

Non basta alla TECNO  
vincere 2 volte a TULLN

**CORRIERE CORSE**

(e adesso l'EUROPEO F. 2 dovrà decidersi a IMOLA)

# Arriva proprio da ICKX



Davanti alle macchine schierate per la partenza è stato posto un cespo di fiori, per ricordare Rindt, al cui nome è stata intitolata la gara delle F. 2 disputata sull'aeroporto di Tulln. In prima linea sono Brabham, Ickx e Regazzoni. Ventimila persone hanno partecipato il venerdì ai funerali di Rindt a Graz. C'erano tutti i grandi campioni

## il dispiacere a REGAZZONI

SPECIALE PER AUTOSPRINT

TULLN LANGENLEBARN - Mancava Rindt: è il fatto più importante di queste due giornate. Mancava, e lo si è sentito sempre. Perché, a una settimana dalla sua scomparsa una corsa di F. 2 senza di lui, nel suo paese, sulla pista che lo aveva visto esordire in F. 1 nel 1965, e tornare a vincere lo scorso anno dopo la difficile convalescenza dall'incidente di Barcellona, non poteva che richiamarlo continuamente alla mente. La grande familiarità che esiste tra piloti, meccanici, giornalisti e, in genere, tra tutti coloro che seguono le gare di F. 2, permette di parlare, conoscersi meglio, e tutti noi abbiamo avuto modo di conoscerlo nelle sue

doti meno pubblicitarie e più umane.

E' stato un grande uomo, fiero e felice di avere scelto questo difficile lavoro che lo ha tradito proprio quando era a un passo dalla conquista dell'alloro mondiale. In suo onore la gara è stata chiamata « Memorial Jochen Rindt » e, prima della partenza, è stata tenuta una cerimonia in suo onore e sono stati depositi fiori sulla pista. Anche il pubblico ha reagito alla sua mancanza partecipando meno numeroso dello scorso anno, malgrado le interessanti premesse che si annunciavano e che potevano riassumersi in tre fatti fondamentali: la terza e ultima occasione per Bell di contrastare Regazzoni nella scalata al Trofeo d'Europa; un nuovo incontro Tecno-

BMW dopo il « pareggio » che le macchine hanno ottenuto il 30 agosto, vincendo entrambe (la Tecno in Svezia e la BMW a Salisburgo); e la presenza di quattro piloti classificati CSI: Brabham, Sifert, Ickx e Stommelen.

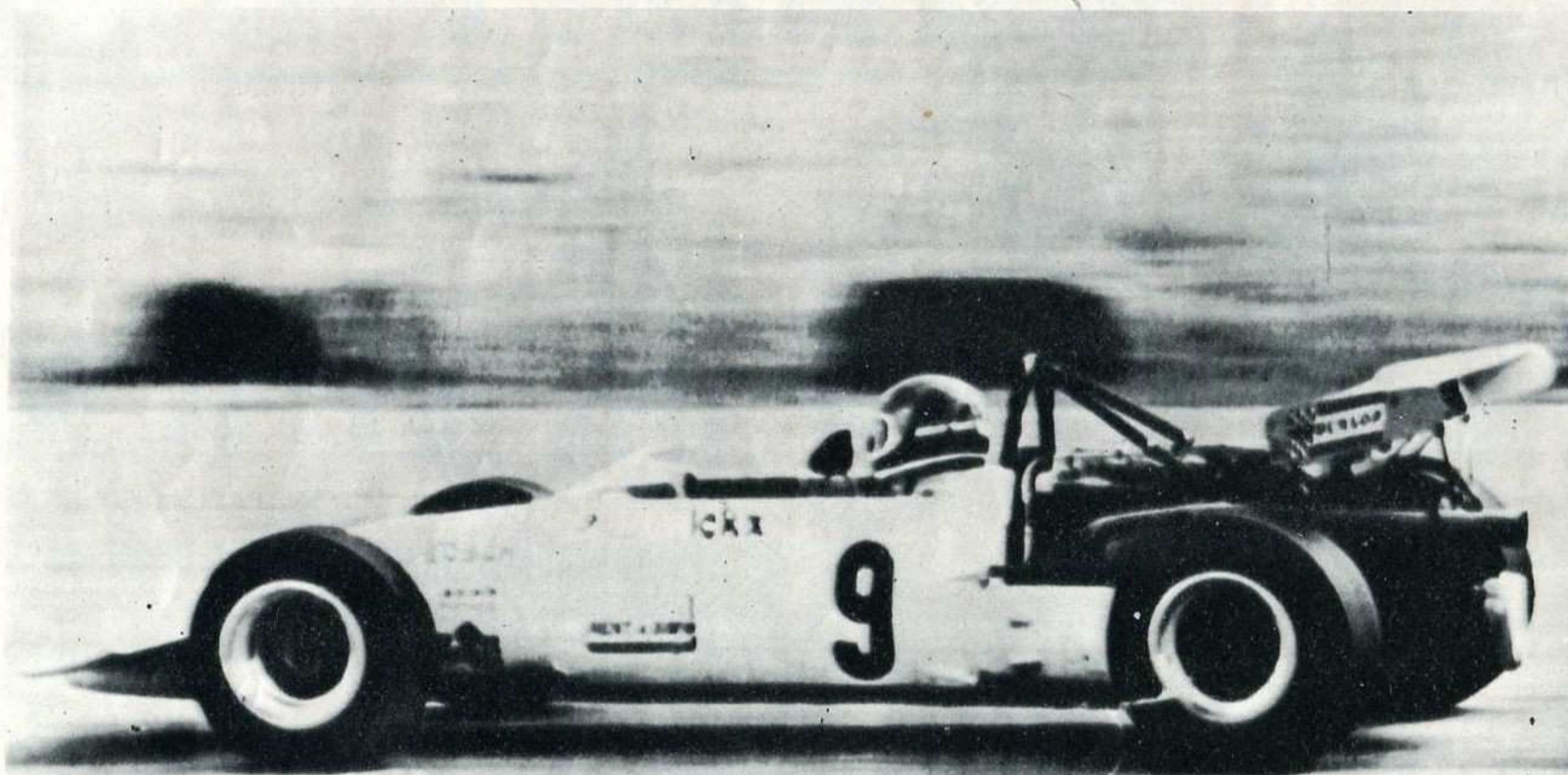
Le premesse hanno trovato tutte conferma. La gara è stata ricca di colpi di scena e si è conclusa con l'ennesima beffa a Brabham che ha accusato un guasto all'ultimo giro quando era primo. Sconfitta della Tecno, che ha vinto entrambe le manches; ma con Regazzoni prima è Cévert dopo, ed è stata sopravanzata dalla BMW di Ickx per somma dei tempi. Infine la conquista del secondo posto da parte di Bell (quarto

Gabriela Noris



La pista com'è

La pista di Tulln si trova a una quarantina di chilometri da Vienna, in un aeroporto militare all'interno di una base dell'esercito austriaco. L'impianto è pressoché inesistente: il percorso viene ricavato dalla pista di atterraggio degli aerei, (che è il rettilineo di partenza) e da una strada di arroccamento che ritorna parallela fino a ricongiungersi al rettilineo attraverso una variante delimitata da balle di paglia. Non esistono box né tribune, se si esclude una piccolissima gradinata di fronte alla partenza, e il pubblico deve stare molto lontano dal tracciato di gara e in piedi. A favore della soluzione adottata, che potrebbe essere meglio sfruttata, come a Thruxton o a Silverstone per esempio, sta la grande sicurezza per i piloti, che possono uscire tranquillamente sul prato in caso di errore, e la totale visibilità per gli spettatori.



in classifica ma secondo dei piloti in lizza per il trofeo) proprio nel momento in cui Regazzoni sembra voler dominare da un capo all'altro. Regazzoni ha preso male il suo ritiro, dovuto alla rottura del motore all'inizio della seconda manche, perché con due sole prove ancora da disputare e con Bell tornato al comando della classifica, il titolo non sembra più così a portata di mano. In ogni caso la superiorità dimostrata dalla Tecno, perfetta sia come telaio che come efficienza dei motori, potrebbe essere sconfitta solo dalla malasorte perché Bell, anche se ha condotto una buona gara, non è mai stato a contatto di Regazzoni e Cévert. E ha raggiunto il risultato grazie alla sfortuna che ha colpito entrambi i piloti della Tecno.

g. n.

Vittorio Brambilla, con la Brabham, è stato regolare, anche se un poco irruente, e finisce sesto

## Gli interrogativi della vigilia

# Secondi «rubati» nelle prove?

Le prove erano previste per la sola giornata di sabato: tre turni di 60, 60 e 30 minuti. L'organizzazione si è dimostrata poco efficiente: i tempi non sono stati rispettati tanto che il primo turno è durato poco più di mezz'ora e il secondo 45 minuti. Chi ha fatto le spese di questa leggerezza organizzativa sono state sia le Tecno che le BMW. La mancanza di tempo per i necessari controlli di carburazione, è stata la causa della rottura dei motori di Max e di Siffert. Max ha accusato l'inconveniente subito durante il primo turno, mentre Siffert si è visto costretto a tirare nell'ultima mezz'ora e ha subito la stessa sorte. Nel turno del mattino, con pista bagnata, le maggiori attenzioni sono state per la scelta dei rapporti. Tutti hanno dovuto correggerli anche se il problema, per molti, non si è risolto neppure dopo il secondo turno.

È il caso di Brabham, Siffert, Quester e Ikuzawa. Sul bagnato esce Ikuzawa rompendo il musetto e si gira Reutemann. Westbury accusa problemi di motore che aumenteranno nel secondo e nel terzo turno. Sono 18 le macchine in questa sessione, perché Max non può provare essendo in corso la sostituzione del motore rotto nel primo turno. Sulla macchina del francese viene montato un nuovo motore elaborato dalla Tecno, con modifiche alla testata e alla distribuzione, che consente regimi più elevati (300 giri più del precedente) ed eroga una potenza superiore.

Sulla pista asciutta i tempi scendono subito ma nessuno arriva al limite-record sul giro segnato lo scorso anno, in corsa, da Rindt e Stewart con 1'02". Al termine dei 45 minuti quattro piloti sono accreditati del miglior tempo: Regazzoni, Brabham, Peterson e Quester (1'02"2), seguiti da Tino Brambilla e Stommelen con 1'02"3; Schenken 1'02"5 e Bell 1'02"8. I tempi ufficiali lasciano perplessi molti dei piloti, primo fra tutti Siffert cui è stato assegnato il penultimo tempo con

1'04"9. Lo svizzero dice di essere stato defraudato di più di 2"; lo stesso vale per Schenken cui è stato cronometrato ufficialmente 1'02"1, e per altri.

Westbury è ancora in difficoltà col motore e la sostituzione degli ammortizzatori fatta tra il primo e il secondo turno ha dato risultati negativi, tanto che decide di tornare alla prima soluzione. Stommelen, che ha accorciato leggermente le molle lavorando personalmente alla mola, ha invece trovato la soluzione giusta.

In questo secondo turno si sono girati, senza alcuna conseguenza, Bell e Schenken. Alle 16.30 la terza sessione. 30 minuti sulla pista asciutta. Siffert tira subito e rompe il motore mentre Brabham, dopo una serie di tornanti molto veloci, accusa la rottura del distributore di benzina del sistema di iniezione e si ferma. Durante la notte viene montato un nuovo motore. Max arriva giusto in tempo per questo turno. Il motore appena montato non è ancora stato messo in moto. Si trova con i rapporti sbagliati perché non c'è stato il tempo di sostituirli, e accusa serie difficoltà anche col cambio.

A causa di questi inconvenienti è dell'ordine di non tirarlo e più di 9700 giri, resta con l'ultima posizione di partenza.

Regazzoni e Cévert, al contrario, scendono quasi subito sotto il record e con 1'01"5 e 1'01"8 guadagnano i due posti migliori al via. Li segue Brabham e via via gli altri. Ickx, che ha segnato il settimo tempo, non pare preoccupato e lo sviluppo degli avvenimenti gli darà ragione. Tino Brambilla e all'undicesima posizione con 1'02"3 mentre il fratello è rimasto col tempo del secondo turno (1'03"0) a causa della rottura di un tubo di benzina proprio all'inizio dell'ultima mezz'ora, che gli è costato un testa-coda e la perdita di tutto il carburante.

# Fittipaldi assenza misteriosa

Ventitré i piloti previsti dal programma ma diciannove i presenti. Oltre alla mancanza di Rindt, non sono venuti Wisell, Hahne e Fittipaldi. L'assenza di Fittipaldi ha creato molti commenti: il brasiliano, terzo aspirante al Trofeo Europa, ha rinunciato senza comunicare nulla. Le ipotesi della sua rinuncia, tutte incontrollabili, si rifanno o alla situazione Lotus dopo l'incidente di Monza (Fittipaldi corre per la Lotus Components, una delle società del gruppo Lotus) o a un possibile choc del pilota che, come si ricorda, è uscito di strada venerdì scorso a Monza con la «72» dopo soli tre giri, correndo un rischio non molto diverso da quello di Rindt. A questo motivo si potrebbero aggiungere le pressioni della moglie che è chiaramente contraria alla attività del marito. Anche se è prematuro pensare che Fittipaldi possa rinunciare alle corse, questa ipotesi non può essere esclusa.

I diciannove presenti erano: Regazzoni, Cévert e Max con le Tecno, tutte del modello nuovo usato da Regazzoni a co-

minciare dalla corsa al circuito Ricard. Regazzoni disponeva della prima vettura costruita, Max della vettura usata da Cévert in Svezia e aggiornata, e Cévert di una macchina completamente nuova. La BMW aveva portato quattro vetture, ma la defezione di Hulme (su cui alla BMW non si vogliono fare commenti e che non è chiara) ha limitato l'uso a tre.

