



appunti
per il
lettore

Leggete subito

a pagina

- 10 SERENISSIMA per... l'Alfa 333
- 12 Il Dragone-nero di Pergusa
- 14 Le due « M » più veloci
- 16 ICKX sbigottisce «nonno» Brabham
- 18 7 milioni in più per Hulme
- 20 Un articolo di STEWART
- 21 Jackie & Jo scorrettissimi
- 22 Tutti in pista a MONZA
- 26 Riesumata la jeep S.S.
- 27 La fanta-MERCEDES

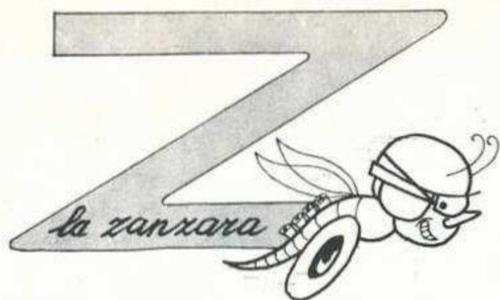
CORRIERE CORSE?

da pag. 3 a pag. 19
e da pag. 33 a pag. 39

Le rubriche settimanali

a pagina

- 2 LA ZANZARA
- 8 SOSTA AL BOX
- 14 TABELLONE CORSE
- 28 GIRAMONDO tutto-notizie
- 29 INFORMATUTTO Compravendita
- 30 MINI-AUTOSPRINT
- 31 SCRIVETECI rimarremo amici
- 32 MOTORAMA-TV Dove corriamo?



Ma la FERRARI correrà a Monza?

Nella pagina accanto torniamo ad ospitare uno scritto di ENZO FERRARI. Un Ferrari... tutto vecchio; un Ferrari che ha ormai rinunciato all'autopensionamento di cui amava un pochino compiacersi negli ultimi mesi. Ma anche la precisa volontà dell'avv. Agnelli (come il Presidente della Fiat ha avuto occasione di sottolineare nella sua intervista al settimanale francese Autojournal, che Autosprint ha riportato nell'ultimo numero prima della sospensione di Ferragosto) ha avuto un peso decisivo in questo reimpegno del «mago». Un mago discusso e contestato, per essere alla moda, negli ultimi tempi, ma che sotto la spinta dell'operazione Fiat sembra aver ritrovato la grinta dei tempi migliori.

Una grinta ma anche una responsabilità ancora più sensibilizzata. Tanto che è da chiedersi se la Ferrari correrà a Monza il 7 settembre. Dopo la rinuncia al Nürburgring l'ing. Ferrari tenne a sottolineare che questa pausa l'aveva decisa, sulla scorta di tante critiche e in attesa di ripresentare vetture competitive. A Maranello, anche durante le ferie, si è lavorato sodo per mettere a punto la nuova monoposto F. 1 (che poi dovrà ospitare anche la trazione integrale).

Essa dispone, in soluzioni tecniche originalissime e inconsuete, il nuovo compatissimo boxer 12 cilindri, derivato dallo schema del «212» europeo della montagna.

Ma, a conti fatti, la monoposto 312 B F. 1 1969 è ancora in ritardo di preparazione. Forse potrà essere provata (a Vallelunga magari) solo verso la fine di questa ultima settimana d'agosto. E da queste prove dipende se la Ferrari correrà il G. P. d'Italia. Perché se la vettura, integralmente nuova, dovesse aver bisogno di un lavoro di messa a punto prolungato, la Ferrari 3000 di Amon potrebbe sì e no tornare in lizza per il G. P. Canada del 21 settembre.

● Se la Ferrari correrà il G. P. d'Italia, con la monoposto B-312, pilota Chris Amon, non è certo che Rodriguez possa avere la seconda vettura, la 3000 finora adoperata dal neozelandese.

● Brambilla, dal canto suo, spera di avere la sua Ferrari per il debutto in F. 1. Il malcauto incidente a Monza con la moto di un amico ha tentato di minimizzarlo al massimo accettando solo bendature rigide. Ma, incidente a parte, è poi certo che la macchina a Maranello gliela daranno?

● Allora sarà David Piper ad avere la prima Ferrari sport 5000. Debutterà alla 9 Ore di Kyalami in Sudafrica. Indovinate chi ha chiesto come pilota-partner? Mike Parkes. Nessun ostacolo.

● A Kyalami correrebbero anche due prototipi 333 dell'Alfa Romeo.

● A proposito dell'Alfa Romeo. Prima della fine di settembre conosceremo quale sarà la sorte '70 dei programmi sportivi della Casa milanese. La nebulosa intervista ad AUTOSPRINT del dott. Luraghi, ha fatto capire che qualcosa bolle in pentola. Che cosa, lo sapremo.

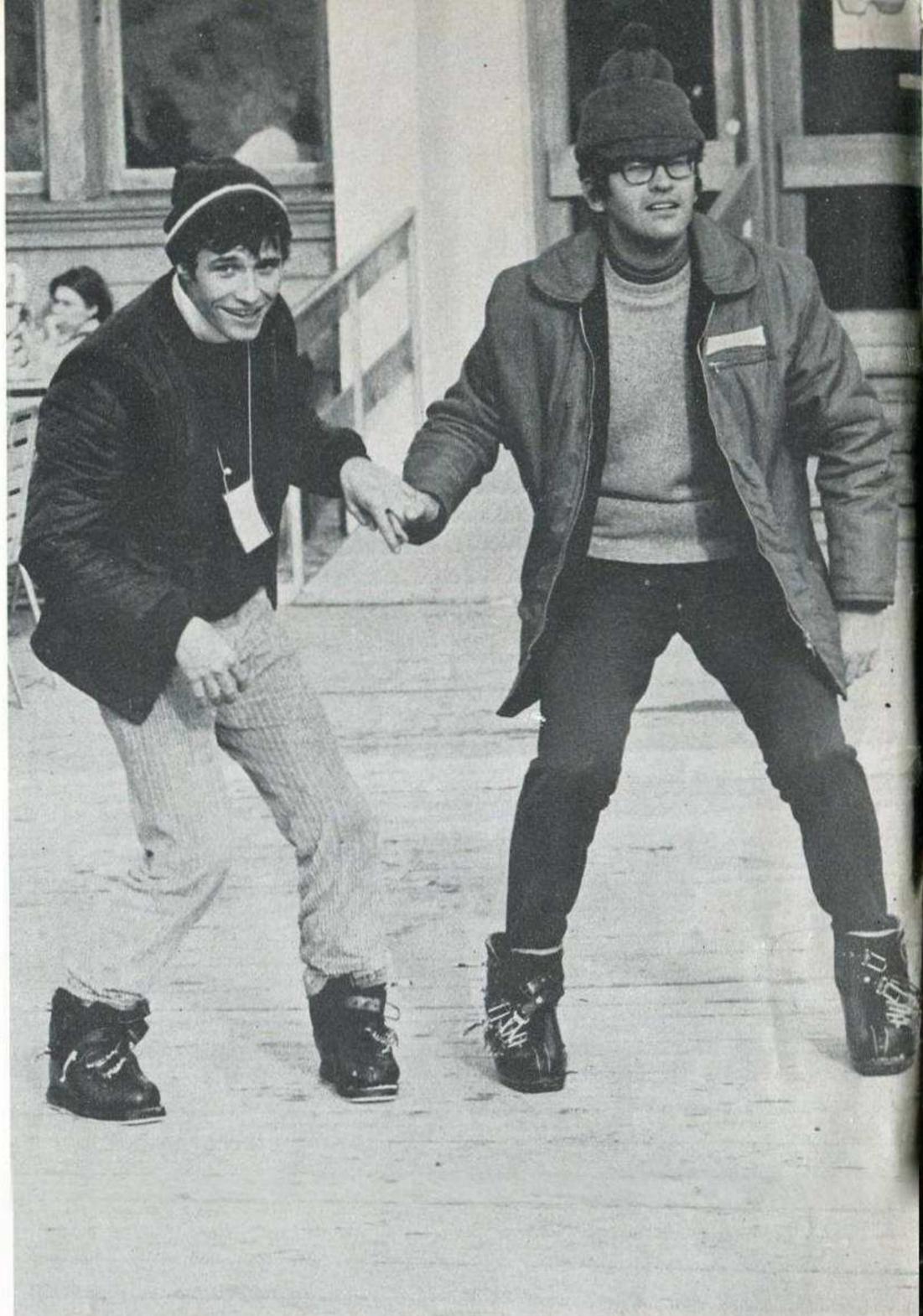
● A novembre sarà attuata la svolta dell'Automobile Club d'Italia, con la elezione del nuovo Consiglio Generale, nel quale saranno ora rappresentati anche i responsabili dei Ministeri tutori dell'Ente.

● Pare che il Presidente dell'ACI avv. Marinucci abbia (giustamente) rimproverato al suo neo successore alla Presidenza degli AC d'Abruzzo, il conte pescarese Nino Parere, il suo blando interessamento per ridare finalmente a Pescara un autodromo, la cui area già è individuata.

● Leggiamo (sul notiziario della Squadra Piloti Bardahl): la Lancia mormorò «Non passa lo straniero!» e mise i muletto all'imbocco di tutte le scorciole (prova speciale del 1.º Rallye della Luna).

● L'amico Mascherpa di Torino, ci ha fatto sapere che la recente visita torinese di J. M. Fangio aveva lo scopo di «stipulare un contratto per assicurare la sua collaborazione allo sviluppo e all'introduzione sempre più approfondita dei lubrificanti speciali Molykote in campo automobilistico».

● Quando si dice che la conoscenza dello sport automobilistico (meno che



A Goodwood si va per correre o per mangiare?

Chi non ha la fortuna di essere un commissario al circuito inglese di Goodwood si morderà le dita, nel leggere il menu offerto ogni giorno a questi fortunati mortali nel ristorante della pista.

Salmon affumicato, melone francese gelato, paté di fegato di pollo con tartufi, salmone bollito con maionese, tacchino arrosto, bue arrosto, prosciutto affumicato, lingua, pasticcio di carne, insalata di patate, piselli e insalata di pomodori, insalate miste, patate novelle al burro, macedonia di frutta con panna, torta gelata, formaggi inglesi ed esteri, caffè.

Questo per colazione, ma a quanto pare la sera i commissari se ne vanno per fare un pasto vero e proprio. (dal DAILY MAIL)

per gli incidenti) è davvero al minimo nei quotidiani italiani, non si vuol offendere alcun collega giornalista. E' solo una constatazione (deprimente). Eccone una prova (la «perla» pubblicata è della redazione sportiva de «Il Tempo» di Roma): «In costruzione alla Ferrari 25.000 sport 5 mila - La Ferrari sta continuando nella costruzione delle vetture sport 5 mila che in numero di 25.000 esemplari saranno omologate per il prossimo autunno ed allineate nelle corse di campionato mondiale sport prototipi del prossimo anno». Sì, avete letto bene: 25.000! In compenso il fratello «Messaggero» ha rimesso subito le cose a posto, informando che le citate Ferrari sport in costruzione erano... cinque!

● L'elaboratore romano (di GTA) Angelini è... odiatissimo dai colleghi (rivali). Perché vince. La storia dei reclami per i freni ATE la conoscono tutti. Bene. Al Mugello, anche il pupillo di Conrero, De Leonibus, fece montare sulla sua GTA (dall'Alfa di Milano) i discussi freni. Fece due giri e restò... senza freni. Aveva frenato tanto che... aveva consumato le pastiglie! Ma allora le macchine (e i piloti) di Angelini non vincono per gli ATE!...

● Finalmente il (mancato) futuro Presidente della CSAI post-Campanella, Eugenio Dragoni, ha trovato un... elettore (oltre il redattore del «Corsera»). Su un mensile romano più aeromonau-

A Maranello in questo periodo non si lavora solo sulle «macchine della riscossa 1970». Si pensa a varare la Grande Squadra che dovrà comprendere almeno 6 piloti. Tra i due personaggi sopra in umoristico atteggiamento, ve n'è almeno uno che potrebbe ritrovare la strada di Maranello: Jacky Ickx. Questa curiosa foto fu scattata questo inverno sulle montagne svizzere, a poche settimane di distanza dal clamoroso allontanamento dei due giovani piloti dal team ferrarista.

A pochi mesi di distanza, però, le azioni almeno di Ickx sono tornate in rialzo (problemi finanziari a parte). A Pergusa lo scatenato belga ha confessato che la scorsa settimana ha incontrato l'ing. Ferrari a Modena. E ha discusso il suo 1970 ferrarista. Le basi per un ritorno ci sono. Lo sapremo forse più presto di quanto non si immagini. (Per de Adamich, invece, ci sono speranze... Honda F. 1 e Mirage-Porsche 917 per le gare di durata)

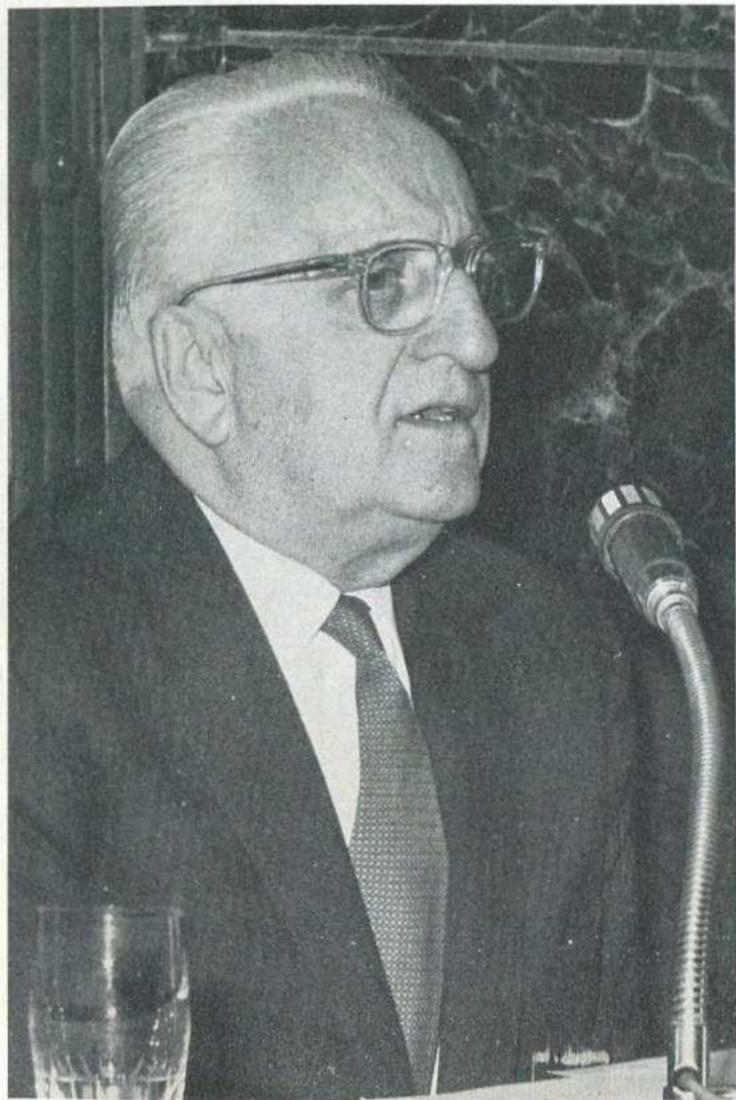
tico che automobilistico è apparso un mese fa (scusateci se non l'abbiamo letto prima), un... trafiletto violento contro l'ing. Campanella che concludeva testualmente: «... Si tratta di scegliere un nuovo Presidente... Si è fatto il nome di Dragoni... Benissimo. Meglio non si potrebbe scegliere. E' quanto di meglio esprima oggi l'automobilismo sportivo italiano!...» (sic!). Peccato (non per la CSAI) che tanto pistolotto venga da un pulpito che si è sempre distinto per la sua coriacea politica (ed articoli) contro lo sport automobilistico. Vox clamantis in deserto!...

Marcellino

ENZO FERRARI

il «pensionato impossibile»
torna nell'arena anche della
polemica con questa risposta
a un (mancato) «talent scout»
di maghi

**Sono
come mi
volete**



Caro Pilogallo,

leggo solo oggi il pezzo «Ferrari anno zero», ultimo di una serie graffiante che, anche sul Corriere, ha colpito, dall'epoca della 24 Ore di Le Mans in poi, indistintamente Ferrari, la Ferrari e le Ferrari.

Dopo la mia risposta alla «lettera aperta a Ferrari», apparsa il 17 giugno, tu non hai più pubblicato le mie risposte e chiedo così all'amico Conti di far conoscere agli sportivi, lettori di Autosprint, quanto debbo alle tue critiche. Perdona il TU, che uso rivolgendomi ad un giovane senatore della stampa specializzata, e consentimi di invocare l'età a giustificazione di tanta confidenza.

Dopo Clermont Ferrand hai sentenziato che era meglio smetterla di correre con vetture che «dopo aver fumato per tutta la corsa esalavano nel finale l'ultimo respiro»; dopo Silverstone hai scritto «non c'erano più maghi a Maranello» ed eri deluso che non fosse stato ascoltato il consiglio di fermarsi; poi hai aggiunto che Enzo Ferrari non reagiva più a chi lo accusava di «carenza tecnica», era troppo rilassato, non c'era più nemmeno gusto a polemizzare.

Adesso, nell'ultimo attacco, mi dai del «freddo calcolatore», sostieni che correre in F. 2 non serve, vincere le corse in salita non è tecnicamente utile, i collaboratori non sono che dei modesti travets, vendere l'azienda è stato un errore, intraprendere la carriera dell'editore è perlomeno umoristico, in una parola: «tutto improvvisamente crolla». «Poveri noi — hai anche temuto — facendo la sintesi della disastrosa situazione dell'automobilismo sportivo italiano».

«Poveri noi; non ci sono altre vie d'uscita; tutto finito, la grande illusione è svanita! Enzo Ferrari? L'italico eroe di una guerra persa in partenza!»

Ti risponderei, ancora una volta, cedendo all'abusato gioco delle «provocazioni», e senza indagare fin dove il tuo nostalgico sdegno sia genuino. Potrei facilmente ribattere ogni tua disinvolta accusa, ma mi rendo conto che queste risposte resterebbero irrilevanti per te. Perché dovrei spiegarti che non ho venduto nulla, ma ho trovato chi si è sostituito nei miei gravosi impegni assicurando contestualmente continuità e sviluppo alla Ferrari, e con questo ho assolto un dovere sociale? Perché dovrei illustrarti la ragione del ritardo di un anno nell'impostare la 5 litri? Perché ritornare sull'utilità di ricerca tecnica in qualsiasi campo della competizione?

Sono argomenti seri, molto seri e si prestano, facilmente e purtroppo, ad essere distorti con qualunquistiche interpretazioni, girate talvolta di 180° come quando hai convertito un mio elogio alla tua passione in una critica alle tue capacità.

Io credo che la «gente» non ha dato un'alzata di spalle, quella gente che ha compreso che correre con le F. 1 vecchie non significava «cercare disperatamente un successo» ma piuttosto insistere in una ricerca necessaria per la nuova F. 1. Correre in salita non è stato inutile perché, indipendentemente dalla validità dei risultati conseguiti battendo i records precedenti anche senza il confronto agonistico diretto che sprona la prestazione, ha consentito la sperimentazione di quel motore 212 E che è il progenitore del nuovo motore 312 B 3 litri destinato a debuttare a Monza nel Gran Premio d'Italia.

Io credo che la gente conosce questi problemi, sa che tutto è spasmodicamente concatenato e non finge di ignorarlo, proprio nel clima di «prati bassi», come fai tu, a sostegno di una azione che da qualche mese hai spòsato.

Per questi motivi non ritengo di doverti rispondere: la gente sa e capisce, si interessa del problema di fondo, che è quello che conta. Avresti preferito romanticamente registrare un secondo capitolo Bugatti?

Caro Pilogallo, ho accolto il tuo consiglio di «fermarmi» ma della validità di questo tuo assunto ne riparleremo a Monza.

Non accetto invece il tuo suggerimento critico sui collaboratori: ricordo i dubbi e le remore che avevi al tempo in cui ti dissuasi dallo smettere di firmare sul Corriere, qualunque fosse il futuro propostoti, e non puoi essere conoscitore di talenti tecnico-sportivi se hai impiegato dieci anni per scoprire che il «mago» — da te ripreso da un giornale di provincia — non è altro che un guitto!

Sul futuro della Ferrari e dei conseguenti pranzi scommessi, che non ho mai preteso di vincere, ti illumina il collega francese Gilles Geurithault che riporta su Autojournal una intervista esclusiva del Presidente della Fiat.

Ti penso in vacanza; trova nella isolana quiete la vena di riscrivere il mio scarafaggio.

Tuo aff.mo

Ferrari

Più in prova che in corsa le emozioni del G.P. MEDITERRANEO F. 2 a Pergusa

Un pizzico di COURAGE

e SERVOZ-GAVIN ipoteka l'«Europeo»



G.F. DEL MEDITERRANEO - 24 agosto - Gara internazionale di velocità in circuito, valevole per il trofeo europeo di F.2 (in due serie)

LE CLASSIFICHE

PRIMA SERIE

1. Piers Courage (Brabham) 38'53"4, alla media di kmh 229,456; 2. Servoz-Gavin (Matra) 38'53"4; 3. Beltoise (Matra) 38'53"5; 4. Cévert (Tecno) 38'54"4; 5. Regazzoni (Tecno) 38'54"4; 6. Widdows (Brabham) 39'23"2; 7. Hill (Lotus) 39'52"1; 8. Rollinson (Brabham) 39'52"3; 9. Dal Bo (Pygmée) 39'58"2; 10. Westbury (Brabham) a un giro; 11. Hart (Merlyn) a un giro; 12. Corti (Brabham) a un giro; 13. Ickx (De Tomaso) a due giri; 14. Terbeck (Brabham) a due giri; 15. Siffert (BMW) a nove giri; 16. Miles (Lotus) a 15 giri; 17. Pescarolo (Matra) a 16 giri; 18. Nanni Galli (Tecno) a 23 giri.

SECONDA SERIE

1. Piers Courage (Brabham) 39'04"6,

alla media di kmh 228,360; 2. Hill (Lotus) 39'05"1; 3. Pescarolo (Matra) 39'05"1; 4. Cévert (Tecno) 39'05"3; 5. Servoz-Gavin (Matra) 39'05"3; 6. Widdows (Brabham) 39'05"3; 7. Rollinson (Brabham) 39'06"3; 8. Regazzoni (Tecno) 39'06"3; 9. Dal Bo (Pygmée) 39'27"6; 10. Westbury (Brabham) 40'00"3; 11. Hart (Merlyn) 40'00"4; 12. Terbeck (Brabham) a un giro.

FINALE

1. Piers Courage (Brabham) 1 ora 17'58", alla media di kmh 228,907; 2. Servoz-Gavin (Matra) 1 ora 17'58"7; 3. Cévert (Tecno) 1 ora 17'59"3; 4. Regazzoni (Tecno) 1 ora 18'00"3; 5. Widdows (Brabham) 1 ora 18'28"5; 6. Hill (Lotus) 1 ora 18'57"1; 7. Rollinson (Brabham) 1 ora 18'58"6; 8. Dal Bo (Pygmée) 1 ora 19'25"8; 9. Westbury (Brabham) a 1 giro; 10. Hart (Merlyn) a 1 giro; 11. Terbeck (Brabham) a 2 giri; 12. Pescarolo (Matra) a 15 giri; 13. Beltoise (Matra) a 28 giri.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ENNA - Con il ruggito dei generosi quattro cilindri Ford, scende il sipario sull'autodromo di Pergusa all'insegna della vittoria di Piers Courage.

Tutto si è risolto nelle ultime tornate. Due manches condotte sul filo dei 230 di media che fino all'ultimo hanno lasciato in dubbio sul nome del vincitore. Dal tavolo verde del Lago di Pergusa è uscito il n. 24 di Piers Courage. Due splendide volate vinte nettamente al termine di 60 appassionanti giri, hanno consentito al pilota della Brabham di aggiudicarsi la vittoria assoluta. Il tanto atteso gioco di squadra, delle varie Case — Matra, Tecno e Lotus — è venuto a mancare. La Matra ha perduto Beltoise nella seconda batteria, costretto al ritiro dopo le prime battute per guasto al motore. Nella prima manche era Pescarolo a fermarsi al 14.º passaggio per noie all'accensione. A difendere i colori francesi rimaneva solamente Servoz-Gavin. L'uomo della Matra, primo pretendente — con Cévert — al titolo europeo, è venuto a trovarsi in posizione di vantaggio dopo l'incidente in prova in cui era incorso Hahne che guidava la classifica dell'europeo. Servoz-Gavin non perdeva una battuta: aggiudicandosi la seconda piazza della prima manche poneva una seria ipoteca sui nove punti che gli consentirebbero di laurearsi «europeo». E' chiaro che il pilota della Matra ha tentato, ed è riuscito, di aggiudicarsi i nove punti giungendo quinto nella seconda manche. Il dominio di Courage è stato netto e non ci sono «ma» anche se nel corso delle due manches sono spariti dalla scena alcuni dei principali attori grazie ai quali ci si attendeva un finale rovente.

Ickx, che ha pilotato per la prima volta la nuova F. 2 di Alessandro De Tomaso, dopo aver lottato nel gruppo di testa nella prima manche è stato costretto alla resa a due giri dalla fine: una biella del motore non aveva retto allo sforzo. Nella stessa prima manche è sparito Siffert, l'unico rimasto a difendere i colori della tedesca BMW che, dopo aver perso Hahne in un incidente in prova, non è apparsa più in grado di tentare la vittoria alle diciannove vetture in gara. Siffert, che per varie volte aveva guidato il plotoncino dei migliori, è stato costretto al 21º giro a tornare ai boxes a causa della rottura del radiatore dell'olio, guasto probabilmente avvenuto per la solita «pietrina volante».

Nel gruppo di testa della prima manche non si è mai visto Hill. L'inglese campione del mondo è però emerso nella seconda batteria. Il pilota della Lotus ha condotto la prima manche in sordina, per noie alla frizione, ma nella seconda metteva in luce la sua alta classe. «Baffo» Hill si aggiudicava la seconda piazza alle spalle di Courage e l'onore di aver compiuto i giri più veloci, sia nella prima che nella seconda manche. Un minuto 12"9 alla media di 236,919 kmh: primato eccellente che per poco non fa crollare la prodezza dello scorso anno di Rindt, il quale rimane primatista per un solo decimo di secondo.

Sono venute a mancare le Tecno, le vetture italiane che ben si erano imposte nel corso delle prove, prima con Nanni-Galli e poi con il capolavoro di Regazzoni (1'03"5 media 234,984 kmh). I costruttori bolognesi hanno subito perso la pedina Nanni che dalle prime battute aveva mostrato di trovarsi in difficoltà per mancanza di tenuta di

strada alla sua macchina. Ciò probabilmente è dovuto al fatto che la Tecno del fiorentino era praticamente stata ricostruita nel corso della notte dopo l'incidente di cui parliamo a parte. Sparito Nanni, si puntava su Cévert e Regazzoni. Al francese il compito di aggiudicarsi la prima piazza dei piloti in lizza per l'europeo ed a Regazzoni il compito di puntare all'assoluto. Ma le due Tecno purtroppo non potevano reggere al confronto per mancanza di cavalli.

Ciò che si era manifestato in altre occasioni, purtroppo si è ripetuto in questa gara. I tecnici bolognesi sono praticamente rimasti fermi sugli allori per ciò che concerne i motori, mentre gli avversari hanno fatto sensibili passi avanti. Ciò è stato dimostrato ampiamente nel corso delle due manches quando i piloti Tecno cercavano di uscire dalla scia degli avversari, ma la mancanza di potenza li costringeva ben presto a retrocedere.

Carlo Micci

La vigilia movimentata

ENNA - Altalena nelle prove. I primi a scendere in pista sono due piloti della BMW. Steinmetz, direttore sportivo della Casa di Monaco, aveva fatto di tutto per ottenere che le due monoposto fossero le prime vetture a «ruggire» lungo il velocissimo anello. Dopo tre tornanti condotti da Siffert — sulla cui scia si era piazzato Hahne — lo svizzero si fermava ai boxes, denunciando sensibili problemi allo sterzo: un inconveniente già registrato in altre occasioni. La scossa dell'avantreno della vettura veniva ben presto messa a nudo e la cura maggiore era rivolta alla scatola-guida, controllata in ogni parte. Nanni e la Tecno sorprendono nelle prime battute: il giovane pilota toscano si inserisce presto in testa alla classifica provvisoria dei tempi di qualificazione della prima giornata di prove. Nel clan dei fratelli Pederzani

CONTINUA A PAG. 6



ENNA - Ecco il vantaggio col quale Piers Courage ha concluso la volata della seconda e decisiva manche. L'inglese (in alto giustamente soddisfatto) ha vinto anche la prima prova

Gli sterzi capricciosi

ENNA - Poche novità tecniche sulle vetture F. 2 in gara a Pergusa. Anche nel settore telai si va avanti con il vecchio cliché e ciò è comprensibile giacché siamo alle ultime battute agonistiche. Mentre Tecno, Matra e Lotus non presentano visibili problemi di messa a punto, sia la Brabham che la nuova De Tomaso denunciano dei «buchi» tecnico-costruttivi meglio conosciuti come problemi di messa a punto. Alla BMW — come abbiamo accennato — si cerca di rendere efficiente il delicato sistema di guida. In particolare appunto la scatola dello sterzo che presenta i problemi più complessi.

Non diversamente si può dire della nuova F. 2 di De Tomaso. Ickx ha rilevato alcune complicazioni allo sterzo. Dopo i problemi delle sospensioni, si è dovuto mediare anche a questo non semplice inconveniente. Il maestro Ugolini, interpellato in proposito, ha così commentato: «Enna per noi era l'unico test possibile. Non partecipare a questa gara significa perdere un anno. Abbiamo approfittato della possibilità di avere Ickx, ma certamente in considerazione del particolare tracciato siciliano anche Williams poteva essere adatto alla prova. Ickx non ha mancato di notare e di fare presenti alcuni problemi di messa a punto. D'altronde era appunto questo lo scopo principale della nostra partecipazione al Gran Premio. Nulla di grave, ma sono problemi che vengono in luce nelle competizioni. Nei test privati fatti a Modena purtroppo non si era potuto rilevare molto. Per noi è stata una esperienza positiva che ripeteremo a Roma, a Vallerlunga, sempre che la data del Gran Premio capitolino venga mantenuta. Altrimenti scenderemo a Vallerlunga, sempre con Ickx, per prove private e per mettere definitivamente a punto la nuova realizzazione dell'ingegner Dallara».

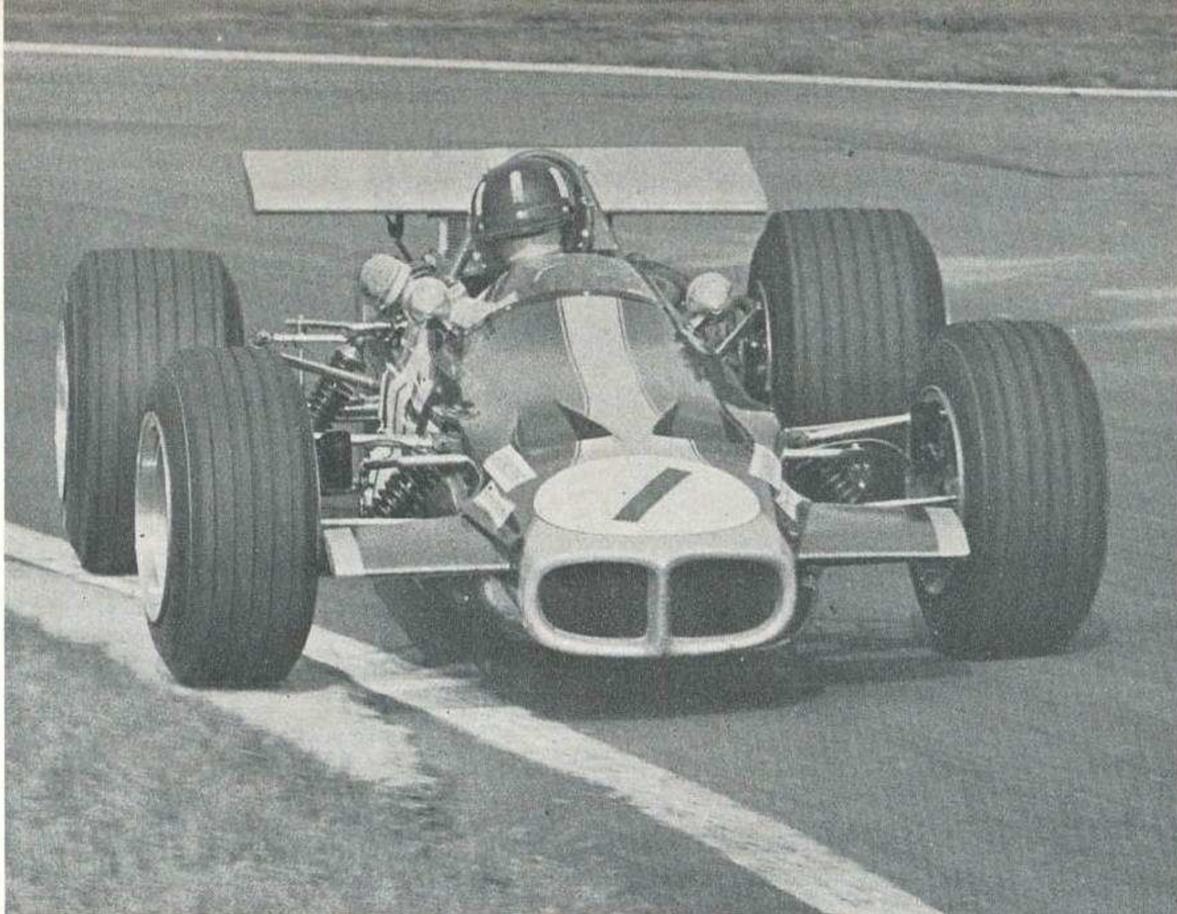
L'altalena e il batticuore (per Nanni) nelle prove di ENNA

CONTINUAZIONE DA PAG. 5

regna un certo ottimismo, probabilmente dovuto al ritorno in famiglia — per ora provvisorio — di Clay Regazzoni, in licenza speciale firmata Ferrari. Una licenza che, purtroppo, non è risultata positiva. Non perché lo svizzero non fosse all'altezza della situazione; ma perché — come succede nelle migliori famiglie — proprio alla pedana più valida della Casa bolognese era stata affidata la vettura il cui motore non brillava certo in fatto di potenza.

Nanni atto 1°

L'1'14"2 registrato da Nanni nelle prime battute viene preso d'assalto dall'intero lotto degli avversari. Il primatista resiste, anzi è lo stesso Nanni a tornare in pista per cercare di migliorare ancora la sua presta-



Anche Hahne sul guard-rail

Ma proprio mentre lo speaker ufficiale annuncia l'ottima prestazione di Widdows, sulla curva che immette sul rettilineo d'arrivo, la monoposto di Hahne, priva di controllo, piomba sul guard-rail esterno. Il tutto si svolge in pochi attimi e si risolve con gravi conseguenze per il mezzo (la F.2 BMW va a infilarsi sotto la barriera di protezione e si disintegra). Fortunatamente il pilota che capeggia la classifica dell'europeo, esce dall'incidente pressoché illeso. Più tardi i medici gli riscontreranno una frattura alla caviglia sinistra.

Ci si domanda per quale ragione Hahne sia uscito di strada. Quella curva non presenta particolari difficoltà; l'andatura del pilota numero due della BMW non era stata, fino a quel momento, particolarmente alta. Congetture, supposizioni e ancora una volta tutti parlano dello sterzo. La voce sembra confermata da certi di-

purtroppo caduti nel vuoto. La monoposto tedesca aveva «perso» la parte posteriore carenata mentre a metà delle prove era stato installato uno spoiler con l'intento evidente di caricare la ruota posteriore destra (non va dimenticato che l'andamento del tracciato di Pergusa presenta solo curve destrorse). Siffert lamenta anche problemi di cambio.

