

# DOVE corriamo domenica?



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

## l'additivo del meccanico

**LE GARE SOPPRESSE** Valli Pordenonesi (19/11) e 300 miglia di Rafaela (3/12).

**QUESTE DATE CAMBIANO** ● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile-1 maggio): rinv. data da destinare ● G.P. Mercanti (Monza F. 3, 7 maggio) rinv. a data da destinare ● La Coppa Gallenga (in programma il 7 maggio) rinv. a data da destinare. La Coppa d'oro Savona (7 maggio) rinv. a data da destinare. La gara a Valle-

lunga (11 maggio) è rinv. a data da destinare. La Coppa Città di Volterra (11 maggio) è rinv. a data da destinare. La Coppa Canaletti (21 maggio) è rinv. a data da destinare. Il Giro del Gran Sasso (11 giugno) è stato rinv. a data da destinare. La Coppa Teramo a data da destinare. La Città di Gorizia è rinv. a data da destinare. La Fiuggi-Arcinazzo (13 agosto) è rinv. a data da destinare. La Coppa Roma (24-9) è stata rinv. a data da destinare. La Salita del Gabbro è rinv. a data da destinare.

### NOVEMBRE

### Le corse in calendario dall'1 al 19/11 in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
1	Castelli Svevi	Pollisportiva Libertas Bari	Part. Barletta Arr. Barletta km 100	Part. ore 9 Arr. ore 10,50	●	Regolarità	D'Angelo (Fulvia) (1970)
2-5	Press on Regardless	Stati Uniti			●●● Camp. int. rallies marche	Rally	
3-5	Giro di Corsica	Francia			●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Darniche-Demange (Alpine) (1970)
3-5	Safari Papuan	Australia			●●●	Rally	
4	9 Ore di Kyalami	Sud Africa			●●● Springbok	Velocità in circuito	Redman - Regazzoni (Ferrari) media 161,873. Giro più veloce: Andretti (Ferrari) 1'20"1, media 184,4
4	Montevergine	AC Avellino	Part. Ospedaletto d'Alpinolo Arr. Piazzale del Santuario km 10	Part. ore 9,30	●	Velocità in salita	
4	Campionato Fuji	Giappone			●●●	Velocità in circuito	
4-5	Rally 333 Minuti	Jolly Club	Part. Gravellona Toce Arr. Gravellona Toce km 254,400	Part. ore 20,01 (4) arr. ore 2,18 (5)	●	Rally	Pelganta (Fulvia)
4-5	Trofeo Borzacchini	Scud. Borzacchini Terni	Part. Piazza Buoizzi (4) Arr. Piazza Buoizzi (4) km 82	Part. ore 18 Arr. ore 19,30 (4) Part. ore 8,30 arr. ore 11,30 (5)	●	Regolarità	
4-5	Trofeo Tchen Agopuntura cinese	Scud. Sporturismo			●	Autotorneo	Broggini (Alpine)
5	Corsa a Jarama	Spagna	Circuito di Jarama kh 3,404		●●● Camp. int. marche due litri	Velocità in circuito	Bonnier (Lola), media 134 e 399. Nuovo record: Bonnier 1'28"4, media 138,639
5	Corsa a Interlagos	Brasile	Circuito di Interlagos		●●● Temporada F. 2	Velocità in circuito	Fittipaldi (Lotus) 1.18'26"496 media 170,480. Giro più veloce: Peterson (March) 2'42" e 6, media 176,236
5	Corsa Mentone St. Agnès	Francia			●	Velocità in salita	
10-12	Giro del Belgio BELGIO	●●● Camp. int. rallies piloti			●●●	Rally	Jacquemin-Andy (Alpine)
11	Gara a Vallelunga Gentlemen's MC	● gr. 1, 2, 3, 4 F. 850			●	Velocità in circuito	
11-12	Rally San Marino SAN MARINO	●●●			●●●	Rally	Pittoni-Bernacchini (HF)
12	G.P. dell'ACP PORTOGALLO	●●● Camp. europeo GT			●●●	Velocità in circuito	
12	Trofeo Conchiglia Shell AC Genova	●			●	Regolarità	
12	Trofeo invernale Scud. Sporturismo	●			●	Autotorneo	
12	Rally 2000 curve SPAGNA	●●●			●●●	Rally	
16-19	Rally Supercortemaggiore MAROCCO	●●●			●●●	Rally	Marco-Mercotti
17-19	Rally Andernach FRANCIA	●●●			●●●	Rally	Barbara-Groux (Capri)
18	3 Ore di Capetown SUD AFRICA	●●● Springbok			●●●	Velocità in circuito	Marko-Love (Lola)
18-19	Coppa Amoco AC Pordenone	●			●	Regolarità	
18-19	Rally Andorra ANDORRA	●●●			●●●	Rally	Gimenez-Artemy (Porsche)
18-19	Rally Petrolio FRANCIA	●●●			●●●	Rally	Nicolas (Alpine)

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





● Frank Williams sarebbe stato officiato all'ingaggio di un pilota italiano da parte dello sponsor Politoys (già affiancato dalla Marlboro). Il nome proposto è Nanni Galli, sempre che il pratese non definisca presto il suo programma con la Tecno. Altrimenti il posto accanto a Ganley resta in ballo tra Beltoise e Wisell.

● Pare che il mondiale Marche perderà un'altra data: la 12 Ore di Sebring, programmata quest'anno a Road Atlanta, potrebbe non svolgersi. Perché il 25 marzo, nella regione di quell'autodromo, l'inverno è ancora duro. Sarebbe stato chiesto lo spostamento al 14 aprile, ma c'è la coincidenza della corsa inglese.



● Anticipazione della Fiat sponsor per l'Abarth Osella. A Rouen la macchina di Merzario aveva questa pubblicità « locale »: cioè del concessionario parigino delle due associate marche italiane (Fiat e Lancia).

● Ferguson, il segretario dell'Associazione F. 1 e sport, sarà sostituito almeno nel secondo incarico? E' una ipotesi concreta, perché molti « soci » gli attribuiscono una troppa spiccata tendenza a guardare solo gli interessi dei costruttori inglesi.

● Bob Martin e altri dirigenti Firestone, presi in contropiede dalla decisione Ferrari di passare alla Good-year, si sono precipitati a Maranello in un tentativo di recupero. Ma c'è stato poco da fare. D'altronde la Casa italiana, chissà perché, nel '72 non aveva avuto l'appoggio economico riservato alla BRM e Surtees. Per il '73 poi le avevano proposto solo un accordo con gomme gratis!

# Squadra rally ALFA

L'Alfa Romeo è ancora incerta sui suoi programmi collaterali al campionato mondiale Marche. Mentre la squadra vetture sport è ormai completata con **STOMMELEN, REVSON, REGAZZONI, de ADAMICH (FACETTI)** farà da jolly mentre è escluso la possibilità dell'ingaggio di **AMON**, almeno finché le 33t12 saranno due) per le corse turismo la decisione di riduzione, a un minimo di gare all'estero (senza interessi all'Europeo) e a quelle italiane, è certa. Piuttosto c'è una « corrente » disposta per riprendere la strada dei rallies, magari affidando coupé 2000 appositamente preparati a qualche scuderia attrezzata. Per esempio, potrebbe essere la Jolly, che forse vedrà ridotto il suo abituale programma di affiancamento alla Lancia.

Pare che operazioni del genere (cioè di squadre rallies « assistite ufficiali » in scuderie) sarebbero nei programmi anche di altre Case. Ad esempio la **Opel**, dopo la delusione del campionato italiano turismo, pensa a una fiancheggiatrice attività rally oltre che velocità con Conrero; così dicasi della **LANCIA**, la cui squadra '73 sarà molto ridotta, anche se l'accordo Marlboro fa prevedere un programma agonistico centrato su molte gare (anche velocità) con la **STRATOS**.

Sapete che **MUNARI** (con **MANNUCCI** navigatore) è l'unico confermato al momento. La Fulvia HF ormai non è più considerata competitiva e bisognerà ancora attendere l'omologazione della Stratos GT per il gr. 4 (con motore 132). Perciò massima attività col pro-

totipo **STRATOS-DINO**, specie in Francia e Germania dove i rallies sono più su asfalto e la maxipotenza di questa berlinetta a motore centrale, la cui guida è più vicina a una vera sport come precisione necessaria, si può far meglio valere. Invece per le Fulvia HF l'orizzonte è limitato al campionato italiano (antiFiat). A parte la presenza a Montecarlo, in omaggio alla vittoria '72 di Munari. Perciò smobilitazione? Per gli stranieri **KALLSTROM** e **LAMPINEN** è praticamente certo il divorzio. Poi c'è il problema **BALLESTRIERI** e **BARBASIO**. Si può pensare che trovino una situazione contrattuale simile, solo che l'attività la svolgano non in una squadra ufficiale, ma in una scuderia, a parte la presenza del team Lancia a Montecarlo. Bisognerà vedere se ai piloti questa soluzione andrà bene, o se preferiranno cercarsi una sistemazione diversa con Case diverse.

La **FIAT** dovrebbe essere da escludere, perché pare che — nella ristrutturazione anche dell'altra squadra torinese — si vuole evitare il malinteso di liquidare alcuni piloti (già in lista trasferimento) per prendere i lancisti smobilitati. Perciò si parla di qualche avance a Case straniere (a parte possibilità Alfa, la cui attività sarebbe comunque sperimentale). Anche la Fiat, come accennato, ridimensiona la sua squadra. Gli unici certi confermati sono « **Lele** » **PINTO**, l'europeo, e **Alcide PAGANELLI**. Per gli altri, molti dubbi. **TROMBOTTO**, per esempio, lo si dice già in contatto con l'Alpine.

● Peter **SCHETTY** è stato corteggiato dal Presidente della CSI principe Metternich. Gli ha offerto il posto di « direttore della CSI ». E' questa una necessità ormai assoluta, dopo che il posto del segretario Treu è rimasto vacante. Ma Schetty ha risposto no. Ormai è deciso: farà l'industriale tessile col padre a Berna. Ma si è detto sempre disponibile per « dare una mano » a Maranello, se sarà necessario.

● E' escluso che possa essere **TAURANAC** l'eventuale collaboratore di Luciano Pederzani nella « nuova TECNO ». Il futuro della Casa sportiva bolognese è ancora da definire. Però sembra probabile che il fratello giovane del costruttore, se non uscirà del tutto dalla società, non si interesserà più di attività sportiva.

● La sigla **ACI** ha anche un'altra possibilità di « lettura »? Cioè Automobile Calcistica Italiana? Si è scoperto l'altra sera allo stadio di Bologna, per la partita di Coppa Mitropa che — oltre i Presidenti autosportivi di società calcistiche (come Buticchi del Milan, Ferlaino del Napoli e il nostro Luciano Conti del Bologna) anche il Presidente Generale dell'ACI è ferratisimo intenditore di calcio oltre che esponente della Federcalcio. L'avv. Carpi fa parte infatti della Commissione Giuridica della Lega calcistica.

● A proposito del Presidente Carpi. Alla fine dell'incontro bolognese, salutando Conti ha detto: « Beh, sono felice di aver dato una mano al Bologna ». Essendo arrivato dopo il primo gol slavo, il Presidente ACI ha infatti visto il Bologna... vincere per 2-1.

● Il Mistero Targa Florio continua. Dopo la comunicazione della prima bozza di calendario mondiale Marche, la corsa cinquantennale siciliana non figurava. Il Presidente Rogano però ebbe ad assicurarci in agosto: « E' un errore. Qualcuno nella CSI aveva voluto fare il colpo della cancellazione. Ma mi sono imposto. La Targa per il '73 si farà sempre con validità mondiale, in attesa di definire la questione del tracciato "sicuro" come chiesto dalla CSI. Nel calendario definitivo la Targa sarà al suo posto ». Adesso il calendario è stato varato e la Targa Florio continua a non figurare. La **CSAI**, facendo finta di nulla, ha diramato un comunicato nel quale dice che la Targa Florio sarà prova mondiale Marche, in data 13 maggio 1973. Come la mettiamo? Esiste un calendario internazionale **CSAI** e un altro **CSI**? Oppure si tenta di calmare le acque finché... i dirigenti **CSAI** non saranno ripartiti da Taormina il 25 novembre?

## Quando le FOTO sono bugiarde...



● Ricordate **CANDID CAMERA** televisiva? Queste foto, scattate a Casale Monferrato sembrano proprio altrettanto galeotte e rivelatrici. Non siete d'accordo che verrebbe voglia di disegnarci su — in fumetto — quelle parole che si giurerebbe stia pronunciando (aggressivo) il direttore generale dell'Autodelta ing. Carlo Chiti contro il sottoscritto (che, dal canto suo, mostra di rispondere in modo certo poco protocollare)? Eppure mai realtà fotografica è stata più bugiarda. Ve lo garantisco! Ammenoché (e ciò casomai riguarderebbe solo il mio interlocutore) non sia stato inventato un « malvagio » obbiettivo che fotografa i pensieri. Comunque non si parlava assolutamente di... Nanni Galli

● Controllo a timbro a Cavarzere (città natale di Sandro **MUNARI**) nel percorso di trasferimento a Montecarlo con partenza da Roma. Evidente omaggio al vincitore del Rally '72.

● Al rally Sanremo si sono ripetuti furbeschi « tagli di percorso », in prove speciali un po' lunghe di grossi protagonisti. E' un malvezzo che bisogna stroncare una volta per tutte. Non esiste la sospensione delle licenze? O si fa dello sport, o no.

● Udienze piene la scorsa settimana a Roma, del giudice d'appello **CSAI** dr. Arienzo. Sono stati sentiti: **DE ADAMICH** (per un suo ricorso sul

regolamento del campionato italiano assoluto!), **NESTI** (per i « pesi » di Caltanissetta), il commissario sportivo barone **PUCCI** (stesso argomento) e **CARLO SASSI** (per la questione gomme in F. Ford). Pare che non tutto fili secondo le interpretazioni degli organi **CSAI**.

● Il « no » dei costruttori sport per la 24 Ore di Daytona è plebiscitario. L'unica che non ha ancora dato risposta è la « Mirage » (per ragioni Gulf). Ma considerate le difficoltà avute da queste vetture nel concludere quest'anno le gare di soli 1000 KM,

è da escludere che tenti la sorte di 24 Ore (a prezzo di vedersi... battuta dalle Porsche GT).

● Podio di Sanremo. Ballestrieri sul podio, quasi piangente di commozione. I fotografi si accalcano, Fiorio urla qualcosa. Confusione. Si sente: accendi una sigaretta, una sigaretta! « Balestra » capisce e tira fuori un pacchetto per la « gloria pubblicitaria ». Ma è rossoblu non biancorosso. Sono « Muratti ». Per fortuna che si tratta sempre del gruppo Philip Morris...

Marcellino

LEGGETE  
SUBITO

nelle pagine che seguono

TORINO  
domani



Il « 48 »  
SIMCA  
a Le Mans



BETA... 63  
anni dopo

il pallottoliere  
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale  
delle corse

a pagina

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







CHE COSA CI PREPARA

# Gli aspiranti OMINI ROSSI (e no)

E' stata indubbiamente una sorpresa, a Brands Hatch, vedere Chris Amon sulla Politoys di Frank Williams, che sta proseguendo un po' faticosamente la sua messa a punto. Sul futuro pilota di questa macchina nel '73 si è ancora nel campo delle ipotesi, sicuramente si può dire che non sarà Amon, che guiderà per la March. La stessa cosa non si può dire di Galli, che è stato visto a B.H. nel box di Williams, mentre quasi certo è Ganley. Nelle foto, vediamo in alto Williams con Amon, in basso Galli e Ganley chiacchierare durante le prove della corsa



# TORINO SPORT domani

Quello che nella capitale dell'automobile si prepara (sul piano sportivo)

inchiesta di GIORGIO ROSSOTTO

## ABARTH trifronte

TORINO - Avviamo questa indagine-domani (sportiva) torinese, con i programmi Abarth-Osella 1973. Diamo una anticipazione riservandoci di approfondire l'argomento con le documentazioni sulla conferenza-stampa Abarth al Salone.

Innanzitutto si sta procedendo a tappe forzate per terminare il prototipo della nuova vettura '73 la prima interamente costruita da Osella. Dopo il sereno del possibile Euromarche 2 litri (ancora in predicato) si è passati alla burrasca delle ultime gare molto sfortunate per giungere ora all'arcobaleno del probabile accordo Fiat.

«Lotta dura senza paura» sembra essere il motto di mister Osella e del suo Team. Infatti il programma '73 è un programma ottimistico in quanto sono in cantiere sicure dieci macchine di nuovo tipo. La squadra ufficiale parteciperà all'Euromarche con due vetture pilotate da Arturo Merzario e da Bell (quando possibile per entrambi), molti sono i nomi dei pi-

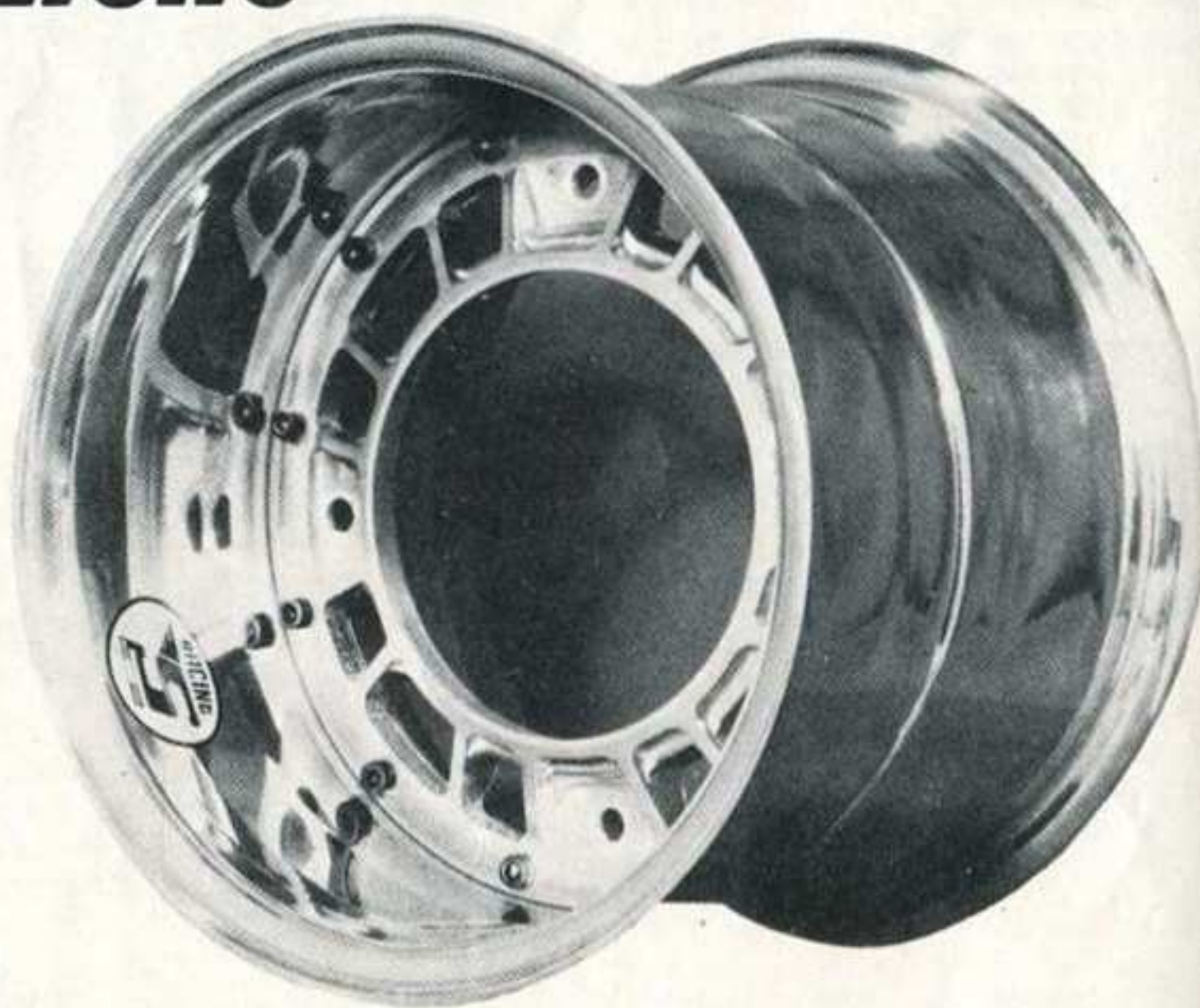
loti sostitutivi, tra gli altri si parla di Reutemann, comunque sono indiscrezioni e tutto è ancora da stabilire. La squadra ufficiale parteciperà anche a gare in salita ritenute importanti, difficilmente a quelle dell'Europeo, troppo chiaramente dominate dai F. 2 ecc., e per le quali bisognerebbe impegnare moltissimo denaro per fare vetture apposta.

Anche per quanto riguarda gli appoggi a scuderia tutto è ancora in alto mare, solo per la Carlos Otelo è certo un 2 litri ufficiale modello 73. Le attuali cinque vetture che così bene hanno disputato l'Euromarche '72 saranno cedute ai clienti molti dei quali parteciperanno all'Euro '73. Tra questi probabilmente vi sarà anche Filannino. Chiaramente il programma clienti verrà sviluppato a tutti i livelli e saranno riesaminati e potenziati i motori 1300, 16 valvole e 1600 che saranno disponibili su qualunque telaio: Abarth, Lola, 212 e 290, ecc.

### Per la MINI

### Per la 500

## le ruote da competizione scomponibili



### SPEEDLINE RACING

# ESAP

Via Noalese  
TABINA CALTANA (Venezia)  
tel. (041) 439136

SALONE INTERNAZIONALE DELL'AUTOMOBILE  
DI TORINO  
Stand n. 6196 - 3 Pad. B





## Costerà meno di 5 milioni la STRATOS GT (motore 132)

Gli studi e le esperienze accelerate di questi ultimi tempi sulla Stratos ne hanno anticipato addirittura la presentazione nella sua attesissima versione normale, cioè da commercializzare e da omologare quanto prima nella GT SPECIAL 500 esemplari.

Ad un anno esatto dalla sua presentazione nella forma attuale, avvenuta in occasione del Salone di Torino dello scorso anno, la Stratos si presenta ora alla 54. edizione della rassegna torinese dotata di un motore 4 cilindri bialbero derivato dalla Beta, cioè in pratica il bialbero Fiat della 132, montato però in posizione centrale posteriore, trasversale come nella Beta, e maggiorato a 1890 cc. Con una potenza di circa 140 CV, la Stratos GT avrà una velocità di circa 210 kmh e costerà meno di 5 milioni.

La Lancia-Stratos Bertone conserva il suo autotelaio in lamiera scatolata e adotta posteriormente il sistema McPherson che è stato collaudato positivamente in Corsica sulla Stratos-Dino prototipo. Con i cofani anteriore e posteriore in fibra di vetro, pesa 770 kg.

# Le FULVIA abdicano alla STRATOS

## 150 mila lire in più per le FORMULA ITALIA?

**ABARTH (FIAT)** A parte l'operazione di appoggio a Osella, soprattutto Formula Italia nel '73. C'è la commessa delle 150 vetture programmate da realizzare insieme per questioni di produzione. Sino ad ora ne sono state consegnate 58 e solo una o due verranno consegnate entro il '72. Le altre verranno consegnate, secondo prenotazione, nella primavera del prossimo anno. E' prevista qualche minima modifica ottenibile da tutti riguardante la carrozzeria, il volano con grani di sicurezza e una speciale areazione alla coppa dell'olio per ovviare ai problemi riscontrati, più la sostituzione dei serbatoi antifiamma con quelli AUTODELTA.

Particolarmente soddisfatto è il dr. Avidano nel sottolineare i risultati positivi della formula così faticosamente realizzata e a volte ingiustamente criticata: su 240 presenze circa su otto corse e mai noie al cambio e motori sempre ottimi. Una media di 20.000 lire spese per macchina di manutenzione esclusi naturalmente gomme e riparazioni da incidenti, ed imprevisti vari.

La CSAI probabilmente deciderà far utilizzare una gomma intermedia; il dr. Avidano invece è per una seconda gomma da pioggia che, se aumenterebbe il costo della vettura di 150.000 lire, sarebbe comunque ampiamente ripagato dalla maggiore sicurezza.

Nel '73 verrà potenziato al massimo il reparto marmitte che produrrà primo e successivi impianti e cioè marmitte di serie e speciali. Le prime verranno fornite forse all'Autobianchi e ad altri del complesso. Per incrementare la produzione sono stati investiti molti capitali in impianti. Attualmente e in tutto il '73 si producono 48 motori al giorno per l'Abarth A 112 e per tenere questi ritmi è stata realizzata ex novo una catena di trasporto e produzione di alberi motore costruiti ora all'interno.

Potenziamento anche in campo accessori. E' intenzione del dr. Avidano fare dell'Abarth un centro accessori parallelo alla organizzazione Fiat in tutto il mondo in modo da offrire ovunque e ad ogni esigenza il materiale adatto a modifiche per corse, rally, e turismo veloce.

Le vetture interessate saranno tutte quelle della produzione Fiat e Autobianchi, per il 124 Spider con motore 132 si potrà avere un incremento di potenza da 130 a 170 HP, per il 128 sarà disponibile una testa a 4 valvole progettata dall'ing. Jacoponi, alberi in acciaio, bielle in acciaio e frizione speciale, (la cui omologazione è stata chiesta da Mike Parkes), per il 112 e il 127 sarà disponibile una testa radiale corse derivata dal TCR.

L'Abarth quindi vuole raggiungere un ruolo di elemento catalizzatore determinante per le corse. Non saranno trascurati anche accessori tipo volanti, ruote, ecc. Sarà potenziato anche il reparto esperienze, motori e telai, in modo da poter realizzare dei prototipi secondo il prossimo regolamento e cioè il futuro gruppo 5. Attualmente si sta lavorando al 124 S Montecarlo con sospensioni posteriori indipendenti di cui saranno prodotte 500 vetture (forse 1000), questa sarà la vettura ufficiale e per i rally nel '73.

### MONTEVERDI tre « high speed »

GINEVRA - Il costruttore svizzero Monteverdi, realizzatore di vetture di lusso e dalle alte prestazioni, ha in programma per il 1973 tre modelli base quali il coupé « 375 L high speed », quattro posti, la berlina lusso « high speed 375-4 » e la berlina a due posti, quest'ultima già apparsa al Salone di Ginevra. I modelli di base sono poi prodotti in serie e realizzati in diverse versioni secondo il gusto del cliente. E' importante rilevare che su tutte le vetture Monteverdi vengono montati il tetto apribile e l'estintore automatico.

### LANCIA

Il trionfo sanremese, gara che vale per il titolo tricolore e mondiale (ve ne parliamo nelle pagine interne) non ha inciso e non inciderà sui programmi 1973. Questi erano ormai decisi. Agli ultimissimi piani del grattacielo Lancia dove ha luogo il colloquio con il dr. Cesare Fiorio è nato un nuovo servizio dedicato esclusivamente ai clienti. Responsabile è il dr. Bianchi (della University Motor) da sempre nelle competizioni, espertissimo di ogni problema inerente alle corse. Questa segreteria « clienti sportivi » ha il compito di organizzare e condurre una capillare assistenza alle gare, dare consigli tecnici in ogni momento e su ogni argomento, in più aiutare ad affrontare problemi di ordine burocratico inerenti le corse.

Per quanto riguarda i programmi '73 Lancia si tratterà esclusivamente di portare avanti il progetto STRATOS. La vettura o le vetture correranno sino a settembre solo nei prototipi in particolare curando il campionato europeo conduttori. In Italia la Stratos correrà nei rallies puntando alla vittoria assoluta e non al campionato in quanto ne sono esclusi i prototipi. La partecipazione al rally di Montecarlo sarà un po' ridotta: saranno in linea da una a tre Fulvia e con le stesse macchine si correrà anche il rally di Svezia che segnerà probabilmente il canto del cigno delle intramontabili trazioni anteriori, almeno per quanto riguarda la squadra ufficiale.

Al più presto sarà messa in produzione la Stratos stradale, che avrà circa 140 HP, e sarà possibile con opportuni aggiornamenti allo studio (non escluso una testa a quattro valvole) arrivare per le versioni da corsa, per i clienti, a oltre 170 HP.

Artefice del lavoro sul motore Fiat e Ferrari è il signor Tonti responsabile tecnico della HF soprattutto per quanto riguarda sospensioni, gomme e propulsori e i cambi. La versione stradale adotterà le stesse sospensioni della versione ufficiale che sono state progettate dagli uffici tecnici della Lancia diretti dall'ing. Camuffo. Successivamente, quale consulente della messa a punto della Stratos per quanto riguarda sospensioni, gomme e assetto è intervenuto l'ing. Dallara.

Probabilmente la Stratos verrà usata anche nelle gare di velocità (la versione ufficiale con motore Dino dalla squadra Lancia, l'altra dai

clienti) però considerato l'handicap del peso elevato (si tratta infatti di una vera gran Turismo non di un prototipo secondo gli attuali dettami) sarà difficilmente competitiva per cui si sceglieranno i particolari circuiti dove si potranno sfruttare le qualità della vettura: Targa Florio, Tour de France, Giro d'Italia, Giro di Corsica, ecc.

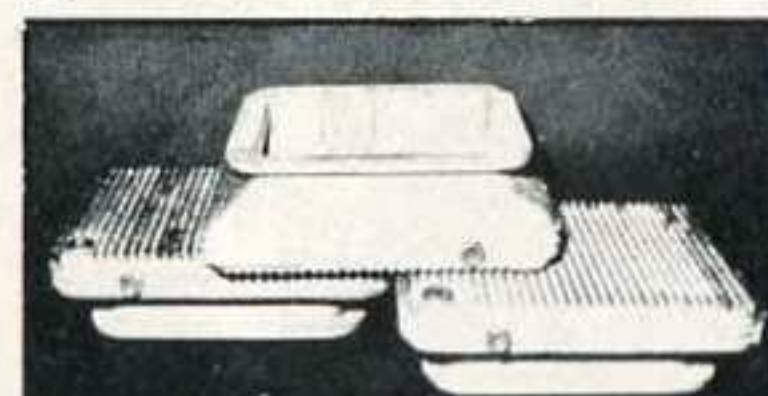
Appena la vettura sarà omologata in gruppo 4, cioè non prima della estate '73, vi sarà una partecipazione ufficiale al Campionato Europeo Gran Turismo nel quale la Stratos stradale si presenta bene nella categoria sino a 2 litri. Il costo della vettura stradale sarà sotto i 5 milioni. Per la Squadra '73 (ora finanziata Marlboro) unico confermato con accordo, per ora, è Munari.

g. r.

## La DE TOMASO pensa ai clienti PANTERA

MODENA - Ad Alessandro De Tomaso abbiamo chiesto se vi è qualcosa di nuovo per l'attività sportiva della sua Casa.

Risponde: « Continueremo con la nostra Pantera che sarà impiegata nelle corse del Gruppo 4, e per il resto ci sarà la Pantera di normale produzione per il G. 3. Ma la nostra non sarà una partecipazione diretta: se troveremo qualche "cliente" che vada forte potremo dare la nostra assistenza; non abbiamo alcuna intenzione di impegnarci con squadre ufficiali. Fra l'altro ho anche la "Benelli" che mi impegna. Abbiamo presentato il 27 a Modena - Hotel Canalgrande - la 750 che costituisce una vera sorpresa per tutti ».

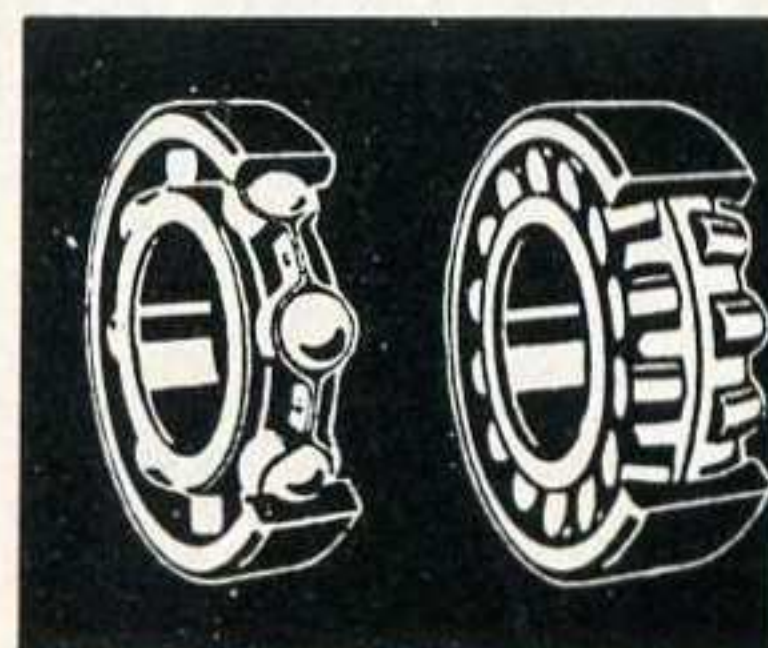


OFF. PIERO LAVAZZA  
via U. Foscolo 4 - Tel. 90 91 54  
RIVALTA TORINESE

Offerta speciale ai Soci del CLUB AUTOSPRINT

### LA COPPA CHE VINCE LE CORSE

Prezzo listino	L. 16.000
SOCI CLUB	L. 10.000
lettori AUTOSPRINT	L. 12.000
+ spese di spedizione L. 850	



## FAG

cuscinetti volventi





## Con motori «puliti» le U.O.P. F.1

DES PLAINES - La Universal Oil Products Co. di Des Plaines, Illinois, ha annunciato l'ampliamento delle sue attività corsaiole, per i Grandi Premi del 1973. John O. Logab, presidente della Casa, ha detto che questo più vasto programma è « un passo logico, per la nostra società », aggiungendo poi: « Siamo convinti che le corse hanno aiutato a mettere in luce presso il grosso pubblico le doti tecnologiche della UOP, come non aveva fatto nessun'altra attività promozionale prima d'ora ».

Logan ha confermato che il lavoro è già in corso, in collaborazione con Don Nichols, presidente dell'Advanced Vehicle Systems di Signal Hills, California, per la messa

a punto di due UOP Shadow di F. 1, che parteciperanno al campionato mondiale 1973. Inoltre la UOP continuerà a partecipare, sempre con il team Shadow, al CAN-AM.

L'aspetto più importante del programma continuerà ad essere l'uso esclusivo, da parte della UOP, di carburanti privi di piombo, che la Casa giudica un passo logico verso aria più « pulita » da nocive emissioni dagli scarichi.

E' stato anche confermato che OLIVER farà parte di entrambi i teams, mentre la seconda vettura sarà affidata a George FOLLMER. Direttore della squadra di F. 1, sarà Alan REES. La sede del team Can-Am sarà a Des Plaines, nei pressi di quella della UOP. Le gomme GOODYEAR.

## Una squadra SIMCA R 2

TORINO - Riprendiamo la nostra inchiesta-domani torinese curiosando in casa SIMCA.

Si annuncia per i rallies nazionali una squadra SIMCA-CHRYSLER con le « Rally 2 ». Gli equipaggi dovrebbero essere formati da Trucco-Tesio e probabilmente Besozzi-X, appoggiati alla Scuderia 3 Gazelle.

Verrà poi ripetuto il Trofeo Simca-Kleber, lo Challenge vetture Simca; riconfermati gli sconti (10%) ai clienti che partecipano ai rallies nazionali ecc.



## DALLARA «factory» (all'inglese)



Giampaolo Dallara (a destra) sta andando avanti con il suo programma di vetture Sport, e presto si trasferirà in un nuovo capannone, di cui vediamo a sinistra le strutture, e che attualmente è in avanzata costruzione

## Radiale 2000 per l'ASCONA

**CONRERO** Programma un po' ridotto nel '73 (almeno con la OPEL) per l'Autotecnica Conrero. Si attende comunque con ansia l'omologazione della Ascona in modo da farne un super gruppo 2. Il peso secondo la fiches dovrebbe essere di 800 kg. contro gli 850 della Opel GT e gli 810 della Opel Cadett 2000 che con Mander si è imposta nel Campionato Europeo della Montagna. Sulla nuova Ascona verrebbe montato lo stesso 2000 radiale monoalbero in testa a lungo sperimentato sulla GT. La testa Cross Flow e l'iniezione Kugelfischer assicuravano 218 Hp. a 7800 giri, nel '73 si spera di arrivare a 230 a 8300 giri, soprattutto migliorando i profili delle camme.

Il motore ha un rapporto corsa-alesaggio favorevole (69,8x95,4) e permetterà di girare facilmente sino a 8500 giri senza che le velocità medie dei pistoni superino i 20 metri al secondo con un buon margine di sicurezza. E' in programma l'uso di pistoni speciali ad H, e soprattutto interessante l'adozione del carter secco che porterà la capacità del circuito lubrificante a 12 kg. Attualmente vi è una coppa speciale particolarmente complessa che ha risolto quasi del tutto le grane.

Per quanto riguarda l'assetto, l'Ascona sarà debitamente prototipizzata adottando al retrotreno un parallelogrammo di Watt (eliminando la barra Panhard) e montando tutta la sospensione su nodi sferici. Saranno utilizzati i freni Ate autoventilanti su tutte e quattro le ruote (sono omologati sino da ottobre sulla GT); quindi Ascona e molto probabilmente ancora la GT, saranno i « cavalli di battaglia » per il prossimo anno, sarà abbandonata invece la Commodore. Per quanto riguarda l'Ascona poi si presta orecchio attento agli sviluppi recentissimi della nuova testata a quattro valvole progettata da Steinmetz e realizzata a Russelsheim dall'ing. Tholl responsabile del reparto speciale della Opel.

Gli uomini in forza al Team saranno gli stessi del '72 e cioè Pianta e Schon oltre a Rosselli, Monti e Colzani. Un particolare impulso sarà dato all'attività « clienti » che potranno presso la Ditta Conrero trovare qualunque tipo di elaborazione dal kit stradale al Gruppo 2. Conrero ha accolto molto favorevolmente la notizia del futuro Tour d'Italia organizzato dall'ACI Torino che rilancia il suo programma specialmente per le Opel GT.

VARANO DE' MELEGARI - Trovarsi a Varano de' Melegari e non visitare l'officina dell'ing. Dallara sarebbe imperdonabile. Anche per salutare il giovane amico che ha un'attività interessante. La impressione che abbiamo avuto è stata quella di un « Racing Team » all'inglese. Le stesse strutture esterne e interne, per la « factory » con vetrate semplici, con muri in pietra viva. Una sede semplice, modesta e anche piccola. Ma Dallara ci precisa subito: « E' in progetto la costruzione di un capannone di 700 metri quadrati, in modo da poterci muovere con certa facilità. »

— Vediamo che si stanno costruendo altri prototipo Dallara.

