

Le F.5000 sull'olio McRAE era in ultimo posto!

BRANDS HATCH - I tre giorni del GP d'Inghilterra sono stati molto pieni, con la pista che ha visto una attività, o l'altra, dalle 9,30 alle 17,30 ogni giorno. E' stata una mossa fatta di proposito, per offrire al pubblico qualcosa di più di soli due giorni di prove. Volendo essere più cinici, viene fatto di sospettare che tanta attività doveva giustificare il prezzo dei biglietti, piuttosto alto per l'Inghilterra, circa 700 lire il primo giorno, 1400 il secondo e ben 2800 per la giornata dal grande premio.

La prima gara di contorno è stata quella di F. 5000, valevole per il campionato Rothmans vinta da McRae. La partenza è avvenuta tardi, come sempre Rollinson in prima posizione (1'26"4, tempo migliore del record di 1'27" stabilito da Redman e da Gardner); gli era accanto van Lennep (1'27"9).

L'interesse era, comunque, accentrato sul fondo dello schieramento ove si trovava McRae con la sua STP-McRae GM1, relegato in quella posizione perché non aveva partecipato alle prove ufficiali, qualificandosi invece duante una sessione per la F. 1. La prima vettura McRae è in effetti una Leda 27 ribattezzata. La posizione al via di McRae ha soddisfatto gli umoristi, i quali dicono che gli schieramenti dovrebbero essere sempre fatti contrariamente ai risultati in prova, rendendo così le corse più interessanti. In questo caso, poi, tutti si chiedevano quanto tempo avrebbe impiegato quel pilota irruento a raggiungere i leaders.

All'abbassarsi della bandiera è scattato in testa Rollinson, seguito da Van



Nella gara Turismo, vinta dalla Camaro di Gardner, l'altra Camaro di Sanger (sesto tempo in prova) ha avuto questa brutta uscita

ROTHMANS TROPHY - Brands Hatch, 13 giugno - Gara di velocità in circuito per vetture di F. 5000

LA CLASSIFICA

1. McRae (STP-McRae) 36'56"7, media kmh 173,15; 2. van Lennep (Surtees) 37'23"9; 3. Rollinson (Lola) 37'39"3; 4. Holland (McLaren) 38'32"8; 5. Allen (McLaren) 24 giri; 6. Ashley (Lola) 24 giri; 7. Thompson (Surtees) 24 giri; 8. Prophet (McLaren) 24 giri. Giro più veloce: McRae 1'26"5, media kmh 177,49, nuovo record

Gara di F. 3 - Brands Hatch, 14 luglio - Gara di velocità in circuito, valevole per il campionato Shell

LA CLASSIFICA

1. Williamson (GRD) 31'21", media kmh 163,24; 2. Vandervell (Ensign) 31'38"2; 3. Mass (March) 31'45"6; 4. von Opel (Ensign) 32'03"2; 5. Sutcliffe (GRD) 32'07"2; 6. Jones (GRD) 32'12"7; 7. Vermilio (JPS) 32'15"; 8. Roussetot (GRD) 32'15"2; 9. Wood (March) 32'15"9; 10. Trimmer (JPS) 32'21"9. Giro più veloce: Williamson 1'33"1, media kmh 164,91, nuovo record

Appariva irregolare il motore F. 3 di Williamson

BRANDS HATCH - Nel quadro del GP d'Inghilterra, il secondo giorno sono arrivati a divertirsi alcuni degli eroi della F. 3. Diciamo «alcuni», perché la defezione di vari, fra quelli che erano stati invitati, ha fatto diventare la corsa un «circo» prevalentemente britannico.

Faceva caldo, ma un venticello alleviava l'umidità che si era fatta sentire prima. Il circuito era reso molto scivoloso da polvere di gomma e da olio, tanto che allo schieramento era stato affisso un cartello, per avvertire che la pista si stava deteriorando alla forcella, per via del caldo e del passaggio, per due giorni, di tante vetture (gli spiritosi, tra i rappresentanti della stampa, speravano che Stewart non vedesse l'avvertimento, altrimenti addio grande premio...)

La gara è stata dominata in maniera schiacciante da Roger Williamson, che non ha avuto nessun avversario, come era accaduto a McRae la vigilia, nella gara di F. 5000. Il suo tempo in prova era stato 1'32"7 (il record era di 1'33"6) e condivideva la prima fila con Vandervell. Dopo c'erano Trimmer, Pryce, Walker, Matthews, Mass e altri. Mancava Hunt, che in prova aveva danneggiato la Dastle in una collisione con Keele su Lotus.

Williamson ha preso la testa ed è scomparso in distanza, a un passo che sarebbe stato più credibile se il suo motore fosse stato trovato «illegale», alle verifiche post-gara (è stato esaminato con grande cura). Una gara più tipica della F. 3 sembrava delinarsi per il secondo posto, con battaglia fra Trimmer, Mass, Vandervell e Walker, mentre era in corso un altro duello per la sesta posizione. Nessuno era però paragonabile a Williamson, che in quattro giri si è creato un vantaggio di 9"5.

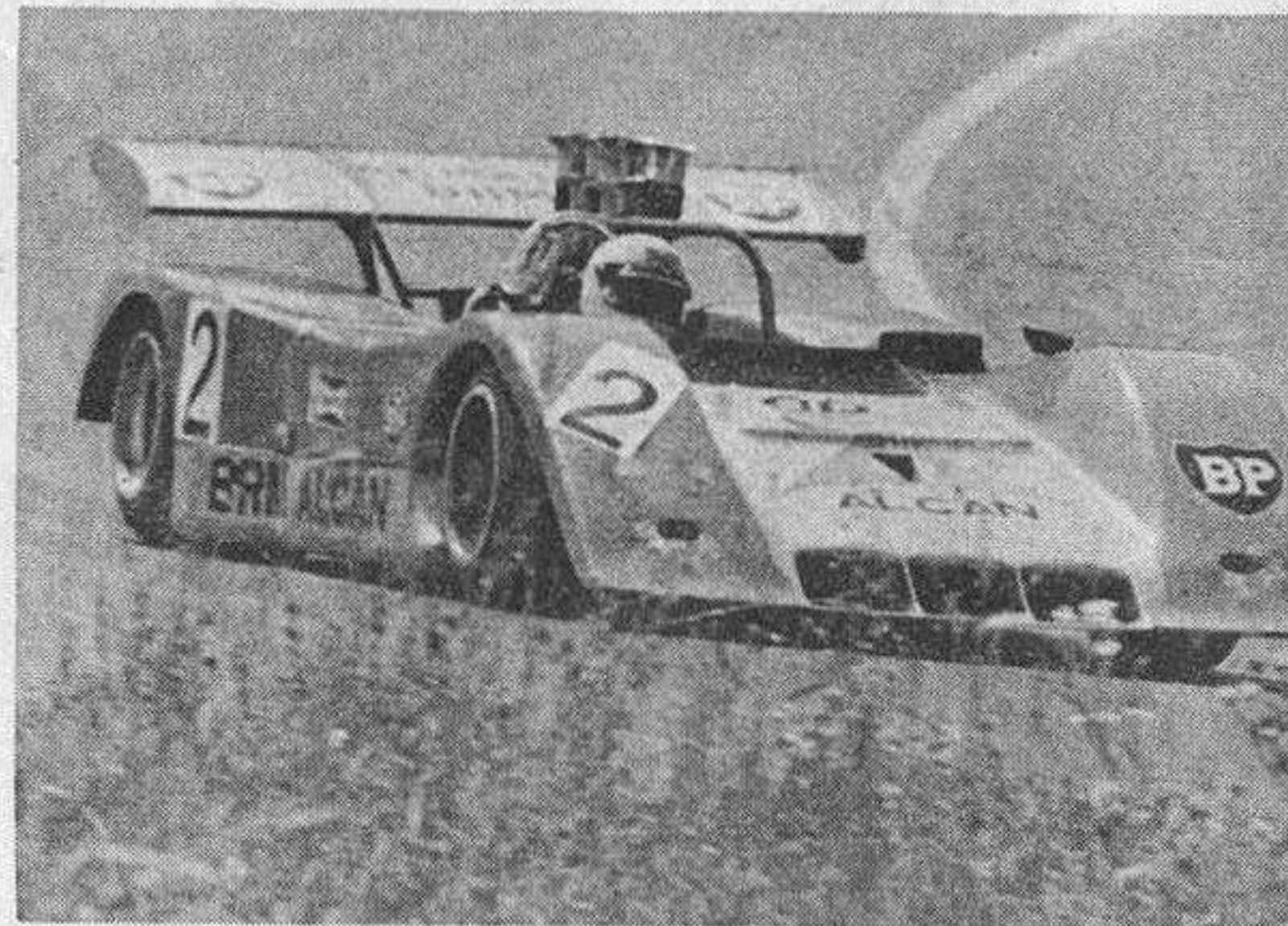
Trimmer è finito in coda al suo gruppo ed era chiaro che questa gara John Player non avrebbe visto una vittoria con lo stesso nome. La supposizione è diventata un fatto, quando Trimmer ha fatto una serie di testa-coda alla forcella, ripartendo sedici posti più indietro. Da notare, a proposito, che il gruppo di concorrenti aveva miracolosamente superato un incidente collettivo al primo giro, quando Maskell era incappato in un testa-coda, in fondo al Paddock Bend, costringendo tutti gli altri a finire sul tratto erboso.

Williamson ha ridotto il record a 1'33"1 e quando ha raggiunto un distacco di 13"4 si è accontentato di conservarlo. Intanto sempre più vasti i distacchi fra Walker, Vandervell e Mass, quindi la principale battaglia nella seconda parte si è avuta per la sesta posizione, fra Vermilio (che teneva alto l'onore della JSP) Roussetot, Sutcliffe, Evans, Wood e Skeaping. Solitario quinto, von Opel che poi ha lentamente guadagnato sulla March di Mass che non andava bene, l'ha quasi raggiunta, però soltanto quasi, e si è comunque piazzato quarto perché Walker ha dovuto abbandonare per rottura della testata.

David Hodges

Nell'INTERSERIE a HOCKENHEIM
la BRM di GANLEY ci rimette il
motore con KINNUNEN e KAUSSEN

PORSCHE uno - due



Ad Hockenheim, la BRM di Ganley si è ritirata per avaria al motore

HOCKENHEIM - La Porsche ha ottenuto una doppia vittoria, nella gara Interserie, con Kinnunen e Kauhsen che hanno occupato i primi due posti, sulle Porsche 917/10 con compressore. Dopo l'imbarazzo provato dalla Casa tedesca all'Osterreichring, la settimana prima, tutti quelli della Porsche sono stati molto sollevati di vincere sul terreno di casa, d'altro canto occorre osservare che l'opposizione non era molto nutrita. Infatti, al termine della prima delle due manche di venticinque giri, soltanto la McLaren Can-Am di Kelleners era ancora in lizza per la posizione di testa.

Alla partenza della prima manche c'erano ventidue vetture. Al via Kinnunen si è portato in testa, seconda era la McLaren con compressore di Pilette, ma in frenaggio per la prima volta, allo Stadio, Kauhsen è passato avanti a Pilette si è trovato così al terzo posto; quarto era Ganley, che tallonava Pilette con tutte le sue forze.

Dopo tre giri Pilette era già fuori gara, con un pistone grippato, per cui la sua vet-

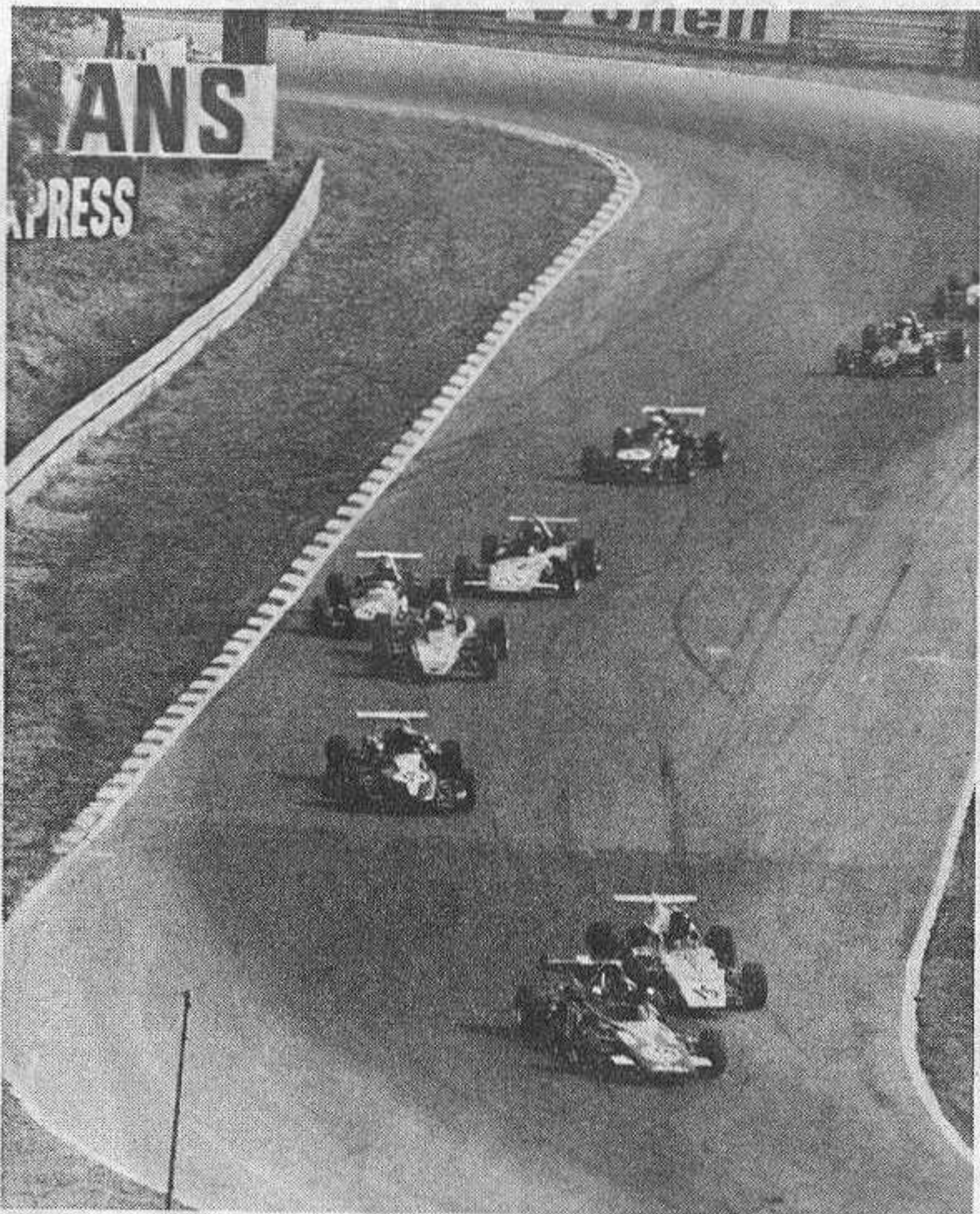
tura è sparita di scena. E' rimasto saldo in testa Kinnunen, davanti a Kauhsen che piano piano veniva raggiunto da Ganley. Quando sembrava ormai che la BRM avrebbe occupato il secondo posto, Ganley ha invece rallentato, al nono giro, col motore che non andava, e una tornata più tardi è arrivato al box per restare, si sospetta per rottura dell'albero motore.

A questo punto soltanto le Porsche andavano bene, perché ora Kelleners, che era terzo, perdeva terreno, mentre dietro di lui la Ferrari 512M di Muller era ancora più arretrata. Kauhsen non aveva la possibilità di raggiungere Kinnunen, perché era rallentato da problemi al cambio; nonostante questo, Kelleners non ce la faceva comunque ad avvicinarsi. A metà distanza, soltanto le prime tre vetture erano sullo stesso giro.

Kinnunen ha così proseguito tranquillo, verso una facile vittoria, davanti a Kauhsen che alla conclusione era staccato di quasi un giro, mentre a due tornate dalla fine Kinnunen è riuscito a doppiare

Le iscrizioni, sulla carta, erano state discrete, ma dopo le prove alcune fra le principali vetture Can-Am non sono partite. Si trattava della Porsche 917/10 di Kraus, che ha urtato malamente, dopo essere stata spinta fuori strada da una vettura più lenta, e delle due McLaren di Weidmer e di Pesch, che entrambe avevano avuto guai al motore in prova. Restava così soltanto una manciata di vetture veramente valide, per la corsa. Appunto per il numero ridotto di partecipanti, gli organizzatori hanno deciso di fare correre anche delle due litri, decisione sciocca perché avere in pista vetture veloci con altre più lente è sempre un errore e fonte di guai.

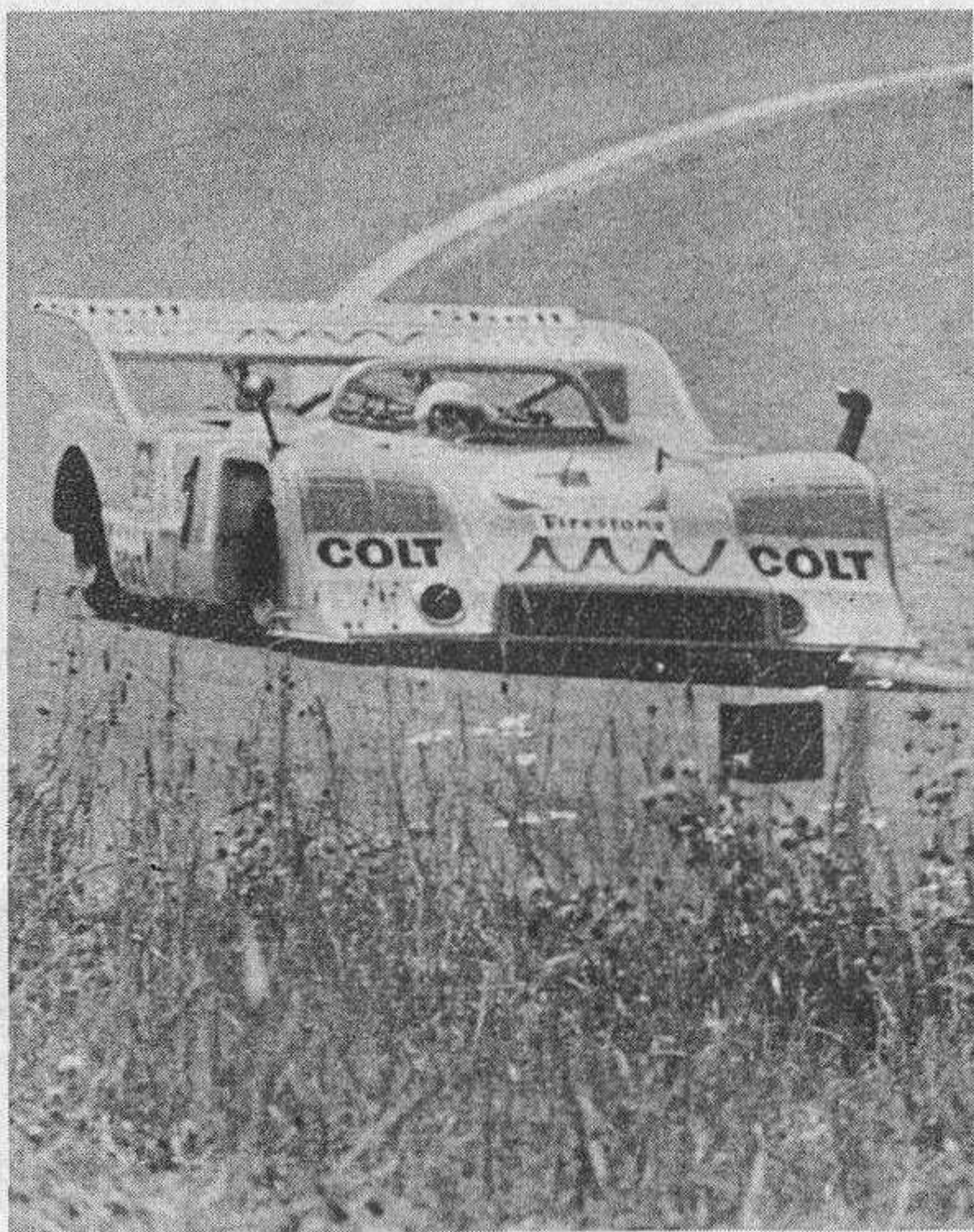
In prova sono state più veloci due Porsche, poco lontane dal record di Ickx (1'58") anche se avrebbero dovuto segnare tempi migliori. Il più veloce è stato Kauhsen, in 1'58"1, il sabato pomeriggio, mentre il secondo miglior tempo era di Kinnunen in 1'58"2. Nessuna delle Porsche ha provato nella ultima sessione, la domenica, ritenendo che bastava così, avendo già segnato i migliori tempi. Ganley, con la BRM P167 ufficiale, è sceso in pista la domenica e ha segnato il terzo miglior tempo, in 1'59"5, occupando poi così un posto in seconda fila sullo schieramento.



Nella discesa dal Druids, ecco il gruppo delle Formule 3 impegnate ad inseguire i fuggitivi: si riconoscono la GRD di Sutcliffe, la Ensign di von Opel, la March di Matthews e la Royale di Tom Pryce

Lennep e da Holland. Prevedibile. Mentre i piloti in fondo allo schieramento si avviavano, ce n'erano già tre dietro a McRae e al secondo giro il neo-zelandese era in quarta posizione, alle spalle di Holland! Alla tornata successiva «Cassius» McRae era terzo, con un distacco di 3"2 rispetto a van Lennep, distacco che calava assai più rapidamente di quanto si potesse prevedere, dato che il neo-zelandese era assai meno prudente di Rollinson e di van Lennep, sull'olio che la McLaren di Pilette aveva generosamente sparso sulla pista.

Al quarto giro McRae occupava ormai la seconda posizione e dopo avere abbordato l'ultima curva, al termine di cinque giri, in modo assai rischioso, si è portato al comando. Da questo momento ha regolarmente aumentato il proprio vantaggio, mentre in mezzo a un nuvolone di polvere di cemento van Lennep attaccava Rollinson per il secondo posto. Ci è riuscito una tornata più tardi e, con Holland che occupava un solitario quarto posto, le posizioni di testa sono rimaste immutate fino alla conclusione.



Leon Kinnunen ha colto una bellissima vittoria con la Porsche 917-10

Kelleners. Quarto Muller, sullo stesso giro di Kelleners, con vantaggio di un giro sulla Porsche KMW di Muller Perschl, che a sua volta precedeva di un giro la Lola Special di Dursch. Queste posizioni riguardano naturalmente l'interserie, poiché davanti a Dursch c'era la due litri Lola di Heiler, dell'Écurie Bonnier (prima appunto fra le due litri). Sempre fra le due litri, Heiler aveva subito un duro attacco da parte della nota Chevron B19 di Dupont, che poco prima della fine ha urtato alla chicane per guasto alla farfalla.

Nella seconda manche al via c'erano soltanto diciassette vetture. Il sole scottava più di quanto avesse fatto nella prima manche. Calorosi applausi del pubblico, quando è apparso Kauhsen, appena in tempo perché i meccanici avevano dovuto sostituire il cambio della Porsche. Di nuovo è scattato in testa Kinnunen, e alla fine del primo giro in seconda posizione era la McLaren di Kelleners, davanti a Kauhsen. Muller era arretrato, in quarta posizione, e quinta era la vecchia BRM P154 di Hepworth, che aveva dovuto ritirarsi nella prima manche per guasto alla carrozzeria e grippaggio di una ruota anteriore. Hepworth è così uscito di pista a circa 260 orari, ma per fortuna non ha urtato niente.

Anche questa volta Kinnunen ha conservato la posizione di comando fino alla conclusione, ma alle sue spalle ferveva un grande duello fra Kelleners e Kauhsen. Altri applausi della folla, quando Kauhsen ha occupato la seconda posizione, al dodicesimo giro, e si è poi creato un vantaggio su Kelleners; ha continuato bene fino al termine, occupando il secondo posto a 20" da Kinnunen, mentre Kelleners era staccato di

quasi un altro minuto, al terzo posto. Muller era indietro di un ulteriore giro e ha occupato un comodo quarto posto, precedendo largamente Heiler, che si era portato al quinto posto quando Hepworth aveva dovuto fermarsi di nuovo, per lo stesso guasto alla carrozzeria, a metà distanza.

Nelle prime fasi della gara, c'era stato una battaglia serrata fra quattro vetture, la Lola di Dursch, la Momo di Manfredini, la Elva McLaren di Richardson e l'altra KMW di Hild. Manfredini è andato molto bene e in questo gruppo ha occupato la seconda posizione a lungo, ma poi, a metà distanza, è andato al box col motore che non funzionava a dovere e con la carrozzeria che strisciava per terra. Ha poi ripreso, ma ormai era troppo attardato per potere piazzarsi bene.

Jeff Hutchinson

CORSA A HOCKENHEIM - Gara di velocità in circuito valevole per l'Inter-serie - 16 luglio 1972.

LE CLASSIFICHE

Prima manche

1. Kinnunen (Porsche 917-10 con compressore) 51'28"8, media kmh 197,8; 2. Kauhsen (Porsche 917-10 con compressore) 52'57"9; 3. Kelleners (McLaren LBF) 24 giri; 4. Muller (Ferrari 512 M) 24 giri; 5. Muller Perschl (Porsche KMW) 23 giri; 6. Heiler (Lola T290) 23 giri.
Giro più veloce: Kinnunen 2'00"5, media kmh 202,981.

Seconda manche

1. Kinnunen 52'37"3, media kmh 193,5; 2. Kauhsen 52'58"4; 3. Kelleners 53'37" e 8; 4. Muller 24 giri; 5. Heiler 23 giri; 6. Muller Perschl 23 giri.

Il giro veloce non è stato comunicato.

Posizioni Interserie per questa gara

1. Kinnunen p. 2; 2. Kauhsen 4; 3. Kelleners 6; 4. Muller 8; 5. Muller Perschl 10; 6. Dursch 12; 7. Phuri (Porsche) 14; 8. Cussoms (Lola Aston Martin) 19; 9. Link 19; 10. Richardson 19.

Campionato Interserie

1. Kauhsen 63.000; 2. Kinnunen 58.000; 3. Kelleners 57.000; 4. Ganley 43.400; 5. Kraus 26.800.

Battuti GILIBERTI e SCOLA a Potenza

NESTI - bis e... benvenuta MONTREAL!

POTENZA - Nesti-bis: al nord per riprendere, al sud per insistere, ma sempre per vincere.