Anche se ad Enna il fattore scia è minore di quello di Monza (questo perché i brevi rettilinei sono intervallati da intempestive curve che non consentono varie traiettorie) i tempi di classifica sono stati ottenuti tutti grazie al gioco dell'elastico, sia facendo ricorso agli ordini di scuderia (vedi Tecno, Matra e Lotus), sia approfittando della complicità sportiva di Siffert che non ha mancato di «tirare» Ickx, Courage e Regazzoni, sperando poi di essere contraccambiato della cortesia.

Da questo gioco aerodinamico usciva il capolavoro di Regazzoni. Dopo un lungo inseguimento lo svizzero realizzava il suo giro-record che lo poneva al vertice della classifica assoluta delle prove. Ma l'1'13"5 di Clay ha lasciato molti dubbi sulla effettiva realizzazione. Ed è rimasto imbattuto.

LA CLASSIFICA EUROPEA F. 2

	THRUXTON	HOCKENHEIM	EIFEL	JARAMA	TULLN	ENNA	TOTALE
1 Servoz-Gavin	6	3	4	9	0	9	31
2 Hahne	0	9	9	6	4	0	28
3 Cévert	3	0	3	0	9	6	21
4 Pescarolo	9	4	0	0	0	0	13
5 Bell	0	0	6	2	0	0	8
5 Brambilla	4	0	0	4	0	0	8
5 Galli	0	1	0	1	6	0	8
8 Ahrens	0	6	0	0	0	0	6
9 Regazzoni	1	0	0	0	0	4	5
9 Westbury	0	0	0	3	2	0	5
10 Rollinson	0	2	0	0	0	2	4
11 Widdows	0	0	0	0	0	3	3
12 Perrot	0	0	0	0	3	0	3
14 Corti	2	0	0	0	0	0	2
14 Guthrie	0	0	2	0	0	0	2
16 Lindermann	0	0	1	0	0	0	1
16 Dal Bo	0	0	0	0	0	1	1

zione. Dopo due tornate realizza un 1'13"3, ma è solo un tempo ufficioso, captato nei vari boxes. Ci si accinge a segnalare la prodezza al pilota toscano, ma Nanni-Galli non transita più. Il pilota della Tecno è uscito di strada dopo uno spettacolare testacoda al termine della prima curva, dopo la tribuna centrale. Nulla di grave: il pilota è illeso e la vettura non presenta serie conseguenze. Ma Nanni, che fino a quel momento era stato prim'attore, è momentaneamente fuori causa. Nell'incidente di Nanni era coinvolto Birrel, ma anche lo inglese non subiva serie conseguenze.

Il record del pilota della Tecno viene intaccato da Widdows, il vincitore dell'ultima Lotteria di Monza. Il pilota della Brabham fa registrare l'1'13"8, tempo che rimarrà il migliore della giornata.

scorsi di Siffert, a proposito dell'incidente del suo sfortunato compagno di colori. Per un miracolo non si è ripetuto il dramma di Mitter nel Nürburgring! A chi domandava a Steinmetz se l'incidente fosse stato originato dalla rottura di un pezzo, il direttore sportivo ha risposto «no comment».

Clay record (grazie... scia)

Un forte vento ha ostacolato a lungo nella seconda giornata di prove i concorrenti. Così Widdows è rimasto a lungo l'uomo più veloce. Siffert, con l'unica BMW rimasta in gara, ha tentato ripetutamente di segnare tempi di rilievo, ma i suoi sforzi sono

La carambola con Nanni

Grazie al gioco delle scie sopra accennato, i vari tempi però venivano migliorati da diversi piloti. Sempre in luce gli uomini della Matra capeggiati da Beltoise che si inseriscono alle spalle di Regazzoni occupando le posizioni di testa, con Ickx «disturbatore», il belga che è riuscito anche lui a rosicchiare due decimi dal primato della prima parte delle prove.

Si giungeva così all'ultima mezza ora, i previsti trenta minuti infuocati, drammatici. Raccontiamoli.

In pista Nanni, Cévert e Facetti che giocano al risucchio; li segue Dal Bo. I tre di testa passano sciabolando davanti alle tribune. Si marcia sul filo dei 260 orari; le sagome delle rombanti monoposto spariscono ingoiate dalla curva detta «del Cancellino», posta in fondo al rettilineo d'arrivo. Si rimane in attesa di vederle riapparire, ma il pubblico delle tribune improvvisamente si agita, urla, impreca contro i servizi di soccorso che tardano a muoversi: lunghi e interminabili attimi di suspense. Cosa è accaduto laggiù lungo la parte orientale del tracciato?

Il panico ancora una volta rende meno efficienti i servizi di soccorso; nessuna delle quattro vetture in pista torna ai boxes e si teme una collisione generale. Nessuno sa nulla, la macchina organizzativa viene ancora una volta messa in crisi. Per sapere cosa sia realmente accaduto occorre attendere alcuni minuti. Un po' di luce si ha al rientro di Cévert e di Dal Bo, usciti incolumi dal testacoda di Nanni, che aveva invece coinvolto Facetti. Quest'ultimo, non potendo evitare la Tecno del compagno, veniva catapultato in aria insieme alla monoposto: un volo pauroso, drammatico, che per fortuna si conclude con leggere conseguenze per il pilota. Facetti infatti viene trasferito al posto di soccorso presso i boxes. Ma non da un'ambulanza, come si sa-

Graham Hill, conclusa la vacanza a Taormina, ha reso onore di presenza ad Enna. Ma anche senza strafare con la sua Lotus, l'unghiate da campione del mondo l'ha data. Con la decisiva volata finale tirata al vincitore

ICKX:

Sì, ho visto
FERRARI
a Modena

...ma debbo decidere

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ENNA - Jacky Ickx, l'enfant prodige, l'uomo del momento, l'attrazione numero uno dell'8. Gran Premio del Mediterraneo, potrebbe tornare «ufficiale» Ferrari. Jacky si è incontrato mercoledì scorso a Modena con il «commendatore». Cosa si siano detti è un segreto. Il pilota belga dice solo:

«Sì, ho incontrato il commendatore, ho parlato con lui, ma si è trattato di una conversazione amichevole, nulla più.»

Probabilmente Ickx nasconde qualcosa; cerchiamo di scoprirlo: «Allora non sarai di nuovo di casa a Maranello l'anno prossimo?»

«Tutto è possibile» replica Jacky. «La cosa è interessante e anche probabile, ma per raggiungere un accordo dovrei chiarire molte cose! Il commendatore è uomo difficile come d'altronde lo sono io. E' possibile: vedremo!»

«Ma sai che Ferrari ha degli ottimi programmi? La 5000 sport e la nuova F. 1 non ti sembrano un'ottima combinazione?» replichiamo.

«Ah sì, ma anche la Porsche ha una cinque litri; hai visto a Zeltweg?»

Una risposta ambigua che potrebbe dare ad intendere che anche la Casa di Stoccarda è interessata al pilota belga, oppure che secondo lui le cinque litri — come hanno dimostrato in Austria — non sono poi dei mostri imbattibili, almeno per il momento. Hanno molti cavalli, ma è difficile sfruttarli tutti.

Torniamo a parlare di Zeltweg. Ickx sorride: «La Mirage — diciamo — è un'ottima vettura, ma pesa 170 chili di più della 908 Porsche. Se solo si diminuisse l'eccedenza di peso, le cinque litri, oggi come oggi, si imporrebbero.»

«Zeltweg è un capitolo chiuso, ad Imola non ci saranno gli inconvenienti lamentati in Austria», replica Ickx con un sorriso ironico e visibilmente ammiccante. Poi Jacky si allontana, chiamato dall'ingegner Dallara.

Un'Imola di fuoco, ci preannuncia il pilota belga, e chissà che in quella occasione non concluda con Ferrari. Circola la voce che tra i due ci sia un accordo sulla parola, un arri-vederci che potrebbe significare un nuovo contratto.

c. m.

rebbe creduto, bensì da un furgone dei vigili del fuoco. Trovandosi a passare sul luogo, i vigili avevano raccolto il malcapitato pilota milanese. Poco dopo si aveva il responso medico: ferita lacerata contusa all'arcata sopraccigliare destra, che veniva suturata sul posto. A vedere la macchina di Facetti, ridotta letteralmente un ammasso informe di rottami, c'era veramente da pensare a qualcosa di molto più grave. Molta apprensione, ma responso sanitario evidentemente tranquillizzante.

Nanni, invece, non ha avuto nessuna conseguenza, mentre la vettura subiva qualche danno.

Questi due incidenti di Nanni mettono in evidenza probabilmente una certa esuberanza del pilota toscano il quale, evidentemente, preso dal gioco, non riesce sempre a contenere la sua foga.

c. m.

«MOSPORT CONTINENTAL» - Gara del Campionato SCCA per F. A su 42 giri del percorso di 3944 metri pari a chilometri 165,212.

1. John Cannon (Eagle-Chevy) 59'37"7; 2. Tony Adamowicz (Eagle-Chevy) 59'37"8; 3. Bob Brown (Eagle-Chevy) 59'51"2; 4. George Winter Steen (McLaren Chevy) 59'57"0; 5. Sam Posey (Eagle Chevy) 1. 02"5; 6. De Adamich (TS5) 1.07"4.

Giro più veloce: il 3. di de Adamich, media 174,290 kmh.

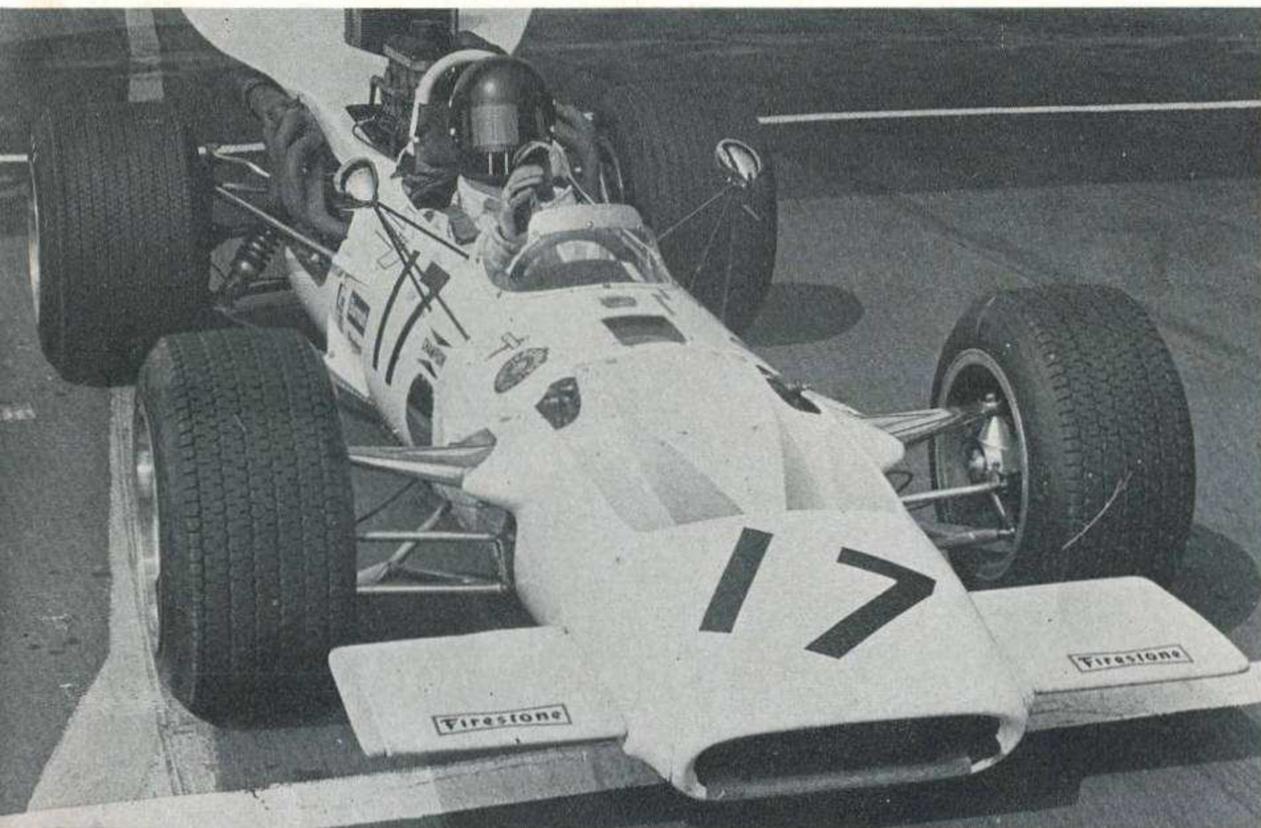
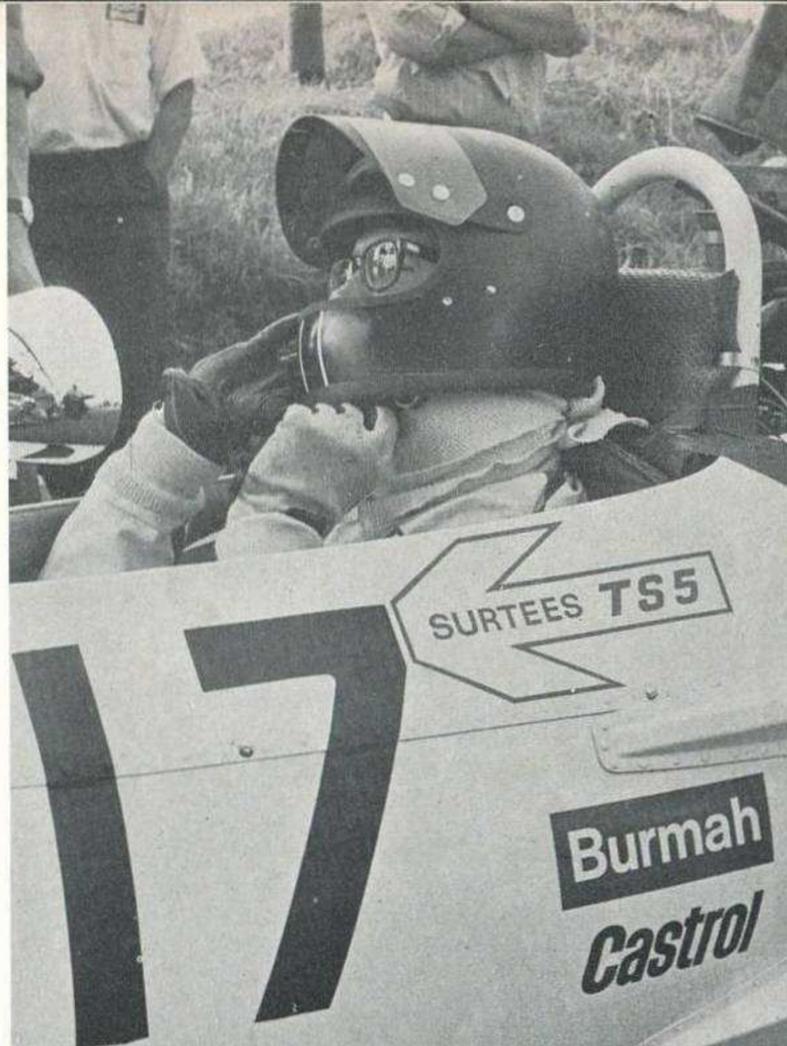
● Parnell è felicissimo per il suo nuovo incarico alla BRM, come direttore corsa (con minori responsabilità di quanto aveva Tony Rudd). Interpellato il 7 agosto per telefono, Parnell era già insediato nel nuovo ufficio il giorno 11.

ANDREA de ADAMICH racconta
 (via telex da Toronto) la sua pri-
 ma corsa F.A: Ha vinto CANNON
 e la solita candela mi ha tradito, però...

mi consola il giro più veloce

Gli occhiali che sbucano dal casco integrale «tradiscono» Andrea de Adamich, ormai anch'egli convertito al nuovo modello, con il quale dichiara di trovarsi a suo agio. Anche in Canada, Andrea ha corso con una TS5, ma più aggiornata, di quella che vedete sotto a sinistra che è la monoposto impiegata nella «Gold Cup», che ha visto il pilota italiano comportarsi ottimamente a Oulton Park, pur con il motore a carburatori. A Mosport, però, di nuovo guai

SPECIALE PER AUTOSPRINT



TORONTO - Penso che un po' di aria inglese sia rimasta nei serbatoi della mia macchina perché anche qui a Mosport mi sono capitati un po' di piccoli inconvenienti, tra l'altro determinanti, che pensavo di aver lasciato oltre Oceano. Piccoli inconvenienti che sono poi sfociati in quello finale durante la corsa.

Parlare di sfortuna alla lunga stanca, ma che si stacchi un filo di una candela può succedere abbastanza facilmente (vedi Alfa a Zeltweg). Ma che si stacchi dalla parte dello spinterogeno, dopo che si è svitato il fermo che lo tiene fissato, fermo tra l'altro controllato sotto i miei occhi dal meccanico prima della gara, questo succede proprio raramente!

Perché anche alla Gold Cup, ad Oulton Park il 16 agosto, corsa che mi è andata benissimo, a dieci giri dalla fine mi si è rotta la pompa dell'acqua (cosa penso mai capitata in un motore Chevy) ed ancora

qualche giro ed il mio motore con acqua a 149 avrebbe esalato l'ultimo respiro lungo il percorso.

Ho fatto dunque la mia «bella» corsa a sette cilindri, cosa del resto a cui sono abbastanza abituato, e non mi sono fermato ai boxes perché durante le prove avevo avuto dei problemi con la fase dello spinterogeno, per cui pensavo che si trattasse della stessa cosa ed era inutile quindi perdere tempo con una fermata.

Ho potuto fare i primi cinque giri col motore a otto ed in questi giri mi sono reso conto che sarebbe stato abbastanza facile vincere. Infatti ho realizzato il giro più veloce della gara coi serbatoi pieni; Cannon (poi vincitore) ed io eravamo già andati via con quattro secondi di vantaggio su Hobbs che era terzo e poi più lontani gli altri.

Dico vincere, perché in questi cinque giri avevo visto Cannon: avevamo praticamente lo stesso motore e identica

accelerazione e velocità. Ma la mia TS5 era molto migliore della sua Eagle. In frenata e in curva c'era veramente molta differenza.

A Mosport è difficilissimo passare anche una vettura molto più lenta, se questa non dà strada, poiché la pista è molto stretta, quindi per non rischiare aspettavo una buona occasione e cercavo appunto il punto in cui la frenata di Cannon fosse molto anticipata rispetto alla mia. E poi invece, brrrrr!, ecco i miei bei sette cilindri...

A sette, con questi motori, si perdono circa 2-3 secondi su un minuto e mezzo e così ho cominciato a staccarmi da Cannon e ad essere superato dagli altri. Tra l'altro molte volte doppiavo delle macchine e poi nel rettilineo queste mi risuperavano: invece che 7300 giri ne prendevo 6800 circa, 16 chilometri meno.

Sono finito sesto e non doppiato col giro più veloce. Quindi non negativo del tutto.

Ma la cosa più importante è stata che mi sono reso conto di poter vincere e di avere quindi la macchina migliore, almeno a Mosport. Quindi nelle prossime gare, se tutto andrà bene, penso sarà divertente! In più, qui a Mosport, i più forti avevano già corso col Can-Am e sono piste di casa loro. Ed anche Hobbs era stato qui nel '65, '66 e '67 con una Lola 70. Quindi l'unico sprovveduto ero io e nei prossimi circuiti la conoscenza dei piloti di casa sarà inferiore. Ma ricominciamo con ordine: prove ufficiali venerdì. Con un circuito impegnativo ho girato parecchio ed ho sempre continuato a migliorare i tempi tanto che il mio migliore è stato proprio l'ultimo. Cannon è stato il più veloce: 1'22"1 quindi Hobbs ed io stesso tempo, 1'22"3, poi Brown 1'22"7 e poi gli altri.

Ho avuto molte noie con la fase dello spinterogeno, che con le vibrazioni si spostava. Infatti abbiamo trovato, anche alla fine prove, una certa differenza.

Sabato gara con una puntualità eccezionale (tutta l'organizzazione qui sembra sincronizzata con certificato svizzero) il mio motore, con fase ora perfetta, suonava con una tonalità acutissima. Bellissimo!

Partenza tipo Indianapolis che considero la migliore e la meno pericolosa, se i commissari sono dei duri e non si lasciano prendere dalla paura di assumersi la responsabilità di fermare uno con la bandiera nera (facile immaginare a quali alludo). Cannon all'interno e Hobbs in prima fila; io in seconda all'interno. Dopo due warming laps (giri per scaldare motore gomme e freni) dietro una Ford 7000 decapottabile, che andava come una bomba perdendo quasi tutti i passeggeri ad ogni curva, via!...

Buona partenza per tutti e bandiera verde che convalida la partenza. In caso contrario avremmo visto quella gialla con luci lampeggianti di con-

torno e in questo caso nuovo giro in formazione.

Sono entrato terzo alla prima curva dietro Hobbs, con Cannon già con qualche metro di vantaggio. Poi ho passato Hobbs alla terza curva ed ho ripreso subito Cannon. In tandem siamo andati via, con il mio cervello che pensava già alla soddisfazione della fine gara. Poiché il maggior problema era per il momento quello di trovare solo il punto per passare: quindi, filo e candela.

Hobbs, dopo avermi passato, si è avvicinato a Cannon e dopo un po' di giri gli si è rotto il motore e la corsa non ha più avuto storia, poiché tutte le posizioni erano ormai delineate.

Precedentemente una gara di Formula B (motori di produzione fino a 1600 cc, quindi tutti Ford Twin Cam) era stata vinta dall'unica Tecno presente contro un lotto nutritissimo di Lotus 59, Brabham BT 30 e Chevron.

Tra l'altro, in una pista dove per la sua larghezza in Italia le autorità (a parte le regole internazionali) farebbero partire sì e no due F.A, qui siamo partiti in trenta.

Mi sono già inserito nell'ambiente dei piloti di qui, tutti molto cordiali e parecchi sono venuti a farmi i complimenti, contenti che mi fermassi per il resto delle gare. Non sono i nomi della F.I, ma certo li troverete nelle corse del Can-Am, di stock cars, del Trans-Am; Eaton, Posey, Adamowicz (non è mio parente), Cannon, Brown ecc. Tutti giovani. Gli anziani sono nel campionato USAC tipo Indianapolis.

Vi voglio confessare però una cosa. E scusatemi... il sentimentalismo. C'erano tanti italiani sul circuito, direi a migliaia. Tutti gli emigrati qui, a momenti. Se ne sono andati delusi. Peccato, davvero. Quel filo e quella candela non ci volevano. Anche per loro...

Andrea de Adamich

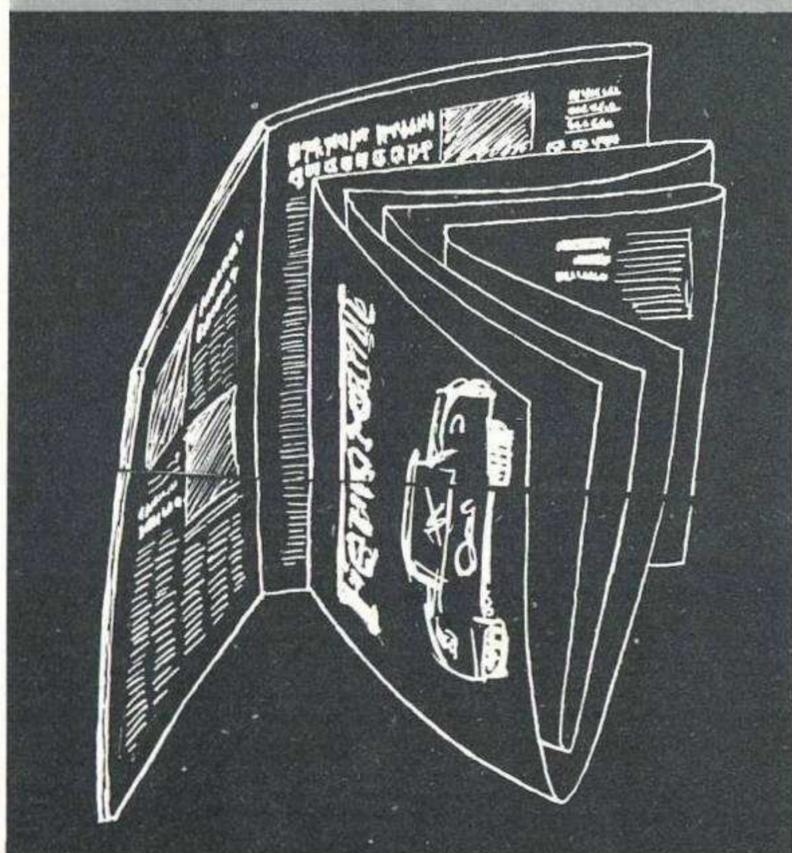
PRENOTATE

il prossimo numero

in edicola

da lunedì 1° settembre

UN ALTRO MANIFESTO GIGANTE



la MACCHINA

che tutti
aspettate

RINDT (grazie alla moglie)
con PORSCHE e McLAREN?

● La moglie di Rindt (figlia dell'ex proprietario del circuito finlandese di Keimola) si è incontrata all'aeroporto di Helsinki con il capo corse della Goodyear, Leo Mehl, e con il manager di McLaren, Teggy Mayer. E' subito nato il sospetto che il colloquio riguardasse un passaggio di Rindt alla Porsche F. 1 per il prossimo anno con la Goodyear, alle dipendenze di Mayer



sosta al box

La Temporada solo a Baires

BUENOS AIRES - Mentre Juan Manuel Fangio è in Europa, molto si parla in Buenos Aires, città sportiva e tifosissima di calcio e automobilismo, della futura «temporada» locale. Ci si aspettava una stagione di Sport Prototipo, invece la stagione stessa si è accresciuta anche di una corsa di F. 2 che tanto successo riscossero l'anno scorso con la Ferrari e de Adamich.

E' confermato che le corse avranno luogo nell'Autodromo di Buenos Aires l'11 ed il 18 gennaio 1970 e Fangio, assieme ad alti funzionari della YPF (Yacimientos Petroliferos Fiscales) che patrocina la corsa, cercherà di avere in Argentina il meglio in fatto di piloti e macchine internazionali. Già Fangio ha preso contatto con Alfa Romeo, Matra e Porsche sia per le SP sia per le F. 2 e con grande gioia dei bonaerensi, si dovrebbe rivedere una Mille Km di Buenos Aires, che tanta effervescenza creò negli anni scorsi.

Naturalmente si sono mosse non solamente le autorità governative, ma anche le grandi imprese locali che già pensano di finanziare

almeno la presenza di una SP mentre già sono in piena gestione le trattative per avere almeno sei motori Cosworth in importazione transitoria. Una inchiesta fra i costruttori locali di macchine F. 2 dovrebbe consentire di sapere se tali macchine sono in condizioni di sopportare la potenza di tali motori per poter preparare una agguerrita scuderia locale che cercherebbe di attenuare un poco la sfavorevole impressione lasciata l'anno scorso dai piloti argentini in paragone a quelli stranieri.

Pure Juan Manuel Fangio ha chiesto vasti lavori nell'Autodromo come la ripavimentazione di alcune piste, la preparazione di vasti banchi di sabbia nei punti chiave del circuito per frenare le vetture che possono uscire di pista e soprattutto rifare la parte dei boxes che si trovano sulla linea di uscita di un gran curvone e che potrebbero essere infilati da una vettura in piena velocità con conseguenze veramente disastrose. Fino ad oggi per miracolo questo non è avvenuto, ma potrebbe succedere da un momento all'altro.

Augusto C. Bonzi

Per **STOMMELEN**
una **F. 2**
dalle... roulettes

● Stommelen, dopo la buona prova data al G.P. di Germania, spera di correre regolarmente in F. 2 il prossimo anno. Probabilmente sarà patrocinato da un costruttore di roulettes, ma per ora non si sa molto di più.

● E' stata fatta richiesta per organizzare una gara di F. 1 non di campionato sul nuovo circuito di Salisburgo. Data: 29 marzo 1970. Su questo circuito si svolgeranno comunque gare importanti quali una prova del challenge turismo (12 aprile), una gara sport per vetture fino a due litri (24 maggio), la gara Olympia di F. 5000 (12 luglio) e una di F. 2 il 9 agosto. La FIA ha già dato il permesso per lo svolgimento del G.P. d'Austria di F. 1 valevole per il campionato che si svolgerà a Zellweg il 16 agosto e per la corsa di campionato sport in programma per il 28 giugno.

● Gurney ha detto che l'anno prossimo spera di avere una vettura Can-Am competitiva e anche di disporre di una squadra per la Trans-Am. Inoltre è stato in contatto con McLaren e con Brabham, nella speranza di farsi dare una vettura per gli ultimi tre grandi premi di F. 1 di quest'anno, che non interferiscono con i suoi impegni.

● Al G.P. d'Italia ci saranno tre Lotus: due 49B per Hill e Rindt, una 63 a trazione totale per Miles.

● Nonostante le voci minacciose che correvano, il circuito inglese di Thruxton continuerà a organizzare corse se non altre nei ventotto giorni dell'anno già in programma.

● Attualmente Keith Holland è staccato di soli 345 punti da Gethin nel campionato Formula 5000 e se dovesse vincere o arrivare secondo a Snetterton, il primo settembre, andrebbe in testa. D'altro canto corre voce che Gethin rientri in Europa per le prossime gare di Formula 5000 e che si vedranno nuovi modelli McLaren e Lola verso la fine di settembre.

● Colin Crabbe prevede che il suo Team Antique Automobile tornerà alle gare di gran premio per la prova sud africana del prossimo anno, con una «vettura nuova e molto diversa». Crabbe adora fare il misterioso su questo argomento e ammette soltanto che non si tratterà di una trazione sulle quattro ruote, che sarà una vettura ufficiale e che lo piloterà Elford. Ma?

Il Trofeo
«**VON TRIPS**»
a **OLIVER**

● La GPDA ha deciso all'unanimità di assegnare il trofeo Wolfgang von Trips a Jacky Oliver per il 1968. Il trofeo viene assegnato ogni anno al più meritevole novellino delle gare di gran premio.

● Pare ormai sicuro che il G.P. del Belgio 1970 si svolgerà sul velocissimo circuito di Spa, nonostante i motivi che hanno fatto annullare la prova quest'anno. Ora si sono soddisfatte molte misurazioni di sicurezza e Bonnie ha detto di prevedere che la gara si farà.

● Pilotata da Trevor Taylor in prova a Silverstone, la Cosworth a trazione sulle quattro ruote è stata più veloce di qualsiasi altra trazione totale provata su questo circuito. Duckworth dubita però di farla correre a Monza, ritenendo che non sia ancora competitiva. Ammette comunque che quello di Monza è il circuito su cui la vettura darebbe il meglio di sé. «Va molto bene in rettilineo», ha detto, e parrebbe una contraddizione dato che i protagonisti della trazione totale dichiarano che la sua principale dote è la potenza in curva.

ELFORD
con la **PORSCHE**
a **IMOLA**

● Elford si sta rimettendo rapidamente e prevede di tornare al volante nei prossimi giorni. Sarà uno dei due piloti delle Porsche 908 alla «500 Km» di Monza. L'altro è Lins.

● Poiché la Gulf non ha ancora completato i contratti 1970 le notizie, soprattutto quelle da Stoccarda, sono premature. Pare però quasi certo che Wyrer farà correre le Porsche 917 ufficiali l'anno prossimo e che le vetture avranno i colori blu e arancio. Fra i piloti Siffer, Redman e, si spera, Ickx (che però ha avuto seri contatti con Ferrari).

● La Lola T70 di Picko Troberg che in questa stagione ha corso (e ha avuto incidenti) con Peterson e con Rothstein, patrocinata da una ditta svedese di lozione dopbarba, è stata comprata da Barrie Smith e correrà per la bandiera della Avalon.

● A quanto pare il motore Matra V12 «seconda generazione» è ormai nella fase delle prove al banco. E' più leggero, più corto e più compatto del precedente, con la V più stretta. Qualche ottimista dice che dovrebbe debuttare al G.F. del Messico.

● La gara di F. 3 in programma a Zolder per il 7 settembre è stata annullata, quindi ci saranno soltanto corse nei Formula Ford, Formula V e gruppo V.

● Roy Pike correrà nel gruppo V a Brands Hatch il primo settembre, con la Porsche 911 di Paul Vestey. Per la gara di F. 3 ci saranno 72 vetture, cioè 36 per ogni batteria. Fra i piloti più in vista ci saranno Peterson, Mazet, Jaussaud, Vidal e Gaydon con la Tecno, Wisell con la Chevron, Pike, Nunn, Ikuzawa, Fittipaldi, Beckwith e Kottulinsky con la Lotus 59, Schenken, Beuttler e Bonc' su Brabham.

● Tim Schenken è stato a provare il percorso per il Tour de France al quale parteciperà con una Capri. Dopo è andato in Inghilterra per partecipare a una gara, quindi è tornato sul continente per riprendere la ricognizione.

● Una delle Mercedes preparate per la corsa di Spa, dalla quale poi furono ritirate, è rimasta gravemente danneggiata incendiandosi durante il rifornimento mentre provava a Hockenheim. Ahrens, che la pilotava, era già sceso dalla vettura.

● L'anno prossimo verrà lanciato in Inghilterra la F. F100, con la collaborazione del Motor Circuit Development, della Firestone e del British Racing and Sports Car Club. Sarà anche un tentativo per fare rinascere le corse per piccole sport tanto popolari in passato. All'inizio ci saranno circa 80 gare di F. F100 su circuiti quali Brands Hatch, Oulton Park e Mallory Park (nel 1970) e si spera che la formula prenda piede in tutta Europa com'è accaduto con la F. V e la F. Ford. Si tratterà di biposto aperte e anche se per ora si parla di motore Ford 1300 cc (circa 90 HP e 7500 giri-min.) non dovrà essere una formula esclusiva ai motori Ford. Saranno obbligatori serbatoi di sicurezza alle spalle del pilota, roll-bars completi e altre misure di sicurezza e naturalmente pneumatici Firestone F100. Peso minimo kg 475. Molti costruttori hanno già detto che ne costruiranno.

VACCARELLA

un anno
dopo...

Vaccarella... 333. La 3000 coupé di Norimberga ha portato fortuna al pilota siciliano, finalmente vincitore nella sua isola

(e in casa)

IX COPPA «CITTA' DI ENNA» - Perugia (Enna), 15 agosto 1969 - Circuito di km 4,798 da ripetersi per 50 giri per un totale di km 239,880 - Gara nazionale a partecipazione straniera autorizzata di velocità per vetture Gran Turismo, Sport e Sport Prototipi valida per il campionato Italiano vetture Gran Turismo e Sport classi 1000, 1300, 1600, 2000 e oltre 2000 cc e vetture Sport Prototipi classi 1000, 2000 e 3000 cc.

LE CLASSIFICHE

PRIMA CORSA

CATEGORIA GRAN TURISMO

Classe 1300 cc - 1. Fiorenzo Genta (Fulvia Sport) 50 giri in 1.25'12"9, media kmh 170,841; 2. Anastasio (Fulvia Sport) a 1 giro; 3. Sgarlata (Fulvia Sport) a tre giri; 4. Lisitano (Fulvia Sport) a tre giri; 5. «Zerimar» (Matra 1300) a tre giri; 6. Mantia (Fulvia Sport) a cinque giri; 7. Nataloni (Fulvia Sport) a 8 giri; 8. Restivo (Fulvia S) a 10 giri.

Classe 1600 cc - 1. Gianni Belli (Fiat 124 Spider) 47 giri in 1.24'16"8; 2. Semilia (A.R. 1600) a un giro; 3. Vassallo (A.R. Duetto) a due giri; 4. Gagliano (Giulia SS) a quattro giri.

CATEGORIA SPORT

Classe 1300 cc - 1. Alessandro Fabroni (Abarth OT 1300) 49 giri in 1.24'47"4; 2. Valenza (Simca Abarth 1300) a sei giri; 3. Caci (Giulietta SZ) a 15 giri.

