

LARROUSSE e LOLA
ringraziano
nel «RICARD» 2000

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

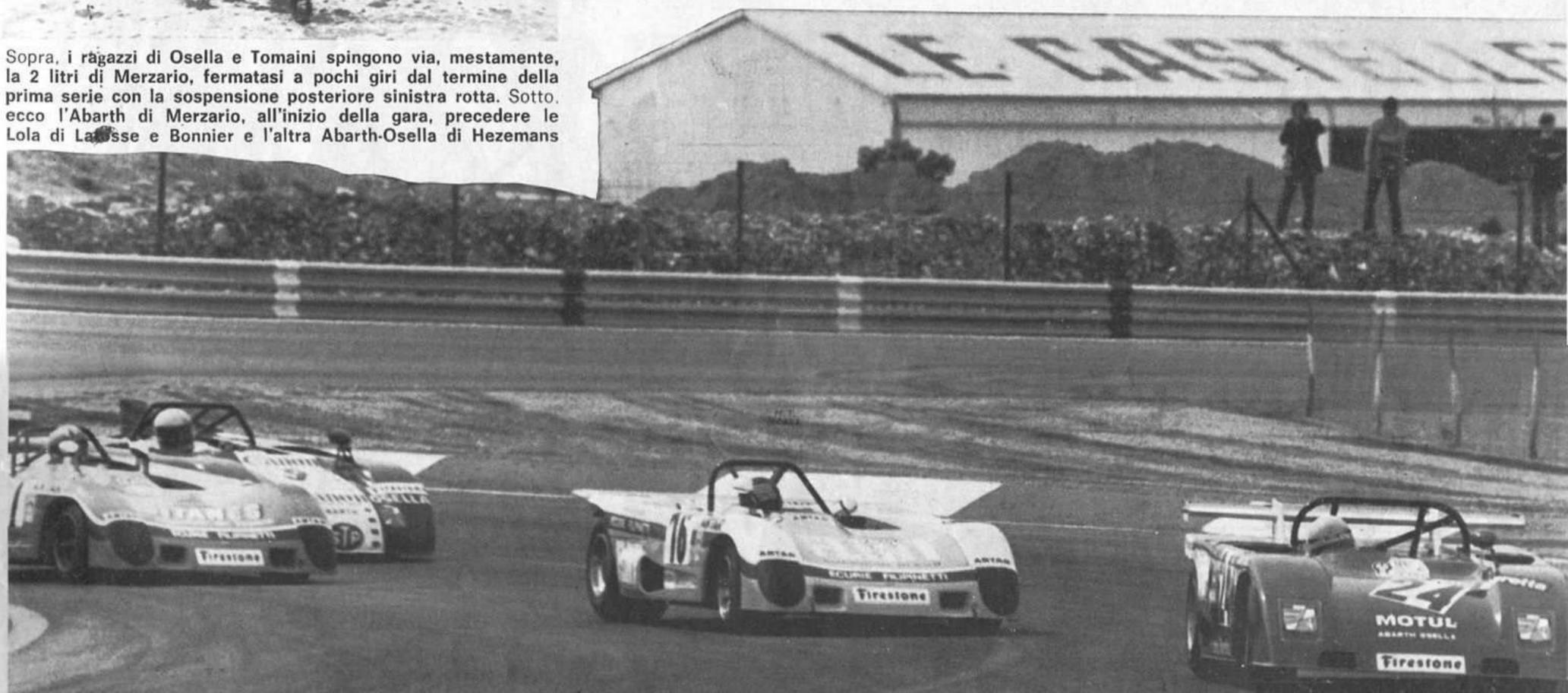
**AUTO
SPRINT**

domenica **SPRINT**



Sopra, i ragazzi di Osella e Tomaini spingono via, mestamente, la 2 litri di Merzario, fermatasi a pochi giri dal termine della prima serie con la sospensione posteriore sinistra rotta. Sotto, ecco l'Abarth di Merzario, all'inizio della gara, precedere le Lola di Larrousse e Bonnier e l'altra Abarth-Osella di Hezemans

Sui "cordoli" del CASTELLET lo scatenato pilota comasco costruisce il suo vantaggio però mozza una sospensione della (notevole) ABARTH di Osella



MERZARIO si gioca tutto

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LE CASTELLET - Al volante della Lola T212 ex di Karl von Wendt, con un motore FVC sperimentale di Bonnier, Gerard Larrousse ha battuto tutte le più moderne due litri, portando la Lola in testa alla classifica del campionato per tre punti, davanti alla Chevron, nella prima gara della serie. La corsa è stata una delle più interessanti a cui si assistesse da tempo, e nelle prove la «diva» è stata senz'altro l'Abarth prototipo di Merzario, il quale ha senza fatica segnato il miglior tempo, conducendo inoltre nella prima manche di mezzo minuto, finché si è rotta la sospensione posteriore per il troppo «viaggiare» sui cordoli del Castellet. La seconda Abarth Osella ufficiale, quella di Facetti, è stata attardata dalla rottura di un cavo dell'acceleratore, mentre

era in buona posizione, e così il pilota non appare nella classifica finale.

Il «tris jellato» dell'Abarth si è completato quando Hezemans, con la vettura della Canon Cameras, ha abbandonato, dopo soli due giri, per rottura di una valvola. La Lola non ha avuto miglior fortuna, perché Bonnier, con la T290, ha portato via il comando a Merzario e ha vinto la prima manche, però ha perso tre giri nella seconda, quando ha dovuto sostare al box per perdita d'olio.

Il giro più veloce è stato di Merzario, che ha stabilito un nuovo record in 1'17"8, mentre Jimmy Mieusset, il francese non ancora conosciuto ai più, si è d'un tratto messo in luce, al suo debutto in una gara sport internazionale, ottenendo un bellissimo secondo posto alle spalle di Larrousse, e dire che per la gara aveva preso in



La giustificata amarezza di Enzo Osella dopo il ritiro del suo pilota-spettacolo

prestito la sua Chevron B19. Mieusset è stato il campione francese della montagna nel 1971, con la Pygmée F. 2. Terza la nuova Chevron B21 ufficiale di Hine, che ha fatto una corsa senza particolare spicco.

Il pubblico, tutto sommato era scarso, circa 15.000 persone, ma gli organizzatori erano contenti, ricordando che per il Gran Premio gli spettatori furono trentamila e non di più.

Nella prima manche, quando le luci «computerizzate» si sono spente sopra le teste dei piloti, nella maggioranza le ventidue vetture hanno fatto buone partenze, con Merzario che conduceva alla prima curva, mentre gli altri «facevano la fila» attraverso la chicane. L'unica vettura che non è partita è stata quella di Heiler, la T290 di Bonnier; la batteria che non funzionava ha richiesto che la macchi-

na fosse spinta e sono subito state sventolate le bandiere nere, quando Heiler si è finalmente avviato. Nel giro di riscaldamento Bonnier si era trovato in difficoltà, perché la pressione del carburante non era regolare, ma non aveva scelta ed è dovuto partire, così come si trovava.

Al termine del primo giro Merzario si era già staccato di alcuni metri da Bonnier e da Lafosse, mentre Hezemans, che aveva fatto una partenza travolgente, si era portato al quarto posto, con l'Abarth. Doveva però essere il suo ultimo momento di gloria, perché al successivo passaggio si è fermato, per guasto a una valvola. Dopo cinque tornate Merzario si era costruito quasi 10" di vantaggio su Bonnier e sembrava irraggiungibile, continuando a guadagna-

Jeff Hutchinson

CONTINUA A PAGINA 20

Che spettacolo MIEUSSET!

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

re circa 2" per giro. Alle sue spalle Lafosse era arretrato in undicesima posizione, con ritorni di fiamma, e adesso era il gruppetto formato da Burton, Larrousse, Edwards e Hine a tallonare Bonnier.

A mano a mano che la corsa si svolgeva, Merzario si apriva un varco incolmabile, non rallentando neppure quando ormai avrebbe potuto farlo. Arrivati al decimo giro, la battaglia per la seconda posizione ferveva ormai fra Bonnier e Burton, mentre Larrousse era arretrato di un paio di lunghezze, in attesa del primo errore de-

troppo velocemente una curva in fondo al rettilineo, danneggiando il muso della vettura e perdendo per conseguenza due giri, fermo al box.

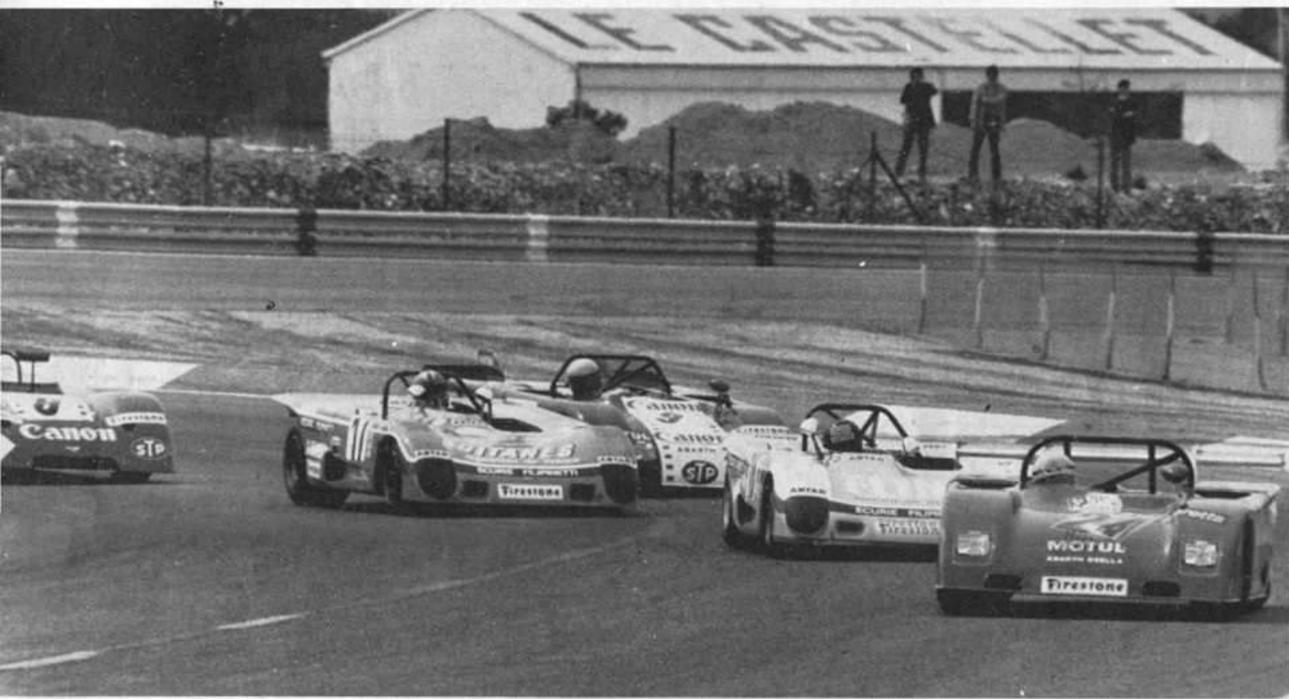
Col procedere della gara si sarebbe detto che Merzario non potesse perdere, infatti a metà distanza aveva un fantastico vantaggio di 30" e sembrava irraggiungibile. Questo fino al trentottesimo giro, quando d'un tratto l'italiano volante non è apparso, al termine della tornata. Era infatti andato faticosamente al box con una ruota posteriore quasi staccata. Come aveva fatto l'anno scorso, nella stessa gara, Merzario si è fermato, ma forse il guasto non sarebbe avvenuto, se il pilota avesse un poco rallentato. Con il vantaggio che aveva, se l'avesse fatto probabilmente la vettura sarebbe arrivata in fondo. Purtroppo il dan-

ma della metà distanza, con una cinghia rotta.

Nella seconda manche sono partite soltanto sedici vetture. Anziché farle partire nel solito ordine, cioè quello della prima manche, è stato deciso di basarsi di nuovo sui tempi delle prove, per cui nello schieramento c'erano grandi «buchii», quando le vetture si sono avviate. Ha preso la testa Bonnier, tallonato da Edwards, Burton, Larrousse, Facetti e Hine. Questi sei piloti hanno entusiasmato il pubblico nei primi giri, passando ad altissima velocità, praticamente ammassati. Alla quarta tornata Burton era in seconda posizione, poi Larrousse ha superato Edwards per occupare il terzo posto. Facetti tallonava Edwards, avendo superato Hine, mentre de Bagration e Mieusset facevano pu-



Gerard Larrousse, con una condotta di gara intelligente ha portato la sua Lola non recentissima, patrocinata da Radio Montecarlo, ad un bel primo posto. Eccolo seguito da Edwards e da John Hine



Dopo essere partito in testa, al via della prima delle due corse (foto a sinistra), Merzario ha accumulato ben 32" di vantaggio sugli inseguitori. Poi, un giunto sferico della sospensione posteriore sinistra ha ceduto, e così per l'italiano che vediamo rientrare ai box con la ruota storta, la bella gara è terminata.



gli avversari. Burton ha visto l'occasione al dodicesimo giro ed è passato in seconda posizione, mentre Bonnier continuava ad avere noie col motore, che perdeva e riacquistava potenza, senza vie di mezzo.

Ciononostante Burton non è riuscito a staccarsi in modo netto e Larrousse era sempre decisamente in scena. Edwards arretrava, disturbato da lievi ustioni a una gamba

no era troppo grave perché si potesse ripararlo in tempo per la seconda manche per cui la partita era chiusa.

E' così passato in testa Bonnier, tallonato da Larrousse, dopo che Burton era incappato in un testa-coda perdendo secondi preziosi, quasi superato da Edwards per la terza posizione. Nonostante le sue ustioni, Edwards è infatti rimasto abbrancato a un solido quarto posto fino alla fine, precedendo di quasi mezzo minuto Facetti, l'unico abarthista a tagliare il traguardo. Sesto, nella prima manche è stato il ventottenne Mieusset che, come si è detto, correva con una vettura presa in prestito. Si direbbe veramente che il francese abbia doti innate e speriamo che avrà l'occasione per metterle in luce. La sua è stata l'ultima vettura a non venire doppiata da Bonnier. All'ultimo giro Hine precedeva Mieusset ma gli hanno sventolato la bandiera, prima che Bonnier, sicché non ha capito che avrebbe dovuto terminare il giro e, avendo lo sterzo rigido, si è subito portato sul ciglio della pista; è quindi stato classificato settimo, a un giro. Un altro che ha avuto noie mentre andava bene, in settima posizione, è stato lo spagnolo de Bagration che ha dovuto abbandonare un poco pri-

re parte di questo gruppo di testa. A poco a poco Bonnier si è staccato di un paio di metri, rispetto a Burton e a Larrousse che si rallentavano l'un l'altro, alternandosi in seconda posizione.

Si sarebbe detto ormai che Jobo fosse avviato alla vittoria, ma ancora una volta doveva andare diversamente. Al ventesimo giro è passato davanti ai boxes avvolto in una nuvola di fumo, e una tornata più tardi si è fermato: il coperchio delle punterie si era staccato, spruzzando tutto

l'olio. E' stato frettolosamente riavvitato e Bonnier è tornato in pista, ma intanto aveva perso tre giri al box, quanto bastava per farlo retrocedere al settimo posto.

Comunque il «divo» della seconda manche è stato Mieusset, che era ormai in terza posizione, perché Facetti si era fermato per dodici tornate, per fare sostituire il cavo rotto dell'acceleratore, oltre ad avere guai col cambio. Dopo la fermata di Bonnier, Burton e Larrousse stavano duellando accanitamente per

la posizione di testa, ma Burton ha osato troppo ed è incappato in un testa-coda, mentre, s'immetteva sul rettilineo. Purtroppo la vettura si è rifiutata di ripartire; dopo aver cambiato la batteria, Burton alla conclusione ha rinunciato e la vettura è stata portata al box. E così Mieusset si è trovato in seconda posizione, lanciandosi all'inseguimento di Larrousse per strappare il comando. La sua foga gli ha fatto ottenere il secondo posto, staccato di 6" da Larrousse. Una prestazione che meritava questa posizione in classifica, nella sua prima gara internazionale per vetture sport. Terzo, nella seconda manche, dopo una bella corsa, è arrivato de Bagration, staccato da Mieusset di 1"5, mentre Hine era quarto a 20", dopo una gara abbastanza banale, con la Chevron ufficiale. Juncadella è arrivato sesto, staccato di un giro dal leader, dopo avere preceduto per gran parte della corsa il francese Cochet, arretrato poi per via di un testa-coda.

Il problemi nelle due manche sono stati molti e, quindi, soltanto undici delle ventidue vetture al via avevano coperto una distanza sufficiente per entrare in classifica.

TROFEO PAUL RICARD - Gara internazionale di velocità in circuito, valevole per il campionato europeo due litri - Le Castellet, 9 aprile 1972.

LA CLASSIFICA - 90 giri = km 293,736
1. Gérard Larrousse (Lola T212) 2.00'23" e 8. media kmh 146; 2. Mieusset (Chevron B19) 2.1'45"3; 3. Hine (Chevron B21) 89 giri; 4. Cochet (Lola T290) 89 giri; 5. Bosch (Chevron B21) 88 giri; 6. Edwards (Lola T290) 88 giri; 7. Bonnier (Lola T290) 89 giri; 8. Swietlik (Lola T290) 87 giri; 9. Juncadella (Chevron B21) 86 giri; 10. Zadra (Lola T290) 84 giri; 11. Dupont (Chevron B19) 84 giri.
Giro più veloce: Merzario (Abarth 2000 S) 1'17"8, media kmh 151,022, nuovo record.

causate dal serbatoio del carburante che perdeva, mentre Hine aveva cessato il suo duello con Edwards per un testa-coda, causato da un irrigidimento dello sterzo, guasto che doveva poi farlo arretrare ancor più. Juncadella, compagno di squadra di Hine, era anche lui piuttosto indietro, dopo avere preso

COSI' (IN VENTITRE') AL VIA

LAFOSSE (Lola T 290) 1'17"8	BONNIER (Lola T 290) 1'17"6	MERZARIO (Abarth-Osella) 1'16"3
BURTON (Chevron B 21) 1'18"3	EDWARDS (Lola T 290) 1'18"3	
HEZEMANS (Abarth-Osella) 1'19"7	HINE (Chevron B 21) 1'19"6	DE BAGRATION (Lola T 290) 1'18"3
JUNCADELLA (Chevron B 21) 1'20"0	LARROUSSE (Lola T 212) 1'19"7	
HEILER (Lola T 290) 1'20"6	MIEUSSET (Chevron B 21) 1'20"6	SWIETLIK (Lola T 290) 1'20"5
FACETTI (Abarth-Osella) 1'20"8	BOSCH (Chevron B 21) 1'20"6	
NOGHES (Grac MT 16) 1'22"2	COCHET (Lola T 290) 1'21"8	SERBLIN (Chevron B 19) 1'21"2
ZADRA (Lola T 290) 1'22"5	RAYMOND (Daren MK 4) 1'22"3	
BALLOT-LENA (Lola T 212) 1'23"8	SKOGHAG (Lola T 212) 1'22"8	DUPONT (Chevron B 19) 1'22"7



La Ecurie Bonnier era al Castellet con tre Lola-Cosworth T290. Nella foto, vediamo in una delle «esse» del percorso Jorge de Bagration mentre precede la vettura gemella di Claude Swietlik

Il rinnovato propulsore Abarth ha impressionato 10 motori nuovi attendono

LE CASTELLET - Dopo i due passati anni, certamente non fortunati per l'Abarth nel campionato europeo sport, due litri, finite le prove al Ricard si sarebbe detto che il titolo potesse non essere una chimera. Il team Abarth di Enzo Osella, iscritto dalla Scuderia Brescia Corse, è apparso infatti con una interessante e mai vista vettura. Deriva dal telaio dello scorso anno e presenta molti mutamenti, che la rendono di circa 4" secondi a giro più veloce dell'anno passato, sullo stesso circuito.

Il muso aerodinamico e appuntito, visto una volta a Imola nel 1971, è ora utilizzato mentre la sezione della coda è più liscia e più bassa, con un alettone a tutta larghezza attraverso la parte posteriore. Nella maggioranza le modifiche al telaio si sono accentrate appunto sulla parte poste-

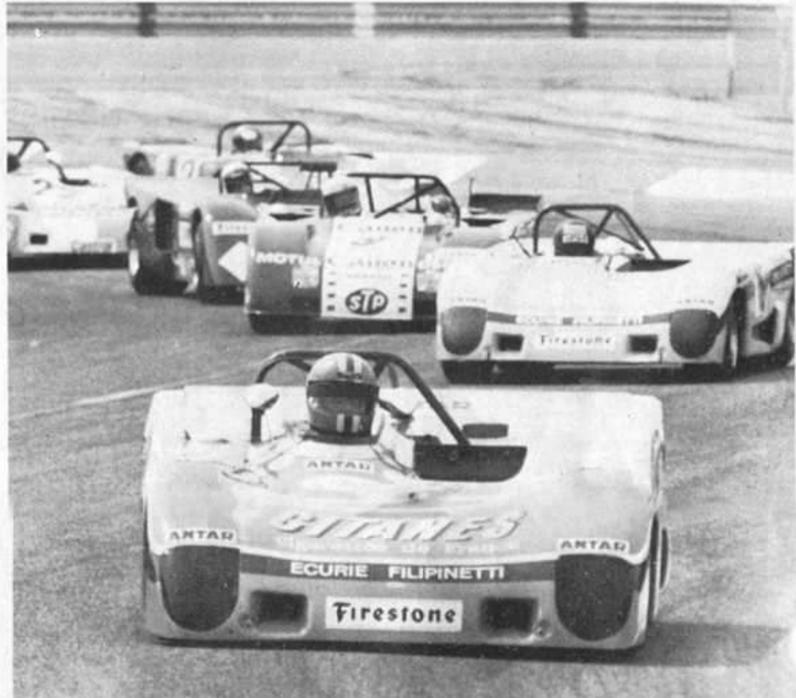
riore della vettura. La sospensione è stata completamente ridisegnata e si è risparmiato molto peso, montando un cambio Hewland al motore Abarth. Questo solo accorgimento fa risparmiare diciassette chilogrammi di peso, mentre ora il risparmio di peso totale, in rapporto alla vettura normale dello scorso anno è di trentaquattro chilogrammi, cosicché la vettura ha raggiunto il peso molto competitivo di 540 chilogrammi, pur restando ancora più pesante delle attuali Lola e Chevron.

