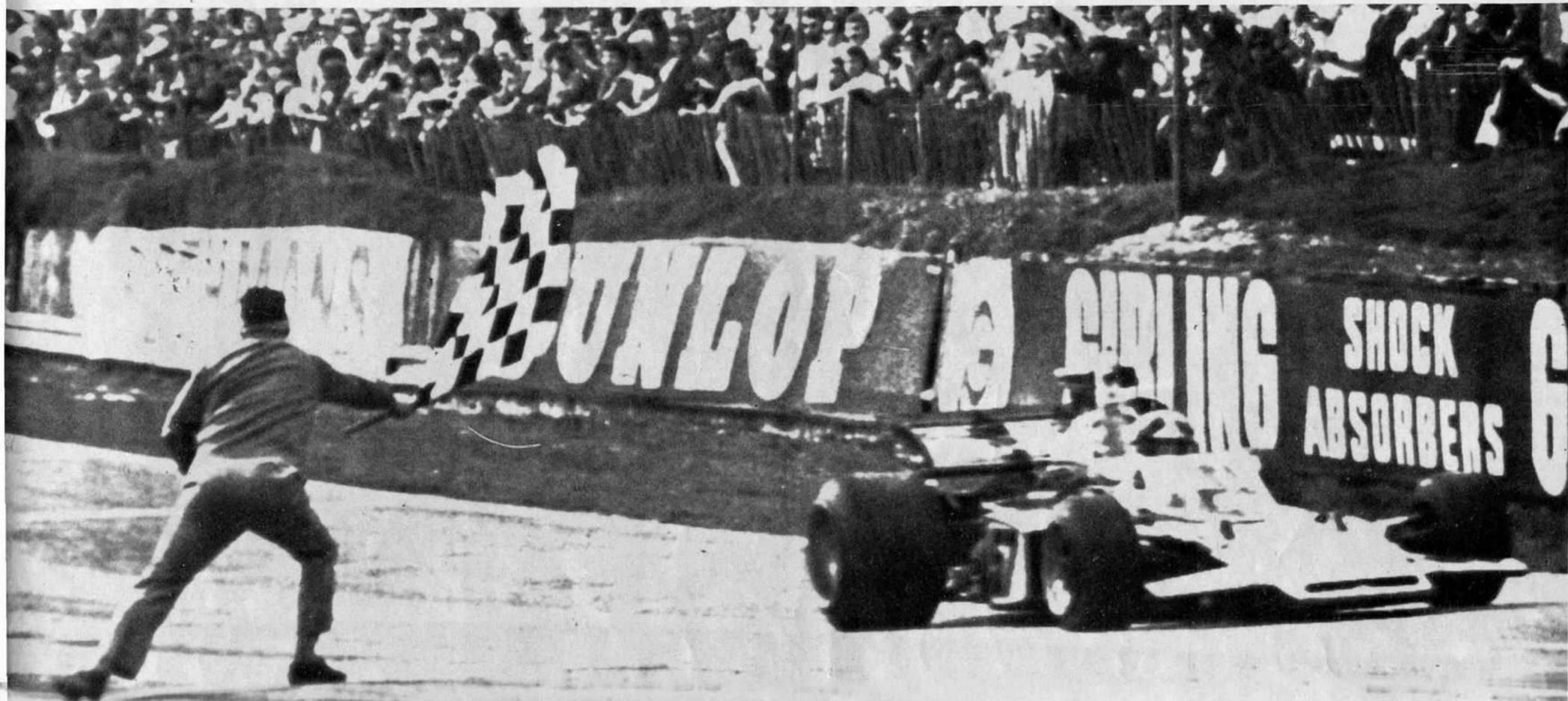


**Corsa dei Campioni
a Brands Hatch
e «ritorno» Lotus F.1**

domenica SPRINT



FITTIPALDI da manuale

abbracciato (con foga) da CHAPMAN

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BRANDS HATCH - La Corsa dei Campioni di Fittipaldi è stata una gara da manuale, che ha fatto ottenere a Chapman la sua prima vittoria di F.1 dal 1970 a oggi, con netto margine rispetto a Hailwood. Fittipaldi ha inoltre stabilito un nuovo record sul giro, conducendo dalla seconda curva fino all'abbassarsi della bandiera. Alle sue spalle, però, si sono svolte incessanti battaglie.

Fra le vetture iscritte ne mancavano tre di F.1: la BRM di Marko, la Matra, assente dato che la Casa francese all'ultimo momento ha deciso, pare, di concentrarsi su Le Mans, e la vettura di Frank Williams, che sarà pronta fra tre settimane; Williams non ha però più fretta, seccato per i futuri cam-

biamenti del regolamento (comunque, la vettura sarà pronta per la prossima gara).

Chi si era congelato a Mallory Park, la settimana scorsa, questa volta ha tratto vantaggio dal carattere capriccioso del clima inglese, infatti tutta la manifestazione si è svolta con sole che brillava e temperatura di venti gradi.

Nel primo giorno di prove, pareva che Hulme fosse di nuovo in stato di grazia, forse in parte perché i due piloti più temibili, Fittipaldi e Hailwood, hanno avuto problemi meccanici per la maggior parte del tempo. Peterson non si è dimostrato particolarmente veloce, al volante della grande attrazione meccanica della corsa, la March 721 X, questo perché i meccanici erano sempre occupati a svolgere le ultime messe a punto. Detto questo, bisogna aggiungere che la March ha dato senz'altro l'impressione di essere la vettura più stabile in pista e Ronnie era molto soddisfatto. Ha detto: «E' una esperienza completamente diversa».

L'ultima sessione di prove ha deciso lo schieramento e le McLaren hanno perso i loro posti nella prima fila, per guasto nel caso di Revson, mentre Hulme ha passato quasi tutto il tempo di queste prove seduto su un bancone del box («Non ha senso stancare la vettura, vi pare?» ha detto Phil Kerr). Fittipaldi girava con la JPS in



Emerson Fittipaldi con la felicissima moglie Anne Marie sul podio dei «Campioni». Dopo è volato subito a casa. Lo aspetta il primo Gran Premio Brasile F.1 il 10 aprile nel quale vorrà certo ripetersi davanti ai suoi connazionali. Nella corsa brasiliana vi saranno molti forfait (per esempio ancora la Ferrari). Per Surtees saranno in gara Hailwood e de Adamich (Telefoto AP)

modo esuberante, che gli ha fatto ottenere la prima posizione al via con un giro in 1'23"9, soltanto di un decimo di secondo entro il suo record sul giro. Gethin ha salvato la reputazione della BRM — che il primo giorno era parsa un poco

in ribasso — con un giro in 1'24"1, tempo eguagliato da Hailwood, che completava la prima fila. La seconda fila era riempita dai colori Yardley, con Hulme e Revson che avevano entrambi segnato 1'24"3. Ganley e Schenken hanno girato in

1'24"8, occupando posti nella terza fila, completata da Peterson col tempo di 1'25"6. Beltoise, con la P160 e non la P180 come si era creduto, e Dave Walker condividevano la quarta fila, con tempi identici (1'25"8). In ultima fila Beuttler, (1'26") con la 721 che era stata riparata durante la notte, dopo un testa-coda contro la barriera verso la fine delle prove, e Stommelen (1'26"2) al volante della March Eifelland, con un altro muso nuovo.

Il primo dei piloti di F.5000, McRae, avrebbe dovuto completare quella fila ma, come leggete nella cronaca della gara di F.5000, era poi stato squalificato, per cui c'erano i suoi grandi rivali del giorno precedente nell'appassionante gara Rothmans, cioè van Lennep, Redman e Rollinson. Alle loro spalle lo schieramento era completato dai piloti della F.5000. Quanto a McRae, dopo lo smacco era subito ripartito, quindi non era neppure presente sul circuito.

Un pubblico valutato in circa quarantamila persone ha dimostrato che non è indispensabile Jackie Stewart, per attirare gli spettatori, che hanno potuto godere di un'ottima corsa.

Dalla prima posizione, Fittipaldi ha fatto una partenza mediocre e in seguito ha ammesso che la cosa lo aveva preoccupato, ma alla se-

David Hodges

CORSA DEI CAMPIONI - Gara internazionale di velocità in circuito, 7. per vetture di F.1 - 19 marzo 1972.
LA CLASSIFICA - 40 giri
1. Emerson Fittipaldi (JPS) 56'40"6, media kmh 180,56; 2. Hailwood (Surtees TS9B) 56'54"1; 3. Hulme (McLaren M19A) 57'05"7; 4. Gethin (BRM P160) 57'06"3; 5. Schenken (Surtees TS9B) 57'07"1; 6. Beltoise (BRM P160) 57'07"4; 7. Ganley (BRM P160) 57'14"7; 8. Revson (McLaren 19A) 57'33"8; 9. Walker (JSP) 39 giri; 10. Rollinson (Lola T300) 39 giri; 11. Stommelen (Eifelland 21) 38 giri; 12. Peterson (March 721X) 38 giri; 13. Pillette (McLaren M22) 38 giri.
Giro più veloce: Fittipaldi 1'23"8, media kmh 183,17 (nuovo record).



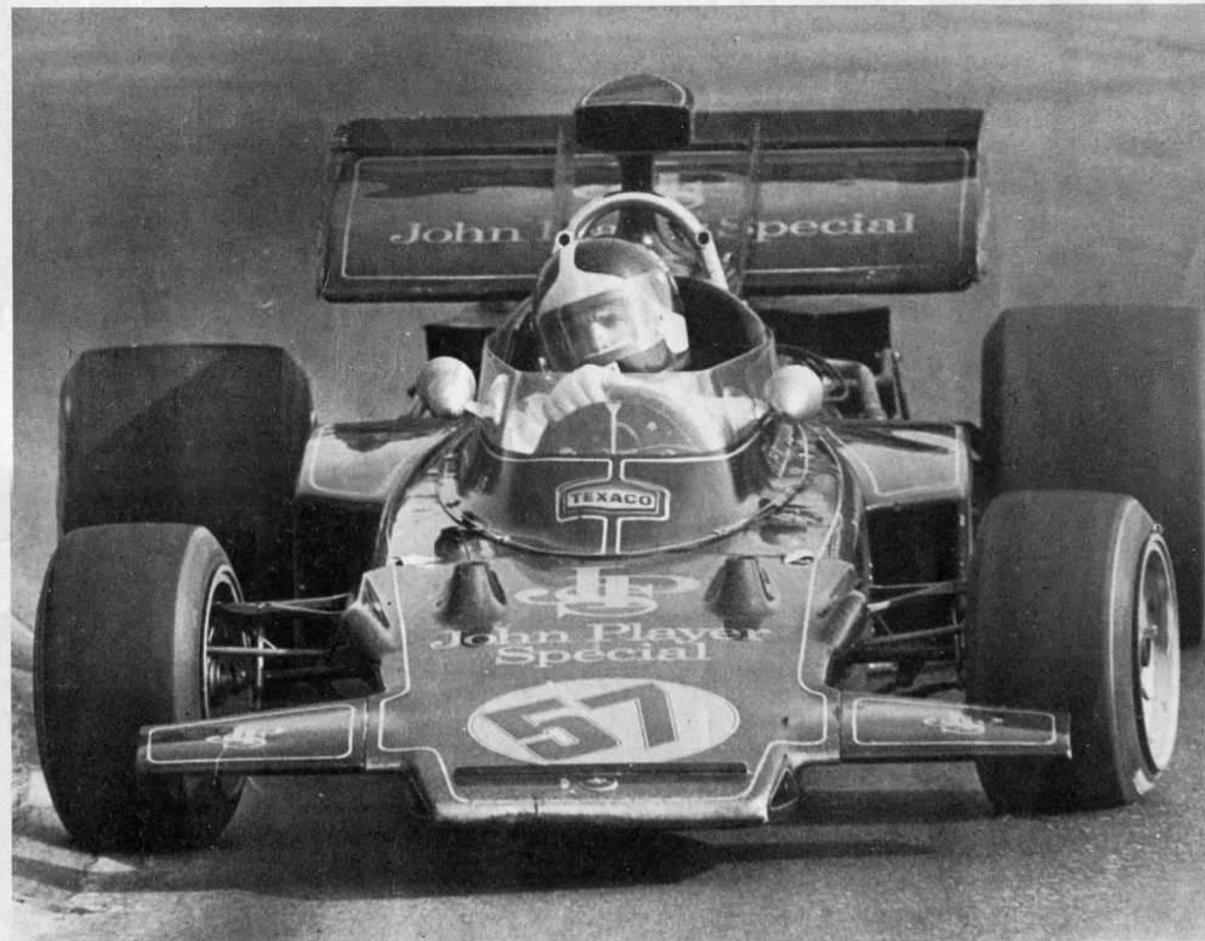
CONTINUAZ. DA PAGINA 21

conda curva era già in testa al gruppo e si staccava regolarmente. Al terzo giro precedeva già di 2" Gethin e Hulme e il pubblico cominciava a interessarsi soprattutto ai duelli che si svolgevano alle sue spalle.

Agli inizi Hulme attaccava Gethin e lottava per tenere a bada Hailwood, che era tallonato da Revson. Poi è arrivato Schenken, seguito dalle BRM di Beltoise e di Ganley, che per tutta la gara non si sono mai staccate l'una dall'altra. La March 721X era arretrata, in ottava posizione e, in confronto con le prestazioni in prova, dava l'impressione di essere poco stabile. Walker si stava sistemando per fare una gara da lui stesso definita «soltanto regolare», mentre Stommelen era come il prosciutto in un panino, in mezzo alle F. 5000 di Pilette e di van Lennep, con quest'ultimo deciso a combattere con



Sopra: Mike Hailwood ha dovuto ancora lottare a lungo per superare il solito Hulme, dopo aver corso muso contro coda per nove giri con Gethin sotto: è ben visibile da questa immagine tutta la concentrazione del brasiliano Emerson Fittipaldi, lanciato verso la conquista di un primo posto che alla Lotus mancava da 2 anni di fianco: chiaramente visibile il retrotreno della nuova March, con il gruppo molle-ammortizzatori quasi orizzontali, secondo il «non felice» esempio della Ferrari



tutte le sue forze. La gara di Beutler è durata poco, per noie all'accensione.

Gethin, Hulme e Hailwood hanno corso muso contro coda fino alla nona tornata, quando Mike ha superato di forza Hulme, scoprendo, poi, come aveva già fatto Denny, che superare la BRM era tutt'altro che facile. Hulme e Revson sono rimasti vicini a lungo, dietro a Surtees, osservando gli sforzi di Hailwood che hanno finalmente raggiunto lo scopo al quattordicesimo giro, quando ormai Fittipaldi si era aperto un varco di 9", segnando un giro veloce dopo l'altro.

Il successivo avvenimento di spicco è stato il ritiro di Van Lennep, arrivato al box con rottura di un perno della sospensione posteriore. Questo ha dato fiato a Stommelen (che ora inseguita Redman, dato che anche Pilette aveva sostato al box) e ha ingannato il team March. Infatti alla March hanno sentito erroneamente che qualcuno aveva perso una ruota e hanno creduto che si trattasse di Peterson, per cui l'hanno chiamato al box per un controllo, fatto che è costato un intero giro dato che

il motore della 721X ha faticato a riavviarsi.

Più volte Hulme si è affiancato a Gethin, ma non è riuscito a strappargli la terza posizione. Intanto Hailwood si era staccato bene dal pilota della BRM, però a metà gara era in ritardo di 10", in rapporto a un Fittipaldi che volava. Al diciannovesimo giro il brasiliano ha stabilito un nuovo record e ormai era chiaro che nessuno lo avrebbe raggiunto.

Nella seconda metà della corsa i piloti che occupavano le posizioni dalla terza all'ottava si sono avvicinati fra loro e, quindi, le posizioni erano sempre combattute, con Hulme che sferrava continui attacchi a Gethin, il quale lamentava noie alla frizione, mentre Revson tallonava senza sosta il compagno di squadra e Ganley e Beltoise (dal venticinquesimo giro Beltoise precedeva Ganley) guadagnavano terreno su Schenken. Si sarebbe detto che Stommelen a questo punto ostacolasse molti concorrenti e ci siamo chiesti se lo specchietto retrovisore della vettura dell'Eifelnd non funzionasse a dovere. Poi Redman, la cui McLa-

ren già all'inizio aveva perso le pinne del muso, è incappato in un testa-coda e il motore si è spento, per cui Stommelen si è portato all'undicesimo posto, alle spalle del leader della F. 5000, Alan Rollinson.

I mutamenti si sono avuti negli ultimi giri, quando finalmente Hulme è riuscito a superare Gethin e Revson è arretrato drammaticamente. «Non avevo più freni», ha detto in seguito. Nelle ultime due tornate Hulme ha rallentato, al punto che per un pelo non ha di nuovo perso la terza posizione («credevo di avere forato», ha detto), Schenken non ce l'ha fatta, anche se per poco, a raggiungere Gethin e Beltoise si è trovato nella stessa situazione con Schenken.

A gara finita Chapman ha abbracciato Fittipaldi con foga e il pilota è partito quasi subito per il Brasile, accompagnato dalla moglie. La sua gara è stata sì può dire perfetta, ma quasi altrettanto merito va ai sette piloti arrivati alle sue spalle, infatti i primi otto sono tutti raggruppati in meno di un minuto.

d. h.

F.3 sub giudice a B. HATCH

BRANDS HATCH - La gara di contorno alla Corsa dei Campioni, per vetture di F. 3, era apparentemente stata senza dubbio vinta dal gallese Tom Pryce al volante di una Royale, davanti a Hull su Brabham, Evans su March, Ashley su Brabham e Trimmer su JPS. Addirittura Pryce aveva condotto dal principio alla fine, vincendo con l'enorme margine di 15"2, tanto che si è aggiudicato il premio «Uomo della Corsa». E invece, alla sua ultima gara come direttore del circuito, Nick Syrett ha dovuto presenziare a una riunione di commissari, per vedere chiaro in un mucchietto di proteste. Sulle prime sembrava che le prime quattro vetture dovessero venire squalificate, poiché soltanto tre delle prime otto fossero «legali». Comunque, si è poi giunti a un accordo provvisorio: i risultati potevano restare immutati, ma si dovrà riesaminare la questione per multare, eventualmente, i piloti colpevoli.

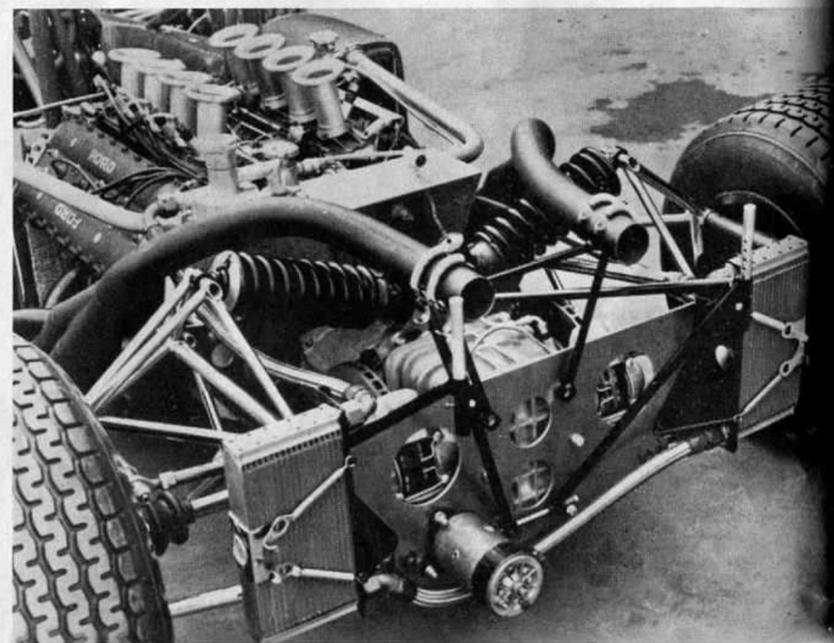
CORSA DI F. 3 - Gara di velocità in circuito valevole per il campionato Shell 18 marzo 1972.

LA CLASSIFICA

1. Pryce (Royale) 31'48"7, media kmh 160,83; 2. Hull (Brabham) 32'03"9; 3. Evans (March) 32'04"6; 4. Ashley (Royale) 32'05"4; 5. Trimmer (JSP) 32'07"1; 6. Hunt (March) 32'07"6; 7. Williamson (March) 32'07"8; 8. Vandervell (Ensign) 32'16"9; 9. Vermilio (JSP) 32'19"6; 10. Maskell (Lotus) 32'19"9.

Giro più veloce: Hull e Walker 1'34"9, media 163,11 kmh.

● Ora che è finalmente apparsa la JPS Lotus F. 3, è cominciato il lavoro per la versione F. 2 che, a seconda del patrocinio si chiamerà probabilmente LOTUS 73. La prima vettura, che sarà pronta si dice alla fine di aprile, è destinata a Emerson Fittipaldi.



Mc RAE sconfitto dalla bandiera!

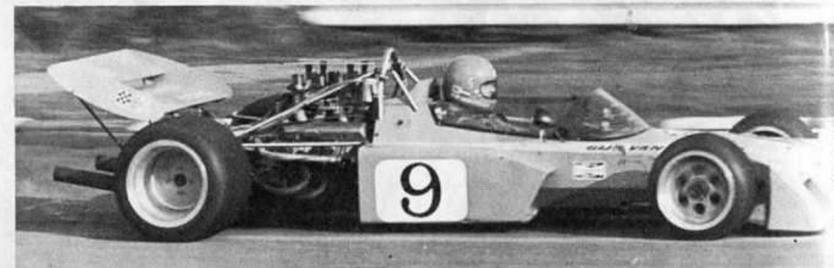
BRANDS HATCH - La prima gara di F. 5000 della stagione si è disputata dopo la conclusione delle prove per la Corsa dei Campioni e rappresentava la corsa di qualificazione per le vetture di F. 5000 che avrebbero partecipato alla competizione di F. 1; in questo caso qualificazione del tutto inutile, perché, essendo agli inizi di stagione, si sapeva già che non ci sarebbero state vetture di F. 1 in numero sufficiente per formare lo schieramento di partenza.

