



La CRISI autodromi

- Smobilita la SIAS - Monza
- Vallelunga abbandonata

ROMA - La Commissione sportiva dell'Automobile Club di Roma, presente il Presidente dell'Ente dr. De Cesare, nel corso di una sua riunione d'urgenza, ha deciso di rinunciare all'organizzazione del G.P. Roma di Formula 2 che doveva essere disputato il 15 ottobre. I fattori che hanno portato alla decisione suddetta i dirigenti del sodalizio romano sono parecchi: vedi, ad esempio, la ormai definitiva classifica del campionato europeo con Hailwood anticipato vincitore e senza possibilità di mutamenti della graduatoria, ma soprattutto l'ulteriore deficit finanziario che sarebbe derivato. L'AC Roma, così dicono, ha presentato un bilancio preventivo di spese per la gara di 28 milioni di lire, e la previsione di non andar oltre un introito biglietti per 8 milioni, il record attuale. La decisione è stata presa tra polemiche vivaci, anche perché esponenti di Scuderie hanno affermato che i bilanci di spese erano eccessivi e che le cause dell'assenteismo del pubblico sono ricercabili anche nelle carenze organizzative sportive dell'AC romano.

Alla incredibile situazione dello sport del volante a Roma, AUTOSPRINT dedicherà una approfondita inchiesta.

In vendita MISANO?

(ma si prepara il G.P. SAN MARINO-MARLBORO F. 1)



● Peter SCHETTY è alla conclusione della sua avventura ferrarista, durata 4 anni buoni. Due da pilota e due da direttore sportivo. Non è escluso che, se qualche dirigente avesse insistito di più, forse per un altro anno almeno sarebbe rimasto. A vedere questa foto (scattata a Imola durante la premiazione iridata Ferrari) c'è da pensare che il consigliere delegato Bellucardi ci abbia provato. Ma Schetty non ha il viso di quello che l'hanno convinto a cambiare idea.

● Riunione (quasi) segreta all'AC Bologna. Col presidente della CSAI Rogano e il fido segretario, c'erano tutti i componenti della neonata commissione giuridico-sportiva presieduta dal dr. Liguori, il magistrato Presidente dell'AC. Pare si sia discussa la possibilità di dare al prossimo convegno delle commissioni sportive un tema significativo: la difesa sul piano giuridico e lo sport del volante di fronte alle crescenti contraddizioni delle autorità burocratiche.

Il futuro dell'autodromo di Monza è sempre più nero. Mentre l'offensiva delle « giacche blu » C.S.A.I.-ACI continua con una burocratizzazione totale dei settori sportivi, pare che ci siano momenti difficili alla SIAS, la Società che ha costruito e gestisce l'autodromo di MONZA. E' sì, una emanazione dell'AC Milano ma è una vera società a parte. Tanto è vero che è rimasto presidente sempre la medaglia d'oro Bertett, l'ex presidente sia dell'AC Milano sia dell'ACI. Ora pare che Bertett abbia deciso di andarsene e con lui il fedelissimo ing. Bacciagaluppi, che starebbe mollando anche i suoi incarichi di componente delle Commissioni circuiti e sicurezza sia internazionale che nazionale. Romolo Tavoni dalla CSAI è rientrato alla SIAS e a ciò sarebbe legata l'incertezza attuale dell'ex vicesegretario CSAI nell'accettare le proposte che gli sono venute dall'AC Bologna per la direzione dell'autodromo di IMOLA.

Intanto quest'ultimo resta al momento quello sul quale pesano meno incertezze dopo la firma dell'accordo col Comune. A Roma è scoppiata la « guerra di VALLELUNGA » (dopo la decisione ufficiale dell'AC Roma di rinunciare alla gara F. 2 per costi eccessivi). Da MISANO arrivano altri lai. C'è chi parla addirittura della disponibilità di vendere le proprie azioni, mentre il Presidente della Finanziaria signor Bianchini è tornato dalla Germania con una data per il Campionato Interserie in luglio.

La cosa, tra l'altro, ha suscitato alcune perplessità in seno all'AC Bologna che a suo tempo si era garantito di essere l'unico in Italia a organizzare corse Interserie. Ma alle ultime due riunioni di questo gruppo organizzativo rappresentanti dell'AC Bologna sono mancati e così Misano ha trovato lo spazio, anche se per Imola rimane la data del 1. maggio e un'altra possibile in settembre.

A parte le amarezze di qualche socio della società Santa Monica, c'è chi si sta preparando per un grosso colpo: quello di ottenere una gara di campionato del mondo F. 1 proprio a Misano. L'operazione è meno velleitaria di quanto si pensi, ricordando che San Marino è a pochi chilometri e la Repubblica del Titano ha una sua Federazione motoristica riconosciuta in campo internazionale e facente parte della CSI (il rappresentante è M. Filipinetti). San Marino ha chiesto appunto per il '73 una data alla CSI onde organizzare un G.P. Repubblica S. Marino F. 1 che almeno nel '74 dovrebbe avere la titolarità mondiale.

E naturalmente lo sponsor è facile a indovinare: la Marlboro, rimasta delusa del gemellaggio di giugno con l'AC Roma a Vallelunga.

Marcellino

● Dicono che Enzo Ferrari trascorra più tempo della sua giornata lavorativa adesso nella palazzina di Fiorano e nella vecchia della Scuderia a Modena che non a Maranello.



La moda l'hanno lanciata in Inghilterra, a Brands Hatch. E ricorderete che nelle scorse settimane Tim Schenken ha anche dato dei consigli ai nostri lettori di guida agonistica con i trattori. Comunque l'idea è piaciuta ed è approdata anche a Varano. Cominciata per scherzo la gara, ha avuto anche accenti agonistici. Sta a vedere che l'idea prende piede e magari si mette insieme una sfida con quelli che sono gli unici campioni riconosciuti in queste corse agricole.

Quel che è certo, comunque, è la partecipazione di due 312P nuova versione alle 9 Ore di Kyalami in novembre con gli equipaggi Ickx-Redman e Pace-Merzario (non escludendo che Pace abbia una di queste macchine per le prossime corse sport a Interlagos in Brasile).

La grossa novità di questa partecipazione potrebbe essere un'altra comunque: l'utilizzazione da parte della Ferrari delle gomme Michelin al posto delle Firestone. Alla vigilia del G.P. Stati Uniti l'ing. Colombo è partito per l'America, non tanto per essere a Watkins Glen domenica scorsa, quanto per avere un incontro con i dirigenti americani della Firestone. La Ferrari evidentemente vuole mettere sul piatto qualcosa di serio con la Casa di Akron. Certamente non accetterà situazioni dubbie come quelle lasciate intendere dalla sospensione dell'attività sportiva della Firestone-Europa.

Le prove di gomme Michelin sono continuate positivamente a Fiorano. Risulta che sono stati migliorati anche i tempi con le Firestone. Pur se le gomme francesi non sono ancora al vertice nel contentare i loro tecnici.

E' un momento molto importante, anche perché a far l'occhiolino alla Ferrari, se lascia la Firestone, c'è anche la Dunlop (Pirelli) che in questi due anni di rinuncia alle corse ha pur continuato i suoi test comparativi. L'ufficio esperienze Dunlop aveva persino acquistato due monoposto F. 1 e F. 2, con le quali ha svolto tests di collaudo in piste riservate inglesi.

La 312 P a Kyalami con le MICHELIN?

Merzario va a caccia di primati a Fiorano: ha battuto sia i records di Ickx col prototipo che di Regazzoni col F. 1 sulla pista laboratorio della Casa. 1'16"2 è il nuovo limite col B3, la monoposto ancora in ballo per il suo futuro agonistico. Sembra che proprio questa prestazione abbia fatto decidere per il debutto-test della « ruspa » (ammesso che conservi l'attuale musetto anteriore).

La B3 correrà a fine ottobre nella Corsa della Vittoria a Brands Hatch, programmata in sostituzione (senza validità mondiale naturalmente) dell'annullato G. P. Messico. Solo che gli organizzatori pagherebbero molto per Ickx e decisamente meno per Merzario. Ma forse a Maranello questo non importa, anche perché c'è da continuare l'adattamento del comasco in F. 1 (il che significa che, oltre alle due vetture sport garantite nel mondiale marche '73 la Ferrari farà correre anche due F. 1: con Ickx e, appunto, il collaudatore-alla-Ginther, Merzario). Anche il programma delle vetture sport non conosce tregua. Merzario ha girato a Monza con la macchina dal passo modificato di Imola, pare in 1'28" con la chicane. Poi tornerà a Misano ed è possibile che la coppia italo-belga gareggi alla 1000 KM di Parigi in programma a Rouen. A parte gli interessi di Merzario per il punteggio tricolore, si vuol dare un po' la caccia all'Alfa 12 cilindri boxer ormai vicina al debutto, anche se l'ing. Chiti parla solo di appuntamento col 25 marzo a Sebring. La 12 Ore che sarà la prima prova effettiva del mondiale Marche '73.

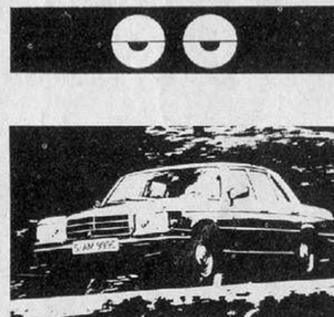
LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

«Processo»
a CHAPMAN



MIKE
(Hailwood)
the BIKE



La rivoluzione
MERCEDES

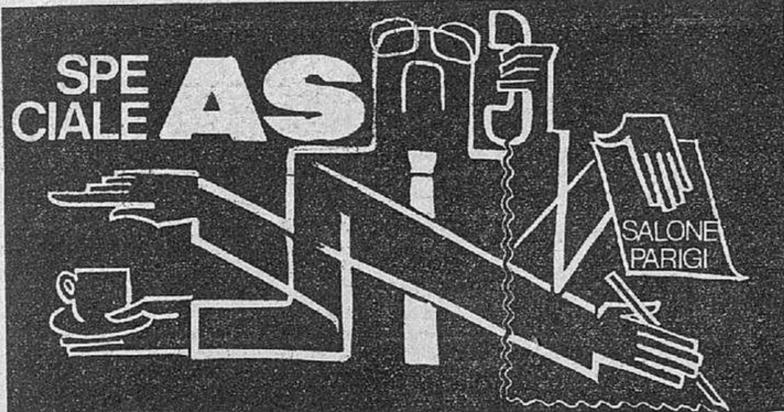
il pallottoliere
delle rubriche

domenica SPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 3 LA ZANZARA
- 34 KARTING
- 46 TUTTESPRINT MOTORAMA
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 51 COMPRAVENDITA



Come va visto
il SALONE
francese
(tra ecologia
e novità)



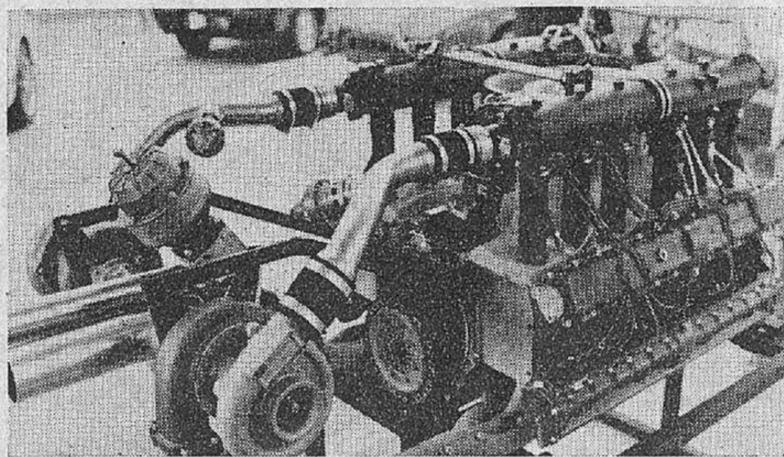
Le REGINE facili



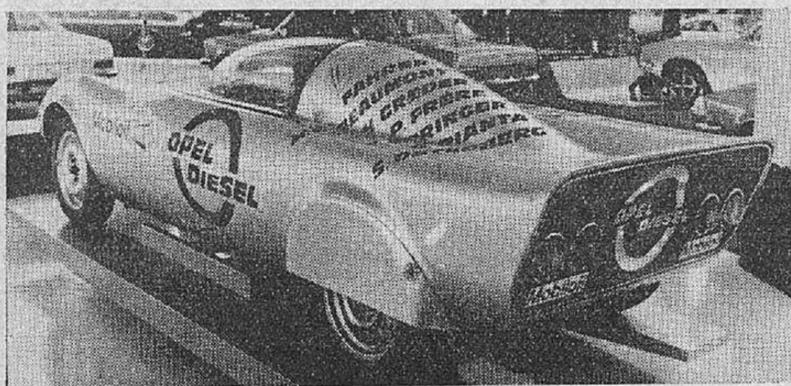
Lo si voglia o no, anche se i SALONI automobilistici ormai sono solo un « riassunto » visivo di novità, una regina deve pur esserci! Il francese, che è anche un buon nazionalista, la sua REGINA a Parigi non ha faticato a trovarla nella Peugeot 104. Una « regina » facile da scegliere nel non esaltante panorama. Però qualche scorcio altrettanto valido c'era. Anche se solo come specchio di richiamo per una macchina ormai già nota come la Jaguar V-12. La Casa inglese pur nelle preoccupanti condizioni aziendali che attraversa (come un po' tutta la « Leyland », dove tra l'altro pagano le spese delle difficoltà i dirigenti: pare sia « saltato » adesso mr. Paradise, l'ex-boss della Ford Italiana, poi BMLC, poi appunto Leyland). Tra tanti dolori la Jaguar ha ripiegato su queste gioie (a sinistra), che facilmente avrebbero raccolto l'apprezzamento di tutti, con quel po' po' di nude-look che sfoderano! « Dove ci troviamo? », era la battuta che circolava al Salone. « Domani alle nove al solito posto ». Il solito posto, manco a dirlo, era lo stand Jaguar

La GELOSIA dietro la «ROTTURA»

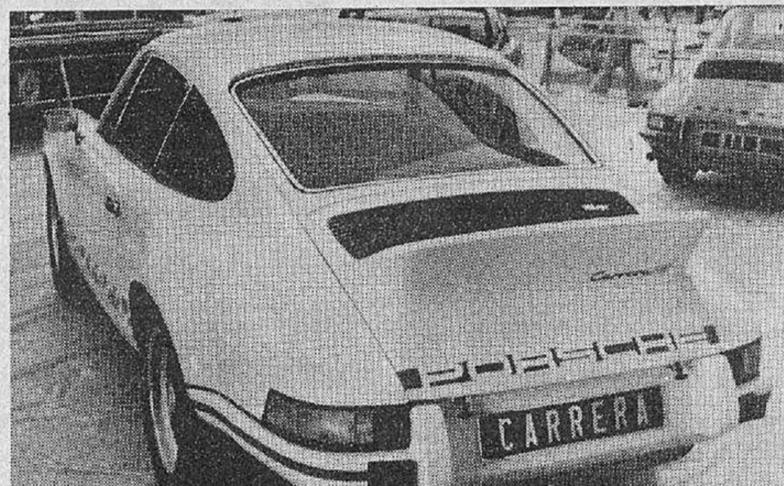
● LE CASE ITALIANE - La partecipazione delle Case italiane al Salone di Parigi, 59. della serie, è compatta. Ma nessuno dei colossi presenta novità, riservandole per Torino. E' il caso della Fiat che ha portato sulle rive della Senna i suoi modelli rinnovati (e imbruttiti) delle 124; riservando per Torino la attesa 126. Anche la Lancia è presente con la sua attuale produzione, in attesa di presentare a Torino la Beta. L'Alfa Romeo è presente con tutte le sue macchine e presenta e commercializza proprio in questo periodo l'Alfetta e l'Alfasud. L'Autobianchi ha tutte le sue vetture al Salone, così come Lamborghini e De Tomaso, mentre allo stand Ferrari oltre alla nuova 365 GT4 2+2 fa bella mostra di sé la Daytona. Maserati è presente con la nuovissima Merak, il Bora, l'Indy e la Ghibli, che verrà sostituita dalla nuova vettura di Bertone.



Il posto d'onore in casa Porsche (sopra), era occupato dal motore della 917 campione del mondo con il compressore predisposto per la 917-10 che corre e vince al CAN-AM erogando potenze dell'ordine di 1000 HP. A sinistra, la Opel GT barchetta, con motore Diesel da 2100 cc, con la quale un'equipe di piloti fra i quali il nostro Pianta, sulla pista Opel a Dudenhof ha conquistato 18 records internazionali e due mondiali. Sotto, la nuova Porsche Carrera RS 2,7



● La presenza delle 4 maggiori Case francesi a Parigi è così sintetizzabile: la Peugeot, ha la 104 e tutta la sua produzione ormai nota. La Simca presenta oltre alla produzione normale, la Rally 2. E' interessante notare che la Simca è il modello della macchina più venduta in Francia grazie a queste versioni « sportiveggianti » che attirano i giovani. Alla Renault, vi è la nuova serie coupé 12 TS, mentre tutti i motori sono in regola per l'air pollution, e sulle versioni 15, 16, 17, è ora possibile montare il cambio automatico. Citroen, presenta la SM con il motore ad iniezione, la nuova 1220 GS Club, la D Super 5 e la D.23. Un accenno al francese Heuliez, che ha presentato una interessante vettura-Taxi, con concezioni moderne per il trasporto dei passeggeri e del bagaglio. Un po' come la soluzione dell'Austin in Inghilterra.



PARIGI - « Papà, papà — diceva una storiella di quando si andava a scuola — non voglio venire in America, non voglio. Stai zitto e... nuota ». Rispondeva il padre.

Questo mi è venuto in mente il giorno dell'apertura del 59. Salone dell'Auto, ciclo e moto di Parigi, quando ho sentito un ragazzino, che avrà avuto sì e no undici anni, che diceva:

« Papà, papà, che cosa facciamo qui? Queste macchine le vediamo tutti i giorni nel posteggio vicino a casa ». Nel mentre il padre estasiato, ammirava la « REGINA » del Salone, la Peugeot 104.

Che cosa inventare per un Salone (che ormai non hanno più ragione di esistere) e nulla o quasi di originale da far vedere? Si rimedia con l'...ecologia.

E poteva essere altrimenti? Ecologia è la parola di moda, da qualche anno a questa parte. Ci si attacca all'ecologia come l'edera si attacca al muro, e non ha mancato all'appuntamento con essa neppure questo Salone di Parigi.

Contestare è anche di moda in tutto il mondo. Così si associa all'ecologia la contestazione, in funzione (anti)automobile. Il passo alle accuse a quest'ultima di essere un grave danno all'ambiente naturale, alla stabilità psichica dell'uomo eccetera, eccetera, è facile!

D'altra parte che cosa fare, che cosa dire, nei Saloni dove ormai le novità vengono dalle Case presentate esclusivamente « prima » con l'ovvio scopo di farne scrivere due volte i giornali?

Di novità vere ormai non

ve ne sono più. Le anticipazioni, indiscrezioni create ad arte dagli uffici stampa, le foto fatte apparire « rubate » privano i Saloni di quella funzione che avevano un tempo. In compenso si spendono un po' di soldi con arredatori pubblicitari e modelle.

Così può accadere che la Francia con tutti i suoi crismi repubblicani, si esalti definire la Peugeot 104, come « REGINA » del Salone. Fa un po' tristezza, pensando anche a quel po' po' di nazionalistico che c'è dietro, in questa sfida internazionale delle MINI, arrivate a un confronto PAL...SECAM televisivo.

D'altra parte questa PEUGEOT è l'unica novità del Salone, presentata almeno in tempo di Salone, anche se disegnata da Pininfarina ben sei o sette anni or sono!

La 104 è — come sapete — una macchinetta di 954 cc, con una potenza di 46 CV a 6000 giri, un consumo di 8 litri per 100 km, un prezzo che sarà di 1.250.000 lire quando verrà importata in Italia, e una velocità di 135 kmh.

Unica caratteristica singolare, rispetto alle rivali con le quali entra in concorrenza, come la Fiat 127, l'Autobianchi A 112, e la serie delle Mini, è l'adozione delle quattro porte. Non a caso lo slogan pubblicitario la definisce come la più piccola berlina a quattro porte europea. Infatti la casa di Sachaux non è riuscita ad avere il primato mondiale delle mini-«quattro porte», perché appartiene alla Honda « LIFE » più corta di 59 centimetri. I pregi di questa nuova vettura sono i freni a disco anteriori e quelli poste-

PARIGI - Il Salone a Port de Versailles si è aperto in un clima di ottimismo per le case produttrici di auto. Tutto è in aumento in questo settore dell'industria francese. Le immatricolazioni sono aumentate del 13,8%, mentre le esportazioni hanno toccato il tetto del 54%. L'industria francese ha prodotto nei primi 8 mesi del '72 2.095.000 vetture con un aumento pari al 12,8% al corrispondente periodo del 1971.

Le marche francesi che si dividono il mercato sono le seguenti: **RENAULT** con il 31% del mercato totale, **CITROEN** con il 19,3%, seguono poi **PEUGEOT** e **Chrysler-Simca** nell'ordine.

La Simca ha il modello più venduto in assoluto, grazie ai giovani che hanno ridato vitalità a questo vecchio modello presentato in edizione sportveggante come la Rally 1 e la recente Rally 2.

Ventitrè paesi sono presenti al Salone di Parigi, con un totale di 1200 espositori. Le marche d'auto sono 68, di cui 11 italiane e sette carrozzerie sempre italiane. Gli obiettivi dell'industria francese dell'auto sono molto ambiziosi e vogliono arrivare a toccare, per l'anno in corso, il tetto delle 3.500.000 unità prodotte. Che sarebbe un record.

Previsioni ottimistiche hanno espresso i due Presidenti, Dreyfus per la Regie Renault, e Gautier per la Peugeot in due conferenze stampa distinte. Nonostante i problemi sindacali che si profilano all'orizzonte si prevede un aumento della produzione. Rispetto all'anno passato la Peugeot ha aumentato la sua produzione del 6,50%, mentre la Renault ha aumentato del 14%.

Tra CITROEN e FIAT non mettere l'AUTOBIANCHI

riori a tamburo con doppio circuito frenante, motore con un'asse a camme in testa, sospensioni indipendenti su tutte e quattro le ruote, e peso abbastanza buono, 760 kg.

Tra ecologia e contestazione però c'è stato un colpo a sensazione a Parigi. Un auto-quindecimale francese a grande tiratura, è uscito con una bomba: «Fiat e Citroen divorziano!». Un matrimonio che sembrava tanto ben riuscito, va a pezzi?

Abbiamo svolto una piccola indagine durante il Salone, e le «ANTENNE SEGRETE DI AUTOSPRINT», ci hanno riferito diverse voci e diversi perché.

Allo stato attuale delle cose la verità «più vera» è questa: una rivalità a livello di direttori (di secondo ordine) Citroen e Autobianchi è la zona-del-dissidio, che ha fatto scrivere al collega francese di rottura. Che cosa è successo in realtà? Ecco. Con l'avvento nel mondo della Citroen GS, quelli dell'Autobianchi avrebbero accusato i cugini di «spingere» i clienti di più verso la macchina francese che verso la loro. Come si sa la rete di vendita e di assistenza Citroen-Autobianchi è la stessa nei due Paesi.

Quando non c'era la GS, le Autobianchi andavano a pieno ritmo e la Casa italiana, sosteneva che era essa a tenere in piedi la rete di vendita. Poi, con l'avvento della GS e il suo successo di vendite, con conseguente diminuzione di vendite Autobianchi, ecco l'accusa. Per il momento, si assicura, a livelli

inferiori di quelli che possono essere i «maxi» di Torino (Agnelli) e Clermont Ferrand (Michelin).

Un fuoco di paglia? Si è affrettata a dichiararlo tale la Fiat in una recente smentita. Però si sa di consigli di amministrazione che si tengono nelle ore più impensate a Torino, specie quando in particolare, l'avv. Gianni è lontano (o si è appena allontanato).



Monsieur Tastevin ha voluto dare alla Francia una vettura di prestigio che ha chiamato col nome della moglie: MONICA. Realizzata da Martin, la vettura è dotata di un motore 8V da 3423 cc

Che cos'altro c'è, a Parigi?

Naturalmente vale la pena ripartire dallo stand Ferrari e da quello Pininfarina. C'è la nuova 365 GT4 2+2, dalle linee pulite e classiche con una buona abitabilità interna per quattro persone. In contrapposizione alla Ferrari, non poteva mancare la Maserati Merak. Sulla «piccolina» della casa modenese se ne sono dette tante, molti dicono che è una Citroen SM, ma è un grande errore. La Merak, è una Maserati con tutto ciò che di buono un nome simile può portare con sé. E se il motore è derivato da quello della Citroen SM, non bisogna dimenticare

Gli stylist pensano a TORINO

PARIGI — Come al solito lo stile italiano, che fa scuola nel mondo, non poteva mancare. Sono presenti i migliori.

Pininfarina, espone la 365 Ferrari 2+2, la Berlinetta Boxer Ferrari ecc.

A Torino ci saranno due novità di Pininfarina, una sarà un Dream-Car su meccanica della Alfetta, mentre l'altra sarà una giardinetta su meccanica Fiat 132.

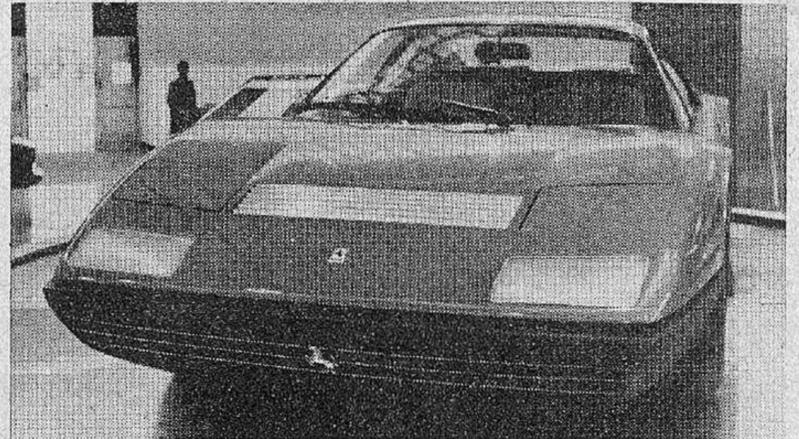
Bertone presenta le solite vetture, la Montreal, la Camargue su meccanica Citroen GS, e la Urraco S che si differenzia dalla Urraco Standard per la vernice metallizzata, l'interno in pelle e altri accessori, ma verrà a costare circa 800 mila lire in più. Attese per la rassegna di Torino la nuova Maserati che sostituirà il Ghibli, e la 128 Fiat Spider e forse anche la nuova Lamborghini Countach che deve sostituire l'attuale Miura. Questa va in pensione, dopo essere stato prodotto in 800 esemplari.

Frua ha nel suo stand la solita Maserati quattro porte e una nuova versione di una BMW coupé molto bella.

