'Italia, «raccomandò» la sostituzione con l'Europeo Marche 2000. Tutti d'accordo, ma la «cancellazione» in pratica fu fatta e l'aggiunta sostitutiva no. A meno che gli estensori delle regole abbiano dimenticato che quella indicazione — le altre — per le corse Sport non poteva comprendere le prove EURO 2000 perché queste gare sono aperte anche alle vetture gruppo 7.

Lo «spiraglio»

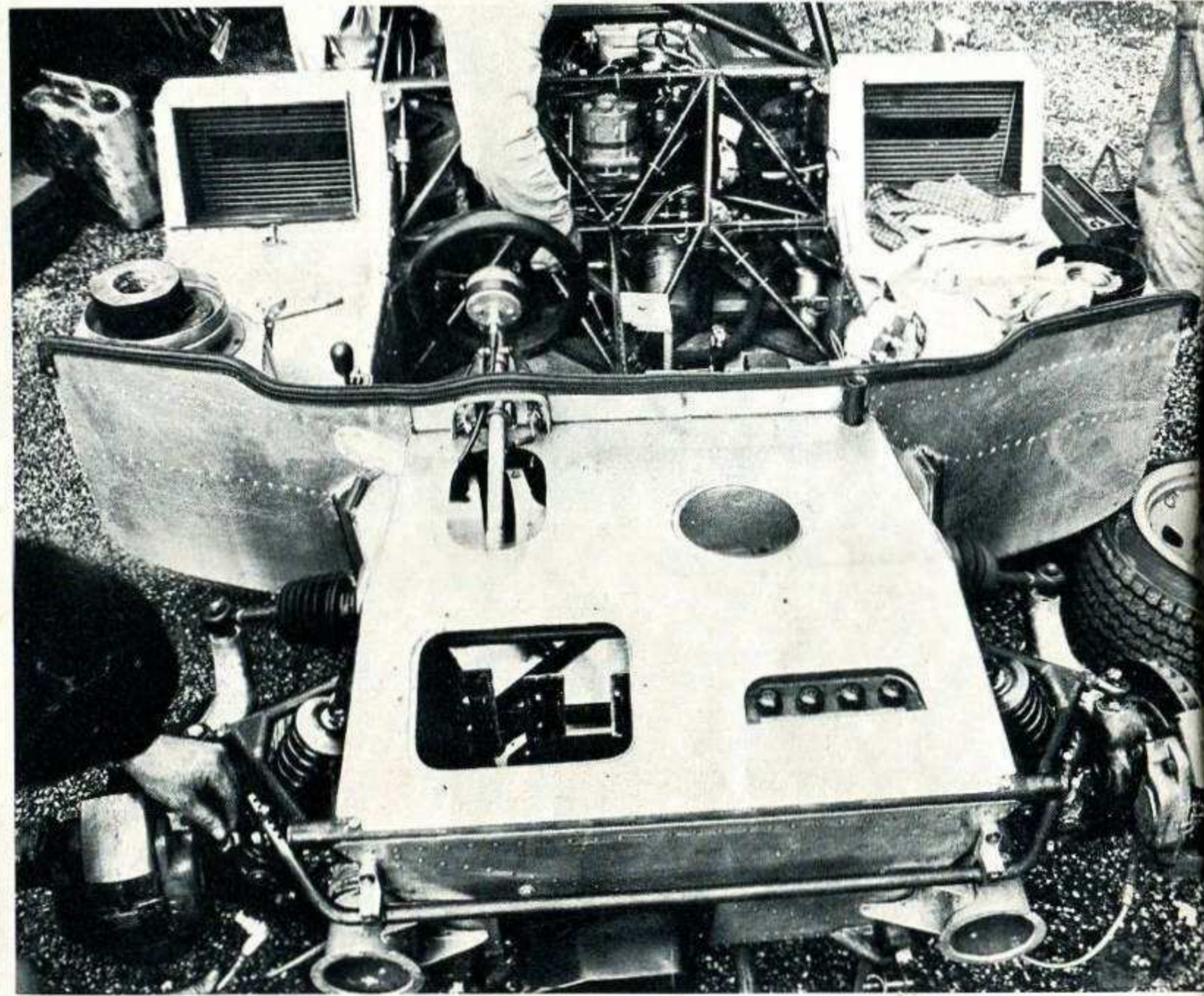
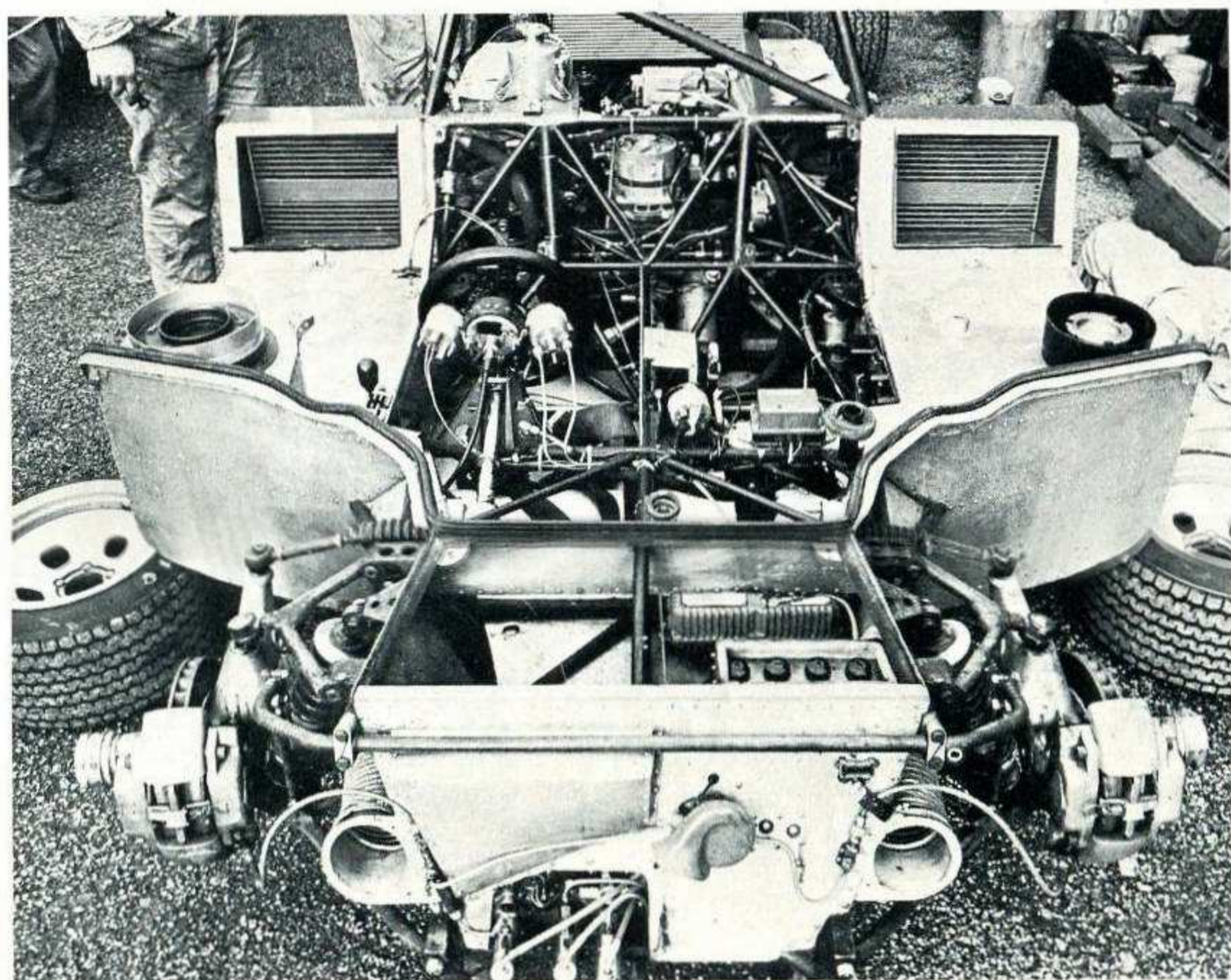
A Imola si è visto anche questo. Non è del tutto esatto che Merzario sia stato sempre in testa nel corso della prima batteria. Passerà al comando fin dal termine del primo giro, ma dopo aver compiuto alla chicane il sorpasso che documentiamo.. Vediamo il comasco superare il suo caposquadra IN STACCATA ALL'ESTERNO (come abbia fatto, per favore, non domandatelo a noi). Il «klik» fotografico avviene proprio nel momento dell'occhiata assassina che Arturo rivolge al compare prima di aprire tutto, avendo visto lo spiraglio opportuno.



312 P '72

Che differenza c'è

312 P (quasi) '73



Il conteggio

CONTINUAZ. DA PAGINA 9

vettura Sport contro le più leggere gruppo 7 ammesse al Campionato 2000, per una lampante incongruenza del regolamento. Potrebbe quindi al massimo ottenere 9 punti (due vittorie da $9 \times 0,5$, cioè $4,5 \times 2 = 9$), mentre de Adamich ha ancora a disposizione due gare di Campionato Mondiale a coefficiente 3 e due gare di Campionato F. 2 a coefficiente 1,5. E' naturale che si tratta per entrambi di « possibilità », e che i punti li devono ancora prendere, per cui la classifica non è affatto decisa.

Per quanto riguarda il terzo posto, invece, pare sia ormai saldamente di **NANNI GALLI**, che ha compiuto il « sorpasso » di **MUNARI** al momento in cui la squalifica della Chevron di Migault-Robinson alla 1000 KM. di Brands Hatch gli ha « regalato » il punto per il sesto, che moltiplicato per il coefficiente 3 ha portato Galli a quota 36,6. Che sono diventati 37 con i 0,5 punti di Imola. Galli può ancora aumentare, mentre Munari non crediamo possa avere altre possibilità quest'anno.



La batteria 6FE6 sulla "Formula Italia"

IL PREMIO
"QUALITA' ITALIA 1971"

ALLE BATTERIE

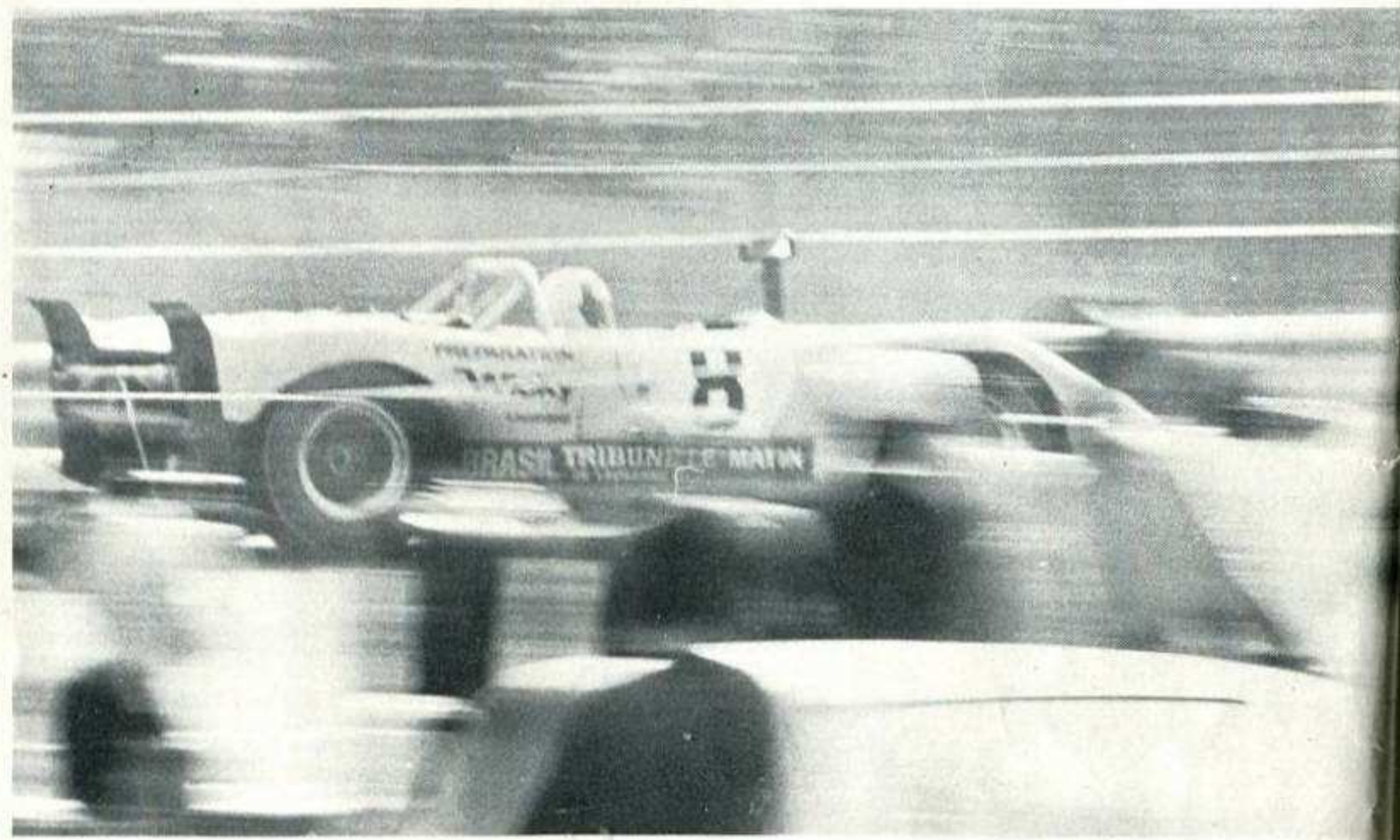
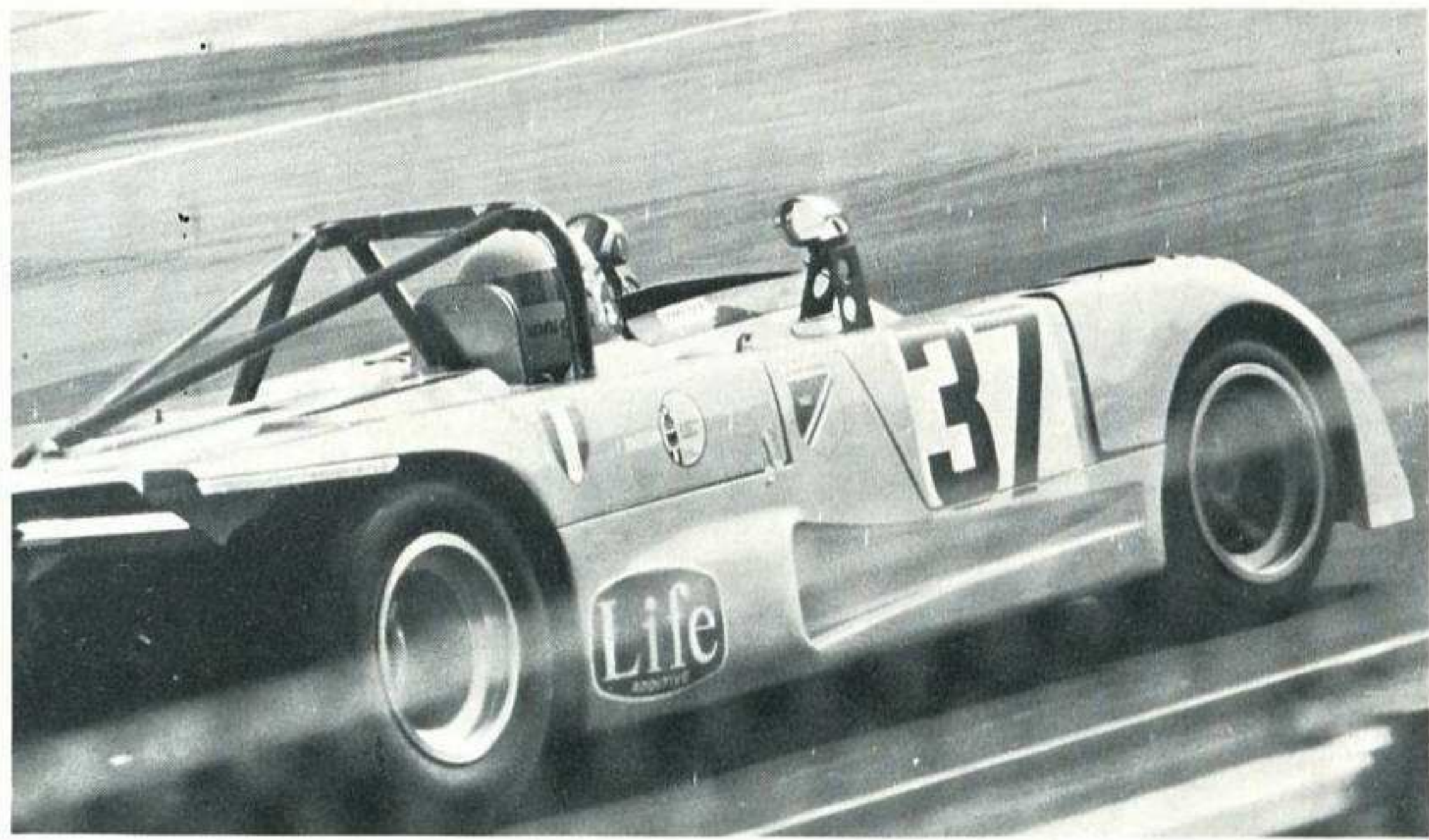
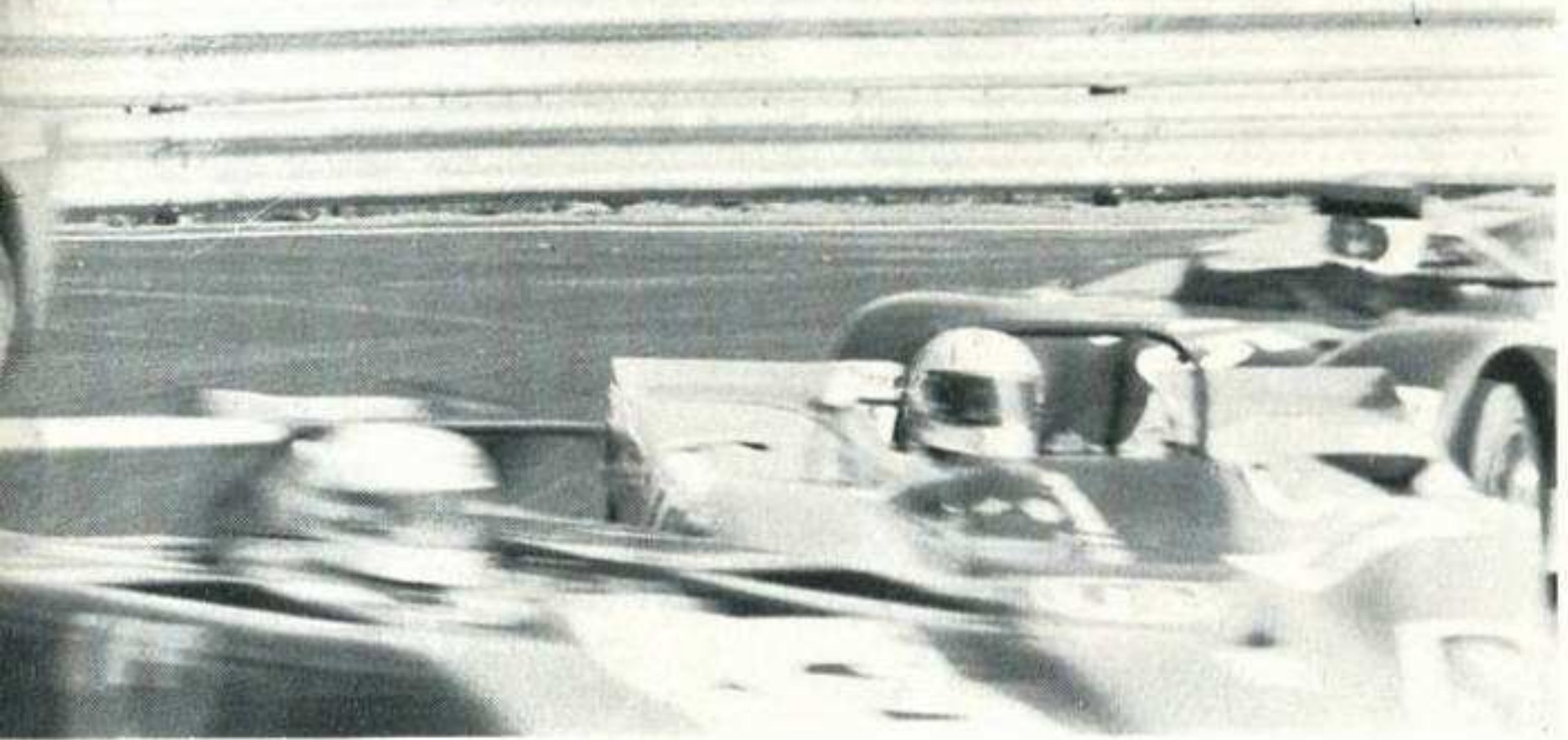
FIAMM
+ -

Per i guardoni: « Viste nude » le Ferrari 312P. Come già detto nel numero scorso, il clou tecnico della riunione imolese era costituito dalla versione interim della barchetta Ferrari campione mondiale. Ecco vi sciorinate fianco a fianco le due sorelle nella loro inverecondia: sono due immagini dal cui confronto si possono fare constatazioni piuttosto interessanti. Buon divertimento

● I pesanti scioperi alla JAGUAR mettono la Casa sull'orlo della crisi. Secondo un recente calcolo alla Jaguar nell'ultimo anno solare si è lavorato soltanto per dodici settimane a pieno ritmo, senza che scoppiasse una grana in qualche reparto.

● La CITROEN ha adottato nuovi cuscinetti di guida per l'asta di comando delle porte della GS. Per mezzo di un poliammide prodotto dalla AQUITAINE TOTAL ORGANICO si elimina il problema dell'usura, determinando un basso coefficiente di attrito il che consentirà un movimento dolce alla porta.

FOTOGRAFATA
LA VELOCITA'



**Se corri
perchè vuoi**

**Se corri
perchè devi**



ABARTH

fa per te

Chi conosce il valore di questa «firma» sa anche perché Abarth dà di più. La lunga esperienza maturata nelle competizioni sportive conferma la validità delle soluzioni per qualsiasi vettura.

anche nella marmitta

ABARTH

dà di più

Lunga durata:

perché è costruita con lamiera di 12/10, senza risparmio di punti-saldatura; perché la struttura è compatta e perfettamente rifinita.

Costante rendimento nel tempo:

la qualità e la tecnica costruttiva Abarth sono ormai confermate in tutto il mondo.

Alto rendimento:

perché è tecnicamente concepita per far respirare meglio il motore.

Un simpatico rombo:

perché è fonicamente collaudata.

Ora i prodotti ABARTH sono distribuiti dai Ricambisti Concessionari e dagli Specialisti Elaboratori che espongono questa targa



selecom

SELECOM SpA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE
DI RICAMBI ED ACCESSORI
PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI:

**ABARTH
GAUSS
NGK
FIRETRON
SPARVA**



La velocità fotografata dal nostro Giuliano Orzali: si riconoscono nelle diverse immagini molti fra i protagonisti di questa 500 Km di Imola. In particolare, nella immagine in alto a destra della pagina accanto, abbiamo un sandwich di por(s)chetta fra la Ferrari di Ickx e Giancarlo Gagliardi, al volante della Abarth 3000, mentre sopravviene Giorgetto Pianta con la Lola 2 litri

Anche Jochen MASS con SURTEES (in F.2)

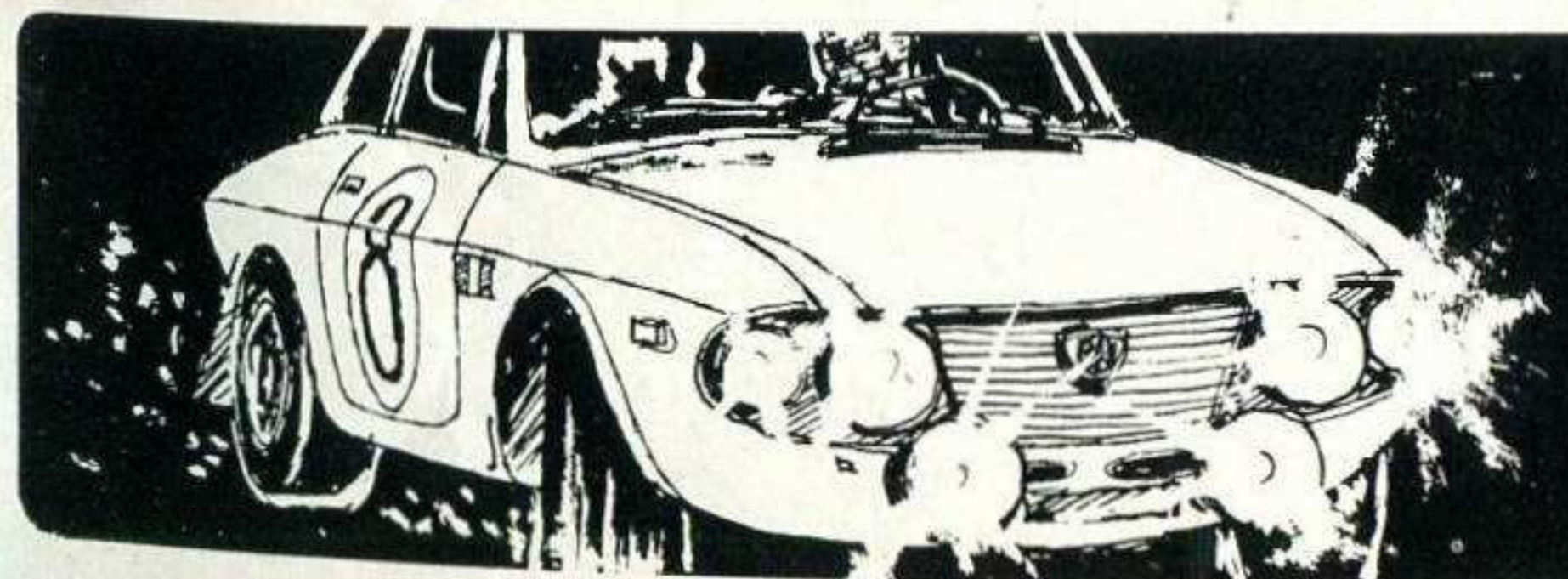
EDENBRIDGE - Le illusioni della stampa e le più disparate voci circolanti sulla formazione dei vari teams per la stagione 1973, hanno indotto l'ufficio stampa della Surtees ad emettere un comunicato di chiarificazione sugli intendimenti del team per la prossima annata automobilistica. Per la F. 1 saranno presenti in tutte le competizioni, a meno che ragioni tecniche lo ostino, due vetture affidate ai piloti Mike Hailwood e Carlos Pace. Una monoposto F. 1 sarà inoltre fornita al Team Pagnossin che gareggerà come concorrente in proprio. Per quanto riguarda la F. 2, un paio di vetture saranno affidate ai piloti di F. 1 Hailwood e Pace in rapporto alla loro classificazione da parte della F.I.A., mentre una terza vettura che correrà occasionalmente verrà affidata a Jochen Mass che dal prossimo anno diventerà un membro, a tempo intero, del team che non ha completato alcun altro ingaggio. Per ciò che attiene Tim Schenken, la Surtees Ltd, conferma di averlo messo in libertà.

Siamo tornati nel settore "2 litri". Fiat 132 **FIAT**

due motori: "1800" 105 CV (DIN) ~ 170 km/h

"1600" 98 CV (DIN) ~ 165 km/h

3 versioni: 1800 Special, 1600 Special, 1600 berlina



QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE ...

MAZDA

LAMPADE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedetele presso i migliori elettrauto



Colpi di scena in serie nella ultima prova CAN-AM a DONNYBROOKE

DONOHUE illeso dopo lo scoppio di un pneumatico a 280 km. all'ora!

BRAINERD (Minnesota) - La corsa sul circuito di Donnybrooke, sesta gara del challenge Can-Am, era attesa con impazienza dagli sportivi americani perché, dopo molte incertezze, avrebbe segnato il rientro di Mark Donohue dopo il grave incidente subito il 3 luglio ad Atlanta, incidente che aveva costretto i chirurghi ad intervenire su entrambe le ginocchia e il pilota ad oltre due mesi di riposo. Nonostante il parere dei medici e anche, forse, prevaricando la volontà di « casa Penske » (che con Follmer in gara si sentiva comunque in una botte di ferro). Donohue ha voluto accelerare i tempi e scendere in pista per provare a se stesso e a tutti gli altri di essere perfettamente guarito e in grado di sopportare le fatiche e la concentrazione che una corsa a quelle velocità richiede.

Il fatto gli stavano dando ragione visto che fin dalle prove aveva ottenuto il tempo migliore facendo registrare la media di oltre 203 kmh e con quella conquistando la « pole position »; in corsa, poi, la sua proverbiale grinta e l'ottimo stile di guida gli avevano permesso di installarsi al comando e di mantenerlo, seguito dal solo compagno di squadra Follmer, sino al 43. giro quando in uscita di curva scoppiava il pneumatico posteriore destro della sua Porsche-Audi-L&M facendogli compiere un volo pauroso. In quel momento Donohue marciava a circa 280 kmh e l'uscita di strada è stata veramente traumatizzante: dopo aver sbandato violentemente, la vettura usciva di pista saltando il guard-rail con un volo impressionante. Per fortuna la Porsche, pur battendo il suolo con estrema violenza non si ribaltava e il bravo Mark, bianco come un lenzuolo, usciva indenne dall'abitacolo. Immediatamente circondato dai dirigenti della sua squadra e dagli addetti ai servizi di soccorso, Donohue veniva portato in infermeria per un controllo medico dal quale risultava che il pilota se l'era cavata soltanto con una grossa paura.

