

Un collaudo
d'allarme
in SUDAFRICA

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT

Pochi 6 giri di vantaggio dopo 9 ORE a KYALAMI
della 312 P di MERZARIO-REGAZZONI sulle 2000

La FERRARI non convince



Sul podio di Kyalami, Merzario e Regazzoni schizzano champagne. I vincitori della 9 Ore di Kyalami sono un po' la coppia del dispetto, dato che è noto che Clay avrebbe preferito restare in Brasile piuttosto che « obbedire » per l'ultima volta. Quanto a Merzario, cosa dovrà fare ancora per meritarsi un posto più « solido » nella squadra?

SPECIALE PER AUTOSPRINT

KYALAMI - La Ferrari ha ottenuto una vittoria facile, però non troppo convincente, alla 9 Ore di Kyalami, quando Merzario e Regazzoni hanno condotto al successo la seconda vettura del team, con soltanto sei giri di vantaggio sulla prima delle due litri, che aveva completato 359 giri del circuito di km 4,1038. La principale speranza della Ferrari, l'analoga vettura di Ickx-Redman, è uscita di gara dopo poco più di quattro ore, quando ha avuto un guasto a una valvola mentre Ickx faceva il suo turno di guida, dopo aver condotto quasi sempre, fino a quel momento, precedendo di un giro i compagni di squadra. Po-

La gara ha preso il via sotto un bel cielo limpido e appena la bandiera sud-africana si è abbassata, alle ore 13, Ickx, ha fatto una cattiva partenza, balzando avanti, poi fermandosi, e questo ha permesso a Regazzoni di portarsi a un netto comando per i primi giri. Anche Mass ha fatto una cattiva partenza ed era arre-

trato, quando le vetture hanno terminato il primo giro. Ickx adesso era in terza posizione, dietro a Gethin su una delle Chevron B 25 ufficiali. Alla seconda tornata le due Ferrari si erano ormai sistemate in testa al gruppo, mentre Gethin accusava già guai per via del cambio. Un giro più tardi si è fermato al box per qua-

si mezz'ora, mentre la scatola del cambio veniva sostituita, ed è tornato in pista molto arretrato, ma c'era tempo e poteva quindi recuperare.

Lauda stava aggrappato a un solido terzo posto, creandosi un vantaggio di quasi 12" nei confronti delle due litri di Charlton e di Mass che ora duellavano per

la quarta posizione. Anche i guai della March erano cominciati presto, infatti Lauda era già al box dopo otto giri, con pressione dell'olio bassa, dato che, per motivi ignoti, già nei primi giri tutto l'olio era uscito. Inoltre era anche di 800 giri sotto il massimo. Si è provveduto a sostituire l'olio e Lauda è tornato in pista, sperando per il meglio, e infatti, non si sa bene come, la pressione non ha più fatto scherzi e Lauda ha riferito che anche i giri erano un poco aumentati.

Intanto, però, la vettura aveva perso sei giri, per cui la battaglia alle spalle delle Ferrari si svolgeva fra Mass e Charlton, il quale è poi passato avanti dopo la prima ora, quando Mass è stato costretto a sostare al box per forte sottosterzo e vibrazioni. Si è provveduto a sostituire i pneumatici anteriori, montando quelli più larghi appena arrivati dall'Inghilterra, proprio il mattino della gara, e in seguito la maneggevolezza della vettura è diventata ottima, mentre sparivano anche i problemi ai freni. Tutto

ciò era però costato due giri alla Chevron ufficiale ed ha così avuto inizio una dura rimonta, da parte di Mass e di Birrell, per raggiungere Hine-Charlton.

Il successo, in questa rimonta, è giunto soltanto dopo altre tre ore. Anche Edwards-Driver avevano superato Mass-Birrell, dopo la loro fermata, ma Edwards montava pneumatici da bagnato e quando la pista si è asciugata (dopo la pioggia di cui parliamo altrove) anche lui, come altri, è dovuto tornare al box per sostituire i pneumatici e montare quelli da asciutto, anche se le Ferrari sono invece passate a quelli intermedi, nel timore che cadesse altra pioggia.

Per la Ferrari il momento più preoccupante è arrivato poco prima delle 21, quando Merzario non è apparso, dopo aver lasciato il box coi pneumatici intermedi. E' poi giunta l'informa-

Jeff Hutchinson

CONTINUA A PAGINA 32

CONTINUAZ. DA PAGINA 31

zione che aveva fatto un testacoda in fondo al rettillo e si temeva che non potesse ripartire, invece le paure sono presto state dimenticate, quando si è vista la Ferrari passare di nuovo, un paio di minuti dopo. Che fosse stato spinto o no, per ripartire, nessuno lo sapeva, salvo alla Ferrari, dove naturalmente nessuno ha aperto bocca, mentre si sarebbe detto che gli organizzatori non ci tenessero molto a scoprire la verità, perché avrebbe potuto significare la squalifica, se la vettura fosse realmente stata spinta. Merzario ha così tagliato il traguardo, mentre la pioggia aveva ricominciato a cadere all'abbassarsi della bandiera.

Mass-Birrell sono arrivati staccati di sei giri, con un meritato secondo posto, dopo una corsa quasi priva di problemi, mentre Hine-Charlton sono riusciti a restare abbracciati alla terza posizione, attardati però di ventitré giri, rispetto alla seconda vettura, avendo avuto noie dopo che era scesa l'oscurità; prima si è staccato il pedale della frizione, poi la batteria ha cessato di funzionare e anche i freni non andavano a dovere e il liquido bolliva. Se non fosse successo tutto questo, sarebbe stato un finale

potere rimontare. Un'altra due litri con noie alla pressione del carburante è stata quella di Hanson-Keizan, che arrivava al box e ne ripartiva continuamente, correndo in complesso una gara ben poco felice.

Mentre la competizione proseguiva il suo corso, le Ferrari in testa si staccavano dalle due Chevron in pieno duello, al terzo e al quarto posto, al ritmo di circa un giro ogni ora, mentre alle spalle delle Chevron si susseguivano le fermate al box della March-BMW, che aveva noie ai freni, ai pneumatici e al filtro del carburante, o per non parlare del resto. La vettura è così piano piano arretrata sempre più, anche se riusciva a tenersi staccata dalle altre due litri, infatti appena una sembrava in procinto di occupare il quinto posto, oppure lo occupava veramente, poco dopo spariva di gara.

La Chevron di Heavens-Tunmer è uscita di scena per sempre dopo due ore di corsa, quando Tunmer è finito contro la barriera di sicurezza al termine del principale rettillo, perché gli era saltata la terza marcia. Robinson ha allungato l'elenco delle Chevron in ritardo, quando è rimasto fermo per quasi due ore per un grosso guasto al misuratore del carburante. Alla conclusione

COSI' (IN 23) AL VIA

BIRRELL-MASS (Chevron B. 25) 1'23"0	ICKX-REDMAN (Ferrari 312 P) 1'28"7	MERZARIO-REGAZZONI (Ferrari 312 P) 1'28"3
GETHIN-LOVE (Chevron B. 21) 1'23"7	SHECKTER-LAUDA (March-BMW) 1'23"6	
HEAVENS-TUNMER (Chevron B. 21) 1'26"2	HINE-CHARLTON (Chevron B. 21) 1'25"9	EDWARDS-DRIVER (Lola Vega) 1'24"5
ROBINSON-CLAESSENS (Chevron B. 21) 1'31"8	HARROVER-THOMAS (Chevron-BMW) 1'31"8	
BURFORD-GIOVANNONI (Mazda) 1'37"3	KATAYAMA-TAKECHI (Mazda) 1'36"8	van ROOYEN-MORTIMER (Firenze-Chevron) 1'35"5
JACKETT-ROWE (Chevron-BMW) 1'38"1	BROWN-SYTHNER (Ferrari Daytona) 1'38"2	
HETTEMA-VLOR (Ford Escort) 1'45"8	GRANT-LAVOPIERRE (Datsun) 1'41"1	PORTER-ADLER (Toyota-Callea) 1'40"7
DRYSDALE-HARRADINE (Gordini) 1'47"4	SWANEPOEL-CLOETE (Toyota-Corona) 1'45"7	
CHATZ-PEIXHINO (Alfa GTV) non comunicato	HANSON-KEIZAN (Chevron B. 21) non comunicato	FEKKEN-FEKKEN (Ford Escort) 1'48"1

sudafricani, si era ritirata col basamento del motore danneggiato. L'altra Mazda era andata molto bene, per quanto «rumorosa», durante tutta la gara, ma nelle ultime fasi un ritorno di fiamma l'ha attardata moltissimo, facendole perdere quasi certamente la vittoria nell'indice di prestazione, che è stata ottenuta dalla Ford Escort BDA di Hette-ma-Vlok, che si era portata in settima posizione nell'ultima ora di gara. Ad un certo momento era parso che dovesse dividere le due litri, ma poi era arretrata per una lunga sosta dovuta a freni difettosi.

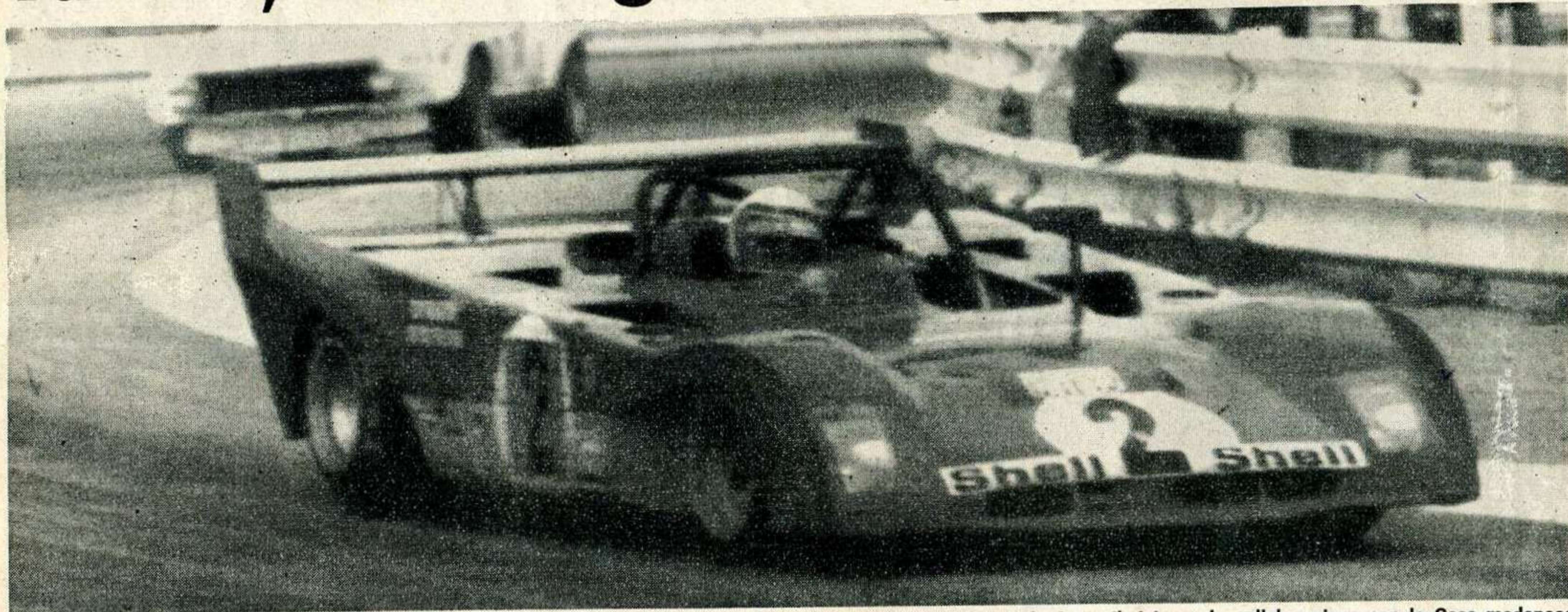
Conclusa la cronaca della gara, aggiungiamo che Schetty ha più che altro fatto da spettatore, lasciando quasi tutte le decisioni a chi lo sostituirà, il signor Caliri. Forse per lui è stata una fine di stagione un poco deludente, nonostante la vittoria.

Le Ferrari si sono dimostrate meno competitive di quelle che montavano pneumatici Firestone e, se ci fossero state più avversarie di tre litri in gara, non avrebbero mai corso un tale rischio di essere sconfitte.

Con la Gulf Mirage che sta organizzando una importante sessione di prove con i Firestone in Sud America, viene fatto di pensare che all'inizio dell'anno l'ing. Caliri sarà molto indaffarato e faticcherà a vincere le gare per la Sefac più di quanto abbia fatto quest'anno con Schetty.

j. h.

Valvole, cambi e gomme i problemi



Ultima corsa della stagione per la Ferrari 312 P e per Clay Regazzoni al volante della medesima: si è conclusa infatti per il ticinese la collaborazione con la Casa modenese

serrato, dopo nove ore di gara.

Il quarto posto è andato alla March-BMW, con giubilo del team che non si era neppure aspettato che la vettura portasse a termine la gara. Robin Herd era beato, dato che non si erano avuti seri problemi di telaio, mentre si era rimediato facilmente agli altri, tutti di scarsa importanza. La vettura di Gethin-Love sembrava destinata ad occupare il quarto posto, a un certo momento, ma non è stato possibile per problemi irrimediabili, relativi alla bassa pressione del carburante, che si erano manifestati durante tutta la giornata. Quanto a Edwards, il suo guaio maggiore è apparso a un terzo della corsa, quando il pilota ha dovuto sostare per quasi un'ora per rottura di un'asta di comando, che ha dovuto essere saldada. Per questo Edwards è rimasto molto attardato e, come se non bastasse, in seguito altri fastidi, questa volta al cambio, gli hanno tolto ogni speranza di

lo si è sostituito con quello della vettura di Heavens, che aveva avuto un incidente.

Alla quarta ora la Ferrari di testa, quella di Ickx-Redman, precedeva di due giri la seconda vettura, che aveva fatto una prima fermata più lunga per un controllo ai freni che non andavano troppo bene. Hine era arretrato di soli tre giri, dietro a Regazzoni che occupava la terza posizione. Due giri più indietro Mass, mentre Gethin aveva fatto buoni progressi dopo la sua iniziale sosta e occupava il quinto posto davanti a van Rooyen, che pilotava la turismo in miglior posizione, la Chevrolet Firenze che andava molto bene, in questa sua prima gara.

Anche la March era poco lontana dalle turismo in miglior posizione, dopo avere fatto altre lunghe soste. Purtroppo la Ferrari al comando doveva coprire soltanto altri quattro giri, prima che all'improvviso il motore di Ickx si rompesse davanti ai boxes, con la Ferrari che sprigio-

NOVE ORE DI KYALAMI - gara di velocità in circuito valevole per la serie Springbok - Kyalami, 4 novembre 1972

LA CLASSIFICA

1. Merzario-Regazzoni (Ferrari 312 P) che hanno coperto 365 giri pari a km 1497,96 alla media di kmh 166,2; 2. Mass-Birrell (Chevron-Hart) 359 giri; 3. Hine-Charlton (Chevron Smith) 336 giri; 4. Scheckter-Lauda (March BMW) 330 giri; 5. Gethin-Love (Chevron Smith) 327 giri; 6. Katayama-Takechi (Mazda) 299 giri; 7. Hette-ma-Vlok (Escort) 293 giri; 8. Chatz-Peixhino (Alfa berlina 2000) 290 giri; 9. Hanson-Keizan (Chevron Smith) 288 giri; 10. Robinson-Claessens (Chevron Titan) 280 giri; 11. Van Rooyen-Mortimer (Chevrolet Firenze) 279 giri; 12. Brown-Sythner (Daytona) 277 giri; 13. Harrower-Conchie (Chevron BMW) 273 giri; 14. Edwards-Driver (Lola) 268 giri.

Giro più veloce: Ickx (Ferrari) 1'22"4, media kmh 178,435.

Vincitori di classe e indice di prestazione: 1. Vlok-Hette-ma 97.99-0/0; 2. Chatz-Peixhino 97.32-0/0; 3. Katayama-Takechi 96.76-0/0.

nava una grossa nuvola di fumo azzurro. Ha però continuato ad avanzare lentamente fino al box, ove è stata subito ritirata. Era già giunta voce che i piloti faticavano coi cambi, e Redman ha poi detto che la pompa meccanica del carburante non funzionava. Non si sa se questo abbia contribuito al guasto fatale, comunque a questo punto Merzario e Regazzoni ora si trovavano soli a lottare per la Ferrari. Avevano un vantaggio di 10', che sono riusciti a mantenere costante per tutto il resto della competizione. Quando hanno aumentato il vantaggio, noie alla frizione e partenze con spinta hanno fatto perdere loro un giro ad ogni fermata, durante le ultime tre ore, mentre anche la batteria non andava.

Dopo i primi cinque in classifica, nomi noti e che quindi non sorprende nelle buoni posizioni delle classifiche, merita un elogio la coppia giapponese su Mazda, che si è piazzata al sesto posto, mentre l'altra, pilotata dai

Che jella A

PHOENIX (Arizona) - La pista a forma di «D», la più difficile e pericolosa — specie per la sua brevità — che apre e conclude il campionato USAC, ha salutato vincitore Bobby Unser, che ha «stracciato» il suo stesso record della pista ottenuto lo scorso 18 marzo.

Su questa «D» che la maggioranza dei piloti definisce pericolosa, quasi impossibile per il modo in cui deve essere abordata e non consente facili sorpassi, Mario Andretti su Viceroy Parnelli Jones voleva riscattare un'annata grigia e si qualificava in seconda posizione accanto a Mark Donohue, tornato alle corse USAC dopo l'incidente di Atlanta, e girava più veloce dello stesso Bobby Unser.

La temperatura calda (35 gradi circa) era alleviata da una leggera

Condizionate dai pneumatici anche le PROVE

Il boxer del 312P

gira a

11.500

(ma senza
tempi
record)

KYALAMI - Per quanto riguardava la Ferrari, la 9 Ore di Kyalami sembrava la competizione più facile della stagione, dato che il previsto duello con la Gulf Mirage e con la Lola non si è verificato, sicché le due Ferrari 312P sono risultate i soli prototipi tre litri in corsa. Un'altra macchina che non è apparsa è stata la Porsche 908-3 di Jost, dato che questi aveva avuto un serio incidente stradale in Germania. L'unica avversaria temibile delle Ferrari era la Lola T282 dell'Ecurie Bonnier, che doveva pilotare Lafosse, ma come abbiamo detto purtroppo la vettura è andata distrutta il mercoledì, durante i primi giri di prova.

Da parte del team Ferrari si è avuta la sorpresa di vedere (per chi non lo sapeva) che erano utilizzati Goodyear.

La Ferrari aveva portato a Kyalami due delle sue vetture più «aggiornate», con passo più lungo e carreggiata anteriore più larga, in confronto con quelle usate durante la stagione. Una era la versione originale per le prove, usata da Ickx alla 500 Km di Imola, pilotata di nuovo dal francese che la condivideva con Redman, mentre la seconda era un modello analogo modificato, per Merzario e Regazzoni.

Nelle prove il principale problema delle Ferrari sembrava causato dai pneumatici, perché nonostante i miglioramenti al telaio e al motore, che ora sale a 11.500 giri/min. anziché al normale massimo di 10.800 per una sport, la vettura era notevolmente più lenta in fatto di tempi, di quanto lo

COSI' (i tempi) NELLE PROVE		
1. Merzario-Regazzoni	(Ferrari 312 P)	1'20"3
2. Ickx-Redman	(Ferrari 312 P)	1'20"7
3. Birrell-Mass	(Chevron B 25)	1'23"0
4. Scheckter-Lauda	(March-BMW)	1'23"6
5. Gethin-Love	(Chevron B 21)	1'23"7
6. Edwards-Driver	(Lola Vega)	1'24"5
7. Hine-Charlton	(Chevron B 21)	1'25"9
8. Heavens-Turner	(Chevron B 21)	1'26"2
9. Harrower-Thomas	(Chevron-BMW)	1'31"8
10. Robinson-Claessens	(Chevron B 21)	1'31"8
11. van Rooyen-Mortimer	(Firenze Chev.)	1'35"5
12. Katayama-Takechi	(Mazda)	1'36"6
13. Burford-Giovannoni	(Mazda)	1'37"3
14. Brown-Sytner	(Ferrari Daytona)	1'38"2
15. Tuckett-Rowe	(Chevron-BMW)	1'39"1
16. Porter-Adler	(Toyota Celica)	1'40"7
17. Grant-Lavoipierre	(Datsun)	1'41"1
18. Hettema-Vlok	(Ford Escort)	1'45"5
19. Swenepoel-Cloete	(Toyota Corona)	1'45"7
20. Drysdale-Harradine	(Gordini)	1'47"4
21. Fekken-Fekken	(Ford Escort)	1'48"1
22. Hanson-Keizan	(Chevron B 21)	non comunic.
23. Chatz-Paichino	(Alfa GTV)	non comunic.

Le prove ufficiali si sono svolte in unica sessione nella giornata di giovedì. Merzario-Regazzoni che hanno segnato il tempo più veloce, hanno scelto di partire sulla destra dello schieramento invece che sulla sinistra.

fosse stata l'anno scorso in questa gara. I problemi della Ferrari erano anche aumentati all'inizio della settimana, quando Schetty, direttore per l'ultima volta del team, prima di andare a vivere in Svizzera, ha dovuto passare alcuni giorni all'ospedale con una strana itterizia. Per fortuna è stato dimesso in tempo per la gara, e per provare i nuovi pneumatici.

Le Ferrari sono arrivate una settimana prima dello svolgimento della corsa e dopo vari giorni di prove, durante i quali sono stati apportati numerosi mutamenti alle sospensioni, il miglior tempo non ufficiale di Merzario, 1'19"6, era più o meno uguale a quello dello scorso anno, mentre nelle prove ufficiali nessun pilota è riuscito a scendere sotto 1'20". Dopo giorni veramente frustranti, si è concluso che i guai provenivano soprattutto dai pneumatici, con mescole sbagliate, tra l'altro, che rendevano la situazione molto difficile perché le vetture tendevano a sottosterzare e a svrasterzare, indipendentemente dalla sistemazione delle sospensioni. E' chiaro che si dovrà svolgere molto lavoro di messa a punto, prima che le vetture diventino competitive come erano con i Firestone.

Con le Ferrari decisamente favorite per la vittoria, l'attenzione era rivolta alle due litri che si apprestavano a battersi per preziosi punti nel campionato Springbok, le cui quattro restanti gare sono riservate appunto alle due litri. A Kyalami si sono viste per la prima volta due macchine nuove, la più interessante delle quali era la

March-BMW ufficiale, che faceva il suo debutto con i bei colori della Lucky Strike che la patrocinava. Piloti, Lauda e il «divo» sud africano Jody Scheckter. Tanto Robin Herd, il progettista, che Jochen Neerpasch, direttore del settore corse della BMW, erano presenti per assistere alle prove di questa gara per loro importantissima. Dopo qualche migliona alla maneggevolezza, per ottenere che la sezione di coda aderisse maggiormente al terreno, la March si è trovata di fronte a un ostacolo simile a quello che aveva la Ferrari con i Goodyear. La March era l'unica due litri che montasse gomme di questa marca e ha dovuto lottare con vari problemi.