CATEGORIA SPORT PROTOTIPI

Classe 1000 cc - 1. Spartaco Dini (ATS 1000) 50 giri in 1.23'56"4, media kmh 171,520; 2. Patané (Abarth 1000) a 2 giri.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Dini (ATS 1000); 2. Genta (Fulvia Sport); 3. Fabroni (Abarth OT 1300) a un giro; 4. Anastasio (Fulvia Sport) a un giro; 5. Patané (Abarth 1000 bialb.) a due giri; 6. Sgarlata (Fulvia Sport) a tre giri; 7. Belli (Fiat 124 Spider) a tre giri; 8. Lisitano (Fulvia Sport) a tre giri; 9. «Zerimar» (Matra 1300) a tre giri; 10. Semilia (A.R. 1600 vel.) a quattro giri; 11. Vassallo (A.R. Duetto) a cinque giri; 12. Mantia (Fulvia Sport) a cinque giri; 13. Gagliano (Giulia SS) a sette giri; 14. Valenza (Simca Abarth 1300) a sette giri; 15. Nataloni (Fulvia Sport) a otto giri; 16. Restivo (Fulvia Sport) a dieci giri; 17. Caci (Giulietta SZ) a quindici giri.

Giro più veloce: il 2. di Alfio Gambero in 1'31"7 alla media di kmh 188,246.

SECONDA CORSA

CATEGORIA GRAN TURISMO

Classe 2000 cc - 1. Everardo Ostini (Porsche 911 S) 39 giri in 1.05'59"8; 2. Licheri (Porsche 911 S) 1.06'47"8; 3. Marchiolo (Porsche 911 S) a 4 giri.

N.B. - La classifica di questa classe è «sub iudice» in seguito ai reclami.

CATEGORIA SPORT

Classe 2000 cc - 1. Ennio Bonomelli (Porsche 910) 48 giri in 1.06'32"7; 2. «Nicor» (A.R. 33) 1.06'33"7; 3. Mundschtz (Lotus Europa) a cinque giri.

CATEGORIA SPORT PROTOTIPI

Classe 2000 cc - Giovanni Alberti (A.R. 33) 45 giri in 1.06'41"9; 2. Lo Piccolo (Dino 206 S) a quattro giri.

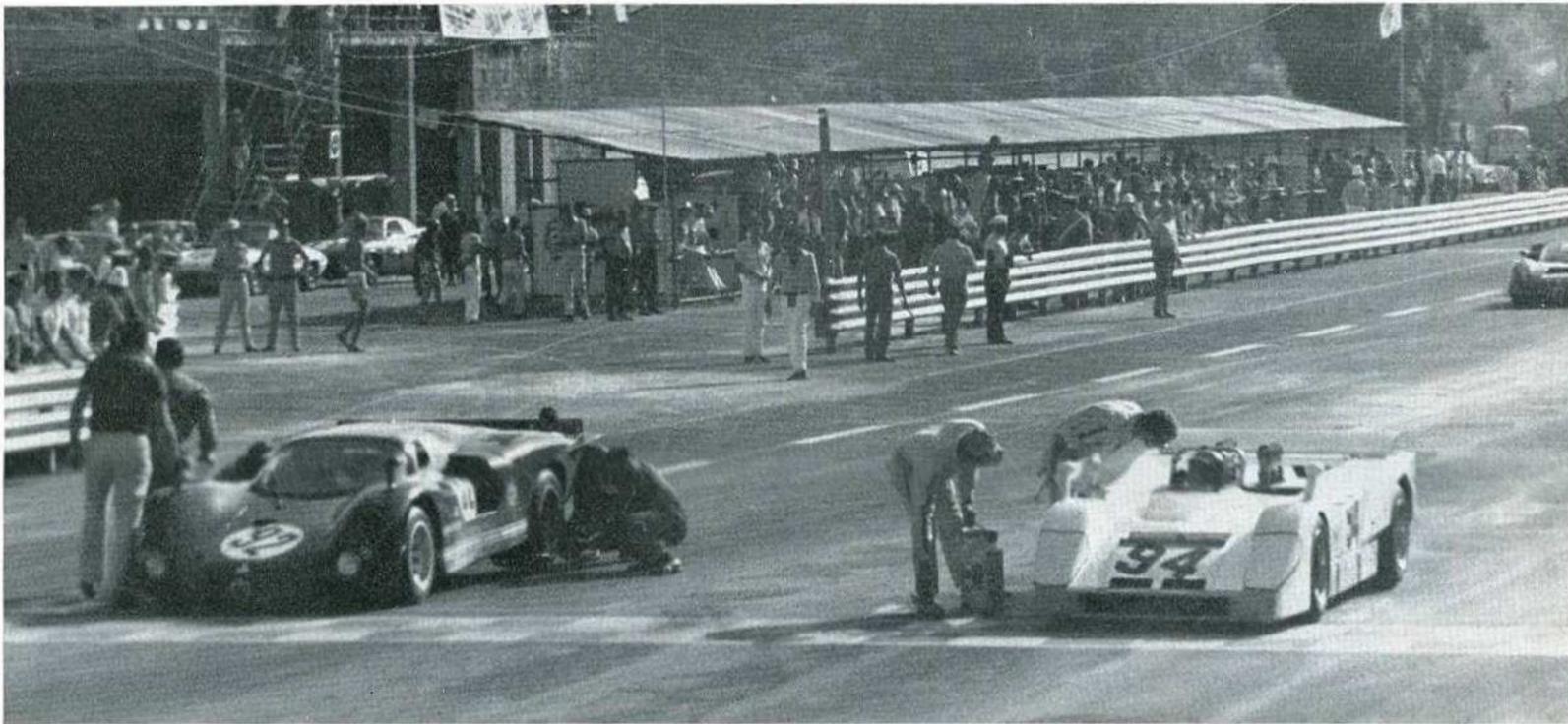
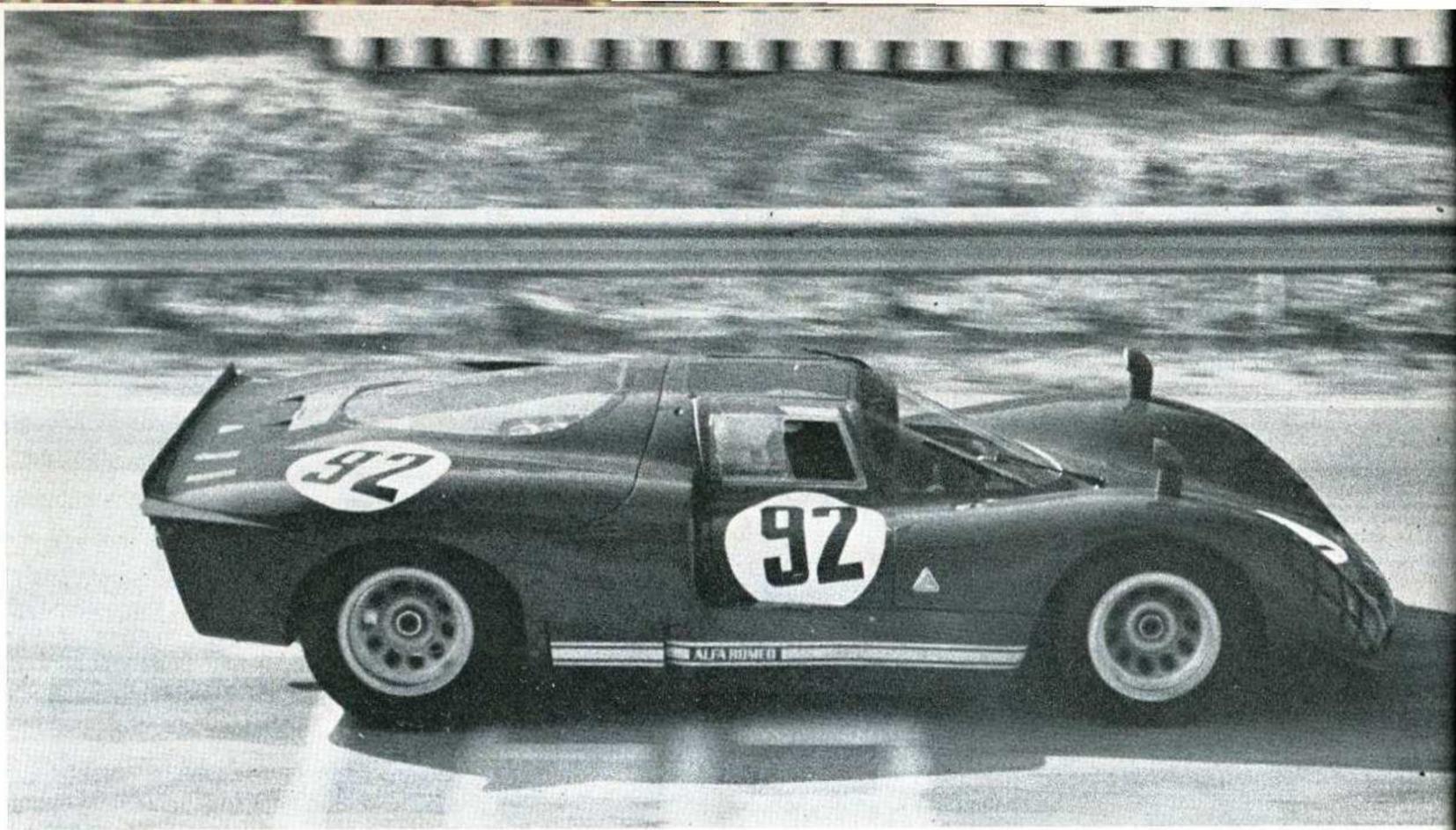
CATEGORIA SPORT PROTOTIPI

Classe 3000 cc - 1. Nino Vaccarella (A.R. 333) 50 g. in 1.05'12"4, media 220,501; 2. Williams (Serenissima) a 11 g.

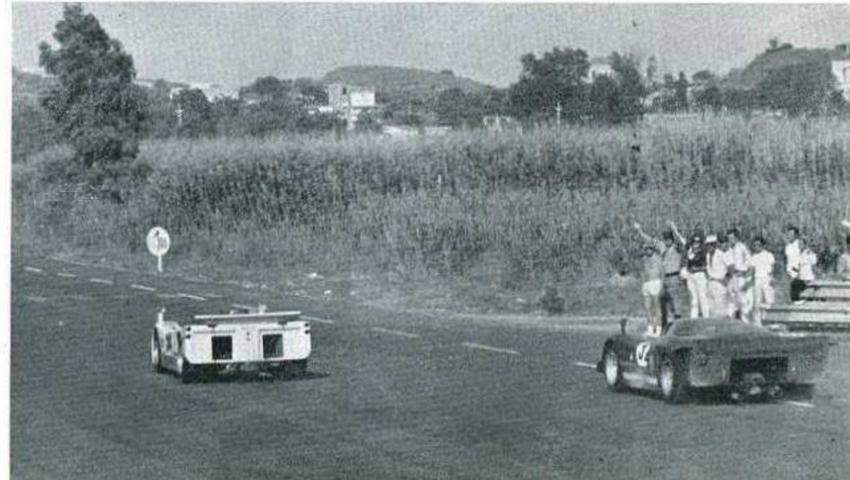
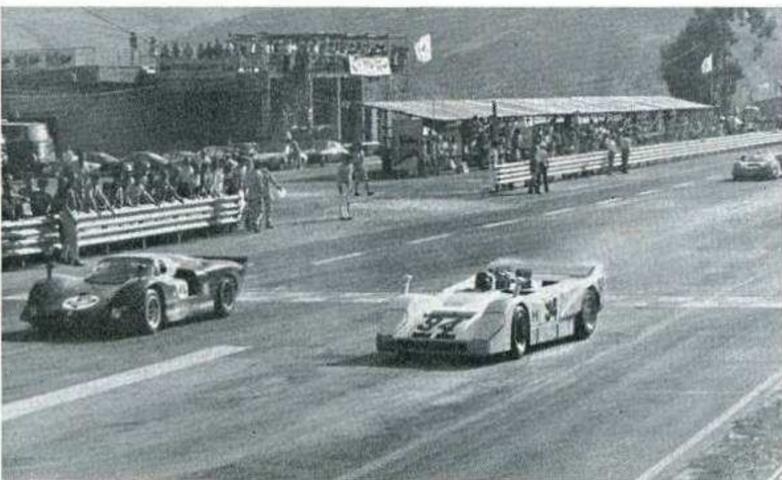
CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Vaccarella (Alfa Romeo 333); 2. Bonomelli (Porsche 910) a 2 giri; 3. «Nicor» (Alfa Romeo 33) a 2 giri; 4. Alberti (Alfa Romeo 33) a 5 giri; 5. Mundschtz (Lotus Europa MK 47) a 7 giri; 6. Lo Piccolo (Dino 206 S) a 9 giri; 7. Williams (Serenissima 3000) a 11 g.; 8. Ostini (Porsche 911 S) a 11 g.; 9. Licheri (Porsche 911 S) a 11 g.; 10. Marchiolo (Porsche 911 S) a 15 g.

Giro più veloce: il 22. di Williams e il 48. di Vaccarella in 1'10"4 media 226,065 (nuovo record).



E' stato appena compiuto il «giro-show», e le vetture fanno come se... nulla fosse. Infatti i meccanici sono di nuovo addosso alle macchine, con benzina e candele. Notare la 333 di Vaccarella sollevata posteriormente per un prudenziale controllo dei pneumatici



Sopra, sono partiti! Williams fa pattinare le ruote motrici della Serenissima, ma riesce ugualmente (a destra) a partire per primo. Sotto, a sinistra, una fase del duello fra Nicor, (Alfa 33) e Bonomelli (Porsche 906). A destra, l'arrivo vittorioso di Nino Vaccarella



Pergusa SERENISSIMA (ma non troppo) per l'ALFA

SPECIALE PER AUTOSPRINT

PERGUSA - Inequivocabilmente Vaccarella. E finalmente la «333» Alfa al traguardo per prima, e per giunta in una corsa di casa, dopo le brillanti prestazioni di Norimberga, Hockenheim, Zeltweg (primo e secondo tempo). Finalmente una vittoria limpida, meritata, con la vettura in prima posizione dal primo all'ultimo dei 50 giri sul velocissimo tracciato del lago.

Una giornata di grande soddisfazione per gli uomini dell'Alfa; per il pilota — quel Vaccarella che non gustava il sapore della vittoria da un anno, dalla «500 Chilometri» di Imola — per Bussinello e Severi che nei giorni immediatamente precedenti la gara hanno tribolato non poco per costringere «l'Alfa» a scaricare per strada tutti i cavalli che ha in corpo, per l'ingegner Chiti — che anche se ufficialmente in ferie ha sudato le proverbiali sette camicie finché non è stato raggiunto da una attesissima telefonata rassicuratrice da Bussinello — ma soprattutto una giornata di entusiasmo, di autentica gioia per le migliaia e migliaia di sportivi, conve-

ha contrastato validamente la marcia della «333» di Vaccarella, dando un significato agonistico, sportivo e tecnico, a questa nona edizione della coppa «Città di Enna».

L'Alfa ha confermato le sue doti, che però non sono ancora espresse al massimo grado. L'assetto della vettura deve essere ancora perfezionato, perché è troppo rigido, mentre una più accurata messa a punto potrà forse spremere ancora qualche cavallo, che possa controbilanciare la connaturata pesantezza della costruzione milanese. Ormai comunque la «333» è una realtà e le gare del prossimo anno, di durata notevolmente superiore alla breve esibizione ennese, potranno essere un ulteriore passo avanti sulla via del perfezionamento della tenuta alla distanza.

Un discorso a parte per Vaccarella. In questi due giorni di prove Severi e Bussinello hanno potuto constatare le sue notevoli possibilità di collaudatore oltre che di pilota. Alla prima uscita, al mercoledì, la vettura non andava cer-

ricerca sterile del «tempo», ma in funzione del risultato finale. E alla fine la meticolosità ed il buon senso hanno dato finalmente i loro frutti, suggellati dall'applauso entusiasta del pubblico siciliano.

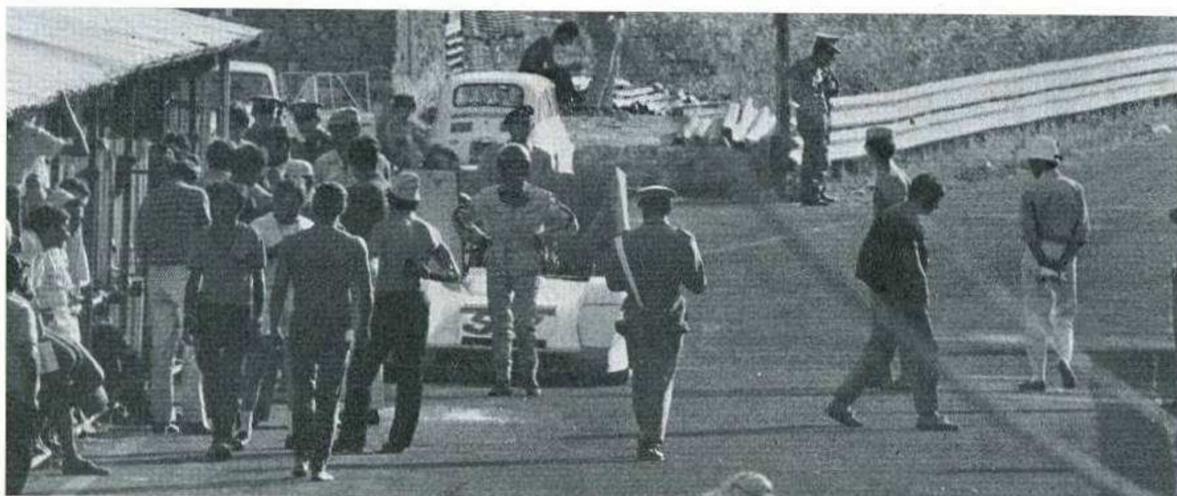
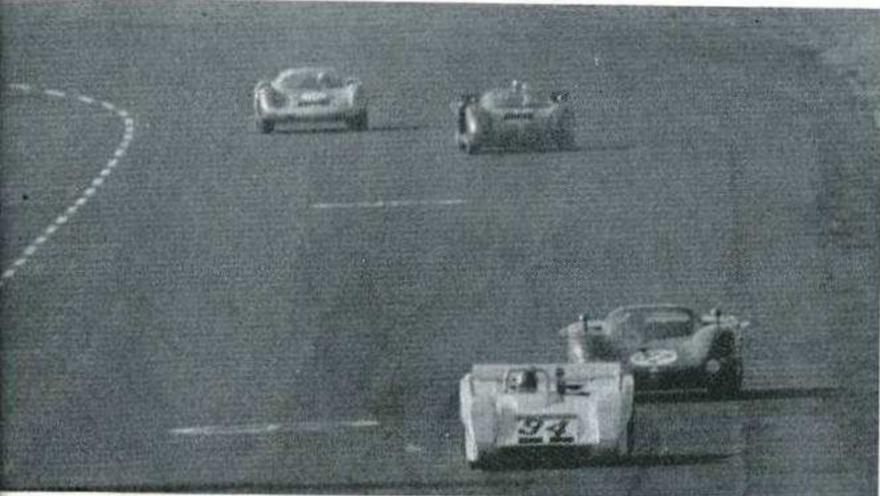
I risultati non si improvvisano, e la vittoria siciliana della «333» ne è la prova. Resta solo il rimpianto che il tempo a disposizione dell'équipe dell'Alfa sia stato limitato, altrimenti il già notevolissimo 1'15"7 fatto registrare in prova da Vaccarella poteva scendere ulteriormente. Ce lo ha confermato il direttore sportivo Bussinello, quando ci ha detto di ritenere che la «333» può girare a Pergusa dopo una accurata messa a punto in 1'13", 1'13"5, tirando fino a 9400 giri.

Quasi certamente dopo i risultati di ferragosto questo tipo di collaudi verranno moltiplicati per arrivare ben preparati al prossimo Campionato Marche.

Anche la Serenissima, praticamente alla sua prima uscita (la 3000 dell'anno passato era quasi un'altra vettura) ha



Il «preside volante» sul podio di Enna, ha portato al debutto vittorioso in Italia la 333. Sotto a sinistra, le vetture di testa sono al termine del primo giro: Williams è ancora in testa, ma poco dopo (a destra) l'inglese è costretto a fermarsi per surriscaldamento. Lo vediamo nella foto con le mani sui fianchi in paziente attesa che il motore della sua SP si raffreddi



nuti da tutta la Sicilia per applaudire Vaccarella, per sfatare il malocchio che lo voleva vincitore ovunque meno che nella sua Sicilia.

Una giornata insomma come erano in tanti ad aspettarla, da tanto tempo, che ha portato un'altra nota confortante: il debutto, riuscito nonostante le apparenze, della nuova Serenissima 3000, la vettura che progettata a Formigine da Alf Francis (ex meccanico e partner di Moss) e affidata a Jonathan Williams

to bene. Si è cominciato allora un paziente lavoro da certosino. Tre giri e sosta ai boxes per riferire, quindi qualche modifica, all'assetto, ai rapporti, all'aerodinamica generale. In quarantott'ore la «333» ha trovato una nuova personalità, la cui evoluzione è registrata in alcune paginette fitte fitte di dati e suggerimenti, sul taccuino dell'ingegner Severi. Sono le segnalazioni, i rilievi, le impressioni venute fuori dai giri del palermitano, fatti non alla

dimostrato un notevole grado di messa a punto. Il propulsore erogava 385 CV. A Imola avrà già l'iniezione Lucas e dovrebbe erogare 405 CV con buone doti di coppia.

Il peso ridottissimo, la sezione frontale particolarmente felice, hanno fatto il resto. Gli ottimi tempi fatti registrare da Williams sono la prova che la macchina va già bene. Le fermate per surriscaldamento, vanno ricercate — ci ha detto il direttore sportivo Ugolini — in una microscopi-

ca soffiatura di una testa, che faceva trafilare dell'acqua. Un difetto quindi non costituzionale, che potrà essere eliminato molto semplicemente già nei prossimi giorni. A conferma di ciò va notato che Williams — in questa pista particolarmente a proprio agio — ha spiccato il tempo record dopo le soste, e quindi è chiaro che il motore non aveva risentito della «cottura».

Una gara centrata, nonostante l'esiguo numero dei partenti, che ha saputo trovare nel-

l'antagonismo tra la «333» e la Serenissima e fra Bonomelli e «Nicor» validi motivi di interesse umano e tecnico, che non hanno certamente fatto rimpiangere ai 25.000 accorsi a Pergusa, la scelta del lago per passare il ferragosto lontani da casa e dalla «routine» quotidiana.

Giulio Mangano



Curiosando nei boxes
nella gara prototipi

● Matteo Sgarlata, piazzatosi terzo di classe è un siracusano quarantenne che corre con una Fulvia Sport. L'anno passato vinse proprio a Pergusa, il proprio raggruppamento nella coppa « Città di Enna ».

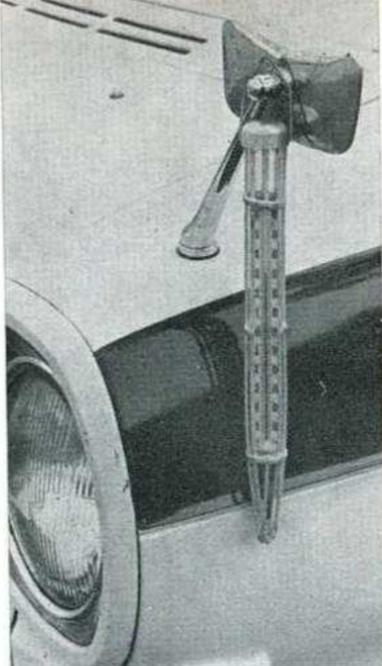
Quest'anno ci teneva quindi a fare bella figura. Ha lottato con Genta e Restivo per il secondo e terzo posto alle spalle di Dini, fino al trentacinquesimo giro, quando gli si è staccata la marmitta ed ha dovuto rallentare.

I commissari si accorgono della cosa e ritenendo pericoloso fargli continuare la corsa in quelle condizioni, si consultano col direttore di corsa e decidono di fermarlo. Espongono allora una lastra di faesite nera, con su scritto il numero 14, il numero di Sgarlata (anche se l'allegato «H» del Codice sportivo Internazionale prescrive esplicitamente in questo caso di sbandierare una bandiera nera a cui va accoppiato un cartello col numero del concorrente da fermare).

Ma il siracusano pareva non capire. Prima faceva un paio di giri, incurante del segnale, quindi si avvicinava ai boxes rallentando e riprendeva, infine

si accostava alla direzione corsa dove Maffezzoli provvedeva energicamente a fargli comprendere l'obbligo di fermarsi subito al giro successivo, entrando ai boxes dal lato regolamentare. In totale, per tutta una serie di equivoci Sgarlata faceva dopo la prima segnalazione una decina di giri a singhiozzo, buscandosi alla fine un'ammonizione.

Quando finalmente si arrestava ai boxes, Dragoni discutendo animatamente col padre di Sgarlata, commissario a sua volta, raggiungeva il pilota per riprenderlo: « Ragazzino — esordiva il direttore di gara — quando ti segnalo di fermarti devi fermarti immediatamente! » Ma Sgarlata si voltava indietro cercando il «ragazzino». Finalmente, chiarito l'equivoco si iniziavano le discussioni, col pilota che pregava di credergli, che nulla gli era stato segnalato; il tutto comprensibilmente con i nervi a fior di pelle. Finalmente, le cose andavano a posto e fra Dragoni e Sgarlata la «pace» veniva suggellata con un caloroso abbraccio, sotto la sguardo vigile del «patron» ingegner Mingrino.



Il termometro del «clan» Serenissima, tenuto costantemente d'occhio da Francis e da Ugolini. Il caldo si è dimostrato poco propizio alla vettura modenese

I termometri di Alf Francis

● Al giovedì mattina, mentre i commissari erano intenti alle verifiche tecniche ed alle visite mediche, Bonomelli entrava in pista con la sua «910» Porsche. Ma veniva ben presto «bloccato» e rimandato ai boxes come un ragazzino trovato a «pizzicare» la marmellata. Le prove infatti potevano aver luogo solo al pomeriggio.

● I due meccanici della «Serenissima» avevano indossato nei due giorni di prove i blue jeans o gli shorts, ma al pomeriggio della gara hanno tirato fuori, fra l'ammirazione generale, delle tute azzurrine nuovissime e smaglianti, su cui faceva bella mostra lo stemma della «Serenissima».

Un po' come avevano fatto la sera prima al ristorante Bussinello e Severi, che dopo due giorni di camicette «Lacoste» e pantaloni di fatica, erano andati a cena impeccabilmente vestiti in giacca e cravatta. Abito bleu elegantissimo per il direttore tecnico, color testa di moro per lo sportivo. Vaccarella invece era in shorts e camicetta da spiaggia!

● Alla «Serenissima» le noie per surriscaldamento dovevano aspettarsi. La prima cosa che hanno fatto infatti appena arrivati al lago è stato di mettere un termometro per controllare la temperatura sulla sponda del lago. E il secondo giorno di prove, dopo che Vaccarella aveva realizzato il sensazionale 1'15"7 Williams, che aveva deciso di non provare più, indossava la tuta e scendeva in pista, per cercare di abbassare il tempo del giorno prima (1'17"3). Dopo alcuni giri finalmente il tempo «usciva» e i cronometristi registravano all'attivo della bianca vettura un notevole 1'16"2, ma il giro dopo Williams era costretto a fermarsi con una notevole perdita d'acqua. Un manicotto infatti era partito perché lo impianto di raffreddamento era andato in sovrappressione. Alf Francis e Ugolini fermavano la macchina e si consultavano se fosse il caso o meno in nottata di sostituire il motore con quello di scorta, ma alla fine in gara hanno usato quello delle prove, che ha rappresentato gli stessi inconvenienti. Forse se lo avessero cambiato...

● La «333» di Vaccarella ha avuto i suoi problemi di aerodinamica. A parte le regolazioni attente richieste per l'incidenza dello spoiler posteriore, durante la prima giornata di prove la vettura milanese ha girato con un radiatore esterno della benzina proprio dietro il lunotto. Ma questa soluzione presentava degli inconvenienti in rettilineo sotto il profilo della stabilità ed è stata eliminata l'appendice. Per coprire i fori è stato impiegato abbondante «scotch».

● La classifica della GT fino a 2000 è «sub judge» alle decisioni della CSAI in quanto Licheri ha presentato reclamo contro Ostini e ci sono state le tradizionali verifiche. Anche il giorno precedente la gara, ognuno aveva qualcosa di segreto da riferire su bilancieri ultraleggeri montati sulle «911» presenti a Pergusa. Si è anche verificato di alcuni bilancieri regolamentari fatti arrivare all'ultimo momento da Palermo, ma ammesso che tutto fosse stato messo in perfetto ordine, sarebbe stata fatica sprecata. I reclami alla fine sono venuti, immancabili e inesorabili, come da qualche mese in qua.

● Anche Nataloni ha avuto da fare per rintracciare pezzi per il proprio motore. Al simpatico pilota, che aveva grossi interessi di campionato da difendere a Pergusa, nel corso delle prove si era rotta una valvola che picchiando sul pistone aveva messo K.O. la testata. Dopo una serie di telefonate si rintracciava una testata di «HF» a Catania, ma dopo il montaggio «notturno», si presentavano i guai. Dopo alcuni giri in gara, infatti, la Fulvia di Nataloni andava in «cottura» ed era costretta a frequenti soste ai boxes. Per qualificarsi fra l'altro Nataloni aveva effettuato le prove con la vettura di Raffaele Restivo.

● Quelli dell'ATS sono proprio dei buontemponi. Entrati per errore in una camera d'albergo che non era la loro, avevano la sorpresa di vedere una fanciulla (notevole) in «desabile» che dormiva con la testa nascosta da un giornale, per ripararsi dalla luce. Senza scomporsi (e senza svegliare la bella addormentata) fotografavano la scenetta con una «Polaroid» e il giorno appresso andavano in giro, mostrando la insolita foto.

● Sempre a proposito di ATS, in un primo tempo la «barchetta» 1000 doveva essere pilotata dal palermitano Sandro

Federico, che già al Mugello con la stessa vettura si era classificato primo di classe. Ma poi all'ultimo momento la macchina è stata affidata all'alfista (in prestito) Dini.

Due piloti Alfa (Vaccarella e Dini) hanno quindi vinto le due corse ennesi di ferragosto.

«A Federico farò fare qualche altra gara con l'ATS», assicurava Martini a chi chiedeva notizie del palermitano che risultava iscritto nell'elenco ufficiale.

● Finalmente il dinamico ingegner Mingrino è riuscito ad ottenere dal comune di Catania la fantomatica macchina spazzatrice. I risultati sono stati abbastanza buoni per la pista, che era decisamente in condizioni migliori che non per la F.3. Però dopo alcuni giri di pulizia del circuito le batterie del marchingegno si sono scaricate e hanno fatto la propria comparsa gli instancabili spazzini con ramazza.

● La partenza era, a norma di regolamento, in due tempi. Le vetture si spostavano a cinquanta metri l'una dall'altra e facevano un intero «giro-spettacolo» della pista, quindi venivano fermate (teoricamente) per alcuni secondi e scattavano per la gara vera e propria. Fra lo stupore generale mentre le macchine, completato il «giro-carosello» aspettavano il «via», i meccanici si avvicinavano alla «333» e alla «Serenissima» e operavano il rabbocco della benzina. Le auto infatti erano con i serbatoi al limite e non si volevano correre rischi. I meccanici dell'Alfa addirittura sollevavano la vettura sui cavalletti e facevano un breve controllo delle gomme per accertarsi che nessun corpo estraneo avesse danneggiato le coperture. Quelli della «Serenissima», invece, erano pronti con le chiavi a sostituire qualche candela che si fosse sporcata marciando ad andatura ridotta, dietro alla vettura-guida del vice direttore di corsa. Nessuno ha trovato nulla a ridire a questa strana procedura, che lascia molte perplessità alla luce di quanto si dice nei regolamenti.

● A Pergusa Jonathan Williams era piuttosto preoccupato. Ma non per la gara o per la «Serenissima» che faceva le bizze con l'acqua. Più semplicemente l'ingegner di Roma aveva prestato il proprio aereo personale col quale era giunto a Catania ad un amico e da due giorni non aveva più notizie dell'aereo e dell'amico.

● Williams, che in prova aveva girato con gli occhiali, il giorno della gara partiva con la visiera di plexiglas integrale sul casco, sotto il quale aveva messo i tradizionali occhiali neri «polaroid».

A quanto pare il cambiamento va ricercato nel timore del «brecciolino» che — anche se in misura minore della precedente gara — veniva sollevato dalle macchine precedenti e scagliato contro chi segue.

● Vaccarella la sera prima della gara ha mangiato un enorme piatto di cipolle, che pare abbiano proprietà terapeutiche (e portafortuna) sul «preside volante». Quindi si è attaccato al telefono per dettare il «pezzo» sulle prove, per il giornale di Palermo su cui scrive.

A tal proposito un giornalista catanese (forse un po' invidioso) non appena la «Serenissima» iniziava le soste ai boxes per surriscaldamento, al tredicesimo giro, dichiarava allegrementemente: «Adesso Vaccarella tira fuori dal portabagagli della «333» la macchina da scrivere e mentre con una mano continua a guidare, coll'altra inizia a scrivere il proprio articolo: "Come ho vinto a Pergusa"».

● Pare che l'ingegner Chiti non fosse molto propenso, dopo la «débacle» di Zeltweg, a mandare la «333» ad Enna. Inoltre c'era stata un'ecatombe di vetture (tutti e tre gli spiders impiegati in Austria erano andati danneggiati e in un primo tempo si era deciso di mandare in Sicilia proprio uno spider, per lasciare più «aerato» il pilota nel torrido ferragosto siciliano) e non c'era tempo di rimettere le cose a posto. Poi le pressioni di Vaccarella hanno avuto la meglio e la «333» che era stata impiegata a Hockenheim proprio da Vaccarella, quando si era rotto il parabrezza, è stata preparata ed inviata in Sicilia. I fatti hanno confermato che è stata una decisione felice.

● Sulla «333» ha fatto la sua ricomparsa, sotto il cofano anteriore, un grosso servofreno. Vaccarella non lo sapeva e non se n'era accorto. Glielo ha comunicato Bussinello.

Il «Dragoni» nero



A destra, il dottor Maffezzoli inalbera il tabellone con il numero di Sgarlata, il quale (qui sopra) finalmente si decide a fermarsi ai boxes dopo lunghi tentennamenti

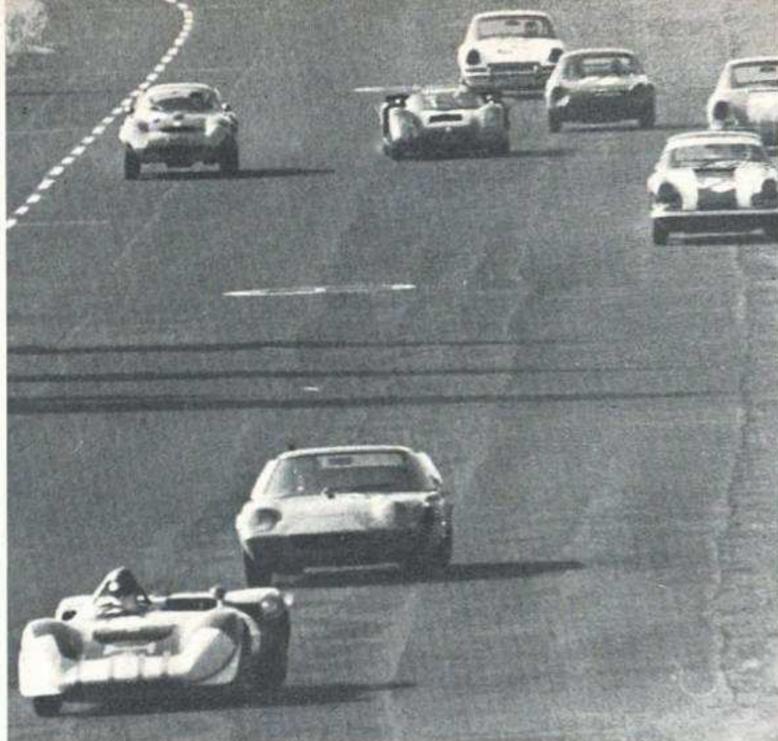


Nelle foto, il lungo parlamentare fra gli Sgarlata (padre e figlio) e Dragoni direttore di corsa. Qui a destra, la pace è ormai conclusa, complice l'ing. Mingrino

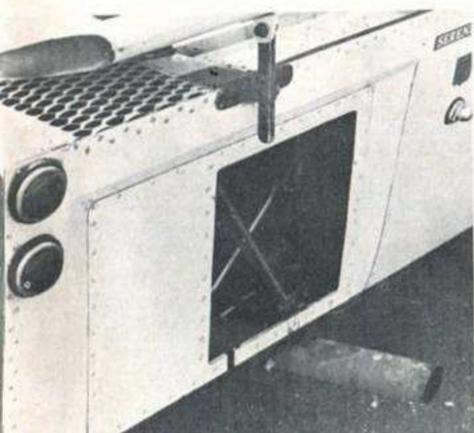
Ma che cosa significava quel «via»?

