

Concluso in
anticipo il Torneo
BRASILE F. 2

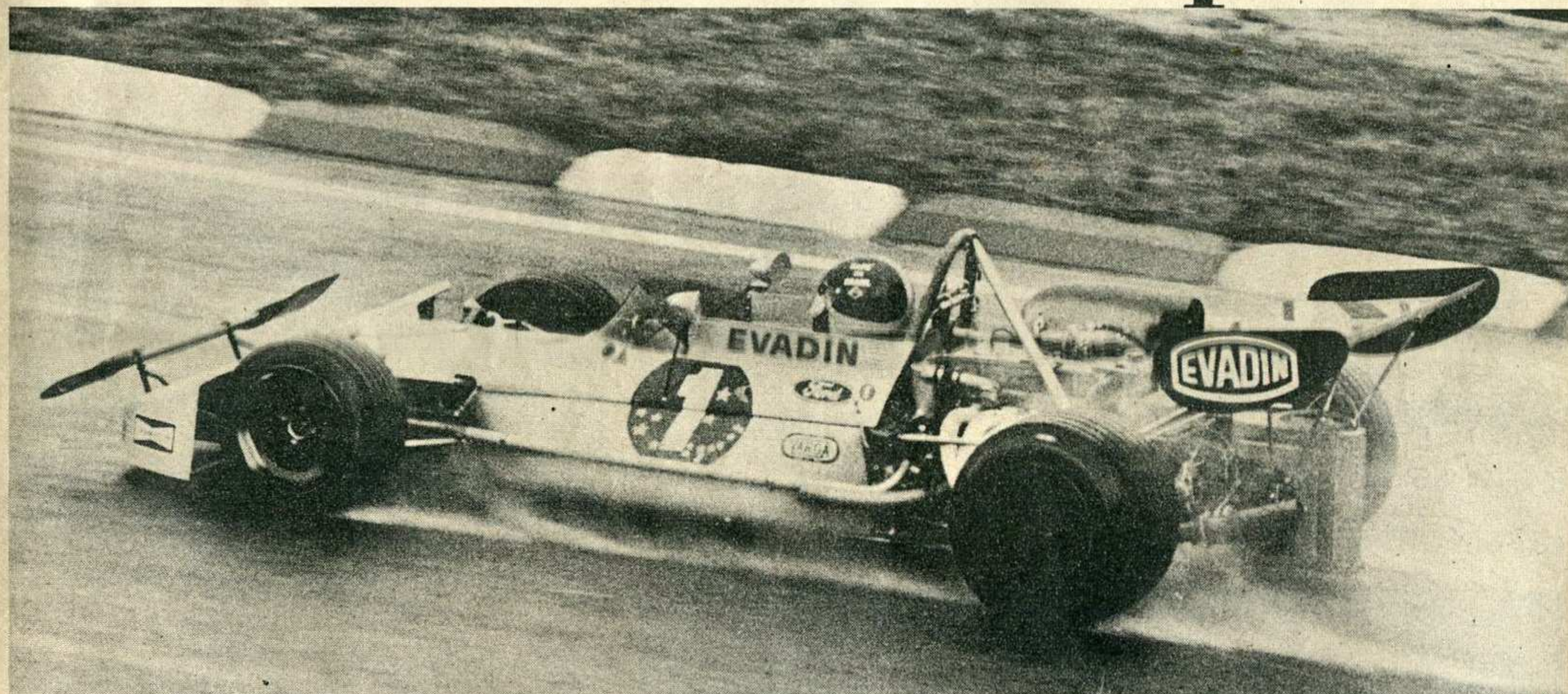
il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT

L'«EUROPEO» si è tolta la soddisfazione di precedere FITTIPALDI aggiudicandosi per somma di tempi l'ultima gara di Interlagos ma perdendo (ai punti) il «TORNEIO» con Emerson

HAILWOOD a prova



di campione del mondo!

Nell'ultima sessione di prove del sabato, la pioggia ha impedito ad Emerson Fittipaldi di fare un buon tempo con la sua Lotus 69. E' stato fatto anche un turno domenica mattina, ma i fratelli Fittipaldi hanno preferito non approfittare dei tempi segnati, schierandosi in ultima fila per non suscitare le giuste e vivaci proteste dei colleghi

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SAN PAOLO - A Mike Hailwood non era andata giù che, nella stagione europea, Emerson Fittipaldi avesse oscurato un po' il suo titolo di campione della F.2, battendolo per due volte dopo altrettante corse memorabili sulle piste di Rouen e Zeltweg. Nelle occasioni in cui si tornava a parlare di quelle gara l'inglese rimaneva quasi male, anche se erano state tra le sue più belle dell'annata. Ma era arrivato solo secondo. Forse per questo ha fatto quello che ha fatto nell'ultima gara a Interlagos: vincere e battere Emerson proprio davanti al pubblico brasiliano.

Aver fatto quello che ha fatto significa aver corso per tutti e venti i giri delle due manche costantemente al limite, senza rinunciare ad una sola opportunità e tentando spesso anche quello che pareva umanamente impossibile. E' riuscito nel suo intento in maniera superba tenendo alle sue spalle Emerson nella prima serie, quando era impegnato a contrastare la prima posizione ad un fortissimo Pescarolo, e superandolo nella seconda dopo una lotta durata per otto interminabili giri. Anche questa volta, però, ad Hailwood il successo non è venuto completo perché, benché vincitore, non ha mai tagliato per primo il traguardo.

Nella prima manche è stato Pescarolo a precederlo di qualche centimetro in una volata tra «volponi» che ha fatto ri-

cordare un po' quella tra Surtees e Brabham, a Monza nel '67. Nella seconda, quando aveva superato Emerson e si avviava sicuro al successo, è toccato al redivivo Pace il piacere di tagliare per primo la linea d'arrivo dopo una rimonta eccellente iniziata dall'ultima fila.

A rigore, volendo essere obiettivi, oltre ad Hailwood altri tre piloti dovrebbero essere accomunati a lui sul piano del merito. Il primo è proprio Pace: il brasiliano avrebbe vinto ancora facilmente grazie al «super potente» motore in alluminio ed alle sue innegabili doti, se non gli si fosse rotta la cinghietta della pompa della benzina durante la prima manche. Quando è ripartito dopo la riparazione aveva quasi un giro ma la sua corsa è continuata ad essere al limite tanto da portargli un nuovo incredibile record, sul giro 2'37"9, e la vittoria della seconda serie.

Poi Pescarolo, il taciturno francese che ha tirato fuori tutti i denti nella prima manche ed ha saputo resistere fino all'ultimo allo scatenato Hailwood. Partiva come favorito nella seconda quando la sua frizione si è rotta nei cinquanta metri fra il preallineamento e l'allineamento finale. E' venuto così a vedere la corsa accanto a noi con la sua aria rassegnata di questi momenti limitandosi a dire: «E' la frizione...».

Infine Emerson Fittipaldi, il campione del mondo che ha

CONTINUA A PAGINA 24

Gabriela Noris

II TORNEO BRASILIANO DI FORMULA 2 - Gara internazionale in circuito - Terza prova, autodromi di Interlagos - San Paolo del Brasile, 12 novembre 1972.

CLASSIFICA FINALE (per somma di tempi)

1. Mike Hailwood (Surtees TS10), 20 giri in 53'37"38, media 178,201 kmh; 2. Schenken (Brabham BT38) 53'45"92; 3. Regazzoni (March 722) 54'42"58; 4. Hunt (March 712) 54'44"09; 5. Jausaud (Surtees TS 10) 54'49"05; 6. Wilson Fittipaldi (Brabham BT38) 55'01"89; 7. Purley (March 722) 55'44"30; 8. Pace (Surtees TS15) 55'44"88; 9. Lunger (March 722) 55'55"08; 10. De Lamare (March 722) 56'21"07.

Giro più veloce: Carlos Pace, 2'37"9, media 181,481 kmh.

Vincitori delle manche: 1. manche, Pescarolo (Brabham BT38) 10 giri in 26'44"57, media 178,590; 2. manche, Pace (Surtees TS15), 10 giri in 26'49"17, media 178,085 kmh.



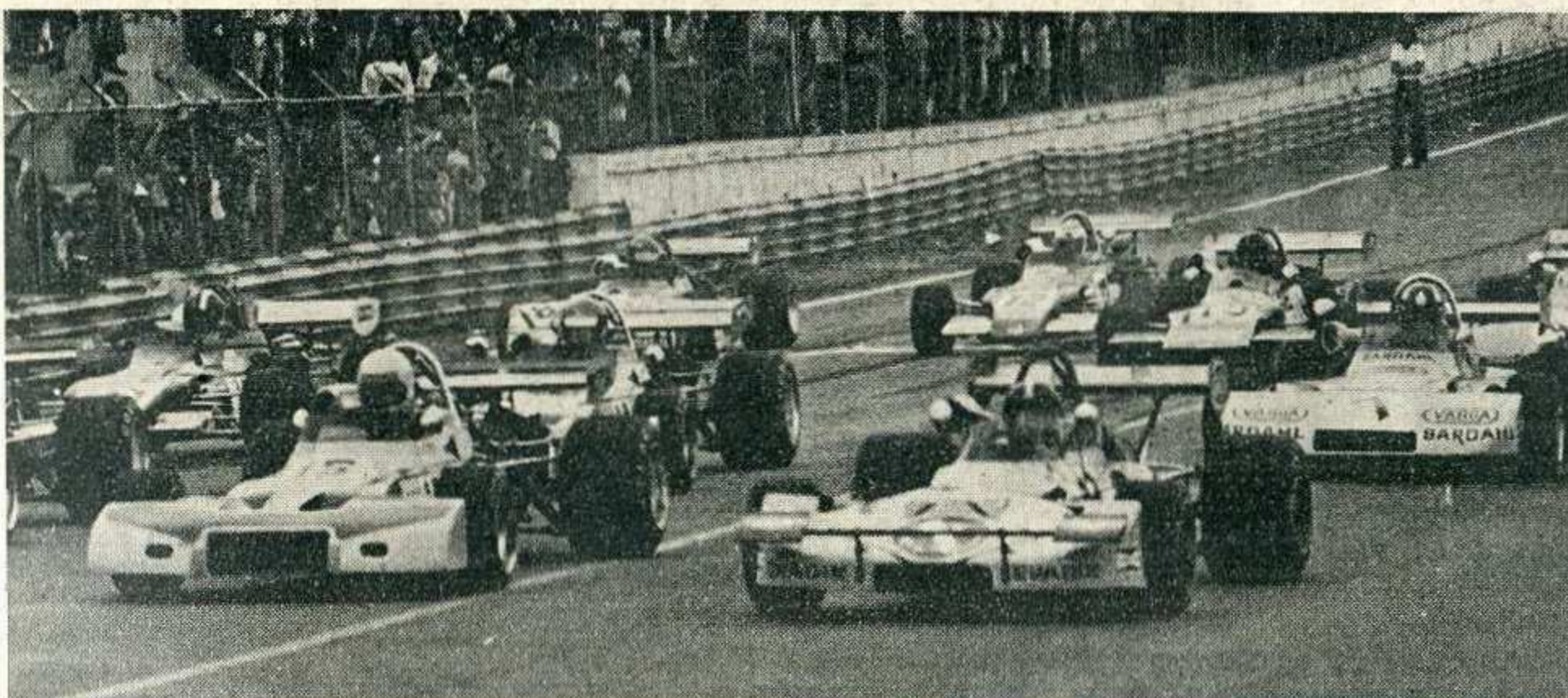
Emerson Fittipaldi circondato dai suoi tifosi più accaniti, i ragazzini di S. Paolo, che lo hanno avuto « a disposizione » per tre settimane all'autodromo di Interlagos dove ha vinto il « Torneo »

I fratelli FITTIPALDI partiti in coda per show anti favoritismi

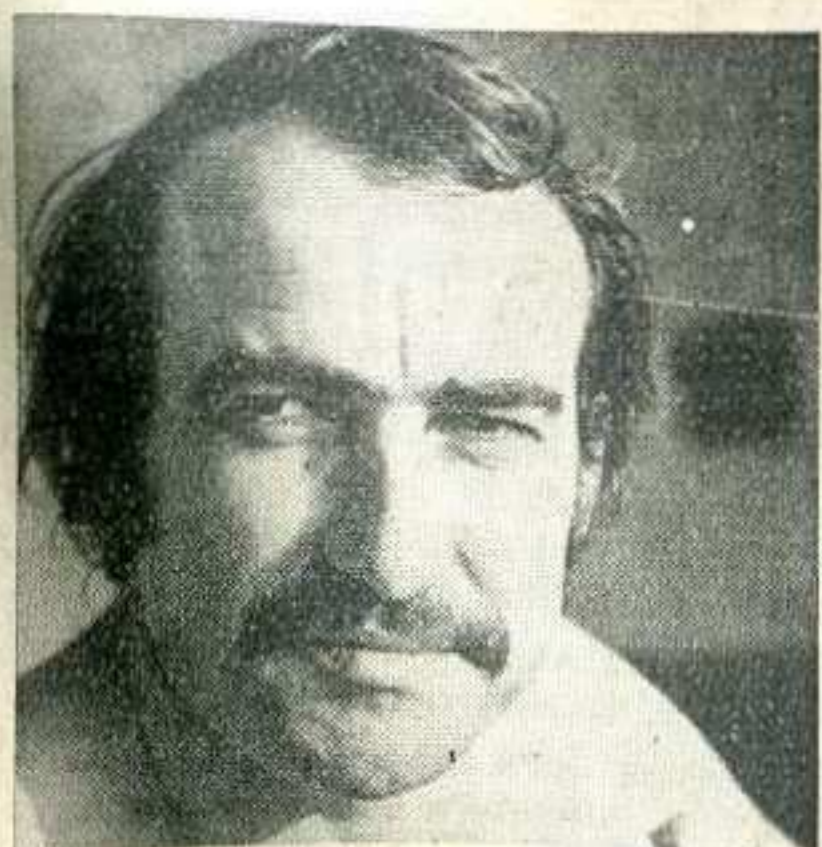
CONTINUAZ. DA PAGINA 23

provato in questo fine settimana alcune delle peggiori giornate della sua vita. Prima l'incidente a Wilson e la grande paura nel vederlo a terra di fianco al rottame della Brabham, poi le polemiche sulle prove supplementari che secondo molti sarebbero state fatte per favorirlo e sulle quali ha voluto tagliar corto decidendo di partire in fondo allo schieramento in ultima posizione insieme al fratello Wilson. Infine, la delusione del ritiro per la rottura dell'ingranaggio dello spinterogeno quando la vittoria avrebbe potuto ancora essere sua perché il ritardo che aveva Hailwood non superava i due secondi. Se si pensa che Hailwood ha rotto un ammortizzatore a tre giri dalla fine si capisce che l'ipotesi di una vittoria non sarebbe stata poi tanto da escludere.

Altri protagonisti di questa splendida gara, la più bella della Temporada e una delle più belle dell'anno, sono stati Schenken, Wilson Fittipaldi e Regazzoni. L'australiano è giunto secondo assoluto dopo una bella gara condotta sempre a ridosso



In questa partenza della gara della settimana passata si notano in primo piano la Brabham di Schenken e la Lotus di Fittipaldi, dietro c'è Wilson



REGAZZONI si è ripresentato in Brasile, retour dal Sud Africa, più seccato di come era partito. Nonostante la vittoria. Ce l'ha con i giornalisti, perché hanno riferito le sue accuse alla Ferrari

dei primi in lotta. Tim certamente avrà molto da raccontare nel suo articolo su questa gara e tanto vale che sia lui a spiegare le emozioni provate ed i problemi avuti da un motore un tantino sotto tono.

Wilson è stato coraggioso a correre, dopo quello che gli era capitato, ma una vibrazione fortissima al retrotreno della sua Brabham ricostruita lo ha rallentato nel corso della seconda manche — e possiamo capire la sua paura dopo il cedimento del mozzo di venerdì — portandogli via un terzo posto già conquistato.

Bene, invece, Regazzoni, sempre molto forte, che ha saputo portare al traguardo del terzo posto una macchina recalcitrante e piena di problemi da cui ben pochi altri avrebbero potuto cavare qualche cosa. Ancora sfortuna per de Adamich a cui sono sfuggiti nuovi punti per il campionato quando il motore si è rotto. Ci sarebbe stato un bel piazzamento per lui se le cose non avessero preso la piega storta subito all'inizio della seconda manche.

Il « Torneo Brasileiro » si è così concluso ed i vincitori sono Emerson ed Hailwood a pari punti. Anche se un calcolo a tavolino ha poi dato il trofeo a Fittipaldi noi accettiamo il risultato di parità come significativa consacrazione dei principali protagonisti di questo lungo anno della F. 2.

Due P... irrispettosi (nelle due manches) PESCAROLO e PACE

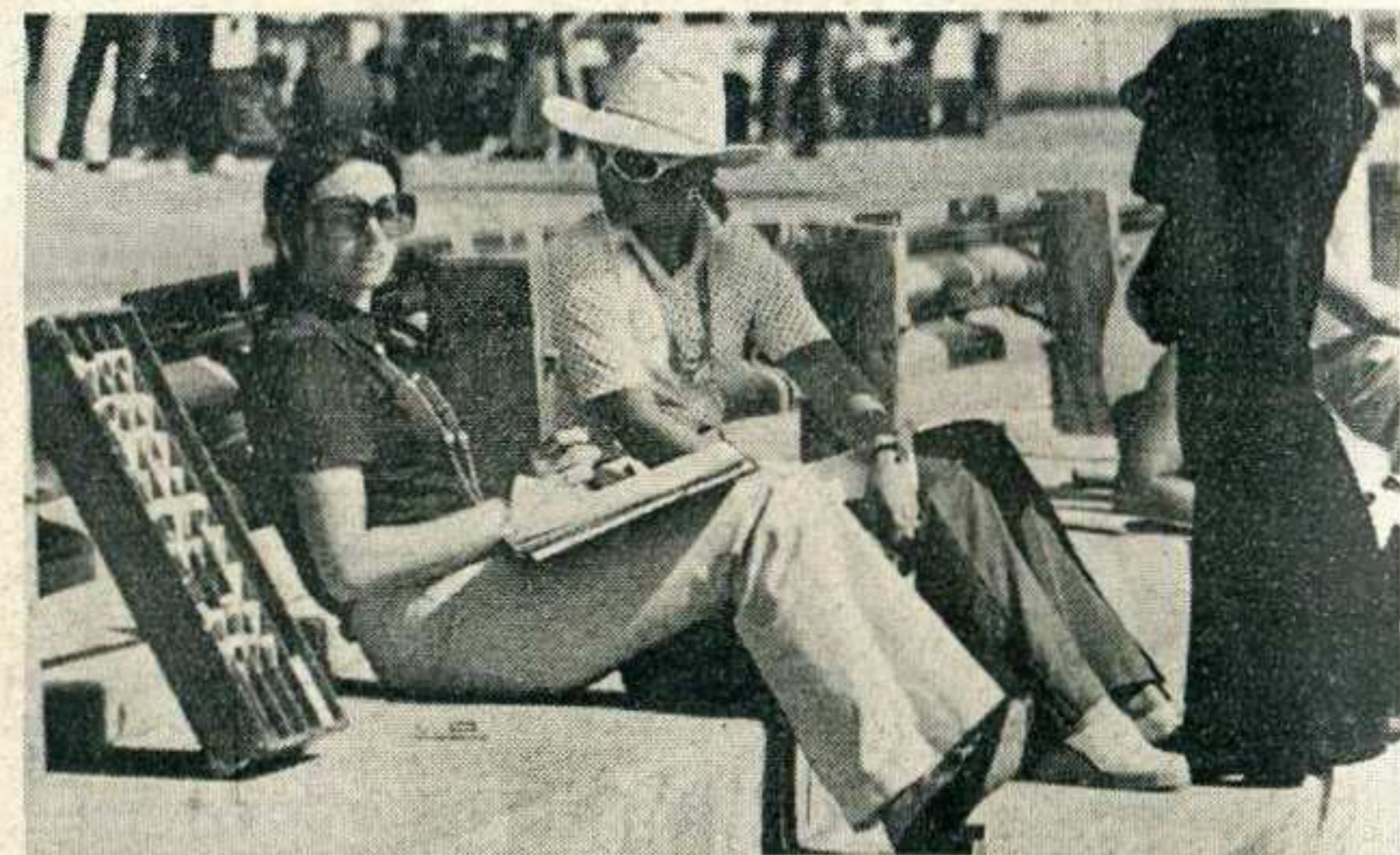
PRIMA SERIE

S. PAOLO - C'era da aspettarsi una prima manche da mozzafiato: tra i tempi ottenuti nella mattinata, tutti molto equilibrati, e la decisione di Emerson e Wilson di allinearsi in coda allo schieramento per via delle polemiche sulle prove ufficiali spostate alla mattina, non mancava nulla perché la lotta fosse delle più accese.

Al via, le 18 macchine si spostano lentamente dallo schieramento provvisorio al definitivo ammassandosi tut-

meno di un giro ma ormai Pescarolo è primo alle prese con un Hailwood scatenato che, sentendo odor di vittoria, ne fa di tutte.

Dietro di loro Emerson e Schenken hanno circa un secondo di ritardo e non riescono a riprendere contatto perché il primo ha la macchina che « parte » di muso nel lento ed il secondo una sensibile minor velocità nel veloce. Così continuano allo stesso ritmo compensando i rispettivi inconvenienti. Quarto è ora Hunt dopo che Wolleck è stato fermato dalla rottura della pompa mecca-



Mentre i fratelli provano, le cognate si rilassano. Sono Suzy e Maria Helena Fittipaldi, mogli rispettivamente di Wilson ed Emerson

te molto vicine e quando la bandiera si abbassa solo per il famoso « santo delle partenze » non succede nulla. Subito si installa in testa Pace che è favorito dal suo motore in alluminio mentre Pescarolo, Hailwood e Schenken lo seguono con alle spalle già a metà del primo giro anche Emerson Fittipaldi. Wolleck, Hunt, Regazzoni, Dolhem, Purley, Wilson Fittipaldi, de Adamich, Jausaud e gli altri seguono, con Peterson ultimo dopo che gli era stato cambiato il distributore di iniezione proprio sulla linea di partenza...

Pace continua indisturbato in testa, senza neppure risentire di una leggera pioggia che poi finirà subito, fino al terzo giro quando può contare già su tre secondi di vantaggio su Pescarolo che lo segue con la Brabham del Rondel spinta dal Cosworth 1930. Sembra che la lotta debba essere circoscritta al solo secondo posto dato che anche Emerson, dopo aver superato Schenken ed essersi portato quarto con l'incitamento di un boato della folla, non pare poter guadagnare più molto. Invece Pace improvvisamente rallenta, e poi entra al box con la cinghietta della pompa della benzina rotta. La sua Surtees TS 15 viene riparata in

nica, mentre sesto è Regazzoni che non riesce a sopprimere alle mancanze del suo motore e sta per essere sopraffatto da Wilson che lo segue. Poi vengono Dolhem, de Adamich e Jausaud. Seguono gli altri con Peterson e Pace staccati di quasi un giro che chiudono il gruppo.