Soltanto quattro vetture avevano importanza, cioè quelle pilotate da McRae, Redman, van Lennep e Rollinson, i quali hanno infatti corso duellando serratamente, dando uno spettacolo che speriamo sia la premessa per le future gare di F. 5000.

Purtroppo i regolamenti internazionali hanno mandato all'aria i risultati e la giornata si è conclusa in un mare di proteste.

Il campione della Tasmania, McRae (Leda) e van Lennep (Surtees) occupavano la prima fila e van Lennep ha detto: «Mi piace la TS11, è un incrocio fra una vettura di F. 1 e una Porsche 917». In seconda fila c'era Rollinson con una Lola T300 semi ufficiale, accanto a Redman la cui nuova McLaren M10B aveva avuto noie ai freni in prova, anche se il pilota l'ha trovata molto migliore della M18 dell'anno scorso.

Redman ha sorpreso tutti, con una partenza a «cannonata» e, anche se la frizione lo ha presto tradito, ha continuato a lottare tenacemente, respingendo un attacco dopo l'altro, sferrati da McRae che gli voleva strappare il comando. McRae era



Gijs van Lennep è stato assieme a Redman e Rollinson uno dei tre primatori fra le F. 5000. E' stato costretto al ritiro quando si è rotto un perno posteriore alla sospensione della sua Surtees (foto SNOWDON)

tallonato a sua volta da van Lennep, che però vedeva di continuo nello specchietto la Lola verde di Rollinson, che non lo mollava.

Il mutamento si è avuto soltanto al nono giro, quando Rollinson è riuscito a superare l'olandese. Cinque tornate più tardi McRae ce l'ha finalmente fatta a passare davanti a Redman, riuscendo poi ad aprirsi un leggero varco. Le posizioni dei leaders non sono più mutate fino al termine della gara e ogni disperato attacco è fallito. Ormai Rollinson e van Lennep erano un poco attardati e gli altri superstiti erano stati doppiati.

McRae ha vinto, per nove decimi di secondo, ma la conferma della classifica si è fatta attendere a lungo e quando è arrivata, si è saputo che McRae era stato squalificato per essere passato mentre sventolavano la bandiera gialla. Era stata sventolata alla forcella, ove McRae aveva preso il comando per quattro giri, per avvertire che c'era olio in pista. Se si fosse trattato della vecchia bandiera gialla e rossa, sempre usata per le chiazze d'olio, non si sarebbe neppure parlato di squalifica e così il nuovo regolamento, relativo alle bandiere, ritenuto all'unanimità sbagliato, si è dimostrato sciocco ancora prima di quanto prevedessimo.

TROFEO ROTHMANS - Gara internazionale di velocità in circuito per vetture di F. 5000.

LA CLASSIFICA - 25 giri

1. Redman (McLaren) 36'51"1, media kmh 173,61; 2. Rollinson (Lola) 36'52"2; 3. van Lennep (Surtees) 36'59"1; 4. Allen (McLaren) 24 giri; 5. Pilette (McLaren) 24 giri. **Giro più veloce:** McRae 1'27"1, media kmh 176,23.



«E' una esperienza completamente diversa» ha detto Ronnie Peterson parlando della nuova March, che si è dimostrata una delle vetture più stabili a Brands Hatch. Naturalmente i meccanici stanno molto lavorando nella messa a punto

Non proprio rivoluzionaria la nuova 721 X

La March rilancia le molle orizzontali

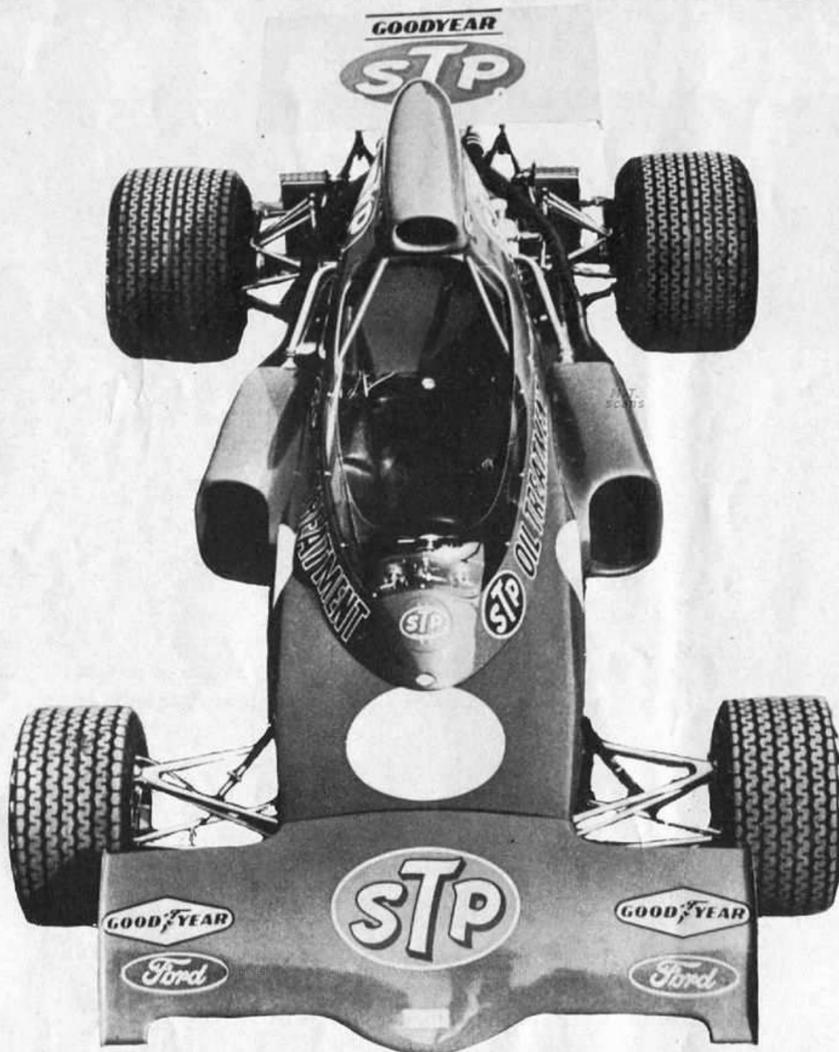
LONDRA - Dopo la presentazione della tanto attesa March 721X possiamo dire che le cose già pubblicate in merito erano più o meno esatte e, in complesso, ci sono poche sorprese. Forse ciò che stupisce di più è il fatto che la vettura non sembra fondamentalmente nuova. Nuovo invece che la March preveda ora di avere nella 721X la sua più potente arma, nelle gare del campionato 1972, e non una vettura più che altro sperimentale, come si era pensato. Ammesso che la vettura sia competitiva per il G.P. di Spagna, (meta del team) la 721 a questo punto sarà antiquata. Dato quanto è costata la 721X, il motivo è già ottimo per non relegarla alle gare inglesi non di campionato.

Contrariamente a quanto ci si aspettava, non è molto pesante e Herd prevede che la seconda sarà la più leggera fra le vetture da Grand Prix del 1972, soprattutto per il largo uso di magnesio e di titanio. Le dimensioni sono molto simili a quelle della 721, per esempio il passo è inferiore di cm 3,5.

I lavori sulla prima 721X sono stati ritardati e la vettura si è «mosa» quindi solo pochi giorni fa. Sarà affidata a Lauda per la stagione, mentre Peterson avrà la seconda. Se le promesse della 721X saranno mantenute, nel team resterà una sola 721, mentre l'altra l'avrà Beutler.

Paragonata con la 721, la vettura nuova ha il muso molto largo che, oltre agli ovvi vantaggi, serve per una migliore tenuta in curva. Il roll-bar a gabbia è molto solido e Peterson ha avuto parecchia voce in capitolo, a questo proposito. Herd dice che, con un piccolo sacrificio nel campo del peso, è stato possibile aumentare in modo concreto la sicurezza per il pilota. Fa notare che la gabbia è montata direttamente sulla monoscocca e i montanti anteriori e ai lati del pilota apriranno un varco nella barriera Armco, se la vettura tendesse a infilarsi sotto, in caso d'incidente (tipo d'incidente che ha sempre brutte conseguenze).

Il cambio ha parti Alfa Romeo (selettori, ingranaggi) che hanno già fatto le loro prove sulla TT33. Herd ha detto che, anche se l'accordo con l'Alfa per i motori, lo scorso anno, non ebbe pieno successo, fu comun-



Sembra ancora più corta vista dall'alto la nuova March 721 X di Ronnie Peterson. Abbastanza singolare è la gabbia che protegge l'abitacolo: serve per proteggere il pilota nel caso che la vettura si infili sotto barriere Armco

que una buona collaborazione e la March è molto contenta di continuarla.

Nonostante le apparenze, adesso la distribuzione dei pesi è accentuata verso la parte posteriore. La seconda vettura sarà molto simile, ma le paratie saranno in magnesio, mentre per economizzare peso saranno montati scarichi in acciaio inossidabile leggero.

Nuova la geometria delle sospensioni. Due quadrilateri a base larga sono montati su ogni lato, ancorati a robuste piastre in lega, una infilata fra la parte posteriore del motore e la parte anteriore della scatola del cambio. A prescindere da qualsiasi altra cosa, Herd spera di ottenere «una drastica riduzione nei carichi delle sospensioni», soprattutto quelli causati da vibrazioni dei pneumatici. Da notare che adotta gli ammortizzatori orizzontali posteriori che tanti guai hanno dato alla Ferrari B 12.

d. h.

Mesi contati per la F. 1?

● Parlando della nomina di NICK SYRETT, a segretario generale dell'International Drivers Association, John Weeb, direttore della Motor Circuit Development ha detto: «Spero moltissimo che aiuterà le primedonne (ossia i piloti) a ragionare con buon senso, migliorando la loro immagine, perché ritengo che siamo già pericolosamente vicini alla fine della F. 1, nella sua attuale forma. Nella maggioranza le squadre di F. 1 hanno perso la testa, nel valutare la propria importanza. Sono seriamente preoccupato e mi chiedo se la F. 1 potrà continuare a esistere per altri dodici mesi. Molte persone, che guadagnano parecchio nelle corse di questa formula, sono decise a comportarsi con spirito suicida».

Due incidenti a PHOENIX decidono la «150 MIGLIA»

BOBBY UNSER duro per ANDRETTI

PHOENIX (Arizona) - Se dal mattino si conosce il giorno, senza dubbio la 150 Miglia di Phoenix è l'esatto indice del futuro delle gare Usac. Intanto va detto che la vittoria di Bobby Unser, su Eagle di Dan Gurney (provata sull'ovale di Ontario in California alla velocità di 196 miglia orarie), è stata più che meritata.

Non sarebbe dispiaciuto se la palma della vittoria fosse andata a Mario Andretti, piazzatosi secondo, con la vecchia ma rimodernata Colt Offenhauser con la quale Al Unser — compagno di scuderia — gareggiò la passata stagione. Il duello Unser-Andretti è stato senz'altro l'epicentro di questa corsa iniziata alla media di 140 miglia orarie e conclusasi con la media di 102,805, la più bassa di tutti i tempi.

Otto bandiere gialle — due per incidenti spettacolari e sei a causa di chiazze d'olio sulla pista — hanno indispettito i 15 mila spettatori accorsi in questo remoto angolo di deserto dell'Arizona, oggi bombardato da 95 gradi Fahrenheit intorno alle colline polverose da 150 gradi sulla pista.

I comunicati della vigilia annunciavano che soltanto Lloyd Ruby su Gene White Special (Atlanta Car) copia identica della McLaren e Bobby Unser sarebbero scesi in lizza con le nuove vetture. I colori predominanti di quest'anno sono il bianco, il giallo ed il blu, mentre le macchine si presentano nella nuova forma con innovazioni certamente di rilievo. Alettone posteriore che va dal centro di una ruota all'altra; come le Formula Uno di un'anno fa la loro lunghezza è stata ridotta di 30 centimetri. Ora misurano m. 4,50, musetto molto carenato e due grossi baffi frontali. Senza contare numerose misure di sicurezza dentro alla scocca.

Bobby Unser aveva guadagnato la posizione di partenza girando alla media di 141,996 (nuovo record, 7 miglia al di sopra del suo stesso tempo stabilito qui lo scorso anno).

Al Unser, il fratello giovane, specialista nelle prove di qualifica era riuscito ad affiancarsi a Bobby girando a 137,820 tallonato da Johnny Rutherford che era riuscito a superare Mario Andretti di un miglio sulla media. Ma l'asso di Nazareth, dopo essere partito con impeto tallonando Bobby Unser e controllandone gli attacchi, durante uno dei periodi di rallentamento per bandierina gialla, perdeva la

posizione privilegiata, per compiere il rifornimento prescritto dal regolamento. Nonostante ciò Mario rientrava e si teneva nel gruppo di testa assistendo al sistematico annullamento degli avversari.

All'80. giro Mark Donohue sulla vecchia McLaren blu era passato al comando mentre Bobby Unser aveva delle piccole noie alla frizione e durante uno dei periodi di rallentamento effettuava il pieno. Ripartito, mentre stava per imboccare la curva nord usciva fuori pista infilandosi nella sabbia in seguito alla perdita della ruota destra anteriore. Fortunatamente il biondo pilota non riportava alcun danno fisico.

Rutherford, intanto, con l'approssimarsi della fine, mentre era in terza posizione slit-

150 MIGLIA DI PHOENIX - Gara valida per il campionato USAC - Phoenix (Arizona), 18 marzo 1972.

LA CLASSIFICA

1. Bobby Unser (Eagle Offenhauser) alla media di 102,805 miglia orarie;
2. Mario Andretti (Colt Offenhauser);
3. Mike Mosley (Agajanian Offenhauser);
5. Joe Leonard (Colt Offenhauser);
6. A. J. Foyt (Thompson Ford) a un giro;
7. Al Unser (Colt Offenhauser).

tava in una macchia d'olio ed urtava il guard-rail. La macchina si sfasciava, ma i mezzi antincendio interni evitavano l'incendio. Un po' imbronciato Rutherford tornava al box affatto scosso dal volo spettacolare. Le due bandiere gialle esposte nell'ultimo arco di corsa hanno fatto scendere ancor di più la media. Andretti che ha tallonato coraggiosamente e costantemente, malgrado la sua Colt non abbia la potenza dell'aquila di Bobby, attende il ritorno della bandiera bianca che giungerà a 3 giri dalla fine. Lo spunto finale dell'asso di Nazareth non è sufficiente a sovrappaffare la rabbiosa forza del magnifico bolide che Dan Gurney ha definito «l'aquila reale della Usac edizione 72». A Bobby Unser sono andati i primi 300 punti valevoli per la conquista del titolo americano della categoria.

Lino Manocchia

H.T. SCOTT

● Pare che gli STATI UNITI pensino, per il 1976, di trasferire il loro Grande Premio a Cleveland, Ohio. Quell'anno si festeggerà il duecentesimo anniversario del paese e il governo vuole organizzare grandi manifestazioni sportive. Cleveland è nell'elenco dei luoghi ove potrebbero essere accentrate tali manifestazioni e la stampa locale chiede che non si tratti soltanto di baseball e dei soliti sport nazionali. Al caso, la gara si svolgerebbe su uno dei due aeroporti.

Ecco i migliori tempi delle due giornate di prove e delle due sessioni di Le Mans.

Ickx (Ferrari 312/P) 3'40"¹⁴
media kmh 222,794
Regazzoni (Ferrari 312/P)
3'41"¹
Cévert (Matra 660/670)
3'41"⁵
Merzario (Ferrari 312/P)
3'43"²
Regazzoni (Ferrari 312/P)
3'44"⁷
Bonnier (Lola T 280) 3'48"⁵
Vaccarella (A. Romeo 33tt3)
3'49"⁸
Muller (De Tomaso Pantera)
4'16"³
Ballot-Lena (Ferrari 365 GTB)
4'19"⁴
Polrot (Porsche 908) 4'21"⁷
Ligier (Ligier JS2) 4'22"¹
Mass (Ford Capri) 4'31"¹
Keller (Porsche 911/S) 4'32"⁸
Bonomelli (Porsche 911/S)
4'36"¹

Si profila la minaccia MATRA per la FERRARI (e dubbi)

DALL'INVIATO

LE MANS - Fine dell'avventura aerodinamica a Le Mans? Per quanto i pareri e le prime risultanze siano discordanti, un fatto è certo: che le dodici curve inserite nel nuovo settore di Maison Blanche, prima formato da una sola ampia «S» veloce, danno un'inaspettata conformazione mista almeno ad una parte del circuito della Sarthe, mettendo più in bilico l'ago della bilancia e non facendo più pendere con estrema decisione il piatto dalla parte della velocità pura, quindi dalle caratteristiche aerodinamiche delle vetture.

Un bene? Un male? Tutto dipenderà dal compromesso

Inoltre la vecchia curva doppia di Maison Blanche, se era una curva da campioni, perché ampia, veloce e difficile, era anche assai pericolosa, per la sua scarsa visibilità. Andava decisamente eliminata, dopo tanti incidenti. Ora il circuito misura 13,640 km, contro i precedenti 13,469 km, e questo settore è formato da una successione di tre grandi curve con raggi compresi fra 120 e 150 metri, un breve rettilineo spezzato da curvature di 100-150 metri e da un settore terminale a doppia «S», con due curve di 40 metri e due addirittura di 15 metri di raggio, che fermano le macchine a velocità di 50 kmh circa.

Addio, quindi, ai vecchi primati e ai tempi segnati in

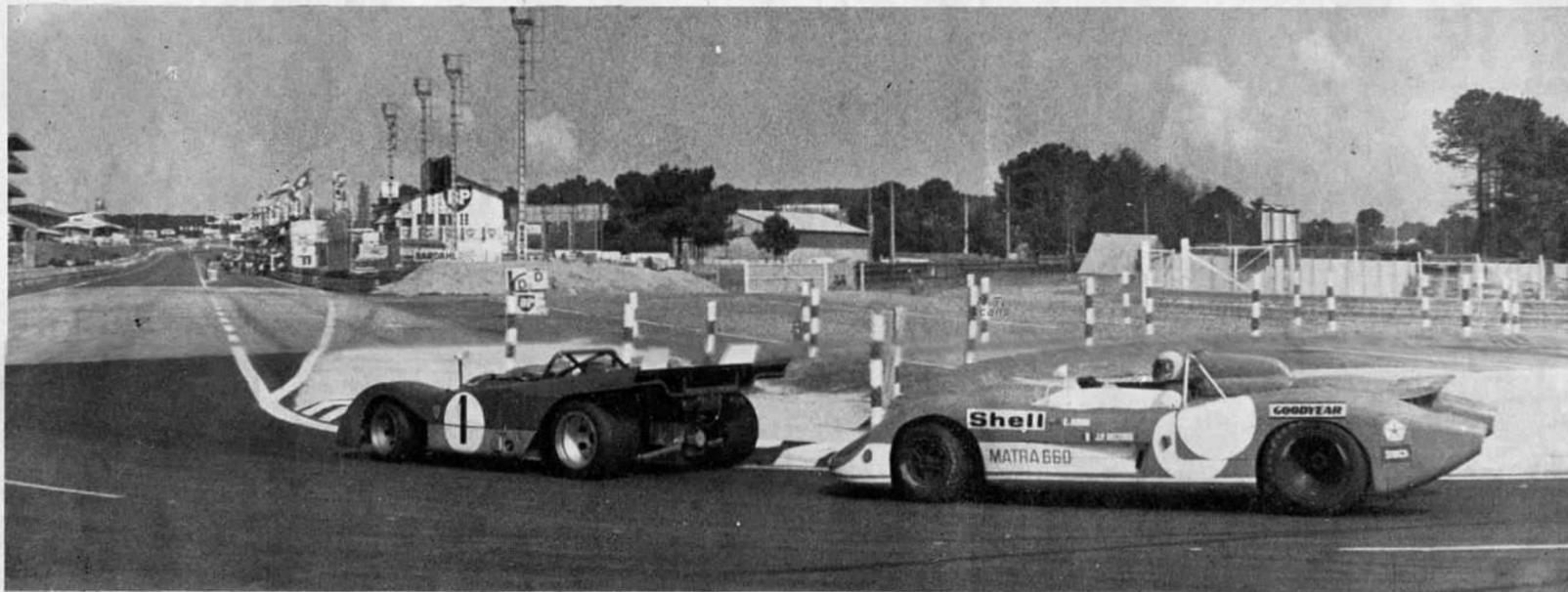
di punta. Ma piloti come Ickx, Regazzoni, Vaccarella, Cévert, eccetera, sono convinti che sia meglio insistere sugli adattamenti della vettura al settore misto, dove si può guadagnare parecchio. E mentre i tecnici indagano e cercano soluzioni veramente efficaci a questo difficile problema, ci domandiamo: i piloti pensano di poter sostenere per 24 ore una guida impegnativa ed esasperata nel settore misto, per guadagnare qualche secondo? O non continuare a contare sulle velocità in rettilineo, che si possono sviluppare facilmente anche nelle ore notturne?