Siffert e Quester disponevano del solito motore con valvole di aspirazione e scarico a due a due opposte e con cornetti di aspirazione e scarichi da entrambi i lati, mentre Ickx disponeva del nuovo propulsore già usato a Salisburgo con aspirazione a destra e scarichi a sinistra, tipo Ford. Rispetto al tradizionale, il motore usato da Ickx ha una curva di potenza diversa con possibilità di utilizzazione a partire da regimi più bassi, ed è quindi adatto a circuiti misti, mentre i motori di Siffert e Quester, con potenza in alto, sono particolarmente validi sul veloce.

Con le Brabham, tutte BT30, erano presenti: Brabham con la vettura semiufficiale di Coombs, Bell, Westbury, Alister Walker, Stommelen, Schenken, i fratelli Brambilla, Malcom Guthrie, che aveva chiesto l'iscrizione di entrambe le sue March, ed è stata accettata solo quella di Peterson. L'altra March presente era quella di Perrot. Nessuna novità per queste macchine mentre è attesa — e già in fase di realizzazione — la nuova monoscocca con radiatori laterali tipo Lotus 72. Una unica Lotus presente, quella di Ikuzawa.

Gli organizzatori hanno limitato le iscrizioni per la ridotta capienza del circuito (venti macchine) e si sono avvalsi dell'interesse che la gara ha per i partecipanti al Trofeo d'Europa per tenere gli ingaggi ai minimi. Sono così mancate le Pygmée (Beltoise era sicuro di venire domenica scorsa) oltre a numerosi piloti che corrono regolarmente in F. 2.

g. n.

## Il 4-3-4-3 per la partenza

Lo schieramento di partenza della PRIMA MANCHE con l'inconsueta formula 4-3-4-3 è risultato il seguente:

### 1. MANCHE

REGAZZONI (Tecno) 1'01"5	CEVERT (Tecno) 1'01"8	BRABHAM (Brabham BT30) 1'01"9	STOMMELEN (Brabham BT30) 1'01"9
SCHENKEN (Brabham BT30) 1'01"9	BELL (Brabham BT30) 1'02"1	ICKX (Brabham BT30) 1'02"1	
QUESTER (BMW) 1'02"2	PETERSON (March 702)	REUTEMANN (Brabham BT30) 1'02"2	E. BRAMBILLA (Brabham BT30) 1'02"3
SIFFERT (BMW) 1'02"6	MAZET (Brabham BT30)	IKUZAWA (Lotus 69) 1'02"9	
V. BRAMBILLA (Brabham BT30) 1'03"3	WALKER (Brabham BT30) 1'03"5	PERROT (Pygmée 702) 1'03"8	WESTBURY (Brabham BT30) 1'04"0
		MAX (Tecno) 1'05"6	

### 2. MANCHE

REGAZZONI (Tecno)	BRABHAM (Brabham BT30)	ICKX (BMW)	SIFFERT (BMW)
CEVERT (Tecno)	BELL (Brabham BT30)	PETERSON (March 702)	
V. BRAMBILLA (Brabham BT30)	WESTBURY (Brabham BT30)	WALKER (Brabham BT30)	
MAX (Tecno)	PERROT (March 702)	IKUZAWA (Lotus 69)	
MAZET (Brabham BT30)	E. BRAMBILLA (Brabham BT30)	STOMMELEN (Brabham BT30)	

## Treno speciale per IMOLA

Per la penultima del Trofeo Europa F. 2, che si correrà domenica 27 settembre a IMOLA, sono annunciate grosse carovane di tifosi dalla Svizzera. Sono i sostenitori di Clay Regazzoni che vogliono acclamarlo Campione d'Europa. Una compagnia di viaggio di Chiasso ha preso, tra l'altro, contatto con gli organizzatori dell'AC Bologna, alla ricerca di un albergo, per una comitiva di 800 persone che arriverà per la corsa in un treno-letto speciale.

**MEMORIAL JOCHEN RINDT** - Gara internazionale di F. 2 valevole per il Trofeo Europeo Conduttori - Tulln Langenleithen - 13 settembre 1970.

**LE CLASSIFICHE**

**1. manche:** 1. Regazzoni (Tecno) in 36'40"20, media 163,940 kmh; 2. Brabham (Brabham) 36'49"52; 3. Ickx (BMW) 36'51"61; 4. Siffert (BMW) 37'18"31; 5. Cévert (Tecno) 37'25"32; 6. Bell (Brabham) 37'26"09; 7. Peterson (March) 37'36"57; 8. Reutemann (Brabham) 37'37"93; 9. Vittorio Brambilla (Brabham) a 1 giro; 10. Westbury (Brabham) a 1 giro; 11. Walker (Brabham) a 1 giro; 12. Max (Tecno) a 1 giro; 13. Perrot (March) a 1 giro; 14. Ikuzawa (Lotus) a 1 giro; 15. Mazet (Brabham) a 1 giro; 16. Ernesto Brambilla (Brabham) a 3 giri; 17. Stommelen (Brabham) a 32 giri; 18. Quester (BMW) a 17 giri; 19. Schenken (Brabham) a 30 giri.

**Giro più veloce:** Regazzoni e Brabham in 1'01"9, media 166,320 kmh.

**2. manche:** 1. Cévert (Tecno) 36'52"01, media 163,150 kmh; 2. Ickx (BMW) 36'54"21; 3. Brabham (Brabham) 37'00"16; 4. Bell (Brabham) 37'13"03; 5. Peterson (March) 37'29"37; 6. Stommelen (Brabham) 37'30"57; 7. Ikuzawa (Lotus) 37'46"58; 8. Vittorio Brambilla (Brabham) 37'49"86; 9. Ernesto Brambilla (Brabham) a 1 giro; 10. Walker (Brabham) a 1 giro; 11. Perrot (March) a 1 giro.

**Giro più veloce:** Cévert in 1'01"6 (nuovo record) alla media di 167,110 kmh.

**Classifica finale:** 1. Jacky Ickx (BMW) in 1.13'45"82, alla media di 163,150 kmh; 2. Brabham (Brabham) 1.13'49"68; 3. Cévert (Tecno) 1.14'17"33; 4. Bell (Brabham) 1.14'39"12; 5. Peterson (March) 1.15'05"94; 6. Vittorio Brambilla (Brabham) a 1 giro; 7. Ikuzawa (Lotus) a 1 giro; 8. Walker (Brabham) a 2 giri; 9. Perrot (March) a 2 giri.

**Giro più veloce:** Cévert in 1'01"6 (nuovo record) alla media di 167,110 kmh.

**Classifica finale:** 1. Jacky Ickx (BMW) in 1.13'45"82, alla media di 163,150 kmh; 2. Brabham (Brabham) 1.13'49"68; 3. Cévert (Tecno) 1.14'17"33; 4. Bell (Brabham) 1.14'39"12; 5. Peterson (March) 1.15'05"94; 6. Vittorio Brambilla (Brabham) a 1 giro; 7. Ikuzawa (Lotus) a 1 giro; 8. Walker (Brabham) a 2 giri; 9. Perrot (March) a 2 giri.

**Battute**

**le McLAREN:  
a sorpresa  
Tony DEAN!**

**SPECIALE PER AUTOSPRINT**

ATLANTA - Sorpresa grossa, nella settima gara della serie Can-Am 70 disputata ad Atlanta, in Georgia, di fronte a ottantamila spettatori: ha vinto una Porsche 908, guidata dall'inglese Tony Dean!

E' stata una brutta giornata per le McLaren, sinora dominatrici incontrastate della Can-Am, poiché infatti dopo la Porsche c'è una Lola-Chevy. Il successo di Dean è stato favorito da circostanze eccezionali, poiché la maggior parte dei grossi nomi è stata eliminata da una serie di incidenti, provocati dalle condizioni della pista, che presenta inoltre lacune tecniche.

Ha iniziato la serie Denny Hulme, che era partito subito in testa: alla curva dirimpetto alla dirittura di arrivo egli ha sbandato paurosamente andando a sbattere contro una altra macchina che marciava lentamente al bordo della pista e stava rientrando ai boxes. Hulme è stato così eliminato.

Subito dopo lo hanno seguito nella sorte Peter Revson sulla Lola-L.M., George Eaton (BRM) e Peter Gethin con l'altra McLaren ufficiale.

A parte gli incidenti che hanno costellato la gara, non c'è stata cronaca, poiché la corsa si è risolta in un monologo di Dean, che ha preso la posizione di testa dopo il ritiro di Hulme e non si è mai lasciato superare.

Jackie Stewart avrebbe dovuto guidare per la seconda volta la Chaparral-aspiratore, ma non ha partecipato alla gara, perché rimasto in Europa, ai funerali del suo amico Rindt. Mario Andretti, A. J. Foit, Al Unser e Jim McElreath non hanno partecipato a questa prova giacché erano impegnati sulla pista in terra battuta di Indianapolis, dove ha trionfato Al Unser.

a. m.

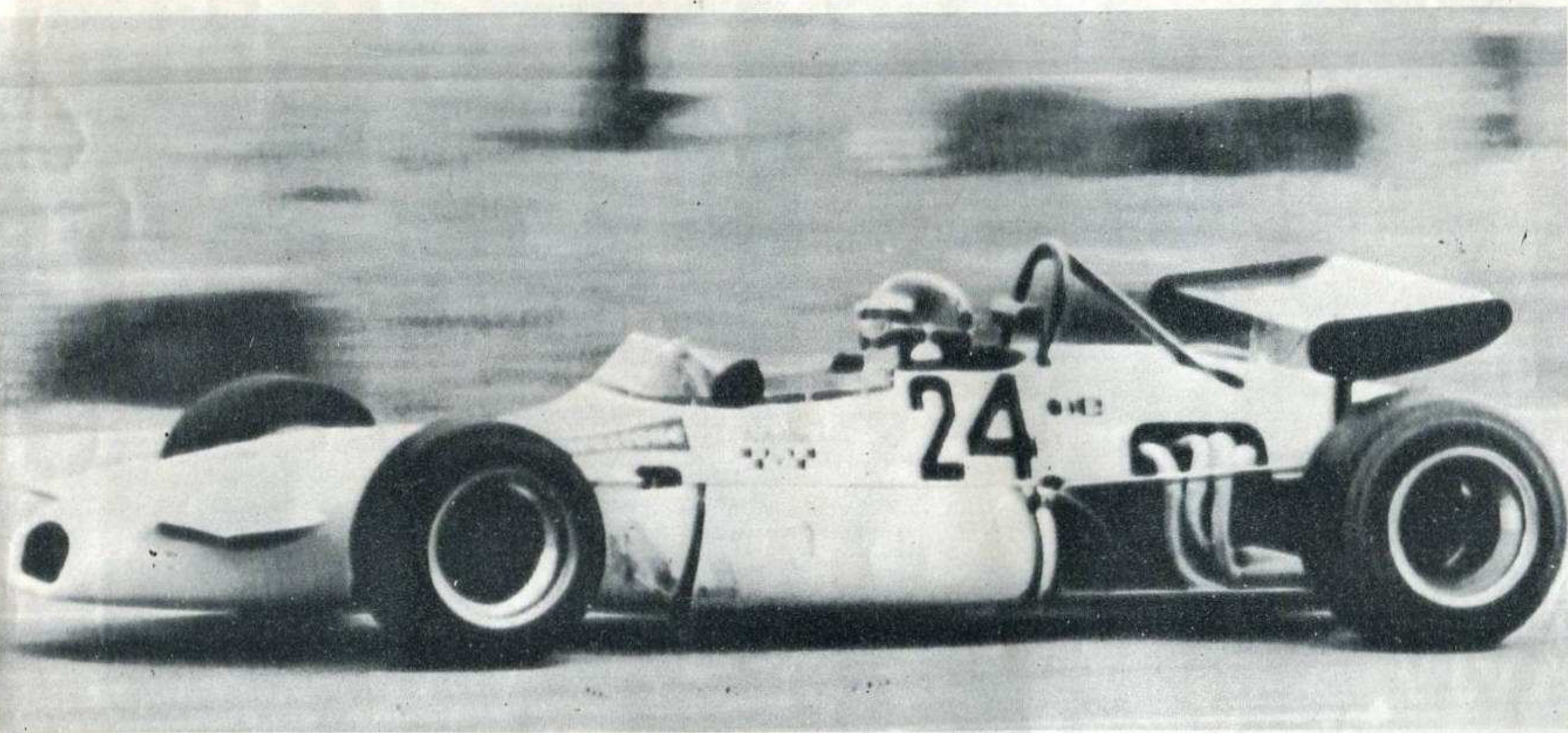
**TROFEO CAN-AM** - Settima prova - Circuito di ATLANTA (USA) - 13 settembre 1970

**LA CLASSIFICA:** 1. Tony Dean (Porsche 908) che compie le 188 miglia in 1 ora 49"2"; 2. Dave Causey (Lola-Chevy) a 2"; 3. Lother Motschenbacher (McLaren); 4. Oscar Kvaaleski (Auto World Special); 5. Roge McCaygh (McLaren).

g. n.

**Conclude presto i lavori  
la commissione (anti) corse**

L'on. MARIANI, presidente della Commissione anticorse: « Riprenderemo la discussione con i rappresentanti dello sport motoristico in questi giorni. Sarà esaminata una proposta (l'ennesima e forse decisiva) dal prefetto Migliore, tendente a superare l'impasse determinato dal mancato accordo tra le parti e dall'ultima crisi di governo. Contiamo di varare un provvedimento, sino a renderlo formale, entro la fine dell'anno ». Probabilmente — aggiungiamo noi — prima del convegno delle commissioni sportive che a metà dicembre decideranno il calendario agonistico 1971.