Nesti ha vinto ancora strabliando, ha portato la sua Chevron B 21 (« con motore 1790 » ha tenuto a precisare il vincitore ad un collega della RAI) in un tempo (5'33"89) e alla media di 90,658, purtroppo non confrontabile con quello record di « Bitter » (4'40"7) per via dell'allungamento del tracciato.

Eppure il redivivo pistoiese ha lamentato la presenza di qualche macchina al bordo della strada che l'ha costretto un paio di volte ad « alleggerire » il dove poteva entrare « pieno ». E non solo: c'è d'aggiungere che Nesti ha dovuto spesso faticare, nei tornanti, per tenere il motore su di giri, perché ai bassi regimi, nei tornanti (erano per la maggior parte stretti) il Cosworth naturalmente non rendeva e scendeva sotto coppia.

Giliberti, che con l'Abarth-Osella (di Facetti) si è inserito nella classifica assoluta al secondo posto, tra Nesti e Scola, c'è entrato decisamente pulito, ma anche abbastanza lentamente. I 6 secondi di distacco comunque non gli ha presi certo tutti. E tantomeno Laureati, che quest'anno con la Chevron ha corso assai meglio che nella prima edizione, quando gareggiò con l'Abarth 2000 ottenendo un secondo assoluto assai meno qualificante del quarto di quest'anno, che lo vede dietro a tre big e davanti alla Brabham F. 3 di Gigi Tommasi (5'39"87 contro 5'42"16).

Tommasi da parte sua ha forse qualche cosa da recriminare per essersi « intraversato » nel famigerato ultimo tornante ed aver toccato il muro con la ruota posteriore destra, ma è anche vero che oggi, per la F. 3 non potevano esserci molte speranze: troppi tornanti e troppe buone vetture sport per poter aspirare davvero all'assoluto. Proprio a stento anzi Tommasi ha rimediato il quinto posto, che Fasano, un napoletano, alle prime esperienze con l'Abarth 2000 (ex Bernasconi) gli è finito a ridosso a pochissimi centesimi di secondo, con l'ingombrante e potentissimo vecchio Abarth 2000.

Molta delusione, tutto sommato, dalle Chevron-Tondelli BT 16 di Buonapace e Tondelli; finiti entrambi abbastanza abbondantemente sopra i sei minuti (6'05"46 e 6'13"92) e anche troppo facilmente davanti allo strano prototipo A.R. TZ di Carmelo Giugno e all'Abarth 1000 « cuneo » di Ciro Nappi (terzo, che è stato costretto a correre con il muletto 1000 della Scuderia Vesuvio nella classe 1600, non avendo fatto in tempo a definire con Eris Tondelli la spedizione a Potenza della Chevron BT 16 che gli ha ordinato e con la quale si era già iscritto alla corsa). A titolo di curiosità rileviamo che Nappi, correndo nella classe 1000, sarebbe giunto al secondo posto alle spalle di Savona.

Nel Gr. 4, bloccato Arfè a un chilometro dall'arrivo, (il pilota napoletano è venuto su lentamente per noie meccaniche) ha avuto via libera Nardini, il quale è stato autore di una prestazione molto positiva al volante della Porsche 911 S 2400 quasi normale, ma dalla quale il romano ha saputo cavar bene tutti i 190 CV. di serie, inserendosi tra l'altro anche al nono posto dell'« assoluta ».

Solitario successo di Vittorio Maione (unico di classe) nella classe 2000. Maione prenderà comunque punti per il Campionato Italiano Velocità, (ma a cosa gli serviranno considerando che egli punta al Trofeo della Montagna?) essendoci nella sua divisione il sufficiente numero di partenti, tutti nella classe 1600. Qui ha vinto abbastanza sorprendentemente il barese Ottomano, su A.R. GTA, davanti a Terminiello e Iannarone. Il favorito, in questa classe, Mirto Randazzo, è stato bloccato a quasi un chilometro dall'arrivo dallo scoppio di una gomma.

Del tutto platonica la prima divisione del Gr. 4 (classi 1300 e 1000) con complessivi quattro partenti contro il minimo di cinque per i punteggi. Centonze, su Lancia HF, ha regolato agevolmente il « vecio » sportivissimo Fiorentino (Matra) nella 1300, mentre Aloe pure ha liquidato Milano, all'esordio stagionale con un

Hillman Imp piena di problemi (cambio, frizione, valvole).

In Gr. 2, vittorie scontate di Maggio e Pantò nelle classi 3000 e 2000. Prestigioso invece il successo di Leandro La Vecchia, pilota locale, autore — dopo un piccolo guasto nelle prove — di una corsa decisa, con un tempo (6'34"28) di grosso rilievo. Scontato il successo di Litrico (A.R. GTA 1300) nella classe 1300, e di Squillace, con il 128-Alvino, nella classe 1150.

Fra le « 1000 », lotta tra De Luca e Famoso. L'ha spuntata il primo, ottimo preparatore della sua macchina ed anche ottimo pilota del sud.

Fra le 850 il solito D'Ippolito ha regolato il lotto degli avversari, tra i quali si è distinto il solo Ferrentino, un pilota di una certa età, che dimostra comunque di non mollare e di camminare sempre come ai bei tempi: è finito secondo e « dentro » il limite dei sei minuti. Fra le bicilindriche e 700, 600 e 500, successi di Giordano, Di Bello, che arrivato su con il cambio privo della terza e Loizzo davvero ancora imbattibile.

Come al solito molto divertenti tutte le classi del Gr. 1 e del Gr. 3. Segnaliamo i successi di Casillo, nella 850, di Vasta un altro « imbattibile » nella 1000, di Ceraolo nella 1300, il quale però ha avuto la « buona sorte » che il suo avversario diretto e più pericoloso Nanni Marino, fosse attardato notevolmente da una « toccata » al muro.

Nel Gr. 3 nella classe fino a 1300 ancora una vittoria di De Vivo, mentre nella 1600 ancora un successo delle Alpine contro le HF: Cocchetti con l'Alpine Renault ha vinto in 6'44"62, regolando Domenico Lo Bello di ben dieci secondi. Lo Bello è stato comunque il primo della HF Lancia. Nella 2000, vittoria abbastanza agevole del potentissimo D'Emilio, mentre nella oltre 2000 (ma da dove viene fuori questa classe?) ha vinto Giovanni Strano, con un'Alfa Romeo Montreal vista per la prima volta in salita, e in una classe davvero... strana.

Sergio Troise

II TROFEO CITTA' DI POTENZA - Gara internazionale di velocità in salita - Potenza 16 luglio 1972

LE CLASSIFICHE TURISMO CSAI

Classe 850: 1. Vittorio Casillo (Fiat 850 coupé) 8'15"40, alla media di kmh 58,862; 2. Napoli (Mini Minor) 8'26"93; 3. Bernardo (Mini Minor) 8'35"82; 4. De Angelis (Fiat 850 Special) 8'51"29.
Classe 1000: 1. Matteo Vasta (Autobianchi A-12) 7'23"35, alla media di kmh 65,762; 2. Conti (Autobianchi A-112) 7'28"80; 3. Marino (Autobianchi A-112) 7'31"78; 4. Cocchioli (Autobianchi A-112) 7'33"79; 5. Landi (Innocenti Cooper) 7'34"17; 6. Pinardi (Fiat 127) 7'37"62; 7. Verdegilio (Innocenti Cooper) 7'38"35; 8. Bocchetti (Fiat 850 Sport Coupé) 7'40"56; 9. Grihi (Fiat 127) 7'46"95.

Classe 1150: 1. Alberto Campagnola (Fiat 128 Coupé) 7'22"85, alla media di kmh 65,846; 2. Ariotti (Fiat 128 Coupé) 7'23"98; 3. Fortini (Fiat 128 Coupé) 7'31"38; 4. Triggiani (Fiat 128 Coupé) 7'33"55; 5. De Luca (Fiat 128 Coupé) 7'34"64; 6. Amoroso (Fiat 128 Coupé) 7'35"15; 7. Tulimiero (Fiat 128 Berlina) 7'36"25; 8. Brunetti (Fiat 128 Berlina) 8'01"67; 9. "Elmax" (Fiat 128 Berlina) 8'19"2.

Classe 1300: 1. Giovanni Ceraolo (Fiat 128 Coupé) 7'05"79, alla media di kmh 68,464; 2. Bonaccorsi (Fiat 128 Coupé) 7'09"93; 3. Di Marino (A.R. GT Junior) 7'12"78; 4. Ariotti (Fiat 128 Coupé) 7'16"78; 5. Zagari (Fiat 128 Coupé) 7'17"87; 6. Chiappetta (Renault Gordini) 7'25"05.

Classe 1600: 1. Paolo Magni (A.R. Giulia Super) 7'14"78, alla media di kmh 67,068; 2. Loffredo (A.R. GTV) 7'30"37; 3. Giuliani (A.R. Giulia Super) 7'33"96; 4. Fiordelli (A.R. GTV) 7'46"03.

Classe 2000: 1. Paolo Gargano (BMW 2002 T) 7'10"81, alla media di kmh 67,697; 2. Carafa (A.R. GT 2000) 7'17"73; 3. Morabito (BMW 2002 T) 7'26"64; 4. De Gregorio (Opel Rally) 7'47"62; 5. Virzi (Fiat 125) 8'24"06.

GRAN TURISMO CSAI

Classe 1300: 1. Marcello De Vivo (Lancia HF) 7'05"79, alla media di kmh 68,464; 2. Ferrari (Lancia HF) 7'11"84; 3. Salamina (Lancia HF) 7'19"24.

Classe 1600: 1. Alessandro Cochetti (Alpine Renault) 6'44"62, alla media di kmh 72,078; 2. Lo Bello (Lancia HF) 6'55"91; 3. Pesce (Lancia HF) 7'01"57; 4. Adario (Lancia HF) 7'07"19; 5. Bosco (Lancia HF) 7'10"08; 6. Franco (Lancia HF) 7'13"70; 7. "Teal" (Alpine Renault) 7'15"68; 8. Aliprandi (Lancia HF) 7'24"26; 9. Simonetti (Lancia HF) 7'32"59.

Classe 2000: 1. Saverio D'Emilio (Opel GT) 7'14"54, alla media di kmh 67,867; 2. Blondo D'Agno (Fiat 124 Sport Spider) 7'56"66.

Classe oltre 2000: 1. Giovanni Strano (Alfa Romeo Montreal) 7'15"82, alla media di kmh 65,908.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Sergio Loizzo (Fiat 500) 7'23"59, alla media di kmh 65,738; 2. Menzi (Fiat 500) 7'30"08; 3. G. Giordano (Fiat 500) 7'36"54; 4. Magdaleno (Fiat 500) 7'39"63; 5. Perri (Fiat 500) 7'44"25; 6. "Helios" (Fiat 500) 7'45"78; 7. Coccia (Fiat 500) 7'55"75; 8. Lingiulli (Fiat 500) 8'03"89; 9. Palumbo (Fiat 500) 8'07"93; 10. Persico (Fiat 500) 8'11"82; 11. Brancati (Fiat 500) 8'59"55.

Classe 600: 1. Franco Di Bello (Fiat Giannini) 7'07"51, alla media di kmh 68,209; 2. Vena (Fiat Abarth 595) 7'19"60; 3. Casciaro (Fiat Abarth 595) 7'21"91; 4. "Kalogher" (Fiat 590 Giannini) 7'25"90; 5. Suraci (Fiat Abarth 595) 7'27"32; 6. Ettari (Fiat Abarth 595) 7'44"70; 7. De Gregorio (Fiat Abarth 595) 7'47"18; 8. Alduino (Fiat Giannini 590) 7'54"14; 9. Pacetta (Fiat Abarth 595) 7'58"10; 10. Liscio (Fiat Abarth 595) 8'00"7; 11. Lanotte (Fiat Abarth 595) 8'05"5; 12. Accadia A. (Fiat Giannini 590) 8'11"99; 13. Magnella (Fiat Abarth 595) 8'22"78; 14. Di Maio (Fiat Abarth 595) 8'25"17.

Classe 700: 1. Alfonso Giordano (Fiat Giannini 695) 7'39"75, alla media di kmh 71,322; 2. Defulco (Fiat Abarth 695) 7'47"55; 3. Scala (Fiat Abarth 695) 7'50"09; 4. Sigona (Fiat Abarth 695) 7'51"74; 5. Bruno (Fiat Abarth 695) 7'52"49; 6. Sessa (Fiat Abarth 695) 7'56"22; 7. Apicella (Fiat Abarth 695) 8'15"83; 8. Laudisio (Fiat Abarth 695) 9'04"54 f.t.m.

Classe 850: 1. Giuseppe D'Ippolito (Fiat 850) 6'48"85; 2. Ferrentino (Fiat Abarth 850) 6'57"96; 3. Turano (Fiat Abarth 850) 7'11"19; 4. Esposito (Fiat Abarth 850) 7'11"55; 5. Romagnolo (Fiat Abarth 850) 7'58"05.

Classe 1000: 1. Mario De Luca (Fiat Abarth 1000) 6'32"55, alla media di kmh 74,284; 2. Famoso (Fiat Abarth 1000) 6'35"46.

Classe 1150: 1. Paolo Squillace (Fiat 128) 6'48"14, alla media di kmh 71,446; 2. Cillo (Renault Gordini) 7'59"11.

Classe 1300: 1. Mario Litrico (A.R. GTA) 6'19"14, alla media di kmh 76,911; 2. Del Bello (Morris Cooper) 6'34"43; 3. Pellegrino (NSU TT) 6'56"48; 4. Musolino (A.R. GTA) 6'58"85; 5. Tisci (A.R. GTA) 7'11"14; 6. Tancredi (Autobianchi Primula) 7'21"11.

Classe 1600: 1. Leandro La Vecchia (A.R. GTV) 6'34"28, alla media di kmh 73,958; 2. Pagano (A.R. GTV) 6'43"38; 3. Transigo (A.R. GTV) 7'07"41; 4. Doria (A.R. GTV) 7'10"18; 5. Rianna (A.R. GTV) 7'21"05; 6. Del Giudice (A.R. GTV) 7'22"21; 7. Iacoangeli (A.R. GTV) 9'27"28.

Classe 2000: 1. Pantò (BMW 2002) in 6'46"20, media non comunicata.

Classe 3000: 1. Aldo Maggio (Fiat 2300 Coupé) 7'20"36, media non comunicata.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Luigi Aloe (Abarth OTS) 7'00"50; 2. Milano (Hillman Imp) 7'24"98.

Classe 1300: 1. Alfonso Centonze (Lancia HF) 6'36"41; 2. Fiorentino (Matra) 7'58"46.

Classe 1600: 1. Bruno Ottomano (A.R. GTA) 6'27"35; 2. Terminiello (A.R. GTA) 6'31"68; 3. Iannarone (A.R. GTA) 6'32"23; 4. Brienza (A.R. GTA) 6'39"37; 5. Donato (A.R. GTA) 6'40"04.

Classe 2000: 1. Vittorio Maione (Porsche 911) 6'32"33, media non comunicata.

Classe oltre 2000: 1. Roberto Nardini (Porsche 911 F) 6'16"11, alla media di kmh 77,399; 3. De Gregorio (Porsche 911) 6'24"1; 3. Arfè (Porsche 911) f.t.m.

F. 850: 1. Giancarlo Brunetti (De Sanctis) 6'43"40, alla media di kmh 72,286; 2. Battistoli (Lucky) 6'50"94.
F. 3: 1. Gigi Tommasi (Brabham) 5'42"16, alla media di kmh 85,223.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Mario Savona (Abarth 1000) 6'13"09, alla media di kmh 78,158; 2. Burgassi (Abarth 1000) 6'22"32; 3. Gambero (OMS) 6'27"73; 4. Barberio (Abarth) 6'49"88; 5. Fortuna (Abarth) 7'11"34; 6. Nucera (Abarth-1000 Bialbero) 7'30"43.

Classe 1300: 1. Giacomo Comegna (Abarth) 6'49"29, alla media di kmh 71,245; 2. Versace (Abarth OT) 6'50"75; 3. Lisitano (Fulvia Sport) 7'00"49; 4. Formia (A.R. S2) 7'33"32; 5. Mollica (Abarth OT) 8'07"58.

Classe 1600: 1. Stefano Bonapace (Chevron BT 16) 6'05"46, alla media di kmh 79,790; 2. Tondelli (Chevron BT Tondelli) 6'13"92; 3. Nappi (Abarth 1000) 6'21"73; 4. Giugno (A.R.) 6'39"27.

Classe 2000: 1. Mauro Nesti (Chevron) 5'21"65, alla media di kmh 90,658; 2. Giliberti (Abarth Osella) 5'27"62; 3. Scola (Chevron) 5'29"80; 4. Fasano (Abarth 2000) 5'42"79.

Ostacolata dalla pioggia la COPPA ALTA Garfagnana Un minuto fantasma contro ROSSELLI

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SILLANO (Lucca) - Alberto Rosselli su una Lola 2000 ha vinto la II Edizione della Coppa Alta Garfagnana, superando Moreschi su AMS 2000 e Botalla su Abarth 2000. Alla sua prima gara in salita con la Lola, il pilota fiorentino ha fatto segnare anche il nuovo record della giovane gara portando il tempo impiegato a percorrere i sette chilometri e mezzo, con quasi 500 metri di dislivello, a 4'15"5, alla media di kmh 105,675; il record precedente apparteneva a Nicor (Abarth 2000) in 4'27"5.

Da rilevare il fatto che in seguito alla pioggia e soprattutto ad un incidente accaduto nelle gare di sabato, la maggioranza dei piloti non ha potuto provare il percorso, decisione questa ritenuta inopportuna da molti piloti in quanto si sono trovati a correre sul percorso solo dopo la ricognizione ufficiale.

L'incidente alla base del rinvio delle gare dei Gr. 1 e 3 e della soppressione delle prove per gli altri è capitato al giovane Caniciottoli, uscito al termine di una curva e che ha infilato nello spazio vuoto del guard-rail: il volo è stato spaventoso, oltre cento metri nel burrone, ma il pilota (che sembra fosse alla sua prima esperienza velocistica in salita) potrà raccontarla a molti, essendosi procurato ferite — a quanto è stato detto — non gravi.

Nelle ore successive il pezzo del guard-rail è stato sistemato e nella giornata di domenica ha smesso anche di piovere, nonostante una temperatura invernale. Questo particolare ha dato noie a molti concorrenti sia per quanto riguarda la carburazione, sia per la temperatura dell'olio. Assente il vincitore dell'anno scorso, molti speravano di vedere il pistoiese Nesti, recente vincitore della Cesena-Sestriere, esibirsi davanti al pubblico toscano — questa infatti è stata la prima gara di velocità della stagione '72 in Toscana, a metà di luglio — ma sembra che le sue richieste economiche per partecipare alla Coppa Garfagnana non siano state accettate dall'A.C. Lucca organizzatore della prova, quindi Nesti andava a vincere a Potenza.

Il discorso per il successo finale quindi si è ristretto a Rosselli, Moreschi e Botalla. Il primo vinceva con oltre 4" di vantaggio, ma ecco che all'esposizione delle classifiche appare un altro tempo clamoroso: il pilota Giancarlo Baroni, su AMS 1000 viene accreditato di 4'02"7, quindi è il vincitore assoluto stando a quanto si legge. Il tempo registrato accende subito la discussione e la tesi unanime che si fa strada è quella dello sbaglio materiale nella trascrizione che ha tolto un minuto a Baroni, che, per quanto veloce, non era in grado, con una 1000, di tanto risultato.

Il discorso va avanti, Pianta per il Jolly Club — Rosselli corre per questa formazione — avvia un reclamo, poi tutto si calma e a Baroni viene aumentato il tempo di un minuto esatto e quindi da assoluto passa all'ottavo posto di classe: ed ora è a lui che il risultato non va bene. Noi abbiamo lasciato i contendenti ancora a discutere. Sempre in tema di correzioni da segnalare quella interessante Tamburini, su Alfa 2000, al quale erano state appioppate 20" in più e la quarta posizione; dopo il controllo il tempo è sceso di 20" cosa che ha per-

messo a Tamburini di aggiudicarsi meritatamente la classe.

Come abbiamo detto la gara si è svolta regolarmente e sono arrivati al termine 150 piloti; solo il ritardo riguardante le classifiche alla stampa ha macchiato l'organizzazione, alla quale va il merito però di aver scoperto un percorso agibile secondo gli attuali regolamenti. Per quanto riguardava le altre classi da segnalare l'affermazione di Ivana Giustri con la Fulvia 1300 del gruppo 3, davanti a Bruschettoni e Montecchi, anche se i tre sono finiti nello spazio di 4 decimi di secondo.

Marco Grandini

II. COPPA ALTA GARFAGNANA - Gara nazionale e chiusa di velocità in salita - Sillano (Lucca), 16 aprile 1972.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 500 cc: 1. Roberto Percivale (Fiat 500) 8'16"3 media kmh 54,402; 2. Tagliafrasci (Fiat 500) 8'31"8.

Classe 850: 1. Giancarlo Biagiotti (Fiat 850 coupé) 6'43"8 media 67,197 kmh; 2. Saccone (Fiat 850 coupé) 6'53"2; 3. Boanini (Fiat 850 special) 6'56"5; 4. Tortoroli (Fiat 850 coupé) 7'11"8; 5. Santini (Fiat 850 coupé) 7'13"6; 6. Foroni (Fiat 850 coupé) 7'18"9; 7. Vannini (Fiat 850 special) 7'42"2; 8. Porciani (Fiat 850 coupé) 8'04"9.

Classe 1000: 1. Filippo Biagioni (A112) 6'02"9 media 74,400 kmh; 2. Tempestini (Mini Cooper) 6'05"6; 3. Morocutti (Mini Cooper) 6'09"6; 4. Bisio (Fiat 127) 6'10"0; 5. Fani (Cooper) 6'13"3; 6. Mammì (A112) 6'14"9; 7. Benedetti (A112) 6'18"1; 8. Curatolo (Cooper) 6'18"6; 9. Cogato (Cooper) 6'25"0; 10. Menichetti (A112) 6'32"0.

Classe 1150: 1. Giovanni Poletti (Fiat 128) 5'47"7, alla media di kmh 77,810; 2. Betti (Fiat 128 Coupé) 5'52"4; 3. Lorenzoni (Fiat 128 Coupé) 5'52"4; 4. Vannini (Fiat 128 Coupé) 6'01"5; 5. Albero (Fiat 128 Coupé) 6'15"2; 6. Baldini (Fiat 128 Coupé) 6'19"9; 7. Fontanesi (Fiat 128 Coupé) 6'24"3; 8. Adele Arata (Fiat 128 Coupé) 6'54"4.

Classe 1300: 1. Leopoldo Bonini (A.R. Junior) 5'37"3, alla media di kmh 80,047; 2. Giulio Rigosa (Fiat 128 Coupé) 5'37"3; 3. Ceccarelli (Renault Gordini) 5'39"1; 4. Ghinazzi (GT Junior) 6'00"0; 5. Cugato (Fiat 128 Rally) 6'05"8; 6. De Santis (GT 1300) 6'06"0; 7. Capezoli (Fiat 128 Coupé) 6'11"9; 8. Garosi (GT Junior) 6'13"5; 9. Papa (A.R. GT) 6'18"1.

Classe 1600: 1. Nino Campani (A.R. GTV) 5'41"3, alla media di kmh 69,109; 2. Rocca (A.R. GTV) 5'51"6; 3. Garraccio (A.R. GTV) 5'59"0; 4. Barducci (Fiat 124 Coupé) 6'10"7.

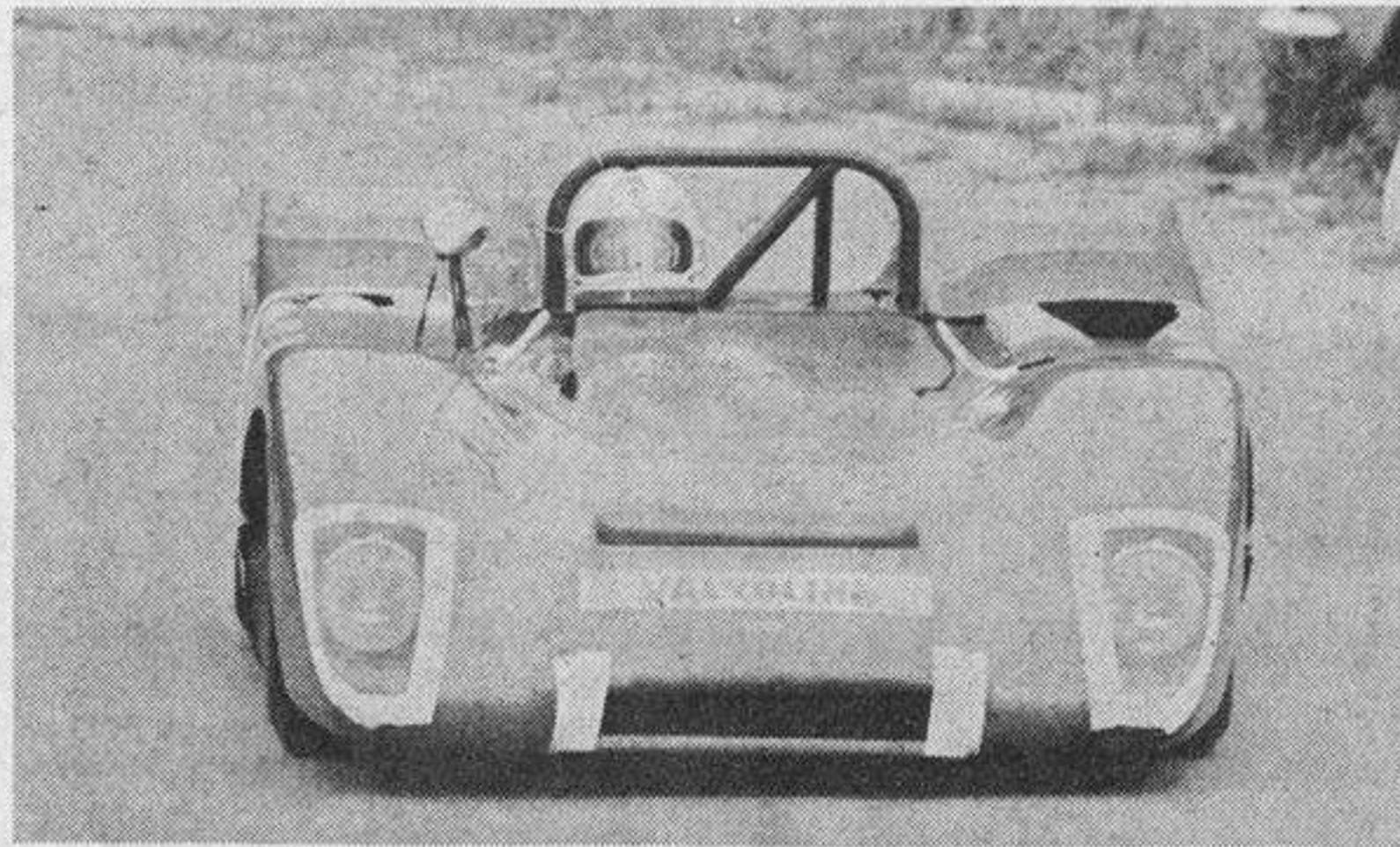
Classe 2000: 1. Miro Tamburini (A.R. 2000) 5'20"0, alla media di kmh 84,375; 2. Toffoli (GTV 2000) 5'35"1; 3. Campani (A.R. 2000) 5'39"7; 4. Mortara (A.R. 2000) 5'47"5; 5. Archimede (Alpine) 5'49"8.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Ivana Giustri (Fulvia Coupé) 5'47"2, alla media di kmh 77,774; 2. Bruschettoni (Fulvia Coupé) 5'47"5; 3. Montecchi (Fulvia Coupé) 5'47"6; 4. Aldrovandi (A.R. Junior Zagato) 5'54"3; 5. Sidoli (Fulvia Coupé) 6'01"3; 6. Ricciardi (Fulvia Coupé) 6'04"3; 7. Dionisi (Fulvia Coupé) 6'11"1.