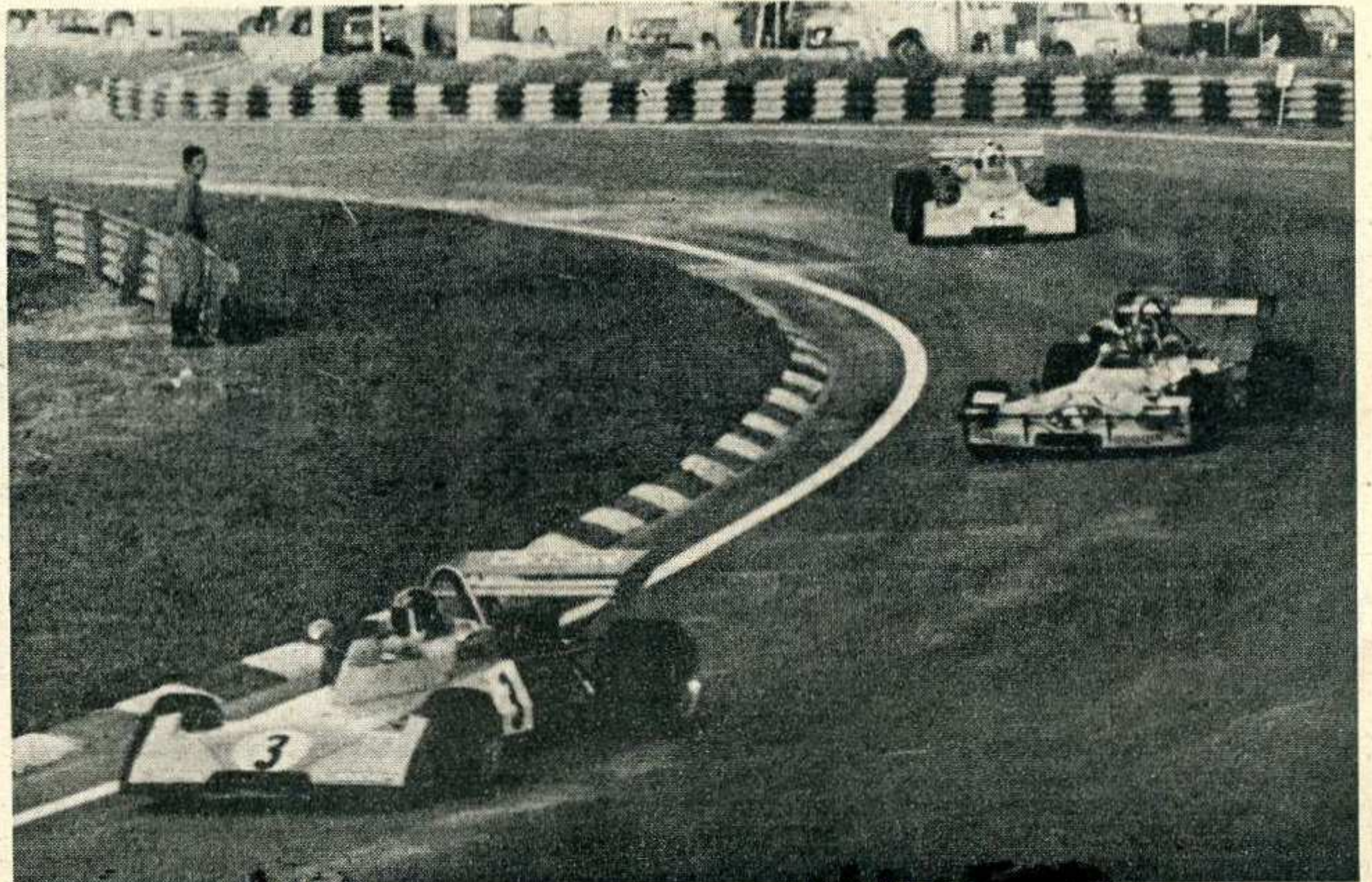
Gli ultimi giri sono sensazionali: Pescarolo ed Hailwood non si risparmiano ed inanellano una serie di tornate sempre più rapide e tutte sul piede di 2'39" che è un tempo da record assoluto. Pescarolo si difende con i denti e non cede alle manovre azzardate di Hailwood che in certi momenti pare toccarlo. Mentre Fittipaldi e Schenken continuano a tenerli d'occhio e a poche decine di metri, Hunt, Regazzoni, de Adamich, Dolhem e Wilson Fittipaldi non si danno tregua. Poi Dolhem rompe un semiasse e Regazzoni perde contatto per cui Wilson si porta quinto. Sesto è Hunt che precede de Adamich e Jausaud che sorprende Regazzoni in volata.

Anche Pescarolo ed Hailwood finiscono in volata ed il francese, conducendo con astuzia negli ultimi 500 metri riesce a tenere dietro Hailwood che tenta di uscire prima a sinistra e poi a destra ma senza successo.

COSI' (IN 18) AL VIA

PACE (Surtees TS 15) 2'39"1	E. FITTIPALDI (Lotus '69) 2'39"4	PESCAROLO (Brabham BT 38) 2'39"6
SCHENKEN (Brabham BT 38) 2'40"0	PETERSON (Brabham BT 38) 2'40"1	
HAILWOOD (Surtees TS 10) 2'41"0	WOLLECK (Brabham BT 38) 2'41"2	JAUSSAUD (Surtees TS 10) 2'41"6
DE ADAMICH (Surtees TS 10) 2'41"9	HUNT (March 712) 2'43"3	
DOLHEM (March 722) 2'43"6	DUARTE (Surtees TS 10) 2'43"7	REGAZZONI (March 722) 2'44"0
W. FITTIPALDI (Brabham BT 38) 2'45"6	PURLEY (March 722) 2'46"5	
LUNGER (March 722) 2'47"6	DE LAMARE (March 722) 2'47"9	MONTENEGRO (March 722) 2'54"8

NOTA: Emerson e Wilson Fittipaldi non hanno preso posto nelle posizioni loro assegnate dai tempi di qualificazione, ma, per protesta, sono partiti in fondo allo schieramento.



Le due Surtees di Pace ed Hailwood stringono in una morsa il Lotus di Emerson durante la seconda manche di questa bella prova di chiusura del «Torneo» di Formula 1. Emerson si ritirerà



Nel corso delle prove di domenica mattina, la Chevron di Morgan è incorsa in un incidente che poteva essere molto grave. Ecco l'inglese che entra in testa-coda, mentre arriva la Surtees di Hailwood



Dopo un bel piazzamento nella prima gara, de Adamich è rimasto a bocca asciutta nelle due successive, pur comportandosi molto bene

SECONDA SERIE

De Adamich ancora motore rotto

La seconda manche comincia con un colpo di scena: Pescarolo scatta lentamente e viene superato da tutti. La sua frizione è rotta e per il francese ed il team Rondel il sogno del successo svanisce.

E' Emerson che prende la testa seguito da Hailwood e Wilson che è riuscito a superare Schenken. Seguono Regazzoni, Hunt, de Adamich, Wolleck e via via gli altri. Hailwood sa di non poter concedere nulla a Fittipaldi sul quale ha un vantaggio di circa due secondi guadagnati nella prima manche e proprio sul rettilineo della partenza lo affianca e riesce a superarlo ad appena un giro dal via. Anche Schenken ha passato Wilson, mentre Pace è già giunto alle spalle di Regazzoni in sesta posizione. Un giro dopo nuovo cambiamento in testa: sottolineato da un vero e proprio urlo della folla Emerson riesce a compiere

il sorpasso di Hailwood lungo la discesa e si installa in prima posizione con l'intenzione di rimanerci a lungo.

Approfittando della lotta dei primi due, Schenken ha ripreso contatto mentre Pace ha riservato la stessa sorte a Wilson. Al quarto giro de Adamich entra ai boxes col motore in disordine: prova a ripartire ma il motore è compromesso e deve rinunciare alla gara ed a un buon piazzamento. Per quanto Hailwood faccia, Emerson sembra insuperabile e si pensa che una mano all'inglese possa venire solo dal suo compagno di team Pace che è scatenato e si è accodato ai tre in testa con tutta l'intenzione di raggiungere almeno la vittoria della manche. Dietro, Wolleck si è fatto avanti e sta minacciando Wilson che inizierà a perdere terreno a partire da questo punto per via di una vibrazione alla trasmissione. Anche Regazzoni ha dovuto cedere al francese mentre Hunt, Jaussaud e Dolhem sono leggermente più attardati.

Come se non bastasse, in questi attimi cruciali ci si mettono anche due incidenti a confondere le acque: prima tocca a Montenegro che esce abbastanza rovinosamente dalla sua March e poi a Duarte

che per evitare l'olio urta il guard-rail danneggiando seriamente la sua Surtees. Al settimo giro Hailwood riesce ad affiancare Fittipaldi ed all'ottavo lo supera portandosi in testa. Anche Pace attacca Emerson dato che Schenken è già stato relegato al quarto posto da qualche minuto. Mentre si aspetta il sorpasso la Lotus di Emerson rallenta e si ferma con l'ingranaggio dello spinterogeno rotto.

Hailwood e Pace sono così al comando con due Surtees, ma se per il primo è certa la vittoria assoluta, per il secondo è di grande importanza tagliare il traguardo della manche in prima posizione davanti al suo pubblico. Pace supera quindi Hailwood e vince mentre Schenken è terzo davanti a Wolleck e Regazzoni che per la somma dei tempi è anche terzo assoluto. Hunt, Jaussaud, Dolhem e Wilson Fittipaldi li seguono nell'ordine.

g. n.

● Pare che Ferrari sia tornato in contatto con Avallone, l'organizzatore delle gare brasiliane sport (cilindrata libera) di dicembre per mandare a S. Paolo almeno un 312 P per Carlos Pace. Tra l'altro Kyalami ha suggerito la necessità di altri test di prove prima delle sfide '73. Piuttosto sembra che per Merzario invece non vi sia possibilità di fargli tentare le ultime chances di punteggio per il campionato assoluto contro de Adamich, che invece passerà Natale in Brasilia, per evitarsi sorprese.

Ha ceduto un mozzo (F.1) sulla Brabham di Wilson

SAN PAOLO - La Brabham di Wilson Fittipaldi, affrontando la curva in salita a destra sul fianco del laghetto, all'inizio delle prove, perde la ruota posteriore sinistra ed esce rovinosamente di strada. Ancora una volta è toccato al mozzo della Brabham la responsabilità di un incidente: come a Thruxton con Reutemann, ad Enna con Francisci, ad Hockenheim con lo stesso Wilson ed in alcune altre occasioni, il mozzo ha ceduto di schianto e la ruota è volata via:

«L'ho vista passare di fianco», ha detto poi lo spaventatissimo Wilson. La macchina ha fatto un completo testa-coda e poi ha urtato frontalmente un doppio guard rail ad una velocità ancora molto superiore ai cento all'ora. Il guard-rail si è aperto a metà ed ha strappato in un sol colpo il radiatore, il muso ed il telaio che porta le sospensioni anteriori insieme alle due ruote ed a tutta la pedaliera. Fortunatamente, la monoscocca è rimasta integra, grazie anche ad un rinforzo applicato quando era stata modificata, e Wilson si è ritrovato seduto in metà macchina, dolorante ma salvo.

Faticosamente si è tolto dal relitto ed è caduto a terra proprio mentre arrivava Emerson con la sua Lotus che è rimasto profondamente «chocato» dalla scena. Fermata la macchina, lo stesso Emerson ha gesticolato fino a quando l'ambulanza si è decisa ad arrivare: distava 300 metri ma ha impiegato dieci minuti per un disguido burocratico che è bene venga studiato attentamente nelle sue cause perché non debba ripetersi mai più. Dopo le radiografie e le medicazioni alla coscia, Wilson è rientrato a casa con la sola preoccupazione che si potesse ricostruire la macchina per la gara.

Nell'analisi delle cause ha lasciato sorpresi scoprire che il mozzo incriminato non era il solito della F.2 ma addirittura quello della F.1 adottato per sicurezza. Probabilmente le curve lunghe e leggermente sopraelevate di Interlagos hanno contribuito al cedimento.

Mentre l'argentino RUESCH dà l'addio alle corse con un tradizionale «asado»

una sfilata festeggia il poker BRASILE

SAN PAOLO — La nuova settimana è cominciata addirittura domenica sera, dopo la partenza del lungo telex per AUTOSPRINT. In un ristorante argentino Carlos Ruesch ha festeggiato il suo addio alle corse dopo due anni passati in Europa in F. 2 con risultati spesso positivi. Era una decisione che meditava da qualche tempo e la cattiva sorte che ha avuto anche qui in Brasile lo ha convinto a lasciare il volante per dedicarsi all'allevamento del bestiame. La festa è stata a base di grosse bistecche: una scelta coerente visto che i produttori di carne argentina erano uno dei suoi sponsor.

Martedì, Rio de Janeiro ha festeggiato i campioni brasiliani di automobilismo con una sfilata cui hanno preso parte i fratelli Fittipaldi, Pace e Duarte. Si pensava

potesse esserci qualche conferma ufficiale del team Brasile ma non si è avuta, anche se è significativo che siano proprio questi quattro piloti quelli previsti per il programma. E' solo una questione di tempo comunque. Mercoledì il «Fittipaldi Motor Show» ha aperto i battenti ospitando un bel gruppetto di F. 1, prima fra tutte le 72 di Emerson e poi Ferrari, Tyrrell, Surtees, Brabham, March oltre ad alcune Sport ed a moto da corsa tra cui la MV di Agostini.

Non è il caso di soffermarsi sull'entusiasmo del pubblico, mentre è interessante notare che Emerson sta sfruttando la «macchinetta da soldi» del campionato mondiale. Ormai il suo nome ed il suo viso sono legati a tutto, in alcuni casi perfino a prodotti un po' troppo vicini a quelli che finanziano la sua JPS tanto che lo stesso Peter Warr, d.s. Lotus, non ha mancato

di arricciare il naso in un paio di occasioni.

Nel corso della settimana c'è stata anche un'altra novità non troppo gradita a molti: la cancellazione della gara di Porto Alegre che era ormai stata approvata. La ragione della cancellazione è stata il «no» di Peter Westbury che è andato in visione come GPDA trovando la pista esattamente come lo scorso anno quando si verificò l'incidente di Salvati. Guard-rail alti, posti dei commissari irregolari ed una infinità di altre cose che hanno riempito sei pagine della relazione Westbury. Per l'effettuazione della gara venivano richieste quattordici modifiche immediate e gli organizzatori hanno rifiutato. E' un bene che tutto si sia risolto così, e siamo contenti che i piloti siano rimasti fermi sul loro proposito evitando di scendere ai compromessi che le ragioni di bilancio avrebbero potuto spingere ad

accettare. La Temporada si concluderà così con questa terza prova di Interlagos.

Alcuni attriti tra Peter Warr e Roy Foster della Firestone hanno costituito la pubblica conferma che tra la Lotus e questa Casa di pneumatici i rapporti sono finiti. Gli attriti sono derivati da certe richieste della Firestone circa il pagamento della spedizione delle gomme per Emerson dall'Inghilterra, e Warr non nascondeva il disappunto visto che il contratto è firmato fino alla fine del '72, come ci teneva a dire.

● Novità alla BRM: in squadra Regazzoni, naturalmente, al quale ora si è aggiunto VERN SCHUPPAN e nessun altro. Di Redman si sapeva più o meno che l'entrata in squadra era quasi impossibile, avendo il pilota anche recentemente ribadito l'intenzione di lasciare la F. 1 nel 1973. Ma che ne sarà di Gethin?



Regazzoni legge, con evidente interesse, la notizia della costituzione della «squadra nazionale» brasiliana di Formula 1, da noi anticipata

PROVE - CHOC

per le «trappole»
e per la pioggia

MORGAN si infila sotto un guard-rail!

SAN PAOLO - Il venerdì si torna in pista, per le prime prove di questa terza e conclusiva corsa del ciclo brasiliano di Formula 2. Il programma prevede un'ora libera ed un'ora con tempi validi per lo schieramento.

L'ora iniziale si trasforma in un momento di paura quando accade l'incidente dal quale Wilson Fittipaldi esce fortunatamente illeso. Poi, quando si è arrivati al primo turno cronometrato, il tempo asciutto ha lasciato spazio alla solita dannata pioggia, e la giornata è finita con Pace ed Emerson allo stesso livello di 2'58"2, seguiti da Hailwood e de Adamich nello stesso secondo. Problemi invece per Regazzoni alle prese con un pericoloso surriscaldamento.

Sabato nel primo turno c'è sole e pista asciutta, ma la pioggia è in arrivo ed Emerson non nasconde il suo nervosismo perché sulla macchina non si è ancora finito di montare il 1930 Cosworth appena tornato dall'Inghilterra. Approfittando dell'appiattamento di Emerson, scendono subito le macchine del Rondel che dispongono di un nuovo tipo di Goodyear che si dimostrerà migliore del precedente. Pescarolo e Schenken scendono ai rispettabili limiti di 2'39"6 e 2'39"7 mentre Peterson, con problemi di tenuta di strada, porta la terza Rondel al quarto posto subito alle spalle di Pace che è ben presto fermato da una perdita d'acqua causata da una pericolosa scaldatura al suo prezioso motore in alluminio:

«Se ne è andata tutta ma non sappiamo da dove... Speriamo non si sia rovinato il motore.»

Anche Hailwood ha qualche guaio e resta al quinto tempo davanti a Wolleck, Hunt, Duarte e Jaussaud che corre con la Surtees lasciata libera da Ruesch dopo che la sua Brabham è rimasta danneggiata nell'incidente di domenica scorsa. Molto indietro invece Regazzoni, con seri problemi di tenuta di strada, e de Adamich al cui motore è calata quasi subito la pressione dell'olio a zero. Inaspettatamente arriva la Brabham di Wilson ricostruita con una scocca del Rondel ed i pezzi buoni rimasti dalla sua macchina e da quella di Jaussaud. Il brasiliano sale e fa un giro, sufficiente a fargli decidere che correrà.

Al momento del secondo turno, piove disperatamente, il che significa non migliorare più i tempi e trovare Emerson Fittipaldi in ultima fila. Ma gli organizzatori decidono di sospendere il turno e di farne uno valido domenica mattina, tempi per lo schieramento inclusi. Si scatena un pandemonio con John Surtees e Ron Dennis in testa a lamentarsi e a minacciare di non correre.

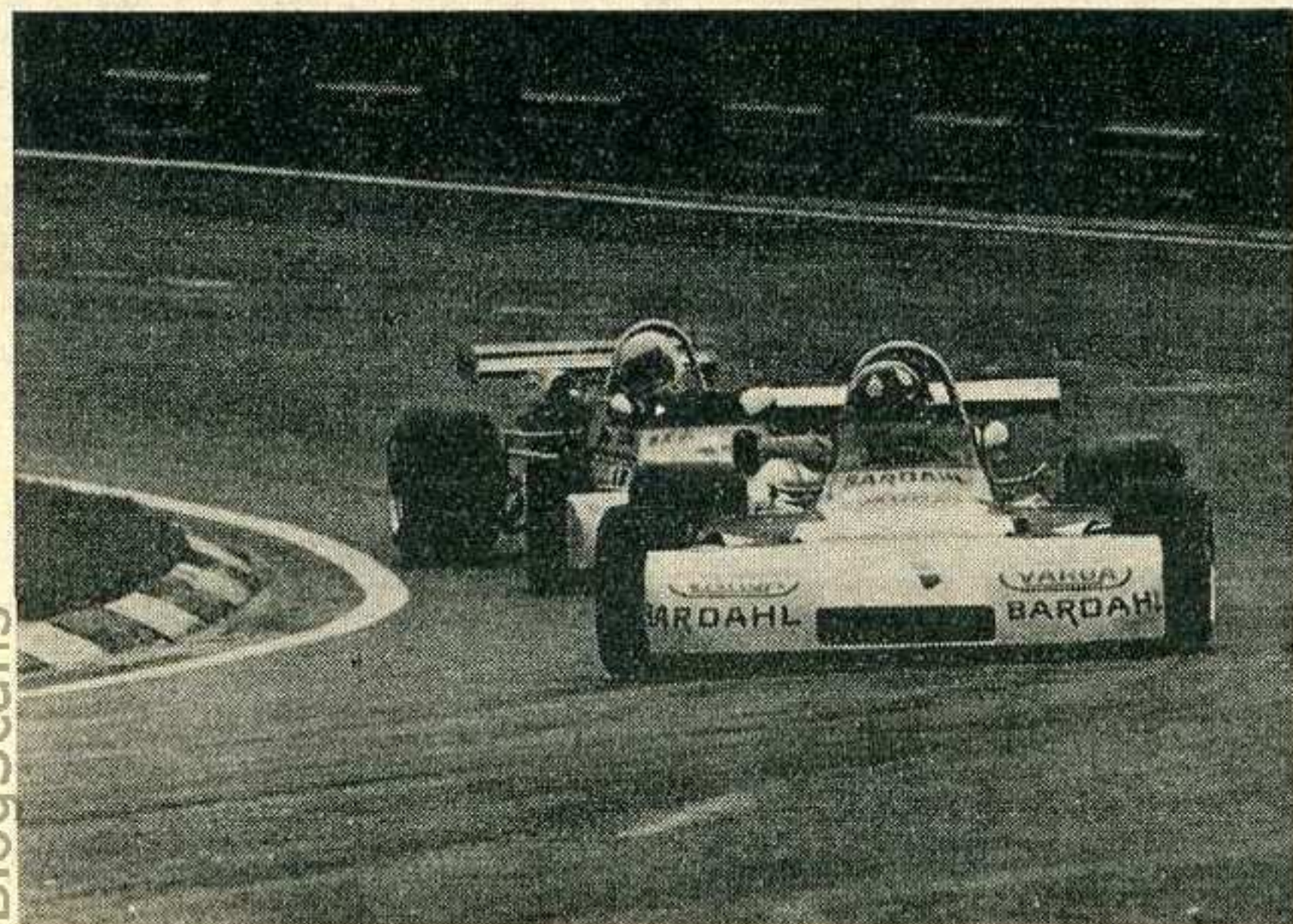
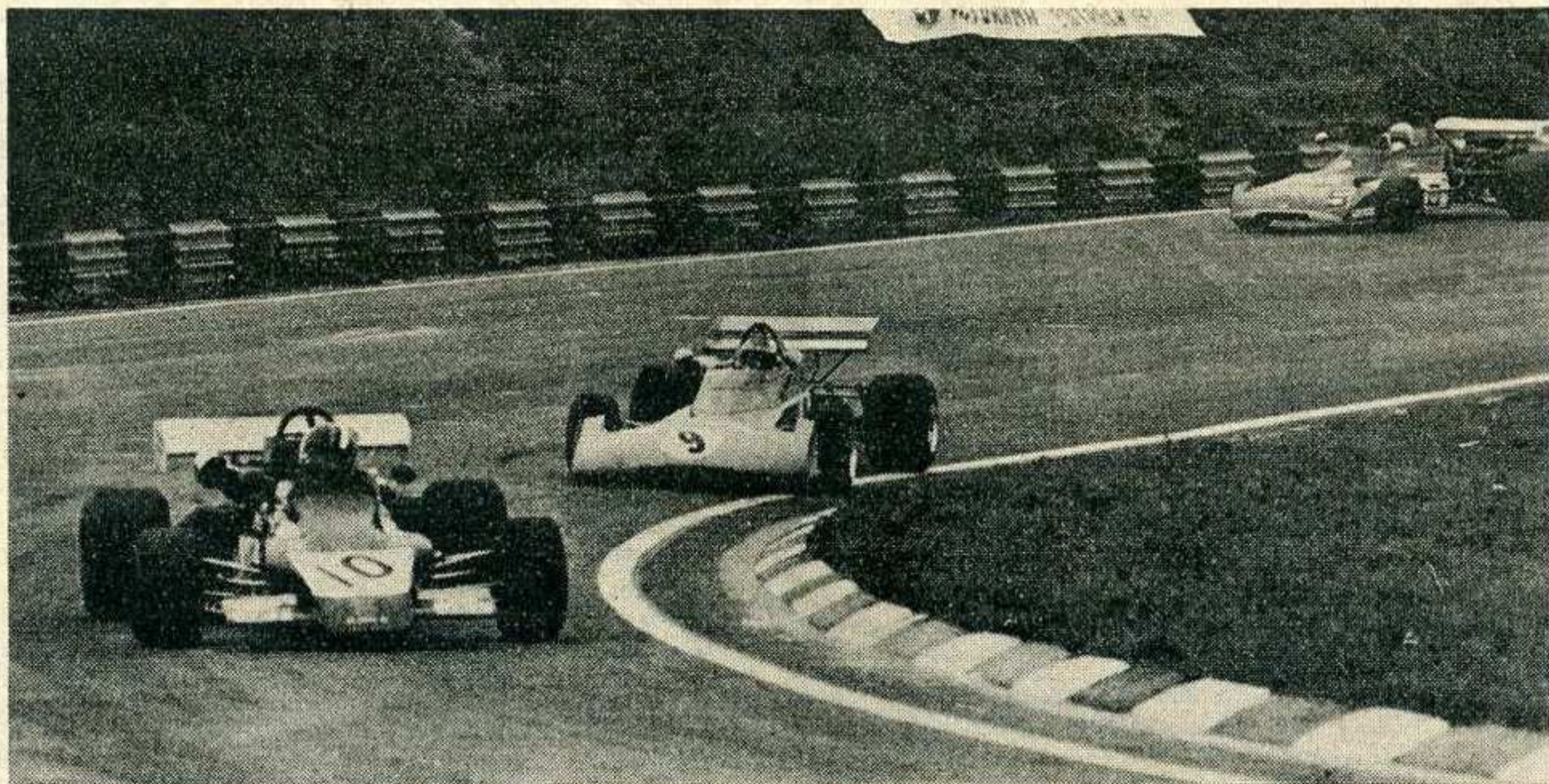
Domenica mattina, insieme al turno di prove, viene consegnata una montagna di carta con proteste e controproteste da parte di molti concorrenti da un lato e dai fratelli Fittipaldi dall'altro. Per controbattere l'accusa che il turno di prove domenica era destinato ad avvantaggiarli chiedono ed ottengono di potersi schierare in ultima fila senza tempo.

Tra le polemiche c'è stato un altro incidente occorso a Morgan mentre cercava di fare il tempo con la sua Chevron. Nella veloce curva prima dei box il suo motore si è fermato per poi ripartire di colpo quando la macchina era già di traverso. La Chevron ha urtato violentemente il guard-rail sollevandolo e vi si è infilata sotto per metà. Morgan si è trovato col guard-rail poco distante dal viso ma miracolosamente incolume.

Per la seconda volta in tre giorni il guard-rail di Interlagos ha dimostrato di essere una tremenda trappola. Purtroppo però quasi nessuno ha pensato che questa avrebbe potuto essere un'ottima ragione per non correre.