In ogni modo, il punto di maggiore interesse della nuova vettura è il motore completamente nuovo. Osella lo ha in gran parte riprogettato e la differenza esterna consiste nel fatto che ora il distributore è arrivato direttamente da uno degli assi a camme, mentre è stata incorporata una pompa

dell'olio molto più grande. Anche valvole, pistoni e teste cilindri sono stati modificati, per aumentare la potenza che, secondo Osella, si aggira attorno ai 265 HP. Altri costruttori, di motori FVC, parlano di cifre più alte, ma sabato, sul circuito Ricard, tanto i tempi che le prestazioni delle altre vetture, in confronto con quelli della nuova Abarth, hanno dimostrato che in questo momento è il suo, il motore migliore.

A seconda dei risultati ottenuti con questo primo motore sperimentale, altri dieci attendono di essere completati. Saranno montati su telai Lola per la vettura ufficiale e per la clientela, ma l'Abarth vista in questo weekend rimarrà, quale vettura sperimentale. Dopo la gara del Ricard si spera di apportare altre modifiche per aumentare il limite dei giri del nuovo

Sotto, mentre la moglie di Bonnier segue con interesse lo svolgimento della corsa, non altrettanto si può dire del figlio del pilota svedese. A destra, ecco Bonnier davanti a Lafosse, Hezemans, Burton e ad Edwards



«Con l'Abarth dovrò smettere!»

LE CASTELLET - L'Abarth, che al termine delle prove ufficiali aveva confermato la sua posizione di favorita, è stata la principale perdente nel terzo Trofeo Paul Ricard. E dire che Merzario era molto fiducioso. «E' la stessa vettura di Daytona e di Sebring — aveva detto — e il motore non dovrebbe porre nessun problema. Del resto non salgo oltre gli 8800 giri/min. Sono stato cronometrato in 1'16"3, con pista molto scivolosa e inoltre il vento mi costringeva a trattenermi in rettilineo. E' una vettura che può andare più forte.» E noi dobbiamo aggiungere che pareva tenere meglio la strada delle Lola T290 e delle Chevron B21.

Osservando deluso la vettura, la cui sospensione posteriore di destra aveva molto patito per la rottura dell'attacco, Merzario ha poi detto: «Che peccato... non potrò più fare molte corse per l'Abarth, dato che ho un contratto con la Ferrari, non solo per le gare del campionato mondiale marche, ma anche per le prove.»

A sua volta, Carlo Facetti era molto deluso, tanto più che la causa del suo ritiro era di minore entità: rottura del cavo dell'acceleratore. Quanto a Toine Hezemans, che pilotava la terza Abarth due litri, si è ritirato poco dopo l'inizio della prima manche per rottura di una valvola.

TAMBAY rivelazione blu

LE CASTELLET - Quattro corse completavano la giornata al circuito Paul Ricard e si sono svolte di fronte a un pubblico numeroso.

Il vincitore della F. Renault, Patrick Tambay, che si annuncia come la rivelazione dell'anno, ha condotto una gara intelligente, respingendo gli attacchi delle tre Martini MK1 VIII di Lalande, Michy e Paoli. Cudini, al volante della seconda Alpine-Renault, si è piazzato quinto, dopo avere occupato la terza posizione.

Spettacolare la corsa delle Gordini R12, che nei primi cinque giri hanno tenuto un ritmo sostenuto. In seguito le posizioni si sono stabilizzate, con Metge che conservava il suo vantaggio su Mondet, partito in testa, Moreau e Dorché.

Nella Formula Bleue, ove si apprezza l'apparizione della monoposto X27 con meccanica Citroen GS, Treplier e Bo-

chet si sono scatenati in una forsennata battaglia, nella quale ha avuto la meglio il primo con un decimo di secondo di vantaggio.

J. R. Jaubert

CIRCUITO PAUL RICARD - 9 aprile.

LE CLASSIFICHE

Formula Renault: 1. Tambay (Alpine Renault) 29'22"2, media kmh 133,350; 2. Lalande (Martini) 29'27"8; 3. P. Michy (Martini) 29'30"2; 4. Paoli (Martini) 29'31"3; 5. Cudicini (Alpine Renault) 29'29"5.

Formula Bleue: 1. Treplier 26'19"3, media kmh 128,474; 2. Bochet 26'19"5; 3. Morello 26'32"7.

Coppa Renault-Elf-Gordini: 1. Metge 36'06"8, media kmh 108,635; 2. Mondet 36'08"9; 3. Moreau 36'15"8.

Challenge Audi-NSU: 1. Beziat; 2. Cales.



La prima gara per l'Europeo 2 litri ha avuto come contorno alcune interessanti gare per i campionati francesi. Sopra, una fase della lotta fra le Gordini, i cui piloti non badano molto alla forma, e fanno le traiettorie più strane. Sotto, la F. Bleue con motore Citroen GS



motore a 9000 e la potenza a circa 270 HP. Se tutto ciò sarà fatto per la 1000 Km di Brands Hatch, domenica prossima (alla quale la vettura è iscritta) non si sarebbe lontani dalle Ferrari ufficiali tre litri. I piloti saranno probabilmente Merzario e Facetti.

Oltre alla nuova Abarth, c'era poco di nuovo o di inatteso in questa prima gara del campionato. Alla Firestone erano un poco seccati, perché Bonnier ed Edwards erano riusciti a ottenere dalle officine Lola pneumatici posteriori prototipo a profilo basso, per le loro Lola T290, e quindi altri clienti della Firestone erano scontenti di non poterli avere a loro volta. Bonnier era inoltre l'unico pilota a usare il Cosworth Vega, che sembra ancora di tutta fiducia. Nella seconda sessione di prove lo svedese si è fermato al box senza pressione dell'olio e si è dovuto montare un altro Vega per la corsa. Pur avendo segnato il secondo miglior tempo, Bonnier non era molto bene impressionato, dalle prestazioni del motore.

Sono arrivate due vetture con motori Cosworth FVC, maggiorati a 1900 da Alan Smith. Erano destinate a John Hine e a John Burton. Hine ha dovuto sostituire il Chevron ufficiale con un FVC quando il suo motore è «scoppiato» nelle prove private, dopo soli 150 chilometri. Dopo le prove Burton non era molto soddisfatto del motore, soprattutto quando gli è stato detto che per prudenza non doveva salire oltre gli 8.800 giri/min. Ha ribattuto che i 100 cc in più non valevano la spesa, aggiungendo che se disponeva di 270 HP come gli era stato detto, allora l'Abarth doveva averne 300...!

Benché si trattasse della prima gara del campionato, lo schieramento era buono, con venticinque vetture arrivate, anche se due non si sono qualificate e una non è partita.

j. h.

Ha vinto Paschal con la FIREBIRD

Sulla pista d'atletica stock-cars indiarvolate

WISTON SALEM - Il « National Grand American Stock Car » che una volta l'anno ha luogo qui a Wiston Salem nella Carolina del Nord, la città che ha dato il nome ad una marca di sigarette, l'ha vinto Jim Paschal su Firebird. La gara stock più singolare, strana, che comunque ha richiamato i migliori nomi della classe — ma non un grosso pubblico entusiasta — si è svolta sulla pista per atletica di un college della città, lunga un quarto di miglio (circa 400 m) che è stata percorsa 58 volte da 20 vetture sport di cilindrata inferiore alle normali stock car della NASCAR.

Al via erano presenti Bobby Allison, Bobby Baker, David Pearson — che ha vinto la « pole position » —, Leroy Yarborough, Richard Petty, i quali però per mancanza di spazio, non hanno potuto imporre la loro classe. La partenza è stata caratterizzata da un testa e coda di cinque vetture che hanno formato nella mischia un vero posteggio pubblico confuso e fumante. Un altro caso simile — a causa di olio sulla pista — si è verificato a 18 giri dalla fine, il che ha permesso a David Pearson — tre volte campione Nascar — di passare in seconda posizione.

La giornata freddissima ha tenuto lontano migliaia di spettatori che così non hanno potuto salutare la vittoria del 45enne vincitore specialista della categoria, che nonostante le due bandierine gialle ha girato alla media di oltre 120 kmh. Alla vigilia della gara era stato annunciato che A.J. Foyt — assente ed in procinto di portarsi a Trenton per la seconda importante tappa USAC del 23 aprile prossimo — è stato prescelto dai membri della stampa specializzata americana quale « outstanding » pilota della prima fase del Trofeo Martini e Rossi. Foyt quest'an-

no ha già vinto la Daytona 500 e la Ontario 500 sempre nelle stock car. Nella stessa classifica, al secondo posto si è piazzato Mario Andretti, seguito da Bobby Unser, Bobby Allison e Richard Petty, vincitore della edizione 1971. Contemporaneamente è stato annunciato che il 3 luglio, in occasione della 500 Miglia di Pocono (USAC), verrà assegnato il Trofeo Mario Andretti al « rookie of the year » cioè al pilota che corre per la prima volta in questa categoria.

I. m.

NATIONAL GRAND AMERICAN WISTON SALEM NORTH CAROLINA STOCK CAR - Gara per vetture sport di seconda categoria - Wiston Salem, 8 aprile 1972.

CLASSIFICA

1. Jim Paschal (Firebird) che copre la distanza alla media di 120,707 kmh; 2. David Pearson (Mustang); 3. Guy Myers (Mustang); 4. Bobby Allison (Ford) a 1 giro.

DE SANCTIS lascia il team PASSATORE

● Maretta alla neonata scuderia del Passatore, che a pochi giorni dalla formazione già cambia il direttore sportivo. Il popolare sor GINO DE SANCTIS lascia infatti la direzione ai box del sodalizio romagnolo: fra i più probabili successori un noto manager romano, che si assumerebbe anche l'assistenza della Brabham di Ciccozzi.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VARANO - Ancora una grande giornata sull'autodromo S. Cristoforo, anche se la pioggia ha disturbato le ultime fasi di questa giornata « piena ». Gli occhi di Giampaolo Dallara brillavano di gioia quando si è abbassata per l'ultima volta la bandiera a scacchi davanti al vincitore dell'ultima gara: « Anche questa volta è andato tutto bene! Ma ha visto il pubblico? tanti spettatori non si radunano a Parma neanche per il derby Parma-Reggiana! »

E c'è ben motivo di essere fieri di risultati come questi, ottenuti dai volenterosi varanesi più con sacrifici

si è visto subito, da come sono partiti e si sono presentati alla curva parabolica (così si chiama qui il lungo curvone al termine del rettilineo dei box). Erano troppo fitti: difatti si sono viste macchine volare e chi ci ha rimesso è stato il povero Sergio Boscotrecase, sbattuto non sa neanche lui come contro il guard-rail ad opera forse di Castiglioni, uno dei due o tre che si sono trovati in questo pasticcio. Indubbiamente qualcuno ha osato troppo, qualcuno come al solito ha esagerato. Fra quelli che oggi a Varano erano più facili a queste « esagerazioni » la palma va indubbiamente ad Antonio Castiglioni, uno dei più impetuosi in tante occasioni (e lo si è visto anche in finale). In testa quindi Beppe

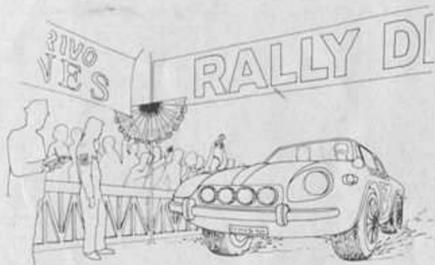
do sopravvanzandolo di solo un decimo di secondo.

Assieme, partono poi le Fiat Abarth 850 e 1000 e anche in questa corsa la prima curva è determinante. Pasolini (Osella) si scompare leggermente alla parabolica per contenere Stefanelli (Baistrocchi) il quale a sua volta si mette di traverso. Al sopraggiungente Amighini (Garavello) non resta altro che attaccarsi ai freni e questo gli costerà molte posizioni. Nella 850 va in testa Gatti (Baistrocchi) che poco più tardi sciuperà tutto con un testa-coda alla curva del ponte lasciando andare il suo avversario di sempre Pietro Bisselli che mantiene aggiornata da solo la sua vettura. La corsa vive sul rabbioso inseguimento di Stefanelli, che



Lanciati verso la curva « del ponte » i finalisti della Formula Ford emergono dal pulviscolo alzato dalle ruote sull'asfalto ancora bagnato. A guidare il gruppo è la Tecno di Bossoni, nella sua batteria

kléber corre



KLEBER CORRE per aiutare i piloti a vincere, con un Servizio Assistenza famoso sui percorsi di rally di tutto il mondo.

KLEBER CORRE per collaudare le tecniche nuove dei suoi pneumatici d'avanguardia.

pneumatici radiali V 10

Kleber

dolci international 160

TURBO
5.00x12
FIAT, FORD
DATSUN

in preparazione
5.50x13
LANCIA

6.00x14
LANCIA, PORSCHE



RUOTE IN
LEGA LEGGERA

stilauto 
20149 MILANO
C.SO SEMPIONE 63 TEL. 335.823

IL MARCHIO CHE
GARANTISCE LA QUALITÀ

personali che con finanziamenti esterni o aiuti di vario genere. La giornata è stata veramente piena: sono partite per prime le F. Ford impegnate nella terza gara del loro campionato. Suddivise in tre batterie, tutte le oltre trenta monoposto presenti hanno avuto la possibilità di qualificarsi per la finale, per la quale sarebbero partiti i migliori quindici delle batterie.

Troppo calmo SASSI

Nella prima, vittoria senza sorprese di Lorenzo Sassi, che ha guidato dall'inizio alla fine la sua Lotus Delta (che sembra, soprattutto per il telaio la macchina più efficiente del lotto). Alle sue spalle lotta in famiglia tra gli altri della Delta: ai primi giri le monoposto con motore milanese coprivano addirittura le prime cinque posizioni, ma subito entravano in collisioni alla curva del ponte Manzoni e Terzi, che erano costretti al ritiro (il secondo dopo avere inondato di olio la pista, olio che usciva dalla coppa rotti quando la macchina è salita su un cordolo). In questa batteria anche Vairani compiva un lungo testa-coda alla « esse » al 7.º giro, perdendo così l'occasione di ben figurare per la finale. Pur vincendo in tutta tranquillità la batteria anche Sassi compiva un errore: quello di andare troppo piano, in modo da guadagnarsi poi nello schieramento finale solo la quarta fila.

Anche la seconda batteria era priva di imprevisti: Gaudenzio Mantova scattava subito al comando e teneva tale posizione fino alla fine, ottimamente assecondato da una efficientissima vettura curata dal preparatore Alloni. Lo stesso preparatore ci parlava delle difficoltà che si stanno incontrando in questi ultimi tempi, da quando dall'Inghilterra in preda a scioperi non giungono motori di ricambio e pezzi del tipo 71, difficoltà che aveva impedito la partecipazione dello stesso Mantova alla precedente gara varanese, dopo che un sasso, tranciando un tubo dell'olio, aveva messo k.o. il motore Alloni 71.

Più movimentata la terza batteria:

Bossoni, con la Tecno che fu di Bodini, poi Luigi Scardino, autore tra l'altro di un ottimo tempo in prova, che conclude infine la batteria al primo posto.

E' quindi la volta delle turismo 500, che con una petizione — e grazie a una saggia decisione dei commissari sportivi — erano riuscite ad ottenere di correre da sole. Anche qui al primo giro l'episodio che condiziona la gara. Al via il più lesto è Giancarlo Segalini (Segalini), davanti a Lavazza (Lavazza) che monta un rapporto di prima molto lungo: ma anche questa volta alla parabolica entrano troppo compatti, Bertoni si mette di traverso e Pesetti non può fare a meno di centrarlo. Il secondo ripartirà quasi subito: intanto, appena entrati nella parte mista Segalini si gira da solo e sbatte, lasciando transitare per primo sul traguardo Piero Lavazza. Il torinese idolo della Cerrina non si lascerà scappare la posizione, nonostante la bella rimonta di « Number One » (Lui-Car) che terminerà al secondo posto.

Show delle CEVENINI

Per la seconda corsa solo otto macchine al via: in prima linea le due Fiat Abarth 695 preparate da Cevenini di Magri e Buffoli, che già in prova non avevano avuto rivali (da ricordare la sfortuna di Piergiorgio Poggi che all'inizio delle prove rompeva la frizione e non riusciva quindi a qualificarsi per la gara). In seconda fila le Fiat Abarth 595 di « Tibeli » (Garavello) autore di un buon tempo in prova e di Luigi Bandini, della scuderia S. Michele. Si prevede quindi una gara a due fra le vetture consorelle bianche e azzurre: difatti i due se ne vanno da soli, con in testa Buffoli che è partito meglio. Le due macchine proseguono in conserva: sono quasi uguali, tranne nella scelta dei rapporti. Al terzo giro Magri, più a suo agio nel misto e in special modo nelle due « esse », passa a condurre e rimarrà in testa fino all'ultimo giro, quando l'amico Buffoli lo « brucia » di mezza vettura proprio sulla linea del traguar-

fa girare il suo motore a iniezione a regimi astronomici: ma Pasolini è ormai imprendibile e regala alla Brescia Corse la quarta vittoria ottenuta nelle prime cinque gare.

Dalla pista al microfono

Le Fiat 128 corrono come al solito assieme alle Alfa GTAj: l'idolo locale, il bravo Giuseppe Dalla Chiesa contiene con sicurezza per tutto il primo giro l'attacco delle GTA ma è superato di « prepotenza » al secondo dall'Alfa di Cattaneo, che però dopo pochi metri è fermo per un testa-coda. Riprende rabbioso dopo essersi fermato per un controllo ai box, ma è vittima di un'altro testa-coda all'uscita della curva parabolica. Intanto Tanghetti va al comando: Dalla Chiesa mantiene la seconda posizione, attaccato molto bene dal toscano Aquilini (Bacci). La gara avrà termine in queste posizioni: molti gli applausi per il popolare Dalla Chiesa che verrà anche intervistato « a caldo » sulla linea del traguardo dallo speaker della manifestazione. Ai suoi fans il varanese, che lavora al reparto esperienze della Fiat, racconterà la sua gara, soffermandosi sui buoni risultati ottenuti dal differenziale autobloccante Colotti che stava appunto collaudando in questa occasione con lo scopo di utilizzarlo nelle vetture da rallyes.

Per l'ultima corsa delle turismo il tempo comincia a rabbuiarsi e difatti a metà gara inizieranno i primi goccioloni. Scatta subito al comando Paolo Corini, al volante di un bellissimo GTAm argenteo: sulla sua scia molto bene Moreschi (Poggi) su una BMW quasi stradale, davanti a Strenghetto (Ferraris) su vettura analoga, ma 1600 di cilindrata. Moreschi resiste bene alla progressione di Corini: la sua resistenza sarà premiata a due giri dalla fine, quando la GTAm cederà di schianto lasciandogli la prima posizione. Lotta dura nella sottoclasse 1600: la spunterà Luigi Fiegl, su un'Alfa GTV, questa volta in veste di pilota invece che di verificatore tecnico, davanti a Strenghetto e a « Il Ragno » autore di un testa-coda all'uscita della parabolica.

Nonostante la pioggia gran pubblico al S. Cristoforo

Qualcuno esagera con imbottigliamenti!



Piove sempre a dirotto per la partenza della prima gara di vetture GT, che comprende le Fulvia e le 1000 OTS Abarth. «Willer» (Trivellato) come da previsioni prende subito il comando della corsa: non riesce a partire con la macchina ingolfata Franco Zorzan, che perderà diversi secondi preziosi. Nella 1000 al comando dalle prime battute Romeo Galmozzi (Galmozzi) che per una volta ha lasciato la fida 128 per venire a Varano a vincere con un OTS. La corsa è priva di emozioni: le posizioni non mutano sino al termine, con il bravo «Willer» sempre saldamente al comando.

La corsa più attesa era molto probabilmente quella delle GT 2000, che vedeva tra i partenti il giovane parmense Giovanni Borri (Baistrocchi), autore di un bellissimo tempo in prova contrapposto a Ennio Bonomelli, il popolare preparatore e valido pilota di vetture Porsche. Era dunque il parmense a prendere il comando della corsa: lo inseguivano per i primi giri «Effe-Ci» con l'Alpine e il valido E-

rasmus Bologna (Facetti) completamente a digiuno del tracciato varanese, ma molto deciso sulla sua Lancia Fulvia. Bonomelli che partiva in seconda fila era un po' lento a mettersi in luce, ma dopo poche centinaia di metri era già alla caccia di Borri: la pioggia però lo tradiva e con un testa-coda nella parte più tormentata del circuito pregiudicava la sua rincorsa. Con molta sicurezza quindi Borri manteneva il controllo della situazione, come pure Bologna, che regolava sul traguardo l'Alpine di «Effe-Ci».

Finale con l'insidia

Ultima corsa in programma la finale della F. Ford: non piove più, ma il fondo è veramente insidioso. Schierate 15 macchine, con in prima fila Mantova e Francia, che scattano assieme. Alla prima curva tutti si aspettano il solito groviglio: in effetti molte mac-

chine si toccano, ma l'unico che si gira è Monguzzi, che si ritirerà poi molto presto. Va in testa Giorgio Francia, un ragazzo che ha una solida esperienza di monoposto, seguito da Mantova, Piscopo e Sassi. Il duello solito fra i due protagonisti del campionato di quest'anno non si verifica: Sassi (Lotus Delta) dovendo partire in quarta fila non riesce a svincolarsi e raggiungere Mantova (BWA Alloni) che invece mantiene il secondo posto: solo dopo diversi giri riuscirà a superare Fabio Piscopo e a porsi in caccia dei primi due. Ma ormai sarà troppo tardi. Nelle retrovie, Scardino sulla Gozzoli sta facendo una bella corsa, regolare, davanti a Beppe Bossoni, che da metà gara alla fine cederà lentamente per la rottura di un collettore di scarico. Anche Bergami mantiene la sua posizione, mentre Vairani sul bagnato si trova in difficoltà.