« Sì, abbiamo avuto delle richieste; la macchina si è affermata. Procederemo sulla stessa base, come schemi. Qualcosa faremo sul motore per il numero delle valvole. C'è già la programmazione per una decina di macchine... intanto qui ce ne sono tre. »

E infatti due sono già pronte, mentre di una terza c'è il telaio in allestimento. In un'altra piccola officina adiacente alcuni giovani meccanici stanno provando i motori al banco.

— Si parla di una sua F. 3 e anche di una F. 2.

« Quante idee che mi attribuiscono! Troppe sen'altro...! »

m. m.

## La moltiplicazione dei motori ALFA (anche LOLA)

**MONZEGLIO** Chi ci parla dell'attività '73 è lo stesso signor Monzeglio coadiuvato tecnicamente da Riccardo Michi, responsabile della squadra corse e inevitabilmente alla presenza di Luigi Pozzo, residente stabile presso la Monzeglio-Squadra Corse. Innanzi tutto si cercherà di intensificare al massimo il parco clienti migliorando al massimo i vari servizi e dedicando gran cura all'assistenza sui campi di gara. Non verrà trascurato nessun tipo di vettura e ogni « alfista » potrà disporre della Monzeglio Squadra corse a seconda delle proprie esigenze.

Per quanto riguarda l'attività ufficiale si è in attesa di una testa a quattro valvole Alfa (quasi certamente) per i motori 1300 1600 e 2000 da montare su vetture Sport, probabilmente Lola 212 e 290. Sarebbe sufficiente avere le fusioni in quanto da Monzeglio sono in grado di allestire qualunque tipo di motore e se vi è un impedimento è puramente di carattere economico. Naturalmente verrebbe usata l'iniezione Lucas.

Questo programma comunque è ancora top secret e per ora si sta lavorando su un motore dotato di una testata a tre valvole progettata e realizzata a Milano da un tecnico ex Alfa. Monzeglio ha rilevato questo materiale soprattutto per portare avanti in fase realizzativa e sperimentale il lavoro iniziato. La cilindrata base è il 1600 per il quale si è realizzato un nuovo albero motore speciale in grado di sopportare 10.000 giri e oltre; questo elevatissimo regime si potrà ottenere grazie alle dimensioni di 83x73 (1.579 cc.).

Il motore 1600 normale ha invece 78 di alesaggio per 82 di corsa. L'accensione è doppia, le sedi valvole sono in una lega speciale ottone-bronzo (chiamata BIAC), le bielle sono speciali super leggere in acciaio e di opportuno allungamento; in futuro sulla testa 3 valvole è possibile venga montato un doppio asse a camme, attualmente la testa è prevista per alloggiarne uno solo.

Molto interessante è anche un elemento intermedio comprendente in un pezzo solo tutti cappel-

lotti inferiori di supporto dell'albero motore sul tipo di quelli usati nei motori Abarth 2 litri ecc. La funzione di questo elemento è di aumentare la rigidità dei supporti di banco dell'albero motore permettendo altissimi regimi di rotazione. Al di sotto di questo elemento viene fissato il carter secco. E' previsto anche un albero speciale per il motore 1300 che porti i valori di corsa e di alesaggio a 65,5 e 80. (Il GT Junior ha i seguenti valori: 67,5x78).

E' soprattutto quindi sui mo-

tori 1300 e 1600 che si lavora in quanto sono motori da usare su prototipi con caratteristiche molto adatte per clienti: vedi gare in salita, ecc. L'albero a camme sarà unico, centrale con inserimento laterale tipo 128 e azionante le valvole mediante bilanceri a rullini. Il moto sarà dato da una catena ed è già predisposto uno speciale sistema di pompe olio e acqua.

Motori quindi interessanti che permetteranno a Monzeglio di fare esperienze interessanti in attesa della testa a quattro valvole. La ditta Monzeglio poi assicura

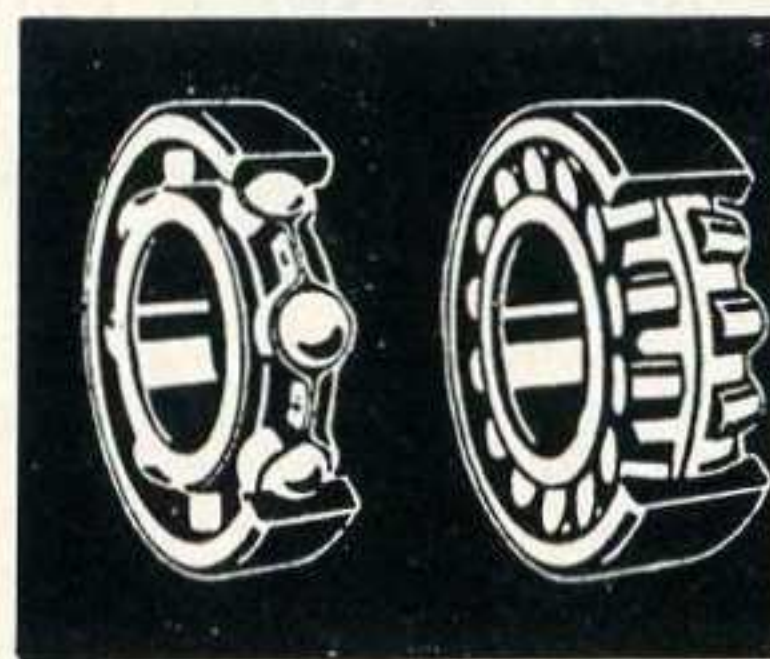
un servizio efficientissimo per tutto quanto riguarda le vetture Lola con motori Alfa e non. E' possibile inoltre effettuare qualunque tipo di acquisto di vetture e materiale Lola presso la Monzeglio Squadra Corse.

La squadra inoltre assisterà per il 1973 due piloti italiani che parteciperanno al Mondiale Marche con un 2 litri Lola con motore 2000 forse Alfa. Inizialmente verrà usato un motore Ford.

Riguardo ai motori con testa a tre valvole si spera di ottenere 200 HP. a 10.000 giri dal 1600 e 175 HP. a 10.500 dal 1300.

Per quanto riguarda i piloti: ufficiali saranno Pozzo e Zanetti che correranno in turismo e nei prototipi cercando di ottenere risultati migliori senza contrastare direttamente i clienti. Mentre si finisce la chiacchierata si sta frenando un motore Alfetta preparato con il Kit Monzeglio che con le sole modifiche di assi a camme e condotti ha fornito 138 HP. a 6000 giri contro i 122 a 5.700 di serie.

Giorgio Rossotto



**FAG**  
cuscinetti volventi





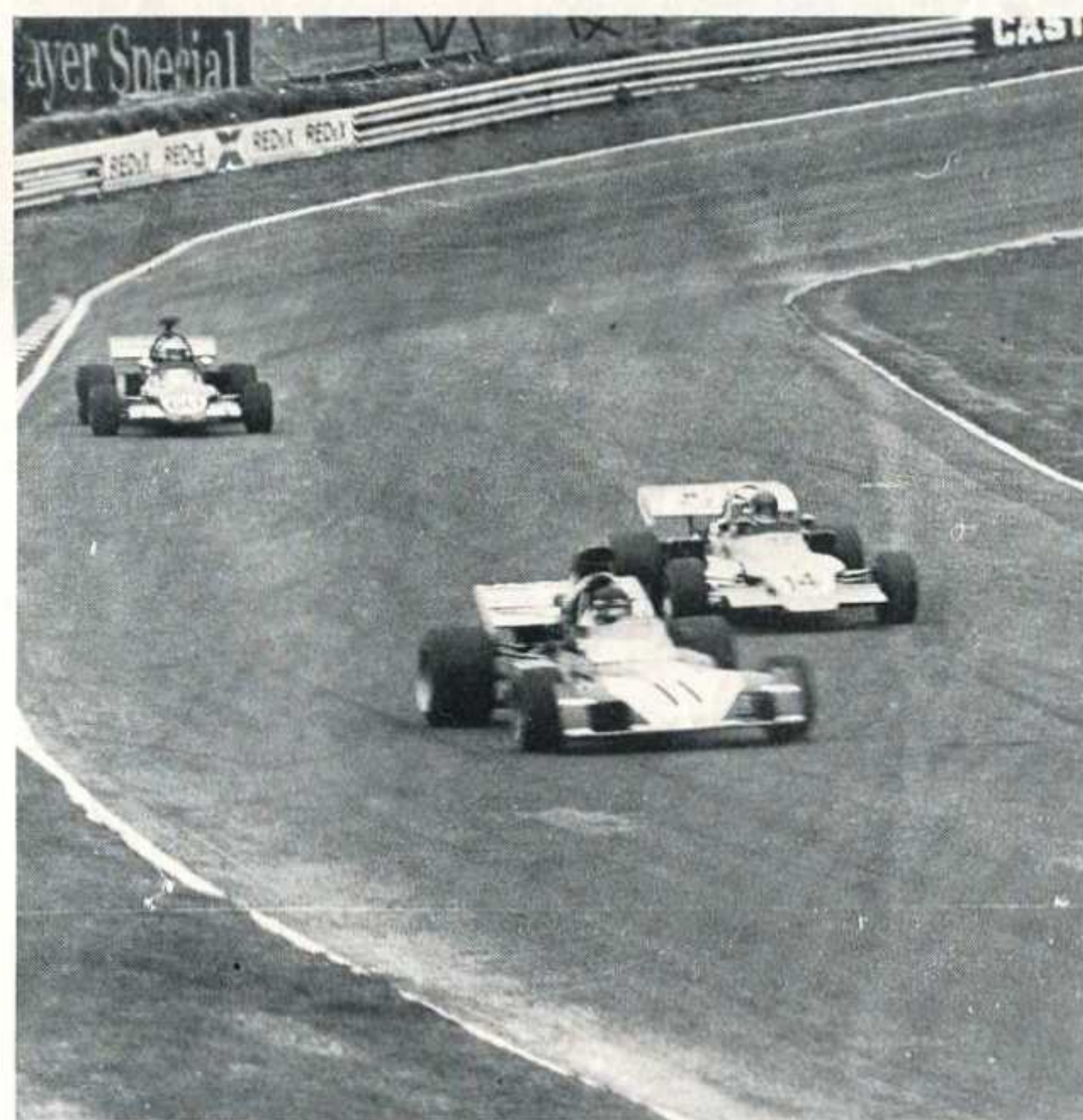
Con il braccio alzato, la targa ricordo nell'altra mano, Emerson Fittipaldi saluta la folla che lo festeggia. A destra: Jack Brabham in persona ha portato al debutto la nuova Motul F. 2 completando un paio di giri di pista

Sotto: a mo' di Napoleone Graham Hill introduce col solito humour inglese il nuovo campione del mondo, che se la ride divertito alle battute del collega

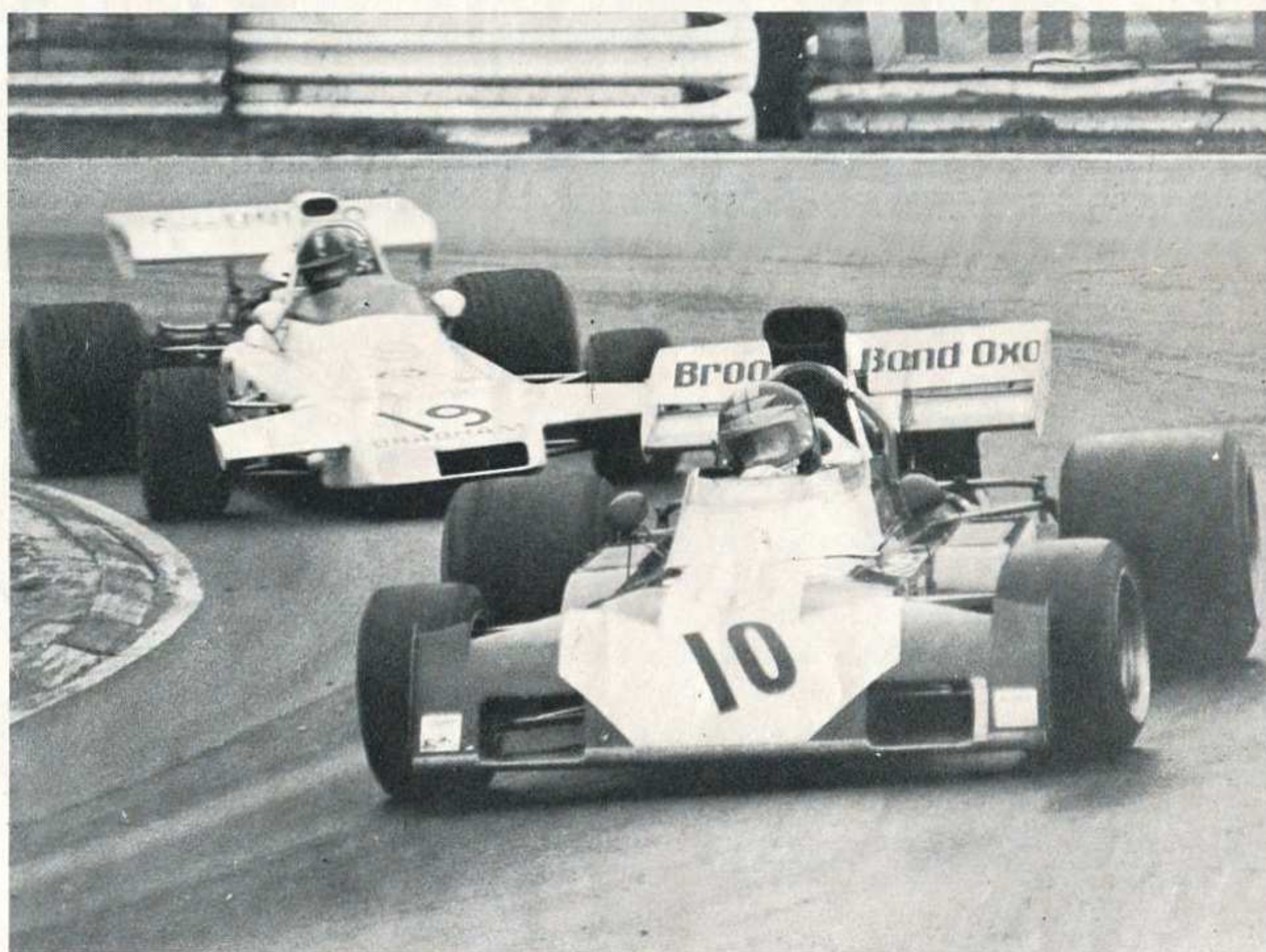


A sinistra: anche Ken Tyrrell ha voluto essere presente a questa giornata di festeggiamenti per Emerson, neo campione del mondo: erano però assenti le sue vetture, come pure Jackie Stewart, invano atteso da tutti

Qui sotto: Carlos Pace, per la prima volta al volante delle Surtees precede Graham Hill nelle prime fasi della gara: Hill sarà subito fermo ai box per noie al cambio, mentre Pace, partito con le slicks, giungerà secondo dopo una bella rimonta



Sopra: Andrea de Adamich ha portato a termine una bellissima gara, giungendo terzo alle spalle di Beltoise e Pace: da metà gara in poi ha lottato a lungo con Beuttler che aveva cambiato le gomme



**PUMA** stabilimento:  
00141 ROMA - via Val Seriana 3a  
telefono 89.70.96 - 83.19.345

Per chi prenoterà il PUMA al 54° SALONE di TORINO offriremo SCONTI fino al 20% per il kit di montaggio e sino all'8% per il PUMA di serie. Vi aspettiamo allo STAND n. 6123

**FANTASTICO**

**SCONTI**  
Fino al 20%



Sopra: Chris Amon ha avuto il suo da fare al volante della Politoys affidatagli da Frank Williams solo per questa gara: probabilmente per la prossima stagione sarà al volante delle March F. 1





**Chi è il nuovo  
messicano  
idolo inglese  
rivelato dalla  
Formula FORD**

# Anche GERBER ha un fratello

La Elden di Gerber si è appena fermata: subito sopra di lui tutti i componenti del team Ippocampus, mentre il fratellino minore alza in alto in segno di vittoria il casco del giovane campione del mondo



**BRANDS HATCH** - Ventidue anni, alto slanciato, un volto di carnagione scura incorniciato da una folta capigliatura e un perenne sorriso che mette in mostra una fila di denti bianchissimi: **JOHNNY GERBER** è già il nuovo idolo dei giovani inglesi che di lui parlano con termini entusiastici. E non poteva essere che così, per la più che positiva prova del messicano in questa entusiasmante prova unica e mondiale di F. Ford, una formula che ormai in tutto il mondo non ha bisogno veramente di presentazione. E l'entusiasmo con cui gli inglesi, definiti solitamente flemmatici e molto freddi, hanno seguito questa interessantissima prova, la foga con la quale hanno suonato i loro clacson al termine, al passaggio della macchina scoperta con a bordo il giovane vincitore che dalla gioia pazzesca distribuiva baci a tutti, ci hanno dato la misura, se ancora ce ne fosse bisogno, del tipo e della passione con cui il pubblico segue queste prove, queste vetture scuola che qui hanno raggiunto una popolarità incredibile.



Sono passati solo pochi minuti dal termine della vittoriosa cavalcata e il giovane messicano riceve dalle mani di Jack Brabham in persona il casco che il pilota costruttore ha portato per tanti anni

## Ancora indeciso il titolo italiano

Come è noto Giorgio Francia avrebbe vinto il campionato di F. Ford: ma Sassi ha interposto reclamo per l'irregolarità commessa nei suoi riguardi a Varano quando fu escluso dalla finale per la questione sulle gomme. In questi giorni il giudice sportivo dovrebbe emettere il suo verdetto, anche se si aggiunge a tutto ciò una verifica tecnica di cui non si ha ancora avuto responso a Imola che coinvolgerebbe ancora lo stesso Sassi. Morale della favola: ancora non si sa niente e come per la passata stagione il titolo sarà deciso a tavolino. In quest'ultimo caso sarebbe possibile una vittoria di Francia, Sassi o anche Mantova.



Per l'austriaco Gehrard Irsa un maestro d'eccezione: sulla linea di partenza, pochi attimi prima del via Helmut Marko sta dandogli utili consigli evidentemente per affrontare la salita prima del Druids

Indubbiamente l'automobilismo mondiale ha trovato una nuova stella: il ragazzo quest'anno passerà alla F. 3 (dal momento che in palio per il vincitore di questa prova era appunto una monoposto di tale tipo, a scelta fra le migliori esistenti in commercio) presumibilmente con una GRD con la quale ha già provato e corso anche nella prova dello Shell e si dice disposto a intraprendere la scalata al successo a tutti i costi. E nel frattempo metterà sulla stessa strada anche il

fratellino minore, il suo più acceso tifoso, che dalla prossima stagione scenderà in pista con la ex F. Ford del più anziano dei due, la vittoriosa Elden iscritta dalla Ippocampo Racing.

Parliamo un poco della macchina, che indubbiamente ha grossi meriti e ha suscitato un notevolissimo interesse già dai giorni delle prove non ufficiali.

A una prima occhiata sembra una macchina tradizionale, anche se si nota subito una posizione di guida molto

avanzata e uno studio aerodinamico curatissimo. Nei giorni che precedevano le prove ufficiali questa vettura aveva veramente spaventato tutti quanti: poi, in sede di verifiche, venne mutilata di una parte della carrozzeria posteriore, che probabilmente fungeva da iposostentatore. In questo modo tutti avevano pronosticato un notevole calo nelle prestazioni della vettura, calo che in realtà si è notato durante le prove ufficiali (Gerber aveva ottenuto solo il quinto tempo) ma che è decisamen-

te scomparso appena la bandiera del direttore di corsa ha dato il via alla gara vera e propria. Il motore è un 71 preparato dallo specialista Rowland (chi segue le corse in Inghilterra sa che questo nome è uno dei più noti), il telaio Elden Mk 10 A sembra una ottima costruzione artigianale. Realizzato in tubi quadri, molto simile al Lotus, ha i freni posteriori interni e ultimamente è stato scoppiato il radiatore anteriore, che viene avvolto da una bella carenatura avvolgente. La

carenatura prosegue posteriormente, riprendendo anche parte delle sospensioni e tutto il motore, per finire al cambio. Indubbiamente questo approfondito studio aerodinamico ha giovato non poco all'unico esponente messicano: la sua vettura era particolarmente veloce e nello stesso tempo decisamente incollata in curva, tanto da

**Leopoldo Canetoli**

CONTINUA A PAGINA 12



posteriore  
L. 160.000

# spoiler

In vetroresina completi di attacchi  
montaggio senza trasformazione  
per i modelli PORSCHE 911-T-E-S



anteriore  
L. 75.000

**HELVETIA**

20089 ROZZANO (MI)  
via Monviso 79 - tel. 82 52 979

**SALONE DELL'AUTOMOBILE**  
3. PADIGLIONE



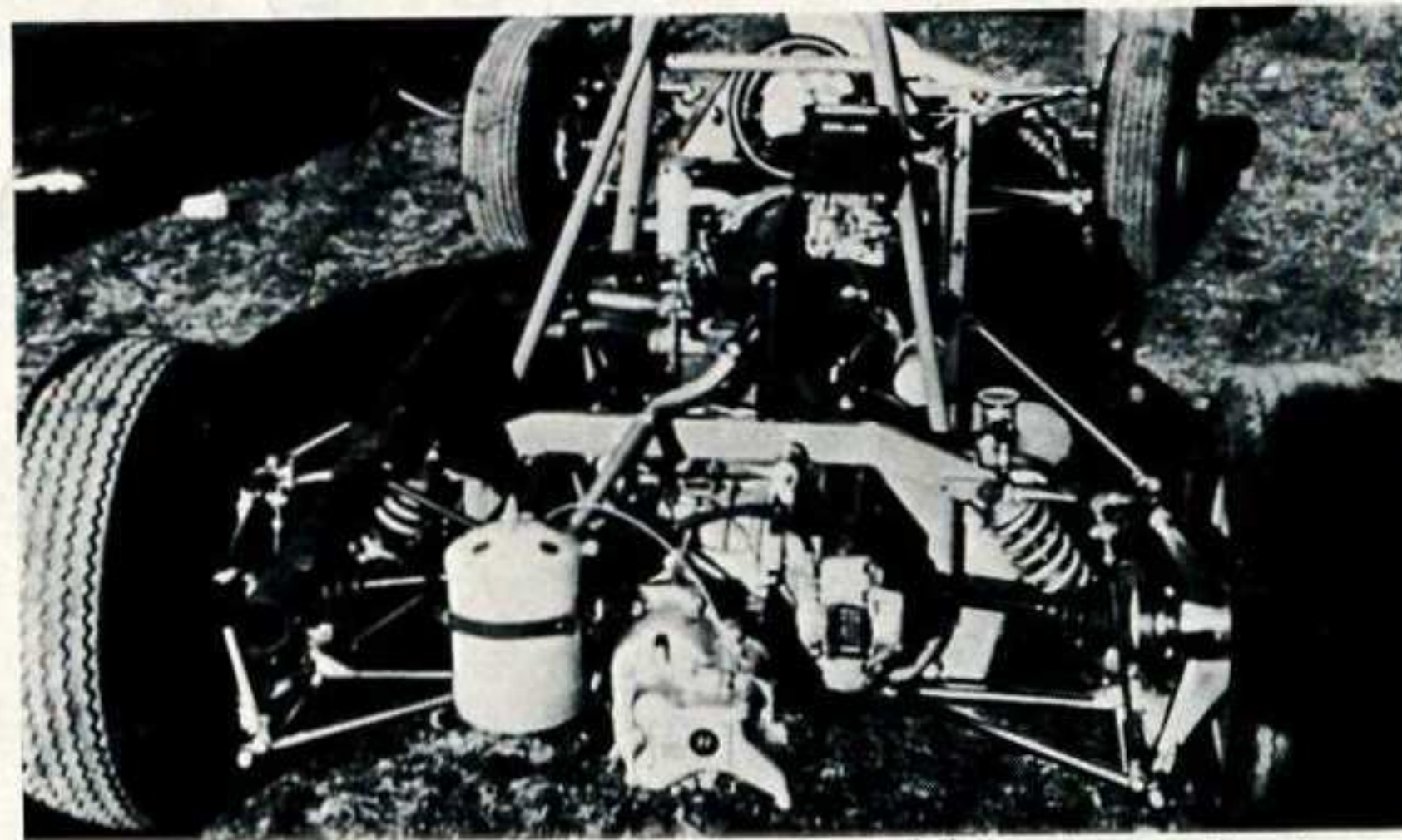
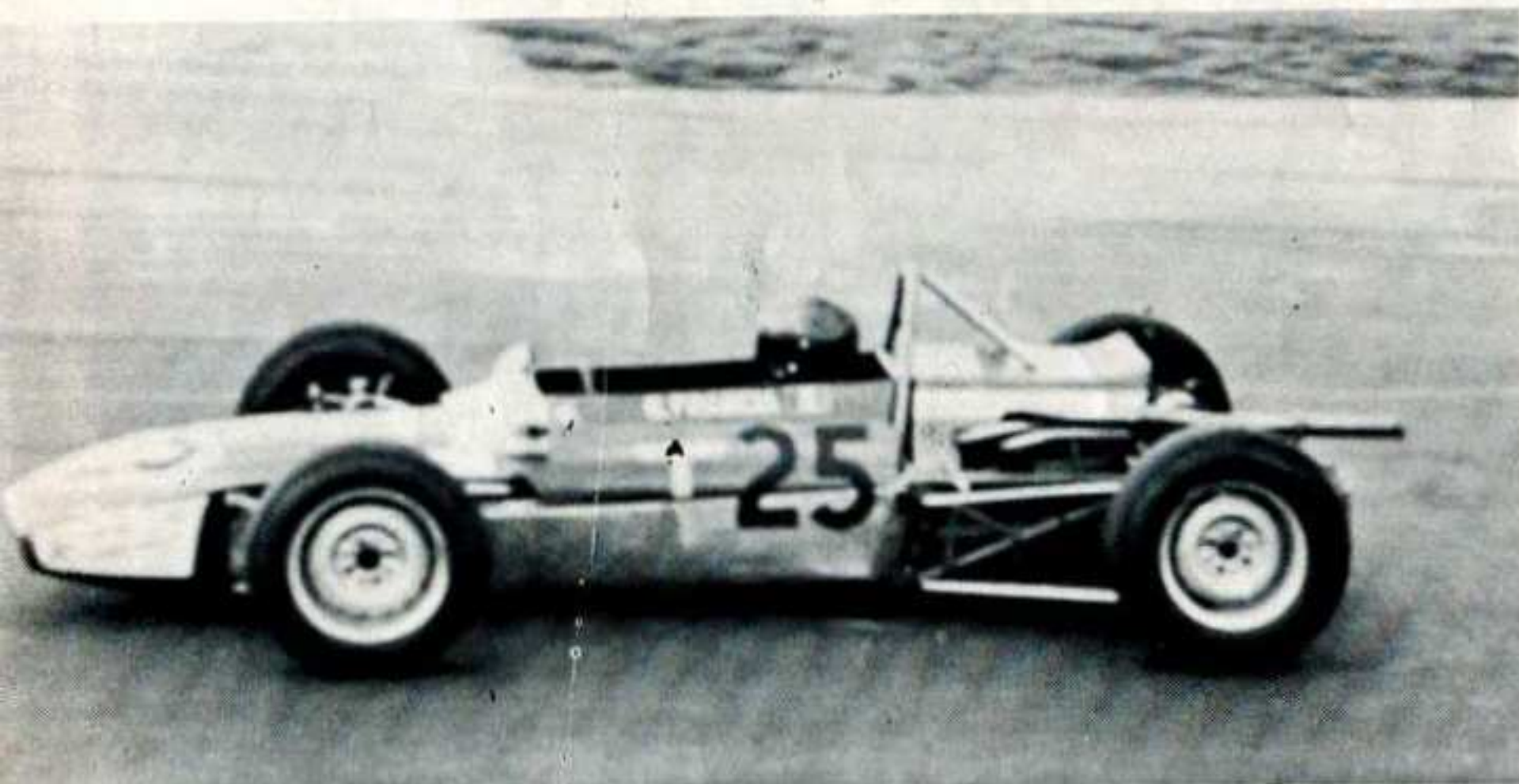


Di fianco: i commissari di percorso con un abile salto accorrono in soccorso di Lorenzo Sassi, che ironia della sorte, è appena andato quasi a sbattere con il muletto di Francia contro la sua Lotus, incidentata nello stesso punto pochi minuti prima

Sotto: Francia al volante della sua Pirola durante i turni di prove: il campione italiano è stato molto sfortunato, rimanendo coinvolto in un incidente multiplo senza averne nessuna colpa

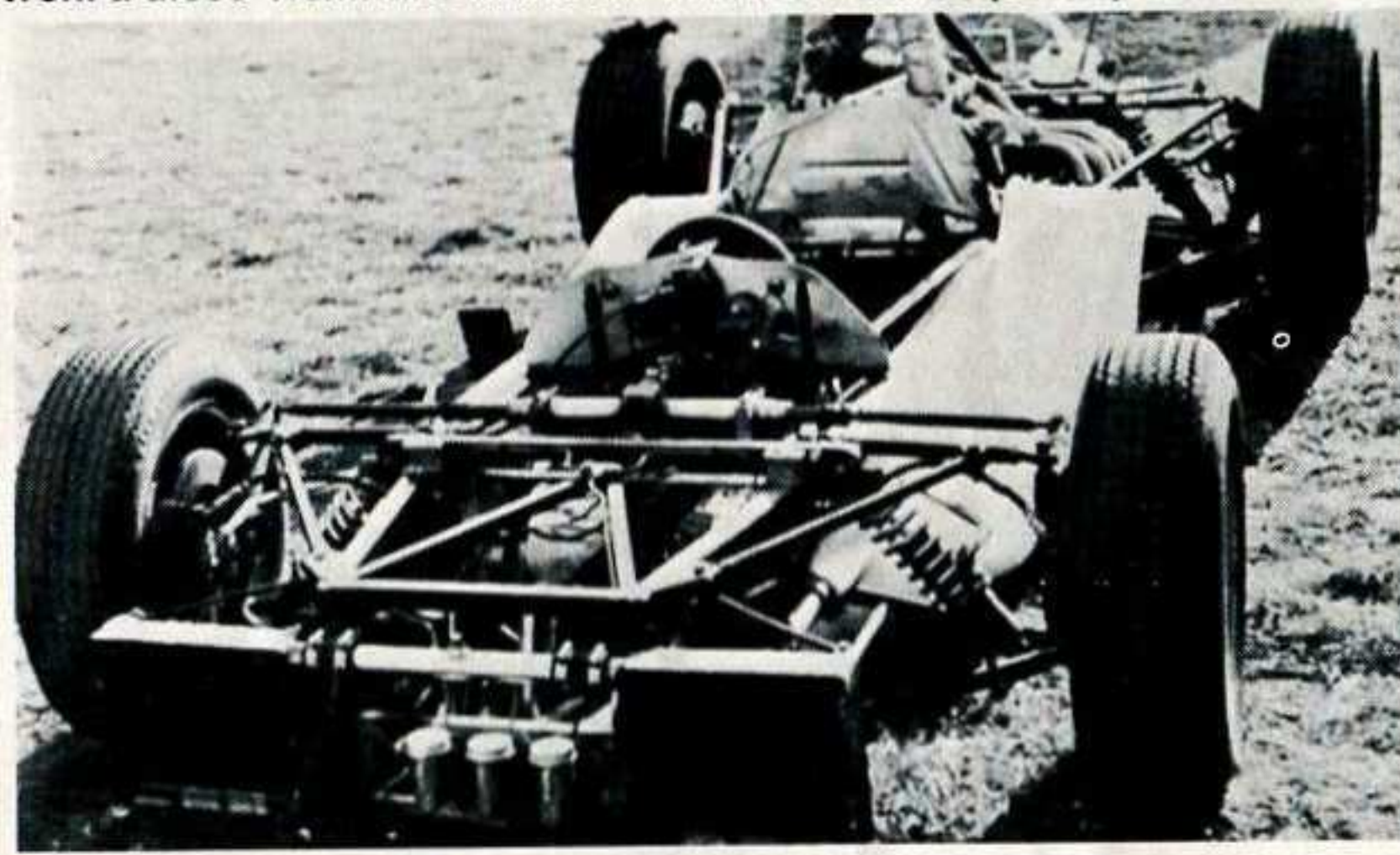
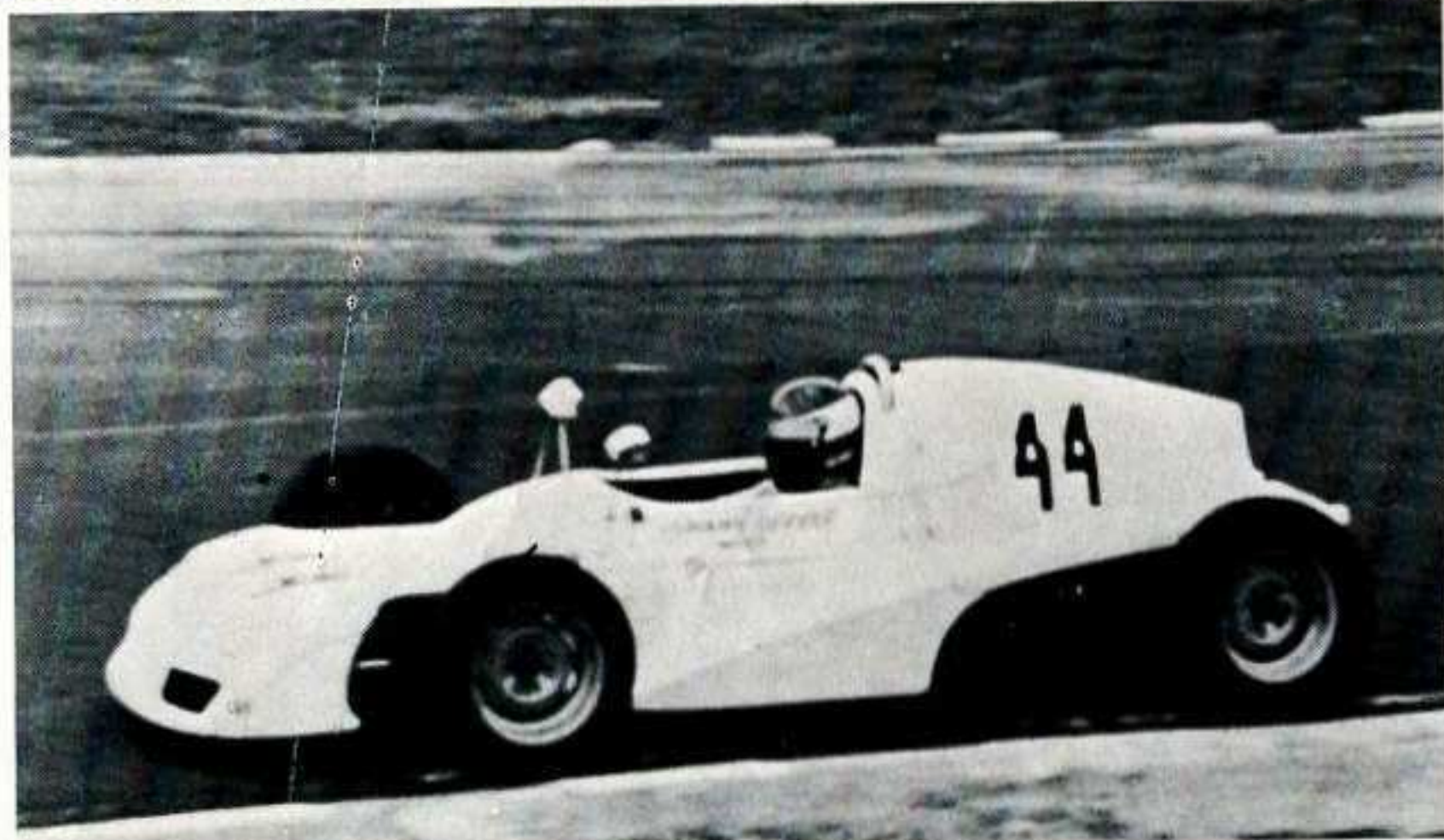


**Repetita NON juvant, SASSI...**



Sotto: in corsa la Elden Ippocampus di Johnny Gerber: come si può vedere la carenatura è integrale e il posto di guida molto avanzato

Sopra e sotto: eccovi aperta la macchina del vincitore: si notano i freni a disco vicini al cambio e i radiatori dell'acqua separati sul muso



far sorgere in alcuni concorrenti qualche atroce dubbio. Una cosa però è certa: la sua era la più bella macchina del lotto e quasi certamente la strada della carenatura integrale, che ha già diversi proseliti nella F. 3 sarà seguita anche in Italia.

Cesare Doneda, patron della Delta che ha portato senza molta fortuna la Lotus di Sassi a Brands Hatch ci ha dichiarato che per la prossima stagione metterà in cantiere almeno una decina di nuove F. Ford.

La cosa è di estremo interesse: i telai saranno telai identici al Lotus 69, il motore sarà il nuovo motore 73 (parleremo a parte anche di questa novità) e la carrozzeria, udite udite, sarà identica alla Elden del messicano Gerber. Il tutto per un prezzo che non dovrebbe superare i 2.800.000 per il complesso. Inoltre il medesimo Doneda patrocinerà un nuovo campionato «Delta» per tutti coloro che usufruiranno dei suoi motori, o addirittura delle sue macchine, con premi in denaro per i primi sei, oltre alla solita assistenza che già da questo anno portava a tutti i clienti.

E tutto ciò appare infatti di estremo interesse nel quadro di una rivoluzione veramente completa che ci si attende in casa Ford. Per la prossima stagione infatti la F. Ford italiana sarà veramente diversa: per la precisione molto più potente, con l'aggiunta di due carburatori doppio corpo applicati al collettore della Escort Mexico, probabilmente la cammes libera, mentre si sta studiando la possibilità di utilizzare, se ce ne sarà bisogno, anche un differenziale autobloccante. Tutte queste modifiche non sono ancora definitive: si sta lavorando molto in questi giorni alla Ford per provare varie soluzioni, cercando di rimanere bassi coi prezzi e nello stesso tempo diffondere una monoposto sempre più competitiva, robusta ed efficiente. Questa nuova F. Ford sarà presentata, come già abbiamo annunciato su Autosprint, il 10 di dicembre a Vallelunga e in quella occasione avremo certamente il campione del mondo Gerber più altri grossi nomi dell'automobilismo mondiale, che scenderanno in pista assieme ai piloti italiani. Sempre in quella occasione conosceremo tutte le decisioni definitive per la F. Ford del '73 che viene veramente rilanciata dalla prossima stagione in grande stile anche in previsione della prova mondiale che finalmente disputeremo su una pista italiana e che ancora una volta eleggerà il campione, il ragazzo che come premio potrà contare su una vettura di F. 3 per proseguire sulla strada dei suoi sogni.

I. C.

● PATTY McLAREN sembra stia abbandonando i suoi rimanenti interessi nella McLaren. Felice beneficiario: Teddy Mayer.

● GREGG YOUNG dopo il suo acrobatico volo nella corsa di Edmonton, terminato con la distruzione totale della sua McLaren M8F, ha rinunciato all'acquisto di una nuova vettura per le ultime due competizioni, annunciando che nel 1973 parteciperà alle corse CAN-AM con una vettura con turbocompressore. Quale?