Sopra, Emerson con Peter Warr, che ha litigato con il responsabile della Firestone. A destra, Purley, Duarte e Regazzoni. Sotto, Wilson in lotta con Schenken. Sotto a destra, de Adamich prima del ritiro per il motore



Concluso l'autunno agonistico nel miniautodromo

ZAMPOLLI demolisce il record CERRINA

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CERRINA - Quarta puntuale giornata di sole, come di abitudine per la quarta ed ultima prova autunnale della Cerrina allietata da super-prestazioni e crollo in serie di record. A questa gara che chiudeva l'attività '72 hanno partecipato molti piloti seguiti da un folto pubblico che non si è fatto distogliere dalle ultime briciole del Salone dell'Automobile. La formula di gara è nota, possono partecipare solo piloti con licenza CSAI; lo svolgimento è in due manches con validità al tempo migliore.

Mattatore della prima classe è una volta ancora Pavese che, su 500 Lavazza patrocinata dal Bar Mexico '70, vince di un soffio (nonostante noie di carburazione) battendo di soli 36 centesimi uno scatenato De Filippi. Sfortunato quest'ultimo che non può partecipare alla prima manche per noie al monoblocco e anche nella seconda corre con il motore in stato precario di salute. Terzo è Salino su 500 autopreparata davanti ad Angelillo e a Feiles. Nella seconda classe sino ad 850 (sempre una delle più combattute) nulla da fare contro Scanavino che su 695 preparata da Salino stacca di soli 39 centesimi Roberto Bidone, molto bravo su 595 preparata da Corazza. Terzo è Bille su 650 Lavazza messa a punto da Santarsieri che gioca un magnifico tempo con un proditorio testa-coda. Quarto è Augusto Bidone, padre di

Roberto, molto in gamba anche lui ed estremamente combattivo forse più del figlio.

Nella classe fino a 1200 torna a vincere Gattino su 128 preparata da Caveglia che sbaraglia il suo avversario di sempre Negri rallentato dalla vettura un po' affaticata. Ottimo l'exploit di Gattino che ottiene il suo miglior tempo del '72, un favoloso 2'56"88, alla prima manche con un secondo giro in 58"11. Terzo è Boscolo su Fiat 124 davanti a Pallard su 127 Giannini. Nella classe sino a 1500 entusiasmante prova di Vincenzo Di Rosa che sulla NSU 1300 autopreparata ottiene un formidabile 2'49"49 (terzo giro in 55"36); ad una manciata di secondi lo seguono Colbacchini, Gatto (tornato per un attimo alle corse) e Murieri.

Nella classe oltre 1500, teatro di lotte ad altissimo livello con tempi primato, super-vittoria di Bersanetti («Manuela») che ha saputo sfruttare le sue esperienze di kart e bob per districarsi nel labirinto della Cerrina con il tempo missilistico di 2'44"75 (si tratta dell'assoluto del Turismo su tre giri inferiore anche al record del '71 di Carena) su Opel GT magnificamente preparata dall'officina CG di Villastellone. La vettura eroga oltre 200 CV a 7400 giri, è alimentata a carburatori, ha l'autobloccante all'80 per cento e calza B24 Firestone su cerchi Campagnolo da 10x13. Purtroppo i rapporti da pista molto lunghi hanno impedito tempi ancora migliori. Sfortunato Zampolli che nel-

la seconda manche con questa stessa vettura mentre stava validamente contrastando Bersanetti, si è visto fermare da una banale rottura del filo dell'acceleratore.

Terzo, sempre su Opel GT, è Musato che precede Pedretti su 2002 BMW preparata (in veste stradale da Romeo Ferraris. Molto bravo Pedretti che ha saputo imporre la sua guida fluida e redditizia. Quinto è Allemand su Alpine «normale» che si tiene in allenamento in attesa trepidante della Formula Italia. Mentre comincia ad imbrunire partono le vetture di Formula e Formula Libera che si disputano l'assoluto sui cinque giri. Il primo è il bravo Casalegno che sulla Formula Italia della Scuderia Nord Ovest vince ottenendo l'ottimo tempo di 4'19"90 (con un secondo giro in 51"43). Seguono Niclot su F. 850 Bellasi di Serra, lo stesso Serra e Lo Presti su F. 3 BWA.

Nei prototipi, «ultra record» di Zampolli che su Abarth Osella 1300 ottiene nella prima manche il miglior tempo su cinque giri con 4'10"30 e migliora il record assoluto sul giro (già suo con 49"3) ottenendo un fantascientifico 48"84. Decisamente il biondo pilota di Orbassano è il «marziano» della Cerrina e senz'altro è il miglior giovane scoperto e lanciato dalla minipista piemontese. Nella coppa delle Dame monologo della Lucchino che su HF 1600 stacca di ben 10" la sua avversaria di sempre Adele Arata.

Giorgio Rossotto

COPPA DI CHIUSURA - gara in pista di velocità a cronometro - Aeroporto Cerrina, Rivalta Torinese, 12 novembre 1972

LE CLASSIFICHE

TURISMO (tempi su 3 giri)

Classe 500: 1. Pavese (Fiat 500 Lavazza) 3'01"58; 2. De Filippi (Fiat 500) 3'01"94; 3. Salino (Fiat 500) 3'05"94; 4. Angelillo (Fiat 500) 3'10"11; 5. Feiles (Fiat 500) 3'12"13; 6. Trentini (Fiat 500) 3'43" e 14.

Classe 850: 1. Scanavino (Fiat Abarth 695) 2'59"60; 2. Bidone R. (Fiat Abarth 595) 2'59"99; 3. Bille (Fiat Abarth 650) 3'03"57; 4. Bidone A. (Fiat Abarth 595) 3'03"75; 5. Crepaldi (Fiat 850) 3'08"22; 6. Caropepe (Fiat Abarth 850) 3'12"53; 7. Ragionieri (Fiat 650) 3'18"15.

Classe 1200: 1. Gattino (Fiat 128) 2'56"88; 2. Negri (Francis Lombardi 1000) 3'00"79; 3. Boscolo (Fiat 124) 3'07"81; 4. Pallard (Fiat 127) 3'13"47; 5. Zuccarello (Fiat 127) 3'14"22; 6. Felice (Fiat Abarth 890) 3'16"55; 7. Oriente (Fiat 127) 3'18"14; 8. Arata Adele (Fiat 128) 3'20"87; 9. Lo Cicero (Fiat 850 Sport) 3'21"43.

Classe 1500: 1. Vincenzo Di Rosa (NSU 1300) 2'49"49; 2. Colbacchini (A.R. GTA) 2'58"35; 3. Gatto (A.R. GTA) 2'59"75; 4. Lo Bello (Lancia Fulvia) 3'05"67; 5. Murieri (Fiat 128) 3'06"11.

Classe oltre 1500: 1. «Manuela» (Opel GT 2000) 2'44"75; 2. Zampolli (Opel GT 2000) 2'45"91; 3. Musato (Opel GT 2000) 2'51"50; 4. Pedretti (BMW 2002) 2'53"81; 5. Allemand (Alpine 1600) 3'00"21; 6. Papinutto (Alfa Giulia Super) 3'00"51;

7. Ramella (BMW 1600) 3'02"42; 8. Maggi (A.R. 1600) 3'06"34; 9. Marsaglia (A.R. GT 1600) 3'11"18; 10. Lucchino Gianna (Fulvia HF 1600) 3'11"97.

CLASSIFICA GENERALE TURISMO

1. «Manuela» (Opel GT) 2'44"75; 2. Zampolli (Opel GT) 2'45"91; 3. Di Rosa (NSU 1300) 2'49"49; 4. Musato (Opel GT) 2'51"50; 5. Pedretti (BMW 2002) 2'53"81.

FORMULA LIBERA (su 5 giri)

1. Giorgio Casalegno (Fiat Abarth) 4'19" e 90; 2. Niclot (F. 850 Bellasi) 4'37"75; 3. Serra (F. 850 Bellasi) 4'41"34; 4. Lo Presti (BWA F. 3) 4'44"57.

PROTOTIPI

1. Zampolli (Abarth Osella 1300) 4'10"30; 2. Carbonara (Abarth 1000) 4'40"42.

Nel «DESAFIO de los VALIENTES» edizione autodromo di BAIRES

FANGIO jr vince in foto!

BUENOS AIRES - La programmata rivincita della «Desafio de los valientes» svoltasi sul circuito n. 9 dell'autodromo municipale di Buenos Aires, è stata una delle corse più emozionanti alle quali il pubblico abbia mai assistito ed è terminata con la vittoria di un beniamino: Fangio jr. Undici piloti argentini alle prese con altri sei corridori sudamericani, ovvero brasiliani, paraguayani, uruguayani, cileni e peruviani, tutti su vetture Fiat 125 in una corsa che avrebbe dovuto svolgersi su 50 giri del circuito, ma che poi, per ragioni di sicurezza (leggi gomme), è stata suddivisa in una serie di 25 giri con eliminazione all'australiana, cioè l'ultima vettura ogni tre giri, dopo aver percorso le prime sette tornate, e una finale, per i dodici conduttori superstiti, su 15 giri.

Al via prendeva la testa Recalde in quanto inseguito da Fangio jr. e da Garcia Veiga ai quali si aggiungevano poi Canedo e Di Nezio. Una velocità impressionante e molte uscite di pista data la difficoltà del percorso. Ne faceva soprattutto le spese Mayorga che si rovesciava, ribaltandosi per tre volte, ma che usciva senza danni dalla vettura grazie al robusto roll-bar. Ol-

tre a Mayorga si autoeliminavano Gradassi, Estefano, Carlomagno, Calderella e il peruviano Dibos, tutti per avarie meccaniche varie. La corsa, che aveva visto una spettacolosa rimonta di Jaeggli, terminava con la vittoria di Recalde che precedeva il paraguayano, Garcia Veiga, Canedo e gli altri.

Dopo il cambio delle gomme veniva dato il via alla finale e subito Canedo prendeva la testa rubando la partenza a Recalde e Garcia Veiga. Per tre giri le posizioni restavano immutate, poi Di Nezio, con un rush impressionante superava Garcia Veiga, e mentre Recalde perdeva una ruota, senza conseguenze, ma era costretto a desistere. A tre giri dalla fine Canedo era ancora in testa con alla ruota Di Nezio e Fangio jr. e Garcia Veiga a pochi centimetri. All'entrata del misto anche Di Nezio perdeva una ruota e gli altri potevano levarsi d'attorno l'incomodo cliente. Fangio e Canedo si superavano a vicenda con Garcia che non perdeva la battuta; all'uscita dell'ultima curva le vetture erano affiancate, ma Garcia Veiga sbagliava e perdeva metri preziosi cosicchè Fangio, forzando al massimo, riusciva ad avere la meglio «in fotografia» su Canedo. Una vitto-

ria che portava il pubblico all'entusiasmo e che ripagava giustamente una condotta di gara spericolata, ma altrettanto accorta.

Augusto C. Bonzi

DESAFIO DE LOS VALIENTES N. 2 - Gara di velocità in circuito - Autodromo Municipale di Buenos Aires, 5 novembre 1972.

CLASSIFICA

Prima corsa a eliminazione (25 giri): 1. Recalde (Argentina) alla media di kmh 105,950; 2. Jaeggli (Paraguay) a 9"2; 3. Garcia Veiga (Arg.) a 15"; 4. Canedo (Arg.) a 20"; 5. Cattapani (Brasile) a 22"; 6. Di Nezio (Arg.) a 24"; 7. Pereira Bueno (Brasile) a 43"; 8. Fernandez (Uruguay) a 1'03"; 9. Pascualini (Arg.) a 1'04"; 10. Fangio Jr. (Arg.) a 1'06"; 11. Bengolea (Cile) a 2 giri.

Finale (15 giri): 1. Chaco Fangio in 28'58"3 alla media di 106,061 kmh; 2. Canedo 28'50"; 3. Garcia Veiga 29'05"4; 4. Cattapani 29'08"; 5. Jaeggli 29'15"4; 6. Pereira Bueno 29'25"; 7. Fernandez 29'35"4; 8. Pascualini 29'46"3; 9. Bengolea 30'13"8; 10. Di Nezio con 12 giri; 11. Recalde con 6 giri.

CORSA A THRUXTON - Gara di F. 3 valevole per il campionato Forward Trust - 29 ottobre.

LA CLASSIFICA

1. Brise (GRD-Holbay) 15'16"6, media kmh 158,68; 2. von Opel (Ensign) 15'28"2; 3. Walker (Ensign) 15'38"; 4. Ginn (GRD) 15'40"; 5. Jones (GRD) 15'43"; 6. Evans (March) 15'49"6; 7. Wood (March) 15'50"4; 8. Williamson (GRD) 15'51"; 9. Matthews (Ensign) 16'5"; 10. Wilds (Ensign) 16'8"2.
Giro più veloce: Brise 1'30"4, media kmh 160,95.

La giovane rivelazione inglese si è imposta anche nel Forward Trust (grazie a BRISE)

WILLIAMSON campione 2 volte

THRUXTON - Seconda vittoria in un campionato di F. 3 1972 per Roger Williamson, cioè nel Forward Trust, grazie alla cortesia di Tony Brise. La situazione del punteggio, prima di questa ultima prova, vedeva Williamson, von Opel e Mike Walker tutti e tre in grado di conquistare il titolo, per gli ultimi due se o l'uno o l'altro avesse vinto e Williamson avesse occupato un posto inferiore al quinto in classifica. Roger non ha potuto fare meglio dell'ottavo posto e la gara è stata vinta nettamente da Brise, mentre von Opel e Walker si piazzavano secondo e terzo.

Questa ultima corsa di qualche importanza della stagione inglese si è svolta sotto veleggianti, scure nubi, che hanno poi mollato abbastanza pioggia, in mezzo al freddo vento, perché la pista fosse quasi sempre bagnata. In origine la competizione avrebbe dovuto svolgersi nel week-end precedente, ma era poi stata spostata perché il club organizzatore doveva occuparsi della manifestazione di Brands Hatch. Nella settimana di attesa il tempo estivo è finito in Inghilterra, inoltre, poiché non si era mutato il programma originale, tutte le gare hanno dovuto essere accorciate per evitare di correre al buio, comunque nell'ultima competizione si riusciva soltanto a intravedere le sagome delle vetture, mentre l'unica cosa chiara era la luce dei fari in mezzo agli spruzzi d'acqua. La gara di F. 3 è stata addirittura ridotta a dieci miseri giri.

Fra le F. 3 c'era una novità, la Huron SS1E, vettura che non si era mai mossa prima delle prove e che in gara ha fatto altrettanto! Ha coperto sputacchiando il giro di riscaldamento, con tre cilindri, hanno detto i meccanici della Huron, mentre il pilota Sid Fox sosteneva che erano soltanto due, poi è andata dritta filata al box. Si tratta di un «oggetto» interessante, con motore Spence-Renault-Gordini (proprio così). Al banco si era detto che erogasse oltre 125 HP, in prova ha avuto continue noie ai cilindri e Fox è riuscito a ottenere soltanto un posto in dodicesima fila, in uno schieramento di trenta vetture. Pare che dovranno poi apparire versioni di Formula Atlantic e forse di F. 2... speriamo che somiglieranno meno alla Torre Eiffel!

Tempi mediocri sotto la pioggia

Al palo c'era la GRD di Brise, col tempo di 1'30"6, cioè assai lontana dal record di 1'18"4, detenuto da von Opel. Questi ha segnato il secondo miglior tempo e si diceva che disponesse dell'unico treno attualmente disponibile di un nuovo tipo di Firestone da bagnato; ovviamente qualsiasi vantaggio fornissero, era più che controbilanciato dal

motore Holbay di Brise (si sono dimostrati i migliori, in questa fine stagione di F. 3 inglese). Walker completava la prima fila con la seconda Ensign dell'Iberia. C'erano poi Maskell e Ginn, su GRD, Evans su March, Jones su GRD e Williamson. Il pilota della GRD, abituato a dominare, era avvilto avendo poca fiducia nei suoi Dunlop, però non ha voluto tradire la Casa che lo ha rifornito durante una stagione in genere piena di trionfi. In prova ha tentato di montare pneumatici intermedi, quando la pista era soltanto umida, poi quando il tempo è peggiorato è passato a quelli per bagnato, che però impedivano alla GRD di mantenere la traiettoria sui rettili, e si dimostravano troppo «irruenti» nelle curve.

Nessuna minaccia per Tony Brise

Chi altri c'era o non c'era? Mancava la Ehrlich ES1, perché non si era trovato nessuno disposto a pilotare la vettura del buon medico, dopo aver visto le fatiche fatte da Bev Bond durante l'estate. Valentino Musetti aveva ottenuto un posto in sesta fila, Trimmer, con un poco più di fortuna di quanto ne avesse avuta con la JPS, era in ottava fila con vari piloti nuovi. Dietro c'era Kuwashima.

La cronaca della gara sarà ancora più breve di quanto abbiamo detto fin'ora. Per lo meno non è avvenuto nessun multiplo incidente, fatto talmente inconsueto a Thruxton che vale la pena dirlo. Von Opel ha preso il comando, per pochissimo tempo, ben presto superato da Brise che da quel momento nessuno ha minacciato. Von Opel ha conservato un sicuro secondo posto per tutta la gara, ma il suo compagno di squadra, Walker al terzo posto, ha trovato opposizione da parte prima di Jones, poi di Ginn. Questi due si sono alternati al quarto posto, mentre Evans è sempre stato sesto. Williamson è riuscito a fatica a impedire a Maskell di occupare la settima posizione per quasi tutta la gara, poi Maskell è rimasto senza pressione dell'olio ed è stato Wood, su March ufficiale, a dare del filo da torcere a Williamson, strappandogli la posizione proprio all'ultimo momento.

Musetti era partito bene, ma dopo è andato calando di tono, come pare ormai sua abitudine, e si è piazzato quindicesimo. Trimmer, poi, ha occupato un miserevole diciannovesimo posto, sui ventitre conduttori che hanno terminato la gara. Qualche innocuo testa-coda di piloti minori, anche se il «veterano» Hull ne ha fatti addirittura due. Forse è stato un bene, che si fosse accorciata la gara, così non ci sono stati i soliti incidenti della F. 3.

David Hodges

Si è concluso il Trofeo BORGHETTI nell'autodromo romano con una doppietta made ANGELINI

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VALLELUNGA - Il pubblico convenuto a Vallelunga per assistere al duello fra Cosimo Turizio e Claudio Francisci è rimasto forse deluso. Infatti il napoletano... di Vicenza, al primo giro ha fatto la conoscenza con il cordolino del «tornantino» ed ha permesso a Claudio Francisci di prendere un distacco che solo all'ultimo giro, il forte Turizio ha annullato. Ne ripareremo comunque più avanti in sede di cronaca. Andiamo, come sempre, per ordine.

La mattina, solita apertura con i gruppi uno e tre. La prima corsa vede al via le 850 e le 1000 gr. 1. Assente «Pepe» Caglioni, la vittoria è andata al vincitore FISA, Matteo Vasta che ha portato per la seconda volta alla vittoria a Vallelunga la Autobianchi A112 (la prima era stata il 29 ottobre ad opera di Campagnola), distaccando di quasi 3" Emilio

to Ford nel '73. La terza gara vedeva al via le macchine del gruppo tre (soltanto nove per la verità). Lotta (come era naturale) fra Micangeli e Valle con le due Porsche 911 ed al termine dei dieci giri la spuntava il primo per poco più di un secondo. Più interessante la lotta nelle retrovie. Infatti per gran parte della gara, le Fulvia e la Opel di Guarducci hanno fatto «gruppone» dando vita ad una bella lotta. Alla fine, terzo assoluto era Ripani (che vinceva la 1300). Bonazzi vinceva la 1600, mentre Guarducci si aggiudicava la 2000 (nella quale peraltro era il solo concorrente).

«Piero» nuovo record

Dopo la prima manche della F. 850 (di cui parleremo a parte), prendeva il via la classe 500 del gruppo due. Il pronostico dava come protago-

due i record della classe 600.

Ultima gara della mattina con le 700, le 850 e le 1000. Prima vittima, subito in partenza, è Padrone che non riesce a partire. Al termine del primo giro transitano in testa, velocissimi Palumbo e Bastianelli con le 1000, ma al secondo passaggio il pilota dell'AC La Spezia passava al comando per non lasciarlo più, nonostante la difesa di Palumbo che terminerà ad oltre un secondo. Nella 850 la vittoria andava a Pera; mentre nella 700 grossa sorpresa con la vittoria di Proietti davanti a Gattafoni, il quale elevava reclamo al termine della gara.

Nel pomeriggio, l'atmosfera si surriscaldava subito con la gara delle 1150 e 1300 gruppo due. In prima fila partivano Claudio Francisci e Cosimo Turizio, e gli occhi erano puntati naturalmente su di loro. Il miglior tempo in prova era di Francisci con 6/10 su Turizio. Tutto anda-

faele Restivo davanti a Santucci (passato alla 1150 dalle 700). Alla fine della gara le macchine di Francisci, Turizio e Rinaldi venivano verificate, ma salvo per la terza macchina (di Filipinetti) che è stata trovata sotto peso, non ci sono state sorprese.

Pantere con grinta

Partivano quindi le gruppo due oltre 1300 e nonostante la presenza della BMW 3000 di Randazzo, la vittoria andava alla BMW 2000 di Cipriani (anch'egli al bis), davanti a Rossi (primo delle 1600 con la GTV); Ferraro vinceva una «stanca» 3000. Undici macchine al via per il gruppo 4 fino a 2000. Valle e Bigliazzi vanno subito in testa e faranno tutta la gara in quelle posizioni; tuttavia il secondo tentava più volte di passare, ma

protesta verso una presunta «toccata» del vincitore.

La gara delle Formula 850 si è svolta su due manche di 12 giri ciascuna. 15 piloti al via con il reditivo Massimo Ciccozzi in prima fila con il miglior tempo in prova. Purtroppo il giovane pilota alla «esse» alzava bandiera bianca (senza aver compiuto nemmeno un giro) e si ritirava a causa della rottura del comando esterno del cambio. Vincereva nettamente Della Noce, mentre protagonista di un bel ritorno era Luigino Grassi che superava Tomassini e Fidotti che lo precedevano e si piazzava al secondo posto, posizione che si rivelerà preziosissima.

La seconda manche parte nel pomeriggio, e vede al via tredici piloti (mancano Riccardi e Sanna). Ciccozzi è autore di una senza bruciante dal fondo dello schieramento con la GDS, ma né

Francisci a mille(...tre)!



Nuovamente di fronte, Turizio e Francisci questa volta non hanno dato adito a storie, anche grazie ad una sbandata del napoletano



Qualche «spintarella» se la sono scambiata invece Gallo e De Antoni, con le grosse Pantera, fino a che De Antoni non ha avuto il sopravvento su Gallo, il cui ritiro è stato un po' anche «per protesta»

Giammiro con la Fiat 850 coupé. Nella 850 Pier Giorgio Tortoroli, ha avuto facile ragione di Fiore. La seconda gara vedeva al via le gruppo uno per le classi 1150, 1300, 1600 e 2000. La vittoria andava al 2000 Alfa Romeo di «Archimede» che precedeva l'altro 2000 di Calassetti ed il sempre fortissimo Fioravanti che aveva alla fine ragione di Ceccarelli.

Esordio della Mexico

Nella 1600 la vittoria era appannaggio di Giuliano Gentile con la GTV che precedeva Aglietti. Alberto Campagnola vinceva la 1150, naturalmente con la Fiat 128, davanti a Lorenzoni e Betti. Da notare che nella classe 2000 ha esordito la Ford Mexico con Presenzini; questa macchina sarà la protagonista di un campiona-

nisti Ciardi, Sanna e Laganà, mentre Zadotti e Bigazzi (che avevano realizzato i migliori due tempi) erano considerati outsider di lusso. In testa andavano Ciardi e Moriconi, ma il secondo era già fuori gara al 2. giro. Il ruolo di inseguitore toccava quindi ad un ottimo Sanna che pur con i rapporti non proprio giusti teneva a bada Razzanelli e conquistava un bel secondo posto dietro ad un imprendibile Ciardi che vinceva ad oltre 79 di media.

E' poi la volta della classe 600, con «Piero» favoritissimo. Ed infatti è proprio il pilota della Brescia Corse ad andare subito in testa, accumulando un vantaggio sempre maggiore su un bravo Testi che controlla molto bene Bellini. Alla fine i tre termineranno nell'ordine, pur se fra «Piero» e Testi vi saranno ben 26" di distacco. «Piero» ha anche battuto ambe-

va bene sino al tornantino quando Turizio saliva sul cordolino ed accennava una sbandata molto ben controllata. Poiché Turizio era secondo in quel momento il gruppo ha avuto un attimo di indecisione e Francisci si è involato. Il napoletano ha iniziato una bella rimonta ed all'ultimo giro era alle spalle di Francisci, ma il romano teneva duro e vinceva per 6/10 su Turizio.