Sotto questa luce si spiegano anche le soluzioni tecniche adottate per le macchine delle

ta la carrozzeria della sua 312/P, a parità di larghezza. E questa è la via più proficua per ottenere sensibili riduzioni della sezione frontale, dati i vincoli per la larghezza e le differenze piuttosto limitate con le altre vetture più strette. La nuova coda è di ottimo disegno, con sporgenza di 98 cm dal centro ruota, e presenta due alette regolabili, più un piccolo spoiler centrale.

Sulle dimensioni della nuova carrozzeria, adattata alla macchina conosciuta, tipo '72, non abbiamo avuto dati ufficiali: con grande infantilismo, i tecnici della Ferrari, ci hanno detto che c'è una scheda per la stampa, a Maranello, e che loro non possono dire nulla. Per buona fortuna dei no-

I mostri non avranno



La Ferrari in «minigonna» precede la Matra in «lungo». Anche come tempi sul giro la vettura senza coda andrà nettamente più forte



Muller ha provato a lungo la Pan

BONOMELLI non ha pensato al diciassette

LE MANS - Unico equipaggio italiano in gara nella 4 Ore, molto disertata, era quello composto da Bonomelli-Pica su una Porsche 2500. Forse in conseguenza della troppa scoperta sfida alla sorte (sono partiti di venerdì 17 alla 17 in punto su una R17 presa a nolo, e cui, guarda caso, si è frantumato subito il parabrezza) non hanno avuto fortuna in questa trasferta francese.

Dopo aver perso tutta la mattina del sabato riservato alle prove libere per noie alla pompa dei freni, noie cui è stato posto rimedio solo «prendendosi cura» di una vettura privata posteggiata nel parcheggio dei boxes, hanno potuto poi compiere nel pomeriggio, i solo tre giri minimi per qualificarsi in quanto si è allentata subito la forcella di selezione del cambio. Nonostante tutte queste noie, i rapporti sbagliati, le gomme alte e la pressoché nulla conoscenza del percorso, Bonomelli è riuscito ugualmente a realizzare il terzo tempo di categoria e sesto assoluto. Purtroppo l'uscita in gara ha reso vani tutti gli sforzi per rimettere a punto la vettura compiuti nel corso della notte dai suoi due meccanici.

che i costruttori sapranno realizzare. Ma per ora, al primo contatto con la nuova pista, si nota il completamento importante, che può bloccare ogni esasperazione aerodinamica (non si costruirà più una vettura solo per Le Mans), con maggiore accostamento alle caratteristiche richieste dagli altri circuiti veloci, pur conservando la peculiarità del lungo rettilineo delle Hounaudieres, anch'esso soggetto a rifacimento.

Per taluni, l'accentuazione di questa conformazione mista è eccessiva. Ma al riguardo, considerando che gli organizzatori avevano la necessità assoluta, (condizione essenziale per dare continuità alla corsa), di portare le macchine a velocità sensibilmente più basse nella zona dei boxes e delle tribune, troviamo che l'obiettivo sia stato raggiunto molto razionalmente, partendo da curve molto ampie, con smorzamenti progressivi, prima di giungere alle «chicanes» vere e proprie. Anche la leggera contropendenza di queste curve, che però rende faticosa la guida, risponde ad un motivo di sicurezza, per evitare pozzanghere in traiettoria durante la pioggia.

questi ultimi anni: adesso, alla formula nuova, passando dalle vecchie cinque litri alle odierne tre litri sport, si aggiungono anche prestazioni nuove. Il limite massimo da ricordare è quello del compianto Rodriguez in prova l'anno scorso con la 917 in 3'13"9 a 250,069 km orari, mentre il primato ufficiale stabilito in gara resta quello di Oliver, con lo stesso tipo di vettura, nel corso della «24 Ore» '71, con 3'18"4 a 244,379 kmh e addio, forse per sempre, a quelle vertiginose velocità di punta, che l'anno passato raggiunsero i 285 km orari, appunto per le cinque litri della Porsche!

Oggi ci troviamo dinanzi all'alternativa se accentuare il più possibile le prestazioni delle vetture nel settore misto, con validità estesa anche alle altre curve conosciute, da Mulsanne all'Arnage, o se continuare a dare prevalenza alle velocità di punta, sul rettilineo delle Hounaudieres, pur con un certo compromesso con le deportanze indispensabili per la migliore stabilità in curve impegnative.

Alla Matra si è convinti che, nel gioco di questi compromessi, sia meglio dare ancora la precedenza alle velocità

tre principali contendenti, Ferrari, Alfa Romeo e Matra, sono soluzioni che prendono in considerazione le crescenti esigenze aerodinamiche, ma soltanto come completamento o appendice alle caratteristiche già sviluppate per gli altri circuiti.

In questi termini, le previsioni erano di 320-330 km all'ora per le velocità di punta. Invece, i risultati sono riusciti un po' più bassi. Secondo le fotocellule installate dalla Matra, la Ferrari 312/P avrebbe raggiunto i 314 kmh. L'Alfa Romeo, con rapporti errati, nella prima giornata, ha segnato 293 kmh. Queste cifre sono confermate anche dal calcolo degli sviluppi con le nuove gomme e con i rapporti di trasmissione, oltre che dai tempi parziali rilevati da Ickx e Regazzoni sulle Hounaudieres, fra il 5. e il 6. chilometro. Su questa base di 1.000 metri sono stati cronometrati tempi di 11"3-11"4, quindi con intervalli fra 316 e 318 kmh e con tutti gli scarti ammessi dal cronometraggio a mano, dal guidatore in vettura a questa velocità, con cronometro al volante.

Nell'allestire la coda allungata, la Ferrari ha operato un sensibile abbassamento di tut-

stri lettori, che non debbono evidentemente soffrire di questi immaturi personalismi dei tecnici modenesi, abbiamo potuto effettuare noi stessi le misurazioni, da cui risulta che il nuovo cofano posteriore ha un'altezza di appena 63 cm da terra e che l'altezza delle alette è di 76,5 cm, contro gli 84,5 cm del cofano conosciuto, mentre la larghezza resta di 1,84 metri, posteriormente e 1,76 metri anteriormente.

Naturalmente, non sono misurazioni rigorose, al millimetro. Ma per questa volta i nostri lettori si dovranno accontentare. Dunque, un abbassamento di otto centimetri appare davvero ragguardevole e ci porta ai valori delle Lola e Alfa Romeo 33tt3. Naturalmente, per quanto eccellente sia subito apparso questo disegno, molto resta ancora da fare per una messa a punto generale della vettura più aerodinamica, tant'è vero che si sono avuti tempi sul giro molto equivalenti.

Infatti, nelle prime prove del sabato, Ickx otteneva il miglior tempo della giornata al volante della 312 normale: 3'40"4 a 222,794 km orari di media. Questo è il modello che conosciamo, con cofano posteriore alto e due deflettori.

Aerodinamici per la 24 ORE)

Su questa vettura, collaudata lungamente da Merzario, è stato poi applicato un cofano intermedio, molto liscio e « pulito », con una larga aletta trasversale. E in questa versione che nelle ultime prove di domenica mattina guadagnava ancora qualche decimo, scendendo a 3'40"1, tempo che non è stato ufficialmente riconosciuto, mentre Regazzoni girava in 3'42"3 e Merzario otteneva un ottimo 3'43"2. In tutto, questa vettura diremmo « muletto » o termine di paragone, compiva 60 giri nelle due giornate di prove.

Il modello nuovo, realizzato sulla macchina che ha condotto Schenken nelle ultime gare (di qui gli aggiustamenti del posto di guida e una

qui utilizzato è apparso inadatto, con quarta e quinta troppo lunghe, tanto che i piloti Marko, Vaccarella e Zeccoli non riuscivano a mettere la marcia più alta nemmeno sul lungo rettilineo delle Hounaudieres.

In queste condizioni, raggiungendo soltanto 9.000 giri in quarta, Vaccarella nella prima giornata otteneva 3'49"9, al volante della 33TT3 con coda consueta.

Nella seconda giornata sono stati montati nuovi rapporti al cambio, con una quarta ed una quinta più corte non ancora, però, l'ideale, tanto che Zeccoli e Vaccarella (3'49"8) erano costretti a conservare la quarta per tutto il

più la coda?



facendo registrate ottimi tempi e punte velocistiche particolarmente elevate

rida di problemi con la pompa e il pedale del freno, che hanno fatto perdere tempo prezioso) è stato provato con coda intermedia e con coda lunga.

Nella prima giornata, con un totale di 32 giri, Regazzoni è stato il più rapido, con 3'41"1, dopo essersi alternato lungamente con Ickx per prove comparative. Nella tornata conclusiva, la macchina non ha potuto compiere che tre giri soltanto: un'avaria ha obbligato a sostituire il distributore d'iniezione, con grande perdita di tempo. Un vero peccato, giacché questo contrattacco non ha permesso di condurre a termine le importanti prove di confronto.

Insomma, è chiaro che per far dei tempi l'assetto migliore è quello con deportanze di buona entità. Tuttavia, sarebbe errato trarre conclusioni affrettate sui risultati della coda lunga, che ha permesso le più alte velocità di punta, ma che non ha potuto essere collaudata a fondo.

Per l'Alfa Romeo, che pure ha presentato un'ottima coda lunga, con due alette trasversali, la prova è stata assai incompleta per un problema di rapporti. Infatti, il cambio

rettilineo, a regimi di 500 giri superiori.

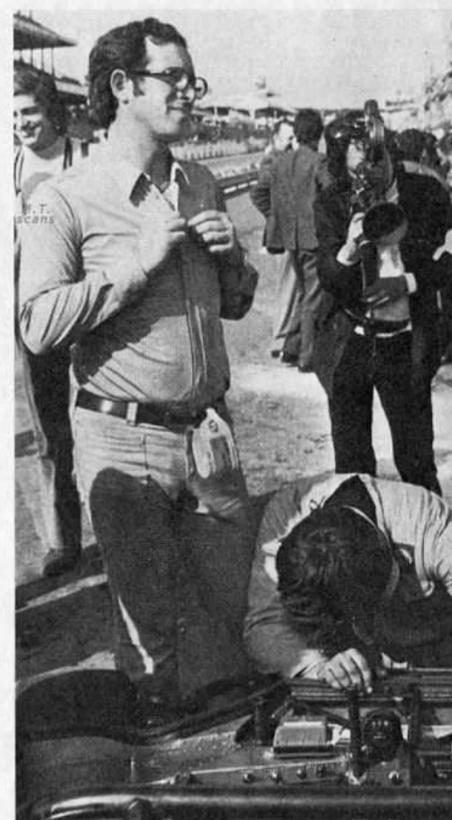
Marko, il sabato sera, è incappato in una innocua uscita all'ultima variante del nuovo tratto: solo carrozzeria e cerchione anteriore destro ammaccati, ma quanto basta per attardare un po' le operazioni. Quindi, sono state condotte prove con la nuova coda lunga, apparsa veramente efficiente e ottima anche per l'assetto nel settore misto. E' tuttavia doveroso sottolineare che, a causa della concomitanza con la trasferta per Sebring, la macchina portata a Le Mans non aveva neppure uno dei migliori motori, per cui le prestazioni limitate sono da attribuirsi ai due fattori congiunti: la minor potenza a disposizione e le eccessive demoltiplicazioni, complici le gomme Goodyear, che hanno un raggio di rotolamento leggermente maggiore. Il collaudo è stato ugualmente positivo, in quanto Vaccarella, Marko e Zeccoli, soprattutto quest'ultimo, che svolge una preziosa opera di preparazione e messa a punto, han-

Enrico Benzing

CONTINUA A PAGINA 26



Vistosissima per il suo colore giallo canarino la Mercedes di Heyer (foto in alto) non ha impressionato se non per le acrobazie cui era costretto il suo pilota nel misto. Problemi (aerodinamici) ne ha avuti comunque anche Forghieri che si è rivisto (essendo Caliri già a Sebring) al seguito dei prototipi con Schetty (foto a destra)



L'Alfa non era dotata del suo motore più potente e ha avuto il suo daffare con i rapporti inadatti

Quasi disertata la «4 ORE» di LE MANS

A spasso la LOLA 3000

LE MANS - Completamente disertata dalle grandi marche, Ferrari, Alfa Romeo e Matra, la «4 ORE» di Le Mans è stata disputata in tono assai minore, con una sola tre litri di rango, la Lola-Ford. Le marche citate avevano dato la loro adesione al solo scopo di prendere parte a tutte le sessioni di prove. Ed è abbastanza strano che non una delle tre grandi, visti i forfait, non abbia cercato una vittoria relativamente facile, motivo di buon collaudo. Ma le spiegazioni vanno ricercate nella vicinanza con Sebring e con i motori piuttosto scarsi portati a Le Mans, quanto basta per pochi giri di messa a punto degli autotela.

La corsa ha avuto 28 macchine alla partenza, in prevalenza Porsche gran turismo, fra cui quella di Bonomelli e Pica. In prima fila la Lola, al volante della quale parte De Fierlant, e la Chevron B 19 di Dupont. E se alla partenza, dopo un giro lanciato, la tre litri inglese balza subito al comando, la seconda macchina è bloccata all'arnage, perdendo quasi un giro e producendosi in un successivo inseguimento. De Fierlant conduce dinanzi alla Porsche 910 di Cosson, alla Ligier dello stesso pilota-costruttore francese e alle 911-S di Touroul e Chenevière, alla Porsche 908 di Poirot, la 911-S di Buchet, ecc., mentre Bonomelli è undicesimo. Sulla Chevron di Dupont, Dolhem insegue di-

speratamente e sale al terzo posto dopo quattro giri.

De Fierlant guadagna oltre 50" al giro su Ligier e fa il vuoto alle spalle. Innocua uscita di pista di Bonomelli al terzo giro, che però è costretto all'abbandono. Dopo mezz'ora di gara, Dolhem passa secondo, a due minuti e mezzo da De Fierlant. Ligier, terzo, dovrà abbandonare poco dopo a Mulsanne in seguito alla rottura del cambio.

Le posizioni sono ben delineate allo scadere della prima ora di questa corsa, che ha inaugurato il rinnovato tracciato di Le Mans: dopo il primo rifornimento, la Lola di Bonnier-De Fierlant conduce a 202,873 kmh di

media, con un giro di margine sulla Chevron B 19 di Dupont-Dolhem e sulla Porsche 908 di Poirot.

Prima del secondo rifornimento, allo scadere della seconda ora, la T280 di Bonnier-De Fierlant passa a 192,959 kmh di media, ma ripartendo dallo stand con Bonnier al volante, lamenta noie al cambio e alla frizione: il motore si spegne due volte, ma poi la macchina riprende. Al secondo posto sale la 908 di Poirot, dinanzi a Dupont-Dolhem, rispettivamente con uno e con due giri dal primo. In ritardo la 910 di Cosson, guadagnano Keller e Touroul. Una lunga sosta al box fa perdere il secondo posto a Poirot, costretto a procedere ad andatura ridotta per guai al cambio.

Si giunge così alla terza ora, con la Lola sempre sola al comando: 41 giri a 188,658 kmh di media, con un calo dovuto al citato guaio. Si ferma la Porsche di Poirot con il motore in disordine, per essere poco dopo costretta all'abbandono. Così, sale al secondo posto la Chevron di Dupont-Dolhem, con tre giri di ritardo, e avanzano conseguentemente di una posizione gli uomini delle 911-S, Keller e Touroul, mentre riprende quota Cosson, con la Porsche 910. La corsa si conclude senza emozioni e senza mutamenti di classifica con la marcia trionfale della Lola.

4 ORE DI LE MANS - Gara internazionale di velocità in circuito - Le Mans - 19 marzo 1972.

CLASSIFICA

1. Bonnier-De Fierlant (Lola T280), che in 4 ore percorrono km 746,697, giri 55, media kmh 186,673; 2. Dupont-Dolhem (Chevron B19) a 3 giri; 3. Keller-Mesange (Porsche 911S) a 3 giri; 4. Touroul-Banner (Porsche 911S) a 3 giri; 5. Cosson-Novestille (Porsche 910) a 3 giri; 6. Gents-Bodini (Porsche 911S); 7. Selz-Vetsch (Porsche 911S); 8. Cornet-Epinat (Ferrari 365 GTB); 9. Brailard-Delbar (Porsche 911S); 10. Garand (Porsche 911S).

Giro più veloce: De Fierlant (Lola T280), in 3'56"2, media 207,892 kmh.

Poche speranze MIRAGE

e pilota
negro
in FERRARI

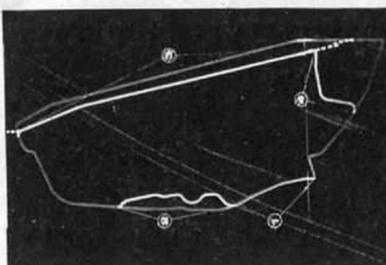
Gli iscritti della 12 ORE

N. di GARA	MARCA E TIPO	CILINDRATA	CAT.	PILOTI
1	Ferrari GTB4	4400	GTO	Hobbs-Wintersteen
2	Ferrari 312P	2991	S-3L	Ickx-Andretti
3	Ferrari 312P	2991	S-3L	Peterson-Schenken
4	Ferrari 312P	2991	S-3L	Regazzoni-Redman
7	Gulf Mirage Ford M6	2993	S-3L	Bell-Van Lennep
8	Camaro	5000	SED-A	Nehl-Fitzgerald
9	Camaro	5000	SED-A	Summers-McClure
10	Camaro	5000	SED-A	Canada-Tremblay
11	Marathon Mustang	5000	SED-A	De Lorenzo-Thompson
12	Lola T280	3000	S-3L	Bonnier-Wisell, Larrousse
15	Porsche 911S	2500	GTU	Pentacost-Bean
16	Porsche 911S	2500	GTU	Keyser-Barth
17	Camaro	5000	SED-A	Gimondo
18	Ferrari GTB4	4390	GTO	Ingle-Reynolds
19	Porsche 914-6	1991	GTU	McClain-White
21	Ferrari GTB4	4400	GTO	Grossman-Eaton
22	Ferrari GTB4	4400	GTO	Chinetti
23	Corvette	7000	GTO	Kemp-Koveleski-Rinzler
24	Lir Escort	1800	TU	Buffum-Fitzpatrick
25	Chevron B19		S-2L	Junco-Van Beuren
26	Chevron B19		S-2L	Craw-Barber
27	Porsche 914-6	2000	GTU	Kirby-Cuddy
28	Porsche 911S	2500	GTU	Kremer-Huber
29	Corvette	6997	GTO	Schumacher-Kiefer
30	Shelby GT350	4848	GTO	Quintana
31	Alfa Romeo Spider	2992	S	Stommelen-Revson
32	Alfa Romeo Spider	2992	S	Elford-Marko
33	Alfa Romeo Spider	2992	S	de Adamich-Hezemans
34	Alfa Romeo Spider	2992	S	Galli-Vaccarella
36	Porsche 911S	2500	GTU	Brialliard-Pilette
38	Chevron 16	1800	GTU	Fisher-Ponder
39	Porsche 910	2300	S-3L	Minter-Bartling-Pechman
41	Porsche 911S	2500	GTU	Kirill-Norburn
42	Camaro	5000	SED-A	Nosedo-Garcia-Livingston
43	Camaro	5000	SED-A	Sereix-Garcia
44	Chevy II	4956	SED-A	Garcia-Cao
45	Shelby GT350	4727	GTO	West-Tunstall
46	Mustang	4727	SED-A	Potter-Ansley-Hood
47	Corvette	7540	GTO	Gray-Keller
48	Corvette	7000	GTO	Greenwood-Smothers
50	Corvette	7000	GTO	Cordts-Yenko
51	Alfa Romeo	2000	GTU	Crebs-Jobe
52	Chevron B21	1790	S-2L	Kleinpeter-Belcher
53	Chevron B8	1998	S-2L	Baumgartner-Herman
54	Abarth	2000	S-2L	Arutunoff-Goelnight-Pryor
55	Lola	1780	S-2L	McCaig-McCaig
56	Lola T212	1790	S-2L	Waugh-Beatty
57	Corvette	7101	GTO	Heinz-Johnson-English
58	Porsche 914-6	1991	GTU	Rebaque-Rojas
59	Porsche 911S	2495	GTU	Gregg-Haywood
60	Camaro	5000	SED-A	Fordyce-Small
61	Porsche 911S	2354	GTU	Locke-Bailey
62	Porsche 908-3	2998	S-3L	Fernandez-Bagratiou
63	Porsche 910	1997	S-2L	Greger-Blank
64	Corvette	6997	GTO	Baechle-Burdick
65	Porsche 911S	2500	GTU	Sage-Haldi
67	Mazda R100	1964	TU	Armstrong-Bremmer
68	Porsche 914-6	1991	GTU	Stoddard-Hines
69	Porsche 911T	1992	GTU	Oest-Tillson
70	Porsche 914-6	1991	GTU	McDonald-Everett
73	Datsun 240Z	2394	GTU	Ross-Groleau
74	Porsche 906	1991	S-2L	Rosen-Schaub
75	Datsun 510	1600	SED-B	Clark-Kearney
76	Porsche 911T	1991	GTU	Stone-Poole
77	Porsche 911S	1991	GTU	Jennings-Beasley
78	Porsche 914-6	2000	GTU	Muniz-Novoa
79	Camaro	5000	SED-A	Johnson-Young
80	Camaro	5000	SED-A	Elliott-McDill
84	BMW	1991	SED-A	Montalvo-Pauley
88	Camaro	5000	SED-A	Pickett
89	Camaro	5000	SED-A	Smith-Gafford
94	Camaro	5000	SED-A	Mitchell-Christiansen-Houser
97	Camaro	5000	SED-A	Quintanilla-Quintanilla
99	Corvette	5359	GTO	Currin

mano l'idolo Mario Andretti e la sua «fiammante macchina di Maranello».