FRANCIA non sbaglia

A tre quarti della gara, che si correva su 22 giri, Sassi si rende conto che non può raggiungere i primi: Francia non commette il minimo errore e Gaudenzio Mantova, giudiziosamente, tiene la seconda posizione. Così si concluderà la prova, che vedrà soddisfatti tutti al clan Pirola, preparatore di Francia, come pure nel gruppo Alloni per il bel piazzamento di Mantova. Musi un po' più lunghi in casa Delta, dove il terzo posto di Sassi non ha soddisfatto in pieno: ad ogni modo Sassi, con i quattro punti guadagnati ogni volta che il comando della classifica del campionato Chevron, che si sposta per la quarta puntata sulla pista romana di Vallelunga, per l'appuntamento del 23 aprile.

Leopoldo Canetoli

CLASSIFICA DEL CAMPIONATO CHEVRON DI F. FORD (dopo 3 prove)

Sassi 16; Mantova 15; Francia 9; Gallini 6; Bertaccini 6; Previ 4; Manzoni 4; Rossi 3; Piscopo 3; Sterzel 2; Santi 2; Scardino 2; Vargiu 1; Bossoni 1; Bergami 1.

TROFEO CHEVRON DI FORMULA FORD, gara nazionale di velocità in circuito - Varano Melegari (Parma), 9 aprile 1972. LE CLASSIFICHE

1. batteria 1. Lorenzo Sassi (Lotus), 15 giri in 15'14"6, media 106,276; 2. Minardi (BWA) 15'20"5; 3. Rovello (Gozzoli) 15'26"7; 4. Logoluso (De Sanctis) 15'59"8; 5. Vairani (Matta) 16'13"5; 6. Musso 16'16"0.
2. batteria: 1. Gaudenzio Mantova (BWA) 15 giri in 14'44"7, media kmh 109,863; 2. Francia (Tecno) 14'55"0; 3. Piscopo (Tecno) 14'56"6; 4. Bertaccini (BWA) 14'56"7; 5. Bergami (De Sanctis) 15'16"7; 6. Calò (Tecno) 15'17"2; 7. Previ (Tecno) a 1 giro; 8. Albertin (De Sanctis) a 1 giro; 9. Bossetto a 2 giri.
3. batteria: 1. Luigi Scardino (Gozzoli) 15 giri in 15'11"3, media 106,660; 2.

classe 1150: 1. Giuseppe Dalla Chiesa (Fiat 128) 8 giri in 8'47"9, media 98,202 kmh; 2. Aquilini (Fiat 128) 8'48"4; 3. Battistini (Fiat 128) 9'02"6; 4. Botti (Fiat 128) 9'13"9.

Giro più veloce: il 5. di Dalla Chiesa in 1'04"4, media 100,620 kmh.

Classe 1300: 1. Abele Tanghetti (Alfa GTA); 8 giri in 8'45"4, media 98,668 kmh; 2. Cattaneo (Alfa GTA) a 1 giro.

Giro più veloce: il 3. di Cattaneo in 1'02"9, media 103,020 kmh.

Classe 1600: 1. Luigi Fiegl (Alfa GTV) 8 giri in 8'51"1, media 97,609 kmh; 2. Strenghetto (BMW) 8'59"1;

3. «Il Ragno» (Alfa GTV) 9'17"5; 4. «Bugh» (Alfa GTV) 9'24"8.

Giro più veloce: il 7. di Fiegl in 1'05"1, media 99,693 kmh.

Classe 2000: 1. Luigi Moreschi (BMW) 8 giri in 8'43"1, media 99,120 kmh; 2. Fantini (BMW) a 1 giro.



A sinistra, il velo d'acqua lasciato dall'acquazzone che ha preceduto la finale è stato micidiale per molti. Ecco Castiglioni di traverso al tornantino, mentre Francia non sarà più ripreso. Sopra, l'ottimo Erasmo Bologna, vincitore della 1600 gruppo 4 con la Lancia Fulvia

Bossoni (Tecno) 15'13"2; 3. Monguzzi (Tecno) 15'13"5; 4. Trevisani (BWA) 15'29"8; 5. Castiglioni (BWA) 15'31"2; 6. Sterzel (BWA) 15'34"3; 7. Avigni (De Sanctis) 15'54"8; 8. Carmona a 1 giro.

Finale: 1. Giorgio Francia (Tecno) 22 giri in 23'38"6, media 100,493 kmh; 2. Mantova (BWA) 23'48"0; 3. Sassi (Lotus) 23'54"4; 4. Piscopo (Tecno) 23'59"5; 4. Scardino (Gozzoli) 24'13"1 e 5; 6. Bergami (De Sanctis) 24'14"0; 7. Vairani (Matta) 24'21"8; 8. Rovello (Gozzoli) 24'37"4; 9. Bossoni (Tecno) 24'39"4; 10. Minardi (BWA) 24'48"1; 11. Bertaccini (BWA) a 1 giro; 12. Castiglioni (BWA) a 1 giro; 13. Logoluso (De Sanctis) a 1 giro; 14. Trevisani (BWA) a 2 giri.

Giro più veloce: il 7. di Francia in 1'02"4, media 103,845 kmh

TURISMO GRUPPO 2

Classe 500: 1. Piero Lavazza (Fiat 500) 8 giri in 10'05"5, media 85,615 kmh; 2. «Number One» (Fiat-Giannini) 10'11"3; 3. Franco (Fiat 500) 10'16"9; 4. Nucci (Fiat 500) 10'19"6; 5. Pesetti (Fiat 500) 10'35"7; 6. Di Pasquale (Fiat 500) 10'38"0; 7. Benedetto (Fiat 500) 10'53"8; 8. Carelli (Fiat 500) 10'54"4; 9. Parlato (Fiat 500) 10'56"2; 10. Nencini (Fiat 500) 11'13"8; 11. «Barkley» (Fiat 500) 11'14"7.

Giro più veloce: il 5. di «Number One» in 1'13"7, media 87,924 kmh.

Classe 600: 1. «Tibell» (Fiat Abarth 595) 8 giri in 9'48"6, media 88,073 kmh; 2. Bandini (Fiat-Abarth 595) 10'00"9; 3. Scandale (Fiat-Abarth 595) 10'43"8.

Giro più veloce: il 4. di «Tibell» in 1'11"5, media 90,637 kmh.

Classe 700: 1. Andrea Buffoli (Fiat-Abarth 695) 8 giri in 9'30"0, media 90,947; 2. Magri (Fiat-Abarth 695) 9'30"1; 3. Dall'Aglio (Fiat-Abarth 695) a 1 giro.

Giro più veloce: il 4. di Magri in 1'09"5, media 93,237 kmh.

Classe 850: 1. Pietro Biselli (Fiat-Abarth 850) 8 giri in 9'24"2, media 91,882 kmh; 2. Rafanelli (Fiat-Abarth 850) 9'24"4; 3. Gatti (Fiat-Abarth 850) 9'27"0; 4. Bigliardi (Fiat-Abarth 850) 9'31"0; 5. Cavallo (Fiat-Abarth 850) 9'36"1; 6. Pera (Fiat-Abarth 850) 9'36"4; 7. Lucini (Fiat-Abarth 850) a 1 giro; 8. Tortoroli (Fiat 850 Special) a 1 giro.

Giro più veloce: il 5. di Rafanelli in 1'08"0, media 94,294 kmh.

Classe 1000: 1. Enrico Pasolini (Fiat-Abarth 1000) 8 giri in 8'34"9, media 100,680 kmh; 2. Stefanelli (Fiat-Abarth 1000) 8'36"8; 3. Scardi (Fiat-Abarth 1000) 8'43"0; 4. «Ragastas» (Fiat-Abarth 1000) 8'49"8; 5. Amighini (Fiat-Abarth 1000) 8'50"9; 6. Savi (Abarth A 112) a 1 giro.

Giro più veloce: l'8 di Amighini in 1'02"4, media 103,846 kmh.

Giro più veloce: il 4. di Moreschi e Corini (Alfa GTAM) in 1'03"1, media 102,692 kmh.

GRAN TURISMO Gruppo 4:

Classe 1000: 1. Romeo Galmozzi (Fiat-Abarth OTS) 8 giri in 9'20"4, media 92,506 kmh; 2. Costamagna (Fiat-Abarth OTS) 9'29"6; 3. Friso (Fiat-Abarth OTS) 9'34"6; 4. Brambilla (Fiat-Abarth OTS) 9'51"1; 5. Ronchi (Fiat-Abarth OTS) 9'52"2; 6. Melandri (Fiat-Bertone) a 1 giro.

Giro più veloce: il 7. di Galmozzi in 1'06"5, media 97,443 kmh.

Classe 1300: 1. «Willer» (Fulvia HF) 8 giri in 9'02"5, media 95,965 kmh; 2. Donzelli (Fulvia Zagato) 9'06"3; 3. Ronchi (Fulvia Zagato) 9'29"8; 4. Vaccario (Fulvia HF) 9'38"8; 5. Zorzan (Fulvia Zagato) 9'49"8.

Giro più veloce: il 2. di «Willer» in 1'04"5, media 100,465 kmh.

Classe 1600: 1. Erasmo Bologna (Fulvia HF) 8 giri in 9'24"7, media 91,800 kmh; 2. «Effe-Ci» (Alpine) 9'29"5; 3. Gatta (Alfa GTA) 9'35"3; 4. Bonfanti (Alfa GTA) 9'40"2; 5. Chiapparini (Alfa GTA) 9'42"6; 6. Rossi (Alfa GTA) 9'49"9; 7. «R.B.» (Alpine) 9'51"3; 8. Repetto (Alfa GTA) 10'27"5; 9. Gonfiotti (Alfa GTA) a 1 giro.

Giro più veloce: il 6. di Bologna in 1'08"9, media 94,049 kmh.

Classe 2000: 1. Giovanni Borri (Porsche 911) 8 giri in 9'14"4, media 93,505 kmh; 2. Bonomelli (Porsche 911) 9'20"4; 3. Ricci (Opel GT) 9'34"3; 4. Bettoni (Porsche 911) 10'02"2; 5. «Manuel» (Porsche 911) 10'10"9.

Giro più veloce: il 7. di Bonomelli in 1'05"4, media 95,591 kmh.

Nuova polizza assicurativa della Scuderia ITALIA

MILANO - La Scuderia Italia va oltre la CSAI e la SPORTASS. «Dopo un attento esame del mercato assicurativo», così comunica il direttore del sodalizio milanese, «si è stipulato una convenzione con una compagnia italiana per una forma assicurativa a copertura dei rischi infortuni per varie categorie di vetture. Con un premio annuo di L. 600.000, i piloti saranno coperti dei rischi in caso di morte per L. 30.000.000 e per la stessa cifra in caso di invalidità permanente. Il rimborso spese mediche per infortunio, sarà di L. 2.000.000.



Enrico Pasolini, qui ripreso al tornantino con la sua Abarth 1000 su due ruote, è stato il più veloce della giornata, a parte le monoposto. Questo perché le vetture più potenti hanno corso con la pioggia

Trovata una soluzione per i controlli Anche le dame alla CERRINA

RIVALTA TORINESE - Secondo appuntamento del '72 alla pista di Cerrina. Nonostante la sfavorevole concomitanza del rallycross e della gara di Varano, un consistente numero di piloti e spettatori hanno animato la giornata. Iniziano di buon'ora le prove di slalom; nella 500, man bassa della Perosa Corse con Rivoira, Camusso e Griot, nella 850 primo è Cericola su 695 autoperparato. E' questo un fenomeno interessante alimentato dalle gare di Cerrina, e cioè molti giovani per ridurre i costi, fanno tutto da soli e bene. Nella 1200 primo è Negri su 850 Francis Lombardi. Nella 1500 si distinguono Boriani, un milanese entusiasta di gare automobilistiche e veterano di Cerrina insieme alla bravissima consorte. Nella oltre 1500 primo è Di Giulio che con 3'22"4 fa anche l'assoluto dello slalom sui tre giri.

Presente il commissario verificatore signor Maffiodo che ha applicato un efficace sistema di verifica a buon senso, che ben si adatta allo spirito della Cerrina. E' probabile che alla prossima gara per le vetture elaborate che partecipano allo slalom venga creata una categoria a parte.

Nel primo pomeriggio partono le 500. Vince il simpatico Franco Pavese, un tecnico autoperparatore che si afferma meritatamente dopo una infinita di secondi posti. Secondo è Caveglia, terzo è Sbrano, un giovanissimo pilota preparatore che in attesa di mettere a punto un suo prototipo, si contenta nella 500 con una vettura autoperparata. Nella classe sino 850 è primo Donato Santarsieri che si è finalmente imposto con la sua 695 dopo molte prove.

Nella classe sino 1200 si impone Ramella su Simca berlina super elaborata e decorata, su Zucarello e Beltramini, carburatorista «super» e autoelaboratore del suo 128. Nella classe sino 1500, Colbacchini su una rumorosissima GTA preparata da Caveglia vince su Stropolo su Lancia Zagato con bronzine al

COPPA RACING CLUBS PIEMONTESE - Gara a cronometro - Aeroporto della Cerrina - 9 aprile 1972.

CLASSIFICHE SLALOM

Classe 500 cc: 1. Bruno Rivoira; 2. Camusso; 3. Griot.

Classe fino 850 cc: 1. Giancarlo Cericola; 2. Travagin; 3. Bille.

Classe 1200 cc: 1. Alessandro Negri; 2. Lisella; 3. Sanguin.

Classe 1500 cc: 1. Antonio Boriani; 2. Aimasso; 3. Costantini.

Classe oltre 1500 cc: 1. Antonio Di Giulio; 2. Capraro; 3. Gatti.

CLASSIFICHE SENIORES

Classe 500 cc: 1. Franco Pavese (Fiat 500) 3'10"7; 2. Caveglia (Fiat 500) 3'13"4; 3. Sbrano (Fiat 500) 3'18"9; 4. Defilippi (Fiat 500) 3'29"1; 5. Salino (Fiat 500) 3'29"5.

Classe fino 850 cc: 1. Donato Santarsieri (Abarth 695) 3'7"7; 2. Elia (Fiat 650) 3'9"1; 3. Felice (Fiat 595) 3'13"1; 4. Calza (Abarth 695) 3'13"5; 5. Gavello (Abarth 695) 3'15"7.

Classe sino 1200 cc: 1. Gianni Ramella (Simca 1150) 3'3"7; 2. Zucarello (Fiat 127) 3'7"7; 3. Beltramini (Fiat 128) 3'17"3; 4. Riva (Cooper 1000) 3'18"8; 5. Gattino (Fiat 128) 3'19"2.

Classe fino 1500 cc: 1. Vittorino Colbacchini (GTA 1300) 3'1"1; 2. Stropola (Fulvia Zagato) 3'3"4; 3. Sorrentino (Alfa Romeo) 3'11"4; 4. Marinelli (Fiat 128 Rally) 3'12"1; 5. Cesari (Fiat 128 Coupé) 3'15"1.

Classe oltre 1500 cc: 1. Franco Piacenti (Alfa Romeo) 3'00"0; 2. Papinutto (Alfa Romeo) 3'09"2; 3. Luchino (HF 1600) 3'15"1; 4. Elia (124 Spider) 3'20"2.

Categoria Formula Libera: 1. Ledy Zampolli (Dallara 1000) 2'42"9; 2. Corazza (Chevron B17) 2'43"5; 3. Cosentino (BWA F. 3 Ford) 2'51"1; 4. Merlin (Fiat 1500-128) 2'57"6; 5. Zucarello (Fiat 500-128) 3'01"1.



Massimo De Antoni, nuovamente primo a Vallelunga con la AMS Sport con motore Alfa Romeo 1300

Oltre cento piloti nel «Trofeo PRIMAVERA» a Vallelunga

DE ANTONI corre solo

VALLELUNGA - L'intitolazione della gara svoltasi a Vallelunga non è stata molto centrata. Infatti la manifestazione denominata Trofeo Primavera ha avuto una cornice piuttosto imbronciata che solo nel pomeriggio ha reso un'idea della stagione chiamata in causa dal «Gentlemen's». Il Trofeo Primavera è andato comunque al romano Massimo De Antoni, che con la AMS Alfa Romeo GTJ di Angelini ha bissato il successo colto nel recente Trofeo Texaco ed ha realizzato l'ottima media di 105,817. Dietro il forte pilota romano troviamo Martino Finotto, che ha messo a frutto l'esperienza accumulata sul «piccolo» di Vallelunga nelle gare tris dello scorso anno (con la Ford Escort 1800) e il sorprendente Cosimo Turizio, che era alla guida di una Fiat 128 coupé di Trivellato.

Nella mattinata si sono svolte le ga-

re del gruppo 1 e del raggruppamento 850, 1000 e 1150 del gruppo 2. Nella gara riservata alle 850 e alle 1150 (che ha visto in partenza sette vetture) si sono registrate le vittorie di Umberto Bernardo nella 850 e di Ascanio Chierici nella 1150. Da segnalare, in questa gara, il secondo posto di classe della Simca 1100 di Riccietelli e il forfait di De Muda. Combattuta, come al solito, la gara delle 1000 gruppo 1 (con 11 auto al via) per la lotta fra Cooper e Autobianchi. Il duello si restringeva quasi subito a Pepe Cagliini e Filippo Bonaccorsi, ambedue alla guida delle Cooper, i quali alla fine dei venti giri, terminavano nell'ordine. Ottimo il terzo posto della A 112 di Annino Conti, che non riesce a cogliere una vittoria.

Quindici vetture hanno dato tono alla 1300 gruppo 1, vinta brillantemente dall'esperto Roberto Fioravanti alla guida di una Gordini 1300. Il forte pilota della Grifone-Erg ha dovuto rintuzzare gli attacchi di Ciardi prima e di Croci poi, dopo che il primo è incappato in ben due testa-coda, il primo alla «S» e il secondo alla «Roma». I piloti della 1600 e oltre 1600 gruppo 1 hanno assunto posizioni che hanno pressoché mantenuto per tutta la gara. Si sono aggiudicati le vittorie di classe Miro Tamburini nella oltre 1600 e Carlo Loffredo nella 1600. Infine, per concludere la mattinata, partono le sette macchine del gruppo 2 comprendenti le classi 850, 1000 e 1150. Prende subito il comando Giovanni Miranda (Abarth 1000), che lo terrà sino al termine rintuzzando gli attacchi portatigli da Maurizio Forcella (Fiat 128), che dal canto suo si aggiudicherà facilmente la propria classe. Nella 850 vittoria di Attilio Magenta.

Nel pomeriggio, brillantissimo avvio con le 18 macchine della 500 gruppo 1. Bellissimo inizio di «Clent» che però rovina tutto con un testa-coda. La vittoria quindi a Sanna che precede lo stesso «Clent» e Capezuoli. Le 600 e 700 vedono al via dieci vetture, con

la sorpresa dell'assenza delle auto di Urbani, Testi e De Santis. Prende la testa, per non lasciarla più, «Mash» che bissa il successo colto al Texaco, con un'ottima gara impiegata a regolare (a distanza) «Piero». Splendida doppietta, quindi, del preparatore Vaccari che ha centrato due successi di classe. L'ultima gara del gruppo 2, la 1300, 1600 e oltre 1600 ha visto un ottimo Martino Finotto regolare dodici avversari (si fa per dire) con la velocissima e potente Escort 1800 Broad-speed. Dietro di lui entusiasmante è stata la lotta fra Carlo Belli (Escort 1600) e Cosimo Turizio (Fiat 128 coupé) risolta di prepotenza, all'ultimo giro, dal secondo che ha «infilato» il toscano all'entrata della «Viterbo». Nella 1600 vittoria naturalmente di Belli, seguito da Possumato e da Sacchini. Da segnalare che alle verifiche postgara, nelle quali sono incappati Possumato, Di Lauro e Doria, quest'ultimo è risultato sottopeso di ben 65 chili!

Penultima gara in programma, la gruppo 3 con 16 concorrenti al via. Vittoria nelle varie classi di Nardini con la Porsche (protagonista di un violento «contatto» al via con Valle), delle Alpine Renault di Bertini e di Vanni Salamina con la Lancia HF 1300. Infine, chiusura in tono minore con le sport 1000 e 1300 con cinque macchine al via, l'unica delle quali competitiva era la AMS di De Antoni, che ha ovviamente fatto gara contro se stessa, con il risultato detto all'inizio. Fra l'altro il romano ha stabilito in 55"4 il miglior tempo sul giro alla media di 108,518.

Quindi, una bella giornata di gare, rovinata solo in parte dal tempo, alle quali hanno partecipato ben 113 piloti su 144 iscritti. Per il futuro (questa di domenica è stata la prima di una serie di gare intitolate «Trofeo Lupa di Roma»), l'appuntamento è fissato per il 1.0 maggio, forse anche con il gruppo 4.

Claudio Porrozi



All'ingresso del «semaforo» Bramen arriva lungo, inchiodando i freni. All'interno passa Raniero Valle

limite della disperazione; terzo è Sorrentino; bravi anche Marinelli su un 128 molto cattivo, e Cesari indimenticabile animatore delle prime edizioni della Cerrina, oggi con un 128 coupé assolutamente normale e inadeguato alla pista. Nella classe oltre 1500 vince Piacenti su Alfa Romeo, secondo Papinutto su Monzeglio Special e terza la signora «Gianna Luchino» su HF 1600.

Partono i «prototipi»; date le prestazioni delle vetture, è chiaro che è in gioco l'assoluto della giornata, considerato anche che gareggiano due formula 3 e un super-mini-prototipo. Proprio quest'ultimo, il noto Dallara 1000, guidato da Zampolli, vince l'assoluto e spicca il record assoluto sui 3 giri, partenza da fermo, con 2'42"9 e una media complessiva superiore agli 80 kmh. Secondo si piazza Corazza, molto bravo al volante della sua Chevron B 17 che nonostante i rapporti lunghi per Monza e le gomme fredde all'inizio, ha ottenuto un notevolissimo 2'43"5 a soli 6 decimi dall'assoluto di Zampolli. Terzo è Cosentino che, con soli tre cilindri funzionanti, si è difeso con grinta tutta siracusana.

Nella classifica delle Dame prima è Gianna Luchino, irruente come la Luceri, seconda la Boriani, terza l'Aimasso. Prossima gara, il 23 aprile.

Giorgio Rossotto

TROFEO PRIMAVERA - Gara nazionale di velocità in circuito valida per il Trofeo della Lupa - Vallelunga, 20 giri del circuito piccolo - 9 aprile 1972.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850 cc: 1. Umberto Bernardo (Mini Minor) 26'52"5, media 74,565 kmh; 2. Biagiotti (Fiat 850) 27'25"5; 3. Rodinò (Fiat 850) 27'40"2.

Giro più veloce: il 13. di Bernardo in 1'19"4, media 75,715.