Classe 1600: 1. Bruno Bocconi (Alpine) 5'27"2, alla media di kmh 82,518; 2. Rolli (Fulvia Coupé) 5'46"2.

Classe 2000: 1. Marco De Niederhauser (Porsche 2000) 5'32"6, alla media di kmh 81,088; 2. Boella (Fiat 124 S) 5'47"5; 3. Guarducci (Opel GT) 5'50"7.



Alberto Rosselli, con la Lola del Jolly Club, ha fatto l'assoluto nella salita dell'Alta Garfagnana, battendo Moreschi e Botalla

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Aldo Bigazzi (Fiat 500) 6'06"9, alla media di kmh 73,529; 2. Francioni (Fiat 500) 6'13"6; 3. Gonnelli (Fiat 500) 6'14"6; 4. Pecchioli (Fiat 500) 6'16"4; 5. Capezzuoli (Fiat 500) 17"1; 6. Razzanelli (Fiat 500) 6'17"3; 7. Cocchi (Fiat 500) 6'18"1; 8. Innocenti (Fiat 500) 6'31"3; 9. Baldanesi (Fiat 500) 6'43"5; 10. Masnadi (Fiat 500) 6'59"3; 11. Danti (Fiat 500) 7'09"2; 12. Vapito (Fiat 500) 7'33"5.

Classe 600: 1. Narciso Balbi (Abarth 595) 6'07"6, alla media di kmh 63,449; 2. Bigiardi (Abarth 595) 6'13"2; 3. Castagnini (Abarth 595) 6'14"7; 4. Guerri (Abarth 595) 6'21"8; 5. Di Ricco (Abarth 595) 6'46"2.

Classe 700: 1. Pier Giorgio Poggi (Abarth 695) 5'32"6, alla media di kmh 81,326; 2. Cittadini (Abarth 695) 5'42"3; 3. Ansalvi (Giannini) 5'45"2; 4. Betti (Giannini) 5'47"9; 5. Caroli (Abarth 695) 5'48"4; 6. Bacci (Giannini) 5'52"9; 7. Casillo (Abarth 695) 6'02"0; 8. Verdiani (Giannini) 6'06"4; 9. Papanti (Abarth 695) 6'12"8; 10. Sulli (Giannini) 6'13"6.

Classe 850: 1. Attilio Magenta (Abarth 850) 5'28"8, alla media di kmh 82,116; 2. Bigiardi (Abarth 850 Coupé) 5'51"2; 3. Rafanelli (Abarth 850) 5'53"6; 4. Rosati (Abarth 850) 6'03"4; 5. Mencionni (Abarth 850) 6'10"5; 6. Gallo (Abarth 850) 6'19"1.

Classe 1000: 1. Aladino Stefanelli (Abarth 1000) 5'11"2, alla media di kmh 86,760; 2. Ferretti (Abarth 1000) 5'11"4; 3. Giovannelli (Abarth 1000) 5'17"1; 4. Reboa (Abarth 1000) 5'50"3; 5. Bettazzi (Abarth 1000) 6'00"2.

Classe 1300: 1. Giancarlo Degurari (A.R.) 5'28"2 alla media di kmh 82,266; 2. Serafini (Fiat 128R) 6'12"5.

Classe 1600: 1. Fabio Lucarelli (Ford Escort) 5'05"2 alla media di kmh. 88,524; 2. Santi (Ford Escort) 5'13"2; 3. «Humber» (BMW) 5'16"2; 4. Moretto (Renault Gordini) 5'46"0; 5. Marini (A.R.) 5'57"4.

Classe 1150: 1. Pierluigi Aquilini (Fiat 128) 5'07"8 alla media di kmh. 87,718; 2. Alliboni (Fiat 128) 5'19"9; 3. De Stefano (Fiat 128) 5'20"9.

Classe 2000: 1. Mauro Facchini (A.R. 2000) 5'56"1 alla media di kmh. 91,186; 2. Cipriani (BMW) 4'57"7; 3. Cesarini (A.R.) 5'22"3.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Luciano Carmignani (Abarth 1000) 5'41"8, alla media di kmh. 79,183; 2. Brambilla (Abarth 1000) 5'45"9.

Classe 1300: 1. Odoacre Chieli (Fulvia) 5'23"6 alla media di kmh. 83,436.

Classe 1600: 1. Giampiero Madiai (Fulvia) 5'07"2 alla media di kmh 87,890; 2. Moscardini (A.R.) 5'07"7; 3. Tabacco (A.R.) 5'11"3; 4. Cieloscuoro (A.R.) 5'12"2; 5. Gonfiotti (A.R.) 5'15"0; 6. «Lucal» (A.R.) 5'17"3.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. «Frank McBoden» (AMS 1000) 4'32"9 alla media di kmh. 99,301; 2. Marzi (AMS) 4'37"8; 3. Barone (AMS) 4'42"7; 4. Garrone (AMS) 4'43"6; 5. Morelli (OTS 1000) 4'50"3; 6. Bernasconi (AMS 1000) 4'51"5; 7. Maggiorelli (Abarth 1000) 5'01"3; 8. Baroni (AMS 1000) 5'02"7; 9. Donà (AMS 1000) 5'11"8; 10. Falorni (Abarth 1000) 5'12"3.

Classe 1300: 1. Pasquale Anastasio (Chevron) 4'45"3 alla media di kmh. 94,367; 2. Giordana (Abarth) 4'47"5; 3. Lenzi (Abarth) 5'28"0; 4. Giambastiani (Abarth) 5'28"7.

Classe 1600: 1. Egipto Cecchi (A.R.) 5'13"9 alla media di kmh. 86,014; 2. Paganucci (A.R.) 5'17"4.

Classe 2000: 1. Alberto Rosselli (Lola T212) 4'15"5 alla media di kmh. 105,675; 2. Moreschi (AMS 2000) 4'19"0; 3. Botalla (Abarth 2000) 4'28"4; 4. Zaniratti (Abarth 2000) 4'48"6.

TORINO - L'organizzatore e «boss» della Cerrina Picatti è attualmente in grado di autofinanziarsi solo fino alla prossima gara del 30 luglio. Infatti, per «facilitarlo», il comandante Cerrina ha intenzione di aumentargli l'affitto e perciò stando così le cose o gli sportivi torinesi si rimboccheranno le mani e oppure una così interessante iniziativa che tanto successo ha avuto in due anni, unica del genere nel circondario della capitale dell'automobile è destinata a cessare senza che si veda a breve termine una alternativa consistente: Lombardore è in predicato e a Casale si lavora, ma non è questione di giorni.

Un tempo molto incerto, con cambiamenti repentini dal sole ad una pioggia fitta e fastidiosa, ha caratterizzato la penultima prova pre-ferie della Cerrina. Alla mattina, dopo le prove juniores vinte da Cericola, Locacciato, Marchese, Maggi e Capraro, si sono svolte, organizzate dalla scuderia Nord-Ovest, proprietaria della formula Italia n. 27, le prime prese di contatto con la vettura e la pista da parte dei fortunati prescelti. Mario Casalegno, «assegnatario» ufficiale del Formula Italia, 24 anni (ha corso in gruppo 1 con 850 e 128) laureando in ingegneria, ha dimostrato di sapersela cavare ed aver tratto profitto dal corso di Morrogh; bravi anche Giampiero Cattaneo, anche egli laureando (pilota di GTB e Porsche) unico a girare sul bagnato, Luciano Roggero, futuro proprietario di F. Italia e Luigi Mocchi.

Mocchi e Cattaneo sono aspiranti «secondo guide» di Casalegno, in attesa che vi sia il permesso per le scuderie di far ruotare le proprie F. Italia. Alla guida della vettura, gentilmente e generosamente donata alla scuderia Nord-Ovest dal proprio presidente comm. Zecchini della Meccanica Camel, si è cimentata positivamente (forse prima fanciulla), Giulia Cardella, futura formulista o su una 850 o su una F. Italia.

Al pomeriggio iniziano le prove seniores con temporali incombenti. Nella 500 si rinnova il duello a quattro; prevale Pavese su 500 Lavazza, molto ben a punto, che sfodera una grinta notevole e senza far sbagliare ottenere un tempo notevole, il migliore nella categoria 500 del '72 a Cerrina. Secondo è Caveglia che per noie varie non riesce a ottenere i risultati che merita. Terzo è Feiles davanti a Salino.

Nella 850 Niclot, reduce da una Cesena sfortunata, si rifà vincendo per un decimo con una 695 preparata da Santarsieri, davanti a Elia su 650 di propria produzione e Felice su Abarth 850. Un big della categoria, Scanavino, compie la sua prova con pista bagnata e viene di conseguenza ritardato. Nella 1200 Lisella su Abarth 1000 regola Gattino su 128 e Negri che è riuscito a rimediare la perdita di ruota delle prove.

Nella 1500, il solito Stroppolo vince la classe e fa l'assoluto del turismo a un decimo da Mussa della classe oltre 1500. Un «pelo» dietro Stroppolo, Colbacchini che riesce a prendere dal suo motore Alfa tanti giri che manca l'ing. Chiti ci crederebbe, e Vaccario sempre regolare su HF, Mussa, come già detto, vince la oltre 1500 e per un decimo perde l'assoluto e sempre per un decimo batte Andyson che non riesce mai a correre a Cerrina sull'asciutto. Terzo è Papinutto.

Nei prototipi la prova si svolge su cinque giri e nei giri liberi che precedono un 500-mostro con motore Flavia si occupa di irrorare accuratamente tutta la pista d'olio: grande agitazione degli organizzatori e il guaio viene in parte rimediato. Comunque era destino che o l'acqua o l'olio avrebbero impedito a Franco Piacenti, se non l'assoluto dei prototipi almeno di riottenere i tempi delle prove. Piacenti dunque su Tecno Abarth di Giordana vince la classe ed ottiene il miglior tempo sul giro della giornata con 52"5. Secondo si piazza Mussa sulla F. Ford del Team Latte Torino (detentrica di record della pista guidata da Narcisi).

Zampolli su Dallara 1000 si innervisce quando alla partenza della prima prova gli si rompe un semiasse che viene comunque saldato subito sul posto dall'efficientissimo Bersanetti; riprova e per noie al cambio e perdita concentrazione sbaglia e comunque deve ritirarsi.

Giorgio Rossotto

CRESCCE l'affitto CHIUDE la CERRINA?

TROFEO ELECTRO-O-NIK - Gara di velocità a cronometro - Pista Cerrina, Rivolta Torinese, 16 luglio 1972.

LE CLASSIFICHE

JUNIORES - Classe 500: 1. Cericola; 2. Tortona; 3. Avveduto.

Classe 850: 1. Locacciato; 2. Gugnagli; 3. Calandra.

Classe 1200: 1. Marchese; 2. Boriani; 3. Manuela.

Classe 1500: 1. Maggi; 2. Boriani; 3. Aimasso.

Oltre 1500: 1. Capraro; 2. Cattelan; 3. Marseglia.

SENIORES - Classe 500: 1. Franco Pavese (Fiat 500) 3'03"9; 2. Caveglia (Fiat 500) 3'08"4; 3. Feiles (Fiat 500) 3'11"4; 4. Salino (Fiat 500) 3'29"5; 5. Spampinato (Fiat 500) 3'42"3.

Classe 850: 1. Ezio Niclot (Fiat 695) 3'04"3; 2. Elia (Fiat 650) 3'04"4; 3. Felice (Abarth 850) 3'08"5; 4. Bille (Fiat 650) 3'10"8; 5. Scanavino (Abarth 695) 3'17"9.

Classe 1200: 1. Delio Lisella (Abarth 1000) 3'04"8; 2. Gattino (Fiat 128) 3'06"6; 3. Negri (Fiat Francis) 3'10"2; 4. De Martino (Fiat 128) 3'17"1; 5. Ramando (Abarth 1000) 3'21"9.

Classe 1500: 1. Attilio Stroppolo (Zagato 1300) 2'58"2; 2. Calbacchini (GTA 1300) 2'59"1; 3. Vaccario (Fulvia HF) 3'01"9; 4. Mantelli (R. Gordini 1300) 3'11"3; 5. Mendaccino (Lancia HF) 3'13"2.

Classe oltre 1500: 1. P. Giorgio Mussa (GTA 1600) 2'58"3; 2. Andyson (HF 1600) 2'58"4; 3. Papinutto (GTS 1600) 3'04"4; 4. Rua (HF 1600) 3'07"8; 5. Boccato (GTA 1600) 3'09"9.

ASSOLUTA TURISMO

1. Stroppolo 2'58"2; 2. Mussa 2'58"3; 3. Andyson 2'58"4; 4. Colbacchini 2'59"1; 5. Vaccario 3'01"9.

PROTOTIPI (5 giri)

1. Franco Piacenti (Tecno Abarth) 4'27" e 7; 2. Mussa (F.F. Bellasi) 4'33"2; 3. Bolognesi (Fiat 595) 5'08"8; 4. Gotta (Fiat 500-850) 5'14"3.

La regolarità per ricominciare a CASERTA

CASERTA - Per merito della giovane Scuderia Lotos, Caserta ha ospitato di nuovo dopo molti anni una gara automobilistica. Ma di regolarità. Molto combattuta fin dall'inizio, ha prevalso alla fine Ernesto Di Capua su Lancia Fulvia sull'altro napoletano Saccone dopo 5 prove speciali, di cui 2 svoltesi nella tenuta dello sportivissimo Schiavone. Auspicabile per le prossime edizioni una più accurata organizzazione.

1. TROFEO COLLI TIFATINI - Gara di regolarità - Caserta, 16 luglio 1972. CLASSIFICA GENERALE

1. Ernesto Di Capua (Fulvia R 1.3) penalità 9; 2. Saccone (Fulvia R 1.3) p. 19; 3. Taloni (Cooper) p. 20; 4. Cacciapani p. 34; 5. Pellegrini p. 37; 7. Oliviero p. 41; 8. Raimondi Liana p. 42; 9. Febo p. 64; 10. Papale p. 69; 11. Cimino p. 73; 12. Cerquetti p. 78; 13. Cirella p. 122; 14. Sartori p. 122; 15. Letizia p. 128; 16. Pagano p. 146; 17. Ventriglia p. 201; 18. Ferraresi p. 207; 19. Izzo p. 244; 20. Reccavallo p. 304.



Leo Sansone, assieme a Zanucchi, con la Fulvia gruppo 3, ha vinto un po' a sorpresa l'Autogiro di Pisa

Nell'AUTOGIRO di PISA il maltempo gioca per SANSONE

PITTONI reclama dal pantano

CASCIANA TERME - Il giollino Leo Sansone e la Lancia HF 1600 hanno vinto il 6. Autogiro di Pisa. Un successo sportivamente giusto, ma incredibile, diremmo rocambolesco e scioccante per il modo come è maturato. Grande sconfitto il vincitore della passata edizione Leo Pittoni.

Pittoni, saputo del ritiro di Marzatico dovuto alla rottura del cambio, era passato decisamente all'attacco sin dalla prima prova speciale, la più selettiva, presentandosi alla partenza del secondo giro nettamente davanti all'alfiere del Team Peg Aldo Fasan e a Sansone che seguivano il leader a sette secondi, vantaggio che al termine del secondo giro saliva, sempre sui suoi più diretti antagonisti, a 17 secondi. C'erano — è vero — ancora da percorrere 100 chilometri irti di difficoltà, però, francamente, neanche il più pessimista poteva arrivare a prevedere quanto è poi accaduto nel volgere di un ora e mezzo, soprattutto dopo le prime tre prove speciali del giro che avevano appesantito la classifica di Sansone e costretto al ritiro Fasan, vittima di guasti meccanici al termine della nona prova speciale (ottava per la precisione essendosi dovuta annullare la seconda prova, quella di Montescudaio per il mancato arrivo dei cronometristi livornesi preposti alla stessa perché rimasti senza benzina).

La situazione precipitava per il portacolori della Lloyd Adriatico nel corso della prova speciale di Terricciola che Pittoni nei giri precedenti, aveva effettuato senza incorrere in penalizzazioni. Causa la pioggia che aveva iniziato a cadere all'inizio del secondo giro, lo stato del fondo stradale di questa prova era diventato estremamente scivoloso e pantanoso, e Pittoni è uscito di strada: si impantanava perdendo 50 secondi.

6. AUTOGIRO PROVINCIA DI PISA - Prova del Trofeo Rallies Nazionali - Casciana Terme, 16 luglio 1972.

CLASSIFICA

1. Leo Sansone (HF 1600) p. 160; 2. Pittoni (Porsche 911 S) 170; 3. Brai (Opel K 1900) 171; 4. Ravaoli (HF 1600) 187; 5. Ardizzoia (HF 1600) 194; 6. Svizzero (Opel K 1900) 202; 7. Cavriani (Porsche 911) 235; 8. Stagnani (HF) 246; 9. Montaldo (HF) 265; 10. Giusto (Fiat 128 R) 265; 11. Pittoni Serena (HF) 279; 12. Maranzano (HF) 282; 13. Venturini (Opel K) 295; 14. Fadini (HF) 301; 15. Salvatore (Fiat 128) 303; 16. Monaco (Fiat 125) 307; 17. Nestore (Renault) 309; 18. Mazza (HF) 311; 19. Lodi (HF) 320; 20. Haupt (HF) 336; 21. Tabaton (HF) 352; 22. Bortoletti (Fiat 128 R) 360; 23. Brambilla (Fiat 125 S) 388; 24. Giovacchini (HF) 398; 25. Piscitelli (HF) 410; 26. Fiantore (Fiat 128) 414; 27. Ferrari (R.8) 415; 28. Bigliuzzi (Fiat 128) 415; 29. Riccomini (A.112) 439; 30. Contesini (Fiat 850) 450; 31. Bompani (Fiat 128 S) 464; 32. Tabanelli (BMW 2200) 465; 33. Finolo (HF) 477; 34. De Rocco (Simca R) 494; 35. Li Gobbi (HF) 509; 36. Giovannone (Simca 1300) 558; 37. Belfiglio (Simca R) 562; 38. Garavelli (HF) 566; 39. Marchio (HF) 575; 40. Boff (Fiat 128 R) 597; 41. Pilla (Fiat 128 R) 623; 42. Sacco (Simca R) 641; 43. Cep (HF) 783; 44. Delmazzo Simonetta (Fiat 128) 801; 45. Fren (Fiat 128 R) 822; 46. X. X. (Simca) 837; 47. Bensi Pierangela (Renault) 888; 48. Pantaleoni (Innocenti Cooper) 915; 49. Sciuni (Simca) 1024; 50. Civolani (Opel Ascona) 1026; 51. Vincenzi (850 C) 1095; 52. Colombo (Innocenti Cooper) 1106; 53. Cioni (Fiat 124 S) 1122; 54. Maracchi (Innocenti Cooper) 1151; 55. Di Stasi (A.112) 1186; 56. Vivini (Fulvia) 1300; 57. Baroschi (Renault Alpine) 1310; 58. Giriboni (Renault Major) 1311; 59. Polastri (850 S) 1368; 60. Di Nasso (124) 1408; 61. Cobbe (Simca 1300) 1711.

MITROPA CUP CON CHALLENGE PER IL GRUPPO 3

UDINE - Si sono riuniti gli Organizzatori della Mitropa Cup. Erano presenti per le prove tedesche il sig. Richard Lohr ed il sig. Josef Wemeth, per le prove austriache il sig. Willy Löwinger, per quelle italiane il dott. Gianni Asquini e l'avv. Luigi Stochino.

Per il 1973 è stata prevista oltre alla Mitropa Cup per i gruppi 1, 2, 3, 4, con premi sino al 5. classificato, la istituzione di una Mitropa Cup Challenge gruppo 3, entrambe con premi sino al 3. classificato. La Segreteria della Mitropa Cup è stata affidata anche per il 1973 all'Automobile Club di Udine.

La deviazione abusiva del reclamante

PISA - In ritardo di tre minuti sul tempo previsto dall'art. 123, dopo la esposizione della classifica il conduttore Leo Pittoni ha presentato reclamo relativo alla richiesta di annullamento della 4. prova speciale del terzo giro per avere, secondo il reclamante, gli organizzatori modificato un percorso di prova speciale dopo il passaggio di alcuni concorrenti, facendoli transitare su una nuova strada più agevole e più veloce, in precedenza chiusa da sassi e transenne. I commissari sportivi, riuniti collegialmente, dopo aver rilevato che il reclamo avrebbe dovuto essere respinto per vizio di forma (errore nella elencazione della prova, scadenza dei termini sia pure per tre soli minuti non essere il Pittoni legale rappresentante della concorrente Lloyd Adriatico in quanto non dimostratosi tale), respingono il reclamo ed incamerano la relativa tassa motivando la loro decisione con il fatto che il tratto di prova sul quale il Pittoni ed altri concorrenti si erano impantanati, non era un tracciato regolare della strada costituente la prova speciale, ma una deviazione scelta nei due giri precedenti dai conduttori, in quanto più agevole per il fondo stradale.

Da quel momento per la coppia Sansone-Zanucchi non ci sono stati più ostacoli. Un successo sportivamente giusto, come abbiamo detto. Il merito maggiore del duo della Jolly è stato quello di non essersi mai rassegnati alla sconfitta, neanche quando questa sembrava ormai inevitabile e di avere continuato ad avere fiducia completa nella perfetta efficienza della loro HF 1600. Ottimo il terzo posto, che gli è valso il primo del gruppo uno, quello ottenuto dal bravissimo Brai al volante di una Opel Kadett 1900, come lusigliero è stato il piazzamento toccato a Ravaoli protagonista di una gara avveduta che lo ha portato all'undicesimo posto al termine del primo giro al quarto finale. Altri probanti risultati sono stati ottenuti da Ardizzoia, Svizzero, Cavriani, Stagnani, Montaldo (primo degli esordienti), nonché da Giusto e dalla Serena Pittoni che con un terzo giro veramente straordinario ha compiuto il miracolo di passare dal 20. posto al termine del primo giro, all'11. finale che gli ha permesso di raggranellare punti per la Coppa delle dame.

Per concludere, aggiungiamo che delle undici prove speciali, le cinque effettivamente selettive sono state appannaggio di Pittoni, due di Ardizzoia e di Svizzero e una di Fasan.

Carlo Burlando

Difficile e molto movimentato il RALLY di POLONIA

5 minuti per PINTO ZASADA nel burrone

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CRACOVIA - Raffaele Pinto, in coppia con l'abituale Gino Macaluso, ha vinto al volante di una Fiat 124 Spider, dopo aver dominato completamente dall'inizio alla fine, il Rally di Polonia di quasi cinque minuti sul secondo classificato. La competizione, valevole per il Campionato Europeo Conduttori, lunga 2800 km., con 43 prove pressoché interamente sull'asfalto, studiata e realizzata su un percorso in cui era predominante il fattore potenza, vedeva naturalmente come gran favorito Zasada. Fra il folto lotto dei partenti, Rohrl il tedesco che ha vinto lo scorso anno il Wiesbaden con una Ford Capri 2600, oltre naturalmente Zasada con la BMW, la SAAB dello svedese Carlsson. Presenti le squadre russe con le Moskvich, polacche con le Fiat 125 Polski, bulgare con le Alpine.

Il rally parte giovedì sera con il tempo che improvvisamente si è volto al brutto ed infatti nelle prime prove speciali piove. Una delle prime vittime tra i favoriti è Trombotto che con Enrico era su una Fiat 124 spider e che partiva con il numero uno. Nella terza prova speciale, infatti, tradito da un tratto di fondo stradale ricoperto d'olio, sbandava improvvisamente e finiva nella scarpata. Saranno necessari 100 metri di cavo per recuperare l'auto praticamente distrutta.

Anche Pinto non ne esce bene e sbandando lungo il guardrail danneggia il parafango posteriore sinistro della macchina, il bocchettone del serbatoio, tanto che quest'ultimo dovrà essere sostituito.

Nella prova speciale n. 18, la terza al contrario, Zasada esce di strada finendo anch'esso nel burrone. Ma mentre Trombotto era rimasto illeso insieme al suo secondo, Zasada risulta ferito e ricoverato in ospedale: gli hanno riscontrato una frattura in un piede, mentre la moglie è in preda ad un forte choc.

Pinto ha nettamente dominato la gara. Le prime cinque prove sono sue e il vantaggio su tutti gli avversari risulta subito notevole, tanto che Zasada, rimasto in gara fino alla 18. prova, per mantenere il ritmo è costretto ad arrestarsi ed aggiunge al suo distacco da Pinto, che aveva assunto la funzione di leader, due minuti di ritardo ad un controllo orario.

Alla partenza della seconda tappa, rimane soltanto la Ford Capri di Rohrl in grado di poter attaccare, ma anche se il

suo presunto distacco risulterà soltanto più tardi di 8'26", Pinto conduce, coadiuvato egregiamente da Macaluso, una gara accorta preservando lui stesso e la macchina, non rischiando nella nebbia che avvolge la strada nelle prove della notte.

Pinto e Macaluso conducono ora nettamente con 60 punti la classifica provvisoria del Campionato Europeo Conduttori.

RALLY DI POLONIA - Gara valida per il Campionato Europeo Conduttori - Cracovia, 13-15 luglio 1972.