Gli organizzatori hanno diramato la prima lista dei partecipanti, lista non ancora ufficiale in quanto tutti gli iscritti dovranno superare i limiti di qualificazione (fissati nel 140 per cento) per essere ammessi alla gara. An-

che la formazione degli equipaggi potrà essere cambiata dopo le prove ufficiali per cui l'elenco definitivo dei partenti verrà reso noto in un secondo tempo. La competizione avrà inizio alle ore 11 di sabato 25 (ore 17 italiane) e terminerà quindi alle ore 23 (ore 5 italiane di domenica 26).



no potuto raccogliere preziose informazioni.

Poi, la **Matra** ha presentato una versione intermedia della propria tre litri, una 660-670, in attesa della 670 definitiva ed ha provato la bellezza di cinque diversi tipi di coda posteriore, sempre del tipo sdoppiato, con ala trasversale alta, con ala trasversale bassa, con semplice spoiler, con due alti deflettori ed altre combinazioni minori. Interessante la carenatura del posto di guida e la presa di alimentazione a stretta ellisse verticale.

Dopo pochi giri compiuti da Amon, la macchina è stata collaudata a lungo da Cevert nelle due giornate cominciando con un promettente 3'41"9, migliorato alla fine a 3'41"5 molto prossimo al miglior tempo delle Ferrari. Fatto significativo è che nella prima giornata Cevert aveva ottenuto il suo miglior tempo con macchina a coda quasi com-



La Ferrari versione coda lunga, avrebbe toccato — secondo un calcolo dei tecnici modenesi — i 320 all'ora, sul rettilineo delle Hunaudières. È risultato che la 312 P con coda normale appena ritoccata si adatta meglio al nuovo percorso della Sarthe. Però con la coda lunga il consumo diminuisce sensibilmente.

pletamente liscia, mentre nella seconda è riuscito a migliorare con l'ala trasversale, a cui sono stati dati angoli di incidenza piccolissimi, fino allo zero. Riguardo ancora alla **Matra** è tuttora incerta la sua partecipazione.

Piuttosto limitate sono state le prove della **Lola-Ford** di Bonnier, che ha girato in 3'48"5. A questo riguardo bisogna aggiungere che le prove erano divise fra allenamenti alla corsa di quattro ore e prove speciali per la «24 Ore» del giugno prossimo. Per questo, talune macchine non figurano nell'elenco dei tempi ufficiali e taluni tempi sono omessi. Tuttavia, dato lo scopo del lungo «test», noi non facciamo distinzione e teniamo conto di tutti i tempi ottenuti dai concorrenti nelle separate sessioni.

Infine, tra le prestazioni di grande rilievo va posta quella della **Pantera De Tomaso**,

Conta di più
il «misto»
nella nuova
LE MANS

CONTINUAZ. DA PAGINA 25

al volante della quale **Muller** ha ottenuto 4'16"3. La macchina, la più veloce delle GT, dinanzi alla Ferrari 365 GTB di **Ballot Lena**, con 4'19"4, ha mostrato ottime punte velocistiche, sfiorando i 300 km orari. Avrebbe potuto scendere a tempi ancor più bassi, senza un malaugurato incidente meccanico, con la rottura del filtro dell'olio ed ampie perdite di lubrificante. Alla prossima «24 Ore» sarà certo una macchina da prendere in considerazione per ottimi risultati finali

Unico concorrente italiano nella GT, **Bonomelli** ha ottenuto un buon tempo fra le **Porsche 911 S**, con 4'36"1, contro 4'33"8 del migliore di questo settore Touroul, mentre consideriamo interessanti le prestazioni della **Ligier** con motore Citroen-Maserati e della Ford «**Capri**» di Mass, dato il livello della loro meccanica.

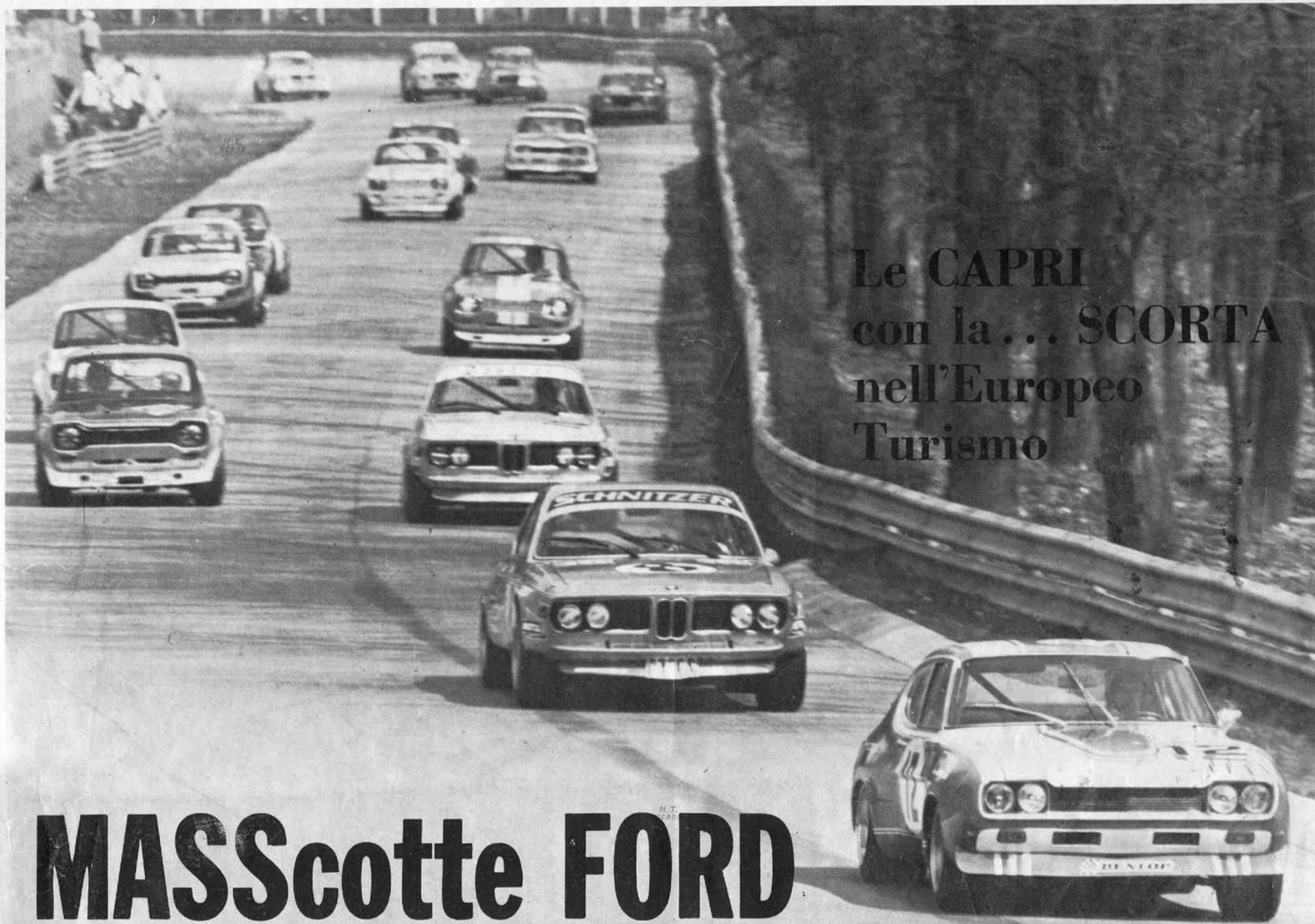
e. b.

VACCARELLA speaker di se stesso

PALERMO - Finalmente «profeta in patria». Anche Nino Vaccarella. Il popolare campione siciliano, sulla scia del premio «Ascari-Musso-Castellotti» e ancora fresco del campionato assoluto italiano, è stato simpaticamente festeggiato martedì sera in un albergo palermitano, prima di partire per le prove preliminari di Le Mans e per la «12 Ore di Sebring». Il Panathlon Club ha offerto infatti una targa d'argento al «preside volante» che è stato anche designato alla unanimità «sportivo del mese». Trofei, medaglie e riconoscimenti sono stati assegnati anche del Comune di Palermo, dagli atleti «azzurri» d'Italia, dai veterani, sportivi e dalle scuderie «La Clessidra» e «Pegaso».

In precedenza il presidente dell'Automobile Club di Palermo, avvocato Nino Sansone aveva trattato il tema «Prospettive dell'automobilismo sportivo italiano e siciliano in particolare», fornendo interessanti notizie e anticipazioni delle gare nell'isola con particolare riguardo al futuro della Targa Florio.

La serata si è conclusa con la proiezione dell'interessante cortometraggio a colori sulla 55. Targa Florio realizzato dall'Alfa Romeo è raccontato in prima persona dal vincitore Nino Vaccarella.



Le CAPRI
con la... SCORTA
nell'Europeo
Turismo

MASScotte FORD

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - Venute a Monza per vincere, le Ford Capri preparate da Neerpasch non hanno mancato l'obiettivo della «4 Ore», dominando dal primo al 136. giro la corsa con l'equipaggio n. 2, quello composto da Jochen Mass e da Gérard Larrousse. Alla luce di quello che è accaduto, la vittoria della Capri è stata estremamente facile, ma all'inizio le cose non erano per nulla favorevoli alla fortissima squadra di Colonia.

Infatti, subito al primo passaggio, la Capri di Glemser era ai box, ed iniziava uno «stillicidio» di rientri in pista e nuove fermate alla caccia dell'inconveniente (di accensione) accusato, che la tagliavano immediatamente fuori dalla lotta per il primato. L'altra Capri, quella di Mass, rimaneva così da sola a vedersela con uno scatenato Quester, che cercava in tutti i modi di non farsi staccare con il suo BMW 2.8 preparato da Schnitzer. Quester ha tenuto duro al secondo posto (pur se già staccato di 10") fino al 14. giro, quando si è fermato a fissare l'asta di comando del dosatore d'iniezione. Rientrato in pista, con 5 giri di ritardo, Quester si è poi definitivamente fermato con il cambio rotto al 18. giro, senza che Tino

All'uscita da Lesmo, al primo giro, la Capri di Mass è già in testa, seguita dalla BMW di Quester, di Peltier e dalla Escort di Birrell, (ATTUALFOTO)



Il direttore di corsa, Maffezzoli, abbassa la bandiera a scacchi davanti alla Capri vincitrice. Nelle 4 ore, Mass-Larrousse hanno superato di oltre 10 kmh la media record dello scorso anno

Il presidente della Ford Italiana, ing. Nicola Da Vinci, è ovviamente contento di premiare Mass (al centro) e Larrousse



Brambilla potesse nemmeno guidare.

Pur con i problemi mostrati — concentrati tutti però su una sola delle due macchine — le Capri al momento attuale non pare abbiano rivali. Non le BMW, in attesa dell'omologazione della versione alligierita della 3.0 CS; non le Opel, assenti quelle di Steinmetz ed in ritardo di preparazione quelle ad iniezione e testata «cross-flow» di Conrero; tanto meno le Alfa GTAm, ferme praticamente sui tempi dello scorso anno e tagliate fuori non solo dalla lotta per l'assoluto, ma anche per la classifica della seconda divisione.

In pratica, l'unica vera alternativa attuale alle tre litri Capri viene dalla piccola ma sempre più sorprendente Escort che, presente ormai in un numero consistente di esemplari ben preparati e ben guidati, è un tipo di vettura in grado di fare qualsiasi risultato. A Monza, il terzo e quarto posto assoluto delle Escort di Birrell-Bourgoignie e di Akerslot-Franey hanno proprio questo significato, ed anzi (nel caso di Birrell-Bourgoignie) il risultato avrebbe potuto essere anche migliore, forse anche il secondo posto assoluto, se una serie di

Marco Magri

CONTINUA A PAGINA 28

COSI' (IN 41) AL VIA

Glemser-Soler-Roig Ford Capri 1'42"8	Mass-Larrousse Ford Capri 1'44"2
Quester-E. Brambilla BMW-2800 1'44"3	Sanger-Pianta Chevrolet Camaro 1'45"1
Birrell-Bourgoignie Ford Escort 1'45"7	Peltier-Xhenceval BMW 2800 CS 1'45"7
Franck-Engeman Ford Capri 1'46"2	Akersloot-Franey Ford Escort 1'47"5
Strok-Alihodjic Ford Escort 1'48"5	Finotto-Fitzpatrick Ford Escort 1'48"8
C. Facetti-Hezemans Alfa Romeo GTAm 1'49"4	Pittini-Rosselli Alfa Romeo GTAm 1'50"3
de Adamich-Venturi Alfa Romeo GTAm 1'50"7	Alval-Bertoni Ford Escort 1'51"4
	Gerny-Mattli BMW-2800 1'52"8
De Bagration-Barrios Alfa Romeo GTAm 1'53"	Eggenberger-Link BMW 2002 1'53"3
Gargan-Monti Opel Commodore 1'53"4	
Pozzo-Zanetti Alfa Romeo GTAm 1'54"2	Obermayer-Cramer Ford Escort 1'54"5
Picchi-Paco Alfa Romeo GTAm 1'54"6	Giorgio-Lombardi Alfa Romeo GTAm 1'55"1
Rinaldi-Colzani Alfa Romeo GTAm 1'55"2	«Esap»-Tatog Opel Commodore 1'55"5
Galluzzo-Society Alfa Romeo GTAm 1'56"	Larini-V. Brambilla Alfa Romeo GTAm 1'56"4
Wiederkehr-Gi-Bi Alfa Romeo GTAm 1'56"7	Pallavicini-Blanco BMW-2002 1'57"2
	Ponno-Signorini Alfa Romeo GTAm 1'57"4
«Pooky»-Enzo Alfa Romeo GTAm 1'57"8	Litrico-Gianta Alfa Romeo GTAm 1'58"
Donà-Grano Fiat 128 coupé 1'58"	Regvard-Invernizzi Alfa Romeo GTAm 1'58"3
Bigliuzzi-Baroni Alfa Romeo GTAm 1'58"4	Giani-Gagliardi Alfa Romeo GTAm 1'59"6
Belli-Lucarelli Ford Escort 2'00"1	Marx-Gleich Alfa Romeo GTAm 2'00"3
V. Zanini-R. Colzani Alfa Romeo GTAm 2'00"5	
Locatelli-Pal-Joe BMW 1800 2'01"3	Lang-Schuster BMW Alpina 2'01"5
Bloody-Blacky T. «Il Ragno» Alfa Romeo 2000 2'04"9	

● I nomi in neretto, indicano i piloti che erano a bordo della vettura al momento della partenza ufficiale.

4 ORE DI MONZA, Coppa Shell, Trofeo Mario Angiolini, gara internazionale di velocità valida quale prima prova del Campionato europeo Turismo. Monza, 19 marzo 1972.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Mass-Larrousse (Ford Capri RS 2800) 136 in 4.01'34"8, media 194.221 kmh; 2. Peltier-Xhenceval (BMW 2.8 CS) 134 giri; 3. Birrell-Bourgoignie (Ford Escort RS 1700) 130 giri; 4. Akersloot-Franey (Ford Escort RS 1700) 128 giri; 5. Facetti-Hezemans (Alfa Romeo GTAm) 125 giri; 6. Rinaldi-Colzani (Alfa Romeo GTA Junior) 123 giri; 7. De Bagration-Barrios (Alfa Romeo GTAm) 122 giri; 8. Giani-Gagliardi (Alfa Romeo GTA Junior) 120 giri; 9. Wiederkehr-Gi-Bi; 10. Locatelli-Pal-Joe (BMW 1600) 118 giri; 11. Gerny-Mattli (BMW 2800) 117 giri; 12. Giorgio-Finotto (Alfa GTAm) 113 giri; 13. «Bloody-Black-Tiger» «Il Ragno» (Alfa Romeo 2600) 107 giri; 14. Marx-Gleich (Alfa Romeo GTA Junior) 105 giri; 15. Larini-V. Brambilla (Alfa Romeo GTA Junior) 99 giri. Giro più veloce: non comunicato.

CLASSIFICHE DEL CAMPIONATO TURISMO

III DIVISIONE (da oltre 2000 fino a 5000): 1. Ford punti 20; 2. BMW 15; 3. Alfa 10.
II DIVISIONE (Da oltre 1300 fino a 2000): 1. Ford punti 20; 2. Alfa 12; 3. BMW 8.
I DIVISIONE (fino a 1300): 1. Alfa punti 20.

CONTINUAZ. DA PAGINA 27

inconvenienti nella seconda parte della gara non li avesse rallentati. Secondi assoluti sono così risultati i belgi, Peltier e Xhenceval, con una BMW-Schnitzer privata, e dobbiamo dire che si tratta di un risultato meritato, poiché i due hanno guidato in maniera estremamente redditizia, accettando sempre la battaglia che si è scatenata per il secondo posto lungo tutto l'arco della corsa, e che è stata in fin dei conti l'unica vera battaglia per il primato, dando per scontata la supremazia della Capri vincente. Per quanto riguarda l'Alfa Romeo, le resta la consolazione della vittoria nella terza divisione. Una vittoria che non le poteva sfuggire comunque. Se possiamo permettersi di dare un consiglio alla casa milanese, diremmo che è bene che essa punti tutte le sue energie che ha riservato per questo campionato «promozionale» sulle due GTA Junior. Questo è l'ultimo anno per la divisione fino a 1300 (dai 1973 le divisioni saranno due, fino a 2000 ed oltre 2000) e con l'attuale andazzo delle preparazio-

golarità esemplare. I due piloti Autodelta se la sono comunque sudata questa vittoria, prima contro la GTAJ di Monzeglio condotta da Zanetti-Pozzo, poi contro la compagna di scuderia di Picchi-«Paco». La prima, si è malauguratamente fermata con Pozzo alla guida, dopo un favoloso primo turno di Zanetti, quando era in testa saldamente; la seconda, è stata protagonista, con «Paco», di uno dei

al primo posto delle Alfa nel suo turno di guida, consegnandola a Pittini all'ottavo posto assoluto; purtroppo, una valvola ha poi rallentato il veneto, ma la bella dimostrazione resta. Nella classe 1600, dominio incontrastato della BMW-Ferraris di Locatelli-«Pal-Joe», che in corsa ha marciato come un orologio dopo alcune noie al cambio durante le prove. Molto bella anche la gara della GTAm del Jolly

del guasto, cedendo la vettura allo spagnolo in una posizione comunque troppo arretrata per poter sperare in un risultato utile. Anche Soler-Roig, però, non si è fatto pregare, ed ha compiuto il suo dovere fino a che non si è rotto l'alberino fra frizione e cambio. Possiamo ben comprendere l'amarezza di Glemser e soprattutto di Soler-Roig, che dopo il suo fantastico record in prova si aspettava certo molto dalla gara.

Una corsa molto bella la stava facendo la Capri di Franck, che ha consegnato la macchina alla Engemann in una posizione che poteva essere la quarta come la seconda assoluta, tanto era ravvicinata la battaglia dietro a Mass-Larrousse. Dopo pochi giri, però, la Engemann rompeva il cambio e si girava in parabolica, non senza aver prima seminato tutto l'olio della scatola sotto le ruote di quelli dietro.

Per quanto riguarda le altre due Escort, Fitzpatrick si è fermato dopo un'ora e 20 di corsa, quando era sesto assoluto, con una molla valvola rotta. Dopo un tentativo di riparazione in loco, la sua Escort

COLZANI-RINALDI han sudato contro le GTJ «private»

più spettacolari fra i non pochi incidenti in parabolica, fortunatamente senza altra conseguenza per il pilota che una forte contusione al polso sinistro.

Oltre a Zanetti, un altro «privato» stava dando una dimostrazione piuttosto imbarazzante per le vetture ed i piloti «casa». Parliamo di Alberto Rosselli, che ha condotto la GTAm del Team Peg

Club Spagna di De Bagration-Barrios, risalita molto bene fino al 5. posto assoluto alla terza ora e poi vittima di inconvenienti alle candele che le hanno fatto perdere due posizioni.

Fra coloro che non hanno terminato la corsa, da citare innanzi tutto Glemser e Soler-Roig. Il tedesco è ripartito come una furia dopo l'individuazione (laboriosa)



Ecco la GTA Junior di «Paco» impattare violentemente contro la barriera all'ingresso in parabolica, più o meno nel punto fatale a Rindt. L'altra vettura è la GTA Junior di «Gianfa», per superare la quale forse «Paco» si è disunito. Come si nota, il pubblico è foltissimo

ni nel turismo gruppo 2 non vediamo proprio come poter contare sulle GTAm, che sono sì delle «vere» Turismo, ma sono altrettanto sicuramente battute in partenza dalle Capri e dalle BMW in assoluto, e dalle Escort relativamente alla divisione fino a 2 litri.

In questa occasione, poi, le qualità di fondo della 2000 Autodelta non sono potute venire fuori dato che delle due vetture ufficiali schierate solo una è giunta alla fine, quella di Facetti-Hezemans, ed anch'essa non senza alcune noie. Il suo 5. posto assoluto è un risultato di prestigio, ma è certamente di più di quanto ci si poteva aspettare, visto l'andamento della corsa. L'altra GTAm iscritta dall'Autodelta, quella di de Adamich-Venturi, non è giunta al traguardo del primo rifornimento, ferma in pista con il motore ammutolito non si sa bene se da un guaio di alimentazione o da una difficoltà di pescaggio nel serbatoio di sicurezza.