L'altra due litri nuova era la Chevron B25, cioè erano due, entrambe ufficiali, iscritte dalle sigarette Gunston, che patrocinano sempre questa marca nella serie Springbok. I modelli di quest'anno differiscono dagli altri soprattutto nella parte anteriore, perché le sospensioni sono state ridisegnate per accogliere i pneumatici anteriori a profilo basso, usati per tutta la stagione dalla Lola. Anche il muso della nuova Chevron è stato, per conseguenza, molto abbassato e reso più aerodinamico. Le due macchine erano identiche, salvo per i motori, perché essendo appoggiate dalla Ford, per Mass e Birrell, una delle vetture montava il più recente due litri in alluminio BDA di Brian Hart, mentre la seconda affidata a Gethin e a Love, montava l'Alan Smith special 1900

Jeff Hutchinson

2 brutti incidenti gesti di coraggio

KYALAMI - Purtroppo le prove della Nove Ore sono state funestate da un incidente mortale, in cui ha trovato la morte il pilota Ferreira, su Mini. La causa della sciagura è da addebitare a un'improvvisa bufera tropicale di pioggia, durante la quale, subito dopo i boxes, una delle vetture più lente, una Mini, è incappata in un testa-coda ed è stata urtata dalla nuova e veloce Toyota Celica, pilotata da Scamp-Porter.

Dalla MINI in fiamme PORTER non è riuscito a estrarre FERREIRA

Le vetture erano uscite di pista «acquaplanando», per l'improvvisa inondazione. La Mini si è subito incendiata e Porter, benché scosso e sconvolto, è uscito di macchina infilandosi fuori dal finestrino per correre in aiuto di Ferreira. E' riuscito ad estrarlo dalla vettura, ma il pilota era purtroppo gravemente ferito ed è poi deceduto all'ospedale. Mentre Porter si prodigava in questo modo, una vecchia Chevron B8, quella di Rob Thomas, è pure uscita di pista, urtando una Toyota parcheggiata, che si è capovolta. La Chevron è stata tolta di gara e altrettanto sarebbe successo alla Toyota, se non che il team non ha voluto rinunciare ed è riuscito a trovare una vettura analoga a Johannesburg, appartenente a una signora che in quel momento era dal parrucchiere. Si sono precipitati a cercarla e hanno portato la sua vettura al circuito, riverniciandola e apportandovi le necessarie modifiche per farla gareggiare, entro le ventiquattrore precedenti la competizione.

E' corso MASS a salvare LAFOSSE

KYALAMI - In pista dalle 14 alle 20, al buio nelle ultime due ore per poter regolare i fari, dato che la gara sarebbe terminata alle 22 il sabato, il mercoledì ha visto provvedere alla più importante messa a punto.

Il fatto di maggior spicco è stato l'incidente in cui è rimasta distrutta la Lola T 282 patrocinata dalle sigarette Gitane, affidata al francese Lafosse. La vettura era arrivata soltanto la vigilia a Lafosse, che pilotava la tre litri per la prima volta, ha coperto due lenti giri, prima di tornare al box per regolare l'asta del comando del cambio. Mentre faceva il terzo giro, con i pneumatici ormai freddi, dopo la lunga sosta, è arrivato largo alle «S», ha urtato il terrapieno e si è rovesciato. Per fortuna Mass lo seguiva da vicino e si è fermato per aiutarlo, dato che era legato nell'abitacolo, privo di sensi, nella vettura capovolta che era molto danneggiata.

Lafosse è stato quindi condotto all'ospedale, fortemente contuso e con un taglio a un dito, nulla più per fortuna. L'incidente ha fatto sì che Edwards, il quale avrebbe dovuto essere compagno di Lafosse, è dovuto tornare alla sua Lola due litri T 290, che condivideva con il sud-africano Paddy Driver. Si trattava dell'unica Lola due litri iscritta alla gara, con l'unico motore Cosworth Vega, notevolmente diverso dalla versione prototipo che aveva debuttato a Kyalami dodici mesi prima.

Durante la sessione di prove ufficiali del giovedì, la vettura più veloce, come era facilmente prevedibile, è stata la Ferrari di Merzario che ha ottenuto la posizione al palo, col tempo di 1'20"3; si era montato sulla vettura il motore per la gara il mercoledì sera, mentre quella di Ickx-Redman utilizzava il vecchio motore per le prove nella sessione ufficiale, passando all'altro soltanto per la gara. I due hanno anche avuto problemi di freni in curva, problemi ai quali si è ovviato con dischi scanalati diagonalmente, però i piloti, come anche i compagni, non erano molto soddisfatti dei pneumatici Goodyear. Schetty non faceva mistero del fatto

che avrebbe di gran lunga preferito i Firestone.

Dopo aver ottenuto la posizione al palo, Merzario e Regazzoni hanno deciso di partire sul lato opposto della prima fila, di quanto si faccia in generale, preferendo tale posizione. Un terzo miglior tempo che ha molto bene impressionato è stato quello segnato da Birrell-Mass con la Chevron Hart. Mass ha dimostrato con quanta foga tentasse, incappando in un bel testa-coda. Il team stava sperimentando Firestone con mescole diverse e l'adozione di pneumatici anteriori più larghi di mezzo pollice, con mescola F. 1 B33 ha portato un notevole miglioramento, tanto che il tempo è sceso di quasi un secondo, facendo ottenere ai piloti un posto in prima fila, accanto ai ferraristi.

Poi c'era la March-BMW, con Lauda che aveva svolto quasi tutte le prove, segnando un miglior tempo di 1'23"6, particolarmente buono tenendo conto che si trattava della prima apparizione della vettura e che c'erano problemi di pneumatici. Il motore è stato sostituito dopo le prove ufficiali, come quello di Redman, ma poi, durante una breve prova il venerdì si è verificato un ritorno di fiamma inspiegabile, tanto che un terzo motore è stato montato prima della gara, ma ormai non c'era più il tempo per provarlo. Gethin e Love sono stati di poco più lenti, (1'23"7) ma l'unico serio problema con cui hanno dovuto lottare è stato la selezione del cambio, proprio quando è calata l'oscurità e le vetture davano inizio alle prove notturne.

Poi, come diciamo a parte, il tragico incidente di Ferreira, dopo il quale una seconda Chevron, pilotata dall'inglese Bill Tucke e dal locale Rowe è pure per via della pioggia uscita di pista. Rowe ha fatto un testa-coda, danneggiando la parte posteriore della vettura contro la barriera. In complesso soltanto ventun vetture, fra le ventisette originali, erano presenti al via.

j. h.

ANDRETTI: 1° BOBBY UNSER

brezza che giungeva dai monti circostanti il deserto, ma sulla pista il calore era insopportabile.

Ciò non impressionava Mario Andretti che al via schizzava pronto e deciso prendendo il comando del velocissimo plotone.

«THE BEST WESTERN MOTEL», 150 Miglia - Ultima prova del Campionato USAC - Phoenix (Arizona), 4 novembre 1972.

LA CLASSIFICA

1. Bobby Unser (Eagle Gurney) che compie i 150 giri alla media di 202,8 kmh (vecchio record di Swede Savage 183,420 kmh); 2. Mosley Mike (Eagle Offy); 3. Mario Andretti (Viceroy Parnelli); 4. Al Unser (Viceroy Parnelli) ad 1 giro; 5. Jonhny Rutherford (Eagle Offy); 6. Roger McCluskey (Kuzma Offy); 7. Lloyd Ruby (Lola Offy); 8. Jerry Grant (Eagle Offy Olsonite); 9. Mel Kenyon (Eagle Offy); 10. George Snider (Coyote Foyt).

La temperatura comincia a mietere le prime vittime. Wally Dallenback su Lola-Foyt-STP, quindi A.J. Foyt che la sua Coyote risente dell'urto della vigilia, seguito da Vukovich.

Dopo 30 giri, Andretti ha sei secondi sul compagno di squadra mentre il fratello Bobby Unser riprende prima Donohue e dopo cinque giri lo stesso Al che rallenta sensibilmente su ordine del box dove si teme per il motore a causa della temperatura. Eguale ordine viene impartito a Mario Andretti, che però al 50. giro sente in coda il rombo della Eagle di Unser il quale nel rettilineo centrale cortissimo, in virtù della maggiore potenza del suo motore sfreccia di forza tra due macchine ed assume il comando che terrà

sino alla fine della corsa.

Il pilota di Nazareth, dopo lo «stop» obbligatorio per il rifornimento compiuto in 27 secondi, cambiando anche due ruote, perde del tempo prezioso per l'accensione difettosa che gli costerà la seconda posizione. Nelle immediate retrovie si è portato avanti Mike Mosley, su Eagle-Vivitar, che ne approfitta per strappare la posizione d'onore a Mario e parte dei 50 mila dollari in palio.

Per quanto riguarda le novità tecniche, da segnalare la nuova «Coyote» con motore Foyt (i Ford che il pilota costruttore trasforma dando ad essi maggiore potenza) capace di erogare 1000 HP ed assegnata al giovane Dick

Lino Manocchia



COSI' (IN 20) AL VIA al bis INTERLAGOS

EMERSON FITTIPALDI (Lotus 69 - Firestone) 2'55"4	MIKE HAILWOOD (Surtees TS 10 - Firestone) 2'55"4	CARLOS PACE (Surtees TS 15 - Firestone) 2'55"9
JAMES HUNT (March 712 - Firestone) 2'55"9	ANDREA DE ADAMICH (Surtees TS 10 - Firestone) 2'57"3	
WILSON FITTIPALDI (Brabham BT 38 - Firestone) 2'57"5	DAVID MORGAN (Chevron B 20 - Firestone) 2'57"6	JOSE' DOLHEM (March 722 - Firestone) 2'59"2
TIM SCHENKEN (Brabham BT 38/ Goodyear) 2'59"2	DAVID PURLEY (March 722/Firestone) 2'59"2	
RONNIE PETERSON (Brabham BT 38 - Goodyear) 3'00"1	BOB WOLLECK (Brabham BT 38 - Goodyear) 3'00"7	HENRY PESCAROLO (Brabham BT 38 - Goodyear) 3'01"7
BRETT LUNGER (March 722 - Goodyear) 3'01"7	LION DUARTE (Surtees TS 10 - Goodyear) 3'02"5	
CARLOS RUESCH (Surtees TS 10 - Firestone) 3'02"8	PEDRO LAMEIRAO (March 722 - Goodyear) 3'07"4	VICTOR DE LAMARE (March 722 - Goodyear) 3'08"9
SILVIO MONTENEGRO (March 722 - Goodyear) 3'10"9	J. PIERRE JAUSSAUD (Brabham BT 38 - Firestone) 3'21"	

I due «re» del Brasile si scambiano la corona: Pelé pare cedere l'emblema del suo successo ad Emerson, nel corso della festa data per il nuovo campione del mondo nella sua villa di Guarujá

L'incoronazione guastata

SAN PAOLO - La prima gara di questo «Torneio Brasileiro» ha messo chiaramente in evidenza che per Emerson le cose non saranno tanto facili come la prima classifica lascerebbe pensare. I nove punti che il campione del mondo ha guadagnato per l'aggiudicazione del trofeo finale gli saranno molto utili, visto che almeno altri cinque piloti possono aspirare a batterlo sulla distanza di quelle che promettono di ritornare ad essere le quattro gare del calendario iniziale.

Confermata la terza corsa di Interlagos per domenica 12, si parla ora di una quarta prova a Porto Alegre per il 19. In attesa delle decisioni si è passata una settimana di festeggiamenti al nuovo campione del mondo. Lunedì c'è stata una festa da capogiro nella villa di un oriundo italiano che ha fatto fortuna qui, dove al fianco di Emerson è apparso per la prima volta Pelé. I due sono stati subissati dai molti invitati tanto che Pelé ha preferito la fuga alla pioggia di richieste di autografi e strette di mano.

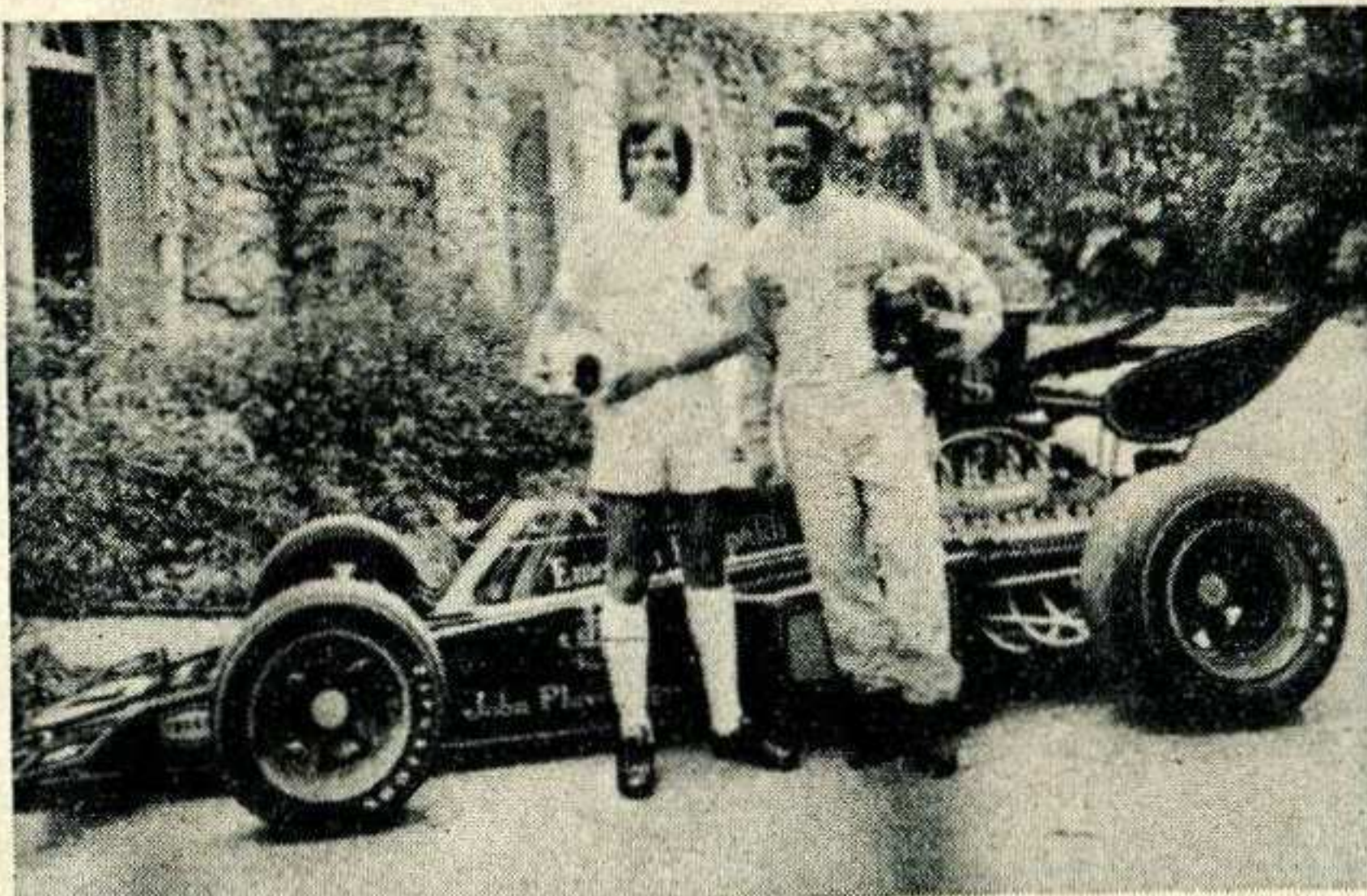
Emerson, invece, ha portato a termine il suo difficile compito di «attrazione della serata» con maestria dimostrando di avere le doti del campione del mondo anche fuori dalle piste. Attento a tutti i presenti, cortese e sorridente ha pensato ad ogni cosa perfino ad autografare il tovagliolo che ciascuno invitato riceveva per la cena. I festeggiamenti sono proseguiti all'isola di Guarujá dove Emerson ha una villa, «quella col muro alto dove non si vede al di là... Questo muro l'ha fatto costruire ora che è campione del mondo» come diceva chi ci indica la strada per raggiungerla.

Ospite di Emerson naturalmente Peter Warr, d.s. Lotus che è molto parco di notizie se si esclude quella di una nuova Lotus stradale a quattro posti, col motore quattro cilindri destinato alla F. 2, e per il '74 di un otto cilindri a V per una sportiva di classe destinata alla vendita (ma è credibile che la Lotus progetti un motore 8V attorno ai 3000 senza pensare alla Formula 1?).

Non parla invece della nuova Formula Uno, la 75 come pare che si chiamerà, vincolato dal fatto che la JPS ne darà comunicazione ufficiale a giorni. Certo, l'ingresso di Ralph Bellamy alla Lotus, dopo i suoi trascorsi McLaren e Brabham, costituisce una chiara indicazione delle idee progettistiche di Chapman. «E' Colin che ha ideato tutte le Lotus fino ad oggi» dice Warr «uno dei più grossi errori giornalistici di questi ultimi anni è continuare a dire che Maurice Phillippe ha progettato la 72. E' vero, ma sulle idee di Chapman».

Stando a questo c'è da aspettarsi molto dalla 75 - per la quale si parla di debutto al G.P. di Spagna - visto che nascerà dal cervello di Chapman e dalla matita di Bellamy.

Ha finito per fuggire PELÉ dalla villa «FITTI»



Sullo sfondo della JPS con cui ha vinto il mondiale, Emerson Fittipaldi posa con Pelé dopo essersi scambiati di ruolo: la «perla nera» sta piuttosto bene con la combinazione ignifuga. Fittipaldi invece...

- La nuova LOTUS sarà 75
- AMON torna in F.2 (March)
- Si inaugura il «Motor Show» FITTIPALDI (e c'è anche un'ALFA 2300 novità)

E' invece partito subito Mosley che è impegnato ad organizzare l'attività March per il prossimo anno per la quale si prevede anche l'impegno di Amon in F. 2 alla guida di una super 732 carenata più dell'Alpine. Tra le altre cose pare che ci siano problemi di omologazione per il motore BMW e questo costituirebbe un imprevisto per la March che si è legata alla casa tedesca per F. 2 e Sport 2000.

Problemi per tutti sul nuovo fronte dei motori comunque: dopo il disastroso esordio del Ford in alluminio qui in Brasile, ora sembra che la Cosworth abbia seri dubbi sul proseguimento del programma Vega-Chevy a causa di un difetto al blocco che non sembra risolvibile. Con queste prospettive il Nova-Lotus dovrebbe essere il più forte e, visto che sarà in esclusiva per Emerson e Peterson, il Team JPS avrà da dire la sua parola anche in Formula Due.

Durante la settimana è tornato in Inghilterra anche Morgan a ritirare il premio Grovewood come pilota più promettente dell'automobilismo inglese. Il suo viaggio è stato rapido perchè già giovedì era di ritorno. Tutto sarebbe stato bello se giovedì non avesse cominciato a piovere ed a venir freddo col bel risultato di essere ancora oggi in clima da Nord Europa. Ciò non toglie che rimanga intatto l'entusiasmo dei brasiliani attorno ai prossimi eventi motoristici che, oltre alle corse, sono costituiti dal «Fittipaldi Motor Show» per il quale è previsto l'arrivo di molte F. 1, e del Salone dell'Auto brasiliana. Quest'ultimo avrà come attrazione la nuova Alfa Romeo Brasile, una 2300 progettata apposta per il Sud America che, a quanto si dice, rimpianteremo di non avere anche in Italia. La produzione sarà di mille auto al mese e la prospettiva è quella di affidarle il ruolo di auto più prestigiosa della produzione nazionale.

Un po' meno festaiolo degli altri è stato Surtees, che rimane qui anche se in Inghilterra si sta lavorando alle modifiche sulla TS14 di F. 1. Queste modifiche saranno molte, a partire da una nuova monoscocca e da differenti soluzioni nelle sospensioni e nel disegno del muso. Sarà la TS14-A destinata alle gare di inizio anno perchè poi verrà fatto un ulteriore passo avanti nella prima parte della stagione. Ma «Big John» è qui forse anche per ragioni di... Pace (inteso come pilota N.d.r.) ora, con l'aria del Team Brasile in F. 1, la sua presenza a San Paolo è sicuramente politica (non è escluso che la macchina di Pace sarà gialla e verde nel '73) in vista anche di altri sviluppi. Ma su questo argomento torneremo in modo completo prossimamente.

La riparazione in BRASILE non basta al motore del campione mondiale, costretto al ruolo di secondo mentre JAUSSAUD, SCHENKEN e PURLEY si esibiscono in una collisione

SAN PAOLO - Carlos Pace, «Moco», il ragazzo della porta accanto, l'antieroe che i brasiliani cominciano ad amare quanto Emerson per la faticosa legge che vuole il pubblico dalla parte dei meno fortunati, ha finalmente vinto una gara di formula dopo mesi di speranze andate regolarmente deluse.

«Credevo che questo giorno non venisse mai con tutta la sfortuna che mi sono portato dietro negli ultimi mesi...». Questa volta invece è riuscito proprio a vincere e lo ha fatto nel modo migliore dominando da cima a fondo proprio sul circuito di Interlagos dove aveva sempre avuto delusioni da quando in Sud America si organizzano prove internazionali.

La sua vittoria porta anche

che seguiva Pace e lottava per riuscire ad assicurarsi almeno il secondo posto ai danni di Hailwood. «Mike ha un motore 1850 ed Emerson un 1930, poi mi pare che qualche cosa non vada bene». John aveva ragione, infatti Hailwood è stato sopraffatto dal campione del mondo che, per la verità, aveva anche lui i suoi problemi a causa di un calo di potenza del motore 1930 che aveva montato nella mattinata della gara dopo una riparazione fatta qui in Brasile.

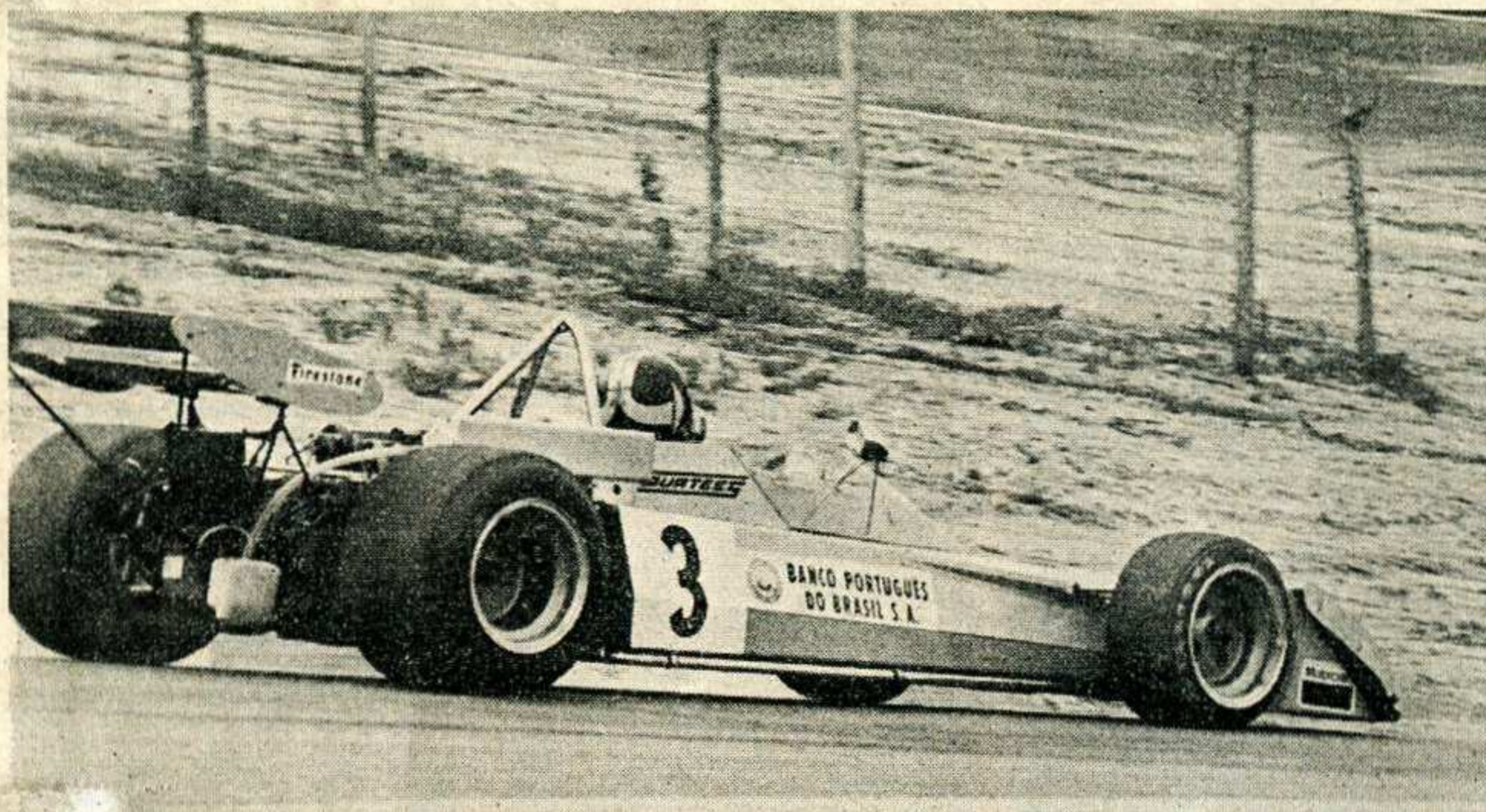
«Ho perso praticamente 500 giri perchè adesso sale così adagio che quasi non conviene usarli. E' una questione di anticipo» diceva pensieroso prima del via, ed infatti il rumore non era quello rotondo che si sente di solito usci-

che sono poi stati anche i protagonisti. Alle spalle di questo terzetto in classifica generale si trova Wilson Fittipaldi risultato un gradino al di sotto del solito, sia per inconvenienti alla tenuta di strada della sua vettura, che per i danni subiti in un brutto incidente occorso alla partenza della seconda manche che è costato la distruzione delle macchine di Jaussaud e Schenken e qualche danno a quella di Purley.