Distrutta la 917/10

Ad ogni modo la corsa di Donnybrooke non è stata caratterizzata soltanto dall'incidente di Mark Donohue: anche Peter Gregg, un altro dei migliori, è stato coinvolto in un pauroso incidente dal quale se ne è uscito senza neppure un graffio, mentre l'auto era un informe ammasso di

rottami. Avarie meccaniche hanno invece costretto ad una resa anticipata anche i due piloti della McLaren Hulme e Revson, così come Jerry Grant, uno dei candidati alla vittoria del campionato USAC, David Hobbs ed altri otto piloti, sino a giungere al paradossale ritiro del leader George Follmer rimasto senza carburante ad un chilometro e mezzo dall'arrivo, quando or-

mai tutti gli avversari erano distaccati e non potevano più inquietarlo. Aveva tanto vantaggio che pur spingendo a mano la pesante vettura per i 1500 metri mancanti, è riuscito a piazzarsi egualmente quarto essendo stato superato soltanto da Cevert (sulla McLaren ex Revson), da Minter (Porsche 917-10) e da Jacky Oliver (sulla nuova Shadow) che si sono disputati la secon-

da posizione con una volata entusiasmante.

Pur essendo giunto soltanto quarto, George Follmer continua ad essere il capofila indiscusso del Can-Am con 23 punti di vantaggio su Minter, 28 su Hulme e 31 su Cevert.

La promessa di PENSKE

Son da disputare ancora tre gare per terminare il challenge e alla luce dei precedenti risultati non si vede chi possa, ragionevolmente, pretendere di togliere a Follmer il titolo 1972; anche se Donohue, primo pilota del team di Penske, vorrà avere almeno una rivincita morale, forte del mezzo che si ritrova George Follmer può guardare con tranquillità all'avvenire. Del resto questa fiducia è ampiamente condivisa da Roger Penske che, anche se rabbuiato in volto per gli inconvenienti occorsi, dice: « Abbiamo ancora tre gare e possiamo vincere questo campionato. Ho i piloti e le vetture; nessuno potrà togliermi questo ambizioso titolo. Nel 1973 apporterò grandi modifiche alle macchine che voleranno addirittura ».

La corsa, malgrado gli incidenti a ripetizione che limitano la media finale a causa dell'esposizione di molte luci gialle, è stata combattuta ed avvincente, soprattutto per i dislivelli e quelle curve a gomito che fanno del circuito di Donnybrooke uno dei più difficili percorsi Can-Am. Cevert, vincitore inaspettato, con i 13.000 dollari (7 milioni e 600 mila lire circa) e i 9 punti guadagnati per la classifica del trofeo ha fatto un buon bottino ed ha portato il proprio nome alla

Confermata per la gara di IMOLA la data del 1° maggio

279 milioni di premi per l'INTERSERIE '73

STOCCARDA - Il comitato di presidenza dell'INTERSERIE Association e in particolar modo Herr Gerhard Härle che da due anni ne regge le fila, stanno dando gli ultimi ritocchi a quello che sarà il regolamento tecnico particolare del gruppo di gare 1973 e ai sistemi di suddivisione delle somme che gli organizzatori metteranno in palio. Le corse Interserie entreranno, quindi, nel loro quarto anno di vita e certamente vedranno accrescere il loro interesse in quanto dopo la dimostrazione di supremazia offerta quest'anno dai sovralimentati motori 4,5 Porsche, anche le case americane doteranno i loro mostri da 8000 cc di turbo compressore.

L'associazione fida molto in questi programmi perché così verrà dimostrata la validità della formula nata nel 1970. In quella prima stagione le gare furono sei e premi finali (allora non era fissato un monte premi gara per gara eguale per tutti) ai migliori dieci classificati furono 50.000 franchi (pari a L. 7.750.000); nel 1971 il monte premi venne parificato ovunque e il totale delle somme distribuite ai vincitori delle varie gare e ai migliori dodici classificati fu di 800.000 franchi svizzeri, ovvero 124 milioni di lire; nel 1972 le corse sono state nove ed i premi 1.200.000 fr.s. pari a 186 milioni di lire, cifra altissima per corse europee.

Per il 1973 si prevedono dalle dieci alle dodici gare con un monte premi totale variante fra 1 milione e 600 mila franchi e 1 milione e 800 mila il che farebbe, in lire italiane, la somma 279 milioni; non sono le cifre della Can-Am americana, ma per i piloti europei è senz'altro un ottimo brodo. Le corse in calendario, almeno le dieci già programmate, sarebbero:

- 1 APRILE: 300 Km del Nurburgring - Challenge Goodyear
- 1 MAGGIO: Coppa d'Oro Shell a Imola
- 13 MAGGIO: Coppa Interserie all'Osterreichring
- 20 MAGGIO: Super sport 200 miglia a Silverstone
- 24 GIUGNO: 200 miglia di Norimberga
- 15 LUGLIO: Sudwest Pokal a Hockenheim
- 19 AGOSTO: Coppa Interserie a Keimola
- 2 SETTEMBRE: Challenge Taerlamen a Nivelles
- 30 SETTEMBRE: G.P. del Baden-Württemberg a Hockenheim
- 7 OTTOBRE: Premio Rheinland al Nurburgring

Le date delle altre due gare e tutti i dettagli sul nuovo regolamento tecnico e finanziario della serie, verranno discussi il 29 prossimo a Hockenheim in occasione della riunione plenaria di tutti gli organizzatori di gare Interserie.

ribalta del giro internazionale americano, essendo prima pressoché sconosciuto o noto soltanto come secondo pilota del grande Stewart.

Il prossimo appuntamento del Can-Am è per il 1. ottobre sul circuito canadese di Edmonton e la battaglia promette di essere molto interessante in quanto Roger Penske avrà a disposizione le sue due supervetture e i suoi due superbolidi, mentre in casa McLaren pare vogliano opporre qualcosa di meglio in fatto di motore alla ormai conclamata supremazia delle Porsche-Audi-L&M sovralimentate.

CORSA A DONNYBROOKE - Sesta prova del challenge CAN-AM - Brainerd, 17 settembre 1972.

CLASSIFICA
1. François CEVERT (McLaren M8F) alla media di kmh 190,006; 2. Minter (Porsche 917-10); 3. Oliver (UOP Shadow); 4. Follmer (Porsche-Audi) a 1 giro; 5. Cordts (McLaren M8D) a 1 giro; 6. Motschenbacher (McLaren M8D) a 2 giri; 7. Felter (McLaren M8E) a 3 giri; 8. Nagel (Lola T.222) a 3 giri; 9. Sherman (McLaren M.12A) a 9 giri; 10. Heyser Roman (Lola T.260) a 12 giri.

FOLLMER in testa

CLASSIFICA DEL CAN-AM DOPO LA SESTA PROVA

1. George FOLLMER, punti 78; 2. Minter, 55; 3. Hulme, 50; 4. Cévert, 47; 5. Gregg, 28; 6. Revson e Oliver, 27; 8. Young, 23; 9. Motschenbacher, 22; 10. Kemp, 20; 11. Hobbs, 16; 12. Donohue, 15; 13. Jarrier, 10; 14. Nagel e Cordts, 8; 16. Dewar, 7; 17. Felter e Durst, 4; 19. Wilson, 3; 20. Reinhold, Warren e Sherman, 2; 23. Heyser e Dean, 1.

Munari collauda il "vostro" volante

ferrero

VOLANTI SEDILI

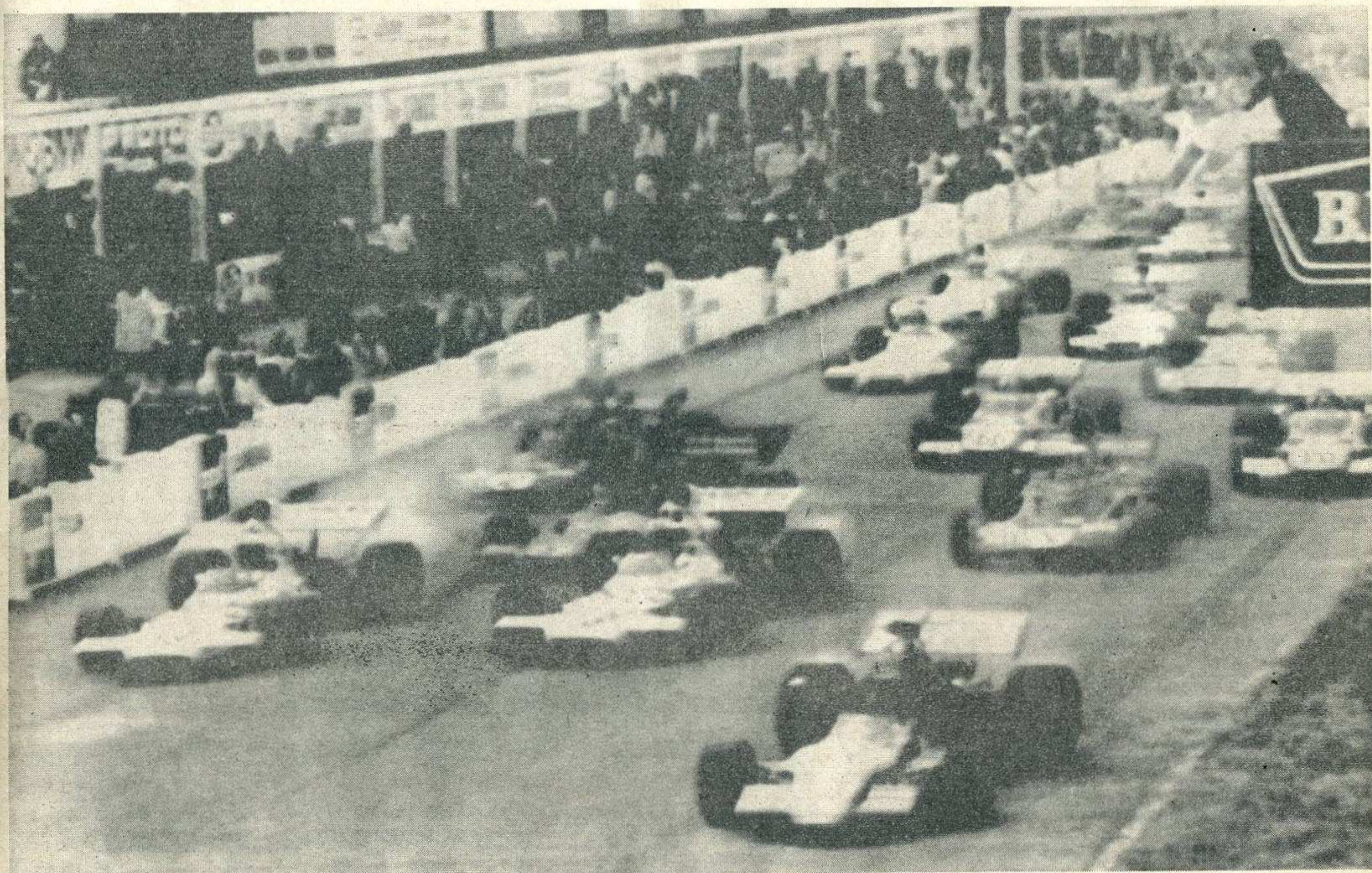
Suspense nel
G.P. CANADA
anche per la nebbia

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT

STEWART ritrova la «carica» nella multi milionaria MOSPORT REGAZZONI (per un... BAFFO) perde 2 milioni e il 3° posto



Dopo un'ora e mezza di ritardo per le condizioni atmosferiche incertissime, scatta il Gran Premio del Canada, con la magnifica partenza di Peterson (sulla destra)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MOSPORT - Jackie Stewart ha fatto nuovamente centro, riconfermandosi nel Gran Premio canadese il pilota più forte in attività, anche in condizioni atmosferiche non certo favorevoli. Anche se la corona di «re» gli è caduta, toltagli dopo una leale battaglia dal «cavaliere nero» della John Player Special, Stewart resta ancora uno di quei nomi che si possono paragonare agli ormai leggendari campioni di un passato più o meno recente, come Nuvoletti, Moss, Clark.

Agli spettatori, oltre 65 mila, interessava vedere la reazione dell'orgoglio del campione scozzese che, durante le prove, si era soffermato a guardare i vari concorrenti, dopo avere — come suo costume — spiccato immediatamente un buon tempo, abbozzando sorrisi melanconici. Ed il pubblico non è andato deluso dalla «superstar» Stewart, che non ha esitato a superare Peterson con una manovra da manuale dopo che lo svedese aveva preso la testa con un ottimo spunto, sgranando immediatamente tutto il gruppo.

Fittipaldi è rimasto invischiato in questo gruppo. Avrebbe dovuto fare di meglio in prova, ed invece anche per lui non c'è stato un posto in prima fila, occupata oltre che da Peterson, dai due della McLaren, Revson ed Hulme, in favore dei quali ha senz'altro giocato il buon affiatamento con questa difficile pista ottenuto nei tanti anni di Can-Am.

Dopo la corsa, abbiamo chiesto a Stewart cosa ci fosse di vero nella ricorrente voce di un suo ritiro dalle competizioni. Alla nostra domanda, Stewart ha risposto:

«Mi piacerebbe ritirarmi, ma non riesco a trovare nulla che per ora sia in grado di sostituire questa attività, che mi appaga pienamente. Fino a che non troverò qualcosa di simile continuerò a correre. Forse questo è dovuto al fatto che so soltanto guidare — forse anche bene — e non so fare altro...»

Stewart, comunque, qui a Mosport ha vinto di forza, alla sua «vecchia» maniera, andando subito in testa e distaccando progressivamente gli avversari, che non si sono certo risparmiati per inseguirlo. Fra gli altri, le Ferrari, che

sono state mortificate — con Ickx — da inconvenienti meccanici, mentre Regazzoni ha perso un terzo posto già suo per l'ostacolo improvviso che ha rappresentato per lui Graham Hill in testa-coda.

Ora si, vedrà sulle colline del Glen fra 15 giorni, nel circuito da cui Emerson Fittipaldi spiccò il suo splendido volo, nel 1970, e che in due anni lo ha portato al campionato del mondo. Vedremo se il brasiliano vorrà chiudere la sua stagione in bellezza, o se Stewart glielo impedirà.

Lino Manocchia



gara internazionale di velocità valida quale undicesima prova del Campionato Mondiale Piloti di Formula 1. Autodromo di Mosport Park, di 3942 metri, 80 giri pari a 315,36 kmh. Spettatori 65 mila circa; tempo coperto; pista asciutta - 24 settembre 1972.

G.P. del CANADA

COSI' (IN 25) AL VIA

RONNIE PETERSON (March 721 G) 1'14"0	DENIS HULME (McLaren M 19) 1'13"9	PETER REVSON (McLaren M 19) 1'13"6
JACKIE STEWART (Tyrrell 005) 1'14"4	EMERSON FITTIPALDI (Lotus-JPS) 1'14"4	
JACKY ICKX (Ferrari 312 B2) 1'14"7	CLAY REGAZZONI (Ferrari 312 B2) 1'14"5	FRANCOIS CEVERT (Tyrrell 006) 1'14"5
CHRIS AMON (Matra MS 120) 1'15"4	CARLOS REUTEMANN (Brabham BT 37) 1'14"9	
TIM SCHENKEN (Surtees TS 9b) 1'15"7	PETER GETHIN (BRM P 160) 1'15"7	WILSON FITTIPALDI (Brabham BT 34) 1'15"6
ANDREA DE ADAMICH (Surtees TS 9b) 1'15"9	HOWDEN GANLEY (BRM P 160) 1'15"7	
CARLOS PACE (PoliToys-March) 1'16"4	GRAHAM HILL (Brabham BT 37) 1'16"2	REINE WISELL (Lotus-JPS 72) 1'16"0
J.P. BELTOISE (BRM P 180) 1'16"8	NIKI LAUDA (March 721 G) 1'16"8	
BILL BRACK (BRM P 180) 1'17"9	SKIP BARBER (March 711) 1'17"1	HENRI PESCAROLO (March-PoliToys) 1'17"0
DEREK BELL (Tecno-Martini) 1'18"6	MIKE BEUTTLER (March 721 G) 1'18"4	

COSI' (IN 13) ALL'ARRIVO

1. Jackie STEWART (Tyrrell-Ford), 80 giri in 1.43'16"9, media 183,77 kmh; 2. Revson (McLaren-Ford) 1.44'05"1; 3. Hulme (McLaren-Ford) 1.44'11"5; 4. Reutemann (Brabham) 1.44'17"6; 5. Regazzoni (Ferrari) 1'44'23"8; 6. Amon (Matra-Simca) a 1 giro; 7. Schenken (Surtees-Ford) a 1 giro; 8. Hill (Brabham-Ford) a 1 giro; 9. Pace (PoliToys-March) a 1 giro; 10. Ganley (BRM) a 1 giro; 11. Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS) a 2 giri; 12. Ickx (Ferrari) a 2 giri; 13. Pescarolo (PoliToys-March) a 7 giri.

I NUOVI PRIMATI

Sulla distanza: Jackie Stewart, media 183,77 kmh. Primato precedente: Jacky Ickx (Brabham-Ford), media 181,430 kmh (1969).
Sul giro: Jackie Stewart, il 25. giro in 1'15"7, media 187,416 kmh. Primato precedente: Jacky Ickx (Brabham-Ford), in 1'18"1, media 183,586 (1969).

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Wisell	69. giro	perdita benzina
Beuttler	63. giro	rottura motore
Peterson	54. giro	incidente
Cevert	40. giro	guasto ai freni
Bell	34. giro	motore
Brack	23. giro	incidente
Beltoise	22. giro	motore
Gethin	16. giro	motore
Barber	15. giro	sospensioni
W. Fittipaldi	3. giro	cambio
de Adamich	2. giro	cambio
Lauda	1. giro	motore

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Stewart, Revson, Peterson, Reutemann ●●●●● - Regazzoni, Hulme, Amon, Ickx, Cevert ●●●● - Schenken, Fittipaldi E., Gethin ●●● - Hill, Pace, Ganley, Pescarolo, Wisell, Beuttler, Beltoise, Bell, Barber, Brack ●● - W. Fittipaldi, de Adamich, Lauda non classificabili.

La dodicesima ed ultima prova del mondiale piloti sarà il Gran Premio degli Stati Uniti, in programma a Watkins Glen il giorno 8 ottobre.

Un'ora e mezza di rinvio per la nebbia sul percorso

MOSPORT PARK - Sembra proprio che una jella maledetta perseguiti ogni Gran Premio che si svolge a Mosport. Dopo tre settimane di continuo bel tempo, durante la notte tra sabato e domenica una pioggia torrenziale ha allagato la pista, lasciando dietro di sé una giornata grigia ed umida e — quel che più è peggio — un nebbione quasi impraticabile, che ha costretto così gli organizzatori a rivedere tutto il programma.

Si correrà? si chiedevano i 65 mila spettatori convenuti sul circuito, mentre gli organizzatori pensavano già di rimandare il Gran Premio a sabato prossimo. Emerson Fittipaldi aveva però subito detto che lui aveva degli impegni in Europa e non avrebbe potuto correre. I piloti hanno discusso a lungo fra loro sul da farsi, ed alla fine Stewart ha lanciato

l'idea di alcuni giri di ricognizione per vedere come era la visibilità, uscendo dai boxes per primo seguito dal compagno di squadra Cevert. Dopo tre giri, Stewart ha detto: «Io direi di non correre: questa pista è già difficile e gobboza di per sé, e con così poca visibilità si rischia di sbagliare una curva e di entrare in qualche accampamento!»

Intanto, gli organizzatori fremono. La partenza, fissata per le ore 14 locali, subisce un primo rinvio di 55 minuti, poi, finalmente, la schiarita e la decisione unanime: si corre. I piloti vengono lasciati andare in pista per un quarto d'ora di prove libere quindi, dopo altri 30 minuti di ritardo, il Gran Premio del Canada prende il via fra l'entusiasmo del pubblico che già temeva una delusione.

L'altalena degli 80 giri

Entusiasmante duello tra ICKX e REVSON

MOSPORT PARK - Novità (tecniche) in senso assoluto di vetture in gara non se ne sono viste. Le macchine erano le stesse di Monza spedite in fretta e furia, in Nordamerica. Assenti Surtees e Hailwood (nuova TS14 compresa) perché più interessati alla gara di Euro F. 2 ad Albi. Il team Surtees era rappresentato da Tim Schenken, che è alla penultima corsa con la macchina di «Big John», e da Andrea de Adamich. La Tecno Martini aveva una vettura soltanto dell'ultimo modello per Derek Bell (Galli è ormai «appiedato»), la Tyrrell disponeva di due vetture tipo 005 per Stewart e Cevert. Inoltre Stewart disponeva anche del «muletto» tipo '71 che ha portato in pista nella prima sessione di prove del sabato.

La Ferrari era presente con due vetture B2 più una di scorta, non ha utilizzato Merzario che non era stato iscritto perché, hanno detto, non valeva la pena di farlo venire in Canada dal momento che a Watkins Glen correrà Andretti.

La BRM, la più prolifica fra tutte le marche, disponeva di 4 vetture del tipo 160 per Gethin Ganley, mentre le nuove 180 erano affidate a Beltoise e al canadese Bill Brack, che come l'americano Skip Barber è uno dei piloti che fanno una o due corse all'anno.

Il campione del mondo Emerson Fittipaldi per questa corsa è stato affiancato con la Lotus JPS da Reine Wisell, che è certamente molto più dotato di Walker. Le McLaren come al solito erano due per Denis Hulme e Peter Revson, come pure due erano le PoliToys March per Carlos Pace ed Henri Pescarolo.

La Matra disponeva di una sola vettura per Amon, mentre di March 721G ce n'erano tre per i soliti Ronnie Peterson, Niki Lauda e Mike Beuttler e una del vecchio modello 711 per Skip Barber. Infine tre Brabham affidate rispettivamente a Wilson Fittipaldi, Carlos Reutemann e Graham Hill.

Mosport Park - Dopo le incertezze atmosferiche che ne avevano messa in forse l'effettuazione, e dopo qualche giro di ricognizione dei piloti, le venticinque formula 1 si schierano finalmente per il via. Nel corso della notte erano stati cambiati i motori alla Ferrari di Ickx, alla McLaren di Hulme, ed alla March di Lauda, mentre le altre erano oggetto di controlli accurati.

All'abbassarsi della bandierina, scatta benissimo Peterson, che conduce per tutto il primo giro, ma che viene superato sul traguardo da Stewart, che è risalito benissimo, seguito dal plotone sgranato. Le posizioni sono queste: Stewart, Peterson, Revson, Ickx, Fittipaldi, Regazzoni, Amon.

Nel corso dei primi quattro giri, entrano ai boxes Pace, Lauda e Gethin mentre de A-

damich si ritira con il cambio rotto. In testa, Ickx forza l'andatura insidiando Revson, mentre nelle retrovie si trova Hulme che ha compiuto una bruttissima partenza lasciandosi invischiare nel gruppone. Dopo due giri, Ickx impegna seriamente il pilota americano e finisce per superarlo.

Dopo 15 giri di gara, Stewart ha già 20" di vantaggio su Peterson, e pare quanto mai deciso a vincere i 25 mila dollari in palio. Dietro ai due di testa sono sempre Ickx e Revson in lotta ravvicinata, quindi Fittipaldi, Regazzoni, Amon, Reutemann, Hulme che sta risalendo, Schenken e Ganley. Al 14. giro, Stewart ha fatto segnare il tempo di 1'16"01, che per ora è il migliore.

Si arriva al 20. giro, la battaglia fra Ickx e Revson è entusiasmante, e l'americano ri-

guadagna metro su metro al belga fino a che lo supera, ma la Ferrari ha subito evidentemente un improvviso calo di rendimento dato che nello stesso giro anche Fittipaldi supera Ickx.

Al 22. giro, Beltoise entra ai box e si ritira per mancanza di pressione dell'olio, mentre due giri dopo è la volta di Regazzoni superare il compagno di squadra Ickx, sempre più in difficoltà. Fittipaldi si fa sotto a Revson nel tentativo di passarlo, ma il pilota della McLaren reagisce da campione.

Siamo al 37. giro, ed ormai quello di Ickx è un calvario: anche Reutemann lo supera, fino a che il belga non si decide al 40. giro ad entrare ai box, dove rimane per un paio di giri. Al box gli regolano l'alimentazione e gli sostituiscono le due ruote di destra.

Ora, la situazione è questa: Stewart, Peterson che sta facendo una corsa magnifica, Revson, Fittipaldi, Reutemann Hulme. Al 50. giro Stewart conduce sempre più saldamente con oltre 30" di vantaggio su Peterson, il quale sfortunatamente dopo poco è fermo per aver perso parte della carrozzeria.

A questo punto, assistiamo all'attacco veramente entusiasmante di Clay Regazzoni, che supera Fittipaldi nella curva subito dopo il traguardo. Ad ogni modo, il campione del mondo due giri dopo è costretto ai box, dove resta due giri, quindi le posizioni sono ora queste: Stewart, Revson che ha Regazzoni ad una decina di secondi. A questo punto, Stewart deve vedersela... con Ickx, che è rientrato in pista con la Ferrari in buona efficienza e lo impegna, sia pure con tre giri di distacco, mentre da parte sua Regazzoni è alla caccia di Revson.

Purtroppo, oltre a non riuscire ad agganciare Revson, Regazzoni perde anche il terzo posto che si era così bravamente conquistato a causa di un testa-coda di Graham Hill, che lo costringe a rallentare tanto che Hulme lo supera a 5 giri dalla fine. Le posizioni, quindi, si stabilizzano

Amon derubato

MOSPORT - Il Canada è una nazione generalmente quieta, e molto di rado accadono episodi di teppismo o fatti strani od azioni violente (a parte la provincia del Quebec, naturalmente...). Si vede però che i tifosi a caccia di souvenirs sono uguali in tutto il mondo, dato che venerdì notte alla Matra di Amon sparivano quattro ruote complete di pneumatici. Sarà molto difficile adattare ad una vettura da turismo.

● Diversamente da quanto appare nella rubrica « Dove corriamo domenica? », la gara di CAMPIONATO DUE LITRI si svolgerà sul circuito di NOGARO e non a Magny Cours, ove si disputerà invece soltanto la Coppa d'Europa di F. 3.

Tutti i tempi delle due giornate di prove

PILOTA	VETTURA	SABATO	VENERDI'
Peter Revson	McLaren-Yardley M 19	1'15"0	1'13"6
Denis Hulme	McLaren-Yardley M 19	1'14"7	1'13"9
Ronnie Peterson	March-STP 721 G	1'15"0	1'14"0
Emerson Fittipaldi	Lotus JPS 72	1'15"0	1'14"4
Jackie Stewart	Tyrrell 005	1'14"5	1'14"4
Francois Cevert	Tyrrell 006	1'16"4	1'14"5
Clay Regazzoni	Ferrari 312 B2	1'15"3	1'14"5
Jacky Ickx	Ferrari 312 B2	1'15"4	1'14"7
Carlos Reutemann	Brabham BT 37	1'17"5	1'14"9
Chris Amon	Matra-Simca 120 D	1'16"2	1'15"4
Wilson Fittipaldi	Brabham BT 34	1'16"6	1'15"6
Peter Gethin	BRM-Marlboro P 160	1'15"7	1'15"9
Tim Schenken	Surtees TS 9 b	1'16"3	1'15"7
Howden Ganley	BRM-Marlboro P 160	1'16"1	1'15"7
Andrea de Adamich	Surtees TS 9 b	1'17"9	1'15"9
Reine Wisell	Lotus-JPS 72	1'16"7	1'16"0
Graham Hill	Brabham BT 37	1'21"7	1'16"2
Carlos Pace	Politoys-March	1'19"2	1'16"4
Niki Lauda	March-STP 721 G	1'19"5	1'16"8
Jean-Pierre Beltoise	BRM-Marlboro P 180	1'17"6	1'16"8
Henri Pescarolo	Politoys-March	1'17"8	1'17"0
Skip Barber	March 711	1'17"5	1'17"1
Bill Brack	BRM-Marlboro B 180	1'22"5	1'17"9
Mike Beuttler	March 721 G	1'19"6	1'18"4
Derek Bell	Tecno-Martini	1'18"9	1'18"6

in neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza

REGAZZONI correrà a INDY con ANDRETTI?

MOSPORT - Subito dopo la gara di Mosport, Clay Regazzoni è partito alla volta di Trenton nel New Jersey a bordo dell'aereo jet privato di Mario Andretti che ha mandato a prelevare l'amico. Entro la settimana i due piloti andranno ad Indianapolis dove sembra avrà luogo un abbinamento tra Regazzoni e Parnelli Jones, direttore « superteam », il quale sembra interessato ad affidare uno dei suoi bolidi a Clay, che potrebbe partecipare così alla 500 Miglia di Indy il giorno del Memorial Day. Regazzoni appariva lusingato:

« Certo che correre una gara simile dà molte soddisfazioni, specie se la scuderia è la Parnelli Jones ».