Molto più bello il sesto posto assoluto della 1300 di Colzani e Rinaldi, che hanno vinto la prima divisione con una gara di una re-



Al termine del curvone, ecco la GTAm di Carluccio Facetti, dopo il brutto «volo» in piena velocità. La causa la vediamo nella foto sotto: il semiasse si è rotto, e la ruota posteriore sinistra si è sfilata



è stata ritirata, e così Finotto è salito sulla GTAm di Carlo Giorgio, lasciando a piedi la Lella Lombardi. L'altra Escort, quella di «Alval»-Bertoni, ha avuto noie di surriscaldamento e si è ritirata dopo 28 giri. Una bellissima corsa, infine, riteniamo l'avrebbe fatta la Camaro di Sanger e Pianta, se non fosse stata perseguitata da difetti di alimentazione. Entrata direttamente al box dopo il giro di lancio, era ripartita con mezza pista di distacco e Sanger era riuscito a riportarla al 5. posto assoluto, quando si sono nuovamente manifestati i guai che le hanno addirittura impedito, fra una sosta e l'altra di essere qualificata.

m. m.

● Dopo il GP del Sud Africa, GRHAM HILL è andato in volo in Rhodesia, per ispezionare un nuovo circuito la cui costruzione è nelle fasi finali. Love dice che sarà il più bel circuito dell'Africa, aggiungendo che entro tre anni prevede che la Rhodesia avrà una sua gara di campionato mondiale.

136 giri molto vivaci

MONZA - Quarantuno le vetture al via, lanciato, di questa nona edizione della 4 Ore di Monza. Nello schieramento, i vuoti sono lasciati dalla GTAm di Ruspa-Zanetti (che ha preferito la 1300 con Pozzo), della Opel di De Leonibus-Pianta (che corre con la Camaro di Sanger), dell'altra Camaro di Muller-Kocher, e dalla GTA Junior di Cattaneo-Tali.

Fin dalle prime battute, la situazione in testa è chiara: fermatosi subito Glemser, che poi ripartirà in forte ritardo, e con Mass a fare l'andatura, è la BMW di Quester ad incaricarsi di inseguire. Dietro a lui si forma subito un gruppo che animerà la corsa fin quasi al termine. Ne fanno parte la BMW di Peltier, e le Escort di Birrell, Fitzpatrick e Akersloot. Ben presto, però, dietro a Mass che guadagna metro su metro si raggruppano in tre, Quester, Peltier e Birrell, che rimangono assieme fino al 14. passaggio, quando Quester sosta al box con il comando del dosatore penzoloni. Si fa sotto intanto la Capri di Franck, che passa Fitzpatrick e Akersloot e va a prendere Birrell e Peltier. Immediatamente dietro, la prima delle Alfa è quella di Rosselli, mentre nel 1300 è Zanetti che guida la classe seguito dalle due vetture Autodelta di Picchi e Colzani, che si alternano a tirare ma senza apprezzabili guadagni nei confronti della gialla vettura di Monzeglio.

Alla mezz'ora, proprio mentre la

Marx, coi quali all'inizio era anche «Pooky», fermatosi al 19. passaggio. Al termine, da questo gruppetto emergevano Gagliardi-Giani, ottimi ottavi assoluti che saranno seguiti dall'altra GTA Junior di Wiederkehr-«Gi.Bi.». A questo punto, in pista c'è anche Glemser, alla cui Capri hanno sistemato l'accensione, ed il campione europeo si impegna in una platonica rimonta, con tempi molto interessanti, attorno all'1'42". Ma neppure Mass scherza, e allo scadere della prima ora è l'unico a giri pieni. Si ferma Zanetti, che cede il volante a Pozzo, e così è Colzani ora in testa alla 1300. Ini-

Larrousse, seguito da Bourgoignie che ha guadagnato nelle soste, poi la Engemann, che però subito dopo si ferma in seguito alla rottura del cambio (ed al testa-coda) in parabolica. Quarta è la BMW dei belgi, condotta ora da Xhenceval, quinta la Escort di Akersloot-Francey, ed ottima sesta assoluta la GTAm che Rosselli ha ora affidato a Pittini. Manca de Adamich, che pochi giri prima della sua sosta si è fermato alla Ascari. In un primo tempo pare che la sua GTAm sia senza benzina, poi si pensa ad un'avaria alle pompe o ai pescanti. In parabolica, c'è anche l'in-

con il pneumatico posteriore destro a terra. Dopo la sostituzione, si alza la macchina per fissare il tubo di scarico, ed in complesso l'inglese può riprendere la pista solo dopo oltre 3 minuti. Tutto da rifare per Gerry, che si getta all'inseguimento di Xhenceval. Subito dopo, arriva Soler-Roig: la sua Capri ha l'alberino di collegamento fra frizione e cambio rotto, ed è definitivamente ferma.

Iniziano i guai anche per la GTAm di De Bagration-Barrios (fino ad ora aveva marciato come un orologio, ed alla terza ora era quinta assoluta) che ha delle noie alle candele. Barrios si fer-

● Erano state parecchie le 128 Fiat che avevano cercato di qualificarsi per la 4 Ore. L'unica ad esserci riuscita era la coupé della Filipinetti, quella di Donà-Grano. Walter Donà, però, è riuscito solo a fare 200 metri oltre il traguardo, con la frizione rotta. Peccato, sarebbe stato molto interessante vedere il coupé 128 in una gara così impegnativa.

● Molti gli incidenti, anche nelle prove. Oltre a quello di Mass in prove libere, nel corso delle prove ufficiali di sabato Carlo Facetti ha fatto una brutta uscita al curvone, a causa della rottura del semiasse sinistro e conseguente perdita della ruota. Anche Picchi, con la GTA Junior, sul finire della sessione è uscito a Lesmo, urtando la barriera con la parte anteriore. Entrambe le vetture sono state rimesse in sesto perfettamente durante la notte.

● Gerry Birrell è un entusiasta della Escort, che lui dice di guidare «come la mia F. 2». In effetti, la Escort è molto «piatta» in curva e permette qualsiasi correzione di traiettoria. Però, Gerry ha nostalgia per la Capri, vettura che lui guidava lo scorso anno. Con la Capri si fa meno fatica a stare davanti...

● Andrea de Adamich non era molto convinto delle possibilità dell'Alfa, dopo le prove: «Cosa vuoi, noi più di fare il curvone e la seconda di Lesmo in pieno, cosa dovremmo fare?» In realtà, l'unica modifica apparente alla 2 litri Autodelta più nuova, quella appunto di de Adamich, consisteva nella pedaliera «sospesa», come negli ultimi modelli di 1750, che secondo i piloti si manovra peggio di quella infulcrata in basso.

Anche dopo il ritiro di QUESTER le emozioni per la piazza d'onore

ziano gli inconvenienti: Bertoni si ritira con il cambio rotto, Vittorio Brambilla arriva al box con una gomma a terra e riparte Larini, mentre Giorgio è rimasto con la sola 4. marcia e va avanti come può.

E' il momento delle soste: a un'ora e 15 di gara si ferma Birrell, e Bourgoignie riparte dopo 45", conservando il 4. posto assoluto ed il primo delle 2 litri. Davanti alla Escort ufficiale ci sono infatti la Capri di Mass, quella di Franck e la BMW di Peltier. Immediatamente dopo, piombano assieme ai box Autodelta le Junior

cidente a «Paco», poco dopo aver dato il cambio a Picchi, che urta in maniera quasi incomprensibile la barriera all'esterno della pista nella zona di frenaggio, forse per un'avaria alla trasmissione, forse per una macchia d'olio, o forse per la presenza della GTA Junior di «Gianfa».

La seconda parte della gara è più monotona, anche se non mancano i colpi di scena. Glemser si ferma allo scadere della seconda ora, e sale Soler Roig che si stabilizza attorno all'1'44". Nel frattempo, si è fatta avanti la GTAm di Facetti-Hezemans, che

merà dopo 3 ore e 15", ma gli inconvenienti rimarranno fino al termine. Quando Birrell pareva certo del suo meritissimo secondo posto, anche per la sua Escort si rende necessario un cambio di candele, che «costa» quasi tre giri, e così Xhenceval-Peltier sono saldamente al secondo posto assoluto, riuscendo a mantenere in un paio di giri il distacco dalla Capri di Mass-Larrousse. Birrell-Bourgoignie riaccuffano in extremis il terzo posto.

mag.



Poco dopo aver preso la guida della Capri di Franck, Liane Engemann si è girata in parabolica in conseguenza della rottura della scatola del cambio, il cui olio ha reso ancor più insidiosa la pista

Capri di Glemser rientra in pista, solo otto vetture sono ancora a giri pieni, il ritmo impresso da Mass è impressionante. Esse sono, oltre naturalmente la Capri di testa, la Escort di Birrell, la BMW di Peltier, la Capri di Franck, e le Escort di Akersloot, di Fitzpatrick, di Strock e di Bertoni. Il primo dei doppiati, Rosselli, è saldamente al nono posto, con un centinaio di metri di vantaggio sulle due GTAm-Autodelta di Facetti e de Adamich che sono muso contro coda dal via. Proprio per questo, quando — a metà parabolica — a Carluccio Facetti si molla il cavo dell'acceleratore, de Adamich tampona leggermente il compagno, ma senza conseguenze. Dieci minuti dopo essere ripartito, con cinque giri di ritardo, Quester si ferma nuovamente con il cambio della sua BMW rotto: per lui la corsa è definitivamente terminata. In testa, Mass (che in questo momento ha 40" di vantaggio sul gruppo degli inseguitori) continua ad infilare dei doppiaggi, e ci si comincia a chiedere se ce la farà o meno a doppiare tutti prima dello scadere del suo turno di guida. Dietro a Mass, Birrell cerca invano di liberarsi di Peltier e di Franck, che lo impegnano al limite. Nella 1300, è sempre Zanetti a fare da lepre, mentre Colzani e Picchi potrebbero anche far pensare ad una gara di attesa, se i tempi sul giro non fossero così buoni. Nella 1600, Locatelli è impegnato unicamente dalla BMW-Alpina di Lang, che poi sarà costretta al ritiro.

Nelle posizioni centrali, molto interessante la tiratissima corsa delle GTA Junior di Gagliardi, Litrico, e

di Picchi e di Colzani. La situazione è controllata benissimo così che «Paco» e Rinaldi ripartono dopo appena 35". Nello stesso momento, dal box della Ford-Colonia esce il segnale per Mass, ed il tedesco il giro dopo è al rifornimento. Riparte Larrousse dopo 56", un tempo un po' alto dovuto ad una certa difficoltà con i manicotti del carburante ad innesto. Anche Franck cede la guida della Capri alla Liane Engemann, mentre Finotto sale sulla GTAm di Giorgio.

Ora, la situazione è questa: in testa



Ancora in parabolica, sede di molti «numeri», vediamo in difficoltà la GTA Junior di Bigliazzi-Baroni. La evitano di un soffio le 2 litri di Giorgio-Finotto e De Bagration-Barrios (Attualfoto)

dopo la disavventura iniziale si è messa a marciare ad un ottimo ritmo: decimi alla seconda ora, Hezemans e Facetti sono sestì alla terza e saranno poi quinti assoluti al termine. La corsa rimane interessante solo per il secondo posto. Vi è un alternarsi entusiasmante fra Birrell (che è nuovamente sulla Escort n. 35), Xhenceval e Francey, che con Akersloot sta conducendo una gara magnifica. Poi Birrell prende un leggero vantaggio, che però sfuma subito dopo la terza ora, quando la sua Escort arriva al box

● Piccola schermaglia «interna» alla Ford Colonia, per l'attribuzione del miglior tempo in prova. In un primo momento, i cronometristi lo avevano attribuito a Glemser, con 1'43"2, e a Soler-Roig era stato accreditato 1'43"8. Poi, in seguito ad un controllo, preteso a gran voce dalla battaglia signora Soler-Roig, Alex si vedeva togliere un secondo e riconoscere quindi quel magnifico 1'42"8 che è la miglior prestazione delle prove ufficiali.

Riapre la «CERRINA» primo appuntamento per il 26 marzo

TORINO - Appuntamento per il 26 marzo alla pista dell'Aeroporto della Cerrina a Rivalta Torinese: saranno di scena, per la «prima» stagionale, i «ferri» del Monster Team in quella gara di abilità di guida e maneggevolezza denominata «slalom speciale automobilistico» che tanto successo ha ottenuto nella scorsa stagione.

Il manto nevoso è sparito e sono spuntati gli organizzatori. Essi chiamano a raccolta gli amanti del brivido soprattutto per le gare riservate ai piloti di categoria seniores su «autovetture di qualsiasi cilindrata e tipo senza alcuna limitazione», con il solo obbligo del propulsore di origine automobilistica, in una unica classe libera». Le iscrizioni, da redarsi sugli appositi moduli, verranno ricevute sino alle ore 9 del giorno della gara, per un totale di non oltre 50 vetture per la categoria juniores (classi 500, 850, 1200, 1500 e oltre 1500 con 10 vetture per classe) e di 60 vetture per la categoria seniores, comprendendo le dieci vetture della 6. classe, quella dei mostri. La tassa di iscrizione è fissata in L. 5000; oltre alla stessa i piloti avranno l'obbligo di contrarre, sul posto, una assicurazione infortuni.



Una fase della battaglia dei secondi fra Peltier (BMW), Franck (Capri) e Birrell (Escort)

Pochine le novità tecniche
(e non c'era la BMW 3000 CSL)

Cambiata dai «maghi» la ESCORT 1800

Monza, per essere il primo appuntamento annuale, con le vetture del «Campionato Europeo Turismo», ci aveva sempre riservato in campo tecnico delle appetitose primizie. La «4 Ore» 1972 però ha smentito la tradizione, offrendoci un campo di partenti, non molto dissimile da quello intravisto nelle ultime prove dello scorso anno.

Infatti tra le 45 vetture partite alle 13,30 di domenica le novità vere e proprie non erano molte. Tutt'al più si poteva registrare una notevole serie di aggiornamenti, o meglio di modifiche. Per alcune vetture più profonde, per altre a livello di particolare.

A questo stato di cose, come dicevano tutti i responsabili dei reparti tecnici delle Case, presenti a Monza, ha contribuito senza dubbio l'attuale situazione regolamentare. Con i vincoli attuali, le Case possono arrivare subito ad un determinato plafond di rendimento, dopodiché ogni ulteriore miglioria può essere ottenuta solo a costo di un enorme impegno finanziario ancor prima che tecnico.

La vera grande assente del «gala d'apertura» è stata la BMW «3000 CSL» preparata dall'inglese «Broadspeed». Difficoltà di omologazione hanno impedito il debutto ufficiale con la 3 litri bavarese (e stando alle ultime voci si dovrebbe attendere addirittura il 1 di luglio per le omologazioni) dell'ex «Re delle Escort» John Fitzpatrick. Il propulsore attualmente eroga 335 CV, ma è già pronta una versione, sempre con bielle al titanio, di 350 CV. Assetto e telaio invece sono stati curati direttamente da Broad, il patron della «Broadspeed».

La «cura inglese» della vettura di Monaco ha apportato profonde modifiche al disegno delle sospensioni anteriori e posteriori. Il peso è giusto al limite di omologazione di 1060 kg. Modificato anche il sistema frenante con l'adozione di freni Lockheed, del tipo impiegato sulla McLaren Can-Am. Per i pneumatici si è ricorso ai Dunlop «slick» profilo basso, miscela 376 (in futuro 388) dimensioni 11 pollici anteriori, 13 pollici posteriori.

Il ruolo di «reginetta» di Monza sotto il profilo tecnico, è stato pertanto assunto dalla Escort 1800 RS. La vettura, progettata e costruita dalla Ford inglese (viene solo assistita alle competizioni dai meccanici della Ford tedesca di Neerpasch) è profondamente mutata rispetto alla versione dello scorso anno. Innanzitutto la cinematica delle sospensioni, anteriori e posteriori, è stata completamen-

te ridisegnata dal «mago» dei telai inglese: Len Bayley. Per il motore invece si è fatto ricorso all'elaboratore di Brian Hart, che garantisce 260 CV. Attualmente si cerca di ridurre il peso della vettura, 860 kg, molto distante da quello di omologazione di 760 kg. Bisognerebbe adottare il ponte posteriore del Capri.

Parlando di Capri bisogna subito dire che nemmeno Neerpasch è rimasto inattivo durante l'inverno. Infatti sulle vetture, con cui Glemser ha conquistato il titolo europeo piloti 1971, si notavano profonde modifiche. Dal motore, rinnovato come scarichi, disegno dei tromboncini, distribuzione, ai freni ATE, maggiorati come diametro dei dischi, alle ruote divenute da 15" con pneumatici «slick» Dunlop a profilo basso 276. Il peso è cresciuto a 930 kg (900 omologazione) ed i cavalli sono saliti a 290, anche se al banco a Colonia già gira un motore da 7 CV.

Novità invece, la Fiat 128 «coupé», preparata dalla Filipinetti e da Trivellato. Novità forse più come «vestito» che come soluzioni, in quanto entrambi i preparatori hanno fatto ricorso alle esperienze già approntate sulla berlina «128 rally». Il lavoro invernale infatti più che i propulsori modificati da Parkes negli scarichi, nel disegno della testa, nei condotti, ha interessato gli assetti. Il peso per le creazioni di entrambi i preparatori si aggira sui 770 kg (omologato 745) mentre i motori davano per Parkes 143 CV, e per Trivellato 146. Sia a Vicenza che a Formigine però giurano di avere al banco degli esemplari con 155 CV.

Poco di nuovo per le «Commodore» di Steinmetz, se si eccettuano alcune modifiche alla camera di combustione, agli scarichi, ed all'adozione del carter secco. Anche le Opel ora adottano pneumatici Dunlop «slick» a profilo basso da 13".

Immutate invece sono le Alfa «GTAm 2000», così come le «GTA Junior», da tempo giunte al massimo del loro plafond di rendimento. Il periodo di riposo invernale è stato dedicato dai tecnici di Settimo Milanese più che altro a «limare» alcuni particolari, per contenere l'aumento di peso dovuto all'obbligo delle portiere e cofani in alluminio oltretutto ai vetri non più di plastica. Il risultato di questa accuratezza è stato che entrambe le vetture sono rimaste ai limiti di omologazione, 970 kg, il «GTAm», 760 il «GTA 1300».

Tito Zogli



De Adamich ritorna — a piedi — al box, dopo che la sua GTAm si è ammutolita, senza alimentazione (e non senza benzina)



Bourgoignie aiuta Birrell ad allacciare le cinture, nel corso della seconda sosta della Escort giunta poi terza assoluta. Sul finire della gara, anch'essa ha avuto qualche noia, comunque superata

Le prove col triangolo

MONZA - Purtroppo le prove sul tracciato di Monza sono limitate nel tempo e se qualcuno vuole apportare qualche modifica, o verificare su strada l'effetto di qualche cambiamento effettuato sulla vettura, deve arrangiarsi per i viali dell'autostrada. I viali poi sono abbastanza stretti, e corti: ecco forse perché abbiamo scoperto la sera prima della gara la grossa BMW di Quester-Brambilla ferma (con tanto di numero di gara) a qualche chilometro da Como, sull'autostrada dei laghi, con il suo regolare triangolo posto per terra a distanza regolamentare. Evidentemente i tecnici tedeschi hanno avuto bisogno di controllare un'ultima volta su strada l'efficacia di certe modifiche: probabilmente sarebbe stato un bene che anche alla Ford Colonia si fossero convinti dell'utilità di tale prova, dato che già la sera prima della gara la Capri di Glemser aveva accusato strane noie all'impianto elettrico...

● Claude BOURGOIGNIE era tutto contento ancora prima di prendere il via: aveva da poco concluso la vendita della sua Lotus F.3 (solo il telaio) che aveva avuta in premio quando si aggiudicò il Johnson Eurotrophy di F. Ford e con la quale aveva corso la scorsa stagione. Il compratore del detto telaio è Marcello Rossi, che vi installerà i motori Alfa Romeo che la CSAI gli ha promesso. Bourgoignie dal canto suo a na GRD di F.2 sulla quale monterà un motore Ford BDA 1888 preparato da Moore. Sponsor del belga sarà la BP

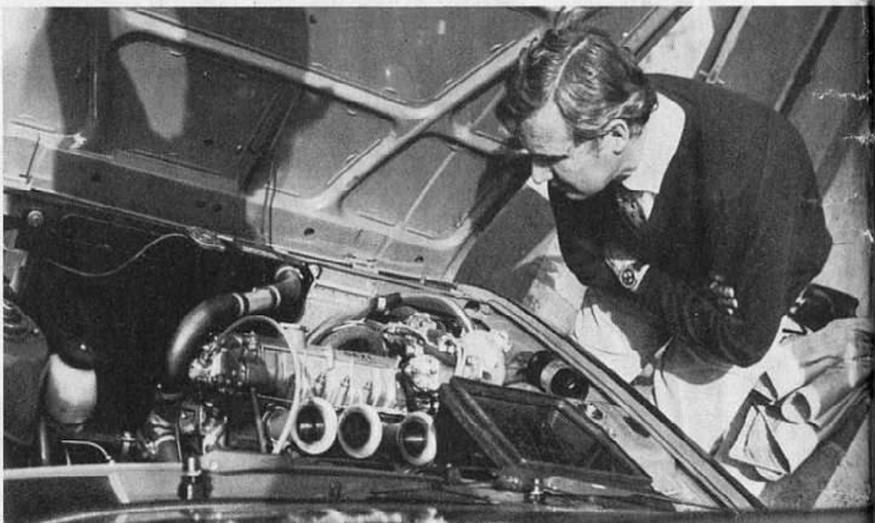
La doccia monzese



Sotto, fuggi-fuggi generale quando ci si è accorti che quella che pioveva era benzina! Il bocchettone a pressione, durante un rifornimento di Soler-Roig era schizzato via ed una colonna di benzina si era alzata

Le fatiche dei meccanici

● Se i piloti corrono in pista contro il tempo, altrettanto veloci, anche se al riparo dei boxes, devono essere i meccanici nel ricostruire a tempo di record certe toccate, molte volte risultate di qualche «azzardo» dei loro piloti. Anche questa volta i meccanici, campioni in questo genere di «corse», hanno dovuto compiere miracoli. E ogni team ha avuto i suoi guai. Quelli della Ford hanno dovuto ricostruire (a dire il vero hanno utilizzato gran parte di una vettura di scorta) la Capri che Mass aveva distrutto in prova alla curva Ascari: a loro volta quelli dell'Alfa Romeo hanno avuto il loro da fare per rimettere in sesto la GTAJ di Picchi, che aveva centrato col muso un guard-rail e la GTAm di Facetti, uscita di strada al curvone. Non parliamo poi di quelli del Jolly, che hanno dovuto compiere un piccolo miracolo per riuscire a far partecipare alle prove la Escort di Bertoni, che «Alval» aveva leggermente «appoggiato» il giorno prima fra le due di Lesmo.