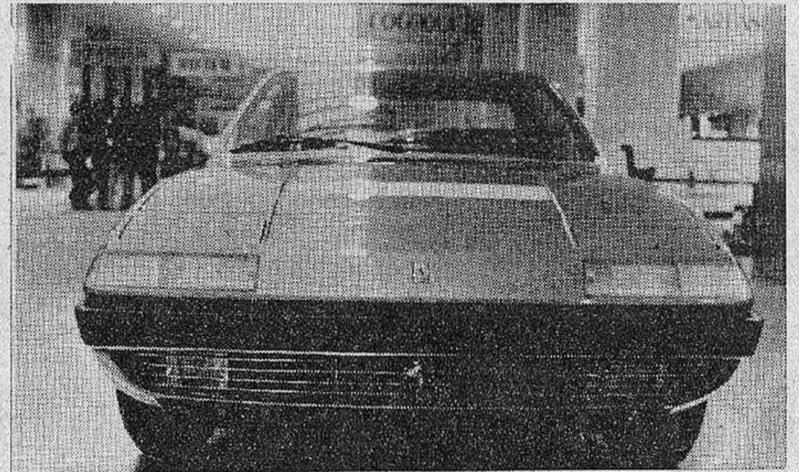
Moretti presenta un 127 coupé, un Roadster su meccanica Fiat 128, e su meccanica Fiat 127, due fuoristrada denominate Minimaxi.

Ghia, ha la solita produzione della de Tomaso, la Pantera e la Deauville, mentre a Torino vi sarà il nuovo coupé 2+2 molto elegante e dalle linee classiche che monterà lo stesso motore della Pantera.

Lombardi è presente con una versione a 4 porte della Fiat 127, mentre Coggiola ha presentato uno studio di forma su meccanica dell'Alpine Renault A 310 Special. Al tunnel del vento si sono ottenuti risultati del valore di CX=0,21, più che eccellenti.



Due vetture di grande prestigio ha mandato Ferrari a Parigi: la BB o berlinetta-boxer (sopra), che monta il celebre motore 12 cilindri fiat campione del mondo e (sotto) la nuova 365 GT4 2+2. Entrambe le nuove creazioni Ferrari entreranno in produzione nel gennaio 1973



Lavorando sulla meccanica della 127 il carrozziere Moretti ha realizzato questo coupé il cui pregio particolare è l'ampia visibilità



La nuova DAF 66 coupé che monta un motore Renault da 1100 cc resta fedele al sistema automatico Variomatic che permette alla vettura stessa di essere brillante e nel contempo relativamente sicura

che per la Citroen SM il motore viene fatto dalla Casa di via Ciro Menotti. Agli eventuali clienti, basterà provarla per sincerarsene.

Opel. Dopo il record di vendita, in Germania, equipaggerà la sua Rekord con un motore Diesel di 2068 cc, e per «contrabbandarlo» meglio, ha allestito una Opel GT barchetta con un motore Diesel di 2100 cc che ha ottenuto sul circuito di prova di Dudenhofen ben 18 records internazionali e 2 mondiali. Alla guida si sono alternati, per ottenerli, 6 piloti, fra i quali il nostro Pianta.

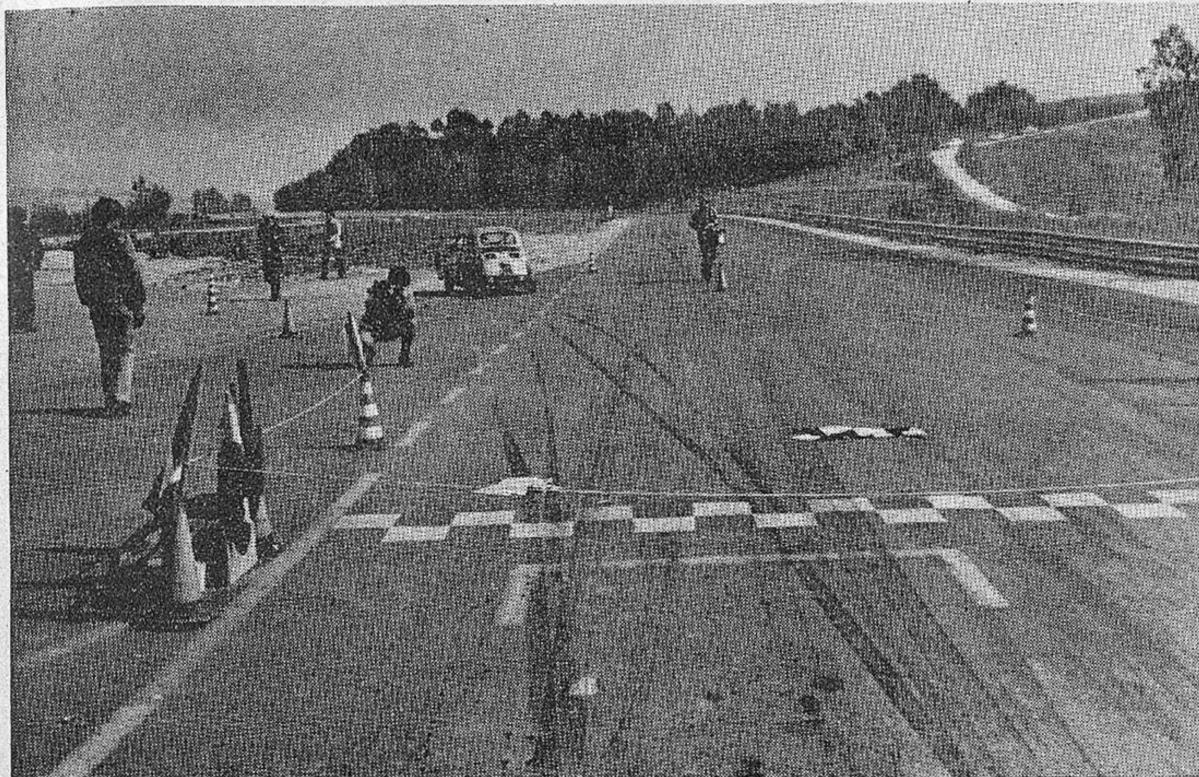
Mercedes. La casa tedesca, presenta la terza serie delle sue berline siglate «S», e che hanno una linea estetica più moderna e funzionale. Proprio il giorno dell'apertura di Parigi, è stato confermato che la casa di Stoccarda, ha deciso di montare in Europa il motore di 4900 cc derivato dall'8 cilindri 3500, che in un primo tempo era stato destinato all'America. Negli USA verrà dato in optional un motore di 6900 cc derivato dall'attuale 6.3.

Anche i nipponici erano presenti in forze a Parigi. Tra loro la parte del leone l'ha fatta l'Honda che ha por-

tato la sua CIVIC, una mini-Honda di 1169 cc che fa oltre 145 kmh, e che consuma 4 litri e mezzo per 100 km alla media di 60 kmh.

Ultima stella, Monica, nome della gentile consorte di M. Tastevin, un industriale francese che, stanco di comprare vetture di prestigio estere, ha fatto costruire una berlina 4 porte con motore a 8 cilindri di 3462 cc. Costo: circa 12 milioni. L'ha battezzata con il nome della moglie. Prevede di produrla in serie, al ritmo di 400 all'anno. Auguri!

Giancarlo Cevenini



Le drammatiche strisce di frenata della 500 di «Number One» oltrepassano il traguardo, all'altezza del quale la vettura ha investito il direttore di corsa, Cinquetti, che stava dando il segnale di chiusura della gara. A terra, è rimasta la bandiera a scacchi impugnata dallo sfortunato Cinquetti



La Fiat 500 protagonista dell'incidente. «Numer One» aveva avuto questa vettura a prestito da un amico. Nessuna colpa è da addebitare al conducente, riteniamo. Il pilota che si dispera non è «Number One»

L'autodromo di S. CRISTOFORO si chiude col grave incidente al direttore di corsa investito da una FIAT 500 nell'errata segnalazione del fine-corsa

Il dramma della bandiera

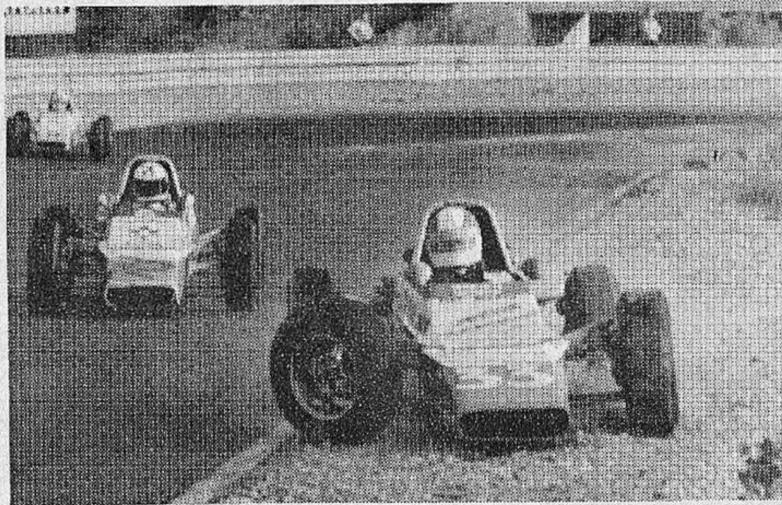
VARANO MELEGARI - Autodromo San Cristoforo di Varano Melegari: ore 12,23. Angelo Cinquetti, direttore di Corsa, quarantatré anni domani, espone la bandiera a scacchi per dare l'arrivo di Andrea Buffoli, vincitore incontrastato della classe 500 gruppo 2. Un attimo dopo «Number One», in fase di sorpasso, travolge a circa 130 all'ora, il direttore di corsa e lo scaraventa ad una quindicina di metri di distanza. Questo in sintesi il primo grave incidente mai accaduto all'autodromo varanese, che proprio

questa domenica chiudeva i cancelli di una stagione oltremodo intensa. Angelo Cinquetti versa ora in gravi condizioni al Centro di rianimazione dell'ospedale di Parma. Il fatto saliente di una manifestazione si riassume qui, in queste poche righe che forse non danno la giusta dimensione alla tragedia avvenuta sotto i nostri occhi di un uomo e di una donna, sua moglie, veramente appassionati di automobilismo.

C'è una perplessità però, che sconvolge; c'è una domanda da porsi: perché Cinquetti, che da tanto tempo conosce le corse, ha dato l'arrivo quando mancava ancora un giro al termine? La risposta rientra in quello strano cerchio delle probabilità che non verranno mai né confermate né smentite. Mancava un giro al termine, questo lo hanno visto tutti e Cinquetti ha esposto la bandiera a scacchi; poi si è distratto un attimo per guardare forse verso la postazione dei cronometristi che segnalavano che si doveva compiere un altro giro, ed è stato investito. Responsabilità quindi non ve ne sono, assolutamente.

Ma ora veniamo alla corsa che l'AC di Reggio Emilia e i ragazzi della Tricolore hanno intitolato a Luciano Lombardini. Si inizia alle 9. Vi sono le vetture dei gruppi 1 e 3 che aprono la competizione. Vincono Zanessi, Bonvicini, Poletti, Zanardi, Gualtieri e «Archimede» nel gruppo 1, mentre fra le granturismo le vittorie vanno a Previato, Bertini, De Marco e Valle.

Verso le 10,30 scendono in pista le F. Italia che sono alla loro penultima gara di campionato. La prima delle tre batterie è appannaggio di Silvano Buttani che regola Pedretti, Tonussi e Buratti. Nella seconda la lotta si restringe, dopo i primi giri, a Bozzetto e Martini che nel tentativo di superare l'avversario piega il musetto alla curva del ponte permettendo così a Ghinzani di passare in seconda posizione. Martini però riesce a recuperare e a piazzarsi al posto d'onore. Al termine fra Martini e Bozzetto volano minacce che però si placano per l'intervento dei commissari. Quindi Francia non ha alcuna difficoltà ad aggiudicarsi la terza e ultima batteria precedendo Gunnella finalmente a posto con la vettura.



Massimo Buratti, in finale, ha visto sfumare ogni possibilità dopo un urto che gli ha ridotto in questo stato l'avantreno. Sotto, Dalla Chiesa, a destra, supera e va verso la vittoria della classe 1150



Poi la gara delle 500 con la vittoria di Buffoli che si trovava la strada spianata da un testacoda di «Palvo», giratosi alla parabolica. Quindi l'incidente e la conseguente sospensione della manifestazione sino alle 14.

Si riprende con Bettazzi che domina ampiamente nella 600 precedendo Baz-

zola e Romagnoli staccati di oltre trecento metri. Anche «Nick» non ha avversari in grado di impiensierlo nella classe 700 e gli è facile precedere Fasolino quando questi rompe lo scarico. Quindi Bernero mette in fila tutti gli altri nella classe 850 e Bonaveni fa lo stesso per la 1000. Nelle

128 scatenate, la vittoria del varanese Dalla Chiesa che non ha dovuto spremersi troppo per battere i vari Battisti e De Stefano. Guglielmo Manini, sconfitto nelle gare di qualche tempo fa da Alberto Donà, si rifà nella classe 1300 con la sua 128 di Trivellato e vince in scioltezza davanti a Rossi e Cattaneo. Tanghetti era uscito di corsa a metà gara.

Nella classe 1600 lotta fra l'Alfa di Chiapparini e la Escort di «Mici». La spunta la vettura italiana con un discreto margine. Torelli è solo e si aggiudica la coppa della classe 2000. Quindi tutte le granturismo iscritte scendono in pista raggruppate. Davanti a tutti c'è Bettoni con la Porsche, mentre alle sue spalle Boschi, Chiapparini e Gatta si danno battaglia per la vittoria di classe. Boschi è in testa, ma rompe e Gatta passa a condurre. Chiapparini però riesce a superarlo e vince.

La finale della F. Italia vede in prima fila Francia e Bozzetto mentre Martini è in terza fila. Al via Bozzetto è il più lesto a partire ma Francia lo passa già al secondo giro. Dietro vi sono Gunnella e Martini quasi appaiati. Bozzetto mantiene la seconda posizione, ma Martini fattosi sotto lo passa al tornante. Bozzetto si ferma ai box con una sospensione fuori uso. Francia è incontrastato dominatore e vince su Martini e Gunnella.

Al termine le discussioni si sprecano. Tutti ce l'hanno con Bozzetto e lui ce l'ha con tutti. Si era parlato di un reclamo ma poi se n'è sentito più nulla. Rimane il fatto che Francia è stato trattenuto dagli amici perché voleva rispondere piuttosto tangibilmente ad una presunta offesa di Bozzetto.

Alla fine, le sport. Prima vittoria del binomio Dallara-Pescia nella classe 1300. Il motore Filipinetti della triposto parmense questa volta ha funzionato a dovere e l'alettone appena montato ha dato maggiore stabilità alla vettura. Pescia comunque ha dovuto tenere a bada il ritorno di Filanfino. Nella classe 1000 Morrelli su tutti.

Gianluca Bacchi Modena

Le verifiche dal 1. ottobre

5 su 12
le F. FORD
«irregolari»

VARANO MELEGARI - Come ricorderete, la gara di Formula Ford di Varano della scorsa settimana non aveva avuto una classifica in quanto, subito dopo la corsa, vi erano stati alcuni reclami.

Nel corso della settimana, si è appreso dei risultati delle verifiche, che avevano preso lo spunto da un reclamo di Piergiorgio Mussa il quale aveva così controbattuto a quegli altri concorrenti che, dopo la batteria da lui vinta, avevano espresso ai commissari dubbi sulla regolarità del suo motore.

Le verifiche, su dodici vetture, hanno dato i seguenti risultati: cinque le vetture irregolari, quella di Bossoni, di Senni, di Torta, di Vairani e dello stesso Mussa. Regolari le altre, fra cui quella di Monguzzi, che aveva vinto la finale. Pertanto, questa è la classifica della gara di Formula Ford del 1.º ottobre:

1. Giuseppe Monguzzi (Tecno), 10 giri in 9'42", media kmh 111,340; 2. Scardino (Tecno) 9'49"5; 3. «Lucas» (BWA) 9'49"7; 4. Bertolini (Tecno) 9'59"3; 5. Logoluso (BWA) 10'02"8; 6. Mattioli (TP) 10'40"9.

GIRO PIU' VELOCE: il 7. ed il 9. di Mussa, in 57"1, media kmh 113,040.

I. TROFEO LOMBARDI - gara di velocità in circuito - Varano Melegari 8 ottobre 1972

LE CLASSIFICHE

FORMULA ITALIA

1. batteria - 1. Silvio Buttani 19'14"9 alla media di kmh 112,217; 2. Pedretti 19'20"4; 3. Tonussi 19'21"1; 4. Buratti 19'24"3; 5. Peruzzi 19'28"3; 6. Riccitelli 19'28"8; 7. Oliviero 19'32"3; 8. Simonetti 19'34"2; 9. Occioni 19'49"6; 10. Sangiuolo 19'52"1; 11. Mantovani 20'08"4; 12. Pimò a 2 giri; 13. Castiglione a 4 giri.
Giro più veloce: Di Buttani in 55"3 alla media di kmh 117,179.

2. batteria - 1. Paolo Bozzetto 18'55"3 alla media di kmh 114,154; 2. Martini 18'57"2; 3. Ghinzani 18'57"6; 4. Ferrari 19'26"9; 5. Nencini 19'27"2; 6. Farneti 19'29"9; 7. «Long John» 19'35"7; 8. Cagnoni a 1 giro; 9. Facibene a 1 giro; 10. Abate a 1 giro; 11. Ponzone a 9 giri; 12. Di Benedetto a 18 giri.
Giro più veloce: Ghinzani in 55"7 alla media di kmh 116,337.

3. batteria - 1. Giorgio Francia 18'45" alla media di kmh 115,200; 2. Gunnella 18'55"2; 3. Caneva 18'58"2; 4. Grimaldi 19'17"3; 5. Piccolomini 19'22"2; 6. Casalegno 19'26"7; 7. Germani 19'42"3; 8. Lombardi a 1 giro; 9. Roberto a 1 giro; 10. Branca a 1 giro; 12. Spataro a 2 giri; 13. Gavina a 18 giri.

Giro più veloce: Francia in 54"8 alla media di kmh 118,248.

Finale - 1. Giorgio Francia 20'49"1 alla media di kmh 114,130; 2. Martini 21'01" e 3; 3. Gunnella 21'06"8; 4. Ghinzani 21'07"7; 5. Caneva 21'20"2; 6. Grimaldi 21'23"1; 7. Buttani 21'23"9; 8. Nencini 21'27"1; 9. Peruzzi 21'36"2; 10. Casalegno 21'44"1; 11. Piccolomini a 2 giri; 12. Pedretti a 8 giri; 13. Buratti a 9 giri; 14. Tonussi a 16 giri; 15. Bozzetto a 17 giri.

Giro più veloce: Martini in 53"6 alla media di kmh 120,895.

GRUPPO 1

Classe 850 - 1. Franco Zanessi (Fiat 850) 12'47" alla media di kmh 84,484; 2. Predonzan (Fiat 850) 12'51"2.

Giro più veloce: Zanessi in 1'15" alla media di kmh 86,400.

Classe 1000 - 1. Andrea Bonvicini (Mini Cooper) 12'16"3 alla media di kmh 88,007; 2. Mammi (A.112) 12'26"3; 3. Negri (Mini Cooper) 12'27"4; 4. Orsi (Mini Cooper) 12'41"6; 5. Ricci (Fiat 850) 12'47"8; 6. Pierantonio (Fiat 127) 13'09"7; 7. Bartolomeazzi (NSU) 13'26"3; 8. Amico (Mini Cooper) a 1 giro.

Giro più veloce: Bonvicini in 1'12"6 alla media di kmh 89,256.

Classe 1150 - 1. Giovanni Poletti (Fiat 128) 12'08"2 alla media di kmh 88,986; 2. Mensa (Fiat 128) 12'12"8; 3. Albera (Fiat 128) 12'47"3; 4. Baldini (Fiat 128) 12'48"1.

Giro più veloce: Mensa in 1'11"1 alla media di kmh 91,139.

Classe 1300 - 1. Sergio Zanardi (Fiat 128) 11'54"6 alla media di kmh 81,612.

Giro più veloce: Zanardi in 1'15"4 alla media di kmh 85,941.

Classe 1600 - 1. Emilio Gualtieri (A.R. GTV) 11'59"4 alla media di kmh 90,075; 2. Forlanetto (A.R. GTV) 12'01"5; 3. «Il Ragno» (Opel Manta) 12'24"5; 4. Campani (A.R. GTV) 12'24"8.

Giro più veloce: Forlanetto in 1'10" alla media di kmh 92,571.

Classe 2000 - 1. «Archimede» (A.R. 2000) 11'34"1 alla media di kmh 93,358; 2. Manna (A.R. 2000) 11'34"8; 3. «El Paso» (Fiat 124) 11'58"6; 4. Cagnolato (Fiat 124) 12'10"2; 5. Boldri a 2 giri.

Giro più veloce: «Archimede» in 1'07"9 alla media di kmh 95,434.

GRUPPO 2

Classe 500 - (tutti su Fiat 500): 1. Andrea Buffoli 11'03"9 alla media di kmh 87,844; 2. Lavazza 11'05"9; 3. Bianchi 11'07"1; 4. Segalini 11'15"1; 5. Morriconi 11'16"7; 6. «Palbox» 11'17"8; 7. Razzanelli 11'20"7; 8. Bigazzi 11'28"8; 9. Cocchi 11'33"1; 10. «Number-One» 11'33"3; 11. Bertucelli 11'34"1; 12. De Giorgi 11'43"9; 13. Bertoni 12'01"1; 13. Squarise 12'04"1.

Giro più veloce: Lavazza in 1'11"1 alla media di kmh 91,139.

Classe 600 - 1. Carlo Bettazzi (Abarth 595) 12'18"8 alla media di kmh 87,709; 2. Cazzola (Fiat Abarth 590) 12'44"2; 3. Romagnoli (Fiat Abarth 600) 13'17"3; 4. Balbi (Fiat 595) 13'18"4; 5. «Aras» (Fiat 595) 13'18"4; 6. Rangoni (Fiat 590) a 1 giro.

Giro più veloce: Bettazzi in 1'12" alla media di kmh 90,000.

Classe 700 - 1. «Nick» (Fiat Abarth 695) 12'04"5 alla media di kmh 89,440; 2. Sidoli (Fiat Abarth 695) 12'20"3; 3. Fasolino (Fiat Abarth 695) 12'21"3; 4. «Tambauto» (Fiat Abarth 695) 12'22"7; 5. Morelato (Fiat Abarth 695) 12'23"1; 6. Bernardi (Fiat Abarth 700) 12'37"7.

Giro più veloce: «Nick» in 1'10"7 alla media di kmh 91,654.

Classe 850 - 1. Vittorio Bernero (Fiat Abarth 850) 11'00"8 alla media di kmh 98,062; 2. Pera (Fiat Abarth 850) 11'33"1; 3. Rafanelli (Fiat Abarth 850) 11'45"8; 4. Bigliardi (Fiat Abarth 850) 11'46"8; 5. Saleri (Fiat Abarth 850) 11'49"4.

Giro più veloce: Bernero in 1'05" alla media di kmh 99,692.

Classe 1000 - 1. Angelo Bonaventini (Fiat Abarth 1000) 12'03"6 alla media di kmh 89,552; 2. Gandolfi (Fiat Abarth 1000) a 1 giro.

Giro più veloce: Bonaventini in 1'10"7 alla media di kmh 91,654.

Classe 1150 - 1. Giuseppe Dalla Chiesa (Fiat 128) 10'49"9 alla media di kmh 99,707; 2. Battistini (Fiat 128) 10'52"6; 3. De Stefano (Fiat 128) 10'59"8; 4. Aquilini (Fiat 128) 11'08"9; 5. Alliboni (Fiat 128) 11'32"9; 6. «Esap» (Fiat 128) a 1 giro; 7. Bartolomeazzi (Fiat 128) a 1 giro; 8. Curatolo (Fiat 128) a 2 giri.

Giro più veloce: Dalla Chiesa in 1'03"2 alla media di kmh 102,531.

Classe 1300 - 1. Guglielmo Manini (Fiat 128 Coupé) 10'25"7 alla media di kmh 103,584; 2. Rossi (A.R. GTA) 10'49"4; 3. Cattaneo (A.R. GTA) 11'09"4; 4. Piovano (Cooper Mark) a 2 giri; 5. Tangheri (A.R. GTA) a 5 giri.

Giro più veloce: Manini in 1'01"2 alla media di kmh 105,882.

Classe 1600 - 1. Angelo Chiapparini (A.R. GTV) 10'28"5 alla media di kmh 101,408; 2. «Mici» (Ford Escort) 10'52" e 1; 3. Anzeloni (Ford Escort) 10'59"7; 4. Cantarelli (A.R. GTV) 11'15"5; 5. Humber (BMW) 11'16"2; 6. Cattane (A.R. GTV) 11'33"5.

Giro più veloce: Cattane in 1'02"7 alla media di kmh 103,349.

Classe 2000 - 1. Armando Torelli (BMW 2000) 10'47"8 alla media di kmh 100,030.

Giro più veloce: Torelli in 1'03"8 alla media di kmh 101,567.

GRUPPO 3

Classe 1300 - 1. Settimo Prevato (Lancia Fulvia) 11'58"1 alla media di kmh 90,238; 2. Montecchi (Lancia Fulvia) 12'00"1; 3. Simonini (Lancia Fulvia) a 1 giro.

Giro più veloce: Prevato in 1'10"2 alla media di kmh 92,307.

Classe 1600 - 1. Paolo Bertini (Renault 1600) 11'07"8 alla media di kmh 97,035; 2. Regis (Alpine 1600) 11'09"6; 3. Cabianca (Renault) 11'13"8; 4. Pescina (Alpine Renault) 11'20"8; 5. Peano (Renault A-1600) 11'36"7.

Giro più veloce: Bertini in 1'05"2 alla media di kmh 99,386.

Classe 2000 - 1. Giovanni De Marco (Fiat 124 Sport) 11'47"5 alla media di kmh 82,431.

Giro più veloce: De Marco in 1'15"7 alla media di kmh 85,601.

Classe oltre 2000 - 1. Raniero Valle (Porsche) 11'04"4 alla media di kmh 97,531.

Giro più veloce: Valle in 1'05"1 alla media di kmh 99,539.

GRUPPO 4

Classe 1000 - 1. Carlo Brambilla (OTS) 10'35"9 alla media di kmh 91,712; 2. Melandri (OTS) 11'22"6; 3. Piscedda (OTS) 11'23"1.

Giro più veloce: Brambilla in 1'08"3 alla media di kmh 94,865.

Classe 1300 - 1. «Vagabondo» (Alpine Renault) 10'51" alla media di kmh 99,539; 2. Galbiati (Lancia Fulvia 1300) 11'13"4; 3. «Puka» (Lancia Fulvia 1300) 11'16"4; 4. «Cortex» (Lancia Fulvia Coupé) a 1 giro.

Giro più veloce: «Vagabondo» in 1'03"4 alla media di kmh 102,208.

Classe 1600 - 1. Angelo Chiapparini (A.R. GTA) 10'45"1 alla media di kmh 100,433; 2. Gatta (A.R. GTA 1600) 10'48" e 7; 3. Carabba (A.R. GTA) 11'19"4; 4. Benusiglio (Lancia Fulvia) a 1 giro; 5. Boschi (A.R. GTA) a 6 giri.

Giro più veloce: Chiapparini in 59"4 alla media di kmh 109,090.

Classe 2000 - 1. Stefano Bettoni (Porsche 911) 10'28"8 alla media di kmh 103,053.