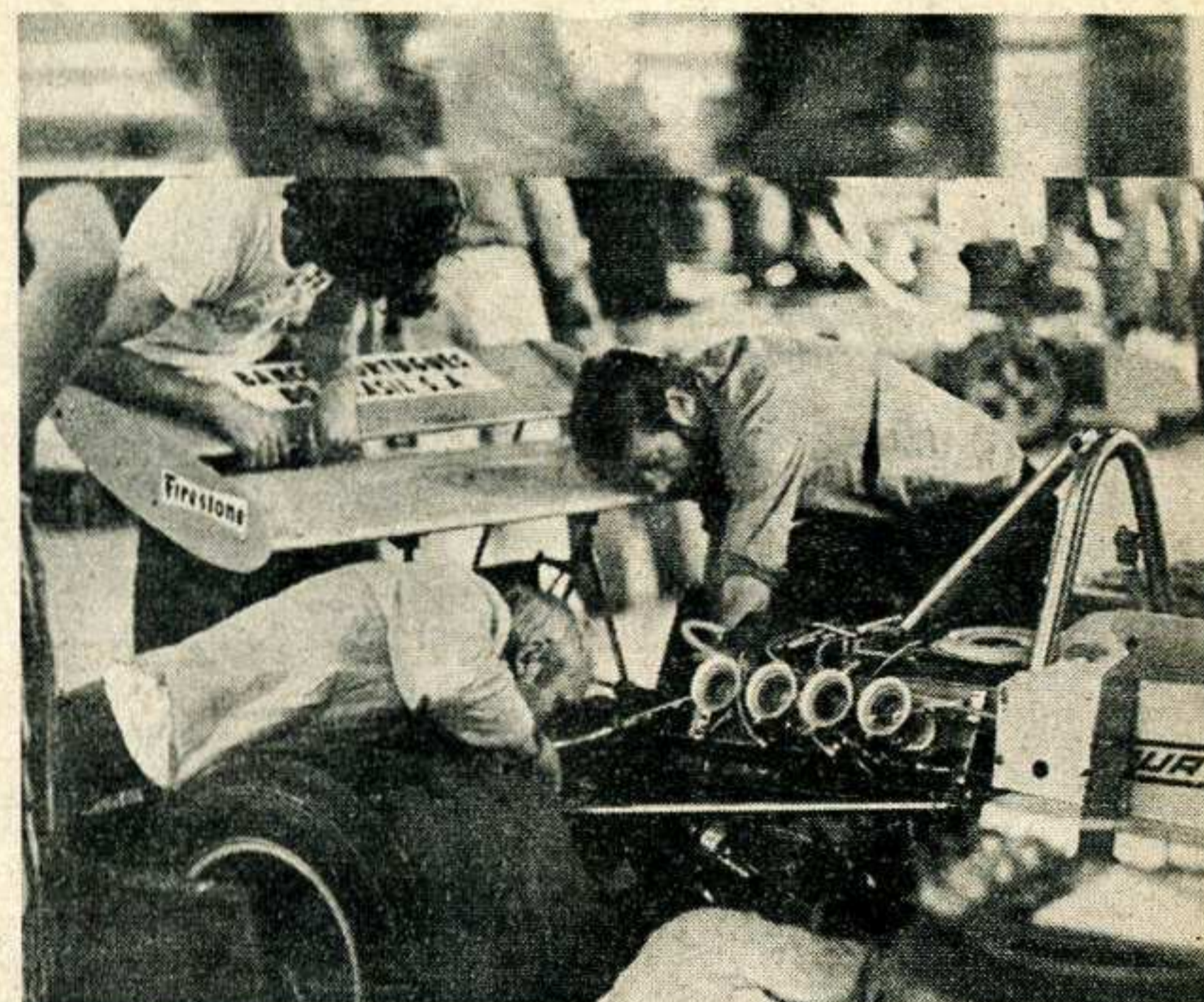
La «scintilla» è nata da Purley che ha passato all'esterno della prima curva Wilson e chiudendolo ha facilitato una collisione tra la sua ruota posteriore e quella anteriore del brasiliano. La macchina di Purley ha fatto un lungo testa-coda in mezzo al gruppo andando ad urtare



da «Moco» PACE



Carlos Pace — che vediamo come al solito sorridente sopra al titolo — ripreso in azione con la TS 15, portata alla vittoria nella seconda prova del «Tornejo» brasiliano di Formula 2



John Surtees, chino sul motore, ha curato personalmente la messa a punto del nuovo BDA in alluminio, vittorioso alla sua seconda uscita

al battesimo del successo in Formula Due il motore BDA in alluminio che aveva esordito disastrosamente domenica scorsa, e che a soli sette giorni di distanza ha saputo smentire le voci pessimistiche sul suo futuro ottenendo questo successo e lo splendido piazzamento di Kyalami. Terzo protagonista della vittoria di oggi è John Surtees che ha avuto la soddisfazione di veder vincere la sua nuova TS15 alla seconda gara cui prende parte.

«E' molto meglio correre che stare a vedere» diceva John guardando attento e pallidissimo lo sviluppo della corsa con Emerson Fittipaldi

re dal potente Cosworth del brasiliano. Certo le carte erano ben mescolate prima del via con la complicazione data dal ritorno del sole per cui tutto il lavoro fatto sotto la pioggia serviva a ben poco.

Anche i piloti della Good-Year non erano troppo convinti visto che se le loro gomme andavano meglio per l'asciutto che per il bagnato, Emerson, Pace ed Hailwood avevano ricevuto le B39 della Firestone che promettevano molto meglio delle 33 di domenica scorsa. La soluzione prescelta da tutti è poi stata quella di montare le 33 davanti e le 39 dietro, con piena soddisfazione dei tre piloti

Schenken che ha avuto la monoscocca completamente piegata. Il povero Jaussaud, che era dietro senza colpe, per evitare il groviglio ha dovuto

2. TORNEO BRASILEIRO DE FORMULA 2 - Autodromo di Interlagos, San Paolo del Brasile - 5 novembre 1972

CLASSIFICA FINALE

(per somma di tempi)

1. José Carlos Pace (Surtees TS15), 28 giri in 1 ora 14'40"46; 2. E. Fittipaldi (Lotus 69) 1.14'52"10; 3. Hailwood (Surtees TS10) 1.15'04"58; 4. W. Fittipaldi (Brabham BT38) 1.16'55"51; 5. Wolleck (Brabham BT38) 1.17'04"59; 6. Dolhem (March 722) 1.17'52"81; 7. Lunger (March 722) 1.19'15"13; 8. De Lamare (March 722) 1'19'26"37; 9. Lamelrao (March 722) 1.20'17"44; 10. Montenegro (March 722) a 2 giri.
Giro più veloce: Carlos Pace in 2'39"4, media 179,77 kmh

seguire la strada del guard-rail e la sua Brabham è finita in pezzi. Fortunatamente tutti i piloti sono usciti incolumi e Wilson è anche riuscito a ripartire. Ma per il Team Rondel ed il campionato di Francia, è sicuramente Jaussaud quello rimasto più danneggiato, e l'unico augurio che possiamo fargli è di trovare finalmente uno sponsor adeguato alle sue doti che gli permetta di compiere una stagione serena nel '73.

Anche per il Team Rondel la giornata non è stata allegra, con una macchina perduta e due motori rovinati: quelli di Peterson e Pescarolo. Stesso discorso, e non è il

caso di soffermarsi sull'espressione che aveva quando è rientrato ai box in folle, è toccata a de Adamich.

«Era un motore quasi nuovo, appena revisionato e si è rotto quando era a mille giri meno del massimo» diceva Andrea guardando la biella che luccicava spuntando dal buco aperto nel monoblocco.

Col risultato di questa gara il punteggio del «Torneio Brasileiro» è ancora a favore di Emerson, che con una vittoria ed un secondo posto ha 15 punti rispetto ai 9 di Pace, ai 7 di Wilson Fittipaldi ed ai 6 di Schenken.

Gabriela Noris



Lo schieramento della gara di Interlagos di domenica scorsa, vedeva in prima fila le Brabham-Roncel di Peterson e Schenken e la Lotus di Emerson Fittipaldi. Come si vede, molte le F. 2 carenatissime

La pompa nemica di ANDREA

SAN PAOLO - Dicevamo del cattivo tempo. E infatti le prove sono state sempre sotto la pioggia, che si è attutita solo nell'ultima sessione mettendo in spaventosa crisi i piloti Goodyear che si sono trovati con tre-quattro secondi di «penalità» per via del le gomme che divengono sensibilmente inferiori alle Firestone quando la pista comincia ad asciugarsi.

Venerdì diluviava e solo otto piloti hanno provato, con record di Emerson in 3'06"2 e primato opposto di de Adamich che ha fatto un solo giro in 6'33"9 per la rottura della pompa meccanica della benzina...

Sabato piove un po' meno, e nel primo turno Emerson riesce a scendere a 2'58"1 (il record è di 2'40" di Schenken sull'asciutto), con Pace alle calcagna che con 2'56"9 è l'unico a portarsi sotto i 3' con lui. Durante questa sessione De Lamare danneggia leggermente la March in una toccata mentre se la cava ottimamente Francisco Lameira che esordisce in questa seconda gara sulla March lasciata libera da Regazzoni.

Wilson Fittipaldi resta senza tempo dopo una serie di disavventure che cominciano con l'aspirazione nel motore di tutti e quattro i tappi che proteggono i cornetti dalla pioggia e dalla polvere quando non è in moto.

Con l'ultimo turno smette di piovere ma il fondo resta completamente bagnato: i piloti con le Firestone «pioggia» si trovano subito a loro agio mentre quelli con i Goodyear son tagliati fuori. Dopo molti sforzi Peterson, Wollek e Pescarolo con le tre Brabham del Rondel che montano queste gomme, finiscono sulla stessa linea.

Per la verità molti avevano preso anche un 2'55"2 ad Hailwood ma i cronometri ufficiali hanno dato verdetto di parità lasciando ad Emerson la «pole position» in partenza. Pari merito anche per il terzo e quarto tempo tra Pace ed Hunt. Pace si è trovato molto a suo agio con la nuova TS15 a cui è stato montato un telaio posteriore diverso da quello di domenica scorsa. Pace ha guidato col Brian Hart in ghisa ma dopo le prove si è iniziato il montaggio del motore in alluminio tornato fresco fresco dall'Inghilterra dopo le riparazioni.

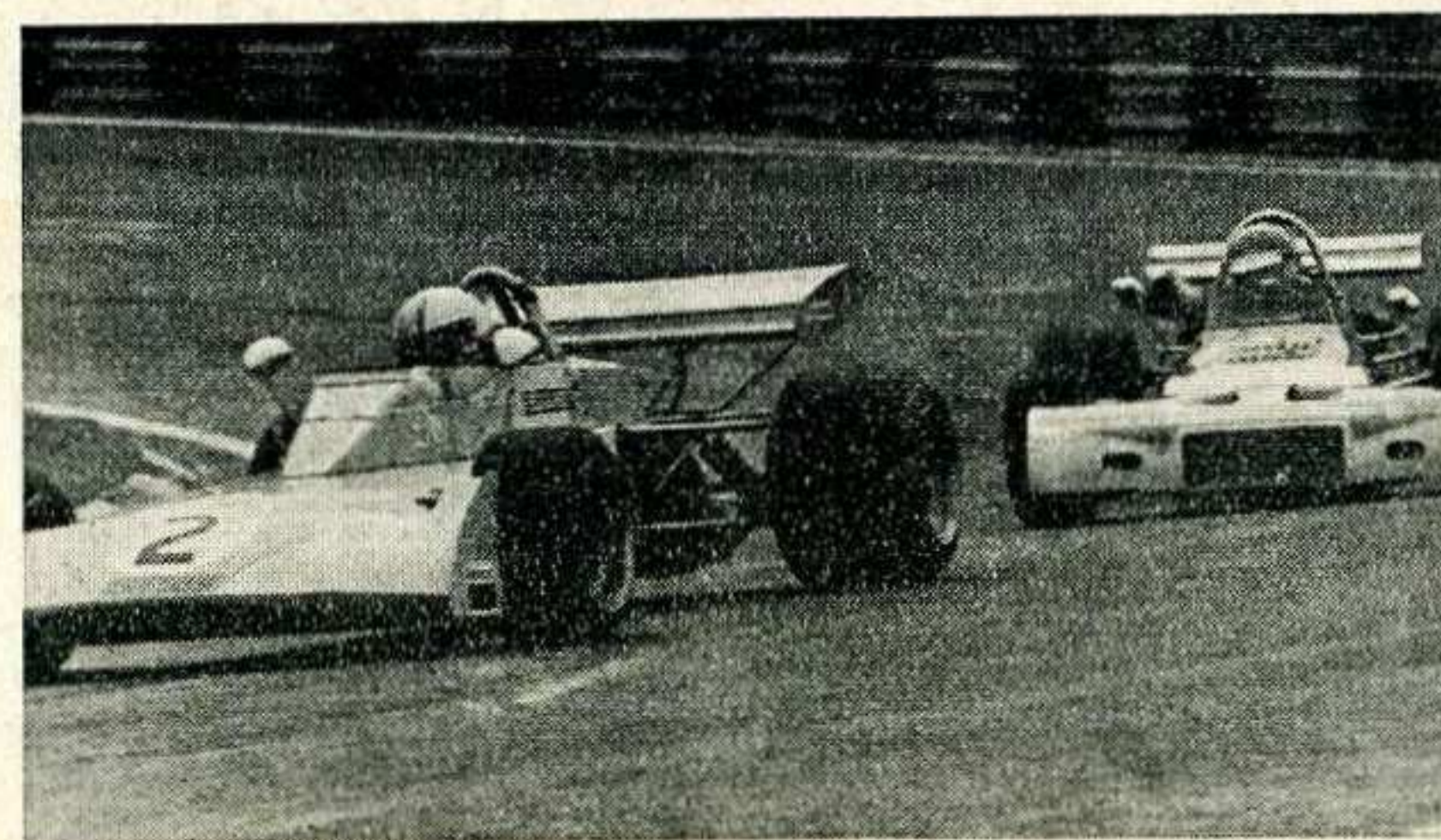
Il quinto miglior tempo davanti a Wilson Fittipaldi e Morgan è quello di Andrea de Adamich che è sceso facilmente a questo limite dopo un principio di surriscaldamento all'inizio del turno. Poco da dire per il resto se si esclude la sfortuna di Jaussaud che ha trovato solo all'ultimo momento un treno di gomme da pioggia e che già al primo giro ne ha bucata una.



Sopra, Emerson Fittipaldi a colloquio con il suo d.s. Peter Warr. Sotto, la March 722 con cui Regazzoni ha fatto la prima corsa della serie



Sotto, Mike Hailwood davanti a Pescarolo. Il campione d'Europa non ha trovato finora, in Brasile la sua giornata. E' arrivato terzo



La lezione brasiliana

Sempre più amaro per Emerson il motore d'alluminio



S. PAOLO - Commentare la mia gara che si è conclusa dopo due giri della prima batteria penso sia meglio lasciarlo fare agli altri: piuttosto preferisco parlare un po' dell'atmosfera che esiste e che ancora si sta creando in questa serie di gare sudamericane, atmosfera nel senso sportivo e non, poiché qui credo si tratti un po' di ambiente tipo quello delle crociere organizzate da otto amici che affittano una barca per il mese di agosto, e nonostante l'amicizia pluriennale che li univa dopo una settimana tutti e otto se ne sono andati per i fatti loro e non si saluteranno mai più.

Stare per tanto tempo nello stesso hotel in San Paolo, a parte le escursioni sulle spiagge vicine, crea ad un certo punto una situazione di tensione che si è cominciata a trovare sui giornali di questi giorni, con dichiarazioni prima sulla tattica di disturbo di Wilson Fittipaldi a favore di Emerson nella prima gara e poi ieri e venerdì sul fatto che i due fratelli usavano per fare i tempi la parte esterna del percorso in modo di passare lanciati davanti ai boxes con un vantaggio dell'ordine di uno due secondi.

Tutte queste dichiarazioni erano attribuite dai giornali ai diversi piloti presenti, con commento finale di uno di essi che diceva che tanto, anche se Emerson si fosse presentato al via di una di queste gare di Formula Due col suo Lotus 72 di F. 1, nessuno avrebbe detto niente.

Come vedete siamo sul filo del pettegolezzo, e forse un po' della tensione, ma con la vittoria nella corsa n. 2 di Carlos Pace forse tutti si rilasseranno pensando che in fin dei conti quello con più problemi di tutti diventa da questo momento lo stesso Emerson Fittipaldi campione del mondo, battuto in casa da un suo connazionale in decisa ascesa.

Certo se Emerson avesse il motore Brian Hart in alluminio che monta la macchina di Pace le prossime gare sarebbero veramente uno spettacolo, ma per ora solo il team Surtees ne ha uno e quindi penso che ci sarà ben poco da fare per Emerson sullo stesso percorso di Interlagos. Nella seconda batteria Emerson è partito con tanta grinta da lasciare indietro lo stesso Pace con un motore che avrebbe dovuto permettere una migliore partenza per la coppia di cui dispone.

Se tutti i motori fossero stati tipo 1972 allora probabilmente Hailwood avrebbe potuto essere di più l'uomo da battere per Emerson, ma così impostate le cose solo Pace sarà in grado di stare davanti alla Lotus.

Certo i brasiliani possono essere contenti, perché si ritrovano nell'arco di due o tre anni tre piloti di levatura internazionale e con altre possibilità proiettate nel futuro per altri giovani, che magari per ora non si sa ancora chi saranno, ma che vi posso assicurare salteranno fuori prima o dopo, data la politica che qui tutti stanno facendo.

E quando dico tutti non intendo gli eventuali costruttori, poiché qui di costruttori non esistono, ma soprattutto i giornali e l'opinione pubblica.

Ogni giorno su tutti i giornali che uno può acquistare in edicola si parla di cosa fanno i piloti, ma solo praticamente di quelli nazionali col principio che se uno va bene (vedi Fittipaldi e Pace) grandi osanna, se uno va mediocrementemente ne parlano bene lo stesso trovando i motivi o le giu-

stificazioni per il suo rendimento.

Con questa impostazione politico-sportiva diventa facilissimo per un Automobile Club nazionale trovare dei sovvenzionatori per l'attività internazionale dei piloti locali ed è in questo modo che i fratelli Fittipaldi e Pace sono potuti venire in Europa senza praticamente che là sapessero chi erano.

E sarà appunto altrettanto facile ora per un giovane trovare un patrocinio che gli permetta di partire per l'Europa con la macchina, sapendo inoltre che anche senza risultati eccezionali avrà sempre l'appoggio qui in Brasile, che tutti parleranno bene di lui e quindi anche il suo sovvenzionatore sarà contento in ogni caso di come vanno le cose.

Certo che se tutti fossero come Jackie Stewart o Emerson Fittipaldi non ci sarebbe bisogno di una tale politica, ma quando parliamo ad un livello inferiore allora tutto ciò può essere determinante per la valorizzazione dell'automobilismo.

Certo tutte queste sono parole, la realtà è che siamo qui a fare delle gare piuttosto impegnative, con praticamente le migliori Formula Due europee ed anche i piloti che hanno dimostrato di essere i più forti nel campionato europeo.

Le gomme stanno giocando un ruolo determinante, ma oggi ho visto Gabriela Noris che prendeva i numeri di tutte le gomme sulla linea di partenza quasi fosse stata una dipendente Firestone o Goodyear, per cui penso che da lei arriveranno notizie ben precise. Io corro con le Firestone e sembra assurdo, ma dopo due corse nello stesso percorso in due settimane siamo ancora tutti indecisi su cosa monteremo per la prossima corsa. Forse la soluzione Surtees sembra la migliore (B39 posteriore e B33 anteriore), ma anche Emerson deve aver fatto un po' miscuglio con altre sigle e la sua macchina sembrava andare altrettanto bene. Vedremo cosa succede domenica prossima, io naturalmente spero nella pioggia anche se quando l'ho fatto capire agli organizzatori questi avrebbero voluto rimandarmi in Europa... per motivi di pubblico.

Ora una settimana di attesa, con un po' di sole su qualche spiaggia nei dintorni, finendo naturalmente nello stesso posto di Peterson e Schenken come l'altra settimana, con arrivo seguente di altri piloti del gruppo.

Questo è l'unico pensiero che solleva un po' il morale di uno che ha rotto il motore al secondo giro della gara dopo due giorni di prove impegnate.