Rinaldi sotto peso

A dire il vero in un paio di occasioni il pilota di Trivellato ci ha dato l'impressione di poter superare Francisci, ma forse un certo condizionamento psicologico (oltre alla indiscussa bravura del pilota di Angelini) hanno fatto cadere l'opportunità. Nella 1150 vinceva (concedendosi il bis) Raf-

Valle con manovre non del tutto corrette glielo impediva. Nella 1600 vinceva quindi lo stesso Bigliazzi, mentre nella 1300, vinceva molto bene «Vagabondo» davanti a Ceccarelli.

Partiva quindi il gruppo 5, dove Francisci andava subito in testa e tentava l'assoluto (che gli riusciva) in splendida solitudine, mentre nella 1000 vinceva «Bramen» con la Ams, davanti a Cusani che aveva tentato un «ritorno» conclusosi con un innocuo testa-coda. Infine la oltre 2000 gruppo 4 che vedeva al via solo 4 Pantera (mancava fra l'altro la Porsche-Bonomelli di «Pibo» rimasta distrutta in un assurdo incidente sul piazzale del circuito). La gara era abbastanza monotona anche perché De Antoni andava subito in testa, mentre Gallo, il suo più serio avversario, si ritirava, anche in segno di

Grassi né Tomassini si fanno sorprendere e vanno in testa, mentre in serie difficoltà è Della Noce. Tomassini e Grassi continuano in testa, mentre Ciccozzi guadagna presto la terza piazza ai danni di Colambo; Della Noce è più indietro. La gara procede su questi binari sino al termine, con la sola variante di Della Noce che concluderà ad un brillante quarto posto. Nella classifica per somma di tempi Grassi sarà primo davanti a Tomassini ed allo sfortunato Della Noce.

Vallelunga va in letargo (anche se il 12 dicembre ci sarà l'appuntamento con la Ford), ma Giacobetti ed il Gentleman's non hanno ancora terminato con le auto per quest'anno; domenica prossima si svolgerà infatti la coppa Salvo D'Acquisto di regolarità.

Claudio Porrozi

COPPA BORGHETTI - Gara nazionale di velocità in circuito - Autodromo di Vallelunga, 10 giri del circuito di 1670 metri - 12 novembre 1972.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. P. Giorgio Tortoroli in 13'06"2, media kmh 80,919; 2. Fiore 13'21"1; 3. Ruggiero a due giri; 4. Virgili a 2 giri (tutto su Fiat 850). **Giro più veloce:** il 6. di Tortoroli in 1'14"3, media kmh 80,915.

Classe 1000: 1. Matteo Vasta (A 112) in 12'14"8, media kmh 81,818; 2. Giammiro (Fiat 850); 3. Santandrea (Cooper) 12'22"1; 4. Ceci (A 112) 12'25"5; 5. Conci (A 112) 12'26"9; 6. Bisio (Fiat 850) 12'34"7; 7. Grilli (Fiat 127) 12'36"3; 8. Marino (A 112) 12'41"5; 9. Veneziani (A 112) 12'48"6; 10. Compagnoni (A 112) 12'54"8; 11. Mongalli (Cooper) 13'14"2; 12. Baccini (A 112) 13'15"2. **Giro più veloce:** il 4. di Vasta in 1'12", media kmh 83,500.

Classe 1150: 1. Alberto Campagnola (Fiat 128) in 12'14", media kmh 81,907; 2. Lorenzoni (Fiat 128) 12'19"6; 3. Betti (Fiat 128) 12'25"1; 4. Rosoni (Fiat 128) 12'20"2; 5. Forcini (Fiat 128) 12'28"4; 6. Cuccotti (Fiat 128) 12'46"4; 7. Baldini (Fiat 128) 12'55"6. **Giro più veloce:** il 10. di Campagnola in 1'11"8, media kmh 85,053.

Classe 1300: 1. Roberto Fioravanti (Gordini) in 11'58"6, media kmh 83,651; 2. Marziali (Gordini) 12'10"4; 3. Ceccarelli (Gordini) 12'16"3. **Giro più veloce:** il 4. di Fioravanti in 1'10"1, media kmh 85,763.

Classe 1600: 1. Gentile (Alfa Romeo) 12'11"5, media kmh 82,232; 2. Aglietti (Alfa Romeo) 12'22"6; 3. Fior delisi (Alfa Romeo) 12'40"6. **Giro più veloce:** il 9. di Gentile in 1'11"7, media kmh 83,502.

Classe 2000: 1. Archimede (Alfa) in 11'45"9, media kmh 85,025; 2. Galassetti (Alfa) 11'52"2; 3. Presenzini (Ford Mexico) 12'19"8. **Giro più veloce:** il 5. di Archimede in 1'09"7, media kmh 86,255.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Bruno Ripani (Fulvia) in 11'49"4, media kmh 84,770; 2. Chianucci (Fulvia) 11'50"5; 3. Salamina (Fulvia) 11'50"6; 4. Porcelli 12'01"1. **Giro più veloce:** il 6. di Ripani in 1'09"8, media kmh 86,131.

Classe 1600: 1. Patrizio Bonazzi (Fulvia) 11'50"7, media kmh 84,594; 2. Lobello (Fulvia) 11'57"8. **Giro più veloce:** il 10. di Bonazzi in 1'08"8, media kmh 87,383.

Classe 2000: 1. Gilberto Guarducci (Porsche) in 10'05"9; media kmh 90,280; **Giro più veloce:** l'8. di Guarducci in 1'10"5, media kmh 85,206.

Classe oltre 2000: 1. Marco Micangeli (Porsche) in 10'05"9; media kmh 90,280; 2. Valle (Porsche) 11'07"1. **Giro più veloce:** il 3. di Micangeli in 1.05"7, media kmh 91,506.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Rolando Ciardi in 12'28"6 e 1, media kmh 79,376; 2. Sanna 12'30"6; 3. Razzanelli 12'31"8; 4. Bigazzi 12'38"9; 5. Antonini 12'39"5; 6. Zadotti 12'41"8; 7. Laganà 12'53"5; 8. Morabito 12'53"9; 9. Bacci 13'25"4; 10. Liculilli 13'31"3; 11. Baldanzi 13'31"4; 12. Bartoli a 1 giro; 13. Romoli a 1 giro; 14. Giammiro a 1 giro; 15. Chiavacci a 1 giro; 16. De Fulgentis a 4 giri. **Giro più veloce:** l'8. di Zadotti in 1'11"8, media kmh 83,732 (tutti su Fiat 500).

Classe 600: 1. Pier o (Giannini) in 11'32"7, media kmh 86,790; 2. Testi (Giannini) 11'58"3; 3. Bellini (Abarth) 11'58"5; 4. Cucchiarelli (Giannini) 12' e 22"; 5. Romoli (Abarth) 12'22"7; 6. D'Angelo (Abarth) 12'23"8; 7. Foschi (Giannini) 12'38"5; 8. Ettari (Fiat) 12'42" e 1; 9. Orazioli (Abarth) 12'46"2; 10. Sorvillo (Fiat) a due giri. **Giro più veloce:** il 10. di Pier o in 1'07"7, media kmh 88,803.

Classe 700: 1. Adriano Proietti (Giannini) in 11'46"2, media kmh 85,131; 2. Gattafoni (Giannini) 11'46"6; 3. Pizii (Fiat) 11'59"3; 4. Bifulco (Fiat) a 1 giro; 5. Giraldi (Giannini) a 2 giri; 6. Alpicecca (Abarth); 7. Nocchi (Abarth) a 4 giri. **Giro più veloce:** il 4. di Proietti in 1'08"2, media kmh 88,152.

Classe 850: 1. Pera (Abarth) 11'45"6, media kmh 85,203; 2. Sorrentino (Abarth) 11'57"4; 3. Franchi (Abarth) a 1 giro. **Giro più veloce:** il 3. di Pera in 1'09"3, media kmh 86,753.

Classe 1000: 1. Roberto Bastianelli in 10'43"5, media kmh 93,420; 2. Palumbo 10'44"8; 3. Camilli 11'13"9; 4. Reboia 11'42"2; 5. Venanzi 11'53"2 (tutti su Abarth). **Giro più veloce:** il 4. di Bastianelli in 1'02"7, media kmh 95,885.

Classe 1150: 1. Raffaele Restivo 10'26"6 media kmh 95,941; 2. Santucci 10'27"2; 3. Chiaramonte 10'43"6; 4. De Stefano 10'53"7; 5. Valentini a 1 giro (tutti su Fiat 128). **Giro più veloce:** il 5. di Restivo in 1'01"5, media kmh 97,756.

Classe 1300: 1. Claudio Francisci (Alfa GTA) 9'57"8, media kmh 100,567; 2. Turizio (Fiat 128 C) 9'58"4; 3. Rinaldi (Fiat 128 C) 10'08"3; 4. Squillace (Fiat 128 C) 10'42"9; 5. Visci (Alfa GTA) a 1 giro; 6. Cuccaro (Fiat 128) a 2 giri; 7. Del Bello (Cooper) a 3 giri. **Giro più veloce:** il 10. di Turizio in 58"9, media kmh 102,071.

Classe 1600: 1. Giulio Rossi (Alfa GTV) 11'05"5, media kmh 90,330; 2. Possumato (Alfa GTV) 11'06"3; 3. La Vecchia (Alfa GTV) 11'33"5. **Giro più veloce:** il 4. di Rossi ed il 3. di Possumato in 1'04"8, media kmh 92,777.

Classe 2000: 1. Federico Cipriani (BMW) 10'26"2, media kmh 96,025; 2. Torelli (BMW) 11'07". **Giro più veloce:** il 3. di Cipriani 1'01", media kmh 98,556.

Classe oltre 2000: 1. Antonio Ferraro (Alfa 2600), 9 giri in 11'21"2, media non comunicata; 2. Ampal (Alfa 2600) a 1 giro; 3. Randazzo (BMW 2800) a 3 giri. **Giro più veloce:** il 2. di Randazzo in 1'02"1, media kmh 96,811.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Vagabondo (Alpine) 10'29"7, media kmh 95,173; 2. Ceccarelli (Alpine) 10'31"1; 3. Ripani (Fulvia Zagato) 10'45"9. **Giro più veloce:** il 7. di Ceccarelli in 1'02"2, media kmh 96,655.

Classe 1600: 1. Amerigo Bigliuzzi (Alfa GTA) 10'18"8, media kmh 97,143; 2. Nataloni (Fulvia) 10'28"6; 3. Goscé (Alfa GTA) 10'55"6; 4. Jokrysa Pier (Lancia) 11'13"; 5. Gattoni (Alfa GTA) a 4 giri. **Giro più veloce:** il 6. di Bigliuzzi in 1'00"9, media kmh 98,719.

Classe 2000: 1. Raniero Valle (Porsche) 10'16"9, media kmh 97,274; 2. Maione (Porsche) a 4 giri. **Giro più veloce:** il 6. di Valle in 1'01", media kmh 98,557.

Classe oltre 2000: 1. Massimo De Antoni (De Tomaso) 15 giri in 15'07"7, media kmh 99,348; 2. Pietromarchi (De Tomaso) 15'21"2; 3. Giada 15'52"7; 4. Gallo (De Tomaso) a 6 giri. **Giro più veloce:** il 3. di Gallo ed il 4. di De Antoni in 59"1, media kmh 101,725.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Bramen (AMS) 9 giri in 9'13"1, media kmh 97,815; 2. Cusani (Abarth) 9'28"4; 3. Cavatorta (OMS) a 1 giro; 4. Giobur (Abarth) a 5 giri. **Giro più veloce:** il 13. di Giobur in 59"5, media kmh 101,042.

Classe 1300: 1. Claudio Francisci (AMS-Alfa) 9'05"5, media kmh 110,203 (migliore media assoluta); 2. Lo Bello (HF) a 3 giri. **Giro più veloce:** l'8. di Francisci in 53"3, media kmh 112,795.

FORMULA 850

1.a manche: 1. Giuliano Della Noce (De Sanctis) 12 giri in 12'21"5, media kmh 97,204; 2. Grassi (De Sanctis) 12'24"3; 3. Tomassini (Lucky) 12'33"9; 4. Fidotti (De Sanctis) 12'40"6; 5. Colambo (Lucky) 12'42"3; 6. Brunetti (De Sanctis) 12'21"4; 7. Gentileschi (Lucky) 12'52"; 8. Bruscolotti (Poponi) 12'55"7; 9. Zappacosta (Fiat) 13'08"4; 10. Fioretti (Fioretti) 13'26"9; 11. Santi (Lucky) a 2 giri; 12. Vitale (Lucky) a 3 giri; 13. Venanzi (Tecno) a 5 giri; 14. Riccardi (De Sanctis) a 8 giri; 15. Ciccozzi (GSD) a 12 giri.

2.a manche: 1. Tomassini 12 giri in 12'02"9, media kmh 99,779; 2. Grassi 12'03"1; 3. Ciccozzi 12'09"8; 4. Della Noce 12'16"; 5. Venanzi 12'25"2; 6. Colombo 12'31"6; 7. Bruscolotti 12'43"5; 8. Gentileschi 12'43"7; 9. Fioretti 12'58"; 10. Brunetti a 1 giro.

Finale (per somma di tempi): 1. Luigino Grassi 24 giri in 24'27"4, media kmh 98,328; 2. Tomassini 24'35"8; 3. Della Noce 24'37"5; 4. Colombo 25'13"9; 5. Gentileschi 25'35"7; 6. Bruscolotti 25'39" e 2; 7. Fioretti 26'24"1; 8. Brunetti a 1 giro; 9. Venanzi a 5 giri; 10. Fidotti a 7 giri; 11. Zappacosta a 10 giri; 12. Vitale a 11 giri; 13. Ciccozzi a 12 giri. **Giro più veloce:** l'11. nella seconda manche di Grassi in 59"3, media kmh 101,382.

Al Castellet nuove sospensioni sull'ALFA 333

● L'Alfa 333t3 che ha provato al Castellet la scorsa settimana con Stommelen non aveva il nuovo motore 12 cilindri. Era un « 8 », solo con il telaio modificato, sempre per alloggiare poi il dodici. C'era tutto lo staff tecnico, guidato dall'ing. Chiti. Stommelen ha girato sul « piccolo ». Tempo: 1'16". Il dodici cilindri riprenderà invece per ora i suoi tests (nebbia e pioggia permettendo) a Balocco. Ci sono stati dei problemi col motore, ma non avarie serie. In dicembre, ancora al Castellet, anche Regazzoni dovrebbe riprovare l'Alfa (con la BRM).

● A Kyalami, ci fanno notare da Maranello, il vantaggio « minimo » finale di 6 giri della tre litri vittoriosa sulle due litri inglesi si era ridotto dai dieci effettivi che erano perché Regazzoni e Merzario sono stati penalizzati due volte per avviamento a spinta. Per quanto riguarda la vettura di Ickx, il ritiro è stato causato non da una valvola rotta ma dal distributore d'iniezione.

● L'importatrice per l'Italia delle vetture AUDI ha reso noto i prezzi di listino dei nuovi modelli. Ecco: Audi 80 1300 L. 1.345.000; Audi 80 L 1300 L. 1.430.000; Audi 80 S 1500 L. 1.440.000; Audi 80 LS 1500 L. 1.565.000; Audi 80 GL 1500 L. 1.598.000.

Sette corse nel week-end pieno nell'autodromo ESTORIL anche col brivido di una spettacolare collisione

L'EURO-GT Fitzpatrick sfugge alla PANTERA

ESTORIL - Il programma nutrittissimo di questo week-end sul nuovo circuito portoghese ha visto disputarsi cinque gare: una di Turismo di Serie, una di Turismo Speciale, una per le Sport, una per le GT e tre per le Formule minori (V, Super V e Ford); queste ultime disputate in una sola prova.

Nella Turismo di serie si è imposto Neves con la sua Chevrolet Camaro con molti secondi di vantaggio sull'Alfa Romeo 2000 di Nogueira che ha disputato una corsa bellissima superando le due BMW ufficiali pilotate da Santos e Melville e la Opel Commodore di Lopez Pereira.

L'inglese Marshall con la Vauxhall Firenza ha concluso la gara al settimo posto rimanendo molto colpito per la prestazione delle macchine e dei piloti lusitani. Prima della partenza l'inglese Marshall era il favorito.

Nella corsa di Turismo Speciale lo spagnolo Barrios quando stava conducendo la gara dopo una bella partenza ha compiuto un lungo testa-coda. Pinhol che lo seguiva non è riuscito ad evitarlo finendo per essere coinvolto in un drammatico incidente che portava alla quasi totale distruzione la sua Capri 2600 RS preparata da Fritsinger. Pinhol ha riportato la frattura delle gambe e di un braccio ma tutto sommato se l'è cavata bene da un incidente veramente spettacolare.

Lo spagnolo Uliarte con una Escort 1800 ha vinto la corsa davanti al miglior pilota portoghese Cabral (con una BMW preparata da Schnitzer) che per l'incidente si è avvicinato molto a Uliarte. Il recupero di Cabral non è stato tale da impensierire Uliarte tanto che negli ultimi giri lo spagnolo ha acquistato un più largo margine di vantaggio vincendo nettamente. La corsa per vetture Sport che ha visto al via solo undici piloti aveva visto primeggiare durante le prove Lepp (seguito da Raymond e Bridges) che era al volante di una vettura della Montjuich perché aveva prestato in passato la sua macchina a questa scuderia che nell'occasione gli ha restituito il favore dandogli una delle sue macchine ufficiali.

Lepp ha dominato la corsa dal primo all'ultimo giro. Il più veloce alla partenza è stato Juncadella che ha battagliato a lungo con Raymond per il primo posto ma dopo 5 giri, Raymond si è imposto senza problemi. Bridges si è ritirato dopo una bella partenza, per guasto elettrico. Il più veloce pilota portoghese in questa prova è stato Neves ma si è ritirato per una rottura al condotto dell'acqua.

La corsa delle formule minori non è stata molto interessante anche perché tutte le formule sono partite insieme in una sola corsa. Le tre Super-Vau svedesi hanno dominato largamente. Hotz si è subito distaccato da Leonard di duecento metri e Leonard ha fatto il vuoto tra sé e Wettstin, e con questo piazzamento hanno portato a termine la corsa.

La corsa più importante era quella delle vetture GT che era valida per il campionato europeo. Questa prova era l'ultima del campionato edizione '72 vinto ormai da oltre un mese da John Fitzpatrick e la sua Porsche. Fitz-

patrick aveva fatto registrare il più veloce tempo in prova con l'07'9 seguito da Eckberg con l'08'21 mentre il terzo tempo era stato quello di Neuhaus con l'09'38. Seguivano poi Haldi (1'09'87), Marie-Claude Beaumont (1'10'91), lo svizzero Swietling (1'11'81) quest'ultimo al volante di una Pantera De Tomaso. Canonica aveva fatto il nono tempo con la sua Porsche 914/6 in 1'15". La prima Datsun nei tempi delle prove è quella di Birrell in 1'18'99. Con questa Datsun, Birrell si è mostrato fortissimo in curva mentre sul dritto accusava problemi di carburazione.

La corsa GT era di 65 giri ed è stata dominata da Fitzpatrick che ha condotto sempre la gara dal primo giro all'ultimo insidiato solo all'inizio da Eckberg con un'altra Porsche 911 S, ma poi ha dovuto cedere terreno e la-

JUNCADELLA jr. nell'EURO 2000

● La SCUDERIA MONTJUICH Tergal parteciperà il prossimo anno con due vetture al Campionato Mondiale e con una vettura nel Campionato Europeo fino a due litri. Non si conosce il nome dei piloti che condurranno queste macchine, ma si sa che due saranno spagnoli e uno di essi quasi certamente sarà il fratello minore di Juncadella.

● Il pilota portoghese MARIO CABRAL che quest'anno ha partecipato ad alcune gare per il Team Bonnier parteciperà nel prossimo anno a tutte le gare del Campionato Europeo fino a due litri con il Team Bonnier. Per Cabral sarà l'ultimo anno di corsa perché con la fine del '73, data anche la sua non più giovane età, ha deciso di ritirarsi dalle corse.

sciare il secondo posto a Neuhaus che, partito molto male ha fatto una bella rimonta.

Marie-Claude Beaumont stava comportandosi molto bene quando ha rotto il motore della sua grossa Camaro. Canonica ha avuto noie meccaniche nel primo giro quando conduceva la classe fino a due litri dopo la sosta ai box è ripartito velocissimo ma si è dovuto accontentare del settimo posto. Haldi ha perso un giro per una foratura. Borghes ha urtato un guard-rail e pochi giri dopo ha forato classificandosi così ottavo a sei giri dal primo.

Tra i ritiri di maggior rilievo quello di Birrell che ha accusato noie alla carburazione, Lungardh con una Porsche 911/6 ha avuto noie all'alternatore, lo svizzero Swietling con la Pantera si è ritirato per una uscita di strada.

L. C. Canomanuel

● La TI Silencer Services e la Magnesium Elektron hanno realizzato, dopo un periodo di comuni ricerche, una semplice dispositivo a pozzetto che sostituirebbe il tradizionale silenziatore con l'effetto di ottenere forti riduzioni del contenuto di piombo nel gas di scarico degli autoveicoli. Prove indipendenti al banco e in strada, hanno dimostrato che è possibile ottenere riduzioni nella misura dal 50 al 70%.

GRAN PREMIO AUTOMOBILE CLUB PORTOGALLO - Autodromo dell'Estoril - Gara internazionale valida per il Campionato europeo Gran Turismo - 11-12 novembre 1972.

LE CLASSIFICHE

Gruppo 1: 1. Neves (Chevrolet Camaro) 25 giri in 33'15"71, media 131,502 kmh; 2. Nogueira (Alfa Romeo 2000) 33'18"34; 3. Pereira (Opel Ascona 1900) 33'20"2; 4. Riveira (Alfa Romeo 2000) 33'23"20; 5. Santos (BMW 2002) 33'34"02; 6. Lumaro (Alfa Romeo 2000) 33'55"73; 7. Marshall (Vauxhall Firenza) 34'25"60; 8. Lacerda (Opel Ascona, 1900) a 1 giro; 9. Rasteiro (Alfa Romeo 2000) a 1 giro; 10. Correia (Alfa Romeo 2000) a 1 giro. **Giro più veloce:** Neves (Camaro) in 1'18"43", media 139,946 kmh.

Gruppo 2: 1. Uliarte (Ford Escort RS) 30 giri in 35'56"50, media 146,360 kmh; 2. Cabral (BMW 2800 CS) 36'01"61; 3. Santos (Ford Escort) a 2 giri; 4. Pereira (Opel Manta 1900) a 2 giri; 5. Acevedo (BLMC 1275) a 2 giri; 6. Medeiros (Datsun 1200) a 2 giri; 7. Pelosa (Datsun 1200) a 2 giri; 8. Jous (Datsun 1200) a 4 giri; 9. Figueiredo (BMW 2002) a 4 giri; 10. Vilard (Opel Manta 1900) a 5 giri; 11. Carvalho (Austin Cooper) a 7 giri; 12. Oliveira (Austin Cooper) a 8 giri. **Giro più veloce:** Uliarte (Escort) in 1'08" e 9, media 152,359 kmh.

Sport: 1. Lepp (Chevron B 21) 35 giri in 35'34"4, media 172,169 kmh; 2. Raymond (Chevron B 21) 35'40"69; 3. Juncadella (Chevron B 21) a 1 giro; 4. Twaites (Chevron B 21) a 2 giri; 5. Mercenhag (Lola T 212) a 2 giri; 6. Nones (Porsche 906) a 6 giri.

Giro più veloce: Lepp (Chevron) in 59" e 35, media 176,876 kmh.

Formula Ford: 1. Wundering (Lotus 61) 25 giri in 29'11"62, media 149,827; 2. Santos (Merlyn) a 1 giro; 3. Philippe (Lola 204) a 1 giro; 4. Jauonne (Elvon) a 1 giro; 5. Langley (Crosslé) a 1 giro. **Giro più veloce:** Wundering (Lotus) in 1'09"06, media 152,006 kmh.

Formula Vau: 1. Peterson (GMS) 23 giri in 28'36"47, media 140,663 kmh; 2. Andersson (RPP) 28'37"63; 3. Lacerda (Aurora) 28'56"38; 4. Lumaro (Palma) 28'56"62; 5. Costa (Segeira) a 1 giro; 6. Vasco (Palma) a 2 giri; 7. Pinto (Palma) a 3 giri.

Giro più veloce: Peterson (GMS) in 1'11"49, media 146,840 kmh.

Formula Super-Vau: 1. Hotz (Oras) 25 giri in 28'35"88; 2. Leonard (Oras) 28'51" e 94; 3. Wettstin (Oras) 29'07"51; 4. Pilon (Grac) 29'46"85.

Giro più veloce: Hotz (Oras) in 1'06"84, media 157,055 kmh.