PERGUSA - La corsa di apertura, che prende il via qualche minuto dopo le quindici, vede schierate 21 vetture. In prima fila Gambero (OT 1300) e Dini (ATS 1000), autori dei migliori tempi in prova, seguiti poi da Patané, Genta, Sgarlata, Restivo, e via via tutti gli altri.

La partenza viene data con un nuovo sistema ideato dal vulcanico direttore di corsa, Dragoni. Enna pare che si pre-



Sopra, un'immagine della gara: la Dino di Lo Piccolo e la Lotus Europa di Mundschtz guidano il gruppo degli inseguitori nelle prime fasi di corsa. In basso, il «parco candele» della Serenissima



Lo spoiler posteriore della 3 litri Serenissima era regolabile mediante un semplice dado che si impegnava in una serie di fori portati da una apposita piastra

sti da qualche anno a questa parte ad esperimenti di questo tipo.

Le vetture vengono fatte avviare, precedute dalla vettura del direttore di gara, e compiono un intero giro di percorso a velocità moderata (circa 80 kmh) mantenendo le posizioni iniziali. Quindi ultimata una tornata, si fermano al punto di partenza per qualche secondo (10 o 15) e non appena è uscita di pista la vettura-guida viene dato il via. Sinceramente non si è capito il motivo di una simile complessa manovra, se si esclude la coreografica passerella.

All'abbassarsi della bandiera il più lesto a scattare è Dini, avvantaggiato dalle doti di accelerazione della sua ATS «barchetta». Gambero lo tallona da vicino. Al primo giro passano ancora in questa posizione, ma già alla tornata successiva il catanese ha superato Dini e al terzo giro Gambero ha un vantaggio di 7" sull'inseguitore che però non sembra stia chiedendo il massimo alla propria vettura.

Al quarto giro iniziano i doppiaggi, mentre il distacco di Gambero su Dini è aumentato a 13". Iniziano anche le prime fermate ai boxes. Il primo ad arrestarsi è Tagliavia (OT 1300) che è costretto a ritirarsi mentre per un giro e mezzo stanno fermi Vassalio (Duetto) e Patané (Abarth 1000 bialbero) che accusa le prime noie alle gomme.

Già al decimo giro Dini ha accumulato un ritardo di 33" e 7 su Gambero che aumenta ulteriormente al quindicesimo

a 43". Ma ecco il colpo di scena. Quando tutti ormai credono di vedere nel siciliano il vincitore di questa prima corsa, mentre sta per ultimare il sedicesimo giro Gambero è costretto al ritiro per il dissaldamento di una tubazione dell'olio. Il lubrificante uscendo ha irrorato letteralmente le ruote anteriori e la macchina non sta più in strada. Forse il pilota catanese ha forzato (inutilmente) troppo e ora ne paga lo scotto. Dini a questo punto passa automaticamente a condurre con 14" di vantaggio sul più diretto inseguitore, Genta (Fulvia Sport) che precede Sgarlata e Restivo, anch'essi con la Fulvia. La gara a questo punto non ha più storia per quel che riguarda la prima posizione con Dini in «souplesse» che marcia verso la vittoria, mentre vede un interessante duello nelle retrovie fra i «lancisti».

Genta e Nataloni infatti hanno interessi di campionato. Nella classifica provvisoria prima di Pergusa Nataloni ha su Genta un punto di vantaggio e pertanto il successo di oggi è della massima importanza per i due piloti. Nataloni purtroppo in prova ha rotto una valvola, che picchiando sul cielo del pistone ha messo K.O. la testata. La notte prima della gara è stato un intrecciarsi di telefonate tra Enna, Palermo e Catania, alla ricerca di una testata di «HF», ed alla fine se ne trova una mediocre a Catania, che viene montata in mattinata. Purtroppo in gara le cose non vanno bene e Nataloni deve spesso fermarsi

per noie al raffreddamento con il motore fumante. La lotta dunque — messo fuori causa Nataloni — è ristretta al forte Genta che ha un motore accreditato di 122 CV, a Sgarlata e a Restivo. Fino al ventiduesimo giro Genta mantiene la seconda posizione seguito a ruota da Sgarlata e Restivo, che attendono la conclusione per il «rush» finale, ma poi Sgarlata ha noie con la marmitta, che sta per staccarsi e deve mollare lasciando Restivo a contatto con Genta. I due marciano gomito a gomito per una decina di giri, alternandosi al secondo posto, finché al quarantunesimo giro Genta ha via libera dal momento che Restivo non transita più. Prima della curva che immette ai boxes gli è esploso a 180 kmh il pneumatico anteriore sinistro, il cerchio è andato in frantumi e la gara in fumo. Restivo «pizica» Genta prima di fermarsi, ma non succede nulla e le posizioni, a parte il ritiro del palermitano non hanno gravi mutamenti notevoli.

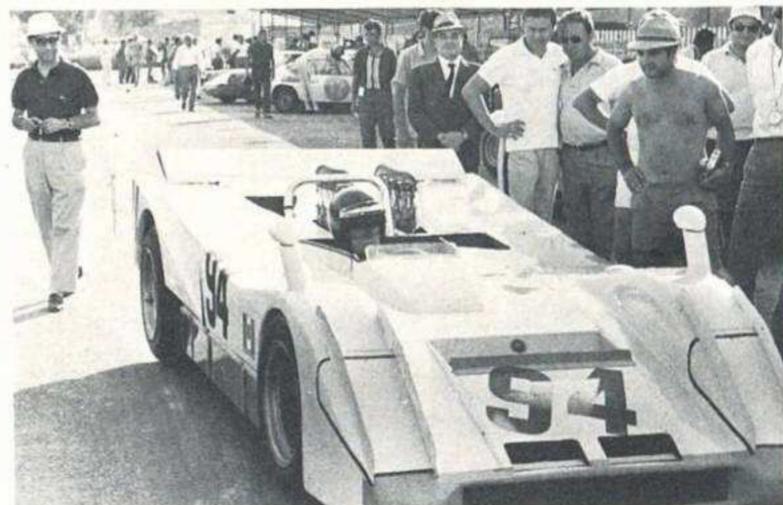
Intanto viene fermato dal direttore di gara Sgarlata perché la marmitta gli penzola pericolosamente. Per una serie di equivoci, il siracusano perde circa dieci giri (e si becca un'ammonizione) prima di rientrare ai boxes.

In questa prima manche c'è stata una autentica moria di gomme. In totale ne sono «saltate» sei. Due a Patané, una a Restivo, una a Fabroni, una a Lisitano ed infine una a Nataloni.

Pare che il motivo principale di una simile epidemia di pneumatici, che ricorda le



CORRIERE CORSE



Durante le prove, nella Serenissima erano stati sperimentati questi deflettori anteriori verticali, rivelatisi poi del tutto inefficaci e smontati per la gara (Foto Mangano - Attualfoto)

analoghe disavventure avute dalla Ferrari alla «1000 Km» di Monza, non sia da imputare alle coperture o al fondo, quanto alla mescola delle gomme che permettono prestazioni elevate su piste veloci, ma che possono portare carichi di 600 kg massimo e quindi inadatte al peso delle granturismo e delle sport.

Alle spalle di Genta, ottimo e meritevolissimo secondo, si piazzano nell'ordine Fabroni, Anastasio e lo sfortunato Patané che senza le due forature (ma alcuni hanno avuto anche autentici «dechappamenti») si sarebbe quasi certamente piazzato secondo alle spalle di Spartaco Dini.

Da rilevare infine che Minto Antignoni, giunto secondo nella Sport 1300 con la sua Giulietta SZ, è stato tolto dalla classifica per abbandono del parco chiuso.

L'arresto di WILLIAMS

Ed eccoci ai prototipi. Al via, dopo il «giro Carosello», i meccanici dell'Alfa e della Serenissima, provvedono rapidamente a fare un rabbocco di benzina. I serbatoi sono al limite e nessuno è disposto a rischiare di restare «a secco» a pochi metri dal traguardo. Superata questa insolita operazione scattano in tredici.

Vaccarella è più lesto e prende qualche metro di vantaggio su Williams, partito pure in prima fila. Già al primo passaggio il palermitano ha un vantaggio di 2"7 sull'inglese, mentre al terzo giro assistiamo al primo doppiaggio, quello della Fulvia HF 1,6 di Fiorentino, inserita — come una tartaruga fra un branco di lepri — in questo raggruppamento grazie alle strane legislazioni di questo sport.

Al quinto giro la media è di 217,141 kmh, e salirà al decimo a 220,326. La Serenissima tallona implacabilmente a una decina di secondi la «333» di Vaccarella, quando al tredicesimo giro si ferma ai boxes. L'acqua è andata in ebollizione. Si ripete l'inconveniente verificatosi il giorno prima in prova.

Williams resta fermo ai

boxes per sei giri, dando il tempo ai meccanici di scaricare il circuito di raffreddamento andato in sovrappressione e di raffreddare un po' il motore. Mentre Vaccarella sta compiendo la diciannovesima tornata la Serenissima rientra in gara, dimostrando di non aver perso nulla della notevole potenza del propulsore (si parla di 385 CV coi carburatori). Williams ottiene infatti prima un 1'16"7 e poi al ventiduesimo passaggio un ottimo 1'16"4 (media 226,065) che è il nuovo record della gara e sarà soltanto eguagliato da Vaccarella al penultimo giro.

Intanto, alle spalle dei protagonisti Bonomelli, con una «910» Porsche si contende il secondo posto con la «33» due litri di «Nicor». I due si alternano nelle rispettive posizioni per parecchio tempo ed alla fine sarà proprio Bonomelli a spuntarla sul toscano per appena un secondo.

Il pubblico, nonostante la bellissima gara di Williams è tutto con Vaccarella che continua a marciare con la regolarità di un cronometro sul piede di 1'18" a colpo.

Al trentunesimo passaggio Williams deve fermarsi ancora ai boxes quattro giri col motore fumante, perdendo ancora preziose posizioni.

Noie al raffreddamento anche per il palermitano Pietro Lo Piccolo, la cui Dino 206/S ha l'acqua costantemente oltre i 100 gradi. Lo Piccolo non può forzare e dovrà contentarsi nella classifica finale di un sesto posto assoluto alle spalle del bravo Alberti (Alfa «33» due litri) e del sorprendente austriaco Horst Mundschtz, che con una Lotus Europa «MK 47» è riuscito a fare cose egregie piazzandosi quinto assoluto. Williams per i giri perduti ai boxes, viene classificato in settima posizione, mentre le «911» di Ostini, Licheri e Marchiolo, che fanno gara a sé, si piazzano nell'ordine ottava, nona e decima.

Questa classifica comunque è «sub giudice» e deciderà la CSAI perché alla fine ci sono stati gli immancabili reclami (la GT 2000 sta diventando una classe per... giuristi) e tutto è rimasto sospeso.

g. m.

CORRIERE CORSE

Così per circa un'ora e mezza: bagarre senza sosta tra Servoz-Gavin (Matra), Bonnier (Lola) e Koch (908). Poi la vettura blu passerà anche in testa. Nonostante un rallentamento al box. E questo, quando la Matra 650, condotta da Servoz-Gavin, terminato il primo turno, si fermava ai box. Il fumo che annubla la seconda foto a destra proviene dai freni probabilmente surriscaldati. Ma non sarà questo organo a mettere fuori causa la vettura blu. Un cambio di marcia farà saltare il sogno dei costruttori francesi. E dire che sembravano ormai aver ipotecato il successo!



da ZELTWEG

discorso su sport e prototipi

Le M. 3000

ancora più veloci
delle sport 5000

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ZELTWEG - Manuel Fangio ospite d'onore al Gran Premio d'Austria, ha battuto il ciack dell'ultima inquadratura del mondiale marche vinto alla grande dalla Porsche. Sette su dieci, le vittorie della casa di Stoccarda: un bottino che non ha precedenti. Dopo l'amara parentesi iniziale di Daytona e Sebring, il mattatore dei prototipi Jo Siffert, ha inaugurato a Brandt Hatch la serie positiva delle vetture «made in Germany» che hanno avuto a Le Mans, la inaspettata battuta d'arresto. Una falla imprevista che i computer dei box Porsche non sono riusciti ad evitare. Il cucciolo delle F. 1, il bambino prodigio della «Gulf», Jacky Ickx, brillante primo attore di queste ultime battute del mondiale piloti, ha mancato per un soffio a Zeltweg il risultato di Le Mans. Non si è dovuto attendere la fine della gara austriaca per assistere allo show del giova-

ne pilota belga. Sin dalle prime battute delle prove ufficiali il numero uno della Mirage spider è stato il più sollecitato a presentare il biglietto personale di presentazione. Per Siffert e per la Porsche è iniziata subito la caccia a Ickx. A Zeltweg il cacciatore della casa di Stoccarda non si chiamava Herrmann, il difficile compito di rincorrere la «lepre» Gulf, era affidato al «re» di cui Siffert è riuscito a raggiungere Jacky. La trappola è scattata però improvvisamente da un banale guasto alla scatola guida. Esso ha arrestato la velocissima fuga della nuova Mirage prototipo.

Siffert e la Porsche hanno di nuovo fatto centro, ma la cinesimo affermazione di questo binomio non può cancellare la parte che hanno avuto in particolar modo in quest'ultima battuta le tre litri avversarie. La Porsche che si era vista proprio quindici giorni prima qui a Zeltweg, soffiare

nelle ultime tornate una vittoria che ha segnato il primo successo delle 333 Alfa, era scesa di nuovo nel catino austriaco con ambiziose velleità, anche se poco sportivamente, la partecipazione della Casa tedesca era stata data per ufficiosa, il che si è dimostrato totalmente falso, visto come, e da chi erano assistiti i box delle bianche iridate vetture di Stoccarda.

La Porsche ha vinto e sia pure aiutata dalla sorte, ha mantenuto fede alle aspettative, ma le pesanti Mirage e Matra, vettura-sorpresa del Gran Premio d'Austria, hanno in un certo senso messo a nudo i limiti delle vetture mattatrici di questa stagione agonistica. Le leggerissime tre litri Porsche sono rimaste praticamente allo stato, ovvero apparentemente non hanno mostrato progressi. Si potrebbe dire che le otto cilindri tedesche sono in definitiva le stesse che hanno dominato la «Targa». Si è dormito sugli allori, probabilmente influen-

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

**Vince Hobbs
Gethin rimpatria**

STATI UNITI - Corsa a Donnybrooke - Gara di F. A.

1. Hobbs (TS5); 2. Adamowitz (Eagle); 3. Hansen (Lola).

Prima vittoria americana della TS5, con un Hobbs che ha dominato vincendo entrambe le manches, nonostante l'opposizione di Adamowitz. Brutta gara per Gethin, ritirato quando era secondo nella prima manche. Si dice che sia questo smacco a indurlo a tornare in Europa, per le restanti corse del campionato F. 5000.

**EATON "esce"
vince GETHIN**

STATI UNITI - Corsa a Lime Rock - Gara di F. A.

1. Gethin (McLaren); 2. Hobbs (TS5); 3. Wintersteen (Lola).

Vittoria facile per Gethin, già il più veloce in prova. In principio conduceva Eaton, ma poi un testa-coda gli ha fatto perdere terreno irrimediabilmente.

**Duello
al sole**

STATI UNITI - Nashville 400 - Gara di velocità in circuito

1. Petty (Ford); 2. Marcis (Dodge); 3. Hylton (Dodge).

Temperatura torrida, che ha visto lo svenimento di Isaac su Dodge mentre duellava seriatamente con Petty.

**Carambola a 8
dietro DONOHUE**

CANADA - Corsa a St. Jovite - Gara di velocità in circuito

1. Donohue (Lola); 2. Titus (Pontiac); 3. Leslie (Camaro).

Dramma con collisione multipla che eliminava ben otto concorrenti. Donohue, in testa, forse sul momento non si è accorto di nulla, ma alle sue spalle la Mustang di Folmer perdeva olio e si girava. Le finivano addosso Grable, Revson, Kwech, una Firebird, un'Alfa GTA e altri ancora, mentre numerosi piloti uscivano di pista o urtavano le barriere per evitare il groviglio. Feriti un commissario e il pilota dell'Alfa, ma non gravemente. La gara è stata interrotta per oltre un'ora, per sgombrare la pista.

**CAMARO
quattro su otto**

STATI UNITI - Corsa a Watkins Glen - Gara Trans-Am.

1. Donohue (Camaro) alla media di kmh 172.500; 2. Parnelli Jones (Mustang).

Nell'ottava prova del Trans-Am Donohue ha dato alla Camaro la quarta vittoria, nella serie che aveva dominato lo scorso anno. Parnelli Jones, partito bene, perdeva la testa e la manteneva fino al sessantaduesimo giro, quando una sosta al box lasciava il comando a Donohue. Con ancora quattro prove da disputare, conduce la Camaro con 58 punti contro i 52 della Mustang.

**Prima WELD
poi ANDRETTI**

STATI UNITI - Bettenhausen Memorial - Gara di velocità in circuito

1. Andretti (Hawk); 2. Snider; 3. Vukovitch; 4. Foyt.

Andretti si è aggiudicato la gara in ricordo del campione scomparso Bettenhausen, anche se al via era scattato in testa un altro «poulain» di Granatelli, Weld. Vittima poi di un guasto, Weld si ritirava e Andretti si portava in testa nonostante i furiosi attacchi di Foyt, la cui vettura si è incendiata nelle ultime fasi. Foyt si è comunque piazzato quarto, ma in seguito ha dovuto essere ricoverato per ustioni.

**I fratelli
imbattibili**

STATI UNITI - 200 di Milwaukee - Gara di velocità in circuito

1. Al Unser (Lola); 2. Bob Unser (Eagle); 3. Ruby (Mongoose); 4. Andretti (Hawk).

Dopo l'assenza causata dal noto incidente in moto, poco prima della «500 Miglia» d'Indianapolis, Al Unser è riapparso in piena forma e, del resto, la gara è stata dominata dal principio alla fine dai due fratelli.

**MAZET super
(«esce» Brambilla)**

FRANCIA - Corsa a Nogaro - Gara di Formula 3.

1. Mazet (Tecno) 18'53"7; 2. Dépailler (Alpine); 3. Jaussaud (Tecno).

Gara superlativa di Mazet, che in prova aveva avuto noie meccaniche e si era visto superare da Plaisance, Jaussaud e Dépailler. La prima manche è stata una passeggiata solitaria di Dépailler, ma la seconda è stata dominata dal giovane Mazet. Sfortunato Vittorio Brambilla che con la Birel era terzo nella prima batteria, ma poi ha dovuto cedere di fronte ai piloti locali più abituati al circuito. Brambilla si è ritirato dopo un'uscita nel sesto giro della seconda manche.



zati dalla potenza nominale delle novecento diciassette, la cirque litri sport ancora in fase di gestazione.

Le 908 Porsche sono apparse chiaramente in difficoltà, la loro prerogativa principe, la leggerezza, non era sufficiente a contenere il divario di CV che erano costrette ad accusare nei confronti delle avversarie, Alfa compresa.

La 917 con i suoi 480 CV di potenza, ha ancora messo in luce carenze di tenuta e tutto sommato, una potenza eccessiva, che in pratica non si riesce a trasmetterla interamente alle ruote.

La 917 vittoriosa ha tanta « rabbia in corpo » ma è difficile da utilizzare, allo stato attuale. Questa sport cinque litri tedesca è ancora vulnerabile. Si parla di fine dei prototipi 3000 ma se si deve giudicare da Zeltweg si dovrebbe dire il contrario.

La Mirage « barchetta », nonostante il suo eccessivo peso e l'ingombro da farla ritenere una vettura superata, ha mo-

nopolizzate — soprattutto grazie a quel meraviglioso ottocilindri Ford — l'interesse della gara. Anche la Matra 650 abilmente condotta da Rodriguez-Servoz-Gavin, è stata sempre nelle posizioni di testa, pronta all'agguato, e non ha mancato il colpo quando se ne è presentata l'occasione. Probabilmente, senza l'errore di Servoz-Gavin, essa avrebbe potuto coronare a Zeltweg il sogno dei prototipi.

Le Alfa sono partite menomate: rispetto alla precedente prova austriaca. Le tre litri milanesi risultavano in partenza meno veloci, e questo per un problema di rapporti. I cambi usati in precedenza sono stati lasciati forzatamente a riposo per anzianità. Nei nuovi, la scelta del giusto rapporto è stata condizionata dagli scioperi della ditta fornitrice. Si è ricorso ad una soluzione di compromesso. Ecco perché i tempi registrati nella precedente prova di Zeltweg dalle rosse 333 non sono stati battuti. Nonostante ciò

anche le Alfa, nelle prove ufficiali, precedevano con Giunti le tre litri Porsche. In gara le cose non sono andate molto bene. Certo la dea bendata non ha proteso la mano alla squadra italiana, ma a parte le uscite di strada e l'avaria al motore di Nanni, le tre litri milanesi denunciano ancora le carenze di una incompleta messa a punto. Accreditate di eccellente potenza le 333 non impressionano per le loro doti di accelerazione e velocità. Probabilmente anche per le Alfa esiste il problema di scaricare a terra la intera potenza erogata dal generoso propulsore. Anche la frenata lascia ancora a desiderare. Un pilota spiega: « La vettura c'è non ci sono dubbi, ma non è facile da guidare, non è sincera e sembra di guidare una GTA, sulla 333 la potenza è moltiplicata varie volte ».

Vedremo a Imola se ci saranno stati progressi.

Carlo Micci

« Gancio e diretto al volto » avversario atterrato come in una sequenza di un film giallo. Siamo a Zeltweg. I due signori se le davano realmente. Pilota, direttore sportivo, mancava anche la « nobile arte » per fare di Steinemann il d.s. più estroverso! Tutto ciò è accaduto perché il direttore sportivo della Porsche non voleva arrendersi al veto del



Achtung! pugile Porsche

commissario ai box, il quale gli vietava l'ingresso nella zona dei cronometristi. Ordini precisi, messi in pratica alla lettera. Solo i fotografi ufficialmente accreditati erano in possesso di uno speciale cartellino con su impresso « nulla è vietato ». Lo prendano ad esempio i nostri organizzatori!



Volata LOLA Hulme-Gardner

INGHILTERRA - Corsa a Thruxton - Gara per vetture sport

1. Hulme (Lola) alla media di kmh 168,890; 2. Gardner (Lola); 3. Lepp (Chevron).

Con la lola di Sid Taylor, Hulme ha vinto l'ultima prova del campionato sport britannico, con stretto margine sullo sfortunato Gardner che era stato in testa quasi fino al termine, superato in extremis quando già da tempo la sua Lola dava serie preoccupazioni.

Il MARX da corsa

FRANCIA - Corsa di Bomerée - Gara di velocità in salita

1. Marx (Porsche); 2. Hazard (Ferrari); 3. Mathieu (Elina).

E' stato un vero festival, per il pubblico. Nella prima salita Marx segnava 1'6"2. Hazard poco meno; nella seconda il tempo di Marx migliorava di 1 decimo, idem per Hazard.

Beltoise bis in montagna

FRANCIA - Corsa al Mont Dore - Gara di velocità in salita

1. Beltoise (Matra) alla media di kmh 107,718 (nuovo record); 2. Rouveyran (Tecno); 3. Maublanc (Grac).

In prova pioveva, ma Beltoise ha staccato di 9" il suo temibile avversario Rouveyran. In gara cielo nero, ma fondo asciutto. Rouveyran ha migliorato di 3" il record del 1968 di Beltoise (2'50"4 contro 2'53"7) ma già alla prima salita la Matra scendeva sotto i 2'48", tempo che Beltoise migliorava poi, ulteriormente.

Pigmeo contro giganti

FRANCIA - Corsa di Bellegarde - Gara di velocità in salita

1. Dal Bo (Pygmée) 1'38"60; 2. Poirot (Porsche); 3. Gachnang (Cegga).

Dal Bo era di casa, dato che abita poco lontano da Bellegarde, ma le sue prestazioni in questa prima edizione della gara sono comunque state ottime se si pensi che con la sua Pygmée F.2 ha battuto famosi specialisti quali Poirot e Finkel.

Rouveyran fra le TECNO

FRANCIA - Corsa di Tonnerre - Gara di velocità in salita

1. Rouveyran (Tecno) 1'5"1; 2. Jausaud (Tecno); 3. Martin (Tecno).

Sole splendente, oltre diecimila spettatori, piloti di fama e trionfo di Rouveyran, che ha letteralmente divorato i km 2,100 con le loro tredici curve.

POIROT giornata-no

FRANCIA - Corsa di Sancey - Gara di velocità in salita

1. Blanck (Porsche) 2'44"; 2. Joliat (Cooper); 3. Gachnang (Cegga).

Forse la mancata (e attesa) vittoria di Poirot è dovuta al tempo. La prima salita si è svolta su fondo umido che ha ritardato Poirot, la seconda su fondo asciutto, salvo per i tratti nella foresta, ma nei pressi dell'arrivo Poirot è incappato in un'uscita, per cui si è tenuto conto soltanto del tempo del mattino.

Reclamo top-secret

FRANCIA - Corsa delle Hautes Vosges - Gara di velocità in salita

1. Rouveyran (Tecno) 1'52"3; 2. Poirot (Porsche); 3. Joliat (Cooper).

La corsa avrebbe avuto un successo completo, se non ci fosse stato un reclamo che ha sorpreso tutti. Rouveyran aveva fatto il miglior tempo nella prima salita, poi non effettuava la seconda per guasto meccanico. Allora Poirot lo ha accusato di avere finto il guasto per non fare la seconda salita, contestandogli quindi la vittoria. Perché, visto che comunque a Rouveyran restava il miglior tempo?

Vittoria in tasca

FRANCIA - Corsa di Haut Ciantal - Gara di velocità in salita

1. Beltoise (Matra) 1'56"5, alla media di kmh 95,973 (nuovo record); 2. Mamers (Alpine); 3. Lachaud (Grac).

Già in prova Beltoise aveva polverizzato il record detenuto da Soukry, staccando gli altri di oltre 10". Nella prima salita ufficiale il suo tempo è stato meno buono, poi il motore si è rifiutato di salire per la seconda volta, ma intanto Beltoise era già al sicuro.

I mille laghi di MIKKOLA

FINLANDIA - Rallye dei Mille Laghi - Gara di regolarità, valevole per il campionato europeo del rallyes

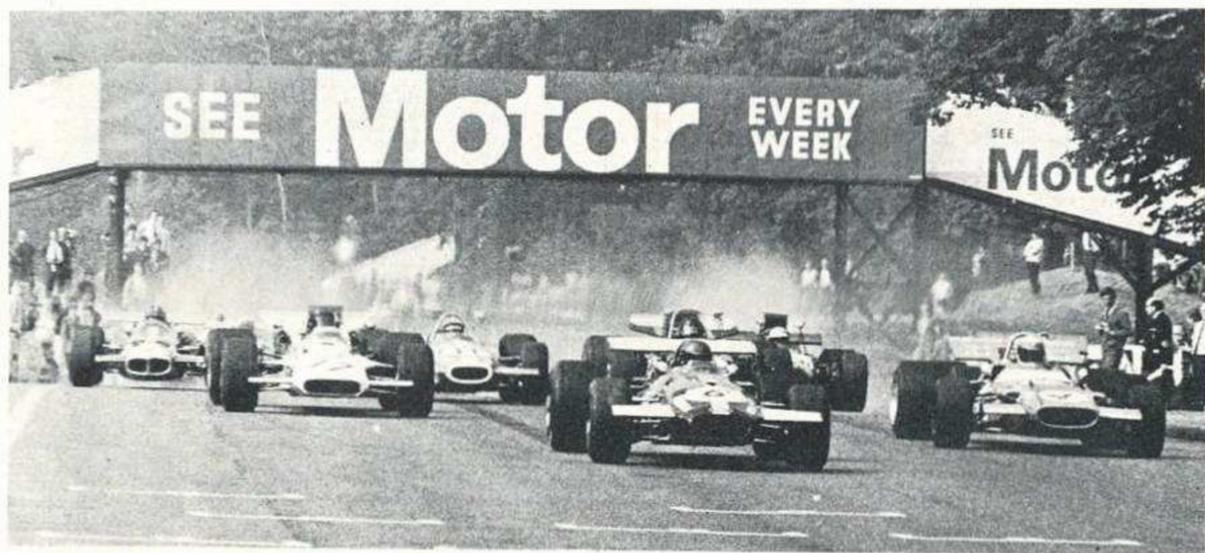
1. Mikkola-Jarvi (Escort); 2. Lampinen-Sohlberg (Saab); 3. Virtapuori-Tiukkanen (Opel); 4. Makinen-Keskitalo (Saab); 5. Einto-Haaksraia.

Per la seconda volta Mikkola ha vinto questa classica nordica di km 2.000 con trentotto prove speciali su sterrato. Ai primi cinque posti si sono piazzati piloti finlandesi.

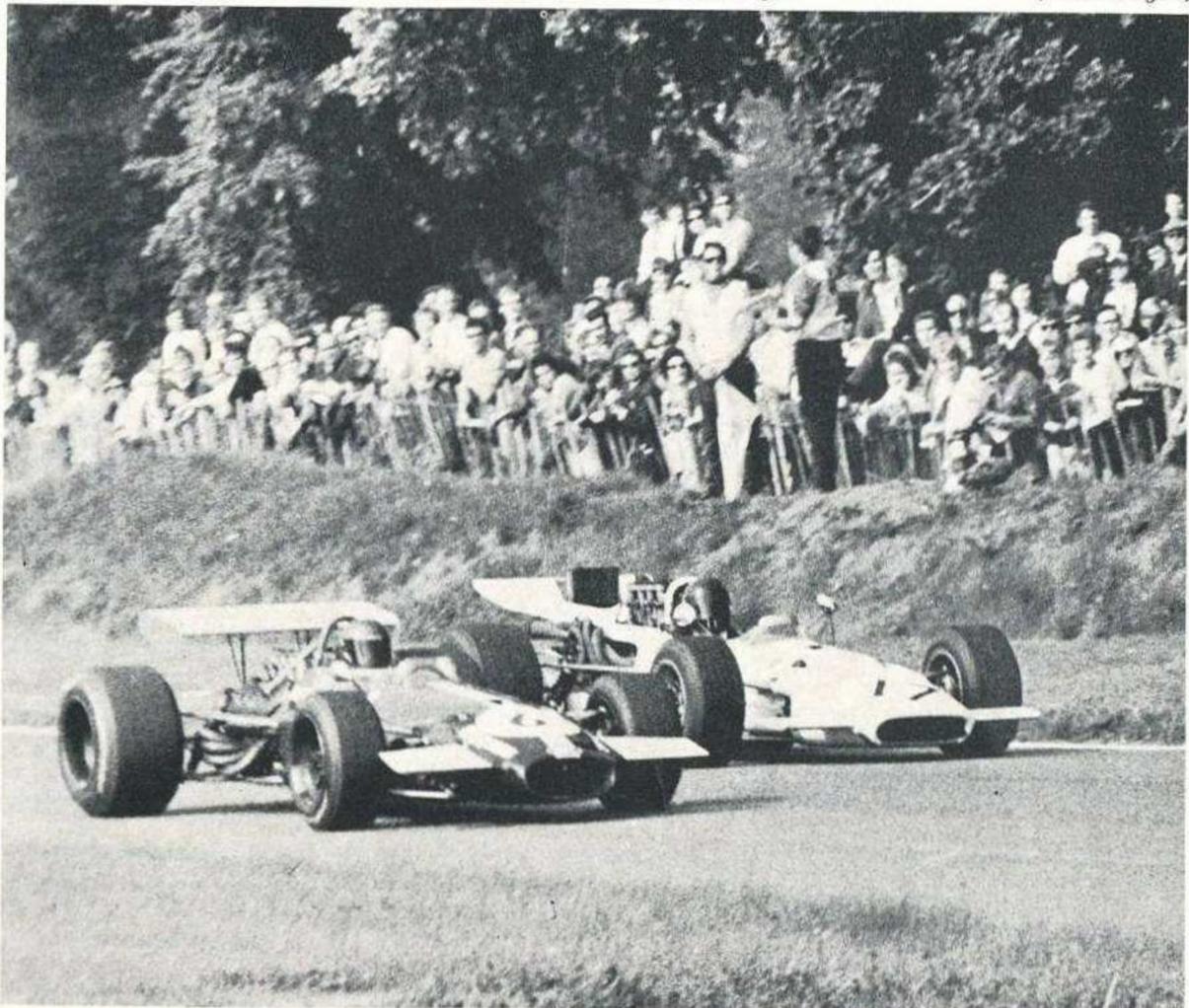


ICKX sbigottisce BRABHAM

A sinistra: mentre Ickx gli offre champagne nella Coppa d'oro, il patron Brabham lo guarda fra perplesso e sgomento, forse ricordando in che modo Ickx ha coperto gli ultimi trecento metri. A destra: Ickx avviato alla sua seconda vittoria consecutiva in F.1



Sopra: al via Ickx si stacca da Stewart (a destra) e de Adamich si «sfila» brillantemente dalla seconda fila. Sotto: Ickx doppia de Adamich al ventiseiesimo giro (Foto (c) dges)



SPECIALE PER AUTOSPRINT

OULTON-PARK - Il vincitore della Coppa d'Oro, Jacky Ickx, ha passato quasi metà della gara a tentare disperatamente di tenersi in vista della Matra del favorito Stewart, ma poi si può dire che la vittoria gli sia piovuta addosso dal cielo quando lo scozzese ha dovuto fermarsi al box. Staccato di mezzo minuto è arrivato Rindt con una Lotus 63, poi Andrea de Adamich, che per la prima volta ha goduto di una gara soddisfacente.

Subito dopo il G.P. d'Inghilterra lo schieramento per la Coppa d'Oro sembrava ottimo, ma nelle settimane seguenti è stato decurtato dalla precedenza che certi piloti hanno dato agli impegni americani, poi alcune vetture sono rimaste danneggiate al Nürburgring, altre sono state ritirate. Gli organizzatori hanno dunque deciso d'invitare alcuni concorrenti «scelti» di F.5000 per ampliare lo schieramento. Quattro giorni prima della gara hanno respinto le richieste d'iscrizione di alcune F.2, ma alla vigilia delle prove ne hanno poi accettate due, dato che soltanto così si sarebbe avuto in pista il campione del mondo in carica.

Lo schieramento è quindi risultato un pot-pourri, ma le prove hanno dato a vedere che avrebbe potuto essere un pot-pourri interessante, dato che ne facevano parte alcune delle principali vetture delle tre formule: F.1, F.2 e F.5000. Il record sul giro apparteneva a Stewart e a Amon con 1'30", ma lo scozzese si presentava in gara con un netto vantaggio, perché una settimana prima aveva compiuto oltre 140 giri di prova sul circuito con la MS80 e con la MS84, scendendo rispettivamente a 1'28"2 e a 1'28"4. Nella prima sessione di prove Stewart ha migliorato il tempo a 1'27"6, nella seconda è sceso a 1'27"2, sempre con la MS80 dato che con grande di-

spiacere di Tyrrell il motore della MS84 aveva ceduto in modo piuttosto drastico all'inizio delle prove. Ken ci teneva molto che Jackie corresse con la vettura a trazione totale, ma i meccanici non erano in numero sufficiente per effettuare il cambio del motore durante la notte.