## ALL CARS AUTOZODIACO

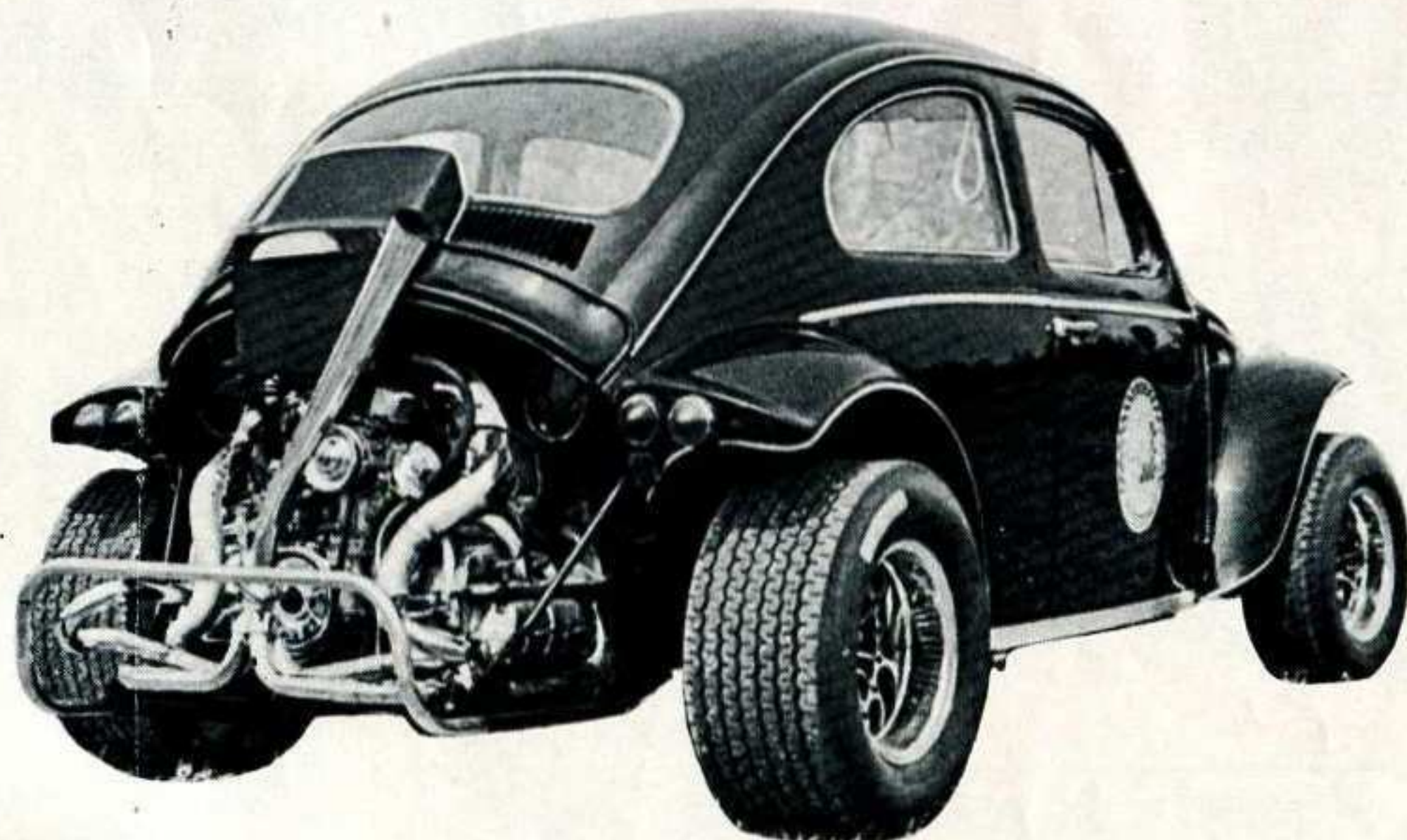
Via Nazionale 69 a - 40065 PIANORO (Bologna) - ITALY - Telefono 051-77.74.68 - 69

LA VOSTRA VOLKSWAGEN STA INVECCHIANDO RINNOVATELA! ECCOVI LA TRASFORMAZIONE

*"California"*

presso tutti i concessionari VW in Italia

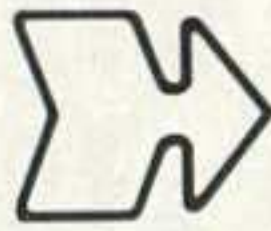
Visitateci al SALONE DI TORINO 3. Padiglione - Stand 6125







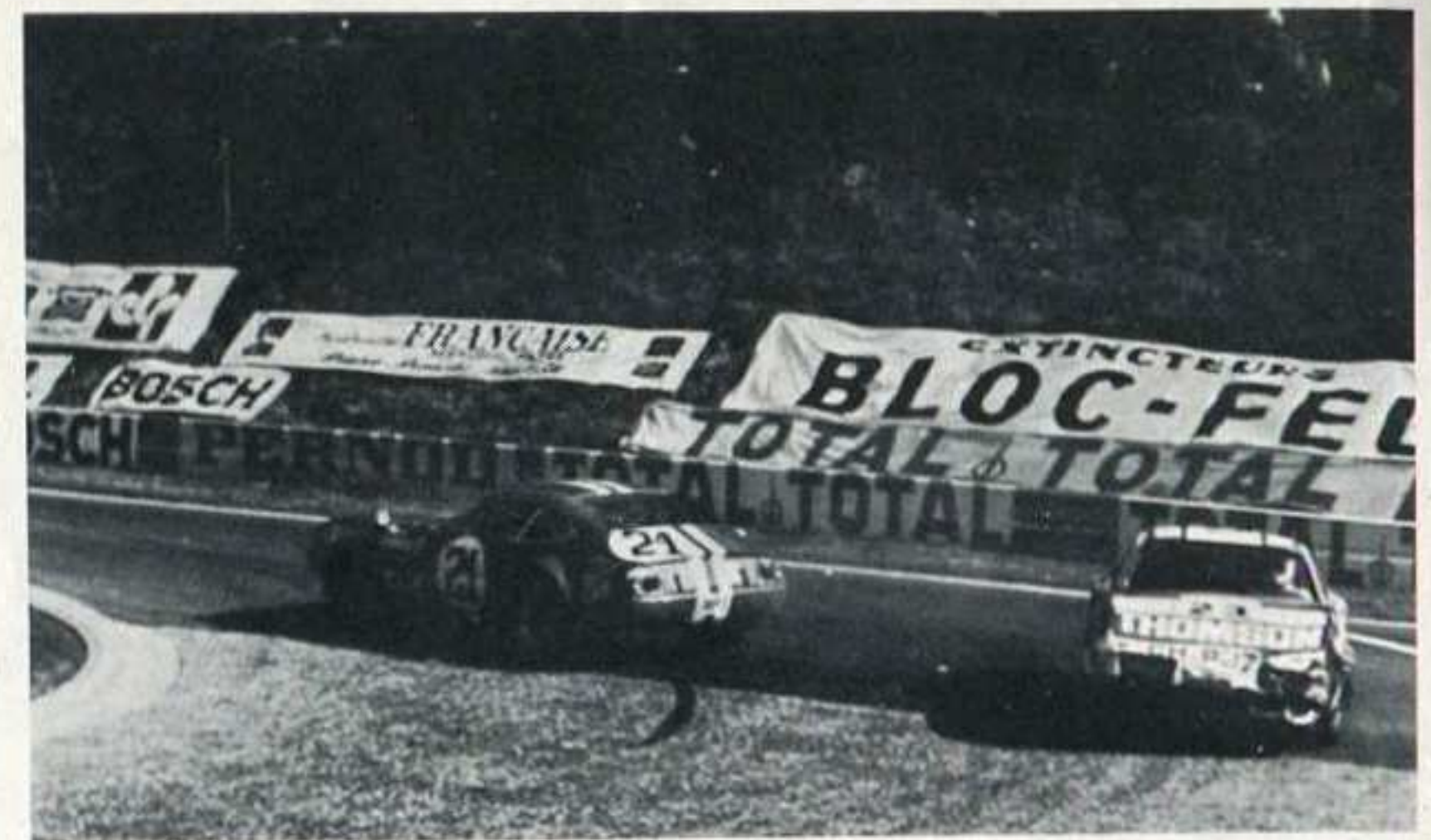
# CHI VA & CHI VIENE



Fiori e premi per Lafosse-Coulon (foto a sinistra), secondi nella Mille Km di Parigi, e primi delle due litro. Insieme coi fiori della vittoria i due piloti hanno ricevuto ... la loro altezza in sigarette Flint, con tanti pacchetti uno sull'altro. Le Flint, da noi sconosciute, sono una variante del monopolio francese dei tabacchi, che tra l'altro finanzia la scuderia Filipinetti anche con le Gitanes. A destra: non è un nuovo abbinamento. Il signor Len Sales, capo delle relazioni pubbliche della Martini e Rossi in Francia, ha però trovato che il nostro scudetto si accordava perfettamente coi colori e la linea



La curva del Nouveau Monde, a Rouen-les-Essarts, è altamente spettacolare perché da quel punto si ha una eccellente visibilità di buona parte del circuito, e perché la frenata in discesa prima della stretta curva a gomito provoca talvolta delle notevoli sbandate. Durante la recente Mille chilometri di Parigi il «Nouveau Monde» è stato ancora all'altezza della sua reputazione, e vi si sono viste numerose «avventure», tutte a lieto fine, con protagonisti grandi e piccoli. Ecco in questa serie di fotografie alcuni dei momenti divertenti di questa gara. Le prime tre foto il-



lustrano il testa-coda di Jarier (Daytona NART) effettuato mentre sorraggiunge la Daytona-Pozzi di Migault, che passa al largo e fa la sua curva regolarmente. Poi il testa-coda della Porsche 911 di Haldi mentre sta passando Larrousse con la Lola 282 vincitrice della gara. Infine la gran sbandata della Chevron di Twaites che resta col muso puntato verso la pista mentre passa la Chevron di Jaussaud (foto LINI)



Sono sempre più numerose le vittorie ottenute con proiettori CIBIE' nelle gare più impegnative, soprattutto in quelle che mettono a dura prova i mezzi meccanici: rallyes, corse prototipi, gare di durata.

Con la potenza e la sicurezza dei «profondità» e dei «fendinebbia» Cibiè, i più famosi piloti dispongono di quel «margine in più» che consente di primeggiare nonostante le difficoltà del percorso e la guida notturna.

Questo è il collaudo più severo e più probante della qualità e delle caratteristiche costruttive CIBIE': una dimostrazione di quella superiorità che per l'automobilista significa maggiore sicurezza.







## Ricordo di un artefice della Modena capitale-sprint

**MODENA** - All'età di 84 anni, si è spento a Modena il cavaliere del lavoro Adolfo Orsi il cui nome è legato ai più grandi successi della «Maserati» in campo sportivo e industriale.

*Al figlio Omer e a tutta la famiglia ORSI le condoglianze più sentite di tutta la redazione di AUTOSPRINT.*

# La MASERATI dal volto umano di Adolfo ORSI

### L'IMPRENDITORE

Adolfo Orsi si era fatto dal nulla. Ai primi del secolo si era messo a raccogliere ferro e rottami costituendo un deposito al « Ponte della Pradella » sulla Via Emilia Est. Fu questo l'inizio dell'impero industriale di Adolfo Orsi che doveva diventare, particolarmente nel dopoguerra, un grosso personaggio dell'automobilismo. Dapprima le « Acciaierie e Ferriere », poi le tranvie in Sicilia, altre imprese e poi i contatti coi fratelli Alfieri, Bindo, Ernesto ed Ettore Maserati a Bologna. Si spegneva Alfieri, proprio mentre Orsi decideva di entrare in collaborazione coi già famosi costruttori, invitandoli a Modena per collaborare nel settore delle auto da corsa.

### L'UOMO

Semplice e pratico di modi, fuori dal giro esibizionistico, anche quando era ormai un grosso personaggio. Aveva l'immediatezza delle decisioni che conduceva personalmente. Amava il « contatto umano », voleva parlare a quattr'occhi con chi aveva rapporti d'affari con lui. Non aveva molto studiato, ma sapeva considerare le circostanze e valutare le persone. Non drammatizzava mai. I suoi amici di gioventù, di quand'era nulla, erano rimasti gli stessi. Era lui a fermarli per strada e a raccomandarsi di « andarlo a trovare ». Sapeva scegliere i suoi collaboratori con grande intuito e si potrebbero fare tanti nomi illustri, quali l'avv. Camillo Donati, il cav. Guerrino Bertocchi, l'ing. Giulio Alfieri. Difficile che prendesse cappello; lo abbiamo quasi sempre visto sereno e sorridente; comunque fiducioso e ottimista anche nei momenti difficili. Scomparso il fratello Marcello e divisa l'azienda che comprendeva anche la fabbrica di candele, accumulatori e moto, ebbe accanto la costante presenza del figlio Omer, mentre anche la moglie, e le figlie lo seguivano con trepido affetto in ogni suo atto. Amava definirsi sempre un artigiano. Teneva moltissimo al titolo di cavaliere del lavoro. Non aveva hobby.

### I SUCCESSI

In campo imprenditoriale non gli mancarono i successi anche se negli anni '50 vi fu per il complesso Orsi qualche momento di difficoltà, superato peraltro con tenacia. La « Maserati » costruì anche motocarri a trazione elettrica che supplivano egregiamente per brevi percorsi, la mancanza di carburante per le mac-

chine con motori a scoppio. Dopo il periodo dei Nuvolari, Varzi, di Wilbur Shaw vincitore a Indianapolis, Trossi, Sommer, Etancelin, Taruffi, Fagioli, Premoli, Ruggeri (persino il centauro Tenni), dello stesso Alfieri Maserati, di Arcangeli, Antonio Ascari, Villoresi e tantissimi altri, ecco il periodo del dopoguerra.

### SOLO A CAPO DELL'AZIENDA

Scaduto il contratto decennale, i fratelli Maserati nel 1947 ritornarono a Bologna. Orsi resta a capo dell'azienda e già Villoresi con la marca del « Tridente » (stemma derivato dalla statua del Nettuno del Gianbologna), vince il Gran Premio di Nizza. Alberto Ascari si rivela già per quel « futuro campione del mondo » che Villoresi aveva profetizzato. Nel 1947 ben diciannove successi e nel '48 la memorabile tournée in Sudamerica di Villoresi e di Ascari. Nello stesso anno compare anche Fangio che nel '57 darà alla Maserati il titolo mondiale F. 1.

### I TECNICI

Hanno collaborato con Adolfo Orsi famosi progettisti: Colombo, Massimino, Gorini, Bellentani con tanti collaboratori fra cui il « grande » Guerrino. Infine Giulio Alfieri al quale spettò il merito della costruzione anche di quelle vetture sport che rasentarono il titolo mondiale. Ma ad Alfieri — cui si affiancherà l'ing. Aurelio Bertocchi — va ascritto anche il merito di aver trasferito, per decisione di Adolfo e Omer Orsi, le esperienze fatte nel settore sportivo in quello industriale. Ed ecco l'affermazione del « Tridente » come fabbrica di automobili in serie.

### MOMENTI - PAUSA

Non sono mancati, come abbiamo detto, momenti delicati che possiamo, con termine lato, definire di « riflessione ». Comunque sono sempre presenti nelle corse Fangio, Gonzales, Bira, Salvadori, Bracco, Farina, Chico Landi, Marimon, Bianco, Musso, Behra, Bernabei, Scarlatti, Perdica, Schell, Moss, Trintignant. Nel 1957 ecco il titolo mondiale di Fangio. Già nel 1954 la « Maserati » aveva festeggiato la cinquecentesima vittoria. Grossi successi ancora, proprio mentre vi sono difficoltà dovute a fatti imprevisti; Gregory e Bonnier si affermano, poi il trionfo di Moss-Behra nel G.P. di Svezia. Si videro sulle macchine del « Tridente » anche Phil Hill, Gurney, Vaccarella, Govoni. E quanti altri?

### IL RITIRO DALLE CORSE

Siamo al 1961 e Adolfo Orsi decide di ritirarsi dalle competizioni e di non produrre più vetture da corsa. Ci sarà una parentesi indiretta con la cessione di motori per una vettura Cooper (guidata anche da Surtees e Scarfiotti) che dette buoni risultati. Ormai l'officina è tutta rivolta a quella produzione che sin dal 1948 aveva dato sintomi positivi con una 1500 Sport A 6.

### LA CITROEN

Qualche anno fa a Ginevra durante il Salone, Adolfo Orsi incontrava Pierre Bercot, presidente della « Citroen ». Quella carica di « umanità » che Orsi esprimeva e anche quella vitalità inesauribile nonostante gli anni, erano per Bercot il segno di una « alta considerazione ». Con la immediatezza che lo distingueva Orsi decideva di aprire trattative che si concludevano con la cessione del complesso di via Ciro Menotti. Che lasciava un grandissimo patrimonio di esperienze di studi e di successi alla società francese.

### TESTIMONIANZE

Ing. MASSIMINO: « Sono stato molti anni alla Maserati quando sono venuto da Torino dove ero alla Fiat. Ho trovato nel comm. Adolfo Orsi una persona di grande umanità. E' stato un grandissimo imprenditore ».

SCARLATTI: « Per la Maserati ho svolto una intensa attività cogliendo ottimi successi. Il comm. Orsi aveva saputo decisamente affermare la sua azienda con capacità ».

DE TOMASO: « Il comm. Orsi era il vero capitano di industria che vedeva lontano ».

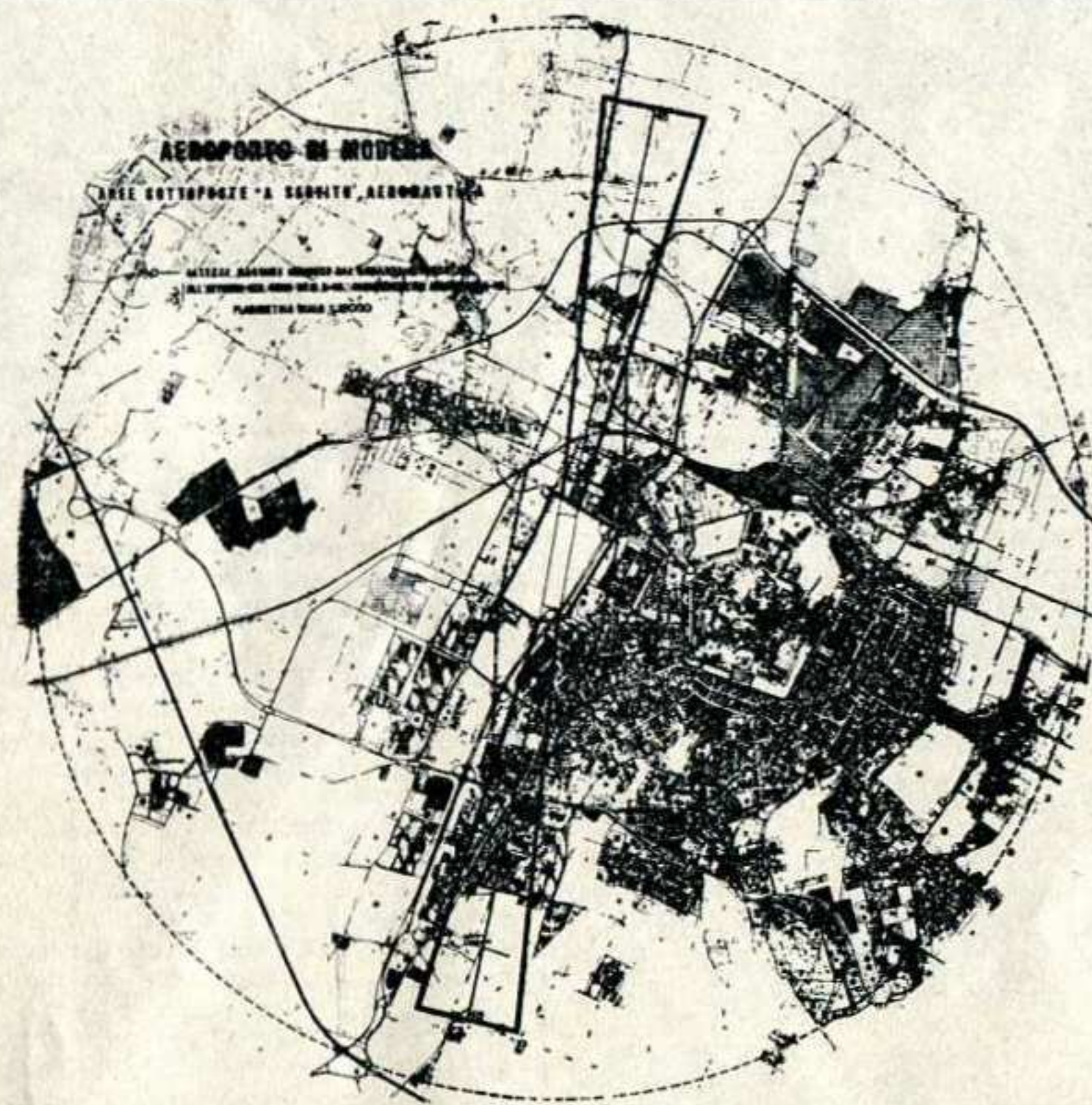
STANGUELLINI: « L'automobilismo ha perso un grosso costruttore che era riuscito a dare alla Maserati una fama mondiale. Basta scorrere l'elenco dei successi, fra i quali le vittorie a Indianapolis, il titolo mondiale di F. 1, i record, il numero notevole di motori costruiti per documentare quanto ha fatto la Maserati per il nostro sport ».

*Potremmo continuare ancora con altre dichiarazioni, mentre da ogni parte del mondo sono giunte ai famigliari manifestazioni di cordoglio e di solidarietà, fra le quali quelle di Fangio, Moss, Villoresi, della CSI, ACI, CSAI.*

**Mario Morselli**

## L'aerodromo di MODENA «servitù» militare

Al centro della pianta riprodotta vi è l'aerodromo di Modena con indicata la pista in cemento per gli aerei. Le due zone delimitate da linee nere marcate, a forma di trapezio irregolare, sono quelle che in base alla legge del 1932 il comando della 1. Regione Aerea ha dichiarato soggette a « servitù militare » per proteggere la pista



**MODENA** - Coloro che speravano di potere ancora vedere le macchine sulla pista del vecchio autodromo, possono mettere il cuore in pace. Il comando della 1.a regione aerea di Milano, valendosi di una legge del 1932, ha riproposto pesanti vincoli di « servitù militari » su una vasta superficie circostante l'aerodromo, mettendo così la parola fine alla questione. Il sindaco di Modena ha convocato subito una conferenza stampa per chiarire le reazioni dell'amministrazione comunale, ma non si vede come possa cambiare faccia alle cose, se non peggiorare la situazione in quanto, con un'ordinanza che rientra nelle sue prerogative, potrebbe chiudere anche la pista aeronautica, mettendo sul lastrico anche l'Aero Club.

L'aerodromo sorge su un'area demaniale che come tale doveva essere ceduta fra un anno al comune che l'avrebbe acquistata per attuare il piano regolatore che prevede la costruzione di edifici pubblici, un parco verde e il decentramento di molti servizi fra i quali la sede comunale. Il Ministero della

## Scuderia «Salvati» classifica sociale con premi ai cadetti

**MILANO** - La Scuderia « Giovanni Salvati », sorta per aiutare i giovani che vogliono avvicinarsi allo sport automobilistico, oltre che affidare gratuitamente due vetture F. Monza a quei soci che si dimostreranno più dotati, ha indetto un campionato sociale che prevede due classifiche annuali, fra quei soci che parteciperanno al campionato cadetti 1973. La premiazione di metà stagione prevede i seguenti premi: al 1. L. 100.000, al 2. L. 50.000, al 3. L. 35.000, al 4. L. 30.000, al 5. 25.000; a fine d'anno, sommando i punti CSI per le classifiche, oltre a due punti per ciascun ingresso in finale e a 1 punto per ogni partecipazione, verranno distribuiti ai primi dieci classificati premi molto più consistenti oltre che coppe, trofei e accessori.

Difesa, che per reperire fondi sta vendendo vecchi aeroporti fra i quali anche quello di Modena, era d'accordo, ma ora la situazione è precipitata per l'intervento del comando della regione aerea.

Si è venuta così a creare una guerra fredda fra amministrazione comunale e Aero Club e se i preventivati colloqui romani non andranno a buon fine, potrebbe scattare il decreto di cui abbiamo parlato e i voli potrebbero essere vietati considerata la loro pericolosità in quanto si svolgono sul capo dei cittadini e nei pressi di scuole e caserme.

Per quanto riguarda il nuovo autodromo, il sindaco Bulgarelli ha detto: « La Banca Nazionale del Lavoro ci ha chiesto di garantire il prestito stanziato; abbiamo accettato, ma tutto è finito lì. Dovremo incontrarci col Presidente ACI Carpi de Resmini... Ho avuto anche uno scambio di pareri con l'ing. Ferrari che è l'unica persona che ha modo di aiutarci ».

**m. m.**

## L'ACI si preoccupa del turismo per le REGIONI

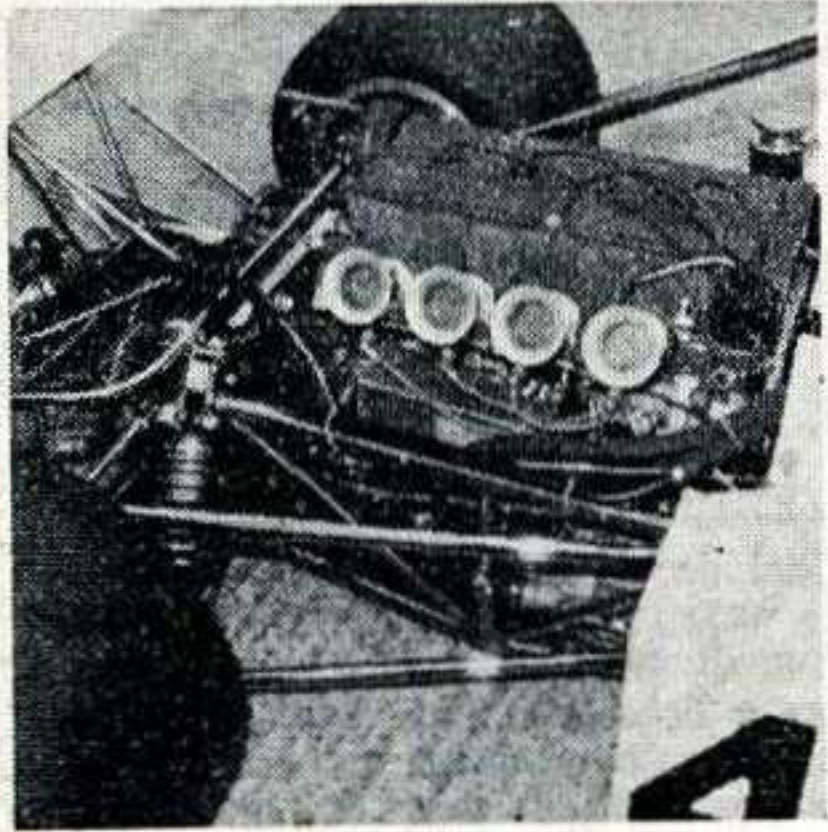
Promosso dall'ACI e perfettamente organizzato dall'AC Bologna, si è svolto nella nostra città il X convegno delle Commissioni turistiche degli AC provinciali che era stato aperto giovedì 26 dai discorsi del presidente Filippo Carpi de Resmini, dell'on. Semeraro, dell'on.le Paganelli, e che si imperniava sulle relazioni di base presentate dall'avv. Angelici dell'Università di Bologna e dal dott. Allegra, ispettore generale del ministero dell'industria e commercio.

La partecipazione degli interessati ha lasciato alquanto a desiderare (specie per la massiccia... assenza degli AC meridionali con il solo rappresentante siracusano presente), mentre gli argomenti trattati meritavano una ben diversa attenzione in quanto il tema di base poteva essere ravvisato nel passaggio, da parte dello Stato, delle prerogative turistiche alle regioni. E l'ACI non poteva né doveva disinteressarsi proprio perché dal turismo e dalle sue infrastrutture trae una delle sue fonti di vita. Dopo numerosi interventi e qualche acceso dibattito, la conclusione dei lavori ha ribadito che il potenziamento del soccorso stradale e della segnaletica in generale, e di quella turistica in particolare, sono il primo traguardo di una razionale organizzazione turistica: C.D.D.

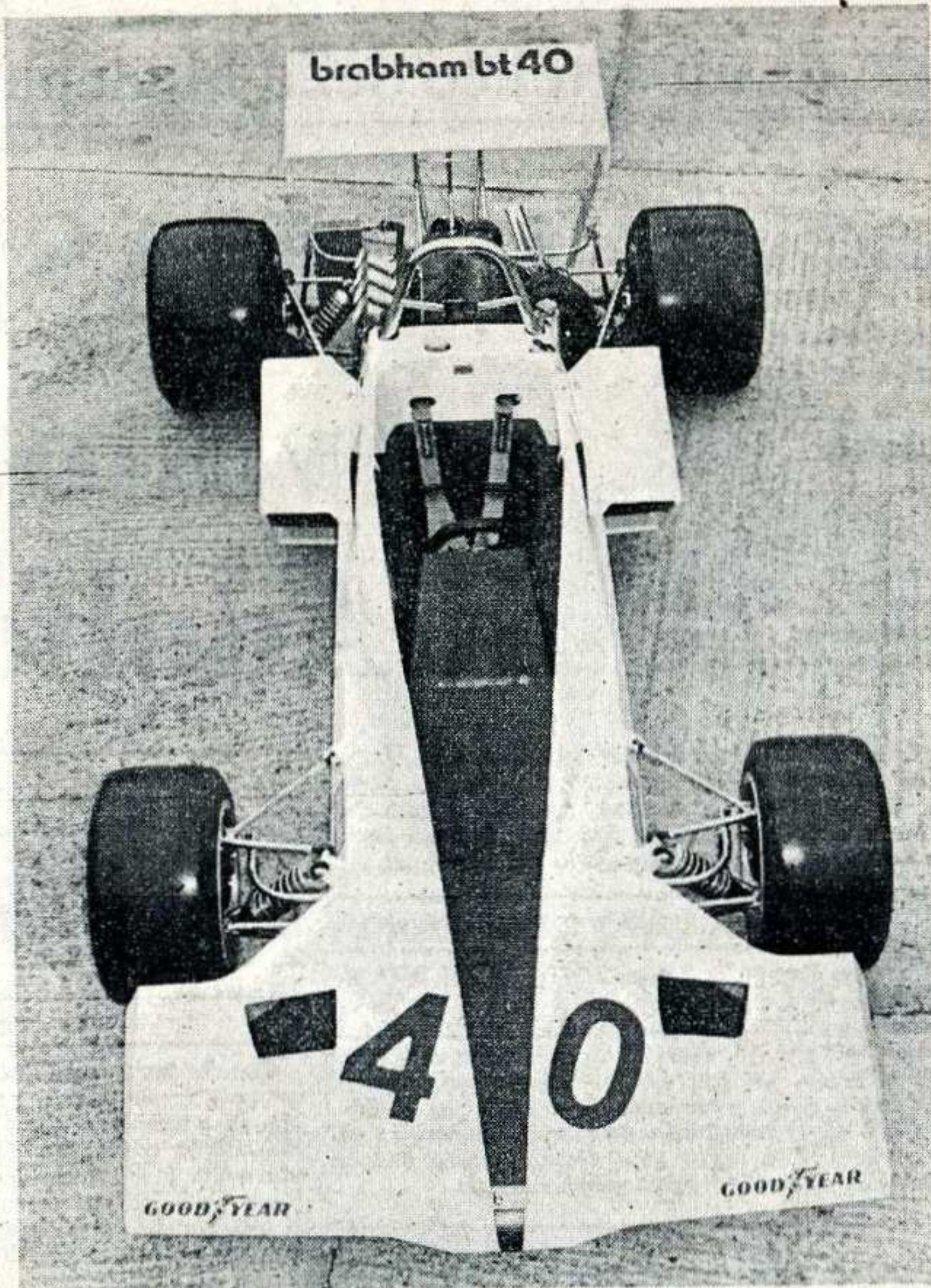


**Ecclestone crede  
al rilancio con  
questa monoscocca**

Sotto, il Chevrolet-Vega Cosworth attualmente montato sul primo esemplare costruito di Brabham BT 40 di Formula 2

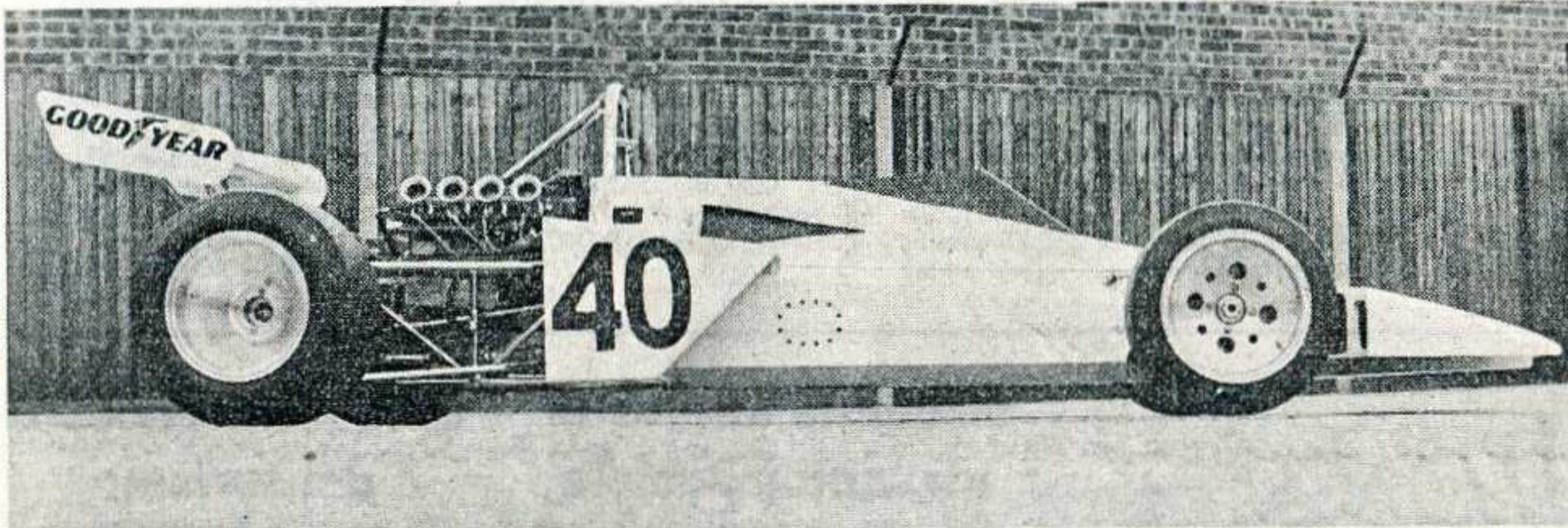


**Con questa  
B. 40 la  
BRABHAM**



La BT 40 ha una forma estremamente affusolata, con un frontale largo e piatto fornito di due prese d'aria per i freni. In alto a destra, i freni posteriori sono al centro, a destra il radiatore dell'olio

**ha perso la pancia**



La bellissima linea della nuova BT 40, adattabile alla F. 2, F. 3, F. Atlantic e F. B. La BT 40 è eccellentemente rifinita, e i suoi collaudi inizieranno quanto prima. Piloti del Team Reutemann e Watson

LONDRA - La « linea Brabham » è cambiata. La nuova BT 40, infatti, ricorda la BT 38 unicamente per i radiatori laterali e la loro caratteristica carenatura, mentre per tutto il resto ha una maggiore impressione di « leggerezza ». La nuova monoposto per la Formula 2, 3 ed Atlantic, insomma, non ricorda neppure lontanamente la linea « panciuta » tanto cara a Tauranac.

Con questo nuovo modello, il Motor Racing Developments (questa è la ragione sociale di quella Casa che normalmente si continua a chiamare « Brabham ») cercherà di riacquistare quella fetta del mercato che le è mancata nel 1972, per la non eccessiva fortuna che ha avuto la BT 38 presso i clienti privati. Bernie Ecclestone ha anche detto che probabilmente questo è stato l'anno meno fortunato per la MRD, e che spera che il nuovo modello possa incontrare nuovamente il successo di tanti precedenti modelli Brabham.

Disegnata da Geoff Ferris, la nuova BT 40 ha una monoscocca in cui si è ricercata in primo luogo la grande rigidità, utilizzando le ultime tecnologie e con una linea veramente nuova per la marca. Progettato basilamente per poter essere usata in tre categorie, la BT 40 ha mantenuto quanto di buo-

no c'era nella BT 38, ma ha una importante differenza nella rivestitura della scocca, che è in alluminio speciale per la versione F2-Atlantic-B, mentre è in acciaio per la F. 3. Consuete le ordinate interne in acciaio. Classiche pure le sospensioni, con i

**Anche la LOTUS  
con la GOODYEAR**

S. PAOLO - Dopo la Ferrari probabilmente anche la Lotus passerà ai Goodyear: è una questione finanziaria e forse anche una necessità poiché Peterson ha un contratto personale con questa marca.

gruppi molla-ammortizzatore montati esternamente sia davanti che dietro.