Una per una Cévert e Regazzoni: ma la somma dei tempi è per la BMW

**L'ultima curva «vizio» di BRABHAM**

TULLN - La gara si svolge su due batterie di 35 giri ciascuna pari a cento chilometri con classifica finale per somma dei tempi. La prima batteria prende il via alle 13,45; dopo una mattinata piovosa la pista è asciutta e il pericolo di pioggia sembra scongiurato. All'abbassarsi della bandierina scattano simultaneamente Regazzoni e Stommelen, ma alla fine del rettilineo Stommelen si ferma per la rottura della pompa della benzina. Regazzoni guadagna subito un certo margine e Cévert lo segue coprendogli le spalle dagli attacchi di Ickx e Brabham, che sono terzo e quarto. Alla fine del primo giro Brabham si affianca a Ickx dando l'impressione di poterlo superare. La cosa però non si realizza e Brabham dovrà attendere fino al 23. giro per passare in terza posizione. I quattro di testa sono seguiti da Tino Brambilla, Quester, Reutemann, Mazet, Siffert, Peterson, Bell, Schenken, Vittorio Brambilla e Westbury. Gli altri sono leggermente staccati. Schenken è subito in difficoltà e il suo motore si rompe al sesto giro. Davanti Regazzoni guadagna visibilmente e anche Cévert stacca leggermente Ickx e Brabham. Brambilla non riesce a tenere il contatto con Brabham e durante il quarto giro fa un lungo testa-coda nel veloce «esse» della parte opposta al rettilineo piegando il tubo di scappamento contro una delle balle di paglia. Si ferma ai box per tagliarlo e perde un giro esatto.

Il testacoda di Tino Brambilla provoca una netta spaccatura tra il primo gruppetto e il secondo, che è tirato da Siffert. Regazzoni continua a dominare e dal 10. al 35. giro di percorso ha 5" di vantaggio su Cévert, Ickx e Brabham, più di 10" su Siffert che insegue solo e una dozzina su Quester, Reutemann, Bell, Vittorio Brambilla, Peterson, Mazet, Westbury che sono insieme. Ancora più lontani Walker, Max e Ikuzawa che precedono Perrot che è in ultima posizione. Vittorio Brambilla è molto attivo nel gruppetto di cui fa parte e cambia posizione ad ogni giro. Di questo gioco di passaggi si avvantaggia Reutemann che riesce a staccarsi ed a porsi all'inseguimento di Siffert solo. Al 17. giro, all'ingresso della variante, Vittorio monta sulla ruota posteriore di Quester che rompe la sospensione e si ritira. La cosa non piace molto agli austriaci che vedono eliminato il loro unico rappresentante.

Mentre Regazzoni continua primo, Cévert riesce a staccarsi da Ickx e Brabham e poco dopo lo stesso Brabham supera Ickx e conquista il terzo posto. Dietro, Siffert è stato

raggiunto da Reutemann e Bell. I tre occupano la quinta, sesta e settima posizione. A lottare con Brambilla per l'ottavo posto sono rimasti Mazet e Peterson mentre Westbury, in difficoltà col motore, è undicesimo. Max, con la terza Tecno, è nelle retrovie con problemi di tenuta di strada causati dall'affrettata messa a punto della sua auto dopo la prima prova di sabato. Quando sembra che la manche finisca senza ulteriori modifiche, Cévert passa a tre cilindri, e fa segno di non fermarsi ai boxes. Mancano sette giri e si è staccato un cornetto di aspirazione con l'iniettore attaccato. La cosa gli costa tre posizioni (lo supera anche Siffert) e un ritardo di 45" da Regazzoni. Sempre a questo punto cedono i motori di Reutemann e Mazet. Il primo rie-

Al via della 2. manche il più lesto è Ickx che si porta al comando deciso con Regazzoni che lo segue a pochi metri. Siffert è terzo e precede Brabham, Cévert, Bell, Peterson e Westbury. Ickx e Regazzoni si staccano gradualmente dagli altri e al terzo giro precedono Brabham, Cévert e Siffert (passato quinto) di 4". Bell, Peterson, Westbury, Tino Brambilla e Ikuzawa formano un secondo gruppo; più indietro Max, Walker, Vittorio Brambilla, Stommelen e Perrot. Si è fermato Mazet il cui motore ha ceduto definitivamente. Al quinto passaggio il primo colpo di scena: non passa Regazzoni il cui motore ha sbiellato nella zona dopo i boxes. Ickx è così primo davanti a Brabham di 4". tanto quanti basterebbero al belga per vincere per

Max è costretto al ritiro perché il baffle anteriore della Brabham di Walker ha tranciato via la valvola del pneumatico posteriore destro della Tecno causandone l'afflosciamento. Nello stesso periodo Westbury rompe definitivamente il mezzo (erano due giorni che aspettava questo!) e si ritira.

A dieci giri dal termine le posizioni sono: Brabham, Ickx e Cévert insieme, Bell solo a 5", Peterson a 8" e, più staccati, Tino Brambilla, Stommelen, Vittorio Brambilla, Ikuzawa e Walker. Perrot è doppiato. Al 27. giro Cévert porta il suo attacco e passa Ickx diventando secondo e si avvicina a Brambilla fino a passarlo al 32. giro, diventando primo. Malauguratamente l'inconveniente che ha accusato nella prima manche non gli permette di aspirare alla vittoria assoluta, ma la sua prestazione è bellissima. Brabham, secondo davanti a Ickx, è vincente sicuro e nessuno pensa che possa ripetersi uno dei classici colpi di sfortuna che lo perseguitano. Ma ormai è tradizione e, all'ultimo giro, dietro a Cévert arriva Ickx. L'australiano giunge poco dopo col motore che va a tre cilindri causa il distacco di un iniettore di un cornetto di aspirazione. I protagonisti — la Tecno con una vittoria per manche, Regazzoni e Cévert entrambi fortissimi, Brabham tenace e combattivo — hanno dovuto lasciare il successo a Ickx. Il belga, che non è certo andato piano e che non ha commesso alcun errore nei 70 giri di gara, ha vinto una corsa in cui non sembrava credere molto. Ma ha portato anche alla vittoria la BMW, principale antagonista della Tecno in questo fine stagione: a Imola quindi tutto rifare.

**3 punti per BELL nell'EURO F. 2**

**CLASSIFICA TROFEO D'EUROPA F. 2 (prima di Imola, 27/9):** Bell punti 32; Regazzoni 29; Fittipaldi 17; Widdows 9; Cévert 9; Ikuzawa 8; Peterson 7; Westbury 7; Pescarolo 6; Quester 5; Walker 5; Watson 4; Schenken 4; Vittorio Brambilla 4; Reutemann 2; Gaydon 2; Jabouille 2; Reid 1.

sce a finire ottavo dopo una bella gara e Mazet si ferma proprio all'ultimo giro. Anche Vittorio Brambilla perde terreno a causa della rottura dell'ingranaggio della quarta marcia.

La classifica vede pertanto primo Regazzoni con 9" di vantaggio su Brabham — che Ickx ha inutilmente tentato di passare sul finale — 11" su Ickx, 38" su Siffert, 45" su Cévert e 46 su Bell. Settimo è Peterson davanti a Reutemann, Vittorio Brambilla (primo dei doppiati), Westbury, Walker, Max, Perrot, Ikuzawa, Mazet e Tino Brambilla. Con questo risultato la posizione di Regazzoni, primo della seconda manche, sembrava molto solida, mentre restava apertissima la conquista del secondo posto tra Brabham e Ickx staccati di 2"1.

la somma dei tempi. Ma Brabham non è tipo da rinunciare a una vittoria così a portata di mano. Parte infatti all'attacco di Ickx trascinandosi dietro Cévert e riesce, dopo meno di 18 giri, a raggiungerlo e a superarlo dopo venti. Dietro le posizioni si sono modificate: a parte la terza posizione di Cévert, che non è mai stata messa in discussione, si è scatenata una lotta accessissima tra Bell, Siffert e Peterson per il quarto posto. E proprio nel tentativo di passare Bell sul rettilineo — tentativo ostacolato dall'inglese con spostamento a sinistra e a destra — che Siffert esce di strada distruggendo tutta la parte anteriore della carrozzeria contro le balle di paglia, quasi di fronte ai boxes. Altro brivido poco prima per una collisione tra Walker e Max alla variante, causata da Walker arrivato troppo lungo con le ruote bloccate.



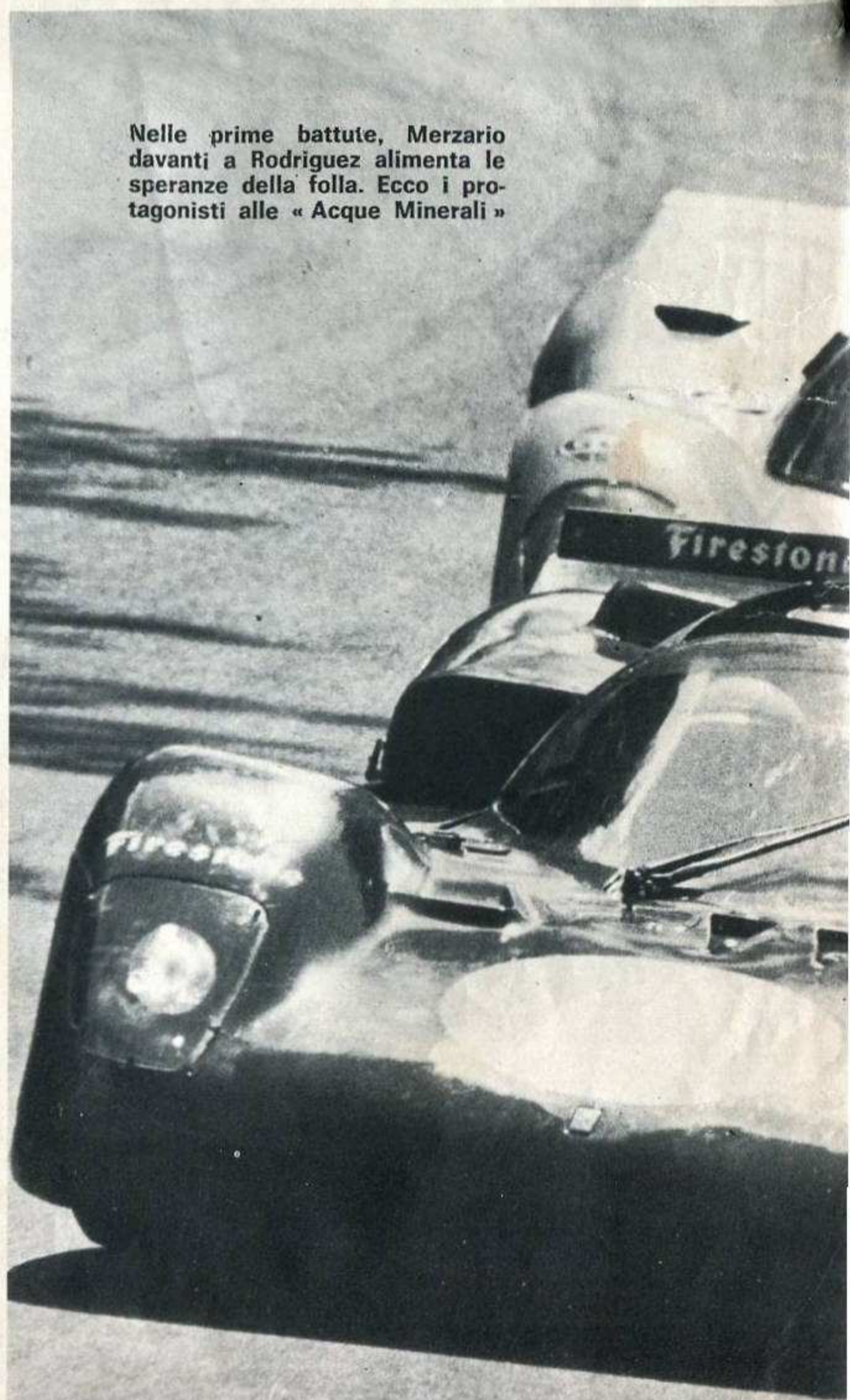
Brian REDMAN 33 anni, terzo vincitore della 500 KM di IMOLA. Ha rifiutato il cambio finale

450 KM. di monologo  
dopo 50 KM. di

# L'UOMO

IMOLA - Non ci credevano in troppi nelle possibilità della Ferrari 512 a Imola. Specialmente quando lunedì 7 settembre pomeriggio, dopo le non positive notizie riportate dall'ing. Forghieri reduce da Reggio E., sul rallentato lavoro della carrozzeria in plastica nouvelle vague per la Ferrari-dalle-code-alla-Porsche, si decise la partecipazione di uno spider tipo Sebring alla 500 km emiliana. E invece, da come sono andati quei dodici giri d'avvio con il Merzario scatenato, a far battistrada davanti ai due stupiti alfieri 917, Rodriguez e Redman, c'è da dire che, magari con una seconda Ferrari, oppure davvero con la nuova semimodificata (e che adesso andrà a Zeltweg alla 1000 km austriaca), c'era da dare un dispiacere alla nutrita troupe del team Gulf-Wyer. Ma si sa, questa delle macchine italiane solitarie (vedi anche Alfa Romeo che si è trovata in Romagna il bell'impre-

aveva la



Nelle prime battute, Merzario davanti a Rodriguez alimenta le speranze della folla. Ecco i protagonisti alle « Acque Minerali »

## REDMAN vince e smette

Ecco quello che vince.

E che lascia. Brian Redman.

Attacca il casco al chiodo, domani, dopodomani anzi, alla fine della stagione. Si mette a fare il commerciante.

Cordiale, bellino, padrone di una sola lingua, l'inglese, la sua, ha detto trentatré e adesso.

Già seconda guida di Jacky Ickx e di Jo Siffert (coi quali ha vinto), già scampato a un drammatico incidente a Spa, nel G. P. del Belgio (nel '68, un anno o quasi senza correre).

A Imola, è primo assoluto.

— Ma perché smette? Si sente vecchio?

« Oh, no. Sorry. Per mia moglie e per i miei bambini ».

— Una legione?

« Due, sorry. Un maschietto di cinque anni e mezzo e una bimba di due anni e mezzo ».

— Ma per lei, esclusivamente per il signor Redman, non le dispiace?

« Oh, no ».

— Neanche un poco di rimpianto? E' parecchio che corre...

« Dieci anni, ho corso abbastanza. E non è stato sempre facile ».

— Lo sa che quando abbiamo cominciato a vedere nelle classifiche il suo nome si è pensato a Jim Redman il campione del mondo di motociclismo?

« Ma quello è rodesiano, io sono tutto inglese ».

— Solo questa la differenza?