CLASSIFICA

1. Pinto-Macaluso (Fiat 124 Spider) punti 17.385,26; 2. Rohrl-Berger (Ford Capri 2600) p. 17.785,51; 3. Brundza-Brum (Moskvich) 19.988,23; 4. Ferjancz-Zsembery (R.12 Gordini) 20.030,25; 5. Hommel-Bork (Wartburg) 20.389,13; 6. Mucha-Zyszkowski (Fiat 125) 20.734,82; 7. Sprukt-Kalamais (Moskvich) 20.956,65; 8. Stawowiak-Czyzyk (Fiat 125 Polski) 21.376,90; 9. Banck-Jensen (Opel Ascona) 21.460,98; 10. Dobrzanski-Ryniak (Fiat 125 Polski) 21.589,21.

ULTIMORA

Nelle corse USAC dei 300 all'ora

E' moribondo un BETTENHAUSEN

BROOKLING (Michigan) - Joe Leonard lanciato alla conquista del secondo titolo americano, ha vinto la 200 miglia sull'ovale a curve sopraelevate del Michigan international Speedway nata sotto cattiva stella. Bob Unser che aveva vinto la «pole» posizione alla spettacolare media di 321,288 kmh., ha dovuto abbandonare dopo venti giri. Gordon Johnoc che si era piazzato secondo e che pochi giorni prima aveva sfiorato le 200 miglia durante le prove dei pneumatici, è finito nono. Mario Andretti ha rotto la trasmissione ed ha dovuto anch'egli ritirarsi insieme al compagno di scuderia Al Unser.

Al sesto giro, mentre tutto sembrava già tranquillo, il giovane Mellen Bettenhausen, uno dei tre fratelli di Gary, l'asso di Indy, proveniente dalle mid-geet e per la prima volta nella categoria Usac urtava il muro, la macchina si incendiava ed il pilota vi rimaneva intrappolato perdendo anche il braccio destro. Trasportato all'ospedale dell'Università del Michigan, Bettenhausen veniva sottoposto ad una operazione e veniva dichiarato in critiche condizioni.

La corsa è stata sospesa per una ora e mezza. La giornata caldissima ha mietuto molti motori, ma non ha tenuto lontano 40 mila spettatori che hanno potuto ammirare, specie nella fase iniziale, gli spunti spettacolari di Bobby Unser.

La Lola di Dallenbach messa a punto dai fratelli Granatelli è giunta seconda.

Lino Manocchia

200 MIGLIA DI CAMBRIDGE - Gara di velocità per vetture USAC - Autodromo Michigan Speedway, 15 luglio 1972.

CLASSIFICA

1. Joe Leonard (Offenhauser) alla media di 241,063 kmh; 2. Wally Dallenbach (Lola Ford); 3. Mel Kenion (Coyote Ford); 4. Sam Session (Coyote Ford); 5. Lee Kunz Man (Eagle Offy); 6. George Snider (Coyote Ford).

Nell'AUTOGIRO piemontese «rotta» dei bolognesi e vince PERTUSIO

Un «bip» fa polemica nell'ASPARAGO

TORINO - La scuderia Nord-Ovest, in collaborazione con la polisportiva Villastellone, ha organizzato questa gara di regolarità che è una classica e richiama tutti i big della specialità. 100 chilometri di percorso da Villastellone, Santena, Carmagnola, e ritorno con cinque prove speciali, qualche chilometro di sterrato, anche se non impossibile, permettevano di avere alla vigilia qualche dubbio sul nome del vincitore, comunque sicuramente estratto dalla ristretta pattuglia dei fuori-classe presenti.

Primo giallo in partenza, un guasto ad un tubo preannuncia quelli che saranno i guai seri della prova C; infatti proprio in questa prova il primo tubo non vuol saperne di funzionare e sembra segnali sulle ruote posteriori. Pertusio con commissari a bordo fa le opportune verifiche e si nota uno scarto di

34/100, funzione della velocità di arrivo. Discussioni, si perde un'ora e mezza, sono arrivati intanto tutti i concorrenti e all'ultimo si decide di annullare la prova C presso «La Rotta» (sic!).

In conclusione la gara ne rimane un po' sbalestrata anche se la prova A da ripetere due volte come la B si rivela molto selettiva e tirata. Prevale infine il torinese Pertusio davanti a Pavanello e Canè e alla bravissima Imerito. Questa ultima rafforza la sua posizione nel Trofeo delle dame. Barbera, sempre insoddisfatto, e in effetti un po' sfortunato, è primo delle Fiat. Una incredibile disattenzione, la non accensione del bip, ritarda Nosenzo che se riuscisse ad essere un po' meno nervoso otterrebbe molto di più. Da sottolineare, come già detto, che il tratto sterrato, a parte alcuni salti, non era determinante.

G. R.

Una lapide per RICCARDONE

CASTIGLIONE BARATTI - «Riccardone, una prece». Con queste semplici parole incise su una targa di bronzo, i familiari dello scomparso Carlo Benelli, morto tragicamente durante le prove dell'ottava edizione della corsa in salita Castione Baratti-Neviano degli Arduini, hanno voluto onorare la memoria del pilota pratese. La lapide è stata murata proprio nel punto in cui l'Alfa 33-3 di Riccardone si è disintegrata incendiandosi.

Alla semplice cerimonia hanno assistito oltre ai familiari dello scomparso, anche il presidente della Pro Loco di Neviano che ha ricordato con toccanti e significative parole, la figura di «Riccardone».

L'AUTOTORNEO '72 da Varano a Milano

Pochi a guardare molti a gareggiare

PARMA - L'Autotorneo organizzato dalla Scuderia Milanese Sport Turismo è arrivato a Varano fra l'indifferenza generale. Le tribune del San Cristoforo sono desolatamente deserte, tuttavia c'è da dire che in fin dei conti la gara così come è strutturata non è nemmeno tanto noiosa.

Parlando dei risultati, c'è da dire che alcuni sono stati abbastanza buoni soprattutto perché per limitare la velocità dei partecipanti erano stati messi lungo il rettilineo del box alcuni ostacoli che costringevano i concorrenti a zig-zagare. Il miglior tempo assoluto è stato ottenuto dal forlivese Sartori che con una F. 850 del 1968 ha girato in 1'09"16 gli altri vincitori di classe sono stati Luciano Martinielli, fra le donne Natalia Baroncini nella classe oltre 1250, Luoiano Baldassi nella classe fino a 800, Giuseppe Cascone nella classe Mini e A-112 e Aldo Lappo nella classe fino a 1250.

Anche nell'Autotorneo però le polemiche non sono mancate. Un concorrente che ha preso il via con una Abarth 695 è stato contestato per presunta irregolarità di cilindrata.

TROFEO AGOPUNTURA, prova valida per l'Autotorneo - Varano Melegari (Parma) - 9 luglio 1972.

CLASSIFICA
Classifica Femminile: 1. Luciana Martinielli (Fiat 128 Rally) 1'32"50; 2. Marzani (1'50"7); 3. Gruppini (Fiat 500) 1'54"4; 4. Savia 1'58"5.
Classe Prototipi: 1. Giampaolo Sartori (F. 850) 1'09"1; 2. Cattane (GTA) 1'09"9; 3. Bruzese (GTA) 1'14"5; 4. Vignetti (F. 850) 1'15"1;
Classe oltre 1150 cc: 1. Natale Brogini (Alpine Renault) 1'13"7; 2. Trezzi (Fiat 128 Rally) 1'14"1; 4. Vassironi (Fiat 128 Rally) 1'15"1.
Classe 800 cc: 1. Luciano Baldassi (Abarth 595) 1'17"3; 2. Cinquanta (id.) 1'19"1; 3. Macchi (Abarth 600) 1'20"4; 4. Faroldi (Abarth 600) 1'20"8;
Classe Mini e A-112: 1. Giuseppe Cascone (Mini Cooper) 1'16"6; 2. Dalla Gaia (Mini Cooper) 1'17"2; 3. Panbianchi (Mini Cooper) 1'17"20; 4. Reccato (Mini Cooper) 1'18"5;
Classe 1250: 1. Aldo Lappo (Fiat 127) 1'17"8; 2. Massironi (Fiat 127) 1'18"4; 3. Trezzi (Fiat 127) 1'19"3; 4. Massironi G. (Fiat 127) 1'19"4;

MILANO - Circa 300 partenze nella dodicesima prova dell'Autotorneo italiano organizzato dalla scuderia Sportturismo con il patrocinio della «Tchen-Agopuntura cinese». Il via al primo concorrente è stato dato da Enza Guercio alle ore 15. Quindi si sono alternati in pista decine e decine di giovani che hanno offerto un eccezionale spettacolo al numerosissimo pubblico presente.

I migliori tempi assoluti sono stati realizzati rispettivamente da Cattane su Alfa Romeo GTA in 44"53 e dal varesino Brogini su Alpine 1600 S 45"05.

AUTOTORNEO ITALIANO - 3. TROFEO AGOPUNTURA CINESE, Milano, 15 Luglio 1972.

LE CLASSIFICHE
Absoluta maschile: 1. Brogini 45.05; 2. Cascone 46.39; 3. Massironi 46.64; 4. Massironi 46.64; 5. Trezzi 46.69; 6. Maggi G. 46.81; 7. Maggi G.F. 46.89;
Classe 800: 1. Maggi G. 46.81; 2. Maggi G.F. 46.89; 3. Caneva 47.62; 4. Faraldi 47.87; 5. Bernardi 48.31; 6. Spreafico 50.18; 7. Bruzese 50.38;
Corse Mini: 1. Cascone G. 46.61; 2. Barlassina 47.16; 3. Ghersi A. 47.47; 4. Ghersi G. 47.97; 5. Togni 48.07 6. Quietti 49.19; 7. Pambianco 49.31; 8. Bertagna 49.92; 9. Aliotta 49.95; 10. Poggi 50.55; 11. Mannini 50.97; 12. Antonelli 51.46; 13. Aliotta 51.58; 14. Santonastasio 51.92.
Classe 1250: 1. Cascone G. 46.39; 2. Maggi G.F. 47.06; 3. Duma 47.13; 4. Lappo 47.22; 5. Massironi 47.42; 6. Barlassina 47.49; 7. Maggi G. 47.83;
Oltre 1250: 1. Brogini N. 45.05; 2. Massironi D. 46.64 (47.27); 3. Massironi G. 46.64 (47.80); 4. Trezzi 46.69; 5. Cascone 46.96; 6. Lolli 47.67; 7. Duma
Classifica assoluta prototipi: 1. Cattane G. 44.53; 2. Scanavino 45.50; 3. Facchinetti 46.15; 4. Chiorazzo 46.80; 5. Fioretti 48.36.

La prossima gara, il Trofeo «Estate a Rivisondoli», si svolgerà l'8 agosto nella omonima località montana degli Abruzei.

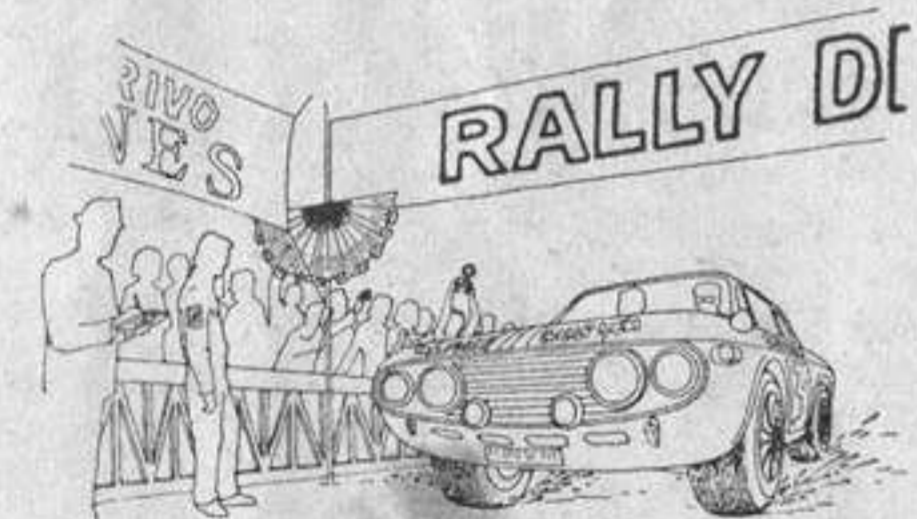
Il « punto » del Trofeo SIMCA-KLEBER

Il Trofeo Simca-Kleber, legato alle classifiche dei Rallies Nazionali, è giunto alla decima gara, e diventa sempre più interessante anche per il moltiplicarsi delle belle prestazioni delle vetture Simca in questa specialità ed anche nei Rallies valevoli per il campionato italiano.

Dopo la gara di Cremona, in testa è il torinese De Rocco, seguito da Lisino e Ferri. Questa è la classifica aggiornata del Trofeo:

Classificato	Nominativo	Cesena	Verona	Savona	Stena	Venezia	Iurea	Genova	Padova	Cremona	Totale punti
1.	De Rocco A.	9+9			3,5+3,5	4,9+4,9		6,3+2,8		2,1+3,5	49,5
2.	Lisino G.					5+5	7+4		9+4		34
3.	Ferri C.		7		7			9+5	2		30
4.	Ghu V.							4	4	7+3	18
5.	Benato E.	7				9					16
5.	Negri E.									9+7	16
7.	Lasciarrea G.					1			2,8+2,8	2,8+4,9	14,3
8.	Meneghetti 5+2				4+3						14
8.	Belfiglio N.									9+5	14
8.	Barbalonga A.						5+9				14
8.	Bonamigo M.					3+2			7+2		14
12.	Giovannone C.							3	3	5+2	13
13.	Parma N.	9									9
13.	Zunino A.			9							9
15.	Mirani L.							4,9+2,1			7
15.	Menegoni E.					4+3					7
17.	Gozi R.								1+5		6
19.	Riberti F.								5		5
19.	Viti I.					3+2					5
19.	Suni R.	4+1									5
22.	Tinacci D.	3									3
23.	Moro E.					1,4+1,4				2	2,8
24.	Toffolo B.									2	2
24.	Pozzuoli G.	2									2
24.	Del Fabbro M.									2	2
27.	Saetton G.								0,7		0,7

kléber vince



6. AUTOGIRO DELLA PROVINCIA DI PISA
 Pisa 15-16 luglio
 LEO SANSONE (Fulvia HF 1600) 1. assoluto del gr. 3
 SALVATORE BRAI (Opel Kadett 1900) 1. del gr. 1
 FERDINANDO MONTALTO (Fulvia HF 1600) 1. del gr. 2 e 4
 ALESSANDRO DE ROCCO (Simca Rally) 1. classe 1300
 SERENA PITTONI (Fulvia HF 1600) vincitrice della coppa delle Dame

Kléber radiale V10
 primo dove più difficile è vincere

FAG
 cuscinetti volventi

FERRARI in appoggio a VARANO Mel. Morto RAIMONDI (costruì nel 1905 il primo «rotante»)

VARANO MELEGARI - Dopo le giuste lamentele del sindaco di Varano Melegari al congresso estivo della CSAI a Salice Terme, qualcuno si è mosso. Bonzani aveva chiesto un contributo per portare avanti l'attività agonistica sul tracciato parmense all'ex presidente dell'ACI avv. Marinucci, ma il tutto era caduto con la mancata rielezione alla presidenza dell'ente, dello stesso Marinucci. Bonzani, quindi, durante il suo intervento ha riformulato la richiesta e anche per questa volta gli sono state fatte delle promesse.

Qualcuno però si è mosso. L'ing Enzo Ferrari è venuto la settimana scorsa nel piccolo centro degli Appennini parmensi, accompagnato dal suo segretario, per dare un'occhiata a questa pista e soprattutto per aiutare in qualche modo i dirigenti della Pro Loco che fino ad ora hanno fatto tutto con i loro mezzi. Ferrari ha promesso al sindaco sig. Bonzani, che chiederà alla «Firestone» e alla «Shell» di piantare lungo il perimetro del circuito alcuni cartelli pubblicitari.

Concludendo, è il caso di dire che per vedere qualcosa si deve muovere Ferrari in persona, altrimenti...

MODENA - Un'altro maestro degli studi motoristici e della tecnica automobilistica se ne è andato (a una età ragguardevole). Si tratta di Romeo Raimondi che, da persona modesta, non voleva quasi mai che si parlasse di lui. E non ha pensato nemmeno a raccogliere dati scritti, perché era la sua memoria tanto limpida da tracciare, anche nei minimi particolari, la sua attività, inquadrandola nell'ambiente degli anni del pionierismo. In oltre settant'anni tante cose sono state fatte a Modena! E Raimondi occupa certamente un posto di primissimo piano, avendo realizzato uno dei primi, se non il primo assoluto in Europa, motori rotativi a scoppio. I risultati furono felicissimi, tanto che vi furono interessanti dalla Francia, dalla Gran Bretagna e da altri Paesi. Costruì una delle prime moto in società con Malagoli; si trattò della famosa «R.M.», nata e costruita a Modena dove, anni dopo, usciva la «Mignon». Romeo Raimondi si dedicò ai motori Diesel e poi avido una industria di trattori seguito dai figli che proseguono in una fiorente attività con lo stabilimento per la costruzione di parti per trattori a Casalbaldo di Modena. (m. m.)

Faticoso week-end a VILA REAL
le turismo al traguardo al buio

Un successo per BONNIER

VILA REAL - Per il Portogallo la corsa di Vila Real è la più importante dell'anno. Praticamente tutto il paese si è trasferito a Vila Real nonostante il caldo infernale. Il circuito, molto difficile per il pilota per tutte le sue curve, è molto bello ma anche molto pericoloso specialmente per le corse di formula.

Neves ha dominato la corsa di Gr. 1 con il suo imponente e ben preparato Chevrolet Camaro. L'opposizione più decisa gli è venuta dalle due BMW ufficiali dell'importatore portoghese affidate a Santos e Melville e dalle tre Alfa ufficiali dell'importatore portoghese Mocar. Causa la pioggia vi è stata un po' di confusione in quanto nessuno disponeva dei pneumatici adatti per il bagnato e Neves ha vinto grazie ai suoi Michelin B.R. che erano le migliori di tutte.

La corsa di Gr. 2 è stata veramente emozionante. Un gran daffare c'è stato prima della partenza. Il portoghese Cabral che ha fatto registrare il miglior tempo in prova non aveva per il suo BMW 2800 pneumatici per la pioggia al contrario dello spagnolo Mesia, secondo tempo in prova. Tutti i portoghesi volevano rimandare la corsa di una settimana, ma gli organizzatori hanno deciso di svolgere la corsa, che è iniziata molto tardi e si è disputata praticamente al buio. Mesia era il vincitore dopo il ritiro di Cabral con la pompa della benzina fuori uso e dopo il ritiro di Sanoghera, quest'ultimo quando era in testa. Un Mini guidato da Acevedo superava varie volte Amesia ma alla fine non poteva niente contro la forza del Ford spagnolo.

Arturo Pasana non ha avuto nessun problema per vincere la corsa di F. Ford e di F. V dopo l'incidente nel quale si sono ritirati i tre più importanti partecipanti.

Carlos Gaspar con una potente Lola T 280 Gr. 7 aveva fatto segnare il miglior tempo nella prova di venerdì con 2'24"16 prove nelle quali sono stati presenti solo una parte dei partecipanti. Tutto il team Bonnier era preparato ma non è voluto entrare nel circuito. Juncadella aveva fatto segnare il secondo tempo con 2'33"68 e il sorprendente portoghese Neves con un vecchio Lotus aveva segnato il terzo tempo con 2'36"24.

Dopo alcune proteste Gaspar cambiava il suo Gr. 7 in Gr. 5 e nelle successive prove sotto la pioggia il miglior tempo era quello di «Pam» 3'24"18, con l'Abarth 2000 di Osella,

ma non ha preso il via perché ha rotto il motore nel giro di prova precedente la corsa. Merzario non c'era perché impegnato in una prova con la Ferrari F. 1. De Bagration ed Elford avevano fatto registrare il secondo e il terzo tempo sul bagnato.

Gaspar è il più rapido subito dopo il via assieme a Juncadella e Bridges. Elford dopo il primo giro è in testa seguito da Gaspar e Juncadella che poi si ritirava dopo un leggero incidente cedendo così il suo posto a Peter Humble. John Burton, con la Chevron B 21 rimontava dall'ultima fila di partenza e dopo il ritiro di Elford guadagnava posizione ancora fino a raggiungere il secondo posto.

Intanto il francese Swietlick si collocava in testa quando Gaspar rimaneva senza benzina. Humble intanto era attardato per un guasto al motore. Swietlick conquistava così la prima vittoria, la prima anche per il Team Bonnier, dopo la tragica scomparsa del suo fondatore. La moglie di Bonnier ha ricevuto a Vila Real una medaglia ricordo dai piloti e dagli organizzatori.

L.G. Canomanuel

GARA INTERNAZIONALE IN CIRCUITO - Vila Real - 9 luglio 1972.

Gruppo 1: 1. Neves (Chevrolet Camaro) 20 giri in 1.7'08"; 2. Santos (BMW 2002 TI) 1.8'28"; 3. Melville (BMW 2002 TI) 1.9'27"; 4. Lumaru (Alfa GTV) a 1 giro; 5. Gentil (Alfa GTV) a 1 giro.

Gruppo 2: 1. Amesia (Ford Capri 2600 RS) 20 giri in 1.10'31"; 2. Acevedo (Mini 1275 GT) 1.10'34"; 3. Gomez (Opel Manta) 1.13'10"; 4. Figereido (BMW 2002 TI) a 1 giro; 5. Urierte (Ford Escort RS) a 2 giri.

Formula Ford e Formula V: 1. Pasana (Merlin) 20 giri 59'24"; 2. Giannone (Lotus) 59'25"; 3. Portela (Palma) a 1 giro, 1. della F.V.; 4. Borges (Merlin) a 1 giro; 5. Lacerda (Aurora) a 1 giro, 2. della F.V.

GR. 3, 4, 5: 1. Claude Swietlick (Lola T 290) 35 giri 1.29'15"; 2. Bridges (Chevron B 19-21) 1.29'28"; 3. Gaspar (Lola T 280) 1.29'53"; 4. Cabral (Lola T 290) 1.30'17"; 5. Burton (Chevron B 21) 1.31'34"; 6. Jossa (Chevron B 21) a 1 giro; 7. Heavens (Chevron B 21) a 1 giro; 8. Larrieur (Lola T 212) a 2 giri; 9. Nunes (Porsche 906) a 4 giri; 10. Humble (Chevron B 19) a 4 giri; 11. Santos (Porsche 907) a 7 giri.

Giro più veloce: Hanson (Chevron B 21) in 2'25"7 nuovo record della pista.

viaggiando a 2'12", mentre Estefano invece si scatenava pur avendo un comodo vantaggio per arrivare al traguardo alla media di 212,322. Il giro più veloce era pure suo, al terzo giro, a 215,223 di media nuovo record di Hughes.

a. c. b.

GIRO DI HUGHES - Gara di velocità in circuito di km 569,720 - Hughes, 26 giugno 1972.

CLASSIFICA
1. Nasif Estefano (Ford) in 2.40'59"4, media kmh 212,322; 2. Bordeu (Dodge) 2.43'07"2; 3. Parisi (Torino) 2.47'03"4; 4. Parodi (Dodge) 2.49'29"; 5. Giordano (Torino) 2.50'29"3; 6. Manzano (Torino) 2.50'47"3; 7. Manzano A. (Torino) 2 ore 50'55"3; 8. Rios (Chevrolet) 2.51'49"4; 9. Tartara (Torino) 2.52'01"3; 10. Traverso (Torino) 2.53'13"; 11. Miguez (Dodge) 2.54'08"; 12. Volpicina (Torino) 2.55'04"3; 13. Iglesias (Ford) 2 ore 57'22"3; 14. Conti (Torino) 3.00'49"; 15. Grosso (Torino) 3.02'37"3.

CLASSIFICA CAMPIONATO ARGENTINO
1. Nasif Estefano p. 74; 2. Gradassi 21; 3. Traverso 15; 4. Bordeu 13; 5. R. Marincovich 10; 6. Martinez Boero 9; 7.1 Iglesias e Parisi 8; 9. Carlo Marincovich 7; 10.1 R. Iglesias e A. Manzano 6;



La Fiat 124 sport di Giorgio Comacchio durante la sua bella battaglia con la Datsun 510 di Paul Lambke, a Mosport Park



6 ORE con tante avarie

Subito dopo il via, la Fiat 124 di Comacchio precede la Datsun di Lambke, ed una vecchia Porsche. Poi la Fiat avrà un calo di potenza



I protagonisti della gara di Formula Ford a Mosport: la Palliser di Brian Stewart, la Hawke di Schwarzkopf e la Titan di Progosh

COMACCHIO rimonta

MOSPORT PARK - Prima del via, nella quarta prova delle sette in programma per il Campionato Bulova per vetture Turismo fino al 3500 cc. Giorgio Comacchio, in testa alla classifica di questo Campionato, si era dichiarato insoddisfatto per la mancanza di potenza della sua Fiat 124 S nella salita del rettilineo, dovuta molto probabilmente alla cattiva carburazione e la sua apprensione è stata pienamente confermata alla partenza che lo vedeva retrocedere in quarta posizione con Paul Lambke (Datsun 510) e Werner Gudzus (BMW 2002) nettamente in fuga.

Mentre questi ultimi due continuavano a passarsi ad ogni tornata, Comacchio dopo appena quattro giri si riprendeva dallo scarto iniziale e al sesto giro passava la BMW di Klaus Bartels e si metteva all'inseguimento del due di testa. Al quindicesimo giro, la BMW di Gudzus aveva un calo improvviso di potenza e nei successivi cinque giri perderà nientemeno che sette posizioni lasciando così via libera per l'italiano che si aggiudicherà il secondo posto oltre che a 6 punti necessari per la classifica finale.

La corsa delle Formula Ford, con un nuovo vincitore in ogni gara finora

disputata, dopo un'estenuante duello fra Brian Stewart su Palliser WDF1, Luke De Sadeleer (Hawke DLB21) Lorne Progosh (Titan Mk.6A) e l'americano Nils Sanborn su March 729 è andata a favore di quest'ultimo.

g. g.

GARA PER VETTURE TURISMO E F. FORD valevole per il Campionato Bulova - Mosport 2 luglio 1972.

LE CLASSIFICHE
TURISMO - 20 giri pari a km 79,600
1. Nils Sanborn (March 729) 32'19"9; 2. Brian Stewart (Palliser WDNF1) 32'20"8; 3. Luke De Sadeleer (Hawke DLB21) 32'21"1; 4. Lorne Progosh (Titan Mk.6A) 32'30"1; 5. Peter Findlay (Lotus 69A) 32'51"1; 6. Wayne Stinson (Crossle 20F) 32'52"7.