Classe 1000 cc: 1. Pepe Cagliini (Cooper 1000) 25'30"5, media 78,560 kmh; 2. Bonaccorsi (Cooper 1000) 25'35"5; 3. Conti (A112) 25'58"4; 4. D'Avanzo (Cooper 1000) 26'08"7; 5. Gianniro (Fiat 127) 26'13"3.

Giro più veloce: il 20. di Cagliini in 1'14"9, media 80,266.

Classe 1150 cc: 1. Ascanio Chierici (Fiat 128) 26'16"5, media 76,268; 2. Riccietelli (Simca 1100) 26'24"1; 3. Campagnola (Fiat 128) 26'31"3; 4. Baldini (Fiat 128) 27'22"8.

Giro più veloce: il 7. di Chierici in 1'17"9, media 77,175.

Classe 1300 cc: 1. Roberto Fioravanti (Gordini) 24'06"5, media 83,122; 2. Croci (GTJ) 24'06"8; 3. Ciardini (GTJ) 24'12"1; 4. Massai (GTJ) 24'13"5; 5. Bigliuzzi (GTJ) 24'21"8; 6. Cuanis (Fiat 128 coupé) 24'26"9; 7. Truci (GTJ) 24'42"6; 8. Di Marino (GTJ) 24'42"9; 9.

Pepini (GTJ) 24'55"9; **Giri più veloci:** 4. di Massai e 19. di Ciardi in 1'10"4, media 85,397.

Classe 1600 cc: 1. Carlo Loffredo (Alfa GTV) 24'05"9, media 83,159 kmh; 2. Magni (Alfa super) 24'12"1; 3. Aglietti (Alfa GTV) 24'22"8; 4. Bruscoletti (GTV) a 1 giro; 5. Brucolini (GTV) a 1 giro; **Giro più veloce:** il 6. di Magni in 1'11"6, media 83,965.

Classe 2000: 1. Miro Tamburini (GTV 2000) 23'09"6, media 86,528 kmh; 2. Trusso (GTV 2000) 24'03"5.

Giri più veloci: il 7., 16. e 19. di Tamburini in 1'09"1, media 87,128.

GRUPPO 2

Classe 500 cc: (tutti su Fiat 500): 1. Silvano Sanna 24'37"2, media 81,397 kmh; 2. «Clent» 24'56"7; 3. Capezuoli 25'13"5; 4. Amodeo 25'25"7; 5. «Elmer» 25'37"9; 6. Carcione 25'38"8; 7. Modica a 1 giro; 8. Giannini a 1 giro; 9. Fasanello a 1 giro; 10. Cesarini a 1 giro; **Giro più veloce:** il 10. di Laganà in 1'12"4, media 83,037.

Classe 600 cc: 1. «Piero» (Giannini) 23'36"4, media 84,891 kmh; 2. Fracasini (Giannini) 24'33"5; 3. Pacetta (Giannini) 24'42"7 a 1 giro.

Giro più veloce: il 18. di «Piero» in 1'09"2, media 86,878.

Classe 700 cc: 1. «Mash» (Abarth) 23'35"7, media 84,033 kmh; 2. Gattafoni (Giannini) 23'52"7; 3. Giraldo (Giannini) 24'19"6; 4. Nocci (Abarth) 24'30"8;

5. Scala (Giannini) a 1 giro; 6. Nigro (Abarth) a 2 giri.

Classe 850 cc: 1. Attilio Magenta (Abarth) 19 giri in 22'11"9, media 85,763 kmh; 2. Bruno (Abarth) 12'51"7 a 8 giri; **Giro più veloce:** il 19. di Magenta in 1'08"5, media 87,765.

Classe 1000 cc: 1. Giovanni Miranda (Abarth) 22'00"1, media 91,084 kmh; 2. Silvestro (Abarth) a 2 giri.

Giri più veloci: 8., 11. e 19. di Miranda in 1'05"5, media 91,784.

Classe 1150 cc: 1. Maurizio Forcella (Fiat 128) 22'00"6, media 91,049 kmh; 2. Squillace (Fiat 128) 22'08"7; 3. «Spiffero» (Fiat 128) 22'44"9.

Giro più veloce: il 10. di Forcella in 1'05"3, media 92,067.

Classe 1300 cc: 1. Cosimo Turizio (Fiat 128 coupé) 22'00"1, media 95,420 kmh; 2. Barese (GTAJ) a 1 giro; 3. Pellegrino (NSU) a 1 giro; 4. Tulli (GTAJ) a 9 giri; 5. Rocco (NSU) a 9 giri.

Giro più veloce: il 3. di Turizio in 1'01"7, media 97,437.

Classe 1600 cc: 1. Carlo Belli (Ford Escort) 21'00"5, media 95,390 kmh; 2. Possumato (GTV) a 1 giro; 3. Sacchini (GTV) a 1 giro; 4. Di Lauro (GTV) a 2 giri; 5. Donà (GTV) a 2 giri.

Giro più veloce: il 3. di Belli in 1'02"1, media 96,966.

Classe oltre 1600 cc: 1. Martino Finotto (Escort 1800) 20'46"1, media 96,482 kmh; 2. Palangio (Alfa Romeo 2600) a

3 giri.

Giro più veloce: il 4. di Finotto in 1'00"1, media 100,033.

GRUPPO 3

Classe 1300 cc: (tutti su Lancia HF 1300): 1. Vanni Salamina in 22'39"1, media 84,046; 2. Bruschettoni 22'57"5; 3. Porcelli a 1 giro; 4. De Vivo a 5 giri; 5. Schettino a 8 giri.

Giro più veloce: il 9. di Salamina in 1'10"2, media 85,64.

Classe 1600 cc: 1. Paolo Bertini (Alpine) 22'45"1, media 88,079 kmh; 2. Ripani (Lancia HF) 22'51"2; 3. Casati (Alpine) 23'04"4; 4. Cochetti (Alpine) a 1 giro; 5. Muzzi (Lancia HF) a 1 giro;

Giri più veloci: il 14. e 17. di Ripani e Bertini in 1'07"6, media 88,934.

Classe oltre 1600 cc: 1. Roberto Nardini (Porsche) 22'07"7, media 90,562 kmh; 2. Valle (Porsche) 22'19"1; 3. «Bramen» (Porsche) 22'49"8.

Giro più veloce: il 2. di Nardini in 1'05"7, media 91,515.

GRUPPO 5

Classe 1000 cc: 1. Antonio De Tata (De Tata) 15 giri in 19'14"6, media 78,103 kmh; 2. Sebastiani (AMS) a 1 giro.

Giro più veloce: il 2. di De Tata in 1'07"6, media 88,934.

Classe 1300 cc: 1. Massimo De Antoni (AMS-Alfa) 18'56"3, media 105,817 kmh; 2. Nappi (Abarth) a 1 giro.

Giro più veloce: il 13. di De Antoni in 55"4, media 108,518.

Solo PILETTE evita il doppiaggio di Mc RAE

NIVELLES - Nel nuovissimo circuito di Nivelles che ospiterà il Gran Premio del Belgio, Graham McRae ha vinto la corsa di Formula 5000 in maniera abbastanza netta, davanti a Pilette che è stato l'unico a tenergli testa. Gli altri sono stati tutti doppiati. Era presente anche Brian Redman, che stava facendo una bella corsa quando è stato costretto al ritiro. Domani sono di scena per prove gomme Firestone, sia le Ferrari con ICKX e Regazzoni, che Schenken e Hailwood con la Surtees.

TROFEO DELLE DUNE - Gara internazionale di velocità in circuito - Nivelles, 9 aprile 1972.

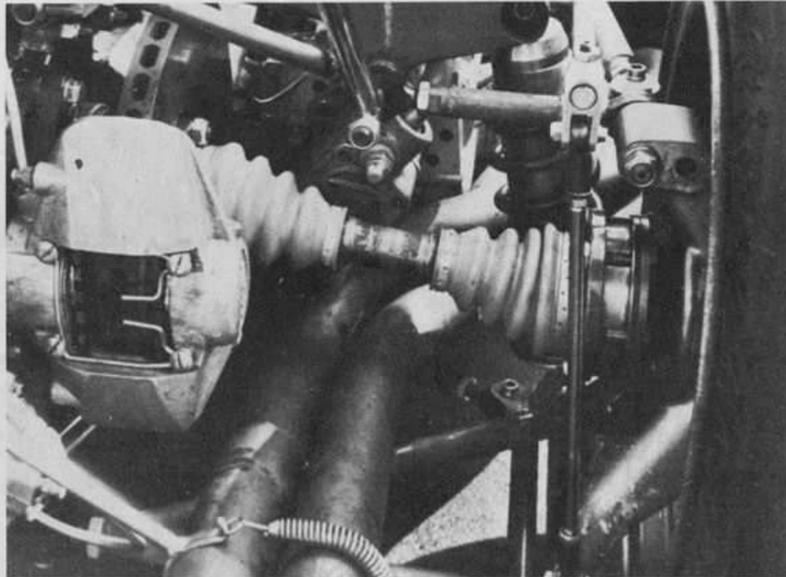
1. Graham McRae (Leda-Chevy) 54 giri in 1'11"44"6; 2. Pilette (McLaren M22) 1'11"57"1; 3. Allen (McLaren M18) a 1 giro; 4. Santo (McLaren) a 3 giri; 5. Van Lennep (Surtees TS11) a 6 giri; 6. Coulter (Lola T142) a 8 giri; 7. Rollinson (Lola T300) a 8 giri; 8. Spice (Kitchiner) a 11 giri; 9. Beuwtel (Lola (142) a 13 giri; 10. Redman (McLaren M10) a 24 giri.
Giro più veloce: McRae in 1'17"0; media 174,109 (nuovo record della pista).

Si discute la rinuncia TECNO al G. P. SPAGNA

Le ultime notizie in casa Tecno non sono purtroppo molto buone. Infatti, pare che «salterà» anche il debutto della formula 1 bolognese al Jarama, il 1. maggio. La ragione dipende da una nuova crisi di motori che ha recentemente amareggiato le ultime prove della Tecno-Martini. Infatti nel corso delle ultime tornate di allenamento a Modena, quell'avaria che Galli pareva aver evitato spegnendo prontamente il motore non appena resosi conto dell'abbassamento della pressione dell'olio (per rottura di una canalizzazione), si è invece verificata, mandando KO quell'unità. Inoltre, sono avvenute nuove rotture sul banco prova, per cui i Pederzani non sono più tanto convinti di poter debuttare in Spagna.

Quello che è certo, è che la situazione è molto confusa, ed a chiarificarla non serve certo il piccolo «conflitto» fra i conti Rossi, che puntano ancora sul Gran Premio spagnolo «a tutti i costi», e David Yorke, che non vorrebbe andare se non con la certezza di un risultato positivo. In ogni modo, i Pederzani non si perdono d'animo e vanno avanti. Anzi, negli ultimi giorni della scorsa settimana, hanno collaudato la loro versione del BDA F.2 che dovrebbe equipaggiare la Tecno di Fontanesi nelle gare per la seconda Formula. Si tratta dell'unità che la Tecno aveva progettato e sviluppato verso la fine della scorsa stagione, e poi lasciata in disparte per gli impegni con il formula 1.

Se il nuovo 4 cilindri andrà come si spera, con le garanzie di affidabilità richieste, Fontanesi correrà con questo, altrimenti i Pederzani hanno nella Novamotor il «ricambio».



Nell'ultima versione, la monoposto Tecno-Martini Formula 1 ha utilizzato dei nuovi giunti cardanici al posto di quelli tradizionali, con un semiasse in un sol pezzo invece di quello con giunto di scorrimento. In questa foto, si notano le pinze dei freni posteriori Girling, che sono sperimentati in alternativa alle Lockheed

• Anche la scuderia Italia parteciperà a ranghi compatti alla prima gara valida per il campionato italiano, tra l'altro con delle novità di rilievo. Si parla infatti di una rentrée di MARCELLO GALLO, il pilota gentleman romano che aveva abbandonato dopo l'incidente di Imola. Alla scuderia milanese dicono che correrà per loro su una GRD nuova di zecca con motore Novamotor. Però è possibile che finisca per decidersi invece (con l'amico Naddeo) per una sport 2000.

Anche FERNANDO SPREAFICO avrà la sua nuova GRD, sulla quale però monterà il motore Alfa Wainer. Debutterà ancora un altro romano, quel ROBERTO MARAZZI che dall'inizio di stagione era titubante sulla sua attività futura. Anche per lui una macchina nuova, una bellissima Lotus blu con motore Novamotor.

• Durante tutto questo periodo i nostri piloti non sono rimasti fermi: alcuni hanno corso all'estero (leggi Nurburgring) tra l'altro con risultati forse non sottolineati a sufficienza. Vogliamo alludere alla stupenda prestazione di GIGI FONTANESI, secondo allo svedese solo per una leggera inferiorità del suo motore, forse stanco e leggermente sfatato: alla bella gara di VITTORIO BRAMBILLA, autore di un ottimo terzo tempo di qualificazione. Degli altri italiani ALCESTE BODINI ha avuto diverse noie, mentre lo sfortunato FABRIZIO NOE è uscito di pista causando notevoli danni alla March del tedesco Floer che aveva avuto in prestito (a proposito di Noe, sappiamo che è tornato ai vecchi amori ed ha acquistato in questi giorni un telaio Tecno).

• Quelli che per una ragione o per l'altra non sono riusciti ad andare all'estero hanno cercato di mantenersi allenati sui tracciati italiani per ora agibili. Molti sono andati a Varano dove hanno compiuto diversi giri: fra loro LELLA LOMBARDI che ha fermato i cronometri su un buon 54"8 con la strozzatura 21,5 e destreggiandosi tra le varie macchinette che affollavano l'impianto parmense. Meglio di lei ha fatto il giorno dopo CESARE DONEDA, sempre al volante di una Lotus, ma col motore Delta di sua progettazione. Ha girato per diverse tornate in 53"2, fino a stabilire un 53" netti.

QUESTER e MARKO una per uno con la BMW e la GTA

VIENNA - Trionfo austriaco nelle gare svoltesi sul circuito dell'Aspern. Dieter Quester e Helmut Marko, i piloti di casa, hanno battuto tutti gli avversari nelle due competizioni in programma ed hanno battagliato fra di loro per una questione di rivalità personale. Il match, se così si può dire usando un linguaggio pugilistico, si è concluso in parità avendo Quester battuto il suo avversario, peraltro atardato da una collisione, nelle gare delle vetture turistiche di serie, mentre Marko, al volante di un'Alfa Romeo GTA, si è preso una brillante rivincita classificandosi al primo posto fra le turismo speciale.

Nella prima gara Dieter Quester, con una BMW 2002 ti, ha impiegato a percorrere i 25 giri del circuito il tempo di 32'28"83 alla media di 119,990 kmh precedendo sul traguardo Helmut Marko. Nella seconda gara Marko ha realizzato sulla stessa distanza il tempo di 29'17"27 alla media di 133,330 kmh.

Anche ROLF multato nelle prove di SICILIA

PALERMO - Rolf Stommelen è stato sulle Madonie da giovedì sera a domenica mattina. Il pilota tedesco, che era reduce dalla premiazione milanese dell'Alfa Romeo, ha inanellato una ventina di giri di Targa Florio in vista dell'importante prova siciliana del 21 maggio prossimo. Stommelen, che ha effettuato gli allenamenti al volante di una non più freschissima 1750 fornitagli da un concessionario Alfa di Palermo, è incappato — come già Munari e Merzario — nei fulmini dei carabinieri di Collesano che lo hanno contravvenzionato per velocità pericolosa. Il tedesco, dal canto suo, ha assicurato, di non aver superato, all'atto dell'infrazione, gli ottanta chilometri orari anche se poi ha aggiunto, sornione, che all'uscita dalle curve i pneumatici sgommavano sonoramente per l'accelerazione.

A riprova degli impegni della Squadra Alfa in vista della Targa Florio, una corsa nella quale Chiti potrebbe tentare il gran colpo ai danni della Ferrari, è praticamente data per sicura una imminente sessione di prove in grande stile con le 33 tubolari dell'Autodelta sulle Madonie dopo Brands Hatch.

Pioggia di TROFEI per i piloti quadrifoglio

L'ALFA continuerà

MILANO - Nino Vaccarella, il campione assoluto d'Italia, è entrato nel salone del Museo della Tecnica e della Scienza proprio quando sull'ampio bianco telone, nel film ricordo delle vittorie 1971, la sua Alfa 33.3 sfrecciava veloce sotto il trapezoido della Targa Florio. Un arrivo cronometrico (anche se da ritardatario) che ha dato la spinta all'applauso che ha salutato il «tricolore».

Erano presenti anche Stommelen, Hezemans, De Adamich, Galli, Picchi e tutti gli altri piloti premiati in questo annuale convegno che l'Alfa Romeo indice per onorare i piloti che in giro per il mondo portano orgogliosi le macchine con lo stemma del biscione. E, a fare gli onori di casa, il presidente dott. Giuseppe Luraghi, il consigliere delegato dott. Di Nola, il direttore generale Alfa ing. Pardini, il direttore generale Autodelta ing. Chiti e l'ing. Satta, che, di volta in volta, hanno consegnato gli attestati della riconoscenza, medaglie d'onore, diplomi e la originale statuetta che, quest'anno, è opera dello scultore Luigi Brogini.

«Ringrazio tutti i piloti per la fiducia che hanno riposto e che ripongono nelle nostre vetture. Li assicuro

che continueremo nella nostra azione d'appoggio e assistenza ai corridori per ampliare il concorso alle gare e i nostri risultati tecnici. La competizione automobilistica costruisce il progresso, fatto non di miracoli. E' un dovere per noi andare avanti in un compito che trascende il periodo temporale che direttamente ci riguarda» ha detto il presidente Luraghi rivolto ai presenti, confermando l'impegno della casa milanese di continuare le competizioni agonistiche.

Ci sono stati applausi per tutti, per i piloti e per i meccanici che hanno contribuito al perfezionamento delle 560 vittorie, delle quali 50 assolute, colte nel 1971. Dopo l'attimo di commozione suscitato dalla consegna del premio, alla memoria, per lo scomparso campione austriaco Reisch, particolarmente sottolineate sono state le premiazioni di Vaccarella, di Picchi ed Hezemans campioni europei, di Stommelen e de Adamich e, in modo singolarmente affettuoso, quella di Nanni Galli che ha ricevuto una lunga stretta di mano dal dott. Di Nola, mentre «bonario» Chiti «chiocciolava» il suo compito, specie per i 98 piloti nazionali sfilati davanti ai premiatori.

GALLO e NADDEO pensano ai 2000?



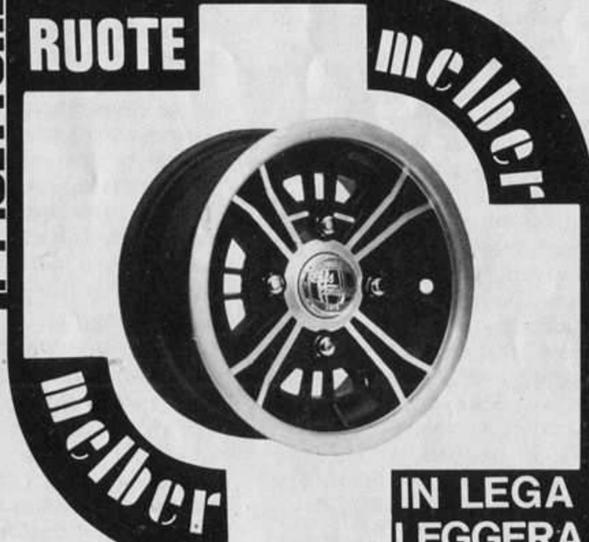
101.49 Torino (Italy)
Via Gattico 7
tel. 293.309/259.415

SPORTIVO

RUOTE

melber

PRODUZIONE



IN LEGA LEGGERA



28047 Oleggio Novara (Italy)
Via Tevere 8
tel. 91.785

SETTORE FRONTIERE

DIFFUSIONE

PROGETTO



A continuazione del successo ottenuto con le ruote in lega leggera della Melber,

la «Eris Tondelli Racing Cars» annuncia la prossima diffusione di un nuovo volante sportivo



Il batte simo-show della pista di FIORANO ripr



L'ing. Cavazzuti, progettista dell'impianto ferrarista, così come di quelli di Modena (per il quale ci sarebbero prestissimo novità) e di Misano, con gli ospiti seduti al tavolo d'onore di Fiorano

SCAMPAGNATA ALL'AUTODROMO DOVE SI MANGIA IL PANE COTTO NEL FORNO DEI CONTADINI

FIORANO - Bella scampagnata alla pista di Fiorano per la presentazione ufficiale del nuovo impianto. Il richiamo è sempre forte quando invita Enzo Ferrari che ha finalmente raggiunto il suo principale obiettivo di poter preparare in sede e non soltanto in cortile le sue macchine. Una organizzazione perfetta

per ospiti illustri. Sembrava assente proprio il progettista ing. Ugo Cavazzuti. E subito erano corse delle malignità. Si diceva, da parte di quelli che pretendono che tutto vada di traverso, che una disposizione dell'Ordine degli ingegneri di Modena avrebbe fatto veto all'ing. Cavazzuti, nella sua qualità di in-

egnere capo del comune di Modena, di interessarsi di altre cose. Inesatto: prima di tutto si tratta di un'opera che, per quanto sia privata, ha un valore pubblico e so-

Mario Morselli

CONTINUA A PAGINA 28

L'obbligo

DAL DIRETTORE

FIORANO (Modena) - Jacky Ickx si stava quando interessato gli indirizzi di Alexander Onassis e dell'appena più giovane Edoardo Agnelli, il diciassettenne figlio dell'«avvocato», che parla inglese da studente d'oltre Manica qual è. Poco più lontano Clay Regazzoni, seguito come un'ombra dai suoi fidi manager pubblicitari che gli contano persino gli autografi, spiegava che per ora, lì, sulla minipista — come la chiama lui — della Ferrari si gira in l'17", cioè appena sopra i 140 orari, ma che non appena l'asfalto sarà pulito e assestato si potrà evitare il «binario» standard e cercare quell'1'14" che è nei calcoli dell'ingegnere modenese Cavazzuti, autore del progetto con i ritocchi (interessati) dei tecnici del «cavallino».