Com'era accaduto nei due più recenti Grandi Premi, Ickx aveva la scelta fra due Brabham e dopo avere segnato il tempo di 1'27"8, che gli dava una posizione al via in prima fila, non si è più agitato. «Black Jack», nella sua veste di consulente e nulla più (che durerà fino a Monza), sembrava abbastanza soddisfatto.

Chapman aveva deciso che, mancando soltanto tre settimane al G.P. d'Italia, non poteva rischiare le sue due 49 e viene fatto di pensare che abbia sfruttato questa occasione per sottoporre a una certa disciplina i suoi due non facili piloti di primo piano, ordinando loro di partecipare alla Coppa d'Oro con la scelta della «63» a trazione totale o di una F.2 di Winkelmann. E così il riluttante Rindt è stato finalmente indotto a calarsi nell'abitacolo di una trazione a quattro ruote, che gli veniva poi affidata per la gara dato che era stato più veloce di Hill (1'30"2 contro 1'30"4). La prospettiva non lo ha riempito di giubilo, infatti ha detto: «Oh be', andrà bene suppongo, ma non è certo veloce».

In prova era presente una Lotus 49, quella di Bonnier, che non è stato velocissimo (1'32") nella prima sessione di prove, ma che poi si è conquistato la prima posizione al via per la gara di contorno, e forse rinfrancato, ha segnato tempi migliori nella seconda sessione di prove della Coppa d'Oro. E' sceso infatti a 1'30"2, che gli è valso il terzo posto al via in prima fila. Poco dopo è uscito di pista e la Lotus è rimasta molto danneggiata, mentre Bonnier non si è fatto quasi niente,

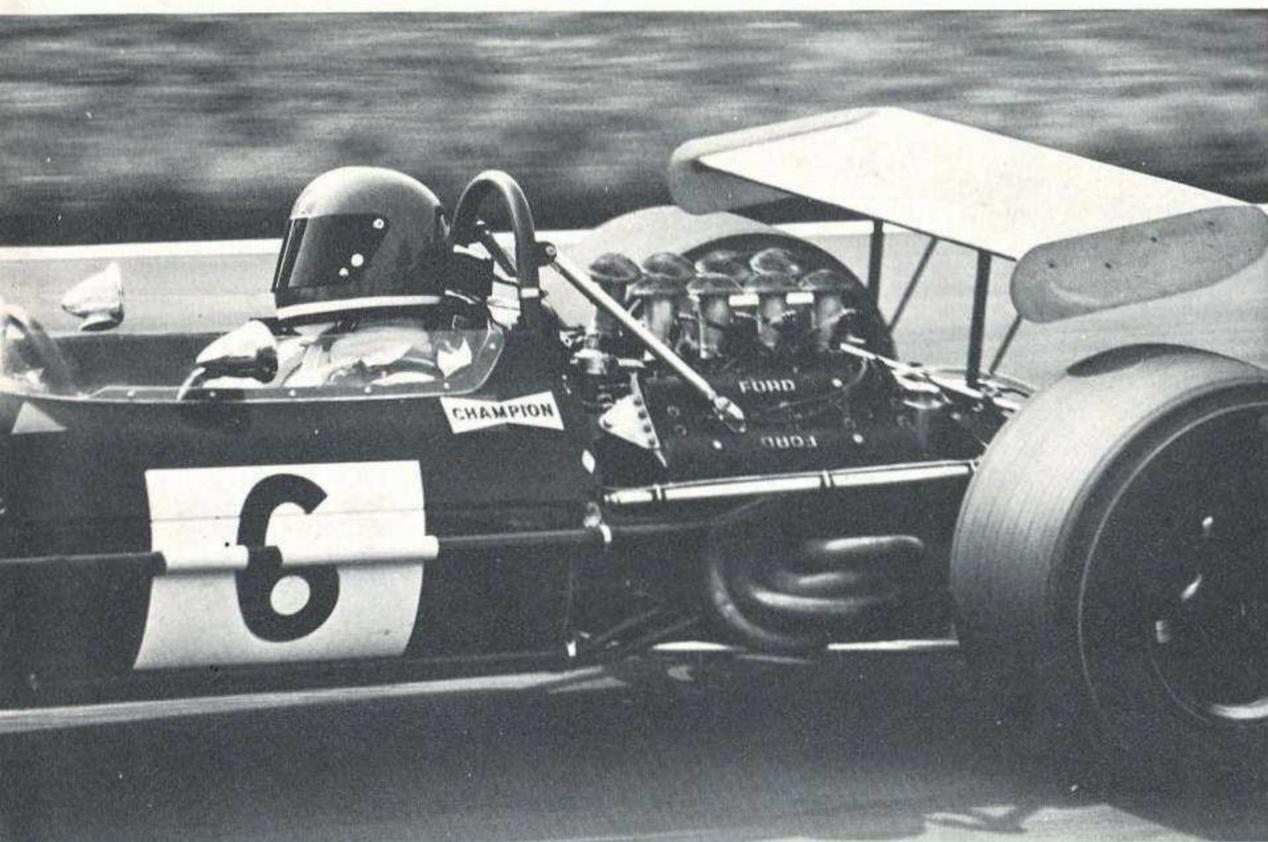
Coppa d'Oro di OULTON PARK (cocktail F.1 e F.5000)

LOTUS

a trazione integrale
finalmente all'arrivo

DE ADAMICH

ce l'ha fatta (terzo
assoluto) a vincere
una gara Cinquemila

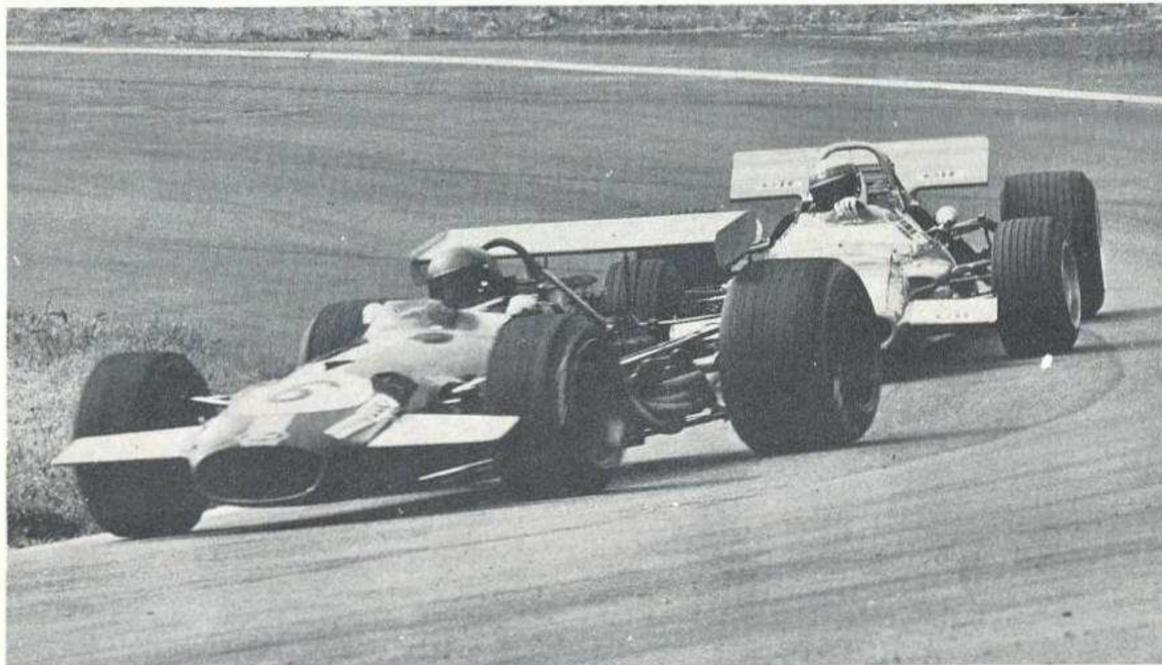


COPPA D'ORO - OULTON PARK, 16 agosto - Gara internazionale di velocità in circuito per vetture di F. 1.

LA CLASSIFICA (40 giri pari a km 177)

1. Ickx (Brabham) 1.00'28"6, alla media di kmh 176,230; 2. Rindt (Lotus 63) 1.01'50"8; 3. de Adamich (TS5) 39 giri (primo delle monoposto 5000!); 4. Taylor (TS5) 39 giri; 5. Hailwood (Lola) 38 giri; 9. Stewart (Matra MS80) 38 giri; 10. Moser (Brabham) 30 giri.

Giro più veloce: Stewart 1'28"6, alla media di kmh 180,150 (nuovo record); Ritirati: Forbes (Lola) incidente, 1. giro; Lucas (BRM) motore, 5. giro; Oliver (Lola) motore, 12. giro; Hill (Lotus T59) motore, 35. giro.



A sinistra: già al primo giro Stewart si è trovato costretto a fissare i tubi di scarico della Brabham di Ickx. Sopra: Rindt con la Lotus a trazione totale, che dopo qualche noia in prova si è comportata bene, tanto da suscitare i rallegramenti di Chapman ai meccanici. Sotto: i resti della Lotus di Bonnier, dopo lo spettacolare incidente

come gli era successo nel suo spettacolare incidente nella BOAC 500. Una ruota (quelle anteriori si sono staccate, oltre a sospensione radiatore e altro) lo ha colpito alla testa, facendogli perdere i sensi, ma l'immediato controllo in ospedale non ha rivelato nulla di serio e Bonnier ha poi potuto assistere alla gara.

Le uniche altre vetture di F.1 erano la Brabham di Moser, non troppo veloce, e una vecchia BRM con la quale Charles Lucas ha debuttato nella tre litri. Il Team Surtees capeggiava lo schieramento delle F.5000, probabilmente nella sua ultima apparizione europea in gara quale squadra. Ancora una volta, bisogna osservare, le cose si sono svolte con tranquillità (forse perché era assente John) e il team ha seguito il principio di non agitarsi troppo. Trevor Taylor disponeva della vettura con la quale aveva fino ad allora gareggiato di Adamich, con motore a iniezione, sulla quale durante la notte è stato montato un differenziale ZF. Andrea disponeva della vettura bianca a carburatori destinata a Iku-

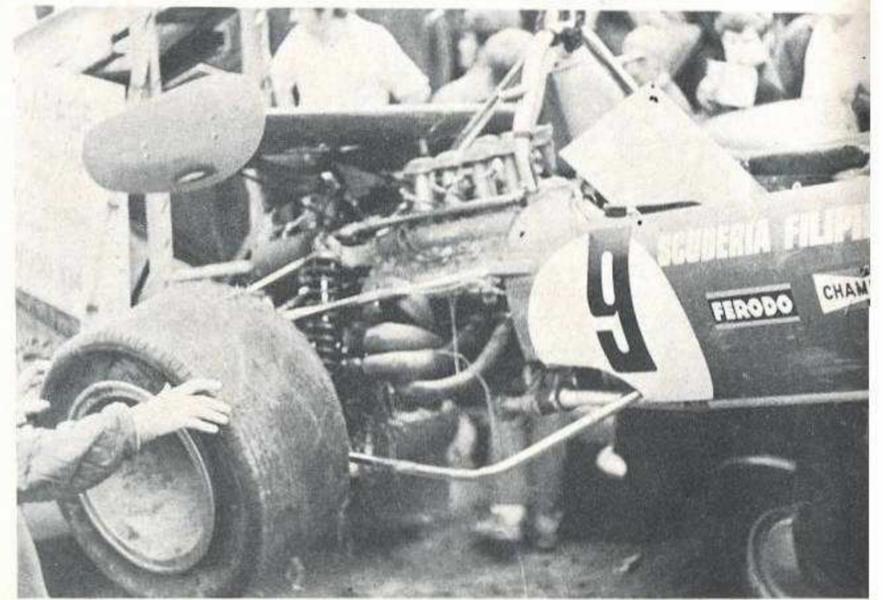
zawa ma non ancora consegnata per difficoltà organizzative (non finanziarie come ha detto qualcuno). L'unico problema era la pressione dello olio fluttuante in curva, ma questo non ha impedito al pilota italiano di essere in seconda fila a fianco di Rindt.

Brillante la partenza di Ickx, contrariamente a quanto gli è successo di recente. Il belga era già in testa alla prima curva, seguito nel primo giro da Stewart, Rindt, de Adamich e Oliver (sulla F.5000 di Norinder).

Poi Stewart è passato in testa, stabilendo un nuovo record, e da quel momento Ickx si è disperatamente adoperato per stargli attaccato, mentre Rindt restava staccato e de Adamich lo teneva d'occhio a lungo. Altro record di Stewart al terzo giro, Hill perdeva due posizioni e Oliver incappava in un testa-coda con la poco maneggevole T142. I due di testa si sono poi allontanati, ma Ickx perdeva una frazione di secondo a ogni giro, mentre Rindt e de Adamich facevano una corsa solitaria. Moser ha tenuto a bada Hailwood per la quinta posizione e alle loro

spalle si è scatenata una grande battaglia fra Holland, Walker, Hill e Rollinson. Li ha poi raggiunti Taylor, partito in fondo allo schieramento. Al nono giro Stewart ha portato il record a 1'28"6, conducendo per 2", e intanto Taylor aveva superato il plotone mentre Hill non riusciva a passare. Oliver era nel gruppo di coda, dal quale era sparito Lucas la cui BRM aveva ceduto. Poco dopo si è ritirato Oliver per surriscaldamento e Moser si è fermato al box per nove giri con noie al motore.

Al quindicesimo giro Stewart ha doppiato Hill e Ickx era sempre staccato di 2". Verso la metà corsa Stewart si è fermato al box perdendo due giri per una riparazione alla batteria e Ickx, ora in testa, è parso più tranquillo, seguito da Rindt. De Adamich, staccato di 30", ha segnato il giro più veloce delle F.5000 e trattava con vera tenerezza il suo motore surriscaldato, tanto che Taylor ha iniziato a guadagnare terreno. Ormai svantaggiato Stewart ha cominciato a riguadagnare circa 2" sul giro su Ickx e alla fine è riuscito a «sdoppiarsi» di un gi-

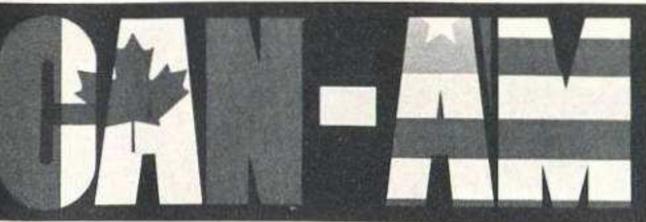


ro. Al ventisettesimo giro de Adamich è stato doppiato da Ickx, che non è però riuscito a fare altrettanto con Rindt. Chapman era felicissimo, perché contrariamente a quanto era successo in gare precedenti, la 63 finiva la corsa in condizioni perfette.

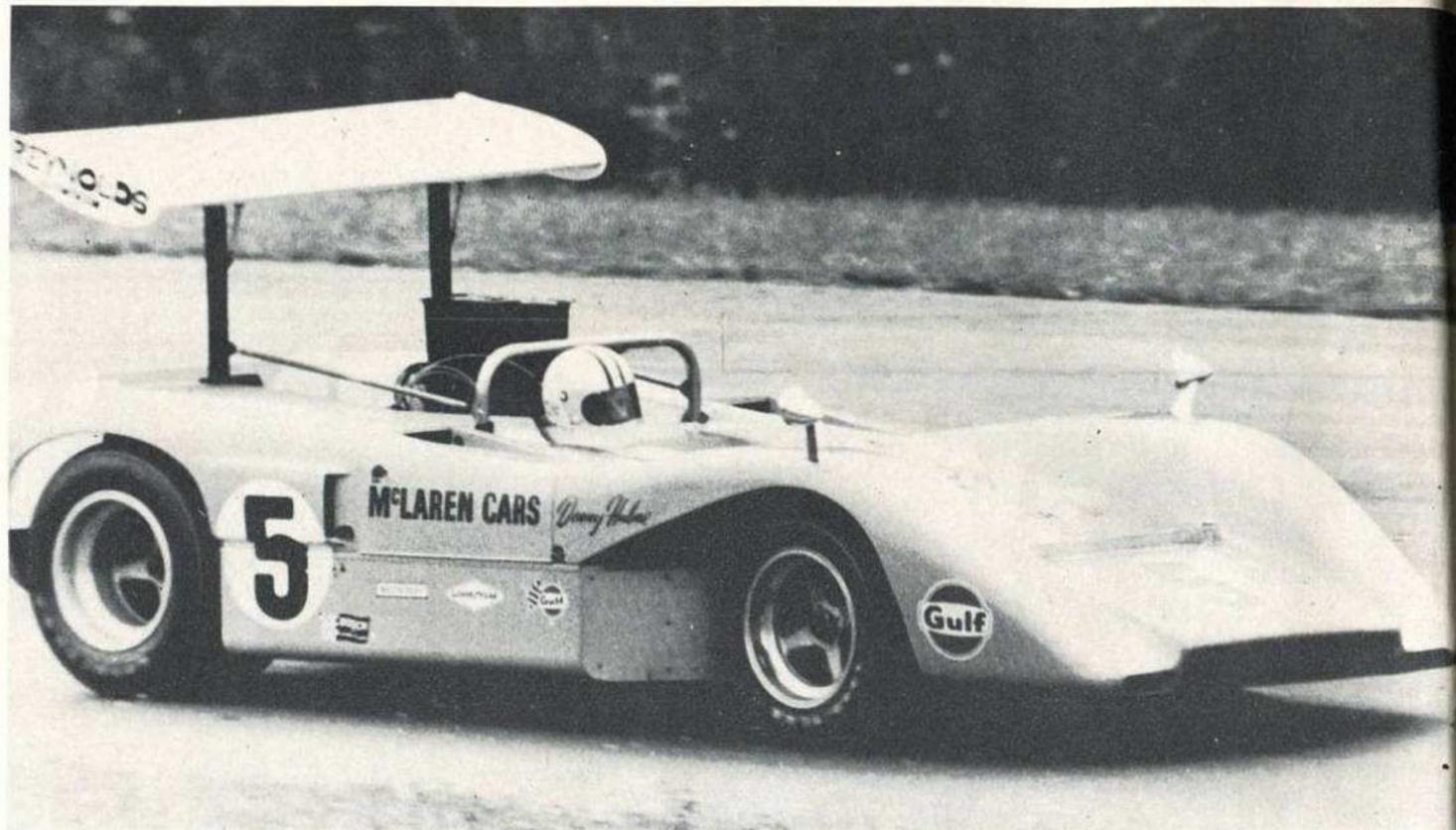
Ickx ha superato la bandiera in modo spettacolare, con

la vettura che ha sbandato proprio mentre la stavano sventolando per il suo arrivo. «Dio mio, avete visto?» ha esclamato Brabham con voce strozzata. E così il belga si è conquistato la Coppa d'Oro e de Adamich il trofeo in palio per la F.5000.

David Hodges



7.000.000 e 5 punti in più per HULME



In basso a sinistra, la McLaren vincitrice, ormai ritenuta imbattibile nel Can-Am, sta per tagliare il traguardo. Hulme conduce ancora la classifica, minacciato dal patron e compagno di squadra McLaren



SPECIALE PER AUTOSPRINT

MANSFIELD - Decisamente nella Can-Am le McLaren sono imbattibili. Anche questa volta, nonostante Ferrari, Chaparral e soprattutto la nuova Porsche 917, hanno fatto la doppietta. Già in prova McLaren e Hulme avevano segnato i migliori tempi, precedendo la nuova Lola-Penske di Donohue; Amon accusava un guasto al motore infatti al via era in dodicesima posizione con un motore nuovo non rodato.

Scattato in testa fino dall'inizio, Hulme era seguito da McLaren. Al nono giro si aveva già il ritiro di Donohue, per rottura dell'asse della sospensione. Al sessantesimo giro Hulme aveva già doppiato tutti i concorrenti salvo il suo « principale » e, sentendosi ormai sicuro, assumeva un'andatura un poco più lenta di cui approfittava McLaren per attaccarlo, riuscendo a passare in testa al settantatreesimo giro. Trionfo di breve durata perché McLaren, che aveva noie con la pressione dell'olio, ha poi dovuto sostare al box, ripartendo (nonostante la rapidità dei meccanici) con forte ritardo su Hulme.

Partito come si è detto in dodicesima posizione, Amon si è battuto valorosamente per rimontare e ha stabilito il nuovo primato sul giro alla media di 160 orari, pur dovendosi accontentare della terza posizione in classifica, a un giro dal vincitore. Quanto alla Porsche 917, si può dire che il suo debutto è stato felice perché Siffert ha ottenuto la quarta posizione, staccato di un giro.

A fine gara proteste dei piloti che hanno trovato il circuito molto stretto e troppo tortuoso per le vetture in corsa e McLaren ha addirittura detto che per lui è stata la gara più dura dell'anno.

Hulme capeggia dunque la classifica della Can-Am (oltre a essersi intascato circa sette milioni di lire) ma poiché contano soltanto i quattro migliori risultati delle cinque prime corse, con questa gara ha aggiunto solo cinque punti al punteggio totale.

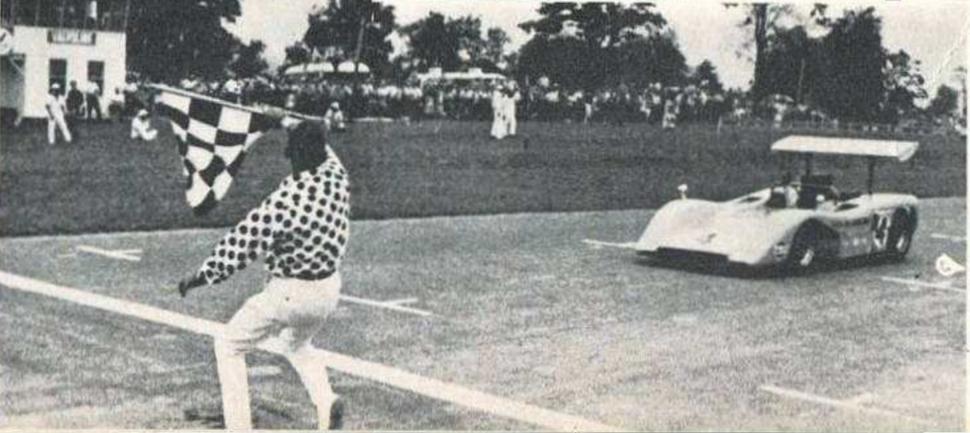
CORSA A MANSFIELD - 17 agosto - Quinta prova della Coppa Can-Am

LA CLASSIFICA

1. Hulme (McLaren) 2.16'6"; 2. McLaren (McLaren) a 50"; 3. Amon (Ferrari) a 1 giro; 4. Siffert (Porsche 917) a 1 giro; 5. Surtees (Chaparral) a 2 giri e 29"; 6. Eaton (McLaren) a 3 giri; 7. Revson (Lola) a 4 giri; 8. Dean (Porsche).

Classifica della Coppa Can-Am

1. Hulme p. 75; 2. McLaren 70; 3. Amon 39; 4. Eaton 32; 5. Surtees 30.

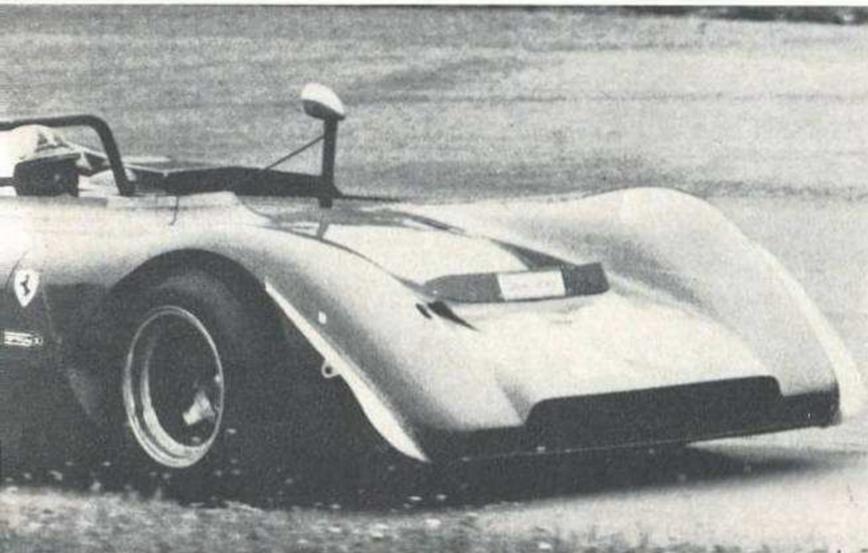


A sinistra: le due McLaren pronte al via. In prima posizione era Hulme, che con la vittoria si è intascato circa 7 milioni di lire

Sopra: rilassato (e più ricco) Denis Hulme chiacchiera a fine gara coi rappresentanti della stampa, che gli si fanno attorno



A sinistra: Hulme sta per tagliare il traguardo di Mansfield e al sessantesimo giro aveva già doppiato tutti, meno McLaren. Sopra: al box della McLaren visi seri, mentre si paragonano i tempi delle due vetture che si piezzeranno in prima e in seconda posizione



Sopra: Amon ha rimediato a una partenza in cattiva posizione con una gara combattiva, durante la quale ha stabilito il nuovo record sul giro alla media di 160 orari, conquistando il terzo posto



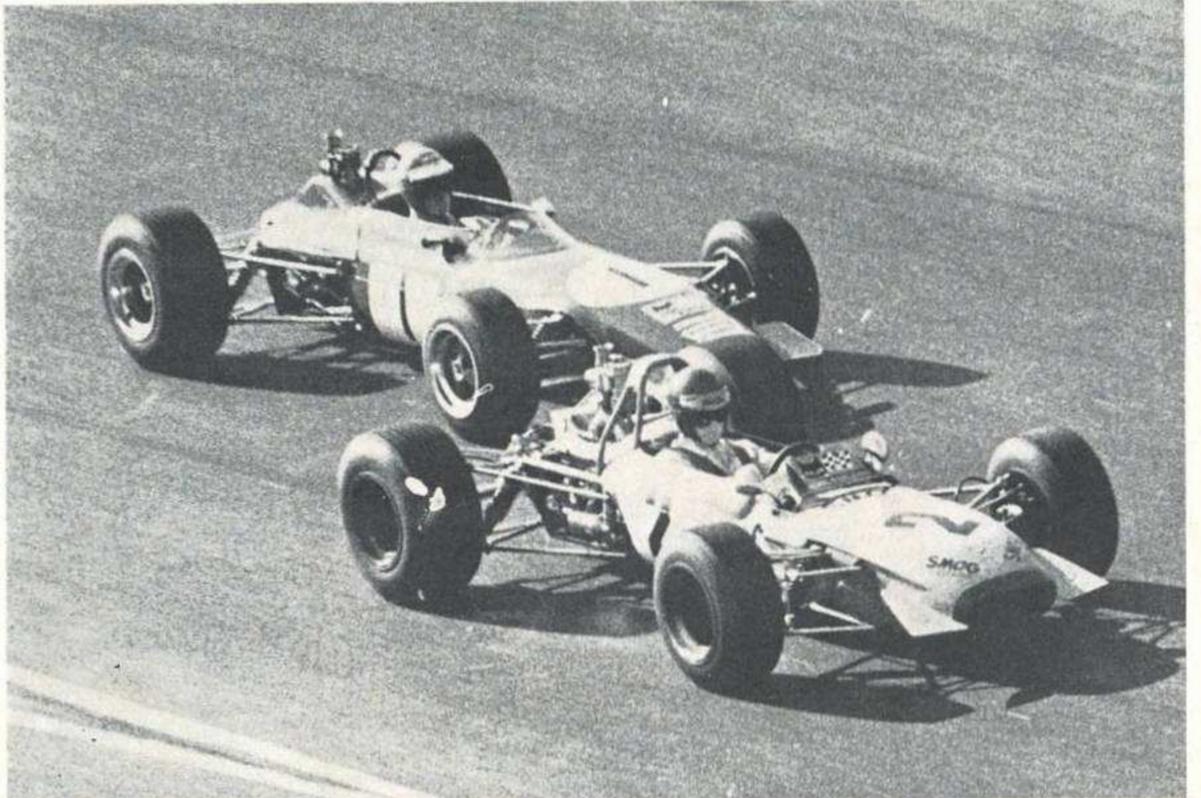
Sopra: c'è chi beve champagne a fine gara, ma Hulme opta per un bicchierone di latte, dopo una gara resa dura dalla tortuosità del circuito che ha sollevato le lamentele di tutti i piloti partecipanti

Ecco Peterson e Wisell nella fase decisiva del loro duello. All'ultima curva si risolverà a favore del primo, che ha così conquistato l'undicesima sua vittoria nel '69

CORRIERE CORSE

CONTINUA A PAG. 33

Battesimo del nuovo circuito di KINNEKULLE (in una cava)



Tifo «all'italiana» per PETERSON

LAVGO VANERN - In Svezia aumentano i circuiti e il 10 agosto è stato inaugurato quello di Kinnekulle, il quarto in quattro anni, sicché ora le piste svedesi permanenti sono sei, più tre aeroporti. Il Kinnekulle Ring, che si trova fra Gothenburg e Orebro, è privato e appartiene a Hakan Knutsson, un appassionato di corse automobilistiche. L'estate scorsa Knutsson parlò del suo desiderio di costruire una pista sul suo terreno (in passato una cava) e, come abbiamo detto, il 10 agosto l'ha inaugurata con una gara di F. 3.

Gli organizzatori hanno avuto la fortuna di poter contare sui due «grandi» svedesi, Peterson e Wisell, e poiché dopo la gara la federazione sportiva svedese avrebbe scelto i piloti da mandare alla Coppa Europea di Karlskoga, c'erano tutti, eccettuati Kottulinsky e Svensson impegnati a Schleizer Dreieck nella Germania Orientale.

La corsa, vinta da Peterson, ha visto la prima apparizione in Svezia delle Lotus 59. Una era pilotata da Elgen, un'altra, della Mike Spence Ltd., da Axelsson. Starter della gara era la nota conduttrice di rallyes Sylvia Osterberg e all'abbassarsi della bandiera sono scattati Wisell e Peterson quasi affiancati. Già alla prima curva Wisell è però passato in testa e i due erano seguiti da Dieden, Palm, Tellsten ed Ericsson. Al secondo giro Palm è passato al terzo posto, in breve superato da Dieden e da Tellsten, avendo noie al selettore. Partito male, Peterson ha attraversato il plotone e si è portato in quinta posizione, facendo entusiasmare la folla che, generalmente compassata, si è comportata «all'italiana».

A metà corsa l'ordine era il seguente: Wisell, Peterson, Pettersson, Tellsten, Palm e Lindberg. Nonostante i suoi sforzi, Palm ha dovuto poi cedere per noie alla pressione dell'olio e ormai la pista era molto scivolosa e causava numerose uscite. Lindberg ha urtato la barriera, ma ha potuto continuare, mentre anche Ericsson e Tellsten incappavano in testa-coda

che però non impedivano ai due di restare in gara. Intanto Peterson e Wisell marciavano quasi ruota a ruota e avevano doppiato tutti. Mancavano due giri alla fine, quando Wisell si è messo nella scia della Tecno e l'ha superata. Alla tornata seguente Peterson ha cercato di fare altrettanto, ma tutti credevano ormai che il pilota della Chevron avrebbe finalmente battuto Peterson per la prima volta nella stagione. Il suo vantaggio era però solo di pochi metri e quando i due hanno abbracciato l'ultima curva a destra, Wisell è finito con le ruote di sinistra un poco fuori pista e Peterson è passato al comando, superando la bandiera per la undicesima volta quest'anno con un vantaggio di 0'4 su Wisell. Terzo era Pettersson, a 44" dal vincitore, l'unico a non essere doppiato dai due primattori. Le tre vetture ai primi tre posti erano di marche diverse, però tutte con motori Nova, con grande soddisfazione di Peterson che è il distributore scandinavo di questi motori. Era la sesta volta nella stagione che Peterson e Wisell si davano battaglia e la gara ha segnato la sesta vittoria del primo sul secondo. Wisell era piuttosto buio in volto a gara conclusa perché aveva ritenuto che la vittoria sarebbe stata sua, concetto che del resto dividevano anche Peterson e tutti gli altri. Peterson lo pensava perché trovava che la sua Tecno non era adatta al circuito, piuttosto accidentato.

Bengt Bengtsson

CORSA AL KINNEKULLE RING - 10 agosto - Gara internazionale per vetture di F. 3.

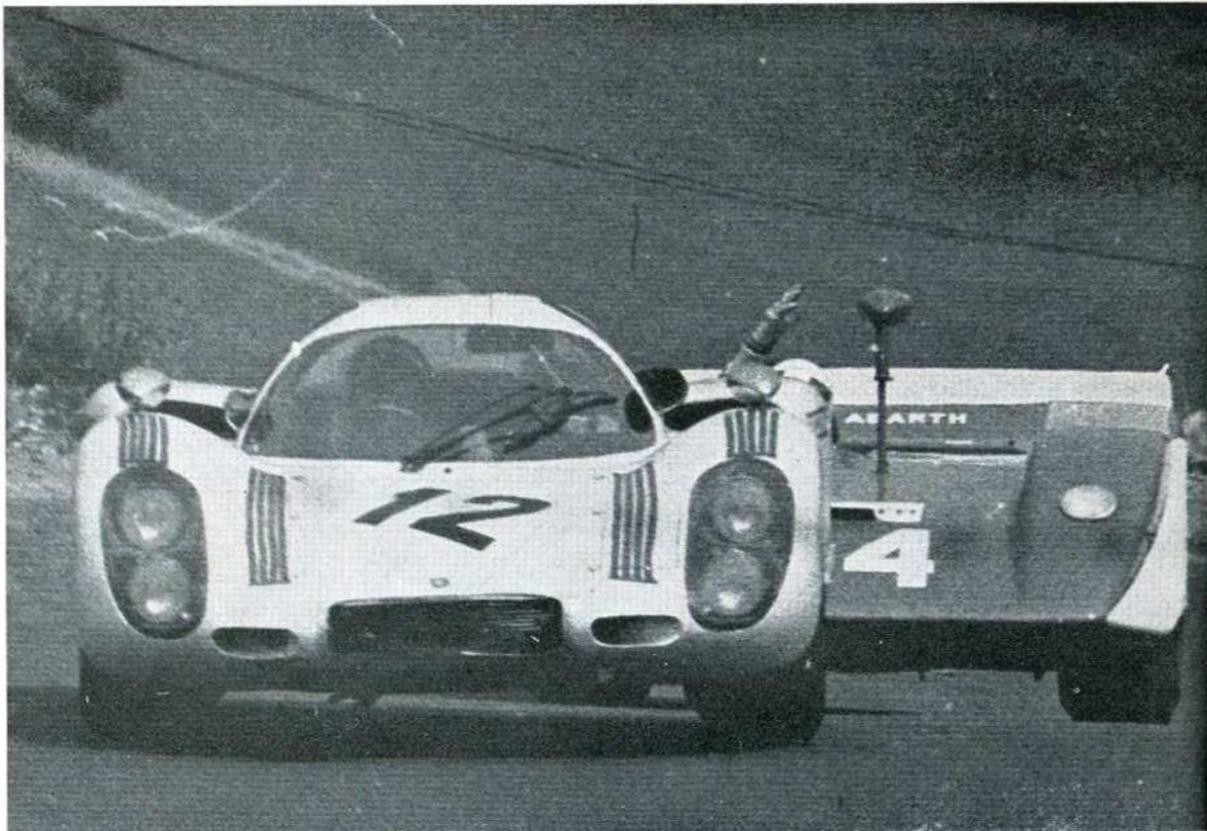
LA CLASSIFICA

1. Peterson (Tecno) 22'18"4; 2. Wisell (Chevron) 22'18"8; 3. Pettersson (Brabham) 23'02"9; 4. Lindberg (Tecno) 23 giri; 5. Hallgren (Merlyn) 23 giri; 6. Tellsten (Brabham) 23 giri; 7. Axelsson (Lotus 59) 23 giri; 8. Elgen (Lotus 59) 23 giri; 10. Kronegard (Brabham) 23 giri.