Gran Turismo Speciale: 1. Fitzpatrick (Porsche P11 S) 65 giri in 1:14'49"9, media 151,972 kmh; 2. Neuhaus (Porsche 911 S) 1:15'15"26; 3. Eckberg (Porsche 911 S) 1:15'18"56; 4. Glauke (Porsche 911 T) a 3 giri; 5. Simonssen (Porsche 911 T) a 3 giri; 6. Haldi (Porsche 911 S) a 5 giri; 7. Canonica (Porsche 914-16) a 6 giri; 8. Borghes (Porsche 911 S) a 6 giri. **Giro più veloce:** Neuhaus (Porsche) in 1'07"94, media 154,512 kmh.

● Lord ROOTES, presidente della Chrysler United Kingdom nel corso della conferenza stampa tenuta al Salone di Torino, ha dichiarato che nei primi cinque mesi del 1972 sono state vendute in Italia 29.600 vetture britanniche (comprese quelle fabbricate dalla Leyland Innocenti), mentre in Gran Bretagna sono state vendute 21.000 vetture italiane.

● La JAGUAR XJ 12 si è aggiunta al lungo elenco delle « vetture dell'anno » avendo ricevuto tale riconoscimento da una apposita giuria di quattordici giornalisti specializzati, delegati all'uopo dal Daily Telegraph. La qualifica si riferisce alla categoria « autovetture di lusso ».

Un matrimonio

● Domenica 12 novembre, nella Chiesa Parrocchiale di S. Ruffillo Marco Piana, del nostro ufficio diffusione si è unito in matrimonio con la signorina Giuliana Fiorella Deseri. Ai novelli sposi gli auguri di AUTOSPRINT.

L'insolito "ple-num" anche di spettatori più dritti interessati (in funzione dei programmi 1973 delle nostre squadre)

S. MARINO - Un giorno a Misano. Approfittando della buona giornata per vedere gli amici rallyisti impegnati in una « preoccupante » prova speciale, prima tappa del Rally del Titano che solo l'anticipata conclusione sanremese del campionato italiano ha guastato. « Ma abbiamo avuto una partecipazione di privati compatta che ci ripaga abbondantemente », ha ammesso il rag. Muscione, il Presidente che ha ringiovanito la Federazione sport motoristici di San Marino.

La trovata del test in autodromo non è che abbia fatto

tenaglia dei burocrati negatori di questo sport.

Però, man mano che il boom ha trovato eco nell'impegno delle Case, man mano che i protagonisti si sono affinati, man mano appunto che alle limitate possibilità di piloti dilettanti e Scuderie, si è sostituito l'interesse delle industrie auto che hanno visto nei rally un mezzo di propaganda giovane importantissimo, l'orizzonte si è riaperto proprio alle sfide agonistiche più impegnate. Ed è così che va cambiando la stessa generazione dei piloti.

La prova si è vista un po'

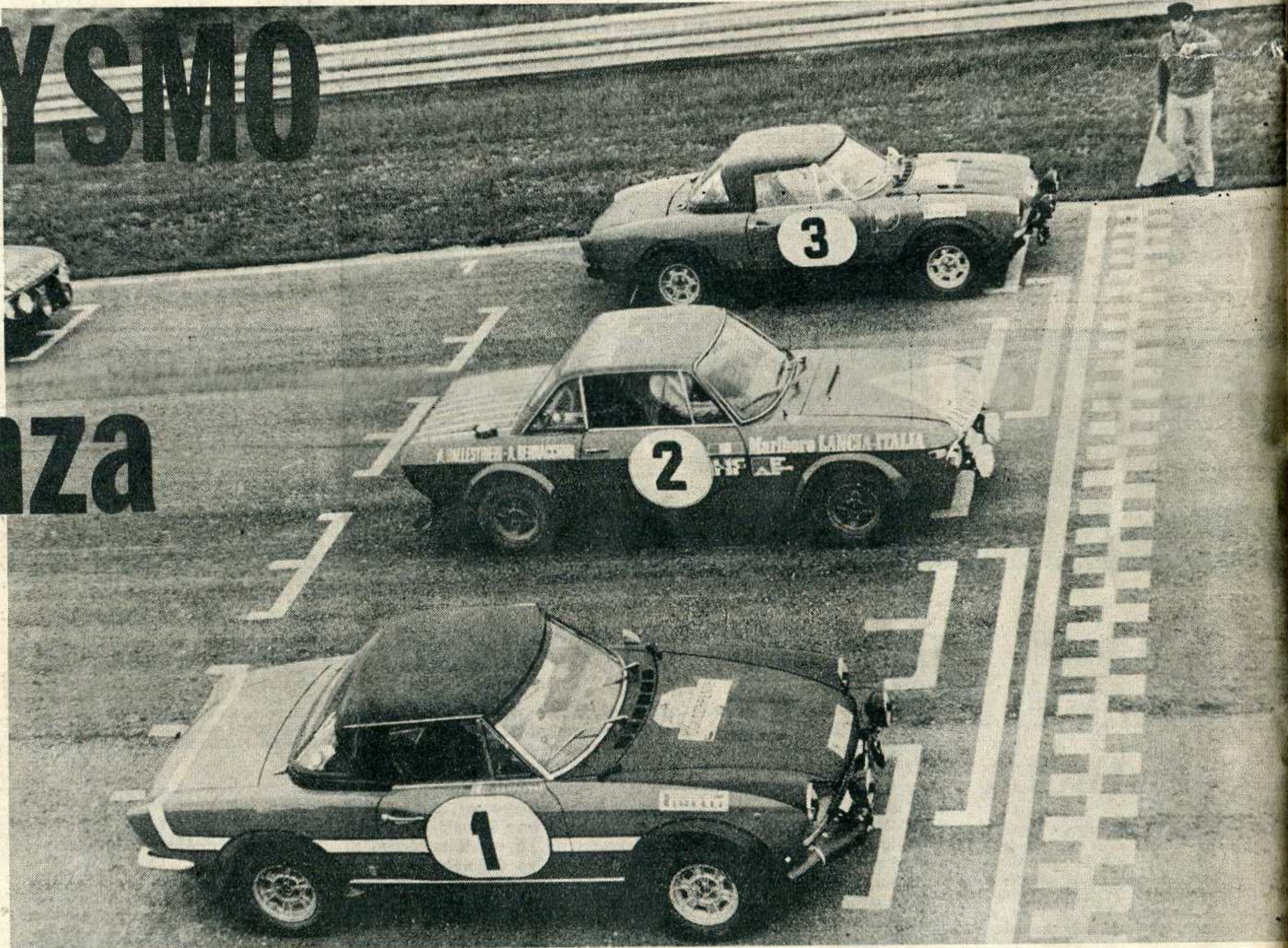
il giubbotto Lancia-Marlboro) ai vari Trombotto, Smania, Ceccato, Verini, eccetera. in ansiosa ricerca di notizie sul... proprio futuro (visto che l'ing. Sguazzini si preoccupa poco di fargli sapere qualcosa). C'era anche Arnaldo Cavallari, ancora avvilito per il ritiro lampo di Sanremo, dove correva con un nuovo partner, visto che il « suo » Rombolotti aveva presentato... certificato medico (per cura del sonno). Ma doveva scoprire che la sua fresca scoperta di questo anno aveva preso poi parte al minirally dei 333 Minuti come pilota! E ciò evidentemente si-

va nei reconditi anfratti delle prove speciali, mentre donna Bianca tesseva forse la sua tela di Penelope rallyistica, ormai tesa ad un casco al chiodo con la speranzosa contropartita di un incarico in sottocommissione rally nuova CSAI, che non taglierebbe fuori il suo Ulisse dalle notti rallyistiche.

Si era detto della prova, avuta anche a San Marino con tanti esclusi a caccia di accasamenti, della mutazione rallyistica. Lo confermano le scelte dei dirigenti delle varie Case in quanto a formazione delle nuove squadre. Alla ge-

RALLYISMO di potenza

diventa la indiscutibile conferma che siamo entrati anche in una nuova dimensione agonistica (oltre che tecnica) di questa specialità



Novità assoluta per i rallies italiani è stata la prova nell'autodromo di Misano. Nel sandwich Fiat di Bisulli (n. 1) e Paganelli (n. 3) c'è Ballestrieri che riuscirà comunque a prendere subito il volo. Piuttosto la decisione di far partire le vetture a gruppi di tre è stata presa a richiesta dei piloti che erano in disaccordo sul meccanismo (mancando i tempi di prova dell'allineamento progressivo (ATTUALFOTO)

DAL DIRETTORE

● Il futuro di ambientamento della STRATOS preoccupa Sandro MUNARI, anche se il test in CORSICA ha dato tempi di raffronto positivi

molto felici questi velocisti-asinghiozzo, che qualche anno fa se la presero col sottoscritto perché mi sfuggì di penna che i rally erano le « Mille Miglia dei poveri ». Una definizione che poteva essere infelice per la sua brutalità, ma che non voleva essere certo offensiva. Prendeva atto di una realtà: quella che il boom dei rallies è stato diretta emanazione della impossibilità di far svolgere i Giri stradali di velocità tipo Mille Miglia. Essi appunto trovarono nuova linfa man mano che, mascherati sotto l'etichetta dei 50 all'ora nei trasferimenti, riuscirono a riproporre in pieno la sfida agonistica a tutto gas sia pure nei « tratturi » o piste sterrate, le sole strade che si riusciva a evitare di far cadere sotto la

anche a San Marino dove, se mancavano al via i nomi più noti — lasciando la sfida a Ballestrieri, Paganelli, Bisulli e C. — l'appuntamento del Titano si è trasformato in un rendez-vous di tutti i personaggi più noti del rallyismo italiano. A parte i componenti della sottocommissione rally, cui la CSAI aveva affidato il compito di riannodare le fila dei buoni rapporti con i colleghi di San Marino dopo il malinteso (lo dice Rogano...) per il G.P. F. 1 mondiale negato in sede CSI, c'erano un po' tutti: tecnici, appassionati e piloti « in ferie ».

I cerca-casa

Da Barbasio, neo-accasato Fiat (ma che sfoggiava ancora

gnificava che non aveva più voglia, il ricco giovanotto, di dilettarsi da navigatore, ma di divertirsi lui.

Cavallari avvilito, dunque, con le incertezze anche di quel che capiterà in casa Jolly, presa in mezzo tra manie di grandezza (anche di Nazionale CSAI) e realtà di organizzazioni troppo macroscopiche per permettere una capillarità valida. Un Cavallari non per questo meno appassionato di prima. Ne sa qualcosa la fedelissima consorte che, invano l'ha atteso fino al mattino nel Salone del Grand Hotel sanmarinese, trasformato tra l'altro in una specie di Hotel Gallia, quello del «mercato» calcistico belle époque.

Il buon Arnaldo, giubbotto blu (solo... tale per ora e con il distintivo Jolly), peregrina-

nerazione dei piloti che fecero storia nei rallies con le «Mini» vincenti di Montecarlo, si sostituisce ora quella dei più validi esponenti del rallyismo veloce. Quello che ha iniziato — per fare un esempio — con Elford e Larrousse a proiettarsi nelle corse velocità e continua adesso con i nostri Munari, il neo europeo Pinto ecc.

Le Case non cercano così più i Lampinen, i Kallstrom, tanto per fare dei nomi simbolo, quando vengono a disporre di un mezzo più velocistico e competitivo e più potente, dalle Alpine alle Porsche Carrera, dalle BMW alle Lancia Stratos. Cercano, come sta facendo la Lancia, un Andruet, o un Waldegaard dalla Porsche; si disputano i Darniche, i Therier, tut-

ti neo-specialisti di un rallysmo più impegnato.

Quel rallysmo che, in Italia, appunto, la corsa sanmarinese doveva tenere a battesimo, con l'ammissione dei prototipi e con la scelta dell'autodromo di Misano. Che però ha ancora suscitato le negative reazioni dei meno provveduti, pur con la facile argomentazione dell'essere la prova stabilita per il primo atto, quando le macchine non possono rischiare di giocarsi i motori, anche se solo per una cinquina di giri su un anello stradale.

Queste reazioni sono arrivate persino a ridurre l'inevitabilità dei confronti (che nelle notti delle prove speciali rimangono nascosti nel buio delle partenze differite e nei responsi dei cronometri), con la abolizione dei gruppi di 15-20 macchine impegnate insieme. Così hanno ottenuto di far bagarre tre a tre, con scaglionamenti dei tris a dieci secondi l'uno dall'altro. Uno svilimento di questo tipo di prova speciale cui in futuro il nuovo rallysmo non potrà sfuggire, ma che comunque, con certe traiettorie constatate, ha fatto un po' da esemplarità per un giudizio realistico sulla validità di guida agonistica del centinaio di ragazzi impegnati.

STRATOS al SOL

Uno dei critici più severi in tribuna di questo condizionamento, appariva peraltro Sandro Munari, che era scomparso dalla lista dei partenti nel rally sanmarinese, dopo che i dirigenti Lancia, vista l'impossibilità di farlo preparare a dovere per questa gara, avevano preferito farlo tornare in Corsica per il Tour privato della Stratos. Munari e Mannucci in borghese e semplici spettatori, anche se non tanto sereni.

Perché? La messa a punto Stratos vi lascia forse perplessi? E' stata spontanea la domanda: «Non perplessi. E' un cammino che ci si aspettava non potesse essere rapido. Nemmeno io pensavo che in Corsica avrei finito la gara. Però mi attendevo di durare qualche chilometro in più. Ma prima una pietra nel carburatore, poi quel puntone che si è piegato subito hanno tolto ogni illusione. La macchina c'è ma ha bisogno di messa a punto. Dimmi piuttosto che temo ne abbiamo ancora per qualche mese... Io non penso che prima di metà '73 si potrà aspirare a risultati adeguati con la Stratos. Mah, per ora, a cominciare da Montecarlo, dovremo al principio fidare ancora sulle HF...».

«A proposito di Montecarlo — interloquisce Mannucci — è un bell'affare quest'anno. Sono cambiate tante prove. Ci si prepara un bel dicembre di rilevamento radar e allenamento...». Stupisce Munari. Non sapeva di queste novità di percorso: «Per fortuna ci riposiamo adesso qualche giorno. No, non andiamo più alle Cevennes. Però, sempre con la Stratos è giusto fare quel test in Spagna nel rally Costa del Sol. E' un

rally veloce. E noi abbiamo bisogno di fare chilometri. La macchina si mette a punto solo così. Macinando chilometri. Hai voglia con i computer. I computer avevano detto che quei puntoni alleggeriti non avrebbero avuto guai in Corsica e invece...».

Lo ascolta annuendo Daniele Audetto. Anche lui è rimasto in Corsica per il Tour «privato» Stratos. «E' andata bene, però. Abbiamo sì rotto ancora un braccetto stavolta. Ma nelle tre prove speciali di paragone effettuate, Sandro è andato ben vicino ai tempi

le gare. Adesso forse si è capito che la caratteristica del motore centrale rende troppo necessaria una guida precisa per essere forse ben adatta al tipo di guida dei rallies. Adesso si è avuta la conferma che il cambio attuale della Dino non è adatto per la gara. Così come sarà necessario all'ing. Dallara, consulente dell'operazione Stratos, trovare una via d'uscita al problema del camberaggio. La macchina va troppo presto fuori assetto e poi diventa inguidabile.

Anche per questo — radio

E' finita anche troppo presto (alla prima prova speciale) l'incertezza di un massacrante rally del Titano, condizionato anche dal tifo per l'idolo romagnolo



E fu subito BISULLI...

Nella sua Romagna, Bisulli non si è fatto scappare l'occasione di cogliere un successo che contribuirà ulteriormente ad accrescere la sua già grandissima fama locale. In questa immagine scattata nelle prime ore del mattino si vede la sua 124 spider con ancora il davanti intatto. Poco più avanti, un urto contro un masso ne cambierà nettamente i connotati senza tuttavia danneggiargli la posizione di leader

delle Alpine. Una quindicina di secondi in più. Ma queste prove, si sa, per quanto tirate, non vedono mai l'impegno della gara. Certo c'è da lavorare. Per questo non andiamo alle Cevennes. Ma se non si corre, poco si vede.»

Non si può dare torto al d.s. Lancia (a proposito: lo sapete che doveva essere lui il sostituto di Schetty alla Ferrari, per quel posto andato al «dueruoista» Rosani, ma padron Gobbato ha detto no, mentre Cesarino Fiorio si disperava?).

Non si può dare torto ad Audetto; basta pensare a quanto non son serviti troppo i mesi passati nei tests di Chivasso. I limiti di tenuta sono saltati fuori nelle prime uscite sulle strade vere del-

(fante) rally informa — è rimasta indecisa la trattativa Andruet. Se la STRATOS fosse apparsa più a punto, tanto da dargliene appunto una per le Cevennes, ch'è a lui interessa ancora il campionato di Francia, sarebbe stato affare già fatto. Poi è rinvenuta l'Alpine. E la situazione è rimasta indecisa. Buon per Ballestrieri che, riproposto il programma anche nazionale HF, il suo reingaggio l'ha avuto. E anche in tempo utile! Che se non qualcuno avrebbe potuto pure ripensarci, abituati come siamo in Italia a dimenticare un successo (come Sanremo) per una «picchiata» (in una delle tante... trappole sanmarinesi del vincitore quasi padrone di casa Bisulli).

Marcello Sabbatini

S. MARINO - Giulio Bisulli è un po' il Santo protettore dell'automobilismo romagnolo, un S. Cristoforo repubblicano che regna su tutta quella massa di appassionati (alle appassionate ci pensa invece con consumato mestiere «Attila» Zanuccoli) che gravitano attorno alle numerosissime officine di Cesena, di Forlì, di Rimini e di S. Marino. E' l'idolo di casa, l'esempio da imitare, l'appuntamento da vedersi ad ogni costo, l'alter ego motoristico alla Juventus. Ed è logico quindi che tutti da queste parti ci tenessero tanto ad un suo successo, anche gli stessi organizzatori di S. Marino, preoccupati semmai di non farlo vedere troppo anche se questo traspariva da ogni discorso. Ci tenevano tanto, ma di certo non così presto. Già perché il Rally di S. Marino si è concluso quasi subito, praticamente dopo la prima prova speciale, su terra, in programma. Le forze in campo, anche se non numerose, garantivano un indiscutibile interesse,

molto del quale concentrato attorno a tre personaggi: il suddetto Bisulli, l'altro romagnolo «famoso», Paganelli, presente addirittura alla guida del nuovo mostro Fiat col motore 1800 da 170 e passa cavalli, ansiosi di trasmettersi a terra, e Ballestrieri, recente vincitore del Sanremo e ben deciso a non sfigurare dopo la recente sospirata conferma all'interno della rinnovata squadra Lancia.

Tre personaggi che bastano da soli a fare grande un rally, si diceva negli ultimi giorni da queste parti anche se non si riusciva a mascherare la delusione per la mancata presenza (per cause di forza maggiore perché se non la Lancia non avrebbe tradito i romagnoli) di Munari e della Stratos. Tre personaggi al centro di un colossale sforzo economico e soprattutto organizzativo per i

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 34

CONTINUAZ. DA PAGINA 33

giovani «padrini» di questo rally che hanno saputo imbastire una gara esemplare impreziosita per di più dal felice inserimento, in prima nazionale, della prova di velocità sull'autodromo di Misano.

Ma il diavolo ci ha messo lo zampino e il duello a tre si è troppo presto ridotto a monologo per la sparizione quasi immediata del prototipo Fiat (già l'inserimento dei prototipi, un'altra delle novità di questa corsa) costretto alla resa dalla rottura del cambio, e per l'uscita di strada di Ballestrieri, uscita ripetuta poco tempo dopo con danni maggiormente rilevanti, che ne ha pregiudicato totalmente le possibilità per un successo finale.

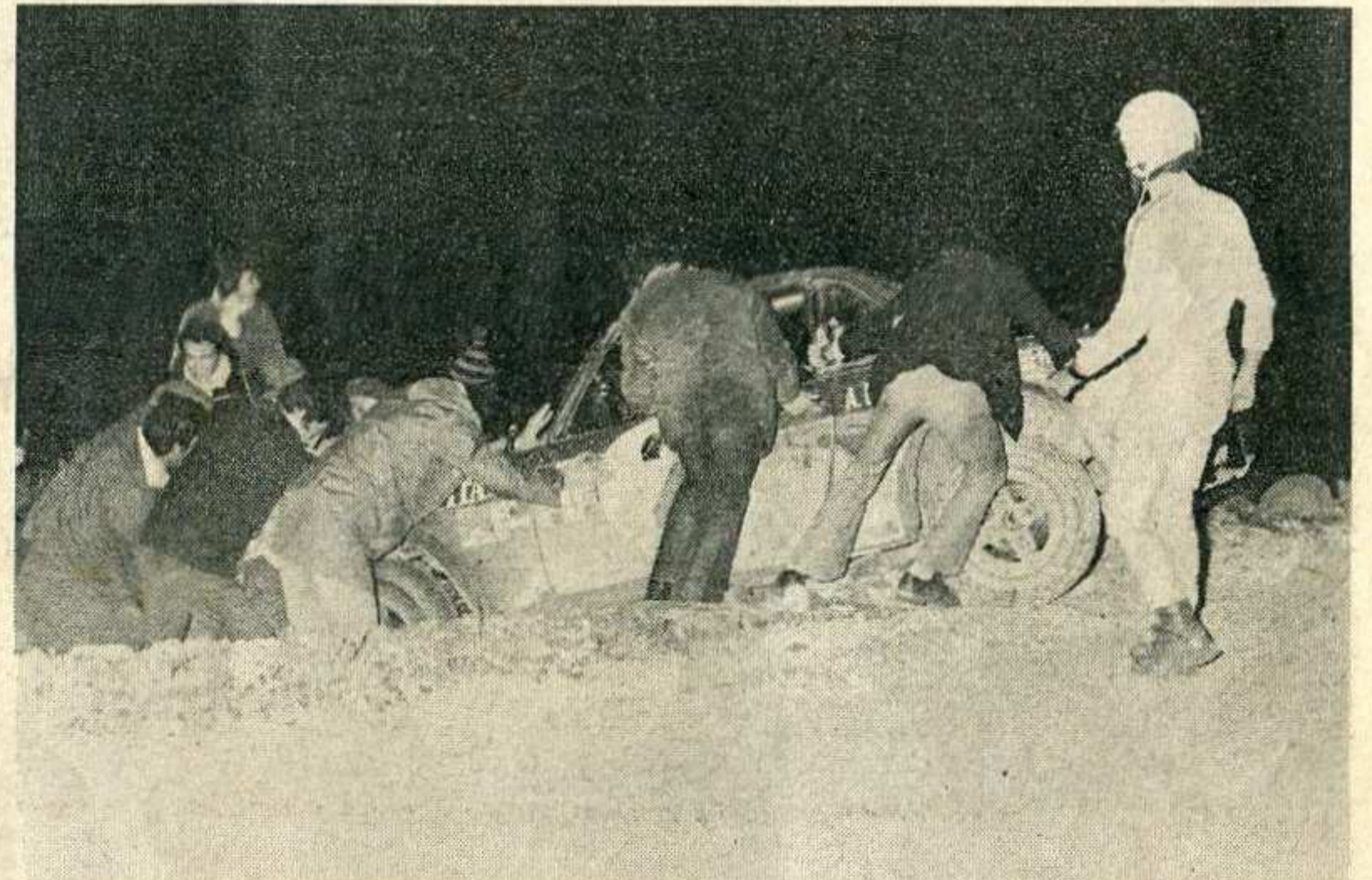
Ballestrieri al termine ci spiegherà che la sua relativamente scarsa conoscenza del percorso era esclusivamente dovuta alla fittissima nebbia che ha stazionato di continuo lungo il percorso di gara per tutta la settimana antecedente la corsa. Ma questo non è estremamente importante, le uscite di strada nei rallies sono sempre all'ordine del giorno, il peccato è semmai (e parliamo egoisticamente guardando adesso ai soli fini dell'interesse della manifestazione) che queste disavventure siano venute subito, to-



Con questa scivolata fuori strada di Ballestrieri le speranze della Lancia di assicurarsi il Rally di S. Marino sono andate quasi completamente in fumo... Il ritiro avverrà poco più avanti in analoghe condizioni

3. RALLY DI SAN MARINO - Ultima prova valida per il Campionato italiano rallies - S. Marino, 11-12 novembre 1972

1. Bisulli-Zanucchi (Fiat 124 S) 1155;
2. Carello-Oberti (Lancia HF 1600) 1823;
3. Sansone-Lugaresi (HF 1600) 1830;
4. Ormezzano-Falletti (Fiat 128 C) 2139;
5. Tecilla-Quaranta (Fiat 128 C) 2178;
6. Carello-Andreoli (Fiat 125S gr. 2) 2492;
7. Merluzzi-De Carli (Opel Asc.) 2570;
8. Vanni-Sama (Fiat 128) 2655;
9. Reggini-Zafferani (Alfa GT) 2687,8;
10. Bartoletti-Bartoletti (Fiat 124) 2726;
11. Cardelli-Mandolesi (Porsche 911 T) 2880,4;
12. Toriani-Rossi (125 S) 2922;
13. Zannoni-Tonelli (Fiat 128) 3053;
14. Garin-Cheneviev (HF 1600) 3070,4;
15. Giraudo-Bartolini (125 S) 3280,6;
16. Parma-Bollini (Simca R2 G5) 3290;
17. Pantaleoni-Acorsi (Fiat 128 C) 3301;
18. Giovacchini-Taffari (HF 1600) 3375;
19. Monaco-Tinacci (Fiat 125 S) 3443,4;
20. Ligobbi-Di Penta (HF 1600) 3579;
20. Bruno-Bugolotti (HF 1600) 3579;
22. Cesari-Pizzera (Fiat 128) 3721;
23. Reani-Mozzana (Fiat 125) 3856,6;
24. Nardo-Restelli (HF) 3862;
25. Fabbri-Fabbri (Fiat 128) 3884;
26. Casadel-Rocchi (HF) 4277;
27. Mancini-Martelli (Fiat 128) 4306,6;
28. Mucelli-Berardi (Fiat 128) 4411,6;
29. Walter-Cecchetti (Fiat 127) 4645,8;
30. Marzi-Cerni (Fiat 128) 4898;
31. Ghini-Ghini (R 8) 5635,4;
32. Romito-Olivieri (Opel Kadett) 6617;
33. Allegra-Rigona (Fiat 128) 6979,4;
34. Merlin-Maestri (Mini Cooper) 7365,2;
35. Flocchi-Pozzuoli (Fiat 128) 7385,2;
36. Dalmo-Dalmo (Ford Escort) 9312,4.