L'ing. Mauro Forghieri, che ci teneva a far notare la sua sempre completa responsabilizzazione nello staff Ferrari, contrappuntava con altre spiegazioni sull'impianto il lavoro degli ingegneri Colombo, Caliri e Giorgio Ferrari (stavolta addetto ai cronometri manuali per il prototipo) intorno ai due 312P fatti rombare da Schetty, indaffarato d.s. in veste di collaudatore per la giornata della «vernice».

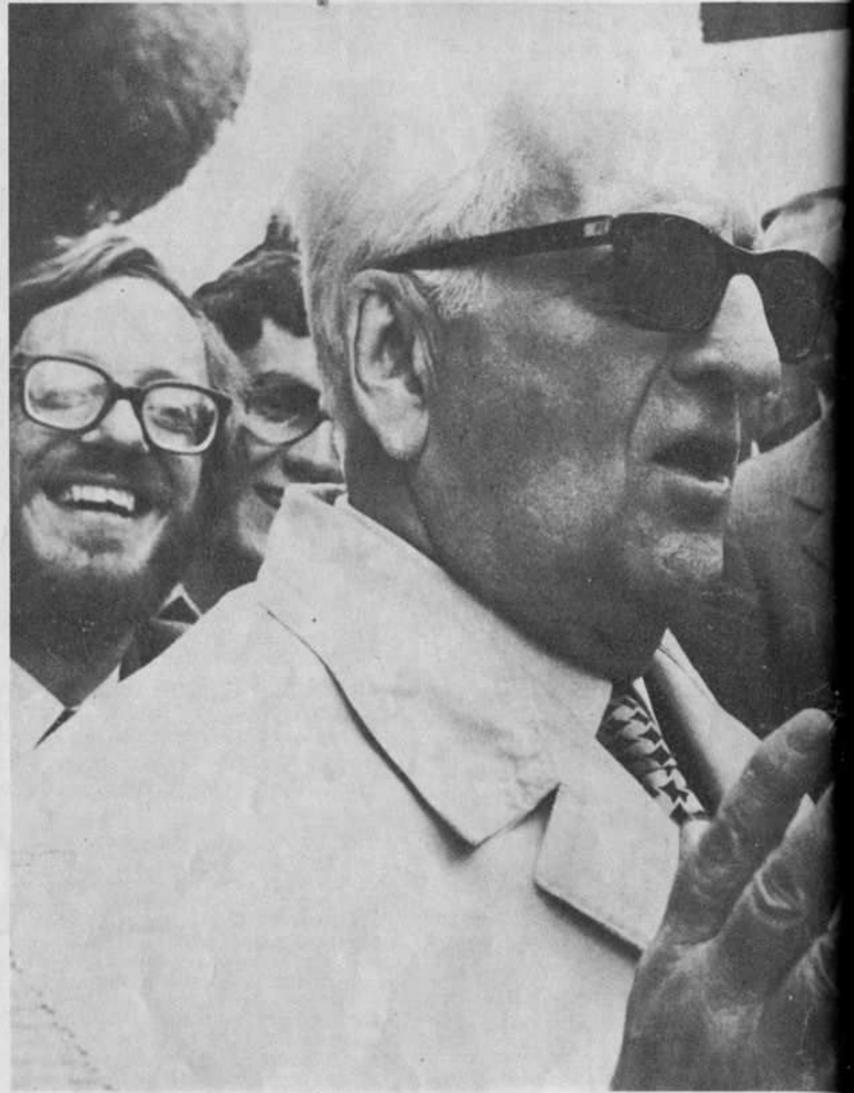
Peterson e Schenken se ne stavano un po' appartati, a dirsi insoddisfatti dell'«occhio» TV con gli invitati di lingua inglese, mentre Sandro Munari raccoglieva l'attenzione di un po' tutti i 500 e passa invitati (e abusivi) che sciamavano ovunque, specie girando con i pullmini speciali Fiat lungo i tre chilometri dell'impianto modernissimo, realizzato in cinque mesi di lavoro effettivo.

La giornata primaverile, appena guastata dalle nuvole che dovevano però portare la pioggia solo a tarda sera sull'Emilia, trasformava questo appuntamento motoristico in una vera festa rustica, condita prima col rombo delle «tre litri» sport in partenza per Brands Hatch e poi con il lambrusco e i tradizionali piatti modenesi. Una festa della quale tutti attendevano la conclusione con la immancabile sortita verbale del «Drake», che si era presentato agli ospiti in ritrovata forma dopo la lunga degenza invernale, anche se non col suo miglior colorito e con il passo un pizzico incerto, per quella dieta che i medici seguitano a imporgli, lui che è così un pezzo d'uomo, abituato anche a settant'anni suonati a mangiare piatti robusti.

Ma i soffi di controllo di un factotum nel microfono, che facevano prevedere l'iniziarsi dell'immancabile tête a tête con i giornalisti, invitati in gran numero, ma non certo in maggioranza fra la massa degli intervenuti, risultavano soltanto dei falsi allarmi. Enzo Ferrari ha volutamente rinunciato alla classica conferenza-stampa; ha stupito tutti evitando persino di dare notizia dell'assegnazione del suo Premio Giornalistico annuale «Dino Ferrari» (e dire che c'erano alcuni colleghi molto nervosi, arrivati con una evidentissima speranza nel cuore!). Poi, tra una stretta di mano e l'altra dei personaggi che cominciavano a sfollare, ha finito per accettare un capannello per qualche botta e risposta. Ma così, senza impegno. L'intervista ufficiale la lasciava per i microfoni della «Domenica Sportiva», che già avevano gira-

FIORANO - Gli invitati erano cinquecento, ma i presenti sicuramente di più. La nuova pista di Fiorano, la presenza del «Drake», dei suoi piloti Jacky Ickx, Clay Regazzoni, Ronnie Peterson, Tim Schenken, Sandro Munari (mancavano Redman impegnato in una corsa di F. 5000 e Merzario a Le Castellet), dello staff dirigenziale e tecnico, di illustri ospiti e di una interessata rappresentanza FIAT, avevano fatto sì che i «cerberi» ai cancelli ad un certo momento non capissero più niente e lasciassero passare chi aveva la presenza di spirito di presentarsi alle sbarre con una certa aria ufficiale.

Ma fra i «veri» invitati, accolto dall'ing. Ferrari (un po' pallido, ma sempre sicuro di sé), il Prefetto di Modena, in compagnia del Questore, che ha mostrato di interessarsi vivamente all'iniziativa; Edoardo Agnelli, figlio dell'avv. Gianni, con Alexander Onassis jr., il comm. Bellicardi consigliere delegato della Ferrari, i direttori della Fiat ingegneri Righini e Sguazzini e il dott. Montabone, l'ing. Gobatto della Lancia, alcuni generali dei carabinieri, il generale comandante l'Accademia di Modena, la CSAI con il presidente ing. Rogano, il



to un bel po' di materiale filmato in precedenza, che però domenica sera nessuno avrebbe visto. I ventitré minuti di intervista si sarebbero ridotti a poco più di cinque, con tutte le domande più banali del manierismo rotocalchistico più ovvio.

In entrambi i «collettivi», sottolineati dalle risatine compiaciute della platea dei più fedeli supporters (specie quando il suo dire si faceva più pesante con i giornalisti) non mostrava però di impegnarsi troppo; sfuggiva al sensazionale. Sempre difendendo, però, più di spada che di fioretto, pur senza mancare di vestirsi con la lana dell'agnello, come quando ha sperato di affidare ai microfoni Rai la «amarezza» di... essere sempre costretto a battersi ad armi impari con i giornalisti. A loro che lo assaltano con le mitragliere, il mago-Drake (o vogliamo ormai deciderci a un «Mandrake»?) — guarda un po' — replicherebbe solo con un flobert a piumini!

Forse proprio a uno di questi piumini (al femminile) pensava quando, per sfuggire un attimo all'accerchiamento dei colleghi più «viet» (sta per «vietati»? decidete come preferite) si è rifugiato nel facile corner di AUTOSPRINT — eguale — a Grand Hotel, tanto per evitare di rispondere a certe domande più indiscrete. Vuoi quella sul futuro di Forghieri o all'altra, sull'esistenza o meno di una nuova F.1 per la riscossa. Col risultato che qualcuno ha potuto tranquillamente mettersi l'animo in pace con i propri lettori, assicurando che nello staff Ferrari non cambierà nulla, nonostante certe anticipazioni. Invece, per quanto ci riguarda, la seconda non è stata certo un'offesa,

pone un incontro alla BELLE EPOQUE FERRARI

geom. Zucchi, il rag. Tavoni e l'ing. Bacciagaluppi, i direttori degli autodromi di Monza e Vallelunga, Restelli e De Luca, gli ingegneri Dondo e Colombo, e tutto lo staff tecnico Ferrari, la Shell italiana con il dott. Di Rienzo, capo dell'ufficio pubblicità, e il dott. Fabietti consulente speciale del reparto corse ora retto dal dott. They pure presente, mister McAllister, boss della Firestone-Brema italiana con il sig. Langille capo delle pubbliche relazioni Firestone Europa e il dott. Maneri che regge lo stesso ufficio per l'Italia, gli ingegneri Orlandi e Borracci, presidenti degli A.C. di Modena e Firenze con i relativi direttori dott. Pampaloni e comm. Grattarola, il comm. Colucci presidente della F.M.I. con il consigliere Bergonzoni e il dott. Francesco Costa, infaticabile alfiere dell'autodromo di Imola, il comm. Stanguellini e tanti altri ancora. Molto gradita la presenza al gran completo della pattuglia acrobatica delle « Frece Tricolori » il cui comandante si è dato un gran daffare per raccogliere le firme delle altrettanto veloci « frece rosse del Cavallino ».



Qualche domanda che scotta c'è stata, ma il « Drake » le ha abilmente evitate. Ecco sopra le due risposte più graffianti. « Alla Moro » invece la spiegazione del « caso Forghieri »: « Oggi non è più il tempo dell'ingegnere-fa-tutto. C'è chi è più bravo nella progettazione e chi a coordinare il lavoro esecutivo... ». Poco prima c'era stata l'ammissione esplicita dell'« errore » B. 2, costato un anno

● L'ing. MAURO FORGHIERI si mostrava molto indaffarato, girava di qua e di là in funzione di « public relation man ». Ogni tanto attorno a lui c'era un capannello. E lui spiegava: « Il vantaggio di avere una pista propria lo si deve vedere in relazione al fatto che quando si rientra da una competizione e si smonta una macchina, quando la si rimonta purtroppo non è mai perfetta ed eguale a come era prima. Non ci si riesce, almeno noi non siamo così bravi. Pertanto, avendo una pista a disposizione, la vettura potrà ripartire da Maranello perfettamente a punto e non con la sola prova fatta nel cortile della fabbrica. Giungendo sul posto della nuova gara non si dovrà quindi perdere un giorno per i piccoli ritocchi. o almeno speriamo che ciò non

succeda più. Non è detto perché abbiamo una pista — aggiunge Forghieri — che non si vada più in altri circuiti a provare, ma è facilmente intuibile che non si può sempre andare a Vallelunga, unico circuito italiano, per ora, che dica qualcosa, in quanto per andare e ritornare se ne andavano bellamente due giorni.

● Elegantissimo, CLAY REGAZZONI viene chiamato in causa in quanto, assieme a Schetty ed a Merzario, è uno di quelli che ha provato la nuova pista. « Guidare qui sopra — dice sorridendo — è un test positivo, soprattutto per la macchina, il motore ed il pilota. La vettura e il motore subiscono tali sollecitazioni, con il su e il giù delle velocità di crociera, che permet-

tono di rilevare subito gli eventuali difetti. E' un percorso tortuoso, difficile, che non ammette distrazioni; forse ha un unico difetto: è poco veloce, mancano curve da percorrere ad alta velocità. Il punto di maggior velocità è in fondo al rettilineo dei boxes, dove si stacca a 263 kmh. I punti più difficili, per me, sono le curve di ingresso e di uscita del ponte, nonché la parte mista dopo i boxes. Ad ogni modo il fatto più positivo di tutti è il cronometraggio elettronico che permette di controllare, anche per due giri percorsi nello stesso tempo, dove e quando si è perduto o guadagnato, se in curva, in frenata o in accelerazione. E, per concludere, voglio dire ancora una cosa: speriamo che questa pista ci aiuti a vincere qualche Gran Premio ».

di vincere

perché siamo sempre del parere che, essere paragonati al giornale di più alta tiratura in Italia non sia proprio da vergognarsi, anche se consola Ferrari dire questo, magari per dare un contentino ai nostri colleghi dal dispetto facile o a qualcuno dei suoi collaboratori che identificano in AUTOSPRINT, anziché in se stessi, i responsabili di certe realtà negative, che un cronista deve pur annotare.

E' storia vecchia, questa. Una interpretazione che si mangia la coda sul come essere protagonisti e critici. Perché piace sempre figurare in vetta col consenso, ma le critiche, oddio, quant'è difficile accettarle! Peccato che, a volte, ci cada anche un Enzo Ferrari, il quale — proprio con la sua ultima realizzazione della pista di Fiorano — ha dato la ulteriore prova della propria capacità, della sua testarda volontà, della sua lungimiranza tecnica e organizzativa.

Questo disegno lo aveva in testa e in cuore da quarant'anni ma ha potuto realizzarlo solo ora che ha varcato la «vetta del monte», come si compiace ripetere. E, magari, tra qualche mese esso contribuirà a rendergli la vita di costruttore più difficile. Perché, dopo i milioni del socio Fiat, le macchine Oerlikon più perfezionate per realizzare meccanismi tecnici d'alta precisione, i piloti (quasi) migliori, adesso ha anche il laboratorio d'asfalto dove può mettere a punto le quattroruote per le battaglie rombanti nei più minuti particolari, e quel che conta, lontane dagli occhi indiscreti che tanto indispettiscono i suoi tecnici. Se non vincerà ora, non dovrà più chiedersi, tra

lo stupito e l'amareggiato: ma che cosa vogliono i tifosi italiani da me? Non ha ragione Stewart? Non capisco perché io debba avere sempre l'OBBLIGO DI VINCERE!

Lo aveva ripetuto anche alla TV, ma è saltato tra una chiacchiera e l'altra di Pigna, in quella intervista che forse è del tipo che più preferisce, perché le domande si stemperano nel crepuscolare e non ha la necessità di spiegare, davvero, se un tecnico che gli ha fatto perdere una stagione e una scelta può essere avvicinato senza rimettersi la faccia o se un pilota italiano deve continuare a entrare da clandestino nella sua equipe, pronto a convincere che, se fosse dipeso da lui, ci avrebbero ancora rinunciato!

L'obbligo di vincere. Certo. Sappiamo che queste considerazioni non faranno molto piacere a Ferrari. Ma a volte spetta anche questo compito. Di ripetere verità non da critici ma da cronisti, proprio perché al personaggio si finisce per essere legati visceralmente, senza con questo infognarsi nell'analisi compiacente o nell'osanna elegiaco.

L'obbligo di vincere è lo stesso « magico Enzo » che se lo è creato, dal giorno che ha voluto e saputo costruirsi la sua fama di suscitatore di entusiasmi. Con le sue intuizioni, le sue ribellioni, le sue testardaggini, i suoi ardentimenti, le sue debolezze, il suo equilibrio, la sua rabbia, il suo dispetto, il suo odio, il suo amore, la sua virulenza, la sua generosità, il suo essere un Uomo. Ma un Uomo di quelli che, per essere davvero tali nel senso più pieno e reale, al vertice dei valori arti-

stici o di quelli intellettuali, poetici o manageriali, politici o tecnici, il loro cocktail debbono saperlo dosare o esagerare secondo i casi, debbono saperlo soprattutto bere e farlo bere. Bene. Perciò a volte il calice può essere amaro o estremamente dolce.

L'obbligo di vincere. Certo. Ma forse, ancora meglio, l'obbligo di essere ENZO FERRARI. Due obblighi ombelicamente legati. E con essi l'obbligo di essere esposto ai grandi applausi e ai piccanti dissensi. Solo quelli che non contano non li hanno. E ne ha avuto una prova proprio a Fiorano: ma come, tanta gente? si stupiva qualcuno. Eh, quando Ferrari chiama, vengono proprio tutti rispondeva l'altro. Un ardito delle Frece Tricolori, un generale, un prefetto o un operaio di quelli che ha lavorato fino all'ultimo per l'asfalto della pista.

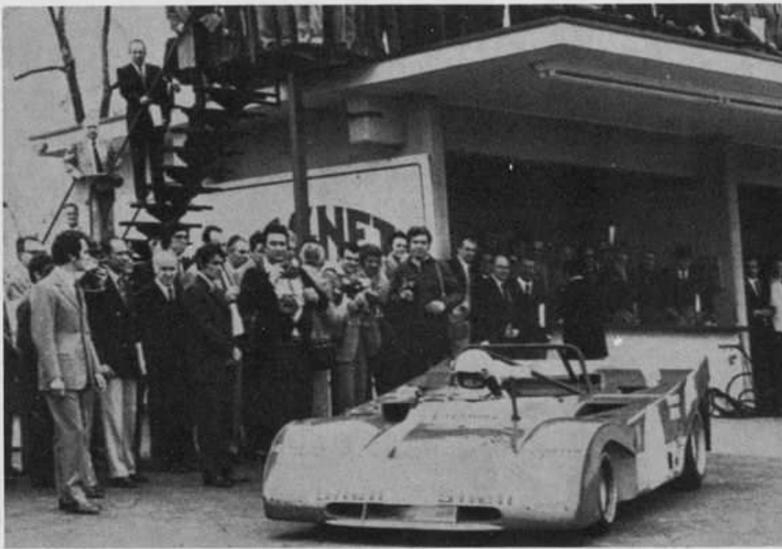
Ecco come si costruisce l'obbligo, al quale forse diventa vezzo mostrare di voler sfuggire. Ma non è vezzo, poi, ospitare al suo tavolo un Edoardo Agnelli di 17 anni o un Alexander Onassis. Non è vanità o compiacenza, non è interessato ossequio. E' essere Ferrari. Cioè un uomo che, a settantatré anni, sa veder giovane, sa veder giusto, sempre conforme ai tempi, ai gusti che mutano; sa essere a la page, aggiornato, col senso vero della vita che cambia. E' il suo segreto di essere giovane. E, come i giovani, di non arrendersi. Anche se gli vien voglia di farlo quando gioca con le parole.

Marcello Sabbatini

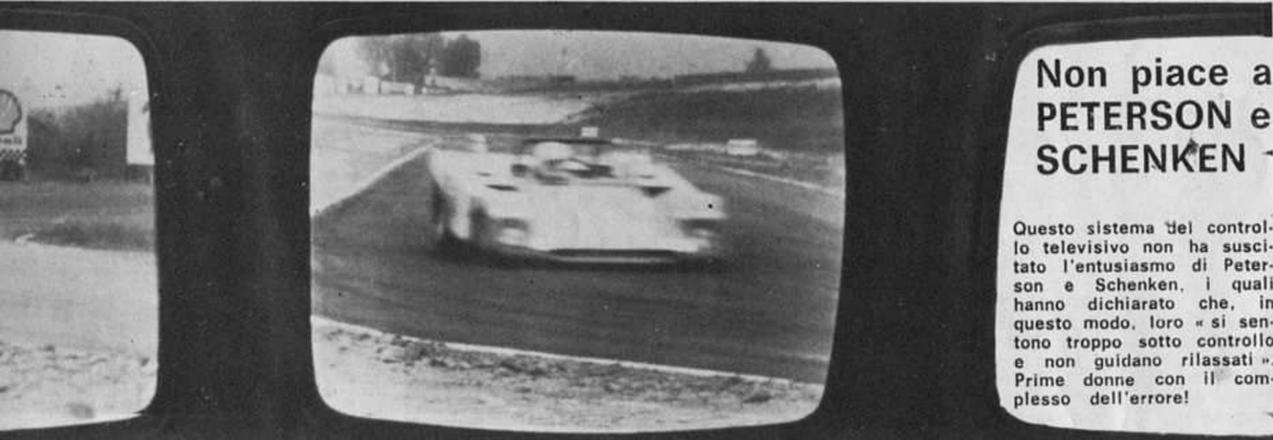
COME vi si guida...

CONTINUAZ. DA PAGINA 26

ziale e poi l'ing. Cavazzuti, nelle ore libere, può fare tutti i disegni che vuole. Tanto che lo abbiamo visto al suo arrivo dopo le 13 (in Municipio si lavora al sabato sino a quell'ora) col presidente della Federazione Motociclistica Colucci al quale ha presentato il progetto per un motodromo con un sistema — esclusiva di Cavazzuti — di barriere elastiche da collocare nei punti cruciali. Era un percorso « generico », ma interessante, forse, per una costruzione che si farà in Romagna o nelle Marche-Abbruzzo. E il comm. Colucci era interessato



Momento magico nella nuova pista di Fiorano: gli sguardi dei presenti convergono tutti sulla 312P di Andretti-Ickx che, guidata da Peter Schetty, dà inizio alla vita ufficiale dell'impianto Ferrari. Le due vetture provate dal d.s. sono poi state spedite in Inghilterra per la 1000 KM di Brands Hatch



Non piace a PETERSON e SCHENKEN

Questo sistema del controllo televisivo non ha suscitato l'entusiasmo di Peterson e Schenken, i quali hanno dichiarato che, in questo modo, loro « si sentono troppo sotto controllo e non guidano rilassati ». Prime donne con il complesso dell'errore!

La vettura di Schetty inquadrata da uno dei dieci monitor che « vedono » la pista di Fiorano. Fra poco l'impianto televisivo (e di cronometraggio elettronico installato dalla Heuer) verrà completato da altri due punti di ripresa in modo che il tracciato della lunghezza di 3000 metri potrà essere completamente sotto sorveglianza anche visivamente, così come lo è ora attraverso le 44 cellule fotoelettriche per il « rilevamento al centimetro » dei tempi sul giro

tanto quanto alla pista di Fiorano, sulla quale vorrebbe che Ferrari permettesse delle gare di moto.

I due poderi, dove ora sorge la pista, vennero acquistati da Ferrari attorno al '30.