FORMULA FORD - 20 giri pari a km 79,600
1. Nils Sanborn (March 729) 32'19"9; 2. Brian Stewart (Palliser WDNF1) 32'20"8; 3. Luke De Sadeleer (Hawke DLB21) 32'21"1; 4. Lorne Progosh (Titan Mk.6A) 32'30"1; 5. Peter Findlay (Lotus 69A) 32'51"1; 6. Wayne Stinson (Crossle 20F) 32'52"7.

MOSPORT minore

SUNDOWN GRAND PRIX - Gara di velocità in circuito per vetture Sport, GT e Turismo - Mosport, 1 luglio 1972.

LE CLASSIFICHE

1. Hochreuter-Heimrath Porsche 911 S 204 giri pari a km 811,920 in 6 ore 56'8 alla media di 134,522 kmh; 2. Bytze-Bytze (Porsche 914-6) a due giri; 3. Adams-Carter (Corvette) a cinque giri; 4. Goebels-Berner (Porsche 911 S) a sette giri; 5. Oest-Tillson (Porsche 911T); 6. McElroy-Joy (Lotus 47); 7. Maxwell-Bradley-Halliday (Datsun 510); 8. Shantz-Tanner (Datsun 1200); 9. Peters-Kinsman (Mini Cooper S); 10. Fortin-Proulx (BMW 2002TI).

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MOSPORT PARK - Per la prima volta nella sua storia, la maggior pista canadese ha organizzato per il week-end del primo luglio tre giornate di gare di velocità; gare per tutti i gusti - e si è visto dal buon numero di spettatori accampati per tutti e tre i giorni - che hanno visto in lizza oltre che le Formula Ford e le Turismo del Campionato Bulova, l'undicesima edizione del Sundown Grand Prix per le Sport, le Gran Turismo, le Turismo ed il Gran Premio del Canada di motociclismo che annoverava fra i partecipanti i due centauri della Ducati: Spaggiari e Tate.

Poiché molti dei concorrenti hanno accusato noie all'impianto elettrico, grazie all'enorme esperienza su quella pista oltre che ad una corsa regolarissima la coppia formata da Hochreuter e Heimrath su Porsche 911S è risultata vincitrice con due giri sulla Porsche 914-6 GT dei fratelli Bytze; terzi, a cinque giri dal vincitore, Maurice Carter e Bill Adams su Corvette.

All'abbassarsi della bandiera, dopo un giro al seguito della vettura pilota, Donolo (Lola T212) balzava al comando, seguito da Maurice McCaig (Lola T212), Bartling (Porsche 910), Hocreuter (Porsche 911S), Adams (Corvette) e Higgins (Porsche 914-6) seguivano quindi un po' staccati Al Pease (Lotus S7), Bytze (Porsche 914-6) e Wiseman con la Camaro.

Al termine della prima ora, hanno inizio i rifornimenti ed i cambi di guida con il primo ad entrare ai box: McElroy (Lotus 47) che verrà sostituito da Joy, pertanto in testa abbiamo sempre la vettura di Donolo-Schullion seguiti ora da Adams-Carter, ad un giro, Hochreuter-Heimrath a due giri come pure a due giri si trovano Higgins-Kroll, i Bytze e Pease-Teakle. Dopo un'ora e mezza di corsa, la Lola di testa è costretta al ritiro per la rottura della sospensione posteriore destra, sembra causata dall'urto con un'altra vettura, e così la Corvette si troverà automaticamente al comando che manterrà per circa un'ora costretta poi ad una sosta che gli costerà cinque giri per guai agli scarichi.

A metà gara, Al Pease abbandona per lo staccarsi dei parafranghi posteriori della sua Lotus e quindi per la mancanza delle luci. Bytze sarà pure costretto ad una sosta per lo staccarsi di un filo, riuscirà però a mantenere la seconda posizione mentre nel frattempo Bircumshaw (Lotus Elan) esce di strada e quindi abbandona. Dopo la quarta ora, le posizioni si sono abbastanza stabilizzate e non vi saranno cambiamenti essenziali almeno nelle posizioni di testa, a parte dell'abbandono da parte della Porsche 914-6 di Higgins-Kroll per la rottura dei freni. Soddisfacente pure la prova degli italiani Nicosia e Follegot con la Fiat 124 Sport Coupé.

Gilberto Gatto

Molte buone «speranze» nelle miniformule inglesi

Ricordatevi di RIKKI (von OPEL)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Le recenti corse inglesi di «terzo livello», anche se non degne di molto spazio, meritano forse un piccolo riassunto, perché in fin dei conti vi partecipano — tanto in F. 3 che in Formula Atlantic — piloti che vale la pena tenere d'occhio.

In F. 3 Rikki von Opel, che migliora di volta in volta, ha ottenuto due buone vittorie, a Silverstone l'11 giugno e a Thruxton il 18, oltre a un secondo posto a Brands Hatch il 25 giugno, tutto questo con la neo-ufficiale Ensign dell'Iberia. La sua abilità, di nuova data, sul bagnato, un poco di fortuna e i pneumatici adatti (Firestone B33) sono risultati decisivi per le condizioni meteorologiche delle prime due gare. Per quella di Brands Hatch era apparsa, per quanto in ritardo, la primavera e quindi i pneumatici più adatti erano gli slicks Dunlop, con i quali ha vinto Sutcliffe su GRD.

A Silverstone, alle spalle di von Opel, più o meno tutti sono incappati in testa-coda o lievi incidenti (fra tre piloti che all'inizio si sono alla lettera persi, in mezzo agli spruzzi, finendo contro il muro dei boxes, c'era James Hunt, che correva la sua prima

della situazione dei motori in F. 2 Vern Schuppan pare dimostrare che la logica progressione F. 3-F. 2 non è necessariamente l'unico modo per arrivare in F. 1. A Brands Hatch Schuppan ha detto che gli sono state promesse altre uscite con la BRM F. 1 (e molti osservatori ritengono che abbia più possibilità degli australiani attualmente parte di squadre di F. 1).

Purtroppo nel mese di giugno la F. Atlantic è stata tartassata da forti dissensi. La previsione che ci potesse essere una varietà, in fatto di motori, non si è avverata e sono diventati universali i Ford Twin Cam e i BDA. Le discussioni sono nate per via del regolamento poco chiaro e chi utilizza i Twin Cam trova che chi usa i BDA ha avuto un vantaggio ingiusto e illegale. Tutto questo ha minacciato di fare naufragare il campionato Yellow Pages e ci è mancato poco che i punti ottenuti fossero annullati. Poi, a Brands Hatch, ha prevalso il buon senso e tutti i concorrenti hanno firmato moduli, accettando modifiche al regolamento per rendere regolare quanto era diventato già un'abitudine. Attualmente capeggia il campionato l'americano Bill Gubelmann, che corre con una March.

David Hodges

Battezzato all'indiana l'autodromo paraguagio

ASUNCION (Paraguay) - Anche questa piccola nazione, stretta come un panino imbottito fra Argentina e Brasile, non poteva sentire la ventata automobilistica che sia qui che in Europa fa conoscere il Sud America. Anche Asunción ha quindi inaugurato il suo piccolo autodromo, in proporzione alla grandezza del suo territorio. Battezzato in lingua indiana «Guarani» con il nome di «Aratiri» che significa baleno o lampo, l'autodromo di 1860 metri riunisce tutti i fattori delle corse automobilistiche.

Dopo alcune prove con vetture locali, molte preparate da artigiani paraguagiani, finalmente l'autodromo ha visto vetture di F. 2 e ciò per la prima volta. Bisogna precisare che esiste solo la pista senza tribune o boxes, ma per la passione paraguagiana è già sufficiente. Invitati questa volta i F. 2 dell'Argentina e Uruguay ed al via l'argentino «Cocho» Lopez prende subito la testa per iniziare i 20 giri della prima delle tre serie concordate. Lopez vincerà poi anche la seconda serie, mentre nella terza, ritardato da un testa-coda, finiva per forare una gomma.

CORSA A ARATIRI - Gara di velocità in circuito F. 2, Autodromo di Asuncion, 26 giugno 1972.

LE CLASSIFICHE

1. serie: 1. Lopez, in 18'49"3 media 118,491; 2. Passadore a 2"2; 3. Jaegli. Giro più veloce: Lopez e Passadore, media 119,935.
2. serie: 1. Lopez, media 119,138; 2. Passadore; 3. Jaegli; 4. Alvarez.
3. serie: 1. Passadore, media 117,443; 2. Jaegli; 3. Lopez; 4. Lorenzani; 5. Bourdet; 6. Cubas; 7. Alvarez.
Giro più veloce: Lopez e Passadore, media 122,124.



Vern Schuppan con la March 722 con cui ha corso al Mallory Park

gara con la nuova Dastle). Von Opel ha vinto alla media di 136,48, secondo è arrivato il suo compagno di squadra, Mike Walker, nonostante un testa-coda. Williamson disponeva di Dunlop poco adatti al tempo e ha quindi portato la sua GRD soltanto al terzo posto, quinto Brise con la Brabham, quarto e sesto rispettivamente i piloti del team JPS Vermilio e Trimmer.

A Thruxton il pilota del Lichtenstein si è lasciato nettamente alle spalle gli avversari, fra i quali c'erano conduttori di spicco quali Bond e Hunt, che hanno però avuto guai di genere vario.

A Brands Hatch brillava il sole e la F. 3 ha ripreso il suo solito stile «avventuroso». E' tornato in pista Pryce, dopo l'incidente di Monaco, con una nuova Royale con la quale ha segnato il terzo miglior tempo per la qualificazione. Dopo ha condotto per undici giri, ma poi lo ha superato Sutcliffe che è rimasto al comando fino alla conclusione. Secondo von Opel, partito male, poi Brise, Pryce e Russell Wood con una March 723 privata (Wood non sa bene quale sia la sua posizione nel team STP-March, ma pensa di rimanervi, mentre quasi tutti ritengono che il suo posto sia andato all'australiano Richard Knight).

Passando alla Formula Atlantic, si può dire che, simile in questo a quasi tutte le altre categorie, quest'anno ha offerto corse qualsiasi, altre ottime. Insistiamo nel dire che molti fra i piloti minori della F. 2 avrebbero fatto meglio a trascorrere la stagione in F. A., piuttosto che tuffarsi in un campo internazionale di «seconda classe» tanto più tenendo conto

1972 CALENDARIO DEI SUCCESSI

KLEBER VINCE

RALLIES NAZIONALI

18-19 marzo 1972 - Rally delle due Valli - VERONA

1. e 2. in classifica generale Bacchelli Fulvio e Leo Pittoni su Porsche 911 S della scuderia 4R LLOYD ADRIATICO. Coppa delle Dame: Sig.ra Pittoni su Lancia Fulvia HF 1600 della Scuderia Jolly Club.

25-26 marzo 1972 - Rally 10. Giro Monti Savonesi - SAVONA

2. in classifica generale Leo Pittoni su Porsche 911 S della Scuderia 4R LLOYD ADRIATICO.

16-17 aprile 1972 - Rally «2. Rally Nazionale Linea Mobili - SIENA»

1. e 2. assoluto in classifica generale Leo Pittoni e Arturo Marzatico su Porsche 911 S della Scuderia 4R LLOYD ADRIATICO.

Vincitore Gruppo 1 Salvatore Brai su Opel Kadett 1900 della Scuderia Jolly Club.

Vincitore Gruppo 2 Ricci Gianfranco della Scuderia TEAM PEG su Opel Manta.

Coppa delle Dame: Sig.ra Pittoni della Scuderia Jolly Club su Fulvia coupé 1600.

1. assoluto nella classe fino a 1000 cc nel gruppo 1 Salvatore Alvaro su Fiat 127.

1. assoluto nella classe oltre 1600 del gruppo 1 Tesi Gianfranco su Autobianchi A 112 della Scuderia Piloti Senesi.

24-25 aprile 1972 - «1. Rally della Campania»

«Coppa Città di Napoli»

1. del Gruppo 1 Giuliano Canè su Opel Ascona della Scuderia Jolly Club.

1. del Gruppo 3 Fasan Aldo su Alpine Renault 1600 S della Scuderia TEAM PEG.

20-21 maggio 1972 - Rally «1. Challenge della Città di Venezia»

1. e 2. in classifica generale Leo Pittoni e Fulvio Bacchelli su Porsche 911 S della scuderia 4R LLOYD ADRIATICO.

1. del Gruppo 1 classe oltre 1300: Francesco Svizzero della scuderia Piave Jolly Club su Opel Ascona 1900.

1. del Gruppo 2 classe fino a 1150: Vanni della scuderia Sacco Corse su Autobianchi A 112 Abarth.

1. del Gruppo 1 classe fino a 1300: Francesco Pilla della scuderia Palladio su Fiat 128 Rally.

27-29 maggio 1972 - Rally «2. Giro delle Valli Canavesane» - IVREA

1., 2., 3. in classifica generale Fulvio Bacchelli, Arturo Marzatico, Leo Pittoni tutti su Porsche 911 S della scuderia 4R LLOYD ADRIATICO.

1. assoluto nel Gruppo 1 Salvatore Brai su Opel Kadett 1900 della scuderia Jolly Club.

10-11 giugno 1972 - «2. Trofeo E.R.G.» TORRIGLIA

1. posto in classifica generale, Arturo Marzatico su Porsche 911 S della scuderia 4R LLOYD ADRIATICO; 2. posto Aldo Fasan su Alpine Renault 1600 S della scuderia TEAM PEG; 3. posto Leo Pittoni su Porsche 911 S della scuderia 4R LLOYD ADRIATICO.

17-18 giugno 1972 - Rally nazionale delle «Prealpi Venete e dei Colli Euganei» - PADOVA

1. assoluto Fulvio Bacchelli su Porsche 911 S della scuderia 4R LLOYD ADRIATICO.

2. assoluto Arturo Marzatico su Porsche 911 S della scuderia 4R LLOYD ADRIATICO.

1. del Gruppo 1 Francesco Svizzero su Opel Ascona della scuderia Piave Jolly Club.

24-25 giugno 1972 - Rally nazionale «1. Coppa Feraboli» - CREMONA

1. posto Arturo Marzatico su Porsche 911 S della scuderia 4R LLOYD ADRIATICO.

2. posto Pietro Polese su Alpine Renault 1600 S della scuderia TEAM PEG.

RALLIES INTERNAZIONALI

3-5 marzo 1972 - «1. Rally internazionale della Sicilia»

1. di classe nel gruppo 3 equipaggio Ormezzano-Artur della scuderia Tre Gazzelle su Fiat 128 coupé Rally.

2-4 giugno 1972 - Rally «delle 4 Regioni» - PAVIA

7. assoluto vincitore del Gruppo 2: Vistarini-Raimondi su Citroen DS 21 della scuderia Rally Club Oltrepò.

8. assoluto vincitore del gruppo 1: Trucco-Tesio su Simca Rally della scuderia 3 Gazzelle.

9. assoluto vincitore della classe oltre 1600 del gruppo 1: Merluzzi - De Carli su Opel Manta della scuderia 4R LLOYD ADRIATICO.

Vincitore della classe fino a 1300 del gruppo 2: Ferrari-Cuniolo su Fiat 128 coupé 1300 della scuderia Rally Club Oltrepò.

Vincitore della classe fino a 1600 del gruppo 2: Baucè-Calore su Renault Gordini R12 della scuderia Patavium.

KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIU' DIFFICILE E' VINCERE

Kleber



QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE ...

MAZDA

LAMPADE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedetele presso i migliori elettrauto





Anche in Gran Bretagna si fanno le corse per le Turismo gruppo 1, ma con vetture di cilindrata «robusta», come questa Citroën SM



Come quantità e qualità generale, la BMW domina in gruppo 1

Si divertono g

Hanno le «Gr

Che dire delle vetture? Un poco più di varietà non farebbe male. Ci sono le Chevrolet Camaro, orde di Ford, qualche Boss Mustang, Escort di ogni tipo, Mini Cooper, e Imp. Spicca l'assenza della BMW Broadsped tre litri, dalla quale ci si aspettava molto, ma avendo sviluppato la CS, la Broadsped non si può permettere il lusso di farla gareggiare, nemmeno nel Challenge europeo, in cui si dice che la BMW offra un premio sostanzioso a qualsiasi concorrente su BMW che batta le temute Capri. (Facendo una piccola digressione, è voce ormai corrente che, nelle mani di Neerpasch, la BMW prepara grandi cose per il 1973;

vitaloni
RETROVISORI

CON LICENZA
DI SORPASSO

montati dalle principali case automobilistiche-omologati dalle norme europee

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Attualmente dalle nostre cronache inglesi mancano quasi sempre le corse per turismo, in gran parte perché si tratta spesso di «gare di contorno», e un poco anche perché è un tipo di competizione più che altro locale (sarebbe infatti difficile trovare una sola Alfa gruppo due, a nord della Manica).

Invece le corse per turismo sono molto vitali, soprattutto nel gruppo 1. Il gruppo 2 per lo più significa la serie Wiggins Teape Paperchase, il principale campionato britannico (la Wiggins Teape è una Casa che fabbrica carta che, tutto sommato, ricava poco dal patrocinio delle corse, anche se nei recenti anni ha scoperto che facendo gareggiare anche una sola vettura trae notevoli vantaggi negli affari, al punto che quest'anno ha ampliato la sua attività). Queste gare non sono affatto eventi nazionali inglesi, infatti quasi sempre i vincitori sono australiani (il temibile Gardner su Camaro, o Brian Muir su Capri, iscritto, ironicamente, proprio dalla Wiggins Teape!). Senza contare gli scandinavi, quali Matti e Hakki Kemilainen su Escort.

C'è però il gruppo 1 che migliora, meritatamente, e paiono esistere due soli possibili pericoli. Primo le «speciali» omologate potrebbero rovinare la categoria e sono corse voci minacciose su BMW e Capri tre litri: poi, potrebbe saltar fuori il dominio di una sola marca, ma per ora questo non pare probabile. Per adesso queste gare hanno fornito uno spettacolo divertente ed è una buona cosa.



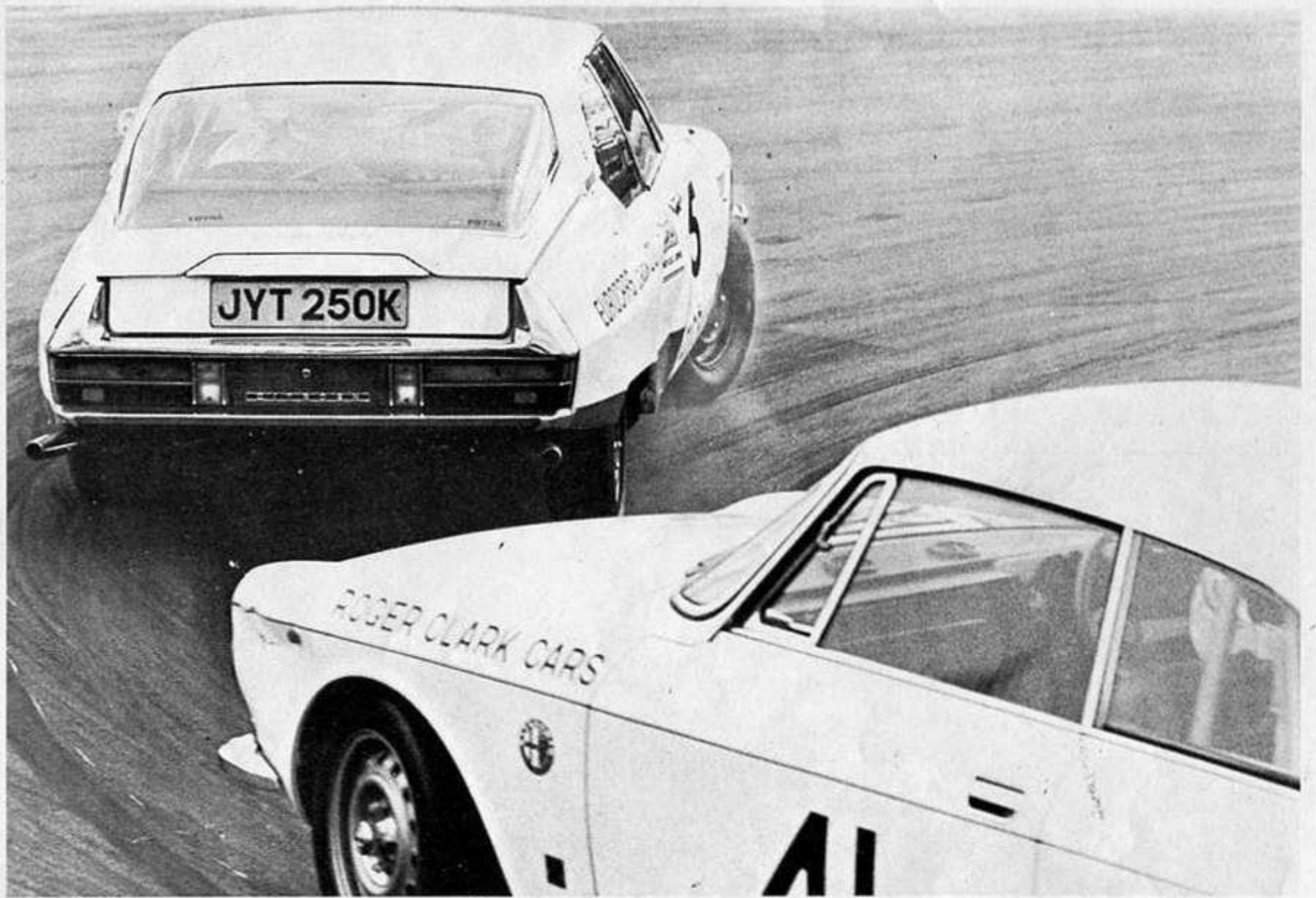
Sopra, una partenza di gare gruppo 1 al Mallory Park. BMW, Citroën, Alfa, Ford, BMLC, tutte le marche sono rappresentate. Sotto, la lotta ravvicinata tra una Capri, una Firenze ed un Avenger





V8/Blog Scans

Assieme alle gr. 1, vi sono naturalmente anche gare per le gr. 2, nelle quali le Ford Capri si comportano in maniera più che eccellente



Handley con l'Alfa 2000 si sta domandando da che parte provare a superare la grossa Citroen SM

spettatori delle vere «turismo» la raucedine ppo 1» inglesi

meno note le voci che riguardano la reazione Ford, cioè la probabile omologazione di una nuova versione Capri con un V6 di oltre tre litri che, stando al regolamento, potrebbe essere portato a quasi quattro litri, con erogazione di circa 400 HP).

Tornando al 1972, il campionato Wiggins Teape vede in testa Bill McGovern con una Imp di 1000 cc; nella due litri è al comando Matthews, con la Escort RS. Con sorpresa di certi «esperti», normale invece per altri, le corse del gruppo 1 stanno prendendo piede.

Diversamente da quanto accade in altre categorie, il gruppo 1 in Inghil-

terra pare migliore di gara in gara. D'accordo, il gruppo 2 è più veloce e più rumoroso e nessuno vuole affermare che sarà superato, ma per fortuna c'è spazio per entrambi i gruppi e, con la sua varietà, il gruppo 1 sta portando forme poco note sui circuiti e mette in luce alcune inefficienze meccaniche.

In certi particolari le vetture non sono del tutto fedeli allo spirito del gruppo 1. Sono consentiti scarichi aperti, dal suono rauco (per divertire il pubblico) e dopo un inverno d'incertezza sono stati ammessi i pneumatici da corsa, anche con ruote standard. La questione è stata decisa quando un

gruppo di commissari è andato a Silverstone, per osservare Birrell che dimostrava quanto velocemente si sciupassero i normali pneumatici, mentre pilotava una Capri per pochi giri, a velocità da corsa. Per una questione di sicurezza, era chiaro che correre con simili pneumatici non doveva essere permesso e il fatto parla chiaro, per quanto riguarda la qualità della gomma usata dagli automobilisti, nonché le sollecitazioni cui sono sottoposti i pneumatici in corsa.

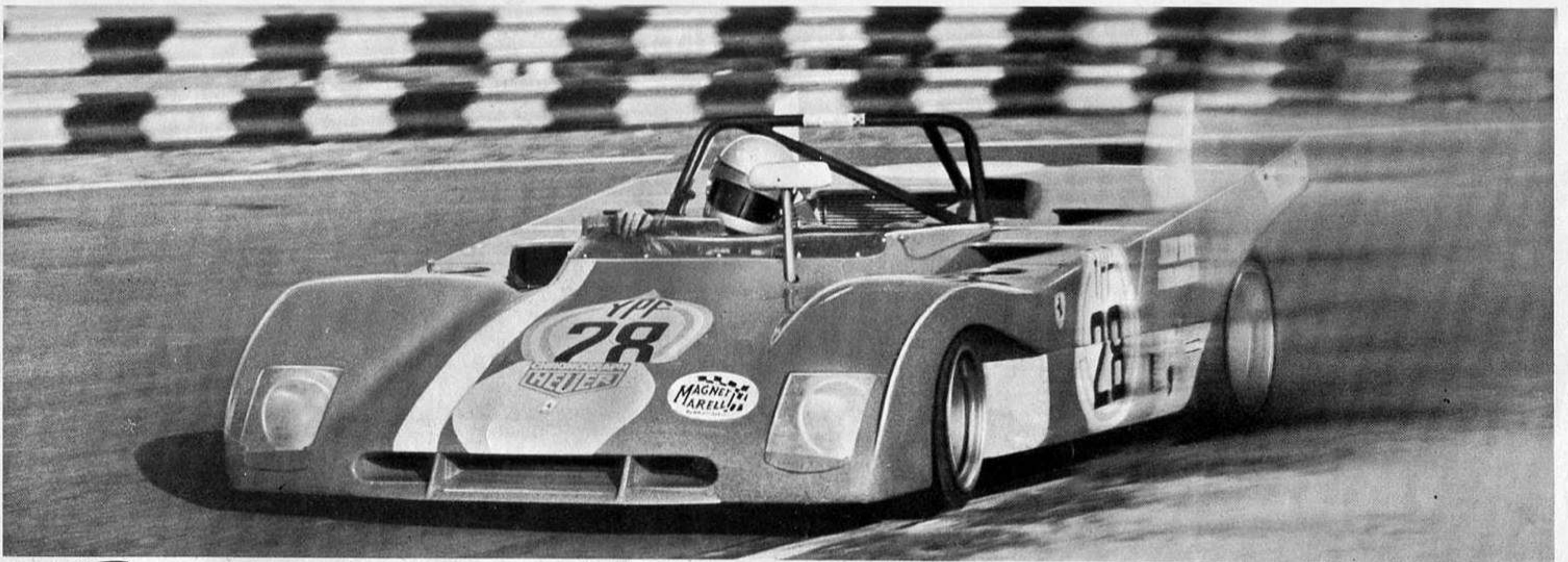
Si è parlato di varietà e ciò significa che qualsiasi vettura può apparire nella stessa gara, da una Moskvitch 412 a una Citroen SM. C'è poi anche il ri-

torno in sordina dei grandi costruttori: la Vauxhall, con una squadra in teoria diretta dal concessionario, e la Chrysler il cui furgone di servizio appare adesso apertamente, nei parchi macchine per l'assistenza alle Avenger.