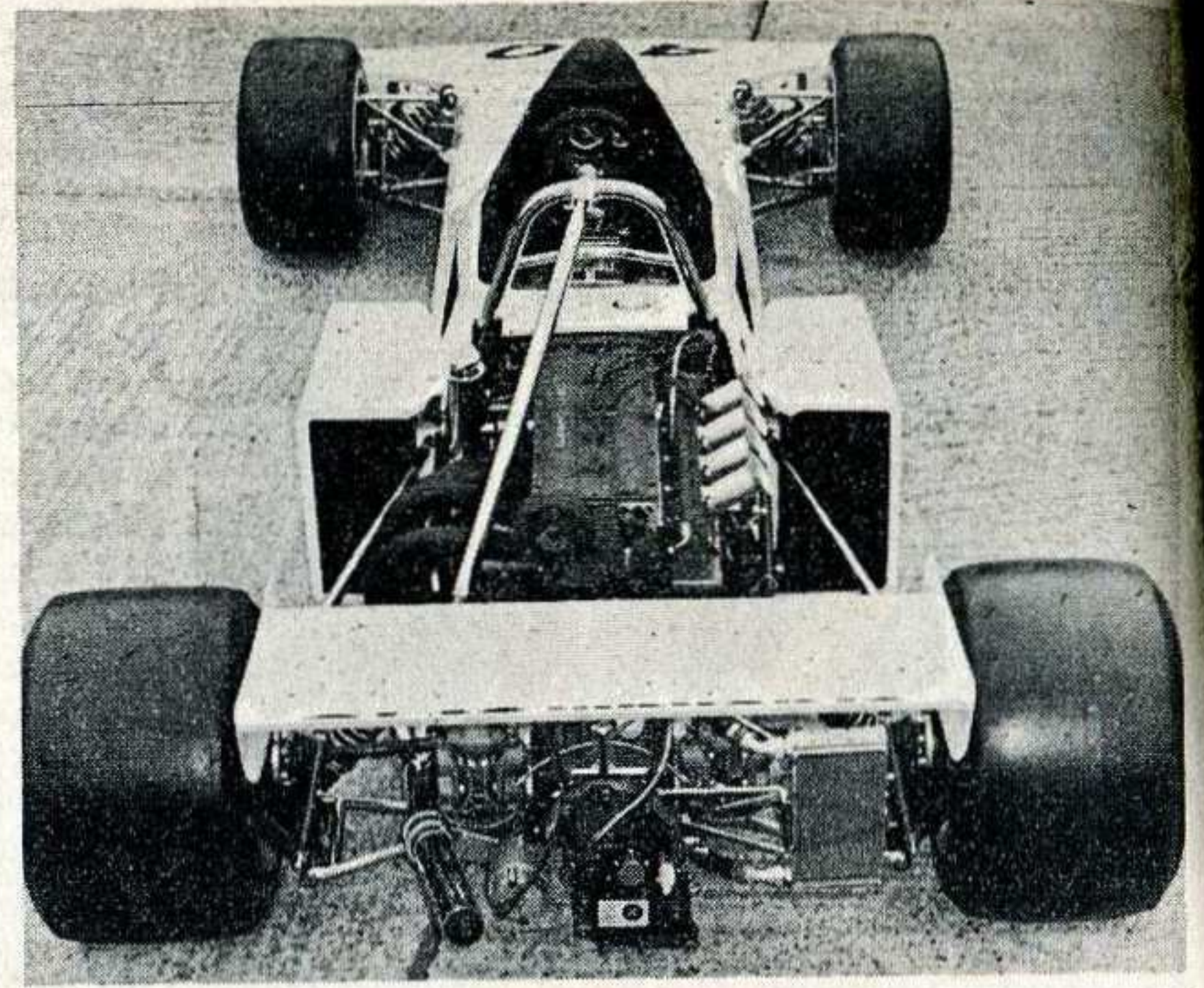
Di nuovo disegno i cerchi, fabbricati dalla Casa, mentre la versione F. 2 utilizza pinze freno Girling a quattro cilindretti. La BT 40 è dotata di un impianto estinguente Dupont, con due getti nell'abitacolo ed uno sul motore.

Il prototipo della BT 40, è dotato di un 4 cilindri Cosworth-Vega, ma naturalmente potranno essere utilizzati anche altri motori, come il BDE o il Jensen-Healey. Il motore è alloggiato in un telaio posteriore in tubi, bullonato alla scocca, che termina alle spalle del pilota. La versione F. 3 monta il nuovo cambio Hewland MK9, mentre le altre versioni possono montare l'FG 400 tipo Formula 1 oppure l'FT 200 consueto.

Per ora, il prototipo della Brabham BT 40 non ha ancora iniziato le prove di collaudo, che ad ogni modo sono imminenti. La vettura ha già suscitato molto interesse, fin dal suo annuncio, presso i probabili clienti, ma per ora non se ne conosce il prezzo.

Per quanto riguarda i suoi impegni '73, la Brabham BT 40 sarà pilotata ufficialmente da Reutemann e Watson, oltre che da Wilson Fittipaldi, i cui rapporti con la Casa rimarranno immutati rispetto a questa stagione. Infine, si attende anche la nuova F. 1 della Casa, che comunque ora è ancora sul tavolo da disegno. La Formula 1 verrà costruita in un nuovo capannone, a sud-est di Londra, nel quale le officine MRD si trasferiranno quanto prima.

David Hodges

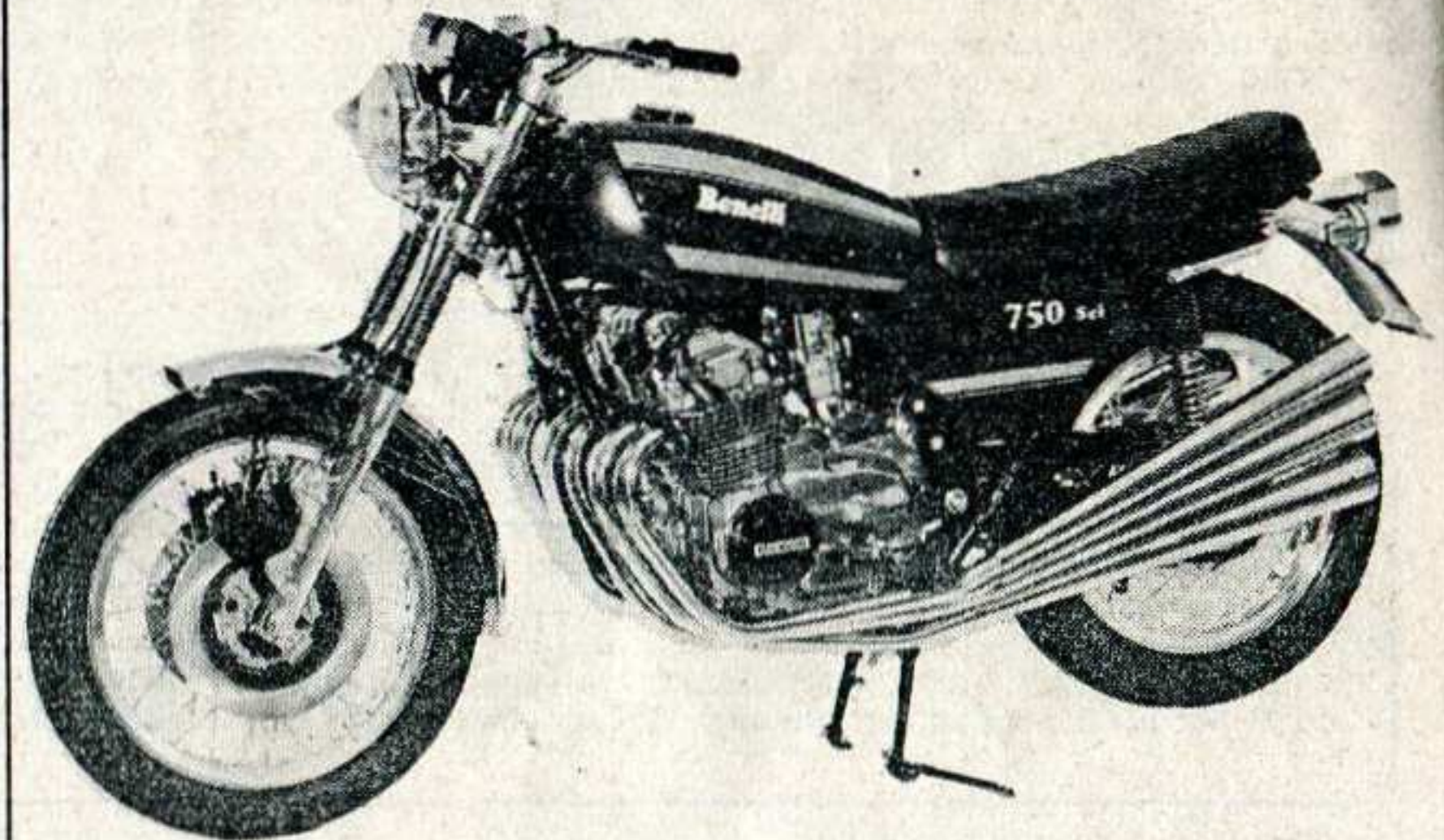


**De Tomaso ha presentato la sua 750 BENELLI**

**La moto che « ruba »  
tecnici alla PANTERA**

MODENA - Che cosa si può dire di una moto da turismo con un motore a 6 cilindri? Che è bella, naturalmente, ma anche che fa nascere un po' di soggezione. Vertice ideale di una piramide di novità sfornate a getto continuo da che Alessandro De Tomaso è divenuto presidente della

La Benelli 750 « sei » si distingue anche per l'ottima riuscita stilistica, con un accurato studio estetico anche di particolari secondari — come la pompa dei freni o il cruscotto degli strumenti — cui non deve essere stato estraneo il centro stile della Ghia. Lo stabilimento di Pesaro è in



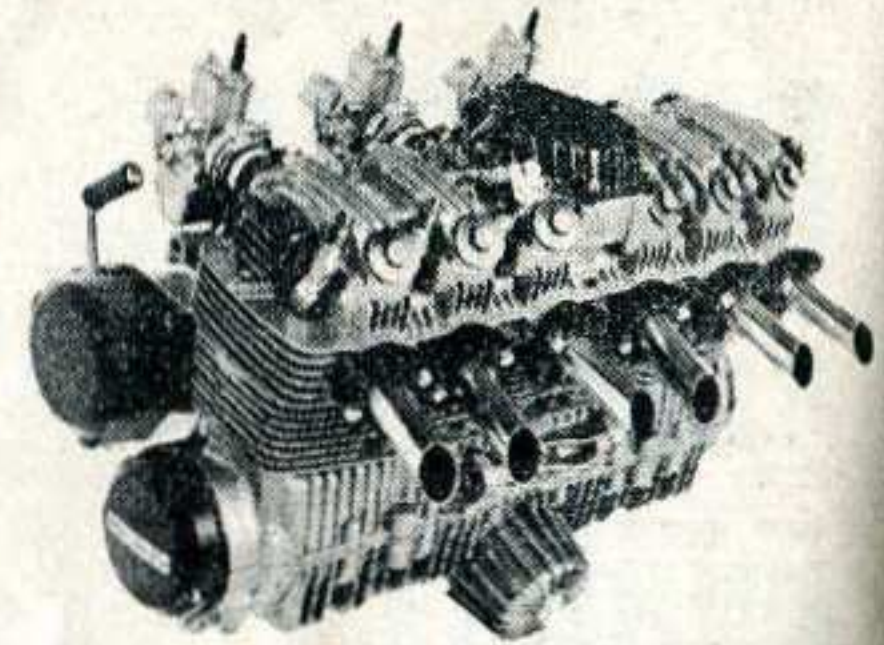
società pesarese, la Benelli 750 presentata la scorsa settimana a Modena pare chiaramente destinata a fare invidia ai costruttori di supermoto di ogni continente, giapponesi in particolare, i quali si sono visti battuti proprio in un campo nel quale parevano essere inarrestabili.

La 750 sei cilindri è il compendio di un periodo di studio e di lavoro particolarmente breve ed intenso, che ha impegnato al limite tutti i responsabili della De Tomaso Automobili, dal presidente al dott. Bussinello, all'ing. Bertocchi, al disegnatore Cirillo, che hanno passato questi mesi praticamente divisi a metà fra la De Tomaso a Modena e le sue Pantera e la Benelli a Pesaro.

Il motore è naturalmente la parte più interessante della moto. Si tratta di un sei cilindri in linea, monoalbero con distribuzione a catena, con albero motore in un solo pezzo a bielle smontabili, con cuscinetti lisci di tipo automobilistico quindi. Il cambio è a 5 velocità, mentre l'alimentazione è assicurata da tre carburatori Dellorto da 29 mm. Per quanto riguarda la potenza, chi ne avrà la capacità potrà scaricare a terra più di 75 CV, che uniti ad un peso veramente contenuto (220 chili) daranno alla Benelli sei cilindri delle accelerazioni folgoranti.

La grande elasticità e la perfetta equilibratura del motore a 6 cilindri rendono la nuova Benelli 750 un « mostro » anche per quanto riguarda la dolcezza di marcia, con possibilità di riprendere con la quinta inserita anche da velocità molto basse. La parte telaio è il frutto diretto delle esperienze Benelli nelle corse, con sospensioni oleodinamiche a doppio effetto ed un doppio freno a disco anteriore a comando idraulico di grande efficacia.

gran parte già attrezzato per la produzione in serie di questa supermoto, che verrà consegnata ai primi clienti probabilmente entro la primavera '73. Per il prezzo, riteniamo si aggirerà sul milione e mezzo di lire.



**IDENTI - KIT Motore:** 6 cilindri in linea verticale frontemarcia, raffreddamento ad aria. Alesaggio 56, corsa 50,6; cilindrata totale 747,7; rapporto di compressione 9:1; distribuzione monoalbero a catena; lubrificazione forzata, filtro a rete ed a cartuccia smontabile; avviamento elettrico ed a pedivella - **Potenza:** 76 CV a 9000 giri; coppia 7 kgm a 6850 giri - **Frizione:** a dischi multipli a bagno d'olio - **Cambio:** a 5 velocità trasmissione primaria mista, secondaria a catena - **Telaio:** in tubi d'acciaio a doppia culla chiusa, sospensione anteriore a forcella telescopica oleodinamica, posteriore a forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici regolabili - **Freni:** anteriore a doppio disco e doppia pinza a comando idraulico, posteriore a tamburo - **Cerchi:** lega leggera, da 18"; pneumatici per alta velocità anteriore 3,50-18", posteriore 4,00-18" - **Velocità:** oltre 200 km/h peso 220 kg.



Solo in **BRASILE**  
la **TEMPORADA**  
**FORMULA 2**

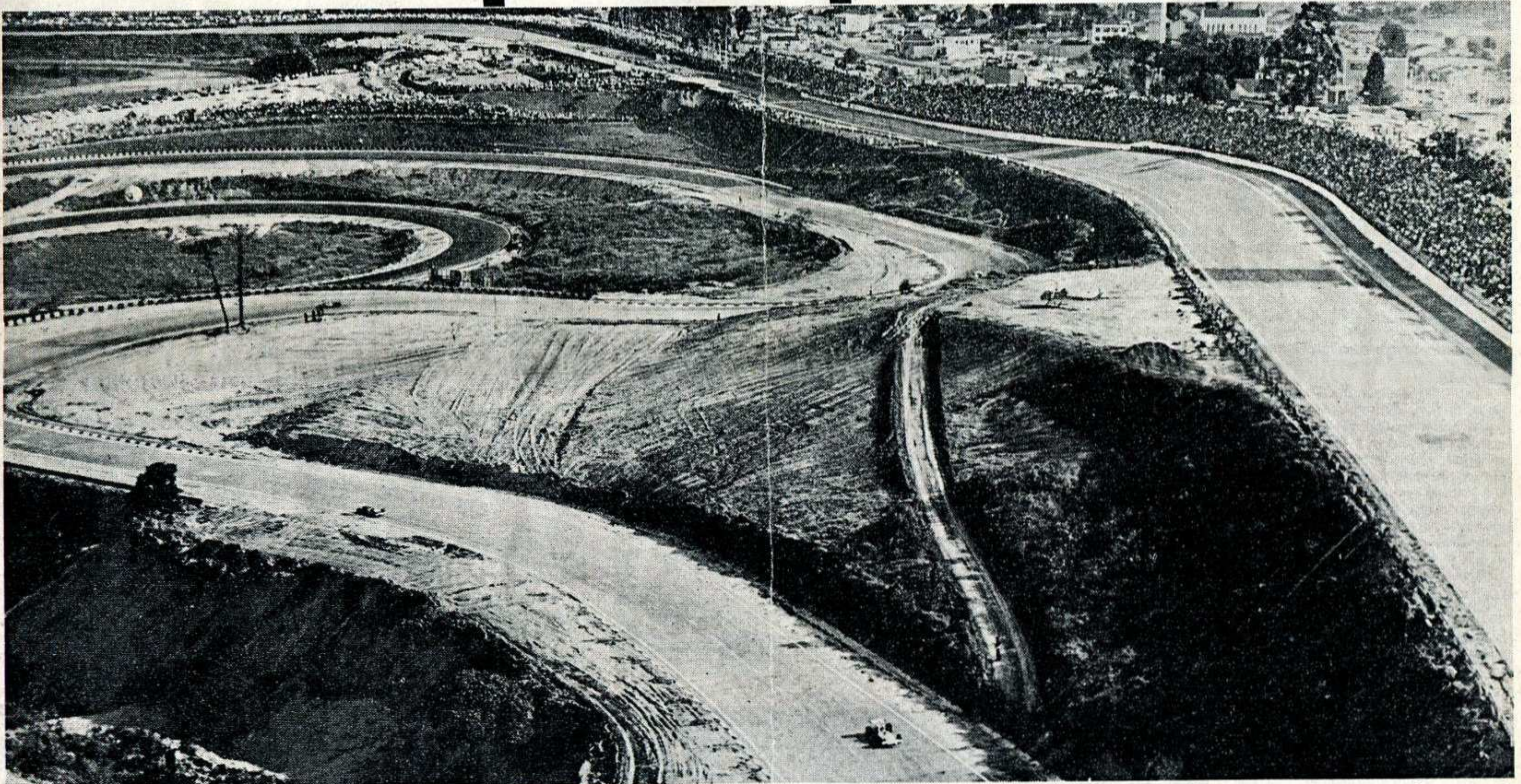
il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

**AUTO  
SPRINT**

# domenica **SPRINT**

Il campione del mondo **FITTIPALDI** fa trattenere il fiato ai suoi fans a **INTERLAGOS** per l'attacco di Schenken (4. De Adamich, 3 punti per il tricolore)

## 2" di suspense per **EMERSON**



Una visione aerea del bellissimo autodromo di Interlagos, a San Paolo del Brasile, largo e sicuro, lungo quasi 9 km, sul quale E. Fittipaldi ha conquistato una sudata vittoria

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

2. TORNEJO BRASILEIRO DE FORMULA 2 - Autodromo di Interlagos - San Paolo del Brasile, 29 ottobre 1972.

#### CLASSIFICA FINALE

(per somma di tempi)

1. Emerson Fittipaldi (Lotus) 28 giri in 1.15'43"54, media kmh 176,85; 2. Schenken (Brabham) 1.15'45"81; 3. Wilson Fittipaldi (Brabham) 1.17'15"09; 4. De Adamich (Surtees) 1.17'42"71; 5. Hunt (March) 1.18'00"69; 6. Purley (March) 1.18'23"47; 7. Dolhem (March) 1.18'56"51; 8. Lunger (March) 1.19'25"37. Giro più veloce: Schenken 2'40", media 179,100 kmh.

### De Adamich a più 10,5

Con il quarto posto nella gara di F.2 della Temporada brasiliana, a coefficiente «1» ai fini del Campionato Italiano di velocità assoluto, Andrea de Adamich ha guadagnato altri 3 punti consolidando il suo vantaggio su Merzario che ora è di 10,5 punti.

1. Andrea de Adamich	p. 105,5
2. Arturo Merzario	85
3. Nanni Galli	37
4. Sandro Munari	35

**S. PAOLO** - Sono rimasti tutto il giorno senza fiato i brasiliani accorsi a vedere il loro «Campeao do Mundo» sulla pista di casa. Prima, il fiato lo hanno usato per urlare durante tutta la prima manche, quando Emerson ha dominato da lontano con la tecnica del gatto che controlla i topi a piacimento. Nella seconda manche, però, il fiato lo hanno tenuto sospeso a causa di un Schenken pieno di grinta che ha avuto ben presto ragione di Peterson e poi dello stesso Fittipaldi e che ha cominciato ad andarsene guadagnando rapidamente fino a cinque secondi, il che significava lasciare ad Emerson l'esiguo margine di poco più di due secondi dei quasi nove che aveva accumulato con la vittoria della prima manche.

«Ero al limite» diceva Fittipaldi un po' frastornato a gara conclusa lasciando per un attimo i numerosi microfoni che accessissimi radiocronisti gli facevano sfilare sotto il naso «le gomme erano troppo morbide e non riuscivo a tenere la macchina in strada. Non ero sicuro di poter controllare Schenken fino alla fine e sono proprio contento di avere vinto».

Forse una mano ad Emerson l'ha data involontariamente Peterson, il suo futuro compagno nella Formula 1 che lo aveva seguito come un'ombra per tutta la gara: si era a quattro giri dal termine e Schenken era impegnatissimo per riuscire a strappare la vittoria al brasiliano, quando Peterson è partito in testa-coda nel curvone veloce prima dei box uscendo di strada. Forse il pensiero di poterlo imitare dopo una manche da dominatore, ha tolto a Schenken l'ultima possibilità di vittoria.

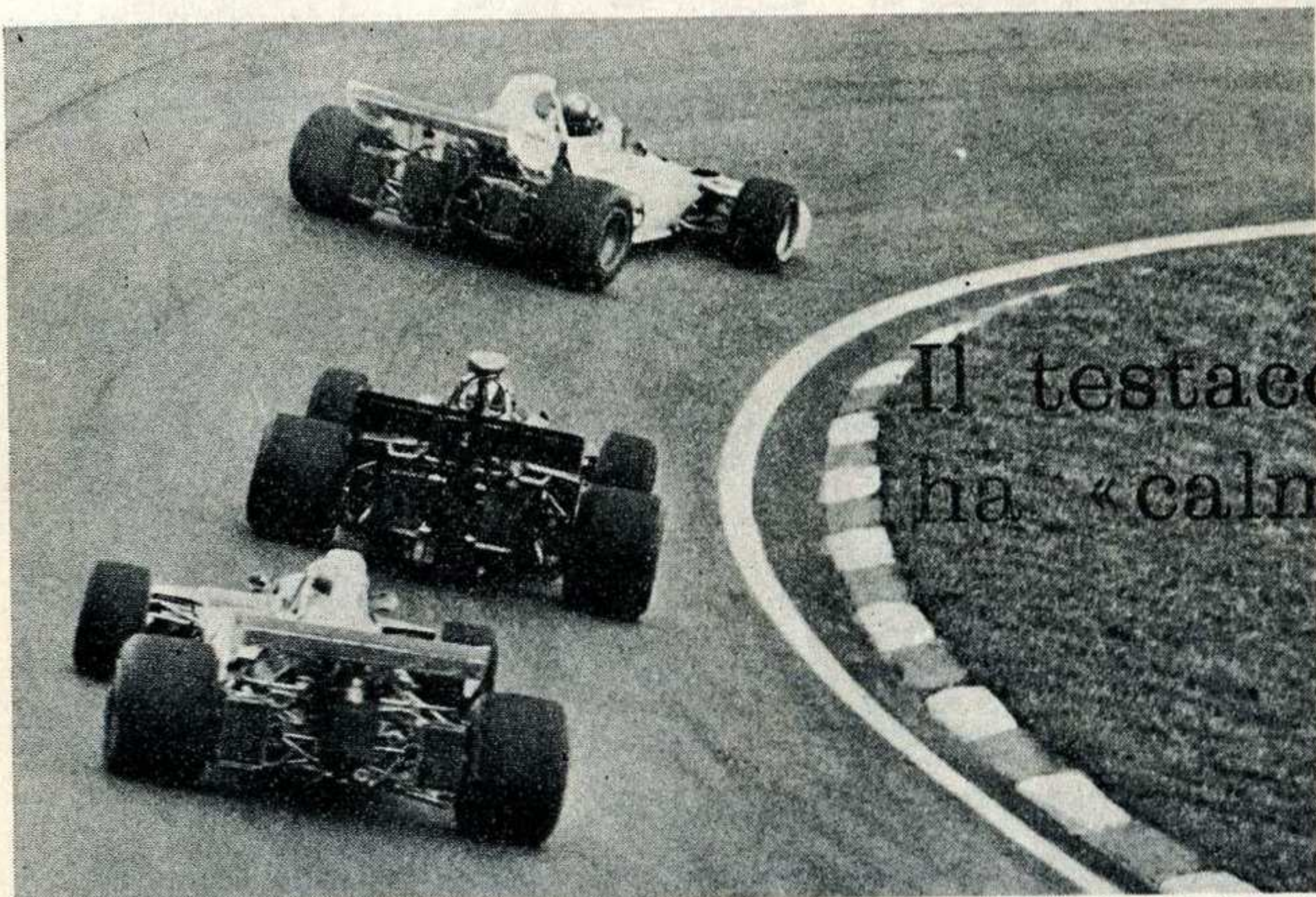
Così Fittipaldi ha potuto mantenere circa due secondi di vantaggio nella classifica per somma dei tempi, mentre Schenken ha portato al Team Rondel un risultato positivo a consolazione della eliminazione delle altre tre macchine che fino a quando erano state in gara avevano fatto parte del gruppo dei migliori.

Alle spalle dei primi due sono finiti Wilson Fittipaldi ed Andrea de Adamich. Per Wilson il terzo posto ha avuto quasi il sapore di una delusione, visto che dopo il miglior tempo in prova ed un avvio molto positivo le sue speranze erano più per una vittoria che per un piazzamento. Contento invece Andrea, che ha ottenuto un risultato di prestigio dopo una gara molto combattuta portandosi a casa anche tre punti per quel campionato italiano che sembra essere diventato il suo principale problema.

Dalla classifica, che vede in quinta e sesta posizione il sempre positivo Hunt e Purley, mancano alcuni animatori di questa bella gara: prima di tutti Regazzoni che è partito in ultima fila senza tempo ed ha rimontato fino a portarsi in quarta posizione per poi essere fermato da un difetto di pescaggio della benzina dal serbatoio. Poi Halwood e Peterson, anche loro autori di rimonte mozzafiato e poi fermati quando erano nelle prime posizioni. Ma i più sfortunati sono stati certamente Pace e Pescarolo che si erano visti assegnati i temutissimi neomologati motori in alluminio e che hanno subito la stessa sorte in gara: rottura del motore.

Gabriela Noris





Wilson ed Emerson Fittipaldi sono stati protagonisti nel « loro » autodromo, l'uno in prova l'altro in corsa. Eccoli davanti a Reutemann nel corso del G.P. di Formula 1 disputatosi nel marzo scorso

**SAN PAOLO** - Il campionato sud americano di F. 2, che doveva svolgersi su cinque prove, poi ridotte a quattro equamente divise tra Brasile ed Argentina, è ritornato ad essere la Coppa Brasile di Formula due per l'inaspettata rinuncia dell'Argentina ad organizzare le sue prove.

Le cause di questa rinuncia non sono note, anche se si parla di problemi economici. Pare comunque che ad una obiettiva difficoltà di carattere politico ed economico si debbano aggiungere commenti non troppo positivi sulla F. 2 fatti da personaggi influenti sul club organizzatore come Manuel Fangio e forse lo stesso Carlos Reutemann, che ha avuto una cattiva stagione europea e a cui non sarebbe piaciuto correre davanti al suo pubblico in condizioni di inferiorità.

Così i 20 invitati alla Temporada saranno qui per le due corse di San Paolo più una terza di cui non è ancora definito nulla ma per la quale Scavone e la TV Globo si stanno impegnando a fondo, in modo da rispondere almeno in parte alla « defezione » contrattuale subita dai piloti che erano venuti qui per quattro gare. Si tratta, tra le altre cose, di un gruppo di piloti di primissimo piano che rappresentano il meglio della stagione europea, a cui si aggiungono ben 6 brasiliani guidati dal « campeao do mundo » Emerson Fittipaldi, che ha la sua Lotus 69 dipinta di giallo e verde e con un nuovo sponsor. Poi c'è Wilson Fittipaldi, la cui Brabham è sempre più carenata e sempre più bella e Carlos Pace, con la nuova TS.15.

Gli altri tre brasiliani sono Lion Duarte con la Surtees TS10 e gli esordienti Pedro Victor De Lamare e Silvio Montenegro che hanno le due March ex-ufficiali. Anche Regazzoni ha la March uguale a quella di Dolhem, entrambe a radiatore anteriore del team Arnold diretto dall'italia-

no Angeleri.

Il Team Rondel ha lasciato in Inghilterra la Rondel-Motul portando le quattro Brabham BT38 ormai tutte identiche coi nuovi musci e radiatori anteriori. Oltre ai soliti Schenken, Wolleck e Pescarolo, il team dispone di Peterson che ha preso il posto del rinunciario Reutemann.

Come la Surtees, anche la Rondel dispone di un motore BDA con blocco in alluminio che è stato omologato qualche giorno fa con un tempismo degno della peggior tradizione dei nostri organi internazionali. Con i suoi 2000 cc esatti ed una quindicina di cavalli in più, questo motore dà già una anticipazione delle potenze del prossimo anno.

L'ultima Brabham è quella di Jaussaud che si è unito all'ultimo momento al gruppo di « emigranti » con l'obiettivo di conquistare punti per il campionato di Francia ora che Cevert e Beltoise lo hanno superato. Meno bisognoso di punti ma con lo stesso obiettivo è de Adamich, l'unico italiano del gruppo, che ha la Surtees TS10 come il neocampione d'Europa Hailwood e l'argentino Carlos Ruesch. Il quadro è completato da Morgan, cui è stata affidata la Chevron B20 ufficiale e Purley, Lunger e Hunt con le March.

La fama di molti piloti ed il campionato del mondo conquistato da Fittipaldi creano un grande interesse da parte del pubblico brasiliano, che proprio in questi due ultimi giorni è venuto a conoscenza della notizia (data dal nostro giornale tre settimane fa) della costituzione di una squadra brasiliana per il '74. La notizia, riportata in esclusiva da uno dei più importanti quotidiani di San Paolo, non aggiunge molto a quanto da noi già segnalato e verrà data ufficialmente nei prossimi giorni dai rappresentanti del Governo.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

**S. PAOLO** - Nella prima delle due manche su cui si articola la gara F. 2, Emerson parte subito « in tromba » con la classe del campione e guadagna una cinquantina di metri su suo fratello Wilson che a sua volta distacca Morgan,

di ritornare al sesto posto.

La seconda manche viene ritardata di una cinquantina di minuti per un incidente durante il giro di ricognizione occorso al brasiliano Montenegro. Partono così in 15 e tra gli appiedati ci sono ben tre piloti della Surtees: Pace, Hailwood e Ruesch oltre a Wol-

# Il testacoda di PETERSON ha « calmato » SCHENKEN

Schenken, Pescarolo e de Adamich. Basta un giro perché il gruppo dei primi si completa con Peterson, Hailwood e Regazzoni, che in circa otto chilometri sono riusciti a rimontare quasi tutti.

Peterson al primo passaggio è già quarto, dopo aver superato anche de Adamich e Pescarolo, mentre Hailwood è settimo ma affianca il francese e l'italiano proprio sulla linea del traguardo.

Mentre Emerson continua indisturbato con un vantaggio che si è andato via via consolidando, cominciano i problemi per Wilson che deve tenere a bada Schenken, Peterson, Morgan, Hailwood, Pescarolo e de Adamich. Poi Morgan fa una sbandata e perde alcune posizioni e de Adamich accusa un calo del motore che gli fa perdere il contatto dai primi.

leck.

Emerson è ancora una volta il più veloce, ma Peterson e Schenken gli si attaccano all'alettone e non lo mollano di un solo metro. Wilson è quarto e precede Pescarolo, Morgan, Purley, de Adamich e gli altri. Sembra che Emerson voglia limitarsi a controllare la situazione e godere del suo vantaggio di circa nove secondi accumulati nella prima manche, ma Schenken non è dell'idea e dopo aver superato Peterson tenta più volte di passare il brasiliano fino a riuscirci al quinto giro. Peterson fatica a tenere il ritmo dei primi due e perde qualche metro ed alle sue spalle Pescarolo tenta ripetutamente di superare Wilson, mentre de Adamich si è liberato di Purley e Morgan ed è tornato sesto.

Schenken, in testa, prende rapidamente il largo e guadagna quattro secondi al campione del mondo con una facilità che nessuno si sarebbe aspettata. Sembra quasi che al brasiliano debba sfuggire la vittoria che pareva già sua. Le cose non vanno meglio per Wilson che compie un testacoda proprio davanti a Pescarolo che lo supera prendendolo il quarto posto.

## Regazzoni si fa sotto

E' invece Regazzoni a farsi sotto per cui le prime posizioni al settimo dei quattordici giri sono le seguenti: Emerson poi Wilson, Schenken, Peterson ed Hailwood in lotta serratissima tra loro, subito dietro Regazzoni, Pescarolo, de Adamich e Wolleck completano il gruppo dei primi dietro al quale c'è Ruesch che precede Morgan e Duarte che poco dopo entreranno in collisione e faranno un testacoda in coppia per poi ripartire ultimi.

La lotta per il secondo posto si fa sempre più accesa e Wilson è ormai ridotto ad una difesa disperata che non sembra poter durare a lungo. Infatti, forse spinto a rischiare un po' di più dal fatto che Hailwood ha superato Peterson e si fa minaccioso alle sue spalle, Schenken infila il brasiliano e passa secondo. Nello stesso giro anche Hailwood, Peterson e Regazzoni riescono ad avere la meglio su Wilson che retrocede in sesta posizione in lotta con Pescarolo. Poco dopo Hailwood rompe il motore e segue la sorte già capitata al suo compagno di squadra Pace che per l'ennesima volta non può far vedere di cosa è capace al suo pubblico.

Le ultime battute non mutano la situazione, con Fittipaldi sempre tranquillo in testa e Schenken definitivamente secondo, unico impreveduto il ritiro di Regazzoni a causa della mancanza di pescaggio della benzina dal serbatoio. Questo consente a de Adamich

## Peterson fuori pista

Andrea è sempre sesto con Hunt alle spalle, mentre Morgan è fermo per il motore. Un giro dopo tocca anche a Pescarolo il ritiro per la rottura del motore, così come a Jaussaud che era stato piuttosto opaco nella prima manche ma che ora era risalito benissimo fino a superare lo stesso de Adamich.

Gli ultimi giri vivono sulla lotta a distanza tra Schenken e Fittipaldi: il distacco tra i due resta a lungo immutato, poi Schenken strappa ancora un secondo e la vittoria assoluta è in gioco per poco più di due secondi in tutto. A infrangere la suspense di questi ultimi minuti si intromette Peterson che sembrava essere ormai tranquillo in terza posizione e che invece esce di strada distraendo forse Schenken per quell'attimo necessario in questo incertissimo finale.

Schenken taglia così primo il traguardo ma a Fittipaldi tocca la vittoria finale. Wilson è terzo e precede de Adamich che ha controllato facilmente un tentativo di ritorno di Hunt negli ultimi giri.

g. n.

## Le prove torride

**SAN PAOLO** - Un caldo estivo che in una sola giornata è costato a San Paolo molte centinaia di disidratati ha accolto la « tribù » europea della Formula due. Con questo clima, nelle prime prove di venerdì, solo alcuni si sono impegnati a fondo mentre gli altri hanno avuto da fare con la messa a punto delle macchine, i problemi di surriscaldamento non nuovi per i BDA e la conoscenza del lungo e difficile circuito di Interlagos.

Chi, spinge subito a fondo sono Wilson ed Emerson Fittipaldi. Soprattutto il primo fa una serie di giri velocissimi riuscendo a portarsi ben presto sotto il record delle F. 2 che aveva segnato Peterson lo scorso anno con 2'42"6. Tra il 2'42"4 di Wilson ed il 2'42"8 di Emerson si infila però Morgan che abbassa anche lui il record al suo primo contatto con la pista e su di una macchina mai guidata prima d'ora, la Chevron B 20.

Anche Pace si impegna molto, ma la TS 15 è troppo nuova per andare subito bene per cui resta anche alle spalle di Schenken e Pescarolo in sesta posizione. Completamente fuori dalle posizioni alte della classifica Hailwood, Peterson e Regazzoni: per i primi due i guai sono di poco conto (elettrico e cinghia di alimentazione), mentre a Regazzoni si sfilava un manicotto dell'acqua che costa la guarnizione della testa al motore. Tutto sarebbe rimediabile se sabato non piovesse disperatamente.

Passando dal caldo torrido al freddo, e dall'asciutto al bagnato, nessuno riesce ad avvicinarsi ai limiti di

COSI' (IN 20) AL VIA		
WILSON FITTIPALDI Brabham BT 38 2'42"4	DAVID MORGAN Chevron B 20 2'42"5	EMERSON FITTIPALDI Lotus 69 2'42"8
TIM SCHENKEN Brabham BT 38 2'43"1	HENRY PESCAROLO Brabham BT 38 2'43"3	
CARLOS PACE Surtees TS 15 2'43"9	BOB WOLLECK Brabham BT 38 2'44"2	ANDREA DE ADAMICH Surtees TS 10 2'44"5
J. PIERRE JAUSSAUD Brabham BT 38 2'45"2	JOSE' DOLHEM March 722 2'45"7	
CARLOS RUESCH Surtees TS 10 2'46"3	LION DUARTE Surtees TS 10 2'46"3	JAMES HUNT March 712 2'47"1
RONNIE PETERSON March 722 2'47"6	BRETT LUNGER March 722 2'47"9	
SILVIO MONTENEGRO March 722 2'50"4	MIKE HAILWOOD Surtees TS 10 2'50"9	DAVID PURLEY March 722 2'52"5
VICTOR DE LAMARE March 722 2'52"6	CLAY REGAZZONI March 722 senza tempo	

venerdì ed i tre migliori tempi sul bagnato di Peterson, Schenken ed Hailwood hanno un valore puramente platonico.

Regazzoni invece non ha neppure la soddisfazione di riscattarsi sul bagnato perché la sua macchina a cui è stato messo un nuovo motore non vuole andare per un guasto introvabile all'impianto di alimentazione. Malgrado venga cambiato ogni pezzo che potrebbe essere responsabile del gua-

sto, la causa non si trova e lo svizzero rimane a piedi tutto il giorno e deve accontentarsi di partire in ultima fila senza tempo.

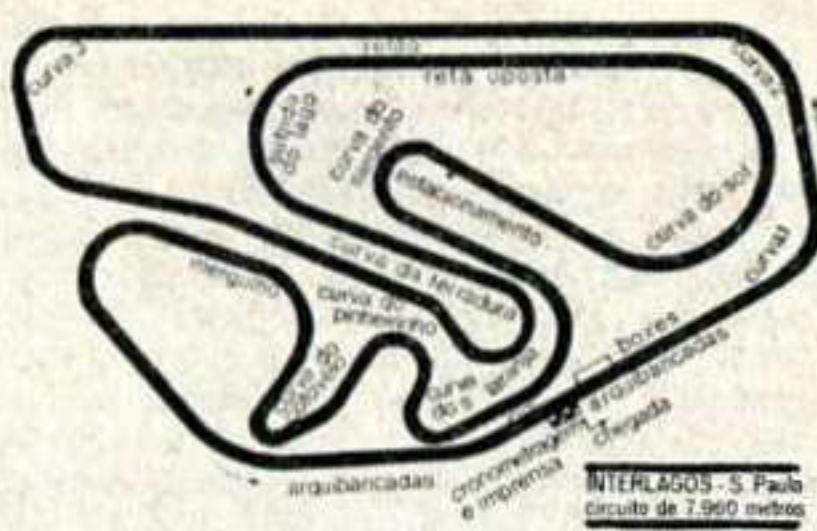
Anche Andrea de Adamich resta un po' male per il cambio del clima: il suo ottavo tempo di venerdì non può essere migliorato col motore fresco montato per il sabato. Si tratta comunque di una prestazione positiva per essere al suo primo contatto con la pista.