Forghieri, intanto, intrattiene sulla parte tecnica di questa pista: « Perlomeno non partiremo più per le corse dopo aver provato in cortile, quando non si faceva in tempo o non c'era modo di provare a Modena. Secondo i dati dell'ufficio tecnico potremo andare sui 265-270 nel rettilineo e a una media generale di 150. Abbiamo cercato di salvare tutto quanto vi era di agreste; anche le alberature nelle vicinanze degli edifici... c'è anche il forno per cuocere il pane alla contadina... I piloti hanno ricevuto una buona impressione; sono abituati a dire la verità. E' questo impianto uno strumento di lavoro perché oltre alle macchine da corsa,



C'era anche, tra i piloti, Sandro Munari, che lunedì mattina ha iniziato le prove col « muletto » 312P. Lo vediamo vicino alla macchina con la quale ambisce partecipare alla Targa Florio sulle cui strade continuerà successivamente la premiazione della corsa. A destra, si nota l'ing. Caliri, che assisterà il ralliman nella prima presa di contatto col prototipo (foto Cevenini)

proveremo quelle di produzione.»

Anche Regazzoni accetta qualche domanda: — C'è qualche somiglianza con altri circuiti?

« E' completamente diverso dagli altri; direi che è unico... »

— Interessante l'impianto TV...

« E' senz'altro utilissimo perché si avrà per intero la valutazione del comportamento della macchina: è molto indicativo. Anche le cellule fotoelettriche ti sanno dire se migliori o se peggiori, ma in modo diverso dal solito cronometraggio. Qui puoi fare due giri con lo stesso tempo, ma se vai a vedere ti accorgi che ci sono delle differenze; in uno sei stato più lento in frenata e più sollecito alla uscita e viceversa... »

— Ma ritornando a questa pista, come la giudichi, complessivamente, vista dal pilota?

« Per la guida è senz'altro impegnativa. »

— Ti senti di fare una graduatoria con altri circuiti? Non so, Montecarlo...

« Direi prima Montecarlo, poi Madrid, poi questo. »

— A proposito, quanti cambi di velocità si deve fare sia per la F. 1 che per i prototipi?

Regazzoni prende la matita e sulla pianta ci indica, nei diversi tratti, le velocità: « Si inizia — sottolineo — con la terza, poi quarta e quinta per tornare alla terza e alla seconda; di nuovo in terza e quarta, poi terza, seconda, terza, seconda, terza, quarta, seconda, terza, quarta, quinta, terza, seconda e terza. Complessivamente si deve cambiare venti volte... »

La nostra chiacchierata con Clay è finita; il gastronomo Fini invita a tavola con crescentine, maltagliati e fagioli, gramigna alla salsiccia e salsiccia rosolata. Il tutto con Lambrusco. La festa è finita.

L'OBBIETTIVO INDISCRETO SUGLI INVITATI

LA TAVOLATA Una panoramica della tavolata con i cinquecento invitati allestita nella « piazzetta (che diventerà famosa) di Fiorano. Sulla destra, con occhiali e impermeabile bianco sulle spalle l'ing. Enzo Ferrari. In basso, sempre a destra, Zucchi e Rogano (di spalle) stanno discutendo



IL FAIR PLAY Fair play (ad uso e consumo della « zanzara ») fra l'ing. Gobatto direttore generale Lancia e l'ing. Sguazzini, responsabile del team rally Fiat e ora boss dell'Abarth. La notizia della brillante vittoria di Trombotto sul perverace Barbasio è stata comunicata direttamente dall'Elba a Fiorano (con Munari che si mordeva le mani)

LA TORTA La pista di Fiorano riprodotta da «mastro Fini» sull'enorme torta al cioccolato che ha concluso le portate del pranzo «campagnolo» del «Drake». C'è stata una corsa al... rettilineo



L'ing. Forghieri e Jacky Ickx si accordano per l'appuntamento dalle prove Firestone che da lunedì hanno avuto inizio nel nuovo autodromo belga di Nivelles, sia per la Ferrari che per il team Surtees. E' partito infatti per la nuova velocissima pista, dove si correrà il G.P. del Belgio, anche l'«aussi» Tim Schenken



IL COVO Il «covo» direzionale della pista di Fiorano è stato allestito negli ambienti di una vecchia casa colonica. Nella foto l'ing. Ferrari ritratto al suo nuovo ufficio di lavoro, che è attrezzato anche a salotto-relax per i piloti e i visitatori, risponde a una delle tante chiamate telefoniche

Alla maniera di Juve-Torino il miglior rally - spettacolo

PORTOFERRAIO - Soltanto due anni fa avremmo potuto scrivere che questa gara era come uno spareggio tra Juventus e Torino, una specie di confronto definitivo che sancisse una superiorità rimasta in bilico senza possibilità di scegliere il migliore. Oggi, con Lancia e Fiat insieme sotto il nome degli Agnelli, la similitudine con Juve e Torino non vale più, ma il fatto resta, quello dello spareggio. Che c'è stato, tiratissimo, con un vincitore poiché era necessario che ve ne fosse uno, ma in sostanza senza sminuire il valore del vinto, che resta degno antagonista allo stesso livello.

Due vittorie Lancia, poi due vittorie Fiat, e adesso lo spareggio. Ha vinto la Fiat, con Trombotto e Enrico, facendo catenaccio; ha perso la Lancia, attaccando fino in fondo, ma privata della punta (il Munari-Gigi Riva) che forse poteva piazzare la botta

risolutiva. Diciamo viva ^{M.F. scans} entrambe, perché quello che ci hanno offerto nelle due giornate dell'Elba è stato veramente del bel giuoco.

In sostanza chi ha vinto, in questa gara tiratissima e indecisa fino in fondo, è stato il rallysmo, ed è stato il Rallye dell'Elba che in quattro anni si è fatto più che adulto, si è fatto addirittura professore, potendo davvero insegnare a molti — vuoi per le sue naturali caratteristiche vuoi per l'intelligente uso che di queste caratteristiche hanno saputo fare gli organizzatori — come si possa mettere in piedi una corsa agilissima, anche spettacolare, decisamente tra le più sportive, e soprattutto senza ambiguità.

Appariva misterioso, a chi sapendo un pochino di geografia, veniva detto che all'Elba c'era un rallye di

CONTINUA A PAGINA 30 **Franco Lini**

DALL'INVIATO

Per Luciano Trombotto e Maurizio Enrico questo è il « bis » al Rally dell'Elba. Eccoli in trionfo « sopra » la loro 124 sport a sinistra, ed impegnatissimi « dentro » la loro Fiat nella foto sotto

L'ELBA si addice alla FIAT



con il « catenaccio » di TROMBOTTO

CONTINUAZ. DA PAGINA 29

milletrecento chilometri. L'Elba ne fa una quarantina in lunghezza, ne fa al massimo duecento in perimetro...

Un poco di fantasia, un poco di buona volontà nella utilizzazione di tutte le strade disponibili, ecco che vai e torna, passa e ripassa in tutti i sensi negli stessi posti, ne è venuto fuori un percorso di quasi 650 chilometri. Lo si fa due volte e la regola che vuole un minimo di 1200 chilometri per il campionato d'Europa è rispettata.

Forse è stato proprio per questa necessità che Dado Andreini, motore centrale di questo rallye, ha « in-

La classifica del Campionato Europeo Rallies (dopo la 6. prova)

1. Darniche, Mahe, Nicolas, Todt punti 35; 2. Barbasio punti 27; 3. Pinto, Macaluso, Kinnunen, Aho, Andruet, M.selle Petit, Trombotto, Enrico punti 20; 4. Sodano, Warmbold, Mehmel, Maki-nen, Salonen, Doncel, Montecon punti 15; 5. Bernacchini, Juncosa, Monaco, Rainio, Nyman, Fiorentino, Gelin, Larrousse, Dreyfus, Kallstrom, Haggbom punti 12.

quelli che tutti conoscono e seguono possono far mostra di virtuosismi, perché nelle prove necessariamente brevi i secondi da guadagnare non possono essere che pochi, e bisogna sudarseli ed anche i controlli sono poco spaziosi, talché non ci si può rilassare. E quindi alla fine devi proprio aver dato tutto, per essere in cima. I meno bravi, quel-

ma era la meglio guidata, e c'è voluta una foratura impietosa per sollevare gli spiriti dei responsabili di Fiat e Lancia. I quali, quando la VW è risultata inoffensiva ai fini della vittoria assoluta, hanno potuto bellamente darsi interamente ai loro fatti interni, vale a dire dedicarsi con bella danza alla guerra fratricida. La pri-

ma tappa, oltre all'incombere della forse inattesa ma concreta minaccia VW, aveva procurato molti pensieri. In ambo i campi. La Fiat aveva perduto quasi tutti i suoi effettivi: Pinto e Smania si sono trovati con dei pezzi del cambio in macchina, con la leva in mano, perché si erano rotti i supporti sottostanti. Bisulli stava per perdere il ponte posteriore, perché si erano spezzati i puntoni di guida, dopo l'allentamento dei bulloni (cosa che capiterà la notte seguente anche alle ragazze Tominz-Squaw, peraltro più fortunate perché se ne sono accorte in tempo, ed hanno potuto riparare). Paganelli, sempre brillantissimo, ha rotto qualcosa alla trasmissione, forse un ingranaggio planeta-



La Fiat 128 gruppo 1 di Ceccato-Bertollo, alla seconda uscita in gara, ha ottenuto un risultato rilevante, vincendo la categoria



A sinistra: ecco impegnatissime Donatella Tominz e «Squaw». Il passaggio dal tipo di guida della Porsche alla Fiat non ha nuociuto alla sua grinta

ventato» una nuova formula, quella del rallye-spettacolo come a nessuno è riuscito prima. Costretto dall'angustia di spazio, ha posto sotto gli occhi della gente, di giorno e di notte, per due o tre volte sullo stesso posto, poi altrettante volte in un posto poco lontano (quasi da andarci a piedi), le funamboliche acrobazie di chi doveva tenere le macchine diritte su stradine sterrate, sassose, polverosissime, alla ricerca del tempo possibilmente inferiore a quello che stava indicato sulle tabelle.

Li vedevi qui, adesso, i concorrenti che passavano lavorando di braccia al volante e cambio, di piedi a freno e acceleratore, e non erano ancora tutti passati che già dall'altra parte della valle, disegnate a mezza costa delle montagne in faccia, potevi immaginarne il progredire con l'avanzare della scia di polverone che le ruote sollevavano. Era come al Safari, per quelle strisce di polvere, ma non avevi bisogno di aerei per seguirli, perché tutto ti era posto sotto gli occhi. Una formula, dicevamo, che forse non è stata voluta, forse è venuta fuori soltanto dalla necessità, ma che è proprio quella dello spettacolo quasi da circuito.

I protagonisti, loro, non badavano troppo allo spettacolo, s'intende. Però anche per loro la formula è graditissima, perché permette di avere a disposizione sempre e subito quei servizi che vanno sotto il nome generico di «assistenza» e che spaziano dal meccanico che cambia le ruote e rifornisce i serbatoi, a quella capace di saldarti il telaio incrinato, alla moglie o amica che ti porge la bottiglia termica riempita di the e zucchero.

Soprattutto è gradita per il contenuto sportivo vero. I più bravi,

li che magari bravissimi lo diventavano, sono più immersi nella corsa, possono vedere più volte quelli bravi al lavoro, non temono di essere perduti. E la corsa ne è svelta, assume un ritmo da Mille Miglia, da Targa Florio.

Ecco, per tutto questo possiamo dire che il Rallye dell'Elba, nella sua fisionomia, si appresta a diventare l'avvenimento principe della specialità e non soltanto in Italia, a dare a chi lo voglia un esempio da imitare.

Quest'anno era ancora valido per il campionato europeo piloti, oltre che per quelli nazionali di Italia, Francia e Austria, ma la concomitanza col Safari concluso appena prima e col Marocco che è subito dopo ha limitato la partecipazione degli stranieri. Che in ultima analisi potevano essere la Ford (che però segue il campionato marche e non quello piloti), la Alpine-Renault, la Saab. La Alpine è impegnata a provare in Marocco, per ragioni che sono anche politiche, e la Saab aveva inviato una iscrizione telegrafica, non onorata però per il fatto che al Safari le sue macchine sono state piuttosto maltrattate.

Così di fronte a Fiat e Lancia, ovviamente schierate col massimo dei loro effettivi, si è presentata una squadra di quattro «maggio-lino» Volkswagen che sulle prime era stata presa un poco alla leggera, ma che man mano che i giorni passavano, e durante le prove si avevano le indicazioni dei vari servizi... segreti, cominciava a dare pensieri. C'era anche una BMW 2002 apparentemente pacifica, ma con troppe macchine targate Monaco al seguito... E si è visto come Maggiolini e BMW fossero di buona taglia, anche se la BMW è andata fuori troppo presto e le VW siano state decimate. Ne è rimasta una soltanto,

CHI È TROMBOTTO

Il vincitore di ghiaccio

PORTOFERRAIO - Da qualche anno uno dei piloti più regolari nel panorama rallistico italiano, **TROMBOTTO** ha vinto nel 1970 la coppa CSAI per il gruppo Gran Turismo di serie. In coppia con MAURIZIO ENRICO (laureato da pochissimo tempo in chimica, torinese) dalla stagione 1971, ha partecipato a numerose competizioni con buoni piazzamenti, tra cui oltre la vittoria odierna un assoluto al Rally dell'Elba 1970 e 3 vittorie di classe al Rallye d'Italia, dei 999' e del Medio Adriatico.

Sempre nel '71 al volante di una 124 spider 1600 si è classificato al 7. posto nel campionato italiano gruppo 4 partecipando al termine della stagione '71 al Rally Rac portando onorevolmente alla conclusione. Residente a Pinerolo, vi svolge quotidianamente un'attività di industriale di prodotti petroliferi per riscaldamento. È appassionato di musica leggera, tanto da avere fatto parte alcuni anni or sono di un complesso musicale con cui ha girato il mondo. Ha 34 anni ed è sposato.

All'arrivo nonostante la resa di pubblico che lo acclamava lo abbiamo velocemente intervistato.

— Quando hai creduto veramente di avere vinto?

«Al Bivio Acquabona, a 40 km dall'arrivo, quando mi hanno avvertito che sulla Seg-

gnana avevo ottenuto il miglior tempo».

— Come giudica questo Rallye dell'Isola d'Elba?

«Molto duro ed impegnativo, per le condizioni delle strade e per il valore dei concorrenti, la fatica è stata tanta anche perché con il differenziale autobloccante polsi e braccia dopo un po' fanno male. Stanotte ho perso due o tre chili di peso. Ho soltanto bevuto tanto te. Anzi, adesso che ci penso è ora che vada a mangiare».

— Era previsto questo suo raddoppio?

«Francamente no. C'erano troppi galli nel pollaio del rally per avere una certezza nel successo, ma intimamente ci speravo molto anche se il calcolo delle probabilità mi era contrario. Evidentemente ogni regola ha la sua eccezione...».

Interviene Enrico: «Abbiamo vinto non solo perché la vettura non ci ha dato il minimo inconveniente, ma perché Trombotto ha i nervi di gelo. È oltre un anno che corro con lui. Una disperazione. Dieci minuti prima della partenza bisogna strapparli dal letto. Si trasforma soltanto quando stringe fra le mani il volante di una macchina. Ma quando non corre è un uomo che non conosce l'emozione!».

c. b.

rio del differenziale, ed è rimasto subito a piedi. Anche la 128 coupé di Tecilla si era fermata, per la inverosimile rottura del pezzetto di materia plastica dotato di linguetta metallica che si usa definire «spazzola» del distributore d'accensione, lo spinterogeno. Restava in campo, a tentare il primo posto, che era quello che contava ai fini della guerra guerreggiata, soltanto Trombotto; bravissimo, come sapete, ma che aveva contro anche la tradizione, quella che non ha permesso a nessuno, prima, di vincere due volte all'Elba. E Trombotto aveva vinto l'anno scorso, l'anno del fango.

Nell'altro campo, apparentemente, stavano molto meglio. Era però scomparso l'uomo di punta, Sandro Munari, bulloni che fissano il semiasse al giunto si erano allentati e coi contraccolpi di cui si può intuire la violenza si sono poi spezzati. Restavano però gli altri leoni della HF, e bastava ad alimentare le speranze. Barbasio e Ballestrieri avevano, come Munari, i cambi con l'autobloccante; Kallstrom no. Ballestrieri teneva il ritmo di quelli della Fiat, sempre, mentre Barbasio concedeva qualche secondo, ma sempre poca roba, in fondo. Poi con l'avanzare dei chilometri Ballestrieri diventava sempre più aggressivo, e riusciva a far meglio di tutti. Dopo undici delle tredici prove speciali della tappa, era primo, e non aveva l'aria di chi lo era per caso. Nella dodicesima andava benissimo, ancora, ma al controllo orario era in ritardo, perché gli si era rotto il cavo dell'acceleratore, e gli sforzi compiuti nelle speciali diventavano così inutili, o quasi, perché oltre tre minuti di ritardo erano tanti.

L'austriaco della VW, il campione d'Austria, senza dar nell'occhio con risultati altisonanti era però lì, a ridosso, e profittando del-

Tra le quinte del rally

E' mancato in extremis il controllo della «pipì»

PORTOFERRAIO - Più di Ballestrieri e Kallstrom, la Donatella Tominz ha riscosso gli unanimi consensi della folla dell'Elba. Anche per il suo modo di guidare apparentemente scomposto, che è stato assai gradito dagli esigenti spettatori del rally «napoleonico». Soprattutto di giorno, quando era possibile seguire sulla Segagnana o sul Volterraio, più a lungo, le evoluzioni spettacolari della Fiat 124 spider guidata da Donatella Tominz, il cui rendimento cresce di rally in rally.

● Il 5. rally dell'Elba che aveva un supporto pubblicitario nell'etichetta internazionale per essere valida quale prova di campionato europeo, francese (solo un equipaggio transalpino alla partenza), austriaco e naturalmente italiano, avrebbe beneficiato di certa pubblicità «ex lege». Come sapete è stata approvata recentemente la legge per il controllo anti-doping nelle attività sportive che si svolgono sul nostro territorio. Così a rally concluso, Luciano Trombotto e Maurizio Enrico, nonché altri piloti e navigatori avrebbe

mut — E' troppo larga e poco adatta per rally come questo dell'Elba». Invece, i suoi timori si sono subito mostrati infondati: nove secondi soltanto presi in tre prove speciali, con il secondo miglior tempo al Monte Lentisco, prima di rompere la trasmissione sulla Falconaia! Per la cronaca Eisendle correrà l'Acropoli con Lindberg (Fiat).

● RENATO SONDA, uno dei più capaci e preparati piloti da rallyes, ha fatto la sua ricomparsa con una Fiat 128 coupé gr. 2 allestita da Pino Ceccato. La vettura è stata iscritta dalla Bassano Corse e se non fosse stato per una serie di contrattempi nient'affatto meccanici (come i cinque minuti presi per l'intraversamento dell'HF di Dall'Ava alla seconda pr. sp.) il suo piazzamento sarebbe stato eccellente. Ceccato aveva scommesso che la 128 preparata sarebbe finita (naturalmente) prima della sua gr. 1 iscritta dalla Fiat. E invece Ceccato... ha vinto, ma quello che importa è che il «suo» coupé accreditato di 114 CV veri (contro i 75 della 128 sport normale) ha com-

Mi conforta infine l'essermi reso conto di persona che il fondo destinato alla velocità è stato più duro e più selettivo di quello da noi scelto per il rally di Sicilia».

● Cesare FIORIO, il d.s. Lancia dalle mille risorse diplomatiche, dopo la sconfitta si consolava così: «Negli ultimi tre anni noi abbiamo vinto 40 confronti diretti con la Fiat, perdendone soltanto quattro. Un dieci per cento in fondo trascurabile... E poi ci siamo imposti nella maggior parte delle prove speciali tirate». La morale è che negli ultimi tre anni la Fiat ha obbligato proprio qui all'Elba un clamoroso «stop» alla serie positiva della Lancia: questa volta contro una sola 124 spider superstita (da assoluto s'intende, perciò chiediamo scusa alla Tominz) c'erano tre Fulvia HF 1,6 fino alla terza prova speciale della seconda tappa, poi diventate due per il ritiro di Ballestrieri-Bernacchini, al loro quinto abbandono consecutivo!

● A proposito di pubblicità, le confederazioni sindacali hanno voluto appro-



Sopra: Ballestrieri e Bernacchini in attacco sulla Falconaia. In questo momento erano primi assoluti; la sfortuna non aveva ancora toccato la loro Fulvia HF



A sinistra: il sottosterzante maggiolino VW di Janger in una prova speciale. Senza la foratura avrebbero dato molto fastidio. Sopra: La Opel di Brai-Staltari sulla terra e le pietre aguzze del Volterraio. Ne applaudono il passaggio Smania e la sorella di Fausto Carello. Smania si era ritirato nella notte

la disavventura di Ballestrieri era secondo, dietro Trombotto, alla fine della tappa. Una spina che si sarebbero tolta presto, ma che faceva male. Poi tre Lancia. Uno contro tre, e la speranza per la Lancia che i guai capitati a Paganelli, Pinto, Smania, Bisulli, acciacassarono anche la macchina di Trombotto. Alla partenza della seconda tappa la Volkswagen si è presentata lucidissima; avevano voluto ovviamente dimostrare che non avevano bisogno di far meccanica, che avevano il tempo di far tolette. Trombotto, forse per impressionare gli avversari, si era rasato.

Aveva ragione: Janger spariva subito dai posti alti, vittima di una foratura nella prima prova speciale. Da questo momento è cominciato il catenaccio, la difesa attenta della rete. Gli altri erano in tre, ma Trombotto, da solo, aveva il vantaggio da amministrare. Gli altri dovevano attaccare. E lo facevano. Benissimo. Tripletta Lancia nelle prime prove; poi Ballestrieri pagava fino in fondo il suo ormai consueto tributo alla sfortuna, e rompendo il supporto del motore restava per strada. Barbasio era scatenato e riusciva sempre a far meglio di tutti, almeno in quelle prove che contavano, dove c'era da roscchiare secondi. I 105 punti che aveva, di distacco, alla fine della prima tappa, scendevano a 80, ma certo non bastava, come non è bastato. In una prova, platonamente, Janger faceva meglio di tutti, anche se era una prova che i migliori passavano a zero e quindi non aveva riflessi. Bastava a dimostrare che l'austriaco era tra i buoni. E così la gara finiva, con la gente tutta a seguirla appassionatamente, perché bastava un niente per capovolgere la situazione. E' stato bello, per tutti. E lo spareggio lo ha vinto la Fiat.