Nella classe più economica regna suprema la Moskvitch 412; ha un buffo aspetto, sembra lenta, ma in effetti il suo motore di 1498 cc le fa percorrere i rettilinei abbastanza velocemente, anche se il comportamento in curva sembra un poco originale. Nella classe illimitata dominio incerto della BMW 2001. La prima sfida giunse in modo spettacolare da parte della Citroen SM di Beckwith, velocissima in rettilineo,

con un consumo impressionante di gomma nelle curve anche meno dure (non parliamo delle altre) e la cui parte posteriore scodinzolante incute timore nei piloti che seguono. La Capri V6, dal maggio è spesso stata davanti alle BMW e per ora si è piazzata subito dietro, al secondo posto. L'unica altra vettura che abbia preceduto le BMW è stata un'Alfa 2000 GTV, una delle due che fa correre il concessionario (sono pilotate da Stan Clark e da Handley). Le Alfa hanno debuttato poco felicemente, il 25 marzo a Mallory Park.

David Hodges



ferrari vince

I tecnici della Magneti Marelli che hanno realizzato le apparecchiature elettriche ed elettroniche delle auto da corsa o dei jet supersonici realizzano le apparecchiature d'accensione per i motori delle vostre auto ed esperimentano le apparecchiature elettroniche delle auto di domani.

**MAGNETI
MARELLI**

MAGNETI MARELLI
LA RAGIONE PER NON CAMBIARE



Alla scoperta (anche tecnica) delle corse fatte in casa

AUTOCROSS eguale HOT RODS

BRESCIA - Sulla nuova pista di Manerba del Garda, si è svolto, il « 1. Trofeo F.lli Scolari » di autocross, una disciplina « quasi novità » che, nell'ultimo anno ha fatto segnare un notevole progresso quantitativo e qualitativo, tanto da attirare l'attenzione della CSAI.

Si griderà alla coincidenza, ma siamo anche in questo caso al cospetto di ciò che si può fare in un paio di mesi, sol che lo si voglia veramente, ci si dia d'attorno e si trascurino per un po' le gioie del mutuo scannamento. Sembra facile, no? Malgrado la simultaneità con un'altra riunione in quel della Bottagna (La Spezia), abbiamo visto sul Garda uno schieramento di tutto rispetto e questo nonostante l'inclemenza di Giove Pluvio che per tutta la mattinata aveva fatto temere il peggio. Imbroccaggio, invece, il vento ha nel pomeriggio la soffiata giusta sicché anche i più spargini fra i piloti si son decisi a scuire le 2500 lire di iscrizione. Mentre iniziava l'affluenza del pubblico, che doveva segnare a cose fatte la cifra di 2800 biglietti venduti.

Lo spettacolo non è mancato anche se, per una volta, nessuno è riuscito a ribaltarsi. Si sono avuti comunque « RUMELI » di arte varia ed era possibile seguire la gara anche a orecchio, in base alle voci della folla alte o fioche in proporzione al grado di mattana esibito dai concorrenti. Bisogna ammettere che questo automobilismo fatto in casa ha diverse frecce all'arco, nel senso che può inchiodare sulle punte dei piedi, per un pomeriggio, persone che scelgono una macchina piuttosto che un'altra in quanto « preferiscono il colore ».

Parlare qui di un nuovo modo di fare le corse può anche non essere eccessivamente azzardato, sebbene le origini del veicolo da fuori-strada fossero forse già vecchie ai tempi delle bighe e del Circo Massimo. Resta il fatto che, in questa maniera, può accedere allo sport del volante anche chi non ha il fatidico portafoglio a fisarmonica. Inoltre, le capacità arrangistiche individuali acquistano importanza per la voluta semplicità di un regolamento tecnico tale da indurre in tentazione gli appassionati del do it yourself.

A proposito di regolamento, si sta lavorando a suon di riunioni onde normalizzare un sillabo che faccia tutti contenti. Per il momento è necessario che, a seconda di dove si corre, gli interessati prendano visione di ciò che si vuole dove si vuole, anche per evitare quanto è successo al buon Corbelli dopo aver realizzato il miglior tempo in Gruppo 1.

In perfetta buona fede Corbelli monta sulla sua R8 un carburatore doppio corpo, cosa legittima secondo le norme valide su altre piste. La cosa, per contro, faceva a pugni col testo del Regolamento « Team Garda Sud » che lascia il carburatore « Libero, purché nel numero di origine di cui la vettura è dotata (mono o bicorpo) ». Era quindi piuttosto chiaro, per chi doveva giudicare, che l'adozione del doppio corpo costituiva una modifica non ammessa, per cui si decideva saggiamente di classificare al primo posto chi si era piazzato meglio con una macchina « regolare ».

La vittoria di classe era quindi appannaggio del reggiano Incerti su DKW che sui cinque giri della finale segnava il tempo di 6'19". A Corbelli rimaneva il miglior tempo complessivo di 6'16"3, nonché la platonica soddisfazione del giro più veloce in 1'13"6. La decisione di non squalificare il parmense, ma di retrocederlo al terzo posto, ci sembra tutto sommato giusta.

Grande suspense in Gruppo 2 (fino a 1600 cc.) tra la VW 1500 di Baroli e la DKW 1000 di Baruffi, che al termine dei 5 giri si accapigliavano ancora per un distacco di... 3/10 in favore di Baroli, che vinceva la classe in 6'05"3 segnando anche il giro più veloce per contentino: 1'11"4, piuttosto buono per questa pista.

Il siculo/gardesano Calogero Vanaria provvedeva quindi a metter d'accordo tutti i suoi antagonisti nel Gr. 3 (fino a 2300 cc.), relegando a 13"7 il più prossimo inseguitore, De Bernardi del Black & White Club Sondrio. Vanaria conduceva una Citroen DS 19 abbondantemente alleggerita, mentre De Bernardi era al timone di un 2300 Fiat. Giro più veloce: Vanaria, 1'11"5.

Dulcis in fundo, la divisione « Prototipi » nella quale hanno maggior risalto sia lo spettacolo in sé sia la fertile inventiva dei costruttori. La tecnica più diffusa orbita attorno a un telaio tubolare sul quale vengono montati organi meccanici delle più svariate provenienze. Nel caso del vincitore Montagna, si tratta di un traliccio in tubo quadro che ospita un gruppo motore/trasmissione Lancia Flavia 1800 cc, con sospensione anteriore ricavata da un complessivo Fiat 1100.

Come previsto fin dalle eliminatorie abbiamo assistito nella finale di questa classe a cose di fuoco da parte dei quattro litiganti, l'un contro l'altro armato anche per motivi campanilistici (due parmensi e due reggiani). Il Campione d'Italia Alberto Montagna, con una guida assai redditizia e sfruttando a fondo un mezzo dall'assetto « sapiente », vinceva con autorità dopo aver segnato uno spettacoloso 1'07"9 che gli valeva, manco a dirlo, il giro più veloce.

Al secondo posto si piazzava il reggiano Fontamili, che non risparmiava se stesso né il mezzo, nel tentativo di render la vita dura al vincitore.

Alla fine della giornata si tiravano rapide somme e si provvedeva sul campo alla premiazione, sull'entità della quale non possiamo che congratularci con gli organizzatori.

Giuliano Orzali

LE CLASSIFICHE

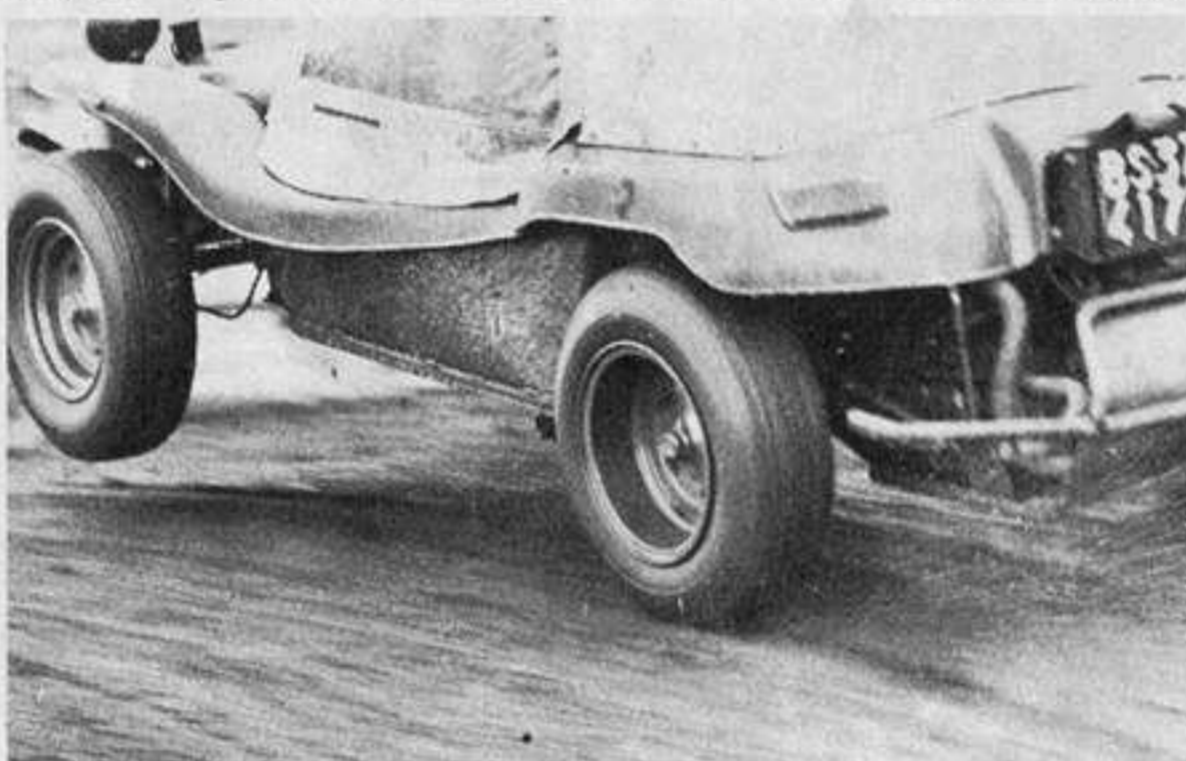
Finale Gruppo 1 (Fino a 1200 cc): 1. Incerti (DKW) 6'19"; 2. Bergomi (Cortina) 6'24"; 3. Corbelli (R8) 6'16"3 (retrocesso); 4. Manassi (VW 1200) 7'33"9.
Finale Gruppo 2 (fino a 1600 cc): 1. Baroli (VW 1500) 6'05"3; 2. Baruffi (DKW 1000) 6'05"6; 3. Canepari (Anglia) 6'27"5 e 5; 4. Zancarli (Taurus 12M) 12'14"5.
Finale Gruppo 3 (fino a 2300 cc): 1. Vanaria (Citroen DS) 6'06"5; 2. De Bernardi (Fiat 2300) 6'20"2; 3. Lanza (Taurus 12M) 6'21"1; 4. Verona (Citroen DS) 6'26"3. **Finale Prototipi:** 1. Montagna, 5'46"0; 2. Fontamili, 5'50"8; 3. Ferrari, 5'55"1; 4. Beccanti, 6'29"7.



Questa foto, che ritrae una Ford Anglia sputacchiante sassi, dà un'idea della « ginnastica » che bisogna fare per autocrossare. La nuova pista di Manerba del Garda è stata inaugurata con una bella e combattutissima gara, con una presenza molto forte ed agguerrita in tutte le varie categorie



Dalla foto sopra, traspare evidente l'esigenza di irrobustire e proteggere le zone ventrali delle auto dedicate a questo sport. Sotto, i Buggies se la cavano ugualmente molto bene anche senza le dune



La categoria prototipi ha offerto molti spunti di interesse anche tecnico. In queste realizzazioni artigianali si possono ritrovare parentele con le funny cars o le hot rods che appassionano tanti giovanotti americani. Nella foto, entrambi i prototipi sono derivati dai diffusi pianali Volkswagen

LA SPEZIA - Giornata faticosa domenica sulla pista di Bottagna per la quinta prova del campionato interprovinciale autocross: pioggia, fango, eccitazione non solo per i settanta concorrenti ma anche per i 1500 appassionati che hanno assistito alla manifestazione. Nel gruppo 1 Marinesi ha siglato la vittoria con un Innocenti Imp. distaccando di 4" il suo più diretto avversario il consocio Terenzi (cui si deve se alla Spezia, sia pure in maniera poco ortodossa si faccia dell'automobilismo agonistico). Mariotti su A.R. Giulia s'è assicurata una franca vittoria nel gruppo due davanti a Ruozzi e Carozzo divisi fra loro da soli 9 decimi di secondo.

Ha concluso la manifestazione la spettacolare classe dei prototipi. Il pubblico entusiasmato dalle autentiche acrobazie dei piloti, ha applaudito a scena aperta il reggiano Spaggiari che ha vinto davanti allo spezzino Mariotti.

c.b.

Acrobazia dei prototipi a BOTTAGNA

LE CLASSIFICHE

Gruppo 1: 1. Marinesi (Innocenti IMP) in 3'16"; 2. Terenzi (Fiat 1100) in 3'20"; 3. Lottini (Fiat 750 Vignale) in 3'22"5; 4. Bertoni (Simca) in 3'24"2; 5. ex-aequo, Ghidoni (Fiat 1100) e Da Pozzo (Simca) in 3'24"6; 7. Ferrari (Ford Anglia), in 3'26"; 8. Rossi (750 Vignale) in 3'26"9; 9. Calzolari (Fiat 1100) in 3'27"7.

Giro più veloce: Marinesi in 1'04" .

Classifica dopo la 5. prova

1. Battistoni, p. 52; 2. Terenzi, 50;

3. Ferrari, 37; 4. Lottini, 31; 5. Canepari, 30; 6. Viviani e Marinesi, 19.

Gruppo 2: 1. Mariotti (Giulia 1600) 3'11"5; 2. Ruozzi (Volkswagen) 3'15"4; 3. Carozzo (Volkswagen) 3'16"3; 4. Perrone (Ford Taurus) 3'16"7; 5. Magnani (Ford Taurus) 3'18"6; 6. Terenzi (Fiat 1100) 3'22"; 7. Ferrari (Ford Anglia) 3'22"8; 8. Baldassini (Ford Taurus) 3'29"; 9. Mazzola (Fiat 1100) 3'30"9.

Giro più veloce: Mariotti in 1'02"5.

Classifica dopo la 5. prova

1. Carozzo, p. 50; 2. Perrone, 42; 3. Ruozzi e Terenzi, 36; 5. Ferrari, 29; 6. Battistoni, 26; 7. Mariotti, 15.

Prototipi: 1. Spaggiari (Abarth) in 3'06"2; 2. Mariotti (Volkswagen 1500) 3'02"3; 3. Mora (Abarth) 3'09"; 4. Ruozzi (Volkswagen 1200) 3'20"; 5. Cerretti (Volkswagen 1200) 3'20"3; 6. Negro (DKW 1000) 3'20"5; 7. Botti (Lancia Flavia) 3'23"; 8. Baraschino (Fiat 1100) 3'23"5; 9. Sanguinetti (Volkswagen 1500) 3'25"; 9. Terenzi (Fiat Osca 1600) 3'25".
Giro più veloce: Spaggiari in 1'02"3.

MARGINI alla BARCACCIA

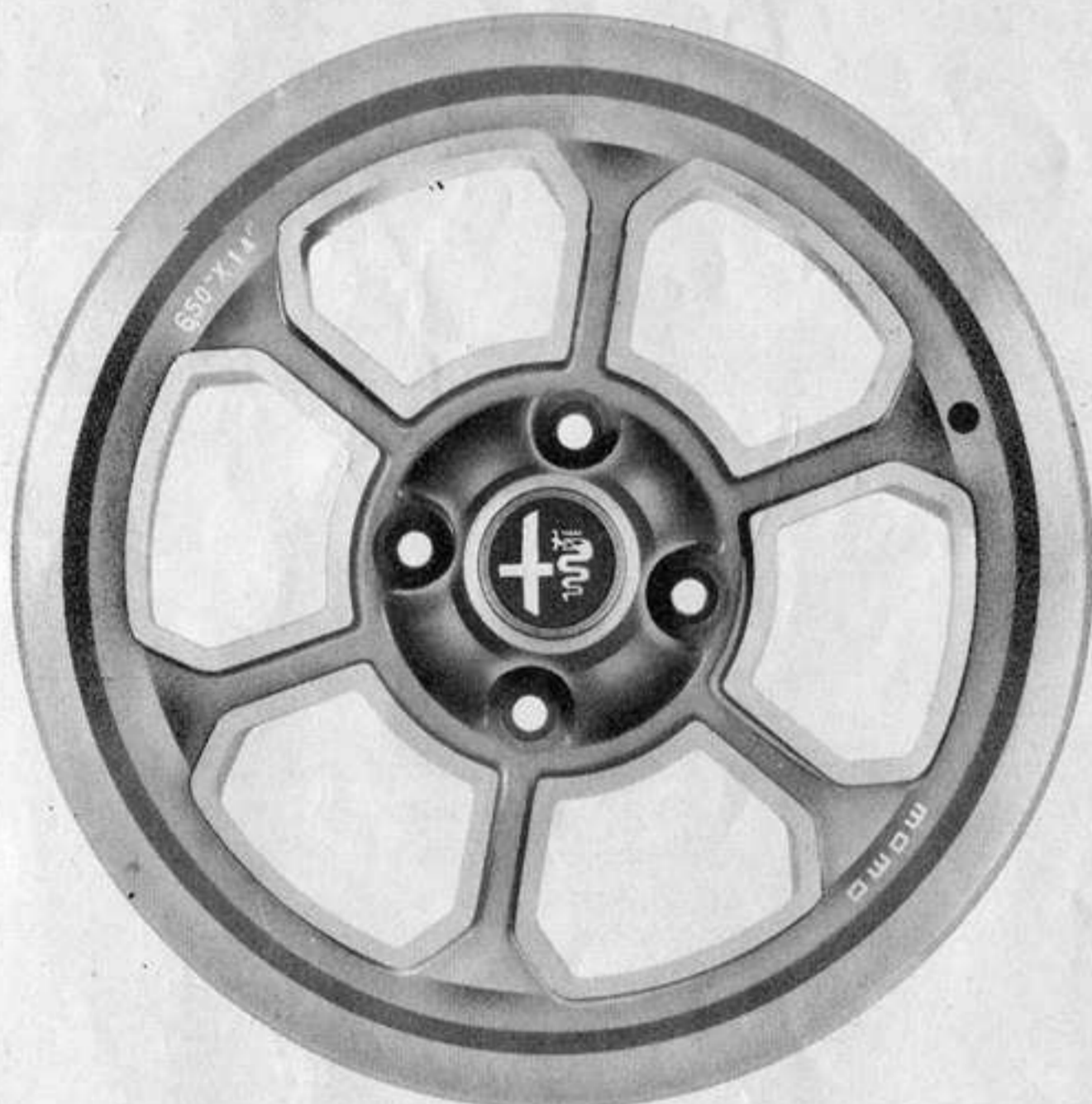
S. POLO D'ENZA - Al campo di autocross di Barcaccia di S. Polo d'Enza si è svolta la quarta prova del campionato interprovinciale di Autocross. La gara era intitolata ad Adriano Borghi, un appassionato di questo sport ed animatore di questa pista, scomparso recentemente. Un minuto di raccoglimento è stato osservato prima della corsa, come del resto era stato fatto una settimana fa a La Spezia in un'analoga occasione. La gara, disputata sotto un sole cocente, ha comunque richiamato circa 1000 spettatori. La vittoria assoluta è andata a Margini, che ha vinto il gruppo 2 con un tempo di 2'23"5.

LE CLASSIFICHE - Gruppo 1: 1. Lusenti 2'23"7; 2. Canepari 2'25"8; 3. Incerti 2'26"5; 4. Terenzi 2'28"0; 5. Prampolini 2'29"1; 6. Viani 2'29"5. **Giro più veloce:** Lusenti in 47"2 - **Gruppo 2:** 1. Margini 2'23"5; 2. Giovannini 2'23"7; 3. Magnani 2'25"0; 4. Canepari 2'25"8; 5. Terenzi 2'27"9; 6. Bonaretti 2'30"9. **Giro più veloce:** Giovannini in 46"8 - **Gruppo 3:** 1. Ferrari 2'52"1; 2. Bonaretti 2'59"1; 3. Lusenti 3'00"8; 4. Buratti 3'02"7; 5. Violi 3'03"5; 6. Montecchi 3'04"4. **Giro più veloce:** Ferrari in 42"6.

Sulla
pista **ROMEA**
con un
pizzico
di giallo

LE PROSSIME GARE 20 luglio, **PISTA S. PANCRAZIO, Parma** - gara naz. cl. 100 e 125 cc notturna; 22, **PISTA D'ORO, Roma** - gara naz. cl. 100 e 125 cc notturna; 23, **PISTA SCHIRANNA, Varese** - gara naz. cl. 100 cc; 23, **CIRCUITO DI MILAZZO** - gara ch. cl. 100 e 125 cc, 3. prova Campionato Regionale; 27, **PISTA S. PANCRAZIO, Parma** - gara naz. cl. 100 e 125 cc notturna; 29, **PISTA MILLE MIGLIA, Brescia** - gara naz. cl. 100 e 125 cc notturna; 30, **PISTA GIUNTI, Falerna Lido** - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 30, **CIRCUITO DI MINERBIO (BO)** - gara naz. cl. K 250, prova valida per il Campionato Italiano; 30, **CIRCUITO DI PIEVE-TORINA (MC)** - gara naz. cl. 100 e 125 cc.

questa è
la ruota **MOMO**
pressofusa in alluminio
per l'**ALFA ROMEO**



misura **6.00" x 14" L. 17.800**
6.50" x 14" L. 18.500

presso i migliori negozi di
autoaccessori e gommisti

per informazioni

MOMO - 20129 MILANO - VIA CIRO MENOTTI 11

GAUDENZI a fatica

ROMA - Una baruffa, che poteva assurgere a più spiacevole incidente, se la calma non avesse investito, diciamo investito, due ufficiali di gara, ha dato tono spettacolare alla gara karting sulla pista Romea. Ha tenuto banco, come sempre accade, un noto personaggio poi, tutto rabbonito, ma lo spettacolo è stato deprimente per lo sport. Una parentesi da chiudere sì, ma non con il solito paternalismo, che tanto male fa ad ogni disciplina sportiva.

Di contro i piloti che, se meglio amministrati tecnicamente e sportivamente, non darebbero luogo neanche a quelle piccole ed inutili discussioni. Sul campo di gara poi tutti smaniosi di vincere ed anche di perdere, quando le gare sono il risultato dei valori e non delle furberie così spesso tollerate.

Gaudenzi un pilota che nella terza categoria ha già riportato diverse vittorie e che aspira al titolo italiano ormai prossimo, si è imposto questa volta con difficoltà su Bressan e Raimondi, su due avversari cioè che non l'hanno fatto respirare impegnandolo sino al limite. Più lontani Perini e Rosso, che hanno fatto gara a sé.

Nella seconda categoria netto predominio di Zanotti, alla sua prima vittoria stagionale, su Masini e Scarabelli, una vittoria netta, ma tanto sofferta dall'atletico Zanotti, che per via del peso, regala sempre qualche cavallo di potenza.

Pasquali invece, nella prima categoria, ha vinto su Giugni e Mazzotti con facilità perché sia Giugni che Mazzotti, più Mazzotti che Giugni, sono stati assecondati dai mezzi meccanici. Più distanziati Mantovani e Sandonati. Geminiani, nella 125 seconda categoria, è ritornato a vincere su Ravaglia e Bettoli. Impegnato da Ravaglia per tutto l'arco della gara,

ha saputo contenere con sufficienza l'avversario, mentre Bettoli per assicurarsi la terza piazza ha duramente lottato con Ribaldi.

La vecchiaia derivata 125 cc, che sulla pista Romea vive per quelli di Russi, e che viene, diciamo, non tollerata, ma fatta correre a titolo ricreativo, ha registrato la vittoria di Orlati su Spada una vittoria in volata, mentre più distaccati sono giunti Zama e Reggiori.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Pasquali; 2. Giugni; 3. Mazzotti; 4. Mantovani; 5. Sandonati;
Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Zanotti; 2. Masini; 3. Scarabelli; 4. Venturi; 5. Ferrari.
Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Gaudenzi; 2. Bressan; 3. Raimondi; 4. Perini; 5. Rosso.
Cl. 125 cc 2. cat.: 1. Geminiani; 2. Ravaglia; 3. Bettoli; 4. Ribaldi; 5. Volta V.
Cl. 125 cc derivata: 1. Orlati; 2. Spada; 3. Zama; 4. Reggiori; 5. Nardi.

I Trofeo AUTOSPRINT a PARMA

Voci nuove del karting

PARMA - La pista di Parma, che volendo o no, è la pista pilota dello sport del karting, con le notturne ha visto il solito e forse eccessivo affollamento. Il Trofeo « Autosprint », poi, ha fatto da richiamo. Alla prima delle quattro notturne in calendario, di cui abbiamo dato notizie nel numero scorso, tutti i migliori, specie nella seconda e terza categoria, dove nomi nuovi hanno tenuto a freno i vari Gabbiani, Bernazzoli e Cheever, così abituati a farla da padroni da sempre. Anche nella prima categoria, assenti i grossi calibri, parchi dei risultati della Coppa dei Campioni, nuovi elementi hanno fatto conoscenza con la vittoria.

Perini infatti, nella terza categoria, a conclusione di ben quattro manches, ha brillantemente vinto la finale tenendo alle spalle sia Marotta che Raimondi. Alle spalle per modo di dire, perché giunti in un fazzoletto, hanno messo a dura prova l'abilità dei cronometristi per classificarli. Una finale elettrica alla quale sono rimasti assenti i vari Lotteri, Bernazzoli e Cheever, insieme a Peroni e Boni.