V8eBlogScans





Come si guida  
a Interlagos



Più «completo»  
del Nurburgring

SAN PAOLO - L'autodromo di Interlagos penso sia uno dei più belli del mondo, ed è veramente un peccato che solo ora il Brasile si sia deciso a mettere in calendario una gara mondiale di Formula 1. Pensare a dove noi dobbiamo andare a correre a volte in Europa e sapere che qui a San Paolo esiste un impianto di tal genere...! Sarebbe ora che i brasiliani pensassero a mettere in calendario anche una gara per il mondiale Prototipi, perché una mille chilometri o una sei ore sfrutterebbe ancora meglio le caratteristiche della pista che ha dei boxes abbastanza grandi ed una lunghezza di quasi 9 km per cui il problema di vetture veloci e lente o i doppiaggi troppo soventi sarebbe ridotto di molto.

La pista è molto impegnativa, e forse si deve gustare di più con una vettura con tanti cavalli, più certo di quelli di un formula 2, perché spesso ci si sente un po' a corto di potenza rispetto alla larghezza della strada. In ogni caso ecco che cosa succede col mio formula due Surtees. Con dei rapporti al cambio praticamente uguali a quelli di tutti gli altri.

Passo davanti ai boxes già in quinta sugli 8500 giri circa (240 kmh) con un leggero dossi, in curva al quale devo alleggerire pochissimo e contemporaneamente sterzare a sinistra per un curvone tipo Indianapolis da quinta quasi pieno, curvone che vedo dopo che ho cominciato a sterzare a sinistra. Esco larghissimo a destra (la pista qui sarà larga almeno 20 metri) e sempre con un'unica traiettoria entro in pieno in quinta in un secondo curvone a sinistra.

Rettilineo lunghissimo, in discesa, 9000 giri di quinta e 260 kmh che per una F. 2 sono veramente abbastanza. Ai cento metri, frenata e cambio quinta-quarta per doppio curvone a sinistra in unica traiettoria, da cui esco a circa 8000 giri.

Rettilineo in salita dove scarico tutta la quarta e proprio ai 9000 giri freno, tagliando una «esse» che mi porta ad una curva a sinistra da seconda. Curva

molto lunga, con grande derapage alla fine per cambio pendenza da salita a discesa.

Appena fuori dalla curva cambio in terza, discesa in rettilineo, metto la quarta e con una leggera staccata entro in un altro lungo curvone a destra che porta ad una salita. Esco un po' basso di giri in quarta, ma poi ho un rettilineo in cui la scarico completamente e quando ho preso esattamente 9000 alleggerisco per entrare in una lunghissima curva a destra da quarta con la strada che a metà curvone da salita passa a discesa.

Anche qui il posteriore tende a derapare e nel rettilineo in discesa arrivo nuovamente a 9000 in quarta. Frenata, quarta-seconda e curva a sinistra con la strada che ritorna in salita. Anche qui derapage in uscita, tagliando subito verso destra e mettendo la terza per una curva a destra in terza quasi in pieno. Tiro tutta la terza e poi la frenata per curva da seconda stretta, con strada che in uscita va in discesa e controcurva sempre in seconda a sinistra. Seconda-terza in salita, leggermente a destra e frenata con cambio in seconda o alcuni addirittura in prima per una specie di tornante a destra che è la curva più lenta di Interlagos.

Seconda-terza con curva in pieno a sinistra in discesa, breve rettilineo, quarta e strada in salita. Frenata, quarta-terza e curvone lungo a sinistra in salita che porta ad una specie di rettilineo dei boxes. Esco in terza, quarta proprio prima di una curva a sinistra senza problemi in pieno, poi quinta prima di altra curva a sinistra in pieno senza problemi e passo davanti ai boxes.

Come vedete, una pista lunghissima con salite discese e tutti i tipi di curve possibili, direi quasi più completa dello stesso Nurburgring, anche perché qui andare al limite con una Formula 1 deve essere più impegnativo della stessa pista tedesca.

Andrea de Adamich

M. FREVILLE « amministratore FIA » è scettico sui « sindacati-da-corsa »

« La CSI non pensa solo alla F. 1 »

Ospite straordinario dell'ACI per il X convegno delle Commissioni turistiche tenutosi a Bologna, il signor Jean Jacques Freville, segretario generale della FIA e reggente ad interim della segreteria della CSI in attesa della nomina di un sostituto del defunto Mr. Treu. Un incontro imprevisto e una ghiotta occasione da non lasciarsi sfuggire, per ascoltare dalla voce di uno veramente addentro alle questioni internazionali quali siano le reazioni del massimo organo automobilistico alla nascita della nuova associazione Grand Prix International.

Monsieur Freville, che dall'aspetto sembrerebbe più inglese che francese, proprio dei figli d'Albione ha la parola calma e pacata anche se si esprime correttamente in italiano così da non creare imbarazzo su possibilità di equivoci. Si presta volentieri alle nostre domande, premettendo tuttavia che AUTOSPRINT è un po' cattivello nel commentare la situazione dello sport italiano in rapporto alla politica internazionale dell'automobile.

« E' difficile poter valutare, senza essere presenti — dice Mr. Freville — quale cumulo di interessi siano in gioco e come le idee dei vari rappresentanti nazionali possano cozzare le une contro le altre. Accontentare tutti è difficile e pertanto si ricorre alla politica del compromesso senza il quale, volendo intervenire d'autorità, tut-

to crollerebbe. Anche i vari gruppi o associazioni nate al di fuori della CSI, come la GPDA, i costruttori, gli organizzatori, non sono ben sicuri di quello che desiderano in quanto oggi sono pronti a fare una richiesta, per cambiarla poi al più tardi una settimana dopo ».

Portando il discorso sulla nascita della G.P.I. si nota una certa reazione nell'interlocutore che, però, dice, a proposito del tanto sbandierato rispetto alle norme FIA e CSI, che non capisce le nostre remore perché « nel suo seno vi sono personaggi che fanno parte della CSI ». Quando gli facciamo presente che in Italia la posizione assunta dalla CSAI nei confronti della nuova associazione è di netta chiusura e che alcune persone o società (vedi l'ing. Baccigalupi e l'autodromo di Monza) sembra siano state invitate ad uscirne, Mr. Freville esclama:

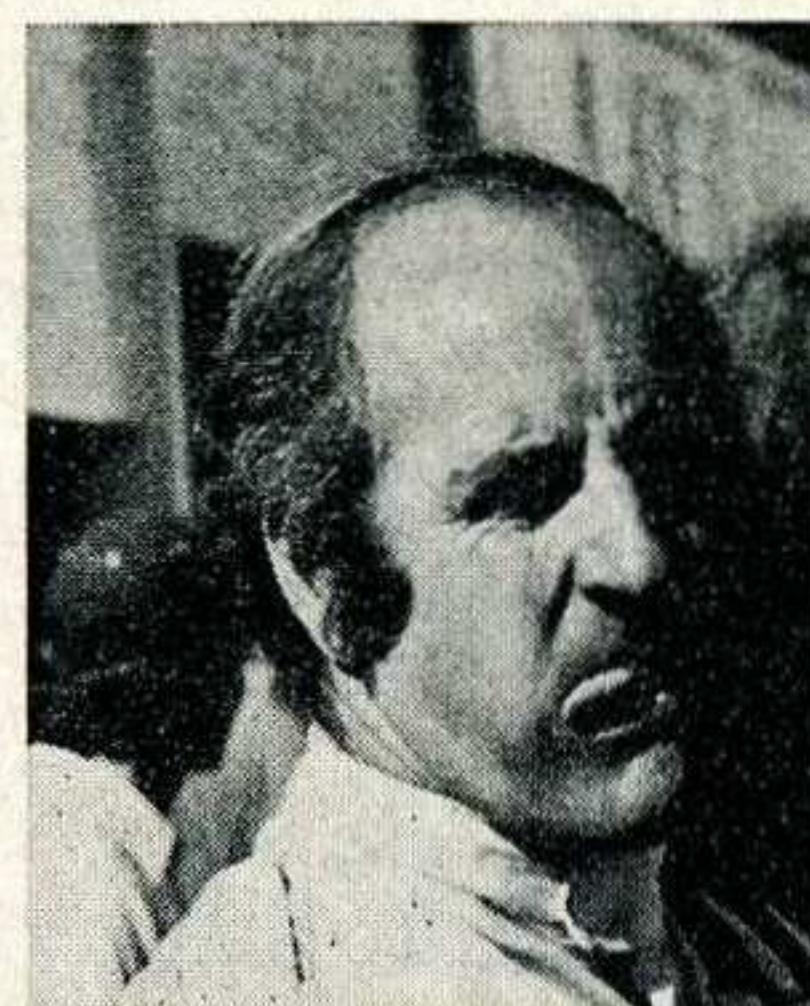
« E' tutta una questione di politica nazionale. Noi alla CSI abbiamo preso atto delle buone intenzioni del gruppo, ma il problema non è stato affrontato con la dovuta completezza in quanto la notizia ci è giunta al termine delle nostre riunioni di Parigi. Ne discuteremo sicuramente, ma vorrei farle notare che lo sport dell'automobile non si identifica nel solo campionato della F. 1; vi sono decine di migliaia di licenziati che praticano del vero sport che seppure non si può de-

finire dilettantistico, almeno sotto il profilo di « amateur » lo si deve difendere e tutelare. Vi sono nazioni nel quale il nostro sport è già popolare, ma ve ne sono altre che si affacciano in questo momento nel mondo dell'automobilismo sportivo. E' proprio per tutelare gli interessi di queste nazioni che la FIA e la CSI debbono guardare alla generalità e non all'interesse di singoli gruppi. Credo pertanto che lo sport automobilistico non possa confondere certi suoi interessi economici e di settore con quelli regolamentari. Questo è il nostro compito, la nostra prerogativa e in questo senso opereremo ».

Ci sembra che il signor Freville, anche se si dichiara soltanto un « amministratore » della FIA, abbia delle idee ben chiare.

● La GTE SCIMITAR è stata dotata dalla Reliant Motor Co. di un cambio manuale a quattro velocità, Ford 2614E, che differisce da quelli montati sui modelli Overdrive e Automatic per il rapporto al ponte. La vettura può raggiungere la velocità massima di 197 kmh.

● In Inghilterra è stato annunciato un aumento del prezzo delle Fiat, che ammonta in media al 4 per cento.



Sì, HULME deve mordersi proprio la lingua. Nel '71 perse il titolo CAN-AM contro il suo « vice » REVSON, quest'anno la resa McLAREN è stata totale alla PORSCHE di FOLLMER (a destra)

FOLLMER anche  
a RIVERSIDE

RIVERSIDE (Cal.) - Questa di Riverside era l'ultima tappa del challenge Can-Am e George Follmer, bissando il successo riportato quindici giorni or sono a Laguna Seca, ha pienamente confermato il diritto a fregiarsi dell'ambito titolo di campione Can-Am. Il secondo (!) pilota della squadra di Roger Penske aveva conquistato la posizione al palo, costringendo il numero uno Mark Donohue ad accontentarsi della seconda poltrona e togliendo ancora un po' di lustro a quelle McLaren un tempo padrone assolute di questa competizione.

Lungo il tracciato di km 3,040, favoriti da una tiepida giornata di sole, avevano preso posto oltre 55 mila spettatori che volevano assistere alle ultime battute di questa corsa milionaria, che come sempre è ricca di imprevisti e che ha visto nelle prove allinearsi l'inglese Mike Parkes, attuale dirigente tecnico Filipinetti, tornato alle gare con una Ferrari 512 M del suo patron svizzero venduta a un americano.

Al via, Follmer scattava in testa tallonato da Donohue, mentre si accodavano al duo di Penske l'ex campione Peter Revson, Jackie Oliver, Denis Hulme e François Cevert. Follmer continuava indisturbato nella sua marcia di testa e al termine dei primi 25 giri il suo vantaggio sul compagno di squadra era di oltre 6", mentre Cevert si faceva sotto sorpassando prima Oliver e quindi Denis Hulme.

La corsa si movimentava verso il 38. giro quando Cevert era costretto ad abbandonare per la rottura dell'asse di trasmissione; ne approfittava Oliver che saliva in quarta posizione, mantenendola poi sino alla fine. Anche la vettura di Hulme accusava la stanchezza e a poco a poco retrocedeva prima in settima posizione per poi abbandonare definitivamente.

Follmer, nonostante la magnifica tenuta di gara, vedeva la lunga ombra di Donohue avvicinarsi e al 45. giro ad inseguimento compiuto, Mark Donohue conquistava la prima posizione. Gioia di breve durata per il biondo conduttore che dopo aver percorso cinque giri al coman-

do, per l'afflosciamento del pneumatico posteriore sinistro doveva rientrare ai boxes venendo superato anche da Revson. Cambio velocissimo e immediato rientro in gara, ma ormai la corsa volgeva al termine cosicché il pilota della Porsche non poteva neppure avvicinare Revson.

Dopo la bella vittoria, George Follmer abbracciava Penske che in preda a comprensibile entusiasmo dichiarava: « Speriamo l'anno venturo di potere ripetere la

CORSA A RIVERSIDE - Ultima prova del Challenge CAN-AM - Riverside, 29 ottobre 1972.

CLASSIFICA

1. George Follmer (Porsche-Penske) che compie i 61 giri alla media di kmh 197,280; 2. Peter Revson (McLaren M20); 3. Mark Donohue (Porsche-Penske); 4. Jackie Oliver (UOP-Shadow); 5. David Hobbs (Lola Steed).

CLASSIFICA FINALE (provvisoria) del CAN-AM '72:

1. George Follmer, punti 130; 2. Mint Minter, 69; 3. Denis Hulme, 65; 4. Mark Donohue, 62; 5. François Cevert, 59; 6. Peter Revson, 48; 7. Jackie Oliver, 37; 8. David Hobbs, 35; 9. Peter Gregg, 28; 10. Lothar Motschenbacher, 26.

performance. Sarà un'annata dura finanziariamente parlando, ma il monte premi è allettante e teneremo ».

Si è conclusa quindi anche questa edizione del challenge Canadian-American che ha fatto registrare il fatto nuovo della vittoria di una vettura con turbo compressore. La Porsche - L e M Penske succede così alla McLaren che dopo cinque anni di incontrastato dominio deve cedere lo scettro di una delle più prestigiose competizioni mondiali.

Lino Manocchia

● Quale risultato delle sue conversazioni con Richard Vignoles rappresentante della G.R.D. a Montevideo, il campione uruguayano di F. 2 Pedro Passadore proseguirà la sua attività nel 1973, in Europa, al volante di vetture F. 3 G.R.D. pagando il noleggio della vettura. Se i risultati saranno buoni, Passadore ha ricevuto assicurazione da Vignoles che gli verrà affidata una macchina ufficiale.

● La nuova PEUGEOT 104, nata dalla collaborazione della casa francese con Pininfarina, verrà messa in vendita al prezzo di listino di lire 1.240.000, comprensivo di cinture di sicurezza a tre punti, sedili con fascia centrale in panno e specchio retrovisore esterno.



DE ANTONI vince anche su PANTERA  
FRANCIA primo campione F. ITALIA

# FRANCISCI squalifica «gialla»!

VALLELUNGA - Era molto che a Vallelunga non si vedevano più lotte... extra sportive, ed a ricordarle ci hanno pensato il clan Angelini-Francisci ed i fans di Cosimo Turizio, che difendevano i rispettivi idoli dalle reciproche accuse di scorrettezze che il pilota romano ed il napoletano si sono scambiati durante la gara della 1300 Gr. 2. I commissari hanno comunque (come si dice) tagliato la testa al toro, squalificandoli entrambi, senza badare troppo a chi le scorrettezze le aveva fatte ed a chi le aveva subite.

Comunque a parte queste appendici, la giornata romana del Trofeo Black and White, organizzato veramente in modo egregio dal Gentlemen's Motor Club di Roma, ha presentato altri aspetti molto più importanti e spettacolari come le ultime prove dei Campionati Italiani di F. Italia e F. 850.

## Formula ITALIA senza sorprese

L'ultima prova del Trofeo riservato alla F. Italia si presentava abbastanza interessante perché doveva designare il pilota che avrebbe inaugurato l'albo d'oro di questa neonata categoria. La prima batteria vedeva al via piloti come Giorgio Francia (leader della classifica con tre punti di vantaggio su Martini), Ghinzani, Ruggeri e Buratti. Al primo giro eliminazione di Livio Ponzone per un testa-coda alla curva Viterbo. Giorgio Francia però non è intralciato nella sua corsa verso la vittoria in batteria e nettamente stacca Ghinzani e Castiglioni (che termineranno nell'ordine, dopo un bel duello) e va a vincere alla media di 106,656.

Anche la seconda batteria, che vede alla partenza sedici piloti come la prima, non si può lamentare come qualità di partenti, perché annovera nelle sue file Martini, Gunnella che battagliano fino a metà gara, quando il primo nettamente si stacca e vince davanti a Gunnella. Per la terza posizione lottano per tutta la gara Truffo, Grimaldi, Spataro, Salvatori (che poi ha accusato un calo) e Riccietelli: questi cinque piloti terminano nell'ordine con la sola eccezione di Salvatori che si piazza all'ottavo posto dietro Brancatelli.

La finale si svolge nel pomeriggio, verso la fine del nutrito programma di gare.

Partono in diciotto e va subito in testa Giorgio Francia che aumenta giro su giro il suo vantaggio sugli inseguitori. Dietro di lui lottano (come già in batteria) Martini e Gunnella, Ghinzani e Castiglioni, mentre Caneva è al sesto posto. Poi sempre dietro ai primi tre rinviene molto bene Truffo che passa Caneva, Ghinzani e Castiglioni (che sarà passato anche da Baratti) e si piazza al quarto posto, seguito dagli altri nell'ordine.

## DEL GIOVANE beffa in F. 850

Tredici piloti al via nella prima batteria e Biagio Cammarone va subito in testa seguito da Tommasini e Riccardi prima, e Ragaiole poi. I tre piloti in testa non hanno intenzione di forzare riservandosi tutte le energie nella finale ed il discorso ma bravo Cammarone vince con quasi otto secondi di vantaggio su Tommasini che ne infligge altrettanti al sornione Ragaiole. Nella seconda batteria, che vede al via undici piloti, il dominatore è Augusto Del Giovane con la macchina da lui stesso costruita. Il pilota romano (che corre per i colori della Scuderia del Passatore) regola di ben nove secondi Della Noce, mentre da un duello a tre, esce il terzo posto di Venanzi su Colombo e Finotti.

Anche la finale della Formula 850 si svolge nel pomeriggio e tra i quindici partenti (mancano Venanzi, Vitale e Rampinini) ben quattro sono gli

aspiranti alla vittoria: Del Giovane, Della Noce, Cammarone e Ragaiole. Va immediatamente in testa Del Giovane seguito da Cammarone e Ragaiole, quest'ultimo rompe gli indugi e passa al comando cominciando ad accumulare un certo vantaggio su Del Giovane che a sua volta distanzia Cammarone. Ma i colpi di scena non sono ancora scoppiati. A pochi giri dalla fine, Ragaiole parte in testa-coda e transita al terzo posto dietro a Del Giovane e Cammarone. Inizia una spettacolare rimonta che lo porterà ad un giro dalla fine alle spalle di Cammarone; alla curva della Viterbo sfilava l'ex allievo di Morrogh e conquista un bel secondo posto, consolatore di una vittoria perduta.

Il Gruppo 2 fa il suo esordio con le tre affollatissime gare riservate alla 500, 600 ed alle 700. Nella prima dopo uno spunto iniziale di Antonini, partono al comando Ciardi e Giammiro, ma è Drovandi a vincere nonostante sia stato attardato da un testa-coda che lo ha costretto a rimontare posizioni su posizioni. Nella 600, «Piero» domina per tutta la gara davanti a Scarini e Cesarini; Testi è quarto.

Nella 700 è Enzo Santucci a condurre la gara per vincere con quasi venti secondi su Gattafoni; terzo è Proietti che precede «Elmer».

La corsa delle 850, 1000, 1150 e 1300 è quella che ha creato il giallo e la controversia. Al via diciotto macchine fra le quali tre Fiat 128-1300 (due di Trivellato ed una di Filipinetti) che scendevano nella «tana del lupo» Angelini, con le sue GTA Junior. Andavano in testa Francisci e Turizio e la lotta si faceva subito accesa e al limite della correttezza. Dopo una serie di «contatti», Turizio va fuori al tornantino ma alla fine solo la coda dell'Alfa di Francisci porta dei segni. Comunque il romano rimonta tutti e vince. Dopo quattro ore vengono entrambi squalificati (Turizio si era ritirato) con una procedura quanto meno singolare nel suo iter. Primo è così Tanghetti, quindi Bastianelli (1. della 1000); Restivo vince nella 1150 e Terminillo nella 850.

Ancora Francisci nel Gr. 2 per il raggruppamento 1600, 2000 e oltre 2000. E' invece il toscano Cipriani con una ben preparata BMW a vincere davanti allo stesso Francisci (GTAM), ad Anzoni (1. della 1600), Rossi e gli altri. Palangio (unico concorrente nella oltre 2000, giunge piuttosto distaccato).

La gruppo 4 per le classi fino a 2000 vede una bellissima vittoria di Amerigo Bigliuzzi con la GTA davanti all'Alpine di «Effe-Ci»; nella 1300 la spunta molto bene Rombolotti davanti a «Vagabondo». Nella corsa delle oltre 2000 la lotta è fra le Porsche e la De Tomaso Pantera. Primo, e vincitore assoluto del Trofeo è De Antoni che ha sempre vinto a Vallelunga quest'anno con la De Tomaso davanti alla Porsche-Bonomelli di «Pibo»; terzo il ritrovato Gallo.

Nonostante le esperienze negative, la gara del Gentlemen ha avuto un buon successo e l'appuntamento per l'abbastanza numeroso pubblico presente a Vallelunga è per il 12 novembre per il Trofeo Borghetti. In quella occasione ci sarà la novità di Francisci con una Ferrari Daytona, a cercare di fermare la Pantera, ora temibili anche sul «piccolo» di Vallelunga.

Claudio Porrozi



Protagonisti negativi della giornata, Turizio (Fiat 128) e Francisci (Alfa GTA Junior) sono qui ripresi in piena lotta alla curva del semaforo. Vincerà Francisci, ma saranno entrambi squalificati

## La «guerra» turismo

La giornata del Trofeo è stata completata da una serie di bellissime gare riservate ai gruppi 1, 2, 3 e 4. Si è iniziato al mattino con la gara del Gruppo 1 per le classi 850, 1000, 1150. Spicca molto bene Betti che ha controllato Salvatori con la Fiat 128; nella 1000 ha vinto Campagnola (A 112), mentre nella 850 troviamo il «solito» Biagiotti.

Nel secondo raggruppamento del Gr. 1 (1300-1600-2000) Tamburini, dopo una lotta iniziale con «Archimede» non ha faticato molto a vincere la propria classe e la corsa, mentre nella 1600 lo stesso ha fatto Ciardi. Fioravanti è stato ancora una volta il migliore nella 1300. Concludeva la serie riservata alle vetture di serie, la Gr. 3 che vedeva al via undici macchine. Raniero Valle non aveva avversari in grado d'impensierirlo dopo il ritiro di Micangeli e vinceva il suo raggruppamento davanti a Giovanardi (che vinceva la classe 1600) e Chianuzzi (che a sua volta si aggiudicava la 1300). Nella 2000 Guarducci (Opel GT) aveva facile ragione di Zagari (HF).

TROFEO BLACK AND WHITE - Gara nazionale di velocità in circuito - Autodromo di Vallelunga, circuito di 1670 metri - 29 ottobre 1972.

### LE CLASSIFICHE

#### GRUPPO 1

Classe 850: 1. Giancarlo Biagiotti (Fiat 850) 18'49"7 alla media di kmh 79,809; 2. Tortoli (Fiat 850) 19'02"6; 3. Liberatore (Fiat 850) a 1 giro.

Giro più veloce: il 5. di Biagiotti in 1'13"8 alla media di kmh 81,463.

Classe 1000: 1. Alberto Campagnola (A. 112) 18'14"9 alla media di kmh 82,339; 2. Giammiro (Fiat 850 Coupé) 18'22"3; 3. Conti (A. 112) 18'27"8; 4. Santandrea (Cooper) 18'30"8; 5. Ceci (A. 112) 18'34"7; 6. Veneziani (A. 112) 18'35"2; 7. Bisio (Fiat 127) 18'36"5; 8. Grilli (Fiat 127) a 1 giro.

Giro più veloce: il 3. di Santandrea in 1'11"6 alla media di kmh 83,966.

Classe 1150: 1. Franco Betti (Fiat 128) 18'01"9 alla media di kmh 83,341; 2. Salvatori (Fiat 128) 18'03"6; 3. Fortini (Fiat 128) 18'23"9; 4. Ariotti (Fiat 128) 18'27"5; 5. Rosoni (Fiat 128) 18'28"6; 6. Lorenzoni (Fiat 128) 18'38"5; 7. Foschi (Fiat 128) 18'50"7.

Giro più veloce: il 12. di Betti in 1'11"1 alla media di kmh 84,556.

Classe 1300: 1. Roberto Fioravanti (Re-

nault Gordini) 17'42"1 alla media di kmh 84,906; 2. Ceccarelli (Renault Gordini) 17'49"1; 3. Bonini (A.R.) 17'50"7; 4. Marziali (Gordini) 18'09"8; 5. Bonaccorsi (Fiat 128) 18'10"4; 6. Grilli (Fiat 128) 18'20"7; 7. Vecchione (Fiat 128) a 1 giro.

Giro più veloce: il 9. e l'11. di Bonini in 1'10"2 alla media di kmh 85,641.

Classe 1600: 1. Vittorio Ciardi (A.R. GTV) 17'34"6 alla media di kmh 85,510; 2. Gambani (A.R. GTV) 17'47"2; 3. Pacagnini (A.R. GTV) 18'20"3; 4. Broccolini (A.R. GTV) 18'25"8; 5. Loffredo (A.R. GTV) a 1 giro.

Giro più veloce: il 4. di Ciardi in 1'09"4 alla media di kmh 86,628.

Classe 2000: 1. Miro Tamburini (A.R. GTV) 17'19"4 alla media di kmh 86,760; 2. «Archimede» (A.R. GTV) 17'26"6; 3. Galassetti (A.R. GTV) 17'45"9.

Giro più veloce: il 9. di Tamburini in 1'08"2 alla media di kmh 88,152.

#### GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Giancarlo Chiannucci (Lancia Fulvia HF) 17'41"3 alla media di kmh 84,969; 2. Porcelli (Lancia Fulvia HF) a 1 giro; 3. Salamina (Lancia Fulvia HF) a 1 giro; 4. Ripani (Lancia Fulvia HF) a 6 giri.

Giro più veloce: il 4. di Ripani in 1'09"3 alla media di kmh 86,753.

Classe 1600: 1. Giancarlo Giovanardi (Alpine) 17'03"8 alla media di kmh 88,083; 2. Bonazzi (Lancia HF) 17'42"9; 3. Magni (Lancia HF) a 1 giro.

Giro più veloce: il 4. di Giovanardi in 1'06"6 alla media di kmh 90,270.

Classe 2000: 1. Gilberto Guarducci (Opel GT) 17'54"1 alla media di kmh 83,957; 2. Zagari (HF) a 1 giro.

Giro più veloce: il 6. di Guarducci in 1'10"1 alla media di kmh 85,885.

Classe oltre 2000: 1. Raniero Valle (Porsche 911) 16'46"1 alla media di kmh 89,628; 2. Micangeli (Porsche 911) a 3 giri.

Giro più veloce: l'8. e il 9. di Valle in 1'06"2 alla media di kmh 90,815.

#### GRUPPO 2

Classe 500: 1. Rinaldo Drovandi (Giannini) 18'23"5 alla media di kmh 81,720; 2. Ciardi (Fiat 500) 18'25"1; 3. Giammiro (Fiat 500) 18'25"4; 4. Amodeo (Fiat 500) 18'31"2; 5. Laganà (Fiat 500) 18'46"6; 6. De Fulgentiis (Fiat 500) 18'49"1; 7. Antonini (Fiat 500) 18'49"5; 8. Groppo (Fiat 500) 18'52"7; 9. Bartoli (Fiat 500) 19'02"9; 10. Benedetti (Fiat 500) 19'15"2; 11. «Wanes» (Fiat 500) 19'15"2; 12. Turini (Fiat 500) 19'23"3; 13. Gagliardi (Fiat 500) a 1 giro; 14. Ciarcellotti (Fiat 500) a 4 giri.

Giro più veloce: il 4., 5., e 10. di Drovandi in 1'11"3 alla media di kmh 84,319.

Classe 600: 1. «Piero» (Giannini) 17'28"8 alla media di kmh 85,981; 2. Scarini (Giannini) 18'00"6; 3. Cesarini (Abarth) 18'15"5; 4. Testi (Giannini) 18'18"4;

5. Biagiotti (Abarth) 18'31"7; 6. Cucchiarelli (Giannini) 18'34"9; 7. Foschi (Giannini) 18'38"5; 8. Romoli (Giannini) a 1 giro; 9. Ettari (Giannini) a 1 giro; 10. Sorvilo (Giannini) a 4 giri; 11. Giordano (Abarth) a 5 giri; 12. Fracassini (Giannini) a 5 giri; 13. Casillo (Abarth) a 5 giri; 14. Pacetta (Giannini) a 7 giri.

Giro più veloce: il 4., e il 6. di «Piero» in 1'08"3 alla media di kmh 88,023.

Classe 700: 1. Enzo Santucci (Giannini) 17'10"1 alla media di kmh 87,520; 2. Gattafoni (Giannini) 17'29"6; 3. Proietti (Abarth) 17'34"1; 4. «Elmer» (Giannini) 18'18"7; 5. Pizzi (Abarth) a 1 giro; 6. Difulco (Abarth) a 1 giro; 7. Squillace (Giannini) a 1 giro; 8. Rizzi (Abarth) a 1 giro; 9. «Autium» (Abarth) a 1 giro; 10. Scala a 2 giri; 11. Padrone (Giannini) a 6 giri.

Giro più veloce: il 5. di Santucci in 1'07"5 alla media di kmh 89,006.

Classe 850: 1. Michele Terminiello (Abarth) 16'06"9 alla media di kmh 87,048; 2. Varese (Abarth) 16'11"3; 3. Pera (Abarth) 16'12"9.

Giro più veloce: il 5. di Pera in 1'07"3 alla media di kmh 89,331.

Classe 1000: 1. Bastianelli (Abarth) (14 giri) 15'19"2 media non comunicata; 2. Laringi (Abarth) 15'52"3; 3. Bruno (Abarth) a 1 giro.

Giro più veloce: il 5. di Bastianelli in

1'03"4 alla media di kmh 94,826.  
Classe 1150: 1. Raffaele Restivo (Fiat 128) 15'54"6 alla media di kmh 94,468; 2. Santucci (Fiat 128) 15'58"7; 3. Aquilini (Fiat 128) a 1 giro.

Giro più veloce: il 6. e l'11. di Restivo in 1'01"9 alla media di kmh 97,124.

Classe 1300: 1. Tanghetti (A.R. GTA Junior) 15'53"5 alla media di kmh 94,890; 2. Donà (Fiat 128) a 6 giri.

Giro più veloce: il 6. di Turizio in 58"8 alla media di kmh 102,244.

Classe 1600: 1. Giovanni Anzoni (Ford Escort) 16'27"8 alla media di kmh 91,292; 2. Rossi (A.R. GTV) 15'28"4; 3. Pagano (Alfa Romeo GTV) a 1 giro; 4. La Vecchia (A.R. GTV) a 1 giro; 5. «Rara» (A.R. GTV) a 1 giro; 6. Posumato (A.R. GTV) a 1 giro; 7. «Plattaro» (A.R. GTV) a 2 giri; 8. Alsano (A.R. GTV) a 2 giri; 9. Di Lauro (A.R. GTV) a 2 giri.

Giro più veloce: il 5. di Anzoni in 1'04"3 alla media di kmh 93,499.

Classe 2000: 1. Federico Cipriani (BMW) 15'26"1 alla media di kmh 97,384; 2. Francisci (A.R. GTAm) 15'34"5.

Giro più veloce: il 5. di Francisci in 1'00"6 alla media di kmh 99,207.

Classe oltre 2000: 1. Palangio (A.R. 2600) 13 giri, 16'01"7 alla media di kmh 81,267.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Sergio Rombolotti (Alpine) 16'14"8 alla media di kmh 92,509; 2. «Vagabondo» (Alpine) 16'15"8; 3. Ripani (HF) 16'17"4; 4. «Lucien» (Matra) a 1 giro.

Giro più veloce: il 10. di Rombolotti in 1'03"1 alla media di kmh 95,177.

Classe 1600: 1. Amerigo Bigliuzzi (A.R. GTA) 15'27"3 alla media di kmh 97,244; 2. «Effe-Ci» (Alpine) 15'33"3; 3. Ceccarelli (A.R.) 15'34"2; 4. Bonfanti (A.R. GTA) 15'39"5; 5. «Jokrisa» (HF) 15'52"5; 6. Patti a 1 giro; 7. Balocco (GTA) a 1 giro; 8. «Apache» (Alpine) a 3 giri; 9. Nataloni (HF) a 2 giri; 10. Esposito (GTA) a 4 giri.

Giro più veloce: il 3. di Bigliuzzi in 1'00"5 alla media di kmh 99,371.

Classe oltre 2000: 1. Massimo De Antoni (De Tomaso) 15'02"2 alla media di kmh 99,954; 2. «Pibo» (Porsche) 15'03"4; 3. Gallo (De Tomaso) 15'12"8; 4. Pietromarchi (De Tomaso) 15'27"7; 5. «Giada» (De Tomaso) a 1 giro; 6. De Gregorio (Porsche) a 1 giro; 7. Nardini (Porsche) a 4 giri; 8. Arfè (Porsche) a 8 giri.

Giro più veloce: il 2. di Gallo e De Antoni in 59"7 alla media di kmh 104,726.

F. 850

1. batteria: 1. Biagio Cammarone (GDS) 15'17"7 alla media di kmh 98,266; 2. Tomassini (Lucky) 15'29"6; 3. Ragaiole (Biraghi) 15'37"3; 4. Riccardi (De Sanctis) 15'56"8; 5. Prati (Prati) 15'57"5; 6. Vitale (Lucky) 16'09"5; 7. Rampinini (BWA) a 1 giro; 8. Manzi (Lucky) a 1 giro; 9. Serena (De Sanctis) a 1 giro; 10. Brunetti (De Sanctis) a 1 giro; 11. Gentileschi (Lucky) a 1 giro.

2. batteria: 1. Augusto Del Giovane (Del Giovane) 15'40"3 alla media di kmh 95,903; 2. Della Noce (De Sanctis) 15'49"3; 3. Venanzi (Lucky) 16'05"4; 4. Colombo (Lucky) 16'07"7; 5. Fidotti (De Sanctis) 16'17"2; 6. Bruscolotti (Pononi) 16'44"7; 7. Zago (BWA) a 1 giro; 8. Daccò (BWA) a 1 giro; 9. Zappagosta (Autotecnica) a 2 giri.

FINALE: 1. Augusto Del Giovane 15'10"8 alla media di kmh 99,010; 2. Ragaiole 15'14"9; 3. Cammarone 15'15"2; 4. Della Noce 15'20"3; 5. Daccò 15'22"3; 6. Tomassini 15'26"5; 7. Venanzi 15'39"1; 8. Prati 15'40"3; 9. Colombo 15'49"8; 10. Fidotti 15'51"1; 11. Riccardi 15'54"5; 12. Serena 16'02"2; 13. Bruscolotti 16'06"2; 14. Manzi 16'06"6; 15. Zago a 6 giri.

Giro più veloce: il 3. di Ragaiole in 59"7 alla media di kmh 100,703.

FORMULA ITALIA

1. batteria (22 giri pari a km 36,740): 1. Giorgio Francia 20'39"8 alla media di kmh 106,656; 2. Ghinzani 20'47"9; 3. Castiglioni 20'48"1; 4. Caneva 20'54"1; 5. Pedretti 21'03"1; 6. Buratti 21'03"4; 7. Cesarini 21'15"2; 8. Piccolomini 21'26"9; 9. Cavina 21'29"1; 10. Roberto a 1 giro; 11. Lombardi a 1 giro; 12. Corrolli a 1 giro; 13. «Eddj» a 1 giro.

Giro più veloce: il 5. di Francia in 55"8 alla media di kmh 107,741.

2. batteria: 1. Giancarlo Martini 20'44"4 alla media di kmh 106,285; 2. Gunnella 20'52"7; 3. Truffo 21'07"7; 4. Grimaldi 21'12"3; 5. Spataro 21'13"1; 6. Riccietelli 21'13"7; 8. Brancatelli 21'18"1; 9. Salvatori 21'28"5; 10. Sanguolo 21'37"7; 11. Casalengo 21'37"4; 12. Mantovani a 1 giro; 13. Peruzzi a 1 giro; 14. Buttani a 1 giro; 15. Facibeni a 2 giri; 16. Di Benedetto a 7 giri.

Giro più veloce: il 17. di Gunnella in 54"8 alla media di kmh 109,708.

FINALE (23 giri): 1. Giorgio Francia 21'26"2 alla media di kmh 107,505; 2. Martini 21'30"2; 3. Gunnella 21'31"7; 4. Truffo 21'44"5; 5. Caneva 21'45"4; 6. Ghinzani 21'46"2; 7. Buratti 21'52"9; 8. Castiglioni 21'55"6; 9. Grimaldi 21'58"2; 10. Pedretti 22"11; 11. Grilli 22'07"1; 12. Riccietelli 22'10"4; 13. Cesarini 22'10"8; 14. Gavina 22'14"6; 15. Spataro 22'14"8; 16. Sanguolo 22'21"8; 17. Brancatelli a 1 giro; 18. Piccolomini a 9 giri.

Giro più veloce: il 16. di Francia in 55"1 alla media di kmh 109,110.



Nella PONTE CORACE-TIRIOLO e COPPA FARRIS a Scala Piccada due outsiders alla ribalta: DE LUCA e GUIDETTI, grazie anche al maltempo

## SCOLA non è da acquaplano

CATANZARO - Doveva essere l'edizione « boom », la Ponte Corace-Tiriolo di quest'anno. E' finita invece rovinata dal cattivo tempo che ha imperversato ininterrottamente per tutta la notte e per tutto il giorno, come se avesse un fatto personale con gli sfortunati organizzatori. Conseguenza logica: la mancata partecipazione degli assi del volante, che non se la sono sentita di rischiare con un fondo stradale estremamente pericoloso. Così sono venuti meno Scola, attesissimo alla prova, Nesti (che non si è presentato nemmeno) e Bernasconi, cioè i nomi di maggior richiamo.

La prova erano cominciate nella giornata di sabato ed erano state promettentissime. Scola aveva stabilito il miglior tempo (6'15") con la sua magnifica Chevron ed era ormai dato quasi certo vincitore, trovandosi tra l'altro a casa sua. Seguivano quindi « Frank McBoden » su AMS in 6'34"8, Fasano su Abarth 2000 in 6'46"8, GiliBERTI su AMS anch'egli in 6'46"8 e Bernasconi su AMS 1300 in 6'50"2.