Giro più veloce: Bettoni in 1'01"4 alla media di kmh 105,537.

GRUPPO 5

Classe 1000 - 1. Giovanni Morelli (ATS) 10'20"3 alla media di kmh 104,465; 2. Donà (AMS) a 1 giro; 3. «Ragatas» (Dallara) a 6 giri.

Giro più veloce: Morelli in 58"1 alla media di kmh 111,531.

Classe 1300 - 1. Bruno Pescia (Dallara) 9'29"6 alla media di kmh 113,764; 2. Filannino (Chevron B 21) 9'29"7; 3. Zampolli (Abarth 1300) 9'55"1; 4. Nardari (AMS 1300) 10'02"3; 5. Anastasio (Chevron B21) 10'19"7.

Giro più veloce: Filannino in 55"3 alla media di kmh 117,179.

Domenica a Salerno la Coppa PRIMAVERA per i piloti centrosud

SALERNO - La X Coppa Primavera in calendario per il 9 aprile e, a suo tempo, rinviata a data da destinarsi, ha finalmente ricevuto la necessaria autorizzazione ed è stata messa in programma per domenica 15 ottobre. La gara «chiusa» e riservata ai soci degli AC di Salerno, Avellino, Bari, Caserta, Catanzaro, Cosenza, Napoli, Potenza, Roma e Taranto, vedrà in gara le vetture delle seguenti categorie: Turismo Gr. 1 - Turismo speciale Gr. 2 - Gran turismo Gr. 3 - Gran turismo speciale Gr. 4 e Sport Gr. 5. Le iscrizioni, accompagnate dalla tassa di lire 6.500 dovranno pervenire all'AC Salerno entro e non oltre mercoledì 11 ottobre; le verifiche avranno luogo sabato 14 ottobre dalle 8,30 alle 12,30 al campo sportivo di Agerola e le prove verranno effettuate nella stessa giornata dalle 14 alle 17. La partenza della prima vettura verrà data alle ore 10

La SARDEGNA si rientusiasma per l'automobilismo

GILIBERTI e Maria Grazia protagonisti a IGLESIAS

SPECIALE PER AUTOSPRINT

IGLESIAS - L'automobilismo sportivo ha vissuto domenica un appuntamento esaltante sulle strade della Sardegna dove si è disputata l'8. Coppa «Città di Iglesias», gara di velocità in salita valida per il Trofeo italiano della montagna, gruppi 2, 4 e 5.

L'ha spuntata con pieno merito Angelo Giliberti che al volante di una Abarth Osella ha coperto i 6,800 chilometri del percorso in 4'09"9 alla media di kmh 98,823. Il siciliano, tuttavia, non è riuscito a battere il record della corsa che egli stesso deteneva con 4'05"1 alla media di kmh 99,866. Un exploit quest'ultimo cui forse può essere dato il vero valore solo da chi conosce i tornanti che da Iglesias portano a S. Angelo.

E non si può dire che Giliberti non sia stato impegnato o che il lotto dei concorrenti fosse poco qualificato. Basti pensare ai 3" scarsi che dividono il vincitore dal secondo arrivato «Gianfranco», dominatore delle ultime cronoscalate, «Manuela», disgraziatamente giratosi in una curva e giunto fuori tempo massimo ormai senza il casco in testa; e infine Locci, diventato ormai il portabandiera dello sport sardo, che ha avuto la Chevron da Tonelli.

Pare doveroso ora parlare dell'organizzazione della corsa. Alla neo-ricostruita commissione sportiva del locale AC è toccato il faticoso compito di programmare la manifestazione e dobbiamo riconoscere che ha assolto degnamente la sua funzione non lesinando l'impegno massiccio di segnalatori e militari.

Il percorso, ottimo dal punto di vista selettivo causa il suo andamento sinuoso che nascondeva moltissime difficoltà, è stato mantenuto sgombro dalla marea di spettatori, riversatasi da tutta l'isola e bisogna dire che forse non ci era mai capitato di vedere in Sardegna la sede stradale così libera.

La parola ora alla cronaca. Oltre centoquaranta i concorrenti partecipanti alle prove ufficiali del sabato e, causa alcuni incidenti solo poco più di un centinaio si qualificano per la gara. Si comincia alle 11 con circa un'ora di ritardo sul previsto. Nei gruppi 1 e 3 non c'è altro da segnalare se non la vittoria, nella classe 500, di una rappresentante del gentil sesso, Maria Grazia Parisi, e nella 1300 GT di serie il successo di Persico che vincendo le due gare cui ha partecipato sta dimostrando le sue doti. Nel gruppo 2 classi 500, 600 e 700 sono risultati rispettivamente vincitori Fraghy, con un tempo eccellente, Vettori che ha interrotto l'egemonia di Gasole, e «Daniuka». Nella classe 1300 invece si è imposto Dessanai che pare ormai aver preso confidenza con la vittoria. Nella GTS classe 1300 ancora una volta Bologna e Runfolia si sono dati gran battaglia e hanno terminato nell'ordine la corsa col secondo distanziato piuttosto nettamente; buon terzo è giun-

to D'Aquila. Da segnalare inoltre in questa classe la presenza di Rosadele Facetti, giunta però solo quarta.

Nel gruppo delle sport, infine, «Mc Bodén» con l'AMS ha sbaragliato gli avversari nella classe 1000 portando a termine una prova eccellente che lo ha visto al terzo posto assoluto. Nella classe 2000 Giliberti, che aveva già fatto un ottimo tempo in prova, ha confermato il suo stato di grazia — come già abbondantemente detto prima — aggiudicandosi la cronoscalata. Complessivamente 101 concorrenti hanno concluso la prova.

Salvatore Ciusa

TARAMAZZO solo quarto a Col de l'ORME

NIZZA - Luigi Taramazzo, al volante di un'Abarth 3000, ha tentato di battere i francesi in casa loro, partecipando alla corsa in salita del Col de l'Orme. E per poco non riusciva nel suo intento, visto che fino a tre quarti della salita il suo tempo era nettamente il migliore. Poi, l'alfiere della Torino Corse ha dovuto rinfoderare le sue velleità ed accontentarsi del 4. posto nella classifica assoluta in quanto il motore della sua Abarth ha cominciato a fare i capricci, perdendo colpi e infine ammutolendosi in un cilindro. Ad ogni modo il quarto posto conquistato testimonia il valore del pilota italiano che alla fine è stato preceduto soltanto da tre vetture di Formula 2, la prima delle quali guidata da Jean Lechaud che nelle gare in salita disputate in Francia si è sempre classificato entro i primi cinque posti. Nella stessa gara Gianni Varese ha conquistato l'8. posto assoluto.

g. m.

7. CORSA IN SALITA DEL COL DE L'ORME - Nizza, 1 ottobre 1972.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Jean Lechaud (Pygmée) in 7'30"3; 2. Rua (Tecno 1600) 7'31"4; 3. Staiano (Grac 1800) 7'33"5; 4. Taramazzo (Abarth 3000) 7'34"4; 5. Pechalre (Pygmée) 7'38"1; 6. Morel (Martini 1440) 7'41"5; 7. Daumet (Abarth 2000) 7'57"7; 8. Varese (Lola Abarth 1300) 7'58"1; 9. Buzzi (Alpine 1600) 7'59"1; 10. Robini (Jide 1600) 8'04"5; seguono altri 40 concorrenti.

La classifica aggiornata dello « SPINO »

AREZZO - In seguito a difficoltà di trasmissione il resoconto della gara in salita al Passo dello Spino presentava alcune inesattezze ed in particolare è « saltata » la classifica assoluta che invece è la seguente:

1. Gianfranco (Abarth 2000) in 6'14"5, alla media di kmh. 120,160; 2. Cerulli (AMS 1000) 6'25"3; 3. Mascaleros (Porsche) 6'28"1; 4. Rosselli (Opel GT) 6'33"5; 5. Anastasio (Chevron 1300) 6'42"8; 6. Tondelli (Chevron 1600) 6'42"9; 7. Bigliuzzi (Alfa Romeo GTA) 6'50"4; 8. Paleari (Alpine Renault 1600) 6'53"2; 9. Cipriani (BMW 2002) 6'55"3; 10. Belli (Escort 1600) 7'00"5.

Il record precedente di Ortner è di 6'00"5 inferiore di quattordici secondi e non di quindici a quello fatto registrare da Gianfranco.

Bigliuzzi non si è piazzato sesto assoluto, ma settimo preceduto da Tondelli.

COPPA CITTA' DI IGLESIAS - Gara nazionale di velocità in salita - Iglesias, 8 ottobre 1972.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 500 (tutti su Fiat 500): 1. Maria Grazia Parisi 6'36"2, alla media di kmh. 62,332; 2. Percivale 6'38"4; 3. Sias 6'38"6.

Classe 1000: 1. Giuseppe Loche (Fiat 127) 5'26"7, media kmh. 75,592; 2. Causella (A.112) 5'27"1; 3. Patorno (Fiat 127) 5'30"5.

Classe 1150: 1. Enrico Rossi (Fiat 128C) 5'22"3, media kmh. 76,624; 2. Casula (Fiat 128) 5'41"5; 3. Poggi (Fiat 128) 5'42"3.

Classe 1300: 1. Francesco Vintaloro (Fiat 128C) 5'16"1, media kmh. 78,152; 2. Pisano (Fiat 128C) 5'25"9; 3. Carruciu (Fiat 128C) 5'26"1.

Classe 1600: 1. Salvatore Pirrello (A.R. GTV) 5'20"1, media kmh. 77,175; 2. Grimaldo (A. Romeo) 5'24"2; 3. Prestimnaco (Giulia super) 5'36"4.

Classe 2000: 1. Angelo Comparato (A.R. GTV) 5'15"4, media kmh. 78,301; 2. Strassera (Opel) 5'29"8.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Alfonso Persico (Fulvia sport) 5'28"7, media kmh. 75,132; 2. Vacca (Simca 1200S) 5'39"7.

Classe 1600: 1. Salvatore Meloni (Renault Alpine) 5'01"5, media kmh. 81,910; 2. Piras (Fulvia HF) 5'16"6.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Tore Fraghy (Fiat 500) 5'20"9, media kmh. 76,959; 2. Bertolotti (Fiat 500) 5'37"1; 3. Ragus (Fiat 500 Gianini) 5'43"5.

Classe 600 (tutti su Fiat Abarth 595): 1. Gianni Dettori 5'29"7, media kmh. 74,904; 2. Tarasconi 5'32"8. 3. Collu 5'50"5.

Classe 700 (tutti su Fiat Abarth 695): 1. «Daniuka» 5'27"6, media kmh. 75,385; 2. Doglio 5'31"2; 3. Costanzo 5'50"3.

Classe 850 (tutti su Abarth 850): 1. Claudio Ferretti 5'04"1, media kmh. 81,237; 2. Bertino 5'07"6; 3. Tola 5'34"1.

Classe 1000: 1. Giorgio Orrù (Mini Cooper) 5'23"2, media kmh. 76,461; 2. Tilocca (A.112) 5'26"1; 3. Lo Piccolo (Fiat Abarth 1000) 5'31"1.

Classe 1150: 1. Gerolamo Caci (Fiat 128) 5'13"1, media kmh. 79,304.

Classe 1300: 1. Pier Luigi Dessanai (GTA) 4'44"5, media kmh. 86,805; 2. Lepri (Fiat 128 C) 4'48"7; 3. Del Bello (BLMC 1300) 4'50"3.

Classe 1600: 1. Salvatore Trapani (A.R. GT1600) 4'58"7, media kmh. 82,678; 2. Froghieri (GT 1,6) 5'24"4.

Classe 2000: 1. Vittorio Viridis (A.R. GTAm) 5'01"1, media kmh. 81,940.

GRUPPO 4

Classe 1000 (tutti su Fiat Abarth OTS 1000): 1. Luigi Aloe 5'28"3, media kmh. 80,104; 2. Renda 5'13"7; 3. Milano 5'13"8.

Classe 1300 (tutti su Fulvia Zagato): 1. Erasmo Bologna 4'36"5, media kmh. 89,316; 2. Runfolia 4'43"1; 3. D'Aquila 4'43"2.

Classe 1600: 1. Edy Di Rienzo (A.R. GTA) 4'3

Le corse autunnali alla CERRINA DE FILIPPI fa per ...tre

Mentre BREEDLOVE prepara un « missile » con l'appoggio di esperti e materiale NASA

Primi records « salati »

TORINO - Seconda splendida giornata di sole e folto pubblico per la 2. prova autunnale della Cerrina che si è svolta sulla stessa formula della precedente e cioè gara riservata solo a piloti licenziati CSAI e svolgimento di due manches con validità al tempo migliore realizzato in una delle due e possibilità di partecipare più volte.

Dopo una mattinata dedicata alle prove libere, alle tredici partono i 500: vince Pavese (500 Lavazza) patrocinato dal Bar Mexico '70 che ottiene alla prima manche un ottimo 3'01"7 (secondo giro 59"3) davanti a De Filippi su vettura autoperparata. Seguono Bellet e Caveglia, quest'ultimo ritardato da noie varie. Quinto è Salino che, insospettito dalla vettura di De Filippi e Bellet, protesta entrambi. De Filippi accetta il reclamo, Bellet contrariato si rifiuta e si autoelimina. Sotto l'occhio vigile ed esperto del Commissario ACI signor Maffiodo, De Filippi stesso effettua lo smontaggio del suo 500 che viene trovato in regola come cilindrata.

Nelle 850, al solito la classe più combattuta, si dimostra imbattibile Carena, pilota autoperparatore che vince la classe e l'assoluto e migliora di 2"2 il suo record ottenendo alla prima manche un favoloso 2'54" (56"8 al terzo giro); secondo Scanavino sempre bravo su Abarth 695 preparata da Salino, costretto all'ultimo a cambiare cofano, giustamente, dall'oculato verificatore tecnico; terzo è Elia della Biondetti Corse su 650 autoperparata; quarto è Niclot, Abarth 695, davanti a Bolognesi su 595 Lavazza.

Nella 1200 bis di Gattino, su 128 preparata da Caveglia, con 2'58"7; nella seconda manche migliora il suo record precedente di 1"2 (secondo e terzo giro 58"7). Secondo è Negri molto bravo e appassionato su Abarth Lombardi preparata da De Filippi davanti a Cavallo su Abarth con rapporti Monza, quarto è Bertolo alla prima esperienza sul TCR neo acquistato da « Pal Joe » e messa a punto da De Paoli, esperto Abarth. Nella 1500 monologo di Stroppolo che con la sua Fulvia Zagato alla Cerrina è imbattibile davanti a Finotti, concessionario della Innocenti, che pubblicizza direttamente le doti del nuovo super 1300. Terzo è Murieri su 128 coupé.

Nella oltre 1500 Gardelli su una rumorosissima GTA preparata da Cavallo vince con l'ottimo tempo di 2'57" seguito a 1"5 da Papinutto, espertissimo nella guida come nello smercio di bisticche, su Giulia Super Monzeglio. Terzo è « Manuela » ottimo come pilota, kartista e bobbista. Nella classe riservata ai Prototipi qualche defezione. Vince l'alfiere della Scuderia Draghi Rossi, Franco Negro, un habitué della Cerrina, pilota bravissimo sull'asfalto oltre che sugli sterrati, a Bra infatti detiene i record di più classi con le 500 propulse da motori DKW. Qui partecipa con una 875 CRM realizzata da un trio di Asti, spinta da un poderoso 1000 DKW che gira come una turbina fino a 12 mila giri ed ha 80 cavalli a 7500 giri. Nuovi Firestone su cerchi 13x12 e una guida formidabile permettono a Franco Negro di polverizzare con 49"8 il record del giro precedente di Narcisi (Formula Italia) abbassandolo di 4 decimi.

Peccato che nella seconda manche, in cui ha ottenuto questo tempo, sia stato rallentato da un testa-coda. Se-

condo è Giordana su Abarth 1300 sempre molto bravo e in forma specie ora che è pilota della Formula 3 di Repetto. Terzo è Piacenti su Abarth 1300 ritornato molto bene alle gare davanti a Merlin su 500-128 dei fratelli Della Benta che già progettano un super mostro per il '73. Quinto è Fioretti coraggiosissimo romano in trasferta per visita ad amici e gara, su prototipo autocostruito per la Pista d'Oro. Sesto è Bille.

Unica concorrente femminile, la bravissima Luchino reduce dalla Coppa d'Oro d'Alessandria. La prossima gara verrà effettuata il 22 ottobre.

Giorgio Rossotto

COPPA D'AUTUNNO - Gara individuale di velocità sulla Pista Cerrina - Rivalta Torinese, 8 ottobre 1972.

CLASSIFICHE (su tre giri)

Classe 500: 1. Franco Pavese (Abarth 500) 3'01"7; 2. De Filippi (Abarth 500) 3'03"4; 3. Caveglia (Abarth 500) 3'10"4; 4. Salino (Abarth 500) 3'13"3.

Classe 850: 1. Giovanni Carena (Abarth 695) 2'54"7; 2. Scanavino (Abarth 695) 2'59"3; 3. Elia (Abarth 695) 2'59"8; 4. Niclot (Abarth 695) 3'00"7; 5. Bolognesi (Abarth 595) 3'12"9; 6. Tabone (Abarth 850) 3'14"9; 7. Caramusa (Abarth 650) 3'30"8.

Classe 1200: 1. Aldo Gattino (Fiat 128) 2'58"7; 2. Negri (Abarth Lombardo) 3'01"7; 3. Cavallo (Abarth 1000) 3'04"6; 4. Bertolo (TCR Abarth) 3'07"4; 5. Raimondo (Abarth 1000) 3'07"7; 6. Felice (Abarth 1000) 3'07"8; 7. De Martino (Fiat 128) 3'07"9; 8. Chiecchi (Fiat 127) 3'09"6; 9. Boscolo (Fiat 124) 3'09"7; 10. Sanguin (Grand Prix) 3'16"1; 11. «Lo Cicero» (850 Sport) 3'27"7.

Classe 1500: 1. Stroppolo (Fulvia Zagato) 3'01"1; 2. Finotti (Cooper 1300) 3'07"1; 3. Murieri (Fiat 128 Coupé) 3'10"2; 4. Aimasso (Fiat 124 Coupé) 3'11"2; 5. Mondicino (HF 1300) 3'13"4; 6. Lo Bello (Lancia 1300) 3'14"7.

Classe oltre 1500: 1. E. Gardelli (GTA) 2'57"7; 2. Papinutto (A.R. Super) 2'58"5; 3. «Manuela» (GTA) 2'59"5; 4. Razzeto (Porsche 911S) 3'05"5; 5. Rua (HF 1600) 3'08"8; 6. Luchino (HF 1600) 3'09"7; 7. Badarello (Fiat 1600) 3'12"2; 8. Marseglia (GT) 3'18"8.

CLASSE MONSTER (su 5 giri)

1. Franco Negro (DKW) 4'12"2; 2. Giordana (Abarth 1300) 4'18"9; 3. Piacenti (Abarth 1300) 4'23"8; 4. Merlin (Fiat 500-128) 4'30"9; 5. Fioretti (Abarth 1000) 5'35"5; 6. Bille 6'26"6.

Nuova sede per la MODENA-CORSE

MODENA - La « Scuderia Modena Corse » ha da poco inaugurato la nuova e moderna sede della « Scuderia » presso l'Hotel Canalgrande nella via omonima. Si sta esaminando, infine, il progetto per realizzare a Modena nel periodo febbraio-marzo il Saloncino delle sportive che vedrà impegnati i dirigenti della Scuderia, il cui presidente è il geometra Marcello De Niederhauser.

TORRANCE (California) - Quando qualche tempo fa dalla cortina di ferro giunse la notizia che i russi avrebbero attaccato il primato mondiale terrestre conquistato dal « Blue Flame » condotto da Gary Gabelich alla spettacolare velocità di 1001,452 kmh, Don Andy Granatelli, patron della STP, annunciò senza esitazione: « Se i russi conquisteranno il primato di velocità butterò una montagna di dollari per costruire un superbolide capace di riportare in suolo americano questo alloro. » Non son passati che pochi mesi ed ecco l'annuncio sorprendente per taluni: a Torrance Craig Breedlove sta costruendolo lui il superbolide che competerà con URSS ed Australia nel 1973 e cercherà di raggiungere le 800 miglia orarie (oltre 1287 kmh), a bordo dello « Spirit of America - Sonic II ».

Alto, dinoccolato, serio, calmo, Breedlove s'aggira nello studio disadorno meditando, scorrendo libri di « alta velocità » di termodinamica ed annota formule, cifre, dati. Di tanto in tanto emette un sospiro e parla: « Costerà mezzo milione di dollari (circa 300 milioni di lire), sarà il veicolo più sofisticato che occhio umano abbia mai visto. Lo guiderò io perché voglio diventare più famoso di Sir Campbell, voglio annullare tutti i miei avversari americani. »

« Questa volta non vi saranno tuffi a razzo sul lago perché quando tenterò, il superrocket sarà pari al missile che porta gli astronauti sulla luna. »

Infatti, la Nasa ha messo a disposizione strumenti, oggetti, formule, informazioni ed ha installato una linea telefonica costantemente « aperta » per le eventuali informazioni che Breedlove potrebbe richiedere. La Nasa, dunque è divenuta lo « sponsor » dello « Spirit of America II », fratello del primo bolide a forma di bottiglia di coca cola.

Ora dunque la battaglia fredda non è più circoscritta al territorio americano, ma valica cortine ed oceani. L'Australia, ci dice Craig, sta approntando un veicolo molto segreto, al pari dei russi i quali, stando a

Hanno rinunciato alla 300 MIGLIA Rafaela i piloti USAC

INDIANAPOLIS - Dick King, direttore delle gare USAC, ha annunciato che è stata annullata la seconda edizione della 300 Miglia di Rafaela (Argentina) gara di campionato nazionale in calendario per il 3 dicembre. Quando gli è stato chiesto quali fossero le difficoltà per questa competizione, King ha risposto che si è dimostrato impossibile risolvere le tonnellate di problemi, impliciti nello spostamento in massa del personale e delle vetture, indispensabili, naturalmente, per lo svolgimento della gara. Questo rinvio, è chiaro, accorcerà la stagione delle gare USAC, che si concluderà con la 100 Miglia di Fort Walton Beach.

Parlando con noi di Autosprint, Gurney ha commentato: « La pista è buona, ma l'organizzazione non somiglia ancora alla nostra. In Argentina un mucchio di gente era veramente entusiasta delle corse disputate da noi laggiù, l'anno scorso, ma non possiamo andarci a nostre spese e a nostro rischio. »

Organizzare una corsa di 300 miglia, per oltre due dozzine di vetture, è una faccenda costosa e, a quanto pare, in Argentina non erano disposti ad affrontare spese del genere. King ha detto che i piloti USAC, e anche tutto il personale, sono stati accolti molto calorosamente in Argentina, quando vi andarono per la prima volta nel 1971, e che se sarà possibile l'USAC spera vivamente di riesumare la corsa di Rafaela nel 1973.

quanto hanno riferito alcuni informatori, starebbero lavorando sul razzo terrestre da circa 3 anni. Sarebbe stato puerile illudersi che gli americani, conquistato il primato, si sarebbero cullati sulla sedia a dondolo del « relax ». E qui a Torrance, la « madrina » di numerosi bolidi di formula Indy, vedi anche la Viceroy di Parnelli Jones, piloti Andretti-Unser e Leonard, Breedlove ha già ideato (e tiene chiuso in una gigantesca cassaforte) il « rocket » che dovrebbe stracciare russi ed australiani i quali, invitati ad esibirsi sul lago salato di Bonneville, nello stato dello UTAH, avrebbero accettato la « sfida » per il 1973.

Breedlove ha ammesso che la spesa di mezzo milione di dollari è soltanto iniziale e non sarà una novità se al momento del « battesimo » la creatura terribile dovesse costare qualcosa come 750 mila dollari (436 milioni di lire). Ora ci sono gli « sponsor » poderosi, e se ce ne fosse bisogno forse anche Andy Granatelli interverrebbe a sovvenzionare l'impresa che ha assunto sapore internazionale. Per il momento si tratta di un motore capace di sviluppare una potenza pari ad un terzo di quella scatenata dal missile che lancia nello spazio la nave lunare. I tecnici avrebbero confermato che tale motore potrà sfiorare le 800 miglia ed oltre. Del resto anche i sovietici hanno detto che il loro bolide potrà superare le 750 miglia (1207 kmh) per cui c'è da attendersi un risultato allucinante.

I records intanto cominciano a crollare a Bonneville Salt Flats.

L'edizione 1972 dei famosi primati mondiali che si svolgono nell'Utah comincia a vedere polverizzare quelli precedenti. Migliaia di meccanici e di piloti, oltre a centinaia di vetture di ogni forma e dimensione, hanno già lasciato il loro segno sull'immortale lago salato dell'Utah.

Per ora la prestazione di maggior spicco è stata quella del trentaquattrenne Dave Anderson, di Minneapolis. Dave ha infatti migliorato ben 12 records mondiali e nazionali, nel suo « sprazzo » velocistico, durante il week-end dal 30 settembre al 1. ottobre. I nuovi primati sono stati stabiliti sul dragster « razzo » anti inquinamento di Tony Fox. Un altro record è stato stabilito dalla famosa Paula Murphy di Granada Hills, California, con la stessa vettura pilotata da Anderson, sicché il totale dei nuovi primati è salito a tredici, in due soli giorni di tentativi.

Secondo Joe Petrali, direttore dei Salt Flats, Anderson ha stabilito records mondiali e nazionali per il quarto di miglio, il mezzo chilometro e il chilometro, con partenza da fermo. Paula Murphy ha stabilito un record nazionale sul quarto di miglio, con partenza da fermo, la stessa distanza percorsa dalle famose « funny cars » (vetture buffe) e dai dragster.

Queste le medie di Anderson: quarto di miglio 158,842 miglia orarie (255,630 kmh) registrato domenica pomeriggio, media che ha migliorato il record stabilito dallo stesso Anderson il sabato, in 154,666 (249,910 kmh); mezzo chilometro, media 173,988 miglia orarie (280,005 kmh); un chilometro (domenica) media 234,775 miglia orarie (377,832 kmh).

Paula Murphy è stata cronometrata a una media di 134,168 (215,921 kmh) ottenuta con minor potenza di quella usata da Anderson.

Il veicolo, del peso di circa 375 kg era equipaggiato con un inconsueto motore a razzo, consumo circa 72 litri di carburante, immesso con forte pressione. Il propellente usato in precedenti tentativi era una soluzione al 90 per cento di acqua ossigenata, decomposta ed espansa a cinquecento volte il suo normale volume, quando veniva immessa con forte pressione attraverso uno schermo argentato catalitico. Il prodotto derivante, fuoriuscente dalla coda della vettura era una miscela combusta di vapore surriscaldato e ossigeno puro.

Nel tentativo sul chilometro è rimasto senza carburante circa cento metri prima del traguardo, che ha tagliato sulla pista a una velocità valutata in 603,502 kmh in entrambe le direzioni, questo secondo il capo della squadra dei meccanici, Ky Michaelson.

La valutazione delle velocità massime raggiunte da Anderson si avvicina alle 280 miglia orarie (450,615 kmh) per il quarto di miglio e a circa 600 kmh per il chilometro. Paula Murphy si è avvicinata a 402,335 kmh al termine del quarto di miglio.