Clay ha inoltre detto che il prossimo anno se Ferrari vorrà restare a galla dovrà ricostruire completamente la sua F. 1, che possiede sì un motore eccezionale ma in curva « trema come se avesse la febbre a 40 gradi! ».

E' una nostra supposizione, ma potrebbe accadere benissimo che nel '73 Regazzoni invogliato da Indy e allettato da una proposta... finanziaria abbastanza solida, riduca la sua partecipazione alla Formula Uno, dopo naturalmente la scadenza del contratto con la BRM, e venga in USA per partecipare alle corse americane di vario tipo. Per lo svizzero non vi sarebbe miglior vertice per la sua carriera.

g. g.

La gentilezza conquista tutti

MOSPORT PARK - Emerson Fittipaldi, in Canada con due settimane di anticipo sul Gran Premio, è stato quasi costantemente impegnato con interviste alla radio televisione e un'infinità di parties organizzati dalla « Labatt's 50 », la ditta produttrice di birra che si è presa sulle spalle l'incarico di finanziare i gran premi a Mosport per almeno tre anni. Il neo-campione, che era accompagnato dalla moglie, ha elucubrato un po' tutti coloro con i quali ha avuto dei contatti per la sua gentilezza.

Quando gli abbiamo chiesto che impressione gli fa essere campione del mondo, Emerson ci ha risposto:

« Nonostante abbia vinto il titolo già da due settimane, non riesco a rendermene conto pienamente. Sarà forse perché ero partito all'inizio della stagione con l'intenzione di far bella figura, ma non avrei mai immaginato di ottenere un tale risultato e solo ai primi di luglio ho cominciato a rendermi conto che se tutto fosse funzionato bene avrei anche potuto farcela ».

A riguardo poi di avere Ronnie Peterson come compagno di squadra, Emerson si è dichiarato molto contento:

« Dopotutto — ha continuato — alla Ferrari hanno avuto tre piloti di primo piano e tutto ha funzionato a perfezione, perlomeno per ciò che riguarda la relazione tra di loro. Non vedo quindi perché non dovrei trovarmi a mio agio con un compagno come Ronnie ».

Durante le prove di martedì Fittipaldi, ha messo le ruote sulla ghiaia alla « Moss Corner » ed ha avuto difficoltà nel rientrare sull'asfalto. In seguito a questo la direzione di Mosport ha ben pensato di far fare durante le giornate di mercoledì e giovedì delle cunette in cemento nell'esterno della pista rendendo così impossibile per le vetture di uscire dall'asfalto.

Sbalorditivo rush Mc LAREN nelle prove

MOSPORT PARK - Ai primi di luglio Goodyear e Firestone avevano riservato la pista di Mosport per il 18 e 19 settembre rispettivamente, con tre giorni soltanto di anticipo sulle prove ufficiali.

Al lunedì, Jackie Stewart, Denis Hulme, Peter Revson e Emerson Fittipaldi, dopo aver adattato la vettura alle condizioni del fondo stradale — che quest'anno sono veramente terribili a causa di continue cunette — si sono dedicati ad un estensivo test di gomme. Oltre a ciò i rapporti sono stati accorciati per poter raggiungere il massimo dei giri del motore, ora che la pista è stata resa ancora più stretta con l'aggiunta di guard-rails in moltissimi punti.

La TECNO col cartone

La prima sessione di prove — non valevoli per le qualificazioni — hanno avuto inizio al venerdì alle ore undici, con una bella giornata di sole anche se la temperatura autunnale (9 gradi centigradi) non poteva che causare dei problemi dopo la calda stagione europea.

Primi a scendere in pista sono stati Gethin e Beltoise con le BRM, seguiti da Peterson, Amon, Bell, Lauda, Barber, Revson, Pescarolo, Schenken e Regazzoni. Quindi, ad intervalli, man mano tutti gli altri. Condotti alcuni giri d'assaggio, Bell con la Tecno ultima versione si ferma, e buona parte del radiatore dell'acqua viene bloccato con

un cartone mentre i radiatori dell'olio vengono parzialmente chiusi con del nastro adesivo, questo resosi necessario per far aumentare la temperatura.

Gethin, alla sosta, fa fissare l'albero dello sterzo e alla BRM di Ganley vengono cambiate le ruote anteriori rimpiazzandole con una mescola più soffice. Nel frattempo entra Regazzoni per far registrare i gradi dei triangoli delle sospensioni. Rientrato anche Bell, chiede che venga accorciato il cambio perché in rettilineo il motore non riesce a superare gli 11.000 giri; per far fare lo stesso lavoro si ferma quasi contemporaneamente anche Amon. Durante questa prima sessione di 90 minuti, già preparati dalle prove del principio settimana, Stewart, Hulme, Revson e Fittipaldi si accontentano di fare pochi giri.

Alle 12.30, sosta di due ore e mezza e nel frattempo provano le Sport e le Gran Turismo che disputeranno una delle corse di contorno nella giornata di sabato, con quasi tutti i piloti e meccanici seduti al sole a bivaccare. Soltanto alla Tyrrell 005 di Cevert, alla Brabham di Wilson Fittipaldi e alla Tecno di Bell vengono fatti degli ulteriori aggiustaggi: a quest'ultimo viene aumentata la superficie delle pinne dell'alettone ed aggiunto uno spoiler al muso della vettura.

Riprese le prove, questa volta valevoli per qualificarsi, alla Matra di Amon vengono parzializzate le superfici dei radiatori dell'olio come aveva fatto prima la Tecno, perché la vettura continua a scoppettare mentre alle Ferrari vengono addolcite le sospensioni per migliorare la tenuta al tracciato.

Quando abbiamo chiesto a de Adamich come andassero le cose, ci ha risposto che è così occupato a controllare il saltellare della sua macchina da non sapere come veramente sia meccanicamente la vettura. Dopo cinque giri di prova, Ickx incappa in un test-guard-rail con la parte posteriore della Ferrari. L'alettone verrà successivamente cambiato, come verranno controllate coda alla curva numero 2 e tocca il minuziosamente le sospensioni. Ickx chiede che venga controllato l'acceleratore mentre Regazzoni, non soddisfatto dell'assetto, chiede che vengano cambiate le molle anteriori con un tipo più soffice.

STEWART a « secco »

Nella prima mezz'ora i tempi sul giro cominciano già ad essere buoni ed Hulme è il più veloce in 1'15"4, Emerson Fittipaldi 1'16"5, Regazzoni 1'16"3, Revson 1'16"6, Stewart 1'16"8 e Amon in 1'17"2. Prima del termine della prima ora, Hulme scende a 1'14"7, che sarà per lui il migliore della giornata. Stewart si fa già pericoloso con il suo 1'15"5, con Fittipaldi a 1'15"6 e Revson a 1'15"9. Per i ferraristi ancora niente da fare: Ickx riprende le prove con la Ferrari di scorta ed ottiene così un 1'15"4, mentre Regazzoni poco prima del termine fa 1'15"3 e Stewart si aggiudica il miglior tempo della giornata in 1'14"5 alla media di 118,82 miglia all'ora, pari ad oltre 191 kmh. Niki

Lauda, che sulla sua March disponeva di un musetto tipo Surtees incappava pure in un testa-coda danneggiando così il muso della vettura che veniva immediatamente cambiato.

Sabato, le qualificazioni per la F. 1 sono consistite in due prove di un'ora e mezza ciascuna. Con una giornata ideale (temperatura sui 21 gradi ed una leggera brezza) è stato evidente sin dall'inizio che i tempi ottenuti al venerdì sarebbero stati polverizzati ripetutamente. Forse per la miglior conoscenza del tracciato, alcuni piloti hanno veramente sorpreso per le superlative prestazioni che sono riusciti ad ottenere garantendo a questo Gran Premio « Labatt's 50 » una competizione non priva di emozioni.

Durante la prima ora di prova non si sono avuti tempi di rilievo perché i meccanici hanno proceduto con la messa a punto delle vetture, alcuni provando le gomme che verranno adoperate in gara. Frattanto Reutemann dovrà cambiare un tubo dell'acqua, e Stewart rimane appiedato lungo il percorso apparentemente senza benzina. Contemporaneamente a Stewart vediamo rientrare a piedi ai box anche Hill piuttosto magro: la pressione dell'olio era sparita completamente. Abbiamo constatato che Emerson Fittipaldi pur non ottenendo i migliori tempi in senso assoluto è il più costante con prestazioni di rilievo, infatti tutte le sue tornate si aggirano sull'1'15" e 1'16".

Durante l'ultima mezz'ora, con quasi tutti i concorrenti in pista, il record di Stewart del 1971 di 1'15"1 viene letteralmente surclassato: Cevert e Amon ottengono un tempo uguale di 1'14"9,

Emerson 1'14"5, Ickx un ottimo 1'14"7, Gethin 1'14"8 mentre Regazzoni e de Adamich portano a termine questa prima sessione con dei rispettivi 1'15"2 e 1'15"9. Sbalorditiva è stata però la prova delle due McLaren, prima per merito di Denis Hulme che ottiene un incredibile 1'13"9 alla media di 119,791 miglia all'ora poi dopo soli due giri Peter Revson 1'13"6 alla media di 120,279 miglia all'ora, oltre 193 kmh.

Con l'inizio dell'ultimo turno di prove di qualificazione, Amon è costretto ai box dopo pochi giri per riparare un guasto all'impianto elettrico, guasto che verrà alleviato in brevissimo tempo. Con la tensione che aumenta con l'avvicinarsi della chiusura del tempo prestabilito, i meccanici si affacciano per gli ultimi ritocchi, certamente con la speranza di guadagnare quel centesimo di secondo capace di farli avanzare di una posizione. E' evidente però che con l'imbrattarsi della pista d'olio molto difficilmente avrebbero abbassato ancora i tempi della mattina.

Qualcuno però è riuscito e fra questi Ronnie Peterson. Dopo alcuni giri di prova Revson usciva di strada alla curva 2, ossia la stessa curva in cui era incappato Ickx il giorno prima, e danneggiava il mozzo posteriore sinistro oltre che al tubo dell'acqua che partendo dal radiatore anteriore passa quasi sotto i serbatoi. Dopo aver passata una visita medica al pronto soccorso Revson riprendeva le prove con la macchina di scorta ottenendo con questa il tempo di 1'15"6.

Gilberto Gatto

STEWART vuol essere il «vice»

	ARGENTINA	SUD AFRICA	SPAGNA	MONACO	BELGIO	FRANCIA	TOTALE L. PARTE	G. BRETAGNA	GERMANIA	AUSTRIA	ITALIA	CANADA	TOTALE
FITTIPALDI	—	6	9	4	9	6	34	9	—	9	9	—	61
STEWART	9	—	—	3	—	9	21	6	—	—	—	9	36
HULME	6	9	—	—	4	—	19	2	—	6	4	4	35
ICKX	4	—	6	6	—	—	16	—	9	—	—	—	25
REVSON	—	4	2	—	—	—	6	4	—	4	3	6	23
REGAZZONI	3	—	4	—	—	—	7	—	6	—	—	2	15
HAILWOOD	—	—	—	—	3	1	4	—	—	3	6	—	13
AMON	—	—	—	1	1	4	6	3	—	2	—	1	12
BELTOISE	—	—	—	9	—	—	9	—	—	—	—	—	9
CEVERT	—	—	—	—	6	3	9	—	—	—	—	—	9
PETERSON	1	2	—	—	—	2	5	—	4	—	—	—	9
REDMAN	—	—	—	2	—	—	2	—	2	—	—	—	4
GANLEY	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	4
HILL	—	1	—	—	—	—	1	—	1	—	2	—	4
ANDRETTI	—	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3
DE ADAMICH	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3
REUTEMANN	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
PACE	—	—	1	—	2	—	3	—	—	—	—	—	3
SCHENKEN	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2
MERZARIO	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
GETHIN	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1

Così divisi dai piloti 114 milioni

Il G.P. del Canada è stato veramente un... gran premio. I piloti classificati si sono infatti aggiudicati le seguenti somme:

	dollari	lire
1. STEWART	25.000	4.337.000
2. REVSON	15.000	2.722.500
3. HULME	12.000	2.178.000
4. REUTEMANN	10.000	1.815.000
5. REGAZZONI	9.500	1.724.250
6. AMON	9.000	1.633.500
7. SCHENKEN	8.500	1.542.750
8. HILL	8.000	1.452.000
9. PACE	7.500	1.361.250
10. GANLEY	7.000	1.270.500
11. E. FITTIPALDI	6.500	1.179.750
12. ICKX	6.800	1.234.200
13. PESCAROLO	6.700	1.219.500

mentre inagguagliati sono rimasti i seguenti altri premi:

14. classificato	6.500	1.179.750
15.	6.500	1.179.750
16.	6.400	1.158.000
17.	6.300	1.137.250
18.	6.200	1.116.500
19.	6.100	1.095.750
20.	6.000	1.075.000
21.	4.000	726.000
22.	4.000	726.000
23.	4.000	726.000
24.	4.000	726.000
25.	4.000	726.000

per un totale generale di oltre 114 milioni di lire.

ROLLINSON, in un mediocre Trofeo F. 5000 a Brands Hatch

BRANDS HATCH - Scarso pubblico, in una giornata grigia e nuvolosa, per vedere il leader del campionato di F. 5000, van Lennep, e i concorrenti «minori», quali Rollinson, tentare di migliorare le loro posizioni nella classifica del campionato, nei confronti dei «grossi calibri» Redman e McRae, senza parlare forse di Hobbs, Linger e altri quando torneranno al circo della F. 5000 dopo le battaglie americane nella stessa formula. Ha vinto in modo netto e convincente Rollinson, occupando così il terzo posto nella classifica del campionato, spodestando McRae, mentre van Lennep si è piazzato secondo, ampliando il suo vantaggio su Redman.

Favorito dal pronostico, van Lennep invece partito dalla seconda fila, avendo segnato il terzo miglior tempo nella prima sessione di prove, mentre nella seconda era appena partito quando un'altra vettura ha lasciato una scia

d'olio attorno alla forcella, facendo rallentare tutti. Al palo c'era Rollinson con 1'28"3 (un quinto di secondo entro il record di categoria di Redman per il circuito da Grand Prix. «Dovrò probabilmente migliorarlo in gara, se voglio battere Gijls, ha detto Alan»). Al suo fianco c'era Spice con 1'27"9. Nella seconda sessione van Lennep è riuscito a segnare soltanto 1'28" (un po' meglio della prima) e ha così condiviso la seconda fila con Allen.

Sullo schieramento van Lennep era preoccupato per l'angolo d'inclinazione delle ruote posteriori, perché dato che il tempo si era raffreddato notevolmente aveva deciso di partire con pneumatici dalla miscela diversa da quella usata in prova. Rollinson è scattato in testa, alla partenza mobile, seguito da Spice, van Lennep ed Allen. Al termine del giro van Lennep attaccava Spice, ma la Surtees dell'olandese sembrava comportarsi in modo un po' bizzarro

Significative confidenze dei piloti
REVSON ha già firmato per sette corse con l'ALFA

MOSPORT - Per REVSON il 1973 sarà molto nutritivo: «Comincerò con tre sole gare USAC, poi con l'Alfa correrò in sette manifestazioni e pertanto avrò il modo di partecipare a tutte le gare mondiali di Formula Uno. Non nascondo che mi interessano soprattutto le tre "grosse" 500 miglia di Indy, Pocono e Ontario, sia per il monte premi sia perché insieme ti danno il titolo americano. Poi il titolo iridato rappresenta per me un grosso miraggio ma non irraggiungibile. Con l'Alfa spero di far bene specie con la nuova vettura, sempre che la Ferrari non torni più forte di quest'anno...!».

● TIM SCHENKEN ci ha dichiarato: «Sono tuttora in attesa di essere chiamato a Maranello per la stagione Sport, perché non nascondo che la mia grande aspirazione è la Ferrari. Spero quindi presto di ricevere un telex in questo senso».

Schenken è stato visto — e fotografato — nel box della BRM insieme a Regazzoni, che sembra abbia speso una «parolina» favorevole per il suo amico, il quale ad «Autosprint» ha detto:

«La BRM? Perché no? E' un'ottima scuderia, comunque ho già raggiunto un accordo con il Team Rondel e credo di essere in buone mani».

Clay Regazzoni: «Sono lieto di essere passato alla BRM». Lo svizzero ha parlato apertamente dei suoi piani futuri che sono promettenti. Della Ferrari Clay ha commentato:

«Sì, mi dispiace lasciare il Cavallino ma i soldi...». Per l'ex pilota ferrartista si apre anche l'orizzonte della Can-Am. Infatti la BRM sta costruendo un bolide da inviare in USA onde competere in questa serie di gare, e naturalmente la vettura verrebbe affidata a lui che sembra non abbia accettato proposte per correre per la STP di Andy Granatelli.

● ANDREA DE ADAMICH: polemico il pilota della Pagnossin:

I lavori chiesti dai piloti a Mosport

MOSPORT PARK - Questo impianto canadese è molto bello sotto certi aspetti, però ogni anno peggiora come fondo stradale. Le Formula 1 si sono trovate poco a loro agio nelle cunette ed asperità che si trovano all'uscita di quasi tutte le curve, oltre che per la mancanza di cordoli per evitare la proiezione di terriccio e sassi in pista.

Quando abbiamo chiesto ad Harvey Hudes, direttore dell'impianto, se alla direzione di Mosport fossero pervenute delle lamentele da parte dei piloti, egli ci ha risposto che prima della partenza dei piloti presenti dopo la corsa è sua intenzione convocare una specie di conferenza nella quale ascolterà le lamentele e suggerimenti dei piloti stessi, per decidere su quali punti la direzione dell'autodromo dovrà dare la priorità per i lavori di ristrutturazione dell'impianto che verrà esteso ad un periodo di tre anni.

Un primo lavoro che verrà portato a termine già dalla prossima primavera sarà comunque la costruzione di garages in muratura per una trentina di vetture. Infatti, ancora quest'anno la zona retrostante i box di pista a Mosport ha più l'aspetto di un accampamento di nomadi, con tende e ripari di fortuna di ogni colore e tipo.

possibilità di strappare la posizione a Prophet.

Vittoria applaudita di Rollinson, dopo una guida perfetta, con un secondo posto deludente per van Lennep.

David Hodges

TROFEO ROTHMANS - Brands Hatch, 24 settembre - Gara valevole per il Campionato di F. 5000.

LA CLASSIFICA

1. Rollinson (Lola) che compie i 30 giri in 43'44"5, media kmh 175,46; 2. Van Lennep (Surtees) 43'54"8; 3. Allen (McLaren) 44'35"2; 4. Prophet (McLaren) 44'54"7; 5. Ashley (Lola) 45'07"8; 6. Edwards (McLaren) 29 giri; 7. Baker (McLaren) 29 giri; 8. Lanfranchi (McLaren) 29 giri; 9. Featherstone (Lola) 28 giri. Giro più veloce: Rollinson 1'26", media kmh 178,52, nuovo record.

Troppo tardi VAN LENNEP insegue

sull'accidentato rettilineo. Rollinson è riuscito a staccarsi un poco, Spice teneva a bada van Lennep che gli si affiancava per lo meno due volte in ogni giro, senza riuscire a prendere la traiettoria giusta per una curva, mentre Allen li teneva d'occhio.

Soltanto dopo cinque giri, van Lennep ha potuto mettersi all'inseguimento di Rollinson, per accorciare il distacco di 4"7, quando Spice si è portato sull'erba, col motore che non dava più segno di vita. Guardando il cronometro si è visto che Rollinson allargava il varco (al giro successivo era di 5"3, momento in cui il pilota ha uguagliato il record), mentre guardando con gli occhi si vedeva che la Surtees di van Lennep presentava realmente problemi di maneggevolezza. Intanto era in atto una serrata battaglia a quattro per il quarto posto, fra Prophet, Thompson, Edwards ed Ashley. Alla dodicesima tornata Rollinson ha

migliorato il record e al quattordicesimo l'ha abbassato a 1'26". Intanto si era creato un vantaggio di nove secondi che doveva restare più o meno costante perché il pilota ha leggermente rallentato.

A metà gara Thompson è riuscito finalmente ad avere la meglio su Prophet, che non ha però tardato a contrattaccare, mentre Allen superava Edwards. Un pilota di ogni coppia di contendenti ha poi ben presto rallentato: Thompson per abbandonare per la rottura di un ammortizzatore, Edwards per continuare a lenta andatura fino al termine, con parte della sospensione posteriore che ci dondolava. Prophet ha guadagnato terreno su Allen ed Ashley su Prophet; entrambi erano consapevoli della minaccia e reagivano forzando. Nel tentativo di tallonare Prophet maggiormente, quando gli è arrivato a 2", a due giri dalla fine, Ashley è incapato in un testa-coda e ha perso ogni

Un'appendice (Tecno) del Canada

La staffetta di mr. YORKE

Le «staffette» sembrano essere di moda: dopo quella «inventata» da Valcareggi fra Mazzola e Rivera per la nazionale azzurra di calcio, v'è quella che mister David Yorke, direttore sportivo della TECNO-MARTINI ha applicato con i due piloti NANNI GALLI e DEREK BELL. Com'è noto il pratese non ha corso in Canada e non correrà neppure nel G.P. degli Stati Uniti, ponendo così prematuro termine alla sua stagione in F.1, perché così ha deciso il signor Yorke direttore sportivo... personale di Derek Bell. Non vogliamo fare polemiche, perché i fatti ed i dati che sotto riportiamo parlano da soli, ma è soltanto una considerazione sul piano umano (che dedichiamo in particolare ai fratelli Pederzani ed ai conti Rossi di Montelera): cosa giustifica l'umiliazione così del pilota pratese, che si è giocato una stagione per dedicarsi al difficile battesimo della monoposto bolognese (e senza il contratto di BELL)?



Nanni Galli «mascherato» dal bavaglio antifiamma: ma forse quella maschera-bavaglio dovrebbe metterla qualche altro!...

Le prestazioni di NANNI GALLI e DEREK BELL allo specchio

GARA	PILOTA	ESITO PROVE	TEMPO	MIGLIOR TEMPO	ESITO GARA	VINCITORE	DISTACCO
G.P. BELGIO 4 giugno	GALLI	Qualificato	1'14"60	1'11"43 FITTIPALDI	Ritirato al 57. giro (Regazzoni)	FITTIPALDI	Doppiato (85)
	BELL	Non presente	—				
G.P. REPUBBLICA 18 giugno	GALLI	Qualificato	1'12"38	1'09"82 FITTIPALDI	3. su sette	FITTIPALDI	Un giro (80)
	BELL	Non presente	—				
G.P. FRANCIA 2 luglio	GALLI (Ferrari)	Qualificato	3'00"7	2'53"4 AMON	13. su venti	STEWART	Un giro (38)
	BELL	Non qualif.	3'06"9				
G.P. D'EUROPA 17 luglio	GALLI	Qualificato	1'25"1	1'22"2 ICKX	Ritirato 9. giro, uscita foratura	FITTIPALDI	—
	BELL	Non presente	—				
G.P. GERMANIA 30 luglio	GALLI	Non presente	—	7'07"0 ICKX	Ritirato 5. giro (motore)	ICKX	—
	BELL	Qualificato	7'33"3				
G.P. AUSTRIA 13 agosto	GALLI	Qualificato	1'39"13	1'35"7 FITTIPALDI	17. su 25	FITTIPALDI	9 giri (54)
	BELL	Non presente	—				
G.P. D'ITALIA 10 settembre	GALLI	Qualificato	1'38"64	1'35"05 ICKX	Ritirato 7. giro (motore)	FITTIPALDI	—
	BELL	Non qualif.	1'42"7				
G.P. CANADA 24 settembre	GALLI	Non presente	—	1'13"6 REVSON	Ritirato al 34. giro (motore)	STEWART	
	BELL	Qualificato	1'18"6				

Cambierà faccia la B.3 FERRARI

MISANO ADRIATICO - Anche l'autodromo-del-miracolo (e della polemica) ha avuto il suo battesimo Ferrari. Lo staff modenese di collaudo della F. 1 si è presentato giovedì scorso, per riprendere i test della nuova monoposto B 3 della quale tutti si aspettavano un prossimo debutto. Magari negli USA in ottobre. Ma, sulla base dei risultati di Misano, è da pensare che lo «spazzaneve» come è stata chiamata questa monoposto a passo corto dal curioso muso aerodinamico, non arriverà alle gare che nel '73, salvo che non si decida di farla debuttare a Brands Hatch nella corsa che sarà organizzata per sostituire (ma senza validità mondiale) l'annullato G.P. del Messico.

Pilota collaudatore Arturo Merzario (che ormai sembra destinato a riprendere la sua attività in F. 1 come «secondo» di Ickx nella prossima stagione), c'erano lo stesso ing. Enzo Ferrari a seguire il test. Dirigevo l'ing. Sandro Colombo mentre i meccanici erano quelli dei prototipi guidati da Ermanno Cuoghi (la squadra F. 1 essendo oltre Atlantico). Merzario ha girato a lungo e anche i meccanici hanno lavorato molto arrivando a sostituire persino l'intero gruppo sospensioni, con quello modificato tipo B. 2. Provate anche varie posizioni dell'alettone e cerchi larghi e stretti.

Merzario si è impegnato a fondo, facendo anche un test-coda innocuo. Pista un po' umida al mattino tardi per un breve scroscio d'acqua poi migliorata. I tempi così sono scesi mano a mano, fino all'1'13"2 del tardo pomeriggio che costituisce il nuovo record ufficiale di Misano (con la F. 1 Tecno Bell ha girato in 1'18"1, mentre Merzario con l'Abarth 2000 detiene il record ufficiale in 1'18"). Per

la cronaca il tempo migliore è stato ottenuto con i cerchi da 11 pollici.

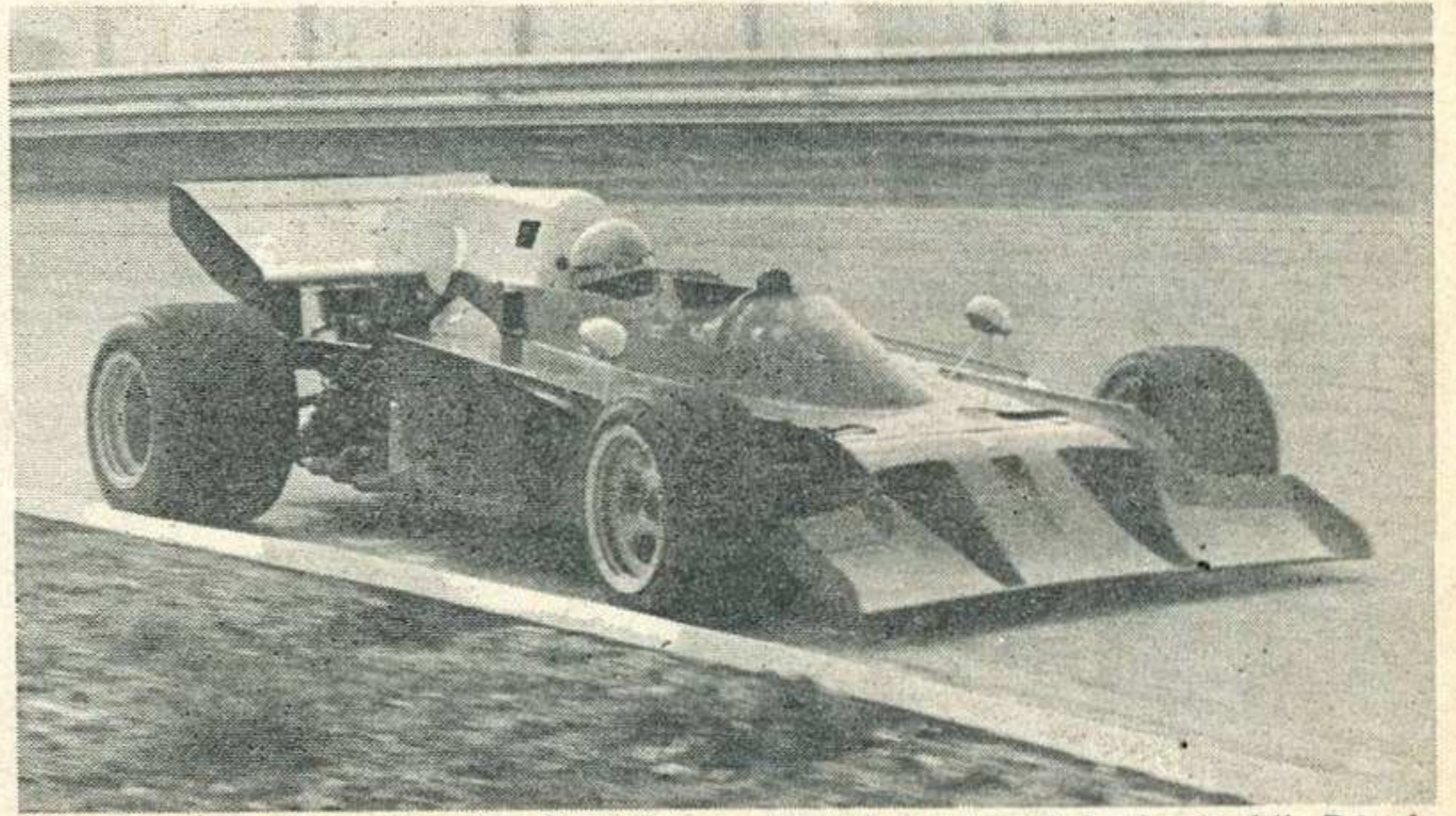
Complessivamente sono state confermate le impressioni precedenti della B. 3. Macchina poco sincera ancora in frenata, e con tendenza al beccheggio in curva, evidentemente per il passo corto, che va contro le scelte tecniche attuali, ribadite dal successo mondiale della Lotus 72, macchina a passo lungo e da tre anni esemplare d'avanguardia. E' difficile al momento sapere quali saranno gli indirizzi tecnici '73 della Ferrari. Tra i tecnici ci sono discordanze. Il gruppo progettisti facente capo ora all'ing. Forghieri è naturalmente sulla linea B. 3. Il gruppo Colombo-Rocchi-Giorgio Ferrari per una macchina a passo lungo. Una cosa è certa che la B. 3 al momento è in fase evolutiva. Nella sua sperimentazione si penserebbe anche ad un aggiornamento della linea, con una modifica di quello che è adesso il caratteristico muso «da ruspa».