« Jim andava più forte in moto, ma in macchina no: ha provato un poco,

ma ha smesso subito ».

— E lei smette adesso.

« Però ho vinto cinque volte nel '69 e qualche volta anche nel '70. Questa volta, per esempio. Con Siffert abbiamo dato il primo titolo mondiale alla Porsche ».

— E in formula uno?

« Ho provato, ho avuto qualche punto anche nel campionato mondiale. De Tomaso mi ha chiesto, dopo la fine di Courage, se sarei stato disposto... ma non si è concluso. Mi è bastato il campionato marche ».

— Ma non ha sempre corso con le macchine vestite...

« Oh, no. Ho debuttato in formula due con la Dino Ferrari e in formula uno con la Cooper Maserati... Sono un poco italiano... ».

— Adesso è molto tedesco...

« Lo sono fino a Zeltweg. Lo sono fino ad ottobre. Poi stacco. Un poco di Sud Africa per gradimento e basta ».

— E poi?

« E poi solo Director sales and marketing for a Richter Motors LTD. E agente a Johannesburg ».

V. V.

# GULF 917 a IMOLA ammata - FERRARI

# ROSSO

visto regalo di un secondo posto assoluto grazie alla generosità dei suoi piloti), è diventata purtroppo un'abitudine che il pubblico in verità non digerisce troppo.

E se la Porsche 917 ha vinto ancora, lo si deve anche alla impossibilità da parte di un serio avversario di gettare un attacco a fondo, dopo che l'unica Ferrari aveva praticamente cominciato il suo calvario col polso offeso di Merzario al 17. giro, e nel momento in cui la « malasuerte » alla Piratella ha messo k.o. il favoritissimo Rodriguez. E la corsa è finita in mano a Brian Redman, l'ex partner di Siffert il quale si è dato così il benservito che sperava dallo sport professionistico. Se non c'è stata una macchina rossa prima sul traguardo della terza 500 km c'è stato un uomo-rosso, letteralmente Red-man. Un uomo rosso al volante però di una Porsche (arancioceleste).

# PORSCHE



Merzario rinfresca il polso destro in un secchio: un cambio sbagliato alla Tosa glielo ha quasi rotto

## 70 mila in dedica al burocrate romano

Mentre Imola viveva tre giornate esaltanti di sport automobilistico (che ora aspettano il bis del 27 settembre con la decisiva finalissima del Trofeo Europa F. 2, non ancora vinto da Regazzoni dopo il ritiro a Tulln) a pochi chilometri di distanza, a S. Marino, si chiudeva un simposio d'educazione stradale. L'eco purtroppo non è arrivato tra i settantamila che stipavano l'autodromo del Santerno. Ma sarebbe stato opportuno. Perché a S. Marino, proprio un alto burocrate romano, quel dott. Sorrenti che qualche anno addietro era stato separato da certi incarichi «stradali» nel Ministero dei Lavori Pubblici, ma che poi l'on. Mancini ripescò con pieni poteri, ha dato nuova esca alla politica anticorse che adesso ha ripreso a rigurgitare, grazie anche agli « illuminati » interventi di personaggi come il signore di cui abbiamo scritto a pagina 3.

Dovremmo scrivere ancora della gara imolese. Ma ci penseranno i colleghi. Qui vale, data la coincidenza, riassumere le parole del dott. Sorrenti il quale, dimenticando quanto male hanno fatto agli automobilisti italiani personaggi come lui, che sanno parlare male delle corse d'automobili ma poi hanno — sia pure indirettamente — permesso gli eccidi autostradali solo per non aver saputo prevedere al momento opportuno l'uso dei guard-rails (a proposito: chi se non i piloti e le corse ne hanno propagandato i vantaggi?), si è scatenato in una filippica violenta. In parole povere ha detto: che le corse in strada in Italia non si faranno più (leggi Targa Florio e Mugello), che quest'altro anno si darà un altro taglio drastico alle corse con la nuova legge Migliore ormai vicina al varo e, infine, che lui spera di affrontare anche il problema degli autodromi. Cioè di non renderne possibile l'ulteriore utilizzo, perché — dice il dott. Sorrenti — bisogna una volta per sempre abolire le corse d'auto che sono poco educative per i giovani e li spingono a mal comportarsi sulle strade.

Dove si dimostra che continuiamo intanto a soffrire di luoghi comuni perché, se questo discorso è valido, non si vede la ragione per cui allora non si debba abolire per esempio la boxe, dato che l'esempio cattivo può trasformarci tutti in pugili ogni giorno. Ma il dott. Sorrenti, per nostra fortuna ed edificazione dei suoi ascoltatori sanmarinesi, si è tradito quando ha mostrato il suo vero volto. Che è quello (di sempre) di chi non ha capito che in Italia qualcosa è pur cambiato da venti anni in qua. E non può presentarsi un sia pur direttore generale di Ministero a minacciare di « rappresaglie » un capo ufficio stampa dell'ACI (dott. De Bernart) responsabile solo di aver criticato la nota e poco convincente scelta dei cartelli realizzati per la recente campagna di educazione stradale, che ingoia miliardi e per la quale sarebbe tanto più opportuna la moralizzazione congiunturale del Presidente Colombo (e diteci grazie perchè un giornale come tanti che ne ha ospitato la pubblicità, lo scrive!).

500 KM DI IMOLA, «VOLANTE D'ORO SHELL» - Gara di velocità e durata in circuito per vetture dei gruppi 5 e 6 - Autodromo Dino Ferrari, Imola, 13 settembre 1970.

### CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Brian Redman (Gulf-Porsche 917) 100 giri in 2.43'53"5, media kmh 183,668; 2. Galli-De Adamich (Alfa 33-3) 2.44'38"6 a 3 giri; 3. Ahrens-Marko (Porsche 908) 2.44'46"4 a 5 giri; 4. Larrousse-Lins (Porsche 908) 2.44'47"5 a 5 giri; 5. Kottulinski-Lauda (Porsche 908) 2.44'45"6 a 6 giri; 6. Manfredini-Moretti (Ferrari 512 S) 2.45'25"8 a 7 giri; 7. Blatzeim-Zanders (Porsche 907) 2.45'18"2 a 13 giri; 8. Bardelli-Nesti (Alfa 33) 2.44'45"2 a 18 giri; 9. Kraus (Porsche 910) 2.43'58"1 a 19 giri; 10. Zuccoli-Facetti (Lola T. 210) 2.45'03"8 a 25 giri; 11. Bridges-Walker (Chevron Cos. B. 16) 2.44'25"5 a 27 giri; 12. Krause (Porsche 907) 2.19'21"7 a 32 giri; 13. « Pogo » (Fiat Abarth 2000) 2.02'45"7 a 34 giri.

Giro più veloce assoluto: Rodriguez (Gulf Porsche 917) in 1'34"6, media 190,922 kmh e nuovo primato assoluto della pista.

### CLASSIFICHE DI CLASSE

Categoria A - Sport - Gruppo 5  
Classe 5000 cmc: 1. Brian Redman (Gulf Porsche 917) 2.43'53"5 media kmh 183,668; 2. Manfredini-Moretti (Ferrari 512 S) a 7 giri.

Giro più veloce: Rodriguez (Gulf Porsche 917) in 1'34"6, media kmh 190,922.  
Classe 2000 cmc: 1. Ernst Kraus (Porsche 910) 2.43'58"1 media kmh 148,701; 2. Bridges-Walker (Chevron Cos. B. 16) a 27 giri; 3. « Pogo » (Fiat Abarth 2000) a 34 giri.

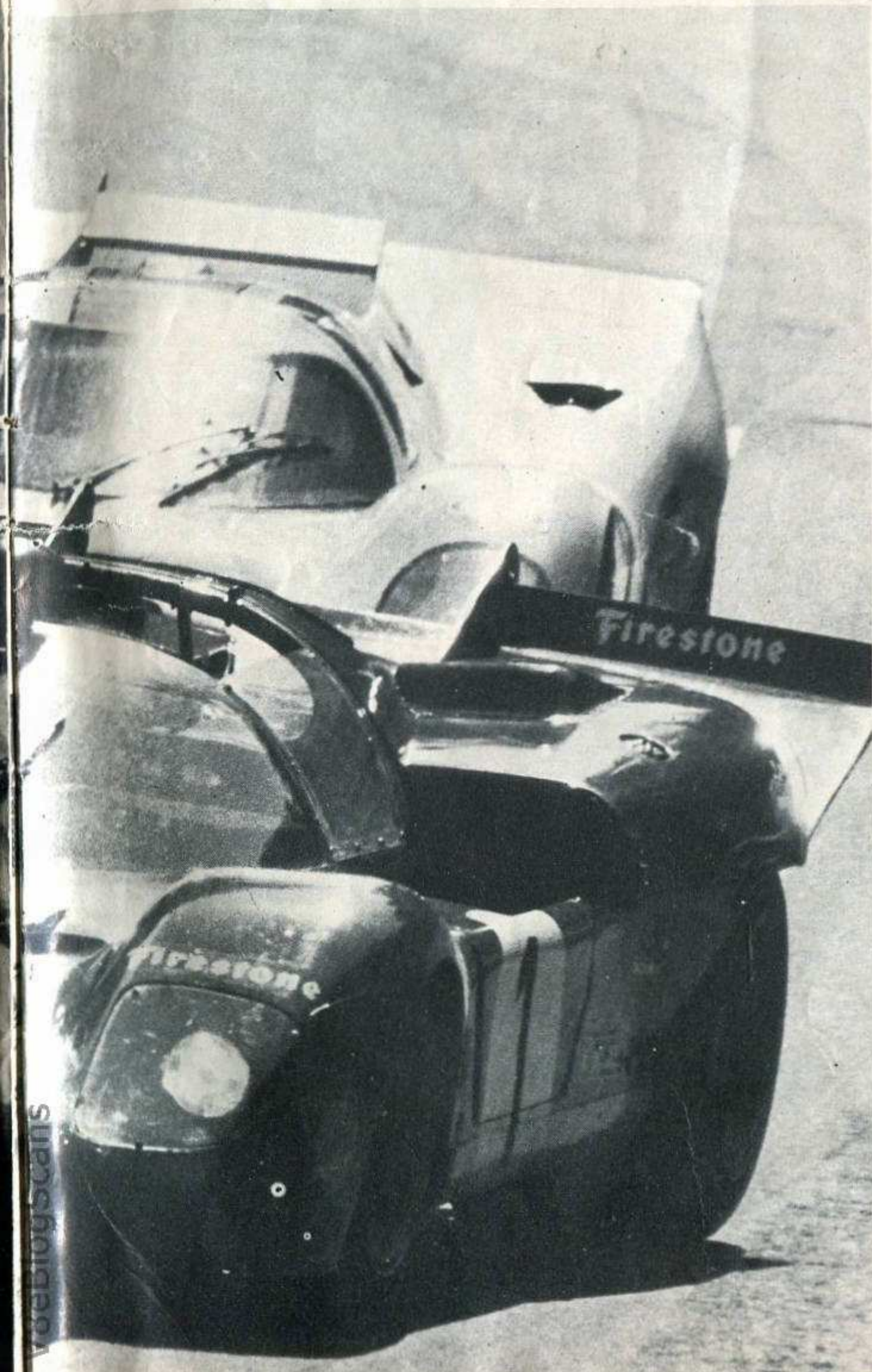
Giro più veloce: « Pogo » e « Pam » (Fiat Abarth 2000) 1'46"6, media kmh 169,130.

Cat. Sport prototipi - Gruppo 6  
Classe 3000 cmc: 1. Galli-De Adamich (Alfa 33-3) 2.44'38"6 media kmh 177,335; 2. Ahrens-Marko (Porsche 908) a 2 giri; 3. Larrousse-Lins (Porsche 908) a 2 giri; 4. Kottulinsky-Lauda (Porsche 908) a 3 giri.

Giro più veloce: Nanni Galli in 1'37"8 media kmh 184,675.  
Classe 2000 cmc: 1. Blatzeim-Zanders (Porsche 907) 2.45'18"2 media kmh 176,624; 2. Bardelli-Nesti (Alfa 33) a 5 giri; 3. Zuccoli-Facetti (Lola T. 210) a 12 giri; 4. Krause-Helmut (Porsche 907) a 19 giri.

Giro più veloce: Zuccoli in 1'44"2 media kmh 173,332.

m. s.





IMOLA - Il covato progetto di «veni-vidi-vici» che Pedro Rodriguez cuoceva dentro da qualche giorno, e che stava agevolmente trasformandosi in realtà, è stato stroncato proprio quando il messicano cominciava a crederlo ormai concretamente realizzato.

Che Rodriguez volesse vincere non v'erano dubbi. Prima di tutto perché lui come tutti quando va in pista ci va per riuscire, o almeno tentare di riuscire, a stare da-

Chevron era proprio in mezzo alla pista, bella di traverso e ferma, e il Pedro non ha voluto servirsene come di un bersaglio e quindi ha scartato per evitarla, ma scartando è andato con due ruote sulla sabbia e così il retrotreno della sua macchina ha sbattuto contro un guard rail, e gli si sono storti i puntoni di reazione.