Si è dato dunque libero sfogo alle giovani promesse che non si sono risparmiate per cogliere il loro pur sfuggente attimo di gloria. Ha vinto il cosentino De Luca su Fiat Abarth radiale 1000 con il tempo di 7'50"7, alla media oraria di km 76,486, tempo, ovviamente, ben lontano e dal record della corsa e dal tempo stabilito in prova dal più illustre compaesano Scola. Ha impressionato poi favorevolmente il catanzarese Campolo, che ha partecipato in due categorie diverse, classificandosi primo nella 1000 su Mini Minor e secondo nella classe 1150 su Fiat 128 Giannini. Altro bel successo lo ha riportato l'esordiente Ferragina che è riuscito a piazzarsi terzo nella sua classe, confermando così le speranze dei molti suoi amici e sostenitori del posto.

La gara, come abbiamo detto, è stata dominata dal cattivo tempo. Molti sono stati gli incidenti, per fortuna senza conseguenze per i piloti. Soltanto alcune macchine hanno riportato danni seri. Il percorso (km 9,300) anziché 10,549 delle edizioni passate ha presentato molte difficoltà, specie nella seconda parte, dove, per le condizioni della strada resa viscida dall'abbondante pioggia e le difficoltà che la stessa presenta, i più hanno perso l'attimo favorevole per raggiungere prestazioni ben più aderenti alle possibilità dei mezzi meccanici.

L'organizzazione è stata, come al solito, perfetta, a conferma della competenza e della maturità dei responsabili della corsa.

Lino Vilardi

1. PONTE CORACE TIRIOLO - Gara nazionale di velocità in salita - Catanzaro, 29 ottobre 1972.

**GRUPPO 1**  
Classe 500: 1. Ezio Ferragina (Fiat 500) 10'58"6 alla media di kmh 54,661; 2. Manna (Fiat 500) 11'06"8; 3. Luciani (Fiat 500) 11'47"8.  
Classe 850: 1. Gian Battista Caligiuri (Fiat 850 Coupé) 9'46"4 alla media di kmh 61,392; 2. Lombardo (Mini Minor) 10'05"9; 3. Virgili (Fiat 850 Coupé) 10'45"2.  
Classe 1000: 1. Attilio Campolo (Mini

Cooper) 9'08"2 alla media di kmh 65,669; 2. Tarzia (Autobianchi A 112) 9'20"2; 3. Carlo (Fiat 127) 9'21"1.  
Classe 1150: 1. Umile Russo (Fiat 128 Coupé) 9'01"6 alla media di kmh 66,470; 2. Lauria (Fiat 128 Coupé) 9'19"3; 3. Amoroso (Fiat S Coupé) 9'24"6.  
Classe 1300: 1. Gianpaolo Ceraolo (Fiat 128 Coupé) 8'51"4 alla media di kmh 67,746; 2. Mazzuca (Mini Cooper) 9'26"7; 3. Scalzo (Fiat 128) 9'49"5.  
Classe 1600: 1. Zio Pò (Alfa Romeo GTV) 9'05"3 alla media di kmh 66,019.  
Classe 2000: 1. «James» (Ford Escort Mexico) 9'24"11 alla media di kmh 63,818.

**GRUPPO 3**  
Classe 1300: 1. Giuseppe Ferraro (Lancia Fulvia Coupé) 9'04"6 alla media di kmh 66,152; 2. Napoli (Fulvia Rally) 9'05"5; 3. Caccamo (Lancia Fulvia HF) 9'13"7.  
Classe 1600: 1. Ernesto Leta (Renault Alpine) 8'27"6 alla media di kmh 70,936; 2. Bracco (Fulvia Rally) 8'48"2.  
Classe 2000: 1. Giuseppe Iannò (Fiat Spyder 124) 9'04" alla media di kmh 66,176.

**GRUPPO 2**  
Classe 500: 1. Pasquale Barberio (Fiat 500) 8'51"9 alla media di kmh 67,682; 2. Morabito (Fiat 500) 8'52"9; 3. Ramondetta (Fiat 500) 9'05"5.  
Classe 600: 1. Giuseppe Russo (Fiat Abarth 595) 8'52"1 alla media di kmh 67,656; 2. Le Pera (Fiat Abarth 595) 8'53"9; 3. Mercurio (Fiat Abarth 595) 8'55"5.  
Classe 700: 1. Pasquale Grieco (Fiat Abarth 695) 8'32"27 alla media di kmh 70,217; 2. «Daniuka» (Fiat Abarth 695) 8'43"7; 3. Mannino (Fiat Abarth 695) 9'13"1.  
Classe 850: 1. Michele De Furia (Fiat Abarth 850) 8'03"5 alla media di kmh 74,457; 2. D'ippolito (Fiat Abarth 850) 8'11"4; 3. «Long John» (Fiat Abarth 850) 8'13"7.  
Classe 1000: 1. Mario De Luca (Fiat Abarth Radiale 1000) 7'50"7 alla media di kmh 76,482; 2. Stabile (Fiat Abarth 1000) 7'54"9; 3. Di Franco (Fiat Abarth 1000) 8'46"8.  
Classe 1150: 1. Francesco Privitera (Fiat 128) 8'15"2 alla media di kmh 72,698; 2. Campolo (Fiat 128 Giannini) 8'26"9.  
Classe 1300: 1. Mario Litrico (A.R. GTA) 8'20"4 alla media di kmh 71,942; 2. Papa (A.R. GTA) 9'18"5; 3. La Cava (A.R. Giulia) 9'30"4.  
Classe 1600: 1. Giovanni Jacono (BMW 1600) 8'14"1 alla media di kmh 72,860; 2. Cavallaro (A.R. GTV) 9'18"8.  
Classe 2000: 1. Paolo Gargano (BMW 2002 Ti) 9'40"8 alla media di kmh 61,983.

**GRUPPO 4**  
Classe 1000: 1. Luigi Aloe (Fiat Abarth 1000 OTS) 9'03"1 alla media di kmh 66,280; 2. Errigo (Abarth 1000 OTS) 9'07"6; 3. «Athos» (Abarth 1000 OTS) 9'37"9.  
Classe 1300: 1. Erasmo Bologna (Lancia Zagato) 8'05"9 alla media di kmh 74,090; 2. «Ben Rosolia» (Fulvia HF) 8'29"5; 3. Lisitano (Fulvia Zagato) 9'08"6.  
Classe 1600: 1. Vincenzo Seminara (A.R. GTA) 9'11"2 alla media di kmh 65,324; 2. Goscè (A.R. GTA) 9'12"8; 3. Ferragina (A.R. GTA) 9'41"3.  
Classe oltre 2000: 1. Vittorio Maione (Porsche 2000) 10'06"6 alla media di kmh 59,347.

**GRUPPO 5**  
Classe 1000: 1. «Frank McBoden» (AMS 1000) 8'01"77 alla media di kmh 74,735; 2. Cusani (Fiat cuneo Abarth) 8'36"6; 3. Fichera (Fiat Europa Abarth) 8'44"7.  
Classe 1300: 1. Giancarlo Barba (GiliBERTI 1300) 8'28"2 alla media di kmh 70,839; 2. Comegna (Fiat Abarth OT) 8'36"6; 3. «Giobur» (Fiat Abarth) 8'46"3.  
Classe 1600: 1. Francesco Lisitano (Lancia Fulvia) 8'34"1 alla media di kmh 70,025; 2. Ricciardi (Prototipo Ricciardi) 8'46"5; 3. Di Gregorio (A.R. Prototipo) 10'59" f.t.m.  
Classe 2000: 1. GiliBERTI (AMS 2000) 8'04"3 alla media di kmh 74,334; 2. Fasano (Fiat Abarth 2000) 8'20"8; 3. Ferlito (Fiat Abarth 2000) 9'16"7.



La Celi-Porsche di Thierry Carpent, secondo assoluto dietro alla GRD F. 2 di Bou ignie nella corsa di Malmédy

## BOURGOIGNIE più veloce del campione

MALMEDY - L'ultima corsa in salita del campionato belga è stata vinta da Claude Bourgoignie, con la sua GRD di F. 2. E' stato il più veloce in entrambe le salite, su un percorso difficile, lungo metri 4.800.

Thierry Carpent, con una monoposto Celi (di costruzione belga) che montava un motore Porsche due litri, si è piazzato secondo, posizione per lui molto importante perché era in ballo il titolo.

E' stata una gara interessante in tutto il suo svolgimento. Alla prima salita Bourgoignie ha vinto nettamente, nella seconda è andata un poco più piano, ma è comunque restato il leader, battendo Carpent, col tempo di 2'20"7. Questo non ha impedito a Carpent d'imporsi davanti a Haxhe, che pilotava una ex Huron con motore BDA e trasmissione Variomatic DAF. Per il titolo belga Haxhe era il solo pilota che poteva ancora disturbare Carpent.

Interessante anche la corsa delle vetture gruppo I, turismo di serie, in cui Polak, con una BMW 2002 TI ha dominato su tutti, mentre nella gruppo II ha vinto Gaye su BMW 2800.

Alle spalle dei tre belgi troviamo i due lussemburghesi Koob, su Brabham F. 2, e Feilter su Fuchs.

André Royer

CORSA DI MALMEDY - Gara di velocità in salita, valevole per il campionato belga - 15 ottobre 1972.

**CLASSIFICA**  
1. Bourgoignie (GRD) 2'20"17; 2. Carpent (Celi) 2'23"34; 3. Haxhe (DAF) 2'26"67; 4. Koob (Brabham) 2'26"67; 5. Feilter (Fuchs) 2'28"90.

**CLASSIFICA DEL CAMPIONATO**  
1. Carpent; 2. Haxhe; 3. Polak; 4. Swysen; 5. Vanderschrik.

## Anche la CSAI sul MONTE delle FORMICHE

Su un percorso impegnativo, della lunghezza di 30 km attorno al Monte delle Formiche (Bologna), domenica 5 novembre, organizzato dal Club nazionale Fuoristrada, si svolgerà il Trofeo autunnale con l'ammissione alla partenza di veicoli di cilindrata sino a 900 cc, oltre 900 sino a 2700 e oltre 2700 cc con classifiche particolari di classe e nessuna graduatoria assoluta. Per i concorrenti saranno obbligatori il casco, le cinture di sicurezza e il roll-bar.

A questa competizione assisteranno i rappresentanti della CSAI che dovranno rendersi personalmente conto di cosa si tratta prima di emanare la progettata regolamentazione nazionale per tale tipo di gare.

## Spettatori kamikaze

ALGHERO - Con una settimana di ritardo causa la concomitanza con una prova valida per il campionato tricolore disputatosi nella penisola si è svolta — non come gli sportivi sassaresi si auguravano sul percorso della gloriosa Scala di Chiocca bensì sulle già conosciute rampe della Scala Piccada — la 1. Coppa Farris, gara chiusa di velocità in salita riservata ai gruppi Turismo, Gran Turismo, Sport e F. 3. Se l'è aggiudicata Guidetti che al volante di una Brabham BT 38 ha coperto i cinque chilometri e cinquecento metri del percorso in 3'01"4 alla media di kmh 109,151.

Purtroppo numerosi incidenti venivano a turbare il regolare procedere delle prove, tantoché dopo la classe 500 del Gr. 2 si decideva di comune accordo di far salire i rimanenti piloti tutti insieme. Il cattivo tempo non ha concesso molta tregua in gara ai piloti, non permettendo agli stessi di raggiungere risultati rilevanti. Dal canto loro gli spettatori innervositi dalla continua pioggia, davano segni di intemperanza e non dimostravano neppure di curarsi della propria incolumità. Vano è risultato lo sforzo degli organizzatori per contenere il pubblico che invadeva la sede stradale ad ogni interruzione della gara.

Possiamo parlare ora dei risultati delle varie classi premettendo che alcune di esse come la 1300 Gr. 3, sono sottoposte a verifiche. Nel Gr. 2 classe 500, Fraghy su 500 elaborata da Cevenini, ha ottenuto la sua terza vittoria consecutiva. Nella 600 invece vittoria di Tarasconi con alle spalle lo sfortunato Dettori con problemi di carburazione. Nella 700 vittoria solitaria del sassarese Tola; il solito Ferretti si è aggiudicato la classe 850 con grande facilità. Il nuorese Froghieri ha vinto la classe 1600 al volante del suo GT veloce precedendo Dessanai che aveva però l'handicap di correre con la GTA Junior nella classe superiore. Nella classe 1300 Gr. 4 ancora una volta sull'altare Fisy D'Aquila che ha avuto la meglio su Porcu alle prese con un cambio difettoso. Di Rienzo nella 1600 con l'Alfa Romeo GTA ha preceduto Bruneddu e Silitti con un ampio margine e con uno strepitoso 3'05"8.

Ma è dal Gr. 5 che vengono le più profonde delusioni per gli sportivi sardi, in quanto Locci veniva subito tagliato fuori dalla lotta per la vittoria causa la rottura del cavo dell'acceleratore. Riparato il guasto lungo il percorso, ripartiva ma giungeva fuori tempo massimo. Nella F. 3 Guidetti e la sua Brabham si aggiudicavano il Trofeo.

Salvatore Ciusa

COPPA FARRIS - Gara nazionale di velocità in salita - Alghero, 29 ottobre 1972.

**CLASSIFICA GENERALE**  
1. Alessandro Guidetti (Brabham BT 38) 3'01"4, alla media di kmh 109,151; 2. Di Rienzo (GTA 1600) 3'05"8; 3. Pruneddu (GTA 1600) 3'15"2; 4. D'Aquila (Lancia Fulvia Zagato) 3'20"2; 5. Silitti (GTA 1600) 3'28"2; 6. Pisano (Fiat 128 coupé) 3'28"8; 7. Sau (A.R. 2600) 3'31"7; 8. Cartamantiglia (Simca 1200)

3'35"9; 9. Ferretti (Abarth 850) 3'36"1; 10. Piras (Fulvia HF) 3'36"9; 11. Persico (Fulvia Zagato) 3'37"1; 12. Frogheri (GT Veloce) 3'38"1; 13. Bresci (Fulvia HF) 3'38"6; 14. Mannoni (GT 2000) 3'39"3; 15. Meloni (Renault Alpine) 3'39"6.

**GRUPPO 1**  
Classe 500: 1. Gavino Cambilargiu (Fiat 500) 4'44"5 alla media di kmh 69,596; 2. Polo (Fiat 500) 4'46"6; 3. Angius (Fiat 500) 4'46"7; 4. Magliona (Fiat 500) 4'48"1; 5. Sias (Fiat 500) 4'49"1; 6. Toto (Fiat 500) 4'53"1; 7. Di Pietro (Fiat 500) 4'57"4.

Classe 850: 1. Guglielmo Bianchi (Mini Minor) 3'52" alla media di kmh 85,345; 2. Addis (850 Coupé) 4'05"6; 3. Sias (Mini Minor) 4'12"4.

Classe 1000: 1. Giuliano Sanna (A. 112) 3'39"7 alla media di kmh 90,123; 2. Rulu (850 Coupé) 3'41"7; 3. Belloi (Mini Cooper) 3'42"1; 4. Diaz (Fiat 127) 3'42"1; 5. Farris (Fiat 127) 3'42"4; 6. Cansella (A. 112) 3'43"5; 7. Soggiu (A. 112) 3'44"1; 8. Loche (Fiat 127) 3'46"4.

Classe 1150: 1. Cesare Poggi (Fiat 128) 3'46" alla media di kmh 87,611; 2. Pannisi (Fiat 128) 3'56"3.

Classe 1300: 1. Vittorio Pisano (Fiat 128 Coupé) 3'28"8 alla media di kmh 94,828; 2. Cartamantiglia (Simca 1300) 3'35"9; 3. Mastroni (GT Junior) 3'52"2.

Classe 2000: 1. Sebastiano Mannoni (A.R. GT Veloce) 3'39"3 alla media di kmh 90,287; 2. Strazera (Opel Manta) 3'54"1.

**GRUPPO 3**  
Classe 1300: 1. Alfonso Persico (Fulvia Zagato) 3'37"1 alla media di kmh 91,202; 2. Capra (Fulvia HF) 3'38"2.

Classe 1600: 1. Giovanni Piras (Fulvia HF) 3'36"9 alla media di kmh 91,288; 2. Bresci (Fulvia HF) 3'38"6; 3. Meloni (Renault Alpine) 3'39"6.

**GRUPPO 2**  
Classe 500: 1. Tore Fraghy (Fiat 500) 3'59"7 alla media di kmh 82,603; 2. Traghitta (Fiat 500) 4'08"2; 3. Ragus (Fiat 500) 4'12"1; 4. Fois (Fiat 500) 4'21"3; 5. Rotelli (Fiat 500) 4'37"1.

Classe 600: 1. Gianfranco Tarasconi (Fiat Abarth 595) 3'54"6 alla media di kmh 84,399; 2. Dettori (Fiat Abarth 595) 4'27"3.

Classe 700: 1. Gianni Tola (Fiat Abarth 695) 4'08" alla media di kmh 79,839; 2. Tola L. (Fiat Abarth 850) 3'57"6; 3. Tola A. (Fiat Abarth 850) 3'59"9.

Classe 1000: 1. Giorgio Orrù (Mini Cooper) 3'56"1 alla media di kmh 83,863; 2. Pillocca (A. 112) 4'38"3.

Classe 1600: 1. Ignazio Frogheri (GTA Junior) 3'38"1 alla media di kmh 90,784; 2. Dessanai (GTA Junior) 3'52"6; 3. Murrù (Mini Cooper) 6'09"2.

Classe 2000: 1. Vittorio Virbis (A.R. GTA) 4'10"8 alla media di kmh 78,947; 2. Bruneddu (A.R. GTA) 3'15"2; 3. Silitti (A.R. GTA) 3'28"2.

**GRUPPO 5**  
1. Franco Locci (Chevron B21) f.t.m.

F. 3: 1. Alessandro Guidetti (Brabham BT38) 3'01"4 alla media di kmh 109,151; 2. Scarpetti (Tecno) 3'44"1; 3. Baliva (Tecno) 3'56"1.

**Un altro scossone alla classifica dello Challenge FISA**  
Ultimi strascichi della finale del Challenge FISA, svoltasi a Misano l'8 ottobre scorso. In seguito alle verifiche tecniche, è stata tolta dalla classifica la Alpine-Renault di Ilario Cané, primo arrivato nella classe 1600 Gran Turismo di serie, per irregolarità tecniche. Pertanto, la classifica del Challenge viene rivoluzionata ed il vincitore della classe 1600 GT risulta « R.B. ».



# Poteva essere il dramma

La macchina di Pinto ferma per la rottura della trasmissione. Poteva essere il dramma se Zasada non si fosse ritirato alla prima prova speciale. Nonostante l'incidente per la prima volta il titolo è di due piloti italiani

# EURO PINTO è stato invece il trionfo!



Il d.s. Maruffi si complimenta con Pinto. Alla domenica sportiva, alla domanda se c'è più piacere a fare i rallies o la velocità, Pinto ha detto: «Nessun piacere nei rallies, si fa troppa fatica ma c'è la soddisfazione di correre con auto di serie»

**SPECIALE PER AUTOSPRINT**

**MADRID - «E' fatta»**, deve aver pensato Raffaele Pinto dopo aver appreso che il duello con il suo rivale Zasada non ci sarebbe stato e che comunque fosse finita questa XX edizione del Rally di Spagna, sarebbe stato, insieme al fido Gino Macaluso, campione continentale.

Zasada infatti ha rotto il cambio alla prima prova speciale, agli italiani non rimaneva che finire il rally e raccogliere gli applausi degli appassionati spagnoli presso i quali la coppia Fiat ha raggiunto notevole popolarità, specie dopo la vittoria al Rally di Costa Brava. La sfortuna però ha tolto a Pinto quest'ultima soddisfazione: un ritardo



Abituale protagonista delle corse iberiche, Canellas ha dato un saggio del suo valore (e della sua Seat) anche in questo Rally di Spagna (foto sopra) tanto più che ha avuto come sempre a che fare con quegli strani prototipi che non mancano mai e di cui abbiamo un esempio (nella foto sotto) costruito su meccanica Seat

von-Antolini, classificatasi terza.

Da sottolineare la bella corsa della Beaumont che è riuscita a dominare perfettamente la sua grossa Opel Commadore che diventava difficile da guidare soprattutto nelle strette prove speciali.

L'organizzazione del rally ha dovuto affrontare una imprevvisa situazione di emergenza dovuta al divieto dato dalla polizia stradale, quattro giorni prima dell'inizio del rally, di utilizzare parte del tracciato causa manovre militari in corso nei dintorni di Quenta, dove appunto avrebbe dovuto passare il rally. Le autorità avevano proposto un rinvio di una settimana, ma gli organizzatori hanno deciso per una «deviazione» di emergenza. E' la seconda vol-

**Europeo Conduttori Rallies Classifica finale**

	RALLY ARTICO	COSTA BRAVA	FIRESTONE	NEVE E GHIACCIO	LYON-SOLITUDE	DDR	ISOLA D'ELBA	SCOZIA	SEMPERIT	ZLATNI-PIASSATZI	ULTAVA	POLONIA	OLYMPIA	1000 LAGHI	S. MARTINO DI C.	TOUR DE FRANCE	RALLY BALTICO	MONACO-VIENNA BUDAPEST	JUGOSLAVIA	TAP	1000 MINUTI	SPAGNA	TOTALE	
PINTO-MACALUSO	20							20		20					15			20		20			115	
ZASADA					20				20				20					15	20	15				90
NICOLAS-TODT		20	15																		20			55
WARMBOLD	15								15												20			50
ANDRUET				20														20						40
DARNICHE-MAHE				20	15																			35
BARBASIO		12					15	8																35
ROHRL											15							20						35



XX RALLY DI SPAGNA - Rally valido per il campionato europeo conduttori - Madrid, 27-29 ottobre 1972.

**LA CLASSIFICA**

1. Canellas-Ferrater (Seat 124) 2.43'35'';
2. Juncosa-Monaco (Seat 1430) 2.46'53'';
3. Pavon-Antolini (Alpine 1500) 2.47'14'';
4. Gargallo-Ramon (Porsche 914) 2.48'38'';
5. Marie Claude Beaumont-Giganot (Opel Commadore) 2.48'49'';
6. Sainz-Onoro (Renault 8 1440) 2.50'54'';
7. Marianne Hoefner-Vanoni (Alpine 1600) 2.52'28'';
8. Clark-Timonier (Opel Ascona) 2.56'28'';
9. Neto-Jocanes (125 S) 2.57'58'';
10. Wiklund-Wiklund (BMW 2002) 2.58'44''.

di oltre dieci minuti nella prima tappa, dovuto ad un guasto all'impianto elettrico e poi alla sesta prove speciale della seconda tappa la rottura della trasmissione che causava il definitivo ritiro. Il successo europeo era comunque assicurato.

Il rally, che prevedeva 21 prove speciali delle quali 10 su sterrato e 11 su asfalto, ha avuto due volti, uno per tappa. Nella prima, vinta dal francese Etchevers su Porsche 911 S che si è aggradi-



Il secondo di Canellas ha adottato questo tipo di interfono che potremmo definire... congiunturale

cato sorprendentemente la prima prova speciale, Pinto aveva dominato fino al momento del guasto che lo costringeva ad un 15. posto nella classifica di tappa. Nella seconda, ritiratosi Etchevers per uscita di strada alla prima prova speciale, Canellas passava ben presto al comando della corsa che teneva fino al termine, guadagnando vantaggi specie nelle prove speciali su sterrato. Al secondo posto Juncosa che ha regolarmente superato l'Alpine di Pa-

ta che in Ispagna quest'anno succede un inconveniente di tal genere e nelle due occasioni (la prima al Costa Brava) Pinto ha avuto, anche se in modo diverso, fortuna.

Il suo ritiro ha impedito alla folla spagnola di tributarli l'omaggio della propria simpatia. Pinto infatti è partito subito per l'Italia apparendo domenica sera al teleschermo nel corso della Domenica Sportiva.

L. G. Canomanuel

V8eBlogScans



HF pigliatutto a SANREMO: quasi mondiale dopo il commovente successo di Ballestrieri e Bernacchini; «tricolore» (grazie a Barbasio)

# Lancia BB



SANREMO - «L'equipaggio sorteggiato cui andranno le due magnifiche pellicce di foca è il numero 2, Ballestrieri-Bernacchini!».

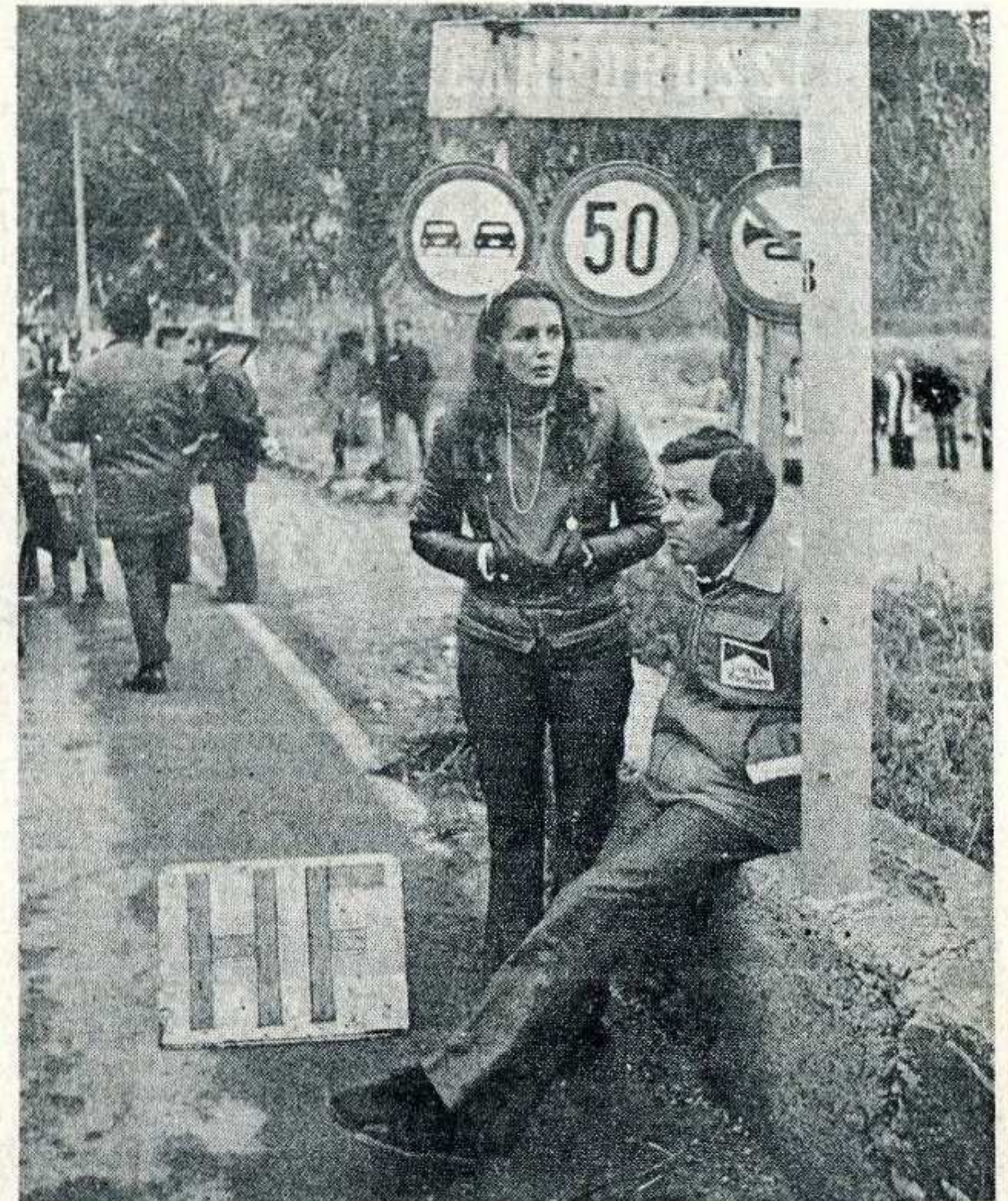
«Ah, ma allora a quello lì vanno proprio tutte dritte!».

Quello lì è Amilcare Ballestrieri il cui credito con la buona sorte era tanto che la stessa non se l'è sentita di permettergli solo di vincere una bellissima edizione del Rally di Sanremo, ma che ha voluto offrirgli di più, un gradito dappiù anche se per l'ex motociclista ligure era già stato sufficiente questo successo per fargli dimenticare anni di amarezze; un successo ovviamente dedicato allo scomparso Leo Cella perché sono anni che Ballestrieri insegue questa occasione per ribadire ancora una volta il suo attaccamento all'amico-maestro.

Lo ha ricordato appena gliene hanno offerta l'occasione, al primo microfono che si è trovato tra le mani davanti alla «sua» folla che gli si è stretta attorno e che lo aspettava sul lungomare d'arrivo dalle sei del mattino dopo averlo seguito per due notti e due giorni sul Gouta e sul Teglia, sopra Genova e nel pavese.

Ballestrieri piangeva, ma finalmente piangeva di gioia, e con lo sguardo cercava affannosamente tutti gli amici, per salutarli tutti, per invitarli a bere un po' champagne, alla buon'ora stappato per lui; e per la Lancia che, scesa a Sanremo con un vero squadrone (ben sei macchine affidate ad alcuni tra i migliori specialisti europei), ha festeggiato come meglio non poteva il nuovissimo abbinamento pubblicitario con la Marlboro. Ha vinto tutto quello che qui a Sanremo era possibile vincere: il titolo mondiale (anche se non matematicamente perché restano ancora due prove ed alla Lancia mancano i sette punti della certezza assoluta), il titolo italiano (ammene che Trombotto non vinca sia a S. Marino che al Rally di Inghilterra, fatto quest'ultimo decisamente improbabile) ed il rally di Sanremo. Un en plein mai capitato sino ad ora ad una casa italiana.

Intanto, poco distante, tutto solo, Arnaldo Bernacchini si occupava di liberare l'auto in parco chiuso di tutti gli oggetti inutili, dalle carte stradali ai cronometri, perfetto «secondo»



Ballestrieri e Bernacchini prima in azione (foto a fianco) e dopo (foto sotto) intervistati dall'immacabile Barbara Marchand. Sopra, pensosi il d.s. Florio e la moglie all'ultima assistenza prima di Sanremo, quando dovevano decidere se fermare o meno i due vincitori per far passare in testa Barbasio per il punteggio del campionato



anche in questo momento. Pure lui aveva vinto il rally e la malasorte, ma anche adesso sapeva tenersi in disparte lasciando Sanremo al suo beniamino.

Era la fine di un grosso incubo che stava mutandosi in maledizione per questa coppia che sempre si prepara con certissima meticolosità, ma che tutta una serie di concause negative ha privato delle necessarie soddisfazioni per continuare in un mestiere in cui lo stipendio è solo un fatto marginale.

## Internazionale Rally «Marche»

	MONTECARLO	SVEZIA	SAFARI	MAROCCO	ACROPOLI	AUSTRIA	SANREMO	TOTALE
LANCIA	20	12	—	20	15	—	20	87
FIAT	3	—	—	—	20	20	12	55
PORSCHE	15	15	15	—	—	8	—	53
SAAB	—	20	—	—	—	12	—	32
FORD	8	—	20	—	—	—	—	28
DATSUN	12	—	8	—	6	—	—	26
BMW	—	6	—	—	12	4	—	22
OPEL	2	10	—	—	2	6	1	21
VOLKSWAGEN	—	—	—	—	—	15	—	15
CITROEN	—	—	—	15	—	—	—	15
PEUGEOT	—	—	4	8	—	—	—	12
RENAULT	—	—	—	10	—	—	—	10
RENAULT ALPINE	4	—	—	—	3	—	—	7
ALFA ROMEO	—	—	—	—	—	3	—	3

Eppure al via erano invidiati, si proprio loro, da un'altra grande coppia del rallyismo europeo. Therier-Roure infatti vantano un curriculum ancora più jellato per non aver mai terminato da quando corrono assieme (e sono più di due anni) una sola corsa. Per loro la «nera» è continuata anche a Sanremo dove tanto per cambiare erano al comando grazie ad un mezzo meccanico che non teme confronti se solo al posto del cambio avesse... i pedali.

Le Alpine 1800 (ce ne erano due) sono state i veri poli di interesse di questo rally che proprio nella loro apparente superiorità ha trovato un motivo di stimolo per le nostre due case impegnate sui fronti italiano e mondiale.

Therier, vincitore due anni addietro, ed Andersson, vincitore lo scorso anno, sono stati gli uomini da battere ed è proprio su di loro che si sono appoggiate le tattiche delle case italiane, specie dopo il ritiro, troppo prematuro, di Andersson, ansioso di dimostrare fin dalle prime prove la sua superiorità anche nei confronti del compagno di squadra proprio adesso che si parla insistentemente di una sua esclusione dalla formazione blu del prossimo anno.

E proprio a Ballestrieri è toc-

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 30



1. TAPPA

P.S. «A» - Passo Drego-Rezzo - Chilo-  
metri 14,85 - Tempo 17'48"  
1. Anderson 17'25"; 2. Therier 17'30";  
3. Ballestrieri 17'38"; 4. Paganelli 17'41";  
5. Munari 17'44"; 6. Kallstrom 17'57";  
7. Lindberg 17'59"; 8. Barbasio 18'12";  
9. Bisulli 18'19"; 10. Trombotto.  
P.S. «B» - Cesio-Vellego - Km. 5,50 -  
Tempo 6'36"  
1. Andersson 6'46"; 2. Therier 6'50"; 3.  
Kallstrom 6'52"; 4. Munari 6'53"; 5.  
Ballestrieri 6'54"; 6. Paganelli 6'54"; 7.  
Barbasio 6'57"; 8. Lampinen 6'59"; 9.  
Bisulli 6'59"; 10. Trombotto 7'04".  
P.S. «C» - Mallare-Feglino - Km. 10,15 -  
Tempo 12'10"  
1. Andersson 14'48"; 2. Ballestrieri 14'50";  
3. Therier 14'55"; 4. Barbasio 14'55"; 5.  
Munari 1'04"; 6. Trombotto 15'08";  
7. Bisulli 15'10"; 8. Lampinen 15'28"; 9.  
Kallstrom 15'29"; 10. Paganelli 15'32".  
P.S. «D» - Magnone-Segno - Km. 4,50 -  
Tempo 5'24"  
1. Barbasio 5'52"; 2. Ballestrieri 5'54";  
3. Munari 5'54"; 4. Therier 5'56"; 5.  
Kallstrom 6'; 6. Lindberg 6'; 7. Lampi-  
nen 6'05"; 8. Trombotto 6'06"; 9. Bi-  
sulli 6'09"; 10. Dall'Ava 6'12".  
P.S. «E» - Roviasca-Altare - Km. 5,50 -  
Tempo 6'36"  
1. Ballestrieri 7'37"; 2. Therier 7'38"; 3.  
Munari 7'43"; 4. Barbasio 7'44"; 5. Lind-  
berg 7'44"; 6. Paganelli 7'44"; 7. Lampi-  
nen 7'51"; 8. Kallstrom 7'51"; 9. Bi-  
sulli 7'55"; 10. Trombotto 7'57".  
P.S. «F» - Ferriera-Porri - Km. 7,50 -  
Tempo 9'00"  
1. Paganelli 9'56"; 2. Therier 9'59"; 3.  
Munari 10'01"; 4. Lampinen 10'02"; 5.  
Barbasio 10'10"; 6. Ballestrieri 10'13";  
7. Bisulli 10'13"; 8. Kallstrom 10'14";  
9. Lindberg 10'16"; 10. Trombotto 10'21".  
P.S. «G» - Garbagna-Vigoponzo - Chi-  
lometri 5,00 - Tempo 6'00"  
1. Therier 6'38"; 2. Ballestrieri 6'41";  
3. Munari 6'47"; 4. Paganelli 6'47"; 5.  
Kallstrom 6'51"; 6. Barbasio 6'53"; 7.  
Bisulli 6'55"; 8. Pelganta 6'55"; 9. Trom-  
botto 6'56"; 10. Lampinen 6'57".  
P.S. «H» - Romagnese-Nibbiano - Chi-  
lometri 9,00 - Tempo 10'48"  
1. Therier 11'23"; 2. Ballestrieri 11'34";  
3. Paganelli 11'40"; 4. Barbasio 11'41";  
5. Trombotto 11'47"; 6. Kallstrom 11'54";  
7. Munari 11'54"; 8. Bisulli 11'59"; 9.  
Lindberg 12'; 10. Lampinen 12'03".  
P.S. «I» - Travo-Mezzano Scotti -  
Km. 15,00 - Tempo 18'00"  
1. Therier 20'04"; 2. Trombotto 20'18";  
3. Barbasio 20'26"; 4. Munari 20'41"; 5.  
Ballestrieri 20'43"; 6. Paganelli 20'43";  
7. Bisulli 20'44"; 8. Kallstrom 20'50"; 9.  
Lindberg 21'02"; 10. Dall'Ava 21'10".  
P.S. «L» - Farini d'Olmo-Coli - Chi-  
lometri 21,00 - Tempo 25'12"  
1. Therier 22'10"; 2. Trombotto 22'38";  
3. Barbasio 22'39"; 4. Bisulli 22'48"; 5.  
Kallstrom 22'54"; 6. Ballestrieri 23';  
7. Paganelli 23'; 8. Bossetti 23'22"; 9. Lind-  
berg 23'23"; 10. Ragnotti 23'23".  
P.S. «M» - Vigoponzo-Garbagna - Chi-  
lometri 5,00 - Tempo 6'00"  
1. Munari 6'37"; 2. Paganelli 6'38"; 3.  
Therier 6'40"; 4. Ballestrieri 6'43"; 5.