Mike Parkes chinato sul cofano di una Fiat 128 non è una novità, di questi tempi. Solo che questa non è una delle vetture Filipinetti, ma una Trivellato, che per pochissimo Chiaramonte non ha qualificato

e la Ford: si prevede il debutto a Barcellona.

● I commissari tecnici a Monza quest'anno hanno iniziato con molta lena: la scorsa settimana, dopo il Vigorelli sono state controllate diverse monoposto di F.3 e le prime tre classificate della F. Ford. Non si sono ancora avuti comunicati ufficiali: comunque pare che le F.3 siano tutte regolari, mentre per la F. Ford pare che il primo classificato, Stalferi, presenti irregolarità che lo escluderebbero dalla classifica (e quindi dal trofeo Chevron). Passerebbe quin-

di al primo posto Gaudenzio Mantova. Questa volta, per la «Quattro Ore», velocissima verifica poco prima di schierare le vetture, solo per quel che riguardava l'altezza minima dal suolo. Le macchine erano tutte a posto: ma bisognava vedere la faccia dei piloti, quando cercavano di trattenerne anche il respiro, sollevandosi sul sedile e appoggiandosi al volante per non pesare (!) mentre la vettura passava sulla apposta sagoma!

can.

Le «piccole» da tricolore

MONZA. Già da due anni a questa parte le vetture inferiori a 1300 cc di cilindrata non prendono il via assieme alle consorelle più grosse, che disputano la «Quattro ore» dell'europeo turismo. Ma è tradizione che anche le «piccole» aprano la loro stagione qui a Monza: giustamente, appunto da due anni a questa parte, si disputano in mattinata due corse più brevi, i cui risultati sono utili per l'attribuzione del campionato italiano.

Lo scorso anno queste gare raggruppavano, la prima, le classi 500-600-700 (in pratica la serie delle bicilindriche Fiat e derivate), la seconda le rimanenti classi 850-1000-1150; da quest'anno, con una decisione che non dividiamo assolutamente, sono partite assieme alle piccole bicilindriche anche le 850, che sono quindi passate dalla seconda alla prima divisione.

Questa decisione, come abbiamo detto, ci è sembrata veramente illogica dal momento che i piloti della 850 preferiscono correre assieme ai 1000 fra i quali si trovano ancora più a loro agio, piuttosto che destreggiarsi fra i vari cinquecentisti. Tra l'altro è successo che la seconda gara, privata delle 850, ha visto schierate solo una ventina di macchine, contro la trentina della prima gara (con corollario ovvio di lasciare «a piedi» molte vetture, dal momento che per la classe 1000, ad esempio, erano pre-



La volata vincente nelle 850 di Samuele Valerio su Vittorio Bernero

PRIMA CORSA

Appaiate le romane

Inizia alle 9,30 la domenica monzese con la gara della 1. divisione: trenta le macchine qualificate, mancano allo schieramento l'Abarth 850 di Esposito e la 595 di Bandini. Partenza lanciata, scatta subito al comando Samuele Valerio, seguito da Tarasco, Ravinale e «Opicina». Transitano nell'ordine davanti alle tribune centrali: ma già al primo giro

è saldamente al comando e trascina nella sua scia il primo delle 700, Gattafoni, sempre davanti a Magri e Mazzeschi. Al giro seguente i due primi si scambiano le posizioni: al nono passaggio si inserisce fra i due la macchina di Gatti. Fermo al box «Opicina» (Crivellari), che aveva appena fatto segnare il record sul giro. Al decimo passaggio, a due giri dalla conclusione sempre in testa Valerio, seguito da un gruppetto comprendente Bernero, Gatti e Pera, poi staccato Pieraccini, infine le bicilindriche di «York», Gattafoni, Magri, Mazzeschi e «Piero». Tutti gli altri a un giro.

Penultimo giro, ultimi colpi di scena. Si ferma il numero 700 (rottura fillo del gas) e «Mazzeschi» (rottura pistone) che lascia la via libera al sopraggiungente Curti. Poi la volata finale: la spunta per un pelo Sa-

L'altra macchina di Romeo Ferraris, condotta in pista dalla debuttante Francesca Lurani, figlia del nono dimenticato Giovanni Lurani che per l'occasione trepidava ai box era impegnata in una lotta senza quartiere con la 128 di Simeaner: la corsa della giovane milanese è stata accorta e intelligente e si è conclusa con la vittoria nel duello personale ingaggiato con Simeaner. La corsa procede senza grandi colpi di scena: molto bella la rimonta di Pasolini, che cerca qualche scia per portarsi sotto, ma ormai le posizioni sono delineate in maniera ben precisa.

Vimercati resiste all'assalto de «Girasole»: la sua macchina cede lentamente qualche secondo a causa della alta temperatura raggiunta dall'olio, ma il primo posto rimane sempre suo: al decimo giro non passa Soria, mentre Gargan è sempre saldamente al comando nella classe fino a 1000.

Con queste posizioni si conclude la seconda gara della mattinata: la pausa prima della corsa «grossa» sarà breve. Già si sentono tuonare i duecento-novanta cavalli delle Ford Capri...

Leopoldo Canetoli

GARA NAZIONALE valida per il campionato italiano conduttori vetture turismo - Monza, 19 marzo 1972.

LE CLASSIFICHE

Classe 500: 1. Gianni Curti (Fiat 500) 29'14"8 media kmh 129,758; 2. Mensi (Fiat 500) 29'15"2; 3. «Emme» (Fiat 500) 29'18"4; 4. Mazza (Fiat 500) 29'38"1; 5. «Number One» (Fiat 500) a 1 giro. **Giro più veloce:** il 2. di Drovandi (Fiat 500) in 2'31"5 media kmh 136,63.

Classe 600: 1. «York» (Fiat Abarth) 29'14"8 media 145,144; 2. «Piero» (Fiat



Sopra, Cica Lurani riceve le ultime raccomandazioni da un maestro famoso, suo padre Giovaennino. Sotto, il testa-coda di Fina in parabolica dovuto ammazchia d'olio coinvolge Betti e Mazza



visti 15 posti e le vetture qualificate solo 8).

Qualificazioni particolarmente «tirate», quindi per le classi minori solo sette posti per la classe 500, con 37 iscritti: una trentina di macchine da scartare. Il più veloce fra le 500 era «Number One»; per la classe 600 «York» (2'22"8) affibbiava più di 6" al secondo, il «Piero» che aveva però noie di accensione. Nella 700, strepitoso tempo di Santucci, 2'20" netti, mentre nella 850 Valerio regolava Ravinale e Bernero. Nelle 1000 il più veloce era Gargan.

Si erano qualificati con questi tempi:
Classe 500: «Number One» 2'33"5; Drovandi 2'34"9; Bianchi 2'37"3; «Emme» 2'38"4; Mazza 2'38"7; Mensi 2'39"1; Curti 2'39"1.

Classe 600: «York» 2'22"8; «Piero» 2'29"1; Bettazzi 2'30"7; Botto 2'34"3; Corazza 2'34"7; Sanguinetti 2'40"1; Bandini 2'41"1.

Classe 700: Santucci 2'20"; Magri 2'22"8; Gattafoni 2'23"3; Mazzeschi 2'23"3; Buffoli 2'26"1; Ruoso 2'26"1; Betti 2'28"1; Fina 2'28"7.

Classe 850: Valerio 2'16"; Ravinale 2'16"8; Bernero 2'17"; Tarasco 2'17"2; «Opicina» 2'17"3; Pera 2'17"5; Pieraccini 2'18"6; «Swig» 2'18"9; Esposito 2'19"2; Gatti 2'19"4.

Classe 1000: Gargan 2'07"5; Pasolini 2'08"2; Amighini 2'08"3; Stefanelli 2'09"2; Soria 2'13"6; Bonaventuri 2'35"8; Zerbini 2'36"9; Folini 2'37.

Classe 1150: «Girasole» 2'08"; Vimercati 2'08"4; Galmozzi 2'12"; Mirella 2'12"1; Pellegrino 2'13"2; Lurani 2'13"3; Simeaner 2'15"8; Crassevig 2'18"3; Valenti 2'19"5; Di Stefano 2'19"6; Valentini 2'19"7; Kessel 2'21"3; Margoni 2'28"1.

iniziano i colpi di scena. Entra al box il favoritissimo della 700, Enzo Santucci: la sua Fiat Giannini 650 (Vaccari) ha già una valvola fuori uso, e per lui la corsa è finita prima di cominciare. Al box anche «Swig», poi Ruoso, che ha sbiellato in parabolica lasciando sulla pista tutto l'olio che aveva e ancora Betti, che ha distrutto una fiancata scontrandosi con Fina, giratosi appunto sull'olio.

Al secondo giro sempre in testa Valerio, che si trascina in scia Ravinale: poi un gruppetto comprendente «Opicina», Berbero, Tarasco e Pera, poi, prima delle bicilindriche la Fiat Abarth 595 di «York» (Vaccari) seguita dalla 700 di Gattafoni (Vaccari), dalla 700 di Magri (Cevenini) assieme alla Giannini 650 di Mazzeschi (Garavello).

Nelle 500 lotta a coltello tra le Giannini di «Number One» (Lulicar) e Drovandi (Cevenini), che hanno già fatto il vuoto. Ravinale conduce poi al terzo passaggio, mentre risale Gatti (Baistrocchi) che era partito in quinta fila: si ferma Buffoli (Cevenini) per la probabile rottura di una valvola. Al quarto passaggio ancora in testa Ravinale (Spica), mentre Tarasco si arrende al box: entusiasmante la lotta per il predominio nella classe 500, dove «Number One» e Drovandi si alternano al comando.

Al quinto giro passa di nuovo a condurre Valerio (Baistrocchi): Ravinale è al box mentre «Number One» transita solo, con una abbondante manciata di secondi su Curti (Garavello). Drovandi si è girato a Lesmo, urtando poi la barriera, ed è costretto al ritiro. Resta il suo ottimo nuovo record di classe, in 2'31"5, a oltre 136 di media.

Sesto passaggio: questa volta è Bernero (Fren) a fare l'andatura davanti a Valerio, mentre nelle altre classi nulla è cambiato. Nella 600 «York»

magli Valerio, davanti a Bernero e Gatti, mentre giungono appaiate le due vetture del preparatore romano Vaccari, la 600 di «York» e la 700 di Gattafoni.

SECONDA CORSA

VIMERCATI resiste

Delle già sparute 21 macchine non si presentano allo schieramento Amighini (sfortunatissimo, rompe la chiaveva nell'ingranaggio della distribuzione pochi istanti prima del via), Pellegrino, Margoni, Bonaventuri e Folini: partono perciò in sedici. Scatta al comando la Fiat 128 di Vimercati (Ferraris) davanti all'Abarth di Pasolini (Osella) e all'Abarth di Gargan (Osella).

Al secondo giro conduce Pasolini: lo seguono Vimercati, poi un gruppetto di diverse macchine tra cui Gargan, Stefanelli (Baistrocchi), «Girasole» (Trivellato), Soria e Galmozzi. Al terzo passaggio Pasolini passa attardato (da un testacoda in parabolica) e Vimercati ne approfitta: se ne andrà da solo e da questo momento condurrà in testa la gara. Al quarto giro Galmozzi sbarella davanti al box, lasciando una scia di fuoco sotto al motore che si spegnerà subito da solo. «Girasole» comincia a farsi sotto: la sua 128 iniezione Lucas gli consente di girare sul piede dei 2'05", ma il suo svantaggio nei confronti di Vimercati è quasi incolmabile.

Giannini) 28'49"3; B. Botto (Fiat Abarth) a 1 giro. **Giro più veloce:** il 3. di «York» (Fiat Abarth) in 2'20"9 media kmh 146 e 912.

Classe 700: 1. Vincenzo Gattafoni (Fiat Abarth) 28'32"3 media 145,068; 2. Magri (Fiat Abarth) 28'49"2; 3. Mazzeschi (Fiat Giannini) a 2 giri. **Giro più veloce:** il 3. di Gattafoni (Fiat Abarth) in 2'20"8 media kmh 147,01.

Classe 850: 1. Samuele Valerio (Fiat Abarth) 27'23"1 media 151,177; 2. Bernero (Fiat Abarth) 27'23"2; 3. Gatti (Fiat Abarth) 27'24"4; 4. Pera (Fiat Abarth) 27'24"5; 5. Pieraccini (Fiat Abarth) 28'23"4. **Giro più veloce:** il 5. di «Opicina» (Fiat Abarth) in 2'14"4 media kmh 154,017.

Classe 1000: 1. Dante Gargan (Fiat Abarth) 29'56"8 media 160,01; 2. Pasolini (Fiat Abarth) 30'03"3; 3. Stefanelli (Fiat Abarth) 30'36"8; 4. Soria (Fiat Abarth) a 4 giri. **Giro più veloce:** il 4. di Gargan (Fiat Abarth) in 2'05"8 media 164,540.

Classe 1150: 1. Antonio Vimercati (Fiat 128) 29'39"8 media 162,827; 2. «Girasole» (Fiat 128) 29'40"3; 3. Crassevig (Fiat 128) 30'07"6; 4. Mirella (Fiat 128) 30'28"5; 5. Lurani (Fiat 128) 30'42"6; 6. Simeaner (Fiat 128) 30'43"2; 7. Valentini (Fiat 128) a 1 giro. **Giro più veloce:** il 10. di «Girasole» in 2'04"1 media kmh 166,8.

● Durante una riunione convocata a Imola, è stata presentata la siviale edizione del «RADUNO DELLE NONNE» gara su strada per vetture d'epoca. La corsa si svolgerà il 13 e il 14 maggio. Il numero d'iscritti non può superare le cinquanta unità.

● Può darsi che il 18 giugno, giorno in calendario per il GP DI OLANDA ora annullato, veda a Zandvoort una corsa di Formula Ford.

Passato alla BMW EISENDLE (quasi d.s. all'ELBA)

La comunicazione ufficiale dell'abendone dell'attività con la Fiat di Eisendle, il noto navigatore di Cecato e di Pinto, giustificava il suo ritiro per motivi di lavoro in seno alla Regione Alto Adige. In secondo luogo si era detto anche che i suoi figli a casa adesso lo chiamassero zio anziché papà (per la troppo intensa attività agonistica) ed in ultimo anche che lui avesse chiesto alla Fiat una certa somma in cambio delle sue prestazioni ed avendone ricevuto una risposta negativa si fosse rivolto altrove.

All'Elba quest'ultima ipotesi trova una sua validità: Eisendle infatti parteciperà all'edizione '72 del duro Rally valido per il Campionato europeo conduttori in coppia con Warmbold, uno dei più noti piloti tedeschi (solitamente molto impegnato in questo campionato), a bordo di una BMW ufficiale.

Proprio per conto della BMW il navigatore italiano curerà tutta l'organizzazione della corsa; si è saputo infatti che la casa tedesca sarà presente sull'isola con cinque macchine; una concorrente, due muletto e due vetture predisposte per l'assistenza.

● La gara di F. 3 in programma il 7 maggio, come «contorno» a quella di F. 2 sul circuito di PAU, è stata annullata, come pure il round del Campionato Shell in programma per il 9 aprile sul circuito Bugatti. I motivi sono soprattutto finanziari.

CORSA DI AMPUS - 19 marzo - Gara di velocità in salita, valevole per il campionato europeo della montagna.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Perrot (March 722) 6'48"9, media kmh 120,880; 2. Bayard (Surtees 5000) 6'58"9; 3. Andruet (Alpine 1600) 7'04"9; 4. Pilone (Abarth 2 litri) 7'05"9; 5. « Pam » (Abarth 3 litri) 7'14"8; 6. Taramazzo (Abarth 3 litri) 7'17"2; 7. Labierre (Pygmée F. 2) 7'24"6; 8. Martin (Tecno F. 2) 7'26"1; 9. « Binj-ock » (Abarth 3 litri) 7'31"3; 10. Sebbraio (Chevron B19) 7'43"3.
Gruppo 1: 1. Geral (Chrysler) 8'54"6.
Gruppo 2: 1. Mander (Opel Kadett) 7'55"5. Gruppo 3: 1. Guillet (Alpine) 8'38"4. Gruppo 4: 1. Stenzel (Porsche 911 S) 7'47"9. Gruppi 5 e 7: 1. Pilone (Abarth) 7'05"9. Gruppi 8 e 9: 1. Perrot (March) 6'48"9.

I prototipi ABARTH in difficoltà con le monoposto

Di PERROT la vittoria gli applausi di ANDRUET

DRAGUIGNAN - La vittoria nella gara di Ampus, valevole per il campionato europeo della montagna, è stata appannaggio di Xavier Perrot su March, grande favorito, che aveva dominato nelle prove. Il campione svizzero della montagna ha iscritto il suo nome nell'albo d'oro della gara con una salita veramente notevole, senza commettere il minimo errore, a una media di oltre 120 orari.

Durante la seconda salita (il regolamento del campionato d'Europa esige una lunghezza minima di km 10, ma essendo il tracciato di Ampus di soli km 6,800, gli organizzatori hanno imposto due salite con somma dei tempi) Mieusset, pure su March, e uno dei favoriti della gara, veniva tradito dal motore; occorre dire che l'aveva avuto soltanto il giovedì e non aveva, quindi, potuto prepararlo come avrebbe voluto. A questo momento Perrot ha rallentato un poco l'andatura e ha vinto, precedendo di 10" Bayard, che traeva il massimo dalla sua pesante Formula 5000.

Su un percorso impeccabile, in ottime condizioni di sicurezza, ben sette piloti hanno migliorato il record stabilito da Pilone l'anno scorso (3'41"3) e questo basta per stabilire il valore sportivo della gara. Del resto, tanto l'organizzazione che il tracciato giustificano l'ingresso di questa corsa fra le prove valide per il campionato europeo.

Perrot è stato giustamente il trionfatore della giornata, ma i quindicimila spettatori hanno applaudito con entusiasmo anche Andruet, la cui Alpine di F.3 aveva 100 HP in meno di una F.2 o di una Fiat Abarth; l'ex campione d'Europa si è piazzato al terzo posto, davanti alle Abarth di Pilone, « Pam » e Taramazzo, svantag-

giati dal tracciato molto veloce ove i prototipi si trovano handicappati. L'Alpine Renault quest'anno s'interessa a questo tipo di competizione e prevede di adottare un compressore, che porterà la potenza a 230 HP.

Seguito con molto interesse anche il duello fra Geral, su Chrysler, Rouvier, su BMW e Sola su Alfa 2000, nella turismo di serie, ove la potenza si è imposta.

Mander, la cui Opel Kadett ha posto alcuni problemi ai commissari tecnici (si trattava di una berlina XE con motore di 1100 cc, ma Mander montava invece un motore di 2000 per il quale non aveva la fiche di omologazione, quindi in teoria avrebbe dovuto correre fra i prototipi, ma gli è stato dato il beneficio del dubbio ed è potuto partire in gruppo 2) non ha faticato a precedere la BMW di Sturz e l'interessante Mazda con motore rotante, pilotata da Brun, che ha però deluso.

Nel gruppo 4, Buzzi su Alpine ha opposto una bella resistenza a un gruppo di Porsche 911 S, fra le quali le più veloci sono state quelle di Stenzel e del giovane francese Olmerès, mentre una meritatissima Coppa delle Dame è andata a Marianne Hoebfneer.

Buona l'organizzazione e Perrot e Andruet hanno entrambi detto « tracciato interessante, che ha messo a dura prova i piloti ». Il valore sportivo di questa gara è fuori discussione, e il complesso qualitativo era tale da dare un avvio molto brillante al campionato europeo della montagna, il cui interesse è notevolmente aumentato, da quando sono ammesse al via anche le monoposto.

J. R. Jaubert

NICOLAS lascia
DONCEL a 2' nel
Rally Firestone

SABBIA trappola per BARBASIO

BILBAO - Prima della partenza del 6. Rally Firestone di Bilbao, Barbasio, che aveva provato il rally fin dal sabato precedente, ci ha dato il suo pronostico: « Vincerà l'Alpine di Nicolas o la Porsche di Doncel. Sono loro ad aver le macchine adatte per fare i migliori tempi su queste strade. Se qualcuno rompe potrà arrivare primo o secondo... Ma se non rompe nessuno, arrivo terzo ».