Così è tornato al box in ritardo, con la macchina ammaccata, e i meccanici vi hanno guardato den-

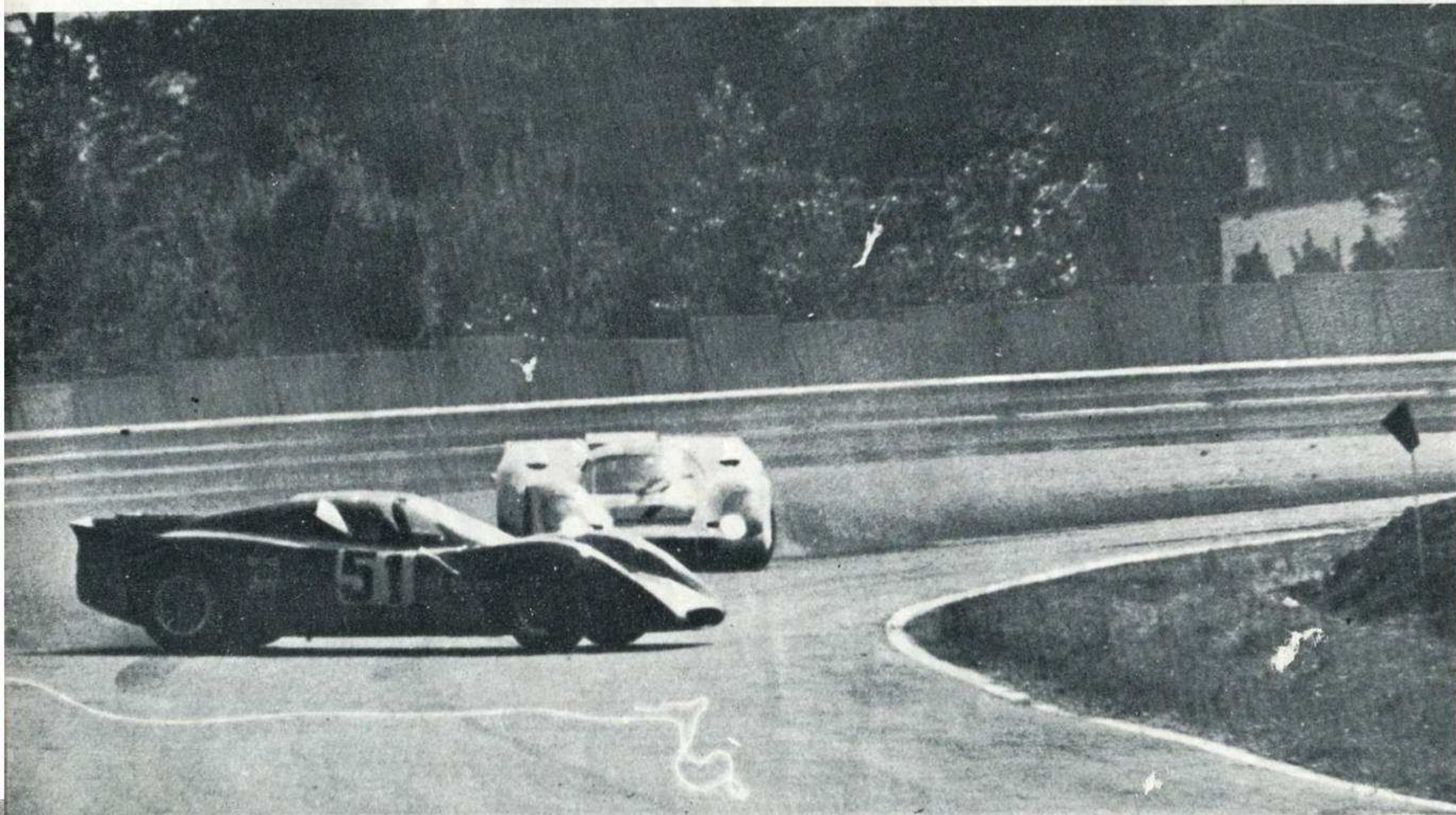
non era stato per niente cooperativo e si era ostinato a restargli davanti, e c'è voluto un incidente di quelli che capitano una volta ogni duecento corse per far sì che si togliesse di mezzo.

Ecco, se volete la verità del cuore di tutti bisogna proprio dire che il fatto che la Ferrari fosse in testa e vi restasse e persino si permettesse di staccare la Porsche, era la sorpresa della giornata, una sorpresa che ovviamente era piace-

non ce la faceva proprio.

Così, guardato bene che alla macchina non fosse successo niente e fatto salire Giunti, la Ferrari è tornata in pista con parecchio ritardo, e per la Porsche è stata festa.

Il nostro Pedro, quindi, se ne andava tranquillo, poiché dietro Redman non sembrava insidiarlo, e caso mai ci avrebbero pensato al box a non fargli crescere velleità strane, cosicché il progettino ma-



# Così PED



A sinistra, alla famigerata curva del Monteverde, la Chevron di Bemford è di traverso, ed il sopraggiungente Rodriguez cerca disperatamente di evitarlo. Sopra, Rodriguez non ce l'ha fatta, ed ha appena sbattuto

Per 35 giri  
**RODRIGUEZ**  
ha creduto  
nella  
«vendetta»

vanti a tutti; poi perché voleva confermare la bella corsa di Monza in F. 1; ma soprattutto perché — non ne fa misteri — serba sempre legato al dito quello che lui considera una specie di affronto subito dalla Ferrari quando è stato lasciato libero dopo le poche corse del 1969. Ed era proprio qui a Imola, tanto vicina a Maranello, che Pedro Rodriguez contava di attuare la sua «vendetta», battendo le Ferrari, tanto perché fosse chiaro che lui era forte, e che a Maranello avevano commesso un grave delitto di lesa classe mettendolo fuori senza valutarne le vere doti.

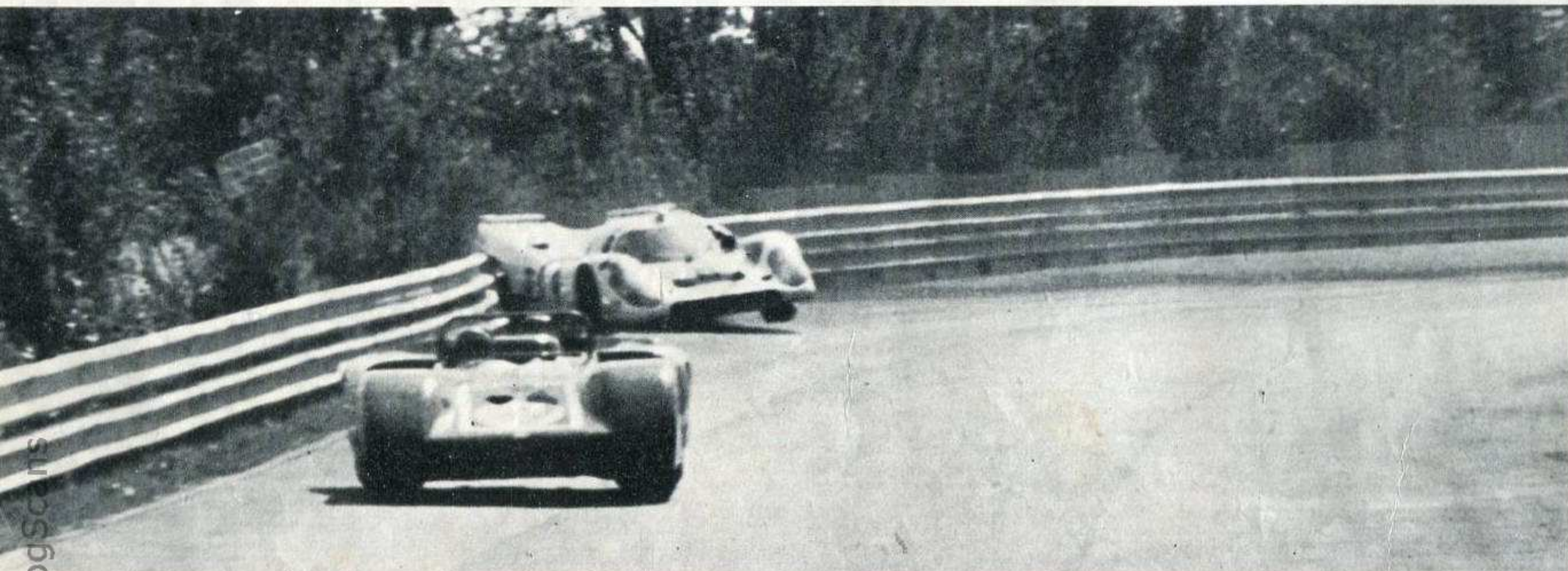
Ci stava riuscendo, e bene, visto che caracollava in testa da solo e tutto andava bene, madama la marchesa, ma ci si è messo di mezzo un semplice Bemford con una semplice Chevron, e quando dico di mezzo dico di mezzo, poiché la

tro, ed Ermanno Cuoghi che è modenese ma è il capo meccanico della squadra inglese ha fatto presto a capire cosa era successo ed a informare David Yorke, che ha agitato le mani in orizzontale, una sopra l'altra, con l'universale gesto del «chiuso, niente da fare». E così Pedro si è tolto il casco, si è dato una pulitina alla faccia, e poi se n'è stato lì al box, a mangiarsi qualche gelato ed a rimuginare dentro la stizza per non poter vincere la corsa, proprio questa di Imola tanto vicina a Maranello.

Però, onestamente, bisogna dire che quando il suo progettino di trionfo in Romagna stava avverandosi il nostro Rodriguez aveva appena finito di sudare sette camicie contro una macchia rossa imprendibile, sulla quale c'era lo smilzo e scatenato Merzario, che fin dalla partenza (da quella vera)

vole ed esaltante. Poi è accaduto che Arturo Merzario, per riuscire a tenere quel passo, ha dovuto fare qualche acrobazia in guida, e che una volta è arrivato un poco troppo velocemente alla curva della Tosa, e per rallentare abbastanza per curvare ha dovuto mettere la prima, il che normalmente non si fa.

Poi ha innestato rapidamente la seconda, o almeno lui credeva, e invece la leva è andata dritta verso la retromarcia, e gli ingranaggi che giravano a rovescio gli hanno risbattuto la leva indietro, con la violenza dei seicento cavali del dodici cilindri Ferrari. Un impatto violentissimo, che si è opposto alla azione del braccio che era in senso contrario ed ha quasi divelto il polso del pilota-fantino. Un male acuto, e tanta difficoltà a maneggiare poi cambio e volante, finché ha dovuto fermarsi perché



Sempre al Monteverde, vediamo la Porsche di Vaccarella toccare il guard-rail in seguito allo sgonfiamento di una gomma. Ha davanti Galli

V8eBlogScans

IMOLA - Ecco quello che insiste.

Che spesso vince. Che talvolta non ha fortuna. Pedro Rodriguez. Non ha fortuna come questa volta, a Imola, con la Gulf Porsche. Domani (domenica) va in Canada con la BRM.

Tipo neo-latino, genere nero-fumo; scapigliatura più qualcosaltro. Trent'anni, una moglie (a casa, in Messico), nessun figlio.

— Lei è un deb su questo circuito.

«Un circuito molto bello, interessante per piloti, curve veloci... andare molto preciso, sempre. Todo va bene con puèco de suerte. Oggi no. Con la Porsche va bene spesso. Con la BRM c'è il problema che rompe il motore».

— E' già andata bene. La Porsche le deve il suo secondo titolo mondiale... Cinque vittorie nel '70 tutte di campionato mondiale. E una anche in formula uno a Spa. Prima era successo una volta sola, in Sud Africa, tre anni fa, con la Cooper Maserati...

«Claro. Ma ne restano tre altre».

— Il Gran Premio degli Stati Uniti, di Canada, del Messico. Lei terrà particolarmente a quello del Messico.

«Certo. Proprio in questo è scomparso mio fratello Riccardo con la Lotus formula uno».

— Come quella di Rindt...

«Un poco diversa, meno potente».

— E' vero che lei ha tanti soldi?

«Non li conto mai. Ci pensa mio padre».

— Quel padre che ha comprato tante Ferrari...

«Eh, sì, un primo amore quello. Per me e per Riccardo. Assieme abbiamo vinto, su una Ferrari, una 1000 chilometri di Parigi».

— Sua moglie dov'è?

«A casa. In Messico».

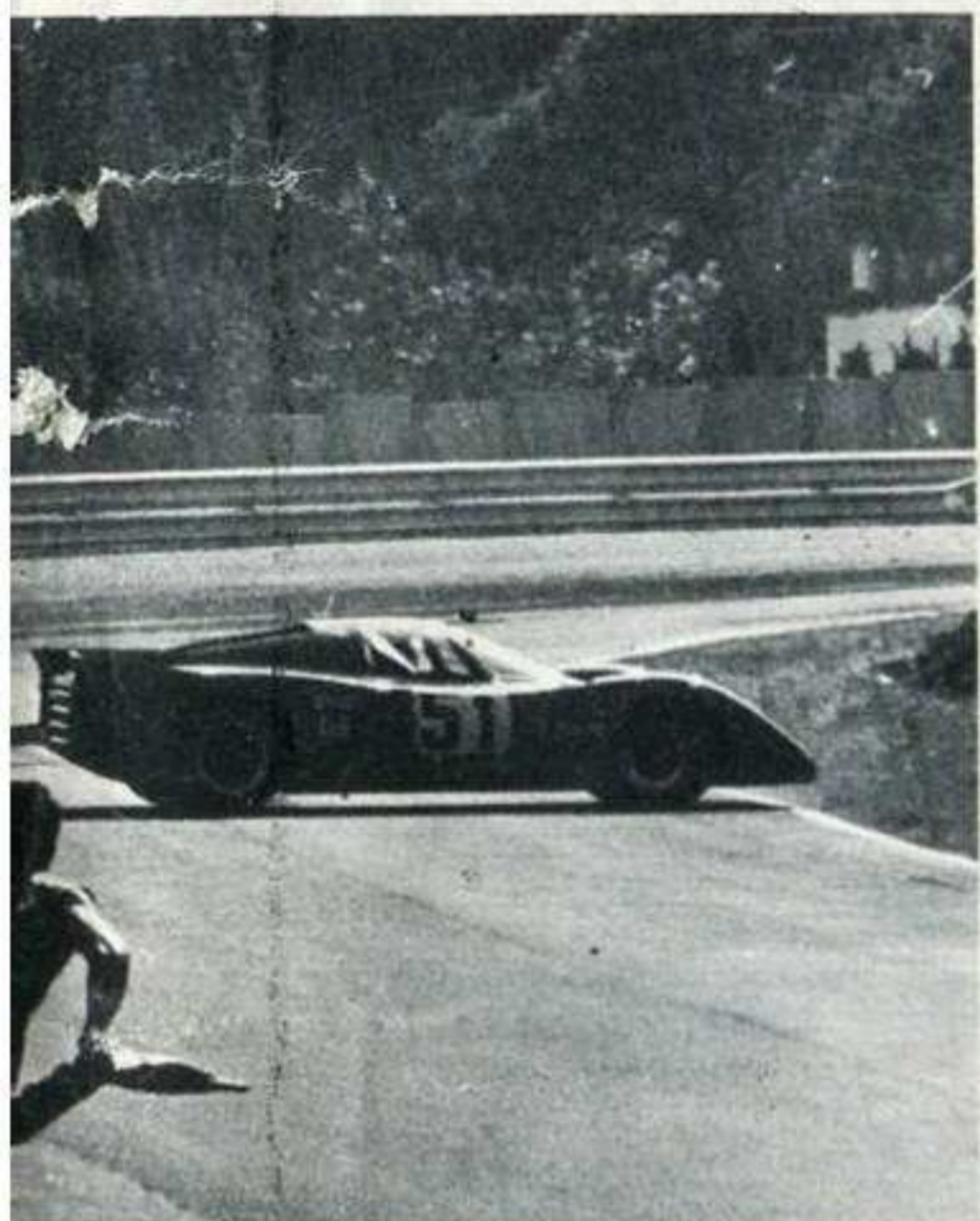
— E' contenta?