Nella seconda categoria Santini con piglio autoritario e con estrema decisione, ha vinto la prima manche su Bini e Gabbiani e la seconda su Masini e Scarabelli. L'alternarsi degli avversari ha soltanto messo in risalto le splendide vittorie di Santini, che perfettamente a suo agio ha disposto degli avversari come ha voluto.

Nella prima categoria, il milanese Penna, un pupillo particolare degli Zandermann, ha sbalordito vincendo su Manziere e Maestri (chi si rivede!), la prima manche, mentre nella seconda Giugni, finalmente a suo agio, ha tenuto a bada sia Poli che lo stesso Penna. Corrette ed agonisticamente valide le due gare.

Nella 125 cc 1. categoria indisturbato Pavese che ha regolato una prima volta Baroni e Barilli, e un'altra volta Barilli e Baroni, sempre con sufficienza e senza molti sforzi.

Più agonisticamente interessanti e valide le due gare della 125 cc 2. categoria, sia per un maggior numero di piloti, sia ancora per un quasi equilibrio di valori. Infatti, mentre Silvestri nella prima gara è riuscito a contenere le rabbiose serrate di Boni, ancora in sofferenza dopo l'infuata giornata di Roma, vincendo di sorpresa, Boni nella seconda manche, partito più rinfrancato, ha dominato lasciando il milanese Maiolino e Viani a lottare per la seconda posizione.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Perini; 2. Marotta; 3. Raimondi; 4. Bernazzoli P.; 5. Boni.
Cl. 100 cc 2. cat.: 1. manche: 1. Santini;

2. Bini; 3. Gabbiani; 4. Scarabelli; 5. Masini.

Cl. 100 cc 2. cat.: 2. manche: 1. Santini; 2. Masini; 3. Scarabelli; 4. Bini; 5. Gabbiani.

Cl. 100 cc 1. cat.: 1. manche: 1. Penna; 2. Manziere; 3. Maestri; 4. Coperchini; 5. Alfieri E.

Cl. 100 cc 1. cat.: 2. manche: 1. Giugni; 2. Poli; 3. Penna; 4. Coperchini; 5. Alfieri E.

Cl. 125 cc 1. cat.: 1. manche: 1. Pavese; 2. Baroni; 3. Barilli; 4. Cavecchi; 5. Giusti.

Cl. 125 cc 1. cat.: 2. manche: 1. Pavese; 2. Barilli; 3. Baroni; 4. Cavecchi; 5. Giusti.

Cl. 125 cc 2. cat.: 1. manche: 1. Boni; 2. Maiolino; 3. Viani; 4. Guerra; 5. Mazzola.

Cl. 125 cc 2. cat.: 2. manche: 1. Silvestri; 2. Boni; 3. Geminiani; 4. Tafuni; 5. Maiolino.

CATANZARO lassista

CATANZARO - Il karting calabrese ha concluso la prima fase della sua intensa attività con le gare sulla pista di Felerna, e che sarà ripresa con la settimana kartistica calabrese in pieno ferragosto.

Naturalmente sia il tarantino De Bellis che Battista Foderaro non hanno voluto tralasciare i traguardi di questa prima fase estiva. Ed è così che sia il primo che il secondo hanno ancora una volta arricchito il loro curriculum riportando la vittoria su Giambruno Del Fante e sull'avversario di sempre Bilotti.

Il romano Giannini, nella terza categoria, senza avversari del suo calibro, considerato che i piloti calabresi della categoria sono sia tecnicamente che agonisticamente ancora acerbi, non ha certo penato per imporsi su Tino e Liccardo. L'unico che lo poteva impegnare, il reggino Mastroviti, è stato attardato da noie meccaniche.

Alquanto acerbo anche il direttore di corsa alla sua prima esperienza, così come è stato notato un certo lassismo organizzativo.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc 1. cat.: 1. De Bellis; 2. Del Fante G. Bruno.

Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Foderaro; 2. Bilotti; 3. Ceravolo; 4. Vesco; 5. Serra.

Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Giannini; 2. Tino G.; 3. Liccardo; 4. Tino S.; 5. Massara.

1° A. MERZARIO SU ABARTH-OSELLA, LUBRIFICATA

MOTUL

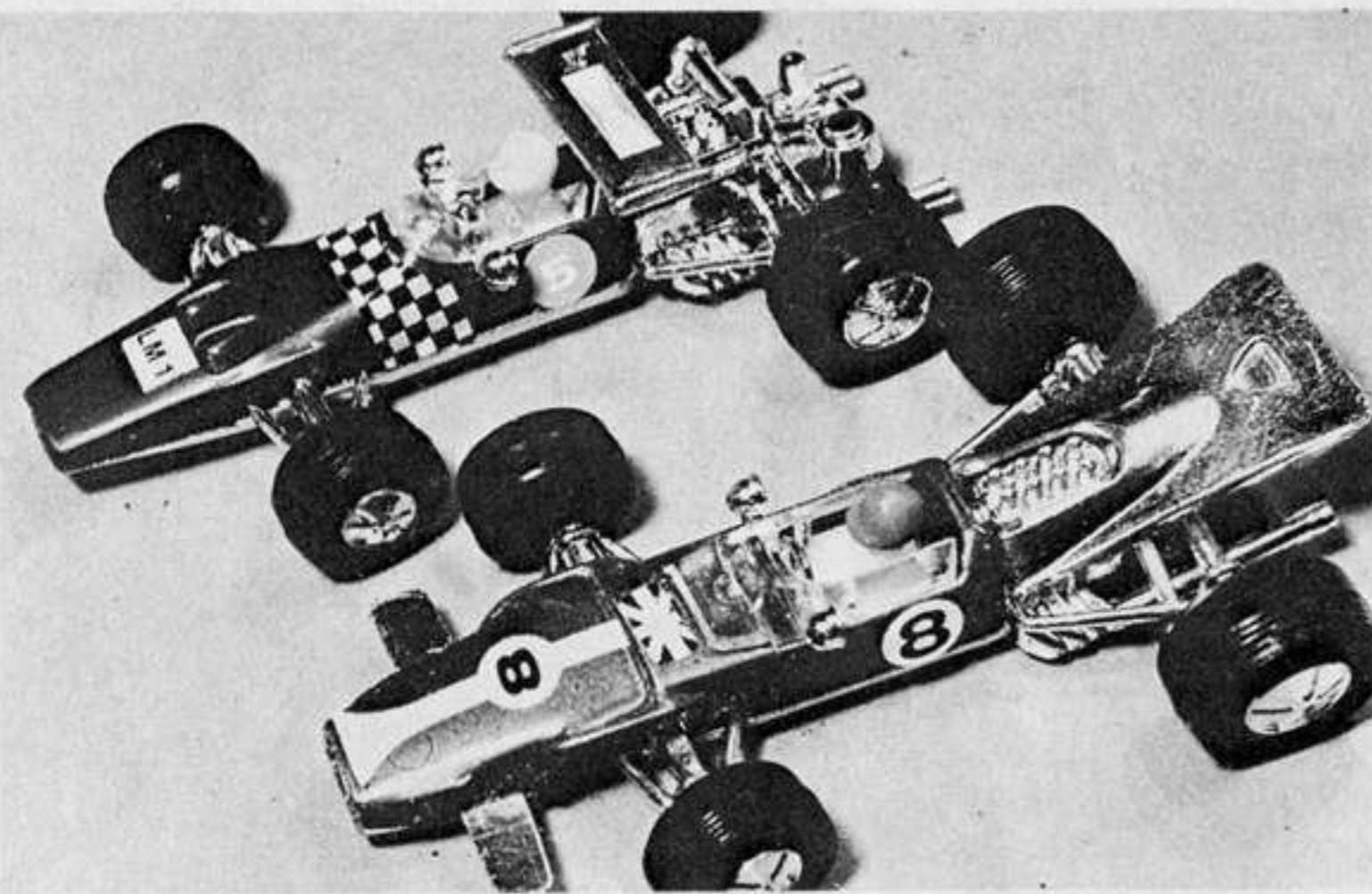
LO STESSO OLIO DELLE PICCOLE CILINDRATE SUPERA LE SOLLECITAZIONI DEI PIU' POTENTI MOTORI E TRIONFA NELLA 5° PROVA DELL'EUROMARCHE 2000 DI SILVERSTONE (GRAN BRETAGNA)





Novità
a
go-go
per
la
estate

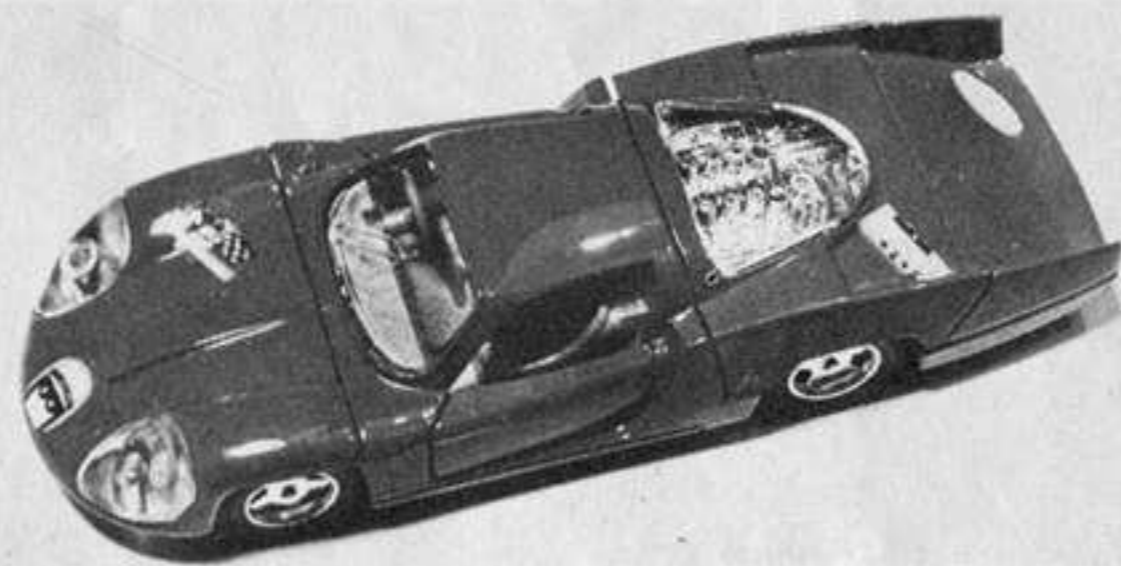
I mandarini di Singapore



Lotus 49 « Monaco » e McLaren M 7 A. Due mini-monoposto della « Mandarin », che arrivano da Singapore, la porta dell'Oriente. Questi modelli, in metallo, sono lunghi attorno ai dieci centimetri e dispongono di ruote scorrevolissime, riproduzione del motore, di pilota in miniatura ed altri particolari interessanti

L'Alpine codalunga

Il prototipo, tipo A 220, con motore tre litri preparato dalla Renault Alpine per il campionato mondiale marche 1969. Il modello di questa interessante ma sfortunata vettura è oggi presentato dalla Norev. Si tratta di una accuratissima riproduzione che dispone di portiere e cofano motore apribili, parte anteriore interamente sollevabile, posto di guida dettagliato, carrozzeria a « coda lunga » con le caratteristiche pinne



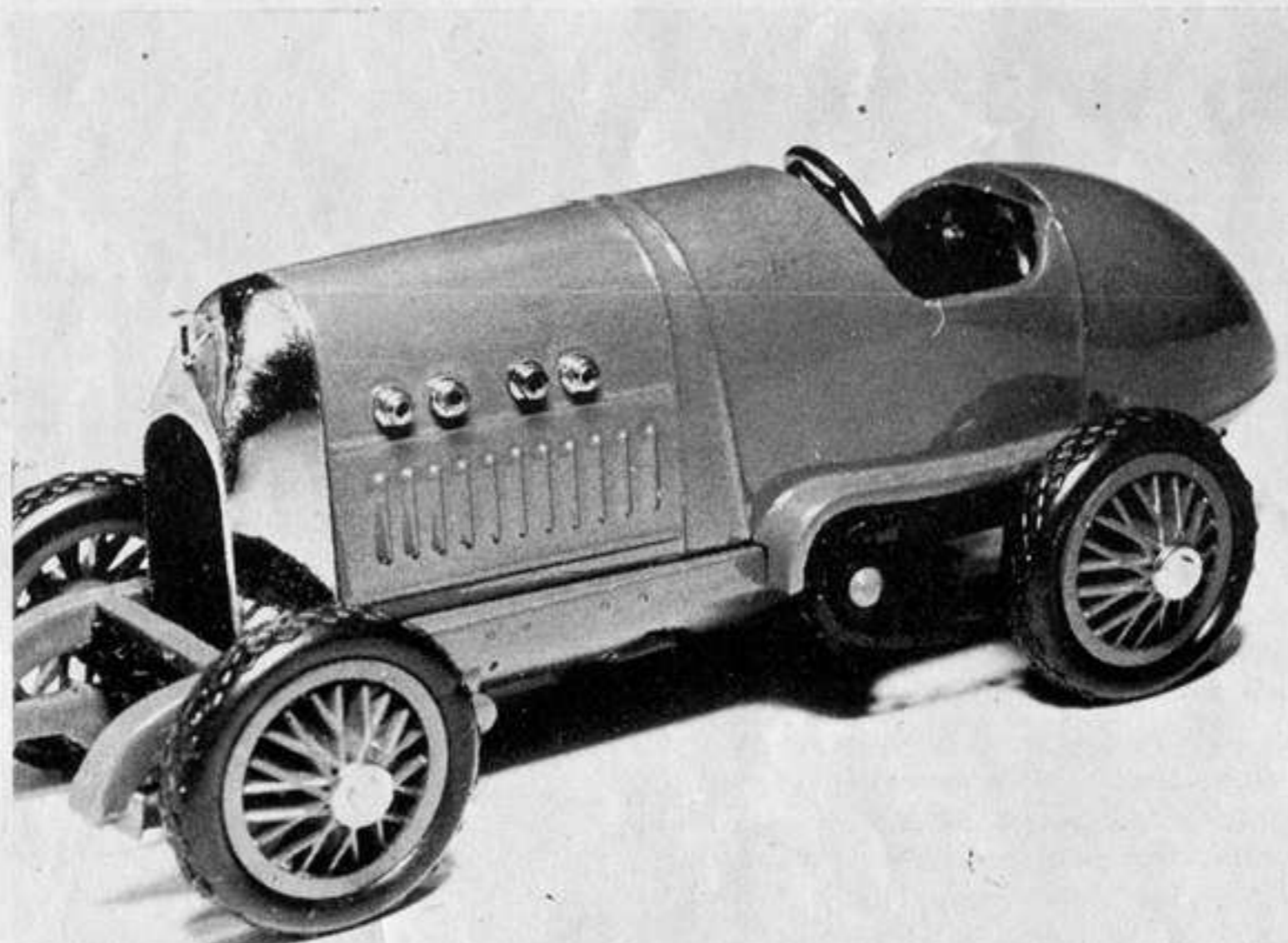
Il più recente quartetto di modelli Corgi comprende una mediocre Ford Mustang, una convincente Chevrolet Camaro (con sportelli apribili, coperture mobili per fari e capote asportabile) una Mini Marcos per rally (parrebbe improbabile in un modello vero) e un dragster fantasioso, che sembra soltanto il frutto di pura immaginazione



La Lancia Fulvia di Munari e Manucci, primi assoluti al Rallye di Montecarlo 1972. Questo modello, recentemente presentato dalla Mercury, riproduce la vettura vincitrice fin nei dettagli più piccoli quali il bocchettone per il riempimento rapido del serbatoio, gli interni con sedili tipo rally, i fari, le scritte ed i numeri di gara

Nel 1913 questa Fiat, che disponeva di un motore quattro cilindri di oltre 28 litri, raggiunse sulla spiaggia di Ostenda (Belgio) la velocità di oltre 213 km orari conquistando il record mondiale assoluto. La Fiat S76 può stare tutta in una mano grazie al modello, quarantatré volte più piccolo del vero, è stato presentato dalla Dugu

La FIAT con lo sgabello



Le turismo della « pampa »

Fiat 1600 « Turismo de Carettera », versione speciale della 125 S prodotta dalla consociata Fiat in Argentina. Questo modello, in scala 1:43 rispetto al vero, è stato realizzato dalla Buby, una ditta argentina che produce automodelli in metallo pressofuso. Il cofano motore ed il baule sono apribili, gli interni sono completamente arredati e le scritte poste sul tetto appaiono di un gusto tipicamente sudamericano

Peugeot 504 versione « Turismo de Carettera ». Vetture di serie, appositamente preparate e ricoperte di scritte pubblicitarie come questa Peugeot, disputano gare massacranti lungo le strade argentine e le piste delle Pampas uscendone con una giustificata fama di resistenza. La Peugeot 504 di José Migliore, questo il nome del pilota scritto sulla portiera posteriore, è riprodotta dalla Casa argentina Buby



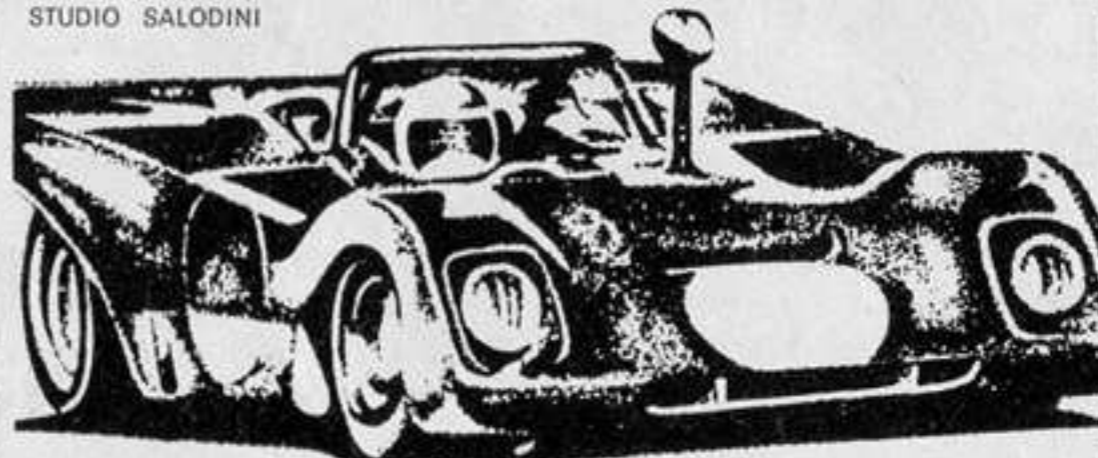
Alpine A 310. La Porsche francese, così è stata chiamata la nuova GT a motore centrale presentata dall'Alpine al Salone di Ginevra dell'anno scorso. Francese è anche la Norev, la Casa che ha realizzato questo modello in scala 1:43. Le linee personali e piuttosto fuori del comune che caratterizzano l'originale sono state riprodotte con fedeltà ed accuratezza; tra i dettagli sono degni di nota la fanaleria anteriore, l'abitacolo interamente arredato il cofano e le portiere apribili

V8/Blog Sans

Oltre i limiti delle sollecitazioni più gravose senza cedimenti. Da anni i dischi freno BREMBO colgono le più belle vittorie. In queste competizioni la riprova della loro qualità.

DISCHI FRENO BREMBO

STUDIO SALODINI



PUMA

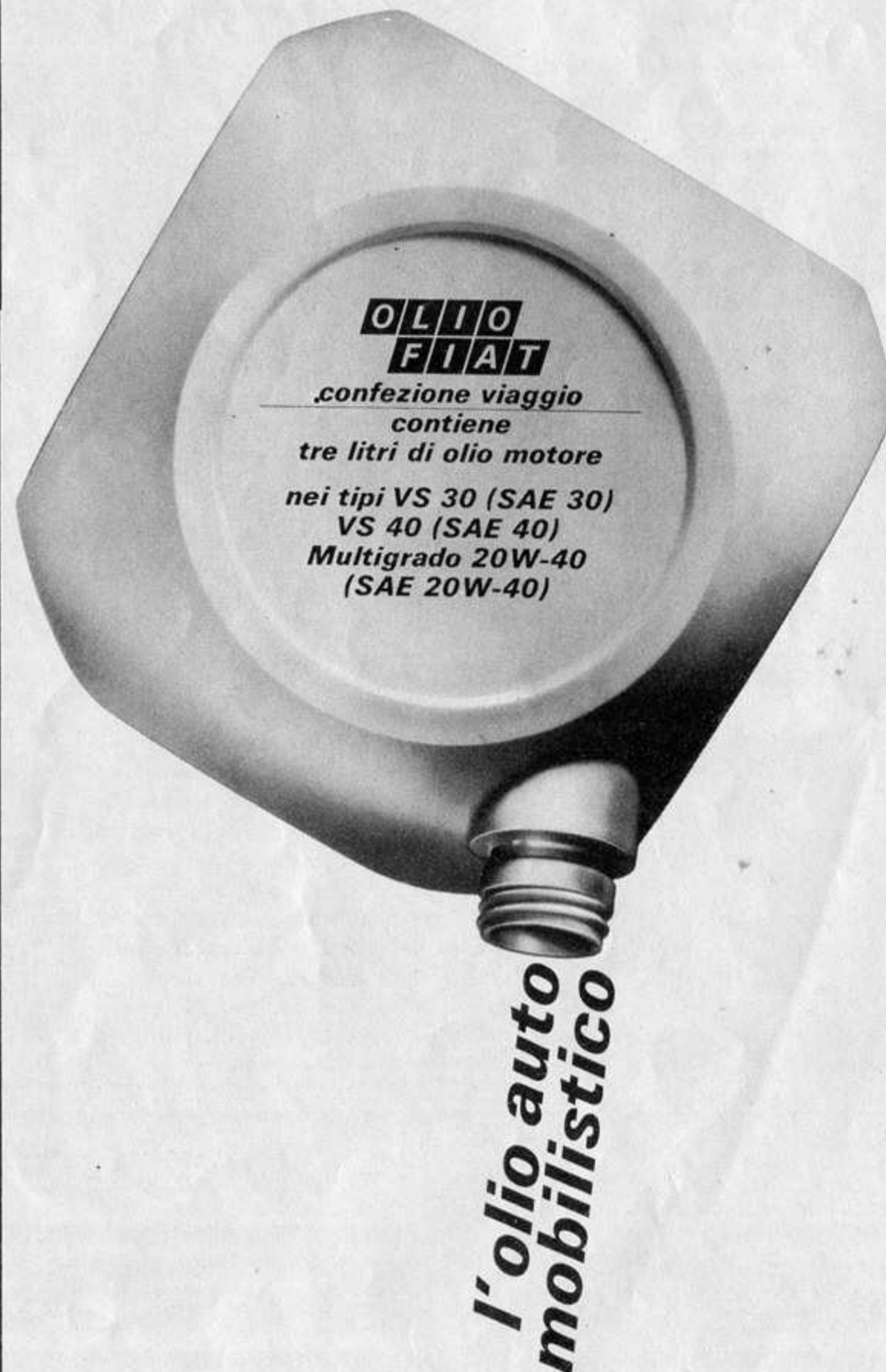
stabilimento:
00141 ROMA - via Val Seriana 3a
telefono 89.70.96 - 83.19.345
si prega inviare francobollo
per risposta

la scatola
di montaggio
più completa
anziché
~~L. 440.000~~
a sole
L. 396.000
offerta
eccezionale
valida fino al
10-8-72



vettura di serie
L. 1.300.000 con garanzia

cercasi concessionari per le zone libere



l'olio auto
mobilistico

La lieta sorpresa della Domenica Sportiva

MERZARIO ringrazia FERRARI

La «Domenica sportiva» ha inaspettatamente offerto un po' più di spazio agli avvenimenti motoristici e se la cosa ci ha fatto piacere non possiamo, a onore del vero, ritenere che si tratti di un «fatto voluto». Evidentemente — conoscendo l'avversione ancestrale dei dirigenti televisivi per il nostro sport — non vi era materiale sufficiente per confezionare il «giornale» della domenica sera e, come riempitivo, si è data una piccola, lievissima soddisfazione agli appassionati di automobilismo.

Perché tanto scetticismo? Perché quando si inseriscono anche ampi servizi sull'hockey su prato e sul ciclismo femminile (due sport meritevolissimi ma non cer-

ti di grande popolarità) è segno che non si sa più a che santo votarsi. Ed ecco che allora il Mario Poltronieri, con le sue informazioni e la sua abbastanza lunga intervista ad Arturo Merzario, comincia a fare comodo... Poltronieri ha offerto, innanzi tutto, un panorama degli avvenimenti motociclistici, quindi è passato all'automobilismo fornendo alcuni dati sul Gran Premio d'Austria di Formula 2, vinto da Emerson Fittipaldi, sulla Cesana-Sestriere — seconda prova del Campionato Europeo della Montagna — e sulla gara svoltasi al Nurburgring in seguito alla quale l'Alfa si trova in testa alla classifica del campionato europeo turismo di velocità. Dopo di che si è passati ai filma-

ti che riguardavano per prima cosa la motonautica e quindi alcune fasi della Cesana-Sestriere. Infine, sorpresa delle sorprese, l'intervista ad Arturo Merzario, «un ospite d'eccezione, un italiano che va finalmente in Formula 1».

Poltronieri, dopo aver ricordato che Merzario è arrivato alla massima categoria dopo una lunga permanenza nella Formula 2, ha chiesto al pilota come aveva avuto la notizia del suo esordio in F. 1.

«Dopo l'infortunio a Clay Regazzoni — ha risposto Merzario — mancava un pilota della Formula 1 alla squadra Ferrari; essendo io già nella squadra, anche se solo per ciò che riguarda i prototipi, il commendatore Ferrari ha pensato bene di darmi la possibilità di provare anche questo tipo di categoria che è il massimo al quale può aspirare un pilota di automobili. Certo che la Ferrari ha dato molto ai piloti italiani e lo si sta vedendo ora nel mio caso.»

Dopo un rapido «riepilogo» della sua carriera, Arturo Merzario ha proseguito confermando anche l'incarico ricevuto come collaudatore della Formula 1 al posto di Peter Schetty, ormai troppo presso dai suoi impegni di direttore sportivo. Tuttavia la frase più interessante — e nettamente in contrasto con la dirigenza televisiva (fatto che avevamo già rilevato a suo tempo a una «incauta» affermazione di Alfredo Pigna proprio nel corso di una «Domenica sportiva») — è stata pronunciata da Mario Poltronieri che, rivolgendosi a Merzario per ottenere dei consigli pratici sull'inizio della carriera di pilota ha detto: «Vediamo di dare, soprattutto ai giovani che seguono molto questi problemi del motorismo, qualche indirizzo su quelle che sono le difficoltà per diventare corridore automobilista».