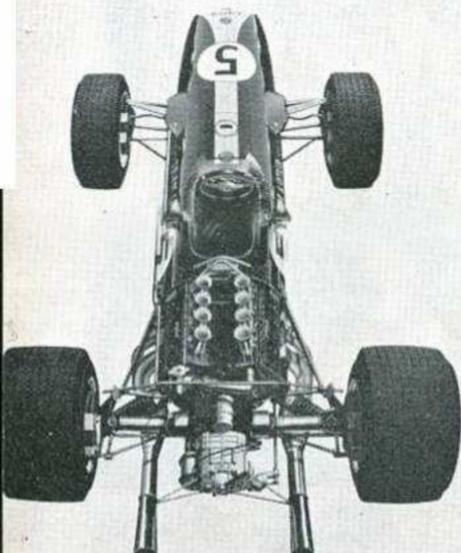


KIT ultimi arrivi (dopo le vacanze)

In poco meno di tre anni l'industria del giocattolo, in particolare quella legata al modellismo ha registrato un incremento commerciale talmente notevole che, nonostante le più ottimistiche previsioni, molte Case non sono riuscite a coprire la richiesta del mercato. Le novità si susseguono l'una all'altra ad un ritmo tale che diviene sempre più difficile rimanerne aggiornati. Le sole industrie giapponesi considerate i giganti del mondo modellistico, creano ogni anno centinaia di modelli. Ce ne sono per tutti i gusti e per tutte le tasche. A noi interessano i modelli migliori e in particolar modo le vetture prettamente sportive. Vi proponiamo alcune scatole di montaggio di recente produzione.



SCALE 1/12 LOTUS 49 FORD FF1



Dopo la Tamiya ecco la Imai a presentarci la Lotus 49 in scala 1/12. Il prezzo di questo kit è stato fissato in Lire 7.000

Ma ecco (sotto) il pezzo forte che non deve mancare nella nostra teca, la STP Turbina scala 1/12 della Bandai lire 12.000.



BREVISSIME

RAFFAELE PARENTE - Creva (Varese) - Lei ci pone una serie di domande sul futuro in casa Ferrari che ben difficilmente potranno avere risposta prima che alla Ferrari stessa si prendano certe decisioni. Si tratta ancora di notizie molto fluide, delle quali non manchiamo continuamente di riferire, come vedrà seguendo Autosprint. Continui a seguirci, e vedrà che poco alla volta i dubbi che ci esprime verranno chiariti.

FRANCO FANTONI - Brescia - Non siamo stati noi ad inviarle le foto, su questo possiamo esserle estremamente precisi. Con tutta probabilità ne avranno all'Attualfoto, via Irnerio 12-2, 40126 Bologna. Ma se scrive, sia preciso nella sua richiesta, specificando la gara, la data, ed il suo numero di partenza.

ANTONIO CORTESI - Cinisello (Milano) - CLAUDIO LONGA - Savigliano (Cuneo) - MARIO CORONA - Authas (Cagliari) - Cari amici, è un dissenso che abbiamo fatto tante volte, e che ci costa molto ripetere, non tanto per la fatica minima di ripeterci, quanto per il fatto che ci rendiamo conto di come per noi sia assolutamente impossibile aiutare chicchessia ad intraprendere la carriera di pilota, o anche semplicemente aiutarlo a correre. E' certamente anche una questione di denaro, ma non bisogna poi credere a questa schiera di potenziali assi del volante senza mezzi. Può anche darsi che vi sia qualcuno, fra tanti giovani ansiosi di gare, che potrebbe diventare qualcuno nel mondo dell'automobilismo sportivo, ma sarebbe un errore pensare che basti avere colpo d'occhio o fegato da vendere per affermarsi. Bisogna crederci, e sacrificarsi. C'è chi lo ha fatto, e per uno che riesce, molti purtroppo si sono dovuti rendere conto che erano degli illusi.

MAXIMILIAN CAPA - Torino - La BMW 700 sport per il 1969 è omologata nel Turismo gruppo 2, ed alcuni esemplari corrono in salita ed in pista. Per sapere se la sua omologazione sarà valida anche per la prossima stagione, le conviene interpellare la CSAI, via Poia 9, 20124 Milano, dato che crediamo che nel '70 scadano i quattro anni dalla fine del periodo di costruzione del modello, dopo i quali l'omologazione decade. E' piuttosto difficile stabilire un parallelo fra la BMW 700 e l'Abarth 695, sua diretta avversaria. Forse il motore della vettura tedesca eroga più cavalli in assoluto, ma essa è più pesante e meno stabile. Inoltre, è ormai molto difficile reperire i ricambi adatti, ed è per questo che la BMW 700 va lentamente scomparendo. Non sappiamo infine che tipo di mutamento lei intenda; riteniamo che per il '70 la classe 700 rimarrà tale e quale, forse scompariranno del tutto le BMW, e le Abarth 695 rimarranno sole.

LUIGI TROMBETTA - Roma - Signor Trombetta, la sua pervicacia nel ribattere ogni riga di piombo che appare su Autosprint riguardo al famoso argomento «Chaparral-Hoover Craft» è veramente degna di miglior sorte. Abbia pazienza, stiano a vedere cosa salterà fuori, vuole?

MAURIZIO MASINI - Roma - Abbiamo letto il comunicato, ma la sostanza non cambia. Cioè c'è quel passo del regolamento, da lei opportunamente citato, in cui dice «potranno venir concesse ammissioni supplementari» che ha quel «potranno» al condizionale, il che non vincola affatto i responsabili dell'organizzazione a concedere ammissioni supplementari di vetture del gruppo 2. E questo è appunto ribadito nel comunicato da lei gentilmente inviato. Continuiamo a convenire con lei che un piccolo sforzo poteva anche essere fatto, ma tutto il resto è pura accademia.

CARMELO CASTORINA - Torre del Lago (Lucca) - Si rivolga per ogni informazione alla: Carrozzeria La Zagato, 20017 Terrazzano di Rho, Milano.

FABRIZIO DE PALMA - Lequile (Lecce) - Deve considerare che purtroppo, se i resoconti dei servizi ci vengono inviati immediatamente, non è altrettanto facile per le foto, che devono inoltre subire una lavorazione. Quindi, quando lo riteniamo interessante, ci riserviamo di riprendere un argomento illustrandolo con un adeguato servizio fotografico. Le siamo grati per le sue indicazioni.

RENATO BAUCIA - Asti - Qualcosa del genere dovrebbe averla la Federazione Italiana Karting, via Paola Falconieri 102, 00152 Roma.

FERRUCCIO GENTILI - Monterotondo (Roma) - Per conseguire la licenza di conduttore è necessario avere ottenuto la normale patente di guida da almeno un anno. Per avere la licenza non è necessario fare alcun corso, tanto meno per corrispondenza. Per tutte le norme e le formalità che regolano l'ottenimento della licenza, veda Autosprint n. 2 del 1969.

FRANCESCO DELAINI - Lazise (Verona) - Quello che lei chiede è tecnicamente realizzabile, anche se un po' costoso. Per delucidazioni si rivolga alla Attualfoto, via Irnerio 12-2, 40126 Bologna.

GIUSEPPE FACCHINI - Bergamo - Ci siamo già dovuti occupare (purtroppo) del «punto» di Nando Martellini a proposito delle corse automobilistiche. La prima volta un nostro lettore ci mandò un ritaglio tratto dal quotidiano «L'Arena» di Verona, in data 26 giugno, intitolato «I kamikaze della velocità». Lei ci invia un ritaglio tratto dal quotidiano «Giornale di Bergamo», in data 27 giugno, intitolato «Piloti suicidi». Ebbene, non c'è forse bisogno di sottolinearlo, sono assolutamente identici, a parte il titolo, naturalmente: questo «mercanteggiare» il proprio sacro sdegno per «l'orrenda strage» dà la misura della sincerità di certe affermazioni e della sensibilità del suo autore.

Pistaaa!...

Ancora sul Mugello, ed ancora sul trionfatore della gara toscana, Arturo Merzario. Vi ricordate che nel nostro commento alla gara mettemmo in risalto il fatto che per lungo tempo il portacolori dell'Abarth fu costretto a seguire la Porsche 907 di Moser, che non gli dava strada? La faccenda fu oggetto anche di una bonaria lamentela di Merzario nei confronti di Tonino Nicodemi, proprietario della vettura tedesca, il quale fu prontissimo a giustificare l'irritazione del giovane vincitore. Ebbene, grazie alla prontezza di riflessi ed alla cortesia del nostro lettore Roberto Sordi di Firenze, siamo in grado di mostrarvi la gustosa scenetta di Merzario che sta chiedendo strada a Moser con un gesto della mano che non potrebbe essere più eloquente.

Non è un «otto»

Caro Autosprint, vorrei alcuni chiarimenti riguardo al monoblocco di motore Ferrari la cui foto è stata pubblicata a pag. 3 del numero 31 di Autosprint.

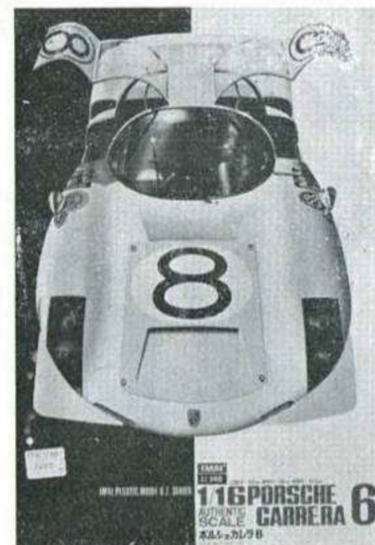
Sono incuriosito soprattutto perché si tratta di un «otto cilindri».

Fulvio Pratesi - Firenze

Il monoblocco che i nuovi dirigenti della Ferrari, ing. Bellicardi ed ing. Donato, stanno osservando non è destinato ad un motore ad otto cilindri, bensì ad un dodici cilindri, studi attualmente in corso alla Ferrari. I dodici cilindri sono disposti su tre bancate: quattro di qua, quattro al centro e quattro di là, secondo lo schema del noto diciotto cilindri a lungo provato al banco a Maranello, e che per il momento sembra soppiantato dal più semplice ed altrettanto redditizio dodici cilindri «piatto». Pare venga pronto tra un paio di mesi.

Mini-rallye d'abord

Con questa lettera vorremmo richiamare l'attenzione vostra e degli appassionati del nostro sport su di una questione che ci sembra venga trascurata nonostante la sua validità



Tempo di Porsche, non poteva mancare la Carrera 6 (a fianco): ce la propone la Imai in un kit scala 1/16 L. 8000. In vendita anche una Carrera 10 in scala ridotta 1/20 della TKI L. 3.000 In basso: l'altra versione della STP in scala 1/25 della MPC con tanto di trattore per trainarla. Prezzo al pubblico lire 1950



LOLA sotto accusa

Caos in F. 3
in pista e
a tavolino

KARLSKOGA - Successo pieno per le gare di Karlskoga, Svezia, dove nella F. 3, inutile dirlo, si è affermato Peterson, mentre nella gara per sport prototipi ha vinto Brian Redman.

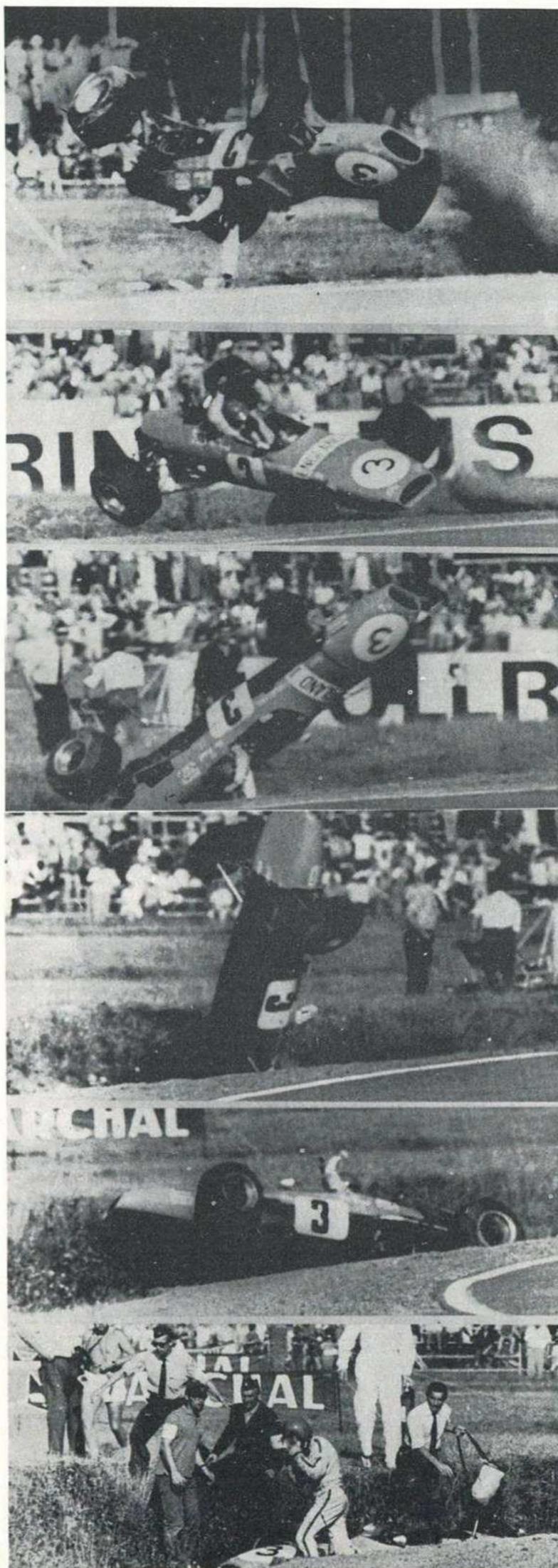
Lo schieramento della F. 3 era interessantissimo e soprattutto fonte di sorpresa, tenendo conto delle impressioni piuttosto negative suscitate gli scorsi anni da questa gara. E invece gli organizzatori questa volta erano riusciti ad attirare quasi tutti i «nomi» della F. 3 internazionale, eccettuato per le squadre francesi e italiane.

Quello di Karlskoga è un circuito appassionante per vetture piccole, mentre si è rivelato di dimensioni troppo ridotte per le vetture dei gruppi 4 e 6. Comunque, parlando della F. 3, il successo è stato ottimo e il numero dei concorrenti era tale che le prove e le semifinali si sono dovute svolgere in batterie come a Monaco. Gli svedesi avevano iscritto due squadre di tre vetture ognuna, con il favorito Peterson come numero uno. La sua Tecno montava il «Novamotor», ora di moda, scelto anche da Kottulinsky per la sua Lotus. C'era anche la nuova speranza svedese, Torsten Palm, con la vecchia Brabham di Ulf Svensso. Wisell non poteva gareggiare su piano nazionale, dal momento che ha la licenza inglese, però aveva iscritto la sua Chevron ufficiale come privato e così pure Ikuzawa e Schenken. Un italiano a rappresentare il paese c'era, cioè Gian Luigi Petri con la Tecno iscritta da Dubler.

Durante le prove Peterson aveva girato sul circuito con una macchina fotografica montata sulla vettura, controllata via radio dai boxes. Il suo record della F. 3 (1'21"7) è stato abbassato sia da Schenken sia da Wisell, ma il campione svedese si è affrettato a segnare un 1'20"7, frenando così ogni velleità. Il motore Lucas di Schenken si è rotto ed è stato sostituito con un altro sempre Lucas però sperimentale.

Di fronte a un pubblico di 25.000 appassionati che applaudivano, Peterson è scattato in testa al via lasciandosi alle spalle Schenken, mentre Wisell ha subito avuto noie alla frizione e al secondo giro è incappato in un testa-coda che ha causato un ritardo di tre quarti di minuto. Ganley, in seconda posizione per un poco, è presto stato superato da Schenken. Seguiva il gruppo formato da Kottulinsky, Beuttler, Palm, Dieden, Bond, Svensson e Ikuzawa, mentre Wisell era molto arretrato.

Intanto la gara si faceva sempre più combattuta e tesa e giunti al «punto cruciale» del circuito, cioè la forcella stretta e scivolosa dietro la zona dei boxes, Svensson ha urtato Beuttler il quale è stato costretto al ritiro, imitato poco dopo dallo stesso Svensson. Intanto Kottulinsky iniziava la sua tipica manovra di attacco e più volte è stato questione di secondi, mentre Wisell, che era riuscito a occupare il quarto posto senza frizione, doveva poi abbandonare al ventiquattresimo giro per guasto al motore. Il vantaggio di Peterson aumentava. Al penultimo giro Kottulinsky ha tentato disperatamente di superare Bond all'interno e gli ha agganciato una ruota. Entrambi sono finiti nel fosso, però hanno potuto proseguire. Peterson stava già arrivando al traguardo quando Kottulinsky ha ritentato la stessa manovra per superare Bond all'interno, esattamente nello stesso punto, ma questa volta Bond ha reagito spingendo la vettura contro il bordo. Reazione analoga di Kottulinsky e la vettura di Bond è volata via, si è girata per quattro volte in aria ed è ricaduta sulle ruote: Bond si è allontanato illeso. Kottulinsky ha proseguito ottenendo un discutibile quinto posto, preceduto da Cyd Williams. Il comitato di corsa e il rappresentante della FIA hanno subito indetto una riunione per l'eventuale squalifica di Kottulinsky, ma non sono riusciti a giungere ad una decisione.



La drammatica sequenza della doppia capriola dell'inglese Bond che, urtato da Kottulinsky, è stato protagonista di questo agghiacciante incidente nella gara F. 3. E dire che il pilota se l'è cavata senza guai fisici di sorta (come vedete nell'ultimo fotogramma). Bisogna convenire che chiamarsi Bond porta fortuna! Evidentemente può esistere la fortuna della quale 007 faceva sfoggio nei suoi film

Sbalordisce Peterson anche con i «mostri»

KARLSKOGA - La gara per i gruppi 4 e 6 è stata una prova generale per la Coppa del Nord. In vista della rivalità fra le gare della Coppa (una in Finlandia, due in Svezia) gli organizzatori di Karlskoga hanno deciso di fare le cose in grande, con un monte premi che non aveva niente da invidiare a quelli delle gare individuali valevoli per la Coppa. Inoltre, poiché la gara precedeva di poco quella di Keimola, vi hanno partecipato molti piloti già diretti in Finlandia.

Naturalmente Bonnier aveva iscritto la sua gialla Lola, Sid Taylor la Lola di Redman e nella famiglia Lola c'era anche Ulf Norinder che aveva iscritto la Lola del fu John Woolfe per Richard Attwood, mentre Taylor, Nelson e Craft avrebbero pilotato le Lola di Piper. Contro le otto Lola c'erano tre Porsche 908 con Axelsson sulla vettura del milionario finlandese Wihuri. Piper con quella di Alain de Cadenet e Brostrom con la sua nuova 908.

L'Alfa belga aveva iscritto due Alfa 33 per Pilette e Slotemaker. Alain de Cadenet, che aveva iscritto la 908 per Piper, pilotava una Ferrari Dino due litri. Chiudevano lo schieramento un paio di Chevron.

Le prove ufficiali del venerdì sono cominciate male, quando la Lola di Attwood ha perso un bullone uscendo dalla curva del Pad-dock e la vettura si è girata in rettilineo, finendo nella zona dei boxes, purtroppo priva di protezioni e in cui erano parcheggiate alcune vetture che avevano fatto il pieno da poco e attorno alle quali c'era una quarantina di persone. Attwood ha tentato di frenare, ma in quel momento gli si è afflosciato il pneumatico posteriore di destra e la vettura è andata a sbattere contro la Dino di Cadenet, urtando leggermente anche un commissario. Per fortuna il commissario se l'è cavata con leggero stato commo-zionale, ma l'incidente ha suscitato le ire della stampa svedese che si è messa a gridare che le Lola sono vetture pericolose, riesumando tutti gli incidenti di cui sono state protagoniste quest'anno. Naturalmente i piloti delle Lola, capeggiati s'intende da Bonnier (rappresentante europeo della Casa) hanno risposto per le rime, dicendo che attualmente quello di Karlskoga è il circuito più pericoloso del mondo, soprattutto per la mancanza di guard-rails. Si è poi scoperto che il bullone che si era staccato sulla

Lola di Attwood non era quello originale, bensì uno sostituito da un meccanico e prelevato da un trattore!

Bonnier, dal suo letto d'ospedale in Inghilterra, ha fatto sapere di avere scelto Peterson per la sua Lola, convinto ormai di non poter gareggiare personalmente, dato che appena si era alzato dal letto era svenuto.

Al via è andato in testa Peterson, seguito dappresso da Brostrom, Redman e Piper. Ha tenuto la posizione di comando per otto giri, mentre alle sue spalle Redman superava Brostrom e cominciava ad avvicinarsi al pilota di testa che aveva problemi di frenaggio e difficoltà a ingranare la prima e la quarta, marcia. In fondo al rettilineo dei boxes Redman è finalmente riuscito a superare lo svedese, mantenendo poi fino al-

CORSE A KARLSKOGA - 16 agosto - Gara internazionale di velocità in circuito, per vetture sport prototipi e F. 3 (Challenge internazionale di F. 3)

LE CLASSIFICHE

F. 3
1. Peterson (Tecno) 43'33"4; 2. Schenken (Brabham) 43'37"5; 3. Ganley (Chevron) 44'17"6; 4. Williams (Chevron) 44'32"8; 5. Kottulinsky (Lotus) 44'38"4; 6. Dieden (Brabham) 44'38"9.
Giro più veloce: Schenken 1'20"8.

Sport Prototipi

1. Redman (Lola) 41'54"1; 2. Piper (Porsche 908) 41'55"9; 3. Peterson (Lola) 42'05"4; 4. Brostrom (Porsche 908) 42'08"9; 5. Axelsson (Porsche 908) 42'43"1; 6. Taylor (Lola) 42'51"3; 7. Norinder; 8. Edwards; 9. Gerin; 10. Slotemaker (Alfa 33).
Giro più veloce: Redman 1'37"4, media kmh 135,535.

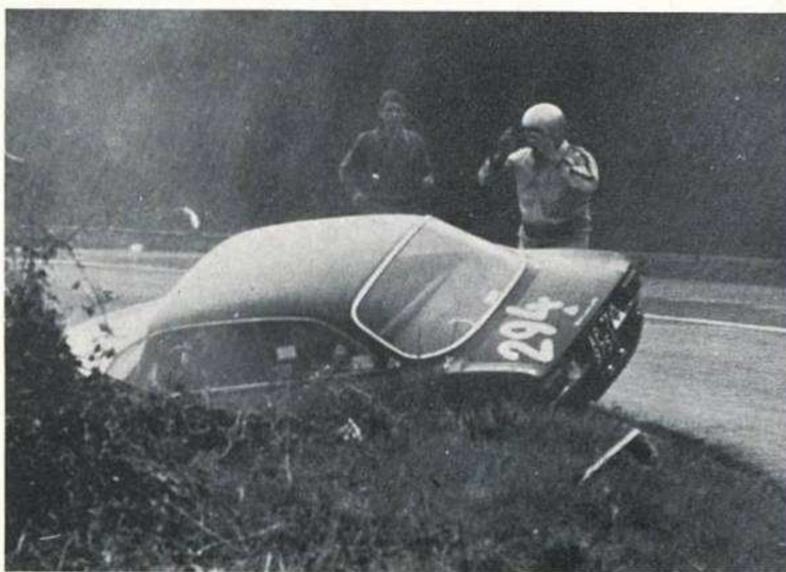
l'ultimo, senza difficoltà, la sua posizione.

Qui occorre dire che Peterson ha sorpreso tutti per la sua guida della grossa vettura, anche se si «teneva largo», bloccando i tentativi di Piper che cercava ripetutamente di passare. L'ostinato Piper non si è dato per vinto, sfoggiando le sue doti di vecchia volpe. Con l'astuto gioco ha finito per distrarre Peterson che continuava a guardare nello specchietto, pur dovendo lottare coi freni e coi cambi, ed ha finito per incappare in un leggero testa-coda su una chiazza d'olio. Il vecchio Piper ne ha subito approfittato e in un baleno aveva superato Peterson, buttandosi poi all'inseguimento di Redman. Più astuto dello svedese, Redman ha capito immediatamente e, abbandonando il passo turistico che aveva assunto, si è staccato facilmente, ampliando il distacco.

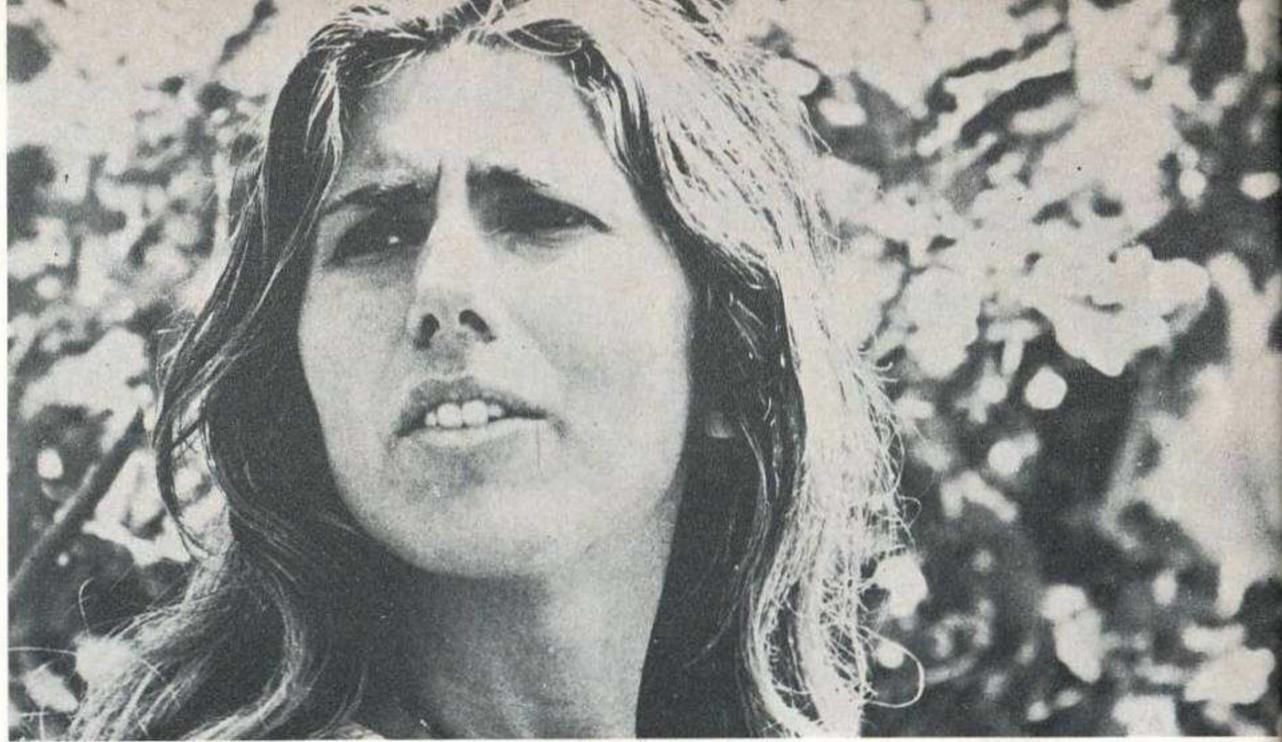
Bjorh Benkow



ASCOLI - Questa sequenza documenta il « volo » della GTA di Papiri, risoltosi come tutti gli altri della salita ascolana di Colle S. Marco in maniera fortunata per i piloti (Attualfoto)



Fra i protagonisti di incidenti non abbiamo citato Boldrin. Ecco come si è ridotta la sua Porsche uscita di strada in un curvone



La giovane signora Latteri segue con non nascosta emozione le scalate-record del marito. Sul Colle S. Marco di Ascoli, a vivere gli attimi-suspense del grande testacoda sul traguardo però non c'era

ASCOLI - COLLE S. MARCO - Gara nazionale di velocità in salita valevole per i trofei Turismo e per il trofeo della Montagna e il campionato italiano Sport Prototipi - Ascoli Piceno, 24 agosto 1969

TURISMO

Classe 500 cc: 1. Maurizio Milla (Fiat 500 Gianni), in 7'31"6, alla media di kmh 81,310; 2. Magri (Fiat 500 G.), 7'33"2; 3. Jork (Fiat 500 G.), 7'38"4; 4. Scandale (Fiat 500 G.), 7'39"4; 5. Santucci (Fiat 500 G.), 7'39"8; 6. Mongelli (Fiat 500 G.), 7'40"0; 7. D'Onofrio (Fiat 500 G.), 7'41"6; 8. Luciani (Fiat 500 G.), 7'44"6; 9. Fioretti (Fiat 500 G.), 7'49"1; 10. Pezzi (Fiat 500 G.), 7'53"4; 11. Capone (Fiat 500 G.), 7'58"1; 12. Pungetti (Fiat 500 G.), 7'59" e 2; 13. Brogi (Fiat 500 G.), 8'02"3; 14. Fortini (Fiat 500 G.), 8'09"1; 15. Bianchini (Fiat 500 G.), 8'36"8; 16. Filippini (Fiat 500 G.), 9'11"4. F.t.m.: Di Esposto (Fiat 500 D), 9'29"1; Ciarcelluti (Fiat 500 G.), 9'53"5. Ritirati: Martoncelli.

Classe 600 cc: 1. Luciano Galluzzo (Fiat Abarth 595), in 7'17"7, alla media di kmh 83,892; 2. De Sanctis (Fiat Abarth 600), 7'19"4; 3. Antonini (Fiat Abarth 595), 7'19"5; 4. Mostardini (Fiat Abarth 595), 7'21"7; 5. Mazzechi (Fiat Abarth 600), 7'25"6; 6. Naldini (Fiat Abarth 600), 7'37"7; 7. Romoli (Fiat Abarth 595), 7'43"1; 8. Andy-Capp (Fiat Abarth 600), 8'35"8. Ritirati: Gattafoni, Vannini, Mirani, Poggetti.

Classe 700 cc: 1. Liberatore Cestra (Abarth 700), in 7'02"5, alla media di kmh 86,910; 2. Finelli (Abarth 695), 7'17"0; 3. Gatta (Abarth 695), 7'18"5; 4. Sacchetti (Abarth 695), 7'25"7; 5. Scoccia (Abarth 695), 7'28"9; 6. Barberini (Abarth 695), 7'32"9; 7. Mola (Abarth 695), 8'05"8.

Classe 850 cc: 1. Mario Barone (Abarth 850), in 6'43"7, alla media di kmh 90,958; 2. Russo (Abarth 850), 6'45"3; 3. Gonnella (Abarth 850), 7'01"9; 4. Fasano (Abarth 850), 7'08"2; 5. Savorese (Abarth 850), 7'23"8; 6. Bold (Abarth 850), 7'28"9; 7. Domenichino (Abarth 850), 7'30"2 (penalizzato di 4/10). Ritirati: Tarasco, Avantiero.

Classe 1000 cc: 1. Achille Soria (Abarth 1000), in 6'41"3, alla media di kmh 91,457; 2. Stefanelli (NSU 1000), 6'52"0; 3. Alpad (Abarth 1000), 6'56"5; 4. Pellegrino (Abarth 1000), 6'59"4; 5. Matteo (Abarth 1000), 7'17"7; 6. Guaiano (Abarth 1000), 7'36"7; 7. La Stazza (Mini Cooper), 7'42"2; 8. Corsi (Abarth 1000), 7'45"1; 9. Tango (Abarth 1000), 8'18"9.

Classe 1150 cc: 1. Francesco Morelli (Lancia Flavia 2 C), in 7'05"8, alla media di kmh 86,327; 2. Manuel (Renault), 7'14"3; 3. Nik Cometa (Fiat 128), 7'43"8; 4. Pezzi (Fulvia), 8'07"1; 5. Cesari (Fiat 128), 8'12"5; 6. Bandi (Fulvia 2 C), 8'19"4.

Classe 1300 cc: 1. Alberto Rosselli (A.R. GTA), in 6'21"7, alla media di kmh 96,201; 2. Boretti (A.R. GTA), 6'25"0; 3. Truci (A.R. GTA), 6'31"1; 4. Casati (A.R. 1300), 6'34"0; 5. Arlini (Fulvia HF), 6'34"9; 6. Rocchetti (Fulvia HF), 6'36"0; 7. Invernizzi (A.R. GTA), 6'39"5; 8. Capponi (A.R. 1300), 6'43"6; 9. Bologna (Fulvia HF), 6'48"1; 10. Cardelli (Fulvia HF), 6'48"7; 11. Chiapparini (A.R. GTA), 6'48"7; 12. Cervella (A.R. GTA), 7'06"0; 13. Galdi (Fulvia HF), 7'06"8; 14. Sbrolla (Fulvia HF), 7'10"2; 15. Taetas (Fulvia HF), 7'12"4; 16. Minozzo (Fulvia HF), 7'17"0; 17. Scaramazza (A.R. GTA), 7'30"8; 18. Paci (Fulvia HF), 7'36"8.

Classe oltre 1300 cc: 1. Luigi Cecchini (A.R. GTA), in 6'12"2, alla media di kmh 98,657; 2. Dolcetti (BMW), 6'24"0; 3. Andrenacci (A.R. GTA), 6'29"2; 4. Ruspa (A.R. GTA), 6'33"4; 5. Ricci (BMW), 6'37"6; 6. Gatto (Porsche

911), 6'38"2; 7. Cortucci (A.R. GTA), 7'06"2; 8. Ginefra (A.R. GTA), 7'09"6; 9. Loffredo (A.R. GTA), 7'14"5. F.t.m.: Liberatore (A.R. GTA), 7'46"8. Ritirati: Boldrini, Viola, Papiri.

CATEGORIA GRAN TURISMO

Classe 1000 cc: 1. Mici (Fiat Bertone 950), in 7'21"5, alla media di kmh 83,359; 2. De Gregorio (Abarth 1000), 7'35"4; 3. Albanese (Abarth 1000), 7'42"3; 4. Martinez (Abarth 1000), 7'45"8; 5. Pescatori (Fiat 950), 7'56"8.

Classe 1300 cc: 1. Giovanni Marini (Fulvia Sport), in 6'37"8, alla media di kmh 92,308; 2. Cusani (A.R. Duetto), 7'17"4; 3. Friziani (Fulvia Sport), 7'24"7; 4. Smeriglio (Fulvia Zagato), 7'27"1; 5. Indignozzi (Giulietta sprint), 7'29"8.

Classe oltre 1300 cc: 1. Amphicar (Porsche 911 S), in 6'19"7, alla media di kmh 96,708; 2. Serblin (Porsche 911 S), 6'38"5; 3. Cangelli (Fiat 124), 6'51"5; 4. Cesarini (A.R. Duetto), 6'52"0; 5. Leonardi (Fiat Dino Sport), 6'52"9; 6. Sani (A.R. Duetto), 6'58"2; 7. Niclot (Fiat 124), 6'58"7; 8. Giorgione (Fiat 124), 6'58"7; 9. Bulgassini (A.R. 1750), 7'13"5. F.t.m.: Di Marco (A.R. 1750), 8'10"3.

CATEGORIA SPORT

Classe 1000 cc: 1. Vittorio Bernasconi (Abarth 1000), in 6'12"2, alla media di kmh 98,657; 2. Buzzetti (Abarth 1000), 6'14"1. F.t.m.: Amoroso (Abarth 1000), 7'49"7 (penalizzato di 2"). Ritirati: Ruggieri.

Classe 1300 cc: 1. Romano Ramoino (Simca Abarth 1300), in 6'33"2, alla media di kmh 93,386; 2. Dix (Abarth 1300), 6'54"4; 3. Oni (Abarth 1300), 7'07"3; 4. Di Gioia (Abarth 1300), 7'38"5; 5. Bruschi (A.R. 1300 sport), 7'43"3. Ritirati: Comegna, Curto.

Classe 1600 cc: 1. Aldo Bersano (A.R. TZ1), in 6'33"8, alla media di kmh 93,245; 2. Grelli (A.R. TZ1), 6'57"1. F.t.m.: Del Grosso (Fiat 1600 cabriolet), 8'25"2.