Lino Manocchia

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Vola sotto il sole

FRANCIA - Clermont-Dessous - Gara di velocità in salita

1. Coudraie (Lotus) 1'8"1; nuovo record.

Percorso piuttosto duro, di m. 1.700, giornata di sole e numerosi concorrenti. Il tracciato è molto sinuoso e Coudraie si è coperto di gloria in entrambe le salite, vincendo così la gara per la seconda volta consecutiva.

Anche se per poco

FRANCIA - Corsa di Montgueux - Gara di velocità in salita

1. Miesusset (March) 1'10"6, nuovo record; 2. Maublanc (Chevron); 3. Joliat (March).

Nuovo trionfo di Miesusset, sul suo più terribile rivale, Maublanc, anche se per un solo mezzo secondo. Il record precedente era detenuto da Martin. Era presente anche Ragnotti, con la Simca CG, ma ha dovuto accontentarsi del dodicesimo posto.

Di tutto un po'

CIPRO - Rally di Cipro - Rally

1. Macrides-Erotokritou (Mercedes).

Ha vinto una coppia di locali, in questa seconda edizione della gara. Al secondo posto una Morris Marina, pilotata da Culcheith, terza la giapponese Mitsubishi Colt, con l'Inglese Martin.

Discusso a PARIGI il futuro rallies Nel 1974 si torna alle «catene»?

PARIGI - Il futuro dei rallies si discute in questi giorni a Parigi e, per quanto ancora non si sappia con precisione quali saranno le decisioni, si può intuire quali sono gli argomenti in discussione.

Innanzitutto, la faccenda dei pneumatici chiodati. Molte amministrazioni comunali, specialmente in Francia, hanno dichiarato senza mezzi termini guerra ai chiodi, imputati di rovinare l'asfalto delle strade. Questo ostracismo — è bene spiegarlo — riguarda le vetture normali, non i rallies, ma siccome i rallies si svolgono su strade aperte al traffico, ecco che anche queste gare ricadrebbero sotto l'eventuale «veto» ai pneumatici chiodati.

Non è improbabile, quindi, che dal 1974 nei rallies invernali torni in auge la vecchia catena, a meno che i costruttori di pneumatici non trovino qualche «surgogato» al chiodo di carburo di tungsteno. Si può anche ipotizzare — ma è un'eventualità improbabile — che nelle gare possa venire ammesso l'uso di chiodi, sia pure in numero limitato per ogni ruota, ma in questo caso vi sarebbe la complicazione dei controlli.

Sempre a proposito di gomme, è sul tappeto la faccenda dei pneumatici racing, che qualcuno vorrebbe vietare o limitare alle sole prove in circuito. In questo caso, la faccenda è ancor più ingarbugliata: cosa è un «racing»? quali sono le caratteristiche che fanno da linea di confine fra questo ed un pneumatico normale?

Recuperate a Mosport le gare sospese con la F. 1

Lo Stewart canadese si gira ed è terzo

MOSPORT - Il maltempo che aveva messo in dubbio lo svolgimento del G.P. del Canada F. 1, nella stessa mattinata aveva costretto gli organizzatori ad annullare una corsa di F. Ford e una di vetture turismo di serie valide, entrambe, per il campionato Bulova. Queste due gare si sono poi svolte domenica primo ottobre nel corso di una grande riunione organizzata per la disputa dei campionati regionali dell'Ontario. V'è stata qualche discussione visto che nel programma erano già previste gare per quelle categorie di vetture, ma la Bulova, con la minaccia di ritirare il patrocinio, è riuscita a fare svolgere le competizioni del suo campionato.

Trentadue le vetture alla via nella F. Ford e partenza fulminea di Gerry Magwood che prende il comando seguito da Scratch, Douglas e Stewart mentre gli altri restano ben presto distaccati. La situazione si mantiene tale per parecchi giri poi Magwood perde qualche posizione mentre Stewart si porta al comando seguito come un'ombra da Scratch. Proprio all'ultimo giro il colpo di scena: Stewart si gira, tocca il guard-rail e viene superato sia da Scratch che da Magwood, riuscendo tuttavia a conservare la terza posizione. Sfortunato l'italiano Donato Ziccardi che è costretto al ritiro quando era in buona posizione.

Nella corsa delle turismo è in gara un altro italiano, Giorgio Comacchio, che cerca i punti per precedere il suo antagonista Bremer nella classifica Bulova. La cosa gli riesce soltanto in parte per una perdita di potenza della sua Fiat che gli consente di piazzarsi soltanto al terzo posto, mentre Bremer

Il futuro del gruppo 5

Molto più interessanti saranno le decisioni che la FIA prenderà riguardo le vetture Sport (o prototipi di auto di serie, sarebbe meglio chiamarli) nei rallies. Si sa che vi sono due tendenze: quella dei costruttori, che vorrebbero prototipi strettamente legati alle vetture di serie, cioè omologate in uno dei quattro gruppi ma con modifiche anche radicali alla meccanica; e la tendenza degli organi sportivi, che vorrebbero delle gruppo 5 «vere», ed obiettano ai costruttori che la loro idea porterebbe ad esasperazioni di materiale già esistente, con difficoltà tecniche riguardo l'opportunità di certi alleggerimenti.

V'è del buono in entrambe le tesi, ma certamente l'idea di una sorta di «monotipo» derivato (con limitazioni da studiare) da una vettura già omologata è interessante, anche per i riflessi pubblicitari che ne deriverebbero per le case, quello che accade nel Turismo e Gran Turismo Speciale nelle gare di velocità, insomma.

Non dimentichiamo che è ormai assodato che il Mondiale Marche verrà destinato non più alle Sport, ma alle Gran Turismo, cioè a vetture più simili alla realtà. Il futuro comunque sarà il vero arbitro delle competizioni su strada, in quanto le leggi antipolluzione rivoluzioneranno a breve termine il concetto attuale di macchina, e naturalmente la sua veste sportiva.

Gilberto Gatto

è soltanto sesto. Cercherà di colmare lo svantaggio che ancora esiste nell'ultima prova di campionato. La gara è stata vinta da Werner Gudzus che bene assecondato dalla sua BMW 2002 ha preceduto il pericoloso Schwartzott di tre secondi.

CORSA A MOSPORT - F. FORD E TURISMO - Gara valida per il campionato Bulova - Mosport Park, 1 ottobre 1972.

LE CLASSIFICHE
Formula Ford: 1. John SCRATCH (Ferrari 111.8) in 31'36"3, media kmh 153 e 688; 2. Magwood (Hawke DL9) 31'56"3; 3. Stewart (Lotus 61M) 31'56"4; 4. De Sadeleer (Hawke DL2B) 31'56"2; 5. Douglas (Palliser) 32'05"3; 6. Rayman (Titan Mk. 6) 32'14"6; 7. Beyea (Hawke DL2A) 32'35"3; 8. Seymour (Lola T200)
Turismo di serie fino a 2500 cc: 1. Werber GUDZUS (BMW 2002) in 34'58"3, media kmh 138.321; 2. Schwartzott (Datsun 510) 35'01"3; 3. Comacchio (Fiat 124 S) 35'26"2; 4. Bartels (BMW 2002) 36'06"6; 5. Shantz (Datsun 1200) 36'13"5; 6. Bremer (Cooper S) 36'14"2; 7. Sobering (Cooper S) 36'35"2; 8. Topolay (Datsun 510) 36'35"7.

CLASSIFICHE DEL CAMPIONATO BULOVA DOPO LA PENULTIMA PROVA
Formula Ford: Dan Burrit, punti 21; 2. Douglas, 19; 3. De Sadeleer e Scratch, 17; 5. Beyea, 15; 6. Sanborn, 13; 7. Stewart, 9.
Turismo di serie: Rod Bremer, punti 42; 2. Comacchio, 37; 3. Lowe e Shantz, 36; 5. Bartels, 29; 6. Gudzus, 23; 7. Cleary, 21.



L'ing. Dallara, in primo piano, ha provato con Munari l'ebrezza (!) di un test notturno sulle strade della Corsica. A destra, i piccoli spoilers provati sulla Stratos. Si nota anche il viluppo degli scarichi, con i due tromboncini che si incrociano in uscita

Positivo il lungo collaudo sulle strade di CORSICA



Non dispiace a MUNARI la STRATOS con le ali

SPECIALE PER AUTOSPRINT

AJACCIO - La Stratos è in collaudo in Corsica per prove di affidabilità. Le condizioni delle strade sono molto cambiate da tre anni fa: decisamente in peggio, infatti la situazione attuale è pessima con buche a non finire, terra e fango sulla strada e pioggia ogni momento, sempre torrenziale. Le prove quindi si sono rivelate più dure del previsto.

Peccato per la scelta della gara di apertura per la quale si sperava in una condizione di asfalto buono, comunque la gara sarà ancora più probante e certo più simile a un rally che non a una Targa Florio. Alla Lancia vi è molta prudenza e non si fanno previsioni anche se tutti sperano. Bisogna tener conto che negli anni passati grandi squadroni hanno «battuto la testa» in Corsica pur con strade migliori; la situazione attuale è decisamente simile al rally dell'Acropoli con l'aggravante di tempi limitatissimi per effettuare eventuali assistenze: per cui si potranno effettuare esclusivamente solo piccoli interventi e basterà un nonnulla per compromettere tutto.

In questo clima preoccupato note buone dalla macchina, che ha superato molto bene le prime sgambate, effettuando circa 1000 chilometri guidata da Munari in ogni condizione di clima e terreno. Prima di andare in Corsica in fase di messa a punto la vettura era stata riesaminata completamente ben tre volte dopo le prove di Chivasso. Ora, da che è in Corsica tutto sembra funzionare, il che è buon segno.

I pneumatici usati sono stati di ogni tipo e marca da asciutto e da bagnato; meglio si sono comportati questi ultimi per la presenza di terra e fango sulla strada e per la particolare forma dei pneumatici stessi. Si realiz-

zerà probabilmente una presa d'aria speciale tipo periscopio che non impedisca la visibilità per proteggere l'aspirazione durante le soste sotto i diluvi e favorire l'alimentazione.

Attualmente il reparto corse è in agitazione per mettere a punto ben sei Fulvie per i rally d'Italia (una è per Ragnotti) e quindi vi è poco tempo da sprecare, considerato l'impegno Stratos. Oltre tutto tra il rally d'Italia e la

ora per prudenza costituito da un elemento elastico, l'unico rimasto nella vettura che ora ha la sospensione interamente su uniball.

L'attacco del giunto sferico pur essendo elastico è molto rigido e in futuro verrà montato del tutto rigido. La sospensione Mac Pherson ha permesso di distribuire bene gli sforzi e sinora è stata superiore all'aspettativa. Munari ha chiesto semplicemente di ritoccare il tampone di fi-



La Stratos modificata si è comportata molto bene. Specie il nuovo retrotreno McPherson, che occupa pochissimo spazio nel vano motore. La Stratos esordirà con alla guida Munari-Mannucci nel Tour de Corse del 3-5 novembre prossimi

Corsica vi sarà solo una settimana.

La sospensione della Stratos disegnata da Dallara con lo schema MacPherson al retrotreno si è comportata magnificamente. Si è potuto con questo schema conservare un grosso vano motore adatto a molti tipi di propulsione. Interessante particolarità della sospensione è la possibilità di regolare rapidamente la vettura a due livelli da terra per strade sterrate e non: all'avantreno si sposta l'attacco inferiore dell'ammortizzatore ottenendo una variazione di altezza di 35 mm. Al retrotreno si agisce sull'innesto dell'ammortizzatore nella parte inferiore dotata di due posizioni. L'attacco superiore sferico dei Mac Pherson è per

ne corsa dell'ammortizzatore

E' stata fatta una piccolissima modifica alla sagoma del vetro all'altezza del montante posteriore delle portiere per aumentare la visibilità laterale. Del resto sarà una modifica impercettibile. Dallara presente in Corsica ha provato più per ridere che sul serio a montare un alettone posteriore sulla Stratos, ma non sarà utilizzato in corsa.

I rapporti usati avranno circa queste velocità, con il motore Dino 2400 da 240 CV a 7200 giri:

I 58 kmh; II 80; III 105 IV 130, V 160.

Si è cercato di mettere a punto la macchina per la gara rimandando a dopo eventuali sofisticazioni e riesami di particolari.

6 LANCIA a SANREMO (c'è anche RAGNOTTI)

Iscrizione «bomba» della Lancia al RALLY DI SAN REMO. La sesta vettura ufficiale (tante saranno per cercare di cogliere quel successo che potrebbe significare la vittoria nel «marche») verrà affidata nientemeno che al francese Ragnotti che correrà in coppia con Rouget. Il pilota transalpino che ricordiamo sempre tra i protagonisti delle ultime due stagioni rallistiche alla guida principalmente di vetture Opel, vetture con le quali si è assicurato grossi exploits anche in campo velocistico, potrebbe rivelarsi come una carta vincente tanto più che la conoscenza del percorso di gara, almeno nella parte prettamente imperiese, non dovrebbe mancargli. I suoi cinque compagni di squadra non saranno comunque meno validi di lui trattandosi di Munari, Ballesi, Barbasio, Lampinen e Kallstrom, la squadra HF al completo quindi.

A Sanremo si continuano a dare per scontate anche le partecipazioni di due berline Alpine affidate ad Andersson ed a Therier e forse una a Nicolas, e così anche due Saab di cui però non si sa nulla di più.

Queste vetture dovrebbero essere le uniche possibili guastafeste per la Lancia e la Fiat che a Sanremo si giocano oltre al «marche» anche il titolo italiano, ma sotto c'è sempre lo spauracchio Porsche, che alcuni continuano con insistenza a dire di aver visto provare con targa tedesca le strade del rally, ed un po' di paura fanno anche i «maggioni» Volkswagen che, grazie all'interessamento di Eisendle, dovrebbero partecipare in quattro capitanate al solito da Janger.

Confermato il rally per l'11 e 12 novembre

AALTONEN (su DATSUN) a San Marino

E' deciso: il RALLY DI S. MARINO si correrà nei giorni 11 e 12 novembre e sarà valido per il campionato italiano diventando così la prova decisiva per l'assegnazione del titolo.

La caratteristica più saliente di questa prima edizione «importante» sarà l'ammissione dei prototipi seconda una formula di gara che dovrebbe prefigurare quella tipo dei rallies della prossima stagione agonistica secondo quanto deciso al Convegno CSAI d'estate a Salice. Al proposito gli organizzatori si stanno accordando con alcuni piloti francesi per avere al via qualche vettura prototipo veramente competitiva, anche il loro sogno sarebbe quello di avere alla partenza la Lancia Stratos fresca reduce dal Tour de Corse.

Contatti sono stati presi anche con diversi piloti stranieri uno dei quali, nientemeno che Aaltonen, ha già aderito e dovrebbe essere alla partenza con una Datsun 2400. Appunto per i piloti stranieri (precisamente per tutti quelli non tesserati CSAI e FAMS) verrà stilata una apposita classifica con premi a parte, in aggiunta a quelli normalmente in palio.

Anche i piloti italiani comunque verranno tenuti in grande considerazione: a tutti i partecipanti, infatti, verrà consegnato un simpatico medaglione d'argento ed una bella serie di francobolli (di valore) offerta (!) dal Governo sanmarinese, in più ci saranno premi d'onore per tutti coloro che termineranno la corsa ed i soliti premi d'onore ed in denaro per le varie classifiche.

Il premio più bello sarà in tutti i casi la corsa, divisa in due tappe (una di soli 80 Km. per raggiungere l'autodromo di Misano, ed una di 811 Km.) con dodici prove speciali in strada oltre a quella in pista; di queste dodici cinque poi verranno ripetute rendendo così più agevole la ricognizione che dovrà essere molto accurata perché la lunghezza media delle prove sarà di 15 Km. mentre anche diversi C.O. saranno piuttosto tirati. Il

fondo delle speciali inoltre è, almeno per ora, in ottime condizioni, di queste una sarà tutta su asfalto.

Raccolto com'è questo rally sarà poi la manna delle assistenze che finalmente potranno raggiungere i vari punti della corsa in brevissimi lassi di tempo: il punto più distante da S. Marino viene raggiunto infatti in meno di un'ora.

Resta da dire della prova in pista all'autodromo di Misano che nonostante le pressioni pervenute dall'esterno è stata confermata. Consisterà in cinque giri della pista e le vetture verranno fatte partire venti alla volta secondo una suddivisione che verrà decisa dai commissari sportivi, ma che dovrebbe evitare le mescolanze tra vetture di gruppi diversi.

7 mesi dopo le classifiche di CESENA

CESENA - Finalmente sono state definite le varie classifiche del Rally nazionale di Cesena, che, pur essendosi disputato sette mesi addietro, non erano state omologate perché inficiate da tutta una serie di reclami.

La CSAI dopo aver esaminato a fondo la faccenda ha deliberato di annullare tutti i controlli orari, che erano stati l'oggetto principale dei vari reclami, e di stilare una classifica generale decisa solo dai tempi impiegati nelle varie prove speciali.

Di tutto questo chi ne ha tratto maggior vantaggio è stato Polese che è risalito dal sesto posto al primo davanti al vincitore sul campo, «Tony». Nonostante questo «colpo» (Polese infatti era uno dei pochi che aveva effettivamente sbagliato un C.O.) il pilota della Peg potrà trarne ben pochi vantaggi perché adesso il campionato è tutto in mano alle Porsche della Lloyd Adriatico che proprio dalle varie «defaillance» iniziali di Polese hanno tratto i maggiori vantaggi.

In base alla nuova classifica occorre notare che il dodicesimo classificato, Giulianelli, non prenderà alcun punto per il Trofeo in quanto è cittadino e licenziato sanmarinese e pertanto viene considerato straniero a tutti gli effetti. I suoi punti quindi, alla stessa stregua di quanto accade nei rallies internazionali, non verranno presi da nessun altro.

Questa la nuova classifica del Trofeo Life - Coppa Città di Cesena:

1. Polese; 2. «Tony»; 3. Sansone; 4. Fasan; 5. Bacchelli; 6. Verini; 7. Cavriani; 8. «Giampietro»; 9. Bulfoni; 10. Stagnani; 11. Larsoli; 12. Giulianelli; 13. Barboni; 14. Cardelli; 15. Brai; 16. Gianmarini.

Nella «100 mila TRABUCCHI» orgogliosa rivincita che vale il campionato rallies nazionali



SPECIALE PER AUTOSPRINT

TORINO - L'attività sportiva, soprattutto nel settore rallies, si rifugia nella notte con sempre maggior frequenza. Questo fatto, che pur esprime uno stato di necessità accresce e sostanzia il fascino che emana da queste manifestazioni, oltre a renderne più crudo il profilo tecnico e più stimabile il valore sportivo. E nella notte tra sabato 7 e domenica 8 ottobre, sia sul corso principale di Saluzzo, sia alle prove speciali, un pubblico foltissimo stava vivendo l'atmosfera del 100.000 trabucchi (trabucco è una misura lineare piemontese pari a 3,08 metri) Trofeo Amoco, valido per il Trofeo dei rallies nazionali.

La gara, alla sua seconda edizione, nella sua impetuosa cavalcata dei 306 km attraverso violenti contrasti di mezzi meccanici e di piloti, in un susseguirsi di colpi di scena che hanno avuto il loro epilogo nella decimazione (93 arrivati dei quali solo 91 classificati sui 140 partiti dei 159 iscritti) alla quale non si sono sottratti alcuni dei nomi più illustri della gara. Il percorso scelto dagli organizzatori non era facile, anzi era logorante per il fondo stradale, ma doveva essere in carattere con la prova titolata, e quindi tutti i concorrenti dai più quotati ai più giovani e volenterosi, sapevano ciò che li attendeva. Qualche concorrente al termine della gara si è lamentato con noi per il fondo sconnesso di qualche prova speciale, ma d'altra parte il nerbo dei piloti che partecipano ai rallies nazionali sa che queste gare non possono offrire delle alternative ai percorsi duri e, ancor più che duri, snervanti.

La coppia formata dai coniugi Marzatico è risultata dopo i conteggi, la vincitrice della gara. La coppia non è certamente sconosciuta e quindi, la sua affermazione, preventivata alla vigilia, non ha sorpreso nessuno. Il curriculum dei Marzatico è ricco quest'anno di note di rilievo (con questa vittoria i Marzatico si sono laureati vincitori del Trofeo rallies nazionali) e qui a Saluzzo dove volevano prendersi la rivincita della sconfitta patita alla Ruota d'Oro di Cuneo ove il salto di un controllo a timbro non debbatamente segnalato li aveva costretti al ritiro. Gareggiando sul filo della perfetta regolarità sono riusciti nonostante che la prova speciale di Olmetto di km 5 da percorrersi in discesa in 6' non fosse la più confacente alla loro grossa Porsche 911 S nei confronti di altri mezzi meccanici più maneggevoli, a tenere a distanza i più qualificati avversari centrando tre prove speciali e classificandosi nelle altre dietro a Giraudo e a Trucco che si è aggiudicato con netto margine le prove di Olmetto.

Nella scia dei Marzatico tutti i «personaggi di spicco», da Trucco che al volante di una Simca Rallye si è classificato al primo posto nel gruppo uno, a Mondino vincitore del gruppo 3, a Biasuzzi primo degli esordienti; da Giraudo al vincitore della Ruota

d'Oro Billia, ad Ardizzoia, Boretto, Sansone, Marengo, e a quanti altri hanno insidiato fino all'ultimo le posizioni dei più quotati avversari, dando vita, specialmente Trucco, ad una interessante contesa (con un secondo giro a «tavoletta», il portacolori delle 3 Gazzelle è riuscito a portarsi dal sesto posto alla fine del primo giro al secondo finale), mentre alcuni «personaggi» come Brai (capottamento senza conseguenze dopo l'ultima prova speciale che gli è costato una penalità di 106" ad un controllo orario il che lo ha fatto retrocedere dall'ottavo posto al 17. finale), Bulfoni finito in un fosso causa l'incontro con un banco di nebbia, Haupt, rottura del braccetto dello sterzo, Di Stefano, rottura del differenziale, Venturino, Barboni, ecc. traditi dalla sfortuna, hanno visto sfumare tutte le loro speranze di un ottimo piazzamento.

La conclusione della faticosa nottata si è avuta nella sede del municipio di Saluzzo dove i concorrenti sono stati signorilmente accolti per la consegna dei premi.

Carlo Burlando

100.000 TRABUCCHI - COPPA AMOCO - Rally nazionale - Saluzzo, 8 ottobre 1972.

CLASSIFICA GENERALE

1. Arturo Marzatico (Porsche 911) p. 107;
2. Trucco (Simca Rally) 129; 3. Mondino (Alpine) 135; 4. Biasuzzi (Fulvia HF) 138;
5. Giraudo (Alpine) 141; 6. Billia (Fulvia HF) 155; 7. Ardizzoia (Fulvia HF) 167; 8. Boretto (Fiat 128C) 173; 9. Sansone (Fulvia HF) 195; 10. Marengo D. (Fulvia HF) 196; 11. Barboni (Fulvia HF) 197; 12. Montaldo (Fulvia HF) 212; 13.



In alto, i coniugi Marzatico, su Porsche, vincitori. Qui sopra, la Simca Rally 1 dell'ottimo Trucco che si è piazzato al secondo posto

PAGANELLI nel TAP (per PINTO) contro ZASADA

MILANO - 23 minuti dopo la mezzanotte fra lunedì e martedì, dall'Arco della Pace di corso Sempione, a Milano, hanno preso il via i concorrenti italiani al rally TAP. Si tratta di Perazio-Zanotti (Fiat 124 S), di Taufer-Baggio (Fiat 124 S) e di Dall'Ava-Malga (Fulvia 1600 gruppo 3). Avrebbero dovuto partire altri due equipaggi, Cavallari-Rombolotti e Tacchini-Falletti, ma per impegni di lavoro entrambi hanno dato forfait.

Al Rally portoghese partecipano anche Paganelli con una 124 spider iscritta nel gruppo 5, e Smania, iscritto nel gruppo 4. La gara è valida per il campionato piloti, in predicato fra Pinto e Zasada. Ma il nostro ha preferito andare al quasi concomitante Rally del 1000 minuti in Austria, anch'esso valido per l'Europiloti, mentre Zasada sarà al TAP con la Porsche, come Waldegaard, mentre per le Alpine saranno al via Nicolas, Andruet e Darniche.

- Ferri (Simca S.) 222; 14. Bocca (R12 Gordini) 239; 15. Isoardi (Fulvia HF) 249; 16. Filippi (Fulvia HF) 251; 17. Bray (Opel Kadett) 258; 18. Marzano (Fulvia HF) 270; 19. Marengo E. (Fulvia HF) 286; 20. Sciascia (Fulvia HF) 299; 21. Lisino (Simca Rally) 308; 22. Fasce (Fulvia HF) 321; 23. Garelli (Ford Messico) 358; 24. Fargion (Escort RS) 371; 25. Quarti (Fiat 125S) 424; 26. Bay (Fiat 124SS) 425; 27. Berruto (Fiat 850C) 429; 28. Maggi (Gordini R8) 442; 29. Ambrogetti (Fiat 128) 445; 30. Randetti (BMW 1600T) 449; 31. Alisiardi (Fulvia HF) 470,30; 32. Caranzano (Fiat 128) 470,57; 33. Astesana (Fiat 125S) 479; 34. Garin (Fulvia HF) 497; 35. Chiavva (A.112) 499; 36. Colombo (Fiat 128R) 513; 37. Airolti (Fiat 128R) 516; 38. Pianeta (Fiat 128C) 541; 39. Ghinu (Simca 1100S) 545; 40. Sacchi (Fiat 128) 549; 41. Bartolini (R.12 Gordini) 563; 42. Costamagna (Fulvia HF) 572,42; 43. Penna (Fiat 125S) 572,57; 44. Baratella (Fiat 128R) 576; 45. Barbero (Fulvia HF) 584,30; 46. Aschieri (Fiat 127) 584,47; 47. Tarasco (Fiat 127) 586; 48. Borra (Fulvia HF) 588; 49. Alicandri (Fiat 125S) 589; 50. Bensi (R.12 Gordini) 601.

Senza tante chiacchiere nella Coppa 2 Province

La... DIANA dello SVIZZERO

RECOARO - «Alla prossima riunione della Commissione nazionale rally pro-
porrò che per il 1973 siano aboliti i discorsi alle premiazioni. Ritengo che siano
superflui: quelli che contano sono i fatti e i piloti lo hanno dimostrato ampia-
mente nella Coppa delle 2 Province, Trofeo Terme di Recoaro, gara automobili-
stica di regolarità sprint, valevole quale ultima prova del Campionato Triveneto
della specialità, organizzata dagli AC di Treviso e di Vicenza con la collabo-
razione delle Scuderie Piave Jolly Club di Treviso e Palladio di Vicenza e delle
Sezioni di Treviso e Vicenza della Associazione Radiatori Italiani». Così ha
esordito l'avv. Luigi Stochino, presidente della Commissione rally, rivolgendolo
un saluto e un plauso ai partecipanti a questa competizione. «La Coppa delle
2 Province — ha proseguito Stochino — ci ha fornito il cliché esatto di come
si deve organizzare una gara preparatoria».