«Deve stare contenta».

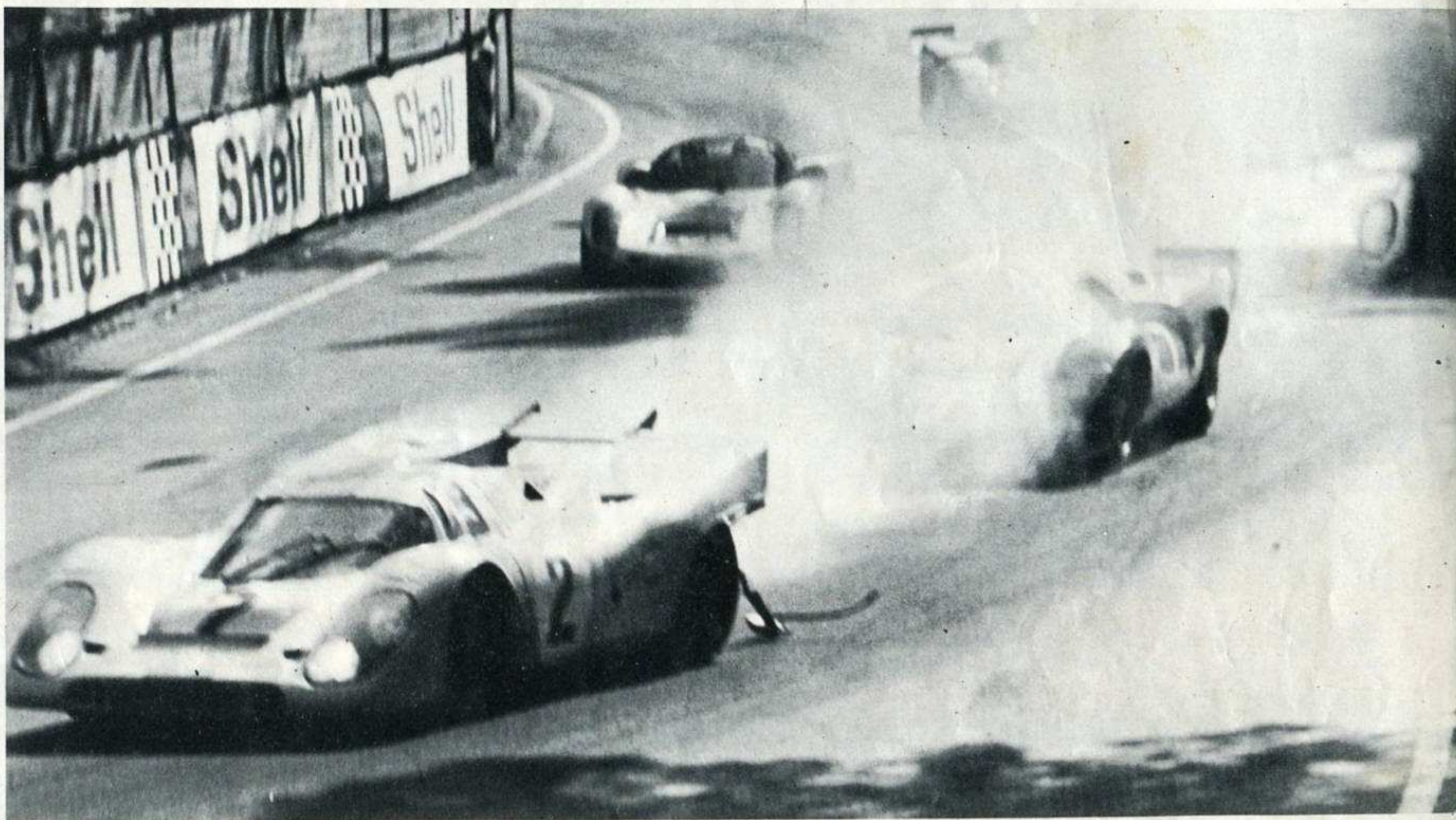
Un circuito  
che vuole  
«suerte»  
e precisione

v. v.

# O ha perso



Sotto, sia Rodriguez che Bernier sono nel prato, mentre escono le bandiere e passano Zuccoli e Blatzeim. A destra, Rodriguez raggiunge come può i boxes, con una ruota storta e pezzi di carrozzeria a rimorchio



turava. Fino a che la Chevron si è messa di mezzo...

Quando la Porsche numero due si è fermata è stato un gran urlo collettivo, un poco impietoso e antisportivo, ma comprensibile, e che aumentava appena la Ferrari passava davanti alle tribune affollate. Non che la gente pensasse ragionevolmente che Giunti ce l'avrebbe fatta a riprendere Redman, ma lo sperare non costava niente, e il gridare neppure. Poi è venuto il momento di riporre anche le speranze di cuore, quando la Ferrari è passata davanti ai boxes con stranissimi sussulti nel rombo del motore, e la gente ha capito che caso mai era lei a cedere e non l'altra.

E si è visto che era vero, quando Giunti è entrato al box, e c'è voluto tanto tempo perché la macchina potesse ripartire, dopo che i tecnici avevano scoperto che si

era rotto un raccordo nella tubazione della benzina, e la riparazione è stata fatta. Un poco più tardi è stata la volta della pressione dell'olio a dare preoccupazioni, dopodiché alla Ferrari hanno pensato di far rientrare la macchina dietro i boxes, non valendo la pena di continuare una corsa che poteva soltanto portare ad ulteriori danni.

Redman da solo in testa, guardato passare e basta, la gente ha riversato interesse ed entusiasmi sulla altrettanto rossa ed altrettanto eccitante Alfa Romeo 33-3 di Nanni Galli, che surclassava le altre tre litri e che era diventata seconda. Forse inconfessato, c'era un desiderio latente che anche la seconda Porsche si fermasse, perché la gente ha di queste tendenze contrarie ai più forti, anche se contro ragione; e così il tifo per l'Alfa si faceva rumoroso. A ragio-

ne, comunque, poiché la macchina milanese sulla quale sarebbe poi salito de Adamich, andava magnificamente e pur concedendo ovviamente terreno alla cinque litri tedesca teneva un ritmo elevatissimo.

Non c'era altro di cui interessarsi, perché in fondo la corsa era abbastanza povera, almeno per il grosso pubblico che naturalmente guardava ai grossi nomi ed a quelli che stavano nelle prime posizioni. Al grosso pubblico (a proposito, era proprio grosso, di numero e di voce) sfuggiva il duello tra le due Porsche 908 tedesche, quella che Gerard Larrousse aveva messo nettamente davanti a quella di Ahrens all'inizio, ma che poi era passata dietro quando Lins aveva preso il posto del francese. Ed è stato un peccato, perché alla fine quando Larrousse è risalito in macchina c'è stato un magnifico inse-

guimento ed un recupero di quelli da ricordare, con le due vetture divise sul traguardo da meno di un secondo.

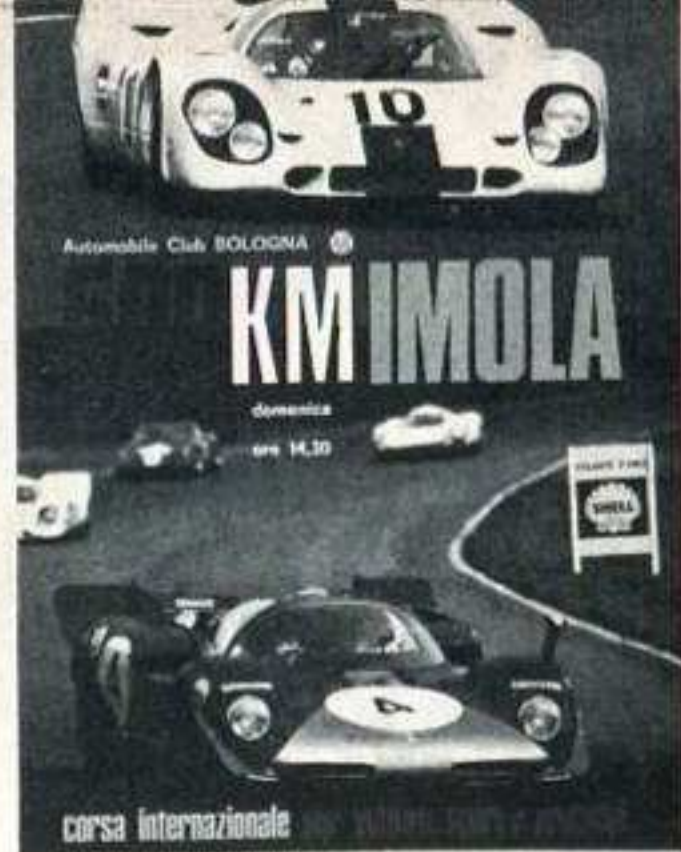
Così come il grosso pubblico non ha forse seguito come avrebbe dovuto il dramma di Zuccoli e Carluccio Facetti, che con la Lola due litri spopolavano nella loro classe ma dovevano rassegnarsi a perdere circa una mezz'ora per un guaio al limitatore di pressione della iniezione (lo stesso guaio che accade spesso alle formula uno). E forse perché non indirizzato a dovere il grosso pubblico non ha forse apprezzato come si deve lo sforzo di Nino Vaccarella che per la prima volta saliva su una Porsche 917, una quattro litri e mezzo privata che è di Dominique

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 24



A sinistra, la parte posteriore della Porsche di Rodriguez. Si nota lo scarico rotto. Sopra, Merzario, Rodriguez e Redman, alla Rivazza



### 10. GIRO

Merzario-Giunti (Ferrari)	16'11"
Redman (Gulf Porsche)	16'12"2
Rodriguez (Gulf Porsche)	16'12"4
Galli-de Adamich (A.R. 33-3)	16'43"9
Vaccarella-Martin (Porsche 917)	16'46"1
Ahrens-Marko (Porsche 908)	17'01"1
Pilette-Gosselin (Lola T. 70)	17'13"6
Larrousse-Lins (Porsche 908)	17'18"4
Manfredini-Moretti (Ferrari)	17'21"3
Kottulinski-Lauda (Porsche 908)	

### 20. GIRO

Rodriguez (Gulf Porsche)	32'15"
Redman (Gulf Porsche)	32'23"5
Galli (Alfa Romeo 33-3)	33'18"7
Ahrens (Porsche 908)	a 1 giro
Larrousse (Porsche 908)	
Pilette (Lola T. 70)	
Moretti (Ferrari)	
Merzario (Ferrari)	
Kottulinski (Porsche 908)	
Zuccoli (Lola 210)	a 2 giri

### 30. GIRO

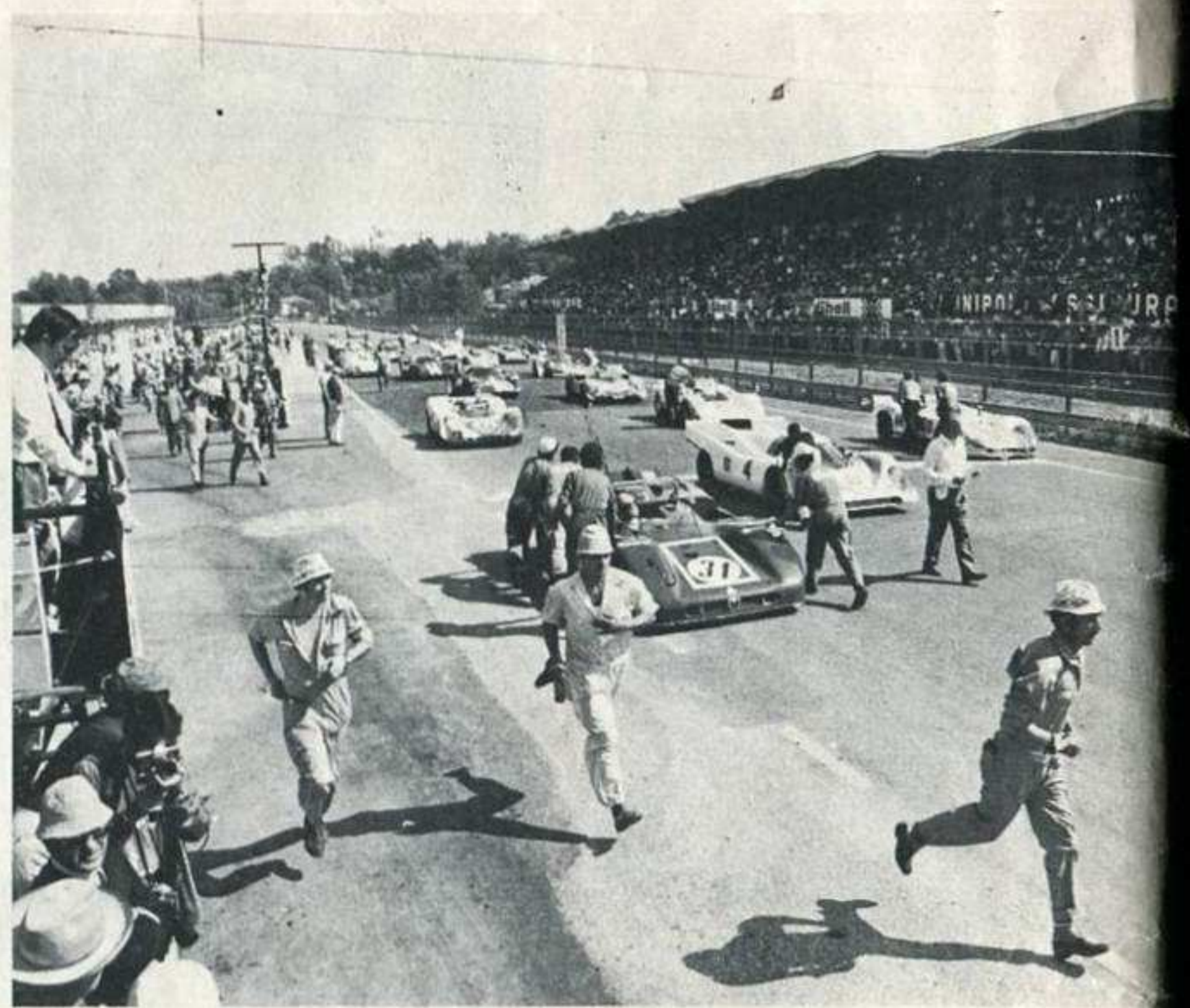
Rodriguez (Gulf Porsche)	48'30"4
Redman (Gulf Porsche)	48'36"6
Galli (Alfa Romeo 33-3)	49'51"1
Larrousse (Porsche 908)	a 1 giro
Ahrens (Porsche 908)	
Pilette (Lola T. 70)	a 2 giri
Giunti (Ferrari)	
Kottulinski (Porsche 908)	
Zuccoli (Lola 210)	a 3 giri
Vaccarella (Porsche 917)	