Classe 2000 cc: 1. Nicor (A.R. 33), in 5'43"0, alla media di kmh 107,059. Ritirati: scola (Abarth 2000 S).

CATEGORIA SPORT PROTOTIPI

Classe 1000 cc: 1. Paolo Gargano (Fiat Abarth 1000), in 6'12"9, alla media di kmh 98,496 (penalizzato di 3/10); 2. Riccardi (Fiat Abarth 1000), 6'15"1; 3. Falorni (Fiat Abarth 1000), 6'41"2; 4. Palumbo (Fiat Abarth 1000), 6'47"1; 5. Zappacoste (Fiat Abarth 1000), 7'33"5. Ritirati: Volpicella.

Classe 2000 cc: 1. Codones (Ferrari 212 S), in 5'31"3, alla media di kmh 110,832 (penalizzato 2/10); 2. Bardelli (A.R. 33), 5'42"4. F.t.m.: Fiorentino (Lancia HF 1800), 8'24"1. Ritirati: Laureati (A.R. 33).

CATEGORIA FORMULA 3

1. Diego Ritucci (Bellasi), in 5'52"1, alla media di kmh 104,285; 2. Nesti (Tecno), 5'58"9; 3. Giorgio (Gazzoli Ford), 6'32"0.

CLASSIFICA GENERALE

1. Codones (Ferrari 212 S), in 5'31"3, alla media di kmh 110,832 (2/10 di penalizzazione); 2. Aldo Bardelli (A.R. 33 Daytona), 5'42"4; 3. Nicor (A.R. 33), 5'43"0; 4. Diego Ritucci (Bellasi), 5'52"1; 5. Mauro Nesti (Tecno), 5'58"9; 6. Vittorio Bernasconi (Abarth 1000), 6'12"2; 7. Luigi Cecchini (A.R. GTA), 6'12"2; 8. Paolo Gargano (Fiat Abarth 1000), 6'12"9; 9. Enzo Buzzetti (Fiat Abarth 1000), 6'14"1; 10. Giovanni Riccardi (Fiat Abarth 1000), 6'15"1.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ASCOLI PICENO - Sul nome del vincitore di questa edizione della gara ascolana non sussistevano dubbi fin dalle prove: infatti « Codones », oltre ad essere in un periodo di buona forma, disponeva obiettivamente del migliore mezzo meccanico, la Ferrari Dino 206 a quattro valvole per cilindro la cui veste esteriore giustifica in parte quella sigla « 212 » che campeggia in tutti gli elenchi d'iscritti in cui figurò il giovane conduttore palermitano. Infatti essa è praticamente identica alla Ferrari 12 cilindri che Schetty ha portato al successo nell'Europeo della Montagna.

Recentemente poi « Codones » ha portato la sua Dino a Maranello per alcune modifiche d'assetto (carreggiata posteriore) e per montare dei nuovi Firestone. Insomma, non poteva vincere che lui, pur concedendo qualche « chance » alle due 33 Alfa di « Nicor » e di Bardelli e soprattutto alla 2000 Abarth di Scola.

« Codones » ha centrato entrambi gli obiettivi, la vittoria assoluta ed il record. Quest'ultimo risaliva al 1967, ed era stato stabilito da Lualdi, salito al S. Marco in 5'44". Nel corso delle prove ufficiali già il giovane portacolori della Pegaso aveva dato il brivido agli appassionati locali, strapazzando il record precedente e portandolo a 5'19"7 e lasciando chiaramente intendere cosa riservava per la gara. Ma, si sa, i records per essere validi vanno stabiliti in gara, ed in gara... Tutto era andato per il meglio per « Codones » e già, stando alle sommarie rilevazioni cronometriche fatte poco prima del traguardo, si poteva presumere che la Dino sarebbe riuscita a salire attorno ai 5'10" promessi dal suo pilota. Però, poco prima del suo transito sulle ultime curve del tracciato una vettura della 1000 prototipo aveva sparso una notevolissima quantità d'olio, causa la rottura di un pistone. I commissari si sono dati da fare per spargere il « filler » e per rallentare i concorrenti successivi, ma dello stato della strada dava dapprima una dimostrazione il povero Volpicella, che sbandando centrava in pieno il codolo di cemento esterno, perdendo la ruota anteriore sinistra.

Attimi di vera apprensione, dato che era il momento della Dino di « Codones », il quale piombava con estrema decisione nella « esse » finale, forse sottovalutando le segnalazioni e lo stato del fondo. Riusciva a correggere ottimamente una prima sbandata, ed entrava velocissimo nell'ultima curva. Appena resosi conto che la sua vettura sta-

Il «mattatore delle salite» col DINO 206
 si ripete da POPOLI al COLLE S. MARCO
 (ma una pozza d'olio limita il record)

Testa CODONES

va «partendo», il pilota ha cercato di richiamarla con una violenta accelerata, ma non riusciva ad evitare un lungo e fortunoso testacoda, che aveva termine a non più di venti metri dallo striscione d'arrivo. Si può ben immaginare lo stato d'animo del giovane palermitano, che si sentiva sfuggire una vittoria data per scontata. La 206 si era fermata di traverso con la coda contro le balle di paglia, ed il motore si era spento. In uno strano silenzio si sentiva il motorino d'avviamento ronzare, e dopo un periodo di tempo stimato dai più in una quindicina di secondi (come minimo) finalmente il motore si riaccendeva, e «Codones» poteva percorrere con una prima rabbiosa quei pochi metri che lo separavano dalla vittoria.

A questo punto, l'unico che poteva ancora insidiare «Codones» era Bardelli, dato che Scola si era dovuto malauguratamente fermare lungo il percorso con l'accensione in avaria. Ma Bardelli, come del resto l'altra Alfa 33 di «Nicor», non riusciva che a salire in un tempo pressoché uguale al persistente record di Lualdi. Dopo le due Alfa si piazzava quarto assoluto Ritucci che aveva la meglio su Nesti, ma entrambi sono stati molto danneggiati dallo stato del fondo stradale.

Come al solito, le cose più interessanti delle altre categorie vengono dalle vetture del Turismo gruppo 2, se non altro per il fatto che per le prime due divisioni la salita al S. Marco era valida per i Trofei Nazionali. Nella 500 Miila «colpiva» ancora, e a farne le spese erano i suoi diretti avversari in classifica tricolore, Magri e Scandale, fra i quali si inseriva «York» che questa volta ha trovato ossi duri da rodere. Altro successo per Giraldo nella 600 infatti vinceva Galluzzo con la Giannini preparata dal romano, su De Sanctis (Urbani) e su Antonini, con la Giannini 590 di Romeo Ferraris. Peccato in questa classe per Vannini, miglior tempo in prova, e Per Gattafoni, entrambi vittime di uscite di strada.

Veramente eccellente il tempo di Cestra nella 700 che finalmente era inferiore al vecchio record di Zanetti. Nella 850 Barone ha fatto un altro passo verso il titolo che gli contende «Gi-Bi», battendo di misura Russo con l'Abarth preparata da Terminiello. Secondo logica la 1000, in cui Soria (Fren) ha inflitto 11" a Stefanelli. Morelli con la vecchia 2C, ha vinto la 1150, battendo il suo diretto rivale «Manuel» ed una serie di vetture normali messe insieme per raggiungere il numero minimo di partenti, la migliore della quale è risultata

la 128 di «Nick Cometa». Nella 1300 successo di Rosselli (Cortini) con una certa calma, anche se l'amico Boretti gli si è avvicinato parecchio. Per Rosselli la battaglia con «Ghigo» per il Trofeo avrà una svolta decisiva a Imola, come d'altra parte per molte altre classi.

Nella 1600 ha vinto Cecchini, che ormai sulla strada del titolo si è espresso in un tempo veramente buono, che gli è valso anche il 6.º posto assoluto alla pari con l'Abarth 1000 Sport di Bernasconi. Vittima di un brutto incidente fortunatamente senza conseguenze per la sua persona è stato Viola, l'unico che potesse insidiare la supremazia di Cecchini. Secondo è così giunto Dolcetti con la BMW, dato che le 1600 e le 2000 avevano fatto classe comune.

Nelle restanti categorie, da rilevare il buon tempo di un Marini deconcentrato, la cui Zagato dopo una ventina di corse avrebbe veramente bisogno di un po' di respiro, la vittoria di «Amphicar» nella GT 2000 e quella del sempre positivo Gargano nella 1000 SP. Molti gli incidenti, tutti senza conseguenze; oltre a quelli già citati ricordiamo le uscite di strada di Martongelli, di Papiri e della 33 «stradale» di Laureati.

Mag.

In Abruzzo si aspettavano di più

SPECIALE PER AUTOSPRINT

POPOLI - Nello sport è vero che non basta vincere per convincere. Questa considerazione sortisce ovvia dall'analisi della prestazione fornita dal pegasino «Codones» a conclusione della sua gara nella cronoscalata delle Svolte di Popoli. Il giovane guidatore di Trinacria ha conquistato la vittoria assoluta ed ha stabilito il nuovo limite della corsa; eppure — almeno a Popoli — non ha convinto. Ha lasciato la bocca amara un po' a tutti i palati più fini per avere eluso il tema principale della giornata, il vero motivo «clou» della corsa di ferragosto: l'abbattimento del muro dei quattro primi.

Un errore in partenza, presa con il motore sotto coppia; qualche scodatura nei tratti più lenti del tracciato; una evidente indecisione di traiettorie nella parte «guidata» del percorso hanno irreparabilmente compromesso la acquisizione di quello che, per il pur forte pilota pegasino, doveva essere il vero obiettivo della giornata. «Codones» risente — e lo dimostra chiaramente nell'indecisione delle traiettorie — la discontinua partecipazione alle corse palesando insicurezze che, in un guidatore delle sue naturali possibilità, è facile imputare a carenza di allenamento. Malgrado questi rilievi, per altro ovviabili, gli onori per la vittoria e per il nuovo record assoluto vanno di diritto al dottor «Codones».

Nella scala dei più forti guidatori giunti sul traguardo di arrivo, il secondo posto di Franco Pitone nella graduatoria generale sta a dimostrare che il rubicondo pilota dell'Abarth due litri ha effettuato una buona scalata, ma meglio avrebbe potuto fare se la carburazione del suo rosso bolide fosse stata più appropriata alla temperatura ambiente. Domenico Scola, anch'egli con l'Abarth due litri si è piazzato in terza posizione a conclusione di una gara onesta. Aldo Bardelli, quarto assoluto, ha effettuato la scalata con la frizione in disordine e, sotto questo profilo, la posizione in cui ha portato la 33 Alfa Romeo è senz'altro onorevole. Bello il risultato ottenuto da Diego Ritucci, quinto assoluto con la Bellasi F.3 e veritiere le poltrone occupate nella assoluta da Paolo Lado, Tony Pellizzoni, Pietro Laureati e Franco Tofani rispettivamente sesto, settimo, ottavo, nono e decimo. Decisamente positive le prestazioni messe in mostra dalle agili 850 Corsa per i tempi che hanno saputo spiccare a conclusione della congeniale scalata. In assoluto, inoltre, un'ottima prestazione l'ha fornita Pier Giorgio Pellegrini, vincitore con la «Cooper 1300» del Turismo Gruppo 2 ed inaspettato diciassettesimo in classifica assoluta.

A conti fatti, questa settimana edizione della Cronoscalata delle Svolte di Popoli ha fatto registrare notevoli risultati tecnici, fatta eccezione per il record assoluto che, pur abbassato, appare suscettibile di ulteriore miglioramento. Complessivamente, infatti, ben ventidue vetture sono giunte al traguardo, dopo otto chilometri di corsa, in tempi contenuti entro i quattro minuti. Eccezion fatta per i risultati ottenuti nel Gruppo 1, le cui macchine per la prima volta erano ammesse alla gara, ben quindici sono stati i nuovi limiti di classe fatti registrare: il che significa che soltanto in tre classi — la 700 Gr. 2, la 1600 Gr. 4 e la 1000 Gr. 6 — i precedenti records non sono stati migliorati.

Un veloce «excursus» sui vincitori delle rispettive classi propone all'attenzione degli sportivi i meriti di Costamagna, Dapino, Bisio, Belli e Baschi vincitori, nelle classi di appartenenza, nel gruppo 1, dove in verità sono stati spiccati degli ottimi tempi. Per quel che riguarda il gruppo 2, notiamo un altro «centro» di «York» nella classe 500. Dopo i successi recenti, l'ultimo dei quali si riferisce a Rieti, il giovane toscano con la Giannini preparata da Bacci si è imposto come uno dei migliori scalatori delle minime cilindrate. Ottimo anche il tempo di Aloe con la 595 preparata da Adolfo, che migliora il suo record di classe. Vittoria senza record di Dalla Chiesa, pilota-preparatore della 695, che non ha forzato essendo poco impegnato. Record invece per Mario Barone, che finalmente ha risolto assieme al preparatore Baistrocchi i problemi di assetto della sua Abarth 850, e per Achille Soria, mentre della prestazione maiuscola della Cooper 1300 di Pellegrini abbiamo già detto. Nuovi record anche per Andrenacci, Nicolosi e Giusti, vincitori delle rimanenti classi del Turismo. In F.3 vinceva Ritucci con la Bellasi, dopo il «forfait» di Venturi per noie meccaniche.

Prima di chiudere, un appunto va mosso, nostro malgrado, all'efficienza delle Forze dell'Ordine nella zona dell'arrivo. Troppe maglie erano aperte, sì che molti spettatori hanno potuto attraversare la pista quando ancora la gara, pur se volgente alla conclusione, era in atto. Un plauso particolare, invece, va rivolto agli esperimenti organizzatori dell'A.C. Pescara, al direttore di corsa, al servizio cronometraggio preciso e veloce

Francesco Santucci



«Codones» sta salendo verso il colle di S. Marco certo di ottenere un tempo strepitoso, ma un testa-coda lo tradirà

CRONOSCALATA SVOLTA DI POPOLI - Gara nazionale di velocità in salita valevole per il Trofeo della Montagna - Popoli, 15 agosto 1969.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1 TURISMO DI SERIE

Classe 850 cc - 1. Bruno Costamagna (Fiat 850 cc) 6'11"4, media kmh 77,544; 2. Amodeo (Fiat 850 S) 6'13"3; 3. «Black» (Fiat 850 S) 6'13"4; 4. Aquilini (Fiat 850 S) 6'14"6; 5. Garrone (Fiat 850 S) 6'21"4; 6. Landini (Fiat 850 S) 6'26"5; 7. Ricci (Fiat 850 C) 6'32"1.

Classe 1000 cc - 1. Mario Dapino (Inn. Cooper) 5'53"6, media kmh 81,447; 2. Battaglia (Inn. Cooper) 5'54"3; 3. Cini (Inn. Cooper) 5'56"6; 4. «Nick Cometa» (Inn. Cooper) 6'00"1; 5. Guidoni (Inn. Cooper) 6'12"2.

Classe 1300 cc - 1. Andrea Bisio (Lancia Fulvia R.) 5'34"9, media kmh 85,995; 2. Iemma (Renault) 5'36"5; 3. Guerisoli (L. Fulvia R.) 5'40"4; 4. Chianucci (L. Fulvia R.) 5'40"5; 5. Veronese (L. Fulvia R.) 5'43"5; 6. Giustri (L. Fulvia R.) 5'44"5; 7. Brignole (L. Fulvia R.) 5'46"5; 8. Conti (A.R. GT J.) 5'46"2; 9. Brai (L. Fulvia R.) 5'49"3; 10. Cavaliere (A.R. GT J.) 5'54"7; 11. Pasquini (A.R. GT J.) 5'56"6; 12. Lobello (L. Fulvia R.) 5'57"9; 13. Gualtieri (A.R. GT J.) 6'00"7; 14. Franceschi (A.R. GT J.) 6'08"4; 15. Zanesi (A.R. Giulia) 6'08"6; 16. Di Paolo (L. Fulvia R.) 6'12"2; 17. Parisi (A.R. GT J.) 6'12"4; 18. Lobello (L. Fulvia R.) 6'13"8.

Classe 1600 cc - 1. Carlo Belli (BMW) 5'31"1, media kmh 86,982; 2. Loffredo (A.R. GT) 5'45"1; 3. Cartucci (A.R. GTV) 5'57"1; 4. Bocca (Fiat 124 S) 6'02"6; 5. Di Marco (A.R. Giulia) 6'29"6.

Classe 2000 cc - 1. Maurizio Baschi (A.R. 1750) 5'29"5, media kmh 87,405; 2. «Fortunello» (BMW) 5'35"1; 3. Galli (A.R. 1750) 5'35"6; 4. Pizzuto, 6'08"8.

GRUPPO 2 TURISMO

Classe 500 cc - 1. «York» (Fiat Giannini) 5'58"1, media kmh 80,446; 2. Santucci (Fiat Giannini) 6'04"5; 3. Luciani (Fiat Giannini) 6'04"8; 4. Martoncelli (Fiat Giannini) 6'12"4; 5. Pungetti (Fiat Giannini) 6'14"6; 6. Faccioli (Fiat Giannini) 6'17"8; 7. Fortini (Fiat Giannini) 6'18"8; 8. Piacentini (Fiat Giannini) 6'34"4; 9. Bollini (Fiat Giannini) 7'02"3.

Classe 600 cc - 1. Carlo Aloe (Fiat Abarth) 5'45"1, media kmh 83,454; 2. «Franc Mc Boden» (Fiat Abarth) 5'49"7; 3. Gattafoni (Fiat Abarth) 5'55"9; 4. Romoli (Fiat Abarth) 6'11"8; 5. Tortoroli (Fiat Abarth) 6'12"4; 6. Costantini (Fiat Abarth) 6'26"4.

Classe 700 cc - 1. Giuseppe Dalla Chiesa (Fiat Abarth) 5'48"9, media kmh 82,545; 2. Miranda (Fiat Abarth) 6'16"7.

Classe 850 cc - 1. Mario Baroni (Fiat Abarth) 5'16"7, media kmh 90,937; 2. Falco (Fiat Abarth) 5'22"4; 3. Gunnella (Fiat Abarth) 5'26"4; 4. Tandoli (Fiat Abarth) 5'28"1; 5. De Furia (Fiat Abarth) 5'36"3; 6. «El Paso» (Fiat Abarth) 5'39"2; 7. Domenichino (Fiat Abarth) 5'33"4.

Classe 1000 cc - 1. Achille Soria (Fiat Abarth) 5'08"6, media kmh 93,324; 2. «Meo» (Fiat Abarth) 5'13"5; 3. Varese (Fiat Abarth) 5'23"6; 4. Mani (Fiat Abarth) 5'55"2; 5. La Starza (Inn. Cooper) 6'02"2; 6. Corsi (Fiat Abarth) 6'11"1.

Classe 1300 cc - 1. P. Giorgio Pellegrini (BMC Cooper) 4'55"9, media kmh 97,330; 2. Rosselli (A.R. GTA J.) 4'59"; 3. Boretti (A.R. GTA J.) 5'03"1; 4. Truci (A.R. GTA J.) 5'03"1; 5. Arlini (L. Fulvia HFR) 5'03"3; 6. Capinetti (BMC Cooper) 5'03"5; 7. Cochetti (L. Fulvia HFR) 5'11"6; 8. Casula (L. Fulvia HFR) 5'12"1; 9. Invernizzi (A.R. GTA J.) 5'16"1; 10. Tramini (L. Fulvia HFR) 5'17"4; 11. Donini (A.R. GTA J.) 5'27"4; 12. Chiapparini (A.R. GTA J.) 5'28"4; 13. Panno (A.R. GTA J.) 5'29"9; 14. Del Bello (BMC Cooper) 5'34"6;

15. Bonelli (A.R. GTA J.) 5'35"8; 16. Cardone (A.R. GTA J.) 5'40"1; 17. Landi (A.R. GTA J.) 5'40"1; 18. Daverio (L. Fulvia HFR) 5'41"4; 19. Sansone (L. Fulvia HFR) 5'42"5; 20. Taddeucci (A.R. GTA J.) 6'07"4.

Classe 1600 cc - 1. Giuliano Andrenacci (A.R. GTA) 4'59"8, media kmh 96,064; 2. Viola (A.R. GTA) 5'02"2; 3. Rossi (A.R. GTA) 5'03"6; 4. Serangeli (A.R. GTA) 5'06"2; 5. Monti (A.R. GTA) 5'08"2; 6. Poli (A.R. GTA) 5'14"1; 7. «Paperone» (A.R. GTA) 5'14"7; 8. Buttari (A.R. GTA) 5'22"4; 9. Ginefra (A.R. GTA) 5'26"3; 10. «Otto» (A.R. GTA) 5'34"8.

Classe 2000 cc - 1. Nicolosi (Porsche 911) 4'58"3, media kmh 96,547; 2. Gatto (Porsche 911) 5'02"8; 3. Cipriani (BMW) 5'05"5.

Classe 3000 cc (nuovo record) - 1. Roberto Giusti (Fiat 2300 S) 5'45"5, media kmh 83,357; 2. Gentile (A.R. Sprint) 6'06"7.

GRUPPO 3 GRAN TURISMO

Classe 1000 cc - 1. Giancarlo Galmozzi (Fiat Abarth OTS) 5'30"7, media kmh 87,087; 2. Soria (Fiat Abarth OTS) 5'36"2; 3. Rubino (Fiat Abarth OTS) 5'44"4.

Classe 1300 cc - 1. Giovanni Marini (L. Fulvia) 5'05"9, media kmh 94,148; 2. Frisiani (L. Fulvia) 5'42"4.

Classe 1600 cc - 1. Mario Cancelli (Fiat 124 S) 5'20"8, media kmh 89,775; 2. Sani (A.R. GT) 5'27"5; 3. «Giorgione» (Fiat 124 S) 5'43"7.

Classe 2000 cc - 1. Sesto Leonardi (Fiat Dino) 5'17"2, media kmh 90,794; 2. Micangeli (Fiat Dino) 5'20"2.

GRUPPO 4 SPORT

Classe 1600 cc - 1. Aldo Bersano (A.R. TZ) 4'59"7, media kmh 96,256; 2. Grelti (A.R. TZ) 5'18"1; 3. Del Grosso (Fiat 1600) f.t.m.

GRUPPO 6 SPORT PROTOTIPI

Classe 1000 cc - 1. Paolo Gargano (Fiat Abarth SP) 4'50"8, media kmh 99,037; 2. Bernasconi (Fiat Abarth SP) 4'52"1; 3. Fasano (Fiat Abarth) 5'12"3; 4. Volpicella (Fiat Abarth) 5'20"7; 5. Amoroso (Fiat Abarth) 5'41"5.

Classe 2000 cc - «Codones» (Ferrari 206) 4'07"4, media kmh 116,410; 2. Pilone (Fiat Abarth) 4'19"4; 3. Scola (Fiat Abarth) 4'16"1; 4. Bardelli (A.R. P.33) 4'12"2; 5. Lado (Ferrari 206) 4'30"1; 6. Pellizzoni (Porsche C.6) 4'30"1; 7. Laureati (A.R. P.33) 4'38"2.

FORMULA 850

1. Giovanni Landi (De Sanctis) 4'50"7, media kmh 99,071; 2. Del Giovane (Del Giovane) 4'51"9; 3. Bodini (Tony) 4'52"5; 4. Fasanella (Lucky) 4'58"1; 5. Rosel (Ol-ga) 5'00"1; 6. Tomassini (Lucky) 5'02"7; 7. Di Rosa (Bellasi) 5'10"2; 8. Francia (Dagrada) 5'20"2; 9. «Bold» (Buglioni) 5'23"1; 10. Sanetti (Sanetti) 5'25"4; 11. Mammini (Selena) 5'26"1; 12. Isgrò (Bellasi) 5'29"1; 13. Pratali (C.P.) 5'56"3.

FORMULA 3

1. Diego Ritucci (Bellasi) 4'22"4, media kmh 109,756; 2. Tofani (BWA) 4'39"6; 3. Braga (BWA) 4'50"5; 4. Bianco (De Sanctis) 4'53"8.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. «Codones» (Ferrari 206) 4'07"4, media kmh 116,410; 2. Pilone (Fiat Abarth) 4'15"4; 3. Scola (Fiat Abarth) 4'16"1; 4. Bardelli (A.R. P.33) 4'21"2; 5. Ritucci (Bellasi) 4'22"4; 6. Lado (Ferrari 206) 4'30"1; 7. Pellizzoni (Porsche C.6) 4'30"5; 8. Laureati (A.R. P.33) 4'38"2; 9. Tofani (BWA) 4'39"6; 10. Braga (BWA) 4'50"5; 11. Landi (De Sanctis) 4'50"7; 12. Gargano (Fiat Abarth SP) 4'50"8; 13. Del Giovane (Del Giovane) 4'51"9; 14. Bernasconi (Fiat Abarth SP) 4'52"1; 15. Bodini (Tony) 4'52"5; 16. Bianco (De Sanctis) 4'53"8; 17. Pellegrini (BMC Cooper) 4'55"9; 18. Fasanella (Lucky) 4'58"1; 19. Nicolosi (Porsche 911) 4'58"3; 20. Rosselli (A.R. GTA J.) 4'59"; 21. Bersano (A.R. TZ) 4'59"7; 22. Andrenacci (A.R. GTA) 4'59"8.

SCIOPERO dei piloti

COPPA DEL NORD-KEIMOLA - 24 agosto - Gara internazionale di velocità in circuito per vetture di F. 1.

LA CLASSIFICA

1. Kinnunen 27'50''98; 2. Hanson 27'51''89; 3. Ikuzawa 27'54''90; 4. Gaydon 27'55''33; 5. Williams 28'01''07; 6. Svensson 28'08''77; 7. Beuttler 28'08''60; 8. Marko 28'09''24; 9. Lamminen 28'16''85; 10. Eigen 28'29''92.

Giro più veloce: Hanson 1'21''55 alla media di kmh 144,784.

RINDT squalificato?

Battaglia del «grano» a Keimola

SPECIALE PER AUTOSPRINT

KEIMOLA - La prima prova della Coppa del Nord è stata un fiasco. Si era fatta una grande pubblicità a questa coppa scandinava, si aspettavano tutti i grandi nomi, ma all'atto pratico non c'erano. Tutto questo perché gli organizzatori della prima prova si sono rifiutati di fornire il montepremi previsto per la gara individuale (il montepremi totale per le tre gare è di circa 75 milioni di lire). Erano arrivati piloti da tutte le parti del mondo, molti provenienti direttamente dal circuito di Karlskoga, e David Piper, il primo arrivato, ha subito voluto controllare la entità del montepremi e il numero di giri previsti dalla gara, dato che il regolamento supplementare non era ancora stato distribuito. In questo momento Piper ha saputo che gli organizzatori avrebbero dato soltanto il 40% della somma promessa per la loro «fetta» di Coppa. Piper si è affrettato a lanciare l'allarme, ma non è riuscito a mettersi in contatto con nessun concorrente dato che erano tutti in viaggio verso Helsingfors. Al loro arrivo c'è stata una riunione alla quale sono stati invitati anche gli organizzatori, e i piloti hanno dichiarato che per un simile montepremi non intendevano partecipare alla gara. Tanto più che erano previsti premi soltanto fino al dodicesimo posto; essendo gli iscritti 18 ciò significava che gli ultimi sei non avrebbero preso un soldo, poiché non c'era premio di partenza. I piloti si sono tutti rifiutati di portare le vetture alle verifiche o di fare prove, prima che la questione non fosse stata risolta.

Sul momento gli organizzatori si sono rifiutati di trattare e Rindt, avendo scoperto che poiché aveva un patrocinatore finlandese non poteva dare man forte agli altri, ha cercato di fare da trait-d'union cosicché fra il giovedì e il venerdì ci sono state circa quindici riunioni al parco macchine, con tutti i curiosi che si aggiravano attorno. Gli organizzatori sono poi saliti al 65% con 40 giri di pista anziché 60, i piloti hanno chiesto almeno il 75% e 30 giri e Rindt, che faceva sempre da mediatore, è andato a parlare col play-boy miliardario Wihuri, che si era iscritto con una 908 ed è il proprietario del circuito. Wihuri era appena stato sul circuito dove si era accorto che (come tutti sapevano) non era in grado di guidare la 908, e che perfino un novellino, il suo protetto, Kinnunen, aveva segnato tempi inferiori di 10" ai suoi. Era quindi di pessimo umore e non ha voluto trattare, dichiarando che se i piloti volevano correre dovevano accettare il montepremi originale che secondo lui era di sei milioni di lire e niente più. In caso contrario li avrebbe citati e denunciati alla FIA, per fare togliere loro la licenza, poiché, secondo lui, tutti avevano firmato i moduli d'ingaggio ove i dichiaravano disposti a sottostare alle regole della gara.

Allora i piloti hanno indetto una conferenza stampa, per spiegare l'accaduto, asserendo che erano stati imbrogliati, che gli organizzatori li avevano fatti andare in Finlandia con l'inganno. Hanno aggiunto che le minacce di denuncia li lasciavano freddi, dato che gli organizzatori non a-

vevano diramato le regole supplementari né le avevano distribuite nel modo dovuto. Il rappresentante della FIA ha detto che avrebbe riferito. Noi abbiamo allora chiesto quando fossero stati stampati i regolamenti e ci è stato risposto: un mese prima della data di gara. Dopo i piloti si sono messi in contatto col «grande capo» Bonnier, che avrebbe dovuto essere presente, ma ne era impossibilitato per l'incidente di Oulton Park, e lui ha detto che i moduli non erano validi, perché secondo il regolamento FIA dovrebbero essere distribuiti almeno due mesi prima della gara.

A questo punto Wihuri si è di nuovo comportato come un bambino caparzio e ha fatto altre minacce, senza volere giungere a un compromesso. E così il sabato mattina tutti i partecipanti hanno preso le vetture dal parco e sono partiti dalla Finlandia per andare a Mantorp Park, ove si correrà la prossima prova della Coppa e dove gli organizzatori hanno esibito garanzie bancarie per il montepremi. Allora Wihuri ha dichiarato che se ne infischia e ha organizzato la gara, costringendo Rindt a correre nella 908 di Alex Solaner, contro Kinnunen e Laine che pilotavano la sua 908 e la Carrera 6.

Le corse... da tre

Rindt ha «girellato» sul circuito per un'ora, con la 908 dello svedese sempre visibile nello specchietto, fatto segno a segnalazioni ilari da parte dei piloti di F. 3, che gli gridavano di fermarsi per fare uno spuntino e bere una Coca cola, mentre gli mostravano cartelli con scritte di questo tipo: «coraggio, piccino, dai!» o «+20 per Stewart» e altre analoghe. A gara finita gli organizzatori finlandesi hanno ricevuto telefonate dagli organizzatori svedesi delle altre due prove, con la richiesta di fare il piacere di ritirarsi dalla Coppa del Nord. Correva anche voce che gli organizzatori svedesi non permetteranno a Rindt e agli altri due di partecipare alle loro prove per slealtà dimostrata ai colleghi.

La gara di F. 3, che doveva essere di contorno, è stata molto monotona, anche perché molti buoni conduttori della categoria erano impegnati al circuito di Skarpnack in Svezia. Fra i più noti alla gara di Keimola erano Ikuzawa, Cyd Williams, Beuttler, Hanson, Svensson e Gaydon.

Al via Beuttler, Gaydon e Ikuzawa hanno preso la testa, seguiti da Hanson, Svensson e Kinnunen. Si può dire che non sia successo niente alla lettera durante i primi dieci giri, poi Ikuzawa, con il suo solito stile piuttosto irruento, ha cercato di superare Beuttler e Gaydon all'interno e così facendo ha sfiorato la vettura di Gaydon. Allora Hanson si è portato alle sue spalle, mentre i due inglesi non avevano neppure la possibilità di raggiungerli. Il finlandese Kinnunen su Titan ha cercato di farsi avanti per riprendere Hanson e gli è passato davanti al diciassettesimo giro, riuscendo poi a superare anche Ikuzawa che duellava strettamente con Hanson. Gaydon, che era il favorito, aveva cambiato la sospensione dopo le prove e si trovava nei guai, incapace di raggiungere gli altri tre.

b. b.

Crollata una speranza nella MALEGNO-BORNO quando ha finito di piovere: 1. PILONE

ROSADELE senza sole

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BORNO - Una corsa imprevedibile, falsata dalla pioggia sul piano tecnico, ma validissima dal punto di vista agonistico: questo il succo della sesta edizione del Trofeo della Val Camonica. Pilone ha vinto senza regalare niente a nessuno, dominando con perizia la potenza esuberante della sua Abarth 2000. Sul tracciato scivoloso, saponoso e tormentato che ha provocato «imbarcate» in massa e pericolose uscite di strada — tutte fortunatamente senza conseguenze per i piloti — Pilone ha saputo disimpegnarsi egregiamente dimostrando un buon affiatamento con la vettura contrassegnata dallo scorpione.

Ma gli eroi della giornata sono altri tre piloti: Pelizzoni, «Match» e Rosadele Facetti. Inutile presentare questi tre piloti ai lettori di «Autosprint». Tutti li conoscono. Ma possiamo ben dire che hanno compiuto vere prodezze. La Facetti (Fulvia HF 1300 preparata da quel mago che è il papà) approfittando di una parziale tregua del maltempo, ha compiuto la salita in 5'21"1, pari a 96,419 kmh, che è rimasto per circa due ore il tempo da battere. La speranza di un clamoroso primato assoluto ha sorretto nella fase finale tutto il clan di Rosadele. Ma è bastato che spuntasse il sole, proprio alla partenza dei bolidi della classe sport, che il sogno dell'ottima milanese sfumasse. Il «giovane arrabbiato» Toni Pelizzoni, una pilota senza complessi, al volante di una Porsche Carrera 906, si è piazzato al secondo posto assoluto e primo della classe sport.

«Match», infine, ancora non completamente affiatato con la Abarth a cuneo ex-Lualdi, sorretto dalla sua classe, ha compiuto la salita in appena un decimo di secondo in più di Pelizzoni: meno d'un soffio, dunque, e s'è piazzato al terzo posto assoluto. Alle spalle di Pilone, Pelizzoni e «Match» nella classifica generale si trovano gli altri favoriti della vigilia: «Noris», che nelle prove si era aggiudicato il miglior tempo (4'30"9), inferiore di oltre 10" al record ufficiale della gara, stabilito nel 1966 da Mario Casoni, al volante di una Ford GT 40, ha ancora una volta dimostrato la sua idiosincrasia ai terreni bagnati segnando il modesto tempo di 4'55"3, preceduto da Bonomelli, che, rotta in prova la Porsche 910 ex-Nomex, è salito con la Porsche 906 della Brescia Corse (gentilmente prestatagli da «Gi. Bi.») salendo in 4'47"6, inseguendosi così al quarto posto assoluto.

Sono state le piccole K 250 ad aprire le partenze. Classe senza scosse, questa. Carnevali su Tecno si è appropriato della vittoria con un margine di circa 3" sul suo diretto avversario Capponi. Nella 500 turismo le minuscole Fiat Giannini, com'è costume delle velocissime macchinette, l'hanno fatta da padrone piazzandosi ai primi posti con «Herbert» che ha stabilito il nuovo primato della classe con il tempo di 6'30"6 lasciando a 5" il pur bravo Cocchi. Nella 600 exploit di Tabacco, che viaggiando ad oltre 85 orari si è imposto con netto margine su Bellin e Amighini. Nella 700 ha sprizzato vittorioso Bolzonello davanti ad «Akim», mentre nella 850 la lotta sul filo dei decimi di secondo si è risolta a favore di Margoni per un'inezia. Nella 1000 Paolo Lado ha espresso ancora una volta la sua classe dominando nettamente, mentre nella 1150 Stefani ha avuto la meglio su Olivari per soli sei decimi di secondo. Nella 1300 Rosadele Facetti ha sovvertito ogni pronostico conquistando il successo con oltre 2" di vantaggio su Brenner. Rovetta nella 1600 si è preso la rivincita nei confronti di Regis che l'aveva battuto nella passata edizione. Nella 2000 «Pooky» non ha tradito le attese dei suoi ammiratori ed ha vinto clamorosamente davanti al consocio Schenetti. Nella classe ultima turismo, netto successo di Parechhini.