Stochino, dopo essersi compiaciuto con gli organizzatori per il pieno succes-
so della competizione, concludendo ha fatto alcune raccomandazioni ai piloti:
l'attività automobilistica va fatta per gradi; è necessario seguire l'esempio dei
più anziani e sentirsi vicini agli organizzatori collaborando con loro. E' stata la
competizione dell'arrivederci alla prossima stagione automobilistica, un arrive-
derci che ha avuto come cornice ideale una tra le località più suggestive delle
nostre Piccole Dolomiti, Recoaro Mille. I colori che abbiamo ammirato in questo
ridente pianoro situato a quota 1100, dominato dal Monte Falcone, sembravano
comporre un quadro di Tiziano. Uno scenario indimenticabile arricchito da
una giornata di caldo sole.

Due gimkane che meritano

PRATO

Club AUTOSPRINT

PRATO - Pieno successo della gim-
kana automobilistica denominata «1.
Gran Premio Nanni Motors» e orga-
nizzata in modo impeccabile dal Club
Autosprint Prato. Circa quaranta con-
correnti si sono dati battaglia sul viale
Colombo dove gli attivissimi organizza-
tori pratesi erano riusciti a ricavare
un percorso veramente interessante e
impegnativo. La prova, come noto, era
valida per la finale del campionato
italiano, di gimkana, tanto da richia-
mare alla partenza alcuni equipaggi
di Genova e Torino.

CLASSIFICA GENERALE

1. Enrico Treccani (Autobianchi A112)
4'43"8; 2. Casassa G. (A.112) 1'44"6;
3. Simonetti (A.112) 1'48"6; 4. Acciai
(Prinz NSU) 1'51"8; 5. Cozzi (A.112)
1'54"5; 6. Casazza (Fiat 128) 1'55"9;
7. Marravis (Fiat 127) 1'57"7; 8. Stori
(Mini Cooper) 2'00"1; 9. Lucchi (A.
112) 2'00"6; 10. Collini (A.112) 2'01"8.

CARPI

MODENA - CORSE

CARPI - In un sereno pomeriggio au-
tunnale molti concorrenti sono accorsi
al richiamo della «Modena Corse»
che ha organizzato perfettamente il <2.
Trofeo del motore fuso». La denomi-
nazione è certo di valida scaramanzia,
perché di motori fusi nelle due edizioni
della gara non se ne sono avuti.

Ha vinto Cattini su Alfa GT spider
che ha anche migliorato il record del
percorso di questo ormai noto Kart-
dromo Santa Croce di Carpi sul quale
si può fortunatamente correre in pace.
Ferrara che ha partecipato a due classi,
è secondo e terzo nella classifica
generale. Anche Gozzi ha fatto la
parte del leone con le Abarth mentre
Gozzoli e Baldazzi sono emersi nelle
piccole cilindrate. Il direttore di corsa
era il presidente della scuderia «Mo-
dena Corse», geom. Marcello Nieder-
hauser.

m. m.

2. TROFEO MOTORE FUSO - Auto
Gimkana Sprint - Kartidromo Santa
Croce di Carpi - 8 ottobre 1972.

CLASSIFICA GENERALE

1. Cattini (Alfa GT spider) 38"43; 2.
Ferrara (Abarth 1400) 38"47; 3. Fer-
rara (Abarth 1000) 39"59; 4. Gozzi
(Abarth 1400) 39"75; 5. Gozzi (A-
barth 1000) 39"76; 6. Giovanardi
(Porsche 911) 40"13; 7. Baldazzi (A-
barth 695) 40"20; 8. Biagini (Fiat
40"88; 10. Gozzoli (Fiat 850 coupé)
40"99.

La coppa messa in palio per la
migliore concorrente è stata assegnata
a Maria Paola Vandelli.

Attilio Trivellato

L'importanza (anche) delle nonne

• All'Hotel Castigliari di Recoaro
Mille, dov'era la sede della giu-
ria e del comitato organizzatore, è
circolata con insistenza una voce
secondo la quale le mamme, le
nonne, le mogli e le fidanzate dei
piloti avrebbero avuto un ruolo
determinante in questa Coppa delle
2 Province. In prima fila c'era la
signora Clara Rossi, madre di Bep-
pino, che segue il figlio in ogni
gara svolgendo una preziosa opera
di assistenza e di controllo. «Sì,
anche di controllo — precisa la si-
gnora Rossi — perché con il mio
cronometro rilevo i tempi e poi
con mia madre Anna Belluci, che
ha 83 anni ed è appassionata di au-
tomobilismo, facciamo di conto.
Insomma, non si sa mai: alle vol-
te si trovava qualche errore per
cui ritengo che sia sempre oppor-
tuno fare il conteggio per proprio
conto».

COPPA DELLE 2 PROVINCE - TROFEO
RECOARO - Gara di regolarità sprint va-
lida per il campionato triveneto - Reco-
aro, 8 ottobre 1972.

CLASSIFICA

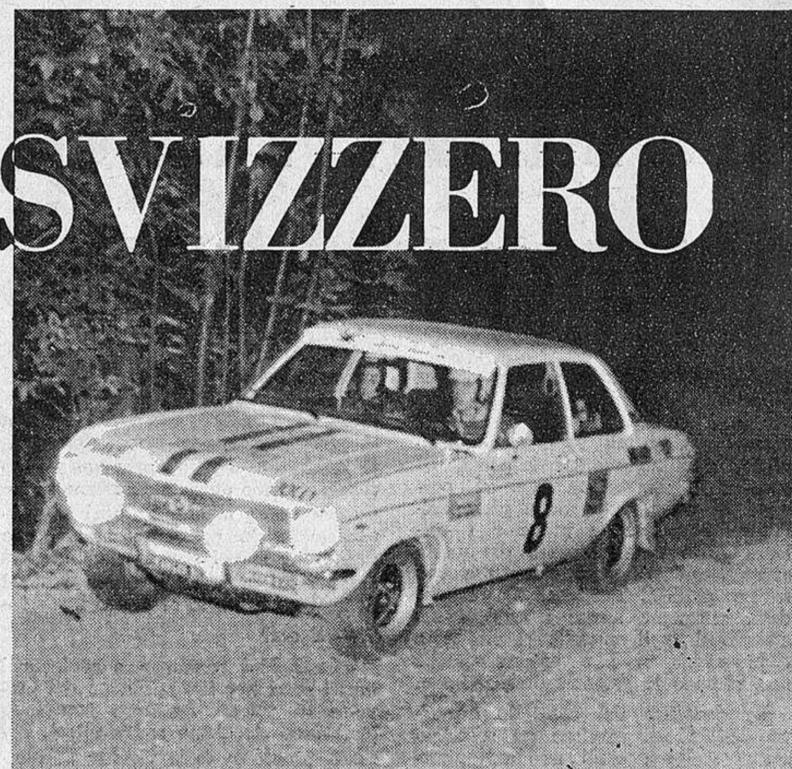
1. Svizzero-Morellato (Opel Ascona 1900)
pen. 555; 2. Marin-Bonelli (Fulvia HF)
650; 3. Presotto-Salvador (Renault Gor-
dini) 674; 4. Ceccato P.-Ceccato F. (Fiat
128C) 677; 5. Rossi-Dipendenti (Fulvia
HF) 685; 6. Bonato-Lasciarrea (Fulvia
HF) 713; 7. Rigoni F.-Rigoni S. (Renault
Alpine) 743; 8. Baron-Galla (Renault
Gordini) 778; 9. Di Vidal-Roggia (Fulvia
HF) 860; 10. Augustin-Strametto (Opel
Ascona 1900) 881; 11. Marchiol-Pittini
(Fulvia HF) 890; 12. «Erre-Bi»-Pandolfi
(Fulvia HF) 894; 13. Michelon-Penariol
(Fulvia HF) 904; 14. Gusso-Brugnera (Fiat
125) 909; 15. Trevisiol-Noro (Fiat 128C)
936; 16. Vit-Del Fabbro (Renault R8 Gor-
dini) 964; 17. Gasparini-Zilio (Fiat 128R)
966; 18. Baggio-Zuin (Simca 1000R) 977,6;
19. Pilla-Pasini (Fiat 128R) 980; 20. Bor-
setto-Bonato (Fiat 124C) 1021; 21. Zan-
rasso-Cibic (Fiat 125S) 1025; 22. Gari-
boldi-Busetto (Fiat 128C) 1041; 23. Bat-
tiston-Zanchetta (Fulvia HF) 1088; 24. Dal
Pra-Marcocchini (Fulvia HF) 1095; 25. Mo-
ras-Travanut (BMW 1600) 1100; 26. Isoli-
Bianca (Ford Escort GT) 1181; 27. To-
gnana-Pizzini (Fulvia HF) 1183; 28. Pon-
tini D.-Pontini A. (Renault Gordini R8)
1218,8; 29. Fusetti-Negretto (Fiat 128)
1263; 30. Murer B.-Murer F. (Fiat 128)
1304; 31. Spiller-Molo (Fiat 127) 1309; 32.
Baggio-Mursia (Fiat 128C) 1388; 33. Ca-
sarotto-Rumor (Fulvia HF) 1446; 34. Pip-
po-Ceccato (Renault Gordini R12) 1467;
35. Vettorello-Martinelli (Fiat 850C)
1526,4; 36. Soldà-Zarabara (Simca 1000R)
1536; 37. Balzan-Grandele (Innocenti
Cooper) 1545; 38. «Gla-Ba»-Bizzotto (Fiat
128C) 1605,8; 39. Celedon-Corà (Fulvia
HF) 1616,2; 40. Visentin-Parpaola (Fiat
128R) 1622; 41. Dal Pra-Ghirardelli (Fiat
128R) 1727; 42. Merotto-Perozzo (A.112)
1774,6; 43. Maraghin-Botter (Peugeot 204)
1783; 44. Milano-Mingotti (Fiat 127) 1802;
45. Martini-Daghin (Fiat 124) 1819; 46.
Bortoletto R.-Bortoletto D. (Fiat 850C)
1829; 47. Fumei-Gabriel (Simca 1000S)
1908; 48. Donadi-Pezzo (Fiat 128) 1910,6;
49. Negro-Cogo (Opel Ascona 1900)
1933,4; 50. Benvenuti-Foffano (A.112)
1963; 51. Ambivero-Visconti (Fiat 128C)
2240; 52. Grelli-Valla (British Leyland)
2539,2; 53. Benassi-Pantano (Fiat 124S)
2697.

CLASSIFICA ESORDIENTI

1. Bonato-Lasciarrea (Patavium); 2. Ba-
ron-Galla (Palladio); 3. Di Vidal-Roggia
(Bassano Corse); 4. Augustin-Strametto
(Piave Jolly Club); 5. Michelon-Penariol
(Padova Corse).

CLASSIFICA SCUDERIE

1. Piave Jolly Club (Svizzero, Augustin,
Gusso) p. 2345; 2. Palladio (Rigoni, Ba-
ron, Trevisiol) 2457; 3. Bassano Corse
(Ceccato, Di Vidal, Baggio) 2514,6.



Francesco Svizzero sta chiudendo in bellezza la stagione. Con
la Opel Asconà ha vinto la Coppa Recoaro in coppia con
la graziosissima fidanzata Diana Morellato ottimo co-pilota

Coppa d'Oro per Pavanello a Casale

Regolaristi in autodromo!

ALESSANDRIA - Con una nuova for-
mula, quasi aboliti i trasferimenti e
tre delle cinque prove speciali effet-
tuate sul nuovissimo autodromo di Ca-
sale, si è svolta la Coppa d'Oro, clas-
sica della regolarità, che ha rivisto la
vittoria di Giorgio Pavanello su un
nutrito lotto di avversari ben qualifi-
cati. La gara del bolognese è stata di
una... regolarità eccezionale e al ter-
mine della fatica ciò gli ha permesso
di precedere uomini del calibro di
Giuliano Canè, Piero Pertusio e Mario
Santorum. In campo femminile, e non
poteva essere altrimenti, l'alloro della
vittoria è andato a Luigina Imerito
davanti ad Argentina Castillet.

I veri regolaristi hanno commentato
molto favorevolmente la nuova for-
mula poiché la regolarità pura è in de-
cadenza. Questa prova, così come è
stata impostata viene giudicata come
una ripresa di questo genere di gare.
Essi quindi vorrebbero che si conti-
nuasse come si è fatto stavolta. Ben-
ché si trattasse di regolaristi, sul trat-
to veloce di settecento metri sull'au-
todromo di Casale non si sono verifi-
cati incidenti. Si trattava di due curve
strette a gomito: prima della prima
curva vi era un tratto di rallentamen-
to e quindi non si poteva acquistare
molta velocità; e dopo il tratto di ret-
tilineo vi era una chicane.

Unico incidente è stata la rottura
del cambio da parte della vettura n. 55
di Piaggio dei Piloti Senesi, il quale
ha forse usato troppo impeto. Nel
nuovo autodromo di Casale, i cui la-
vori sulla pista erano terminati appen-
na venerdì, mancava ancora la tri-
buna.

Questo autodromo, che ha una pista
larga dieci metri e si snoda per km
2,500 è stato molto lodato dai piloti
che hanno avuto modo di vederlo per
la prima volta. Erano presenti anche
i rappresentanti dell'ufficio sportivo
dell'A.C. di Torino, Sansone ed Aima-
retti, che sono rimasti favorevolmente
impressionati di questo nuovo impian-
to. La società che lo ha costruito ha
in programma (e ne sta già studiando
i particolari) una variante di un chi-
lometro e che si spera poter realizza-
re già nel prossimo anno.

Una delle prove speciali è stata com-
piuta sulla pista kart di Alessandria,
con sei rilevamenti; la medesima pro-
va è stata ripetuta sull'autodromo di
Casale; poi i concorrenti sono tornati
ad Alessandria e hanno ripetuto la
prova sulla pista kart;

COPPA D'ORO - Gara di regolarità na-
zionale - Alessandria, 8 ottobre 1971.

LE CLASSIFICHE

1. Giorgio Pavanello (Fulvia 1.6) pen.
6,4; 2. Canè (Alfasud) 7,4; 3. Pertusio
(Fulvia 1,3) 7,8; 4. Santorum (Fulvia C)
7,8; 5. Gibelli (Fulvia) 13; 6. Gancia (Fu-
lvia) 13,3; 7. Mimmo (Fulvia) 14; 8. Bar-
bera (Fulvia 128R) 14,1; 9. Nosenso (Fiat
128R) 16,2; 10. Palisca (A.112) 16,7; 11.
Sala (Fulvia 1,3) 16,8; 12. Forato (A.R.
GTJ) 17; 13. Pugno (Fulvia HF) 17,3; 14.
Donini (Fiat 850) 17,3; 15. Amelotti (Fiat
127) 17,5; 16. «Picci» (Fulvia HF) 17,8;
17. «Checco» (Alfa 1.3) 18,5; 18. Aimo-
ne (Fulvia HF) 19,2; 19. Virovello (Fu-
lvia HF) 19,7; 20. Menichetti (Fiat 128)
20,2; 21. Pier Carlo Borghesio (Fulvia)
20,6; 22. Testoni (Fulvia 1600) 21; 23. Ca-
logera (Fulvia) 22,9; 24. Adamo (Fulvia
HF) 22,9; 25. Fasano (Fiat 127) 23,1; 26.
D'Arrico (Fiat 128) 25,5; 27. Garraffa
(Fulvia HF) 26,7; 28. Saccone (Fulvia
Coupé) 26,9; 29. Delmonte (Fiat 500)
27,7; 30. Bianchi (Ford Escort) 28,3; 31.
Evarchi (Fiat 127) 29,5; 32. Simoletto
(Simca 1000) 29,7; 33. Dentis (Fiat 127)
20; 34. Givone (Fiat 500) 30,5; 35. Bar-
bero (Fiat 128 Rally) 30,7; 36. Ferrario
(NSU) 31,5; 37. Bricarelli (Fiat 127) 33,9;
38. Di Brita (Fiat 127) 35,3; 39. Bossina
(Fiat 128) 35,5; 40. Crimi (Fiat 128) 38,7;
41. Piantato (Giulia Super) 38,7; 42. Fon-
tana (Innocenti) 42,2; 43. De Michelis
(Fiat 127) 42,7; 44. Bertola (Fiat 128)
43; 45. Osella (Fiat 127) 43,1; 46. Foglia
(Fiat 124) 43,1; 47. Barbero S. (Fiat 128)
44,4; 48. Calcatelli (Fiat 500) 44,4; 49.
Valler (Fulvia) 44,5; 50. Judicello (Sim-
ca 1000) 44,6; 51. Caprino (Fiat 127) 45,3;
52. Pancaldi (A.112) 46,8; 53. Romanello
(Fulvia Zagato) 47; 54. Zagato (Fiat 128
Rally) 47,2; 55. Sartorelli (Fiat 128 Rally)
48,6; 56. Angelucci (Fiat 128) 49,1; 57.
Mazzolino (Fiat 500) 49,3; 58. Barbarino
(A.112) 50; 59. Benanzi (Fiat 127) 53; 60.
Prete (Fiat 127) 54,4; 61. Sutto (Fiat
128) 58,9; 62. Dentenero (Fiat 128) 60,4;
63. Bianchi (Fiat 128) 63,2; 64. Milano
(A.112) 66,5; 65. Sobrero (A.112) 67,2;
66. Crosetti (Fiat 128) 68,7; 67. Feltrin
(Fiat 850) 68,7; 68. Simonini (Innocenti)
68,8;

Conduatrici: 1. Luigina Imerito (Lancia
Fulvia) pen. 12,6; 2. Castillet (Innocenti
Mini Minor) 21,4; 3. Gatti (A.R. 1300)
31,4; 4. Fava (Fulvia) 35,7; 5. Luchino
(Fulvia) 46,6; 6. Menichetti (Fiat 128)
49; 7. Oliviero (Giulia) 98,8; 8. Mendel
(Fulvia 1300) 176,5.

Esordienti: 1. Giorgio Sala (Fulvia 1300)
pen. 16,8; 2. Forato (A.R. GT Junior)
17; 3. Ferrario (NSU) 31,5.

L'auto Club si è sganciato dagli oneri del «vecchio» e non pensa a portare in porto il nuovo

MODENA resta senza autodromo

MODENA - Ora sì che la cosa si fa seria. Con delibera in data 2 ottobre il consiglio direttivo dell'Automobile Club di Modena ha stabilito, per ragioni di bilancio, di sospendere immediatamente il servizio di sorveglianza della pista dell'Autodromo per le prove e i collaudi delle auto. L'onere di questa sorveglianza era stato assunto a suo tempo dall'AC Modena: da lunedì della settimana scorsa i cancelli sono chiusi e il custode si limita a dire: «Non si può entrare perché non vi sono le garanzie di sicurezza».

La decisione del consiglio direttivo dell'AC di Modena ha suscitato molto scalpore negli ambienti sportivi e particolarmente presso le fabbriche che si trovano costrette a emigrare. Maserati, De Tomaso, Tecnolamborghini, Gozzoli, Auto Sport, Serenissima, Giuliani e tanti altri elaboratori; le fabbriche di moto come la MV, Aermacchi, Ducati, Laverda, Morbidelli, Villa, Benelli che erano di casa; le compagnie di pneumatici, di carburanti e di altri accessori che sceglievano Modena come sede utilissima per collaudi ed esperimenti, sono state messe alla porta.

L'Automobile Club di Modena ha fatto presente di avere riesaminato gli impegni derivanti dagli interventi sportivi in corso e dal programma futuro, decidendo, anche in seguito al generale andamento economico, di non potersi più accollare la spesa per l'Autodromo.

Si trattava, in pratica, di corrispondere una diaria a uno o due metronotte quando erano annunciate delle prove e ciò per trattenere il pubblico dal portarsi ai margini della pista. L'AC Modena fa presente che l'onere era stato assunto a suo tempo per favorire gli sportivi nonostante la pista fosse stata dichiarata inagibile per le corse automobilistiche. L'AC precisa inoltre che se in futuro l'impianto sarà ancora messo a disposizione dell'Aero Club, unico gestore, l'onere dovrà essere sopportato da altri enti o dall'Aero Club.

Naturalmente, la nostra prima preoccupazione è stata quella di interrogare il presidente dell'Aero Club di Modena rag. Francesco Noli:

«Non le nascondo» ha detto «il mio stupore sia per lo stile che per la sostanza. Se ne poteva almeno parlare prima. Alle 20 di lunedì scorso è arrivata una telefonata con la quale si annunciava la sospensione del servizio di vigilanza, anticipando l'arrivo di una lettera che ho ricevuto il giorno 3 ottobre e della quale lei conosce il testo. In quanto alla sostanza è chiaro che se l'attività per collaudi e prove di auto non interessa all'Automobile Club, tanto meno preoccupa noi. L'autodromo, quindi resterà chiuso. Glielo confermo: oggi come oggi io chiudo definitivamente l'autodromo. Inutile poi elevare proteste, richiamarsi alla tradizione al nome di Modena ecc. Tutte belle parole che hanno qualcosa di romantico, che possono fare effetto; ma è la sostanza quella che conta. Perciò le dirò cose che nessuno sa. A parte che si poteva avere un colloquio preliminare a noi la decisione fa tanto piacere. Avevamo delle tariffe alquanto modeste per l'uso, che ci bastavano appena per pagare il custode; qualcosa come un milione e mezzo, due milioni all'anno. Ma noi accettavamo l'incarico di gestire l'impianto anche per la parte automobilistica unicamente per agevolare le attività modenesi. L'impianto l'abbiamo avuto dal Ministero della Difesa unicamente come "piste di rullaggio". E' questa la verità; inutile che si venga a fare della retorica. Le chiacchiere vanno bene, ma sino a

un certo punto. Se lei osserva gli atti ufficiali, la corrispondenza, le comunicazioni, i verbali, ecc. vedrà che non si parla mai di automobili fra noi e il ministero che tollerava questa attività, mentre ufficialmente non se ne doveva saper niente. E oggi si pretenderebbe che noi assumessimo anche delle altre spese! Ripeto che l'attività extra aerei non ci interessa affatto! E' anzi un aggravio al nostro lavoro!»

— E ora?

«Ora? Noi pensiamo a svolgere i nostri corsi per l'acquisizione del brevetto di pilota. Abbiamo 300 soci; ogni anno sforniamo trenta piloti. Poi c'è il problema della vendita dell'impianto da parte del ministero della difesa; tutto deve passare al ministero dei trasporti e della aviazione civile. Se l'AC Modena decide di non lasciare provare le auto tanto peggio per gli interessati; a noi non fa ne caldo ne freddo.»

Sin qui il presidente dell'Aero Club. Abbiamo quindi parlato con l'Assessore allo Sport del Comune di Modena, signor Ivo Ronchetti.

«La notizia che mi dai» ci ha detto Ronchetti «mi lascia esterefatto: non ne sapevo nulla, proprio nulla; resto sconcertato...»

— Guarda che copia della deliberazione AC Modena è stata inviata a tutte le autorità, sindaco compreso...

«Evidentemente non l'ha ancora ricevuta. Non me ne ha parlato, siamo stati insieme anche ieri sera in sede di giunta.»

— Che ne pensi?

«La cosa è grave. Non vorrei che si fosse ritenuto, dopo l'entrata in funzione della pista privata della "Ferrari", che le esigenze fossero esaurite; ci sono anche gli altri.»

— I quali hanno già protestato.

«Noi esamineremo subito la situazione e decideremo sul da farsi. Certo che questo fatto coinvolge la costruzione del nuovo autodromo Marzaglia.»

— Del quale non si sa ancora nulla.

«Abbiamo sollecitato l'AC d'Italia a rispondere a nostre precise richieste relative al finanziamento.»

— Ma come si presenta questa situazione ingarbugliatissima?

«Ci è stato chiesto di garantire alla Banca Nazionale del Lavoro non solo quanto abbiamo sottoscritto noi e la Provincia, ma anche quello che sottoscrive l'AC d'Italia e l'AC Modena.»

— E allora, secondo te, andremo ormai a tempi indefiniti?

«Se si va avanti così, certo che i nostri progetti verranno dilazionati. Pensa che abbiamo acquistato il terreno da anni... forse troppo presto, fidandoci delle promesse.»

— Hai qualcosa di ultimissimo da dirmi?

«L'ex sindaco Triva, al quale si deve tanta parte della iniziativa, sta interessandosi per un colloquio col presidente Carpi. Dopo questo incontro faremo una conferenza stampa e siamo disposti a mettere in piazza tutto. Intanto, per quanto mi hai detto per la chiusura della pista, penso che se ne parlerà in giunta e poi emerterà un comunicato stampa.»

— Stai attento che qualche azienda automobilistica minaccia di trasferirsi.

«Logico; farei altrettanto anch'io.»

Mario Morselli



LE PROSSIME GARE

15 ottobre, PISTA ROSSA, Milano - Coppa FIK delle Regioni; 15, CIRCUITO DI S. STEFANO DI ZIMELLA (VR) - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 22, PISTA S. PANCAZIO, Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 2.a prova Torneo dell'Industria; 29, PISTA S. PANCAZIO, Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 3.a prova Torneo dell'Industria; 4 novembre, PISTA S. PANCAZIO, Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 4.a prova Torneo dell'Industria; 5, PISTA S. PANCAZIO, Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 5.a ed ultima prova Torneo dell'Industria; 5, PISTA GIUNTI, Lamezia - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 12, PISTA TRICOLORE, Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 19, PISTA KENNEDY, Napoli - gara naz. cl. 100 e 125 cc.

L'esempio di SILIGO

Il circuito di Siligo ha concluso la stagione agonistica della Sardegna. Una stagione sportiva portata avanti tra alti e bassi per un cumulo di circostanze negative, prima fra tutte la non completa disponibilità della pista di Sassari. Solo l'abnegazione di Deidda ha tenuto accesa la fiamma karting in Sardegna. Il successo spettacolare di Siligo premia i suoi sforzi ed è la pietra su cui edificare la nuova stagione.

Ha vinto il sassarese Magliona sul cagliaritano Meloni, a conclusione di una bella gara che per l'alternarsi delle posizioni di testa ha appassionato il pubblico. Ottima la gara di Biosia

LA CLASSIFICA
1. Magliona; 2. Meloni; 3. Biosia; 4. Persico; 5. Tinteri; 6. Sechi.

Le scadenze del karting

E' autunno ed il karting, come quasi tutti gli sport del motore, è al suo giro di boa. E' tempo di congressi, convegni, di discussioni, di esami, di critica, di polemica. Il karting, dopo dodici anni, è al suo primo vero autunno caldo, sia in campo internazionale che nazionale. La Federazione, mai tanto incisiva e decisa, conscia oramai della assoluta necessità di operare, ha assunto ogni responsabilità per abbattere sistemi ormai logori e aprire un nuovo discorso.

In campo internazionale, dopo Kalmar, che a ragione può dirsi la Waterloo del karting internazionale, dalle rovine ancora fumanti di un campionato del mondo conclusosi con un riprovevole falso sportivo, ha tratto le mosse e puntato i piedi per una revisione dalle fondamenta del sistema sinora imperante, ma non più tollerabile. Astensione della attività agonistica internazionale era il primo passo da compiere per indurre Gallo ad abbandonare la politica del sorriso e del tutto è possibile, ad essere attore e non spettatore occasionale delle riunioni della CIK, ad imporre il rispetto delle regole dello sport e a portare un spirito innovatore con concrete proposte per la futura attività agonistica internazionale. Alla riunione di Nivelles dove, vedi caso, ci si è ritrovati con il belga Ugeu in veste di moderatore (il pericolo era stato avvertito), il promemoria italiano preparato dalla Federazione è stato accolto con interesse e simpatia con l'invito di concretizzarlo per la riunione di Caen e quella successiva di Parigi del

10 ottobre.