La F. 2 a IMOLA anticipata ad aprile (1973)

BOLOGNA - L'attività organizzatrice dell'Automobile Club Bologna per il 1973 subirà, nei confronti dei precedenti calendari, un notevole anticipo: il «G.P. SHELL - F. 2» gara valida per la classifica del campionato europeo conduttori, verrà infatti disputata nella giornata del 15 aprile e non più a cavallo del 20 luglio come è stato per le edizioni precedenti della competizione. Un'apertura di stagione molto interessante, visto che quindici giorni dopo il «Dino Ferrari» ospiterà la «COPPA SHELL INTERSERIE».



Sulla B.3 Ferrari in prova a Misano, l'ing. Colombo e Arturo Merzario, osservano il lavoro dei meccanici che stanno cambiando a tempo record le sospensioni. Verrà montata quella «antislittamento» della B.2 come l'ha modificata Rocchi. In questa settimana è prevista un'altra puntata della squadra Ferrari a Misano ma con le due 312 sport di Imola, in vista della stagione Sport 1973



Merzario attacca col suo stile solito una delle curve dove più si notava il beccheggio della B.3, che forse per il comasco non è una novità ricalcando una particolarità delle Abarth che lui è aduso a guidare. La B.3 nel rettilineo di Misano ha toccato anche una velocità massima di 280 km/h. Adesso a Misano dovrebbe essere montato anche il cronometraggio elettronico tipo Heuer come a Fiorano

L'«AQUILA» vola a TRENTON
ANDRETTI rompe subito il semiasse

25 milioni per BOBBY UNSER

300 MIGLIA DI TRENTON - Competizione valida per il campionato USAC - Trenton, 24 settembre 1972.

CLASSIFICA
1. Bobby UNSER (Eagle Offy) in ore 2 05'06"24 alla media di kmh 230,515; 2. Mark Donohue (McLaren Offy) a 25"; 3. Joe Leonard (Parnelli Jones Offy) a 1 giro; 4. Billy Vukovich (Eagle Offy) a 2 giri; 5. Johnny Rutherford (Eagle Offy) a 2 giri; 6. Jerry Grant (Eagle Offy) a 3 giri.

TRENTON - Sotto un cielo nuvoloso e tipicamente autunnale, Bobby Unser è riuscito finalmente a rompere il muro della sfortuna, vincente la «300 Miglia di Trenton». Unser ha preso la testa con la sua bianca Eagle Offy preparata da Dan Gurney al termine del giro di lancio e dopo avere coperto la distanza in due ore e cinque minuti, ha fatto registrare il nuovo record della pista alla media di 230,515 kmh. In testa dal primo giro all'ultimo, Bobby Unser è riuscito a controbattere tutti gli attacchi ed ha lasciato il secondo, Mark Donohue, a oltre 25 secondi di distacco.

Questo secondo posto ha fatto molto piacere a Donohue essendo la prima corsa che egli porta a termine dopo il terribile incidente che lo ha costretto a tanti mesi di riposo. Mark si è dichiarato felice, ma spera di avere una migliore stagione nel prossimo anno, soprattutto perché il suo team manager Rober Penske sta già approntando una nuova vettura per il campionato USAC 1973.

Joe Leonard, il numero tre del «super team» di Parnelli Jones, è giunto terzo dietro Mark Donohue e con questo piazzamento si è

assicurato il titolo di campione nazionale USAC guadagnando, col titolo, la bella somma di 100.000 dollari, pari a oltre 58 milioni di lire! Leonard è stato l'unico pilota del «super team» a terminare oggi la corsa. Mario Andretti ha rotto un semiasse nel giro di lancio e Al Unser ha abbandonato la corsa al 2. giro quando la sua Parnelli-Jones-Offy ha denunciato la sua fatica. Mario Andretti era molto dispiaciuto perché, fra l'altro, aveva perduto l'occasione di correre il G.P. del Canada.

La corsa è stata rallentata un paio di volte a causa di leggeri incidenti che sono toccati a Mike Hiss e Johnny Parsons. Con la vittoria odierna Bobby Unser si è aggiudicato 43 mila dollari, ovvero oltre 25 milioni di lire. Le altre vittorie di Bobby nella stagione sono state la 150 miglia di Phoenix e la 150 miglia di Milwaukee; tuttavia due delle corse minori del campionato USAC. Alla competizione ha assistito un pubblico valutato sulle 20.000 persone.

Adriano Manocchia

La classifica dell'EUROPEO (dopo 13 prove)

Hailwood punti 46; Jaussaud 37; Depailler 27; Reutemann 26; Lauda e Morgan 23; Wolleck 21; Scheckter, Gethin e Beuttler 12; Ruesch 11; Perrot 8; Dal Bo, Pace, Jabouille 6; Belso 5; Watson, Francisci, Purley, de Adamich, W. Fittipaldi 4; Kazato, Langer, Eلفord 3; Hunt e Dolhem 2; Mass. 1.

G. P. D'ALBI - 13. Prova del Campionato Europeo Conduttori F. 2 - 24 settembre 1972

LE CLASSIFICHE

1. batteria (28 giri pari a km 101,808): 1. Depailler in 33'19"9, media kmh 183,271; 2. Wolleck 33'21"4; 3. Morgan 33'33"6; 4. Scott 34'05"8; 5. Francisci a 1 giro; 6. Wingfield a 1 giro; 7. Ikuzawa a 1 giro; 8. Jabouille a 4 giri; 9. Wilkins a 20 giri; 10. Purley a 22 giri.

Giro più veloce: Wolleck in 1'10"6, media kmh 185,413.

2. batteria (28 giri pari a km 101,808): 1. Hailwood in 33'22"5 2. Jaussaud

33'24"; 3. Birrell 33'29"3; 4. Hunt 33'32"8; 5. Ruesch 33'48"3; 6. Belso 33'59"5; 7. Potocki a 1 giro; 8. Max a 2 giri; 9. Kazato a 3 giri; 10. Westbury a 8 giri; 11. Scheckter a 14 giri; 12. Moser a 21 giri.

Giro più veloce: Hailwood in 1'05"5, media kmh 185,676.

Si sono qualificati per la gara finale i primi sette piloti di ogni manche più i tre migliori tempi. Hanno dato forfait per la finale Scheckter e Purley.

Finale (32 giri pari a km 116,352): 1. Jaussaud (Brabham BT 38) in 37'53"5 alla media di kmh 184,246; 2. Depailler

(March 722) 37'53"7; 3. Wolleck (Brabham BT 38) 38'11"4; 4. Belso (March 722) 38'15"2; 5. Hunt (March 712) 38'18"6; 6. Ruesch (Surtees TS 10) 38'30"4; 7. Scott (Brabham BT 38) 38'45"9; 8. Wingfield (Brabham BT 38) 38'46"7; 9. Westbury (Brabham BT 38) 38'52"9; 10. Moser (Brabham BT 38) 38'58"2; 11. Francisci (Brabham BT 38) a 1 giro; 12. Wilkins (March 722) a 1 giro; 13. Hailwood (Surtees TS 10) a 2 giri; 14. Potocki (Brabham BT 38) a 2 giri.

Giro più veloce: Depailler 1'10"1, media kmh 186,735.

1. JAUSSAUD Rimesso in gioco ad ALBI 1' EUROPEO

HAILWOOD «regala» con un testacoda

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ALBI - Peggio di così non poteva andare per Mike Hailwood. Ad un passo dal titolo, con il vantaggio di una macchina perfetta e una squadra da F.1, in una gara quasi in tono minore per la mancanza di tutti i piloti della formula maggiore, impegnati in Canada, il campione della Surtees si è visto sfuggire la vittoria e il titolo quando tutto sembrava già fatto.

E' stata una lunga sbandata, che si è conclusa con l'urto della parte posteriore della sua Surtees contro il terrapieno proprio nella curva che immette sul rettilineo dei box, a fermarlo. Più che alla foga di Hailwood, che teneva saldamente il comando da molti giri, anche se Jaussaud e Depailler non erano molto lontani, la ragione dell'incidente è da attribuire al fatto che pochi istanti prima dell'arrivo dell'inglese un altro concorrente aveva cospirato la pista di sabbia e ghiaia mettendo le ruote fuori dell'asfalto. Quando la Surtees di Hailwood si è riportata in linea di marcia, il retrotreno era piegato e gli ultimi giri percorsi ad andatura ridotta, nella speranza che qualche cosa in testa potesse cambiare, non sono serviti a nulla.

Davanti, infatti, tutto è filato regolarmente e Jaussaud, l'avversario più vicino ad Hailwood per la conquista del titolo europeo, ha tagliato per primo il traguardo, seguito da un altro dei piloti che potevano ancora aspirare al titolo: Depailler. Così, a due gare dalla conclusione del Campionato, è ancora tutto di nuovo in discussione: Jaussaud è salito a 37 punti, solo nove meno di Hailwood, e le gare che restano diventano decisive al punto che se il francese vencesse a Hockenheim e Hailwood non prendesse punti, i due si troverebbero a Roma esattamente con lo stesso punteggio.

Parlare più di Hailwood che di Jaussaud in questa occasione è logico e giusto: questa volta non è bastato che Hailwood si sia dimostrato superiore, ci volevano quegli ultimi nove punti che forse apparivano anche troppo facili da conquistare. Così l'aria di festa che c'è sempre stata alla Surtees dopo ogni gara di questa stagione, anche in quelle meno fortunate, questa volta mancava completamente e John Surtees, ancor più di Hailwood, era profondamente deluso.

«Non mi ha fatto assolutamente piacere vedere Hailwood intraversato — diceva Jaussaud — perché è un pilota che stimo molto e ha fatto una stagione formidabile. Certo, sono contento di questa vittoria. Con questo mio nuovo muso carenato vado sensibilmente più forte degli altri sul veloce e ad Hockenheim sono certo di avere buone possibilità».

Una gioia più che giusta quella del francese, perché dopo un periodo felice, Jaussaud era entrato in una fase di sfortuna dannata accompagnata da una serie di danni alla macchina che hanno pesato in maniera non indiffe-

rente sul bilancio e sul morale della squadra. Con gli aggiornamenti fatti alla macchina per questa gara, Jaussaud ha ritrovato il ritmo delle sue corse migliori ed è stato in grado di riportarsi in seconda posizione dopo una cattiva partenza, e a rimanere sempre in vista di Hailwood prima che questo si girasse.

Il successo francese è stato completo: dopo Jaussaud è arrivato Depailler, che continua a collezionare secondi posti con un po' di dispetto del suo manager Coombs. «Dobbiamo vincere» continua a ripetere, e oggi pareva la volta buona dopo il successo in batteria e un bell'avvio in finale. Ma, Hailwood a parte, Jaussaud voleva troppo questa vittoria e a nulla è servito il tentativo di volata di Depailler che non lo ha portato oltre il mozzo della ruota posteriore dell'avversario. Terzo è stato Wolleck, quel pilota che già ad Hockenheim e a Imola aveva occupato questa posizione e che ha compiuto una stagione positiva anche se priva di affermazioni assolute. Il maestro della scuola di

finitivamente dalla rottura di una candela. Buona invece la corsa di Francisci, l'unico italiano presente oggi, che è giunto 11. dopo essere stato danneggiato in partenza da un avversario che lo ha urtato. Tra sette giorni l'appuntamento è per tutti ad Hockenheim: non è il caso di fare previsioni ma c'è da credere che ancora una volta il campionato si deciderà a Roma.

1.a BATTERIA

DEPAILLER in souplesse

Undici macchine al via della prima batteria, con Morgan e Depailler in prima fila, sono pochine per conquistare dieci posti di partenza per la finale. Al via Morgan è incredibilmente lento per cui Jabouille e Wolleck riescono a sorprenderlo e si accodano a Depailler relegando l'inglese al quarto posto. I tre francesi guidano la corsa per cinque giri col solo cambiamento al comando tra

La corsa in extremis

ALBI - Le indecisioni sulla data di effettuazione, la concomitanza col G. P. del Canada e i problemi sorti per il completamento delle misure di sicurezza richieste un anno fa, hanno tenuto in forse fino all'ultimo giorno l'effettuazione di questo 30. G.P. di Albi, l'ultima prova dell'avvicinato Campionato d'Europa di F. 2. Naturalmente, le misure di sicurezza sono state completate, ma questo circuito rimane pericoloso per natura in quanto composto da lunghi rettilinei collegati da curve molto ampie e veloci. La sede stradale è piuttosto stretta e con un'asfaltatura poco regolare che costringe i piloti a continue correzioni. Se per la sicurezza si è in parte provveduto, poco si è potuto fare per avere alla partenza piloti di F. 1: tutti i classificati CSI sono andati senza esitazioni in Canada e degli altri impegnati nel Campionato d'Europa, solo Hailwood ha preferito essere presente per evitare che la situazione ormai decisamente a suo favore potesse capovolgere con la vittoria di uno degli avversari.

automobili su ghiaccio di Chamonix ha combattuto a lungo con Jaussaud e Depailler, ma quando ha perso contatto si è un po' demoralizzato rinunciando alla lotta e accontentandosi della terza posizione.

Quarto è giunto un Tom Belso insolitamente veloce e sicuro, che è riuscito a precedere il bravo Hunt impegnato da un motore fumante e sempre sul punto di rompersi e Carlos Ruesch, sesto con la seconda Surtees. Anche Ruesch ha realizzato ancora un buon piazzamento continuando la tradizione di quella scuola argentina iniziata da Reutemann, che vuole molte gare finite e sempre qualche punticino.

Sono invece mancati dalla classifica altri tre protagonisti: Morgan, Birrell e Jabouille. I primi due si sono eliminati nello stesso incidente quando si trovavano in quinta e sesta posizione e la loro gara poteva dire ancora molto. Jabouille è stato particolarmente sfortunato perché autore di una rimonta velocissima dopo una partenza dal fondo dello schieramento, è stato costretto al box da una gomma a terra, ed è stato fermato de-

Depailler e Jabouille che è scatenato. Depailler con la March dello stesso team lo copre a Wolleck controlla bene Morgan che si trova a disagio nel rettilineo opposto alle tribune dove il vento contrario non fa prendere giri al suo motore che ha una quinta molto lunga. Al sesto passaggio però Jabouille entra al box col motore che va a tre per la rottura di una candela e tutti guadagnano una posizione. Francisci è impegnato a recuperare il tempo perso alla vigilia.

Ventotto giri sono lunghi e tutta la seconda parte di questa batteria dice molto poco. Depailler in testa resiste senza difficoltà a Wolleck e i due francesi terminano comunque nell'ordine mentre Morgan arriva terzo staccato dopo una gara d'attesa. Quarto è Scott che si è allontanato da Francisci al quale non interessa strapazzare il motore in vista della finale. Negli ultimi giri Jabouille rientrato in gara attardato dopo la sosta al box, dà spettacolo innellando una serie di giri velocissimi in una platonica rincorsa al miglior tempo assoluto, che è invece rimasto a Wolleck con 1'10"6 ad una media di oltre 185 kmh.

2.a BATTERIA

I «cornetti» pro HAILWOOD

Con Jaussaud e Scheckter in prima fila e Hailwood e Birrell in seconda, si schierano i tredici della seconda batteria. Nel giro di lancio Dolhem rompe il motore Armadori cospargendo la pista di olio il che costringe ad un'attesa prolungata e poi a un altro giro di lancio prima del via.

Prontissimo Scheckter che porta la macchina al comando; Jaussaud però non vuole dare neppure un giro di soddisfazione al sudaficano e passa in testa. Alla frenata del rettilineo opposto, Hailwood è terzo davanti a Birrell e Hunt. I tentativi di Scheckter di resistere almeno in seconda posizione vengono ben presto delusi da Hailwood che non intende lasciarsi sfuggire Jaussaud che è il suo più temibile avversario per il campionato.

E' per il terzo posto che si accende la battaglia tra Scheckter, Birrell e Hunt. Questi tre piloti, tutti in grado di stare al comando, hanno problemi di vario tipo.

Questa corsa nella corsa si disputa per quattordici dei ventotto giri, momento in cui Scheckter va al box col motore fuori uso. Con questo abbandono termina l'attività McLaren in F. 2 per questa stagione che è stata positiva nel dimostrare la validità della macchina, ma avara di risultati se si esclude la vittoria di Christal Palace.

Con Jaussaud sempre saldamente primo e Hailwood che controlla alle sue spalle, ci si avvia alla conclusione.

Quando tutto appare deciso, a Jaussaud si stacca il convogliatore d'aria che si ferma di traverso ostruendo in parte i cornetti di aspirazione. Così Hailwood passa al comando a due soli giri dalla fine e ha il vantaggio di guadagnare la prima fila per la finale.

LA FINALE

MIKE rischia K.O. nel muretto

Sono solo trentadue i giri della finale e la corsa si preannuncia nervosa. Hailwood è impegnato a controllare la situazione e col favore della posizione in prima fila, tenta il colpo di andarsene. Invece Depailler lo precede nella prima curva e Wolleck, Morgan e Jaussaud lo seguono da vicino. Basta comunque un giro per capire che la tecnica di Hailwood è quella dell'attacco. Hailwood continua nella sua azione e rischiando forse un po' più del necessario, riesce a prendere un certo vantaggio sugli inseguitori.

Jaussaud tenta di attaccare Hailwood, ma l'inglese non molla e mantiene il suo vantaggio che è di un centinaio di metri. Depailler intanto ha potuto ripassare Wolleck e si è messo a seguire Jaussaud come un'ombra.

A metà gara si comincia a pensare che Hailwood arrivi al successo senza problemi ma non si sono fatti i conti con Potocki, ormai famoso per i suoi imprevedibili. Il polacco francese nella curva prima del box sbanda e va nella terra buttando sulla pista ghiaia e polvere. Hailwood, che sta per doppiarlo, piomba come

Così al via

PRIMA BATTERIA (IN 11)...

MORGAN (Toni) 1'10"1	DEPAILLER (March 722) 1'10"1
JABOUILLE (Elf 2) 1'10"3	WOLLECK (Brabham BT 38) 1'10"4
DAL BO (Pygmée MDB 17) 1'10"7	SCOTT (Brabham BT 38) 1'11"0
PURLEY (March 722) 1'11"5	WINGFIELD (Brabham BT 36) 1'11"7
FRANCISCI (Brabham BT 38) 1'12"1	WILKINS (March 722) 1'12"8
IKUZAWA (BRD 272)	

... 13 NELLA SECONDA

JAUSSAUD (Brabham BT 38) 1'09"9	SHECKTER (McLaren M 21) 1'10"1
HAILWOOD (Surtees TS 10) 1'10"3	BIRRELL (Brabham BT 38) 1'10"3
DOLHEM (March 722) 1'10"5	HUNT (March 722) 1'10"8
WESTBURY (Brabham BT 38) 1'11"3	MAX (Brabham BT 38) 1'11"6
RUESCH (Surtees TS 10) 1'12"1	KAZATO (BRD 272) 1'12"2
MOSER (Brabham BT 38) 1'12"5	POTOCKI (Brabham BT 38) 1'13"2
BELSO (Brabham BT 38) 1'14"0	

... E 20 NELLA FINALE

DEPAILLER (March 722)	HAILWOOD (Surtees TS 10)
WOLLECK (Brabham BT 38)	JAUSSAUD (Brabham BT 38)
BIRRELL (March 722)	MORGAN (Leda-Tui)
HUNT (March 712)	SCOTT (Brabham BT 38)
RUESCH (Surtees TS 10)	FRANCISCI (Brabham BT 38)
BELSO (March 722)	WINGFIELD (Brabham BT 36)
IKUZAWA (GRD)	POTOCKI (Brabham BT 38)
JABOUILLE (Brabham BT 38)	MAX (Brabham BT 38)
KAZATO (GRD)	WESTBURY (Brabham BT 38)
WILKINS (March 722)	MOSER (Brabham BT 38)

un fulmine sulla pista sporca e si mette di traverso. Attraversa tutta la pista fino ad andare a sbattere contro il muretto all'interno. Quando si ferma ha il muso proprio in direzione della corsia del box dove entra per un controllo. Il danno è grave perché tutto il retrotreno è piegato. Surtees lo lascia partire ancora, ma non serve perché la macchina procede lentamente e finisce al 14. posto a due giri dal primo. Jaussaud resta così a controllare Depailler che è sempre molto combattivo.

Gabriela Noris

Drammatico NURBURGRING per i «mostri»

Il solito KINNUNEN si ripete con la PORSCHE 917-10 (dopo l'avaria di KELLENERS): KAUSHEN ustionato per lo scoppio di una gomma e carambola di PESCH

Brucia MULLER ma se la cava

CORSA AL NURBURGRING - 24 settembre - Gara di velocità in circuito valevole per l'interserie.

LE CLASSIFICHE

Prima serie
1. Kelleners (McLaren); 2. Kinnunen (Porsche); 3. Jost (Porsche); 4. Pilette (McLaren); 5. Loos (McLaren).

Seconda serie
1. Kinnunen (Porsche) 55'34" media kmh 172,6; 2. Jost (Porsche) 55'58"5; 3. Loos (McLaren) 57'00"4; 4. Raymond (Chevron) 57'01"6; 5. Twaites (Chevron) 58'29"2; 6. Schickentanz (Chevron) 59'45"2; 7. Hild (KMW) 1.3'20"4; 8. Birchenough (Lola) 1.3'31"1.

Giro più veloce: Kelleners 7'39"3, media kmh 179.

Classifica finale piazzamenti

1. Kinnunen 3; 2. Jost 5; 3. Loos 8; 4. Raymond 11; 5. Twaites 11; 6. Craft 17; 7. Birchenough 17; 8. Hild 18; 9. Schickentanz 19; 10. Kelleners 15; 11. Becker (Porsche) 22; 12. Rieger (McLaren) 26.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NURBURGRING - Leo Kinnunen ha vinto la penultima prova dell'interserie e già con questa vittoria è campione per il secondo anno consecutivo.

La gara si è svolta nella triste cornice di numerosi incidenti, che per fortuna, però non sono risultati troppo gravi. Sulle prime ha condotto Kauhsen, con la Porsche 917/010 uguale a quella di Kinnunen, ma poi, su uno dei tratti più veloci del circuito, è uscito di pista per lo scoppio di un pneumatico posteriore. La vettura ha preso fuoco e, prima che si fermasse, Kauhsen aveva riportato ustioni alle mani. Dopo le prime cure, all'ospedale, è potuto andare via perché le ustioni non sono risultate molto gravi.

Kelleners ha vinto la prima manche davanti a Kinnunen, ma nella seconda, nella quale conduceva, è poi uscito di scena per la rottura dell'albero di trasmissione della sua McLaren.

Già dal principio della prima manche, la gara è stata turbata dalla collisione fra la McLaren di Pesch e la Ferrari di Herbert Muller, le due vetture sono finite all'entrata della strada dei boxes, quella di Muller essendo volata sopra la barriera. Si è subito incendiata, ma in modo veramente miracoloso il pilota è riuscito a saltare fuori dall'abitacolo della Ferrari in fiamme, che era finita a ruote in aria. Era in preda a forte choc e aveva ustioni al viso, al petto e alle mani. E' una fortuna che la vettura di Pesch non abbia preso fuoco, dato che si è fermata col muso conficcato fra le pompe della benzina all'estremità dei boxes. Una delle pompe si è rovesciata.

Le iscrizioni alla gara erano interessanti e comprendevano quasi tutte le principali vetture dell'interserie. Come a Pasqua, alle gruppo 7 si aggiungevano pure vetture due litri, anche se queste non potevano prendere punti per il campionato. In prova il più veloce era stato Kauhsen, con un giro rapidissimo in 7'23"8; molto veloce anche Kelleners, dato che aveva una normale McLaren: 7'31". Poiché Ganley partecipava al GP del Canada, la BRM era passata a Vern Schuppan, alla sua prima gara sul continente e, soprattutto, alla sua prima gara con la BRM Can-Am, che aveva provato per soli cinque giri in Inghilterra. Dopo cinque tornate sul difficile circuito tedesco, ha segnato il quinto miglior tempo in 7'50"7, ma dopo non ha più potuto provare perché si era rotto il motore.

Fra i piloti delle due litri, Bridges è stato il solo che non ha potuto partecipare alla corsa, avendo urtato, con la macchina del Red Rose Tergal, nell'ultima sessione di prove, per grippaggio di un freno anteriore. Poco prima aveva avuto una sgradevole esperienza. Aveva visto un uomo in moto che si dirigeva verso di lui, al centro della pista, proprio quando era andato a fare il suo primo giro di prova. Per schivarlo l'uomo ha sterzato ed è caduto dalla moto, quindi non è successo nulla, ma Bridges era molto scosso.

Nella prima manche tutte le vetture in buone condizioni sono partite, benché in teoria ci dovesse essere una percentuale minima per il tempo di qualificazione. Ventisei macchine hanno seguito la vettura staffetta, sul breve tratto attorno ai boxes, poi la bandiera si è abbassata per dare

il via alla partenza mobile. Le vetture delle prime cinque file sono partite regolarmente, ma mentre tutti seguivano con gli occhi i leaders c'è stato lo spaventoso incidente, che soprattutto Chris Craft ha potuto vedere bene, dato che, con la sua Porsche (di Piper), era proprio dietro a Muller e a Pesch.

«Mentre uscivamo dalla curva dietro i boxes — ha poi raccontato — per dare inizio alla gara, ero proprio dietro a Pesch che deve avere dato gas troppo presto, sicché la sua vettura si è messa per traverso. Ho subito capito che stava per verificarsi un incidente e stavo già frenando. Poi ho visto Pesch attraversare la pista, finendo contro il fianco della vettura di Muller più vicino ai boxes. La macchina di Muller è stata lanciata in aria, dall'urto della McLaren, è volata al di sopra della barriera Armco, è ricaduta accanto alle ambulanze ed è alla lettera scoppiata. Pesch ha soltanto urtato la barriera di striscio, continuando poi fino alle pompe della benzina, pochi metri davanti alla macchina di Muller. Mi sembrava impossibile che Muller potesse uscire dalla vettura».

Dopo un tempo che è sembrato lungo quanto una vita, con la vettura nascosta dalle fiamme, si è visto Muller sbucare dalla parte danneggiata, con la tuta pure in preda al fuoco. Le fiamme sono state spente e il pilota condotto all'ospedale, ove si sono rivolte le prime cure alle ustioni che aveva al viso, alle mani e al petto. Non è comunque in pericolo di vita. Pesch, invece, è rimasto totalmente illeso e non ha fatto alcun commento.

Kauhsen era al comando, seguito da Kelleners e, più distac-

cato, da Kinnunen. Al giro successivo Kauhsen aveva ancora aumentato il proprio vantaggio. Al terzo passaggio, però, conduceva Kelleners poiché Kauhsen aveva urtato all'Aremberg, per lo scoppio di un pneumatico posteriore. Prima si sono staccati dei pezzi del pneumatico, poi questo si è improvvisamente afflosciato, mentre il pilota procedeva a circa 240 orari. Il pneumatico danneggiato ha urtato la parte posteriore della carrozzeria, uscendo dal cerchione, e ha rotto il serbatoio del carburante. La vettura si è incendiata per via delle scintille che sprizzavano dal cerchione, ancor prima che Kauhsen si fosse fermato. Per quasi due chilometri il pilota ha tentato di evitare l'urto, ma poi è uscito di pista e si è fermato contro la barriera Armco. Ormai si era ustionato le mani, cercando di stringere il volante che non riusciva più a mollare. La vettura è rimasta molto danneggiata, sia per le fiamme sia per l'urto, e sembra proprio che Kauhsen non potrà partecipare alle restanti gare Can-Am.

Guidando molto bene, Kelleners si è piano piano staccato da Kinnunen e ha vinto, con un vantaggio di quasi un minuto, al termine dei sette giri della manche.

Subito dietro le vetture Can-Am c'erano Trevor Taites e Martin Raimond con le Chevron FVC B21, che hanno preceduto Loos fino all'ultimo giro, inseguendo Pilette tutt'attorno ai settori tortuosi. Twaites ha vinto la sua classe nella prima parte, precedendo Raymond di 00"4, dopo averlo superato davanti ai boxes all'ultimo giro.

La partenza della seconda manche è stata normale. Kinnunen conduceva attorno alla curva

nord, ma al termine del primo giro è passato avanti Kelleners che ha cominciato a staccarsi, come aveva fatto nella manche precedente. Ha condotto fino al sesto giro, dei sette previsti, poi è sparito per rottura dell'albero di trasmissione. E così la vittoria è rimasta a Kinnunen, mentre Jost si piazzava secondo staccato di pochissimo. A un certo momento era sembrato possibile che la tre litri superasse la Porsche di 4500 cc con compressore, ma Kinnunen ha riaperto il varco. Pilette e Loos hanno duellato di nuovo per i primi due giri, ma lo sfortunato Pilette è ancora una volta uscita di scena per la rottura del differenziale. Così Loos ha occupato il terzo posto, e anche terzo assoluto.