Andrea de Adamich

Nell' «assoluto» MERZARIO recupera

Mentre Merzario con la vittoria di Kyalami ha aggiunto ancora 4,5 punti al suo bottino, Andrea de Adamich si è dovuto ritirare a Interlagos, per cui la classifica, immutata le altre posizioni, diventa la seguente:

1. Andrea de Adamich	p. 105,5
2. Arturo Merzario	99,5
3. Nanni Galli	37
4. Sandro Munari	36

Quante gare hanno ancora a disposizione i nostri due forti piloti per contendersi fino in fondo il titolo italiano? Esattamente sette, ovvero ancora due gare di F. 2 e cinque gare per vetture sport. Tutte queste competizioni

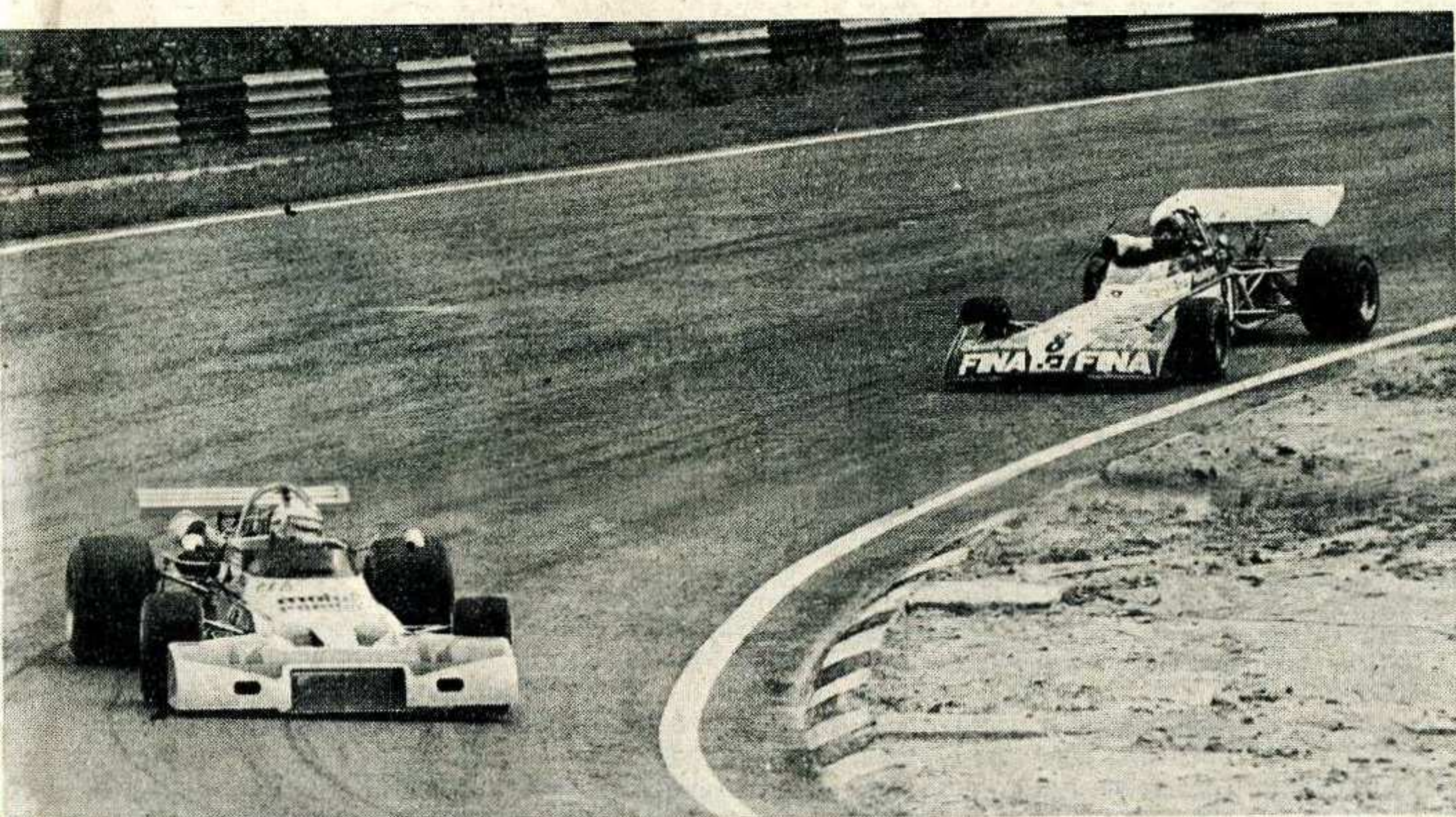
vedranno la loro effettuazione in Brasile secondo il seguente calendario:

FORMULA 2 - 12 novembre: corsa a INTERLAGOS - 19 novembre: corsa a PORTO ALEGRE.

VETTURE SPORT - 3 dicembre: corsa a INTERLAGOS - 10 dicembre corsa a INTERLAGOS - 17 dicembre: corsa a INTERLAGOS - 24 dicembre: corsa a INTERLAGOS - 31 dicembre: corsa a INTERLAGOS.

In base a questo calendario, e sempre ammesso che tutte le corse programmate vengano disputate, si dovrà attendere sino al 31 dicembre prima di poter dire il tale o il tal'altro è il campione italiano assoluto 1972.

E proprio per queste «questioni organizzative» la CSAI ha dovuto rimandare a «data da destinarsi» la premiazione del nuovo tricolore.



Bob Wolleck in controsterzo seguito dalla Surtees di de Adamich. Il francese ha fatto una bella corsa, mentre il nostro pilota è stato costretto al ritiro dalla rottura di una biella al terzo giro

PRIMA MANCHE

De Adamich sbiella

Lo schieramento della prima manche è mutilato perché in seconda fila manca la macchina di Hunt danneggiata nelle prove libere della mattina. E' tornato il sole e la temperatura è salita di nuovo a valori estivi.

Pace scatta subito in testa con Emerson ed Hallwood che gli si accodano, mentre è Peterson che comanda il gruppetto dopo uno scatto felino dalla quinta fila. Lo seguono Wilson, Pescorolo, Morgan, de Adamich, Schenken, Ruesch e più lontani gli altri. Jaussaud è ultimo distaccato, dopo che il suo motore non ha voluto saperne di andare in moto nel preschieramento. Durante il secondo giro Pace prende il largo mentre Emerson deve guardarsi anche da Hallwood che cerca ripetutamente di infilarlo. Peterson ora è quarto dei fuggitivi perché è riuscito a staccarsi dal gruppo che ora è guidato da Wilson Fittipaldi.

Proprio alla fine di questo giro de Adamich arriva al box fumando e si ritira per la rottura del motore. Approfittando del suo arresto e del sorpasso di Pescorolo, Schenken riesce a portarsi sesto alle spalle di Wilson e comincia con lui una lotta che durerà molti giri. Con Pace sempre sicuramente al comando nei due giri che seguono il Rondel perde due delle sue macchine per cedimenti del motore: prima tocca a Pescorolo e subito dopo a Peterson che anche questa domenica deve rinunciare ad un risultato.

Davanti, le cose mutano rapidamente alle spalle di Pace: Hallwood in-

fatti riesce a coronare i suoi numerosi tentativi di sorpasso con la conquista del secondo posto ai danni di Emerson ed il pubblico non nasconde la sua delusione. Avvicinandosi la metà gara Schenken riesce a superare Wilson malgrado che le Goodyear si stiano dimostrando meno valide delle Firestone alle alte temperature. Con l'arresto di Pescorolo e Peterson i due sono ora quarto e quinto e precedono Morgan e Wolleck impegnati per il sesto posto. E' questione di poco e poi Wolleck avrà la meglio perché Morgan ripara al box con la guarnizione della testa bruciata.

Si comincia a pensare ad un facile uno-due della Surtees quando il motore di Hallwood inizia a borbottare. Si tratta del transistor ma è quanto basta ad Emerson per riprendere coraggio e iniziare una rimonta che gli darà il secondo posto ad un solo giro dal termine. La manche si conclude con Pace in vantaggio di ben tredici secondi su Fittipaldi e 20" su Hallwood. Schenken è quarto molto staccato davanti a Wilson, Wolleck e Duarte che ha compiuto una bella gara di fronte al suo pubblico. Bene anche Jaussaud che è decimo preceduto da Purley e Dolhem dopo un lungo inseguimento condotto per riparare alla mancata partenza.

SECONDA MANCHE

Carambola a tre

Si schierano in 14 per la seconda manche ma già 200 metri dopo il via rimangono solo in undici per l'incidente che elimina Jaussaud, Schenken e Purley.

Questa volta il più rapido a partire è stato Emerson Fittipaldi che ha saputo precedere Pace ed Hallwood. Col caos dell'incidente alle spalle di questo terzetto c'è Wolleck tutto solo e poi Hunt, partito solo in questa manche, Duarte e Dolhem che sopravanzano De Lamare, Lungler e Wilson Fittipaldi ripartito attardato dopo la collisione. Chiudono il gruppo i brasiliani Lameirao e Montenegro.

Al terzo giro, dopo una strenua resistenza di Emerson, Pace passa in testa mentre Hallwood rimane terzo insieme a loro. La gara vivrà tutta su questi tre piloti con Pace che aumenterà costantemente il suo vantaggio ed Hallwood impegnato a riconquistare quel secondo posto che senza il difetto al transistor difficilmente gli sarebbe sfuggito. Emerson da parte sua non è senza problemi ed oltre alla scarsa potenza del motore accusata durante tutta la giornata comincia ad essere danneggiato dall'allentamento del tubo di scarico. Così Hallwood al sesto giro riesce a ritornare secondo ma negli otto che rimangono non può colmare il ritardo di sei secondi accumulato nella prima manche.

Dietro a Pace, Hallwood e Fittipaldi si mantiene per tutta la gara il bravo Wolleck alle cui spalle è arrivato Wilson Fittipaldi dopo un tenace inseguimento. Dolhem è sesto davanti a De Lamare, Lungler e Lameirao. Si è fermato Duarte per la rottura del cavo dell'acceleratore quando si avviava a conquistare un ottimo piazzamento. La classifica finale è poco diversa con Pace primo, davanti a Emerson Fittipaldi, Hallwood, Wilson Fittipaldi, Wolleck e Dolhem.

Rispetto a domenica scorsa il record sul giro è abbassato di ben due secondi e sei per merito di Pace che lo ha portato a 2'39"4 alla media di 179,774 chilometri ora.

1400 chilometri in 16 ORE fra deserto, montagne e palude

PARNELLI maratoneta

LA PAZ (Messico) - La maratona automobilistica più massacrante, più impressionante, che si snoda per oltre 15 ore attraverso deserto, montagne, brughiere, paludi del Messico, l'ha vinta per la seconda volta consecutiva Parnelli Jones, in coppia con Bill Stroppe, che ha completato i 1.467,718 km. in 16 ore 47 minuti e 35 secondi. Il trionfatore di Indianapolis 1963 era al volante di una Oly Bronco special, azionata da motore Ford, costata oltre 23 milioni di lire e che è stata modificata soltanto nelle sospensioni rispetto allo scorso anno.

Alla vigilia grande era l'attesa per l'annunciato duello tra Parnelli Jones ed il 25enne Young Ferro, che è partito sette minuti dopo Jones il-

ciso nel successo il ritiro di Ferro, Parnelli Jones rispondeva: «E' stato appunto il ritiro di Ferro che mi ha impedito di battere il mio stesso record. Quando ho visto che il mio più diretto e pericoloso avversario era fuori gara, ho rallentato.»

Parnelli Jones, oggi proprietario della scuderia omonima che conta sul superteam Andretti-Leonard-Unser, ha descritto la «Baja 1000» come una corsa inverosimile.

«Bisogna partire pensando di andare ad un gita campestre. Se si dovesse pensare a priori che nel giro di brevissimo tempo si passa dal sole dardeggiante a zone dense di nebbia impenetrabile, dal giorno alla notte, dalla pianura verdeggianti alla mon-

Ricordiamo GIOVANNINO

14 novembre 1971: una data infamata per lo sport automobilistico italiano che ha dovuto aggiungere un altro nome alla dolorosa collana dei caduti. Giovanni Salvati, «Giovannino lo guaglione», ha chiuso per sempre gli occhi a quel sole che tanto amava schiantandosi tragicamente giusto un anno fa contro un guard-rail del circuito brasiliano di Curitiba a Porto Alegre. In una gara che egli aveva voluto onorare, anche senza alcuna possibilità di classifica, traoncato da quell'entusiasmo che lo aveva sempre contraddistinto nei suoi appena trent'anni di vita. E' caduto su quella stessa pista che lo aveva visto vincitore l'anno precedente a completamento di una U.S.F. annata di Formula 2.

Giovanni Salvati sarà ricordato MARTEDI' 14 NOVEMBRE, ALLE ORE 19, con una MESSA SPECIALE che verrà celebrata nella Chiesa della Madonna della Medaglia Miracolosa, in via Rosselli, angolo viale Lucania, A MILANO.



quale lo scorso anno, nel tratto tra Esenada e La Paz — punto di arrivo — aveva battuto tutti i record esistenti e terminato la corsa in 14 ore e 59 secondi, con diciassette minuti di vantaggio su Ferro. Per l'italo-americano, questa era la prima corsa «off road» da quando aveva firmato il contratto con la «Roy Woods», il costruttore di bolidi Usac e macchine Nascar Stock. La macchina che Ferro pilotava somigliava molto ad un prototipo e ad uno «sprint-car», tanto che Ferro definiva la sua vettura una macchina da corsa mondiale. Ma la fortuna non ha assistito il giovane californiano che a metà gara ha dovuto abbandonare per la rottura della trasmissione.

Evidentemente il ritiro di Ferro ha consentito a Jones di trarre un ampio respiro e di terminare la corsa senza essere insidiato da altri.

La lunga ininterrotta fila di macchine, di ogni forma e categoria è sfilata, lungo il percorso, fra capannelli di messicani ignari dello svolgersi della manifestazione. Quando Parnelli Jones è spuntato sulla piazza principale della cittadina tropicale di La Paz, turisti ed indigeni hanno dato il via ad una frenetica danza, dimenticando che alle spalle del vincitore v'era ancora un plotone, ridottissimo, di ardentosi, ma meno bravi dell'asso di Indy che precedeva sul traguardo la coppia Larry Minor-Jaime Martinez su Bronco-Ford V8 e Ralph Tibblin-Guinnor Nielsen su «dune-buggy 460 cc».

Circondato dai radiocronisti che gli chiedevano impressioni sulla dura competizione e su quanto abbia in-

«BAJA 1.000» - Maratona automobilistica - La Paz, 1-3 novembre 1972

CLASSIFICA

1. Parnelli-Jones-Bill Stroppe (Oly Bronco Special) che compiono i 1.467,718 km del percorso in ore 16.47'35"; 2. Larry Minor-Jaime Martinez (Bronco Ford V8); 3. Ralph Tibblin-Guinnor Nielsen (Dune-buggy 460).

tagna, non si partirebbe certamente. Io credo che questo sia un test superlativo che mette a dura prova oltre al mezzo, la bravura, i nervi, i muscoli, i riflessi del pilota. La notte, ecco il problema principale. Si ha quasi paura. Se per un malaugurato guasto dovessi fermarti, potresti benissimo cantare una serenata alle stelle, congelandoti, in attesa che qualcuno ti salvi quando è spuntato il sole».

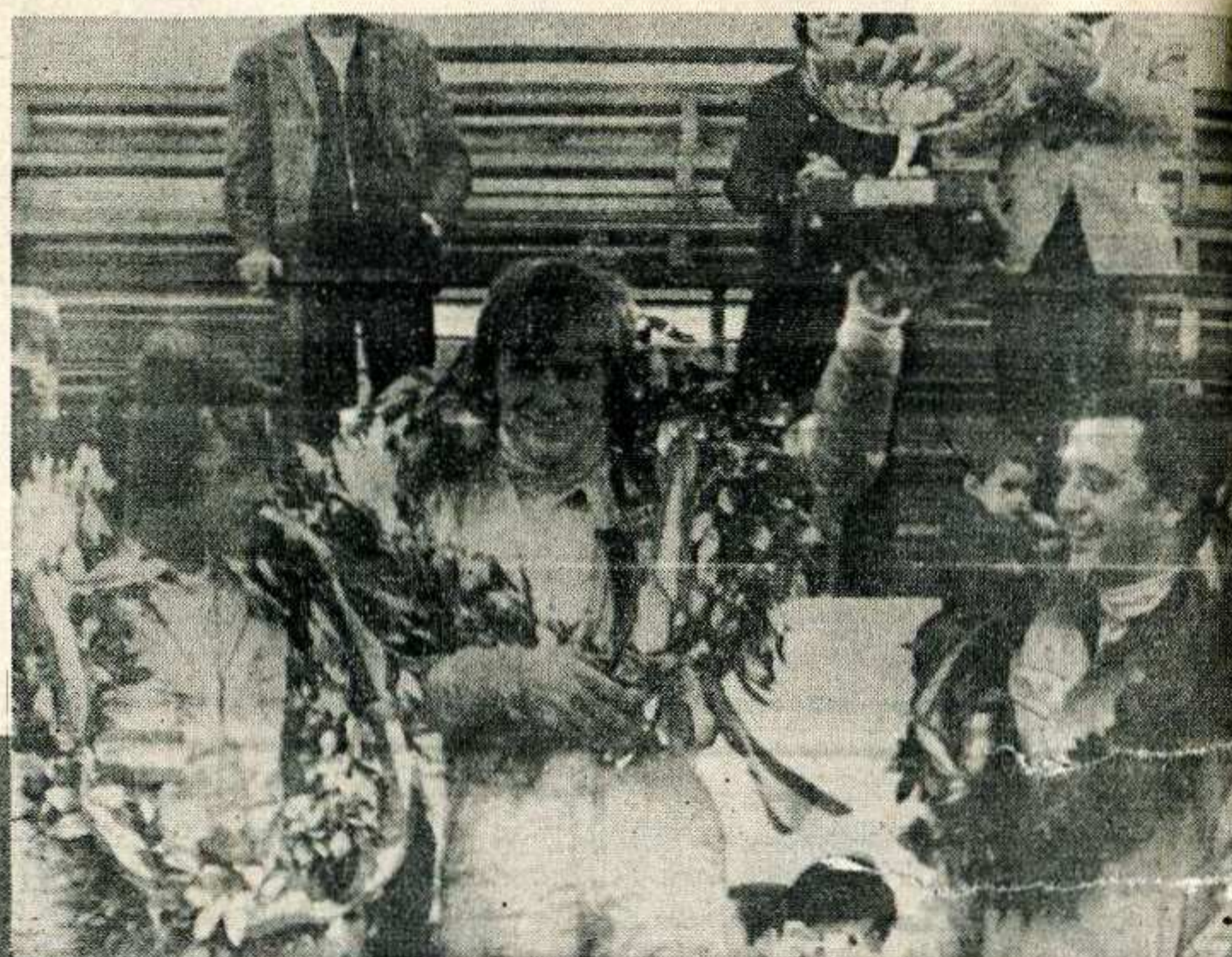
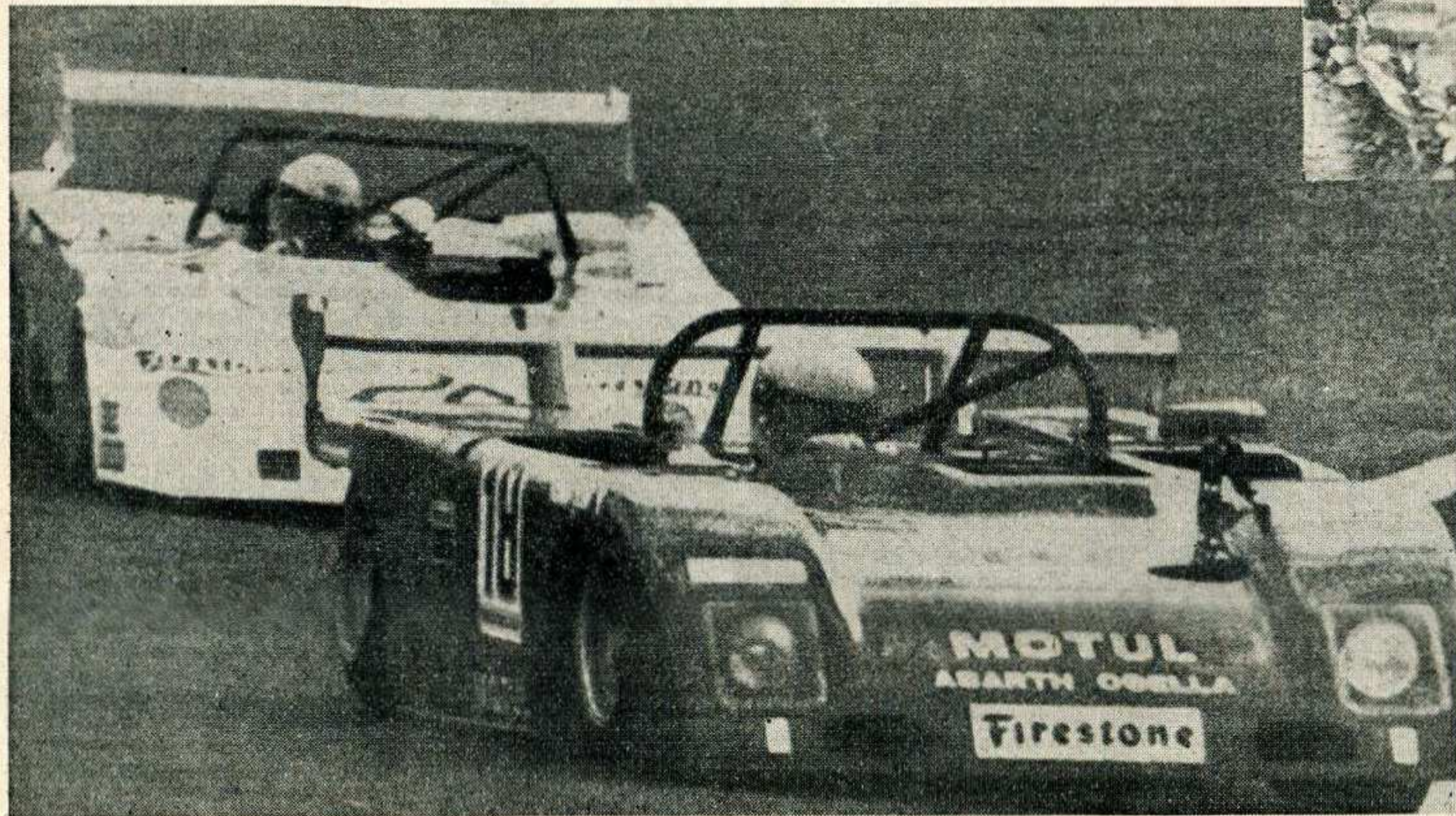
Dal canto suo il giovane italo-californiano Ferro, ha detto: «Sono rimasto molto deluso. Avevamo costruito questa specie di dune-buggy prototipo, alleggerendola di oltre 200 libbre rispetto a quella dello scorso anno e avevamo portato delle modifiche che la «Wood Racing» aveva studiato attentamente. Ma la fortuna ha voluto che non terminassi. Sarà per un altro anno.»

Lino Manocchia

● Il pilota francese Claude Larrieu, rimasto ferito, con gravi ustioni, durante la gara in salita di Montbazillac, in settembre, è deceduto. Era noto per le sue ottime doti e da dieci anni partecipava a rallyes e corse in salita. Aveva trentacinque anni.

L'accoppiata europea del team ABARTH-Osella avvilita da una decisione che ancora una volta «punisce» un pilota italiano

Rubata dal box



la vittoria a GALLI su BELL al JARAMA

Qui sopra, Galli impegnato a contenere la sfuriata della nuovissima Lola di Richard Scott. In alto, al centro è Derek Bell, mentre a sinistra Nanni sembra seccato di come sono finite le cose, anche se per l'Abarth-Osella il campionato è vinto. Osella ed i suoi sono rimasti impressionati dalla corsa di Galli. A destra Juncadella terzo con la Chevron

SPECIALE PER AUTOSPRINT

JARAMA - Il campionato europeo Marche 2000, che sembrava già terminato, grazie alle pressioni di Osella presso la Fiat e della Fiat alla Seat Spagnola ha riagganciato in extremis l'ultima prova, in calendario al Jarama. Sono stati infatti le garanzie economiche date dalla Seat che hanno definitivamente convinto gli organizzatori.

Tutto questo, come si poteva almeno in parte presumere, ha permesso all'Abarth-Osella di vincere in modo completo la corsa e con questa di aggiudicarsi il titolo europeo: per la conquista del titolo non era necessario che due Abarth si classificassero nei primi due posti, risultato comunque ottenuto da Derek Bell e Nanni Galli. La durissima opposizione dell'irlandese John Watson che difendeva i colori della Chevron e dello scozzese Richard Scott per la Lola, è stata superata dai due piloti del Team Osella.