Si attendono gli sviluppi, che non potranno non essere che positivi, specie per quanto attiene alla formazione di albi di commissari internazionali ed al nuovo impulso proposto per vivacizzare l'attività internazionale, che deve essere svecciata e resa aderente alle istanze giovanili. Il settore nazionale è meno scabroso, ma bisognoso di un profondo rinnovamento che dia contenuto allo sport, di una programmazione proiettata nel futuro.

In considerazione di ciò il Consiglio Federale nella prossima riunione che si terrà a Milano il 13 ottobre, è chiamato a risolvere problemi di base senza alcuna possibilità di rinvio. Eccone alcuni: spazio agonistico della classe nazionale; riordinamento della regolamentazione tecnica della 2. categoria; proseguimento della politica del contenimento dei prezzi; avvenire della Formula K 250; avvenire della cl. 125 cc che ha bisogno di limitare la rumorosità; sdrammatizzazione della 1. categoria; instaurare rapporti efficaci di collaborazione con l'industria; responsabilizzare il contorno dell'attività karting; dare contenuto sportivo più determinante all'agonismo; «aprire» sulle zone di sviluppo.

Sono già molti argomenti, ma ancora altri ne prevede l'agenda dei lavori: è quanto necessita risolvere ed avviare per il rilancio del 1973, dopo i risultati, non certo entusiasmanti, del 1972.

Tricolore PAO-PAO

Il Team PAO-PAO S.p.A. presieduto dall'ing. Cesare Rossi e patrocinato dal cav. Giuseppe Orlandi, ha festeggiato la conquista del campionato italiano K. 250 da parte del suo pilota Adriano Bergonzoni con una riunione conviviale alla quale hanno preso parte anche i compagni di squadra del campione. Assieme a Bergonzoni (che ha vinto il titolo conquistando 5 vittorie, un secondo e due terzi posti) erano presenti Bruno Montanari, Enrico Parenti (campione italiano della categoria sperimentale) e Marco Celani. A loro sono andate le congratulazioni del presente, mentre un vivo ringraziamento del cav. Orlandi e dell'ing. Rossi è stato indirizzato anche ai meccanici Bonori e Parenti la cui opera ha permesso la bella affermazione.

La chiusura in Pista Rossa

La Coppa FIK, la manifestazione sportiva clou del karting nazionale, concluderà ufficialmente nei giorni 14 e 15 ottobre, sulla Pista Rossa di Milano, la stagione sportiva karting nazionale. Dodici le regioni presenti, centoventi i piloti impegnati a racimolare punti da portare al sacco regionale. In tutte le formazioni spiccano nomi di piloti che sono andati sulla cresta dell'onda durante tutto l'anno. Come Riccardo Patrese in quella del Veneto, Luigi Giannini in quella del Lazio, Mazzotti e Zanotti per l'Emilia Romagna, Foderaro G. Battista per la Calabria, Mombelli per la Lombardia e così via.

Le formazioni però, almeno sulla carta, che per la loro organicità nella composizione si fanno preferire, sono quelle del Lazio e della Lombardia. Dipenderà poi dall'attenta conduzione se il risultato sarà più o meno favorevole ad una delle due, e più che altro dal senso di squadra che i piloti dovranno tener presente nel condurre le gare. A Lazio e Lombardia daranno filo da torcere Emilia Romagna e Veneto, che si avvalgono di spiccate individualità, così come il Piemonte troppo carico di piloti di 1. categoria, anche se tutti di valore.



Il campione italiano K 250 Adriano Bergonzoni si gode gli onori del trionfo attorniato dai compagni di squadra e dai fans. Accosciato, con una grande coppa fra le mani, l'ingegnere Rossi presidente del Pao-Pao S.p.A.

La Coppa FIK è riuscita a calamitare l'interesse agonistico e sportivo dell'Italia kartistica. Le premesse sono più che positive, anche perché il ricco monte premi che sarà assegnato alle regioni, in motori, telai, coppe, trofei, ed oggetti ricordo, ha acuito l'interesse

I fratelli MAGGI nell'autotorneo leaders ex-aequo

MILANO - Giordano Maggi, su Alfa Sud, ha dominato nel 1. Trofeo Penney, prova dell'autotorneo italiano organizzato dalla Scuderia Sporturismo. Con questa vittoria assoluta e in virtù delle sue due precedenti, il forte specialista guida ora la classifica generale dell'autotorneo a parità di punti con il fratello Giordano e nettamente distaccati dal resto dei competitori. Le varie classi sono state vinte da: Gianfranco Maggi su Fiat Abarth 695, Giordano Maggi su Alfa Sud, Guido Massironi su Fiat 128 rally, Gianfranco Maggi su Mini Cooper e Luigi Pizzato su prototipo Abarth. La graduatoria femminile è stata vinta da Linda Massironi.

I lussi di FODERARO

Una stagione entusiasmante ed in crescendo va concludendosi sulla pista Giunty di Falerna Lido. L'ultima delle gare in programma ha messo in mostra un Foderaro che passato di recente in prima categoria, si è preso il lusso di tenere a distanza sia pure ravvicinata, un pilota del calibro di De Bellis non solo, ma di battere il miglior tempo sinora realizzato sul tracciato, cioè quella del romano Del Fante, attualmente appiedato dopo i fatti di Kalmar.

In seconda categoria altra vittoria di Luigi Serra, sull'americano Cheever. Alle loro spalle l'ottimo Carlo Bilotti. Luigi Giannini, il campione d'oro del Karting nazionale alle sue ultime battute in terza categoria, non poteva non impinguare il suo carnet di vittorie, regolando un brillante Nicotia. De Pasquale, nella 125 cc, ha avuto a Falerna di che lottare per imporsi. Ha dovuto infatti rintuzzare gli attacchi di Carlo Bilotti, ancora poco aduso al cambio, per svettare primo sul traguardo.

LE CLASSIFICHE
Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Foderaro; 2. De Bellis; 3. Geraci; 4. Minutoli.
Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Serra; 2. Cheever; 3. Bilotti; 4. Romeo; 5. Ceravolo.
Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Giannini; 2. Nicotia; 3. Tino G.; 4. Vestri; 5. Tino S.
Cl. 125 cc: 1. De Pasquale; 2. Bilotti; 3. Verrillo; 4. La Porta.

Si arricchisce l'ANTOLOGIA degli ERRORI CSAI in F. 3

Ancora una volta abbiamo perso una buona occasione: in questa situazione, così come ci siamo presentati a Magny Cours, potevamo veramente solo con un miracolo ottenere un risultato decente, ed è già stato lusinghiero il risultato singolo del Vittorio Brambilla, quarto assoluto in una finale di fuoco. Perché è veramente inutile partecipare in queste situazioni, con questi mezzi a delle gare che impe-

sta prova internazionale. E la figuraccia rimane per quei poveri sei « pellegrini » che a dire il vero ce l'hanno messa tutta, per quella équipe di meccanici che hanno veramente fatto miracoli, con i mezzi che avevano a disposizione per fare correre i nostri nelle migliori condizioni.

Tutto questo ci fa notare un simpatico dirigente della federazione francese che ingenua-



Un attimo di relax per i piloti italiani poco prima della finale: si riconoscono seduti Carlo Giorgio e Luigi Fontanesi con volti un poco scuri, mentre Vittorio Brambilla, in piedi, sembra più sereno

La NAZIONALE mortificata

gnano delle squadre che rappresentano l'Italia contro delle rappresentative studiate nei minimi particolari, perfettamente attrezzate e soprattutto dirette nei minimi particolari. Infatti, se dobbiamo analizzare bene le ragioni di questa sconfitta, dobbiamo indubbiamente evidenziare le pecche organizzative, la noncuranza e il disinteresse della nostra federazione, alla quale probabilmente nulla interessava que-

mente ci aveva chiesto per quale motivo non avessimo schierato una rappresentativa meglio assortita: e ce ne aveva dato la possibilità di farlo fino a pochi istanti prima delle prove ufficiali. Ma purtroppo non si rendeva conto delle terribili difficoltà burocratiche, delle assurdità con le quali si è condotta quest'anno la preparazione e la conclusione di questa prova.

Tutto (per noi) era iniziato verso la metà di settembre: IL GIORNO 13 Dario Fiorelli, d.s. della

Scuderia Italia si era recato a Roma per parlare con i dirigenti CSAI, appunto per la questione del Trofeo d'Europa a squadre di F. 3 che ovviamente lo interessava da vicino, avendo la scuderia Italia un parco macchine F. 3 abbastanza vasto. Il dott. Saliti aveva preso in esame la possibilità di fare due squadre italiane (due squadre di nazionale presentavano anche la Francia, la Svezia e pareva anche l'Inghilterra) ma aveva rinviato la decisione alla DOMENICA 17, giorno della 500 KM di Imola, dove si sarebbero trovati tutti assieme i rappresentanti della commissione. In tutti i casi aveva annunciato che il criterio con cui si sarebbero scelti i partecipanti sarebbe stata la classifica del campionato italiano e che si sarebbero studiati appoggi finanziari per i piloti.

Il 17 è ancora Fiorelli che parla con Saliti: sta bene, avremo due squadre, ma solo per la prima, composta dai primi tre del campionato erano state stanziati le 750.000 lire, mentre gli altri tre sarebbero andati a loro spese e si sarebbero dovuti guadagnare i soliti premi CSAI. E da questo giorno, o da qualche giorno dopo, erano partiti telegrammi di convocazione per far parte delle due rappresentative a sei piloti italiani, dei quali due, Pica e Tino Brambilla rifiutavano l'invito per motivi diversi. Non si faceva ancora il nome di un rappresentante della federazione che avrebbe dovuto fungere da direttore sportivo delle due formazioni: si parlava di Tavoni, ma ancora niente di ufficiale.

Il diario di «PILATO»

Poi per smentire notizie o indiscrezioni che i giornali, in assenza di comunicazioni ufficiali reperivano nei cosiddetti ambienti ben informati, giungeva un telex, in data 26 settembre (quattro giorni prima della gara) che annunciava una sola squadra ufficiale, composta da VITTORIO BRAMBILLA, CARLO GIORGIO e ALESSANDRO PESENTI ROSSI, mentre altri piloti italiani sarebbero stati liberi di iscriversi a titolo individuale.

A questo punto la Scuderia Italia iscriveva a titolo personale FONTANESI, MARAZZI e SPREAFICO che fiduciosi si avviavano verso la Francia, nella speranza che il fantomatico emissario CSAI potesse ancora

integrarli e miscelarli in una seconda rappresentativa italiana.

E in queste condizioni siamo giunti a pochi minuti prima delle prove, quando si è presentato affranto dal lungo viaggio Paolo Moruzzi, delegato dalla CSAI con una non qualificata nomina di accompagnatore ufficiale, che messo al corrente della situazione (possibilità di iscriverne ancora una seconda squadra, ma soprattutto di mescolare le due con i sei elementi



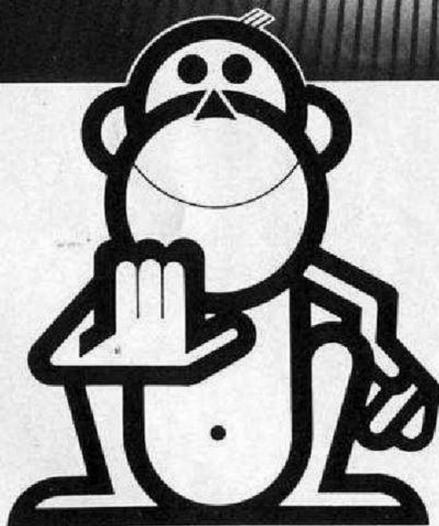
Sul podio dei vincitori la squadra Francia A: da sinistra Alain Serpaggi, Michel Leclere e Lucien Guittény, tutti su vetture Alpine A 360. Sotto: incontenibile la gioia di Jacques Coulon che taglia il traguardo col braccio alzato davanti alla bandiera a scacchi: fin dalle prove nessuno aveva osato mettere in dubbio la sua attuale superiorità, ben assecondata dal mezzo



a disposizione) cercava con molta diplomazia di ottenere un accordo almeno fra i piloti. E questo accordo veniva presto raggiunto fra gli stessi piloti, che ben si rendevano conto di avere maggiori chances mescolandosi in maniera più logica tra loro: ma mancava ancora la ratifica ufficiale del presidente della sottocommissione velocità. Rapidamente interpellato il presidente della Sottocommissione Velo-



AGENZIA LDB



per gli accessori fidatevi di noi!

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

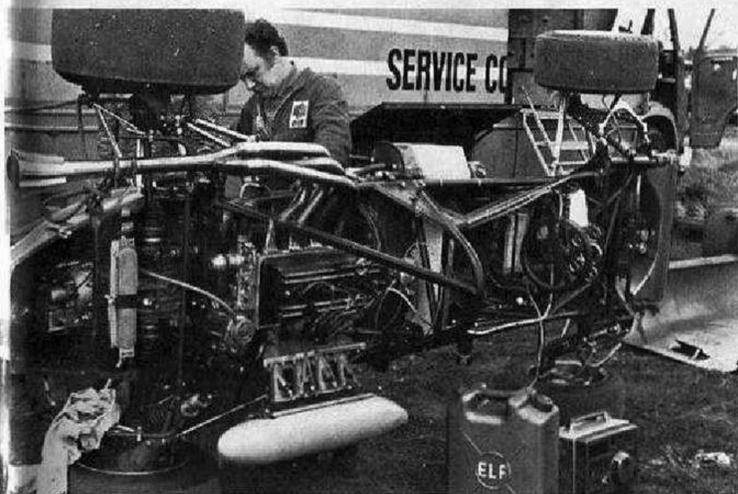
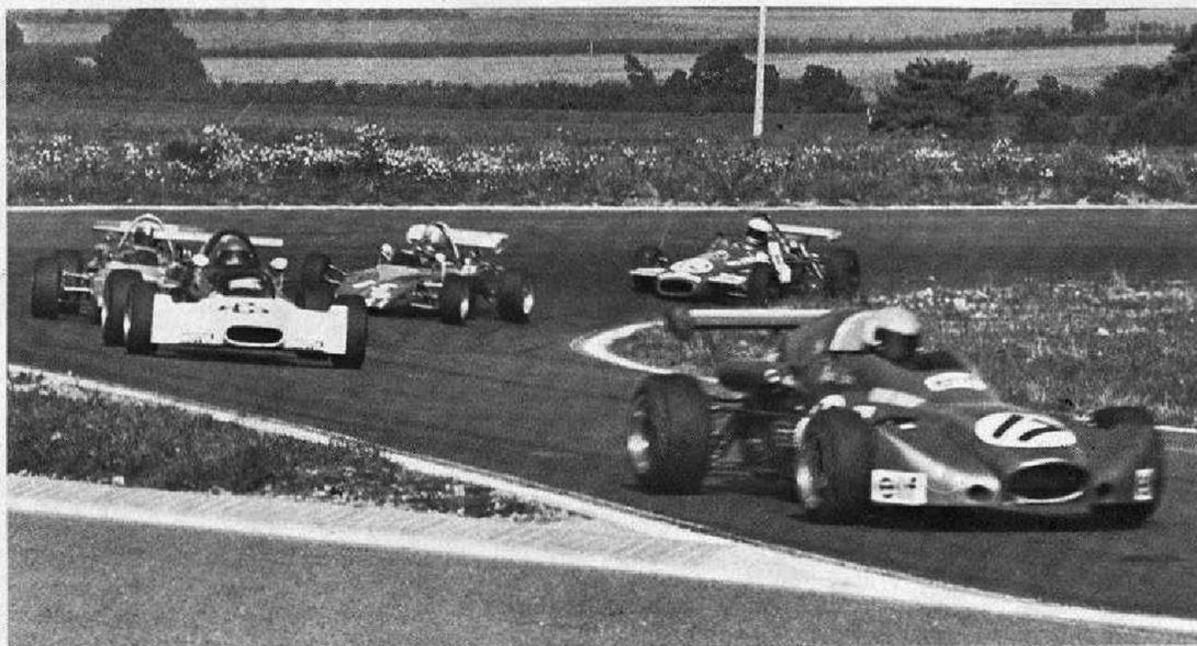
EVEREST
MANIFATTURA GOMMA



Direzione: 48010 Fugignano (RA) Tel. 77644 - Telex EVEREST 55039 - Filiali: TORINO Tel. 711827
MILANO Tel. 6884477 / ROMA Tel. 3498077 - Depositi: NAPOLI Tel. 357361 / CAGLIARI Tel. 57831



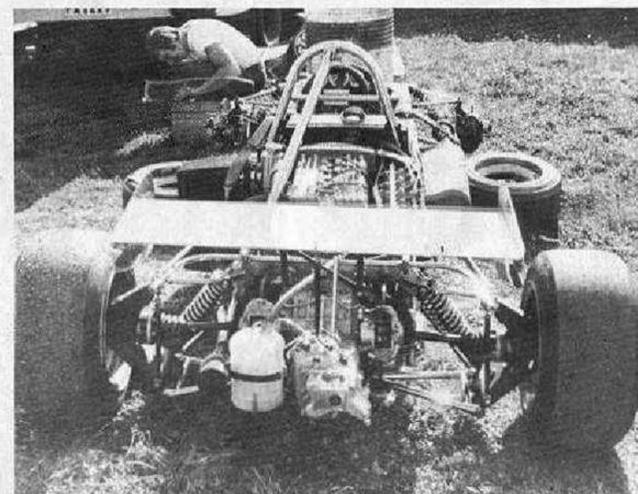
A sinistra, Luigi Fontanesi, qui davanti a Serpaggi è stato molto sfortunato, non riuscendo a rimettere velocemente in moto il motore dopo un testa-coda. Sotto, Michel Leclere ha lottato in finale a lungo, con Vittorio Brambilla, riuscendo a strappargli il secondo posto (a sinistra) dopo fasi alterne e costringendolo alla fine, dopo un contatto a proseguire senza il musetto



Senza segreti l'Alpine della squadra francese: a dire il vero la macchina non ha particolarmente brillato ed è apparsa a tutti come una monoposto battibile. Se non fosse infatti per quella meravigliosa carenatura...



Finalmente una Brabham BT 38 all'altezza delle altre monoposto: è la macchina di Conny Andersson, completamente modificata nel retrotreno, con alettone molto arretrato e un solo radiatore laterale tipo F.2



Anche le Martini, che nascono proprio a Magny Cours, hanno esibito carrozzerie aerodinamiche stile Alpine: tra l'altro avevano un alettone posteriore molto arretrato, fissato da un traliccio in tubi fissato a sbalzo

cità, geometra Zucchi, gelava tutti quanti con un «no» secco che ci lasciava un po' sbigottiti: in effetti non era chiara la ragione e in questo modo schieravamo una squadra abbastanza valida (quella già scelta in partenza) mentre per la seconda, anche se la CSAI bontà sua ci dava la possibilità di schierarla sotto il nome di Italia B, comprendeva come unico elemento valido Luigi Fontanesi, mentre gli altri due, Marazzi e Spreafico non sembravano all'altezza di ben figurare, anche se in realtà hanno condotto una ottima gara. In questo modo ci siamo presentati alle prime prove ufficiali: e in questa sessione proprio Fontanesi ha ottenuto il miglior tempo sul giro, tempo poi migliorato solo da Vittorio Brambilla.

Alla maniera di Valcareggi

A questo punto vorremmo concludere questa penosa vicenda, risoltasi in quel modesto risultato ottenuto solamente per la caparbietà e la tenacia dei poveri piloti. Certo che se, oltre alle difficili condizioni di ambientamento, al problema di affrontare piloti professionisti e squadre ufficiali dobbiamo aggiungere le soluzioni di comodo (equilibrio) prese a tavolino, tanto per non sbilanciarsi o non scontentare nessuno, o per di più l'assoluto disinteressamento dei reggitori del nostro sport, allora, è chiaro, che solo qualche miracolo o qualche debacle avversaria potrà darci la minima possibilità di riuscire.

Ma perché in Italia, ogni volta che

c'è da mettere insieme una «Nazionale», sia di calcio che — come si è visto — di automobili, si ripetono le assurde scelte di sempre? C'è sempre un Valcareggi costretto a far testa di turco, mentre qualcuno si diverte a tirar fili (di tattiche sbagliate) solo per dimostrare «chi comanda»?

LE ALTRE CORSE DI MAGNY COURS

Gruppo 2: 1. Jean Claude Guerie (Ford) 21'32", media kmh. 126,925; 2. Chemin (Crysler) 21'38"9; 3. Formage (BMW) 21'41"7; 4. Moroni (Ford) 21'43"9; 5. Bourdillat (BMW) 21'44"5.

Giro più veloce: Guerie 1'45"8, media kmh. 129,164.

Gruppi 5 e 7: 1. Christian Mons (Lola) 24'36"2, media kmh. 138,671; 2. Archambaud (Lola) 25'40"2; 3. Neboucher (Grac) 25'47"7; 4. «Bardini» (Porsche) 26'00"5.

Giro più veloce: Mons 1'36"5, media kmh. 141,712.

Gruppo 1: 1. Henry Cheruin (Crysler) 22'54"9, media kmh. 119,272; 2. Marie Laurent (Crysler) 23'07"5; 3. Deschamps (Alfa Romeo) 23'40"8; 4. Spalten (BMW) 23'53"5; 5. Rousseau (Ford) 23'57"9.

Giro più veloce: Chemin 1'53"9, media kmh. 119,978.

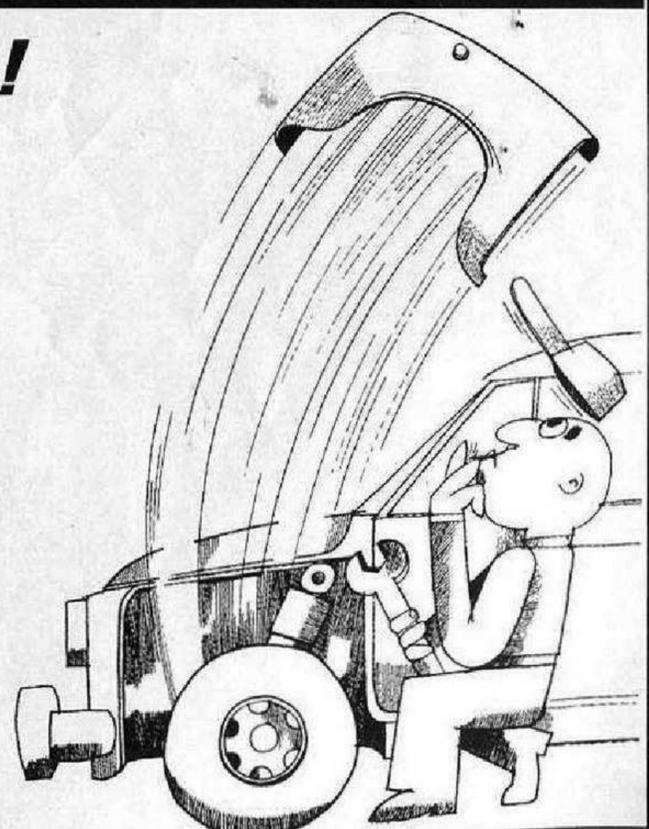
Gruppi 3 e 4: 1. Claude Ballot Lena (Porsche) 20'18", media kmh. 134,636; 2. Touroul (Porsche) 20'19"1; 3. «Bardini» (Porsche) 20'40"4; 4. Lee Banner (Porsche) 21'47"6.

Giro più veloce: Ballot Lena 1'40", media kmh. 136,656.

Trapianto con rigetto.

Non rischiatelo!

Usate
ricambi
originali
FIAT



BRUXELLES - La fine della stagione automobilistica sarà molto animata, in Belgio. Nelle corse in salita, per esempio, il titolo è in ballottaggio fra due piloti, che se lo contendono di stretta misura. **THIERRY CARPENT** e **JEAN LOUIS HAXHE** sono due conducenti velocissimi e dispongono di vetture che non lo sono meno. Carpent pilota una monoposto di costruzione belga, una Celi AC7, equipaggiata con motore Porsche preparato da Gaban, mentre Haxhe ha una biposto gruppo 5, una ex Huron che monta un Ford Cosworth. Nei confronti di Carpent, Haxhe pare tuttavia un poco svantaggiato, dato che il suo motore non è più «giovannissimo». L'ultima prova valevole per il campionato si correrà il 15 ottobre a Malmédy.

Il titolo di campione della montagna belga, classe 3 del gruppo 2, è già appannaggio di Richard Mattozza che durante tutta la stagione ha gareggiato con un'Alfa, preparata personalmente. Ben sette le vittorie, due secondi posti e due terzi. Nel campio-

chi sono i campioni '72

Finale caldo per il re belga delle salite

nato dei circuiti gruppo 2, Mattozza si è piazzato all'undicesimo posto e, del resto, nella prossima stagione si dedicherà soprattutto alle gare in circuito.

Da notare che in questa stagione l'Alfa si è spesso affermata nelle corse in salita belghe, infatti nel gruppo 1 ogni volta che «Christine» partecipava a una competizione, con la vettura italiana, la vittoria era sua, di fronte a vetture assai più potenti.

Per il titolo in circuito c'è già un nome: **CHRIS TUERLINX** (gruppo 1) che in tutta la stagione ha gareggiato con una Chevrolet Camaro.

Per il titolo nel gruppo 2, il problema è completamente diverso, anche se esiste una certezza: resterà in testa una Ford Capri. Detto questo, non si può stabilire se si tratterà di quella di **CLAUDE BOURGOIGNIE** del Ford BP Racing Team, oppure di quella di **JEAN CLAUDE FRANCK**, del Kent Racing Team. Due punti separano questi piloti e rimane da disputare una sola prova, a Zolder, l'8 ottobre. Per ottenere il titolo è necessario vincere questa corsa.

Quanto al titolo Campione dei Piloti, toccherà evidentemente a **ICKX**. Sfortunato in F.1, la sua stagione è però stata brillante nel campionato marche e la sua attuale posizione in classifica, in Belgio, lo mette al sicuro da un eventuale «ritorno» di Pilette, del resto brillantissimo anche lui.

André Royez

*I nostri lettori ci scuseranno se pubblichiamo ora il servizio di **NUCCIO MARINO** sulla corsa in salita Val d'Anapo-Sortino (della quale, peraltro abbiamo pubblicato le classifiche sul numero precedente), ma, come abbiamo reso noto, la cosa è dipesa soltanto da difficoltà di trasmissione.*

Come **GILIBERTI** (molto irruento) ha vinto nella Val d'Anapo-Sortino

NESTI «lungo» al terzo tornante

SIRACUSA - C'era un dubbio da risolvere nella VII edizione della coppa Val d'Anapo-Sortino: chi fra i tre big dei 2000, cioè **Giliberti**, **Scola**, **Nesti** (sì, proprio lui, ritornato in Sicilia con un diavolo per capello a seguito dei noti fatti di Caltanissetta) sarebbe riuscito a spuntarla su un percorso come quello siracusano dal fondo scivoloso quanto mai, sempre pronto a portarti fuori traiettoria in curva o a dondolarti in dritto. Le prove avevano dato un primo risultato, quanto mai indicativo anche se palesemente camuffato: a **Giliberti** il miglior tempo con 4'16"6, e poi **Nesti** (Chevron B 21) con 4'17"2, e dopo **Scola** (stessa macchina) con 4'26". C'era pure **Ferlito** col 2000 Abarth (4'37"7).