Dopo veniva la due litri di Raymond, subito dietro a Loos, e il pilota non ha faticato a staccarsi da Twaites, questa volta, vincendo così la classe. La vettura di Twaites, infatti, andava sempre più piano, col motore in cattive condizioni, e più tardi si è staccato il tubo di scarico.

Il povero Craft, che sarebbe stato quarto assoluto nella classifica dell'interserie, è uscito di gara all'ultimo giro. Andavo veramente piano, contando il denaro che avrei potuto intascare quando su uno dei tratti più veloci del circuito d'un tratto la macchina ha voltato bruscamente a destra. Non sapevo se si era rotto qualcosa o se avevo avuto una foratura, ma non potevo farci niente...».

Anche altri hanno urtato, compreso Muller Perschi la cui KMW è rimasta completamente distrutta, anche se per fortuna il pilota è rimasto illeso.

Jeff Hutchinson

L'Europeo TURISMO si è praticamente concluso col TOURIST TROPHY a SILVERSTONE Punti «facili» per l'ALFA e per la CAPRI di MASS - GLEMSEY

Ai nostri ONE - La penultima prova del Europeo Turismo non è stata una novità nella classifica. L'Alfa Romeo è andata a casa con 160 punti raccolti con otto successi pieni nella prima divisione in otto prove, seguita dalla Ford che nella terza divisione ha raccolto sette successi e un secondo posto per un totale di 155 punti.

Il forfait della BMW che non sarà nemmeno a Jarama domenica prossima è giunto inaspettato. I coupé tre litri della Casa bavarese avevano dimostrato nelle ultime gare dello «challenge» di avere rimontato il divario con le vetture della Ford.

Per quanto riguarda i «punti facili dell'Alfa» c'è da dire che nel Jarama anche le 128 non ci saranno e qui a Silverstone poteva esserci della lotta con le Fiat. L'andamento della gara con le 128 fuori corsa dopo 3 giri, oltre a denunciare la cronica e incredibile debolezza di queste vetture, ha messo invece subito al riparo da ogni pericolo i 20 punti necessari all'Alfa per mantenere il primato nella classifica continentale per marche.

Al via per le prime due ore in cui si articola la corsa di Silverstone sono allineate 41 vetture. E' subito la Camaro di Franck Gardner a fare l'andatura. Alle sue spalle divampa la

lotta tra le Capri di Glemsey e Mass e quelle private di Hezemans e Muir. Hezemans che ha il motore meno potente è il primo a cedere. Nella seconda divisione, Fitzpatrick è al comando con la Escort preparata da Broadspeed; alle sue spalle sono Walkinshaw e Barrios.

In questa classe non è partita la Escort di Mohr-Finotto per una candela rottasi nelle operazioni di riscaldamento del motore. Nella prima divisione Facetti con la GTA prende il comando seguito a ruota da Picchi e Colzani.

Nella prima divisione dopo che Picchi ha perso contatto con il gruppo di testa per essere rimasto solo con la 5.a marcia, e Colzani è dovuto entrare nei boxes per sostituire un pneumatico forato in una esplosione fuori pista, alle spalle di Facetti sono rimasti Rothstein e Paco. Dopo circa un'ora e mezza di gara mentre Fitzpatrick si ferma con un cilindro che non funziona perdendo circa 15 giri, si ritira anche Glemsey con il motore rotto. Nel frattempo Mass approfittando di un sorpasso un po' confuso riesce a prendere un deciso vantaggio nei confronti di Muir che accusa anche un calo di potenza al motore. Pertanto la prima batteria si conclude per le prime posizioni con Mass al comando davanti a Muir e a Hezemans, mentre al

4. posto è Walkinshaw con la Escort che è anche 1. della seconda divisione. Facetti finisce primo della prima divisione davanti a Paco.

Nella seconda tornata di due ore si allineano al via le 32 vetture superstiti della 1. batteria. Al via il più lesto è Hezemans che ci tiene a fare bella figura per trovare un contratto all'altezza per il prossimo anno, ma non riesce a tenere a bada gli scatenati Muir e Glemsey che è salito nel frattempo sulla vettura condotta al successo da Mass nella 1. batteria. Muir riesce a mantenersi in testa per circa mezz'ora di corsa, ma poi è costretto al ritiro per noie al motore. Al comando si insedia Glemsey seguito come un'ombra da Hezemans. Nella 1. divisione lo scatenato Fitzpatrick riesce in breve a rimontare e ad avere la meglio su Walkinshaw e Barrios.

Lo stesso gioco avviene nella prima divisione dove dietro a Facetti al comando è Picchi a cercare di rimontare. Alle loro spalle insieme a Paco si fa luce la Cooper di Buncombe che in lotta con le GTA private degli svedesi Rothstein e Segring. Mentre tutte le posizioni sembrano delineate, poco prima della fine si verificano alcuni colpi di scena: Glemsey fermo per un rifornimento di sicurezza cede la prima posizione a Hezemans che riesce a te-

nere fino al termine delle due ore senza fermarsi e a vincere davanti a Glemsey. Nella prima divisione invece dopo che Paco si ferma con il motore rotto è Facetti a dover mollare per noie al cambio, la prima posizione a Picchi. Nella seconda divisione è Fitzpatrick che vince su Walkinshaw e Barrios.

Tito Zogli

4 ORE DI SILVERSTONE - 8. prova del Campionato Europeo per vetture da Turismo - 24 settembre 1972.

CLASSIFICA FINALE

1. Mass-Glemsey (Ford Capri) che compiono in 4 ore 146 giri, percorso di km. 4.710 alla media di kmh 171.500; 2. Hezemans (Ford Capri) a 1 giro; 3. Walkinshaw (Ford Escort) a 4 giri (1. della 2. divisione, media kmh 167,255); 4. Barrios-Uriate (Ford Escort) a 8 giri; 5. Langer-Thomas (Camaro) a 11 giri; 6. Facetti (A.R. GTA) a 13 giri (1. della 1. divisione, media kmh 155,010); 7. Picchi (A.R. GTA) a 13 giri; 8. Larini (A.R. GTA) a 14 giri; 9. Buncombe (Mini Cooper) a 14 giri; 10. Rothstein (A.R. GTA) a 15 giri; 11. Segring (A.R. GTA) a 16 giri; 12. Fitzpatrick - Matthews (Ford Escort) a 17 giri.

1. Batteria

1. Mass (Ford Capri) che in 2 ore compie 74 giri alla media di kmh 172,09; 2. Muir (Ford Capri) a 1 giro; 3. Hezemans (Ford Capri) a 2 giri; 4. Walkinshaw (Ford Escort) a 2 giri (1. della 2. divisione media kmh 167,320); 5. Barrios (Ford Escort) a 4 giri; 6. Thomas (Camaro) a 6 giri; 7. Facetti (A.R. GTA) a 7 giri; 8. Paco (A.R. GTA) a 8 giri; 9. Birrane (Mustang) a 8 giri; 10. Colzani (A.R. GTA) a 8 giri; 11. Rothstein (A.R. GTA) a 8 giri; 12. Segring (A.R. GTA) a 8 giri; 13. Buncombe (Morris Cooper) a 8 giri; 14. Steenberg (A.R. GTA) a 8 giri; 15. Picchi (A.R. GTA) a 8 giri.

2. Batteria

1. Hezemans (Ford Capri) che in 2 ore compie 73 giri alla media di kmh 170,910; 2. Glemsey a 5"2; 3. Matthews (Ford Escort) a 2 giri (1. della 2. divisione media kmh 167,190); 4. Walkinshaw a 3 giri; 5. Uriate a 5 giri; 6. Brodie (Ford Escort) a 5 giri; 7. Langer (Mustang) a 6 giri; 8. Picchi (A.R. GTA) a 6 giri (1. della 1. divisione media kmh 155,560); 9. Buncombe (Morris Cooper S) a 7 giri; 10. Larini (A.R. GTA) a 7 giri; 11. Facetti (A.R. GTA) a 7 giri; 12. Rothstein (A.R. GTA) a 8 giri.

Accoppiata delle DAYTONA davanti alla stupefacente CAPRI di Vinatier

TOUR DE FRANCE - Prova valida per il Trofeo d'Europa vetture Gran Turismo e per il Campionato d'Europa Rallyes Conduttori - 14-24 settembre 1972.

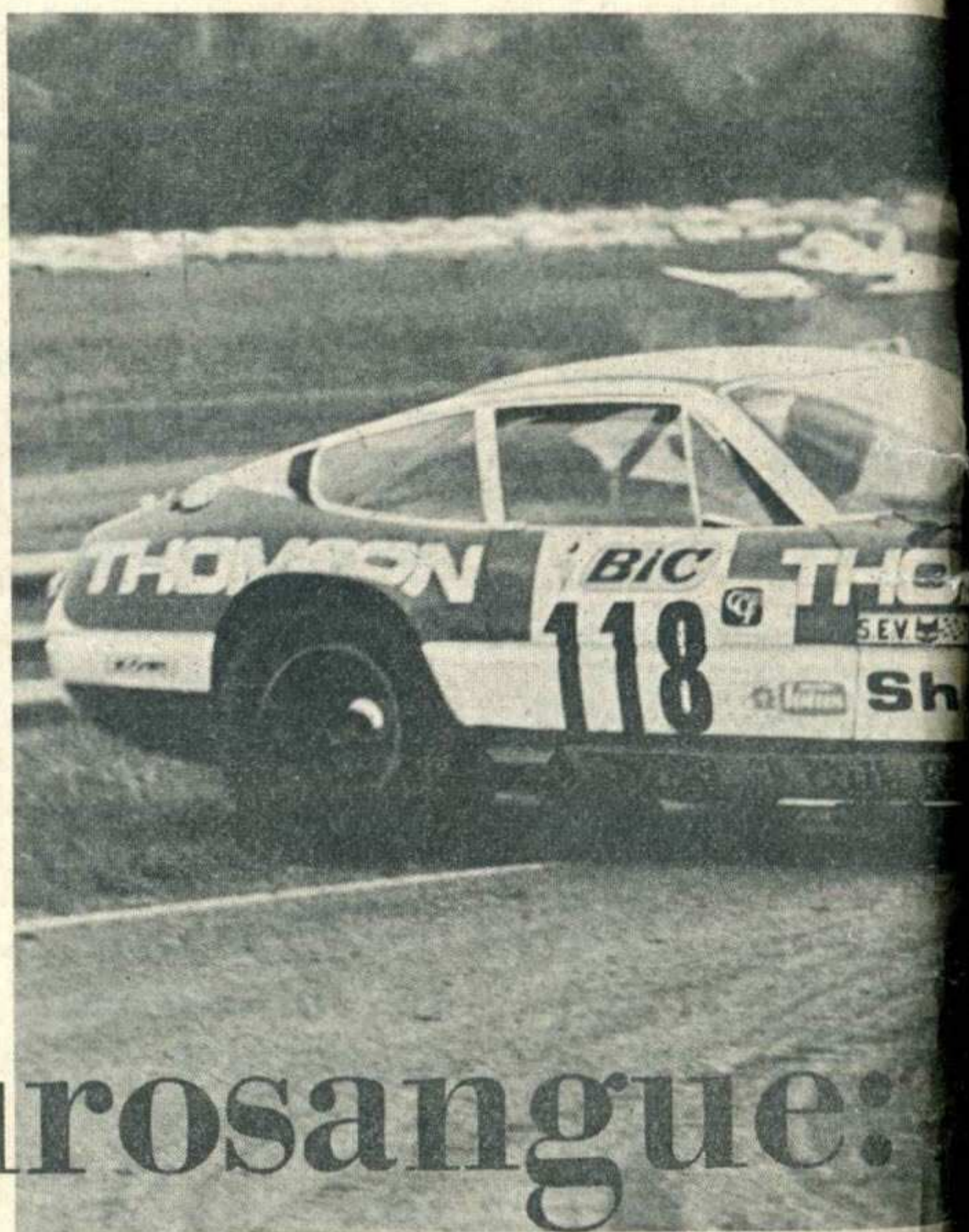
CLASSIFICA GENERALE

1. Andruet - «Biche» (Ferrari 365 GTB4) 3.4'03"2; 2. Rouveyran-Migault (Ferrari 365 GTB4) 3.07'41"7; 3. Vinatier-Thimonnier (Capri 2600 RS) 3.08'31"6 (primo gr. 2) 4. Piot-Vial (Porsche 911S) 3.12'18"0; 5. Beaumont Marie-Ci. - Gignot Christine (Chevrolet Corvette) 3.16'05"8; 6. Touroul-Lafont (Porsche 911S) 3.17'04"2 (primo gr. 3); 7. Balas-Foucher (Porsche 911S) 3.17'24"2; 8. Greder-Delferier (Opel Commodore) 3.21'06"0; 9. Thiry-Witz (Porsche 911S) 3.23'14"3; 10. Ragnotti-Jaubert (Chevrolet Camaro) 3.24'22"7 (primo gr. 1); 11. Snobeck-Henzien (Alpine 1600) 3.24'40"0; 12. Villanueva - Bonnemaison (Porsche 911S) 3.26'48"6; 13. Vignaud-Schwammle (Porsche 911S) 3.27'02"1; 14. Lagniez-Errera (Alfa 2000 GTVC) 3.27'26"9; 15. Fiorentino-Gelin (Alfa 2000 GTV) 3.27'



Qui sopra, il vincitore del Tour Automobile, Jean-Claude Andruet. A destra, ancora Andruet con la sua Daytona in difficoltà

28'9; 16. Almeras-Almeras (Porsche 911 S) 3.27'53"8; 17. Portier - De Marcy (Porsche 911S) 3.30'45"1; 18. Diebolt - Vast (Capri 2600 RS) 3.31'32"8; 19. Buchet-Guyomard (Opel Ascona) 3.32'44"7; 20. Laurent-Milani (BMW 3000S) 3.33'41"5; 21. Minei-Chelli (Alfa 2000 GTV) 3.34'19"6; 22. Sola-Sola (Alfa 2000 GTV) 3.35'02"4; 23. Lelong-Lelong (Porsche 911S) 3.35'11"7; 24. Sellos - Foucault (Alpine 1600 S) 3.35'23"0; 25. Couloumies-Pontier (BMW 2002 TI) 3.38'22"7; 26. Martinache-Gillia (BMW 2002 TI) 3.38'30"2; 27. Verrier-Martin (Citroen SM) 3.40'56"5; 28. Holvoet-Holvoet (Toyota Celica) 3.41'45"6; 29. Heuze-Martin (Capri 2600 RS) 3.45'54"2; 30. Artero-Artero (BMW 2002 TI) 3.47'48"3; 31. Laurent-Marche (DAF 55) 3.48'14"0; 32. Hermann-Noile (Mercedes 260 SE) 3.49'24"9; 33. Hoepfner-Vanonni (Alpine 1600 S) 3.51'57"9; 34. Sevaux-Mendola (BMW 2002 TI) 3.54'24"5; 35. Sanson-Arnaud (Lancia 1600 HF) 3.54'41"0; 36. Gaffier-Vouillamoz (Capri 2600 RS) 3.56'53"7; 37. Humbert-Berger (Alfa 2000 GTV) 4.02'11"5; 38. Raveneil-Bougeant (BMW 2002 TI) 5.33'20"4.



IL TOUR dei purosangue:

DALL'INVIATO

NIZZA - Restava ovviamente la possibilità di un incidente stupido, di quelli che possono accadere in ogni momento, ma in sostanza le due ultime tappe del Tour de France automobilistico sono state la gran passerella finale di Andruet e di Migault con le loro splendide Ferrari Daytona. Ha vinto Jean Claude Andruet, piccolo, nervoso puro sangue, talvolta bizzoso, ma prontissimo e teso nel momento dello sforzo effettivo. Dietro di lui Francois Migault che era associato a Rouveyran, a formare una coppia completa, un pistard con uno scalatore. Due Ferrari Daytona, degnissime eredi delle impareggiabili GTO, riaprono col nome italiano un'epoca che è stata favolosa e che si ripropone con autorità nella storia di una gara che sta riprendendo davvero la sua tradizione più bella.

Vicino alle Ferrari ed alle Porsche, tra le Ferrari e le Porsche, c'è l'anomalia di una macchina da turismo, ed anzi avrebbe potuto esercitare addirittura la stupefacente incongruenza di una macchina da turismo davanti alle Ferrari ed alle Porsche, con quella Ford Capri guidata splendidamente da Gerard Larrousse che per metà del Tour si è permessa di far meglio dei puro sangue figli diretti delle corse; una Capri, tuttavia, che di Turismo ha ben poco.

Ferrari è tornato alla vittoria nel Tour de France, gara che ha dato alla marca italiana forse altrettanto prestigio di quanto abbiano dato le vittorie in serie delle Sport. Ed Enzo Ferrari, ne siamo certi, starà ora compiacendosi di questo successo che, alla sua intelligenza obbiettiva

(magari non sempre esternata) appare più bello di tanti altri.

La vittoria di Andruet è stata propiziata dalla scomparsa del grande protagonista della prima fase del Tour, quel Vic Elford che nella sua personalità ed esperienza assomma tutte le doti che fanno il campione completo e che ha pagato con tutto quel che possedeva l'unico piccolo errore commesso.

Scomparsi gli avversari di fuori, ridotta al compagno di marca la opposizione, tra Elford e Andruet si è scatenata la guerra civile, che non poteva concludersi che con l'annullamento di uno dei due. E' toccato ad Elford, e così è

Andruet che vince, e che sarà ricordato nell'Albo d'oro della corsa. Ma avrebbe potuto essere viceversa. Ai nostri occhi sono entrambi altrettanto meritevoli ed ammirevoli. Come ammirevole è la coppia Migault-Rouveyran, adattatasi prestissimo alla macchina ultrapotente, con l'intelligenza serena del non voler strafare e quindi di essere certi della cosa più importante: essere nella classifica finale, quella che conta più di ogni prodezza estemporanea.

Gli avversari veri, quelli che potevano insidiare alle Ferrari il primato, sono scomparsi per cause nettamente tecniche; segno che le Ferrari meritavano il successo perché

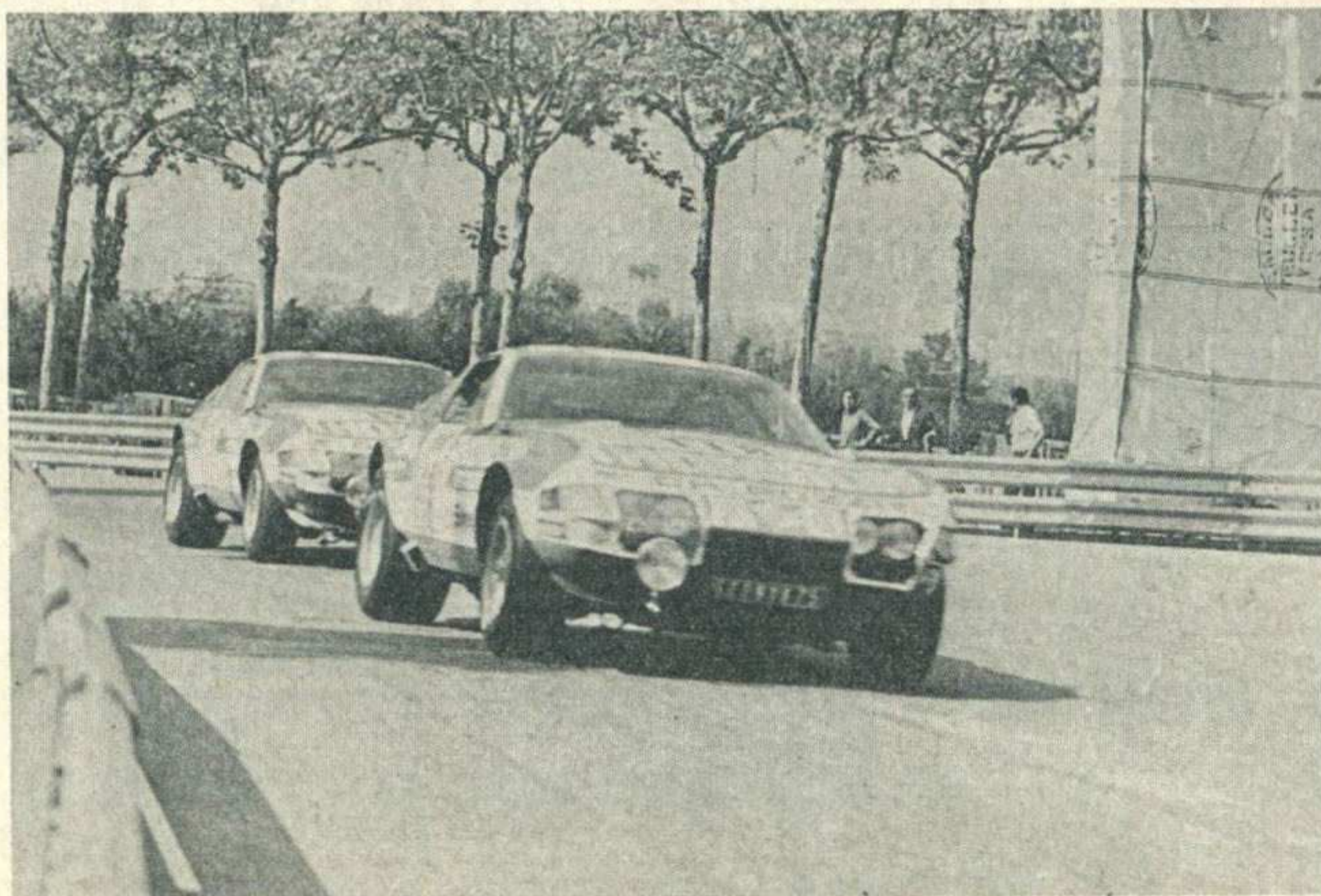
la loro consistenza ha potuto superare le grandi fatiche di questa gara. A chi pilotava però le Capri e le Porsche che non sono all'arrivo, va il merito di aver dato tono alla competizione, e quindi di aver espresso qualità personali che debbono essere ricordate. Larrousse, Ballot-Lena e Chasseuil, sono stati avversari degnissimi dei ferraristi, sullo stesso piano umano, col solo difetto di non avere le macchine capaci di portarli fino in fondo.

E' stato il Tour della logica, con prevalenza delle macchine veramente adatte alla circolazione normale, cioè capaci di essere impiegate in utilizzazione naturale: prevalen-

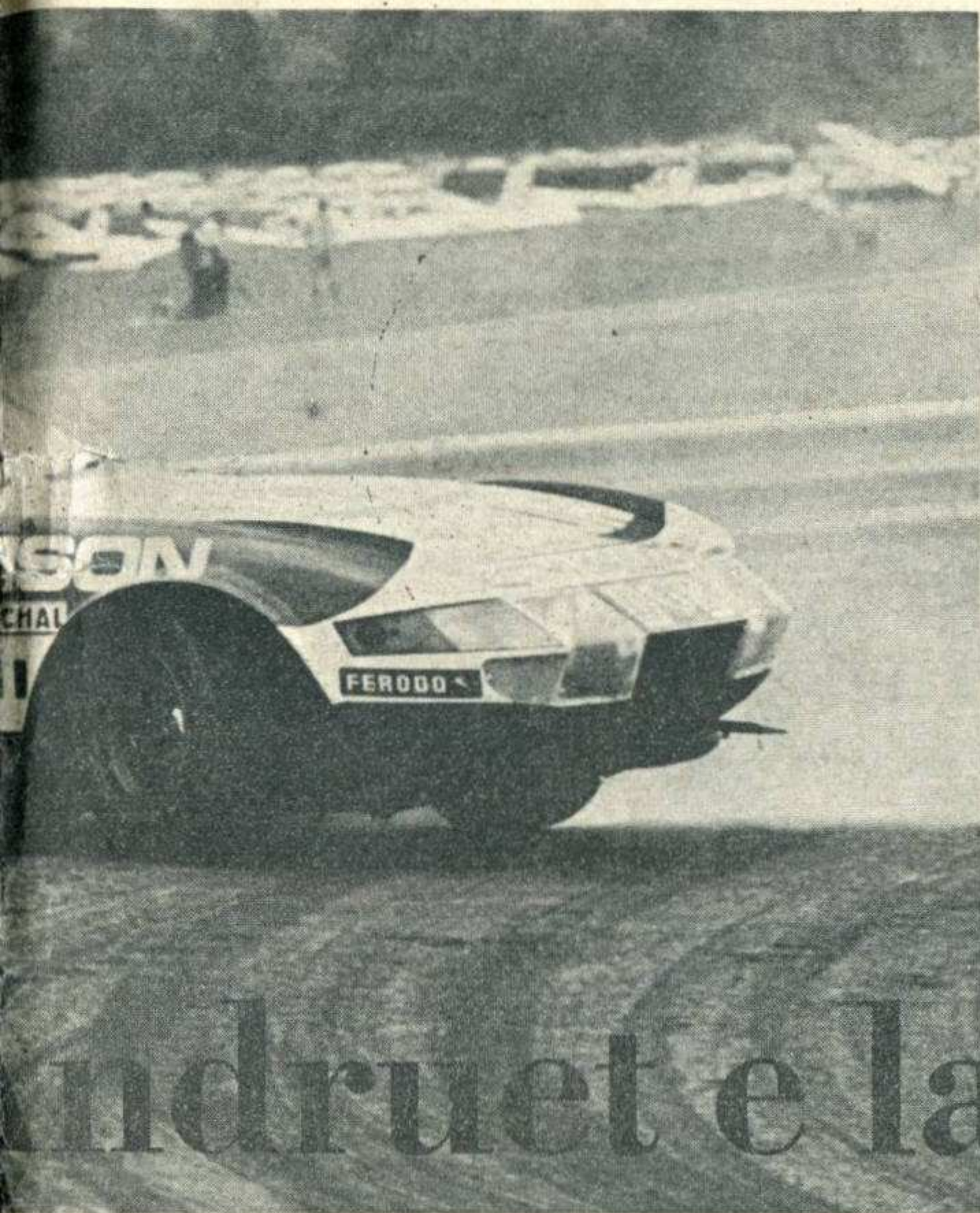
za delle macchine di produzione in serie su quelle che lo sono soltanto artificialmente in virtù di regolamenti fasulli. La ripresa da parte degli organizzatori del Tour di questa formula naturale, con la esclusione dei prototipi che i regolamenti permettono troppo spinti, è da salutare con compiacimento, ed è l'unica possibile se non si vuole trasformare questa gara splendida in una farsa (come era avvenuto nelle edizioni della ripresa).

Per gli uomini questa corsa è stata esaltante, perché tutti hanno la consapevolezza che è da una gara come questa che risalta il pilota più completo. Quello cioè capace di affrontare tutte le situazioni abbastanza bene. In ognuna delle sfaccettature che formano la poliedrica figura del guidatore di automobili completo, vi sarà magari, anzi certamente, chi è migliore di Andruet, di Elford, di Larrousse eccetera. In pista magari, quelli della Formula 1 (Lionel Roth BT 38) ro fatto meglio; quelli delle cronoscalate (Francis Francisci BT 38) ro fatto meglio; sulla strada da quelli che fanno solo rallyes avrebbero forse fatto meglio. Nell'insieme però davanti a tutte le specie di difficoltà e condizioni, sono loro i migliori ed è per questo che amiamo il Tour de France, superconcentrato di automobilismo sportivo che vorremmo tanto diventasse, tornasse ad essere, la base vera dello sport, oggi troppo spezzettato in specializzazioni che se sono spettacolari e remunerative, non sono però nello spirito vero dello sport.

E' chiaro che non sono soltanto quelli dei posti alti di classifica a meritare ammirazione. Vi sono anche molti altri. Quelli che disponevano



Al Montjuich, si danno battaglia le due Ferrari iscritte da Charles Pozzi di Rouveyran ed Andruet



Ha deciso una foratura il mini TOUR (degli esordienti)

NIZZA - Parallelo al Tour de France a partire da Rouen c'è stato il Grand National, una specie di Tour dell'Avvenire, per usare l'espressione che era stata coniata per i ciclisti dilettanti che si affiancavano ai professionisti nel Giro di Francia ciclistico. Un vero festival degli esordienti, con molta gente dotata soltanto di entusiasmo e spirito d'avventura, ma con parecchi giovani veramente in gamba. Battaglie incredibili, ingenuità altrettanto incredibili, ma sempre sotto il segno della estrema correttezza e della cavalleria. Macchine davvero impeccabili, se non nella sostanza, sicuramente nella presentazione. Moltissime le coppie marito-moglie, o di fidanzati, senza che il tutto avesse l'aria di scampagnata, ma al contrario con enorme serietà. Disciplina stretta, con educatissima ubbidienza. Una vera festa gioiosa, per chi vuol bene davvero allo sport.

Avremmo voluto che ad assistervi vi fosse qualcuno di nostra conoscen-

za, che avrebbe così capito come sia fatta la strada della vera iniziazione allo sport...