Il generoso intervento degli immancabili spettatori se da un lato ha permesso ai lancisti di riprendere la corsa, ha solo rimandato il ritiro

7 secondi sofferti di un 2° (CARELLO)

gliendo troppo presto mordente alla corsa tantopiù che anche le altre pedine che potevano autoritariamente tentare un dialogo con l'equipaggio romagnolo passato subito in testa, hanno dovuto lamentare a loro volta il ritiro sempre nelle primissime fasi della gara.

E' il caso di Pregliasco che libero da impegni (in questi giorni) di Autocross, ha ottenuto dalla Lancia una vettura «ovviamente privata» che poteva permettersi di ben figurare. Ma a lui e a Garzoglio con cui faceva coppia è toccata la stessa sorte di Ballestrieri, solo duecento metri più avanti. Ed è il caso pure dell'armata Alpine capitanata da Paleari che poteva ottenere qualcosa ma che s'è frantumata anch'essa lungo la prima «maledettissima» prova con Paleari fuori strada e Ricci fermo col motore fuso, mentre Tony (tenta e ritenta prima o poi dovrà pur farcela a finire un rally) ha durato un poco di più prima di rompere un fusello ed andare a fare compagnia ai colleghi di marca.

Gli altri non potevano proprio disturbare «Bullit» Bisulli che

passava tra centinaia di mani plaudenti lungo ogni speciale, ogni paese attraversato. Non poteva farcela neppure Tacchini che pure è uno che va molto forte, comunque fermo pure lui tra i primissimi. E non potevano nemmeno farcela gli altri due ufficiali, Tecilla-Quaranta ed i «novellini» di casa Fiat, Ormezzano-Falletti.

Ed è stato un vero peccato perché quello di S. Marino era proprio un rally da battaglia, una di quelle corse che possono veramente favorire una selezione e dar vita ad una vera lotta per la supremazia e la prova la si è avuta nel G. 1, non decimato, almeno all'inizio, dai ritiri.

Tra le «auto che non fanno rumore» la battaglia si è sviluppata subito, sin da Misano, ed è stata la cosa migliore di tutta la gara.

Ormezzano, Svizzero, Tecilla, Merluzzi, Brai, Monaco non si sono mai risparmiati ed è estremamente lusinghiero per il neo-ufficiale Ormezzano, averla spuntata con tanta autorità.

Ma c'è stata lotta accessissima

anche per il secondo posto tra Fausto Carello, finalmente in giornata buona, e Leo Sansone combattivo più che mai.

Ce l'ha fatto il primo anche se di soli sette secondi ma la sua gioia si è perlomeno raddoppiata appena saputo del successo personale di Carello Junior, che con la sua guida prettamente svedese (a vederlo viene subito alla mente Lindberg) si è assicurato un

sesto posto. Per essere la sua quarta esperienza rallistica è già un risultato quanto mai esplicito. Ottima anche la corsa di Vanni, un pilota in possesso di indubbie doti velocistiche anche se forse accompagnate da troppa grinta non sempre produttiva in gare così irte di tranelli come sono gli sconnessi percorsi in cui si pratica da noi questa specialità.

Ottimi poi, come sempre, i due sanmarinesi - Reggini - Zafferani strenui portacolori dell'Alfa Romeo, e gli anconetani Bartoletti-Bartoletti. Con loro si chiude la lista dei protagonisti, di quelli cioè che si sono maggiormente avvicinati nelle prime piazze. Degni di nota sono comunque anche Cardelli-Mandolesi, Toriani-Rossi, Zannoni-Tonelli (ma l'Albarth era tutta un'altra cosa, vero?), Garin-Cheneviev e Giraudo-Bartolini.

La nostra delusione maggiore è stata comunque quella di non aver visto in azione il prototipo Fiat che tanto ha impressionato in Portogallo. La macchina adesso è veramente molto bella e decisamente aggressiva, il suo motore però, anche se era lo stesso del TAP, non ha impressionato come in quella occasione apparendoci tra l'altro piuttosto giù quanto a messa a punto. Giù come il morale di Paganelli che per la sua rentrée in terra di Romagna sperava sicuramente in qualcosa di più.

C. C.

ANDERSSON straniero FIAT?

S. MARINO - La caccia allo straniero procede a tutto spiano sia in casa Lancia che in Casa Fiat. I nomi che si fanno sono quelli di Andruet, Ragnotti e Waldegaard per la Lancia (con un particolare interesse per il primo), ma Waldegaard interessa molto anche alla Fiat nonostante sembri oramai certa l'assunzione di ANDERSSON, lasciato libero dall'Alpine, che sostituirebbe Lindberg tutto preso dai suoi impegni di lavoro a tempo pieno con la Pirelli.

A proposito di Lampinen sembra invece certo che non lascerà la Lancia perché la stessa sarebbe intenzionata a servirsene perlomeno nelle prime quattro gare del prossimo mondiale marche.

Riguardo poi a KALLSTROM si parla sempre più insistentemente di un suo passaggio alla BMW che si presenterà nella prossima stagione con un nuovo parco macchine ulteriormente agguerrito.

V8eBlogScans

850 KM. «NOIA»

S. MARINO - Un pomeriggio ventoso arrivato come la manna dal cielo ha liberato dall'incubo della nebbia che ha accompagnato per tutta la settimana precedente la partenza, disturbando notevolmente le ricognizioni del percorso tutti i 96 partenti dei 105 iscritti alla terza edizione del Rally di San Marino.

La prima delle due tappe in cui si divideva il rally prevedeva un'unica prova speciale, quella sul circuito Santa Monica di Misano.

Una gara veramente divertente con tutte quelle vetture in pista con caratteristiche tanto dissimili (vetture di gruppi e classi di cilindrata completamente diverse) anche se da molte parti non è stata graditissima la decisione di far partire le vetture a gruppi di tre alla volta distanziati l'uno dall'altro di circa dieci secondi per un totale di dodici vetture in pista.

Tutta da seguire in particolare la prima terzina composta da Bisulli (Fiat) alla corda, Ballestrieri (Lancia) al centro e Paganelli (Fiat prototipo) all'esterno.

Il miglior spunto delle due Fiat (che montavano al ponte l'8/43 col cambio Colotti mentre la Lancia aveva optato per l'8/41 leggermente più lungo) viene subito reso vano dall'attacco di Ballestrieri che prende agevolmente il comando mentre la bomba «1800» di

Rombolotti-Laera (HF 1600) per noie ai freni, Gianmarini-Francesconi (Gordini R12) per disturbi di somaco di quest'ultimo, Ambrogetti-Torriani (per rottura sterzo) e Faneco-Di Nasso (125 S).

Bisulli spinge a fondo e si assicura la successiva prova di Monte Licciano (l'unica dal fondo piuttosto ostico) precedendo un Pregliasco in gran forma e Ballestrieri. Tacchini è il migliore del G. 3 ma lamenta già noie al cambio ed ai freni, mentre nel G. 1 il più deciso sembra Brai. In questa prova inizia il calvario di Merluzzi-De Carli che rompono un ammortizzatore anteriore ed in queste precarie condizioni continuano sino al traguardo. Si ritirano invece Salvatori-Marinoni (noie al cambio), Scudieri-Verdegiglio e Mondo-Moscati. In precedenza si erano già fermati Corino-Rigo (rottura motore) e Tabanelli-Buldrini (uscita di strada).

Ballestrieri si scatena nella prova di Borgo Pace mentre in bella evidenza anche Ormezzano-Falsetti (al loro debutto nell'equipe Fiat) e Svizzero-Gusso.

La decimazione si fa sempre più forte ed a farne le spese sono ora Balestra-Carminati, Ponte-Zanetta, Muratori-Matteoni, i forti Illicher-Cobbe che escono di strada e soprattutto Tacchini-Mariani cui si sono bloccati i freni.

Non si ha nemmeno il tempo di commentare l'uscita dalla classifica di questo equipaggio di sicuri protago-



Fiat Lux finalmente in casa Carello. Al brillante secondo posto di Fausto (nelle foto) occorre aggiungere il sesto del fratellino Tony

entrambi è praticamente impossibile evitare l'uscita di strada con l'aggiunta, per Ballestrieri, del tamponamento della 128 Coupé di Ormezzano

In questo controllo si fermano anche Brai-Rudi per la rottura del differenziale, imitati, ma per guasti diversi, da Nestore-Ginotti (rottura scatola guida), Cavallucci-Sargenti, Contaldi-Benato e Vianello-Forte.

L'uscita di strada di «Effe-Ci» to-

zione viene effettuata in tutta fretta mentre viene redatta una classifica provvisoria che vede l'equipaggio romagnolo al comando con un grande vantaggio su Carello-Oberti, Sansone-Lugaresi, Giulianelli-Volpinari, Ormezzano-Falsetti e Svizzero-Gusso.

Mentre i concorrenti sono impegnati nel cosiddetto «giro piccolo», in cui dovranno effettuare una sola prova per poi ripassare da S. Marino,

Purtroppo sparisce ancora una volta Perazio (ma accidenti «Speedy» perché non provi a farti benedire?) che proprio quando stava già assaporando il sapore di un buon quindicesimo posto finale ha dovuto abbandonare con il differenziale distrutto.

Ci si avvia quindi a finire tutti presi dalla lotta per la seconda piazza tra Carello Senior («Principe» per gli amici) e Sansone che ce la sta mettendo proprio tutta per sopravanzarlo. Purtroppo per lui i cronometristi non sono d'accordo sul tempo da assegnargli nella penultima prova in programma e gli affibbiano un secco minuto in più che lo sconfigge due volte (un «regalo» che sembra ormai diventato tradizione, a suo dire, nei rallies sanmarinesi).

Questa lotta serrata non impedisce però di notare la bella rimonta di Merluzzi-de Carli che ammortizzatore o no, non si rassegnano a finire in fondo alla classifica e si rendono quindi protagonisti di un veemente quanto «scomposto» finale che frutta comunque il settimo posto. E si potrebbe dire che è finita se non ci fossero gli immancabili ritiri o guasti proprio in «zona Cesarini» a fermare Vistarini (fratello della più famosa Enrica), che proprio ai piedi di San Martino rompe il servosterzo della sua Citroën e Monaco-Tinacci costretti a retrocedere per la rottura del differenziale nell'ultima speciale.

cav.

Dai «numeri» a MISANO alla conferma ORMEZZANO

Le prove speciali



Ballestrieri, lepre al S. Monica, ha staccato così le rivali Fiat



Bisulli e Paganelli hanno corso così, superandosi a vicenda

Paganelli non vuol saperne di prendere più di 7400 giri in quinta, perdendo quindi vistosamente terreno in tutti gli allunghi persino nei confronti del 1600 di Bisulli.

Ballestrieri, Bisulli e Paganelli si classificano nell'ordine ma dovevano ancora scendere in pista le temute Alpine Renault... Queste ultime infatti non tradiscono l'attesa e fanno segnare ottimi tempi con Paleari (fresco campione italiano della Gran turismo proprio con l'Alpine) e proprio nell'ultima prova disputata a Misano che può lamentare anche un malaugurato testa-coda iniziale, Ricci e «Tony».

Nel G. 1 si mette in particolare evidenza Merluzzi che con la sua Ascona ottiene il miglior tempo precedendo Brai (Opel Kadett) e Svizzero (Fiat 125 S).

La prova in pista è comunque fatale a Ravaioli (HF 1600) che fonde

Dopo l'exploit «pistaiolo» il rally torna nei binari abituali con la prima prova su terra, quella di Ville S. Gemmano, che viene affrontata subito dopo la partenza della seconda tappa. E' questa la prova decisiva di tutto il rally perchè Paganelli-Russo, pur ottenendo il miglior tempo, escono di gara causa la rottura del cambio, Ballestrieri-Bernacchini escono di strada e perdono circa cinque minuti (cui devono venire sommati altri 4 ritardati al successivo C.O.) per riuscire a tornare sul percorso di gara, Paleari-Baj si ritirano anch'essi per uscita (rovinosa) di strada mentre Ricci-Battistini si ritirano con il motore fuso. Oltre ai suddetti spariscono dalla scena anche

nisti, che nella seguente ed incalzante prova di Casteldelci, vinta anche questa da Ballestrieri, scompare un ennesimo primattore: si tratta di «Tony» con l'ultima Alpine competitiva perchè quella di «Effe-Ci» fin dall'inizio aveva il motore che borbottava

Sia Ballestrieri, prima, che Pregliasco, subito dopo, picchiano violentemente con le protezioni del motore contro tutta una serie di dossetti e restano con il filo dell'acceleratore completamente tirato al massimo. Per

glie l'ultima speranza di piazzamento all'Alpine mentre Bisulli-Zanucoli ottengono il miglior tempo nella prova di S. Leo davanti ai compagni-romagnoli Sansone-Lugaresi e Giulianelli-Volpinari.

Al controllo orario di S. Marino, Bisulli fa drizzare i capelli al suo «brontolone» ma simpatico d.s. Maruffi, presentandosi con tutto il muso della macchina distrutto per un urto contro un masso sporgente proprio nel mezzo di un tornante. La ripara-

occorre registrare la «jella» di Cesari-Pizzera costretti a perdere con la loro 128 Coupé quasi trenta minuti ad un C.O. dopo aver percorso circa 50 chilometri su di un cerchio.

La prova di Carpegna è comunque vinta da Bisulli seguito da Sansone e dal sorprendente Monaco che con Tinacci sarà protagonista di una corsa stupenda anche se non assistita fino in fondo dalla buona sorte.

Il ritiro di Giulianelli (guarnizione della testa) restringe ulteriormente la lotta nelle prime piazze dove si battono da leoni Carello e Sansone, per la seconda, e Ormezzano, Svizzero e Tecilla per la supremazia nel G. 1.

A questo punto la corsa rischia di trascinarsi stancamente senonché a ravvivarla ci pensano Carello-Andreoli che si inseriscono di prepotenza tra i primissimi con una guida veramente da manuale.

Il loro inserimento viene però compensato dalla sparizione di Svizzero che rompe il filo dell'acceleratore nella prima prova di giorno, quella ripetuta di San Gemmano, la stessa dove accusa noie, con conseguente ritiro, anche il 128 Coupé di Salvatori-Bottai cui ha ceduto la pompa della benzina facendo continuare la serie nera di questo 1972 per il bravo e barbutto pilota.

Le posizioni di primissimo rincalzo sono soggette a continue modifiche, alcuni nomi però si fanno insistentemente notare: sono quelli di Reggini-Zafferani, Bartoletti-Bartoletti e Vanni-Sama.



Debutto decisamente positivo, quello di Ormezzano e Falsetti nella squadra Fiat. Il successo nel gruppo 1 conferma le loro qualità

PROVA DI VELOCITA' «AUTODROMO S. MONICA» - 5 giri, km. 16,700
Ballestrieri (HF 1600) 8'52"; Paleari (Alpine R.) 8'53"; Ricci (Alpine R.) 8'55"; Paganelli (124 Spider prot.) 8'58"; Bisulli (124 Sp.) 8'58"; «Tony» (Alpine R.) 9'01"; Pregliasco (HF 1600) 9'02"; «Effe-Ci» (Alpine R.) 9'19"; Carella (HF 1600) 9'26"; Ravaioli (HF 1600) 9'33".

Prova speciale A

Villa di Gemmano - San Giovanni
Km. 18,20 - Tempo 22'
Paganelli-Russo (Fiat 124 S.) 21'49"; Bisulli-Zanucoli (Fiat 124 S.) 22'01"; «Tony» - Morosini (Alpine 1600) 22'24"; Pregliasco-Garzoglio (HF 1600) 22'48"; Tacchini-Mariani (HF 1600) 22'54".

Prova speciale B

Monte Licciano - Villagrande
Km. 15,00 - Tempo 18'
Bisulli-Zanucoli 18'53"; Pregliasco-Garzoglio 18'58"; Ballestrieri-Bernacchini 19'15"; «Tony» - Morosini 19'16"; Tacchini-Mariani 19'51".

Prova speciale C

BorgoPace - San Gianni
Km. 20,00 - Tempo 9'
Ballestrieri-Bernacchini 11'15"; Bisulli-Zanucoli 11'32"; «Tony» - Morosini 11'32"; Pregliasco - Garzoglio 11'39"; Sansone-Lugaresi (HF 1600) 11'58".

Prova speciale D

Casteldelci - Capanna
Km. 5,00 - Tempo 6'
Ballestrieri-Bernacchini 8'21"; Bisulli-Zanucoli 8'28"; Pregliasco-Garzoglio 8'48"; Sansone-Lugaresi 8'54"; Carello-Oberti (HF 1600) 8'59".

Prova speciale E

Agenzia di San Leo - P.go Casaltino
Km. 9,10 - Tempo 11'
Bisulli-Zanucoli 12'56"; Sansone-Lugaresi 12'58"; Giulianelli-Volpinari (HF 1600) 13'10"; Cesari-Pizzera (128 C) 13'16"; Carello-Andreoli (125 S) 13'27".

Prova speciale F

Carpegna - Monte Carpegna
Km. 3,75 - Tempo 4'30"
Carello-Andreoli 6'28"; Bisulli-Zanucoli 6'29"; Cesari-Pizzera 6'33"; Piscicelli-Parisi (HF 1600) 6'40"; Perazio-Bottini (124 S) 6'49".

Prova speciale G

Rocca Pratizi - Sant'Agata
Km. 4,55 - Tempo 5'30"
Bisulli-Zanucoli 9'05"; Sansone-Lugaresi 8'10"; Monaco-Tinacci 8'16"; Cesari-Pizzera 8'19"; Svizzero-Gusso 8'21".

Prova speciale A1

Bisulli-Zanucoli 21'27"; Perazio-Bottini 22'23"; Carello-Oberti 22'36"; Tecilla-Quaranta (128 C) 22'39"; Sansone-Lugaresi 22'39".

Prova speciale B1

Bisulli-Zanucoli 18'55"; Sansone-Lugaresi 19'38"; Cesari-Pizzera 20'01"; Carello-Oberti 20'09"; Carello-Andreoli 20'10".

Prova speciale D1

Carello-Oberti 8'41"; Sansone-Lugaresi 8'42"; Bisulli-Zanucoli 8'54"; Cesari-Pizzera 8'58"; Tecilla-Quaranta 9'09".

Prova speciale E1

Sansone-Lugaresi 12'48"; Cesari-Pizzera 12'50"; Bisulli-Zanucoli 12'58"; Tecilla-Quaranta 13'24"; Carello-Oberti 13'24".

GIRO DEL BELGIO (quasi) in famiglia

Il percorso stradale decide per l'Escort di Staepelaere

BRUXELLES - Il ventiquattresimo Giro del Belgio-Texaco, vinto da Staepelaere-Vaillant su Escort è stata l'ultima prova del campionato europeo rallyes piloti. Due motivi spiegano perché, alla conclusione, un così esiguo numero dei conduttori che avevano disputato le altre prove del campionato, si è presentato al via. Per prima cosa, la data della competizione belga era troppo vicina a quella del Giro di Corsica ed era quindi difficile per i piloti effettuare le ricognizioni necessarie e per i meccanici svolgere la revisione delle parti meccaniche. In secondo luogo, nessun pilota aveva più niente da guadagnare, con la partecipazione alla gara belga, dal momento che Raffaele Pinto e Gino Macaluso avevano già conquistato il titolo assai prima della sua effettuazione.

Il percorso era di circa km 1800 di strada, con percorsi liberi e altri imposti, sedici settori a cronometro, otto gare in salita, quattro prove su circuito, cioè due a Zolder, una all'inizio, l'altra prima dell'arrivo, e quelle di Mettet e di Nivelles.

Delle 95 vetture iscritte, 80 prendevano il via e le principali defezioni erano quelle delle due Fiat spider 124 di Pinto e della Tominz. Pioveva, le strade erano scivolose e la pista del circuito di Zolder, ove si è svolta la prima prova speciale, lo era per lo meno altrettanto.

La Porsche 911 S di Brailard-Clemens dominava su tutte le altre, assicurandosi così un vantaggio di oltre mezzo minuto. Diventava dunque la vettura da battere, ma in breve era costretta al ritiro. Da quel momento la lotta si restringeva fra la Escort 1800 RS dell'ex campione belga Staepelaere e le BMW 2002 TI gruppo 2 del belga

GIRO DEL BELGIO - Rallye valevole per il Campionato internazionale piloti - 10-12 novembre 1972

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Staepelaere-Vaillant (Escort) 567 punti; 2. Hainbach-Biebinger (BMW) 745,5; 3. Adriaenssens-Daemers (BMW) 1034; 4. Haxhe-Tricot (Daf 55) 1356,4; 5. Didi-Lopes (Fiat spider 124) 1356,7; 6. Gustavson-De Clerck (BMW) 1736; 7. Toubeau-De Rosee (Alpine) 1817,7; 8. Tuerlinx-De Jonghe (Opel) 1992,7; 9. Van Huffel-Moortgat (Porsche) 2502,8; 10. Souveau-Destat (Datsun SSS) 2807,6.

Adriaenssens e del tedesco Hainbach. Nelle prove speciali questi si dividevano i successi, ma alla conclusione è stato il percorso stradale a decidere delle sorti della gara, percorso su cui Staepelaere era appunto il meno penalizzato.

Ha così vinto una gara difficile dal principio alla fine, ove i concorrenti hanno trovato un percorso ben delineato e che presentava un grande equilibrio però molto selettivo. A metà gara ad Adriaenssens si è rotto un supporto, la cui riparazione gli è costata sette minuti. In seguito ha effettuato un «forcing» in tutte le restanti prove ed è riuscito, secondo per secondo, a limitare il danno e perfino a risalire al terzo posto. In seconda posizione c'erano i tedeschi Hainbach-Biebinger, un equipaggio sorprendente, veloce e sicuro, che non solo ha vinto molte prove in salita e speciali, ma che, inoltre, è stato il più rapido sui circuiti di Mettet e di Zolder. Non meno straordinaria la DAF 55 di Hahe-Tricot che è riuscita a piazzarsi al quarto posto.

Nel gruppo 4 è stata la Fiat Spider 124 a imporsi sulle Alpine A 110. Did-Lopes, che la pilotavano, si sono difesi molto bene, soprattutto nelle prove speciali ove hanno sempre figurato in buona posizione. Invece sul percorso stradale sono incappati in qual-

che minuto di penalizzazione.

L'Escort di Staepelaere era iscritta nel gruppo 5 delle sport e la BMW 2002 TI di Hainbach nel gruppo 2 turismo speciale. Nel gruppo 4 ha ovviamente avuto la meglio lo spider Fiat 124 di Didi, mentre il gruppo 3 GT di serie vedeva la vittoria della Porsche 911 S di van Huffel, e il gruppo 1 turismo di serie quella di Tuerlinx, su Opel Ascona.

E' un peccato che un maggior numero di piloti non abbia partecipato al Giro del Belgio perché proprio sul piano della competizione i conduttori avrebbero disputato una prova che li avrebbe costretti a lottare seriamente.

Non è mancato qualche problema organizzativo, ma per la venticinquesima edizione, nel 1973, tutto sarà risolto e il Giro del Belgio potrà reggere al paragone con qualsiasi altra prova di campionato europeo.

André Royez

Anche MENZEL nella squadra BMW 1973

MONACO DI BAVIERA - La squadra BMW 1973, per le gare dell'euroturismo marce, è fatta. Jochen Neerpasch ha scelto i piloti che saranno alla guida delle 3,0 CSL nelle 12 gare di durata, con cambio di conduttore, che formano la base della competizione europea.

Essi sono: Chris Amon, pilota di F. 1, Toine Hezemans, campione d'Europa turismo, Dieter Quaster, campione d'Europa turismo 1968-1969 e il giovane Hans Stuck jr. campione tedesco di velocità. Per le corse sport del campionato tedesco il pilota prescelto è Harald Menzel, il quale farà anche parte del team maggiore con qualche possibilità di inserimento.