Le sue macchine, davvero, sono

adesso molto molto buone. Hanno ancora qualcosa da migliorare, come quei guai ai cambi (forse dovuto alla tanta coppia motrice ricavata dai motori), ma son cose risolvibili, soprattutto perché la sua gente non ha più niente da imparare, sa già tutto, adesso. Come non hanno niente da imparare quelli della Lancia, che sanno tutto anche loro, compreso il fatto ormai troppo spesso dimostrato che le loro macchine sono giunte al limite. Venga presto la Stratos, e vengano presto le altre macchine per le gare in cui la Stratos non si può adoperare.

L'Elba non ci ha mostrato soltanto un magnifico Rally e una bella battaglia. Ci ha fatto vedere anche che da noi, adesso, stanno maturando i frutti di una lunga semina che ci compiacciamo di aver iniziata tanti anni fa.

Larrousse, ci diceva poche settimane fa di un certo scoramento nel constatare come non vi siano molti giovani a far da rincalzo, a casa sua. Noi veniamo dall'Elba con la rallegrante constatazione che di giovani pronti a sostituire i nostri campioni d'oggi ce ne sono molti; e qualcuno magari tanto irrispettoso da non attendere il turno, ma da accelerare l'attacco. Uno per tutti quel Pelganta che la Lancia ha già immesso nel gran bagno e che di qualità ne ha tante, mancandogli inevitabilmente la esperienza che sola nel tempo può dare anche una forma mentale adeguata. Facciamo il nome di Pelganta come un esempio, ma con lui intendiamo dire di tutti gli altri che si stanno affacciando a questa attività, tanto sportiva e formativa. C'è stata, nei rallyes, una epoca francese, poi quella inglese, poi quella scandinava. Scommettiamo che sta arrivando l'epoca italiana?

f. i.

dotto fare «pipì» nella provetta del medico federale per i rilievi del caso. La Federmedici però ha avvertito gli organizzatori del rally dell'Elba che non era ancora pronta per il controllo dei piloti e così l'effetto pubblicitario della trovata è sfumato.

● Tohl chi si rivede. E' HELMUT EISENDLE il «navigatore» di Bolzano, ex Ceccato ed ex Pinto. Ha fatto coppia all'Elba con il campione di Germania Achim Warmbold, che ha sostituito così il tradizionale «secondo» che è Mahmel. «Non andrà molto lontano la nostra BMW 2002 — ci confessava Hel-

piuto un esordio positivo, come positiva è stata la prima esperienza rallyistica di Sonda al volante della Fiat 1300.

● Il barone ANTONIO PUCCI, gattopardo della Florio e animatore del rally di Sicilia, era invitato d'onore qui all'Elba. «Torno a Palermo con tanti preziosi consigli e suggerimenti per la seconda edizione del nostro rally. Mi ha sorpreso — ha detto Pucci — il ritmo frenetico e davvero appassionante con cui si disputa la classica dell'Elba. I C.O. non erano certo meno determinanti delle prove speciali!

fiutare del rally per indire uno sciopero generale in tutta l'isola nella giornata di giovedì 6 aprile. All'origine della manifestazione c'è la chiusura del cementificio di Portoferraio. I più convinti, i più decisi avrebbero voluto contestare il rally interrompendo con tronchi d'albero e massi i percorsi delle prove speciali. Poi, grazie alla mediazione di autorità, sindacati e di tutti quegli elbani che credono nella validità turistica del rally, la contestazione non è scesa sul piano pratico. Per fortuna di tutti.

Lino Ceccarelli

Rally dell'ISOLA d'ELBA

Ferodo è lieta di comunicare che al Rally internazionale all'Isola d'Elba, le vetture Fiat, equipaggiate con pastiglie per freni a disco Ferodo Formula 300 Rally, hanno ottenuto i seguenti risultati:

124 Sport Spider - TROMBOTTO-ENRICO. 1. posto assoluto e 1. G. 4

124 Sport Spider - TOMINZ-SQUAW. 1. equipaggio femminile e 6. assoluto

128 Coupé - CECCATO-BERTOLLO. 7. posto assoluto e 1. posto turismo di serie

(risultati in attesa di conferma ufficiale)

FERODO

Formula 300 Rally

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

Dal ritiro lampo di MUNARI

SPECIALE PER AUTOSPRINT

Se i nostri lettori scorreranno attentamente quanto scriviamo in questa cronaca del 5. Rally dell'Isola d'Elba, riscontreranno che essa risulterà molto significativa, molto più significativa di una semplice esposizione statistica. Significativa per l'agonismo e le capacità dei concorrenti e per i tempi delle prove speciali registrati ufficialmente e come tali iscritti nelle classifiche dei solerti e precisi cronometristi. Hanno, forse, il difetto di non tener conto di tutte le circostanze, ma sono, in sostanza lo

all'inutile assalto di BARBASIO

specchio della corsa anche dal punto di vista sportivo oltre che aritmetico. Osservatela bene, questa cronaca, e constaterete come l'entusiasmo dei presenti per il trionfo di Trombotto-Enrico e della Fiat non sia stato sproporzionato. Quali aggettivi per documentare questi due successi dell'equipaggio vincitore e delle vetture Fiat? E' meglio rinunciare a tutti e limitarsi, nella comprensibile eccitazione del momento e lasciare che i fatti parlino, spieghino, suggeriscano agli sportivi automobilistici lontani le infinite sensazioni di questi due giorni del rally elbano.

Una per una le due tappe daranno dettagli e luce a questo non facilmente dimenticabile rally dell'Isola d'Elba che ha forse scritto in questa stagione la sua più memorabile edizione.

Provare a dare un'idea del tracciato è cosa quasi impossibile: diremo solamente che la gara era imperniata su due tappe di 647 km ciascuna intervallate da circa dodici ore di sosta. Ogni tappa comprendeva 29 controlli orari, alcuni dei quali assai impegnativi, e 13 prove speciali di diversa lunghezza e difficoltà.

Le operazioni di verifica tecnica delle macchine vengono concluse nel tempo stabilito dal regolamento del rally nonostante uno sciopero. Al conto finale le macchine verificate sono 107, un buon numero, e di qualità complessiva elevata. Qualche contestazione, subito appianata, si riscontra al momento della verifica delle Lancia HF per la mancanza dei traversini del cofano. La giornata è splendente, il rallye, quinta edizione parte con i migliori auspici.

Le partenze che hanno inizio alle 22,01, sono ordinatissime, come possono esserle in casi come questi, vale a dire con una bella folla che fa ala ai concorrenti, folla al podio, che si infittisce man mano che l'equipaggio vincitore del rallye di Montecarlo sale sulla passerella-podio. Il primo ritiro avviene... quando il rallye è appena iniziato. L'equipaggio Ardisson-Ghinassi non si presenta al via per una improvvisa indisposizione del « navigatore ». Dopo solo 13 km è già i concorrenti si trovano alle prese con la prima prova speciale a Falconaia e qui Paganelli-Russo intenzionati a bissare il successo ottenuto nel 1970 compie il suo primo exploit facendo fermare i cronometri sul tempo di 11'06".

Ecco i 15 migliori tempi della FALCONAIA, km 9,500, tempo base 11'24":

Paganelli-Russo 11'06"; Munari-Mannucci 11'09"; Pinto-Macaluso 11'10"; Kallstrom-Haggbom 11'10"; Pelganta-Mannini 11'10"; Trombotto-Enrico 11'13"; Rubbieri-Ulivi 11'16"; Bisulli-Zanucoli 11'17"; Ballestrieri-Bernacchini 11'18"; Janger-Wessiak 11'21"; Barbasio-Sodano 11'26"; War-



Il « guado » della Falconaia (per fortuna asciutto) sembra voler inghiottire la Porsche dei fratelli Kumin, gli svizzeri del Jolly Club. In questo punto rompevano la coppa all'inizio della seconda tappa

mbold-Eisendle 11'28"; Smania-Zambelli 11'36"; Verini-Quaranta 11'37"; Pittoni-Rombolotti 11'44".

Gli sforzi eccessivi cui sono costretti molti degli organi principali delle vetture e le strade vere « mulattiere » di montagna danno luogo ai primi ritiri. Si tratta di Sanese-Leporatti, Trucco-Tesio, Fisher-Siebert che non si presentano al controllo orario di La Madonnina, mentre sulla prova speciale della Segagnana sferrano il loro attacco Paganelli-Russo, Ballestrieri-Bernacchini e Bisulli-Zanucoli che rimangono nel tempo stabilito. Lo stesso non succede al preventivo vincitore del rally Munari-Mannucci che come Kallstrom-Haggbom sono vittime di forature nel corso della prova stessa, limitando grazie alle loro doti i danni al minimo.

Ecco infatti i tempi migliori della

prova speciale LENTISCO di km 4,800 da compiersi nel tempo base di 5'46".

Ecco i migliori tempi: Paganelli-Russo 5'28"; Warmbold-Eisendle 5'38"; Trombotto-Enrico 5'39"; Pinto-Macaluso 5'41"; Ballestrieri-Bernacchini 5'42"; Janger-Wessiak 5'42"; Verini-Quaranta 5'50"; Kallstrom-Haggbom 5'57"; Taufer-Bonelli 5'59"; Bossetti-Mischiatti 6'08".

Gli abbandoni si susseguono con ritmo intenso. Prima sono Bisulli-Zanucoli ad essere costretti alla resa per la rottura delle sospensioni nel corso della prova speciale, poi i recenti vincitori del Rally della Costa Brava Pinto-Macaluso per rottura del cambio. I pretendenti al successo finale si assottigliano così sensibilmente mentre Paganelli-Russo continuano ad aggiudicarsi i migliori tempi nelle

prova speciale di VOLTERRAIO di km 5,300, da compiersi nel tempo base di 6'22" non dà adito a scosse nella classifica provvisoria in quanto i migliori vi transitano entro i limiti prescritti.

Ecco infatti i 10 migliori tempi: Ballestrieri-Bernacchini 5'54"; Trombotto-Enrico 6'00"; Janger-Wessiak 6'01"; Verini-Quaranta 6'02"; Paganelli-Russo 6'03"; Barbasio-Sodano 6'04"; Kallstrom-Haggbom 6'10"; Bossetti-Bocca 6'13"; Tominz-«Squaw» 6'20"; Ceccato-Bertollo 6'23".

Il breve tratto tra il Voltterraio e la prova speciale di MONTE CASTELLO 10 km, procura il solo ritiro di Grumsteidl-Hoppf, mentre nel corso della prova stesso di km 6 da compiersi in 6' esatti, Paganelli-Russo per noie al differenziale subiscono una battuta d'arresto concludendo la prova con 9" di ritardo sul limite prestabilito. I migliori tempi infatti risultavano forniti da Janger-Wessiak in 6'34"; Ballestrieri-Bernacchini in 6'42"; Trombotto-Enrico 6'48"; Barbasio-Sodano 6'48"; Kallstrom-Haggbom 6'51"; Verini-Quaranta 6'52"; Pelganta - Mannini, Besozzi - Brusati, Ceccato - Bertollo, Bossetti-Bocchi. Mentre ci avviciniamo alla prova speciale del MONTE S. MARTINO di km 10,8, da percorrersi nel tempo base di 12'58", la prova più difficile dell'intero percorso, la squadra della Fiat subisce un nuovo danno con la perdita di Paganelli-Russo sino a quel momento i più autorevoli candidati al successo finale, il differenziale si rompe. Ora a difendere i colori della Casa torinese resta il bravo equipaggio Trombotto-Enrico chiuso però fra le morse di Ballestrieri-Bernacchini e Barbasio-Sodano ai quali può dare eventualmente man forte il forte equipaggio svedese Kallstrom-Haggbom anche se la loro Lancia HF non risulta essere nelle migliori condizioni.

Nella prova speciale svettavano Ballestrieri-Bernacchini con uno stupendo 13'19". Seguivano Trombotto-Enrico (13'25"), Barbasio-Sodano (13'31"), Janger-Wessiak (13'38"), Ceccato-Bertollo (13'42"), Kallstrom-Haggbom (13'46"), Pelganta-Mannini (13'59"), Tominz-«Squaw» (14'37"), Dall'Ava-Maiga (14'38"), Carello-Oberti (14'39"), poi tutti a S. ILARIO IN CAMPO, dove esiste la possibilità di qualche piccola riparazione in attesa dell'ottava prova speciale Monte Castello di km 6, con un tempo base di 7'12". Exploit dell'equipaggio CSAI Verini-Quaranta che sale in 6'40" seguito da Janger-Wessiak 6'42", Pelganta-Mannini 6'49", Trombotto-Enrico 6'50", Ballestrieri-Ber-

nacchini 6'54", Kallstrom-Haggbom 6'55", Barbasio-Sodano 7'03", Dall'Ava-Maiga 7'10", Rubbieri-Ulivi 7'11", Ceccato-Bertollo 7'17".

Nel corso della prova rapida successione di ritiri da Bossetti-Mischiatti Brambilla-Laera, Negrotti-Gadducci, rottura ruota, a Vallini-Alessandrini, Saporiti-Odile, Russling-Weiss, per avarie motore sospensioni e trasmissioni, mentre la coppia femminile Pittoni-Lurani, che fino a quel momento si erano comportate magnificamente, all'uscita di una curva creavano un fuggi-fuggi di cronometristi, puntando direttamente sul tavolo degli stessi. Nessun danno alle persone ma la manovra per evitare l'impatto stroncava la vita della loro Lancia HF.

Niente invece da segnalare nella forte prova del VOLTERRAIO di km 5,300, da percorrersi nel tempo base di 6'22", con ben 19 equipaggi che terminavano la prova entro il tempo prefissato. I 10 migliori risultavano: Kallstrom-Haggbom 5'58", Verini-Quaranta 5'59", Janger-Wessiak 6'00", Trombotto-Enrico 6'02", Ballestrieri-Bernacchini 6'03", Dall'Ava-Maiga 6'08", Barbasio-Sodano 6'09", Pelganta-Mannini 6'09", Rubbieri-Ulivi 6'13", Sonda-Monegato 6'19". Nella seguente prova speciale di MONTE LENTISCO di km 4,8 da compiersi nel tempo base di 5'46" i soli Trombotto-Enrico 5'44", Kallstrom-Haggbom e Ballestrieri-Bernacchini riescono a stare nel tempo stabilito rispettivamente con 5'44", 5'45", 5'46" seguiti da Barbasio-Sodano 5'48", Pelganta-Mannini 5'51", Verini-Quaranta 5'58", Janger-Wessiak 5'56", Ceccato-Bertollo 6'13", Dall'Ava-Maiga 6'10", Betti-Betti 6'13". Nulla da segnalare salvo i ritiri per guasti meccanici di Rossi-Garzoli, Scalabrini-Gattoli, Bartoletti-Bartoletti, Pellanda-Braito e De Stefano-Grasso nel tratto MONTE LENTISCO-FALCONAIA dove sui 9,500 km da percorrersi in 11'24" il miglior tempo viene ottenuto da Trombotto-Enrico mentre Ballestrieri-Bernacchini causa il bloccaggio dell'acceleratore dei due carburatori che li obbliga a compiere gli ultimi chilometri usando esclusivamente la chiave, perdono circa 15" nei confronti del loro temibile avversario nel corso della prova e giungendo con notevole ritardo, 3'01", al C.O. successivo di Bivio Acquabona.

Ecco i migliori tempi: Trombotto-Enrico 11'31", Kallstrom-Haggbom 11'45", Ballestrieri-Bernacchini 11'46", Verini-Quaranta 11'47", Barbasio-Sodano 12'00", Janger-Wessiak 12'01", Pelganta-Mannini 12'07", Ceccato-Bertollo 12'29", Besozzi-Brusati 12'36", Bossetti-Bocca 12'44". Ai riti precedentemente detti si aggiungevano nel corso della prova quelli di Rubbieri-Ulivi per la rottura di un tirante dello sterzo e Kisvarday-Biasutti per guasto meccanico, mentre Dall'Ava-Maiga escono di strada fortunatamente senza conseguenze nei pressi di Bagnai. Ballestrieri-Bernacchini tutt'altro che rassegnati a restare nel luogo in cui li aveva relegati la sfortuna iniziavano l'attacco alla posizione del leader della classifica provvisoria imponendosi nella durissima prova di SEGAGNANA di km 9, da percorrersi nel tempo base di 10'48".

Ballestrieri-Bernacchini 11'10", Trombotto-Enrico 11'12", Janger-Wessiak 11'24", Verini-Quaranta 11'36", Barbasio-Sodano 11'47", Kallstrom-Haggbom 11'47", Ceccato-Bertollo 12'17", Stringhini-Braschi 12'20", Sonda-Monegato 12'35", Tominz-«Squaw» 12'45", Carello-Oberti 13'02".

I concorrenti sentono ormai la vicinanza del traguardo ed aumentano il ritmo tanto che al VOLTERRAIO di km 6,200 da percorrersi in 6'22" ben 10 rimangono nel tempo prefisso come segue: Kallstrom-Haggbom 5'56", Verini-Quaranta 5'58", Ballestrieri-Bernacchini 6'00", Besozzi-Brusati 6'01", Trombotto-Enrico 6'02", Barbasio-Sodano 6'11", Sonda-Monegato 6'16", Bossetti-Bocca 6'18", Pelganta-Mannini 6'21", Tominz-«Squaw» 6'22". Delle 106 vetture partite, ne rimangono all'arrivo a Portoferraio, dopo i 647 km della prima tappa, soltanto 38, che rimarranno in parco chiuso sino a venti minuti prima della partenza e le assistenze potranno effettuare le piccole riparazioni mentre i piloti dopo una rapida colazione vanno a riposare qualche ora.

Si riparte alle 22,01 secondo l'ordine della seguente classifica provvisoria: Trombotto-Enrico (77 penali-



Serena Pittoni e Cica Lurani controllano la loro macchina prima della partenza. Si sono ritirate « quasi » investendo dei cronometristi

SEGAGNANA, km 9, tempo base 10'48":

Paganelli-Russo 10'37"; Ballestrieri-Bernacchini 10'46"; Bisulli-Zanucoli 10'48"; Warmbold-Eisendle 10'53"; Trombotto-Enrico 11'01"; Munari-Mannucci 11'02"; Barbasio-Sodano 11'04"; Janger-Wessiak 11'05"; Smania-Zambelli 11'06"; Verini-Quaranta 11'25".

Per recuperare il tempo perso nel corso della prova speciale, Munari-Mannucci decidono di forzare i tempi, ma sul colle Reciso la rottura di una flangia del semiasse li obbliga al ritiro. Stessa sorte per colpa del differenziale tocca a Pittoni-Rombolotti, e Smania-Zambelli, mentre per guasti di altro motivo abbandonano Manzagol-Gallicani, Tecilla-Lipizer (calotta dello spinterogeno), Baggio-Baggio, Quarti-Berulazzi, Decé-Curtini, Filippi-Colorafi. Gli altri concor-

prove speciali tenacemente imitati da Ballestrieri-Bernacchini che come una muta di cani si mantengono avvinti alla lepre in fuga. I due equipaggi insieme a quello di Warmbold-Eisendle sono infatti i soli a transitare alla fine della prova speciale di FALCONAIA di km 9,500 da percorrersi nel tempo base di 11'24" a mantenersi negli stretti limiti. Ecco infatti i 10 migliori tempi:

Paganelli-Russo 11'12"; Warmbold-Eisendle 11'18"; Ballestrieri-Bernacchini 11'24"; Trombotto-Enrico 11'30"; Barbasio-Sodano 11'32"; Verini-Quaranta 11'49"; Janger-Wessiak 11'54"; Perazio-Rossi 12'01"; Bossetti-Mischiatti 12'05"; Besozzi-Brusati 12'15".

Il tempo si mantiene al bello, con temperature ideali, ma le file continuano ad assottigliarsi. Non transitano al controllo orario di Quadrivio Padre Eterno Gunter-Wolfgang, Fi-

tà), Janger-Wessiak (171), Barbasio-Sodano (182), Ballestrieri-Bernacchini (195), Kallstrom-Haggbom (324), Verini-Quaranta (384), Ceccato-Bertollo (563), Tominz-«Squaw» (666), Besozzi-Brusati (989), Stringhini-Braschi (1071), Carello-Oberti (1095), Bossetti-Bocca (1104), Tacchini-Mariani (1402).

Si teme che la micidiale selezione operata nella prima tappa possa continuare ma la politica di «arrivare» che quasi tutti i concorrenti si sono imposta, fa rallentare il ritmo nonostante gli attacchi sferrati prima da Barbasio-Sodano e Ballestrieri-Bernacchini al portacolori delle 3 Gazzelle Trombotto-Enrico che cerca di risparmiarsi pur senza troppo farsi avvicinare.

Nonostante la politica dell'«arrivare» anche in questa tappa si devono registrare i ritiri di Pelganta-Mannini e Kumin-Kumin per la rottura della coppa dell'olio, di Giustri-Marinoni per fuori tempo massimo, di Tacchini-Mariani per rottura del trapezio. Ballestrieri-Bernacchini che già avevano lamentato noie ad un supporto del motore devono abbandonare per rottura dello sterzo mentre Carello-Oberti ricevono un forte colpo alle loro eccellenti possibilità rimanendo attardati per un singolare incidente.

Nel passaggio sul MONTE RECISO, il ramo di un albero ha girato la chiavetta dello stacco della corrente elettrica della sua Lancia HF. Rimasti al buio completo i due hanno cercato di rimediare all'inconveniente perdendo tempo prezioso per la loro classifica prima di trovare la fonte del banale inconveniente e poter riprendere la gara.

Poco fortunato anche l'equipaggio austriaco Janger-Wessiak che fora nel corso della prima prova speciale della seconda tappa e pur ribadendo nel corso della stessa le sue doti ha dovuto dare l'addio ai suoi sogni di successo.

L'intero arco della seconda tappa è stato contrassegnato dall'attacco e sasperato di Barbasio alla posizione di preminenza di Trombotto-Enrico come il nostro lettore potrà desumere dai tempi segnati dai due nelle tredici prove:

FALCONAIA, km 9,5, tempo base 11'24":

Barbasio-Sodano 11'30", Kallstrom-Haggbom 11'38", Ballestrieri-Bernacchini 11'40", Trombotto-Enrico 11'42", Besozzi-Brusati 11'56", Verini-Quaranta 12'06", Berman-Bertocci 12'08", SEGAGNANA, km 9, tempo base 10'48":

Ballestrieri-Bernacchini 10'54", Barbasio-Sodano 11'04", Kallstrom-Haggbom 11'14", Trombotto-Enrico 11'17", Verini-Quaranta 11'23", Janger-Wessiak 11'59", Carello-Oberti 12'12", Ceccato-Bertollo 12'29", Tominz-«Squaw» 12'45".