Il pronostico di Barbasio si è avverato perfettamente visto che l'italiano, con la Lancia Fulvia 1,6 HF, gruppo cinque, si è classificato terzo dietro a Nicolas e a Doncel, e constatato che non si poteva fare di meglio su di un percorso che non era propizio né al pilota, né alla macchina italiana. La Fulvia di Barbasio era iscritta al gruppo cinque perché aveva le porte di plastica. Per il resto, tutto nor-

Torna piena VALLELUNGA per il Trofeo TEXACO

L'AMS-ALFA e il «vecchio» NATALONI

VALLELUNGA - Il 1. Trofeo Texaco, organizzato dal Gruppo Piloti romani, è di quelle manifestazioni alle quali il passato ci aveva abituati, di quelle giornate « piene » di cui Vallelunga andava certamente fiera: « piene » di gare e di folla. Finalmente sembra svanito l'incubo. Il disinteresse di cui i romani (non soltanto loro) erano stati accusati per gli appuntamenti di Vallelunga, dopo le poco fortunate esperienze del giugno e dell'autunno 1971, è ormai scongiurato.

Nel calendario nazionale, il Trofeo Texaco era stato incluso come manifestazione classificata « chiusa » e aperta (scusate il gioco di parole) a tutte le divisioni del Turismo Gr. 2, del Gran Turismo Gr. 4, dello Sport e alla F. 850. Una manifestazione dell'etichetta diciamo pure dimessa, ma che è stata capace di richiamare l'attenzione di un pubblico d'eccezione, che fin dalle prime ore della mattinata è andato a rivestire l'antiestetico bianco marmo delle gradinate di Vallelunga. La coincidenza di un incontro calcistico di secondo piano (all'Olimpico era in programma Lazio-Sorrento) e la bella giornata primaverile, hanno favorito soprattutto l'esodo dalla capitale.

Tra le gare più interessanti senza dubbio quelle della F. 850 e del Gr. 5. Sembrava dovesse risolversi in un monologo di Maurizio Flammini (Lucky) la corsa delle monoposto, quando a metà gara il promettente pilota romano si esibiva, certo involontariamente, in un testa-coda che lo obbligava subito dopo a fermarsi al box ed a ritirarsi. Uscito dalla scena Flammini, che era stato il più veloce in prova, il comando della corsa è stato preso da Giuseppe Papparuso che avvantaggiato come era sugli altri, non ha fatto che proseguire la sua corsa, aggiudicandosi il successo con un certo margine su Tommasini, Santi e Brunetti.

Nelle Sport classe 1000 e 1300 si è imposto, come pretendeva il pronostico, Massimo De Antoni con la A.M.S. Alfa 1300 preparata da Franco Angelini, il sempre « mago » delle elaborazioni delle Alfa. De Antoni ha vinto con un tempo che corrisponde all'assoluto, ad oltre 105 di media,

Buona la prestazione di Dario Cusani, con un'Abarth 1300 di Osella. Il pilota napoletano della Scuderia Vesuvio ha ben figurato al suo esordio nel Gr. 5, un esordio che lascia ben sperare nel futuro, considerando pure che la Vesuvio vuol fare le cose sul serio e su vasta scala. Nella divisione fino a 1000 il successo è arrioso a Piero Falorni con un'Abarth 1000.

Da segnalare infine la bella lotta che c'è stata nella gara Turismo speciale fino a 1600 tra le Lancia Fulvia di Germano Nataloni e Erasmo Bologna, e l'A.R. GTA di Misasio. Fino al penultimo giro era in testa Bologna, quando poi di forza Nataloni ha passato il diretto avversario e si è aggiudicato un significativo successo. Da sottolineare il successo di Raimondo De Sanctis, figlio dell'insostituibile « Sor Gino » che ha vinto fra le bicilindriche dopo un acceso confronto con Testi, Guerri, « Kaloger » e Fracassini.

l. c.

1. TROFEO TEXACO - Gara « chiusa » di velocità in circuito - Vallelunga, 19 marzo 1972.

CLASSIFICHE:

Gruppo 1:
Classe fino a 850 cc: 1. Umberto Bernaudo (Mini Minor 850) 24'55"1; 2. Santini (Fiat 850 Coupé) 25'05"9.
Classe 1000 cc: 1. Pepe Caglioni (Mini Cooper 1000) 24'28"8; 2. Conti (Autobianchi A-112) 24'39"8; 3. « Scorpione » (Fiat 850 Sort) 24'45"6.
Classe 1150 cc: 1. Ascanio Cherici (Fiat 128) 23'24"9; 2. Bottai (Fiat 128) 23'42"7; 3. Riccitelli (Simca 1100) 23'43"3.
Classe 1300 cc: 1. Vittorio Ciardi (A.R. GT Junior) 23'57"9; 2. Fioravanti (Renault Gordini 1300) 24'16"1.
Classe 1600 cc: 1. Paolo Magni (A.R. Giulia Super) 23'31"1; 2. Aglietti (A.R. GTV) 24'12"9.
Classe oltre 1600 cc: 1. Miro Tamburini (A.R. GTV 2000) 23'19"1.
Gruppo 3:
Classe fino a 1300 cc: 1. Giovanni Salamina (Lancia Fulvia Coupé) 22'38"2; 2. Savarino (Fulvia Coupé 1300) 23'18"2; 3. Fiordelli (Lancia Fulvia Coupé) 22'20" e 7 a 1 giro.

Classe 1600 cc: 1. Bruno Ripani (Lancia Fulvia HF) 22'53"4; 2. Bonazzi (Lancia Fulvia HF) 22'15"3 a 1 giro; 3. Muzzi (Lancia Fulvia HF) 22'15"5 a 1 giro.
Classe oltre 1600 cc: 1. Raniero Valle (Porsche 911 S) 22'07"7; 2. Nardini (Porsche 911) 22'10"1.

Gruppo 2:

Classe fino a 500 cc: 1. Manlio Pesetti (Fiat 500) 24'08"2; 2. Giacchini (Fiat 500) 24'02"2 a 1 giro; 3. « Wanes » (Fiat 500) 24'04"7 a 1 giro.

Classe 600 cc: 1. Raimondo De Sanctis (Abarth 595) 23'40"5; 2. Testi (Abarth 595) 24'11"2; 3. Guerri (Abarth 595) 24'47" a 1 giro.

Classe 700 cc: 1. Roberto Moschetti (Abarth 695) 23'53"1.

Classe fino a 850 cc: 1. Vincenzo Varese (Fiat Abarth 850) 23'38"4; 2. Sani (Fiat Abarth 850) 23'25"5 a 1 giro; 3. Franchi (Fiat Abarth 850) 22'51"3 a 2 giri.

Classe 1150 cc: 1. Pier Luigi Aquilini (Fiat 128) 22'03"5; 2. Forcella (Fiat 128) 22'23"9 a 1 giro.

Classe 1300 cc: 1. Jannarone Luigi (A.R. GTA Junior) 21'56"1; 2. Vasari (NSU TT 1300) 22'19"8; 3. Gattoni (A.R. GTA Junior) 22'38"7.

Classe 1600 cc: 1. Maurizio Possumato (A.R. GTV 1600) 22'28"4; 2. « Pad » (A.R. GTV 1600) 22'23"4 a 1 giro; 3. Jocoangeli (A.R. GTV 1600) 17'31"9 a 5 giri.

Classe 3000 cc: 1. Mirto Antogni (A.R. 2600 F) 22'53"1; 2. Fregnan (Fiat 2300 S) 22'54"9 a 1 giro.

Gruppo 4:

Classe fino a 1600 cc: 1. Germano Nataloni (Lancia Fulvia HF 1600) 21'25"4; 2. Bologna (Lancia Fulvia HF 1600) 21'26"1; 3. Ilasio (A.R. GTA 1600) 21'26"2.

Classe 2000 cc: 1. Vittorio Maione (Porsche 911 S) 21'30"5; 2. Marini (Porsche 911 S) 21'47"1.

F. 850: 1. Giuseppe Papparuso (Paparuso) 20'42"2; 2. Tommasini (Lucky) 21'01"3; 3. Santi (Lucky) 20'43"7 a 1 giro.

Gruppo 5:

Classe 1000 cc: 1. Piero Falorni (Abarth 1000) 17'58"6; 2. Maggirelli (Abarth 1000) 18'16"1.

Classe fino a 1300 cc: 1. Massimo De Antoni (A.M.S. A.R. 1300) 18'05"6, media 105,216 kmh; 2. Cusani (Abarth 1300) 19'02"5.

A - Samano km 12: 1. Doncel (Porsche 911-S) 491,2; 2. Nicolas (Alpine 1800) 502,5; 3. Barbasio (Lancia Fulvia HF) 528,8.

B - Ason km 7: 1. Nicolas (Alpine 1800) 262,2; 2. Doncel (Porsche 911-S) 263; 3. Gargallo (Porsche 914-6) 272,5; 4. Barbasio (Lancia Fulvia HF) 282.

C - Lanestosa km 10: 1. Nicolas (Alpine 1800) 396,3; 2. Doncel (Porsche 911-S) 402,6; 3. Barbasio (Lancia Fulvia HF) 416,1.

D - Ason km 9: 1. Nicolas (Alpine 1800) 258,2; 2. Doncel (Porsche 911-S) 260,5; 3. Gargallo (Porsche 914-6) 265,4; 4. Barbasio (Lancia Fulvia HF) 279,8.

F - Palombera km 24: 1. Doncel (Porsche 911-S) 967,5; 2. Nicolas (Alpine 1800) 1024,5; 3. Barbasio (Lancia Fulvia HF) 1112,4.

G - Braglia km 7: 1. Nicolas (Alpine 1800) 270,5; 2. Doncel (Porsche 914-6) 270,5; 3. Gargallo (Porsche 914-6) 283,8; 4. Barbasio (Lancia Fulvia HF) 285,4.

H - Palombera km 24: 1. Nicolas (Alpine 1800) 1005,4; 2. Doncel (Porsche 911-S) 1053,8; 3. Barbasio (Lancia Fulvia HF) 1069,9.

I - Braglia km 7: 1. Doncel (Porsche 911-S) 255,6; 2. Nicolas (Alpine 1800) 256,5; 3. Juncosa (Seta 1430) 269,4; 6. Barbasio (Lancia Fulvia HF) 277,6.

K - Lanestosa km 10: 1. Nicolas (Alpine 1800) 382,8; 2. Doncel (Porsche 911-S) 383,2; 3. Schrick (Porsche 911-S) 403,8; 5. Barbasio (Lancia Fulvia HF) 410,5.

L - Cabarga km 5: 1. Doncel (Por-

sche 911-S) 187; 2. Nicolas (Alpine 1800) 188,5; 3. Reverter (Alpine-Porsche) 199,7; 4. Barbasio (Lancia Fulvia HF) 200,8.

M - Braglia Norte km 8: 1. Nicolas (Alpine 1800) 304,7; 2. Doncel (Porsche 911-S) 313,8; 3. Barbasio (Lancia Fulvia HF) 327.

N - Palombera km 24: 1. Nicolas (Alpine 1800) 1014,7; 2. Barbasio (Lancia Fulvia HF) 1074,3; 3. Doncel (Porsche 911-S) 1079,1.

Q - Braglia Norte km 8: 1. Doncel (Porsche 911-S) 321,6; 2. Nicolas (Alpine 1800) 329,5; 3. Reverter (Alpine-Porsche) 342,3; Barbasio (Lancia Fulvia HF) 351.

S - Lanestosa km 10: 1. Doncel (Porsche 911-S) 409,2; 2. Nicolas (Alpine 1800) 410,7; 3. Schrick (Porsche 911-S) 414,2; 6. Barbasio (Lancia Fulvia HF) 421,1.

T - Guriezo km 12: 1. Nicolas (Alpine 1800) 487; 2. Pavon (Alpine 1440) 492,6; 3. Doncel (Porsche 911-S) 494,3; 9. Barbasio (Lancia Fulvia HF) 510,4.

U - Guenes km 9: 1. Nicolas (Alpine 1800) 288; 2. Doncel (Porsche 911-S) 296; 3. Reverter (Alpine-Porsche) 296; 7. Barbasio (Lancia Fulvia HF) 298,8.

V - Vivero km 9: 1. Doncel (Porsche 911-S) 359,2; 2. Schrick (Porsche 911-S) 367,7; 3. Barbasio (Lancia Fulvia HF) 369,1.

X - Baquio km 13: 1. Doncel (Porsche 911-S) 452,1; 2. Nicolas (Alpine 1800) 464,4; 3. Schrick (Porsche 911-S) 468,4; 4. Barbasio (Lancia Fulvia HF) 473,1.

La Pirelli finanzia
un rally
(ma in Brasile!)

SAN PAULO - Per definire il vincitore del Rally Pirelli svoltosi fra San Paulo e Campos do Jordao, e dopo nove ore di gara su strade asfaltate, sterrate e di montagna, gli organizzatori hanno dovuto ricorrere al rilevamento delle medie ai posti di controllo perché i due primi classificati avevano 7 punti di penalizzazione ciascuno. Il rilevamento effettuato ha potuto così permettere lo spargimento e la prova è stata appannaggio della coppia Carlos Irineu Visetti-Mauro Feijo del Rally Team di S. Paulo che ha preceduto, sia pure con lo stesso punteggio, Udo Stelfeld-Anthony Montesini del Greco

Ma quanti
gli « ibridi »!

● Questo era il rally degli « ibridi ». Juncosa aveva una Seat con carrozzeria della Fiat 124 SS e un motore del 124 sport 1600. Reverter ha corso con una vettura che aveva la carrozzeria Alpine e il motore Porsche 2,2 litri. Buturone, addirittura con una Alpine con motore Seat da 1,6. In Spagna mancano vetture competitive e vi sono difficoltà per comprarle ed è questa la ragione per cui molti piloti ricorrono a degli ibridi.

● Nella curva fatale a Barbasio, quella nella quale è uscito di strada, la stessa sorte è toccata ad altri nove piloti. Doncel che seguiva Barbasio, ha detto: « E' stata una fortuna per me che ti ho visto uscire di strada, altrimenti sarei uscito anch'io ». Barbasio, quindi, ha salvato Doncel dalla malasorte.

6. RALLY FIRESTONE - Quinta prova Campionato Europeo Rally Conduttori - 1502 Km - Bilbao, 17-19 marzo 1972.

CLASSIFICA FINALE

1. Nicolas-Todt (Alpine Renault 1800) 8.678,1 (primo gruppo 5); 2. Doncel-Mantecon (Porsche 911-S) 8.817,6; 3. Barbasio-Bernacchini (Lancia Fulvia HF) 9357,1; 4. Pavon-Antolin (Alpine Renault 1440) 9363,4; 5. Etchevers-Rives (BMW 2002 TI) 9424,9 (primo gruppo 1); 6. Schrick-Deferier (Porsche 911 S) 9464,5 (primo gruppo 3); 7. Reverter-Gonzales (Alpine-Porsche) 9543,4; 8. Mass-Gass (BMW 2002 TI) 9562,7; 9. Baturone-Ferrater (Alpine-Seat) 9589,9; 10. «Pancho»-Sanchez (Ford Capri RS 2.6) 9604,4 (primo gruppo 2); 11. Muñoz-Zorita (Simca Rallye) 9791,7; 12. L. Sainz-Onoro (Renault 8 1500) 9795,9; 13. Babler-Adell (Seat 1430) 9837,6; 14. Ross-Jones (Datsun 240 Z) 10.008.



Fulvio Bacchelli (sopra) che con la sua Porsche 911 S ha riportato in bello stile la prima edizione del Rally nazionale delle Due Valli organizzato con grande perizia dall'Automobile Club di Verona. La partenza dei concorrenti è avvenuta (sotto) nella storica cornice dell'Arena di Verona gentilmente messa a disposizione dagli organizzatori, alla presenza di numeroso pubblico nonostante le ore notturne



Il rally è stato anche caratterizzato dall'entrata in funzione del «club della spinta» (sotto) che, per la verità ha imparzialmente aiutato tutti i concorrenti



male. Senza prove su sterrato, la Lancia non poteva aspirare ad un risultato migliore e anzi si esponeva al pericolo che uno spagnolo o un altro straniero più assuefatti all'asfalto, potessero insidiare il terzo posto nella classifica finale.

All'inizio della gara Barbasio è stato avversato da Giulio Gargallo con una Porsche 914/6. Tuttavia Gargallo ha rotto nel corso della settima prova speciale e la parte dell'antagonista principale del rappresentante Lancia, veniva assunta da Schrick su Porsche 911 S e da José Pavon (Alpine Renault), della squadra ufficiale spagnola, che si sono resi assai pericolosi quando Barbasio è uscito di strada nella prova speciale di Palombera.

Prima di questa prova, Barbasio accumulava un sostanzioso vantaggio, però in una curva a destra usciva di strada perdendo ben quattro minuti che gli potevano costare il terzo posto. Nella prova seguente Barbasio era protagonista di una bella performance, recuperando nel finale specialmente su Pavon che lo precedeva di 3 secondi e mezzo. Al termine della prova Barbasio ripassava in vantaggio di 6'3 sul pilota spagnolo.

Fra i partecipanti è corsa voce che il pubblico avrebbe gettato sabbia e terra nella curva della Palombera in modo che gli avversari degli spagnoli fossero ostacolati. Tutti, infatti, hanno avuto difficoltà e sono usciti di strada, ma Barbasio è stato quello più danneggiato.

Jean Pierre Nicolas è stato un indiscutibile vincitore, avendo battuto lo spagnolo Doncel di oltre due minuti in una battaglia che ha assunto anche aspetti allucinanti fra i due corridori, visto che le prove speciali erano velocissime.

L'organizzazione che è stata perfetta in ogni momento, ha dovuto sospendere cinque prove speciali a causa della neve che aveva reso la strada molto pericolosa. Fra gli abbandoni più importanti, quelli di Gargallo e Juncosa per incidente.

Domingo Garcia

● Si riparla di BOURGOIGNIE, al volante di una GRD di F. 2. L'ex pilota belga della Lotus di F. 3 ha recentemente provato una 272, che userà quando i suoi impegni con la Escort glielo consentiranno.

● L'argentino RUESCH sarebbe in trattative con Surtees, per pilotare una sua vettura di F. 2. Nulla è ancora stato deciso, ma in caso la vettura sarà bianca con una freccia gialla. Ruesch inoltre dovrebbe pilotare (con Pace) una AMS nell'Europeo Marche 2000.

TONDELLI terzo in salita a CODROZ (vince HAXHE su Lola)

BRUXELLES - In una stupenda giornata di sole che ha radunato lungo i due chilometri e mezzo del percorso, oltre ventimila spettatori, Eris Tondelli non è riuscito a ripetere la prova dello scorso anno sul percorso della salita di Codroz, quando vinse stabilendo il tempo record di 1'24"1. Con la sua Tondelli BT 16, si è dovuto accontentare del terzo posto.

Ha vinto l'olandese Jean Louis Haxhe con una Lola che ha coperto la distanza in 1'24"59. Secondo si è classificato lo svizzero Obrist, su Brabham F. 2 BT 36, col tempo di 1'24"73. Tondelli ha fatto registrare il tempo di 1'24"75.

CODROZ - Belgio - Gara internazionale di velocità in salita - Km 2,500 - 2 manches - 19 marzo 1972.

LA CLASSIFICA

1. Jean Louis Haxhe (Lola) in 1'24"59; 2. Obrist (Brabham F. 2 BT 36) 1'24"73; 3. Tondelli (Tondelli BT 16) 1'24"75; 4. Polak (Lotus F. 2) 1'25"14; 5. Cre-spin (F. 2 Pigme) 1'28"11.

Le gomme ricostruite

● Alle verifiche tecniche incontriamo una vecchia conoscenza, è il dott. Umberto Massa in veste di commissario sportivo della CSAI. «La commissione sportiva nazionale — ci ha detto Massa — deve adottare delle norme precise per quanto riguarda i particolari tecnici ad evitare che possano sorgere dubbi o contestazioni. Ad esempio, una quarantina di equipaggi montavano pneumatici ricostruiti. Cosa si doveva fare?»

● Mariolina e Arturo Marzatico sono stati costretti ad abbandonare quando si trovavano in testa. «Abbiamo sbagliato strada al bivio di Ca' de Per e siamo entrati al controllo orario di Cona alla rovescia. E' stato un vero peccato — afferma Arturo Marzatico — speriamo vada meglio alla prossima gara. Il guaio è che nelle prove avevamo fatto il percorso sbagliato. E' proprio vero che nella vita non si finisce mai di imparare...»

● Serena Pittoni, moglie di Leo, classificatosi secondo, ha vinto la classifica speciale delle dame. «E' la mia seconda gara — ci dice Serena — come primo pilota dopo lo sfortunato esordio al Rally di Sicilia dove sono stata costretta al ritiro a due chilometri dall'arrivo per la rottura dello sterzo. Battere Ivana Giustri è un grosso risultato per la notevole esperienza che vanta la guidatrice del Grifone. Gran parte del successo lo devo al mio navigatore Bruno Benetti.»

Accoppiata PORSCHE a Verona

BATTESIMO con BACCHELLI

VERONA - L'esigenza di organizzare una competizione automobilistica palpitante che riunisse le caratteristiche di una prova di velocità e anche quelle di una gara di regolarità in questi ultimi tempi si era fatta ormai improrogabile dopo la travagliata esistenza della classicissima competizione di velocità in salita, la Stallave-Boscochiesanovo da due anni ormai passata nell'album dei ricordi. I responsabili dell'A.C. Verona, in collaborazione con la Commissione sportiva e il Gruppo piloti scaligeri hanno allestito il «Rally nazionale Due Valli», competizione valevole per il Trofeo dei rally nazionali e il triveneto della specialità.