Merzario non poteva rispondere altro che «la carriera del pilota è molto difficile; oltre ad aver bisogno di molta fortuna — perché uno può essere bravo o meno bravo ma se non ha fortuna di arrivare in fondo a una gara... —, occorre insistere e proseguire. Nel mio caso, come per altri, è chiaro che ci sono state delle stagioni più belle e dei periodi meno belli; comunque, come si suol dire, dopo la tempesta arriva sempre il bel tempo e in questo caso è arrivato anche per me».

Naturalmente la «Domenica sportiva» non è finita qui; ma è proseguita in maniera piuttosto singolare. Infatti dopo il congedo all'ospite Merzario è entrato in campo Guido Oddo il quale ci ha fatto credere, per un attimo, che si sarebbe parlato ancora di automobilismo. E' stato forse solo una battuta di spirito dire «restiamo in automobile per andare un po' più veloci» per poi annunciare l'hockey su prato?

Gio' Luni



tv



radio

Programmi dal 18 al 24 luglio

MERCOLEDI' 19	DOMENICA 23
Programma nazionale Ore 22,00 - Mercoledì sport, telecronache dall'Italia e dall'estero.	Programma nazionale Ore 22,40 - Sera sport
DOMENICA 23	Secondo programma Ore 17,30 - Musica e sport, risultati, cronache, interviste e varietà. Ore 20,30 - Sera sport
Programma nazionale Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.	TUTTI I GIORNI Alla fine di ogni «giornale Radio» il Ministero dell'Interno in collaborazione con l'ACI e la RAI dà comunicazione sulle situazioni di emergenza della circolazione stradale.
TUTTI I GIORNI	Secondo programma Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.
Programma nazionale Ore 13,40 (al termine del telegiornale) Sport Ore 19,45 - Telegiornale Sport Ore 20,40 (al termine del telegiornale) Sport	SABATO-DOMENICA
TV Svizzera	Programma nazionale Giornale Radio: ore 7.00 - 8.00 - 9.00 - 12.00 - 13.00 - 14.00 - 15.00 - 17.00 - 20.00 - 23.00
DOMENICA 23	Secondo programma Giornale Radio: ore 6.30 - 7.30 - 8.30 - 9.30 - 10.30 - 11.30 - 12.30 - 13.30 - 14.30 (reg.) - 15.30 - 16.30 - 17.30 - 18.30 - 19.30 - 22.30 - 24.00.
LUNEDI' 24	
Ore 19,50 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste.	

QUELLO CHE
(TELE)VEDREMO

Niente auto

Inesatto, assolutamente inesatto affermare che «vedremo» qualche cosa. La Tv ha deciso di dedicarsi esclusivamente al Tour de France e, in via del tutto eccezionale, a qualche altro sport di contorno. Quindi per l'automobilismo non resta che attendere la solita «Domenica sportiva» con la speranza che almeno in quella rubrica si dedichi un po' di spazio agli sport motoristici di maggior rilievo della giornata.



Mondiale F. FORD

• Nella sede centrale dei servizi sportivi della FORD inglese, a Boreham, sono già iniziati i preparativi per accogliere i vari campioni nazionali della Formula Ford che il 29 ottobre, a Brands Hatch, si contenderanno il «titolo mondiale di Formula Ford» in una prova unica che si annuncia come una delle gare più interessanti della stagione. Per quanto ci riguarda, è ancora presto per dire quale dei nostri piloti ci rappresenterà a Brands Hatch. Il campionato nazionale ha ancora 4 prove, ma certamente Mantova, Sassi e Francia sono i più probabili a rappresentare l'Italia in questa corsa, che sarà in ogni modo molto importante: infatti, in questi ultimi anni, la Formula Ford ha lanciato fior di campioni, fra cui basta citare Emerson Fittipaldi e Tim Schenken.

• Un team del RAC, composto di due vetture e due piloti, ha vinto il challenge di consumo contro due aerei. L'Aero Club aveva sfidato il BARC, dicendo che due aerei potevano volare da Londra a Edinburgo, e ritorno senza consumare più carburante di due vetture con spazio per lo stesso numero di persone. Le vetture erano una MGB GT, pilotata dal segretario dell'AC, Grahame White, e una Capri 1600 pilotata da una donna, Gillian Fortescue Thomas. Alla conclusione hanno consumato meno le vetture.

• In giugno c'è stato un aumento del 7,67 per cento nell'iscrizione al PRA di vetture nuove.

• La FISA comunica che la VIII salita al Monte Bonifato, del 6 agosto, non è più valida per il Challenge FISA del girone sud per rinuncia degli organizzatori dell'AC Trapani. In sostituzione, la FISA ha dato la validità per il Challenge alla Cronoscalata di Monte Vergine, organizzata il 30 luglio dall'AC di Avellino.

Anche Mc RAE costruttore

Quell'originale pilota neo-zelandese, Graham «Cassius» McRae, è entrato a sua volta nella schiera dei piloti-costruttori e il Challenge Charles Heidsieck di F. 5000, contornato al GP d'Inghilterra, ha visto la prima iscrizione di una vettura McRae.

Si trattava in effetti di una Leda LT27 modificata, vettura che Len Terry ha progettato con molto aiuto (o se non altro influsso) da parte di McRae. Avendo ottenuto un buon appoggio economico il neo-zelandese ha in corso la produzione di sei LT27 modificate (si ricorderà che portò a termine la prima delle sue versioni della vettura per la recente gara a Oulton Park).

Len Terry ha firmato di nuovo per la Leda (che esiste tuttora come società separata, anche se non è chiaro se le vetture da corsa si chiameranno ancora così) e ha ripreso il proprio lavoro personale di progettazione, proprio a Poole, ove (non è una coincidenza) McRae ha l'officina per costruire le sue vetture. Ci sono poi congetture. Quando la LT 27 fu presentata, allo Showboat, all'inizio dell'anno, Terry osservò che con poche modifiche avrebbe potuto montare un motore DFV. E' possibile che le squadre che hanno avvicinato McRae, per un possibile contratto di F. 1, restino tutte deluse e che il neo-zelandese debbuti in F. 1 il prossimo anno, su una vettura che porterà il suo nome? Non ne saremmo sorpresi.

NICODEMI organizzatore

• Se gli organizzatori riusciranno in tempo a fare tutti gli apprestamenti di sicurezza richiesti dalla c. p. v., il 30 luglio si correrà ad Avellino la prima edizione della Cronoscalata Montevergine. Un comunicato dell'Ufficio stampa dell'A.C. Avellino ci informa in merito. Queste le parole con cui si conclude la «buona notizia»: «...nel pieno rispetto della tradizione sportiva e turistica irpina, il Comitato organizzatore e l'A.C. Avellino hanno quindi il piacere di confermare lo svolgimento della manifestazione. La corsa avrà validità Nazionale per i gruppi 1, 3 e 5, sarà chiusa per i gruppi 2 e 4. Le iscrizioni saranno aperte fino a sabato 22 luglio (c/o A.C. Avellino 83100 - P.zza Libertà 40 - tel. 36459 - pref. 0825. La tassa d'iscrizione di L. 6.500 (Gr. 1, 2, 3, 4), L. 13.500 (Gr. 5). Le operazioni di punzonatura si faranno venerdì 28, le prove il sabato. L'animatore di questa organizzazione non poteva essere che Tonino Nicodemi.»

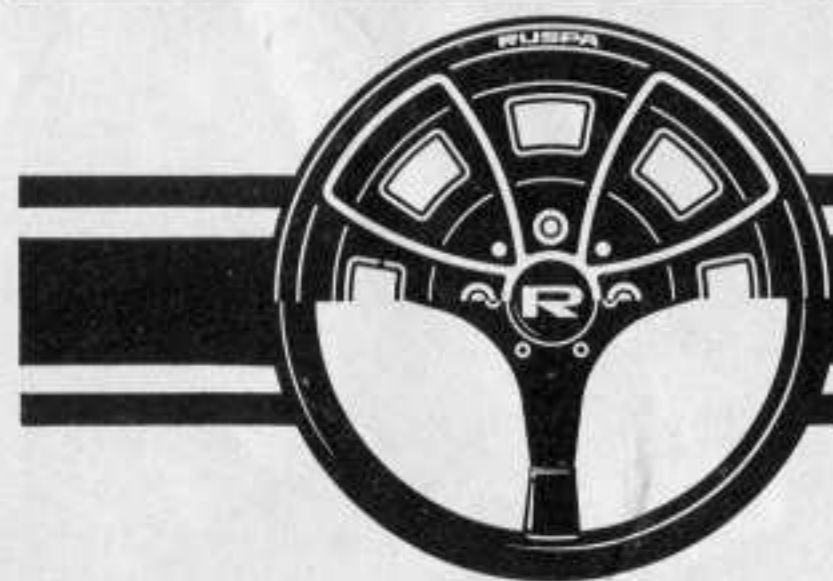
• La FIAT ha partecipato alla Elektro 72, una mostra di apparecchiature elettroniche che si è svolta a Mosca dal 12 al 16 luglio.

• Non tacciano le voci che vorrebbero AMON costruttore. Ora Ganley è socio di Chris, nella costruzione dei suoi motori e, a parte che è un ottimo tecnico, dispone inoltre di un personale patrocinatore a cui i quattrini non mancano. Forse sono tutte fantasie, ma intanto il gioco degli indovinelli, sulla prossima stagione, inizia già in anticipo.

Mini-shop rallistico

• Dal 25 agosto all'1 settembre avrà luogo a S. MARTINO DI CASTROZZA in occasione del IX Rallye Internazionale la 1. Mostra Mercato dell'accessorio rallistico. La mostra, che prevede 25 stands, sarà allestita nelle verande del Grand Hotel Des Alpes. Gli appassionati di questa specialità avranno così la possibilità di conoscere e acquistare tutti gli accessori caratteristici per l'attività rallistica.

per una vettura più sportiva, ruote e volanti

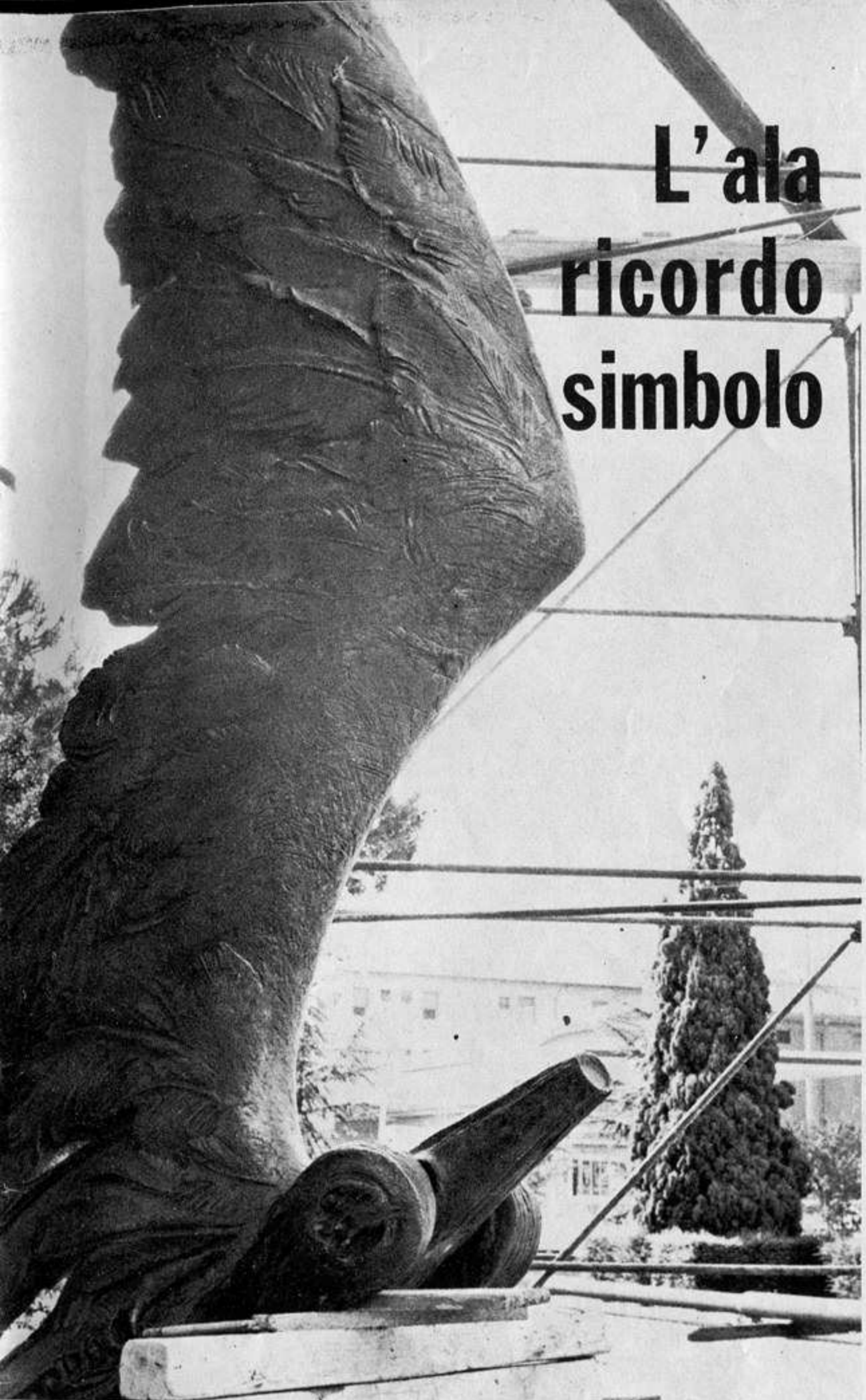


RUSPACROMO

RUSPACROMO

10070 ROBASSOMERO (TORINO)
VIA CRISTOFORO COLOMBO 2
TELEFONI: 92 54 00 - 92 54 93

L'ala ricordo simbolo



MODENA - Dopo un avvio nelle adesioni, non certo incoraggiante, pare che molti ambienti del mondo automobilistico e no, si stiano muovendo per la realizzazione dell'ARA dedicata ai piloti scomparsi in gara, iniziativa che ha avuto in Don Sergio Mantovani il suo entusiasta promotore. Il comitato organizzatore, riunitosi nella nuova sede della «Modena corse», ha preso atto che importanti società che costruiscono accessori ed altre di carburante hanno inviato la loro adesione. Come annunciato, anche gli Istituti di Credito locali hanno, in parte, annunciato il loro contributo.

Dopo le adesioni al Comitato d'onore del Presidente del Consiglio dei Ministri on. Giulio Andreotti e dei presidenti della Camera, on. Sandro Pertini e del Senato, senatore Amintore Fanfani, si attende ora analoga adesione da parte del Presidente della Repubblica, Giovanni Leone. Intanto la grande ala di bronzo è giunta a Modena e si trova già nel giardino adiacente la scuola Materna della Parrocchia di Santa Caterina dove sarà sistemata definitivamente.

Ecco un altro elenco di sottoscrizioni: WALTER MARTINOTTI (pilota) 5.000; SALVATORE GAGLIANO (pilota) 5.000; ATTILIO BORTOLOMEAZZI (pilota) 5.000; NICOLA ALLEGRETTI (pilota) 1.000; A.C. Udine 10.000; A.C. Pisa 10.000; A.C. Ancona 50.000; A.C. Catania 5.000; A.C. Reggio Calabria 15.000; Scuderia Alto Lazio 10.000; Ferrari Automobili 300.000; A.G.I.P. 500.000.

• JOHN BISIGNANO, il noto pilota americano di F. 3 appartenente alla squadra L.M., farà un giro propagandistico nelle basi delle forze armate americane per presentare un paio di film specialmente prodotti per la L & M. Il primo tratta un programma sulla sicurezza nelle corse, il secondo racconta la storia del campionato continentale F. 5000 finanziato dalla L & M.

Pellegrinaggi a MISANO

• Il nuovissimo impianto di Misano Adriatico, l'autodromo di Santa Monica, è divenuto in questi giorni meta quasi quotidiana di molte personalità del nostro sport. Anche il presidente CSAI, ing. Rogano, è stato a Misano, accompagnato dal segretario Saliti e dal presidente della sottocommissione di velocità Zucchi. È stato accolto dal presidente della società, ing. Sampaioles, e dai consiglieri Piccioni, Giovannini, Ricci, ed Ugolini. Rogano ha espresso il suo più vivo compiacimento. Inoltre, sono stati a vedere il nuovo autodromo anche Nanni Galli, l'ing. Baccigaluppi della sottocommissione circuiti, con il pilota GPDA Westbury, e l'ing. Chiti, direttore dell'Autodelta.

• Il tema della campagna di lancio dei prossimi mesi della LYGGETT & MYERS s'intitola «Scoprite le corse... la nuova avventura per famiglie». La campagna coincide con l'immissione sul mercato della nuova sigaretta «L & M Moment» e l'elemento principale sarà un opuscolo sulle corse, senza contare i tagliandi per sconti benzina e le mostre. L'opuscolo verrà incluso in un numero della rivista Life.

• A suo tempo, la CHEVROLET definì la Vega «la miglior vettura costruita negli Stati Uniti, a prescindere dal prezzo». Ora, trascorsi due anni, poco meno di un milione di Vega è stato «ripassato» dalla Casa per difetti tecnici.

• Il più recente numero della rivista inglese «FIRE PROTECTION REVIEW» pubblica una serie di articoli sugli incendi nelle corse automobilistiche, che riassumono il parere degli inglesi sull'argomento. Risulta tra l'altro che le tute anti-incendio per i commissari sono ritenute superflue, anzi un impaccio, e che gli addetti agli incendi devono proteggere soltanto le parti del corpo esposte alle fiamme (viso e mani). Questo deriva dalla convinzione che è inutile cercare di estrarre un pilota da una vettura in fiamme. Bisogna soltanto pensare a spegnere il fuoco.



• Da un'inchiesta del gruppo IRI risulta che fra il 1958 e il 1970 sull'Autostrada del Sole e quella adriatica sono sorte 1186 imprese, che occupano 63.000 persone ed erogano salari per 110-120 miliardi.

• Il nuovo direttore della FIAT CONCORDE (America Latina) è il dottor Andrea Bardanzellu, che lascia la Deutsche Fiat. Vice direttore generale sarà il dottor Valentin Carro Alvarez.

Record della CHRYSLER

• La CHRYSLER FRANCE ha stabilito un nuovo record di vendite sul mercato francese, per i primi quattro mesi del 1972, con 63.853 unità. Si tratta della più alta cifra di vendite mai registrata dalla Casa, durante il primo quadrimestre di un anno.

• L'amministratore delegato e capo dell'esecutivo della CHRYSLER inglese, Gilbert Hunt, è stato eletto presidente della Society of Motor Manufacturers and Traders per il 1972-1973. Hunt sostituisce sir Kenneth Corley, che diventa presidente aggiunto.

Un «buco» frequentato

• Nel mese di aprile il numero di veicoli transitati lungo il traforo del MONTE BIANCO è stato 72.651, con un aumento del 4,85% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

• Per il 1975 i dirigenti della BRITISH LEYLAND prevedono che le 250.000 unità vendute in Europa siano destinate a raddoppiare e l'Innocenti svolgerà un ruolo di grande importanza, ai fini sia di un'ulteriore penetrazione sul mercato italiano, sia della vendita verso altri paesi europei.

• I dati relativi all'esercizio finanziario del 1971 della FORD tedesca riflettono un andamento estremamente positivo. In totale la Ford tedesca ha prodotto, nel 1971, 775.717 veicoli, cioè il 13,9 per cento in più rispetto alle 680.807 unità del 1970.

• In conseguenza della rivalutazione dello yen, le vendite di vetture d'importazione in GIAPPONE sono notevolmente aumentate nei primi mesi di quest'anno. In febbraio la quota è salita del 18% raggiungendo le 1.600 unità, mentre in gennaio l'aumento era stato dell'11%.

• L'assemblea generale ordinaria degli azionisti della BP italiana ha approvato il bilancio dell'esercizio al 31 dicembre 1971, chiusosi con una perdita di 5 miliardi 245 milioni di lire. Il fatturato, al netto degli oneri fiscali, è stato di 174 miliardi 84 milioni, contro i 122 miliardi 22 milioni dell'anno precedente.

• Nella prima metà di quest'anno il fatturato della FIAT ha raggiunto i 1032 miliardi, contro i 900 del 1971. Il fatturato ricavato dall'esportazione è stato di 354 miliardi, contro i 315 della prima metà del 1971. I veicoli industriali e le vetture fatturate sono stati 863.000.



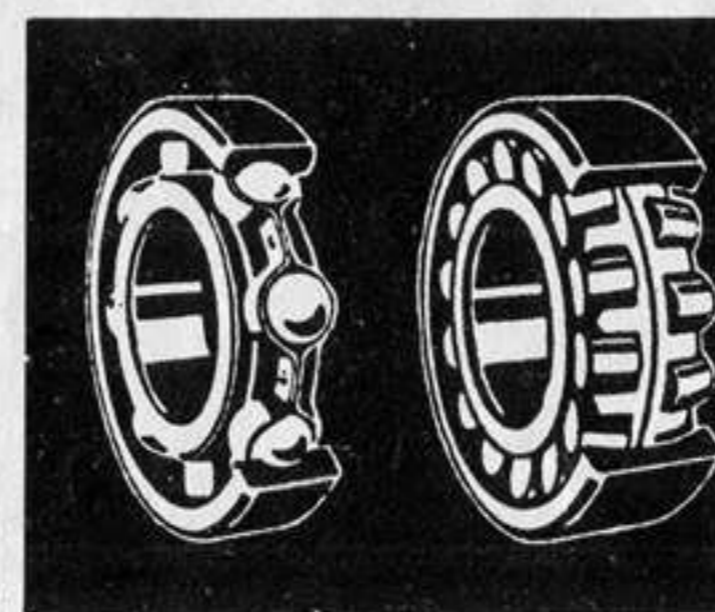
Una ditta americana, la Mini-Police Cruiser di Hawthorne, nel New Jersey, ha utilizzato per realizzare il suo progetto (cioè una mini-auto per la polizia, appunto), la Fiat 850 Special. Nella foto la vedete, tutta «tirata», con il suo bravo faro girevole sul tetto. Con tutti gli accessori (sirene, fari speciali, allestimenti interni, radio, ecc.) questa specialissima versione della popolare vettura italiana viene venduta negli USA a 1995 dollari, cioè circa 1.200.000 lire

• Nei giorni scorsi nei cieli degli STATI UNITI volava un Boeing Jumbo Jet privo di un bullone del motore. Infatti il bullone è finito sul tetto di un'automobile, che transitava su una strada.

• In INGHILTERRA è previsto che i prezzi delle vetture straniere saliranno da L. 30.000 a L. 220.000 circa. La BMW ha detto che prevede aumenti fra il 3 e il 5% se la sterlina non si «riprenderà».

• Nel mese di febbraio «gli autoveicoli teorici» che hanno percorso le autostrade del gruppo IRI sono stati 226.251, con un incremento cioè del 3% in confronto con i dati del febbraio 1971.

• La FIAT, il gruppo IRI, l'Augusta e la Macchi parteciperanno alla «Mostra industriale italiana», organizzata a Pechino, dal 10 al 22 ottobre, dall'Istituto del commercio estero, in collaborazione con il governo cinese.



FAG
cuscinetti volventi

Le rivoluzioni americane Che cos'è il «People MOVER»

NEW YORK - Verso la fine dell'anno presso il Centro spaziale della Boeing a Kent (Stato di Washington) uscirà un nuovo mezzo di trasporto pubblico che dovrebbe risolvere il problema del traffico che oggi assilla le grandi città. Questo nuovo mezzo è stato ordinato dalla Università del West Virginia di Morgantown destinato a trasportare gli studenti da un campus all'altro.

L'università è tipica delle molte che hanno inizio su scala ridotta in zone centrali di una città e poi si dilatano nei lontani quartieri periferici mano a mano che le iscrizioni salgono alle stelle e non si trova più spazio nei pressi del campus originario per costruire altri edifici. All'università del West Virginia, che si estende lungo le rive del fiume Monongahela, gli studenti si muovono lungo un percorso triangolare tra la sede principale, il centro della città e gli altri due campus periferici. La distanza tra il campus centrale e ognuno di quelli periferici si aggira sui tre chilometri e questo nuovo mezzo di trasporto rappresenta un risparmio considerevole nel tempo di trasporto per studenti.

Il nuovo sistema di trasporto è interamente automatizzato e consta di vetture con ruote di gomma che si muovono su una propria corsia di guida prelevando l'elettricità necessaria da una terza rotaia predisposta sul piano della carreggiata.

Ogni vettura dotata di aria condizionata può trasportare 15 persone ad una velocità massima di 50 chilometri orari. Il «People mover» è così chiamato perché viene fatto funzionare da un circuito elettrico governato da computers ed è privo di guidatori. Le vetture hanno motori elettrici e preleveranno l'energia dalla terza rotaia opportunamente protetta. E' di gran lunga il più personale dei trasporti convenzionali, in quanto il passeggero sarà in grado di chiamare una vettura, in ore naturalmente diverse da quelle di punta, premendo un pulsante. Con lo stesso sistema, sceglierà la fermata per scendere naturalmente nelle ore non di punta.

Il sistema che metterà fuori legge la benzina o gli gli autobus a nafta, non avrà bisogno per funzionale di biglietti. Il passeggero riceverà una carta magnetica acquistata in precedenza al cancello d'ingresso per accedere al marciapiede della stazione. Se non ci sono vetture in arrivo ne potrà chiamare una premendo un apposito pulsante, che trasmetterà la richiesta ad un computer. Questo dopo aver verificato i movimenti delle vetture sulla rete, impartirà o meno il comando alla vettura più vicina, a meno che non ve ne sia una già in viaggio.

Il computer sarà messo in funzione da uomini, ma per tutto il resto i costi di mano d'opera saranno molto al di sotto di quelli degli altri sistemi di trasporto oggi esistenti. Un'altra caratteristica favorevole è che le vetture saranno disponibili sia di giorno che di notte. Come è noto, gran parte delle aziende dei trasporti urbani oggi riduce la frequenza dei servizi e lo interrompe durante le ore di punta e di notte.

Questo nuovo sistema di movimento di persone potrà essere applicato in quasi tutte le città dotate o meno di moderne reti di trasporto.

Le piccole vetture di costo relativamente basso che funzionano su distanze relativamente brevi, saranno ideali per trasportare la gente negli aeroporti, nelle zone per il transito su mezzi di trasporto di massa, nei centri commerciali e in qualsiasi altro punto nel quale la gente converge giornalmente in numero elevato.

b. b.