MONTE LENTISCO, km 4,8, tempo base 5'43":

Barbasio-Sodano 5'41", Ballestrieri-Bernacchini 5'42", Kallstrom-Haggbom 5'45", Trombotto-Enrico 5'48", Janger-Wessiak 5'49", Verini-Quaranta

5. RALLY INTERNAZIONALE DELL'ISOLA D'ELBA - Prova valida per il Campionato d'Europa conduttori rallyes e per il campionato italiano - 6-7-8 aprile 1972.

CLASSIFICA FINALE

1. Trombotto-Enrico (Fiat 124 S) pen. 174; 2. Barbasio-Sodano (Lancia HF) 254; 3. Kallstrom-Haggbom (Lancia HF) 462; 4. Verini-Quaranta (Fiat 124 S) 681; 5. Janger-Wessiak (VW 1302 S) 739,2; 6. Tominz-«Squaw» (Fiat 124 S) 1736,2; 7. Ceccato-Bertollo (Fiat 128 Coupé) 1931; 8. Bossetti-Bocca (Lancia HF) 2144; 9. Besozzi-Brusati (Lancia HF) 2357; 10. Carello-Oberti (Lancia Fulvia) 2690; 11. Sonda-Monegato (Fiat 128 Coupé) 3120; 12. Gargini-Domenici (Lancia HF) 3155; 13. Berman-Bertocci (Fiat 125) 3286,2; 14. Betti-Betti (Fiat 125) 3568; 15. Fagnola-Falsetti (Fiat 125) 3697; 16. Solarino-Bovati (Lancia HF) 5942,2; 17. Gottlieb-Stick (BMW 2002) 6371; 18. De Angelis-Fioretti (Lancia 1600) 6672,6; 19. Giraudo-Pereno (Fiat 125) 6733,8; 20. Galullo-Galullo (VW 1500) 6839; 21. Salvatori-Salvatori (Fiat 127) 7365; 22. Gaetani-Micangeli (Fiat 125) 7397; 23. «Iccu Drac»-«Aldec» (Fiat 125) 7978; 24. Signorini-Corsetti (Fiat 850) 8030; 25. Giovacchini-Staffari (Lancia HF) 9643; 26. Di Nasso-Bottai (Fiat 124) 10890,4; 27. Contesini-Viegand (Fiat 850) 14342,4.

Partiti 36. Non partiti Pelganta-Mannini (Lancia Fulvia HF) e Brai-Staltari (Opel Kadett).

CLASSIFICA PRIMA TAPPA

1. Trombotto-Enrico (Fiat 124 S) pen. 77; 2. Janger-Wessiak (VW 1302 S) 171; 3. Barbasio-Sodano (Lancia HF) 182; 4. Ballestrieri-Bernacchini (Lancia HF) 195; 5. Kallstrom-Haggbom (Lancia HF) 324; 6. Verini-Quaranta (Fiat 124 S) 384; 7. Ceccato-Bertollo (Fiat 128) 563; 8. Tominz-«Squaw» (Fiat 124 S) 666; 9. Besozzi-Brusati (Lancia HF) 989; 10. Stringhini-Braschi (Lancia HF) 1071; 11. Carello-Oberti (Lancia Fulvia) 1095; 12. Bossetti-Bocca (Lancia HF) 1104; 13. Tacchini-Mariani (Lancia HF) 1402; 14. Fagnola-Falsetti (Fiat 125) 1531; 15. Betti-Betti (Fiat 125) 1566; 16. Gargini-Domenici (Lancia HF) 1581; 17. Sonda-Monegato (Fiat 128) 1757; 18. Berman-Bertocci (Fiat 125) 1918; 19. «Giubar»-Scalabrini (Fiat 124) 2042; 20. Solarino-Bovati (Lancia HF) 2049; 21. Brai-Staltari (Opel Kadett) 2540; 22. Ormezzano-Simoni (Fiat 128) 2621,6; 23. Lobello-Verna (Fiat 125) 2702,8; 24. Salvatori-

6'01", Sonda-Monegato 6'25"
FALCONAIA, km 9,5, tempo base 11'24":

Barbasio-Sodano 11'24", Trombotto-Enrico 11'28", Kallstrom-Haggbom 11'31", Janger-Wessiak 12'01", Verini-Quaranta 12'15", Besozzi-Brusati 12'15", Bossetti-Bocca 12'49",

VOLTERRAIO, km 5,3, tempo base 6'22":

Kallstrom-Haggbom 5'59", Barbasio-Sodano 6'06", Trombotto-Enrico 6'09", Janger-Wessiak 6'11", Verini-Quaranta 6'13", Besozzi-Brusati 6'18", Bossetti-Bocca 6'19", Ormezzano-Simoni 6'26", Tominz-«Squaw» 6'30"

MONTE CASTELLO, km 6, tempo base 7'12":

Kallstrom-Haggbom 6'44", Barbasio-Sodano 6'52", Trombotto-Enrico 7,

Salvatori (Fiat 127) 2838; 25. Giraudo-Pereno (Fiat 125) 2862; 26. Giustri-Marinoni (Lancia HF) 2934; 27. Gottlieb-Stick (BMW 2002) 2958; 28. Gaetani-Micangeli (Fiat 125) 2970; 29. Galullo-Galullo (VW 1500) 3029,4; 30. Kumin-Kumin (Porsche 911 S) 3163; 31. Pelganta-Mannini (Lancia HF) 3325; 32. De Angelis-Fioretti (Lancia 1600) 3368,5; 33. Signorini-Corsetti (Fiat 850) 3385; 34. «Iccu Drac»-«Aldec» (Fiat 125) 3442; 35. Giovacchini-Staffari (Lancia HF) 3945; 36. Di Nasso-Bottai (Fiat 124) 4465; 37. Girondi-Londi (Lancia 1600) 5699,6; 38. Contesini-Viegand (Fiat 850) 5936.

Partiti 107.

CLASSIFICHE SPECIALI TURISMO

Classe 1000 cc: 1. Salvatori-Salvatori (Fiat 127) pen. 7365; 2. Signorini-Corsetti (Fiat 850) 8030; 3. Contesini-Viegand (Fiat 850) 14342.

Classe 1300 cc: 1. Ceccato-Bertollo (Fiat 128) pen. 1931.

Classe 1600 cc: 1. Ghinasso-Bottai (Fiat 124) pen. 10890.

Classe oltre 1600 cc: 1. Fagnola-Falsetti (Fiat 125) pen. 3697; 2. Giraudo-Pereno (Fiat 125) 6733,8; 3. Gaetani-Micangeli (Fiat 125) 7377; 4. «Iccu Drac»-«Aldec» (Fiat 125) 7978,2.

TURISMO SPECIALE

Classe 1600 cc: 1. Janger-Wessiak (VW 1302 S) pen. 739,2; 2. Galullo-Galullo (VW 1500) 6839.

Classe oltre 1600 cc: 1. Berman-Bertocci (Fiat 125) pen. 3326,2; 2. Betti-Betti (Fiat 125) 3568; 3. Gottlieb-Stick (BMW 2002) 6371.

Classe 1300 cc: 1. Sonda-Monegato (Fiat 128) pen. 3120.

GRAN TURISMO

Classe 1600 cc: 1. Bossetti-Bocca (Lancia HF) pen. 2144; 2. Solarino-Bovati (Lancia HF) 5954,2; 3. De Angelis-Fioretti (Lancia 1600) 6672,6.

Classe oltre 1600 cc: 1. Giovacchini-Staffari (Lancia HF) pen. 9643.

GRAN TURISMO SPECIALE

Classe 1600 cc: 1. Barbasio-Sodano (Lancia HF) pen. 254; 2. Kallstrom-Haggbom (Lancia HF) 462; 3. Besozzi-Brusati (Lancia HF) 2357; 4. Carello-Oberti (Lancia HF) 2690; 5. Gargini-Domenici (Lancia HF) 3155.

Classe oltre 1600 cc: 1. Trombotto-Enrico (Fiat 124 S) pen. 174; 2. Verini-Quaranta (Fiat 124 S) 681; 3. Tominz-«Squaw» (Fiat 124 S) 1736,2.

CLASSIFICA PER SCUDERIE: 1. Tre Gazzelle - Novara.

Verini-Quaranta 7'06", Besozzi-Brusati 7'10", Ormezzano-Simoni 7'20", Sonda-Monegato 7'44", Tominz-«Squaw» 7'52", Carello-Oberti 7'53"

MONTE SAN MARTINO, km 10,8, tempo base 12'58":

Barbasio-Sodano 13'12", Kallstrom-Haggbom 13'27", Trombotto-Enrico 13'32", Besozzi-Brusati 13'50", Verini-Quaranta 13'58"

MONTE CASTELLO, km 6, tempo base 7'12":

Janger-Wessiak 6'43", Verini-Quaranta 6'44", Kallstrom-Haggbom 6'48", Barbasio-Sodano 6'55", Trombotto-Enrico 7'03", Besozzi-Brusati 7'15", Bossetti-Bocca 7'18", Berman-Bertocci 7'28", Tominz-«Squaw» 7'31"

VOLTERRAIO, km 5,3, tempo base 6'22":

Kallstrom-Haggbom 5'55", Janger-Wessiak 6'01", Verini-Quaranta 6'03", Trombotto-Enrico 6'05", Barbasio-Sodano 6'05", Bossetti-Bocca 6'12", Tominz-«Squaw» 6'14"

LENTISCO, km 4,8, tempo base 5'46":

Barbasio-Sodano 5'38", Kallstrom-Haggbom 5'39", Trombotto-Enrico 5'46", Janger-Wessiak 5'47", Verini-Quaranta 5'49", Tominz-«Squaw» 6'02", Bossetti-Bocca 6'02"

FALCONAIA, km 9,5, tempo base 11'24":

Barbasio-Sodano 11'35", Kallstrom-Haggbom 11'40", Trombotto-Enrico 11'41", Janger-Wessiak 12'04", Verini-Quaranta 12'06", Besozzi-Brusati 12'11", Bossetti-Bocca 12'15", Tominz-«Squaw» 12'30", Carello-Oberti 13'01", SEGAGNANA, km 9, tempo base 10'48":

Trombotto-Enrico 11'11", Barbasio-Sodano 11'13", Janger-Wessiak 11'29", Kallstrom-Haggbom 11'34", Verini-Quaranta 11'42", Besozzi-Brusati 12'03", Bossetti-Bocca 12'19", Tominz-«Squaw» 12'30"

VOLTERRAIO, km 9, tempo base 6'22":

Kallstrom-Haggbom 5'58", Trombotto-Enrico 6'04", Barbasio-Sodano 6'11", Janger-Wessiak 6'22", Tominz-«Squaw» 6'27".

Carlo Burlando

30 mila spettatori Rallycross col brivido a TORINO

TORINO - Davanti ad un «mare» di folla (calcolato, sulla base dei biglietti venduti, in trentamila persone) e su di un tracciato particolarmente interessante, Massimo Natili, campione in carica del rallycross, si è imposto ancora una volta su tutti aggiudicandosi questa prima prova del Trofeo Ford-Kleber. Su questa prima gara di rallycross 1972 ci sarebbe da scrivere assai: un tracciato particolarmente selettivo con passaggi davvero ardui che hanno messo a dura prova uomini e macchine. Avevamo assistito a moltissime prove di rallycross, ma tanto spettacolo non era mai stato raggiunto. Forse per la Ford si trattava di una questione di principio il rallycross a Torino, era come andare nella tana del lupo...

Meglio di così comunque non poteva andare: successo pieno ed assoluto ed emozioni a non finire. Natili ha dominato ancora, il roncionese che ha ritrovato con il rallycross la grinta dei tempi migliori, si è aggiudicato tutte le batterie a cui ha preso parte; poi, nella finale, avrebbe dovuto vedersela con Galatini, altro vincitore di tutte le prove preliminari e primo assoluto nella classifica dopo le sedici manches. Una lotta agguerrita tra due avversari in piena forma, con il milanese Secchi, terzo incomodo, vera rivelazione della giornata.

Gli spettatori avevano preso ad incitare i tre piloti pronti per la partenza della finalissima. Galatini o Natili? Un pronostico difficile! Poi, finalmente, la finale. Pronti?... Via! Le tre Capri si avvicinano all'imbocco della prima curva con Natili al centro, Galatini alla corda, Secchi all'esterno. Natili e Galatini entrano in curva appaiati... Colpo di scena, ennesimo spettacolo, numero fuori programma: Galatini si ribalta, la Capri del savonese piroetta nell'aria mentre le vetture di Natili e Secchi gli passano sotto. Un pauroso volo di alcuni metri, ma nulla di grave per il «camionista volante», che esce sorridente dall'abitacolo mentre Natili si invola alla conquista della prima vittoria stagionale.

Volte allegri alla cerimonia della premiazione sul campo: Natili per il successo, Secchi per il prestigioso secondo posto e Galatini per lo scampato pericolo. Piena euforia nel clan Ford, sceso al completo qui a Torino con a capo il presidente ing. Nicola da Vinci e il direttore commerciale ing. Campello. Volti preoccupati invece erano quelli dell'equipe tecnica Ford: i danni alle vetture, dopo la gran bagarre, apparivano superiori alle previsioni. «Il rallycross è uno sport-spettacolo, e noi ne abbiamo fatto» ha commentato sorridente l'ing. da Vinci. «Per i danni non fa nulla: ci penseremo poi».

C. C. M.

TROFEO FORD-KLEBER DI RALLYCROSS - Prima prova - Lombardore - Torino, 9 aprile 1972.

LE CLASSIFICHE

Finale dopo 16 batterie: 1. Osvaldo Galatini in 6'57"6; 2. Natili 6'59"; 3. Secchi 7'3"7; 4. Fargion 7'4"7; 5. Grimaldi 7'6"2; 6. Mici 7'9"7; 7. Pedretti 7'11"; 8. Alvisi 7'11"5; 9. Goi 7'15"2; 10. Bozzetto 7'17"2; 11. Selvoni 7'21"8; 12. Cornerlo 7'29".

FINALISSIMA: 1. Massimo Natili in 3'26"3; 2. Carlo Secchi 3'28"1; 3. Galatini (fermatosi per incidente).

Milano-Sanremo CANE' imita MERCCKX

SANREMO - Una ploggerella all'inizio e densi banchi di nebbia poi sulle montagne dell'entroterra ligure su cui erano previste tutte le prove speciali hanno un po' danneggiato e condotto abbastanza per le lunghe lo svolgimento della 34. edizione della Milano-Sanremo, tradizionale incontro di primavera per i regolaristi puri. Comunque, delle cinque prove speciali si è dovuto annullarne soltanto una, l'ultima.

Ha vinto Giuliano Canè e meritatamente. Infatti, portatosi al comando fin dalla prima prova, è stato il migliore in senso assoluto anche nella terza e nella quarta, mentre solo nella seconda ha ceduto per due centesimi di secondo a Garraffa. Al secondo posto, come già a Terni, si è piazzato il campione in carica Giorgio Pavanello per cui si può senz'altro prevedere, anche per la stagione appena iniziata, un appassionante duello all'ultimo... «bip» tra i due forti bolognesi del Jolly Club.

Particolarmente degna di nota la prestazione di Luigina Imerito che, pur gareggiando in non perfette condizioni fisiche, ha dominato il nutrito gruppo delle signore e si è piazzata terza assoluta con le stesse penalità di Pavanello. Seguono nelle prime posizioni quasi tutti i «big» del cronometro con l'ex-matricola Santorum in notevole crescendo.

Gli organizzatori dell'Automobile Club Milano si sono mostrati ancora una volta perfettamente all'altezza della situazione mentre Sanremo e il suo Casinò hanno offerto ai concorrenti la consueta e cordiale ospitalità.

Gigi Mosca

34. MILANO-SANREMO - Gara nazionale di regolarità - Sanremo, 9 aprile 1972 - Iscritti 92, partiti 84, ritirati 21, classificati 82.

LA CLASSIFICA

1. Giuliano Canè (Fulvia coupé 1,3) pen. 4,6; 2. Pavanello (Fulvia HF 1,6) 7,7; 3. Luigina Imerito (Fulvia HF) 7,7; 4. Garraffa (Fulvia HF) 8,3; 5. Santorum (Fulvia coupé 1,3) 8,5; 6. D'Angelo (Fulvia HF) 8,9; 7. Pertusio (Fulvia HF) 9,6; 8. Mimmo (Fulvia 1,3) 10; 9. Ruozzi (Fulvia 1,3) 10,5; 10. Barbera (Fiat 128 R) 13,1; 11. Borghesio (Fulvia 1,3) 13,2; 12. Adamo (Fulvia HF) 13,9; 13. Mosenzo (Fiat 128 R) 14,5; 14. Casalone (Fiat 128) 14,7; 15. Fava (Fulvia 1,3) 14,9; 16. «Picci» (Fulvia HF) 15,1; 17. Bosina (Fiat 128 sport) 15,7; 18. Gancia (Fulvia coupé 1,3) 16,6; 19. Sala (Fulvia coupé 1,3) 17,4; 20. Testoni (Fulvia HF) 17,5; 21. Castillet 18,1; 22. Calcaetelli 19,4; 23. Palisca 19,6; 24. Bianchi 20,3; 25. Magistri 20,8; 26. Calogera 21,4; 27. Menichetti 21,5; 28. Bonomi 21,5; 29. Bruscatto 22,2; 30. Faldini 22,5; 31. Del Monte 22,8; 32. Castaldi 22,8; 33. Barbero 23; 34. Piaggio 23,1; 35. Moro 23,8; 36. Menichetti 24,8; 37. Crippa 27,5; 38. Sabbatini 28,1; 39. Virovello 28,5; 40. Pitrelli 30,3; 41. Luchino 31; 42. Simonetto 32,4; 43. Ferrario 32,6; 44. Franchi 32,6; 45. Ginnante 33; 46. Foresto 33,1; 47. Inzerillo 33,9; 48. Amelotti 35,7; 49. Forato 36,1; 50. Cibelli 37,2; 51. Trovatore 38; 52. Mosca 40; 53. Cavalca 41; 54. Amisano 45,6; 55. Dell'Acqua 45,7; 56. Cacciamani 49,9; 57. Lanteri 55,1; 58. Lastrucci 55,5; 59. Binachi 55,6; 60. Favo-Bertrando 58,5; 61. Negrilo 61,2; 62. Giudicello 63,1; 63. Candario 66; 64. Ghersi 68,2; 65.

L'errore della TOMINZ

● I cinque vincitori dell'Elba sono in realtà quattro, in virtù della significativa doppietta di LUCIANO TROMBOTTO nel 1971 e '72. Gli organizzatori per festeggiarli tutti insieme (visto che c'era anche Arnaldo Cavallari, ma solo a dar man forte all'assistenza Lancia) prepareranno cinque premi speciali. Mai pensavano che il loro rally, unico al mondo, potesse essere vinto nuovamente da un iscritto nel libro d'oro: Cavallari, Barbasio, Paganelli e Trombotto. Dado Andreini che da quando organizza il rally dell'Isola d'Elba è rimasto con l'età che aveva cinque anni fa, ha detto che il premio sarà rimesso in palio per il vincitore dell'edizione 1973. Luciano Trombotto che non è un superstizioso, ma in certe cose ci crede, è convinto che la decisione di Andreini gli porterà fortuna anche nel prossimo anno...

● Il colmo della sventura (meno male solo passeggera) ha colpito FAUSTO CARELLO, nipote del fondatore della premiata ditta Fausto Carello nota in tutto il mondo per i proiettori (ed ora per la «vendita» alla Lucas). Mentre veniva giù per il Reciso (tra i C.O. 6 e 7 della seconda tappa) con la HF della Tre Gazzelle rimaneva improvvisamente al buio. Nonostante l'ora (l'una di notte) sia Carello che Oberti, il suo

secondo, non si perdevano d'animo. Dopo quindici minuti d'infrottuosi tentativi, (quante valvoline cambiate!) i due scoprivano finalmente la causa dell'incidente. Era capitato che la Fulvia aveva «urtato» contro un fitto cespuglio ed un ramoscello ad uncino aveva fatto girare l'interruttore di sicurezza posto sul cofano motore. E' stato sufficiente rimetterlo nella posizione giusta, perché tornasse la luce e si rimettesse in marcia la HF n. 28, finita poi decima assoluta.

● La stessa Tominz è stata protagonista nel week-end di Pasqua di un'uscita di strada durante una prova comparativa di 124 spider della squadra Fiat (era assente ancora Pinto, in Africa per il Safari). La bella triestina nel tentativo di non far vincere ad altri l'uovo di Pasqua (con sorpresa) messo in palio, e destinato al più veloce sulla strada del monumento, è finita lunga ad una destra secca, rotolando giù per la scarpata per una quindicina di metri. «Non riesco proprio a spiegarmi come sia successo — andava ripetendo la Donatella —. Se non lo saprò prima di cominciare il rally saranno guai!». Pur non avendo trovato la chiave del mistero, nessuna riserva psicologica ha turbato poi la gara, fatta di bravura e audacia.

Pronta al via la 1000 MIGLIA storica SANESI col disco volante

PADOVA - Tutto è pronto al Veteran Car Club per il via dell'annunciata terza edizione della «1000 Miglia storica» che si disputerà da venerdì 14 aprile a domenica 16 aprile su un tracciato di chilometri 1355 che sarà diviso in due tappe, la prima Padova-Roma di chilometri 798 attraverso Brescia, Piacenza, Bologna, Firenze, Passo di Radicofani, Viterbo e Roma (arrivo in corso di Francia verso le ore 16 di sabato 15 aprile) e la seconda di chilometri 557 Roma-Padova attraverso S. Giacomo di Spoleto, Cattolica, Bologna e

Padova dove l'arrivo è previsto dalle ore 16 alle 17 di domenica 16 aprile. Sessanta gli equipaggi iscritti con vetture legate al periodo più luminoso e leggendario della popolarissima competizione bresciana, quali le Bentley, l'Aston Martin, la Bugatti e le nostre Fiat Coppa d'Oro, Stanguellini e l'Alfa Romeo. Una carellata insomma di vetture importanti che ci consentirà di fare un balzo indietro nel tempo. Tra i concorrenti gli ex collaudatori Guidotti e Sanesi rispettivamente con un'Alfa C. 6 e con un «Discovolante».