Quanto la manifestazione sia stata sentita dagli sportivi locali ce ne siamo resi conto sabato sera in piazza Bra dove ha avuto luogo la partenza dei quasi centocinquanta equipaggi. Una vera folla, si calcola circa diecimila persone, ha fatto ala festosa ai concorrenti di questo rally. Un battesimo che è veramente entusiasmante e che è stato di soddisfazione ai non pochi sacrifici che hanno dovuto superare gli organizzatori. Diciamo subito, per togliere ogni ombra di dubbio, che si è trattato di un pieno successo costruito da un lavoro di équipe che ha funzionato perfettamente, così come il preziosissimo lavoro di collegamento svolto dai radioamatori veronesi e il felice debutto di cinque giovani professionisti nella veste di commissari sportivi i quali hanno superato felicemente l'esame assumendo le responsabilità delle cinque prove speciali.

«Il Rally nazionale Due Valli — ha detto il direttore dell'A.C. Verona dott. De Nitto — costituisce sotto il profilo sentimentale un ritorno ai luoghi della Stallave-Boscochiesanovo attraverso la Valpantena che, come si sa, ha come centro più importante Boscochiesanovo e quindi la Valpolicella, due Valli che corrono parallele alla Bassa Veronese. Il confortante risultato di questa prima edizione ci aiuterà a fare meglio nel '73 con alcune lievi modifiche come, ad esempio, il tracciato Lughezzano-Bosco, che non è risultato sufficientemente selettivo, e altri ritocchi al tracciato di minor importanza. La competizione sarà disputata anche in notturna e, se ci sarà possibile, lo trasformeremo in rally di portata internazionale.»

Severa è stata la selezione, in particolare dei mezzi meccanici, e la classifica parla chiaro: di 136 equipaggi che hanno preso il via, 58 sono i classifi-

cati. Come si vede c'è stata battaglia grossa, in particolare tra i maggiori candidati al successo finale, Fulvio Bacchelli della squadra ufficiale della Lloyd-Porsche ha aperto con il proprio nome l'albo d'oro di questa riuscitissima competizione veronese precedendo il compagno di squadra Leo Pittoni, pure su Porsche, in coppia con Massimo Rombolotti e Giacomo Pelganta del Racing Club Valmenia. La vittoria per squadra è andata al 4R Lloyd Adriatico per merito, oltre che di Bacchelli e Pittoni, di Umberto Fano (11.).

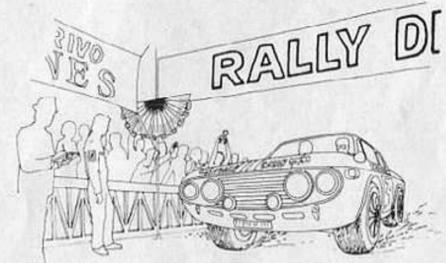
Attilio Trivellato

RALLY NAZIONALE DUE VALLI - Terza prova del Trofeo Rally Nazionali - Verona, 18 e 19 marzo 1972.

LA CLASSIFICA

1. Fulvio Bacchelli (Porsche 911S) peg. 303; 2. Pittoni (Porsche 911S) 337; 3. Pelganta (Lancia Fulvia HF) 383; 4. Fasan (Renault Alpine) 425; 5. Rigoni (Renault Alpine) 429; 6. Polese (Renault Alpine) 452; 7. Giampietro (Porsche 911S) 462; 8. Ceccato (Fiat 127) 509; 9. Haupt (Fulvia HF) 512; 10. Garraffa (Fulvia HF) 521,8; 11. Fano (Porsche 911T) 529; 12. Canè (Opel Ascona) 535; 13. «Pöpo» (Porsche 914-6) 563; 14. Marchiol (Fulvia HF) 566,4; 15. Tapergi (Fulvia coupé) 573,4; 16. Fadini (Fulvia HF) 587; 17. De Carli (Fulvia HF) 602; 18. Serena Pittoni (Fulvia HF) 618; 19. Battistella (NSU) 817; 20. Rattore (Renault Alpine) 839; 21. Pilla (Fiat 128 R) 862,4; 22. Morselli (Fiat 125 S) 884; 23. Ivana Giustri (Fulvia HF) 938; 24. Kisvarday (Porsche 911 T) 947; 25. Battistini (Renault Alpine) 950; 26. Marchi (Fiat 125 S) 964; 27. Baggio (Fiat 124 spider) 982; 28. Beretta (A.R. Giulia super) 1020; 29. Turola (Fulvia HF) 1027; 30. Randotti (BMW 1600 TI) 1033; 31. Danese (Fiat 125) 1095; 32. Casati (Fulvia HF) 1103; 33. Bedin (Mini Cooper) 1120; 34. Baso (Fulvia HF) 1147,8; 35. Vit (Renault Gordini R8) 1169; 36. Zola (NSU TT) 1201; 37. De Rocco (Simca 1000 R) 1246; 38. Ferrari (Renault R8 S) 1260; 39. Di Taranto (Fulvia HF) 1269; 40. «Errebi» (Fiat 128 R) 1299; 41. Carletto (Fiat 850 S) 1339; 42. Sanetti (Fiat 128) 1540; 43. «Bi-Vi» (Renault Gordini R8) 1635; 44. Fornaro (Mini Minor) 1762; 45. Ambivero (Fiat 124 S) 1983; 46. Lasciarrea (Fiat 127) 2017; 47. Calore (Fiat 128 R) 2018,2; 48. Muscionico (Fulvia Zagato) 2048; 49. Frasson (A 112) 2055; 50. Visentin (Fiat 128) 2074.

kléber vince



2 VALLI a VERONA

- 1) BACCHELLI (Scuderia 4 R) su Porsche 911 S
- 2) PITTONI (Scuderia 4 R) su Porsche 911

Kléber radiale V10 primo dove più difficile è vincere

Kléber

Una TECNO nel diluvio

FRANCIA - Corsa di Sainte Baume - Gara di velocità in salita

1. Rua (Tecno) 4'40" nuovo record

Ridotta a km. 5.300, per misure di sicurezza, la gara ha permesso a Rua di mostrare le sue intenzioni, per il Criterium nazionale della montagna. Nella seconda sessione di prove diluviava e le uscite sono state numerose.

Nel bis-RUA terzo LUALDI

FRANCIA - Corsa della Roquette - Gara di velocità in salita

1. Rua (Tecno) 4'3"5, media kmh 80,883 nuovo record

Già vittorioso alla Sainte Baume, Rua ha ripetuto l'exploit alla Roquette, contro avversari di tutto rispetto, quali Taramazzo, su Abarth, arrivato secondo. Sfortunato Bayard che pilotava una Surtees F. 5.000 ed è stato costretto al ritiro pochi metri prima del traguardo, quando pareva già vincitore. Terzo Lualdi su Abarth 2000.

NICOLAS k.o. sorpresa MINIAMI

FRANCIA - Rally Mistral - Rally

1. Miniawi-Ancey (Porsche)

Prevista la vittoria di Nicolas, e invece ha trionfato inattesa Miniawi. L'Alpine di Nicolas-Todt era imbattibile, sulla carta, ma è uscita di scena per un banalissimo guasto. Per tutto il rally il tempo è stato piovoso e in molti tratti c'era nebbia.

Una CITROEN beffa la DATSUN

PORTOGALLO - Giro del Portogallo - Rally

1. Romaozinho (DS 21)

Il percorso, di km 2500, era molto selettivo e comprendeva quattro tappe, con partenza e arrivo a Lisbona. Nella prima tappa era in testa una Datsun ma poi ha sempre condotto Romaozinho. Cinquanta equipaggi al via.

Jacquemin dopo 12 ORE

BELGIO - 12 Ore dell'Est - Rally

1. Jacquemin-Andy (Alpine)

Sfortunato alle Boucles di Spa, per una uscita di strada, Jacquemin si è rifatto in questa seconda prova del campionato belga dei rallies.

Fiori per le Alpine

FRANCIA - Rally Cote Fleurie - Rally

1. Bourdon (Alpine)

Tre Alpine ai primi tre posti. Queste vetture hanno dominato la gara, come pure Bourdon, regolarissimo su un percorso che conosce molto bene. Roussely è stato in testa a lungo, ma il motore lo ha tradito in una prova in salita.

FACETTI è FRANCISCI in lizza nel 3. Trofeo NOVOLAN

MILANO - Carlo Facetti e Claudio Francischi figurano fra i primi sesantadue piloti che hanno dato la loro adesione, inviando regolare iscrizione, al «3. Trofeo NOVOLAN-AUTOSPRINT» che, per l'edizione '72, preannuncia una lotta vivissima per l'assegnazione dell'ambito trofeo. Tuttavia, questo numero è destinato sicuramente ad aumentare in quanto nell'elenco che riportiamo, mancano ancora i nomi di molti degli abituali concorrenti.

Comunque, per ora, ecco i concorrenti:

Avati, F. 850; Bezzetto, F. Italia; Bossoni, F. Ford; Bandini, F. 850; Beccaro, F. Ford; Bodini, F. 3; Boscotrecase, F. Ford; Battistello, F. 3; Brambilla, F. 850; Bertone, F. 3; Benusiglio, F. 850; Bosio, F. 850; Cafarella, F. Ford; Capponi, F. 850; Castiglioni, F. Italia; Caporelli, F. 850; Cinotti, F. 3; Grugnoia, F. 850; Colzani, F. 3; Daccò, F. 850; Delgiovanone, F. 850; Doneda, F. 3; Facetti, SP; Francischi, F. 2, F. 3; Francia, F. 850; Franzoso, F. Ford; Flamini, F. 850; Franzy, F. Ford; Fidotti, F. 850; Germani, F. Italia; «Gimax», F. 3; Guidetti, F. 3; Lattuada, F. 850; Leso, F. Ford; Lombardi, F. 3; «Lucas», F. 850; Mantova, F. Ford; Mattioli, F. Ford; Manzoni, F. Ford; Magni, F. Ford; Mohr, F. 3; Niesato, F. 850; Paschetto, F. 850; Pesenti Rossi, F. 3; Pica, F. 3; Piccin, F. 850; Pozzoli, F.M.; Prossiner, F. Ford; Quevedo, F. 850; Ragaiolo, F. 850; Ramanzini, F. 3; Revello, F. Ford; Ruggeri, F. Italia; Santandrea, F. Monza; Seresina, F. Monza; Simonetti, F. Italia; Vairani, F. Ford; Vargiu, F. Ford; Verrelli, F.M.; Zorzi, F. 850; Zucchi, F. 3; Torta, F. Ford.

Con la «MINI» di BONGIORNO si vince (la gimkana)

MILANO - Con la partecipazione di un numeroso lotto di concorrenti, dei quali 30 giornalisti, si è svolta la prima prova dell'Autotorneo italiano organizzato dalla Scuderia Sporturismo, alla quale era abbinata la prova valida per il campionato lombardo giornalisti. Primo assoluto di questa categoria di partecipanti è risultato Alberto Ballarin, mentre i vincitori di classe sono stati Brunello Tanzi (850), Renato Ferrari (1250), Davide Messina (oltre 1250) e Alberto Ballarin che correndo con la Mini Cooper S di Mike Bongiorno ha riportato la vittoria assoluta.

Fra gli specialisti dell'autotorneo, dominio di Pieremilio Barlassina, su Giordano Maggi, G. F. Maggi, Malchiodi e Bianchi. La classifica femminile è stata appannaggio di Rita Ramanzini.

AUTOTORNEO ITALIANO 1972 - 4. Trofeo di Primavera - Milano, 4-5 marzo 1972.

LE CLASSIFICHE

Classe 850: 1. Claudio Spreafico p. 52; 2. Roccato 52,4; 3. Maggi 53,5; 4. Goi 53,98; 5. Pambianchi 54; 6. Gargano 55,5; 7. Bernardi 56,2; 8. Corzatto 56,9; 9. Ravanello 57; 10. Maggi 57,2; 11. Mazzola 58,9; 12. Ballarino 61,5.
Classe 1250: 1. Giordano Maggi punti 51,3; 2. Maggi G.F. 51,71; 3. Malchiodi 51,75; 4. Gargano 53,99; 5. Ballarino 54,7; 6. Bernardi 56,1; 7. Corzatto 56,5; 8. Doneda 58,5; 9. Cocchi 60.
Classe oltre 1250: 1. Carlo Bianchi p. 52; 2. Maggi G.F. 52,8; 3. Maggi G. 52,9; 4. Squadrelli 53,8; 5. Cantu 53,9; 6. Lanteri 54,64; 7. Gargano 54,65;



MILANO - Al Centro culturale Pirelli di Milano ha avuto luogo una tavola rotonda. Ospiti e interpreti con l'immane Munari, Mannucci, Trombotto, Cesare Fiorio, l'ing. Giovanni Canavese e Giovanni Gariboldi. Moderatore, il Mario Poltronieri TV. Piloti e tecnici hanno esaurientemente trattato il tema «I rallies: avventura sportiva e progresso tecnico dell'auto», soffermandosi in particolare sulla preparazione, la fusione d'intenti fra pilota e navigatore, la cavalleria fra concorrenti, cioè tutti gli aspetti umani di questi tipi di gare. Non è mancato il film (FIAT) proiettato alla fine. Significativo il concorso di pubblico. Tantissimi giovani. Si è notato anche Cristiano Rattazzi, tornato per qualche giorno, dall'Università di Harvard (USA). Il nipote dell'avv. Agnelli non nasconde la voglia di affrontare quest'estate (durante le vacanze in Italia) qualche corsa, magari non rally.

Nata tra polemiche la Feder-fuoristrada

STRESA - I rappresentanti di dodici club italiani, il Cross Car Club di Torino, il Car Cross Country di Biella, la Scuderia spezzina Autocross, la Scuderia Cobra autocross, l'Autocross Barcaccia, il Genoa Fuoristrada, l'Ossola Fuoristrada, il SCM Gaz di Milano, lo Sport Club Maggiore, la Scuderia Polgore, la Guardracing e la P.P., si sono riuniti a Stresa per firmare un documento con il quale si dà vita ad una Federazione Italiana Fuoristrada (FIF) i cui scopi dichiarati sono: lo studio dei problemi inerenti la pratica del fuoristrada, la tutela degli interessi della categoria, l'assistenza ai club che la compongono, l'organizzazione e l'incoraggiamento ad organizzare gare di veicoli fuoristrada, regolamentare tali manifestazioni, ottenere il riconoscimento giuridico della Federazione.

La prima assemblea generale dei soci, per la nomina delle cariche sociali e per l'approvazione dello statuto, verrà convocata entro il prossimo 31 marzo. La sede provvisoria della neonata federazione è presso lo Sport Club Maggiore, in via don Minzoni, 28014 Maggiore.

Mentre a Stresa i rappresentanti di alcune associazioni di auto-cross e fuoristrada si riunivano per creare

una federazione, a Bologna, sede del Club Nazionale Fuoristrada, sessanta e più aderenti al club, in rappresentanza delle sezioni di Roma, Milano, Padova, Firenze, Prato, Trento, Parma e naturalmente Bologna, partecipavano al Raduno nazionale che oltre all'assemblea, prevedeva una prova speciale sul campo di «gim-cross» e la ricognizione sul terreno di gara ove si svolgerà il 3. Trofeo internazionale fuoristrada, al quale è assicurata una vasta partecipazione dall'estero.

I fuoristradisti, a bordo di Jeeps di tutti i modelli, di Land Rover, Campagnole, Alfa Matta, Toyota, Steyr Puch e Mutt M151, si sono sbizzarriti per tutta una giornata sui vari percorsi, resi difficilissimi dalle piogge continue dei giorni precedenti, dando prova di straordinaria abilità. Poi, dimessi gli abiti sportivi, si sono riuniti per discutere un ordine del giorno relativo alla futura attività del club. Durante la stessa riunione, dopo la nomina del nuovo segretario nella persona del signor Luciano Torreggiani, che subentra al bravissimo Gianni Carrara dimissionario per ragioni di lavoro, all'unanimità è stata respinta l'istanza della creazione di una Federazione, soprattutto quella fondata a Stresa.

A questo proposito il presidente dott. Edo Ansaloni ci ha dichiarato: «Abbiamo respinto l'istanza per «quella» federazione in quanto gran parte del gruppo di club che vi ha aderito non ha niente da spartire con le macchine «fuoristrada». Sono, nella quasi totalità, vetture assai diverse, «confezionate» con tipi in demolizione e rese idonee a gare che hanno finalità diverse dalle nostre. Infatti quelle vetture gareggiano in pista, piste accidentate sin che si vuole, ma che non hanno nulla a che vedere con i percorsi che noi usiamo. Non vogliamo, con questo, negare loro il diritto di riunirsi in federazione, ma ci sembra che la denominazione assunta sia «impropria»; sarebbe più logico chiamarla Federazione cross-car».



LE PROSSIME GARE

26 marzo, PISTA S. PANCRAZIO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 3 aprile, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 3, PISTA LE SIRENE, Viverone, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 3, PISTA COLONNETTA, Montesilvano, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 9, PISTA GIUNTI, Falerna Lido, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 9, CIRCUITO DI NUORO, gara ch. cl. 100 cc - 16, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 16, PISTA SCHIRANNA, Varese, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 16, PISTA ROMEA, S. Giuseppe, gara naz. cl. 125 cc e K 250.

La primavera difficile

ROMA - Il Torneo dei Campioni ha concluso l'inverno karting; la presenza di quasi quattrocento piloti ha dato lustro e linfa agli organizzatori, da tempo non adusi a tanta dovizia. L'ultima prova, però, adombrata nella vigilia da un tentativo mafioso e poi da una contestazione da fonte qualificata del Commissario Tecnico CSAI, indiscutibile sul piano morale e sportivo, ma pur sempre almeno prematura, annuncia un periodo caldo. Infatti, mentre la primavera karting schiude i battenti a Sassari e Pergusa, dove si dà inizio ai Campionati Regionali, con Varese che apre in Lombardia e Fano che dà l'avvio alla Formula K 250 (finalmente nel suo binario dopo che l'ultimo vagito del motore Villa, che per essere un Grand Prix mette in pace gli innovatori a tutto respiro) lascia perplessi un certo lassismo oltremodo pericoloso, forse non proprio dell'autorità cui è demandata il controllo dell'attività, ma certamente dell'organo esecutivo al quale manca e, operosità e, capacità d'azione. Basterebbe ricordare che già nel vivo della stagione i piloti non sanno ancora delle ultime innovazioni ai regolamenti (vedi gomme ed altro).

Il pasticciaccio dei telai della seconda e terza categoria, i commissari tecnici, quei pochi che ci sono, che brancolano nel buio in assenza di precise regolamentazioni, i piloti fuorviati alcuni, altri approfittatori del caos, sono alcuni dei fattori che renderanno veramente drammatica la ripresa annuale.

La seduta fume milanese del Comitato Karting, la maggior parte della quale era stata dedicata ai telai ed alle loro omologazioni, dopo uno spassoso tira e molla, si conclude con il termine fatidico del 31 marzo ultima trincea degli irregolari. Siamo a tale data e tutto tace con il pasticciaccio telaio. Bene per il karting che ancora può fare affidamento su alcuni commissari tecnici animati da tanta volontà e sportività da assicurare sì l'approvazione dei regolamenti, ma non certo il regolare e giusto andamento delle gare. Non è più uno sport, quando un pilota ligio all'ortodossia, ad una giusta osservazione, si sente rispondere con un'alzata di spalle a conclusione della quale l'amico furbo e dovizioso l'ha battuto due volte. Perdurando questa situazione di anacronistica indecisione, di vacanza di azione, il karting che già è in una fase di stanca, non può non regredire, mentre un'oculata e non sporadica conduzione, ne potrebbe facilmente contenere i sintomi di recessione già affioranti.

Il karting, all'inizio della sua esistenza, lamentò già la lentezza della burocrazia sportiva, che mal si adattava alla sua prerogativa di continuo divenire, oggi più che mai è intristito e lasciato in pasto all'arrivismo dilagante dei furbi. Gallo avverte, da buon sportivo e da napoletano sfolgorante, l'esigenza di operare e modificare, ma abbiamo la precisa sensazione che per il complesso di una situazione stagnante, i suoi sforzi siano vani.

Tutti gli sport, ed il karting in particolare, avvertono esigenze di snellimento, di una regolamentazione precisa e non frammentaria, di una conduzione umana e nel contempo rigida. L'aver trascurato a lungo il problema degli ufficiali di gara, la formazione di un clan dirigenziale all'altezza dei compiti, ha generato l'attuale stato di carenza del potere sportivo. Il vertice ha bisogno di essere rinnovato dalle fondamenta. Questa l'esigenza primaria ed alla quale Gallo deve rivolgere le sue attenzioni.

Un raduno a PRATO

MONTEMURLO - Raduno di «fuoristrada» a Montemurlo il 23 aprile prossimo. Il «Panzer Club» di Prato chiama a raccolta gli amatori di questo sport per una «jamboree» che si svolgerà in una zona collinare soprastante il

comune di Montemurlo e in quell'ambiente tutto particolare fatto di simpatia e di amicizia che caratterizza le manifestazioni del genere. Il raduno, comprendente una escursione, un circuito speciale per volontari e una premiazione per tutti, si concluderà con il tradizionale pranzo che servirà a cementare la conoscenza e la vita di questa specialità.