Ma **Scola** era scuro in viso e chiaramente si vedeva che non poteva farcela come nella scorsa edizione della gara, vinta col tempo di 4'03"7 ma col modello B 19 di Chevron, per cui la lotta si restringeva tra **Giliberti** e **Nesti** che per l'occasione ha corso coi colori della scuderia siracusana Saint Paul, grazie anche alla sportività del presidente **La Guidara**. E **Angelo Giliberti** (vincitore della prima edizione) effettivamente l'ha spuntata col suo Abarth 2000 (non 3000 come avevamo pubblicato nelle classifiche), vincendo la corsa più con una guida irruenta, ma pulita che non con la potenza della sua macchina sulla quale aveva montato, proprio per le difficoltà di tenuta, delle **Firestone** intermedie.

«Vincere davanti a **Nesti** — ci ha detto dopo l'arrivo il pilota della Pegaso — non è cosa di poco conto. Però sportivamente debbo dire che è stato il primo a congratularsi lealmente con me».

Il toscano, in effetti, dava per vincitore della gara sin dalla vigilia **Giliberti** proprio perché aveva constatato le difficoltà di tenuta del suo mezzo; ha perso poi tutte le sue velleità di vittoria al terzo tornante dopo la partenza, quando per il terriccio è andato dritto in frenata, perdendo così secondi preziosi. Che la gara fosse tra i due piloti lo si nota subito vedendo i tempi di **Scola** e **Ferlito**, rispettivamente terzo e quarto.

Il nuovo record realizzato da **Giliberti** «quadra» perfettamente la «pagellina» della gara: 6 km (con dislivello di 290 metri e pendenza del 4,8

per cento) in 4'00"0 a una media di kmh 90,000! A parte comunque i big della corsa, il risultato più in evidenza, veramente strepitoso, resta la nuova impresa di **Erasmus Bologna** e della sua **Zagato**, a soli 3"7 da **Ferlito**. Assieme a **Barraco**, al mantovano «Effe Ci» della **Brescia Corse** ed **Alce**, era direttamente impegnato per il trofeo della montagna, ma in gara **Barraco** ha bruciato la guarnizione della testata della sua **Alpine 1600**, **Alce** è stato beffato da «**Peppota**» (con cui si nasconde un noto pilota ragusano) che ha dato 2" all'ots del cosentino, ed «**Effe Ci**», con l'**Alpine 1600**, ha avuto 5"1 dalla **Zagato 1300** dell'occhialuto pilota palermitano che è diventato il «**drake**» del gruppo 4.

A questo punto a **Patania**, col **Porsche 911 S**, non è restato altro che accontentarsi del tempo realizzato e tenere alle spalle quel vecchio leone di **Vito Coco** che sta uscendo bene in questo finale di stagione. I risultati di **Santo Famoso**, prima guida della **Integratrice**, ormai non fanno più storia tanto cadono puntualmente le sue vittorie con la macchina bomba di **Genovese** ben assestata da **Panebianco**. Nella **Turismo CSAI**, **Bracco** nelle ultime 3 gare ha conseguito 3 primi posti, mentre **Vasta** si accinge a disputare la finale nazionale a **Vallelunga**. Nella **Turismo speciale** la prestazione di **Corti** col 695 **Abarth** e di **Henninger** che è riuscito a fine stagione a tornare alla vittoria.

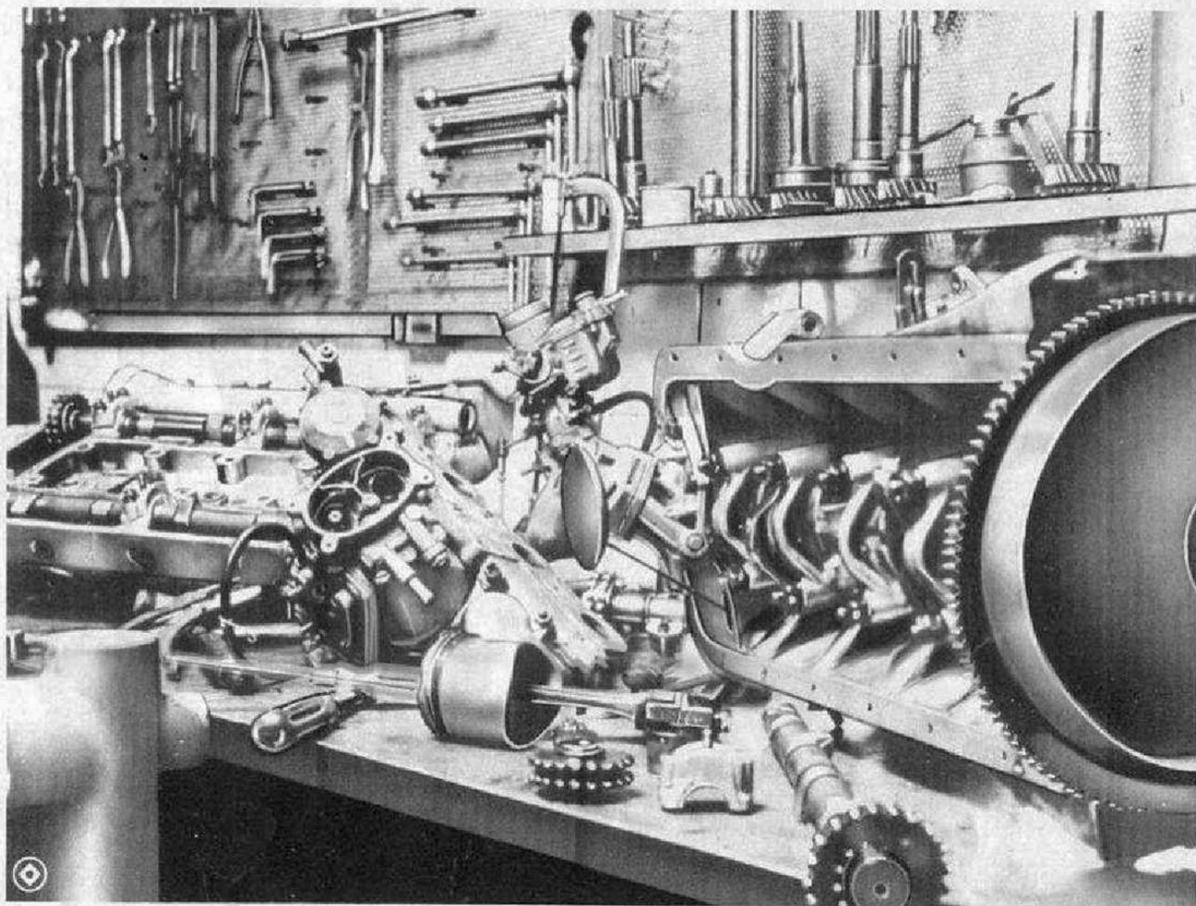
E' stata in complesso una bella gara quella di **Sortino**, combattuta e sofferta da tutti, con una risonanza di pubblico veramente impressionante.

Nuccio Marino

Anche la **VEEDOL** interessata a **LOMBARDORE**

TORINO - In una simpatica cerimonia in un ristorante torinese si sono riuniti rappresentanti e dirigenti della ditta «**Lubrificanti Veedol**» a festeggiare alcuni collaboratori benemeriti: **Biagio Misone**, **Remigio Giordano**, **Cesare Crosato**, **Pietro Corte** e **Desiderio Quarello**; alla simpatica festa era presente una nutrita rappresentanza direttiva della **Veedol**: il dott. **Barraco**, amministratore delegato, il prof. **Palma**, il dott. **Scielzo**, il dott. **Reatti**, il dott. **Lucarno**, il sig. **Darco** e alcuni membri della scuderia **Nord Ovest**.

Inevitabile in una riunione di appassionati di auto, tra cui molti torinesi, parlare dell'autodromo costruendo di **Lombardore**. Molto interessato il dott. **Barraco** e personalmente e a nome della **Veedol** ha promesso un intervento consistente nella prenotazione delle azioni nella costituenda Società.



quanti se ne potevano salvare!

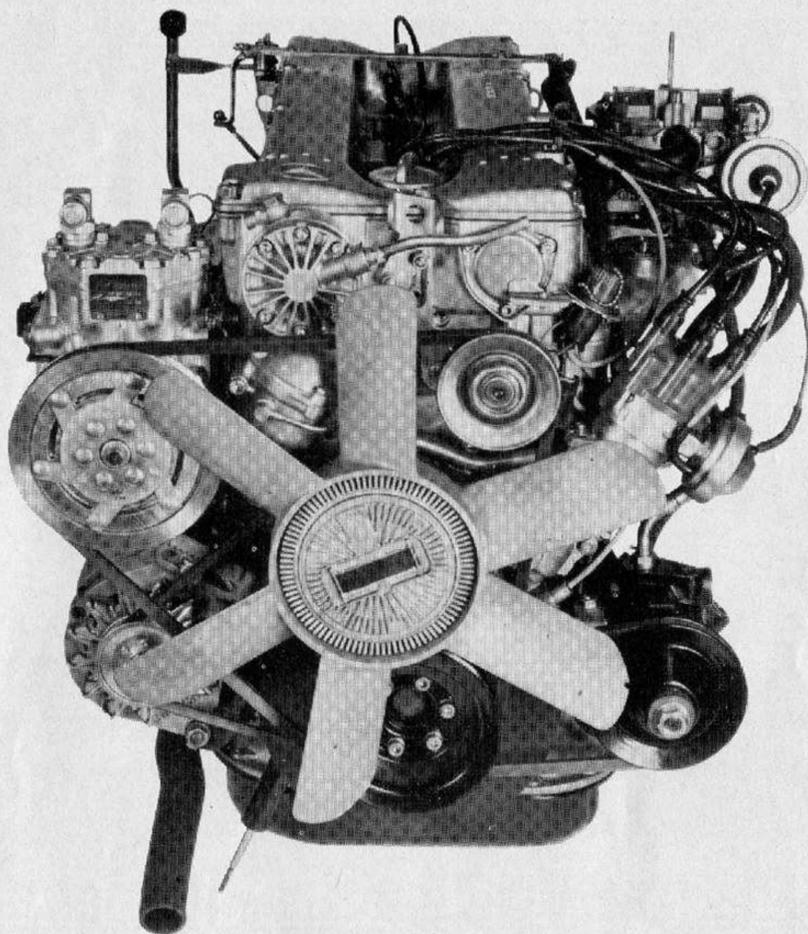
BARDAHL a protezione del motore



fuoriclasse nella lubrificazione.

Via Stazione delle Cascine 6/a 50135 Firenze

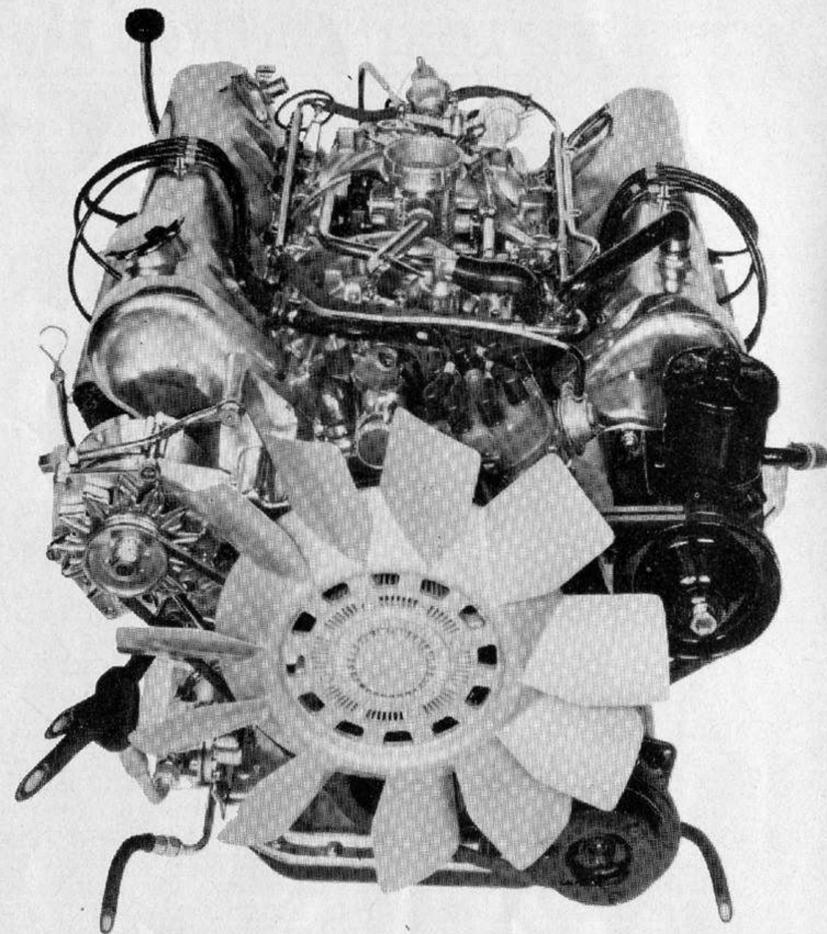
Bardahl, additivi ed oli speciali per autotrazione progettati per assicurare ai motori moderni una perfetta lubrificazione in ogni condizione di impiego. Bardahl, additivi ed oli per una miglior protezione ed una maggior durata del motore.



CAMBIANO MACCHINE e UOMINI alla MERCEDES

I nuovi cuori della serie «S». Il motore da 2800 cc a doppio albero a cammes è nervoso ed antinquinamento Equipaggiato di un carburatore a doppiocorpo, nella Mercedes 280 S sviluppa 160 cv DIN a 5500 giri-minuto; nella versione a iniezione elettronica della 280 SE (a sinistra) la potenza è di 185 cv DIN a 6000 g-m. L'8 V della Mercedes 350 SE da 3500 cc (a destra) sviluppa 200 cv DIN a 5600 g-m e dispone nondimeno di riserve di potenza notevoli

in pensione
anche il grande
UHLENHAUT



Kaputt la «vecchia guardia»

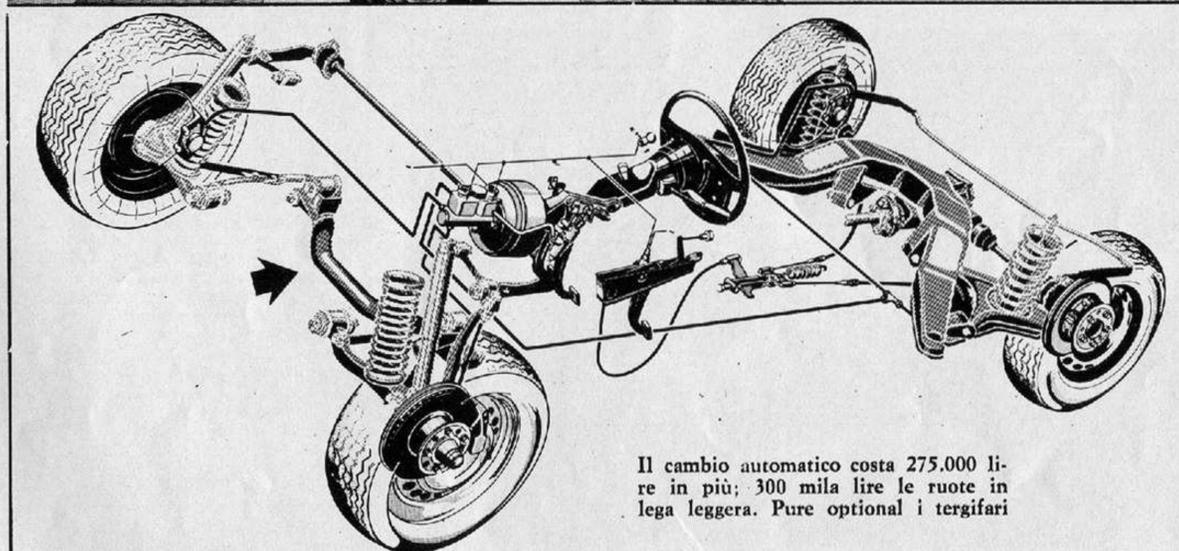
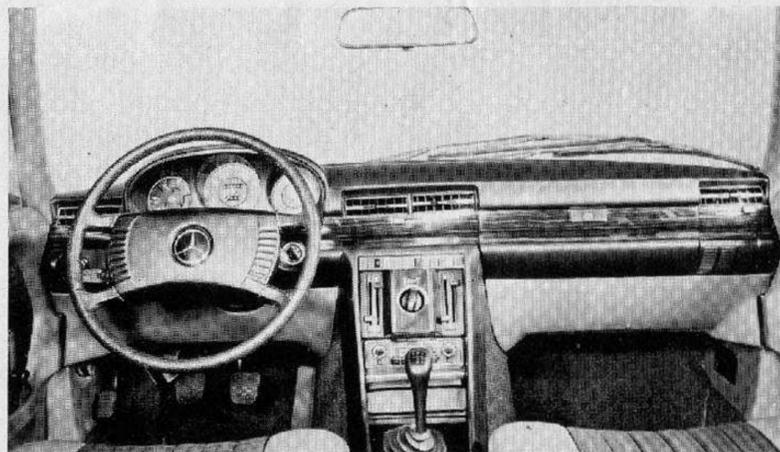
DAL DIRETTORE

CAP SA SALS (Costa Brava) - Un brindisi e un «jawohl» sufficientemente commosso, hanno concluso l'escursione turistico-professionale di cento giornalisti, non solo europei, nell'eremo raffinato delle vacanze ricche in Costa Brava. L'hanno scelto i dirigenti Mercedes dopo aver ormai deciso di portare fuori degli abituali itinerari degli autodromi e delle strade tedesche le «prime visioni» delle loro novità con la stella a tre punte (che sta per le tre direzioni terra-mare-ciolo, lo slogan cooptato poi dalla Fiat).

Il brindisi era per Rudolf Uhlenhaut, l'ingegnere pilota più famoso del mondo, bandiera quarantennale della Mercedes, l'uomo che in pista e in sala disegni, in sala prove e nei collaudi, aveva sintetizzato col prestigioso Neubauer, dirigente delle famose squadre da corsa dei «pesci d'argento», la straordinaria tradizione di questo nome automobilistico sinonimo di produzione meccanica di alta qualità.

Il «grazie», e ti pareva di sentire lo schioccar di tacchi dei generali prussiani prebellici, era dell'ing. Rudolf dai capelli bianchissimi e il viso bruciato dal tempo. Uhlenhaut resterà consulente qualificatissimo, consigliere sempre necessario, ha assicurato il dr. ing. Hans Scherenberg, capo dei servizi studi e ricerche e membro del comitato di direzione Daimler Benz AG. Quest'ultimo pur con i suoi anni avanzati, appare come uno dei pochi superstiti della clamorosa rivoluzione nei ranghi dirigenziali della Casa dalla stella a tre punte.

Sono stati nominati almeno una decina di alti dirigenti che hanno invece lasciato il posto a tecnocrati più giovani: dai reparti tecnici a quelli commerciali. Un elenco di kaputt che conclude la complessa vicenda delle alte burocrazie delle industrie automobili-



Il cambio automatico costa 275.000 lire in più; 300 mila lire le ruote in lega leggera. Pure optional i tergifari

stiche tedesche. Il rivoluzionamento dei quadri (e non sempre per effettivo svecchiamento) ha coinvolto un po' tutti: dalla Ford alla Opel, dalla BMW alla Porsche, culminando nel terremoto alla Volkswagen. La Mercedes dovrebbe aver chiuso il cerchio.

Questo radicale mutamento di uomini ha coinciso con il rinnovamento della gamma meccanica fondamentale, quella della serie già SE e SEL, ora «S», che era arrivata a una produzione complessiva di 383 mila unità. Il nuovo trittico

di modelli, che cambia il cuore, mantenendo al solito la carrozzeria standard per i tre esemplari, offre un mezzo davvero di alta qualità nella sua categoria. Più bassa, almeno visivamente, con quel radiatore anteriore curvo che fa anche da spoiler deportante, più larga e più lunga di ben 50 cm. circa, in una dimensione che pur appare più compatta, col comfort sempre maxi-curato sia nella qualità della insonorizzazione, come nelle reazioni alle prestazioni più aggressive, con una tematica di

La plancia portastrumenti nell'abitacolo sempre a massimo livello di comfort. Sotto la radio può essere installato il telefono. I prezzi delle nuove MERCEDES in Italia (servo sterzo e fari alogeni compresi) sono:

280 S	4.625.000
280 SE	4.975.000
350 SE	5.575.000

Il sistema frenante idraulico della nuova serie Mercedes, è composto da un doppio circuito con servo-freno a depressione e dischi anteriori e posteriori, e da un freno di stazionamento con comando a pedale. La freccia indica la vistosa barra tubolare che ha la funzione di rendere inavvertibili le vibrazioni dei freni maggiorati

(già in prova per gli USA e attesi per l'anno prossimo).

Ce l'hanno fatto anche provare questo incrociatore stradale. Le promesse delle schede tecniche sono mantenute, anche se resta una vettura di gran comfort e commendatizia, che ti fa trovare ai 200 all'ora in silenzio incredibile ma adesso anche con maggiorata stabilità.

Non è che si possa dare un serio giudizio con 14 chilometri e poco più di guida nel circuito toboga sotto la torre saracena di Bagur, dove sventola una bandiera azzurra Mercedes accanto alle giallorosse spagnola e catalana. In più i cerberi del collaudo, preoccupati per le macchine da 5 milioni affidate ai giornalisti ospiti sempre disponibili per qualche confidenza al volante, erano pronti alle occhiate. E' bastato un pneumatico pelato a zero a far scomparire i sorrisi. E dire che quella frenata un po' impulsiva di saggio, pare di un collega francese, pur con tutte le riserve sulla spericolatezza del guidatore, critico forse improvvisato, avrebbe dovuto far pensare anche a possibili componenti tecniche discutibili; senza liquidare facile il problema col giudizio negativo sul pilota.

Proprio gli utenti normali del genere casomai scoprono i difetti delle macchine nuove, con il loro uso non ortodosso della vettura; difetti che sfuggono anche al collaudatore più aggressivo, non fosse altro perché sa guidare meglio del commendatore-automobilista al merito del portafoglio più guarnito. Va difeso chi sa guidare meno bene e deve acquistare una macchina nata e impostata per il cambio automatico, e venduta di serie, con quello meccanico. L'automatismo è opzionale. Si paga a parte, così come i vetri elettrici sulla 280, le ruote superleggere o il modernissimo telefono, a tasti naturalmente.

m. s.

Vedremo a TORINO come si può ricavare un'automobile da una barca!

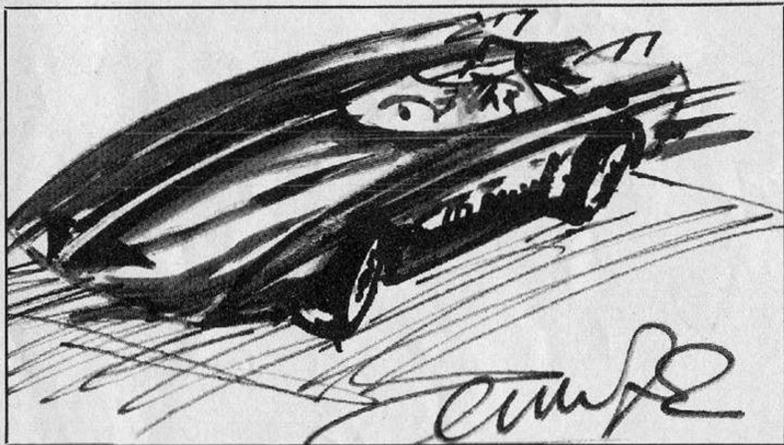
Il trimarano stradale

MODENA - Da tempo non avevamo notizie dell'ing. Adolfo Melchionda, l'imprevedibile design, architetto, progettista, tecnico, elaboratore (e si potrebbe continuare...).

Ed eccolo con la immancabile novità. Di che si tratta? Ascoltiamo Melchionda che ci fa vedere la macchina: «Sarò al Salone di Torino — avverte Melchionda — con una autentica novità non soltanto formale, ma soprattutto concettuale.»

— Lei non è nuovo a imprese del genere...

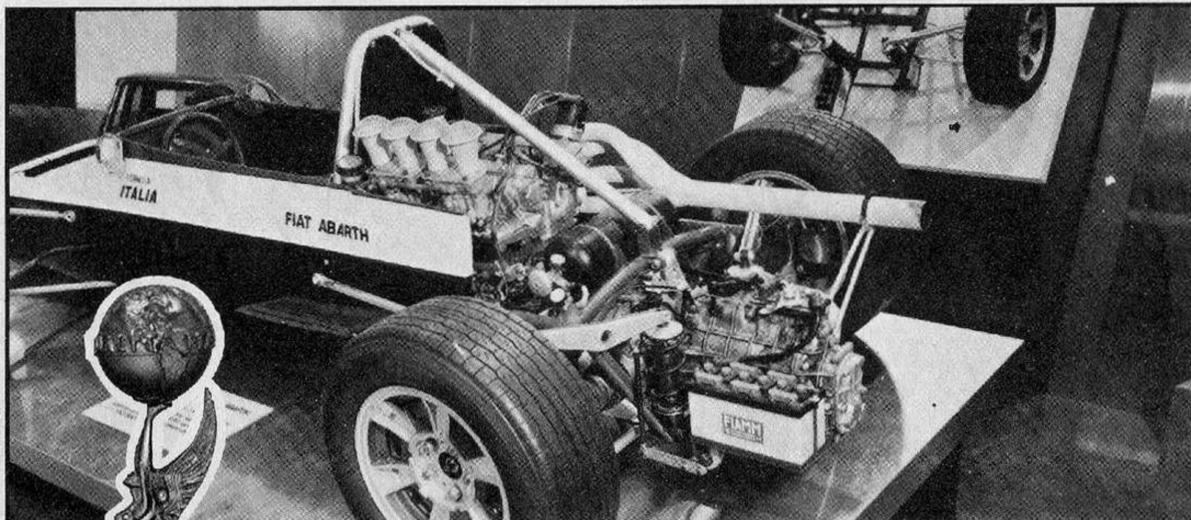
«Infatti porterò questa macchina fatta con una barca rivoltata. Ossia ho preso un trimarano, l'ho capovolto su un telaio 850, gli ho messo una cuffia in plastica da telefono (di quelle che sono generalmente nelle stazioni) e ho ricavato il parabrezza, avvolgente. La macchina è leggerissima e di costo irrisorio». Lo «studio» è veramente... lunare e potrebbe avviare ricerche per soluzioni del genere. Sappiamo che Melchionda di questo suo progetto ha parlato con un noto costruttore ed elaboratore italiano assai noto per le sue vetture «speciali», e la mac-



china potrebbe essere anche presentata a Torino con questa marca.

Sempre per conto di questa ditta potrebbe essere presentato un modello aggiornato su telaio 500. Melchionda ci ha annunciato che il «Trimarano Melchionda» farà colpo e sarà affiancato da qualche altra novità.

Vedremo, quindi, a Torino questa rivoluzionaria di Melchionda, ingegnoso e versatile innovatore di tante idee e iniziative. E gli auguriamo sinceramente un rinnovato successo.