La corsa è stata durissima, nella prima manche Bell ha dovuto vedersela con un Watson in piena forma, ma un incidente ha eliminato Watson dalla lotta per i primi posti. È stato proprio questo incidente a togliere alla Chevron ogni speranza di vittoria per il campionato. A pista asciutta (all'inizio della prima manche la pista risultava bagnata

I tempi delle prove

		I SESSIONE	II SESSIONE
WATSON	(Chevron) o	1'29"39	1'28"48
DE BAGRATION	(Abarth) o	1'30"07	1'29"16
GALLI	(Abarth) o	1'29"32	1'30"49
BELL	(Abarth)	1'29"43	1'30"46
SCOTT	(Lola) o	1'29"72	1'33"88
RAYMOND	(Chevron) e	1'32"00	1'31"12
JUNCADELLA	(Chevron) e	1'32"20	1'33"31
GRAINAL	(Lola) e	1'39"92	1'34"20
TWAITES	(Chevron)	1'36"08	2'02"81
MCINERNEY	(Chevron)	---	1'37"88
BOSCH	(Chevron)	---	1'36"92
OTTERO	(Abarth)	1'40"95	1'42"71
ULIARTE	(Abarth)	1'49"08	1'45"15
EKBERT	(Porsche)	1'46"07	1'45"56
LARSSON	(Porsche)	1'48"30	1'57"29
KREMER	(Porsche)	1'45"98	1'47"11
HALDI	(Porsche)	1'46"82	---
KLAUKE	(Porsche)	1'47"50	1'46"83
CANONICA	(Porsche)	1'49"50	1'50"56
JOCELINE	(Lola)	1'51"69	---
DUMOING	(Lola)	1'52"16	1'51"94

2 ORE DEL JARAMA - Gara internazionale di velocità valida quale ultima prova del Campionato europeo Marche 2000. Madrid, 5 ottobre 1972

LE CLASSIFICHE

I Manche

1. Nanni Galli (Abarth-Osella), 40 giri in 1.0'59"65; 2. Scott (Lola T 292) 1 ora 1'00"95; 3. Bell (Abarth-Osella) 1.1'38"31; 4. Raymond (Chevron B 21) 1 ora 2'10"83; 5. Juncadella (Chevron B 21) a 2 giri; 6. Twaites (Chevron B 21) a 3 giri; 7. Watson (Chevron B 21) a 4 giri; 8. Ottero (Abarth) a 4 giri; 9. Ekbert (Porsche 911 T) a 5 giri; 10. Haldi (Porsche 911 S) a 5 giri.

II Manche

1. Derek Bell, 40 giri in 1.0'25"19; 2. Watson 1'0'26"19; 3. De Bagration (Abarth) 1.1'11"88; 4. Galli 1.1'16"50; 5. Juncadella a 1 giro; 6. McInerney (Che-

vron) a 3 giri; 7. Uliarte (Abarth) a 5 giri; 8. Ekbert a 6 giri; 9. Haldi a 6 giri; 10. Canonica (Porsche 914-6) a 8 giri.

FINALE (per somma di tempi)

1. Derek Bell (Abarth-Osella), 80 giri in 2.02'03"5, media 133,876 kmh; 2. Galli (Abarth-Osella) 2.02'16"25; 3. Juncadella (Chevron B 21) a 3 giri; 4. Watson (Chevron B 21) a 4 giri; 5. Twaites-McInerney (Chevron B 21) a 6 giri; 6. Ottero-Uliarte (Abarth) a 9 giri; 7. Ekbert (Porsche 911 T) a 11 giri; 8. Haldi (Porsche 911 S) a 11 giri; 9. De Bagration (Abarth) a 12 giri; 10. Canonica (Porsche 914-6) a 16 giri; 11. Dumoing (Lola T 212) a 16 giri; 12. Scott (Lola T 292) a 18 giri; 13. Kremer (Porsche 911 S) a 40 giri; 14. Klauke (Porsche 911 S) a 49 giri; 15. Joceline (Lola T 212) a 58 giri.

Giro più veloce: Scott (Lola T 292) nella prima manche in 1'27"86, media 139,490 kmh.

causa la pioggia caduta in precedenza) Galli con alcune noie al motore si è visto Scott farsi minaccioso, tuttavia alla fine dei quaranta giri è risultato primo con appena un secondo circa di vantaggio. Dopo la prima manche Scott ha confessato di non trovarsi bene sul bagnato e con le gomme slicks e che sperava di poter battere Galli nella seconda manche quando la pista sarebbe stata completamente asciutta.

La seconda manche ha posto in evidenza un ottimo «gioco» di equipie di tutto il team Osella. Il titolo europeo si decideva infatti in questa seconda manche: alla partenza Galli e Scott guadagnavano un piccolo margine di vantaggio su Watson, Bell, e De Bagration. Un incidente tra Scott e Galli che entravano in collisione finendo in testa-coda ha fatto perdere il primo posto all'italiano che si è ritrovato così al quarto posto. Poco dopo era la volta di Watson a condurre la gara ma un testacoda dell'irlandese dava al pilota Abarth il primo posto.

Con il ritiro di Scott, che dopo l'urto con Galli dal quale era uscito senza conseguenze per sé e per la macchina ma che poi doveva rompere il motore, Bell concludeva al primo posto la seconda manche. Il titolo Europeo era quindi dell'Abarth. Tutto il team Osella, diretto al Jarama da Truffo e Tomaini, cor-

reva a complimentarsi con Bell e Galli.

Galli avrebbe potuto vincere la corsa perché il suo vantaggio nella prima manche nei confronti di Bell era di 38" e a otto giri dalla conclusione della seconda manche il vantaggio di Bell era inferiore ai 30". Ma il box dell'Abarth non ha segnalato a Galli questa differenza con Bell e, avendo noie al motore, Galli si è limitato a condurre in porto la corsa senza forzare non conoscendo la sua situazione con il cronometro, tanto mutata rispetto alla prima manche. Alla fine l'amara sorpresa per Galli anche se limitata dall'importanza che in questo caso veniva ad assumere anche il suo secondo posto.

L. G. Canomanuel

BELL era sicuro

MADRID - Bell al termine della gara che lo ha visto vittorioso ha commentato: «Prima del via della prima manche, quando la pista era bagnata pensavo di poter vincere con abbastanza facilità la corsa, ma se la pista si fosse asciugata sapevo che mi sarebbe stato difficile, e con le gomme miste sarebbe stato quasi impossibile. Nel corso della prima manche avrei voluto mantenere il secondo posto ma dai box mi giungevano segnalazioni di andare piano in quanto il problema era solo quello di stare davanti a Scott. Nella seconda manche tutto è stato più facile grazie ai problemi che accusava il motore di Nanni e l'incidente capitato a Watson».

1. MANCHE

Rimonta di GALLI e urto di WATSON

Nanni Galli è stato il più veloce alla partenza ma Watson lo tallonava da vicino superandolo al secondo giro. De Bagration era al terzo posto davanti a Scott. Prima della partenza la pista era bagnata e due delle tre Abarth di Osella, quelle di Galli e De Bagration hanno montato gomme slicks, come la macchina di Scott, Grainal, Juncadella, Twaites. Con le gomme miste erano invece Bell, Watson, Raymond.

Grazie alle gomme miste Bell e Watson hanno preso un certo vantaggio su Galli e Scott. Il massimo vantaggio in questa manche tra Bell e Galli è stato di 11", ma alla fine della manche la pista si è asciugata e Galli ha iniziato a recuperare su Bell circa due secondi al giro. Quando mancava-

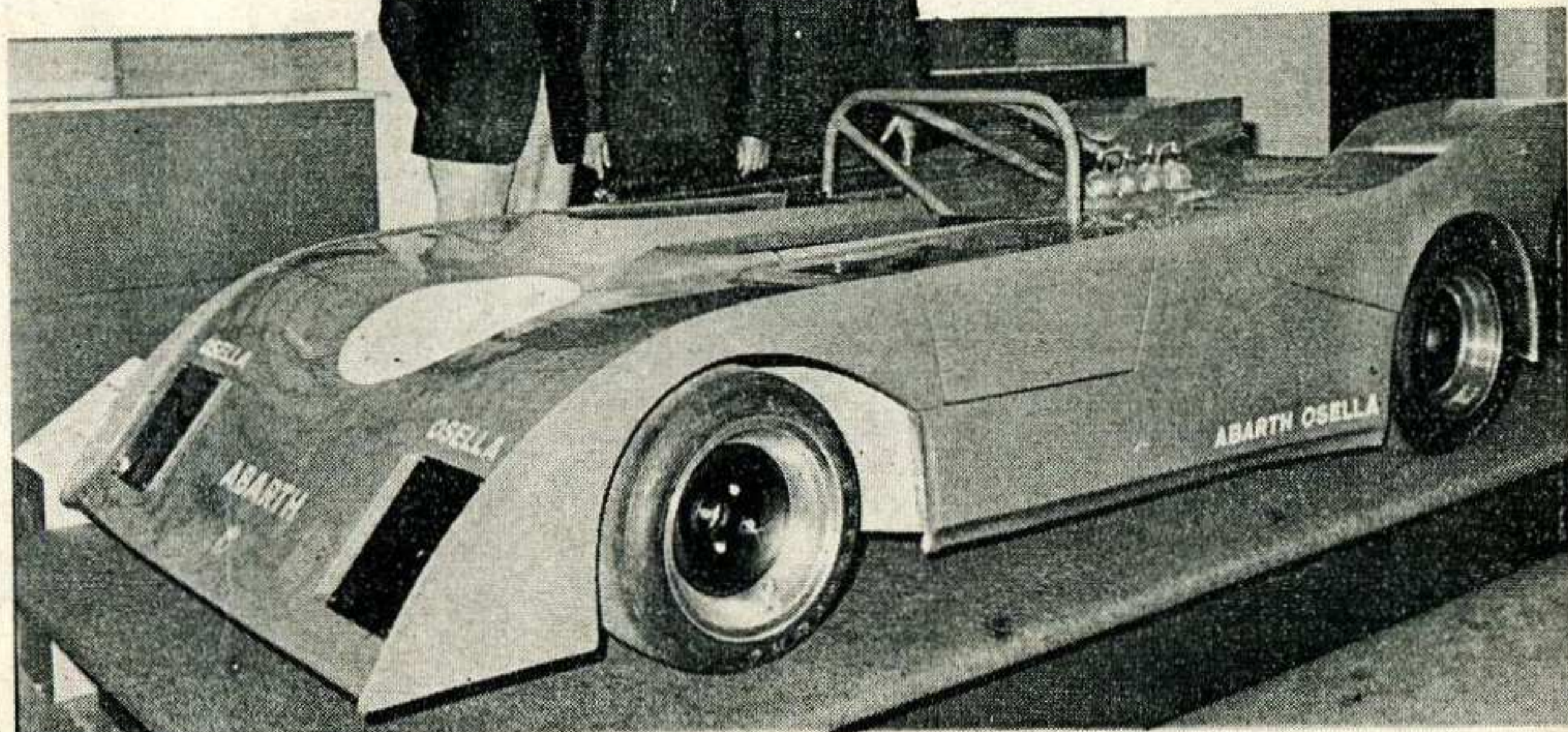
no cinque giri al termine Galli superava Bell e incalzava Watson che stava conducendo. Era a questo punto che Watson entrava in collisione con la Porsche 911 di Kremer e danneggiava lo sterzo perdendo quattro giri ai box. La minaccia per Galli diveniva allora Scott al volante della nuova Lola T292 molto simile nella carrozzeria alla Mirage Ford ma assai simile alla Lola T 290 differenziandosi solo per le sospensioni.

La vettura montava un potente motore Chevy-Vega, ma Galli ha resistito bene sul finale vincendo la manche. De Bagration ha fatto un testa-coda a quattro giri dalla fine e la sua Abarth si è «arenata» nel fango ai bordi della pista perdendo molti giri per rimetterla in pista. Raymond ha fatto una corsa molto regolare terminando al quarto posto e Juncadella ha terminato al quinto posto confermando la sua vittoria nel campionato spagnolo.

● Le Porsche di Eckbert, Kremer e Haldi hanno disturbato nel corso della prima manche le vetture più veloci, dando vita ad un duello serrato con le vecchie Abarth 2000 di Ottero e Ullarte. Sul bagnato le Porsche erano più veloci ma sull'asciutto le Abarth non avevano difficoltà a superarle.

● Fra le due manche della corsa si è disputata la nona prova del Campionato spagnolo di F-1430: la prova dopo essere stata molto combattuta è stata vinta da Jean Claude davanti a Canellas, e Perez-Salla. Tapico che comandava la corsa all'ultimo giro ha avuto un incidente uscendo di strada.

La FIAT



Enzo Osella, l'ing. Sguazzini ed il dott. Avidano posano soddisfatti dietro alla neonata 2 litri Fiat Abarth-Osella che sarà sviluppata per il campionato '73. Il telaio è un traliccio irrigidito con pannelli

EUROPEO MARCHE 2000

	P. RICARD	VALLELUNGA	TAVERN POUL	DIJON	SILVERSTONE	ENNA	EIFEL POUL	BARCELLONA	JARAMA	TOTALE PUNTI VALIDI
ABARTH	—	20	—	20	20	20	—	12	20	112
CHEVRON	15	12	20	15	10	12	15	20	12	109
LOLA	20	15	12	8	15	15	20	6	—	105
PORSCHE	—	—	—	—	—	—	—	1	4	5

2. MANCHE

Decisiva la collisione di SCOTT con NANNI

Con un intermezzo di quasi un'ora nel quale si è disputata una corsa di F. 1430 spagnola, è iniziata la seconda manche. Nella corsa al titolo europeo una marca aveva già perso quasi tutte le sue speranze di vittoria: la Chevron con il settimo posto di Watson nella prima manche. Abarth e Lola avevano le loro possibilità immutate. Per la conquista del titolo piloti, l'unico in gara con qualche possibilità era De Bagration che prima della corsa al Jarama occupava il sesto posto e che aspirava a vincere la corsa per fare un bel passo avanti. Ma De Bagration perdeva ogni possibilità proprio nella prima manche con il suo sedicesimo posto dopo il testa-coda.

La pista era completamente asciutta e tutte le macchine montavano gomme slicks. Galli era ancora il più rapido alla partenza con Bell, De Bagration, Watson e Scott nell'ordine. Rapidamente Scott recupera terreno ed è secondo al quarto giro, Bell è terzo poi c'è Watson e De Bagration. Al settimo giro Scott supera Galli ma subito dopo avviene l'incidente che coinvolge i due piloti in testa-coda e così Bell e Watson passano in te-

sta al giro seguente. Galli rimonta velocemente e al nono giro è terzo.

Al sedicesimo giro Bell conduce con soli due secondi su Watson ma fa un testa-coda che permette a Watson di superarlo. Il giro dopo è il turno di Watson a cedere il passo a Bell causa l'abbondante olio che ricopre alcuni punti della pista. Bell conclude la manche davanti a Watson con un solo secondo di vantaggio. Al 24 giro Scott si ritira per la rottura del motore e Galli si assicura il terzo posto.

Quando tutti pensavano ad una vittoria completamente tricolore (Galli e Abarth), Galli comincia a perdere terreno per evidenti difficoltà al motore. Il vantaggio di Bell comincia a salire e a otto giri dalla fine è di 30", 38" a cinque giri dal termine. Dal box di Osella non viene segnalata a Galli la differenza con Bell e il vantaggio dell'inglese sale a 40" a tre giri dalla fine e infine all'ultimo giro è di 51".

Galli pensava fosse sufficiente portare a termine la corsa senza spingere troppo viste le condizioni del motore e tutt'al più si aspettava una segnalazione dai box. Ma proprio ai box si temeva che la vettura di Galli se questi avesse forzato, non avrebbe resistito fino al termine della corsa e quindi si è pensato di sacrificare una possibile vittoria di Galli preferendo giustamente aggiudicarsi il primo e il secondo posto.

● Soler-Roig che assisteva alla corsa ha consigliato a Hezemans iscritto con una Abarth-Osella di non prendere parte alla corsa in modo da favorire De Bagration per il Campionato spagnolo.

● Le Abarth di Osella hanno concluso la stagione '72 e la prossima corsa in Portogallo non vedrà al via le vetture italiane. Ci saranno invece due vetture della Montyuch Tergal affidate a Juncadella e Bridges.

TORINO - Per la conferenza-stampa Abarth, al Salone, significativa era la veste completamente rimessa a nuovo degli stabilimenti di Corso Marche. Lo Scorpione, fatidico segno zodiacale di Carlo Abarth, ha tratto nuovo vigore da due anni di parziale ibernazione sportiva, per mostrare di nuovo tutta la sua energia vitale.

Un opportuno quanto auspicato accordo con Osella ha confermato il rientro ufficiale nelle competizioni di velocità della Casa delle mille legendarie vittorie. Alla presenza di una schiera compatta di giornalisti, lo stesso ing. Sguazzini, amministratore delegato Abarth, con al fianco il direttore generale dott. Avidano, ha sottolineato il passato glorioso dell'Abarth e ha indicato la volontà di aggiungere nel prossimo futuro numerose pagine gremite di vittorie all'Albo d'Oro.

Due rosse Abarth-Osella ufficiali '73 saranno presenti all'Euro 2000 (10 gare) e a queste si affiancherà un mulletto. I piloti ufficiali (scelti in accordo tra Abarth e Osella) saranno Merzario e Bell ai quali potranno sostituirsi, senza problemi, Galli, Facetti e Vaccarella (secondo le circostanze).

Si parla anche dell'inglese Edwards (che corre con la Chevron). Non vi è da parte del team nessuna prevenzione — si assicura — e a dare fiducia ai piloti italiani, anzi, lo stesso neo campione europeo rallies, Raffaele Pinto, si cimenterà sul 2 litri probabilmente anche in gare di campionato.

L'accordo tra l'Abarth (ing. Sguazzini e dott. Avidano) e Osella è per ora della durata di un anno, non preclude altri sponsor e comporta una razionale divisione dei compiti tecnici e sportivi: Osella si occuperà del telaio e della partecipazione alle gare, l'Abarth costruirà i motori. Responsabile tecnico del Team Osella è Tomaini che ha progettato e realizzato il bellissimo 2000, vero protagonista della serata. Estremamente personale la carrozzeria disegnata seguendo anche i consigli di Carlo Abarth.

Per quanto riguarda i motori l'Abarth ha realizzato un propulsore completamente nuovo costruito utilizzando le esperienze Osella del '72 in simbiosi con quelle fatte sul motore (primo progetto di Iacoponi all'Abarth) ad angolo stretto tra le valvole visto ad Imola qualche tempo

fa. L'ing. Iacoponi e l'ing. Colucci dell'Abarth hanno operato questa estrapolazione e proseguiranno durante il '73 gli studi e le migliori seguiti in parallelo da Tomaini. E' previsto, nel quadro di una fattiva collaborazione, un interscambio di notizie tra Osella e Abarth e in questa prospettiva si inserisce la serie di prove aerodinamiche sul 2000 che verranno fatte dai tecnici dei due staff alla nuovissima galleria a vento di Pininfarina.

Nel breve dibattito con i giornalisti sono stati puntualizzati alcuni argomenti: la partecipazione della Fiat nata come pura assistenza ai piloti e poi evoluta ai livelli di squadra ufficiale. Saranno usati i pneumatici della Pirelli che in passato hanno dato tante soddisfazioni. Per gli equipaggi non hanno ancora deciso nulla, ma vi è il desiderio di rafforzare la squadra (con elementi della squadra Lancia, ora ridimensionata?). Per quanto riguarda gli abbinamenti non se ne farà nulla perché la Fiat non è di questa idea. Si è anche parlato di antinquamento, problema molto sentito all'Abarth, e di un eventuale partecipazione dell'A 112 ai rallies sempre che l'Autobianchi sia dell'idea.

Il «mezzo cucchiaino» '73

TORINO - Enzo Osella, il «mister» di via Guastalla, è naturalmente soddisfatto per l'accordo con la Fiat che tra il resto non chiude la porta ad altri sponsor: infatti, vi sono serie trattative con la Canon (già a punto) e la Motul. Vi è poi una serie di contatti con varie scuderie: una scuderia spagnola dovrebbe partecipare all'europeo con due macchine ufficiali '73.

Osella ha intenzione di costruire 20 telai nuovi, viste le numerose richieste, dieci dei quali saranno a disposizione dei clienti che potranno direttamente rivolgersi al team per l'acquisto ed eventuale assistenza. E' anche allo studio un intenso piano di partecipazione a tutte quelle gare che saranno ritenute interessanti: in questa prospettiva sono in evidenza i nomi di numerosi piloti: Piloni, Lualdi, «Pam», «Pal Joe», Filannino, Scola, Laureati e molti altri. I pneumatici usati saranno Good-Year.

La nuova vettura, che faceva bella mostra nell'atrio dell'Abarth, ha avuto un particolare successo attirando l'attenzione di tutti i giornalisti per le sue soluzioni di avanguardia. Progettista e realizzatore è Tomaini che ha iniziato i lavori nell'estate '72. Il telaio è a tubi quadri e rotondi; per il frontale e l'abitacolo, su un sub-telaio a tubi quadri, sono incollati e rivettati dei pannelli di alluminio che lo rendono praticamente un monoscocca. Dal roll-bar alla centina posteriore vi è un telaio a tubi rotondi che sopporta rigidamente motore e cambio.

I serbatoi sono centrali, alle spalle del pilota, con un sistema di riempimento rapido. I radiatori sono laterali posteriori semiorizzontali e sono alimentati dal fluido di raffreddamento prelevato sotto i brancardi e scaricato in alto in zone di depressione create da due alettoni opportunamente disposti. Questi alettoni hanno anche, naturalmente, funzione deportante e sono disposti molto bassi e oltre l'estremità posteriore della vettura

per aumentare il «momento» alle ruote posteriori senza incrementi negativi di sezione.

Il frontale della carrozzeria è a «semicucchiaino» con bavette di guida laterali che proseguono lungo i due spigoli superiori della carrozzeria. Gran cura è stata posta alla carenatura dell'abitacolo, tipo Lola. Le sospensioni sono riviste e corrette rispetto a quelle che così bene si sono comportate nell'Europeo. I freni sono Lockheed a doppio pistoncino (quelli posteriori al centro). Il cambio è lo Hewland FG400.

Molto interessante è il montaggio a lato del cambio del motorino di avviamento e dell'alternatore. Il motore è posto molto verso il centro della vettura con una flangia distanziale che lo lega al cambio, per ridurre i momenti polari. In tutta la progettazione si è posta gran cura nel portare i pesi in basso e al centro. Il motore è ad angolo stretto tra le valvole, rivisto e corretto. Le bielle sono state allungate e sono in titanio, l'albero motore ha condotti dell'olio speciali in modo da sopportare le forze centrifughe dei 10.000 giri e oltre senza dare disturbi al circuito olio; uno speciale attacco del volano dovrebbe evitare i problemi del '72.

La corsa e l'alesaggio sono 80x88,8 ma è prevista anche un'altra soluzione. Naturalmente, pistoni, camera di combustione, valvole e condotti sono quanto di meglio si può oggi realizzare su un 4 cilindri tradizionale. L'iniezione è Lucas, ma verranno fatte prove anche con la Kugelfischer. Tornando un attimo alle sospensioni Tomaini ha cercato di ottenere moti il più possibile corretti cinematicamente ed alle prime prove (con alla guida Osella) sull'aerodromo la vettura si è comportata ottimamente come stabilità e frenata: da sottolineare il magnifico minimo, di soli 1600 giri, che ha strappato un sorriso al sempre corrucchiato Osella.