Vedete qui sotto la classifica finale dei primi venti. I nomi che trovate sono sconosciuti, adesso, ma scommetteremmo che tra qualche tempo saranno tra quelli ripetuti spesso. Ha vinto Alibelli dal chiaro nome italiano anche se francese da due generazioni, che aveva la Porsche 2400 di proprietà di Larrousse. E' stato bravissimo, ma anche fortunato, perché fino a due giri dalla fine dell'ultimo circuito, al Paul Ricard, in classifica davanti a lui c'era quel Roland che è secondo. Una semplice e stupida foratura ha fermato la Alpine Renault di Roland, che ha così perduto il gruzzolo tanto faticosamente raccolto. Accade, purtroppo, e non ci si può far nulla. Però la prestazione resta e lo si deve accomunare ad Alibelli nell'applauso.

f. l.

GRAND NATIONAL - Corsa per esordienti abbinata al Tour de France.

CLASSIFICA GENERALE

1. Alibelli-Berthet (Porsche 911S 2400) 1.56'12" (primo Gr. 4); 2. Roland-Scheiderlin (Alpine 1600) 1.56'40"5; 3. Ayri-gnac-Caussignac (Porsche 911S) 1.57'33" e 5; 4. Borras-Sagnier (Porsche 911S) 1.57'36"3; 5. Sinpy-Gibault (Alpine 1600) 1.59'02"9; 6. Jaunet-Tapy (Alpine 1600) 2.00'21"2 (primo del Gr. 3); 7. Coste-Delval (Capri 2600) 2.00'46" (primo del Gr. 2); 8. Strapazon-Debutler (Porsche 911) 2.01'02"9; 9. Briavoine-Knapick (Capri 2600) 2.01'37"5; 10. Boulinguez-Lerbut (Alpine 1600) 2.02'07"8; 11. Servanin-Pin (Porsche 911S) 2.02'11"8; 12. Desvignes-Rouff (Alpine 1600) 2.02'39"7; 13. Pradeau-Quaghozzi (Capri 2600) 2.02'51"4; 14. Maudhy-Courson (Alpine 1600) 2.04'11"8; 15. Hazard-Janlou (BMW 2002) 2.04'12"5 (primo del Gr. 1); 16. Simon-Basile (Alpine 1600) 2.04'36"9; 17. Billet-Firquet (Porsche 911S) 2.05'00"3; 18. Yovnik-Philippe (Alpine 1600) 2.05'23"6; 19. Segolen-Veron (Renault Gordini) 2.05'34"4; 20. Michoud-Michoud (Alpine 1600) 2.05'40"4.

Andruet e la Ferrari GTB4

di macchine, ad esempio, strettamente di grande serie, come i piloti delle Alfa Romeo 2000 o delle Camaro e BMW, e quelli che non disponevano dell'assistenza tecnica massiccia di cui altri hanno goduto, non avendo problemi finanziari.

Tuttavia per tutti quelli che hanno finito il Tour resta la soddisfazione personale di una impresa che essi fanno davvero bella e anche quelli che non avevano, né potevano avere ambizioni, nemmeno parziali, lasciano il Tour con il piacere di una bella avventura felice. E' lo stesso spirito con cui moltissimi si allineavano alla favolosa Mille Miglia, o si allineano alla Targa Florio. Uno spirito che sa davvero di sport senza calcoli.

La mancanza di avversari per le Ferrari, a metà corsa, pareva aver tolto attrattiva alla gara per la mancanza di confronto tra le macchine.

Ai nostri occhi è stata invece attrattiva il fatto di vedere Elford e Andruet, perché ha aperto il confronto tra uomini, in condizioni di uguaglianza tecnica che non potevano che esaltare le qualità individuali. L'avvincente duello tra Elford ed Andruet lo dimostra. L'anno prossimo, già se ne parla, di Ferrari Daytona ce ne saranno tante al Tour, come probabilmente ci saranno tante altre macchine esistenti o da venire, a rendere la gara davvero sempre appassionante. La formula è buona, anche se ha bisogno di ritocchi: nove giorni sono troppi e sarà bene tornare al massimo di una settimana, con itinerari ed orari meglio distribuiti. La formula di comparazione tra le prestazioni in circuito e quelle in salita, con la divisione dei tempi in circuito per



Sopra, ancora al Montjuich in azione Larrousse, con la Capri con cui ha condotto a lungo il Turismo Speciale. Sotto, Elford, con la Ferrari anch'egli sfortunato, ritiratosi per una uscita di strada



quattro ai fini dell'aritmetica della classifica, ci suona falsa perché favorisce troppo le prestazioni a cronometro in confronto di quelle in linea, che tra l'altro sono in realtà più difficili. E' infatti meno facile ottenere scarti di rilievo in circuito, per i riferimenti continui che ognuno può avere ed anche per le scie. Quindi bisognerà ridare ai circuiti la importanza che hanno. Comunque queste sono considerazioni marginali, che non diminuiscono la validità delle prestazioni che sono state registrate.

Vi abbiamo parlato dei primi, ed era giusto. Ma vi sono anche le prodezze di altri. Come quelle della incredibile Marie Claudet Beaumont che ha spremuto dalle sue braccia femminili tutto quello che avevano, per portare alla fine la mastodontica Corvette, già mostruosa per un uomo robusto sulle strade d'Europa. Come quello di Ragnotti, che ha portato alla vittoria tra le Turismo di serie la altrettanto grossa, ma non altrettanto sportiva Camaro, compiendo miracoli di intelligente acrobazia per tener testa alle Alfa Romeo 2000 anche nelle prove in cui la logica avrebbe voluto che egli fosse svantaggiato. Come quelle, appunto, degli uomini delle Alfa Romeo 2000 GT, che sono giunte in tante a Nizza e che offrono alla marca milanese una ulteriore soddisfazione di qualità e di numero, diventata ormai abituale.

Per l'Alfa, proprio come era avvenuto per anni in questa gara, il Tour 1972 è stato felice, e non poteva essere altrimenti, perché le 2000 coupé

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 28



Sul lungomare di Biarritz, vediamo schierate le vetture che hanno preso il via per questa edizione del Tour de France Automobile, che hanno concluso la loro marcia dopo nove giorni a Nizza

CONTINUAZ. DA PAGINA 27

milanesi sono tra le macchine migliori che esistano sul mercato attualmente. D'altra parte è proprio puntando sulla partecipazione a corse come questa, nelle quali le qualità effettive delle macchine vengono esaltate, che l'Alfa esalta la sua produzione di eccellenza. Come hanno dimostrato di

ben capire quelle che le Alfa comprano.

E' stato un bel Tour de France, e siamo lieti di avervi assistito. Ci rimane il rimpianto di non aver visto in gara nessuno dei nostri piloti, rimpianto che si mescola al dispetto perché ci porta a constatare come forse molti tra noi preferiscano le glorie da campanile alla effettiva

consistenza sportiva. E' un discorso che spiacerà a parecchi, ma non ci si venga a dire che occorre troppo tempo e costa troppo. Insieme ai 78 del Tour de France abbiamo visto i 140 del Grand National, gente che alle corse si sta avvicinando, in letizia e umiltà. Mica saranno tutti miliardari perdigiorno, no?

f. l.

L'assurda accusa che ha motivato il ritiro delle ALPINE (per i rumori)

Le FERRARI fanno ostruzionismo!

DALL'INVIATO

BIARRITZ - Vigilia movimentata per la diciassettesima edizione del Tour de France. Dei circa cento iscritti soltanto una ottantina si presenta alle verifiche tecniche, che si svolgono in una atmosfera un poco tesa. Infatti circola insistentemente la voce che già prima della partenza ci saranno delle contestazioni che riguardano alcune macchine. I commissari tecnici sono in allarme e sono abbastanza rigidi sulla applicazione del regolamento. A farne le spese sono le Ferrari Daytona e alcune Porsche che hanno i sistemi di scarico piuttosto liberi e che quindi fanno molto rumore. Le macchine sono rifiutate e sono invitate a ripassare con scarichi che siano in regola, vale a dire che non facciano rumore eccessivo. Non c'è un sistema di controllo scientifico rigoroso, per cui le contestazioni potrebbero essere molto varie, sul piano legale. Nessuno vuole tuttavia scendere sul terreno della carta bollata e quindi i responsabili delle marche sotto inchiesta si fanno premura di provvedere ad una almeno parziale modifica dei loro scarichi in modo da metterli in regola almeno « auditiva » con le richieste del regolamento.

Il problema grosso è dato dal fatto che fino a ieri, pur esistendo nel regolamento una precisa norma che richiedeva scarichi in regola con le norme della circolazione stradale, nessuno aveva mai pensato ad effettuare un controllo effettivo. Cosicché quelli che avevano la abitudine del Tour de France della vecchia serie e di quelli della nuova che hanno preceduto questo, si sono presentati con gli scarichi semilibri. Il risultato è stato che le macchine sono state rifiutate e così hanno dovuto ricorrere a soluzioni estemporanee. Qualche Porsche ha adottato un sistema abbastanza astuto consistente nell'apertura di due bocche posteriori sulla marmitta orizzontale, tipica di queste macchine, aperture che sono state poi tappate con coperchi mobili incastrati a mezzo di un sistema a baionetta.

La normale apertura di scarico è stata conservata cosicché con la stessa marmitta potevano avere sia uno scarico pressoché libero sia uno scarico controllato e meno rumoroso.

Le Ferrari tuttavia non potevano farlo perché alle verifiche si erano presentate con il sistema detto « corto » cioè con le bocche di uscita poste lateralmente a circa metà della vettura. Nella impossibilità di rimediare altrimenti, è stata adottata una soluzione di emergenza che consisteva nella imbottitura della marmitta terminale con della paglia di ferro, proprio di quella che le buone massale adoperano per pulire le pentole in cucina. Evidentemente questo palliativo ha assorbito il rumore al momento delle verifiche ma non è servito a mantenere lo scarico silenzioso per molto tempo.

Cosicché già durante la prima delle prove speciali il rumore delle Ferrari è parso eccessivo a qualcuno che ha violentemente protestato. Dopo la prima prova speciale inclusa nella semitappa Biarritz-Biarritz e che doveva servire soltanto a dare una prima graduatoria fittizia e non valida comunque per lo schieramento di partenza del circuito di Nogaro, c'è stato il reclamo ufficiale delle Alpine contro le Ferrari e contro le Porsche. I commissari lo hanno semiaccolto nel senso che hanno deciso una ammonizione nei confronti delle macchine che erano più rumorose, senza però prendere nessuna posizione decisa, senza cioè comminare sanzioni e penalizzazioni.

Il giorno seguente le Ferrari si sono presentate con addirittura dei tubi di scarico perfettamente regolamentari, di quelli del tipo lungo che vengono montati sulle macchine di serie e che sono evidentemente molto silenziosi avendo ottenuto la omologazione delle varie autorità nazionali preposte alla circolazione normale. Pare che nonostante questo la perdita di potenza delle Ferrari sia stata molto ridotta, e con ciò resta inspiegabile che quella soluzione tanto criticata sia stata adottata.

Tutto sembrava essere tornato alla normalità ma sul circuito di Bonogar

le cose si sono guastate perché i dirigenti delle Alpine hanno creduto di interpretare nella condotta di gara di Elford un vero e proprio ostruzionismo nei confronti delle loro macchine. Elford infatti veniva quasi regolarmente raggiunto dalle Alpine nella parte sinuosa del tracciato ma poi si staccava altrettanto regolarmente appena le doti di accelerazione di potenza della Ferrari potevano esprimersi. Era la sua condotta di gara regolare e normale ma quella delle Alpine hanno creduto che si trattasse di una ritorsione verso la discussa decisione di rendere silenziosi i tubi di scarico. E così il direttore sportivo delle Alpine, Jacques Chénisse, ha messo in atto la minaccia che aveva già fatto balenare la sera precedente, ritirando dalla gara le due macchine ufficiali affidate a Nicolaas e Darniche.

Nel testo di un comunicato ufficiale, diffuso a nome della Automobili Alpine, Chénisse afferma che le due differenti vicende non danno garanzia che gli organizzatori del Tour sappiano difendere in eguale modo gli interessi di ognuno e che quindi riteneva inutile continuare a correre in una gara che gli sembrava viziata in partenza. Decisione che è stata molto discussa e che ha avuto molte successive polemiche.

Comunque sia questo ha tolto di gara subito le Alpine Renault ufficiali, lasciando soltanto quella di Therier a far da contrappeso alle Ferrari ed alle Porsche, soprattutto alla Ford Capri ufficiale di Larrousse che nelle prime gare si è rivelata in sostanza la macchina più pericolosa del Tour, ai fini della vittoria.

Sono partiti in 78 e tra gli assenti che figuravano sulla prima lista di iscritti sono da rilevare la Ferrari Daytona della Nart di Chinetti che non si è presentata, una delle due macchine iscritte dalla scuderia Filipinetti e le due Alfa Romeo Montreal che erano state iscritte dalla Autodelta e che non sono state portate a Biarritz.

f. l.

Prologo Biarritz-Biarritz (km. 50)

ELFORD testa-coda

E' una minitappa con una prova speciale in mezzo. Serve soltanto come avvio, per determinare una graduatoria, tanto per avere gli elementi per assegnare le posizioni di partenza della gara sul circuito di Nogaro.

Tuttavia, oltre alla faccenda del rumore delle Ferrari, questa minitappa in antetour mette fuori gara subito due macchine: l'Alfa Romeo 2000 di Hommel e la Alpine di Corinne Koppenag. E su qualche macchina soltanto fuori piccoli guai, bastanti a mettere allarme. Elford compie un testa-coda, Andruet aveva i freni troppo teneri, Larrousse e Chasseuil con le Capri si lamentano di aver marciato per un pezzo con le candele bagnate. Nessuna tragedia, comunque, perché anche gli scarti sono minimi.

Prova Speciale Biarritz-Bois de Sainte Pee (22,5 km)

1. Therier (Alpine 1600 S) 10'56"7 (primo cat. GTS); 2. Andruet (Ferrari 365 GTB) 10'57"3; 3. Larrousse (Capri 2600 RS) 11'02"5 (primo cat. TS); 4. Darniche (Alpine 1800) 11'08"1; 5. Chasseuil (Ford Capri) 11'08"9; 6. Nicolas (Alpine 1800) 11'13"3; 7. Elford (Ferrari 365 GTB) 11'17"5; 8. Ballot-Lena (Porsche 911 S) 11'27"7; 9. Vinatier (Ford Capri) 11'29"9; 10. Rouveyran (Ferrari 365 GTB) 11'37"7; 11. Touroul (Porsche 911 S) 11'58"3 (primo cat. GT); 12. Maublanc (BMW 3000

Alfa Romeo 2000, con Fiorentino, Lefevre e Laigniez bravissimi nonostante una carenza di freni. Abbandona la Capri di Billiard, la Alpine di Marquet e la Camaro di Sage il quale ha una ruota storta.

Le Alpine ufficiali di Darniche e Nicolas vengono ritirate, cosicché a dar fastidio ai primi resta soltanto quella 1600 (motore a iniezione) di Therier, iscrittosi privatamente.

Dopo parecchia strada veramente cattiva arrivano a Barcellona.

Circuito di Nogaro (16 giri pari a 52,5 km) (ricordiamo che per stilare la classifica finale i tempi effettivi impiegati nelle gare in circuito vengono divisi per 4) 1. Larrousse (Ford Capri) 7'17"7; 2. Therier (Alpine 1600) 7'27"5; 3. Elford (Ferrari Daytona) 7'35"2; 4. Nicolas (Alpine 1800) 7'35"3; 5. Darniche (Alpine 1800) 7'35"4; 6. Ballot-Lena (Porsche 911 S) 7'35"6; 7. Andruet (Ferrari Daytona) 7'37"7; 8. Rouveyran (Ferrari Daytona) 7'37"7; 9. Chasseuil (Ford Capri) 7'38"7; 10. Vinatier (Ford Capri) 7'39"6; 11. Plot (Porsche 911 S) 7'40"4; 12. Bardini (Porsche 911 S) 7'49"9; 13. Touroul (Porsche

Pagato



12'01"9 (primo cat. T); 13. Snobeck (Alpine 1600) 12'06"1; 14. Bardini (Porsche 911 E) 12'08"1; 15. Villanueva (Porsche 911 S) 12'08"8; 16. Balas (Porsche 911 S) 12'14"3; 17. Henry (Alpine 1600) 12'15"3; 18. Ragnotti (Chevrolet Camaro) 12'19"3; 19. Plot (Porsche 911 S) 12'22"8; 20. Gedehem (Porsche 911 S) 12'24"8; 21. Fiat (Opel Ascona) 12'33"7; 22. M.C. Beaumont (Chevrolet Corvette) 12'33"7; 23. Greder (Opel Commodore) 12'35"9; 24. Fiorentino (Alfa 2000 GTV) 12'36"2; 25. Lefebvre (Alfa 2000 GTV) 12'36"5; 26. Sabine (Porsche 911 S) 12'37"7; 27. Thiry (Porsche 911 S) 12'38"9; 28. Laigniez (Alfa 2000 GTV) 12'41"3; 29. Laurent S. (BMW 3000 S) 12'41"5; 30. Mercier (Audi 100 S) 12'41"7; 31. Gautron (Opel Ascona) 12'42"2; 32. Aimeras (Porsche 911 S) 12'42"2; 33. Depnic (BMW 3000) 12'42"5; 34. Dirand (BMW 3000 S) 12'44"1; 35. Imbert (Alfa 2000 GTV) 12'47"7.

1.a Tappa Biarritz-Barcellona (km. 650)

Fuori le ALPINE

Il Tour comincia davvero con la prima tappa, da Biarritz a Barcellona. Partono in 76, ma a Barcellona ne arrivano meno. A Nogaro Larrousse è il più forte, con Elford che lo segue a distanza. Alcuni dicono che egli ha fatto da tampone volontariamente, ostruendo il passaggio. Lui si difende affermando che se alcune macchine piccole lo avevano raggiunto nella parte sinuosa appena c'era del diritto le staccava in accelerazione e che quindi non poteva certo tirarsi da parte. Comunque la sua macchina finisce la gara con molte ammaccature nella parte posteriore, per le « musate » che gli hanno dato in molti.

Andruet fa un testa-coda e perde posizioni. Tra le GT di serie comincia la battaglia tra le Porsche e nelle turismo di serie Ragnotti si impone seguito dalle

911 S) 7'59"2; 14. M.C. Beaumont (Chevrolet Corvette) 8'02"6; 15. Greder (Opel Commodore) 8'02"9; 16. Balas (Porsche 911 S) 8'03"2; 17. Snobeck (Alpine 1600) 8'05"3; 18. Sabine (Porsche 911 S) 8'11" e 2; 19. Villanueva (Porsche 911 S) 8'11"5; 20. Thiry (Porsche 911 S) 8'14"5.

2.a Tappa Barcellona-Albi (km. 470)

Il camion di CHASSEUIL

La seconda vera tappa comincia con la prova sul circuito di Barcellona, quello del Montjuich che ospita anche le gare internazionali (avrà anche il G. P. di Spagna del 1973). Le macchine in gara sono ancora tre e quindi sono divise in tre serie, secondo l'ordine d'arrivo. Nella seconda serie CHASSEUIL (Alpine della bionda Dacromont) comporta abbastanza bene ma completa il testa-coda causato dalle gomme poco adatte alle gare di velocità in circuito. Così, anche perché la Dacromont ha il piede destro ingessato (era caduta di motociclo qualche giorno prima del Tour) decide di ritirarsi, il che priva il Tour dell'unica partecipazione italiana, quella di Cica Lurani.

La terza serie è quella dei migliori. Si ritira Maublanc (BMW) che dopo aver compiuto qualche giro lasciandosi dietro una gran fumata (eccesso di olio, dicono) va a sbattere contro un guardrail. La Capri di Vinatier lascia una notevole scia di fumo dalla parte destra, ma pare che non sia allarmante. Alla fine della prova l'Alpine di Therier arriva con la ruota posteriore sinistra contorta e la gomma afflosciata, perdendo quasi un giro. La Chevrolet Corvette di M. C. Beaumont surriscalda e la piccola bionda deve andare adagio. Abbandona la BMW 3000 di Dirand (rottura del differenziale).

Prima di arrivare sul circuito, la Capri di Chasseuil è andata a sbattere contro un camion e non ha potuto conti-

MOR
(Leda
SC
(Braban

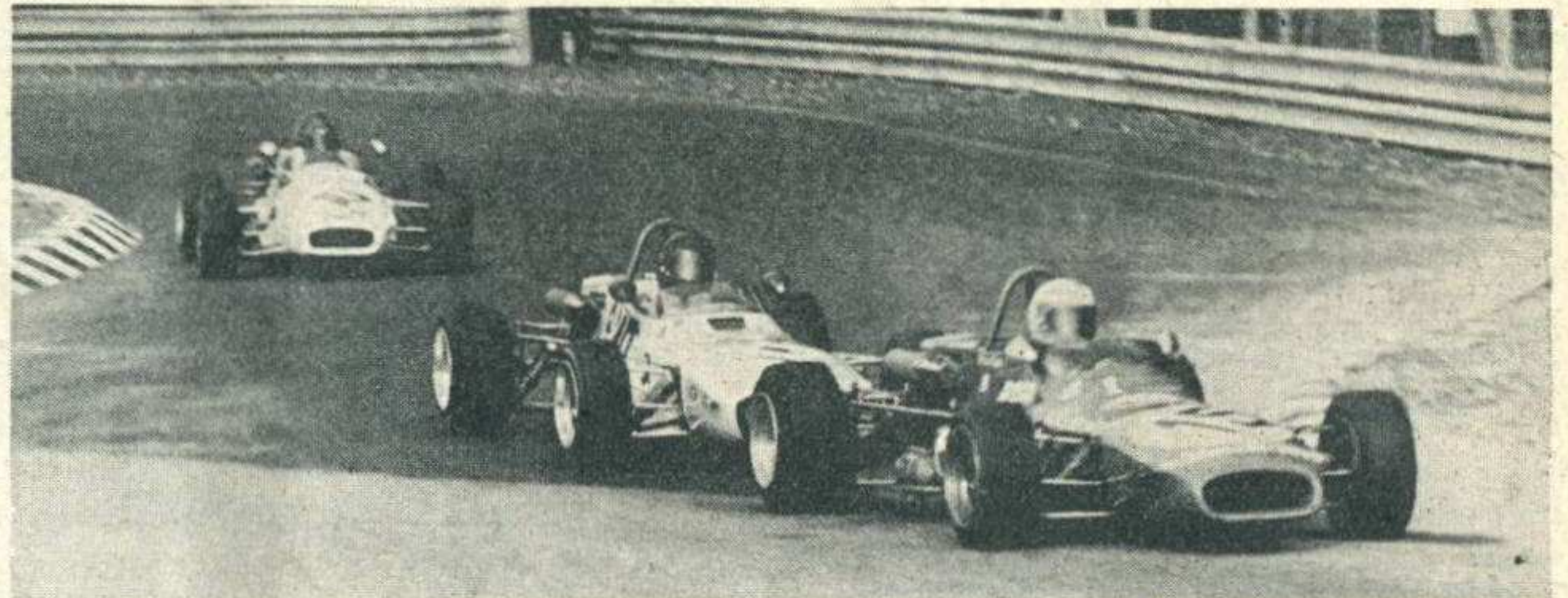
Si è concluso a MONZA il campionato Ford Chevron



FRANCIA (F. FORD)



RAGAIOLO (F. 850)



Nel corso della finale della Coppa Agip di Formula 3, le Brabham BT 35 di Pesenti Rossi, Fontanesi e Carlo Giorgio (che vincerà) escono dalla variante di Mirabello (ATTUALFOTO)

FRANCIA tricolore (ma c'è un reclamo)

MONZA - Le monoposto di F. 3 indubbiamente attirano il pubblico e qui a Monza se ne è visto abbastanza e possiamo ben credere che una buona parte fosse qui solo per questa finale di F. Ford, che alla conclusione di un campionato ricco di colpi di scena non aveva ancora laureato il suo vincitore. Erano in tre che aspiravano a questo titolo: Sassi con quattro vittorie e un terzo posto, poi a pari punti, Mantova e Francia con tre vittorie ciascuno.

La corsa per la verità si è decisa nella prima batteria, quando Sassi, che aveva già preso la posizione di testa, è incappato in un pneumatico che non ne voleva sapere di rimanere gonfio, perdendo così molto tempo per la sostituzione e allo stesso momento la possibilità di arrivare in finale ben piazzato. In questa maniera, con Mantova che aveva lasciato la vittoria della batteria a Vairani, il meglio piazzato per la vittoria finale era in-

dubbiamente Francia, che dopo aver vinto la sua batteria partiva in prima fila nella finale.

E così puntualmente è stato: Giorgio Francia, con una freddezza ed una precisione inappuntabili non ha mancato il bersaglio, anche se la volata finale con Bossoni aveva dato un attimo di suspense (Francia aveva assolutamente bisogno dei 9 punti per la vittoria finale nel campionato) che si è quindi concluso, vittoriosamente, per la Pirola del simpatico « baffo » genovese, che ha palpitato sino all'ultimo metro, sino sulla linea d'arrivo varcata dal puntuale Francia.

C'è stato un'altro episodio divertente che ha movimentato questa finale: ed è stato pochi metri dopo la partenza, all'imbocco della prima chicane (che per fortuna vedremo ancora in azione in occasione della Carri e poi si dovrà pensare a una sistemazione più efficiente). Passati i primi quattro o cinque qualcuno si è messo di traverso,

ostruendo il passaggio e fermando l'allegria carovana. Poi, a colpi di « Prego, si accomodi, passo prima io » e via dicendo, l'assembramento si è sciolto. Ma ormai le lepri se ne erano andate. La corsa era saldamente nelle mani del trio Francia, Santi e Bossoni: e a niente è valso il bellissimo, disperato inseguimento di Lorenzo Sassi, che mangiava ben due secondi al giro al gruppetto dei primi. E in questo modo, con Francia che non sapeva più se piangere o scoppiare dalla felicità si è concluso questo 3. Campionato Chevron di F. Ford, che vede vincitore Giorgio Francia, su Sassi e Mantova (anche se è ancora in discussione il reclamo di Varano, che nel caso fosse accettato e si invalidasse la gara rimetterebbe la vittoria finale a Sassi, togliendo i nove punti che in quell'occasione Francia aveva guadagnato).

Leopoldo Canetoli

GIORGIO in F. 3 ritrova la volata giusta

MONZA - Con un sole primaverile che veramente non ci aspettavamo a Monza bardati come eravamo di impermeabili e ombrelli, si è disputata questa bellissima gara di F. 3 (internazionale, foro 21,5 mm), veramente entusiasmante dal primo all'ultimo giro. Una gara veramente tirata, con quattro piloti, che hanno condotto il carosello dei quindici giri in programma alternandosi diverse volte, sempre corretti nelle staccate e soprattutto nella volata finale, dove spesso volte qualcuno, per troppa foga, era riuscito quest'anno a perdere la gara. Alludo proprio a Carlo Giorgio, che con questa sua volata che non fa una grinza ha soffiato il primo posto a Pesenti, che ingenuamente lo ha tirato fino davanti al traguardo, offrendogli una ottima scia. Perché, e ormai ci siamo ripetuti decine di volte, qui a Monza si vince solo sfruttando adeguatamente le scie. E non sono bastate le chicane: la corsa è stata condotta dal gruppetto ancora più compatto del solito proprio per il motore internazionale, che strozzato 21 5, rende ancora meno selettive le gare.

Per tutta la corsa infatti i primi quattro si sono tirati, giocando con questa strana componente aerodinamica che avrebbe potuto laureare uno qualunque dei quattro. Fontanesi si è subito tolto di mezzo da solo, tirando diritto alla chicane all'ultimo giro, quando era in testa e aveva molte chances di una bella vittoria: Flammini (il quarto della situazione) si è accentato del suo terzo posto, un ottimo piazzamento davvero per questo ragazzo, alle sue prime esperienze in F. 3, con una macchina gloriosa, già vincitrice di due titoli italiani.

Da questo « poker » come abbiamo detto è emerso Carlo Giorgio, un giovane che finalmente ha ritrovato se stesso, dopo la deludente fine stagionale, che lo ha privato di un titolo italiano che già pareva a tutti suoi. Poco da dire invece del recente campione italiano della specialità: Vittorio

Brambilla è uscito subito di scena, dopo aver toccato il guardrail alla chicane di Mirabello nel corso del primo giro. In precedenza il monzese era giunto terzo nella sua batteria alle spalle di Flammini che aveva vinto la volata su Carlo Giorgio.

LE BATTERIE

PESCE si dispera

Venti per batteria si schierano nel primo pomeriggio. Manca in questa prima corsa « Gero » che ha il motore in disordine e cede il posto a « Canale ». Non partono per il giro di ricognizione Baliva e Pavesi che accusano noie rispettivamente all'impianto elettrico e alla frizione.

Al via Giorgio va subito in testa, mentre Marazzi dalle file successive si fa subito sotto. Al primo giro transitano infatti Giorgio Marazzi e Vittorio Brambilla, seguiti poi da Flammini, Cerulli e dallo Svizzero Link.

Nel corso del sesto giro inizia lo spettacolo alla chicane — il primo è Pesca, che stacca di netto una sospensione, mentre due giri dopo è Brambilla a tirar diritto e a perdere posizioni. Per la volata finale Flammini ce la fa a resistere a Giorgio, regolando nell'ordine Brambilla, Colombo e Link.