La batteria 6FE6 sulla "Formula Italia"

IL PREMIO
"QUALITA' ITALIA 1971"

ALLE BATTERIE

FIAMM
+ —



L'ultima carta per la 914 VW (il 4 cilindri 2000)



● Due « tapis roulant » della lunghezza singola di mt. 68,60 e muovendosi alla velocità di 36 metri al minuto, saranno installati dalla GOODYEAR TIRE Co. in un sottopassaggio che collega l'albergo con l'edificio centrale, all'aeroporto O'Hare di Chicago. I due passaggi mobili, sono eguali a quelli in funzione negli aeroporti di Londra, S. Francisco, Los Angeles, ecc.

HOCKENHEIM - Queste macchine che vedete allineate in perfetta solitudine, sono state fotografate all'autodromo di Hockenheim, in Germania, dove quasi alla chetichella sono state presentate e illustrate ai concessionari tedeschi che ne dovranno curare il lancio in patria prima che esse varchino i confini del paese. Si tratta della nuova versione della VW-Porsche 914, quella cioè azionata dal 4 cilindri portato a 2 litri della casa di Stoccarda. Essa dovrà sostituire la 914/6 (il cui risultato tecnico-commerciale non è stato brillante come ci si aspettava). La vettura verrà ora presentata nei vari Saloni e fra breve sarà messa in consegna anche in Italia. Il prezzo è previsto sui 3 milioni.

TORINO record per l'arrivederci al 1974

TORINO - I « quadri » per il 54. Salone internazionale dell'automobile di Torino, in programma dal 1. al 12 novembre prossimo, sono già definiti: su una superficie di circa 30.000 mq. troveranno posto 550 espositori appartenenti a 15 nazioni. Un risultato brillante, ma che dà molto da pensare agli organizzatori per quello che sarà il futuro della manifestazione che, com'è noto, a partire dal 1973 sarà biennale.

Ecco un quadro dello schieramento espositivo, suddiviso per nazioni: **Belgio** con il « montaggio » Wartburg; **Cecoslovacchia** con la Skoda; **Francia** con Alpine, Chrysler France, Citroen, Matra, Peugeot e Renault; **Germania** con Audi, BMW, Daimler Benz, Ford, NSU, Opel, Porsche e Volkswagen; **Giappone** con Datsun, Honda, Mazda e Toyota; **Italia** con Abarth, Alfa Romeo, Alfadud, Autobianchi, Bizzarrini, De Tomaso, Dino, Ferrari, Fiat, Giannini, Iso, Lamborghini, Lancia, Lancia, Leyland Innocenti, Maserati e Moretti; **Olanda** con la DAF; **Gran Bretagna** con Austin, Bentley, BRM, Chrysler U.K., Ford, Lotus, Jaguar, Morris, Rolls Royce, Rover, Triumph e Vauxall; **Stati Uniti** con American Motors, Buick, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Ford, Oldsmobile e Pontiac; **Svezia** con Saab e Volvo; **URSS** con Moskovitch, Volga e Zaz.

I **VEICOLI SPECIALI** e i **FUORI STRADA** verranno presentati dall'Austria con la Steyr Puch; **Giappone** con Toyota Land Cruiser; **Italia** con All Cars, Baldi, Helvetia, Hot Car, Italjet, Puma, Samas e Sicra; **Gran Bretagna** con la Land Rover; **Romania** con Aro; **U.S.A.** con Jeep Internazionale e URSS con Gaz e Uaz. I **CARROZZIERI**: Bertone, Coggiola, Coriasco, Fissore, Ghia, Italdesign, Lombardi, Michelotti, Moretti, Pininfarina, Savio, Scioneri e Zagato.

Una proposta «curiosa»

Serbatoi « ecologici » negli scarichi

● LUCIANO CASSAN, factotum del S.I.A. (sindacato italiano automobilisti) noto per le sue diatribe con il sindaco di Milano, ha ora lanciato un messaggio al Ministro dei trasporti per la campagna antinquinamento, suggerendo di applicare ai tubi di scappamento dei serbatoi atti a raccogliere le sostanze inquinanti per poi dissolverle con congegni o sostanze adatte allo scopo. Lasciando il compito di trovare tali preparati a chi di dovere (che ci sia lo zampino dell'inventore fiorentino Rafanelli?).

Una MOSTRA automodelli a FIRENZE

FIRENZE - Dal ventinove ottobre al cinque novembre si svolgerà a Firenze, nei locali della ditta Dreoni di via Cavour 31, la seconda edizione della mostra di automodelli organizzata dal Mini Auto Club di Firenze. Le iscrizioni sono aperte fino al quindici ottobre ed a due settimane dalla chiusura erano già pervenute le adesioni di una ventina di appassionati tra i quali alcuni di Roma, Milano, Prato ed altri centri, per un totale di trecento pezzi. Si prevede che alla mostra saranno presenti un migliaio di modelli fra i quali quelli di auto e mezzi militari ormai fuori commercio o risalenti all'anteguerra, veri pezzi di antiquariato. L'iscrizione alla mostra è gratuita e gli interessati possono rivolgersi anche telefonicamente agli organizzatori (055/216611).

Forse nel '73 la CRUSADER apparirà anche in pista

Il kit da rally va a «mille»

LONDRA - In Inghilterra c'è stato un certo rumore, quando uno dei più nuovi nomi di marche è apparso piuttosto clamorosamente sulla scena dello sport automobilistico al recente Rally Manx, una prova internazionale: seconda, dietro la Ford Escort ufficiale di Clark-Porter, si è infatti piazzata una Clan Crusader, pilotata da Dawson e Foden.

Clan è un nuovo membro del sempre calante numero di piccoli costruttori inglesi specializzati in vetture stradali, i quali, per certe stranezze nella «purchase tax» (tassa d'acquisto) forniscono kits oltre a vetture complete. Alcuni sono «maturati», altri sono spariti dalla scena. A questo proposito viene in mente la piccola organizzazione di questo genere, che Colin Chapman ha nel Norfolk, e parliamo di Chapman di proposito, perché più o meno quando nasceva la GRD, ad opera di un gruppo di gente ex-Lotus — nascita che fece un certo chiasso — in silenzio altri dipendenti della Lotus pensavano al Clan, che ha preso vita meno di un anno fa.

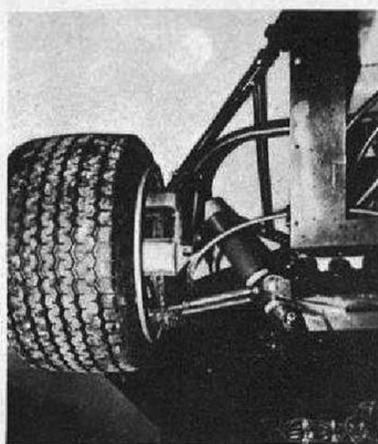
La prima Crusader attirò poca attenzione e, del resto, nell'industria automobilistica Case piccole e piene di speranze non sono un fenomeno nuovo. Attualmente le Crusader sono circa 140 sulle strade inglesi e la produzione sta aumentando, tesa verso le

20 unità mensili. Si tratta di una monoscocca in fibra di vetro, molto semplice, leggera e robusta, con parti Chrysler (Sunbeam Stiletto). La carrozzeria è stata progettata da John Fayling, che ha voluto creare il più possibile superfici piatte, per cui non si può dire che la linea sia molto bella, però è funzionale. La struttura è rigida e sono state superate benissimo tutte le prove antiurto (in una prova contro un muro di cemento il volante si è spostato verso il guidatore di soli 2 cm., mentre il massimo concesso sarebbe di 12,5 cm.).

Il motore standard è il Chrysler in alluminio, con alberi a camme in testa, di 875 cc, con carburatori Stromberg doppio corpo, ma la vettura che ha partecipato al Rally Manx era la prima a montare la versione di 998 cc, che in futuro sarà disponibile sulle Crusaders standard. La vettura è costruita dalla Clan Motor Co. e nei futuri rallyes se ne vedrà un maggior numero, mentre nel 1973 non è escluso che appaia anche sui circuiti.

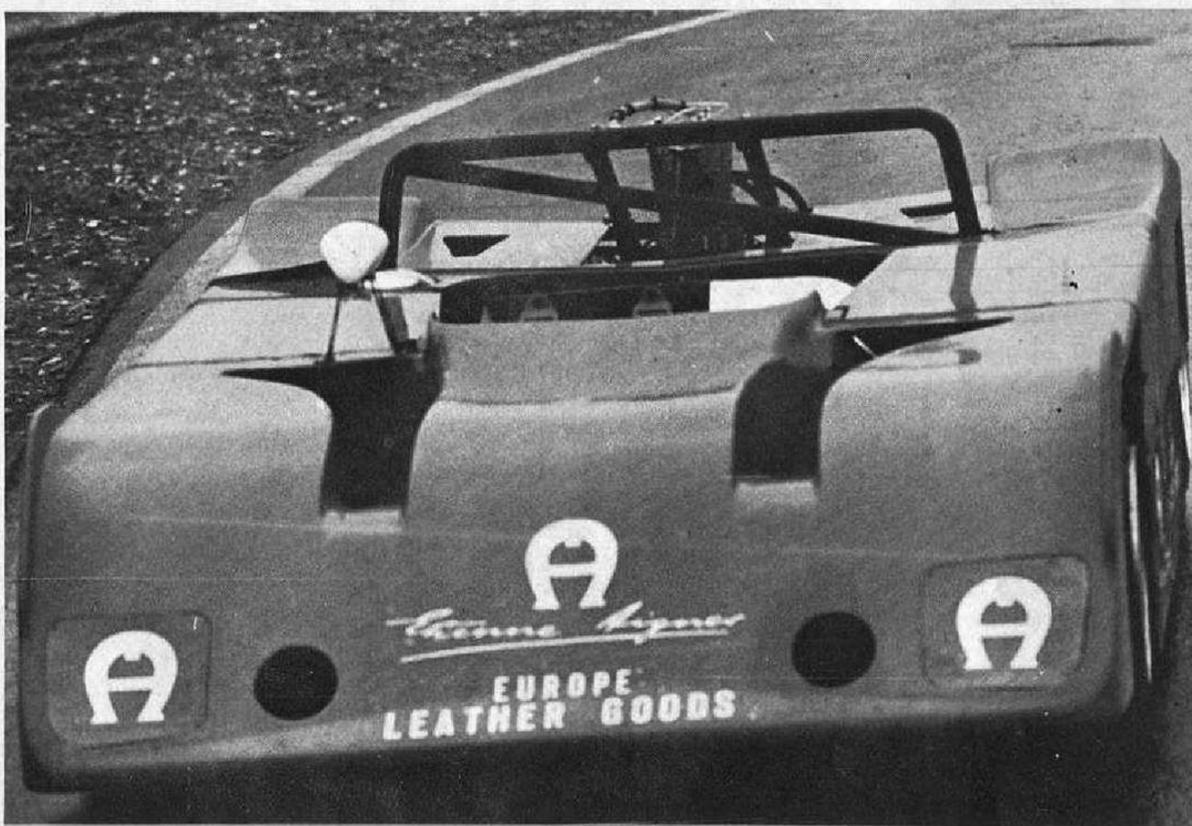
David Hodges

● Nel quadro della lotta antinquinamento, un notevole contributo sta dando la MONTEDISON che sta mettendo a punto un impianto di depurazione degli effluenti nella sua fabbrica di Terni.



La rinnovata GIPSY a Varano

Primo piano (a sinistra) di un ammortizzatore tutto ignudo, che fa tanto Lotus... pardon JPS 72. La molla è quello gnocco nero parzialmente nascosto dal braccio superiore del trapezio di sospensione. Lo spring rate di questo tipo di elemento elastico è tuttora oggetto di speculazioni deduttive, tuttavia pare che si comporti piuttosto bene per certi aspetti. Visibile anche la barra antirollio di sane dimensioni con attacco regolabile dell'astina, che fa capo inferiormente sul braccio a base larga



La CLAN CRUSADER

Le «narici» della zingara

VARANO DEI MELEGARI - Nella nuovissima versione 1973, il prototipo 2000 cc GIPSY di Guidetti è stato recentemente collaudato in un paio di occasioni sulla pista S. Cristoforo. La nuova fatica del «Ragioniere da corsa» milanese (per lavoro) ha dovuto accontentarsi, per i primi giri, delle condizioni meteorologiche offerte da questo scorcio di settembre indubbiamente più congeniali a rospi ed a lombrichi che non alle vetture da competizione.

Si tratta di un modello del tutto nuovo rispetto a quello visto fin qui, caratterizzato da certe concezioni di avanguardia, fino a scantonare talvolta nello sperimentale.

Tanto per specificare, troviamo una novità non assoluta ma notevole nel campo delle sport duemila: ci riferiamo alla distribuzione dei pesi orientata verso l'avantreno nella misura percentuale 53/47%.

Il passo, al momento delle prove cui abbiamo assistito, era di mm 2250; ma si tratta di un parametro piuttosto camaleontico in quanto si è voluto renderlo facilmente variabile mediante la sostituzione della controflangia di attacco motore-cambio e dei puntoni di reazione. Si dispone in tal modo di un campo di variazione di 150 millimetri coi quali trastullarsi fin che a lavorar pala fatica.

Occhieggiando le sospensioni vien fatto di cercare il nascondiglio di qualche barra di torsione in quanto gli ammortizzatori sono lì in bella vista, senza l'adusata circonvoluzione delle molle a spirale. Poi ci si accorge — appena qualcuno ce lo spiega — che le molle sono quei tamponi in gomma montati coassialmente sullo stelo.

La taratura avviene per tornitura perimetrale e l'azione dell'assieme, ci dicono, assume una caratteristica fortemente progressiva sulla quale si continua a lambiccarsi il cervello per

eliminare certi inconvenienti riscontrati nel piano degli scuotimenti verticali.

Si è per contro assai soddisfatti per quanto finora ottenuto in maneggevolezza e stabilità nei transitori.

I radiatori, laterali secondo la moda, stanno di casa dietro le spalle del pilota, all'altezza del rollbar. Per ricevere la necessaria quantità di aria refrigerante, essi possono contare su due lunghe canalizzazioni con presa d'aria dinamica in zona di pressione del frontale. Detta necessità giustifica le «narici» caratterizzanti il musetto che piace tanto a «Sangri-la», più corsaiolo che mai e in attesa della prossima trasferta al Nurburgring.

A parte l'estetica, si è raggiunta un'alta efficienza aerodinamica testimoniata dalle ridotte dimensioni dei corpi di scambio termico. Il che significa meno acqua da portare a spasso e riduzione di peso per pompe ed affini.

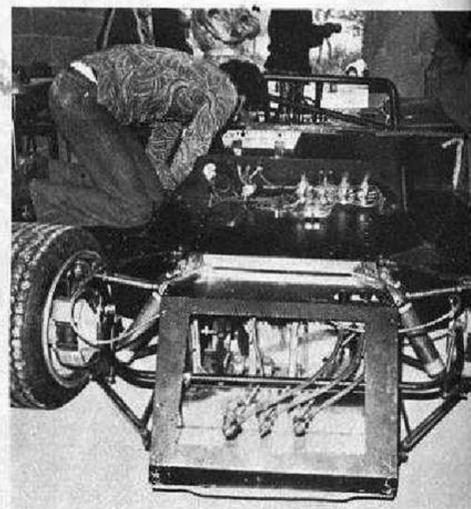
Inoltre, le canalizzazioni complete da muso a coda realizzano un piano tenebroso con funzioni deportanti, mentre è già prevista l'aggiunta di uno scoop sovrapposto al motore, sia per migliorare l'alimentazione che per sommare la sua azione iposostentativa a quella della carrozzeria, come oggi par più giusto definire quello che ieri era la carrozzeria.

g. o.

● La Shell Mex e la BP hanno annunciato aumenti del costo dei prodotti petroliferi, per cui in Inghilterra la benzina aumenterà di circa lire 6,2 per ogni 4,54 litri.

● In sette mesi le vetture straniere hanno rappresentato il 20,8 per cento del mercato francese, contro il 20,2 per cento del gennaio-luglio 1971.

Ecco sopra la GIPSY nouvelle vague, completa dei simbolismi riferiti al suo nuovo sponsor tedesco. Si tratta di una organizzazione commerciale nel ramo pelletterie, che fa capo al «boss» Etienne Aigner. Per questo motivo è già stata prevista la nuova livrea e le macchine assumeranno il colore del cuoio. Le «narici» di cui si è detto nel testo rivelano in figura la loro forma particolare, ben diversa dalla classica NACA. Visibile l'uscita delle canalizzazioni, passanti attraverso gli sportelli come accadeva nel 512 Ferrari



Tolto il musetto, ecco l'avantreno assai pulito e collegato al telarino anteriore, evidentemente con funzioni di «resistenza differenziata». Visibili i dischi-freno ventilati ed esposti in corrente d'aria, con le pinze che, nelle ruote da 13", ci vanno un po' strette. In primo piano è ben visibile la batteria delle pompe idrauliche dei servizi del freno e della frizione

La GRAC che costa poco

MONTECARLO - L'incidente di cui fu vittima durante le prove della 24 Ore di Le Mans richiese una lunga convalescenza, ma Lionel Noghes non si lasciò abbattere e ora si è rimesso al volante di una nuovissima Grac MT16, con entusiasmo immutato.

Dopo varie sessioni di allenamento sul circuito di Luc, la Scuderia Grac-Veglia si è imbarcata per il Brasile, ove è stata invitata a partecipare alla gara d'Interlagos. La quinta MT16 non è diversa da quelle precedenti, a parte qualche miglioria sul telaio.

La MT14B, di cui sono stati venduti venticinque esemplari, presenta invece parecchie migliorie e contemporaneamente viene ribattezzata MT14S. Regolarmente omologata nel gruppo 5, la nuova vettura, che sarà messa in commercio a 35.000 franchi, tasse escluse (20.000 in kit, cioè 2 milioni e mezzo circa) ha un telaio più leggero e nuovi serbatoi laterali che permettono, al caso, il montaggio della carrozzeria della MT16, essendo più larga la carreggiata anteriore.

Inoltre la Grac progetta la MT15S

destinata a essere una vettura d'inizio». Con telaio a trave centrale, carrozzeria spider il cui disegno potrebbe somigliare a quello della MT161 (l'idea della berlinetta è dunque accantonata per il momento), sarà venduta a meno di un milione di vecchi franchi.

Fra i progetti da realizzare c'è anche una monoposto di F.2, destinata soprattutto alle gare in salita, che nel 1973 verrà affidata a Guy Fréguelin.

J. R. Jaubert

● Gli operai di una catena di montaggio della GENERAL MOTORS, nell'Ohio, hanno posto fine a uno sciopero che durava da 174 giorni.

● La resina «Tefzel» EFTE, rinforzata con fibre di vetro, sarà stampata, per iniezione, in pubblico, e ciò per la prima volta in Europa, nello stand della Metallmeccanica alla «PLAST 72» di Milano.

**Un collega, un amico, un vero
innamorato di questo sport, se ne
è andato: MARIO MORGANTI**

Quei giorni sereni delle piste di sabbia

TORINO, mercoledì 4 ottobre - **Mario Morganti**, caporubrica motori del quotidiano torinese «Tuttosport» è mancato improvvisamente per collasso emorragico. Aveva 49 anni e prima di dedicarsi al giornalismo sportivo automobilistico aveva insegnato matematica e fisica. Era nato a Giulianova (Teramo) il 19 settembre 1923.

Quanti anni sono passati, Mario? Ricordi? Cominciò allora quell'entusiasmo sportivo che, tanto tempo dopo, con le tempie già spruzzate di grigio, doveva farci ritrovare insieme nelle tribune stampa di tanti circuiti. Cominciò sulle nostre spiagge adriatiche, un'estate dei primi anni trenta, con quelle palline multicolori che, lasciandole scattar via dalla molla del pollice e indice uniti a cerchio, lanciavamo sul ben battuto serpente di sabbia, che per noi diventava ogni giorno un circuito diverso, uno di quelli allora famosi. Ognuno si sentiva «Nivola», Varzi, Caracciola, Rosemayer. Palline rosse, blu, argento e ogni giorno una nuova pista, un disegno anche raffinato di ingegneria da spiaggia, come suggeriva tuo papà giovane, uno dei pochi padri giovani dentro d'allora.

Seguivamo i calendari del tempo: Tripoli, il Nurburgring intramontato, l'ARDENZA di Livorno. E il giorno di ferragosto, o il giorno dopo se i papà ci avevano fatto il regalo di portarci a quei pochi chilometri di distanza, dove rombavano davvero i bolidi dei nostri sogni fanciulleschi, era Pescara! La Pescara arrostita di calura per la Coppa Acerbo. Anche il bagno di mare diventava per essa rinuncia facile.

Ricordi Mario, le giornate interminabili, mattina e pomeriggio, sempre curvi sulla sabbia di Giulianova, relax estiva delle nostre famiglie, in quegli anni che apparivano cristallizzati dalle sole piccole amarezze di scuola? E quella passioncella per i motori che montava! Dalle biglie di creta o, narcisismo incredibile, di bambagia soffice e colorata come certi piolini da donna di questi anni del consumismo, assaggiavamo inconsciamente le prime nozioni del rapporto peso-potenza. Finché non si appesantivano di sabbia, le palline superleggere d'ovatta facevano

sparire da saette le più pesanti palline di creta!

E i medaglioncini di metallo colorato dei campioni già idoli erano i nostri premi. Finché, più grandicelli, ai circuiti di sabbia sostituimmo le discese pazze con le carriole carenate, lungo le stradine di campagna del Vezzola. Ma carenate ad arte. Con la tua già affiorante tendenza ingegneristica. Ricordi? Io ero buono solo a scendere con le nostre «casse di sapone», non conosciute certo come quelle americane; ero bravo a tenerle lustre ed efficienti. Ma tu e mio cugino Nando che assemblatori antesignani! Ricordi la perfetta Auto Union col poggiatesta? E la scarlatta Alfa P.2, che portammo alla prima «calata» coperta sotto un telone misterioso, così come avevamo visto fare alla «Scuderia Ferrari», quando lui, il Drake, era per noi solo un misterioso personaggio dalla criniera sempre sprezzante ma non ancora candida?

Poi gli anni della guerra. Tu a Torino con tuo padre trasferito, io a Napoli al collegio militare. La vita cambiò per tutti. Gli anni della gioia, della spensieratezza, erano finiti! Non si seppe più nulla l'uno dell'altro, finché non ci si ritrovò a Monza, non molti anni fa in fondo, quando Berardo Taraschi, il compaesano volante, aveva anche lui già smesso con le corse. Io ero già avanti con questa professione, pur svolta non solo sulle tribune e nei boxes delle gare automobilistiche. E tu che invece, svanito il sogno dell'ingegnere compiuto, perché avesti bisogno di guadagnare come primogenito di famiglia, alla fine rinunciasti anche alla non esaltante routine dell'insegnamento per essere giornalista. E di motori soltanto.

Lo diventasti con la tua paciosità di sempre. La serena tranquillità delle tue convinzioni. Ricordi? Ci fu anche qualche screzio tra noi. Ma erano le diversità di pareri che resero già rumorosi, ma nient'altro, quei giorni della nostra fanciullezza. Che sento oggi andata ormai tutta via; con te, amico degli anni sereni.

Marcello Sabbatini

● A mamma Maria, alla moglie Maria Pia, al fratello NINO, le condoglianze della redazione di AUTOSPRINT.



● **DAVID HOBBS** che guida la classifica dei vincitori di tutti i tempi nel campionato L&M con dodici affermazioni, è anche il leader della speciale classifica a punti (343) seguito da **SAM POSEY** che nello stesso periodo di sei anni ne ha totalizzati 250. Al monte premi finale del CAMPIONATO L&M F. 5000 hanno partecipato anche le case di accessori Champion, Firestone, Goodyear, STP, Union Oil, Valvoline, Koni, Triton e Bell con la somma di 39.500 dollari pari a L. 22.989.000.

● Un francese ha comprato una March 721 G per **MIGAULT**, che la utilizzerà nel campionato europeo della montagna 1973. Max Mosley sta cercando di combinare che Migault possa pilotarla già nella gara del 22 ottobre, a Brands Hatch.



Le competizioni automobilistiche sono sconosciute, o quasi, nell'URSS, abbiamo dato notizia della F. 1 elettrica, auto del futuro, e ora riproduciamo impegnati (a sinistra) in una competizione su strada e (a destra) perfe-

● **BOBBY ALLISON**, che avrebbe dovuto quasi certamente partecipare ad almeno una delle ultime gare Can-Am, è rimasto senza guida.

● Pare che alla **COSWORTH** siano un poco inguaiati per la troppa espansione. Quando la società era piccola Duckworth e Costin seguivano tutto il lavoro personalmente, ora con tre divisioni diverse si lamentano di non essere più al corrente di quanto succede e la clientela è meno soddisfatta.

● La **TEXACO** era pronta a fare un enorme lancio, in tutte le sue stazioni di servizio della regione, per il GP degli Stati Uniti, ove Fittipaldi (uomo-Texaco) ha fatto la sua apparizione come campione del mondo. Il progetto è però andato a monte, perché il circuito di Watkins Glen è legato a un'altra società petrolifera.

● Ferve il lavoro alla **HEWLAND**, per i cambi di F. 1 e del gruppo 7 del 1973. Entrambi opera di Mike Hewland, si chiameranno TL 200 e LR 200.

● C'è qualche dubbio sull'iscrizione delle Datsun al **RALLY DEL RAC**, comunque, al caso, è certo che le tre 240 Z avranno motori di 2600 cc. I tre equipaggi dovrebbero essere: Aaltonen-Davenport, Fall-Wood e un altro per il quale si fa il nome di Roy Fidler. Si dice invece che Davenport correrebbe con Mikkola, sulla Escort ufficiale, per cui non si sa se Aaltonen sarà presente.

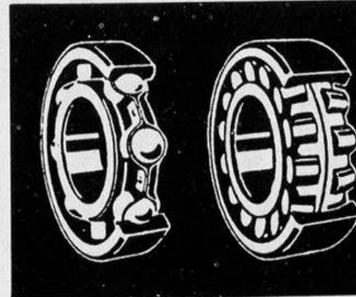
ANDRETTI F. 1 SHADOW?

● Pare che sia andata a monte l'idea di fare progettare un telaio per Parnelli Jones da Maurice Phillippe, per una F. 1 con motore Ferrari. Tutto il progetto di un tale patrocinio, da parte dell'American Express, sembra molto dubbio dato che era previsto uno stanziamento di 50.000 dollari, del tutto insufficienti. **ANDRETTI** spera tuttora di correre il più possibile in F. 1 e adesso si fa il suo nome per la UOP Shadow, quale «numero uno» a parità con Oliver.

● Si continua a fare il nome di **TAURANAC** in rapporto alla Lotus, però non ci sono annunci ufficiali, anche se le voci danno per sicura la sua assunzione.

● La vittoria di **STEWART** in Canada ha rappresentato il cinquantesimo successo in un grande premio per il Cosworth DFV e il ventunesimo della carriera dello scozzese: quattro meno di Clark (25).

● La Jorra (associazione giapponese di fuori strada) ha invitato **PARNELLI JONES** e il suo coéquipier Bill Stroppe a portare la loro Bronco (una fuori strada, per l'appunto) in Giappone, per partecipare a uno sprint di mille miglia il 18 novembre.



FAG
cuscinetti volventi