Giorgio Rossotto



Jean-Claude Andruet, riconfermato il suo momento di forma eccezionale, ha vinto una splendida edizione del Tour de Corse al volante della Alpine berlinetta 1800 prototipo, in coppia con «Biche», con la quale aveva già recentemente vinto nel Tour de France con la berlinetta Ferrari Daytona GTB 4

A. OSPEDALE KM. 40 (Porto Vecchio-Zonza)

1. Andruet-Biche (Alpine 1800S) 26'23"07;
2. Fiorentino-Gelin (Simca CG) 26'36"06;
3. Darniche-Mahe (Alpine 1800S) 26'47"00;
4. Larrousse-Delferrier (Porsche-Carrera RS) 27'11"03;
5. Waldegaard-Thorselius (Porsche-Carrera RS) 27'20"09;
6. Manzagol-Alessandri (Alpine 1600S) 27'26"00;
7. Nicolas J. Pierre-Callewaert (Alpine) 27'57"06;
8. Therier-Roure (Alpine 1800S) 28'01"01;
9. Ragnotti-Jaubert (Ligier JS2) 28'04"08;
10. Saliba-Blaise (Simca CG) 29'12"00;
11. Vinatier-Timonier (Ford Capri) 29'31"09;
12. Sevelinge-Sevelinge (Alpine 1600S) 30'08"02;
13. Jullien-Pellegrini (Alpine 1600S) 30'18"00;
14. Greder (Opel GT) 30'47"01;
15. Lagniez-Hervieu (Alfa GT) 31'16"03;
16. Gamet-Huret (Opel Ascona) 31'18"08;
17. Saurel-Michel (Alpine 1600S) 31'22"02;
18. Fall-Wood (Peugeot 304S) 31'27"05;
19. Vincent-Bontaz (Alfa GT) 31'34"02;
20. «Beaumont»-Giganot (Opel Ascona) 31'47"00;
25. Mikkola-Aho (Peugeot 304S) 32'45"08.

B. COL DE VERDE KM. 35 (Cozzano-Ghisoni)

1. Andruet 26'05"00;
2. Waldegaard 26'29"00;
3. Larrousse 26'37"07;
4. Fiorentino

Prove speciali

- 26'54"02;
5. Manzagol 26'59"07;
6. Therier 27'11"05;
7. Nicolas J.P. 27'15"00;
8. Saliba 28'55"04;
9. Sevelinge 29'13"02;
10. Vinatier 29'21"02;
11. Greder 29'36"00;
13. «Beaumont» 30'21"07;
19. Mikkola 31'00"00.

C. BAVELLA KM. 39 (Hameau-Zonza)

1. Andruet 29'03"04;
2. Larrousse 29'51"04;
3. Waldegaard 29'52"08;
4. Fiorentino 29'52"08;
5. Darniche 30'11"05;
6. Manzagol 30'11"09;
7. Nicolas J. Pierre 30'26"08;
8. Therier 31'03"00;
9. Saliba 32'03"03;
10. Jullien 33'40"07;
11. Vinatier 33'41"01;
12. Ragnotti 33'43"04;
13. «Beaumont» 34'00"03.

D. COL DE SCALELLA KM. 23 (Bocognano-Bastelica)

1. Andruet 16'13"02;
2. Darniche 16'29"03;
3. Larrousse 16'32"06;
4. Fiorentino 16'39"04;
5. Therier 16'51"08;
6. Nicolas J.P. 17'04"04;
7. Manzagol 17'09"05;
8. Vinatier 18'34"03;
9. Jullien 18'37"02;
10. Sevelinge 18'58"00;
11. Gamet 19'00"08;
12. Sabine 19'09"08;
13. «Beaumont» 19'11"01;
14. Ragnotti 19'23"07;
15. Lagniez 19'26"03;
16. Mikkola 19'32"06.

E. COL DE SORBA KM. 17 (Ghisoni-XN194)

1. Andruet 13'28"01;
2. Manzagol 13'28"06;
3. Fiorentino 13'40"00;
4. Therier 13'31"02;
5. Darniche 13'38"00;
6. Nicolas 14'08"09;
7. Saliba 14'28"03;
8. Sevelinge 14'40"02;
9. Vinatier 15'02"00;
10. Jullien 15'24"08;
11. Gamet 15'26"00;
12. «Beaumont» 15'48"00;
13. Lagniez 15'51"01.

F. CASTAGNICCIA KM. 24 (Talasani-La Porta)

1. Darniche 19'21"02;
2. Andruet 19'35"00;
3. Fiorentino 19'52"02;
4. Therier 19'58"00;
5. Manzagol 19'58"08;
6. Nicolas J.P. 20'15"05;
7. Mattei B. 21'29"03;
8. Sevelinge 21'33"07;
9. Jullien 21'45"06;
10. Sabine 21'49"09;
16. «Beaumont» 22'33"05.

G. AGRATES KM. 17 (Casta-Diz-N199)

1. Darniche 11'57"05;
2. Fiorentino 11'59"08;
3. Andruet 12'21"07;
4. Therier 12'28"00;
5. Manzagol 12'31"06;
6. Nicolas J.P. 13'01"01;
7. Sabine 13'23"06;
8. Vinatier 13'29"07;
9. Lagniez 13'41"09;
10. Jullien 13'47"00;
14. Beaumont 14'04"06;
16. Mikkola 14'11"09.

H. FANGO KM. 36 (Calvi-Fango)

1. Darniche 21'13"01;
2. Fiorentino 21'34"00;
3. Andruet 21'52"04;
4. Manzagol 22'44"08;
5. Therier 23'25"08;
6. Nicolas J. P. 23'40"05;
7. Vinatier 23'53"00;
8. Lagniez 24'21"00;
9. Jullien 24'29"08;
10. Gamet 24'41"01;
12. «Beaumont» 25'04"03;
15. Mikkola 25'44"08.

Un rally fantastico, sempre in dubbio: lo spider di Fiorentino spezza il pokerissimo blu

Con 4 marce le

DALL'INVIATO

AJACCIO - Un Tour de Corse come questo proprio non si era mai visto: mai vista tanta bella gente alla partenza, mai viste tante belle macchine diverse e così numerose!... Mai visto un tempo così favorevole alle prodezze effettive non influenzate dai fattori esterni e alternati, e mai vista tanta gente sulle strade a fare da cornice a questa gara.

Pareva proprio di essere tornati ai tempi della Mille Miglia od a quelli attuali della Targa Florio assistendo a questo che noi consideriamo tra i migliori spettacoli sportivi che siano dati a vedere. Le gare stradali interessano moltissimo i costruttori, che anche quando sembrano preoccuparsi soltanto di pubblicità ad ogni costo, sanno valutare la importanza tecnica di corse come questa e la importanza psicologica di un collaudo che in nessuna altra vicenda sportiva è possibile.

Europee ed euro-americane, c'erano tutte le grandi Marche e non per interposta persona a per caso, ma proprio con la dichiarata origine a voler anche sottolineare come certe politiche ipocrite seguite con compiacimento non siano accettabili pensando ad un Tour de Corse. La conseguenza logica ed inevitabile è stata la tanta gente accorsa ad assistere alla gara e non raccontiamo iperboli dicendo che era gente venuta anche dal continente pur non essendo direttamente interessata alla corsa.

Il perché di questo che è un successo favoloso (che ha potuto tuttavia meravigliare soltanto coloro che non avevano mai voluto valutare la effettiva consistenza di questa prova) lo si trova nella formula adottata che quest'anno è stata ancora migliorata e che l'anno venturo dovrebbe trovare la cristallizzazione definitiva verso un aspetto che davvero ricorderà la fantastica Mille Miglia. Tra l'altro, il riferimento è validissimo anche nella scelta tecnica poiché sono le macchine di produzione che sono ammesse in Corsica, e non dai regolamenti, ma dalla effettiva possibilità di azione, possibilità che è negata ai Prototipi asetticamente regolamentari che qui resisterebbero soltanto alla prima facilissima fase di avvio.

Una corsa troppo lunga

Si può rimproverare al Tour de Corse 1972 una lunghezza eccessiva, che falsa un poco l'aspetto puramente sportivo perché alle qualità individuali sostituisce la pura resistenza fisica e nervosa, ed è un rimprovero che sappiamo sarà accettato serenamente, perché la evidenza dei fatti ha messo anche davanti agli occhi «innamorati» degli organizzatori i nei che gli altri trovano magari grossissimi. Tolto questo aspetto, non vi è nulla che si possa condannare in questa gara e tutto invece che si deve conservare, a cominciare dalle sue caratteristiche essenziali di confronti di uomini prima che di macchine.

La corsa purtroppo è stata subito mutilata di tre dei suoi punti di riferimento essenziali, cioè di Piot, uscito di strada prima ancora di aver finito la prima scalata e che ha causato poi un ritardo notevole nello svolgimento della gara per il tanto tempo occorso a sgombrare la via ai sopraggiungenti. Poi è stata la volta di Munari a doversi fermare per qualcosa che non si capisce bene come sia accaduta e perché (prima si era parlato di bloccaggio dell'acceleratore, poi di un perno ruota, alla fine di un puntone). Infine, quella di Chasseuil, che con la Ford GT 70 dotata di un nuovo inedito motore poteva essere davvero una sorpresa.

Il coraggio della coppia CORIO

Sono però rimasti ancora in tanti a darsi battaglia, e non c'erano compagni di scuderia che contassero: tutti, coi denti armati di coltelli, all'assalto delle curve, buche, sassi, salite e discese, asfalto e terra battuta, asciutto e umido, giorno e notte, che sono gli ingredienti di questo affascinante cocktail che davvero inebria.

E' stato Andruet a riportare all'Alpine il gusto della vittoria piena e importante, ed è giusto che sia così perché in realtà egli era in un momento felicissimo di forma fisica e psicologica il che, sposato alla sua classe, non poteva dare che il risultato che ha dato, cioè le prestazioni migliori. Però Andruet non ha potuto fare il mattatore e in testa alle graduatorie parziali trovate anche altri nomi, proprio a testimonianza di quanto la lotta fosse serrata.

Tanto serrata che ha provocato i cedimenti, le rotture e i ritardi che alla fine hanno dato il volto definitivo della gara. In classifica trovate nomi tutti meritevolissimi di tanto rispetto e di tanta ammirazione.

Fra i nomi di coloro che non sono riusciti ad arrivare alla fine qualcuno per colpa sua, qualcun altro per la sfortuna che ha scelto lui anziché un altro, sono Munari, Piot, Chasseuil, Larrousse, Greder, Ragnotti, Waldegaard, Luchet, ma anche nomi meno sonori che tutta via meritano di essere ricordati per tutti, come quella della coppia italiana dei Corio, torinesi padre e figlia, che anche se sapevano che l'avventura era più grande di loro e della loro macchina hanno voluto venirci senza chiasso e solo col grande piacere di aver avvicinato questa gara, che permette ancora di setacciare chi vale da chi soltanto sa sfruttare le circostanze.

Franco Lini

Così LANCIA «mondiale»

RITIRATA una FIAT vince una jeep ad ALMA

ALMA (Michigan) - La prestigiosa corsa «Press on regardless», rally che ha visto alla partenza 77 vetture di ogni tipo e nazione, è terminata con la vittoria della Coppia Gene Handerson-Ken Poute che con la loro Jeep Wagoneer hanno preceduto di oltre otto minuti la coppia formata da Tom Jones e Ralph Beckman su Datsun 246. La Lancia, che aveva assunto il comando sin dalla partenza dal Belle Isle Park di Detroit, ha dovuto abbandonare a meno di quattro ore dalla fine. Un tubo dell'olio del sistema frenante si spezzava e la vettura usciva di strada; superata una montagna ricadeva nella strada adiacente sulle quattro ruote. Immediatamente Harry Kallstrom che in quel momento era al volante, cercava di ripartire, ma

la ventola, spostata dall'urto, si incastrava nel radiatore danneggiandolo. Per il resto della gara si è avuto molto freddo e il terreno gelato è stato la causa dell'uscita di strada di tre Datsun che sono finite contro gli alberi. Soltanto uno dei piloti, tutta-

via, ha riportato ferite non troppo gravi alle nocche di una mano. Al traguardo sono giunte soltanto 22 delle 77 vetture partite. Fra le ritirate, anche l'unica Fiat presente, affidata ad un pilota locale, alla quale erano legate le residue speranze della Casa

La classifica dell'Internazionale Rally « Marche »

	MONTECARLO	SVEZIA	SAFARI	MAROCO	ACROPOLI	AUSTRIA	SANREMO	P.O.R.	RAC	TOTALE
LANCIA	20	12	—	20	15	—	20	—	—	87
FIAT	3	—	—	—	—	20	12	—	—	55
PORSCHE	15	15	15	—	—	—	8	—	—	53

La Lancia è campione del mondo rallies per marche. Infatti, anche vincendo la prova che rimane, cioè il Rally R.A.C., la Fiat non potrebbe raggiungere la rivale alla quota 87 punti raggiunti con la vittoria al Rally di Sanremo, dato anche che nel Rally statunitense la Fiat non ha preso alcun punto.

PRESS ON REGARDLESS - Penultima prova del campionato internazionale marche rallies - Detroit, 2-5 novembre 1972

CLASSIFICA
1. Handerson-Poute (Jeep Wagoneer) punti 11.124; 2. Jones-Beckman (Datsun 246); 3. Dahm-Callon (Team Jeep).

XVI TOUR DI CORSICA - Prova valida per il campionato rallies francesi e per il Campionato Europeo Rallies Conduttori

CLASSIFICA

1. Andruet-Biche (Alpine 1800 S) 8.36'35"7; 2. Fiorentino-Gelin (Simca) 8.45'54"0; 3. Manzagol-Alessandri (Alpine 1600 S) 8.50'28"9; 4. Darniche-Mahe (Alpine 1800 S) 8.50'53"8; 5. Therier-Roure (Alpine 1800 S) 8.53'26"4; 6. Nicolas J.P.-Callewaert (Alpine 1800) 9.01'50"8; 7. Vinatier-Timonier (Ford Capri) 9.25'56"7; 8. Gamet-Huret (Alpine 1800) 9.35'00"7; 9. Jullien-Celestin (Alpine 1600 S) 9.35'57"5; 10. Beaumont-Giganot (Opel Ascona) 9.44'05"8; 11. Lagniez-Hervieux (Alfa) 9.44'29"3; 12. Fall-Wood (Peugeot 304 S) 9.49'41"6; 13. Nicolas Pierre-Laroche (R 12) 10.02'42"9; 14. Mattei Benoit-Mariani (Alpine 1800 S) 10.06'13"9; 15. Laloge-Pantalacci (Alpine 1600) 10.09'25"1; 16. Colomb-Raffin (Porsche 911 S) 10.11'20"8; 17. Sabine-Peyroux (Porsche 911 S) 10.11'51"3; 18. Mikkola-Aho (Peugeot 304 S) 10.14'29"9; 19. Simonetti-Simonetti (Alpine 1600 S) 10.16'07"9; 20. Laurent-Marche (Daf 66) 10.20'58"99.

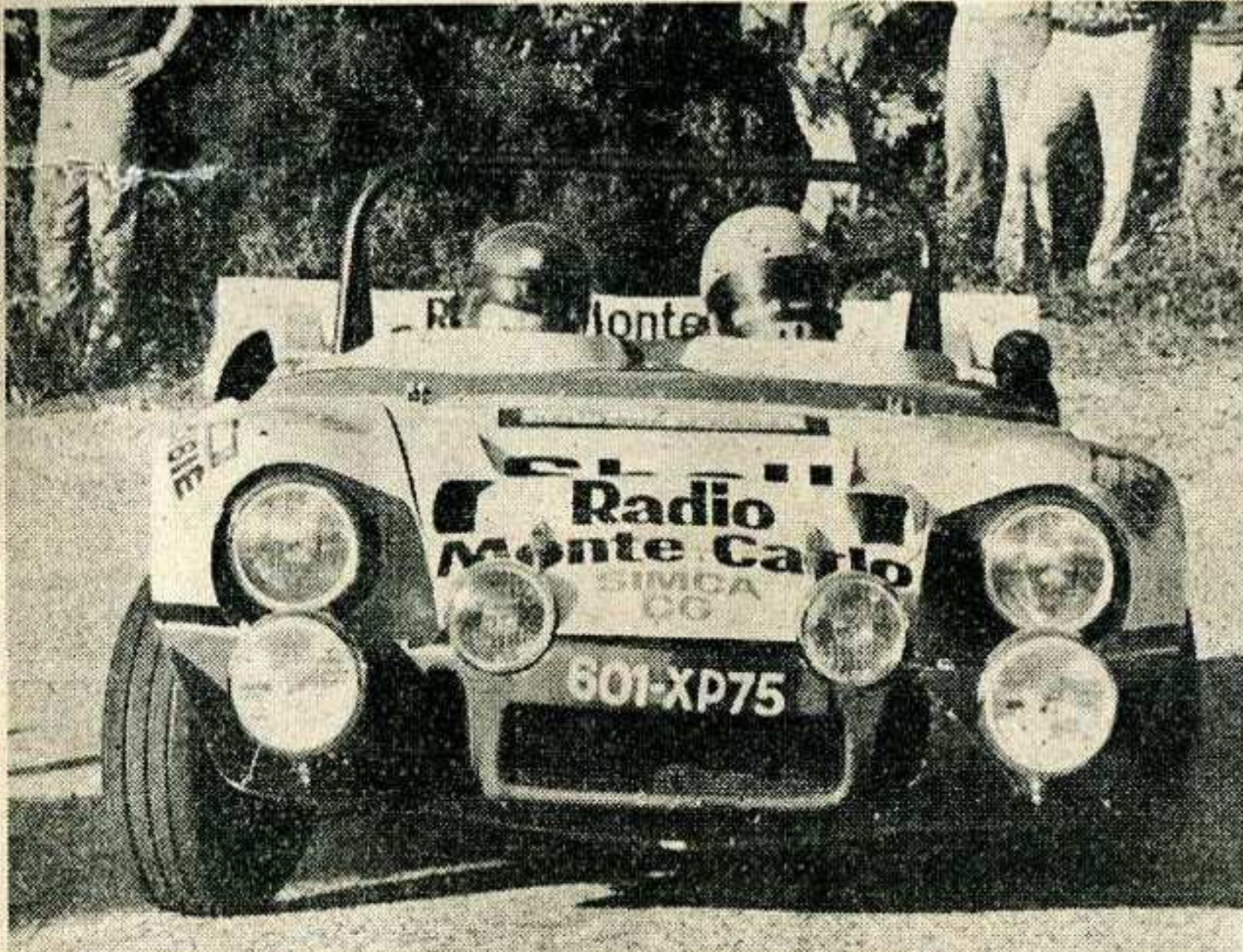
CLASSIFICA DELLA PRIMA TAPPA AIACCIO-AIACCIO

1. Andruet-Biche (Alpine 1800 S) 3 ore 30'16"7; 2. Larrousse-Delferrier (Porsche Carrera RS); 3. Manzagol-Alessandri (Alpine 1600 S) 3.37'00"6; 4. Nicolas-Callewaert (Alpine 1800 S) 3.37'16"4; 5. Fiorentino-Gelin (Simca CG) 3.37'37"6; 6. Therier-Roure (Alpine 1800 S) 3.40'20"6; 7. Darniche-Mahe (Alpine 1800 S) 3 ore 43'35"9; 8. Vinatier-Timonier (Ford Capri) 3.51'37"2; 9. Saliba-Blaise (Simca CG) 3.54'55"7; 10. Jullien-Pellegrini (Alpine 1600 S) 3.54'58"1; 11. Greder (Opel

GT) 3.57'10"5; 12. Gamet-Huret (Opel Ascona) 3.58'09"7; 13. Beaumont-Giganot (Opel Ascona) 3.59'30"0; 14. Ragnotti-Jaubert (Ligier JS2) 4.01'51"8; 15. Fall-Wood (Peugeot 304 S) 4.03'38"2; 16. Lagniez-Hervieux (Alfa GT) 4.04'20"3; 17. Sabine-Peyroux (Porsche 911 S) 4 ore 06'05"0; 18. Guichet-Todt (Peugeot 304 S) 4.06'17"9; 19. Mikkola-Aho (Peugeot 304 S) 4.06'21"1; 20. Nicolas P.-Laroche (R. 1173) 4.08'38"1; 21. Sevelinge-Sevelinge (Alpine 1600 S) 4.10'24"1; 22. Mattei-Vivarelli (Alpine 1800 S) 4.12'01"6; 23. Colomb-Raffin (Porsche 911 S) 4.14'

16"2; 24. Laloge-Pantalacci (Alpine 1600 S) 4.14'35"6; 25. Vallet-Frantz (Alpine 1600 S) 4.16'57"5; 26. Simonetti-Simonetti (Alpine 1600 S) 4.17'08"6; 27. Errani-Pantalacci (Opel Ascona) 4.18'38"4; 28. Valabregue (Alfa GT) 4.19'01"6; 29. Mercer-Raffali (NSU 67) 4.19'31"8; 30. Laurent-Marche (Daf 66) 4.22'06"5; 31. Debussy (Alfa GT) 4.22'18"2; 32. Vincent-Bontaz (Alfa GT) 4.23'26"8; 33. Couloumies-Couloumies (Alpine 1600 S) 4.24'06"4; 34. Cogo (Alfa GT) 4.28'05"1; 35. Calais-Sillamy (R 1173) 4.28'48"8.

ALPINE ritrovano anche ANDRUET



Bernard Fiorentino è stato l'unico in grado di inserirsi nel «dialogo» fra le Alpine, portando la sua Simca-CG spider al 2. posto assoluto



Molto sfortunata la prova di Munari-Mannucci, che con la Stratos hanno fatto pochissima strada, a causa di una avaria alla sospensione. La Stratos è rimasta nell'isola per un supplemento di prove

CRONACA - SINTESI

Da PIOT in ospedale al tifo deluso per MUNARI

AJACCIO - La cronaca del Tour de Corse 1972 richiederebbe pagine e pagine di giornale, ma certo è impossibile in ogni caso dare dettagliatamente quello che è accaduto, perché è impossibile conoscere nei particolari tutte le infinite sfumature di una vicenda che dura oltre il doppio giro dell'orologio.

Diremo soltanto che le condizioni in cui la corsa è stata disputata sono state ideali, e vi racconteremo soltanto dei suoi fatti salienti e generali.

Dei 52 iscritti nella gara vera e propria ne sono partiti soltanto 49 perché un paio non si è presentato e uno ha rotto il motore in prova proprio il giorno prima della partenza. La partenza è stata data alle 14,30 di sabato e la prima prova speciale era a poche decine di chilometri da Ajaccio su una salita che si inerpica sulla collina che è di fronte alla città, dall'altra parte del golfo.

Dopo il passaggio in vetta di Darniche, Larrousse e Munari non si è presentato più nessuno perché Piot era uscito di strada, lui dice perché gli hanno ceduto le gomme, ma probabilmente perché tradito da un poco di umidità. Fatto sta che tra il tempo molto lungo perduto in attesa dei mezzi di soccorso e il tempo in cui la macchina è rimasta in mezzo alla strada se ne sono andati una cinquantina di minuti. Gli organizzatori hanno quindi deciso di annullare la prova e di effettuare un raggruppamento più lontano.

Piot e Vial sono stati trasportati all'ospedale di Ajaccio e sottoposti a radiologia che ha dato risultati negativi per Vial il quale tuttavia era rimasto molto commozionato ed è stato trattenuto in osservazione. Piot che pareva non aver nulla aveva invece la frattura delle ipofisi di due vertebre per cui dovrà restare in ospedale per qualche tempo anche se non c'è nulla di grave.

Subito dopo accadeva il «fattaccio» Stratos, col ritiro di Munari che provocava molta delusione in tutti, anche nel pubblico che parteggiava apertamente per l'italiano. Poi si ritirava anche Chasseuil con la Ford GT 70 alla quale si rompeva il cuscinetto di una ruota.