16. PROVA DI GIVES
1. Adriaenssens (BMW) 5'23"7; 2. Toubeau (Alpine) 5'27"1; 3. Hainbach (BMW) 5'34"0.
17. PROVA DI OMBRET
1. Hainbach (BMW) 3'58"9; 2. Staepelaere (Escort) 4'09"6; 3. Adriaenssens (BMW) 4'10"8.
18. PROVA SPECIALE DI REMICOURT
1. Staepelaere (Escort) 6'23"1; 2. Praillet (Alpine) 6'25"6; 3. Adriaenssens (BMW) 6'29"4.
19. PROVA DI OUGRÉE
1. Adriaenssens (BMW) 1'36"8; 2. Hainbach (BMW) 1'41"1; 3. Haxhe (DAF 55) 1'41"9.
20. PROVA: CIRCUITO DI ZOLDER (2) (20 giri)
1. Hainbach (BMW) 3'46"4; 2. Adriaenssens (BMW) 3'48"6; 3. Staepelaere (Porsche) 46"13"5.
21. PROVA: SALITA DI BEVERCE
1. Hainbach (BMW) 3'05"4; 2. Polak (BMW) 3'07"8; 3. Adriaenssens (BMW) 3'08"9.
22. PROVA DI RAHIER
1. Hainbach (BMW) 3'46"4; 2. Adriaenssens (BMW) 3'48"6; 3. Staepelaere (Escort) 3'52"5.
23. PROVA: SALITA DI LA ROCHE
1. Hainbach (BMW) 2'12"4; 2. Adriaenssens (BMW) 2'14"4; 3. Toubeau (Alpine) 2'17"1.

Le prove speciali

- CIRCUITO DI ZOLDER 1 (10 giri)**
1. Brailard (Porsche) 21'31"; 2. Pedro (BMW) 22'02"4; 3. Staepelaere (Escort) 22'07"6; 4. Ragnotti (Gide) 23'24".
- 2. PROVA DI NYLEN**
1. Tuerlinx (Opel) 2'01"9; 2. Pedro (BMW) 2'02"9; 3. Hainbach (BMW) 2'04"2; 4. Ragnotti (Gide) 2'11"9.
- 3. PROVA DI PUTTE**
1. Adriaenssens (BMW) 2'19"; 2. Hainbach (BMW) 2'19"5; 3. Coe (Alpine) 2'20"5.
- 4. PROVA DI ST. SAUVEUR**
1. Adriaenssens (BMW) 6'57"5; 2. Pedro (BMW) 7'06"2; 3. Tuerlinx (Opel) 7'16"2.
- 5. PROVA DI KORTEMARK**
1. Staepelaere (Escort) 2'05"4; 2. Coe (Alpine) 2'08"4; 3. Adriaenssens (BMW) 2'09".
- 6. PROVA DI LEFFINGE**
1. Staepelaere (Escort) 4'18"; 2. Pedro (BMW) 4'35"6; 3. Adriaenssens (BMW) 4'37".
- 7. PROVA DI HOLLEBEKE**
1. Pedro (BMW) 4'22"4; 2. Adriaenssens (BMW) 4'23"; 3. Staepelaere (Escort) 4'23"6.

C'era una volta il «RIVIERA Ponente» ora diventato CONCHIGLIA SHELL

TROFEO CONCHIGLIA SHELL - Gara di regolarità valida per il Trofeo Nazionale - Genova, 12 novembre 1972.

1. Giorgio Pavanello (Lancia HF 1966) penalità 11,5; 2. Luigina Imerito (Fulvia 1300) 17,1; 3. Nosenzo (Fiat 128) 10,1; 4. Faldini (Fulvia 1300) 10,8; 5. Barbera (Fiat 128R) 21; 6. Menichetti (Fiat 128R) 26,7; 7. Piaggio (A.R. 1300) 28; 8. Diomira Gatti (A.R. 1300 Junior) 28,7; 9. Borghesio (Lancia HF 1600) 30; 10. Simonetto (Simca 1000 S) 30,5; 11. «Picci» (HF 1600) 32,8; 12. Angelucci (Fiat 128 R) 33,6; 13. Panerai (Fulvia 1300) 35,2; 14. Gancia (Fulvia C) 35,5; 15. Gibelli (Fulvia 1300) 35,9; 16. Pugno (HF 1600) 39,4; 17. Argentina Castillet (Fulvia 1300) 40,1; 18. Virovello (HF 1600) 40,2; 19. Bertola (Fiat 128 R) 41,6; 20. Fasano (Fiat 127) 41,9; 21. Calogera (Fulvia S.) 42,3; 22. Bosina (Fiat 128 C) 43,8; 23. Barbero (Fiat R) 44,2; 24. M.

Grazia Menichetti (Fiat 128 C) 44,5; 25. Gaidano (Fiat 128) 46,5; 26. Dentis (Fiat 127) 46,7; 27. Palisca (A 112) 49,5; 28. D'Arrigo (Fiat 128 C) 53; 29. Crimi (Fiat 128 C) 54,9; 30. Balocco (Fiat 128 C) 59,4; 31. Santarelli (Fiat 128 R) 61,8; 32. Barbero (Fiat 128 R) 63,2; 33. Piantato (A. R. Giulia 1300 S) 65,8; 34. Bussolino (Fiat 850 Spider) 66,2; 35. Foglia (Fiat 124) 67,2; 36. Bianchi (Fiat 128 C) 69,6; 37. Ozella (Fiat 127) 73,8; 38. Liana Raimondi (Fiat 127) 75; 39. Chiappino (A 112) 75; 40. Maria Olivero (A. R. Giulia 1300 S) 76,9; 41. Fontana (1. Mini Minor MKR) 78,1; 42. Iudicello (Simca R 1) 78,3; 43. Delmonte (Fiat 500) 82,3; 44. Pentenero (Fiat 128) 83,8; 45. Angela Fava (L. Fulvia 1300) 87,7; 46. Demichelis (Fiat 127) 99; 47. Sobrero (A 112) 99,4; 48. Zagato (Fiat 128 C) 99,9; 49. Caprino (Fiat 127) 104,6; 50. Casalone (Fiat 128 R) 105,9; seguono altri 19 arrivati.

Anche PAVANELLO con molto... IMERITO

SPECIALE PER AUTOSPRINT

GENOVA - C'era una volta una gara di regolarità che partendo da Genova seguiva l'Aurelia sino a Sanremo e perciò veniva chiamata «Riviera di Ponente»; un giorno venne il «boom» dell'automobile e l'«Aurelia» da Genova a Sanremo venne intasata dai turisti per cui la gara di regolarità non ebbe più la possibilità di transitare lungo quella strada.

Dallo scorso anno, cambiato il nome in Coppa A.C. Genova-«Conchiglia Shell», si è trasferita nell'entroterra a nord di Recco, trasformandosi in un circuito di 60 Km da percorrersi due volte inframmezzato da tre prove speciali presso le quali le vetture concorrenti potevano giungere confuse con la massa dei turisti. Una trovata indubbiamente buona che ha reso possibile l'effettuazione della seconda edizione della «Conchiglia Shell» alla quale hanno preso parte quasi tutti i «big» del regolarismo in quanto si trattava dell'ultima prova valida per il trofeo della regolarità.

Tre erano i tracciati sui quali dovevano essere disputate le sei prove speciali in programma, ma quello che ha maggiormente selezionato i concorrenti è stato il tracciato di Calcinara con 8 tratti in salita di diversa lunghezza da compiersi in tempi prestabiliti. Al contrario di Paganini che rifiutava di cedere il bis, lo jollino Pavanello si ripete e volentieri nelle sue splendide esecuzioni, meritandosi fior di consensi da parte di quanti ne apprezzano l'abilità, le capacità e l'agonismo, doti che gli hanno permesso di imporsi nettamente su un qualificato lotto di rivali, concludendo la sua fatica con sole 11,5 penalità ove si considerino le difficoltà delle varie prove.

Alle spalle di Pavanello, una campionesse definitivamente affermata e delle «promesse» che sono senza dubbio già «qualcuno» nella specialità. Ci riferiamo, chiaro, a Luigina Imerito che per la seconda volta si è aggiudicata il trofeo della regolarità femminile e che il suo posto fisso tra i migliori regolaristi se lo è da tempo assicurato e ai vari Nosenzo, Falvini, Barbera, Menichetti, Piaggio e Diomira Gatti che sul piano agonistico, come su quello tecnico-sportivo continuano a crescere autorevolmente di gara in gara. Per il resto poi, ottime le prestazioni di Borghesio, Simonetto, «Picci», ed elogi in fascio per tutti gli altri che, limitatamente alle loro possibilità si sono comportati bene.

Carlo Burlando

● Nella prova speciale B-1, sette tratti di 59 mt di velocità pura con inseriti 4 tratti di rallentamento e nella quale il tempo base veniva calcolato sulla media dei tre tempi migliori, due di questi tempi, nella classe più numerosa (1300), sono stati ottenuti da due rappresentanti del gentil sesso, Diomira Gatti e M. Grazie Menichetti. Il solo Piaggio ha tenuto alto il baro del sesso forte.

● I più «neri» alla esposizione delle classifiche, erano Gibelli e Gancia scesi rispettivamente dal 4. al 6. posto che avevano ottenuto alla fine del primo giro per avere contato male nel corso della prova speciale C-1. Evidentemente oltre che il «bip», nelle prossime gare di regolarità troveremo qualche macchina calcolatrice elettronica.

● Alla Grifone-Erg, grazie alle prestazioni della Imerito e della Gatti, è andata la Coppa per Scuderia. Per un club noto fino a qualche tempo fa per essere uno dei più forti della specialità dover difendere dal sesso gentile e un po' grave. Non è vero dr. Tabaton? O la Grifone Erg pensa ora solo ai rallyes e alla velocità?

I regolaristi domenica a CESENA

CESENA - Su un percorso di 249 km con 6 prove speciali e 7 controlli orari, organizzata dalla Scuderia Romagna e patrocinata dal Comune di Mercato Saraceno, domenica 19 novembre si svolgerà una competizione automobilistica nazionale di regolarità sprint alla quale sono ammesse le vetture dei gruppi 1, 2, 3 e 4 suddivise in otto classi complessive. La chiusura delle iscrizioni è fissata per martedì 14 novembre e la prima partenza verrà data da Piazza della Libertà a Cesena alle ore 8,01. Novità interessante: dalle ore 15 in poi, nei saloni della Pro Loco di Mercato Saraceno, verrà trasmessa in televisione a circuito chiuso la ripresa registrata delle prove speciali svoltesi nella mattinata.

Le Rose d'Oro della SHELL

FIRENZE - Presso la sede del Centro di addestramento del personale della Shell si è svolta nei giorni scorsi la premiazione del concorso nazionale «Rosa d'oro Shell 1972», riservato ai gestori dei punti vendita particolarmente distinti nell'addobbo floreale delle stazioni di servizio. Per quest'anno la «Targa d'oro» è stata vinta da Nello Ravioli (Sant'erno - Forlì), Enzo Mancini (Sansepolcro - Arezzo), Brenno Rota (Reggio Emilia), Franco Picchioni (Levina - Arezzo), Strazza e Zammarchi (Rimini - Forlì). La gara riservata ai benzinai appassionati di fiori si è conclusa con la estrazione di una 500 Fiat fra i partecipanti alla manifestazione, andata alla signora Picchioni di Arezzo. Per gli altri appuntamenti alle prossime fioriture della «Rosa d'oro» 1973.

La SCUDERIA MERANO ha ripetuto l'iniziativa di una gara «scuola»

L'esame - salita

MERANO - La Scuderia Merano Corse ha chiuso in bellezza l'attività stagionale allestendo con la consueta perfezione la gara automobilistica di abilità in salita Premio Val Martello, giunta quest'anno alla sua seconda edizione. La competizione che ha riscosso un successo senza precedenti, oltre 130 gli iscritti tra cui alcuni da oltre frontiera e numerose rappresentanze del gentil sesso, ha registrato la bella affermazione del meranese Hans Jorg Brunner su Alfa Romeo GTA che è risultato il più veloce facendo registrare il tempo di 1'35"4, precedendo di sei secondi e sette decimi Erich Unterhofer su Porsche 2000, mentre in campo femminile l'alloro è andato a Marisa Singer su Ford Capri che ha impiegato il tempo di 2'10"2 precedendo Renata Waldner su Alfa Romeo GTS.

La competizione che ha costituito l'ultimo appuntamento stagionale, si è svolta con una cornice di pubblico eccezionale, grazie anche alla splendida giornata di sole che ha fatto dimenticare l'incipiente stagione invernale. L'iniziativa della Scuderia Merano Corse non poteva quindi avere migliore risonanza e bene hanno fatto gli organizzatori a confermare questa prova che tra l'altro ha lo scopo di avvicinare i giovani piloti al settore agonistico vero e proprio. Numerosi infatti sono stati i partecipanti con vetture nuove, a conferma del richiamo e della sensibilità suscitati dal «Premio Val Martello», gara automobilistica che sta ormai diventando una classica altoatesina nel suo genere.

a. t.

LA CLASSIFICA

Gruppo 1. - Classe fino a 700 cc: 1. Wunderlich Georg (Citroen Dyane) 2'19"3; 2. Martini Franco (Fiat 500) 2'23"2; 3. Caramaschi Lisa (Fiat 500) 2'40"1 e 5.
Classe fino a 1000 cc: 1. Petcosi Gio-

vanni (Mini Cooper 3) 1'58"9; 2. Ruzon Paolo (Fiat 850) 2'03"1; 3. Torregiani Giuliano (Fiat 127) 2'04"3.

Classe fino a 1300 cc: 1. Dangol Oskar (Alfa 1300) 1'52"6; 2. Barbacovi Enrico (Alfa Giulia S) 1'57"6; 3. Botzner Erwin (Lancia Fulvia) 1'58"7.

Classe fino a 1600 cc: 1. Brunner Karl Henz (Ford Escort RS) 1'45"4; 2. Baur-schafner Fritz (Opel Manta) 1'55"2; 3. Klotzner Franz J. (Alfa Romeo GT) 1'57"1.

Classe oltre 1600 cc: 1. Unterhofer Erich (Porsche 2000) 1'42"1; 2. Frasnelli Georg (Porsche 911) 1'46"9; 3. Pichler Karl (BMW 2000) 1'48"8.

Gruppo 2. - Classe fino a 700 cc: 1. Caramaschi Bruno (Abarth 696) 1'51"1 e 9; 2. Morandini Stefan (Steyer Puch 650) 1'58"1; 3. Menapace Renato (Abarth 697) 1'59"1.

Classe fino a 1000 cc: 1. Friso Paolo (Abarth 1000) 1'47"1; 2. Mastrocola Michele (NSU Wankel) 1'53"1; 3. Egger Enrico (Fiat 127) 1'56"8.

Classe fino a 1300 cc: 1. Brunner Hans Jorg (Alfa Romeo GTA 1290) 1'35"4; 2. Oberteiger Klans (NSU TT) 1'43"5; 3. Tripodoro Ennio (Fiat 128 R) 2'05"7.

Classe fino a 1600 cc: 1. Lochmann Mikael (BMW 1660/2) 1'42"1; 2. Strada Alessandro (Alfa Romeo GTV) 1'47"4; 3. Moser Walter (BMW TI) 1'51"7.

Classe oltre 1600 cc: 1. Griavone Avio Pra (BMW 2000) 1'45"1; 2. Haller Alfred (Alfa Romeo GTV) 1'45"1; 3. Egger Albert (BMW 2002) 1'46"2.

Gruppo speciale - Classe fino a 700 cc: 1. Wilhelm Josef (Hand 600) Germania 2'09"9; 2. Frei Hans (Fiat 500) Germania 2'53"8.

Classe fino a 1000 cc: 1. Koch Roman (Fiat 127) Germania 2'06"3.

Classe fino a 1300 cc: 1. Pedross Erwin (VW 1200) Austria 1'57"7; 2. Rudiger Gottfried (Toyota 1200) Austria 2'14"1.

Classe fino a 1600 cc: 1. Kirchmann Anten (BKMW 1600) Germania 1'49"1.

Classe oltre 1600 cc: 1. Kirchmann Anten (BMW 2002) Germania 1'44"3; 2. Guenther Paul (BMW 2997) Germania 1'45"2; 3. Engstler Franz (BMW 2760) Germania 1'46"5.

Classifica generale guidatrici: 1. Singer Marisa (Ford Capri) 2'10"2; 2. Waldner Renate (Alfa Romeo GTS) 2'20"5; 3. Caramaschi Lisa (Fiat 500 C) 2'40"5; 4. Menapace Augusta (Fiat 500) 2'44"2.

Gianfranco MAGGI è il vincitore '72 dell'AUTO-TORNEO

MILANO - Gianfranco Maggi vincendo l'ultima dell'Autotorneo Italiano, in programma sulla pista Rossa di Milano, si è definitivamente laureato campione assoluto 1972. Nelle varie classi si sono imposti: Guido Massironi (classe 1250 cc e oltre 125 cc); Bruno Lanteri (classe mini-A 112); Nino Chiorazzo (classe prototipi); Piera Calvini (assoluta femminile); Linda Massironi (classe 1000 femminile); Piera Calvini (classe oltre 1000 femminile). La premiazione dei vincitori avverrà nelle prossime settimane nel palazzo del Comune di Milano.

LODI - Aldo Togni della scuderia Sporturismo, nonostante la presenza di quasi tutti i campioni dell'Autotorneo, si era aggiudicato la settimana scorsa il trofeo Sporturismo città di Lodi correndo su vettura Mini Cooper. Togni è un altro dei giovani piloti valorizzati dall'Autotorneo e costituisce una sicura promessa per l'automobilismo sportivo. Ancora una vittoria di Gianfranco Maggi nella cl. 800 e di Giordano Maggi primo nella cl. 1250, mentre Guido Massironi ha prevalso nella classe oltre 1250. Gherardi su Abarth prototipo e la Gorni fra le dame sono stati gli altri vincitori di classe.

TROFEO SPORTURISMO CITTA' DI LODI - Penultima prova dell'Autotorneo - Lodi, 29 ottobre 1972.

CLASSIFICA ASSOLUTA MASCHILE
1. Aldo Togni (Mini C.) p. 38,17; 2. Maggi Gianf. (Alfa S) 38,36; 3. Maggi Gior. (Alfa S) 38,44; 4. Gheri (A. 112) 38,99; 5. Lanteri (Mini C.) 39,07; 6. Massironi (128 R) 39,17; 7. Petri (Mini C.) 39,63; 8. Madonini (128 R) 39,81; 9. Bernardi (Alfa S) 39,84; 10. Massironi (127)

AUTOCROSS - Pista di Maggiora, 5 novembre 1972.

CLASSIFICHE

Vetture di serie:

Classe fino a 1150 cc: 1. Cesari (Fiat 600) 4 giri in 6'50"1; 2. Bonvicini a 15"5; 3. Zanetta a 48"1; 4. Pelizzari a 51"2; 5. Tagliabue a 1'21"4; 6. Baruffi a 1 giro.

Classe oltre 1150 cc: 1. Boffa (Auto Union) 4 giri in 6'45"7; 2. Ribelli a 2"3; 3. Miloni a 3"3; 4. De Bernardi a 5"5; 5. Paroli a 8"3.

Prototipi:

1. Fontanili 4 giri in 6'09"8; 2. Montagna a 4"7; 3. Zambini a 7"8; 4. Bonini a 40"7; 5. Bertani a 51"1; 6. Verona a 1'09"6.

Campionato Dune-buggies:

Quarta ed ultima prova: 1. Magliola (Fontauto 1600) 4 giri in 6'48"2; 2. Maccarinelli (Puma 1200) a 6"8; 3. Nera (Hot Car 1500) a 1'07"3; 4. Giromini (Momo 1200) a 1'17"1; 5. Moro (Gianini 1200) a 1 giro.

CLASSIFICA FINALE CAMPIONATO

1. Magliola, punti 33; 2. Maccarinelli, 29; 3. Giromini, 26; 4. Moro, 22; 5. Mussetti, 17; 6. Nera, 15; 7. Vaccaro, 13.

BOTTAGNA attende la finale

LA SPEZIA - Sulla pista di Bottagna si sono scontrati, domenica scorsa, gli specialisti dell'autocross per l'ultima prova del campionato interprovinciale. Sebbene facesse freddo, non è mancata la partecipazione di un folto pubblico, né l'agonismo e la passione degli oltre 50 concorrenti. Numerose le scuderie iscritte alla manifestazione, denominata «Trofeo autosalone Jolly»; tra queste ricordiamo la Cobra e la Baraccia Cross di Reggio Emilia, i cui rappresentanti si sono imposti in tutte le gare.

Nel gruppo 1, Marziano Canepari su Ford Anglia ha letteralmente bruciato gli avversari, distanziando di 8" il suo più diretto rivale, lo spezzino Calzolari. Nel gruppo 2 fin dall'inizio si è delineato un grosso scontro tra Terenzi, Ferrari e Bonvicini, scontro risoltosi con la vittoria del rappresentante della scuderia Baraccia. Fra i prototipi la lotta si è ristretta fra Fontanili e Lusenti; nello spunto finale il primo riusciva ad avere la meglio per 1"6.

Terminate le eliminatorie, i primi tre classificati di ogni gruppo, e pre-

cisamente Canepari, Terenzi e Battiston del gruppo 1, Palmieri, Perrone e ancora Terenzi del gruppo 2, Lusenti, Mariotti e Botti fra i prototipi, nonché i tre migliori di ogni gruppo selezionati nelle gare svoltesi sulla pista della Baraccia, si ritroveranno il giorno 19 sulla pista reggiana per la disputa della prima finale; la seconda finale avrà luogo a Bottagna nel mese di dicembre.

LE CLASSIFICHE

Gruppo 1: 1. Canepari (Ford Anglia) in 3'16"7; 2. Calzolari (Fiat 1100) 3'28"7; 3. Tonelli (BMW 700) 3'32"6; 4. Borghesi (BMW 700) 3'32"7; 5. Blangero (Fiat 1100) 3'32"8.

Giro più veloce: Canepari in 1'04"3.

Gruppo 2: 1. Terenzi (Citroen 1900) in 3'00"8; 2. Galli (VW 1500) 3'01"5; 3. Ferrari (DKW 1000) 3'06"8.

Giro più veloce: Terenzi in 58"2.
Prototipi: 1. Fontanili (A.R. 2000) in 2'54"1 e 9; 2. Lusenti (A.R. 2000) 2'56"5; 3. Mariotti (VW 1500) 3'02"0; 4. Botti (Fiat 1800) 3'09"7.

Giro più veloce: Fontanili in 57"4.



Anche primati
MAGGIORA - I «prototipi» da autocross sembrano delle macchine volanti. A Maggiora questo concorrente è riuscito a far compiere alla sua vettura un gran balzo della lunghezza di dieci metri



di salto in lungo!
Ecco il prototipo di Fontanili saltabeccare sul terreno nella gara che lo ha visto precedere il suo eterno rivale, e compagno di scuderia, Alberto Montagna. La vettura ha uno «spoiler» tipo Formula 1

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MAGGIORA - Tra i tanti campionati più o meno ufficiali che ci sono in Italia, uno ha avuto senz'altro il pregio dell'originalità, quello dei piloti di dune-buggies, organizzato dallo Sport Club Maggiora, che si è appena concluso con la vittoria del biellese Eligio Magliola. Pianale del Maggiorino, carrozzeria della Fontauto, motore Porsche di 1600 cc, questa la vettura con cui Magliola ha vinto tre gare su quattro, battagliando accanitamente con i suoi due più diretti rivali, Maccarinelli e Giromini, classificatisi rispettivamente secondo e terzo.

Questo campionato, nato quasi in sordina, ha avuto un sviluppo eccezionale, suscitando un interesse vastissimo nella stampa, nel pubblico nei concorrenti, un chiaro segno della validità di questo sport economico e spettacolare allo stesso tempo. Dalla quarantina di concorrenti della prima gara, si è passati agli oltre cento di quest'ultima; inoltre una cinquantina di iscrizioni sono state rifiutate per ragioni organizzative. Forse questo successo è anche dovuto al fatto che sulla pista di Maggiora, caso unico in Italia, viene data la partenza a 6-8 vetture contemporaneamente, con tutto vantaggio per lo spettacolo, sviluppando inoltre la competitività tra i piloti. Finalmente dopo tanta pioggia è poi arrivato il sole, per cui con la pista in ottime condizioni, le macchine hanno potuto sviluppare tutta la loro potenza, facendo registrare dei tempi mai visti.

La gara dei dune-buggies è stata naturalmente vinta da Magliola, che con questa affermazione si è definitivamente aggiudicato il campionato; al secondo posto Maccarinelli che ha disputato una delle sue gare migliori; terzo Nera, il più giovane pilota in gara, che ha brillantemente condotto il suo Hot Car conquistando punti preziosi per il campionato. Finalmente gli Hot Car sono apparsi più a punto, avendo lasciato in disparte gli slicks per adottare gomme più strette e più scolpite.