### 40. GIRO

Redman (Gulf Porsche)	1.04'04"5
Galli (Alfa Romeo 33-3)	1.04'53"4
Larrousse (Porsche 908)	a 1 giro
Ahrens (Porsche 908)	
Giunti (Ferrari)	
Pilette (Lola T. 70)	a 2 giri
Kottulinski (Porsche 908)	
Zuccoli (Lola 210)	a 3 giri
Manfredini (Ferrari)	a 3 giri
Blatzheim (Porsche 907)	a 4 giri



Ecco la sequenza della «falsa» partenza, che ha preceduto di qualche minuto quella ufficiale. Il direttore di corsa Zucchi è ancora con la bandiera alzata, e già Redman — dalla seconda fila — scatta, imitato dagli altri, un po' perplessi. Zucchi giustamente rimane fermo, non convalidando questo avvio. A destra, corrono i meccanici a «recuperare» le vetture per rimetterle in ordine



CONTINUAZ. DA PAGINA 23

## Dal doppio «via!»

Martin, e che si era adattato bene alla nuova tecnica di guida, mantenendo in corsa una posizione molto onorevole, fino a che l'afflosciarsi di una gomma non lo ha mandato a sbattere contro un guard-rail, come ha fatto Rodriguez. Ed anche la bella prova di Moretti e Manfredini, con la Ferrari arrivata soltanto la mattina della corsa reduce dal Giappone dove aveva vinto la domenica precedente; prova peraltro mortificata da qualche capriccio del cambio che è costato qualche giro di sosta.

E' mancato, agli sportivi di Imola, il modo di valutare le possibilità della nuova McLaren M8C acquistata da Alain de Cadenet e guidata da Cris Craft, poiché il cambio Hewland si è bloccato subito dopo la partenza, e c'è voluta quasi un'ora per farla riparare, per fare poca strada.

Ed è infine mancata la soddisfazione, per gli appassionati della Abarth, di vedere la 2000 di Pogo ben piazzata come meritava, poiché la bella corsa del torinese è stata interrotta dalla rottura del motore. E in prova c'era stata la disavventura di Zadra, finito contro un guard rail alle Acque Minerali, a togliere di mezzo l'altra buona macchina di Carlo Abarth.

Beh, in fondo ci accorgiamo che questa 500 Chilometri di Imola è stata tutta una delusione, per quasi tutti quelli che erano in pista e per quasi tutti quelli che erano fuori.

Salvo beninteso per Brian Redman e la Gulf-Porsche, la quale il risultato per il quale era venuta a Imola lo ha ottenuto, e con merito.

f. l.

**IMOLA** - Le 24 vetture al via, dopo il giro di ricognizione, si tornano a schierare, in attesa del segnale del direttore di corsa. I motori sono al massimo, la bandiera sta per abbassarsi, quando dalla seconda fila scatta prepotentemente Redman, e gli altri, lo seguono di malavoglia, anche perché Anzio Zucchi è rimasto con la bandiera per aria.

Tutto da rifare, perciò, ed immediata invasione di pista da parte dei meccanici, che provvedono a recuperare le varie vetture già oltre lo schieramento. Dopo di che, viene dato il via regolarmente. Scatta Merzario, seguito da Rodriguez, mentre dalla seconda fila esce bene l'Alfa di Galli.

Al primo passaggio è in testa la Ferrari, seguita da Redman, Rodriguez, Galli, la Porsche di Ahrens e la Ferrari di Schetty.

I tre di testa si staccano subito, e ben presto è Rodriguez che si incarica di dare la caccia a Merzario. Nelle varie classi, primo della 3000 Galli, mentre fra i due litri si sviluppa subito una bella lotta fra l'Abarth di «Gi-Bi», la Lola di Zuccoli, l'altra Abarth di «Pogo», la Porsche di Blatzheim e la Chevron di Brigdes.

Al quinto passaggio, situazione invariata, con Rodriguez che attacca ripetutamente Merzario, mentre si fa avanti molto bene la Porsche di Vaccarella, ora a ridosso dell'Alfa di Galli, il quale viaggia a circa 18" dai primi. Alla Tosa, si ferma la Lola di Weir, che prende fuoco dopo che il pilota era già sceso; il fuoco viene spento sul nascere con una certa facilità. All'ottavo passaggio è al box la Ferrari di Schetty, che riparte dopo un giro, con le prime avvisaglie di quelle noie al differenziale che poi porteranno la vettura al ritiro.

Al 12. passaggio, sgattaio-

lando in mezzo a dei doppiati (i primi doppiaggi sono iniziati fin dal 4. giro!), Rodriguez passa in testa. Al 14. giro è doppiata anche la Ferrari di Manfredini-Moretti, mentre arriva lentamente ai boxes Vaccarella, con la ruota posteriore destra a brandelli. Si tenta con difficoltà di cambiarla, manovra che infine riesce, ma Vaccarella si fermerà qualche giro dopo, constata l'impossibilità di controllare la vettura, con il retrotreno giù di squadra.

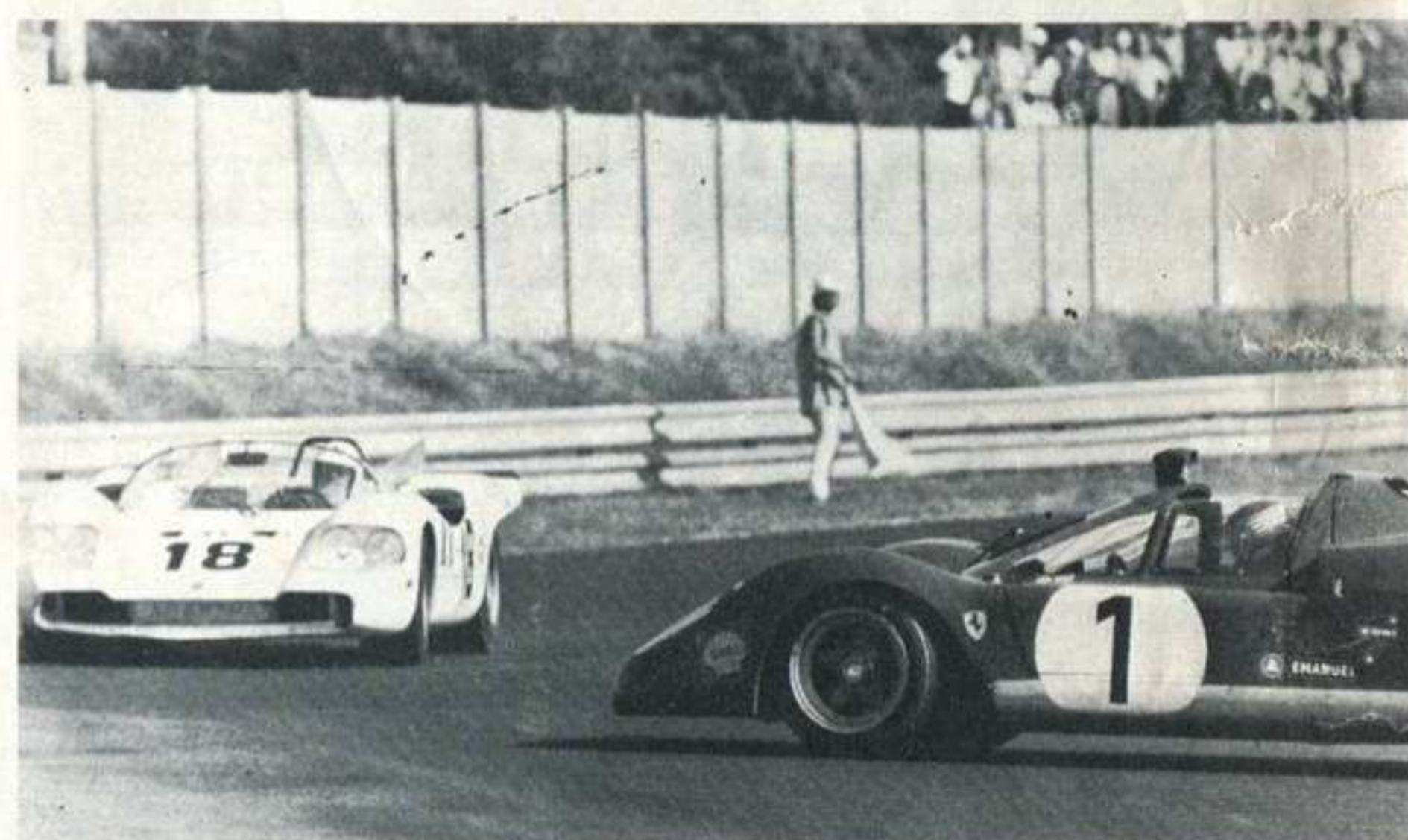
Al 17. passaggio, contemporaneamente a Rodriguez che allunga il passo, anche Redman supera Merzario, che accusa evidenti difficoltà al cambio. Non si comprende la ragione di questo, e si attende che il comasco si fermi per una chiarificazione, cosa che avviene al 20. giro. E' successo che Merzario, arrivato «lungo» alla Tosa, ha infilato la prima e poi in uscita, al momento di mettere la seconda, ha «puntato» contro la retromarcia. Il contraccolpo della leva ha quasi rotto il polso destro di Merzario, che non riusciva più a cambiare. Riparte perciò Giunti, ma con quasi 3' di distacco, che vogliono dire in pratica due giri di ritardo.

Davanti, le Porsche proseguono imperterrite, e Rodriguez fa segnare dei buoni 1'36"9/37"5, mentre ora terzo assoluto è Nanni Galli, che non risparmia certo la sua Alfa, ma è già staccato di 1'14"1

Visto il vantaggio, al box della Gulf-Porsche si decide di sfalsare i rifornimenti, e così Pedro entra nella corsia di decelerazione al 35. giro, per ripartire, col pieno d'olio e di benzina (e con il parabrezza pulito) dopo 53". Anticipa però la fermata anche Redman, che arriva al box il giro dopo, impiegando 10" di meno del compagno di squa-



Merzario è già in borghese, con il polso destro vistosamente fasciato. Giunti non si è ancora levato il casco, ma l'atteggiamento della coppia non lascia dubbi: la corsa è finita per la Ferrari n. 1



Sopra, Giunti, di traverso in mezzo alla Rivazza, sta cercando la retromarcia, mentre transita «Pogo». Sotto, alla staccata della Tosa, la McLaren-Ford 3 litri di Craft, fermata da noie al cambio





## 50. GIRO

Redman (Gulf Porsche)	1.21'53"
Galli (Alfa Romeo 33-3)	a 1 giro
Larrousse (Porsche 908)	a 1 giro
Ahrens (Porsche 908)	a 2 giri
Giunti (Ferrari)	a 3 giri
Moretti (Ferrari)	a 4 giri
Kottulinski (Porsche 908)	
Zuccoli (Lola 210)	a 5 giri
Facetti (Lola 210)	
Pogo	a 6 giri

## 60. GIRO

Redman (Gulf Porsche)	1.38'03"2
de Adamich (A.R. 33-3)	a 2 giri
Ahrens (Porsche 908)	a 3 giri
Lins (Porsche 908)	
Lauda (Porsche 908)	a 4 giri
Manfredini (Ferrari)	a 5 giri
Facetti (Lola 210)	
Pogo	a 6 giri
Blatzheim (Porsche 907)	a 7 giri
Giunti (Ferrari)	a 8 giri