Kallstrom 6'45"; 6. Bisulli 6'46"; 7.  
Barbasio 6'50"; 8. Trombotto 6'51"; 9.  
Ragnotti 6'51"; 10. Bisulli 6'59".  
P.S. «N» - Porri-Ferriera - Km. 7,50 -  
Tempo 9'00"  
1. Therier 9'49"; 2. Munari 9'53"; 3.  
Kallstrom 10'01"; 4. Barbasio 10'05"; 5.  
Ballestrieri 10'06"; 6. Bisulli 10'10"; 7.  
Lindberg 10'17"; 8. Trombotto 10'19";  
9. Ragnotti 10'20"; 10. Dall'Ava 10'48".  
P.S. «O» - Altare-Roviasca - Km. 5,50 -  
Tempo 6'36"  
1. Lindberg 7'38"; 2. Kallstrom 7'39";  
3. Ballestrieri 7'39"; 4. Therier 7'40";  
5. Bisulli 7'44"; 6. Barbasio 7'44"; 7.  
Munari 7'46"; 8. Ragnotti 7'47"; 9. Trom-  
botto 7'54"; 10. Bossetti 8'09".  
P.S. «P» - Segno-Magnone - Km. 4,50 -  
Tempo 5'24"  
1. Kallstrom 5'49"; 2. Therier 5'51"; 3.  
Barbasio 5'52"; 4. Lindberg 5'53"; 5.  
Munari 5'53"; 6. Ballestrieri 5'59"; 7.  
Bisulli 5'59"; 8. Paganelli 5'59"; 9. Ra-  
gnotti 6'01"; 10. Trombotto 6'03".  
P.S. «Q» - Feligno-Mallare - Km. 10,15 -  
Tempo 12'10"  
1. Therier 14'51"; 2. Ballestrieri 15'18";  
3. Munari 15'20"; 4. Barbasio 15'23";  
5. Bisulli 15'31"; 6. Lindberg 15'35"; 7.  
Paganelli 15'35"; 8. Kallstrom 15'38"; 9.  
Ragnotti 15'48"; 10. Trombotto 15'56".  
P.S. «R» - Vellego-Cesio - Km. 5,50 -  
Tempo 6'36"  
1. Kallstrom 7'09"; 2. Ballestrieri 7'11";  
3. Therier 7'11"; 4. Bisulli 7'15"; 5. Bar-  
basio 7'15"; 6. Paganelli 7'18"; 7. Lind-  
berg 7'20"; 8. Munari 7'22"; 9. Trom-  
botto 7'25"; 10. Ragnotti 7'27".  
P.S. «S» - Rezzo-Passo Drego - Chi-  
lometri 14,85 - Tempo 17'48"  
1. Therier 18'05"; 2. Munari 18'51"; 3.  
Paganelli 18'52"; 4. Barbasio 18'55"; 5.  
Bisulli 19'01"; 6. Ragnotti 19'06"; 7.  
Lindberg 19'11"; 8. Trombotto 19'18";  
9. Dall'Ava 19'29"; 10. Ballestrieri 19'53".

CLASSIFICA DOPO LA PRIMA TAPPA

1. Therier-Roure (Alpine Renault) 1116;  
2. Munari-Mannucci (Lancia HF) 1352;  
3. Ballestrieri-Bernacchini (Lancia HF)  
1355; 4. Barbasio-Sodano (Lancia HF)  
1419; 5. Bisulli-Zanucchi (Fiat 124 Spy-  
der) 1508; 6. Trombotto-Zanchetti (Fiat  
124) 1597; 7. Lindberg (Fiat 124)  
1612,2; 8. Kallstrom-Haggbom (Lan-  
cia HF) 1694; 9. Ragnotti-Rouget (Lan-  
cia HF) 1839,4; 10. Paganelli-Russo  
(Fiat 124 Spyder) 1973; 11. Bossetti-  
Tiziano (Lancia Fulvia HF) 2154; 12.  
Pelganta-Mannini (Lancia Fulvia HF)  
2706; 13. Brai-Rudi (Opel Kadett)  
2765; 14. Corino-Rigo (Fiat 125 S.)  
3011,4; 15. De Angelis-Caielli (Lancia  
HF) 3027; 16. Fagnola-Ulivi (Fiat 125 S.)  
3214; 17. Ferraris-Brusati (Lancia HF)  
3522; 18. Dall'Ava-Maiga (Lancia HF)  
3563; 19. Bovati-Stefi (Lancia HF)  
4118; 20. Tinelli-Viale (Lancia HF)  
4121,4; 21. Benelli-Redaelli (Opel A-  
scona) 4160,2; 22. Merlone-Leonetti (Vol-  
vo 142) 4291; 23. Iccudrac-Aldeg (Fiat  
128 coupé) 4904,2; 24. Pons-Boeri  
(Fiat 124 S.) 5229; 25. Zorzato-Lecci  
(A. 112) 5312; 26. Sciascia-Bullani (Lan-  
cia HF) 5855,2; 27. Castelli-Rossato  
(Fiat 125 S.) 5940; 28. Brion-Strani (128  
Fiat c.) 6216,4; 29. Penna-Alicandri

(Fiat 125 S.) 6656,2; 30. Geninatti-Pinato  
(A. 112) 6697,2; 31. Cavanna-Ravana  
(Lancia Fulvia HF) 6720; 32. Stringhini-  
Braschi (Lancia HF) 7991,2; 33. Inver-  
nizzi-Vai (Skoda 1100 L) 8114; 34. Car-  
darelli-Delmazza (Fiat 128) 8781,4; 35.  
Pensiero-Diana (Fiat 128) 9117.

2. TAPPA

P.S. «A-2» - S. Giacomo-Gouta - Chi-  
lometri 23,20 - Tempo 28'00"  
1. Ballestrieri 30'55"; 2. Kallstrom 30'46";  
3. Therier 30'49"; 4. Barbasio 31'05"; 5.  
Bisulli 31'06"; 6. Munari 31'18"; 7. Ra-  
gnotti 31'24"; 8. Dall'Ava 31'36"; 9.  
Lindberg 31'53"; 10. Trombotto 32'17".  
P.S. «B-2» - Apricale-S. Giovanni dei  
Prati - Km. 20,00 - Tempo 24'00"  
1. Ballestrieri 25'49"; 2. Barbasio 26'06";  
3. Bisulli 26'06"; 4. Therier 26'09"; 5.  
Munari 26'25"; 6. Kallstrom 26'44"; 7.  
Ragnotti 26'49"; 8. Lindberg 26'57"; 9.  
Dall'Ava 27'01"; 10. Trombotto 27'44".  
P.S. «C-2» - Passo Drego - Rezzo - Chi-  
lometri 14,85 - Tempo 17'48"  
1. Ballestrieri 18'40"; 2. Munari 18'41";  
3. Barbasio 18'43"; 4. Kallstrom 18'49";  
5. Bisulli 18'56"; 6. Ragnotti 19'03"; 7.  
Trombotto 19'15"; 8. Lindberg 19'18";  
9. Bossetti 19'39"; 10. Pelganta 20'27".  
P.S. «D-2» - Ville S. Pietro - Colle d'  
Oggia - Km. 6,65 - Tempo 8'00"  
1. Ballestrieri 8'26"; 2. Bisulli 8'35"; 3.  
Lindberg 8'37"; 4. Ragnotti 8'42"; 5.  
Kallstrom 8'43"; 6. Munari 8'43"; 7.  
Barbasio 8'46"; 8. Trombotto 8'51"; 9.  
Bossetti 9'03"; 10. Pelganta 9'34".  
P.S. «E-2» - S. Giacomo-Gouta Bivio  
M. Alto - Km. 31,65 - Tempo 38'00"  
1. Barbasio 42'49"; 2. Trombotto 43'30";  
3. Ragnotti 43'30"; 4. Ballestrieri 43'44";  
5. Lindberg 44'; 6. Bossetti 45'07"; 7.  
Fagnola 45'34"; 8. Bisulli 45'46"; 9.  
Corino 46'06"; 10. Pelganta 46'34".  
P.S. «F-2» - Bivio Buggio - Bivio Vignai  
- Km. 19,15 - Tempo 23'00"  
1. Ballestrieri 24'43"; 2. Barbasio 24'57";  
3. Bisulli 25'10"; 4. Trombotto 25'39";  
5. Lindberg 25'54"; 6. Bossetti 27'24";  
7. Fagnola 27'36"; 8. Corino 27'55"; 9.  
Pelganta 28'22"; 10. Brai 28'27".  
P.S. «G-2» - Colle d'Oggia-Ville S.  
Pietro - Km. 6,65 - Tempo 8'00"  
1. Bisulli 8'38"; 2. Ballestrieri 8'39"; 3.  
Lindberg 8'50"; 4. Barbasio 8'52"; 5.  
Trombotto 8'52"; 6. Bossetti 9'36"; 7.  
Corino 9'40"; 8. Fagnola 10'00"; 9. Pel-  
ganta 10'05"; 10. Brai 10'23".  
P.S. «H-2» - Rezzo - Passo Drego - Km.  
14,85 - Tempo 17'48"  
1. Bisulli 18'56"; 2. Lindberg 19'05"; 3.  
Barbasio 19'17"; 4. Ballestrieri 19'20"; 5.  
Trombotto 19'25"; 6. Bossetti 20'14"; 7.  
Corino 20'27"; 8. Pelganta 20'35"; 9.  
Fagnola 20'43"; 10. Brai 20'48".  
P.S. «I-2» Bivio Gouta - Ciaixe - Km.  
30,00 - Tempo 36'00"  
1. Bisulli 40'01"; 2. Ballestrieri 40'09"; 3.  
Lindberg 40'27"; 4. Barbasio 40'43"; 5.  
Trombotto 40'52"; 6. Brai 43'30"; 7.  
Fagnola 43'36"; 8. Pelganta 44'13"; 9.  
Corino 44'31"; 10. Bossetti 45'35".

10. RALLY DI SANREMO - Settima pro-  
va del campionato internazionale Marche  
e prova valida per il Campionato  
italiano - Sanremo, 22-25 ottobre 1972.

CLASSIFICA FINALE

1. Ballestrieri-Bernacchini (Lancia HF  
1,6) p. 2709; 2. Barbasio-Sodano (Lancia  
HF 1,6) 2931; 3. Lindberg (Fiat  
124 Spyder) 3505; 4. Bisulli-Zanucchi  
(Fiat 124 Spyder) 3613; 5. Trombotto-  
Zanchetti (Fiat 124 1,6 Spyder) 3625;  
6. Bossetti-Tiziano (Lancia HF 1,6)  
5427; 7. Pelganta-Mannini (Lancia HF  
1,6) 6505; 8. Fagnola-Ulivi (Fiat 125 S.)  
6543; 9. Corino-Rigo (Fiat 125 S.) 6885,4;  
10. Brai-Rudi (Opel Kadett) 6928; 11.  
Bovati-Stefi (Lancia HF 1,6) 10935;  
12. Iccudrac-Aldeg (Fiat 128)  
12883,2; 13. Brion-Stuani (Fiat 128)  
15403,4.  
NON ARRIVATI MA CLASSIFICATI  
14. Therier-Roure (Alpine Renault A.  
110) p. 11116; 15. Munari-Mannucci  
(Lancia Fulvia HF 1,6) 11352; 16. Kall-  
strom-Haggbom (Lancia F. HF 1,6)  
11694; 17. Ragnotti-Rouget (Lancia F.  
HF 1,6) 11839,4; 18. Paganelli-Russo  
(Fiat 124 S. 1,6) 11973; 19. De Angelis-  
Caielli (Lancia F. HF 1,6) 13027; 20.  
Ferraris-Brusati (Lancia F. HF 1,6)  
13522; 21. Dall'Ava-Maiga (Lancia F.  
HF 1,6) 14121,4; 23. Benelli-Redaelli  
(Opel Ascona) 14150,2; 24. Merlone-  
Leonetti (Volvo 142) 14241; 25. Pons-  
Boeri (Fiat 124 S.) 15229; 26. Zorzato-  
Lecci (A. 112) 15312; 27. Sciascia-Bul-  
lani (Lancia HF 1,6) 15855,2; 28. Cas-  
telli-Rossato (Fiat 125 S.) 15940; 29.  
Penna-Alicandri (Fiat 125 S.) 16656,2;  
30. Geninatti-Pinato (A. 112) 16697; 31.  
Cavanna-Ravana (Lancia HF 1,6) 16720.

L'ALTALENA 2000

Non...cambiano  
mai  
le ALPINE!

SANREMO - Al via si presentano ses-  
santatré macchine, un numero alto  
per una gara valida per il campionato  
Marche, un numero troppo basso per  
gli organizzatori che si aspettavano  
una adesione più massiccia da parte  
dei concorrenti italiani, troppi dei  
quali hanno preferito disertare la gara  
giudicandola troppo dura. La Fiat da  
parte sua, non facendo partecipare le  
sue vetture G. 1 aveva ulteriormente  
sottolineato questo e lo stesso dicasi  
per le due Simca ufficiali che non si  
sono iscritte.

Comunque i partecipanti sono tutti  
qualificati a cominciare dalle due Al-  
pine 1800 che spaventano sin dalla pri-  
ma prova, la Passo Drego-Rezzo, dove  
ottengono i due migliori tempi restan-  
do entro il tempo imposto assieme a  
Ballestrieri, Paganelli e Munari. La  
prova in cui si valica il notissimo ed  
«aereo» passo Teglia è molto dura e  
miete già le prime vittime. Si ritira-  
no Verini-Scabini (124 spider) usci-  
ti di strada, Cavallari-Bascianelli (HF  
1600) che fondono una bronza per lo  
svitamento del filtro dell'olio. Ave-



Sempre in controsterzo Jean-Luc Therier dava l'impressione di poter disporre a piacimento, grazie alla potenza della sua Alpine 1800, di tutti gli avversari. Il solito cambio lo ha fermato nell'ultima notte

CONTINUAZ. DA PAGINA 29

cato di tallonare da vicino, di infastidire, di far crollare ogni resistenza di Therier.

Amilcare ci ha provato subito, ma la prima lunga tappa, con le divagazioni nel lontano pavese, non era propriamente la sua; lo era invece la seconda, la terribile notte decisamente più da seguire di quella tanto decantata di Montecarlo, e sulle sue strade non ha sbagliato l'affondo.

Primo sul Gouta, primo sul Ceppo, primo sul Teglia, non c'è stato niente da fare per Therier che non poteva più vivere di riserva ed ha dovuto forzare... il cambio ed ha finito con un ennesimo ritiro.

A questo punto solo una rottura poteva impedire il successo a Ballestrieri, oppure il gioco di squadra a favore di uno dei suoi compagni, Munari o Barbasio, che si giocavano in questa Sanremo il campionato italiano.

Ma la macchina sua ha retto nonostante sia stata sfruttata fino all'ultimo mentre s'è rotta quella di Munari-Mannucci che si erano resi protagonisti di una gara intelligentissima ed accorta, nulla lasciando al caso, forzando (e primeggiando al solito) nelle prove dal fondo migliore, restando tra i primi ma non rischiando nulla in quelle più dure.

Munari voleva assolutamente arrivare, voleva i punti per permettere a Mannucci di conquistarsi il suo primo tricolore cui

tanto teneva dopo i molteplici successi in Italia ed all'estero.

Ed invece la macchina s'è rotta, proprio quando sembrava ormai gioco fatto con la Fulvia di Ballestrieri davanti, loro secondi e Barbasio dietro, attento solo a non farsi raggiungere da Bisulli come sempre scatenatissimo.

Fermo Munari sono venuti alla ribalta Barbasio e Sodano che oramai avevano perso le speranze di aggiudicarsi il secondo tricolore consecutivo. Il loro secondo posto poteva garantire la quasi certezza matematica di farcela ammenoché Trombotto non terminasse terzo da quarto che era.

Era un grosso rischio perché Cesare Florio, dopo tanti ripensamenti, aveva deciso di non fermare in nessun caso Ballestrieri lasciandogli il meritato successo, ma Trombotto non ha passato Lindberg ed anzi è stato superato proprio nell'ultima prova speciale da Bisulli che in classifica l'ha sopravanzato di soli dodici secondi.

Nessun gioco quindi in casa Fiat e di riflesso tanta amarezza per Trombotto che per il secondo anno consecutivo si vede sfuggire proprio nel finale la possibilità di diventare campione italiano.

Non sappiamo di certo quale sarà il comportamento futuro di Trombotto, è certo però che il pilota ha dichiarato di interrompere ogni suo rapporto con la Casa torinese e di tornarsene a

Rally internazionale  
di Sanremo

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

124 SPORT SPIDER 1600: Lindberg-Carlstrom, terzi assoluti e primi della classe 2000 Gran Turismo Speciale;

125 S: Fagnola-Ulivi, ottavi assoluti e primi del Gruppo 1.



Formula 300 Rally

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



noso-Poggio (125 S) rottura differenziale, Rossi-Ancillari (A 112), Gamenara-Allegretti (R8 Gordini), Contaldi-Benassi (AR 1750) e Ziviani-Gibi (A 112). Fermi prima ancora dell'inizio della prova Pittoni-Pittoni per il distacco di un tubo dell'olio.

La situazione non cambia nella successiva Cesio-Vellego, dove il ghiaioso e durissimo fondo non impedisce il bis alle due berlinette francesi. Ballestrieri è solo il terzo dei piloti Lancia e non smentisce la sua nota antipatia per questa prova. Continuano nel frattempo i ritiri con Nestore-Ginotti (Alpine R) e Comotto-Bugiolotti (128).

Si arriva così alla veloce Mallare-Feglino, cui segue un C.O. « impossibile ». Andersson è ancora il migliore ma Therier viene eguagliato da Barbasio e superato da Ballestrieri. La corsa contro il tempo verso Feglino è spietata e non si bada a mezzi pur di arrivare prima (e per mezzi chi vuole può intendere anche scorciatoie). Al C.O. tutti si buttano alla caccia dei tempi: Andersson non comunica il suo ritardo imitato da tutti gli altri stranieri con l'eccezione di Ragnotti e Lindberg ed è proprio Lindberg che con il suo tempo fa sensazione perché il suo ritardo rispetto a Ballestrieri, Barbasio, Trombotto e Bisulli è di quasi un minuto. In ritardo arrivano anche Paganelli e Lampinen, mentre Munari è a mezza via tra i più veloci ed i « lenti » (!). Haggbom ha un diavolo per capello (l'unico forse che gli è rimasto) per il suo ritardo rispetto agli altri mentre Trombotto accusa i cronometristi di avergli fatto perdere troppo tempo per timbrargli la tabella.

Non passano Carello-Oberti fermi col semiasse rotto, mentre Perazio finisce quasi senza freni; noie lamentano anche Bossetti (che sta guidando fortissimo) il cui navigatore Mischiatti è alle prese con noie di stomaco, e Brai che ha rotto lo scarico.

Barbasio ritarda (per noie alla pompa della benzina) anche 49 secondi al successivo C.O. di Magnone che precede la breve prova Magnone-Segno, prova impegnativa soprattutto nel tratto in discesa. E' proprio Barbasio a far segnare il miglior tempo mentre Andersson, in una delle prime curve ha un brusco rallentamento e lo si sente tentare più volte di innestare una marcia. Infatti terminerà la prova poi si fermerà per la rottura del cambio. Si fermano anche Pallanca-Ferrari (128) e Gaioni-Pescoller (125 S).

La successiva Roviasca-Altare è troppo corta per creare una netta selezione. Tra la fitta vegetazione di noccioli che la costeggiano è comunque Ballestrieri ad andare più forte mentre si ritirano Quarciari-De Vecchi (Escort Mexico) e Baldi-Tarigo (R8 Gordini). In gara restano così solo 53 concorrenti e siamo solo agli inizi.

Subito dopo il ritiro di Girola-Prato (124) inizia la prova « nordica » Ferreria-Porri caratterizzata da tutta una serie di dossi per affrontare i quali occorre molto coraggio tantopiù che la velocità è molto sostenuta.

Il più veloce è Paganelli che precede l'Alpine di Therier; continuano intanto i ritiri con Carello-Baron (125 S) che rompono un giunto, Giraud-Pereno (125), Quarti-Bertolazzi (125) e Aimar-Cedolin (128).



Occhi chiusi e champagne in mano, Ballestrieri sta volando con gli angeli gustandosi il « suo » Sanremo che, per la Lancia, può significare la vittoria decisiva per l'affermazione nel mondiale Marche 1972

Nessun ritiro, finalmente, nella Garbagna-Vigoponzo, una prova spettacolare per il pubblico ma priva di qualsiasi contenuto tecnico. Ottimo è comunque l'exploit di Pelganta-Mannini (HF 1600) che impiegano il settimo tempo assoluto.

Si arriva così al C.O. di Rivanazzano dove c'è una brevissima neutralizzazione che permette di stilare una prima classifica provvisoria di cui vi diamo i primi dieci: 1. Therier; 2. Ballestrieri a 10"; 3. Munari a 40"; 4. Paganelli a 1'49"; 5. Barbasio a 1'52"; 6. Kallstrom a 1'59"; 7. Bisulli a 2'

e 05"; 8. Trombotto a 2'23"; 9. Lindberg a 2'40"; 10. Lampinen a 3'07".

La prova che segue, la Romagnese-Nibbiano è la prima di giorno ed il suo misto-veloce è molto divertente per la maggioranza dei piloti in quanto richiede una certa perizia di guida, non lo è comunque per Lampinen-Andersson che si ritirano per noie alla pompa dell'olio e per Paganelli-Russo che marciando da Vellego con la scatola guida in disordine, e quindi con difficoltà di sterzo nelle curve a sinistra, toccano una roccia rompendo un cerchio con successivo scoppio di un pneumatico.

In questa prova si ritirano anche Paletta-Politti (127) mentre il miglior tempo è di Therier che si ripete anche nella successiva Travo-Mezzano Scotti, la terribile prova del Rally delle 4 Stagioni e nota anche per le infinite possibilità di scelta di percorsi che offre ai concorrenti. In questa prova Bisulli ha la brutta sorpresa di trovarsi in piena curva un camioncino che procede in senso contrario. Nel frattempo si fermano anche Ferrando-Canestrelli (124 spider) con il filo dell'acceleratore rotto.

La successiva Farini D'Olmo-Coll è una prova senza storia perché tutti restano facilmente nel tempo compreso Bisulli cui continuano a capitare sorprese: questa volta, siamo sempre in una prova speciale, deve superare un trattore. Il miglior tempo è comunque del solito Therier che non riesce però a ripetersi nella Vigoponzo-Garbagna dove spunta finalmente Munari che precede Paganelli e il

CONTINUA A PAGINA 32



Due prove sono state sufficienti a mettere fuori gara la 1750 di Contaldi-Benassi vittime di una spettacolare, ma per fortuna senza conseguenze, uscita di strada. A Pallanca-Ferrari che transitavano nel frattempo con la loro 128 non andrà tanto meglio perché per loro l'alt arriverà due prove più avanti



Attesi alla prova, Verini e Scabini hanno deluso le aspettative terminando alla prima speciale la loro corsa con una picchiata contro una roccia del Teglia. Per chi conosce la strada è andata bene così!

correre solo per divertirsi (come ai bei tempi diceva) magari con una macchina propria, una Alpine.

Le tre Fiat hanno comunque ottenuto un grosso risultato di squadra guadagnandosi i punti sufficienti per installarsi nella classifica del campionato marche alle spalle della Lancia che è al comando e che ce l'ha già quasi fatta confermando ulteriormente all'estero il raggiunto grado di qualità della nostra produzione nazionale.

Lindberg ha corso come sempre, molto positivamente, ha comunque lamentato di continuo noie ai freni che comunque non sembravano conseguenti al servofreno che, unico, montava; Bisulli con l'inseparabile « Attila » Zanuccoli ha corso invece con la consueta irruenza ed ha raggiunto exploits veramente notevoli assicurandosi anche le tre ultime prove speciali.

Purtroppo per lui le cose sono andate storte nel bel mezzo dell'ultima notte quando gli si è bloccato il cambio costringendolo a percorrere un centinaio di km con la soal terza innestata e facendogli perdere minuti decisivi.

Alla Fiat è comunque andato il successo nel G.1 grazie a Fagnola-Ulivi che, pur picchiando a destra ed a manca, sono riusciti a coronare un inseguimento disperato proprio nelle ultime prove quando il vantaggio di Brai-Rudi che conducevano il gruppo con la loro Opel Kadett sembrava ir-

raggiungibile. Ma il « rusch » finale di Fagnola e le cattive informazioni trasmesse a Brai hanno fatto tutto, ed in particolare quest'ultimo si è fatto precedere anche da Corino-Rigo, un altro equipaggio della North-West che si è messo quest'anno in particolare evidenza.

Una corsa strepitosa l'hanno fatta comunque Bossetti e Mischiatti a prescindere dall'eccezionale sesto posto ottenuto alla fine. Per tutto l'arco della gara hanno tallonato i piloti ufficiali classificandosi sempre primi dei privati con tempi veramente d'eccezione e questo nonostante per tutta la prima notte il valido Mischiatti sia stato l'ombra di

se stesso in preda com'era a disturbi di stomaco.

E più sorprendenti di loro, sempre che sia possibile, sono stati Pelganta e Mannini che hanno terminato una corsa così dura nonostante la loro Fulvia fosse partita nelle stesse condizioni con cui una macchina di norma termina un rally. Al proposito basti pensare che solo poche ore prima della partenza della seconda tappa i due piloti erano ancora convinti di non ripartire.

Oltre ai sopradetti solo altri tre piloti hanno terminato la corsa: Bovati-Steffi che con una gara più che intelligente si sono assicurati il G.3, Iocudrac con la gentile signora Alfonsa che

hanno concluso brillantemente la loro trasferta siciliana e Brio-Stuani che sono stati tra i più applauditi alla premiazione finale.

Non hanno terminato invece i pupilli locali Dall'Ava-Maiga che, nei rari momenti in cui il loro mezzo funzionava a dovere hanno dato ancora una prova, ma non li si scopre di certo adesso, del loro valore facendo segnare dei tempi da far sgranare gli occhi, e non hanno terminato pure gli altri due ufficiali Lancia, Kallstrom e Ragnotti.

Kallstrom ha rotto nella stessa prova di Munari, mentre stava correndo già al risparmio dopo aver attaccato a fondo anche lui l'Alpine di Therier. La rottura della pinza dei freni gli ha tolto ogni possibilità di terminare al terzo posto e di salvaguardare per ogni evenienza il titolo tricolore di Barbasio.

Ragnotti ha invece rotto subito dopo, terminando così un calvario proprio quando oramai era alla fine. Le mani di Ragnotti parlavano al termine da sole: la fatica di guidare una Fulvia con l'attuale autobloccante è notevole, soprattutto per chi, non avendola praticamente mai guidata, vi è salito sopra quindici giorni prima del rally per ridiscenderne ai piedi del Ceppo causa la rottura di un giunto. Oltretutto una picchiata nella prima prova speciale l'aveva messo sull'avviso e l'aveva invitato a prendere ancora maggiore confidenza prima di chiedere tutto al suo mezzo.

Sulla prima prova ha picchiato, e si è fermato, anche Verini cui sembra non sia entrata una marcia, ed è stato un vero peccato perché dopo le sue più recenti prestazioni tutti si aspettavano molto da lui e dalle sue indiscusse doti velocistiche.

Non si sono presentate, o meglio non è venuta la tanto temuta Porsche tedesca che doveva in un primo tempo venire condotta da Waldegaard eppoi, in un secondo tempo, dall'austriaco Jangger.

Probabilmente a Stoccarda ci avranno ripensato ed avranno valutato che pubblicitariamente non sarebbe stata una mossa troppo felice inserirsi ufficialmente in un campionato solo alla fine (quando le cose si sono messe abbastanza bene) con tutte le conseguenze poi in caso di mancato successo.

Quindi alla fin fine se ne sono dispiaciuti i soli organizzatori che possono però dormire sonni tranquilli, perché la loro corsa è stata veramente all'altezza di una prova così titolata e non a caso Paganelli, al momento del suo ritiro nel corso dell'ultima notte, quando il cambio s'è rotto, ha sentito degli strani rumori uscire dal suo « interfono »: i quattordici immuti che già sommarono di ritardo da Therier non avevano impedito ad un copilota esperto come Russo di mettersi a piangere per l'imprevisto amarissimo arresto.

C. C.

## La ramazza KALLSTROM

SANREMO - Il primo concorrente che è passato per l'ultima volta sulla prova del Gouta è stato Kallstrom che è sfrecciato velocissimo davanti ai cronometristi senza il minimo rallentamento. Kallstrom era già fuori gara per la rottura della pinza di un freno, ma forte del fatto che sulla fiancata della sua vettura c'era ancora il numero di gara non ci ha pensato due volte non appena avvisato da Fiorio che alcuni appassionati del brivido avevano sistemato alcuni paletti e dei massi lungo la prova per vedere i piloti in acrobazia. Lo svedese si è così precipitato sul percorso, su cui pochi minuti dopo sarebbe passato Ballestrieri e l'ha ripulito ben bene mettendo il compagno di squadra al di fuori di qualsiasi pericolo. A chi gli chiedeva dove andava, Kallstrom rispondeva: « Vado a correggere le note! ».

• Appena arrivati a Sanremo, i due vincitori, Ballestrieri e Bernacchini, sono stati issati sul tetto della loro vettura secondo i canoni classici dei trionfi sportivi. Il fatto non è stato però troppo gradito dal d.s. Lancia Fiorio, che giustamente temeva che in questo modo sparisse dall'obbiettivo fotografico il nome del nuovo sponsor Lancia.



# TROMBOTTO prima e... dopo



"Siamo una grande famiglia"

Molto sorridente nelle prime fasi della corsa (foto a sinistra) e piuttosto accigliato all'arrivo (foto a destra) Trombotto è stato la vittima più appariscente di quella lotta interna che regna in casa Fiat e che, molto azzeccatamente, è rappresentata in questa vignetta d'apertura dell'ultimo notiziario della Tre Gazzelle



## CONTINUAZ. DA PAGINA 31

francese. Un ottimo tempo lo fa segnare anche Dall'Ava, indiscusso protagonista del G. 3, che nella precedente prova speciale ha perso sette minuti per sostituire un braccetto dello sterzo piegato. Continuano intanto i ritiri con Gerbino-Mannini (125 S) che rompono il differenziale, Verri-Maccario (125 S) e D'Attanasio-Russo (125 S). Al C.O. di Ovada arrivano in forte ritardo anche Perazio-Bottini che lamentano noie all'impianto frenante.

Si ripete in senso contrario la Perri-Ferriera ma questa volta Paganelli non ce la fa a bissare il successo dell'andata pagando altrettanto ben nove minuti di ritardo per una sfortunata uscita di strada (bloccaggio delle pastiglie dei freni appena montate) con tanto di macchina in bilico su di un fosso nell'unica curva senza spettatori. Russo è quindi costretto ad una imprevista corsa attraverso i campi per cercare soccorsi. Continua il calvario di Dall'Ava che è costretto ancora ad una sosta di ben 17' per sostituire un secondo braccetto sempre dello sterzo. Guai vengono lamentati anche da Fagnola che sta correndo da due prove speciali con due ammortizzatori rotti.

Nella Altare-Roviasca è Lindberg a primeggiare precedendo Kallstrom, subito dopo però si fermerà ad un'assistenza dove in soli 15' gli sostituiranno un semiasse rotto. Buon per lui che il C.O. ha avuto un aumento di tempo permettendogli di non accusare ritardi. In questa prova spariscono Perazio-Bottini (124 spider) che escono di strada per noie all'avantreno.

La Segno-Magnone vinta da Kallstrom non favorisce distacchi appariscenti per la sua brevità tanto più che subito dopo si corre la Feghino-Mallare che può rivelarsi decisiva per il suo C.O. in cui nessuno resta nel tempo.

Proprio a Mallare Ballestrieri comunica il suo tempo (ritardo) che è di soli 2'03". Dopo di lui Therier timbra un 25" che tutti interpretano in 2'26" esultando per la gioia. Ottimo anche il « drago » che ritarda 2'02". Mentre Lindberg lamenta noie al cambio ad Audetto viene il sospetto che il ritardo reale di Therier sia di solo 1'25", ed infatti sarà così. Piuttosto nei guai passano Sciascia che ha il telaio rotto, De Angelis (balestra rotta), Ferrari (cambio distrutto) e Corino (avantreno in disordine) e Tinelli (scarico rotto).

Non termina la prova Avventi che dopo aver rotto il filo dell'acceleratore ed aver sistemato sul cofano per oltre sei chilometri il suo navigatore Bulzacchi, è finito fuori strada.

Kallstrom è ancora il più veloce nella Vellego-Cesio, ma nella successiva Rezzo-Passo Drego deve perdere quattro minuti per sostituire una gomma forata. In quest'ultima prova (l'ultima della prima tappa) si fa luce finalmente Ragnotti il cui adattamento alla faticosa guida della Fulvia è ancora precario.

Gli ultimi ritiri sono quelli di Mattio-Sannazzari (HF 1600), Chierico-Moriano (124), Deninotti-Pianetta (125) e Cerisola-Garelli (128), i più amari perché a pochi chilometri da Sanremo dove sarebbero entrati nella classifica finale.

A chiudere la tappa con un po' di suspense ci pensano Bisulli-Zanucchi, che capotano nell'ultimo trasferimento ma poi riprendono con solo qual-

che ammaccatura, e Ballestrieri-Bernacchini che assicurano di aver impiegato a compiere l'ultima prova 18' e 39" ma cui viene accreditato dai cronometristi un perentorio 19'41" che li relega al terzo posto della classifica generale alle spalle di Therier e Munari.

Nell'ora di assistenza a disposizione dei concorrenti vengono cambiati i bracci dello sterzo a Ballestrieri e gli ammortizzatori con le messe a punto solite a tutte le altre Lancia. Lo stesso avviene per l'Alpine di Therier mentre alla Fiat sostituiscono il cambio a Lindberg (20'), il ponte e la scatola guida a Trombotto, la scatola guida a Paganelli e Bisulli, i dischi dei freni a Fagnola.

Quando si riparte (alle sei del pomeriggio) mancano all'appello Ferraris-Brusati (HF 1600) che erano andati benissimo con l'ex vettura di Cavallari ma che hanno terminato con il cambio distrutto, Pons-Boeri (124

spider) e Invernizzi-Vai (Skoda). Partono invece Pelganta-Mannini anche se la loro Fulvia sta assieme per un vero miracolo.

Già a Coldirodi comunque (8 km dopo Sanremo) si fermano De Angelis-Caielli che con la loro HF stavano ottimamente conducendo il G. 3: li ha appiedati l'alternatore.

Si inizia così la scalata del Gouta con la S. Giacomo-Gouta che nel corso della notte verrà ripetuta tre volte. A Ballestrieri viene affidato il compito di attaccare a fondo Therier ed Amilcare lo fa con la decisione di chi è convinto di non avere più nulla da perdere. Suo è il miglior tempo nella prova ed al C.O., dietro di lui Kallstrom poi Therier. Sul Gouta cadono le ultime speranze di Paganelli-Russo (Fiat 124 spider) che rompono il cambio e di Cardarelli-Del Mazza (128).

Ballestrieri attacca ancora nella Apricale-S. Giovanni del Prati dove si scala il Ceppo e Therier, che cerca di fare una gara molto attenta, viene superato anche da Barbasio e da Bisulli. Mentre si arrestano Sciascia-Bullani (HF 1600) col telaio rotto. Si torna sul Teglia ripetendo la Passo Drego-Rezzo, prova probabilmente decisiva perché il cambio di Therier cede lasciando via libera agli inseguitori. Sul Teglia si ritirano però anche Dall'Ava-Maiga (HF 1600) cui s'è rotto l'ennesimo braccetto dello sterzo e Merlione-Leonetti (Volvo) che rompono il supporto dell'albero di trasmissione.

Al comando le tre Lancia di Ballestrieri, Munari e Barbasio vengono avvisate di mantenere le posizioni acquisite. Barbasio, suo malgrado, si vede così costretto a non attaccare ed a lasciare via libera a Munari.

Sull'asfalto della Ville S. Pietro-Colle D'Oggia è ancora primo Ballestrieri, ma Bisulli, che è secondo, si porta a soli 27" da Barbasio quando si deve ripetere la seconda traversata del Gouta.

Ed è proprio sul Gouta che si decide definitivamente il rally: dopo pochi km si fermano Kallstrom-Haggbom (HF 1600) che rompono una pinza dei freni restando senza olio; imitati poco dopo da Munari-Mannucci (HF 1600) cui si rompe l'autobloccante. Torna così in ballo il campionato italiano perché Bisulli potrebbe superare Barbasio e permettere così un avvicinamento a Trombotto. Ma a Bisulli si blocca subito il cambio ed è costretto a farsi tutta la lunghissima prova con la sola terza funzionante terminandola con l'ottavo tempo.

In precedenza si erano fermati anche Benelli-Radaelli (Opel Ascona), Pensiero-Diana (128), Stringhini-Braschi (HF 1600) e Cavanna-Ravano (HF 1600).

A Bivio Buggio-Bivio Vignai si ferma anche la Lancia di Ragnotti-Rouget che rompe un giunto dal lato cambio e Lindberg si inserisce al terzo posto della classifica diventando lo spauracchio di Florio che teme il « non c'è due senza tre » dello svedese che nel finale li ha già preceduti in Grecia ed in Austria.

Gli ultimi lottano strenuamente contro il tempo massimo non sempre riuscendovi come nel caso di Genninatti-Pinatto (A 112) fuori a Buggio, Castelli-Rossato (Fiat 125) fuori a Ponte di Navia o come Zorzato-Lecci (A 112) fuori proprio sul traguardo per essersi fermati ad assistere il concittadino Tinelli (HF 1600) che con Viale era rimasto senza benzina nell'ultima prova

cav.

## I tuffi di ROUGET

SANREMO - Decisamente l'equipaggio italiano meglio assistito era quello di due privati: Bossetti e Mischiatti. All'arrivo della prima tappa ad attendere c'era infatti nientemeno che Bossetti in persona coadiuvato dal suo motorista e dal suo esportista telaista.

● Sempre Bossetti, che per chi non lo sapesse è anche il presidente della famosissima scuderia Tre Gazzelle, si è portato al seguito un suo dipendente, Cristhian Gaboli, che per tutta la durata della corsa non si è mai mosso dalla sala stampa procurandosi all'istante tutti i tempi delle speciali e comunicando al suo superiore la classifica sempre aggiornata. A parziale ricompensa ha però ottenuto di passare per il Presidente della scuderia al momento della premiazione.

● Qualche premio per la conquista del titolo italiano, Barbasio e Sodano hanno ottenuto di partecipare (e per loro è la prima volta) al prossimo Rally d'Inghilterra che si svolgerà in dicembre.

● La vittoria a Sanremo ha messo tanta tranquillità in casa Lancia per il successo nel Marche che in America non andrà nessun direttore sportivo a guidare Kallstrom a Davemport. Al seguito comunque sono stati inviati due meccanici.

● Il premio per la « miglior precisione », se mai fosse stato messo in palio, sarebbe finito certamente a Rouget, secondo di Ragnotti, che in tutti i controlli tiratissimi si è esibito in tuffi a pesce dalla vettura con perfetto centraggio della stretta fessura in cui filare la tabella nei Printogines dei cronometristi.

● Dopo la sconfitta tricolore subita dalla Fiat c'era molta apprensione tra i piloti che temono di non correre più come previsto in precedenza al Rally di S. Marino. In particolare erano preoccupatissimi i due romagnoli della formazione e cioè Bisulli e Paganelli. Sembra però certo che il secondo ci sarà nientemeno che alla guida del nuovo prototipo 1800 che ha debuttato in Portogallo per il TAP.



I rischi maggiori dei rallies sono le uscite di strada. Ne sa qualcosa Pallanca che con la sua 128 ne ha compiuta una proprio da manuale

Mentre si profila il ritorno di PINTO (neo « europeo » rally) alla velocità

## Osella per l'EURO 2000 con GALLI a Jarama

MADRID - Con un ripensamento improvviso, al quale certamente non è estranea la SEAT, cioè la Fiat spagnola, gli organizzatori madrileni hanno deciso di effettuare la 2 Ore del Jarama, prova conclusiva del Campionato europeo Marche 2000, nella sua data del 5 novembre.