Gli altri principali abbandoni o guai sono stati: Marianne Hopfner (Alpine) rottura del cambio; Serpaggi (Alpine) sospensione anteriore; Larrousse (Porsche) ha dapprima penato per la rottura dell'alternatore che lo ha lasciato quasi senza luci e poi all'inizio della seconda parte ha rotto il cambio; Andruet è rimasto senza l'apparecchiatura interfonica e quindi ha dovuto ricorrere al sistema del tubo di plastica con un imbuto per ascoltare le note, cosa pressoché impossibile; Vinatier ha avuto una perdita di olio riparata prima del controllo di Aulene.

Sulla Opel di Greder, durante la lunga prova dell'Ospedale, la ruota di scorta si è sganciata e dalla parte posteriore è finita addosso ai piloti. Waldegaard è uscito di strada durante la prova della Bavella e la Porsche è caduta in un burrone rimbalzando più volte. I piloti ne sono usciti indenni ed hanno raggiunto il controllo a piedi. La Fiat di Corio abbandona dopo la prova di Bavella per rottura del cambio.

Per un difetto ai freni, Ragnotti urta un muretto e la sua Ligier ne è danneggiata al treno anteriore; deve raggiungere Ajaccio come può e poi effettuano una riparazione che però sarà imperfetta. Durante la seconda parte il guaio si ripete e quindi egli esce di strada.

Alla partenza per la seconda parte sono in 38 gli equipaggi rimasti in gara. Durante lo svolgimento della prova di Bocognano uno spettatore che era su un alto muro cade e si ferisce, per cui è necessario l'intervento dell'ambulanza, il che fa ritardare i passaggi dei concorrenti che restano. Così il ritardo sulla tabella prevista si aggrava e gli organizzatori decidono di sopprimere la parte di percorso attorno al Capo Corso.

Greder deve abbandonare nelle prime ore del mattino di domenica perché si è rotta la molla della sospensione anteriore e la ruota destra è molto più bassa della sinistra e senza elasticità. Guichet deve abbandonare per la rottura della sospensione anteriore. Darniche è attardatissimo da due forature che capitano durante due prove speciali, e perde le prime posizioni. Therier ha dovuto compiere la prima parte con la carburazione sregolata, ma poi può camminare bene perché i meccanici provvedono.

f. l.

La STRATOS ci riprova (ma in forma privata)

AJACCIO - La Lancia era venuta in Corsica non per ripetere la prodezza del 1967, quando Sandro Munari era riuscito a vincere questa gara durissima e che gli italiani sembrano non voler considerare, forse proprio perché troppo dura. Stavolta, le dichiarazioni ufficiali diffuse ripetutamente da Cesare Fiorio e da tutti coloro che gravitavano nell'orbita della Stratos erano davvero sincere, e non si faceva fatica a crederlo.

Stavolta la Lancia aveva scelto il terreno della Corsica per una gara di collaudo che doveva indicare tutte le possibilità della nuova macchina di fronte alle rivali più quotate, e l'occasione era davvero felice, perché il Tour de Corse ha richiamato proprio tutte le avversarie possibili. Eppoi il collaudo doveva essere inteso proprio nel senso reale della parola perché le prove effettuate in Italia da Claudio Maglioli non potevano avere che valore relativo, date le condizioni di impiego molto differenti.

La Corsica col suo campionario di difficoltà incredibilmente vasto era proprio il terreno ideale. E così la spedizione al Tour assumeva una veste molto importante, per le proiezioni sul futuro. La preparazione è stata effettuata con molta oculatezza, dapprima con la permanenza nell'isola di Munari e di una squa-

dretta per un paio di settimane a provare e riprovare il percorso, con enorme fatica da parte di Mario Mannucci che si è preso novecento chilometri di note e che se le è dovute ricopiare in bella... senza poterle poi utilizzare.

Poi, nei giorni che hanno preceduto la corsa ci sono state le prove dal vivo con la macchina che doveva servire alla gara, per effettuare gli aggiustaggi delle sospensioni che dessero i migliori risultati e infine ancora prove di allenamento con una Fulvia, effettuate da Munari proprio un paio di giorni prima della corsa, per mettersi bene in testa certi percorsi importanti ai fini della classifica, mentre Mannucci se ne stava chiuso in camera sua a fare lo scrivano.

Tutto questo... per niente o quasi, perché per una banalità la massa di lavoro preparatorio è andata in fumo e le indicazioni che se ne volevano trarre sono ancora di là da venire. Non è perduto tutto, perché Sandro Munari che è tornato in Italia già domenica mattina per poter essere presente alla televisione e per la Domenica Sportiva che voi avrete visto e ascoltato, aveva già in tasca il biglietto di ritorno ad Ajaccio, dove la macchina è rimasta per proseguire una messa a punto su queste strade.

Confermato Ballestrieri

TORINO - Mentre i collaudi della Stratos «proto» continuano, la Lancia perfeziona la sua squadra per il '72. Dopo i contatti in Corsica con Andruet, sfumati, è stato infatti riconfermato Amilcare Ballestrieri al fianco di Munari. Quanto a quest'ultimo, porterà in gara ancora prima della fine dell'anno la Stratos-Dino almeno in altre due occasioni, alle Cevennes il 26 novembre ed al Costa del Sol, il 9-10 dicembre. Contemporaneamente, proseguono gli studi su quella che dovrà essere la Stratos GT, con motore Biala 1800. Quelli della Lancia hanno chiesto la collaborazione dei tecnici dell'Abarth, affinché preparino una modifica all'alimentazione passando dai carburatori verticali montati in serie ai carburatori orizzontali, che danno un miglior rendimento e si possono montare nella Stratos il cui vano motore è abbastanza ampio.

Tra le novità tecniche seguita con attenzione la CARRERA 2700

Non è bastato il massaggiatore per Larrousse

AJACCIO - Due esordienti di gran nome, la Lancia Stratos e la Porsche Carrera 2700, insieme con parecchie novità interessanti che riguardano altre macchine, hanno dato un notevole tono tecnico al Tour de Corse che è già tanto ricco di contenuto sportivo.

La PORSCHE CARRERA...

... aveva tutte le cose che la fabbrica denuncia sul catalogo, ovviamente integrate da quelle che servivano allo scopo preciso della Corsica. I freni che abbiamo visto erano quelli a grosse pinze alettate che ci sembra siano stati usati sulle 908-03 così come i dischi. E l'alimentazione era fatta con le doppie pompe elettriche sistemate nel bagagliaio. Salvo l'adozione di una armatura di tubi di ferro posti davanti al musetto della macchina a protezione del radiatore dell'olio, non ci sembra che questa macchina avesse altre particolarità esterne degne di nota. Quanto poi a sapere quello che poteva esserci all'interno, è tutto un altro paio di maniche...

Ad ogni modo, abbiamo visto che la organizzazione di assistenza era efficace, ed al controllo intermedio di Ajaccio abbiamo notato che persino un massaggiatore, installato su una Citroen DS a sedili lettuccia, si occupava attivamente delle braccia e della schiena di Larrousse.

Della LANCIA STRATOS...

... sapete ormai tutto. Anche perché la presentazione ufficiale è avvenuta a Torino e quindi per quel che riguarda la macchina della futura serie non vi è niente da aggiungere. La macchina che era qui, però, era differente, innanzi tutto per la adozione del motore Dino-Ferrari da 2400 cc che è quello che sarà utilizzato nelle gare in cui sono ammessi i prototipi. Altre modifiche, per necessità contingenti di Corsica o per effettive necessità generali di rallies, erano ben visibili. E pensiamo che ve ne fossero di non visibili.

Il motore Ferrari è stato adattato al particolare impiego, con la adozione di tarature di carburazione che se ne hanno limitato la potenza massima ne hanno per contro esaltato le qualità di elasticità tanto importanti in questo genere di corse. La potenza disponibile doveva essere attorno ai 235 cavalli che sono relativamente pochi per un motore del genere, ma pare che già a duemila giri ci fosse tantissima coppia, come del resto si poteva apprezzare vedendo la macchina in accelerazione.

Esteticamente si è notata la



La Ligier di Piot-Vial nel corso della prima prova del Tour, poco prima di uscire di strada. I piloti sono stati ricoverati in osservazione



Nella Ford GT 70 di Chasseuil era montato un Ford 4 cilindri BDA completamente in alluminio, come quelli recenti per le Formula 2

tamente inedito e rappresenta una grossa novità perché è chiaramente destinato a controbattere l'avvento del motore Vega General Motors che la Cosworth ha elaborato, sempre che la Cosworth decida di proseguirne la messa a punto.

Ovviamente, sarà il motore per le macchine della Formula Due a due litri, da contrapporre al Vega. E per queste la preparazione sarà effettuata da Hart e non dalla Cosworth che si occupa del Vega, che sarà anche alla serie Springbok.

Le ALPINE erano in pratica quelle di sempre, dato che ormai appare scontato che stanno preparando un nuovo modello corsaiolo. Così come erano quelli di sempre motori e trasmissioni. C'erano invece delle nuovissime ruote prodotte in Francia da Gotti e che hanno la particolarità di

essere scomponibili per eventualmente scegliere larghezze diverse del cerchio. La caratteristica più importante di queste ruote tuttavia risiede nel fatto che permettono il montaggio e smontaggio delle coperture come per una qualsiasi ruota in pezzo unico e non con lo smontaggio molto lungo delle varie componenti.

La preoccupazione maggiore dei responsabili dell'ALPINE era data dalla resistenza della scatola del cambio, che si era rivelata fragile se sottoposta a sforzi prolungati. Lo si era visto anche a Sanremo. Cosicché per poter tentare di arrivare in fondo senza timori i tecnici hanno adottato una soluzione che a prima vista è apparsa curiosa rappresentando un passo indietro nel tempo, ma che in realtà ha dato i suoi frutti. Viste le caratteristiche delle strade corse e la pressoché



Gerard Larrousse ha avuto il compito di portare al debutto la Porsche Carrera, ma si è ritirato



Henry Greder, con la Opel GT preparata da Conrero si è dovuto ritirare per la rottura di una molla della sospensione anteriore

presenza di una presa d'aria a periscopio messa dietro il tetto dell'abitacolo e che ha dato alla Stratos una impronta aggressivissima, quasi da formula uno. E si è notato che i fari erano costantemente alzati e non rientrabili, perché la eliminazione del relativo comando ha favorito l'alleggerimento. Tra gli equipaggiamenti, da segnalare le gomme speciali della Pirelli, che era qui con parecchia gente diretta dall'ing. Gariboldi. E la completa «linea Carello», coi fari, i filtri ed i tergicristallo.

La FORD GT 70 peraltro non aveva niente da segnalare salvo il fatto importantissimo che il suo motore era tutto in alluminio e non più in ghisa. Si trattava del quattro cilindri in linea da due litri e non del sei cilindri a V da tre litri visto nelle gare cui la GT 70 ha partecipato in precedenza.

Questo motore (di cui alcuni esemplari sono attualmente alla Temporada brasiliana) è assolu-



I due Corio, venuti in Corsica pieni di speranze di finire la corsa, hanno dovuto arrendersi per rottura del cambio della loro Fiat 124 spider

inutilità della quinta velocità, è stato adottato un cambio a quattro marce con rapporti adatti al Tour. In sostanza anche se con qualche differenza, sono stati utilizzati i quattro primi rapporti del cambio a cinque marce ma con ingranaggi molto più robusti perché hanno potuto essere ingranditi utilizzando lo spazio lasciato libero dalla quinta coppia.

Se in realtà ognuno dei quattro rapporti risultava leggermente più lungo di quelli del cinque marce, ciò non ha influito sul risultato perché il motore era stato preparato con tarature molto elastiche, con utilizzazione da 3000 a 7000 giri, il che ha eliminato la necessità di molti cambi di velocità. Sulle due macchine prototipo di Darniche e Andruet, che pesavano circa 650 chili, le accelerazioni erano quindi molto buone, ed i risultati lo dimostrano. Lo stesso cambio è stato usato anche per le GT gruppo 4 di Therier e Nicolas.

Niente di particolare sulle

Il sorteggio con i «testa-di-serie»

AJACCIO - Il sistema di estrazione per determinare l'ordine di partenza del Tour de Corse, è stato stavolta molto intelligente. Paul Usciati e Charlot Leonard, che sono i due effettivi factotum di questa gara, si sono trovati alle prese col grosso problema di tanti concorrenti appartenenti alla famosa lista di notorietà che dà diritto ad essere nelle prime posizioni per evitare di essere disturbati e danneggiati dai novizi. Erano 22 i «noti» e quindi il compito non era facile.

Si poteva ricorrere alla semplice estrazione a sorte in modo da affidare completamente al caso la posizione di ognuno; invece hanno avuto una idea che riteniamo brillantissima e da imitare. E' stata operata una prima estrazione ponendo in urna i nomi delle marche, ed in base a quella è stata composta una lista in cui un pilota di una determinata casa non si sarebbe mai trovato vicino ad un compagno. Una volta compilata questa lista che ha visto quindi tutti i 22 noti elencati, è stata effettuata una seconda estrazione per stabilire chi dovesse essere il numero 1, cioè il primo a partire. Gli avrebbero fatto seguito gli altri nell'ordine stabilito dalla prima lista, e se era uno degli ultimi, una volta finito, si continuava ricominciando dal principio. Come se fosse un cerchio.

Era stato anche ottenuto il consenso di Claude Laurent, che pur essendo un noto corre con la Daf che è la macchina meno veloce, di essere l'ultimo dei 22 nel caso che il nome estratto a fare da capofila fosse il suo. Ne è uscito l'ordine di partenza che è stato adottato e che aveva primo Darniche seguito da Larrousse e Munari. Idea eccellente, che, tra l'altro, ha favorito Munari che trovandosi ad essere terzo non aveva nessuno degli svantaggi degli «apripista» e tutti i vantaggi dell'essere nelle prime posizioni. Vantaggi di cui purtroppo ha potuto godere poco.

C'è stata tutta una lunga storia riguardante i fari, che i francesi hanno gialli e che per regolamento debbono conservare. Gli altri, ed anche i francesi che corrono per case straniere come Larrousse e Chasseuil, potevano avere fari tutti bianchi, con evidente vantaggio di visibilità. Pur essendo d'accordo sulla ingiustizia della regola, i commissari non hanno potuto abrogarla, ma le scappatoie si possono sempre trovare, soprattutto da parte dei corsi che quanto a genio inventivo non hanno nulla da

invidiarci. Come d'altra parte è logico visti i nomi della maggioranza locale.

Cosicché è stato stabilito che nelle prove speciali potevano usare fari bianchi, salvo rimettersi in regola col codice per i tratti di trasferimento sui quali i commissari non avrebbero effettuato controlli dato che era materia amministrativa nazionale, ma avrebbero potuto effettuare controlli i gendarmi. Nessuno dei quali, tuttavia, ha fatto dello zelo...

Toh! si rivede von HANSTEIN...

Naturalmente le Porsche di Larrousse e Waldegaard non potevano passare come macchine private e quindi la loro iscrizione è stata fatta ufficialmente da Stoccarda. A dirigere le operazioni d'assistenza è stato inviato un giovane tecnico che di rallyes ne aveva visti pochi e che inizialmente era parso un poco spaesato, ma che, anche grazie alla esperienza dei meccanici, se l'è cavata molto bene.

Al posto di assistenza ufficiale di Campo dell'Oro, Aeroporto di Ajaccio, accanto a questo tecnico ed ai meccanici è stato visto sempre HUSCHKE von Hanstein, ex d.s. della Porsche, e subito qualcuno si è messo a fantasticare. Invece la cosa era molto più semplice perché von Hanstein, insieme con un certo gruppo di altri personaggi, era stato invitato in Corsica dalla Marlboro e la sua presenza vicino alle macchine Porsche era da considerare alla stessa stregua di quella di De Graffenried, Etancelin, Chiron, Beltoise e parecchi altri, tutti ospiti della Marlboro nel lussuoso albergo Sheraton di Porticcio.

Nel quadro di una operazione pubblicitaria che è stata davvero grandiosa e che nonostante il prematuro ritiro della Stratos di Munari e delle Porsche ufficiali, ha avuto i suoi effetti perché in sostanza tutta la Corsica era invasa da scritte e etichette Marlboro.



L'Alfa GT 2000 di Valabregue è giunta 28. al termine della prima tappa, poi si è dovuta ritirare (ATTUALFOTO)

SIMCA CG utilizzate da Fiorentino. Ne sono stati portati due esemplari, uno nella versione spider e l'altro dotato di una cupolatura a farne una berlina. Entrambe caratterizzate da innovazioni estetiche di cui il meno che si possa dire è che sono discutibili, non volendo utilizzare quella che noi riteniamo sia la definizione esatta, e cioè che erano davvero molto brutte. Fiorentino ha provato entrambe le macchine ed ha scelto lo spider, più maneggevole e che dava maggior visibilità, fidandosi delle previsioni meteorologiche che indicavano bel tempo stabile. Ed ha avuto buon naso.

Infine, la **OPEL GT** guidata da Greder e che era stata preparata da Virgilio Conrero a Torino. Era tra l'altro targata Roma, il che ha permesso a Greder di correre coi famosi fari tutti bianchi oggetto di tante discussioni alla vigilia.

Dopo aver scelto una dimensione di gomme leggermente più

piccola in larghezza di quella che era stata montata originalmente, anche per non affaticare troppo la trasmissione, Greder era soddisfatto delle prestazioni della vettura che infatti nelle prime prove lo avevano messo in buone condizioni. Poi ha avuto qualche noia dapprima con la lubrificazione, per un consumo d'olio che a lui era sembrato eccessivo, e poi con la rottura della molla di una sospensione che ha fatto «cadere» la parte anteriore destra della macchina, rendendo impossibile continuare la gara.

f. l.

● Piccola — ma importante, per gli interessati — variazione alla classifica finale del Rally di Sanremo. Infatti, dopo i controlli dei tempi la settimana successiva alla corsa, ci si è accorti che un altro equipaggio aveva diritto ad essere classificato. Si tratta dei sanremesi Zorato e Lecci, che con la loro Autobianchi A 112 erano stati in un primo tempo classificati al 26. posto, mentre ora balzano al 14.

La coppia ha dominato i «333 Minuti» per il Trofeo NOVOLAN

MARZATICO fra 150

BELGIRATE - Il 3. Trofeo Novolan organizzato dal Jolly Club «Mario Angiolini» in collaborazione con l'AC Milano ha tre anni. Tre anni di progressi in tutti i sensi e la prova l'abbiamo se guardiamo il quadro di questo rallye per il quale si può adottare un solo aggettivo: meraviglioso. Meraviglioso per il tono agonistico, per spiegamento quantitativo (151 partenti) e qualitativo di piloti (era presente l'élite del ralismo nazionale con l'aggiunta di quotati elementi noti nella specialità internazionale come Bossetti, Tacchini, Verini ed altri) per interesse tecnico, per la semplicità ed efficacia di una organizzazione esemplare e sagacemente protesa verso la valorizzazione di un grande rallye nazionale di affascinante modernità di concezione e di realizzazione (per la prima volta nella storia della specialità la classifica è stata data anche a tempi oltre che a penalità).

E' noto che l'uomo come le piante e gli altri animali tende istintivamente ad adattarsi all'ambiente. E' una legge di natura che raramente permette eccezioni: è una legge che anche i concorrenti, nessuno escluso, hanno dovuto rispettare. La 3. edizione del Trofeo Novolan 1972 è stata concepita in due frazioni rispettivamente di 132,100 e 122,300 chilometri costellate di 14 controlli orari e di 12 prove speciali per un totale di km 29,40 da percorrersi nel tempo base di 35'22", nell'esaltazione di quanti lo hanno vissuto al fuoco di una schietta ed irrefrenabile passione sportiva, ci ha donato due episodi di meraviglioso risalto, tra le più impegnative competizioni rallistiche nazionali.

L'equipaggio vincitore non poteva che essere un elemento di primissimo piano, un campione. Come appunto oggi si è dimostrato in tutta la sua classe e in tutto il suo ardore combattivo l'equipaggio dei coniugi Marzatico che alla collana di vittorie di Saluzzo, Forlì e Genova ha aggiunto

la bellissima perla di oggi. Dopo essere giunto al fermaglio di Gravelona con 135 penalità davanti a Fasan (142), Bossetti (149), Bacchelli (173), Biasuzzi (181), l'equipaggio della Lloyd Adriatico ha concluso al vertice della classifica la massacrante prova (solo 97 sono stati i concorrenti che hanno terminato la gara) da autentico dominatore e dopo essersi imposto in 3 prove speciali terminando nelle altre, 3 volte secondo, 3 volte terzo, 2 volte quarto ed un volta sesto. Ma occorre subito dire una cosa altrettanto importante: se i coniugi Marzatico sono stati grandi, la loro Porsche 911 S è stata magnifica. Lungo l'intero arco della competizione la vettura tedesca preparata da Melli di Arosio ha ribadito in questa occasione l'esatta misura della sua efficienza ed anche la perfetta adattabilità a questo particolare tipo di gara in cui al massimo rendimento del motore devono accoppiarsi doti di robustezza e di agilità dell'intera vettura.

L'elevatissima prestazione dei coniugi Marzatico non deve però farci dimenticare le prestazioni dei più quotati partecipanti. Da ricordare infatti l'affermazione nitida e convincente di Biasuzzi secondo assoluto e primo degli esordienti, le prestazioni del brillantissimo Bacchelli, o la bellissima prova del vaemiano Decé, vincitore del gruppo tre e primatista in tre delle dodici prove. E ancora la prova dell'equipaggio delle Tre Gazzelle composto da Ardizzola e signorina Pancera, lo stile e la volontà espressa da Bocca, trionfatore del gruppo due, l'impegnata e la eccezionale bravura di Garaffa, la vena di Perazzo, Haupt, Tacchini e Ormezzano primo del gruppo uno. Da non dimenticare gli sfortunati Pittoni, Pelgata, Fasan, Bossetti, Schon, Verini, Di Stefano, Bulfoni, Monti per i quali la conclusione anzitempo della gara ha avuto il sapore di una beffa di cattivo gusto.

Carlo Burlando

CANE' anche con... IMERITO

TERNI - Due magnifiche giornate di sole hanno reso veramente piacevole lo svolgimento del 1. Trofeo Valentino organizzato dalla Scuderia Borzaccini di Terni. La competizione, valida per il Trofeo Nazionale della regolarità, ha visto alla partenza, oltre agli interessati al punteggio per l'assegnazione del titolo, un folto gruppo di appassionati regolaristi.

La gara, interessante dal punto di vista tecnico, era imperniata su sei prove speciali per complessivi 46 rilevamenti. Le prime due prove A e A-1 sono state effettuate sabato con inizio alle ore 18 e al termine di esse si delineava già una classifica, sia pur provvisoria, che nei primissimi posti trovava conferma a conclusione della manifestazione. Nella mattinata di domenica, lungo un percorso turisticamente piacevole, hanno avuto luogo le prove speciali B e C, entrambe da ripetersi, su tratti di strada in salita.

I tempi fissati per le varie classi erano state studiate in modo da rendere particolarmente selettive le prove stesse. Purtroppo in seguito dell'imperfetto funzionamento delle apparecchiature poste alle prove B-B1, i commissari sportivi sono stati costretti ad annullare entrambe le prove, mutilando così una gara da considerarsi ben riuscita e ben organizzata. Ancora una volta Canè ha imposto la sua classe distanziando la bravissima Luigina Imerito di 10 centesimi e Santorum di 23 centesimi.

col.