Per la seconda invece un po' più di movimento, mentre la Lombardi entra di fretta al box dopo la ricognizione, assieme a Maggi, pochi metri dopo il via il primo « botto ». Nella frenata generale alla staccata per la chicane sono in tre a toccarsi e non si capisce bene come siano andate le cose: certo che chi ci ha rimesso di più è stato l'unico che forse non c'entrava niente, il povero Pesca

che distruggerà la Tecno contro il guardrail spintovi da qualcuno. Gli altri due erano Bon e « Gimax ». Metastamente commentava Pesca: « Magari mi fossi rotto un braccio: certamente mi sarebbe costato meno di questa catastrofe! ».

La corsa proseguiva col tandem Fontanesi-Pesenti nettamente al comando, davanti a Ricci e Mantova. E le cose si mantenevano così per loro fino al termine. Per la volata finale tutto era quindi in discussione tra i due: uscendo primo dalla parabolica Pesenti si è fatto sfilare con una manovra da manuale da Gigi Fontanesi, che non ha quindi avuto problemi a tagliare per primo il traguardo.

Ancora venti macchine per la finale, che si disputa però sulla distanza di quindici giri. Pesenti ancora una volta parte meglio di Fontanesi e va subito al comando, mentre Vittorio Brambilla è subito fermo (cioè perde tempo prima e poi si fermerà nel corso del sesto giro) per la toccatella alla chicane di Mirabello.

Si forma il gruppetto in testa: Giorgio, Flammini, Pesenti e Fontanesi, che per tutta la gara procedono ruota a ruota, mentre al quarto giro sono fermi a Lesmo Marazzi e Mantova, il primo uscito di strada per non toccare Mantova in testa-coda alla seconda curva di Lesmo. Alle spalle dei quattro si accende un bel duello tra Ricci e Colombo e sarà il primo a prevalere solo di un soffio sulla linea del traguardo.

Dal nono passaggio non transita nemmeno Cerulli, vittima di un banale guasto alla pompa della frizione. Da questo momento niente più accade fino all'ultimo giro, quando Fontanesi sciupa tutta la gara con un « dritto » alla variante che solleva un grido di stupore nella folla che si accalca sulle tribune. Si arriva quindi alla volta — e ancora una volta — Carletto Giorgio la spunta davanti al sempre positivo Alessandro Pesenti Rossi.

LE BATTERIE

La prima, con Sassi e Mantova, vedeva il ragazzo di Reggiolo subito in testa, e poi subito fermo per la gomma a terra. Il comando era allora preso da Mantova, poi da Vairani che terminava la gara mantenendo la prima posizione. Al secondo giro Mattioli, arrivato lungo alla variante del box, staccava di netto una ruota, mentre all'ultimo giro abbiamo assistito a una scena incresciosissima: è stato Scardini, che arrivato lungo alla variante stessa, invece di sottostare alla « forca caudina » della scappatoia, con manovra perlomeno avventata e contro l'ordine dei commissari sventolanti ritornava indietro contro mano e riprendeva incurante.

Questo gesto naturalmente costava la partecipazione alla finale (e probabilmente verrà a costargli anche qualcosa di più quando le autorità sportive avranno analizzato il suo caso).

La seconda batteria non è stata invece molto movimentata: subito in testa il trio Santi, Francia e Bossoni (che poi avrebbe sbancato anche nella finale) con dietro di loro il vuoto. Per un po' Sterzel ha tentato di resistere, assieme a Gallini: ma il loro tentativo è risultato vano.

RAGAIOLO solitario nella F. 850

MONZA - E ancora una volta Orazio Ragaiolo ha vinto da dominatore questa corsa per le monoposto di F. 850 — e con questa vittoria il campionato italiano della categoria è ora matematicamente suo. La sua corsa è stata indubbiamente la corsa del più forte: scattato in testa dall'inizio ha continuato implacabilmente al comando per tutti i 10 giri in programma per terminare acclamato trionfatore davanti alla bandiera a scacchi del direttore di gara.

Nessuno ha mai messo in discussione la sua superiorità, nemmeno « Lucas », vincitore incontrastato della seconda batteria (la prima era stata appannaggio di Ragaiolo stesso), è mai riuscito a mettere le ruote della sua BWA davanti alla vincitrice con questo, di due titoli italiani (l'altro fu della Lombardi nel '70) e un campionato juniores con al volante Adelmo Fossati.

LE BATTERIE

Disputate nella prima mattinata, avevano visto la vittoria isolata di Orazio Ragaiolo, in testa dall'inizio alla fine. In questa gara, subito fermo per la rottura di un ammortizzatore Zorzi, giungeva secondo Rampini poi Maselli e Predaroli, mentre Prati si aggiudicava la volata su Capponi. Nella seconda batteria « Lucas » faceva subito il vuoto, mentre Cerulli sbiellava davanti a Del Giovane tardandolo involontariamente: secondo era subito Dacò che concludeva in questa posizione.

5. COPPA AGIP - Gara internazionale per vetture di Formula 3 - Monza, 24 settembre 1972.

LE CLASSIFICHE

1. batteria - giri 10 - km 57,750

1. Maurizio Flammini (Tecno Texaco) 20' 04" 6, media kmh 172,588; 2. Giorgio (Brabham BT35) 20' 05" 6; 3. Brambilla (Brabham BT35) 20' 10" 2; 4. Colombo (Brabham BT38) 20' 10" 2; 5. Link (Lotus Novamotor) 20' 10" 2; 6. Marazzi (Brabham BT35) 20' 10" 3; 7. Cerulli (Quasar) 20' 31" e 9; 8. Pavesi (Branca Novamotor) 20' 38" 1; 9. Bergami (Branca Novamotor) 20' 38" 1; 10. Minozzi (Gozzoli) 20' 38" 7; 11. Spreafico (GRD) 20' 46" 6; 12. Rosel (Lotus Alfa R.) 20' 57" 2; 13. Guidetti (Brabham BT38) 20' 58" 9; 14. Canale (Tecno Alfa R.) 21' 18" 5; 15. Avigni (Brabham BT35) 21' 19" 1; 16. Noè (Lotus) 21' 30" 1; 17. Ludescher (Brabham BT35) 21' 48" 4; 18. Pesca (Lotus Delta) a 4 giri; 19. Baliva (Tecno) a 5 giri.

Giro più veloce: il 10. di Vittorio Brambilla (Brabham BT35) in 1' 57" , alla media di kmh 177,692.

2. batteria - giri 10 - km 57,750

1. Luigi Fontanesi (Brabham BT35) 19' 56" , media kmh 173,829; 2. Pesenti Rossi (Brabham BT35) 19' 56" 1; 3. Ricci (Lotus Novamotor) 20' 20" 4; 4. Mantova (Branca) 20' 38" 8; 5. Provo (Brabham BT35) 20' 42" 2; 6. Manzoni (Tecno) 20' 42" 1; 7. Witt (Lotus) 20' 44" 5; 8. Bertaccini (Brabham BT35) 20' 45" 1; 9. Tenani (Brabham BT35) 20' 51" 3; 10. Gatta (Tecno) 21' 05" 5; 11. McCarthy (GRD) 21' 06" 1; 12. Albertin (De Sanctis) 21' 06" 3; 13. Lombardi (Lotus) 21' 06" 5; 14. Riesen (Brabham BT35) 21' 31" 6; 15. Enzo (Brabham BT35) 21' 33" 3; 16. Maggi (Branca Novamotor) 21' 33" 4; 17. Mermod (Brabham BT 35) a 9 giri.

Giro più veloce: l'8. di Alessandro Pesenti Rossi (Brabham BT35) in 1' 57" 9, alla media di kmh 176,335.

FINALE - giri 15 - km 86,625

1. Carlo Giorgio (Brabham BT35) 29' 42" 1, media kmh 174,990; 2. Pesenti Rossi (Brabham BT35) 29' 42" 2; 3. Flammini (Tecno Texaco) 29' 42" 9; 4. Fontanesi (Brabham BT35) 29' 47" 2; 5. Ricci (Lotus Novamotor) 30' 29" 7; 6. Colombo (Brabham BT38) 30' 29" 7; 7. Minozzi (Gozzoli) 30' 32" 2; 8. Bergami (Branca Novamotor) 30' 48" 3; 9. Gatta (Tecno) 30' 53" 8; 10. Provo (Brabham BT35) 30' 54" 4; 11. Bertaccini (Brabham BT35) 30' 54" 5; 12. McCarty (GRD) a 1 giro; 13. Tenani (Brabham BT35) a 1 giro; 14. Cerulli (Tecno Alfa Romeo) a 7 giri; 15. Brambilla (Brabham BT35) a 10 giri; 16. Mantova (Branca) a 12 giri; 17. Marazzi (Brabham BT35) a 11 giri.

Giro più veloce: il 4. di Maurizio Flammini (Tecno Texaco) in 1' 57" 4, alla media di kmh 177,086.

Ancora mistero sulle squadre F. 3 per Magny Cours

MONZA - Ancora niente di preciso sulla doppia squadra nazionale italiana che dovrà prendere parte al campionato a squadre da disputarsi a Magny Cours il 1. ottobre. Le fonti ufficiali tacciono: non si sa niente dalla CSAI, mentre gli stessi piloti mancano di informazioni precise. Di certo si sa solo che Pica ha rinunciato a partecipare, che Tino Brambilla voleva offrire il suo posto a un giovane e non sa ancora cosa fare (se andare a correre, cioè in F. 2 a Hochenheim).

Non si sa neppure chi sarà il direttore sportivo di suddetta squadra, che in un primo momento era sembrato Tavoni (e ci auguriamo che lo sia veramente!) e neppure come queste squadre saranno formate: si sta facendo il nome di « Gero » come sesto partecipante ma anche per questo bisognerà attendere una parola precisa da parte del nostro massimo ente sportivo.

Spettacolo nel Trofeo GABBIANI «GIRASOLE» e tanti numeri

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VARANO - Le «Turismo» hanno dato spettacolo. Non c'è dubbio. L'autodromo S. Cristoforo di Varano de' Melegari ha visto oggi una delle più belle manifestazioni della stagione e le protagoniste, le Turismo appunto, si sono trovate magnificamente sull'asfalto dell'autodromo varanese. La gara era organizzata dalla Scuderia Piacenza Corse (senza nessun contributo da parte dell'A.C. di Piacenza) e alla fine, per fortuna, anche per i ragazzi di Piacenza i conti sono tornati. Si è iniziato alle 10 del mattino e a quell'ora il pubblico non era molto numeroso, nel pomeriggio poi diventerà di 4.500 unità, perdendosi però lo spettacolo offerto dalle 600.

Alla partenza balza in testa Morriconi seguito da Loizzo, Buffoli, Conti e Lavazza sulla stessa linea. Il toscano però non termina il primo giro che Loizzo è già in testa. Il cosentino marcia spedito, mentre Morriconi rimane ad inseguire imitato da «Number One» Buffoli e Lavazza.

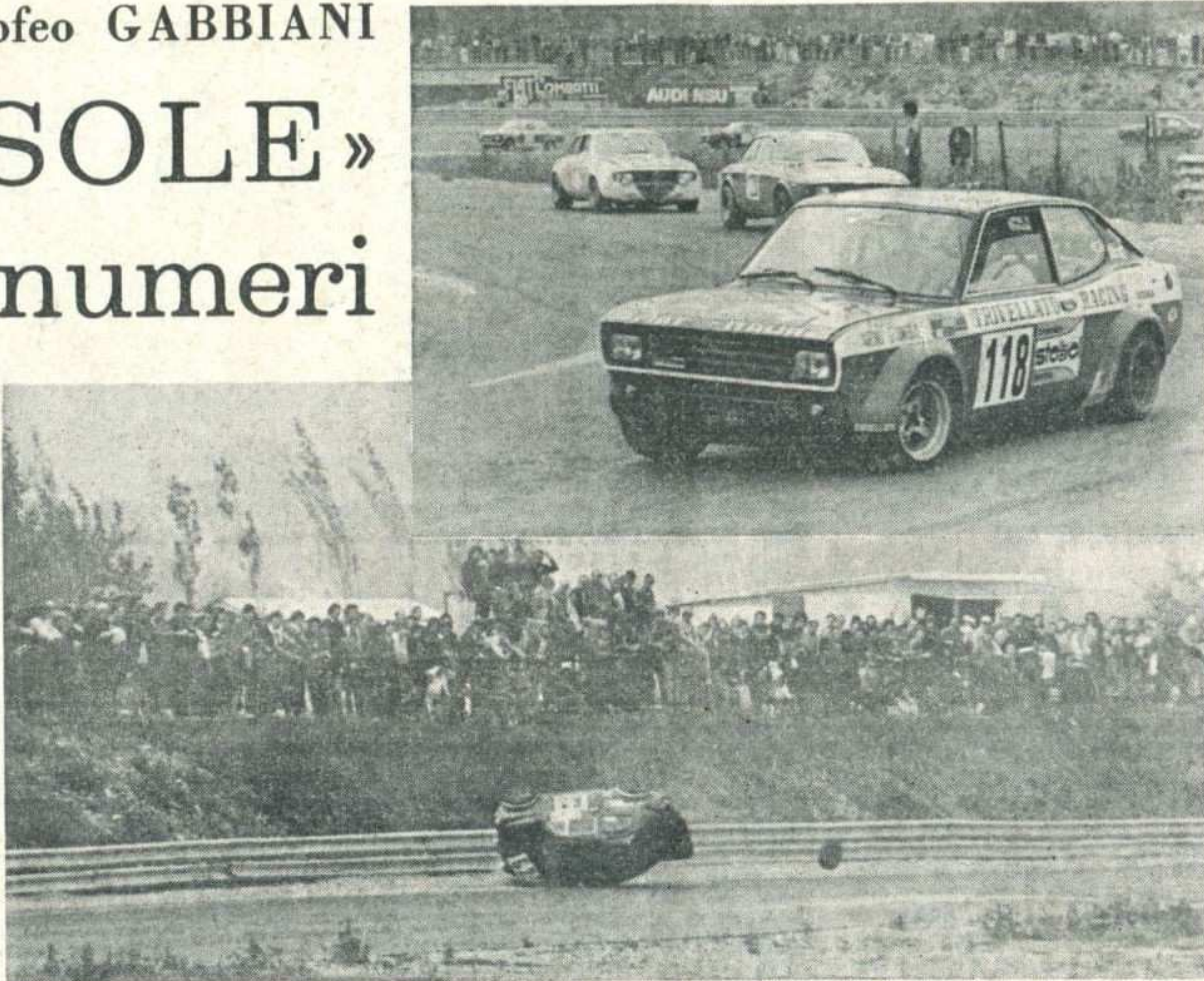
A questo punto «Number One» si gira alla esse, Lavazza passa in terza posizione e Buffoli in quarta. Loizzo è sempre in testa. Lavazza si gira due volte imitato da Buffoli (danneggiato da Folletti cui era stata espulsa bandiera nera) mentre i commissari non usano mai la bandiera bleu. A sei giri dal termine Morriconi rompe e lascia via libera a Lavazza che precede Curti e Buffoli. Le posizioni cambiano a due giri dalla fine, quando Buffoli raggiunge un meritato terzo posto.

Nella classe 600, scese in pista insieme alle 700, all'inizio c'è una certa lotta fra «Piero» e Carlo Bettazzi, poi il cremonese della Parma Corse si ferma per la rottura della iniezione e viene quindi tagliato fuori dalla lotta per i primi posti. «Piero» deve tenere «Jork» e «Kalogher» che lo tallonano. Poi rompe e «Jork» può andare a vincere tranquillamente. Nella classe 700 i nove punti della Coppa CSAI sono andati a Magri che dopo una corsa regolare ha saputo, con una staccata perfetta alla parabola durante l'ultimo giro, contenere il ritorno di Santucci che lo stava seguendo da vicino. Magri, comunque, ha condotto dal primo giro fino all'ultimo meritando il successo.

Nella classe 850 il duello fra Samuele Valerio e Edoardo Gatti non c'è stato. E fra i due è sbucato Savoia. Il veneto, ha approfittato di una leggerezza di Gatti per passare in testa a metà gara. Gatti l'ha lasciato andare per riposare il motore. Ma la sua rincorsa iniziata a 7 giri dalla fine è stata troppo tardiva e Savoia ha vinto in volata. Valerio è terzo, la sua vettura denunciava qualche scempenso (300 giri in meno che a Imola e una ruota che ballava), ma i punti per il Campionato li ha presi comunque. Nella classe 1000 il dominio di Amighini è stato netto; Gargan ha cercato di resistergli, ma non c'è riuscito. Lo stesso si può dire di «Girasole» splendido vincitore della classe 1150 che ha doppiato tutti gli avversari. Nelle corse di contorno vittorie di «Machenna» nella classe 1300, di Gasparini nella 1600 e di «Mitia» nelle F. 850. Per riempire il tempo intercorrente fra una corsa e l'altra si è svolta anche una gara sui trattori, che si sono trovati in discreta difficoltà con i pneumatici!

Gianluca Bacchi Modena

● Alessandro DE TOMASO sta decidendo in questi giorni i suoi programmi sportivi '73, sempre nell'ambito del «veto» Ford alle corse. La Pantera Gr. 4 piace e «spopola». Solo dall'America sono arrivate trenta prenotazioni. Solo che, per la preparazione agonistica, sarà forse necessario ricorrere a un «esterno». L'organizzazione AMS dell'ing. Simonetti potrebbe essere una soluzione. Ma c'è anche Parkes, che per conto della Filipinetti potrebbe inserirsi, specie se per il '73 opererà, anziché per l'Europeo Turismo con la 128 che la Fiat, (e ora anche il regolamento CSI) non agevola, per l'Europeo GT.



La Giannini 650 di Renato Mazzeschi carambola in pista per la rottura del mozzo della ruota posteriore destra che vediamo rombalzare in pista. Molti danni alla vettura, nessuno al pilota. In alto, la 128 coupé di Manini guida il gruppo delle 1300 (Attualfoto)

Sarà allungata la pista? (deciderà ROGANO)

● Il signor Gabbiani sponsor della gara si è appassionato a tal punto delle corse automobilistiche che nel giro di qualche minuto ha deciso, questo è quello che ci è stato riferito, di formare una squadra di F. 3 nel prossimo anno. Siamo in grado di anticiparvi i nomi di questo potenziale team: Lella Lombardi Alessandro Pesenti Rossi e Zorzi.

● Questa settimana non verrà a provare a Varano la Stratos. Lo ha detto l'ing. Dallara. Pare che a Torino la vettura abbia denunciato qualche noia al cambio, quindi tutte è rimandato alla settimana prossima.

● Domenica prossima dovrebbe tornare a Varano l'ing. Rogano. L'argomento delle discussioni che il Pre-

sidente avrà con i responsabili della Pro Loco è questo: ampliamento e completamento dell'autodromo S. Cristoforo che, secondo i disegni del geometra Meci (progettista), dovrebbe arrivare nel 1973 a 2500 metri di lunghezza, utilizzando il terreno antistante le tribune. Qui a Varano parlano già di F. 2. Ora dipenderà dalla CSAI.

Pauroso incidente a ROSSELLI nella COPPA del CHIANTI

«Gianfranco»: chi si accorge di me?

SIENA - Bruno, trentenne, marchigiano (è nato a S. Severino Marche) corre nella Sport solo da quest'anno, nel corso del quale ha conquistato un secondo assoluto alla Cansiglio, un terzo assoluto alla Sila, un 1. di classe a Tolmezzo, il terzo assoluto a Sarnano, un 2. assoluto a Padavene e a Gubbio, un 1. assoluto, domenica scorsa, al Nevegal, «Gianfranco» il vincitore di questa XI Edizione della Coppa Chianti Classico non ha potuto gustare fino in fondo la gioia della vittoria — per altro meritatissima — dal momento che nel giro di due minuti dopo la sua partenza i suoi più titolati avversari Rosselli e Laureati sono scomparsi di scena lasciando lui unico protagonista.

Dopo le prove tre nomi facevano spicco sulla carta perché in grado di aspirare al successo assoluto: Laureati su Chevron Abarth Osella 2000, salito in prova in 3'53''67, Rosselli su Lola B 212 che aveva fermato i cronometri su 3'55''37 e «Gianfranco» su Abarth ex Ruspa, un po' vecchiotta, ma che gli aveva permesso nonostante la sua mancanza di cavalli ed un testa-coda, di giungere alla Castellina in 4'08''21.

In gara, salito «Gianfranco» in 3'57'' e 68, il primo a venire meno è stato Rosselli, il quale dopo appena un chilometro e mezzo usciva di strada a circa 180 kmh finendo contro un muretto, fortunatamente senza conseguenze. Subito dopo era di turno Laureati, ma anche il cinquantenne pilota di S. Benedetto del Tronto non aveva fortuna. Dopo appena 600 metri dalla partenza, la rottura del semiasse destro lo portava fuori strada. Anche questa volta, salvo una leggera incrinatura a qualche costola, il fuori strada si risolveva esclusivamente in un «massa-

cro della vettura». Ne conseguiva che «Gianfranco» salito come abbiamo detto in 3'57''68 pari a kmh 124,190 non aveva più rivali.

Abbiamo chiesto a «Gianfranco» ancora accaldato e con la tuta bagnata di sudore le sue impressioni sulla gara che aveva appena vinto.

«Sono solito "di svegliarmi" mentre corro e sinceramente oggi non trovo nulla su cui recriminare per la condotta di gara. Avevo previsto di scendere sotto i quattro minuti e sono riuscito nel mio intento. Mi dispiace immensamente per i miei amici, Rosselli e Laureati, ma spero che finalmente qualcuno si accorga di me, e mi metta in condizione di guidare una macchina recente e più competitiva. Correrò senza cavalli vuol dire correre sempre al limite. Ti prego anche, se tu vorrai, di dire due parole, per il mio meccanico Franco Nebbia, che è l'unico mio assistente e che effettivamente mi mette in condizione, nonostante il divario dei cavalli, di competere con coloro che hanno mezzi meccanici più potenti».

Accanto a «Gianfranco», il secondo classificato Marzi, il reggiano ha l'aria contenta. Terzo arrivato e terza faccia lieta quella del senese Bigliazzi che è riuscito oggi a migliorare la sua bella prestazione dell'anno scorso, quando aveva stabilito il record della 1600 GT. La corsa senese con un pubblico valutato sulle 30-35 mila persone, è da considerarsi una delle più belle, delle più attraenti, delle più interessanti corse in salita; dal lato tecnico sono stati battuti ben 12 record.

Carlo Burlando

COPPA CHIANTI CLASSICO - Semifinale Challenge FISA per Gruppi 1 e 3; Siena, 24 settembre 1972.

GRUPPO 1
Classe 850 cc: 1. Giancarlo Biagiotti (Fiat 850) 5'22''89 alla media di kmh 81,449; 2. Carletto (Fiat 850) 5'28''58; 3. Seccone (Fiat 850) 5'31''17; 4. Ghiglia (Fiat 850) 5'31''64; 6. «Bugh» (Fiat 850) 5'31''87; 6. Ricci (Fiat 850) 5'35''79; 7. Foroni (Fiat 850) 5'38''89; 8. Tortoli (Fiat 850) 5'41''46; 9. Vergili (Fiat 850) 5'44''12; 10. Santini (Fiat 850) 5'48''36; 11. «Discus» (Fiat 850) 5'49''54; 12. Vannini (Fiat 850) 5'58''65; 13. Partini Classico 1000 cc: 1. Gianfranco Gonzi (Autobianchi A-112) 5'16''18 alla media di kmh 93,358; 2. Vasta (A-112) 5'18''47; 3. Conti (A-112) 5'20''35; 4. Grilli (Fiat 127) 5'21''52; 5. Santandrea (Innocenti Cooper) 5'21''91; 6. Giammiro (Fiat 850 Sport) 5'21''94; 7. Chianuzzi (Mini Cooper) 5'22''38; 8. D'Avanzo (Innocenti Cooper) 5'23''20; 9. Benedetti (A-112) 5'23''64; 10. Lavaroni (Innocenti Mini Cooper) 5'25''13; 11. Giorgetti (A-112) 5'25''37; 12. Marino (A-112) 5'26''17; 13. Adriani (A-112) 5'27''55; 14. Marchiol (Innocenti Cooper) 5'28''67;
Classe 1150 cc: 1. Attilio Salvatori, 5'01'' e 17 alla media di kmh 98,007; 2. Giorgi 5'03''89; 3. Betti 5'05''51; 4. Soldati 5'08''75; 5. Campagnola 5'10''13; 6. Grassetto 5'12''04; 7. Lorenzoni 5'13''47; 8. Vannini 5'14''88; 9. Fortini 5'15''91; 10. Ariotti 5'17''14; 11. Pistoiesi 5'22''37; 12. «Leo» 5'27''31 (tutti su Fiat 128).
Classe 1300 cc: 1. Enrico Ceccarelli (Renault Gordini) 4'55''25 alla media di kmh 100; 2. Regosa (Fiat 128 coupé) 5'01''50; 3. «Sorbolik» (A.R. GT Junior) 5'01'' e 88; 4. Bonaccorsi (Fiat 128 coupé) 5'02''22; 5. Fioravanti (Renault Gordini)

TROFEO BREVETTI GABBIANI - Gara nazionale valida per il Trofeo nazionale Turismo - Varano, 24 settembre 1972.

LE CLASSIFICHE
GRUPPO 2
Classe fino a 1300 cc: 1. «Machenna» (GTA) in 10'43''2, media kmh 100,746; 2. Gabani (GTA) 11'07''8; 3. Serattini (GTA) 11'27''3; 4. Manini (Fiat 128) a 2 giri; 5. Rossi (Alfa Romeo) a 3 giri. Giro più veloce: «Machenna» in 1'03''2, media kmh 102,857.
Classe 1600 cc: 1. Angelo Chiappini (GTV) 10'45''4, media kmh 100,403; 2. Zanini (GTV) 10'47''3; 3. «Mici» (Ford Escort) 11'04''4; 4. Cantarelli (GTV) 11'09''6; 5. Bernardi (GTV) 11'16''2; 6. «Comin» (GTV) a 1 giro; 7. Anzelon (GTV) a 4 giri. Giro più veloce: Chiappini in 1'03''2, media kmh 102,531.
Classe 500 cc: (tutti su Fiat 500) 1. Sergio Loizzo 42'08'', media kmh 87,152; 2. Lavazza 42'12''8; 3. Buffoli 42'35''8; 4. Curti 42'37''2; 5. Gianni Franco a 1 giro; 6. Giuliani a 1 giro; 7. Gatta a 1 giro; 8. Venturi a 2 giri; 9. Moriconi a 6 giri; 10. Dalla Chiesa a 15 giri. Giro più veloce: Lavazza 1'11''8, media kmh 90,250.
Classe 600 cc: 1. «York» (Giannini 590) 38'57'', media kmh 91,502; 2. «Kalogher» (Giannini 590) 38'58''7; 3. Tibelli (Abarth 595) 39'11''6; 4. «Piero» (Giannini 590) a 4 giri; 5. Bettazzi (Abarth 595) a 7 giri. Giro più veloce: «Kalogher» 1'08''9, media kmh 94,049.
Classe 700 cc: 1. Marco Magri (Giannini 650) 38'54''6, media kmh 94,372; 2. Santucci (Abarth 695) 38'55''7; 3. Gattafoni (Abarth 695) 39'06''1; 4. Segalini (Giannini 650) 39'29''1.
Classe 850 cc: (tutti su Abarth 850) 1. Arnaldo Savoia 37'14''3, media kmh 98 e 608; 2. Gatti 37'14''9; 3. Valerio 37'58''7; 4. Bernero a 1 giro; 5. Biselli a 1 giro; 6. Pera a 1 giro; 7. Folin a 2 giri; 8. Ravinale a 3 giri. Giro più veloce: Gatti 1'04''3, media kmh 100,777.
Classe fino a 1000 cc: (tutti su Abarth 1000) 1. Rino Amighini 44'42''1, media kmh 101,473; 2. Gargan 44'56''4; 3. Gasparini 45'20''6; 4. Saleri a 1 giro; 5. Boniventi a 5 giri. Giro più veloce: Amighini 1'01''7, media kmh 105,024.
Classe fino a 1150 cc: (tutti su Fiat 128) 1. «Girasole» 44'19''4, media kmh 102 e 339; 2. Battistini a 1 giro; 3. Lepri a 1 giro; 4. Cozzarolo a 1 giro; 5. Dalla Chiesa a 1 giro; 6. «Kessel» a 2 giri; 7. Galmozzi a 14 giri. Giro più veloce: «Girasole» in 1'02''1, media kmh 104,347.
F. 850: 1. «Mitia» (De Sanctis) 10'27''6, media kmh 103,250; 2. «Grimaldi» (Biraghi) 11'26''1; 3. Forelli (Dagrada) a 1 giro; 4. Sartori (Giuliani) a 1 giro. Giro più veloce: «Mitia» 1'01''6, media kmh 105,038.