Questa ulteriore possibilità, messa fortemente in dubbio dopo la gara di Barcellona, ha ridato alla speranza di Enzo Osella, che a Madrid può riaccuffare quella vittoria che le sue macchine meritano e che dopo il terzo posto sfortunatissimo di Merzario al Montjuich sembrava definitivamente compromessa.

Pertanto, sono da rifare completamente i conti delle probabilità. All'Abarth-Osella è sufficiente piazzare una macchina al primo posto per aggiudicarsi il Trofeo. Infatti, sul totale di sette prove da prendersi in considerazione, con una eventuale vittoria l'Abarth-Osella arriverebbe a quota 112, mentre con un secondo posto (cioè 15 punti) sia Lola che Chevron arriverebbero anch'esse a 112 punti. Ma l'Abarth-Osella prevarebbe per il maggior numero di vittorie, cinque contro due sole delle rivali.

Per non lasciare nulla di intentato, Osella porterà al Jarama tre vetture, per Bell, Hezemans e Galli, che sostituirà così Merzario impegnato nello stesso week-end in Sud Africa alla 9 ore di Kyalami. Non resta da sperare che il freschissimo accordo con la Fiat, ufficializzato mercoledì 1 novembre a Torino, venga salutato da una bella vittoria. Fra le anticipazioni dell'accordo Fiat-Osella — le vetture si chiameranno comunque Fiat-Abarth, come una volta — c'è forse per Raffaele Pinto, fresco campione europeo dei rallies, la possibilità di un posto in questa nuova squadra.





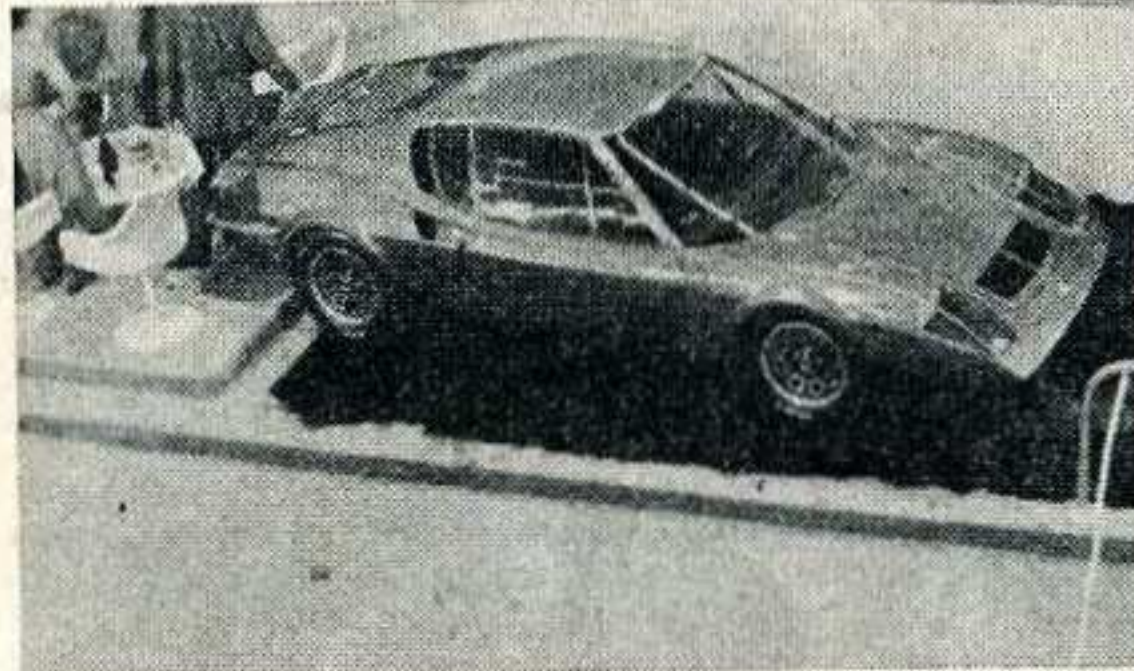
L'Alpine 1800 prototipo. Sotto, la Ligier JS 2



La Lancia Stratos-Dino



La Porsche Carrera 2700. Sotto, la Simca CG



## La 1000 MIGLIA dei rallies in CORSICA ripropone una sfida ricca di novità tecniche

# La Stratos ci prova nel proto... TOUR

La parentesi del 1971, in cui non è stato disputato per semplici motivi finanziari, ha in sostanza giovato al Tour de Corse, che il 4 e 5 novembre presenterà un quadro davvero imponente di partecipanti. La qualità delle macchine e dei piloti che saranno in lizza in questa gara specialissima sono infatti uniche, tali che nessuna altra prova stradale ha finora riunite.

Per la prima volta, in questa stagione, una prova francese riunirà probabilmente il meglio del ralismo europeo. Il carattere particolarmente severo del Tour de Corse — che dall'anno prossimo sarà iscritto al campionato del mondo dei rallies — ha infatti attirato le principali marche che, un poco come accadde per le Renault Dauphine, le Alpine o le HF Lancia, sono venute in Corsica alla ricerca di una consacrazione per i loro prototipi.

L'ALPINE-RENAULT, che resta tutto sommato la vettura da battere, con tre berlinette 1800 ed una 1600 ad iniezione, troverà infatti una concorrenza spietata nelle Ligier, Lancia-Stratos, Simca-CG, Ford e soprattutto Porsche. Una dozzina di equipaggi sembrano in grado, sulla carta, di potersi imporre in questa durissima competizione.

Le berlinette Alpine, soprattutto nella versione prototipo alleggerita, hanno una reputazione di manovrabilità eccellente che, alleata da una potenza sufficiente (anche se la robustezza potrebbe essere migliore), ne faranno ancora quest'anno le vetture favorite. Andruet e Darniche con le « proto » 1800, Nicolas con la 1800 normale e Therier con la 1600 ad iniezione conoscono perfettamente i loro mezzi e le strade della Corsica. Il blocco Alpine è indubbiamente molto omogeneo.

Tuttavia, non bisogna dimenticare che la leggerissima (650 kg) SIMCA-CG PROTOTIPO ha raggiunto un grado di messa a punto notevolissimo, e dispone di un motore 2200, preparato dallo specialista francese JRD, che supera i 200 CV. Resta l'incognita della tenuta, poiché questa unità motrice

non ha fatto che 150 chilometri alla Ronde Cevenole, ma questa vettura deve essere inserita fra le favorite anche perché al volante ci sarà Bernard Fiorentino. Un Simca-CG modello coupé con motore a doppia accensione da 180 CV sarà affidato in via semi-ufficiale al pilota Saliba, che ha come unica consegna di terminare la gara.

Tuttavia l'interesse maggiore del Tour de Corse 1972 sta nella pre-

re indicazioni effettive sulle sue possibilità corsaiole come macchina di serie, dopo le modifiche evoluzionali che sono state eseguite negli ultimi tempi rispetto al prototipo statico presentato l'anno scorso al Salone di Torino. I collaudi preventivi effettuati da Claudio Maglioli, poi l'intervento dell'ing. Dallara, infine le prove dal vivo effettuate in settembre da Maglioli sulle strade di Corsica

pia motrice a basso regime, con una gamma di utilizzazione veramente molto ampia. I cavalli massimi non saranno molti, forse meno di 250, il che per un motore del genere è poco, ma in Corsica la potenza massima assoluta non conta o quasi, valendo molto di più la coppia e la elasticità.

La Lancia Stratos quindi sarà una delle grandi vedettes della prova. Ci sarà però anche la Ford GT 70, che si era vista al Tour de France due anni fa e che poi era stata tenuta in naftalina. Adesso questa macchina è stata rividuta e corretta e sarà rappresentata con la sigla MK II. Con un peso inferiore ai 680 chili e dotata del motore Capri RS da 300 cavalli dovrebbe essere una vera bomba, soprattutto perché a somiglianza della Stratos pare una macchina costruita proprio per le competizioni. Sarà guidata da Guy Chasseuil, uno dei più forti specialisti francesi e non vi è dubbio che anch'essa aspiri alle posizioni alte. Le Porsche 911 dotate del motore da 2700 cc, infine, sono forse le macchine più temibili, perché alle loro caratteristiche già conosciute assommano adesso la maggior potenza. Con Larrousse e Waldegaard al volante sono capaci di qualunque risultato. Le due Ligier JS 2 sono affidate a Piot e Ragnotti, il quale doveva guidare la seconda Stratos se la Lancia avesse potuto metterne in campo due. Infine Fiorentino si ripresenta con la Simca CG con la quale ha ottenuto delle belle affermazioni proprio su strade che somigliano molto a quelle della Corsica (Cevennes). A completare il quadro dei grandi partecipanti c'è anche una Opel GT prototipo (avrà il motore 4 valvole di cui abbiamo parlato recentemente?) che sarà affidata a Henry Greder.

Segnaliamo che, nonostante la dichiaratissima non partecipazione alle gare, la Peugeot sarà presente con una squadra di tre macchine tipo 304 S, affidate a Mikkola, Fall e Guichet; il che la dice lunga sulla non ufficialità di questa presenza. Vi saranno anche due BMW ufficiali, con Warmbold e Aaltonen, una Ford Escort per Vinatier, le

Opel Ascona di Marie Claude Beaumont, Gamet, Clarr e Roland Fiat. In tutto dovrebbero essere una sessantina di macchine, forse più.

Non si hanno notizie precise della partecipazione della Fiat. Gli organizzatori hanno detto qualche tempo fa che probabilmente ci sarebbe stato Paganelli, con una 124 da 1800 cc ma la conferma ufficiale non è ancora venuta.

Quel che è interessantissimo, in questa edizione del Tour de Corse, è che la formula di gara è stata nettamente modificata, verso quella evoluzione che l'anno venturo potrebbe rappresentare una lietissima sorpresa. Il percorso totale è di 1.410 chilometri, ma in esso le prove di velocità effettive sono tante da raggiungere i 756 chilometri, cioè più della metà. Ciò vuol dire che l'organizzazione sta gradatamente portando questa gara ad una vera e propria « mille miglia », cioè una corsa di velocità su strada, anche se sotto la denominazione ufficiale di « prove cronometrate ». Il che è in fondo l'unica vera maniera di fare delle gare stradali. Vi sono ammessi i prototipi, e quindi non si può dire che sia una corsa per macchine da produzione, ma se un prototipo può resistere a quello che il Tour de Corse chiede deve trattarsi di una macchina davvero degna del nome, cioè atta ad essere prodotta in serie; non una delle macchine che i regolamenti ufficiali dei prototipi rendono possibili e che hanno... paura della strada vera.

Una evoluzione positiva si è avuta anche nella concezione generale. Si avrà una prima tappa relativamente corta, da Ajaccio ad Ajaccio, durante la serata del sabato 4 novembre; poi una tappa Ajaccio-Ajaccio che comporterà il periplo dell'isola durante la notte e la giornata di domenica 5 novembre. Ne risulteranno facilitati anche i compiti di assistenza ai concorrenti, cosa importante.

Tutto sommato, davvero, sarà un grande Tour de Corse. E tanto meglio se il tempo sarà buono, cosa possibile.

Franco Lini



### TACCUINO DEL TOUR

VENERDI' 3 NOVEMBRE, Ajaccio, ore 7-18, verifiche tecniche e sportive.

SABATO 4, Ajaccio, ore 14,30, partenza primo concorrente.

DOMENICA 5, Ajaccio, ore 15, arrivo prima vettura.

#### PROVE SPECIALI (CHIUSE AL TRAFFICO)

A - OSPEDALE (40 km) partenza da Porto Vecchio, arrivo a Zona, prima vettura ore 17,50.

B - COL DE VERDE (35 km) partenza da Cozzano, arrivo 1,5 km prima di Ghisoni, prima vettura ore 19,19.

C - BAVELLA (50 km) partenza Mameau de Kamiesh, arrivo a Zona, prima vettura ore 20,45.

D - COL DE SCALELLA (23 km) partenza da Bocognano, arrivo a Bastelica, prima vettura ore 0,40.

E - COL DE SORBA (17 km) partenza da Ghisoni, arrivo all'incrocio N193-N194-RF6, prima vettura ore 3,05.

F - CASTAGNICCIA (24 km) partenza da Talasani, arrivo a La Porta, prima vettura ore 6,54.

G - AGRATIES (17 km) partenza da Casta, arrivo 500 metri prima dell'incrocio D12-N199, prima vettura ore 11,09.

H - FANGO (36 km) partenza da Calvi, arrivo a Fango, prima vettura ore 12,32.

senza di tre macchine nuove, che effettueranno in questa gara il loro collaudo definitivo prima di essere effettivamente immesse sul mercato: si tratta della Lancia Stratos, della Ford GT 70 e della Porsche 2700.

La Lancia Stratos, che a questa gara partecipa azionata dal motore Ferrari Dino particolarmente preparato, è la macchina che più ci sta a cuore, e che potrebbe fornir-

dovrebbero aver permesso una messa a punto soddisfacente, con la eliminazione degli eventuali punti deboli e con la scelta di assetti capaci di dare il massimo risultato. Sappiamo che è stata modificata la intera geometria del treno posteriore, che sono stati particolarmente messi a punto i freni e che il motore Ferrari Dino che sarà utilizzato in questa gara ha avuto regolazioni atte a dargli molta cop-





SONDRIO - La corsa dei «prototipi» ha avuto due protagonisti e un buon lotto di comprimari. Ha vinto Bonini su VW nei confronti di Baldini su Porsche

4 ORE DI SONDRIO - Gara internazionale di Autocross - Pista del Castelletto - 15 ottobre 1972

LE CLASSIFICHE

**Categoria «Stock-cars» fino a 1200 cc**  
 1. Baruffi (DKW 900), giri 25 in 45'01";  
 2. Cascene-Gargiulo (VW) 46'01"; 3. De Bernardi (Fiat 600) 46'13"; 4. Mastel-Scolaro (R. R8) a 1 giro; 5. Gianoncelli (VW 1200) a 2 giri; 6. Busi-Pini (Fiat 600) a 2 giri; 7. Trevisan (Ford Anglia) a 4 giri.

**Categoria prototipi**

1. Bonini (Volkswagen) giri 25 in 46'54";  
 2. Baldini (Porsche) 46'58"; 3. Verona-Paganoni (Citroen) a 1 giro; 4. Bonomi (DKW) a 4 giri; 5. Mannes (Volkswagen) a 4 giri.

**Categoria oltre 1200 cc**

1. Milani (Citroen DS.) giri 25 in 46'19"; 2. De Bernardi (Fiat 2300) 46'25"; 3. Saitta-Caldera (Ford C.) 46'31";  
 4. Barbieri-Barbieri (BMW 2002) a 2 giri;  
 5. Tessari (Fiat 1800) a 2 giri; 6. Plozza-Gianatti (Alfa R. 2600) a 2 giri; 7. Nobili (Citroen) a 4 giri.

SONDRIO - Appuntamento europeo alla pista del Castelletto per la prima edizione della «4 Ore di Sondrio», gara di autocross riservata ai veicoli delle categorie «stock-car», «prototipi» e «oltre 1200 cc». Una serie di gare che, al termine, ha fatto dire al presidente della Scuderia Black and White (due vittorie su tre competizioni) che «questa è una manifestazione che qualcuno non dimenticherà facilmente». Chi, invece, non è stato dello stesso parere, e non perché i risultati non siano stati quelli sperati, sono stati i rappresentanti di Manerba che hanno avuto qualcosa a che dire (e con ragione, aggiungiamo noi)

per una certa pericolosità della pista, visto che alcuni alberi sono proprio ai bordi della stessa.

Le gare sono state molto interessanti, combattute e ricche di colpi di scena. Hanno iniziato gli stock-cars, ordigni estremamente alleggeriti ma dotati di robusti roll-bars. Cascene scatta veloce al segnale del via con Militello in coda; ma Baruffi non tarda a farsi luce per cui ben presto... «si sa come va a finire».

Nella categoria «prototipi» (a noi lo sembrano tutti visto che ciascun «ferro» ha ben poche cose del «come è nato»), l'affermazione della Black and White è addirittura clamorosa con quattro macchine ai primi quattro

posti della classifica. La lotta in famiglia si conclude con la vittoria di Bonini sui compagni di colori Baldini, Verona e Bonomi.

La categoria oltre 1200 cc., con tredici partenti al via, ha fatto registrare un susseguirsi di testa-coda e di piccoli incidenti, culminati con l'incendio della vettura di Nobili. Fortuna ha voluto che la cosa succedesse sotto lo striscione del traguardo per cui i pompieri in loco hanno fatto presto a dominare le fiamme, mentre il pilota fremeva per la paura di non potere riprendere la gara. Che poi ha ripreso pur terminando al 7. posto, mentre la vittoria era appannaggio di Milani della Scuderia Garda Sud.



MIEUSSET stravince sul COL de VENCE

Il «tremila» non basta a TARAMAZZO

NIZZA - Nutrita e senza dubbio qualificata la partecipazione italiana alla quarta edizione della gara in salita del Col de Vence, corsai domenica 15 ottobre. Soprattutto numerosi i componenti della scuderia «Torino Corse». Nonostante alcune clamorose decisioni dei soliti ineffabili commissari tecnici francesi, che per poco non si rifiutavano di far partire tutte le gr. 2 «nostrane» perché prive di paraurti, senza che gli invitati ne fossero preavvertiti (anche perché in Francia tutti i gruppo 2 sono dotati di paraurti) e che non hanno fatto passare alle verifiche il 128 S di Bandini, privo di roll bar (nel gr.1 è facoltativo), lo hanno fatto provare, e non lo hanno ammesso in corsa, nonostante — dicevamo — queste discutibili prese di posizione i piloti italiani hanno corso molto bene vincendo in molti gruppi e in parecchie classi.

«Contro le formule non c'è niente da fare», diceva Taramazzo dopo la gara (e in effetti di F. 2 valide e tecnicamente interessanti ce n'erano parecchie) anche perché il forte pilota di Bordighera continua a sostenere di non rendere al meglio col 3000 di Osella. Del resto, i piloti che l'hanno preceduto sono tutti espertissimi di salite (chissà perché, non vengono quasi mai in Italia...) e soprattutto Mieusset, il vincitore, che ha coperto i 10 km alla media sbalorditiva di 115,442 kmh, nonostante ben 7 tornanti. Taramazzo, come vedete dalla classifica, s'è dovuto accontentare del 6. posto perché in gara gli si è rotta una valvola. Varese ha fatto una bella gara con la Lola T290 mossa dal motore Abarth 1300, mentre Luigi Pozzo col GTAm ha battuto nettamente molte formule e numerosi «bagnole» (così chiamano le «barchette» in Francia).

g. m.

rivive la leggenda  
 ruote in lega leggera



3 dei favolosi 15 Mille Miglia



MODELLI	MISURE
RENAULT	5,00 x 13 5,50 x 13 6,00 x 13



MODELLI	MISURE
ALFASUD FIAT AUTOBIANCHI SIMCA	5,00 x 13 5,50 x 13 6,00 x 13 6,50 x 13



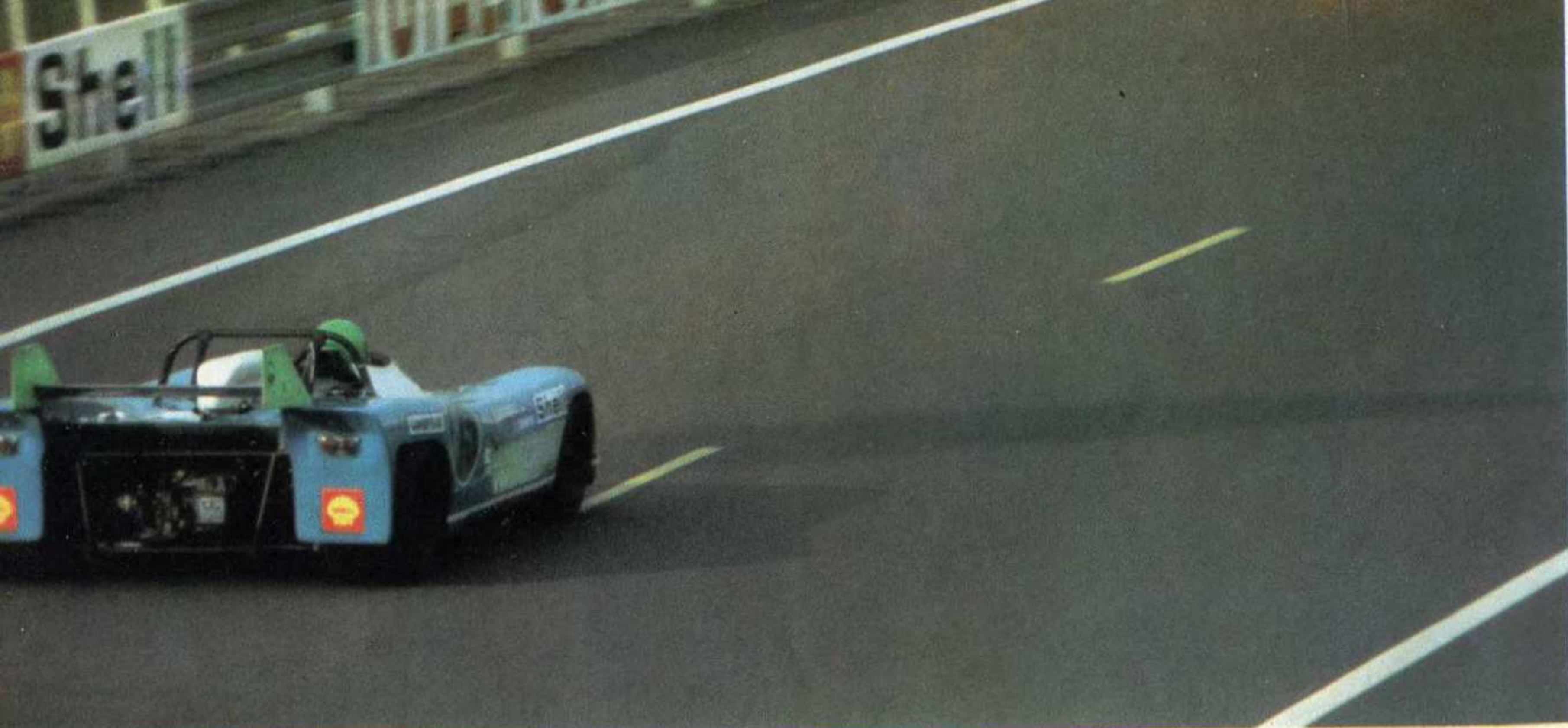
MODELLI	MISURE
LANCIA BMW PORSCHE 911 WOLKSWAGEN WOLKPORSCHE MERCEDES OPEL COMMODORE	6,00 x 14 7,00 x 14

SALITA AL COL DE VENCE - Gara internazionale di velocità in salita - Nizza, 15 ottobre 1972.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Jimmy Mieusset (March 722) 3'22"7, media 115,442 kmh; 2. Maublanc (Chevron B 20) 3'33"5; 3. Rua (Tecno) 3'34"0; 4. Stalano (Veglia-Grac) 3'34"4; 5. Pechaire (Pygmée) 3'37"9; 6. Taramazzo (Abarth-Osella) 3'38"6; 7. Lapiere (Pygmée) 3'41"1; 8. Camilli (Sib - gr. 7) 3'44"2; 9. Varese (Lola-Abarth) 3'48"7; 10. Buzzi (Alpine 1600) 3'53"1; 11. Agostini (Alpine 1600) 3'55"3; 12. Xiberras (Sib - gr. 7) 3'56"3; 13. Pozzo (GTAm) 3'57"6; 14. Champelouvier (Grac) 3'58"3; 14. Capietti (Escort) 3'58"3; 16. Morelli (ATS) 4'03"4. Altri italiani: 32. Piovano (Cooper S) 4'20"5; 34. «Mici» (Escort) 4'21"9; 37. Tali (GTJunior) 4'22"9; 41. Pettiti (BMW) 4'25"3; 45. Piacentini (A 112) 4'28"5; 47. De Stefano (Fiat 128) 4'29"7; 51. Librizza (Fulvia HF) 4'32"6; 56. Mana (GTA) 4'34"0; 57. Serra (Bellasi F. 850) 4'34"5; 71. Boltri (Alfa GTV) 4'43"6; 74. Canavoso (Fiat 128) e Cavallo (Abarth 850) 4'45"1; 81. Pastor (Abarth 850) 4'51"8; 83. De Martino (Fiat 128) 4'53"6; 88. Mensa (Fiat 128) 4'59"9; 89. Pellegrini (GTA) 5'00"6; 90. Brambilla (Abarth OTS) 5'01"2; 96. Bendini (Bertone R.T.) 5'13"6; 99. Cibin (Cooper S) 5'19"0; 101. Cerati (Fiat 125) 5'19"7; 103. De Angelis (A 112) 5'21"8; 104. Tortoroli (Fiat 850) 5'22"7; 106. Frezet (Fiat 128) 5'25"7.





# il 48 SIMCA a LE MANS

Il meeting Simca-Chrysler di due settimane fa a Le Mans è stato un vero e proprio festival della marca franco-statunitense, sotto lo sventolare del tricolore e della bandiera stellata. Fra esibizioni di Pescarolo con la Matra-Simca Sport, fuochi artificiali e festeggiamenti vari alla debuttante Rally 2, vi sono state tante corse con vetturette Simca di ogni grado di preparazione, che hanno tenuto desto l'interesse per tutto il giorno



**LE MANS** - Eccovi le immagini promesse l'altra settimana, dalle quali vi potete fare un'idea del « quarantotto » organizzato dalla Chrysler France per festeggiare, in accoppiata con la quarta Concentration SRT, la nascita del nuovo modello Rally 2, che vi descriviamo a parte.

Certo che, a metà ottobre attorno alla SARTHE, non c'è mai da aspettarsi una particolare benedizione meteorologica. Basterebbe questa considerazione per agitare nel più sognatore degli encefali lo spettro di lande nebbiose e deserte, proposte alla stampa internazionale assieme alle tribune vuote.

E invece, ad ulteriore conferma che in Francia sono nati i moschettieri, si è puntato grosso e (sospiro di sollievo) si è realizzato l'en plein.

Si trattava, in definitiva, di inventare una « 24 ore a Le Mans » tutta Chrysler-Simca che, senza il richiamo dei bolidi scatenati nel Campionato Mondiale Marche, mobilitasse nel pubblico un interesse tale da invogliarlo ad una kermesse fuori programma.

Diremo che lo scopo è stato completamente raggiunto e che nessuno si è annoiato, passando anzi una notte brava fra taverne bavaresi, chapiteaux de danse e spettacoli circensi all'aperto, fra i quali una prima mondiale in fatto di pirotecnica. Jean Claude Sevestre, specialista artificiere ed esperto di media audiovisivi della Pack Promotion, ha realizzato per la prima volta una coreografia combinata a base di Bengala in partenza da autoveicoli in movimento sincronizzando velocità, musica e

**Giuliano Orzali**

CONTINUA A PAGINA 40









# Le «bombe» SIMCA

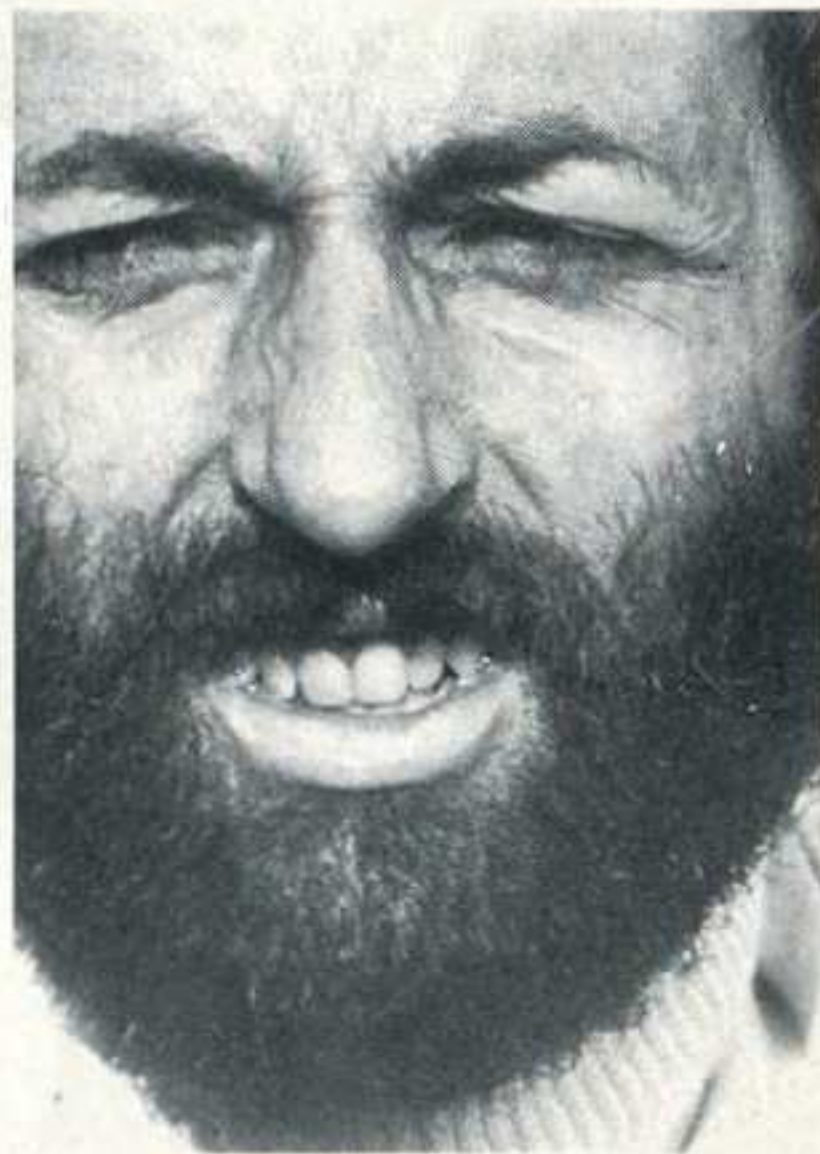
Notturmo in tribuna a Le Mans. Nere nel buio, le Simca pirotecniche si indovinano più che vedersi, mentre schizzano scintille nel colletto del fotografo. Sotto: più o meno con questa grinta, Henry Pescarolo ha osservato — non appena sceso dal prototipo Matra — che evidentemente nessuna modifica era stata apportata alla vettura da quando l'aveva portata a vincere, in quanto era sempre... senza freni

CONTINUAZ. DA PAGINA 39

botti in un balletto di fuoco della durata di quindici minuti.

L'interesse tecnico di tale realizzazione... autopirica ci ha strappati gementi al nostro confortevole whiskino ma, a conti fatti, valeva la pena. E non solo per la novità che vi abbiamo appena descritto, ma altresì per il Gran Finale (un po' pesante per essere automontato sulle nere Simca Aronde del servizio) concluso da un bouquet di due minuti per il quale è stata necessaria l'installazione di 900 bombe. Dimensioni del fronte di fiamma: 60 metri di larghezza per 100 metri di quota.

Le cerimonie erano iniziate sabato mattina alle 9 con le veri-



fiche tecniche.

Le corse, per gruppi di 25 vetture, hanno preso l'avvio alle 13,30 e si articolavano su 27 giri del circuito Ettore Bugatti per ciascuna delle tre batterie Gr. 2 nonché per quella del Gr. 5. Dieci giri sono stati invece percorsi dalla serie «CG».

Intercalati con le manifestazioni agonistiche, arrivi e presentazioni di invitati e personalità, defilé dei concorrenti, presentazione del servizio Competizioni SRT e fragorosa esibizione di Henry Pescarolo sulla stessa Matra Proto 670 con la quale Barbanera aveva vinto la 24 Heures du Mans 1972.

Alle 19, apertura ufficiale dei ristoranti e dei locali di ritrovo, bardati a festa né più né meno di



quanto accade a giugno in occasione della Grande Caciara (pron.: Grand' Casiarà) d'endurance.

Mangiando e ballando si fa passar la notte, fino alla ripresa delle cerimonie la domenica mattina. Alle 8,30 già qualcosa si muove ed è il parco delle gialle Simca 1000 Rallye 2 che si organizza in quadrate legioni per il defilamento in parata che avverrà più tardi.

I venticinque finalisti selezionati nelle batterie del giorno precedente si preparano intanto a disputare la finale su quindici giri del selettivo circuito Bugatti e non si tratta certo di una passeggiata, notato l'accanimento col quale battaglia in curva e in frenata. Osservandoli nei punti

critici, come l'uscita del tornante di ritorno, vi rendete conto che questi giovani sanno tenere una vettura in strada.

Col caloroso applauso del pubblico si conclude anche questa gara, mentre gli addetti alla regia fanno miracoli di sveltezza nello sgombrare la zona boxes che accoglierà di lì a poco il festoso e strombettante corteo delle 1000 Rallye 2. La marea gialla sbuca a fari accesi dalla curva in fondo ed è la beneficiata degli operatori foto-cinematografici che impressionano chilometri di pellicola dal bel mezzo della processione senza che si verifichi (c'è un santo per tutto) nessun caso di arrotonamento.

g. o.

**Se corri perchè vuoi**  
**Se corri perchè devi**



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

**ABARTH** anche nella marmitta dà di più  
**Lunga durata:** perchè è costruita con lamiera di 12/10, senza risparmio di punti-saldatura; perchè la struttura è compatta e perfettamente rifinita.

**Costante rendimento nel tempo:** la qualità e la tecnica costruttiva Abarth sono ormai confermate in tutto il mondo.

**Alto rendimento:** perchè è tecnicamente concepita per far respirare meglio il motore.

**Un simpatico rombo:** perchè è fonicamente collaudata. Ora i prodotti ABARTH sono distribuiti dai Ricambisti Concessionari e dagli Specialisti Elaboratori che espongono questa targa

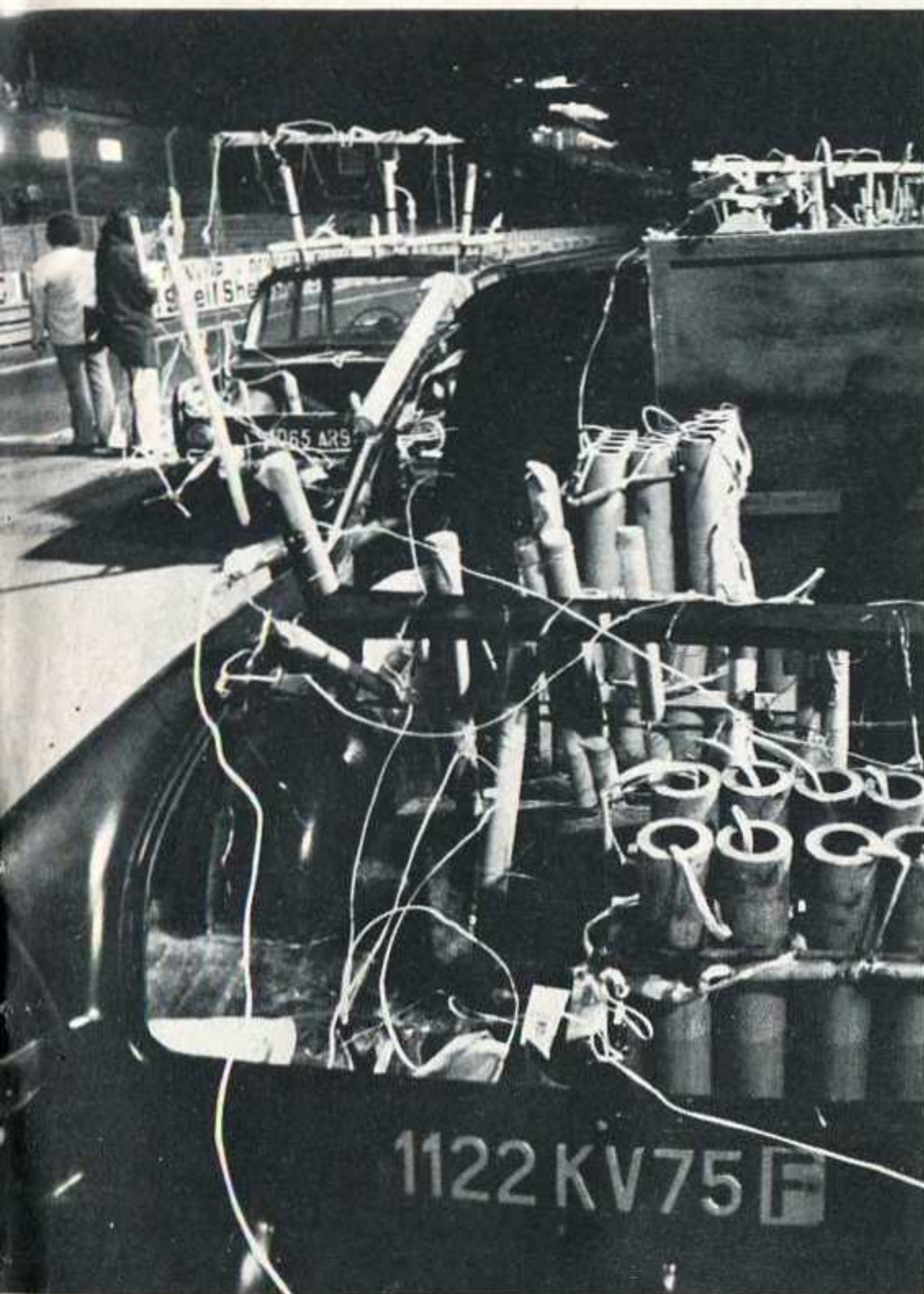


**selecom**  
SELECOM SpA  
SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI: **ABARTH GAUSS NGK FIRETRON SPARVA**

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





Finalmente comprendiamo anche noi come è nato il detto classico. « Allora, come va la macchina? » « E' una bomba... ». A parte gli scherzi, la Pack Promotion si organizza per la prima del fantasmagorico « Ballet de feu »

Con questo defilamento in parata, la « 1000 Rallye 2 » ha fatto il suo debutto ufficiale. Se sarà in grado di resistere come tutte le Simca alle fatiche dell'esercizio, nonostante la « spremitura » denunciata dalle brillanti caratteristiche, non ci volesse a zingara per profetizzare alla neonata un grosso futuro agonistico



Coppa in mano e barba vibratile. Monsieur Daniel Cébile guida la carica delle Simca 1000 Rallye 2. Gli fa da pulpito una Matra-Simca (da passeggio), presente anche la 670 vittoriosa alla 24 Ore



Che i ragazzi del Simca Racing Team siano in grado di tenere una macchina in strada al limite dell'aderenza, risulta chiaro da questa sequenza di fasi agonistiche. Non manca nemmeno la ragazzina e, a quanto pare, il gentil sesso è ben rappresentato all'SRT



*leggerezza  
sicurezza  
stile*

**ruote speciali  
in lega  
super  
leggera  
di  
elektron**  
(e non di alluminio)

chemello & geminiani



*Campagnolo*

BREVETTI INTERNAZIONALI  
CAMPAGNOLO S.P.A. VICENZA