1. TROFEO VALENTINO - Gara valida per il Trofeo della Regolarità - Terni, 4-5 novembre 1972

CLASSIFICA
1. Giuliano Canè (Lancia) penalità 6,9; 2. Luigina Imerito (Lancia) p. 7,9; 3. Santorum (Lancia) p. 9,2; 4. Pavanello (Lancia) p. 9,8; 5. Aimone (Lancia) p. 11,0; 6. Menichetti U. (Fiat 128) p. 12,1; 7. Fava A. (Lancia) p. 13,7; 8. Natali (Lancia) p. 14,9; 9. Taloni (Mini Cooper) p. 15,3; 10. Santarelli (Fiat 128 R) p. 15,3; 11. Pellegrini (A.R.) p. 15,7; 12. Checco (A.R.) p. 16,5; 13. De Domi-

nici (Lancia) p. 18,1; 14. Raimondi L. (Fiat 127) p. 18,3; 15. Faldini (Lancia) p. 21,3; 16. Inglese L. (Cooper) p. 21,5; 17. Alessi (Fiat 128) p. 22,3; 18. Piaggio (A.R.) p. 23,2; 19. Olivero (A.R.) p. 27,5; 20. Di Penta (A.R.) p. 32,9; 21. Calise (Fiat 128) p. 33; 22. Minà (Fiat 850) p. 33,9; 23. Giangiuli (Lancia) p. 35,3; 24. Menichetti Maria Grazia (Fiat 128) p. 36; 25. Vicini (Lancia) p. 36; 26. Ricci (A.R.) p. 39,2; 27. Attanassi (Fiat 124) p. 40,5; 28. Rossi (A-112) p. 42,2; 29. Febo (Fiat 128) p. 42,4; 30. Galeazzi (Fiat 127) p. 43,4; 31. Contili (Fiat 127) p. 47,6; 32. Li Gobbi (Fiat 127) p. 50,2.

Luigina

fra i Castelli

12. TROFEO DEI CASTELLI SVEVI - Gara di regolarità - Barletta, 29 ottobre '72.

CLASSIFICA
1. Luigina Imerito (Lancia Fulvia C) penalità 14,8; 2. Cavallucci (Fulvia 1.3) 19,5; 3. Di Capua (Fulvia 1.6) 19,8; 4. Calò (Fulvia 1.6) 23,3; 5. Mucelli (A. 112) 24,2; 6. Maki Camera d'Affitto (A. 112) 26,2; 7. Saccone (Fulvia 1.3) 27,1; 8. Zagaglia (Fulvia) 28,0; 9. La Rovere (Fulvia 29,5); 10. Natale (Fulvia) 29,6; 11. De Vivo (Fulvia) 30,1; 12. Lattanzio V. (Fulvia) 41,0; 13. Lattanzio P.L. (Fulvia) 47,5; 14. Zuccarino (Fulvia) 50,7; 15. Ciraci (Fiat Gian.) 59,2; 16. Oliviero (Fiat 128) 60,5; 17. Sticchi (Fiat 128) 87,5; 18. Enrica Pappalardo (Mini) 89,5; 19. Di Penta (Alfa GTJ) 95,1; 20. Antonelli (R. 4) 115,4; 21. Toscano (Simca 1000) 133,8; 22. Anna De Lorenzo (Opel) 145,1; 23. Bianco (Mini) 156,9; 24. Rigona (Fiat 128) 169,0; 25. Cillo (Alfa GTJ) 171,3; 26. Anna Tamborino (Fiat 127) 173,1; 27. De Angelis (Opel) 182,7; 28. Cillo A. (Fiat 124 S) 207,7; 29. Addario Chieco (Mini) 210,3; 30. Comegna (Simca 1200) 223,3; 31. D'Oronzo (Capri) 249,6; 32. Rana (Fulvia) 268,7; 33. Mocerone (Fulvia) 313,1; 34. Ragone (Fulvia) 386,2; 35. Di Gioia (Porsche) 425,9; 36. Annarita Marzo (Mini) 619,3; 37. Perri (Fiat 128) 718,5.

3. 333 MINUTI - Gara nazionale valevole per il Trofeo rallyes nazionali - Belgirate 5 novembre 1972

CLASSIFICA GENERALE

1. Arturo Marzatico (Porsche 911 S) penalità 268, 39'50"; 2. Biasuzzi (Fulvia HF 1.6) 332, 40'54"; 3. Bacchelli (Porsche 911 S) 336, 40'58"; 4. Decé (Renault Alpine 1600) 357, 41'19"; 5. Ardizzola (Fulvia HF 1.6) 369, 41'31"; 6. Bocca (Renault Gordini R 12) 381, 41'42"; 7. Garaffa (Fulvia HF 1.6) 400, 42'02"; 8. Perazzo (Fiat 124 Sport) 402, 42'04"; 9. Haupt (Fulvia HF 1.6) 413, 42'15"; 10. Tacchini (Fiat 124 Sport) 422, 42'24"; 11. Solarino (Fulvia HF 1.6) 440, 42'42"; 12. Bossetti (Fulvia HF 1.6) 446, 42'48"; 13. Presotto (Renault R 12) 452, 42'54"; 14. Ormezzano (Fiat 128 Coupé) 458, 43'00"; 15. Larsoli (Fulvia HF 1.6) 467, 43'09"; 16. Rossi (Fulvia HF 1.3) 468, 43'10"; 17. Pozzi (Opel Ascona) 471, 43'13"; 18. Piscicelli (Fulvia HF 1.6) 476, 43'18"; 19. Boretto (Fiat 128 Coupé) 477, 43'19"; 20. Novarese (Porsche 911 T) 478, 43'20"; 21. Maranzano (Fulvia HF 1.6) 485, 43'27"; 22. Brambilla (Opel Ascona) 486, 43'28"; 23. Albertini (Fulvia HF 1.6) 497, 43'39"; 24. Illicher (Ford Escort Mexico) 506, 43'48"; 25. Chiarva (Fiat 128 Coupé) 517, 43'59"; 26. Venturino (Opel Kadett) 518, 44'00"; 27. Rombolotti (Fulvia HF 1.6) 519, 44'01"; 28. Reami (Fiat 125 S) 530, 44'12"; 29. Zappaterra (Fulvia HF 1.6) 533, 44'15"; 30. Vogt (Porsche 911) 546, 44'28"; 31. Cola (Fiat 128 Coupé) 564, 44'46"; 32. Belfiglio (Simca Rally) 573, 44'55"; 33. De Stefano (Fulvia HF 1.6) 574, 44'56"; 34. Mirani (Simca Rally) 576, 44'58"; 35. Lorenzini (Fiat 128 Rally) 578, 45'00"; 36. Goi (Renault Gordini R 12) 579, 45'01"; 37. Bompani (Fiat 128 S) 588, 45'10"; 38. Creola (Fiat 124 SP) 593, 45'15"; 39. Filippi (Fiat 128) 594, 45'16"; 40. Randetti (BMW 1600 T) 596, 45'18"; 41. Rivaroli (Fiat 128 Coupé) 615, 45'37"; 42. Negri (Simca Rally) 633, 45'55"; 43. Steffen (Fiat 128 Coupé) 634, 45'56"; 44. Pletti (Fiat 128) 637, 45'59"; 45. Nozenzo (Fiat 128 Rally) 642, 46'04"; 46. Pugno (Fulvia HF 1.6) 645, 46'07"; 47. Parisi (Alfa Romeo 1300) 647, 46'09"; 48. Colombo (Fiat 128 Rally) 650, 46'12".

BARLETTA - Luigina Imerito, prima assoluta, e Alfonso Cavallucci, secondo classificato, sono i vincitori dei premi più importanti previsti per il «12. Trofeo dei Castelli Svevi», una gara di regolarità organizzata in soli venti giorni di tempo, ma che ha riscosso unanimemente l'approvazione e la simpatia dei partecipanti, cosa che va a tutto onore degli organizzatori che hanno battuto ogni primato di serietà, tempestività e precisione. I premi sono stati consegnati dall'on.le Russo, sottosegretario di stato, e da Pietro Mennea l'idolo degli sportivi pugliesi, premiato a sua volta con una medaglia d'oro dal presidente dell'Automobile Club di Bari, Foggetti.

Eliminando i lunghi trasferimenti, inutili secondo la più moderna concezione della regolarità, con due sole prove speciali da ripetersi tre volte, ma sempre con tempi diversi in quanto erano stabilite penalità sui tempi globali e sui raddoppi, la gara, diversa da tutte le altre, è risultata nello stesso tempo piacevole e difficilissima. Ciononostante la campionessa CSAI 1972 Luigina Imerito ha stabilito un vero record, riuscendo a totalizzare soltanto 14,8 penalità nei complicati e arzigogolati conteggi dei tempi delle prove speciali.

Degno secondo è stato il bravissimo Alfonso Cavallucci che però ha fallito il traguardo di aggiudicarsi l'ambito trofeo, mentre al terzo posto si è classificato Ernesto Di Capua, valente regolarista napoletano. La gara si è praticamente risolta fin dalla prima prova speciale, nella quale la signora Imerito, stabilendo il «miglior tempo» ha distanziato notevolmente gli altri concorrenti; non le è restato quindi che controllare l'affannoso tentativo di recupero di Cavallucci e Di Capua. Ancora una rappresentante del gentil sesso al sesto posto assoluto, la graziosa e brava Maki Camera D'Affitto che ha battuto alcuni illustri nomi della regolarità.

La gara, valida quale ultima prova dello challenge pugliese, ha consacrato il nuovo campione regionale nel barlettano Michele Calò.

Vito Lattanzio

Con il patrocinio di AUTOSPRINT il RALLY del TITANO l'11-12 novembre

Il prototipo FIAT a S. MARINO

Dopo i successi nelle prime due edizioni del Rally di San Marino di Porsche (Cavallari-Benvenuti) e Lancia (Pittoni-Bernacchini), potrebbe essere questa la volta di una Fiat, condotta oltretutto da un romagnolo. Tra le vetture iscritte (e data per certa parte) figura infatti la 124 spider prototipo di Paganelli-Russo che farà proprio a S. Marino, anzi sull'autodromo di Misano, il suo debutto in campo nazionale.

Grazie infatti alla nuovissima formula, che si inaugura proprio in questa occasione, che verrà adottata in tutti i nostri rallies dalla prossima stagione, saranno ammessi alla partenza anche i prototipi che potranno aspirare anche al successo finale con la sola limitazione di non permettere ai loro conduttori di prendere punti.

Quindi un debutto attesissimo, quello della nuova formula, e non meno atteso quello della nuova Fiat, (che

sun pilota e nessuna macchina dicono gli organizzatori.

Un rally all'insegna quindi del tutto uguale, anche se sarà forse impossibile che questo possa verificarsi proprio per le caratteristiche di fondo di questo tipo di gare che come componente fondamentale hanno anche la capacità che ciascun concorrente ha di cavarsela nel miglior modo qualsiasi situazione improvvisa, anche la più impensata, possa capitare.

Saranno quindi, come al solito, la Lancia e la Fiat a darsi battaglia nonostante sia stata iscritta una Alpine 1800 che potrebbe tentare a S. Marino di vendicare i torti subiti a Montecarlo, in Marocco, e a Sanremo proprio recentemente.

Ma sarà ben difficile che possa farcela anche se questa sua presenza, che speriamo reale e non fittizia come troppe volte accade con le più attese vetture straniere iscritte ai nostri ral-

Ecco i numeri dei CENTO protagonisti

N. gara	EQUIPAGGIO	VETTURA	GRUPPO
1	Munari-Mannucci	Lancia Fulvia HF 1600	4
2	Bisulli-Zanuccoli	Fiat 124 spider 1600	4
3	Ballestrieri-Bernacchini	Lancia Fulvia HF 1600	4
4	Paganelli-Russo	Fiat 124 spider 1800	5
5	Pittoni-Pittoni	Porsche 911 S	3
6	« Tony »-Morosini	Alpine 1600	4
7	Ceccato-Bertollo	Fiat 128 coupé	1
8	Pregliasco-X	Lancia Fulvia HF 1600	4
9	Tecilla-Quaranta	Fiat 128 coupé	1
10	Carello-Oberti	Lancia Fulvia HF 1600	4
11	Canelli-Pacagnella	Lancia Fulvia HF 1600	4
12	Giulianelli-Volpinari	Lancia Fulvia HF 1600	4
14	Ravaioli-Borlotti	Lancia Fulvia HF 1600	4
15	Tacchini-Mariani	Lancia Fulvia HF	3
16	Perazio-Rossi	Fiat 124 spider 1600	4
18	Besozzi-Simoni	Lancia Fulvia HF 1600	4
19	Reggini-Zafferani	Alfa Romeo GT 1600	2
20	Brai-« Rudy »	Opel Kadett 1900	1
21	« Effe-Ci »-« Ginetto »	Alpine 1300	4
22	Ormezzano-Falletti	Fiat 128 coupé	2
23	Ricci-Morocutti	Alpine 1600	4
24	Svizzero-Gusso	Fiat 125 S	1
25	Sansone-X	Lancia Fulvia HF 1600	3
26	X-X	Alpine 1800	5
27	Stagnani-Vignoli	Lancia Fulvia HF 1600	3
28	Cardelli-Mandolesi	Porsche 911 T	3
29	Betti-Menti	Fiat 125 S	2
30	Giammarini-Francesconi	Renault R 12 Gordini	2
31	Fiorini-Maggi	Ford Escort RS 1800	2
32	« Nestore »-Ginotti	Alpine 1600	4
33	Monaco-Tinacci	Fiat 125 S	1
34	Corino-Rigo	Fiat 125 S	1
35	Vistarini-Raimondi	Citroen DS 21	2
36	Merluzzi-De Carli	Opel Manta 1900	1
37	Marzi-Cerni	Fiat 128 rally	2
38	Mancini-Martelli	Fiat 128 coupé	1
39	Ponte-X	Ford Escort RS 1800	2
40	« Vanni »-Sama	Fiat 128 coupé	1
41	Ambrogetti-Torriani	Lancia Fulvia HF 1600	3
42	Torriani-Rossi	Fiat 125	1
43	Cavallucci-Sargenti	Lancia Fulvia HF 1600	4
44	Pellanda-Braito	Fiat 124 spider 1600	4
45	Bollini-Selva	Simca 1200 coupé	4
46	« Marià »-Maiani	Fiat 124 coupé	1
47	Kehling-X	Fiat 124 spider 1600	4
48	Michelon-Penarol	Lancia Fulvia HF 1600	4
49	Corradini-X	Fiat 124 spider 1600	4
50	Bartoletti-X	Fiat 124 spider 1600	4
51	Bertocchi-« Giada »	Fiat 125 S	2
52	« Giubar »-Scalabrini	Lancia Fulvia HF 1300	4
53	Nardo-Restelli	Lancia Fulvia HF 1300	4
54	Mattiazio-Sincovich	Alfa Romeo 1300 Junior	2
55	Brambilla-X	Opel Ascona 1900	1
56	Carello-Andreoli	Fiat 125 S	2
57	Stoppato-Di Gioia	Fiat 125 S	1
58	Tabanelli-Boldrin	Opel Ascona 1900	1
59	Salvatori-Bottari	Fiat 128 coupé	1
60	Zannoni-Tonelli	Fiat 128 rally	1
61	Cesari-Pizzera	Fiat 128 coupé	1
62	Parma-Bollini	Simca 1100 S	1
63	Pantaleoni-Accorsi	Fiat 128 coupé	1
64	« Walter »-Cecchetti	Fiat 127	1
65	Brambilla-Masnatti	Fiat 128 coupé	1
66	Li Gobbi-Penta	Lancia Fulvia HF 1600	3
67	Giovacchini-Taffari	Lancia Fulvia HF 1600	3
68	Piero-Gardoglio	Lancia Fulvia HF 1600	3
69	Garin-Cheneviere	Lancia Fulvia HF 1600	3
70	Mondo-Moscato	Fiat 124 spider 1600	3
71	Matteoni-Muratori	Fiat 124 spider 1600	3
72	Omarti-X	Alpine 1600	3
73	Reami-Mozzana	Fiat 125 S	2
74	Morri-Ganzetti	A 112 Abarth	2
75	Zavan-Pillon	Renault R 8	2
76	Fiocchi-Pozzuoli	Fiat 128 Rally	2
77	Pedrelli-Ceccaroni	Innocenti Mini 1000	2
78	Geminatti-Pianto	A 112 Abarth	2
79	Casadei-Rocchi	Lancia Fulvia HF 1300	4
80	Brandini-Sacco	Fiat 125 S	1
81	Giraud-X	Fiat 125 S	1
82	Contardi-Benato	Alfa Romeo 1750	1
83	Faneco-Poli	Ford Capri	1
84	Benassi-Isoli	Fiat 124 S	1
85	Di Nasso-Di Nasso	Fiat 124 T	1
86	Scudieri-Verdegiglio	Ford Escort Mexico	1
87	Pratelli-Palumbo	Ford Escort Mexico	1
88	Ferrari-Mazzanti	Alfa Romeo Super	1
89	Merlin-Maestri	Innocenti Mini Cooper	1
90	Azzi-Pasqualini	Fiat 127	1
91	Bollini-Arzilli	Simca 1200	1
92	Fabbi-Fabbi	Fiat 128 coupé	1
93	Sparpaglione-Azzetta	Fiat 128 coupé	1
94	Muccelli-Berardi	Fiat 128 Rally	1
95	Bianchi-Cisagli	Fiat 128 coupé	1
96	Alvisi-Lazzarini	Fiat 128 coupé	1
97	Romito-Olivieri	Opel Kadett 1200	1
98	Buda-Giovanoli	Fiat 850	1
99	Dalmo-Dalmo	Ford Escort	1
100	Vianello-Porte	Renault R 4	1

NOTA: nel corso della settimana potranno aggiungersi alcuni equipaggi, le cui iscrizioni sono state preannunciate ma non ancora perfezionate nella serata di domenica 5.

PINTO si festeggia in BELGIO

BRUXELLES - Pinto e Macaluso saranno alla partenza del « XXIV Giro automobilistico del Belgio » con la loro Fiat 124 spider. Vincitori del campionato europeo rallies per conduttori 1972, hanno una reputazione da difendere e il minimo che si possa dire è che non avranno sicuramente vita facile.

Il percorso di questo giro è assai differente dai percorsi che la coppia campione ha trovato nelle diverse prove disputate quest'anno. Snodandosi attraverso tutta la nazione, il tracciato si addentra nelle Ardenne, una regione difficile ove le condizioni atmosferiche non sono sempre favorevoli, nelle « Fagnes », non meno difficile con strade che sono vere e proprie serpentine, e nei paesi bassi, regione che sembra più facile, ma che è sovente ingannatrice proprio per questa apparente facilità. In breve, un percorso completo che non è facile da digerire. Circa 1800 km in totale con dei settori di collegamento, 16 settori cronometrati, 8 prove in salita e 8 prove in circuito fra i quali due volte Zolder, Mettet e Nivelles.

95 le vetture iscritte, la maggior parte delle quali guidate da conduttori belgi che conoscono perfettamente il paese. Per qualcuno di essi, come Adriaenssens-Daemers e Rieu-Borburgignon che piloteranno vetture BMW 2002 ti, la

partita assumerà una importanza eccezionale per il fatto che si giocheranno il titolo di campione del Belgio dei rallies. Fra loro vi sarà una lotta accanita in ciascuna fase della gara, ma nello stesso tempo ciò li renderà seri avversari anche per Pinto.

Tuttavia il grande favorito della prova è ritenuto Gilbert Staepelaere che assieme a Vaillant piloterà una Ford Escort. Staepelaere resta, anche se fuori dalla graduatoria, indiscutibilmente il miglior rallyista belga. Sul piano europeo il suo valore non è discutibile e per suffragare l'assunto basta ricordare le sue prove nel 1971. Nel 1972 le sue funzioni di direttore del team Ford-Belgio non gli hanno permesso di disputare molte gare; anzi, ne ha fatta una soltanto, nel Belgio, e fu una vittoria.

Ragnotti sarà pure alla partenza in coppia con Jaubert con una vettura, la Jide, che farà la sua prima apparizione nel Belgio. Notevole anche la partecipazione di quattro vetture ufficiali Wartburg nei gruppi 2 e 1.

Organizzato dalla Royal Motor Union di Liegi e dal contratto « Les Sports », il Giro del Belgio è dotato di importantissimi premi.

André Royez

GLI ORARI DEL RALLY S. MARINO

VENERDI' 10 novembre - ore 8-13 e 15-18: verifiche vetture e documenti.

SABATO 11 novembre - ore 13: partenza prima tappa; ore 21: partenza seconda tappa.

DOMENICA 12 novembre - ore 12: inizio degli arrivi a S. Marino.

PROVE SPECIALI	lunghezza km.	tempo impo.	passaggio I. concorrente ore
Prova di velocità « Autodromo di S. Monica »			
Circuito di Misano	16,700		13,45'
P.S. A Villa di Gemmano-S. Giovanni	18,200	22'	21,40'
P.S. B Monte Licciano-Villagrande	15,000	18'	23,32'
P.S. C Borgo Pace-San Gianni	20,000	24'	23,52'
P.S. D Casteldelci-Capanna	5,000	6'	0,42'
P.S. E Agenzia San Leo-P.gio Casalino	9,100	11'	1,57'
P.S. F Carpegna-Monte Carpegna	3,750	4'30"	3,52'
P.S. A1 Villa di Gemmano-San Giovanni	18,200	22'	6,18'
P.S. B1 Monte Licciano-Villagrande	15,000	18'	8,10'
P.S. C1 Borgo Pace-San Gianni	20,000	24'	9,30'
P.S. D1 Casteldelci-Capanna	5,000	6'	10,20'
P.S. E1 Agenzia di S. Leo-P.gio Casalino	9,100	11'	11,35'

sarà imitata da un altro prototipo ALPINE 1800 (sembra per Palermi) mentre Munari-Mannucci ci saranno ma solo con una LANCIA HF. La STRATOS è rimasta in Corsica per rifare un TOUR personale daccapo.

La vigilia è quindi piena di interrogativi oltre che di speranze per gli organizzatori, giovanissimi, di questo rallies in cui le novità abbondano come mai era successo, specie poi per una gara all'esordio. Si correrà per la prima volta ad esempio in circuito, quello di S. Monica, e lo spettacolo non mancherà di certo.

Il percorso poi è quanto mai scelto con le sue prove impegnative e lunghe ma dal fondo « possibile » ed in un caso anche asfaltato, tutte caratterizzate da una parte in salita ed una parte in discesa, per non favorire nes-

lies, potrebbe dare quel pizzico di pepe in più alla competizione che dovrebbe matematicamente laureare campioni nazionali i lancisti Barbasio-Sodano (al loro bis consecutivo) e vincitori delle coppe CSAI del G. 3 Tacchini-Mariani sempre con una Lancia e del G. 1, Ceccato-Bertollo con il 128 coupé Fiat.

E proprio la lotta nel G. 1 (peraltro molto seguito dagli appassionati) dovrebbe rivelarsi interessantissima perché a battersi per questo primato ci saranno oltre agli ufficiali torinesi anche i privati Fagnola-Ulivi, recenti vincitori a Sanremo, ed i campioni di casa, Brai-«Rudi» che festeggeranno sulle strade di casa il successo stagionale ottenuto proprio nel G. 1 (ma nei rallies nazionali) con la loro Opel Kadett 1900 preparata da Conrero.

CORRIERE CORSE

Cinque su cinque

Il 13 porta bene

FRANCIA - Rally di Rouen - Rally

FRANCIA - Bayonne Côte Basque - Rally

MANIFESTAZIONE

1. Touroul-Merney (Porsche).

1. Piot-Vial (Ligier).

CLASSIFICA

Fondo accidentato, su cui Touroul ha vinto tutte e cinque le prove speciali. Ha preceduto Farjon su Alpine, che in principio aveva dato del filo da torcere, troppo attardato poi per sperare nella vittoria.

Ventun vetture al via, ma soltanto tredici all'arrivo, sui 956 chilometri del percorso. Strade però in ottime condizioni, buona la visibilità, soltanto un poco di nebbia ogni tanto. Piot e Vial hanno vinto quasi tutte le prove speciali.

SINTESI DELLA CORSA

V8eBlogScans