5'04''15; 6. Pepini (A. R. GT Junior) 5'05''4; 7. Croci (A. R. GT Junior) 5'07''96; 8. Bonini (A. R. GT Junior) 5'08''19; 9. Di Marino (A. R. GT Junior) 5'08''81; 10. Maszini (Renault Gordini) 5'09''80; 11. Truci (A. R. GT Junior) 5'10''84; 12. Ghidini (A. R. GT Junior) 5'13''80; 13. Lumini (A. R. GT Junior) 5'14''84; 14. Callegaro (Simca Rally) Classe 1600 cc: 1. Vittorio Forti (A. R. GT 1600) 4'51''33 alla media di kmh 101,335; 2. Lucarelli (A. R. GT 1600) 4'53''67; 3. Campani (A. R. GT 1600) 4'54''15; 4. Cesarini (A. R. GT 1600) 4'57''70; 5. Aglietti (A. R. GT 1600) 5'02''79; 6. Orazioni (A. R. GT 1600) 5'03''29; 7. Regini (A. R. GT 1600) 5'15''55; 8. Maoggi (A. R. GT 1600) 5'16''88; 9. Lucini (A. R. GT 1600) Classe 2000 cc: 1. Cesare Stefanelli (A. R. GTV) 4'45''45 alla media di kmh 103,426; 2. Tamburini (A. R. GTV) 4'46''05; 3. Tacchini (A. R. GTV) 4'53''05; 6. Mercadante (A. R. GTV) 4'56''85; 6. Campesan (A. R. GTV) 4'58''83; 7. Massa (A. R. GTV) 5'03''72.
GRUPPO 3
Classe 1300 cc: 1. Bruno Ripani 4'53''57 alla media di kmh 100,605; 2. Giusti Ivana 4'54''18; 3. Morello 5'01''31; 4. Urban 5'07''54; 5. Caio 5'08''14; 6. Previateo 5'10''47; 7. De Vivo 5'11'' (tutti su Lancia HF 1300).
Classe 1600 cc: 1. Bruno Bocconi (Alpine Renault) 4'32''86 alla media di kmh 108,207; 2. «RD» (Alpine Renault) 4'46''55; e 51; 3. Aligi (Alpine Renault) 4'46''55; 4. Canè (Alpine Renault) 4'57''48; 5. Peano (Alpine Renault) 5'26''72.
Classe 2000 cc: 1. Antonio Trenti (Porsche 914) 4'49''44 alla media di kmh 101,967; 2. Quartucci (Opel GT) 5'57'' GRUPPO 2

LAMPINEN il migliore degli europei (4.) e Cavallari (7.) su Kallstrom

DESAFIO DE LOS VALIENTES - Gara stradale internazionale di velocità per Fiat 125 - Villa Carlos Paz (Argentina), 16-17 settembre 1972.

LE CLASSIFICHE

Prima tappa - Villa Carlos Paz-Mina Clavero: 1. Carlomagno in 1.2'46"3, media 78,385 kmh.; 2. Recalde 1.2'46"7; 3. R. Canedo 1.2'51"6; 4. Lindberg 1.3'54"5; 5. Garcia Veiga 1.4'3"7; 6. Nasif Estefano 1.4'19"4; 7. Lampinen 1.4'30"9; 8. Pascualini 1.4'41"1; 9. Cavallari 1.6'14"1; 10. Marinovich 1.7'3"7; 11. Kallstrom 1.8'51"9.

Ritirati: Caldarella, Cacho Fangio, Di Nezio, Monguzzi, Smania, Gradassi, Mayorga.

Seconda tappa - Mina Clavero-Villa Carlos Paz: 1. Recalde in 1.2'34"9, media 78,615 kmh.; 2. Carlomagno 1.2'53"6; 3. Kallstrom 1.4'6"1; 4. Lampinen 1.4'14"1; 5. R. Canedo 1.4'35"8; 6. Garcia Veiga 1.4'44"9; 7. Nasif Estefano 1.4'54"3; 8. Cavallari 1.6'3"1; 9. Marinovich 1.6'44"5.

Ritirati: Lindberg, Pascualini.

CLASSIFICA GENERALE FINALE: 1. Recalde 2.5'21"6, media 78,483 kmh.; 2. Carlomagno 2.5'39"9; 3. R. Canedo 2.7'37"4; 4. Lampinen 2.8'45"1; 5. Nasif Estefano 2.9'13"7; 6. Garcia Veiga 2.9'15"6; 7. Cavallari 2.12'14"1; 8. Kallstrom 2.12'41"1; 9. Marinovich 2.13'48"2.

Una spettacolare sfida tra rallyman europei e piloti da «carrettera» per il lancio delle FIAT 125 in Argentina

Battuto anche CARLOMAGNO



Un'immagine spettacolare della gara di Las Flores: Tolone (n. 53) in testa-coda è schivato da Maggi

Gli spettatori di LAS FLORES, con l'occhio su MACCHI e l'orecchio alle radiocronache dal Brasile e dall'Europa

La rivincita delle «128»

LAS FLORES - Autodromo di Las Flores e gara di Turismo Nazionale per le categorie B e C. Solita lotta fra le eterne rivali Fiat 128 e Renault 12 nella classe B e con i piloti delle 128 tutti con il dente avvelenato per la sconfitta di misura nel Gran Premio dove una sola Renault 12 aveva costretto a fare la coda per conquistare un trionfo che poi è rimasto alla macchina francese.

Nella classe C invece, lotta in famiglia fra le 504 che si sono presentate in «massa», mentre le Fiat 1600 sembra abbiano dato forfait davanti alla potenza delle rivali, attualmente molto forti sino a che non arriverà la Fiat 125.

Tradizionali due serie di 30 giri per le B e somma di tempi, mentre per le macchine della C tre serie di 46 giri ognuna e somma di tempi sui 138 circuiti fatti in totale.

Cominciamo dalla B che ha visto un massiccio trionfo delle nostrane 128 che ogni giorno hanno più tifosi. La snella vettura di origine italiana non ammette rivali, quando è ben preparata e anche a Las Flores ha lasciato le Renault 12 abbastanza indietro, molto di più di quanto abbiano fatto queste nel Gran Premio, nel quale, ricorderete, una sola Renault aveva battuta la muta di 128.

Una giornata di gare che ha saturato tutti, giornalisti e corridori, perché si è cominciato alla mattina presto per finire alle 17 e qui è ancora inverno. Il tempo freddo, ha aiutato con un buon sole, altrimenti sarebbe stato estremamente faticoso resistere a tante serie. Nella B i «piccoli» si sono dati battaglia senza guardare in faccia a nessuno. Specialmente Macchi e Caldarella non hanno esitato a fare una corsa succhiata, tanto che il primo ha vinto la prima serie alla media di 129,412 kmh per poi farsi convincere dal suo acerrimo rivale che la seconda serie non era per lui. Infatti Caldarella lo liquidava a 130,214 di media ma dato che nella prima il vantaggio era stato di 2/10 per Macchi e nella seconda solo di 1/10 per Caldarella, il trionfo finale era, per un pelo di Macchi. Se Caldarella fosse arrivato con mezza macchina di vantaggio e non solamente con il muso, avrebbe fatto patta.

Il successo di Macchi è stato favorito dal fatto che Barcelò non ave-

va molto in ordine la sua Renault 12 e quindi doveva lasciar fare ai 128 che erano in maggioranza.

Veniva poi la C dove i grandi iniziavano la lunga ronda di tre serie con l'improvviso arresto di Mayorga, che toglieva alla gara uno dei suoi costanti animatori. La lotta era quindi fra un altro asso, Canedo e Rodriguez che tiravano a tutto ferro, con un vantaggio leggero per il secondo che vinceva la serie buttandosi con coraggio sull'ultima curva. Poi nella seconda si intrecciavano di nuovo i due sopradetti, ma una foratura toglieva dalla lotta Rodriguez e il «re della montagna» faceva sua la serie alla media di 140,281 kmh. Già con il trionfo quasi assicurato, salvo problemi meccanici Canedo correva gli ultimi 46 giri della serie finale in tutta tranquillità e si manteneva in quella posizione che gli permetteva il successo finale.

E' indubbio che il motore di Marsili è più veloce di quello di Canedo e questi avrà molto da fare per difendersi dalla nuova ondata. Certamente che Marsili si fa le ossa e correndo a ruota di Canedo impara molte cose che un giorno, a motore più veloce e a parità di guida, gli dovrebbero dare soddisfazioni. Gara senza incidenti salvo la piroetta di Pinasco che rimaneva testa in giù senza conseguenze, mentre Jarareguiberry si agganciava con Grossi e di ritorno prendeva Daporta, senza conseguenze per i tre. Molti i testa coda e i contatti con la polvere dei campi laterali.

Interessante notare come tutti gli spettatori con le radioline ascoltano la corsa di Interlagos e quella di Salisburgo dove nessun argentino poteva figurare, mentre allarmava tutti la botta data da Nardi alla sua prima uscita con il Berta Tornado V8, come pilota SP sentita raccontare alla radio. Nardi passava dalla F.4 alla SP e il Berta Tornado gli ha giocato un brutto scherzo. Si dice che ne avrà per un anno.

Intanto all'Autodromo Municipale di Buenos Aires la coppia Crocco-Pochettino vinceva la 6 Ore Citroen 3CV alla media di 100,025 kmh, mentre nella categoria inferiore 2VC vincevano Satriano-Ayerza alla media di 89,978 kmh.

Augusto C. Bonzi

VILLA CARLOS PAZ - Un «Desafio de los valientes» veramente «sfida», perché arrivare fino a Cordoba e poi fino alla partenza della gara ho passato momenti di paura a bordo di un aereo infilatosi in una brutta tormenta, ed al momento dell'atterraggio a Cordoba ho dovuto ritornare verso la zona di partenza perché tutto il sistema radioelettrico dell'aeroporto era saltato. Però il «Desafio de los valientes» ha ripagato certamente gli attimi di paura perché è stata una bella gara, piena di emozioni, con un risultato sorprendente anche se gli stranieri non sono riusciti a farsi notare troppo perché la montagna era difficile anche per chi la conosce a perfezione.

La Fiat ha voluto presentare le sue vetture nuovissime 125 bialbero dandone 18 in mano ad avvezzi corridori, per lanciarle sul mercato con una splendida gara. Le 18 vetture sono allineate alla partenza in questa stupenda cittadina su un lago ed il sorteggio ha deciso a che pilota era assegnato ogni vettura, tutte uguali di serie, nuove.

Nella sua terza edizione di questa «Sfida dei coraggiosi», le belle vetture dovranno dire quello che valgono sui tornanti difficili e non asfaltati e su una strada dura, lavata dalla pioggia che ha imperversato per due giorni, facendo venire a galla dure punte di pietre, pericolose per le vetture lanciate.

Il sorteggio così dà l'ordine di partenza: Caldarella, Cacho Fangio, Garcia Veiga che ha lasciato il suo SP semidistrutto su un guard-rail per partecipare a questa gara, di Nezio, Kallstrom, Lindberg, Rodriguez Canedo, A. Monguzzi, Smania, Lampinen, C. Marinovich, Recalde, Cavallari, Pascualini, Gradassi, Carlomagno, Estefano, Mayorga.

Avrebbero dovuto essere della partita anche Munari e Paganelli, ma all'ultimo momento sono stati sostituiti da Cavallari e Smania.

Una folla enorme nonostante il maltempo si distribuisce lungo il tratto Villa Carlos Paz-Mina Clavero che con il ritorno forma il circuito chiamato Ramacciotti.

Le vetture partono con 3 minuti una dall'altra e subito la lotta si accende lungo i difficili tornanti. Ma anche subito le Fiat 125 sentono il piede pesante dei piloti e Caldarella inizia storcendo una ruota contro una pietra, Fangio che lo segue come un'ombra può evitare la macchina ferma ma non di rovesciarsi senza danni alla persona, ma con la macchina inutilizzata. La lotta si sviluppa fra Recalde, Carlomagno (tutti e due di Mina Clavero e quindi perfettamente al corrente della strada) e Rodriguez Canedo che ha vinto le due edizioni precedenti e vorrebbe fare la tripletta.

Dietro, gli altri lottano con la strada. Si ritira Monguzzi, tre gare simili e tre ritiri, con la cinghia del ventilatore rotta, poi pure Di Nezio con il filtro dell'olio e Smania che tocca la montagna. Arriva Garcia Veiga che sembra aver fatto il miglior tempo, ma poi viene superato da Rodriguez Canedo che a sua volta si vede superato da Recalde e poi da Carlomagno, mentre gli europei si classificano al 4. al 7. e 9. posto.

Il trionfo è quindi per Carlomagno che impiega 1 ora 2 minuti 46"3 mentre si sono ritirati pure Gradassi per aver fuso il motore e Mayorga arrivato fuori tempo massimo per lo scoppio di una gomma.

Dopo un'ora di riposo i piloti riprendono la corsa secondo l'ordine di arrivo. Recalde inizia subito l'inseguimento di Carlomagno che ha un

vantaggio facilmente rosciabile di 4 decimi di secondo. Carlomagno in testa tenta di neutralizzare questa veloce corsa del suo avversario e concittadino, ma questi gli toglie ben 18 secondi vincendo brillantemente la tappa e la corsa. Carlomagno cerca di mantenere almeno il secondo posto aiutato da un capottamento di Rodriguez Canedo che, aiutato dagli spettatori, si rimette in carreggiata anche se il cambio non innestava più né seconda né terza.

Un quarto posto a Simo Lampinen che corre accompagnato dalla moglie, ma nonostante la sua preparazione non poteva avere la conoscenza del percorso degli argentini, mentre il nostro Cavallari recupera un posto che gli dava il settimo finale. Anche l'abbandono di Lindberg lo aiutava, mentre si ritirava anche Pascualini.

Una bella corsa, in cui le nuove Fiat 125 hanno dimostrato pienamente di poter accettare la «sfida dei valorosi», resistendo magnificamente bene alla gara e quasi tutte le macchine ritirate lo devono a problemi non tecnici. Gli europei non hanno lesinato colpi contro la montagna, Marinovich lasciava direttamente il paraurti contro una roccia e Pascualini invece faceva una uscita di strada che lo fermava definitivamente. Solo Recalde finiva vincitore senza un solo colpo nella carrozzeria ed avremo certamente molto presto un re della montagna con innegabili doti di guida.

Infine una gara che avrà molto seguito nel futuro se gli europei la conosceranno meglio. Smania rimaneva meravigliato della destrezza degli argentini mentre Cavallari, al parco chiuso, non si rimetteva dalla sorpresa di aver visto gli argentini tanto veloci. Infine sinceramente Garcia Veiga, un uomo veloce, abituato agli SP, commentava:

«Una corsa che è una meraviglia. La correrò sempre. E' la migliore perché qui si guida veramente. Non mi importa come sono collocato nella classifica, ho viaggiato al limite della vettura, ma se sono molti davanti a me non ho scuse perché significa che hanno saputo correre meglio di me».

E dopo questa frase non vale altro commento. Tutti possono vincere il Desafio de Los Valientes, perché è una corsa per tutti, certamente per i migliori dello sport automobilistico.

Augusto C. Bonzi

• Confermato che il progettista della BRM, Tony Southgate, entra nel Team UOP Shadow, che direttore di squadra sarà Alan Rees, ex della March. Inoltre in Inghilterra si dice che Regazzoni farà la prima corsa per la BRM a Brands Hatch il 22 ottobre e che, se non altro per ora, Ganley sia l'unica altra possibilità positiva per il team 1973. Confermato anche che Scheckter piloterà una sport March-BMW ufficiale nella serie Springbox.

CLASSIFICA CORSA DI LAS FLORES - 4 settembre 1972.

PRIMA SERIE

1. Macchi (Fiat 128); 2. Caldarella (Fiat 128); 3. Ansaldo (Fiat 128); 4. Agotegaray (Fiat 128); 5. Massey (Renault 12); 6. Sarraude (Fiat 128); 7. Bustos (Fiat 128); 8. Rizzuto (Fiat 128). Media del vincitore 128,412.

SECONDA SERIE

1. Caldarella (Fiat 128); 2. Macchi (Fiat 128); 3. Massey (Renault 12); 4. Barcelò (Renault 12); 5. Agotegaray (Fiat 128); 6. Ansaldo (Fiat 128); 7. Pologna (Fiat 128); 8. Rizzuto (Fiat 128). Media del vincitore 130,214.

FINALE PER SOMMA TEMPI

1. Macchi (Fiat 128) in 51'25"4 alla media di 129,303 kmh; 2. Caldarella (Fiat 128) in 51'25"5; 3. Agotegaray (Fiat 128) in 51'50"8; 4. Ansaldo (Fiat 128) in 52'07"8; 5. Massey (Renault 12) in 52'20"5; 6. Rizzuto (Fiat 128) in 52'45"1; 7. Pologna (Fiat 128) 52'53"3; 8. Sarraude (Fiat 128) in 53'19"4 tutti con 30 giri.

CLASSE C - PRIMA SERIE

1. Rodriguez; 2. Canedo; 3. Vallasciani; 4. Gallo Prot; 5. Sesto; 6. Fourcade (tutti su Peugeot 504) 46 giri; 7. Migliore (Peugeot 504) a 1 giro. Media del vincitore 138,627.

SECONDA SERIE

1. Canedo; 2. Garro; 3. Fourcade (tutti con Peugeot 504) 46 giri; 4. Rodriguez; 5. Macarron; 6. Castanon; 7. Alcuaz (tutti con Peugeot 504) a 1 giro. Media del vincitore 140,281.

TERZA SERIE

1. Garro; 2. Alcuaz; 3. Canedo; 4. Abdala; 5. Fourcade (tutti con Peugeot 504) 46 giri; 6. Maggi; 7. Castagnon (con Peugeot 504) a 1 giro. Media del vincitore 139,730.

FINALE PER SOMMA DI TEMPI

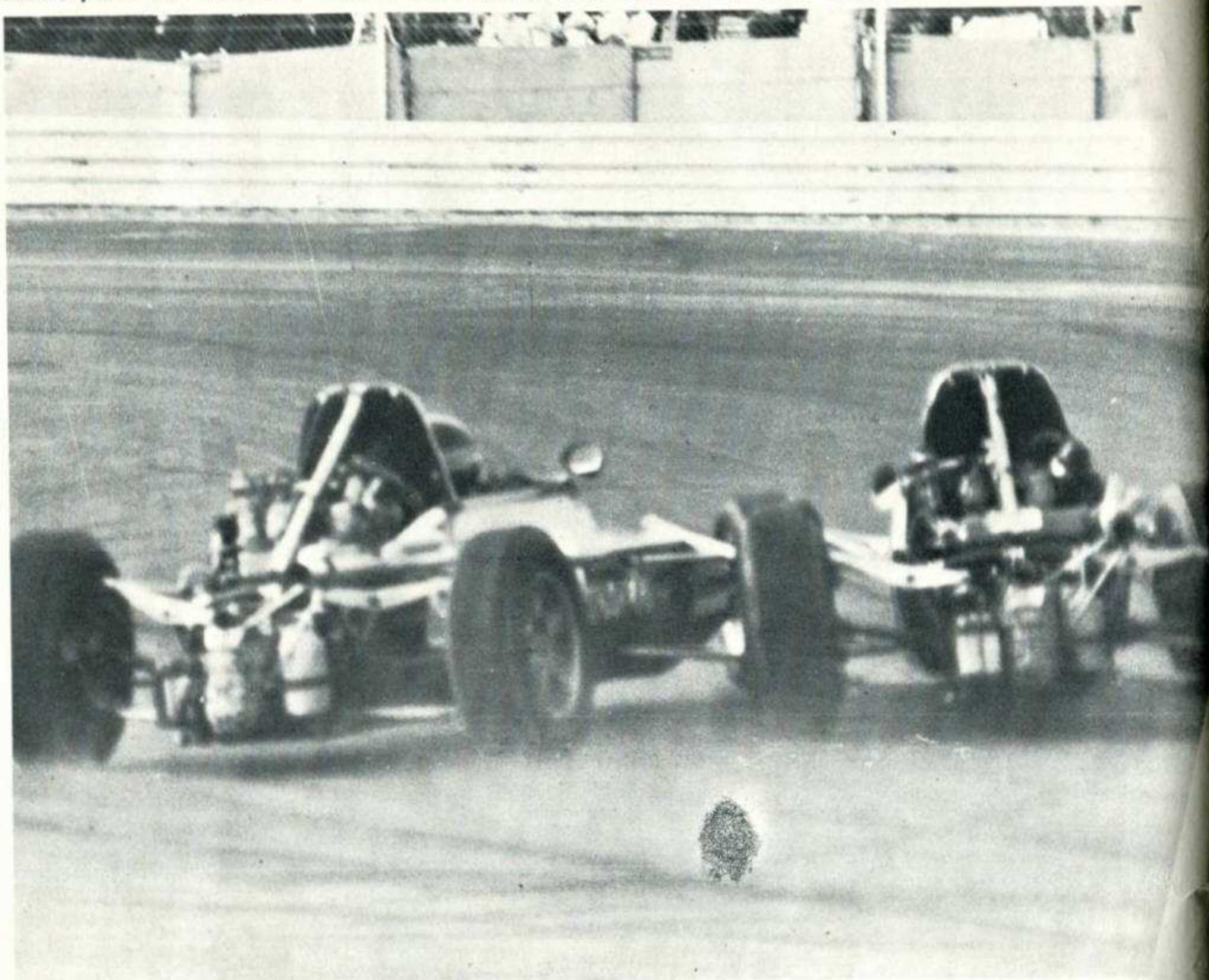
1. Canedo, in 3.40'15"5 alla media di 138,658 kmh.; 2. Fourcade in 3.43'06"1 (con Peugeot 504); 3. Vallasciani in 3.38'59"9; 4. Abdala in 3.41'02"8 (ambidue con Peugeot 504). Seguono Alcuaz, Maggi, Migliore, Perkins.

Bisogna frenare subito certe esuberanze ago- nistiche in F. ITALIA

(mentre i piloti
sollecitano nuove
scelte regolamentari)



La sequenza dell'incidente Francia-Ghinzani ci è stata inviata dalla agenzia «R» di Conselice: le foto parlano da sole. Quello alla sinistra, che sale sulle ruote di Ghinzani è Giorgio Francia, mentre a destra passa via Giancarlo Martini, che si avvia così verso la sua terza vittoria



Pier Carlo Ghinzani guarda sconsolato la sua F. Italia, dopo aver tagliato il traguardo in terza posizione e con le due ruote di sinistra fuori uso: l'espressione di Giacchini è quanto mai efficace

Le gomme difficili

IMOLA - Tutte le volte che le monoposto di F. Italia corrono al «Dino Ferrari» di Imola, regolarmente, e con una frequenza decisamente superiore ad altri circuiti, per una ragione o per l'altra vengono in contatto tra di loro. Per fortuna abbiamo superato le disavventure della prima prova imolese, quando si videro le monoposto scuola volare letteralmente con conseguenze, per fortuna solo per le vetture, veramente letali. Non si sviluppano più le velocità notevolissime dopo il curvone del Tamburello, che avevano visto un discreto numero di macchine squartate: in compenso ci si è messa la variante a mietere vittime, e dalle foto che pubblichiamo potete averne una panoramica sufficiente.

In effetti la nuova opera, messa appunto in quella posizione per evitare giustamente la possibilità di raggiungere velocità vertiginose, è stata per i giovani ventiseienni la vera «prova del fuoco», l'unico punto in cui molti in molti casi, si sono veramente trovati in difficoltà. E a rimetterci, come al solito, sono stati i puntoni, i bracci e affini delle sospensioni, che assieme ai musetti sono le prime cose che si distaccano al seguito dei più o meno bruschi contatti. Non diciamo poi di quando, nella giornata di sabato, durante le prove del secondo gruppo di piloti è venuto giù il finimondo dal cielo e i poverini si sono trovati a dover affrontare una pista che pareva decisamente più simile a una laguna. Per fortuna che non c'erano problemi di qualificazione: altrimenti, per coloro che sono scesi in pista per secondi sarebbero stati veramente problemi.

Pioggia e scorrettezze

Tra le componenti di queste aggressive vicende agonistiche, c'è anzitutto l'affiorare di alcune scorrettezze date dalla foga crescente, come le foto accanto documentano. Ma, come si era visto già a MISANO, quando il malaugurato diluvio aveva minacciato seriamente addirittura l'effettuazione della gara, anche le condizioni di instabilità delle vetture in pista quando infuria il maltempo, incidono. I pneumatici «Indy» imposti dalla CSAI per questa vetturina, non sono da fondo bagnato: e quando furono adottati si disse che erano

decisamente più duraturi dei «Pirelli» provati in alternativa.

A parte il fatto che i piloti sostengono che fra prove e gara, su un fondo non bagnato, per ogni trasferta parte bellamente se non un treno di gomme almeno un paio (quelle posteriori, più sollecitate) la verità vera probabilmente è un'altra.

Il giudizio di MERZARIO

Il fatto è che in autunno, quando Merzario provava la F. Italia «prototipo» a Vallelunga, ci si era trovati di fronte ai tempi sul giro fatti registrare dalle migliori F. Ford, tempi veramente rimarchevoli e che la nostra monoposto doveva assolutamente abbassare, anche nel corso delle prime uscite. E anche se questa scelta poteva sembrare molto strana (con una monoposto assemblata con pezzi tutti made in Italy, una gomma non italiana non poteva che sollevare critiche) indubbiamente più di altri collaudatori pesava la parola di Merzario, che sosteneva come la gomma «estera» fosse superiore alle altre (in effetti, se sull'asciutto era vero, dovendosi scegliere un solo tipo di pneumatico non sarebbe poi stato male prendere in considerazione anche quello che sull'acqua dava risultati decenti).

Così è stato deciso per la gomma unificata migliore per asfalto normale, limitandosi a considerare che in caso di pioggia, per tutti sarebbero state eguali le difficoltà. Comunque ha piovuto più... del previsto e il maltempo ha reso seri i problemi già pesanti di ambientamento agonistico dei giovani «debs». Ora si temporeggia per il futuro nonostante la gran parte dei piloti continui a chiedere a gran voce una soluzione definitiva. Soluzione che è stata cercata anche nel corso di una ennesima discussione anche a Imola, ancora una volta rimasta a livello di proposta che continua a sollevare critiche di tutte le sorta. Anche perché le prenotazioni per il secondo «stock» di F. Italia sono un po' ferme e per il momento non si delinea l'esaurimento della commessa di 150 vetture. Finirà che dovrà essere tolto il limite d'età!...

I. C.



Anche le monoposto di F. Italia, quando cala la sera se ne vanno a dormire (oppure la gelosia del pilota è tale da portarsi la monoposto a letto con lui): dal numero dovrebbe essere quella di Lombardi

Un Presidente si dimette per l'«ETNA»

CATANIA - Italo Cultrera, presidente della Scuderia Etna di Catania, ha rassegnato le dimissioni proprio sabato sera, vigilia di gara, da presidente e da componente il consiglio direttivo della Scuderia. Motivo della deprecabile decisione che priva l'automobilismo di un valdissimo sportivo: il disinteresse dei suoi collaboratori all'interno del sodalizio. Ma ci auguriamo che tutto rientri al più presto possibile, con un chiarimento, opportuno quanto mai a questo punto.

● Sabotaggio alla Etna; a 3,5 km dall'arrivo in località «Villini», strada sbarrata con massi lavici di traverso alla carreggiata e ogni 5 metri per un tratto di cento. Di pubblico nei paraggi nemmeno l'ombra. Autorevoli personaggi si sarebbero prestati all'operazione «antisabotaggio», forse una protesta come un'altra per il ritardo di 3 ore circa sull'orario di partenza e la voce corrente di annullamento in loco della gara.

● Sono stati in molti a chiedersi a che cosa serve il servizio di cronometraggio alla Catania-Etna, lacunoso sotto tutti i punti, veramente inadeguato, e più adatto per una gara di biciclette che per una gara di bolide, dove ci si contende il secondo e spesso il decimo. Polemiche a non finire da parte di molti piloti, accuse più o meno giuste gettate al quattro venti, minuti che sembrava ballassero la danza delle ore e tanto malumore e malcontento da parte di tutti non sono di certo il migliore biglietto da visita per il servizio cronometraggio così come è stato espletato.

L'abbordaggio di FRANCIA



Ancora una volta la ruota se ne va per i fatti suoi: questa volta è «Long John» nei pasticci, mentre passano Angelini (n. 15) e Lombardi (n. 36)



All'uscita del tornante della Tosa, come si può vedere dalle strisce per terra, sono stati in molti a mettersi contro mano: questi che guarda gli amici che proseguono per la retta via è Livio Ponzone



Ancora l'entrata della variante di Imola miete nuove vittime: Amedeo Ferrari (n. 8) e Roberto Farneti (n. 9) si girano assieme, mentre Corolli (n. 28) passa indisturbato (Attualfoto)



● «Boom» della Scuderia Integratrice: 48 iscritti su 301! *

● Ignazio Capuano o della jella a tutti i costi: il giovedì prima della gara, mentre provava con Mirto Randazzo il percorso con una 850, usciva di strada sfasciando la macchina in un fossato. Illesi i due. Il venerdì mentre provava «abusivamente» il cambio andava in folle, il fuorigiri rompeva la puleggia dentata e spaccava le valvole. Il carrello del ritorno a Palermo attendeva la Chevron B.21.

● Una corsa fatale ai meccanismi di distribuzione questa Etna; l'esempio parte da Capuano e continua con Virzi (1000 Abarth ma solo la cinghia dentata), Ferlito (Abarth 2000 ex Zadra, idem... tanto per cambiare).

● Le scuderie siciliane hanno deciso di scendere in sciopero, contestando la prossima gara in calendario in Sicilia, la Val d'Anapo-Sortino del 1.0 ottobre, anche un telegramma è stato spedito all'ACI di Siracusa, a nome delle scuderie Pegaso, Ateneo, Etna, Integratrice, Centro Sicula, Aretusa, Saint Paul, Nissena, per metterlo a conoscenza della decisione. L'ACI avrebbe richiesto il pagamento delle quote di iscrizione già fin da ora mentre le scuderie vogliono effettuarlo al momento delle punzonature; da qui la decisione di scendere in sciopero e «snobbare» la gara.

n. m.

V8eBlogScal