Nella classe fino a 1150 delle vet-

ture di serie, primo Cesari, già conosciuto nel «giro» dei rallies, con una 600 Abarth; secondo Bonvicini; terzo Zanetta, già valido protagonista di tante gare, che questa volta è incappato in una giornata abbastanza negativa. Nella classe oltre 1150 vittoria di Boffa, su Auto Union, che ha preceduto di pochi metri Ribelli con la ex Citroen DS 19 ridotta ad un pianale con poche sovrastrutture.

Le gare più spettacolari sono comunque sempre quelle riservate ai prototipi, quelle strane vetture, spesso monoposto, costruite appositamente per l'autocross; la loro leggerezza, unita ad una potenza a volte ragguardevole, fa sì che sui pur brevi rettilinei delle piste raggiungano velocità notevoli e che sui dossi facciano dei salti da cavallette. In quest'ultima gara un prototipo con motore Porsche 6 cilindri ha fatto un salto di oltre 10 metri di lunghezza. Finora un pilota ha dominato queste gare, è Alberto Montagna della Scuderia Guardaracing Pneu Piacenza, che corre su una monoposto da lui stesso costruita; a Maggiora è avvenuto il fatto nuovo. Ha vinto Fontanili, della stessa scuderia, suo eterno rivale; una vittoria alla Stewart; balzato al comando dalla partenza lo ha tenuto fino alla fine. Montagna ha dovuto, per una volta, accontentarsi del secondo posto.

Un altro aspetto positivo della gara, è stato quello di aver potuto trarre delle chiare indicazioni per quelli che potranno essere i futuri regolamenti nazionali dell'autocross. Il poter vedere una corsa sulla pista asciutta, ha messo in risalto le possibilità delle macchine, le misure di sicurezza da adottare per il pubblico e per i piloti. Esisteva già un orientamento per i futuri regolamenti; le indicazioni avute da questa gara hanno arricchito quelle già in possesso degli incaricati della CSAI e della Federazione Italiana Fuoristrada presenti a Maggiora. Appare quindi molto probabile che entro l'anno incominceremo ad avere dei regolamenti definitivi.

a. g.

La Grac
fa favilleFRANCIA - Goudon Caussols - Gara di
velocità in salita1. Camilli (Grac) 3'15"1, media kmh
128,438.

Strada asciutta e percorso adatto alle vetture potenti. Il marsigliese vincitore ha preceduto Kern, Taramazzo su Abarth e Gache. La Grac ha fatto faville.

Curve
contro monopostoFRANCIA - Corsa di Tanneron - Gara
di velocità in salita1. Orteili (Alpine) 6'52", media kmh
68,548.

Moltissime curve rendevano il percorso difficile e, inoltre, il fondo era bagnato per piogge recenti. Le monoposto non hanno così potuto sfruttare tutte le loro possibilità, per cui le Alpine hanno avuto la meglio sulle favorite. Infatti anche il secondo, Biancone, pilotava un'Alpine.

DIARIO ARGENTINO

REUTEMANN
tre mesi
di «relax»

BUENOS AIRES - Carlos Alberto Reutemann ha finito la sua lunga campagna automobilistica europea ed è rientrato in Argentina per un meritato riposo. Anche se la campagna, che si era iniziata a Buenos Aires in gennaio con quel tempo in classifica di prove, tempo che lasciò tutti a bocca aperta e fu oggetto anche di maliziosi commenti e che poteva far sperare in un 1972 più pieno di trionfi, non è stata quella che Reutemann desiderava, il giovane pilota argentino non è lo stesso scontento della sua prestazione. Lui stesso lo conferma apertamente che poteva sperare di più, ma che problemi, a volte grossi gli hanno impedito maggiori risultati.

Gli chiedo come ha lasciato l'Europa e qual è la sua situazione con la Brabham: «Sono stato confermato da Ecclestone per tutto l'anno 1973 per correre in F.1 assieme a Wilson Fittipaldi; inoltre sarò pilota esclusivo di Brabham nella F.2, in quanto credo che Wilson ancora non abbia definito la sua posizione».

— A quale corsa parteciperai prossimamente?

«Mi riposerò tre mesi e riapparirò nelle corse per il campionato mondiale F.1 in gennaio davanti al mio pubblico, saltando le corse di F.2 organizzate in Brasile. Il fatto che non si sia giunti ad un accordo per le F.2 in Argentina mi permetterà un maggior respiro per cui sarò di nuovo a bordo di un F.1. Il 29 gennaio nel

Gran Premio Repubblica Argentina.»
— Notizie pubblicate in Europa dicono che ti sei svincolato da Rondel per un problema con Tim Schenken. Che vi è di vero in questa notizia?

«Nulla, assolutamente perché a sua volta Tim ha finito il contratto con Surtees ed è passato alla scuderia Rondel in F.2. Io ho firmato un contratto per due anni con Brabham, quindi non posso continuare nella vecchia scuderia e perciò non ho nulla contro Schenken.»

— Si dice pure che vuoi partecipare a corse Sport, oltre che nelle due Formule. Hai provato qualche vettura di questo tipo?

«Sì ho provato una Mirage di John Wyer sul circuito di Godwood, ma non vi è nulla di definito. La macchina mi è piaciuta molto e forse non mi dispiacerebbe qualche gara Sport. Anche la Matra mi ha interpellato. La Brabham mi lascia una certa libertà d'azione; ma confesso che preferisco la F.1 e la F.2.»

— Cosa mi puoi dire della nuova vettura che piloterai l'anno prossimo?

«L'ho vista sul tavolo da disegno. Il muso è molto simile a quello della BT34 che usai in gennaio qui, ma ha subito molte modifiche, con serbatoi molto più grandi, differente posizione dei radiatori dell'olio, ecc; continuerà con i motori Cosworth che hanno dato ancora un buon risultato, anche perché i nuovi Weslake sono in fase di prova. A prima vista si direbbe che i Cosworth sono tutti uguali come potenza, ma mi diceva Peterson che ne ha affittato uno da Tyrrell per correre in Canada, che il motore che usa Stewart ha molti cavalli in più degli altri.»

— Vi sono molti cambi nelle scuderie, specie fra i meccanici?

«Ogni anno vi sono i trasferimenti come nel calcio. In tutte le scuderie vi sono cambi, eccettuato da Tyrrell che rimane un solo blocco. Poi vi sono le nuove scuderie in formazione come la Shadow e gli americani che la formano non lesinano dollari per

poter avere i miglior tecnici e meccanici. E' un vero mercato come il calcio.»

— Pensi che le aziende statali argentine che sono state tue sponsor durante l'anno, come YPF, continueranno a darti il loro appoggio anche nel 1973?

«Per correre in Europa è necessario avere uno sponsor, altrimenti le cose si fanno molto difficili. Anche se la campagna non è stata brillante, spero di continuare ad avere l'appoggio dei miei connazionali per poter applicare tutta l'esperienza acquisita durante il 1972. Intanto ora me ne vado a casa mia e per un poco non penso più alle corse. Un poco di riposo fa bene.»

Augusto C. Bonzi

Finalmente
carretera
per la TORINO

25 DE MAYO - Gara di Turismo Carretera su un circuito di km. 15,006, in due serie di 5 giri ognuna e una finale di 15 giri. Quando Jose Maria Traverso è sceso dalla sua vettura, vittorioso, non sapeva darsi pace: aver trionfato contro la agguerrita scuderia della Ford con i suoi assi, recenti dominatori del Gran Premio, e aver portato la «Torino» alla sua prima ed unica vittoria del 1972, non lo faceva stare nella pelle. Una vittoria netta che porta alla ribalta questo giovane che sino ad oggi si era distinto con corse di rilievo, ma senza affermazioni. Dietro il vincitore si sono piazzati Ricardo Iglesias e Nasif Estefano che, con il terzo posto porta a 18 punti il suo vantaggio su Gradassi nel campionato argentino.

Una bella corsa tirata sin dall'inizio della prima serie alla quale prendono parte Gradassi e Juan Iglesias con

Ford Falcon, Malnatti, Traverso, Bruno, Moura, Alfredo Manzano e Giordano con Torino, Pontoriero e Rossi con Dodge, assieme ai fratelli Suarez ed altri.

Nella finale si allineano alla partenza 32 corridori e De Guidi subito tenta di scappare da R. Iglesias seguiti da Estefano e Malnatti. De Guidi continuava in testa e si profilava come sicuro vincitore ma doveva fermarsi lungo il percorso con un pistone perforato. Traverso si trovava al comando con 3" di vantaggio su Iglesias. Drammatico finale, ma nonostante che i due piloti corressero a tavoletta Traverso perdeva un solo secondo su due giri e concludeva al primo posto.

GARA TURISMO CARRETERA - Autodromo
25 de Mayo - 30 ottobre 1972

LE CLASSIFICHE

1.a serie: 1. Malnatti (Torino) in 24'05"4 media 186,874 kmh; 2. Gradassi (Ford) 24'15"2; 3. Traverso (Torino) 24'17"0; 4. Bruno (Torino) a 39"; 5. Mouras (Torino) a 39"4; 6. Manzano (Torino) a 41"; 7. Pontoriero (Dodge) a 44"; 8. J. Iglesias (Ford) a 51"; 9. Giordano (Torino) a 1'09"; 10. Rossi (Torino) a 1'29".

Giro più veloce: Malnatti a 190,754 kmh.
2.a serie: 1. De Guidi (Dodge) in 23'58" e 1 media 187,202 kmh; 2. R. Iglesias (Ford) 23'58"6; 3. Nasif Estefano (Ford) a 17"; 4. C. Marincovich (Chev.) a 24"; 5. Martinze Boero (Chev.) a 41"; 6. Garro (Torino) a 48"; 7. Luluaga (Dodge) a 49"; 9. Tartara (Torino) a 53"; 9. Luaces (Torino) a 57".

Giro più veloce: De Guidi a 192,865 kmh.
FINALE: 1. Traverso (Torino) in 1:11'04"8 media 190,002; 2. R. Iglesias (Ford Falcon) a 2"; 3. Nasif Estefano (Ford Falcon) a 49"; 4. Malnatti (Torino) a 1'18"; 5. Espinosa (Torino) a 1'23"; 6. Gradassi (Ford Falcon) a 1'35"; 7. C. Marincovich (Chevrolet) a 1'38"; 8. J. Iglesias (Ford) a 2'07"; 9. Luluaga (Dodge) a 2'16"; 10. Tartara (Torino) a 2'26". Seguono Giustozzi, Manzano, Giordano, De Guidi e Pontoriero.

Giro più veloce: De Guidi (Dodge) a
192,934 kmh.

CLASSIFICA CAMPIONATO ARGENTINO TC: 1. Nasif Estefano, punti 154; 2. Gradassi, 136; 3. R. Iglesias, 48; 4. J. Iglesias, 39; 5. Traverso, 31; 6. Martinze Boero, 30; 7. Bordeu, 29; 8. C. Marincovich, 27; 9. Loeffel, 18; 10. Parisi, 12; 11. Manzano, 11; 12. R. Marincovich, 10; 13. Garcia Velga, 8.

BERTINI
bissa la F. V.
in URUGUAY

MONTEVIDEO - Conducendo la gara da cima a fondo, Julio Cesare Bertini campione uruguayano di F. V. 1971 ha vinto da dominatore anche questa prova valida per l'assegnazione del titolo 1972. Essendo quella di Bertini la quarta vittoria, si può dire che anche quest'anno si confermerà il miglior conduttore della categoria.

Costantemente minacciato da Luis Mantegazza che ha cercato in ogni modo di superarlo sia in frenata che nei tratti veloci, Bertini è riuscito ad aggiudicarsi entrambe le manches della corsa e ad assicurarsi la vittoria, sia pure soltanto con 3/5 di vantaggio nella classifica generale.

Ottime le prestazioni di Roberto Calcagno, giunto terzo, di Sergio Firpi e Jorge Muraglia, gli unici a non essere doppiati dai due più veloci concorrenti.

CORSA DI FORMULA VW - Gara del
campionato argentino - Montevideo, 22
ottobre 1972.

CLASSIFICA PER SOMMA DEI TEMPI
1. Julio C. Bertini, 30 giri in 44'36"3;
2. L. Mantegazza 44'37"1; 3. R. Calcagno 46'01"0; 4. S. Firpi 46'03"4; 5. J. Muraglia 46'12"2; 6. J. C. Gutierrez a 5 giri; 7. D. Luzardo a 8 giri; 8. W. Martinez a 9 giri; 9. N. Imbriaco a 13 giri.

Se corri
perchè vuoiSe corri
perchè devi

ABARTH fa per te

la lunga esperienza maturata nelle competizioni sportive confer-
ma la validità delle soluzioni ABARTH per qualsiasi vetturaanche nel volante
ABARTH dà di piùpiù confidenza con
la strada:perché fa sentire «padroni della guida»
più sicurezza
perché è un «tre razze» compatto
e solido; non scivola tra le manipiù comfort
perché l'impugnatura è morbida
e gradevole.
Non si «arroventa» d'estate e
non è gelida d'invernopiù valore
perché l'impugnatura
non è rivestita
di materiale sintetico
ma di vera pelleOra i prodotti
ABARTH sono
distribuiti dai
Ricambiisti
Concessionari
e dagli Acces-
sori che es-
pongono que-
sta targa.impugnatura
vera pelleprezzo
al pubblico
lire 23.000sele
comSELECOM SpA
SELEZIONE E DISTRIBUZIONE
DI RICAMBI ED ACCESSORI
PER AUTOVEICOLI

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

DISTRIBUTTRICE ESCLUSIVA DI:

ABARTH
GAUSS
NGK
SPARVA



DAVID MORGAN, l'ex-pirata ora stella della Formula 2



JOHN WATSON, irlandese, ha ricevuto il secondo premio



IAN TAYLOR, dominatore della F. Ford si è piazzato terzo



DEREK LAWRENCE, speciale menzione per la Formula Ford



BOB ARNOTT, londinese, altro «fordista» segnalato

Questi sono i cinque giovani PILOTI che gli esperti inglesi hanno scelto per i PREMI GROVEWOOD

in occasione della loro premiazione il Principe METTERNICH ha lanciato un allarme:

I costi uccideranno lo sport auto!

LONDRA - Nell'annuale serie post-stagione di cerimonie che si svolge a Londra, quella per i «Grovewood» emerge sempre come la più valida, per i membri della giuria (i principali giornalisti dell'automobile). Infatti hanno il compito di premiare «conduttori che, a parer loro, mostrano eccezionali promesse agli inizi della carriera, tenendo conto delle vetture e delle agevolazioni di cui dispongono.»

In passato si è quasi sempre trattato di piloti che avevano ancora molto cammino da fare, per giungere in alto — Williamson e Schuppan arrivarono primo e secondo l'anno scorso, per esempio — invece quest'anno la giuria ha sorprendentemente dato la vittoria a un pilota che ha già corso in F. 1.

Nessuno, comunque, troverà da ridire sulla scelta del vincitore del massimo premio Grovewood: DAVID MORGAN. I premi sono stati consegnati il 31 ottobre a Londra, dal principe von Metternich, presidente della CSI, alla presenza di un pubblico eletto, in cui erano rappresentati tutti gli aspetti e tutti i gradi dello sport motoristico.

David Morgan è apparso alla ribalta internazionale vincendo quella famosa prima gara della nuova F. 2 a Mallory Park, come si ricorderà. Nato nel 1944, gareggiò per la prima volta nel 1965 proprio a Mallory Park, pilotando una Mini con la quale ebbe una collisione... con un'altra Mini. Nel 1966 era più o meno imbattibile, nella sua classe, e fu quell'anno che per la prima volta entrò nell'abitacolo di una F. 3. Durante il 1967 e il 1968 si concentrò su questa formula, anche un incidente con una

Lola lo costrinse a un temporaneo abbandono, per mancanza di fondi! Tornò alla F. 3 nel 1970, anno in cui ottenne nove secondi posti con una March 703, passando poi nel 1971 alla Formula Atlantic.

Quest'anno si è messo in luce in F. 2 e pare ormai in vista la fine della sua lunga e dura battaglia, per essere apprezzato come merita. Ora ha intenzione per l'anno prossimo di fare una completa stagione di F. 2 e nutre anche qualche speranza di passare alle corse per sport.

Il secondo premiato, John Watson, rappresenta forse una sorpresa, in fatto di scelta, perché è già affermato in F. 2 fino dal 1970 ed ha anche fatto un'«uscita» in F. 1, quella bellissima prova nella Corsa della Vittoria a Brands Hatch, ove a un certo punto occupava la terza posizione, finendo poi sesto in classifica. Nato nel 1946, Watson gareggiò (e vinse) per la prima volta nel 1964, con una Austin Healey Sprite. Nel due anni successivi corse con una Crossle sport, prima di passare alle monoposto, nel 1967, con una Brabham BT 16, dedicandosi sulle prime alle gare irlandesi.

Ian Taylor, terzo premiato, è il tipo di pilota promettente che negli anni passati è sempre stato nominato, nella premiazione Grovewood. Quest'anno ha vinto i due principali campionati inglesi di Formula Ford, ottenendo una vittoria dopo l'altra al volante di una Dulon LD9. Nato nel 1947 iniziò seguendo un corso alla scuola di pilotaggio di Brands Hatch e fece la sua prima gara al volante di una F. 3 della scuola (nel 1965), con la quale

in prova segnò il secondo miglior tempo, dopo Bell. In gara ebbe un incidente. Prima di passare alla Formula Ford, nel 1968, gareggiò nelle gare sport indette dai clubs, poi rimase definitivamente nella F.F. con la Dulon, quindi con la March, poi di nuovo con la Dulon. I suoi programmi per un passaggio alla F. 3 non erano andati in porto fin'ora, ma nel 1973 farà tutta la stagione in questa formula.

Elogi speciali sono andati a Bob Arnott e a Derek Lawrence, entrambi ottimi piloti di Formula Ford in questa stagione, che passeranno alla F. 3 nel prossimo anno. Lawrence spera anche di ottenere una vettura ufficiale nella Formula Atlantic.

Forse perché i presenti erano personaggi di spicco — infatti non lo si è detto all'inizio come frase di prammatica, dato che chiunque conti nel mondo automobilistico inglese era realmente in sala — il principe di Metternich ha colto l'occasione, offertagli dal discorso che ha fatto, per dare un serio ammonimento, circa l'incerto futuro dello sport automobilistico. Ha sottolineato il numero sempre calante di spettatori sui circuiti europei e l'aumento dei costi che salgono a un ritmo pauroso, asserendo che si deve provvedere per contenerli entro limiti accettabili. Ha rivolto un serio appello a chiunque nutra interesse per l'automobilismo, affinché si faccia un fronte comune per il bene di tutti e anche per la sopravvivenza di questo sport. Molti fra i presenti si sono detti che il discorso era opportuno, anzi che forse giungeva un poco in ritardo...

David Hodges

Assente la CSAI sul MONTE delle FORMICHE

Roll-bar ed estintori anche sui «fuoristrada»

MONTERENZIO - Favorito dal sole e da una temperatura mite, organizzato alla perfezione dal Club Nazionale Fuoristrada, si è svolto attorno al Monte delle Formiche il Trofeo autunnale di regolarità, riservato ai veicoli fuoristrada suddivisi in tre classi di cilindrata. I partecipanti, oltre che da Bologna, erano giunti da Bolzano, Brescia, Firenze, Milano, Parma, Genova e Torino. Ospite graditissimo Mr. Richard Penner del «Modesto Four Wheelers Club» di San Francisco.

Nonostante le promesse, non era invece presente la CSAI che si è limitata a mandare un osservatore nella persona del sig. Giancarlo Notari Gasi, componente della commissione sportiva dell'Automobile Club Bologna. Ad ogni modo, sembra che a Taormina verrà resa nota la futura regolamentazione nazionale per questo tipo di manifestazioni.

La gara ha visto alla partenza 24 concorrenti tutti muniti del prescritto casco protettivo, e con le vetture attrezzate con roll-bar, estintore e cinture di sicurezza, che si sono rincorsi su un terreno difficile, ricco di imprevisti e di... fango. In nessuna altra competizione si sono potute notare con tanta attendibilità le differenze di prestazioni dei vari tipi di veicoli. Ne sono giunti in fondo 19 il che rappresenta un più che probante successo.

I servizi d'emergenza erano svolti da tre medici e da due autoambulanze con a bordo infermieri diplomati.

Ecco le classifiche:

Classe fino a 1200 cc: 1. Boccato (Steyr Puch); 2. Gamberini (DKW Munga); 3. Reggiani (DKW Munga); 4. Calderoni (Steyr Puch).

Classe oltre 1200 fino a 2700 cc: 1. Martorelli (Gaz-Vaz 469); 2. Ansaloni A. (Jeep MB); 3. Messina (M. 151); 4.

Giovanardi (Alfa Matta); 5. Cerioli (M. 151); seguono altri 6 classificati.

Classe oltre 2700 cc: 1. Gordini (Jeep 8.V); 2. Roveggio (Toyota); 3. Sarti (Jeep CY56V); 4. Giardi (Jeep 8.V).

Rally fuoristrada e convegno a MAGGIORA

MAGGIORA - Due giornate dense di avvenimenti saranno, per lo Sport Club Maggiore in veste di organizzatore, quelle dell'8 e 9 dicembre il cui programma prevede: un raduno nazionale e la seconda edizione del rally invernale per veicoli fuoristrada a 4 ruote motrici. La consegna dei premi stampa a quei giornalisti che si sono interessati a questo tipo di manifestazioni, il 1. concorso fotografico sul tema «fuoristrada» e il 2. Convegno nazionale dei club fuoristrada per discutere i nuovi regolamenti e il calendario delle manifestazioni che verranno prossimamente emanati dalla CSAI.

Mentre i partecipanti al rally prenderanno la partenza alle ore 10,30 di venerdì 8 dicembre e i radunisti si ritroveranno alle ore 11 della stessa giornata, il convegno avrà luogo alle ore 14 di sabato 8 per terminare in serata. La mostra fotografica verrà aperta alle ore 9,30 di venerdì e la premiazione dei lavori vincitori avrà luogo sabato alle ore 17. Per partecipare al concorso fotografico basterà inviare fotografie attinenti il fuoristrada e l'auto-cross, del formato 24x24 oppure 24x36, allo Sport Club Maggiore (via Don Minzoni - 28014 Maggiore) franco di qualsiasi spesa postale. I premi verranno attribuiti da una apposita commissione e consisteranno in coppe e medaglie.

PIACENZA

ritrova serenità

PIACENZA - Finalmente a «braccetto» Automobile Club Piacenza e «Piacenza corse». Dopo un'annata piuttosto polemica ed incerta, che ha fatto registrare una specie di «braccio di ferro» fra l'ente automobilistico e la giovane scuderia locale (il primo organizzando la sedicesima edizione della Castellarquato-Vernasca, la seconda allestendo in quel di Varano de' Melegari una manifestazione per il Trofeo CSAI, ma mancando entrambe l'appuntamento al 2. Giro delle Valli Piacentine, gara nazionale di regolarità sprint), si è giunti ad un accordo che non può non essere accolto con piacere dai «fans» delle quattro ruote e che ci auguriamo sia fecondo e soprattutto duraturo per i programmi sportivi.

Fra le manifestazioni concordate per il 1973 vi è l'effettuazione d'una gara nazionale di regolarità sprint (che sarà, verosimilmente la seconda edizione del Giro delle Valli Piacentine), l'organizzazione d'una competizione nazionale di velocità in circuito (presumibilmente a Misano) e l'attuazione della diciassettesima edizione della gara di velocità in salita (Castellarquato-Vernasca) che verrebbe riproposta sul solo tracciato Lugagnano-Vernasca escludendo così la parte pianeggiante.

A testimonianza degli intendimenti veramente validi e concreti dei due sodalizi, con proiezione futura, sta anche l'attuazione da parte dell'AC di un corso di commissari di gara (che verrà effettuato nel prossimo mese di febbraio) ed il viaggio, recentemente compiuto a scopo didattico-tecnico, a Brands Hatch, da parte dei consiglieri della «Piacenza corse» cav. Carlo Lambrini e rag. Brunello Sisti. La segreteria della «Piacenza corse» sta intanto predisponendo l'elaborazione delle classifiche per il campionato sociale 1972, in base ad una formula a suo tempo prefissata. Risultati che saranno resi noti durante l'annuale festa della scuderia che, probabilmente, si terrà verso la fine dell'anno in corso.

g. c.

Kit 127 CAN-AM composto da:
 Rostri e tubi paraurti
 Strisce autodesive
 Presa d'aria aerodinamica
 Copripnuota da 13"

Ecco la tua nuova FIAT 127 CAN-AM.

Più sportiva con i tubi ed i rostri paraurti che ne accentuano l'aggressività, più elegante con le strisce autoadesive che ne sottolineano la forma a cuneo.

Design Bertone

can-am

Prodotto dalla Socar Italiana-Torino