Nella gran turismo classe 1000, Galmozzi si è imposto nettamente davanti a Friso e Brambilla, che può accampare a sua attenuante il fatto di aver percorso metà gara con tre soli cilindri. Nella 1300 Galimberti si è affermato con netto margine di vantaggio davanti alle numerosissime Fulvia Zagato, mentre Silvia Strobele è

riuscita finalmente a conquistare la sua prima vittoria stagionale a spese di ben cinque rappresentanti del sesso forte. Nella 2000 nessuna difficoltà per il favorito Platania su Porsche.

Nella 1000 prototipo, Marniga su AMS è risultato il più veloce con 5'01". Nella 2000 prototipo, Pilone — come abbiamo detto — con una corsa davvero magistrale e nonostante una «imbarcata» al secondo tornante, è riuscito ad uncinare la vittoria assoluta. Nella F. 3 e nella F. 850 si sono imposti rispettivamente Tassara e Tironi, ma ormai tutti parlano di Pilone, Pelizzoni e «Match» e al loro tempo aprono gli occhi stupiti. Poi la folla si riversa sulla piazza del ridente paesino ove finalmente tutti hanno potuto vedere e toccare le macchine buone, allineate come tanti soldatini. La sesta edizione del Trofeo della Val Camonica è così finiti sul ritmo dei quasi 110 kmh.

Carlo Burlando

MALEGNO BORNO - 24 agosto - Gara chiusa di velocità in salita K 250

1. Massimo Carnovali (Tecno) in 5'57"7 alla media di kmh 86,555; 2. Capponi (Tecno) 6'00"6; 3. Tavoni (Tecno) 6'23" e 4; 4. Boccani (Tecno) 6'51"4.

TURISMO

Classe 500: 1. «Herbert» (Fiat Giannini) in 6'30"6 alla media di kmh 79,263; 2. Cocchi (Fiat Giannini) 6'35"6; 3. Esti (Fiat Giannini) 6'38"1; 4. «Emme» (Fiat Giannini) 6'39"1; 5. «Sugar» (Fiat Giannini) 6'41"1; 6. Pedemonte (Fiat Giannini) 6'41"2; 7. Re (Fiat Giannini) 6'42"4; 8. De Giorgi (Fiat Giannini) 6'52"2; 9. Bonomonti (Fiat Giannini) 6'58"6; 10. Gnesato (Fiat Giannini) 7'00" e 2; 11. Roboldi (Fiat Giannini) 7'57"11; 12. Zanetti (Fiat Giannini) 8'23"11; 13. Grasselli (Fiat Giannini) 8'21"7; 14. Bisio (Fiat Giannini) 8'47"11; 15. Bonomelli (Fiat Giannini) 9'10"4; 16. Vladiskovic (Fiat Giannini) 9'38"11.

Classe 600 cc: 1. Carlo Tabacco (Fiat Abarth) in 6'02"9 alla media di kmh 85,313; 2. Bellin (Fiat Abarth) 6'03"9; 3. Amighini (Fiat Abarth) 6'08"3; 4. Sanfilippo (Fiat Abarth) 6'10"2; 5. Smitarello (Fiat Abarth) 6'11"2; 6. Audisio (Fiat Abarth) 6'12"1; 7. Cappi (Fiat Abarth) 6'31"3; 8. Rizzo (Fiat Abarth) 6'44"5; 9. Gussoni (Fiat Abarth) 6'46"2.

Classe 700 cc: 1. Valerio Bolzonello (Fiat Abarth) in 6'04"6 alla media di kmh 84,915; 2. «Akim» (Fiat Abarth) 6'09"6; 3. Celoscurio (Fiat Abarth) 6'12"7.

Classe 850 cc: 1. Claudio Margoni (Fiat Abarth) in 5'34"7, alla media di kmh 92,501; 2. Tai (Fiat Abarth) 5'34"8; 3. Ferretti (Fiat Abarth) 5'44"9; 4. Dolci (Fiat Abarth) 6'07"1; 5. Tango (Fiat Abarth) 6'30"3; 6. Achille (Fiat Coupé) 6'32"3; 7. Carbone (Fiat Abarth) 6'55"3; 8. Falcone (Innocenti Minor) 7'07"7.

Classe 1000 cc: 1. Paolo Lado (Fiat Abarth) in 5'25"5 alla media di kmh 95,115; 2. «Amled» (Fiat Abarth) 5'32"8; 3. Rovinale (Fiat Abarth) 5'35"6; 4. Riccardi (Fiat Abarth) 5'41"1; 5. «Mac-kenna» (Fiat Abarth) 6'01"5; 6. Nutini (Innocenti Cooper) 6'30"3.

Classe 1150 cc: 1. Silvano Stefani (Renault) in 6'04"5 alla media di kmh 84,938; 2. Olivari (Fiat 128) 6'05"1.

Classe 1300 cc: 1. Rosadele Facetti (Lancia Fulvia) in 5'21"1 alla media di kmh 96,419; 2. Brunner (Alfa Romeo GTA Junior) 5'23"6; 3. Morra (Alfa Romeo GTA Junior) 5'24"8; 4. Sala (Innocenti Cooper) 5'32"5; 5. Pozzo (A.R. GTA Junior) 5'42"3; 6. Cattane (A.R. GTA Junior) 5'44"7; 7. Tanchetti (A.R. GTA Junior) 5'49"2; 8. Biolla (Lancia HF) 5'54"3; 9. Daverio (Lancia HF) 5'56"2; 10. Sansoni (Lancia HF) 6'00"3; 11. Cavallero (Lancia Fulvia) 6'00"5; 12. Ona (A.R. GTA) in 5'36"3 alla media di kmh 92,061; 2. Regis (A.R. GTA) 5'42"6; 3. Pesenti (A.R. GTA) 5'53"4; 4. Rossi (A.R. GTA) 5'58"1; 5. Baj (A.R. GTA) 6'19"4; 6. Gambelli (A.R. Giulia) 6'25" e 7; 7. Torchiani (Fiat Coupé 124) 6'38" e 9; 8. Cacciotta (A.R. GTA) 6'48"1; 9. Bernardi (A.R. GTA) 6'53"4; 10. De Giacomi (A.R. GTA) 7'03"7; 11. Grassi Giuseppe (A.R. Giulia) 7'12"3; 12. Balotta (A.R. GTA) 7'21"7; 13. Garavelli (A.R. Giulia) 7'39"3.

Classe 2000 cc: 1. «Pooky» (BMW) in 6'03"8 alla media di kmh 85,102; 2. Schenetti (Porsche 911) 6'05"1; 3. Pizzato (Porsche 911) 6'03"3; 4. Savarese (BMW) 6'06"5; 5. Manini (A.R.) 6'15"9; 6. Marchione (Porsche 911) 6'29"1; 7.

Pasolini (Porsche 911) 6'29"1; 8. Ghislotti (A.R.) 6'36"3.

Classe 3000 cc: 1. Giovanni Parechhini (A.R.) 6'29"5, alla media di kmh 79,486; 2. Riva (A.R.) 6'32"7; 3. Faraoni (A.R.) 6'42"6; 4. Verocca (A.R.) 6'47"3; 5. Zarpellon (A.R.) 6'59"4.

GRAN TURISMO

Classe 1000 cc: 1. Giancarlo Galimberti (Fulvia Zagato) 5'34"3 alla media di kmh 92,511; 2. Benedini (Fulvia Zagato) 5'41"6; 3. Poretti (Fulvia Zagato) 5'44"2; 4. Ronchi (Fulvia Zagato) 5'45" e 2; 5. Caffi (Fulvia Zagato) 5'47"4; 6. Galli (Fulvia Zagato) 5'47"9; 7. Anastasic (Fulvia Zagato) 5'59"5; 8. Crippa (Fulvia Zagato) 6'03"4.

Classe 1600 cc: 1. Silvia Strobele (A.R. Duetto) in 6'11"3 alla media di kmh 85,383; 2. Torchiani (Fiat 124 Sport) 6'14"9; 3. «Takus» (A.R. Duetto) 6'16"5; 4. «Lotar» (Fiat 124 Spider) 6'16"7; 5. Bonfanti (A.R. Spider) 6'23"5; 6. De Gregorio (A.R. Giulia SS) 6'26"8.

Classe 2000 cc: 1. Salvatore Patamia (Porsche 911) in 5'37"4 alla media di kmh 91,761; 2. Zerbini (Porsche 911) 5'49"5; 3. Castellani (Porsche 911) 5'59"6; 4. Clerici-Bagozzi (Porsche 911) 6'17"7; 5. Lord Foster (Porsche 911) 6'22"9.

CATEGORIA SPORT

Classe 1000 cc: 1. «Agessar» (Fiat Abarth) in 5'22"7 alla media di kmh 95,946; 2. Motta (Fiat Abarth) 5'54"9.

Classe 1300 cc: 1. Fausto Festa (A.R. TZ) in 5'55"4 alla media di kmh 87,113.

Classe 2000 cc: 1. Antonio Pelizzoni (Porsche 906) in 4'46"1 alla media di kmh 106,214; 2. Bonomelli (Porsche 906) 4'47"6; 3. Morris (Porsche 910) 4'55"3; 4. Tondelli (Abarth) 4'58"2.

CATEGORIA SPORT PROTOTIPI

Classe 1000 cc: 1. Gino Marniga (AMS) in 5'00"8 alla media di kmh 102,926; 2. Locatelli (Abarth) 5'01"7.

Classe 2000 cc: 1. Franco Pilone (Abarth) in 4'42"3 alla media di kmh 109,670; 2. «Match» (Abarth) 4'46"2; 3. Bassi (Fulvia HF) 5'39"3.

F. 3

1. Federico Tassara (Lola) in 5'14"2 alla media di kmh 98,536.

F. 850

1. Franco Tironi (Tony) in 5'15"1 alla media di kmh 98,255; 2. Ramanzini (Tony) 5'19"7; 3. Bodini (Tecno) 5'19"8; 4. Cinotti (Bellasi) 5'20"1; 5. Roselli (Olga) 5'21"9; 6. Saletti (Saletti) 5'38"1; 7. Leso (Vaccari) 5'39"9; 8. Rasia - Del Polo (BWA) 5'43"7; 9. Berther (CRM) 6'02"6; 10. Pera (Snica) 6'05"4; 11. Chincari (Sanetti) 6'09"3.

ROCCHETTI fra i trulli

BARI - La giornata afosa non ha impedito a numerosi concorrenti di prendere parte alla IV Coppa Val d'Idria, gara nazionale valevole come terza prova del Campionato del medio e basso Adriatico, che si svolge ogni anno nelle strade che attraversano la famosa zona dei Trulli.

La gara, molto vivace ed interessante, si è snodata su un percorso di 33 chilometri da ripetersi tre volte. Due le prove speciali, di cui una su un percorso in salita nell'abitato di Cisternino con una pendenza del 10 per cento, con cinque basi di 30 metri ciascuna e l'altra in una piazza quadrangolare, di circa 240 metri. Alfonso Cavallucci favorito della vigilia, sull'ultimo rilevamento sull'ultima prova speciale ha dovuto cedere le armi al bravissimo Rocchetti e solo con lo spareggio ha prevalso sul pur sempre valido Fabbri.

COPPA VAL D'IDRIA - Gara nazionale di regolarità - Bari, 24 agosto 1969.

LA CLASSIFICA

1. Franco Rocchetti (Lancia Fulvia HF) p. 6,2; 2. Cavallucci (Lancia Fulvia HF) p. 7,1; 3. Fabbri (A.R. Giulia GTJ) p. 7,1; 4. Canzoneri (Lancia Fulvia HF) p. 9,3; 5. Calò M. (Lancia Fulvia HF) p. 9,7; 6. Aiello (A.R. 1750 GT) p. 10; 7. Simone (Fiat 124 S) p. 11,2; 8. Gianmarini (Lancia Fulvia HF) p. 14,9; 9. Grieco (Lancia Fulvia Sport) p. 14,9; 10. Calò (Fiat 124 S) p. 15; 11. Vito Latanzio (Mini Minor) p. 15,3; 12. Mucelli (Lancia Fulvia HF) p. 16,1; 13. Camera d'Affitto Maria (A.R. Giulia 1300)

LANCIA 84

Maratona - massacro Nurburgring: Barbasio Fall - Kallstrom il tris che sbanca (però una Fiat...)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LIEGI - La Lancia Fulvia di Barbasio, Kallstrom e Fall ha vinto la 84 Ore del Nurburgring, una gara particolare e attirante quali che siano i pareri che può suscitare. Quest'anno il regolamento aveva subito ancora modifiche in rapporto alla precedente edizione. Regolamento, più severo, che «dava la caccia» a qualsiasi sosta per riparazioni meccaniche. La sosta di un minuto corrispondeva a un giro di penalizzazione (cioè km 30, dato che la Maratona prevedeva i due anelli del Nurburgring). C'erano due tolleranze per tali soste: fermata di meno di un minuto per il cambio dei piloti e fermata per rifornimento di carburante e olio alle pompe del circuito. E' da notare anche che il giro del circuito doveva essere coperto in meno di 24' e che una fermata di oltre quindici minuti significava l'esclusione dalla corsa. Per concludere, i piloti avevano il diritto di lavorare attorno alle macchine sul circuito o nell'apposito parco, ma qualsiasi aiuto esterno, come pure il rifornimento di pezzi alle tribune erano vietati. Lo stesso divieto riguardava (intervento alle Tribune e alle pompe) riguardava anche freni e pneumatici.

La Maratona formula 84 ore attira un sempre maggior numero di concorrenti nonostante certi aspetti negativi, infatti gli iscritti erano settanta e si sono avute soltanto cinque defezioni. In testa alla lista naturalmente la Scuderia Argentina, quella che dava il tono internazionale alla gara. In effetti si trattava di una vera e propria spedizione nazionale, appoggiata dal governo e col patrocinio di Fangio. La Renault Argentina allineava tre Torino di 3950 cc per gli equipaggi Fangio (figlio del campione) Palma-Galbatto, Perkins-Canedo-Cupeiro e Copello-Laneta-Franco. La Torino è costruita in Argentina dalla Renault su licenza; è dotata di motore Kaiser sei cilindri di 3950 cc con un solo albero a camme in testa. Con la trasformazione in gruppo 5 eroga 290 HP. La vettura, progettata da Pininfarina, pesa kg 1350. Era iscritta nel gruppo 6 perché montava cerchi più larghi di dieci pollici (invece degli otto del gruppo 5).

Nei due ultimi anni la Maratona era stata dominata dalla Porsche. Per il 1969 la Casa di Stoccarda non aveva fatto sforzi particolari, se non affidare una 2200 a Kausen che l'aveva iscritta a suo nome. Il 2200 era sulla versione 70 del sei cilindri, versione che apparirà a Francoforte. Il motore eroga circa 200 HP. Kausen era in coppia con Linget e Steckonig; altre tre Porsche 911 erano pilotate da privati. La squadra Lancia aveva tre Fulvia HF con motori 1600, 135 HP, equipaggiate come saranno fra non molto omologate nel gruppo 3. Equipaggi: Kallstrom-Barbasio-Fall, Ireland-Ballestrier-Paganelli e Munari-Maglioli, Pinto.

La Mazda era di nuovo presente ufficialmente dopo la sua dimostrazione dell'anno scorso con i

coupé Cosmo, poi alla 24 Ore di Francorchamps con le R100. Allineava tre R100 con motore Wankel di 650 cc, quindi equivalente a 1964 cc, potenza valutata in 150 HP e sospensioni più elastiche che in Belgio. Equipaggi: Katayama-Katahura-Taketchi, Deprez-Kellens-Baker e Fierlandt-Enever-Bertinchamps. La Daf aveva iscritto tre vetture ufficiali, due 55 del gruppo 2 (Slotemaker-Jansen-Kiks e Laurent-Marclie-Dion) valutate in 55 HP DIN e una 55 gruppo 5 (Haxhe-Toussaint-Chavan), di 66 HP grazie a un carburatore doppio corpo.

La Ford Tedesca allineava una Ford Capri 2300 cc sotto la direzione di Neerpasch e pilotata da Glemser-Piot-Schenken. La vettura era preparata in modo eccellente sia dal punto di vista motore (tre Weber doppio corpo, 150 HP) sia per la sospensione. Presenti due Ford Escort indipendenti, una Twin-Can e una 1071 cc, mentre la Mercedes non c'era ufficialmente, anche se non si nascondeva che l'iscrizione di tre 220 D (Diesel, dato che quest'anno c'era una

del mattino, una BMW 2002 (motore grippato) ha aperto l'elenco dei ritiri. Alle sei è scoppiato il temporale e il circuito era frustato da pioggia e vento. Alle 6,40 colpo di scena: Steckonig, al volante della Porsche 911 assistita dalla Casa, è uscito, si è riportato in strada ma è poi stato costretto al ritiro. Due Mazda hanno sostituito i pneumatici e sono quindi state penalizzate; la Ford Escort Twin-Can è uscita di strada. Poco dopo le dieci una vera tromba di acqua si è abbattuta sul circuito, Paganelli ha demolito una Lancia ufficiale finendo in un burrone, in certi punti l'acqua ha raggiunto l'altezza di venti centimetri, una BMW 2002 è sparita in un fosso, ben presto seguita dalla Torino, di Cupeiro, poco prima del Karussel. Stessa sorte per una Morris Cooper. Il mercoledì alle 13, cioè dopo dodici ore di gara, le posizioni erano le seguenti; in testa la Torino di Copello-Laneta-Franco, seguita dappresso dalle Lancia di Munari e di Kallstrom e dalla Ford Capri di Glemser. A due giri una BMW 2002, poi la Mazda

Durante la notte la strada è rimasta asciutta e al mattino è tornato il sole, per poco però ed è ricominciata la pioggia. La mattinata era caratterizzata dal «forcing» della Capri che riguadagnava sulla Torino di testa, che però non è riuscita a superare per una fermata per sostituire le pastiglie dei freni.

La rimonta della Capri faceva prevedere il suo logico passaggio in testa, ma invece alle 23,20 si è buscata due giri di penalizzazione per sostituzione di pneumatici. Dopo 48 ore di gara né la Torino in testa, né la Mazda in quarta posizione avevano ancora cambiato pneumatici. Come la Ford Capri e le Fulvia montavano Dunlop Racing, situazione abbastanza curiosa. Correva voce che le due squadre e altri indipendenti si fossero organizzati un proprio servizio per il cambio dei pneumatici in pista, ed è certo che il regolamento si presta a questi trucchi, tanto più che la sorveglianza era minima per un circuito di trenta chilometri. Il venerdì alle due del mattino

i freni non rendevano più al massimo. Ha sostituito le pastiglie, ma non ha ottenuto niente e non poteva logicamente girare in 24' senza freni. Ciò significava la fine e si è poi visto che non c'era più lubrificante nei freni. Anche per l'altra Lancia cominciava un brutto momento. Si è dovuto sostituire la marmitta e Fall è stato incaricato dell'operazione, solo, nel parco apposito; l'inglese è riuscito a provvedere con un'abilità incredibile entro il limite consentito, e intanto si è fermata la Capri con motore surriscaldato e perdita d'acqua. Due minuti di penalizzazione e la Capri è ripartita, ma benché Piot abbia resistito al massimo, alle 19,20 le continue perdite d'acqua hanno segnato la fine della sua corsa.

Applaudito da tutti Fall (i risultati dimostrano che la vittoria della Lancia è molto merito suo) aveva ceduto il volante a Kallstrom e intanto la Torino si è fermata per cambiare gli scarichi, operazione che gli argentini hanno effettuato alle tribune: dieci giri di penalizzazione. Intanto si è saputo del ritiro della Mazda di Kellens e poco dopo è apparsa l'ultima Mazda per cambiare gli scarichi, accusando dieci giri di penalizzazione. Alle 19 ultimo colpo per la Torino: che ha perso altri sei minuti (sei giri) per cambiare le pastiglie dei freni e sistemare di nuovo gli scarichi.

Alle 20 tutti attendevano la classifica con impazienza. La Lancia di Kallstrom conduceva con sei giri di vantaggio sulla BMW degli indipendenti Duchting-Scheider-Degen e sulla Triumph di altri indipendenti, la Mazda era quarta. Ultima nota del sabato mattina la rimonta della Torino che si è portata al quarto posto, ma non è riuscita a superare la Triumph.

Per la Lancia è stato un grande successo, un successo netto, senza incertezze. Anche la Fiat ha mobilitato fotografi per il nono posto della 125S dei giovani Cristiano Rattazzi (che è il nipote del Presidente avv. Agnelli), Cordero di Montezemolo e Ceccato. Il nono posto assoluto, e il primo della turismo gruppo 1, davanti a molte BMW, ha giustamente eccitato sia i piloti che i tecnici della Casa torinese. Davvero una macchina turismo arrivata in fondo a una gara massacrante. Per la Ford è un peccato ma si deve considerarla una dimostrazione, per la Torino e per la Mazda è stato un disastro. L'unico esemplare rimasto era preceduto da due equipaggi indipendenti. La coppa dei costruttori e il Trofeo delle Nazioni sono andati alla Daf che ha portato tre vetture all'arrivo, sulle quali non è stato necessario nessun intervento meccanico, oltre ad avere ottenuto la vittoria nelle classi 850 e 1150 cc.

Ci sarebbe ancora molto da dire sul regolamento, che è basato, sì, su ottime intenzioni che però non risultano attuabili infatti tutti ne sono scontenti, senza contare che è di grande vantaggio ai concorrenti poco scrupolosi. S'impongono delle modifiche.

Philippe Toussaint



MARATONA AL NURBURGRING - 19-23 agosto - Gara internazionale di velocità e durata.

LA CLASSIFICA

1. Kallstrom-Barbasio-Fall (Lancia) 332 giri (reali) 322 (teorici);
2. Duchting-Scheider-Degen (BMW) 319-318;
3. Barbara-Carpentier-Duvauchel (Triumph TR 6) 315-315;
4. Copello-Rodríguez-Larreta-Franco (Torino) 334-315;
5. Defierlant-Enever-Bertinchamps (Mazda) 322-311;
6. Rieder-Degen-Boekmann (Porsche) 311-309;
7. Yans-Bous-Lagodny (BMW) 305-303;
8. Simonis-Hoier-Vogl (BMW) 304-302;
9. Rattazzi-Montezemolo-Ceccato (Fiat) 300-300;
10. Bialas-Christofferson-Wangstre (Volvo) 299-299;
11. Slotemaker-Jansen-Koks (Daf) 294-294;
12. François-Heligoïn-Nizet (Renault) 299-294;
13. Gudladt-Niehaus-Kuhlmann (Alfa Romeo) 297-292;
14. Laurent-Marche-Dyon (Daf) 290-290;
15. Hennerick-Traben-Schatz (BMW) 299-282;
16. Graul-Kerp-Rund (Volvo) 294-282;
17. Collignon-Deriviere-Ortmann (Mercedes) 280-280;
18. Brunninghausen-Alix-Trino (Mercedes) 271-277;
19. Raab-Baier-Binder (Daf) 259-259.

Tutta Lancia l'ex Liegi-Roma-Liegi che ora si svolge in un massacrante carosello sul Nurburgring. Ecco Tony Fall, Sergio Barbasio e Henry Kallstrom, il tris-ONU Lancia che dopo una emozionante altalena ha svettato sul traguardo. (Telefoto AP)

Coppa Diesel oltre al Premio Wankel) in nome della Scuderia Azur era dovuta all'iniziativa dell'importatore belga della casa. Equipaggi: i belgi Collignon-Deriviere-Ortmann, Brunninghausen-Alix-Trino e Danseaux-Brel-Pelgrim. Lo importatore belga della Datsun e i responsabili giapponesi avevano fatto uno sforzo particolare iscrivendo quattro vetture: tre 1600 gruppi 2 e 5 e una 1800. Piloti tutti belgi, fra i quali Claude Bourgoignie. La BMW non aveva iscritto nessuna vettura, ma infiniti clienti difendevano i colori della Casa di Monaco.

L'agente tedesco della Volvo aveva iscritto due 144 S e una 122 S il cui equipaggio era formato di Bialas-Christofferson-Wangstre. La scuderia Pinerolo Corse era al via con una Fiat 125S per Rattazzi-Montezemolo-Ceccato.

Il via è stato dato con tempo afoso e foriero di pioggia il mercoledì, all'una del mattino. Come previsto dal regolamento le prime tre ore sono state una passeggiata per la maggioranza dei concorrenti. Alle quattro e mezzo

di Enever, la Torino di Fangio e gli altri.

La pioggia non accennava a cessare però era meno violenta e avvantaggiava le Lancia. Alle 17 le due vetture italiane conducevano davanti alla Torino di Copello e alla Capri, essendo tutte e quattro sullo stesso giro. Alle 19,30 la Lancia di Kallstrom, per ordine della direzione corsa, ha dovuto sostituire gli scarichi, operazione che è costata alla Lancia cinque giri di penalizzazione e l'arretramento al tredicesimo posto. Poco dopo subiva la stessa sorte Munari che incappava in quindici giri di penalizzazione. Allo stesso momento disastro per tre Datsun e una ha preso fuoco davanti agli stands. Avvantaggiate ore le Torino, erano però tallonate dalla Capri, mentre più lontano c'erano le Mazda. Questa la situazione dopo 24 ore di gara.

Una Daf ufficiale (quindicesima in quel momento) è stata squalificata perché il suo distratto pilota, «Chavan» è andato contro il regolamento e si è fermato in pista di fronte alle tribune.

la Torino che era in terza posizione ha avuto un guasto all'impianto dell'illuminazione. Il pilota Di Palma ha tentato di proseguire ma nella salita del Karussel è uscito e ha rotto il carter. Ritiro. Intanto la Capri continuava il suo impossibile inseguimento della Torino e le due Lancia si davano battaglia e guadagnavano terreno. Alle nove la Torino di Copello aveva 222 giri reali e 221 teorici, la Capri era seconda, terza la Lancia di Kallstrom-Barbasio-Fall, quarta la Mazda di Fierlandt. Poi, alle dieci, la polizia di Adenau ha chiesto a vari concorrenti di mettersi in regola con gli scarichi e la Torino è stata la prima a rassegnarsi. Operazione svolta alle Tribune che è costata tre minuti, cioè tre giri. Alle 11 la Capri di Glemser-Piot era quindi in testa, seguita a tre giri dalla Torino, a sei da Kallstrom. A questo punto la corsa pareva avere assunto il suo volto definitivo, ma in effetti la conclusione non era invece scritta.

Verso le 13, cioè dopo 72 ore di corsa, Munari si è accorto che



Durissimo il Rallye RIAS BAJAS

(subito K. O. il favorito JIMENEZ)

PALOMO PORSCHE

In alto: il vincitore Palomo, il cui partner era Gabarro. A sinistra: i primi degli italiani sono stati Vecchiotti e Calvelli, undicesimi. Sotto: nel decisivo circuito di Vico una insolita inquadratura. I piloti sono: Xanato (43) diciassettesimo e Sansudengui (46) sesto

1. RALLYE INTERNACIONAL RIAS BAJAS
Gara internazionale di regolarità - Vico, 8-10 agosto 1969.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. J.M. Palomo-A. Gabarro (Porsche 911 R), penalità 6.709,9; 2. Reverter-Leal (Porsche 911 R), 6.761,8; 3. Doncel-Conde (Lancia HF 1600), 7.095,5; 4. Sanjurjo-Sanjurjo (Austin 1275 C), 7.372,1; 5. Romaozinho-Bernardo (Morris Cooper S), 7.606,1; 6. Sansudengui-Larrin (Alpine), 7.703,5; 7. Noguero-Lal (Alfa Romeo GTA), 7.726,4; 8. Freire-Vazquez (Morris 1275), 7.748,6; 9. de Cos-Salas (Alpine A 110), 8.017,3; 10. Carballo-Posada (Morris 1275), 8.022,3; 11. Vecchiotti-Calvelli (Fulvia), 8.039,9; 12. Bastos-Morais (Renault Gordini), 8.061,8; 13. Gomez-Fernandez (Morris Authi Mini), 8.111,5; 14. J.M. Moreno-A. Moreno (Seat 850 coupé), 8.141,0; 15. Martinez-G. Moreno (Seat 124), 8.172,5; 16. «Tipo's»-Lamperez (Alpine A 110), 8.205,5; 17. «Xanato»-Ramos (Lotus Elan), 8.237,3; 18. Rodriguez-Saen De Cabezon (Morris Mini Mepre), 8.325,3; 19. Santos-Da Silva (Saab V 4), 8.450,2; 20. Gueel-Acitores (Mercedes 250 SL), 8.514,3; 21. Caturla-Adan (Morris Mini 1275), 8.540,7; 22. Martinez-Galvez (Morris Mini 1275), 8.673,2; 23. Villamarin-Gonzalez (Seat 850 coupé), 8.799,2; 24. Silva-Justo (Porsche 1600 S), 8.813,2; 25. Perez-Gonzalez (Seat 124), 8.847,0; 26. Jounou-«Walter» (Porsche 911 S), 8.908,7; 27. «Vikinga»-Soto (Seat 124), 8.909,9; 28. Bonjoch-Juncosa (Fiat Abarth 1000), 9.265,4; 29. Del Rio-Vabela (Seat 850 coupé), 9.298,0; 30. Canal-Lopez (Peugeot 404), 9.606,9; 31. Lopez-Bouzon (Seat 850 coupé), 9.694,3; 32. Guibert-Bramton (Mini 1275), 9.843,0; 33. Orejas-Gonzalez (Renault Alpine), 12.362,2.

g. v.

VIGO - Il Rallye della Rias Bajas, l'interessante prova spagnola che si svolge su un percorso di 876 km suddiviso in due tappe rispettivamente di 532 e 344 km con ben 21 prove speciali di tipo «scracht» (cioè in ogni prova speciale veniva attribuito un punteggio pari ad un punto per ogni secondo di tempo impiegato per percorrere la prova, risultando quindi più favorite le macchine più potenti), ha visto la vittoria della coppia spagnola J.M. Palomo - A. Gabarro su Porsche 911 R, con punti 6.709,9 seguita dall'altra Porsche 911 R della coppia E. Reverter-J. Leal con 6.761,8 e terza la Lancia HF 1600 di E. Doncel-J.A. Conde.

La partenza veniva data per una pre-prova speciale alle ore 24 e di questo brevissimo percorso faceva le spese uno dei favoriti, cioè Ruiz Jimenez per un'uscita di strada che non gli permetteva di riprendere il via il mattino successivo.

La vera partenza avveniva alle ore 8 per la prima semitappa di 532 km: al cui termine era prevista un'ora di neutralizzazione, ma nonostante ciò si verificavano ben 21 ritiri, fra cui la coppia Tramont-Antolin su Alpine Renault per rottura del cambio, che si trovava dopo le prime cinque prove speciali in terza posizione. Alla seconda tappa le rimanenti 53 vetture delle 74 partite, tentavano di raggiungere la città di Vigo su un percorso tutto asfaltato «di tipo spagnolo» che certo facevano rimpiangere ai concorrenti le nostre peggiori strade in terra battuta.

Le 33 superstiti raggiungevano Vigo da cui erano partite circa 18 ore prima.

In questa sede, dopo un breve riposo, prendeva il via la parte più interessante di questo rallye che si articolava in 15 giri del circuito cittadino, letteralmente gremito di spettatori entusiasti.

Le vetture venivano raggruppate in tre gruppi di 11 vetture l'uno, regolati rispettivamente da Palomo su Porsche, da Bastos su Gordini Renault e da Silva su Porsche 1600 S.

Purtroppo per gli italiani partecipanti la «sourte» non è stata molto amica, in special modo per De Leonibus e Papetti, la cui forzata rinuncia al via è stata determinata dalla distruzione delle due GTA durante il trasporto verso la Spagna, essendo queste due vetture nella parte superiore del camion-marsupio che le portava, il cui autista non si avvedeva di un ponte e trasformava le due suddette vetture in due spider; la «suspense» di questo trasporto raggiungeva il culmine alla frontiera franco-spagnola di Irun, dove le macchine venivano fermate e richiesta una garanzia di circa 7.600.000 lire per poter entrare nel territorio spagnolo.

Dopo notevole scambio di telefonate, veniva superata la burocrazia doganale e le due macchine superstiti potevano raggiungere il luogo delle verifiche 5 minuti prima della chiusura, con gioia di Doncel e Lencina il primo dei quali risultava alla fine terzo assoluto.

Il primo ed unico degli equipaggi italiani arrivati è quello composto da Vecchiotti e Calvelli piazzatosi undicesimo assoluto.

Alla partenza vi erano pure tre vetture della R.C. Tre Gazzelle con Tacchini-Bobbio, Gruppi-Ghigliotti e Ricci-Taperigi, ma purtroppo nessuno di questi equipaggi portava a termine la gara.

Approvando l'ottima organizzazione curata dalla Scuderia Vigo, formuliamo l'augurio che l'VIII Rallye della Rias Bajas, sia più favorevole agli equipaggi italiani.

**AUTO
SPRINT**

Editoriale IL BORGO s.r.l.
LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Redazione e amministrazione
via Todaro, 8
40126 Bologna
Tel. 26 67 07 - 23 05 66
Telex: 51283 Autosprint

Redazione romana: viale Parlo-
li, 54 - 00197 Roma - Tel. 80 46 77
Pubblicità: via Todaro, 8 - 40126
Bologna - Tel. 27 95 62

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia Primo Parrini & Figlio Agenzia Giornali - Piazza Indipendenza, 11B - 00185 Roma - Telefoni 49 69 08 - 495 93 97 - Spedizione in abbonamento postale - Gruppo II

Distributore esclusivo per l'estero: MESSAGGERIE INTERNAZIONALI, via M. Gonzaga, 4 - 20123 MILANO.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero:

Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA, Bernardo de Irigoyen 842; BUENOS AIRES: Australia: COMEGAL, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - N.S.W. 2130; Belgio: A.M.P., Rue du Persil 14/22, BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI Ltda., Rua Barao de Itapetinga 221, 5. And - S/504, SAN PAULO; Brasile: LIVRARIA AVENIDA Ltda., Rua Mexico 119 - Gruppo 209, RIO DE JANEIRO; Canada: SPEEDIMPEX LTD. 6629 Papineau Ave., MONTREAL 35 P.O.; Colombia: LIBRERIA CENTRAL, Carrera 6-A n. 14-32, Apartado Nal. 2765, BOGOTA; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, Agencia de Publicaciones S.A., Chimborazo Sil y Luque, GUAYAOUIL; Gran Bretagna: A. MORONI & SON, S.A., Shaftesbury Avenue, 68 Old Compton Street, LONDON, S.W. 1; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS 403; Libia: SUDKI EL JERBI, P.O. Box 108, Istiklal Street, BENGHAZI; Messico: ERNESTO AHLBORN B., FOTO REVISTA EUROPEA, Avenida Gutenberg 60 B, MEXICO 5.D.F.; Paraguay: SALVADOR AMODEI, Calle 15 De Agosto, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo de Fonseca 135 - 5. E, LISBOA 1; Stati Uniti d'America: SPEEDIMPEX USA INC., 318 West 48th Street, NEW YORK, N.Y. 10036; Sud Africa: L'EDICOLA MICO (PTY) Ltd. 44 Kerk Street-York House, P.O. Box 8882, JOHANNESBURG; Svizzera: KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; Turchia: A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG - ISTANBUL; Uruguay: JULIO NUÑEZ, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Gen. Francisco De Miranda, Edif. «Sorocaima» (Chacao), CARACAS; Venezuela: LIBRERIA WASHINGTON, Apartado 6203, Torre a Veroes n. 25, Edificio Santa Maria, CARACAS.

Una copia L. 200 (arret. L. 400)

Abbonamenti: annuale L. 8.000; semestrale L. 4.500; estero L. 15.000

Conto corrente postale n. 8/4323

Stampa: Poligrafici Il Borgo - 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria - Tel. 46 52 52 - 46 52 53 - 46 52 54

Clichés: Zincografica Felsinea Bologna

Registra. Tribunale di Bologna n. 3395 del 25 febbraio 1969
La tiratura e la diffusione di questo periodico (che ha pubblicità inferiore al 70%) sono controllate dallo



Istituto Accertamento Diffusione