## 70. GIRO

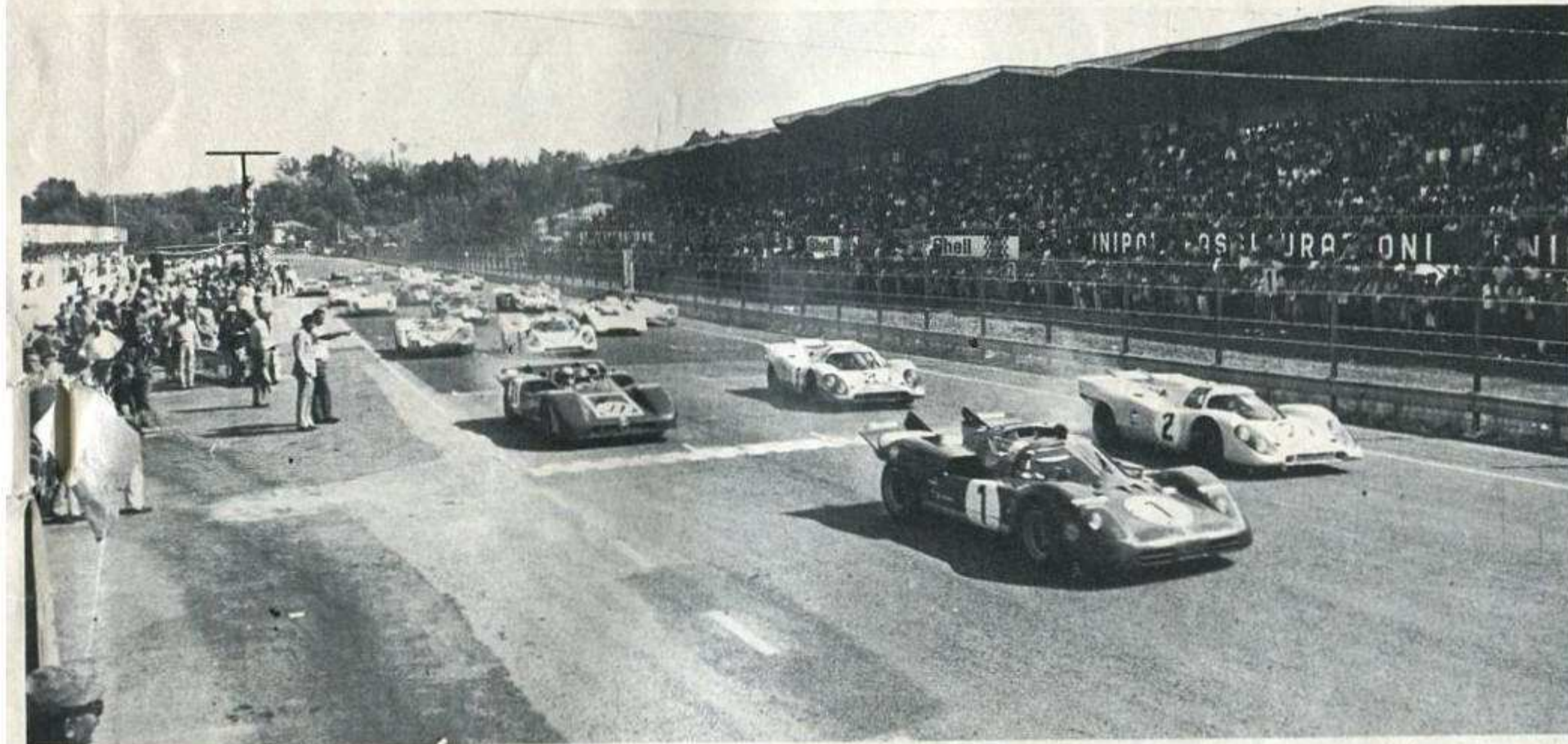
Redman (Gulf Porsche)	1.54'17"6
de Adamich (Alfa Romeo 33-3)	a 2 giri
Ahrens (Porsche 908)	a 3 giri
Lins (Porsche 908)	a 4 giri
Lauda (Porsche 908)	a 5 giri
Manfredini (Ferrari)	a 6 giri
Pogo	a 8 giri
Blatzheim (Porsche 907)	a 9 giri
Bardelli (Alfa Romeo 33)	a 13 giri
Kraus (Porsche 910)	a 13 giri

## 80. GIRO

Redman (Gulf Porsche)	2.11'20"3
de Adamich (Alfa Romeo 33-3)	a 2 giri
Ahrens (Porsche 908)	a 3 giri
Larrousse (Porsche 908)	a 4 giri
Lauda (Porsche 908)	a 5 giri
Manfredini (Ferrari)	a 7 giri
Blatzheim (Porsche 907)	a 10 giri
Bardelli (Alfa Romeo 33)	a 15 giri
Kraus (Porsche 910)	a 15 giri
Krause (Porsche 907)	a 16 giri

## 90. GIRO

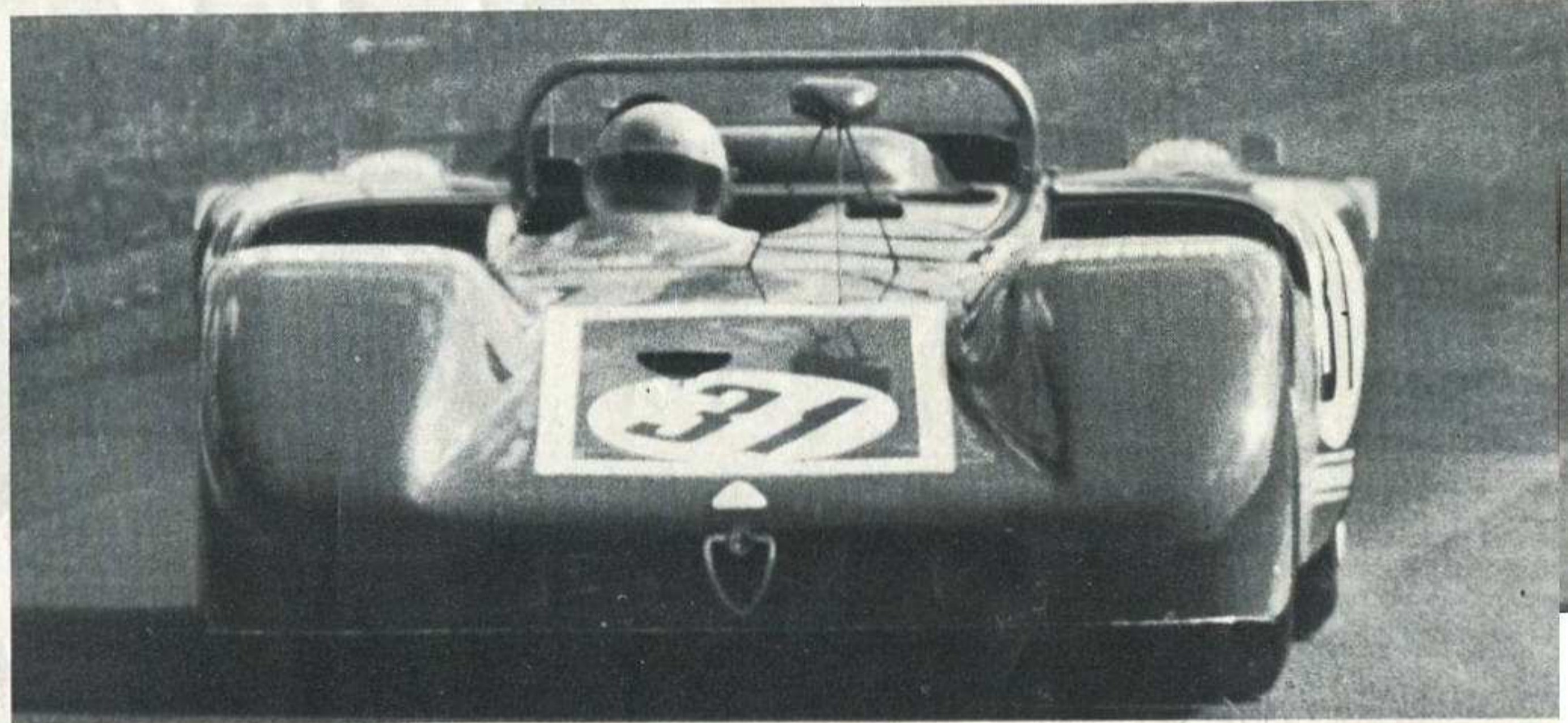
Redman (Gulf Porsche)	2.27'35"6
de Adamich (Alfa Romeo 33-3)	a 2 giri
Ahrens (Porsche 908)	a 4 giri
Larrousse (Porsche 908)	a 5 giri
Lauda (Porsche 908)	a 6 giri
Manfredini (Ferrari)	a 7 giri
Blatzheim (Porsche 907)	a 12 giri
Bardelli (Alfa Romeo 33)	a 14 giri
Kraus (Porsche 910)	a 17 giri
Facetti (Lola 210)	a 21 giri



Sopra, l'avvio «buono» della 500 KM, con l'ottimo scatto di Merzario. In seconda fila si vedono l'Alfa di Galli e la Porsche di Redman. A destra, al primo giro alla curva del Tamburello: guida il gruppo sgranato Merzario, seguito da Rodriguez, Galli, Redman, Ahrens, Schetty. Poi le Porsche si riuniranno alla caccia della Ferrari numero uno di Merzario e Giunti, che poi si ritirerà



## al secondo posto dell'ALFA



Ecco l'aspetto rinnovato dell'Alfa 3 litri, protagonista di una interessante gara. Essa appare ora più piccola e raccolta. Alla guida in questo momento Nanni Galli, che l'ha condotta nella 1.a metà di gara

dra e rientrando in pista al primo posto, mentre Galli, che ha continuato a girare, è ora secondo assoluto.

Al giro successivo (37.), colpo di scena: arriva ai boxes la Porsche di Rodriguez, che si è scontrato con la Chevron di Bemford ed ha rovinato il retrotreno, ritirandosi. Resta così in testa, solissimo, Redman, seguito a 50" da Galli (che però si deve ancora fermare) e dalle due 908 di Larrousse-Lins e Ahrens-Marko, molto vicine. Queste due vetture si daranno battaglia fino al termine, e purtroppo per Larrousse il suo compagno Lins — girando nettamente più piano degli altri — si farà superare dall'altra coppia.

Intanto Redman gira attorno ai 37"5, ma con Nanni Galli che fa segnare gli stessi tempi, mettendo alla frusta la sua 333, il distacco non aumenta, rendendo interessante la contesa a distanza dei due protagonisti. L'Alfa prevede una fermata a metà corsa, ma an-

che la Porsche quasi sicuramente effettuerà un rabbocco verso i tre-quarti di gara, e si attendono perciò gli eventi con una certa curiosità.

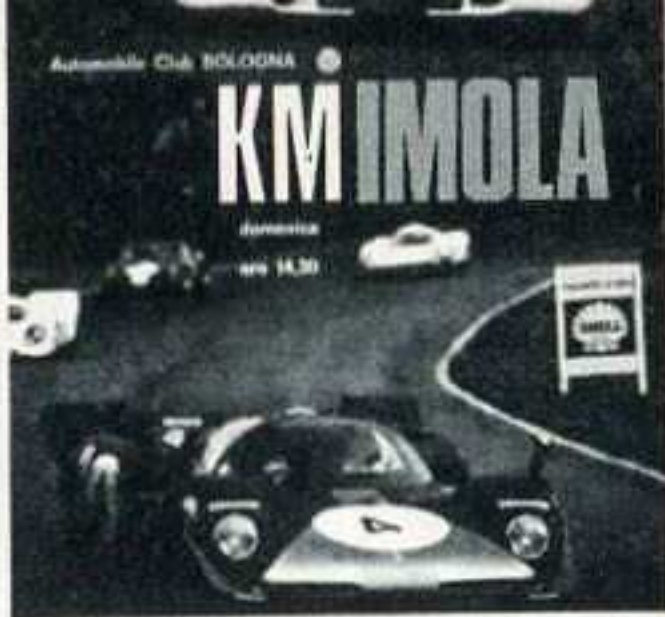
Puntualmente, mentre Redman passa la «boa» dei 50 giri, entra ai boxes l'Alfa n. 31, e de Adamich riparte dopo ben 1'42"! La ragione di questo ritardo risiede nel fatto che non hanno funzionato le bombole di aria compressa per alimentare velocemente le pompe benzina, la quale è così affluita (circa 120 litri) con il ritmo «normale». Ora la corsa è ormai decisa, e l'interesse si sposta su Giunti, che in questo momento naviga in quinta posizione, a quasi tre giri, ma con evidenti difetti di alimentazione. Infatti la Ferrari n. 1 effettuerà numerose fermate prima del ritiro, durante le quali verranno diagnosticati guai all'alimentazione (rottura di un raccordo di un tubo), e guai più seri alla lubrificazione, con caduta della pressione.

Nel frattempo, le due litri sono dominate da «Pogo» (le Sport) e da Zuccoli-Facetti (i Prototipi). Purtroppo, per entrambi inizieranno i guai seri nella seconda metà della gara: «Pogo» romperà il motore al 66. giro, mentre la Lola di Zuccoli e Facetti ricomincerà ad avere noie all'alimentazione, con il blocco di una valvola alimentatrice, dopo che già nelle prove l'iniezione aveva dato seri fastidi.

Frattanto, mentre Redman è sul piede solito di 1'37", de Adamich è sull'1'40", Moretti (al sesto posto) gira in 41"/41"5 e Facetti, inseguendo disperatamente almeno un buon piazzamento di classe, gira in circa 1'47"5/48".

Al 72. giro, prevista seconda sosta di Redman: Rodriguez è pronto con il casco in testa, caso mai Brian fosse stanco. L'inglese non vorrà il cambio, e danderà a vincersi da solo (anche se alla fine sarà molto provato) questa 500 KM di Imola.

I secondi assoluti e primi dei prototipi, Galli e de Adamich. Hanno diviso l'Alfa SP nuovo tipo, dopo aver effettuato le prove con 2 vetture



Dopo aver avuto un incidente durante le prove del venerdì, che ha poi costretto i meccanici della Ferrari a lavorare sodo per cambiare la sospensione anteriore, Giunti ha avuto un altro «spavento» sabato. Infatti una leggera collisione tra la Porsche di Redman e l'Alfa di Nanni (sotto) ha fatto sbandare la Porsche finita nella sabbia (sotto). Dietro sopraggiungeva Giunti che tentava di fare un buon tempo staccando sempre più tardi, ma egli si è trovato su una macchia d'olio ed ha slittato sbandando. Nella foto vediamo Redman guardare preoccupato, appunto, la Ferrari che arriva.

### RITIRATI e perché

Non hanno terminato la corsa: Weir-Zeccoli (Lola T 210) 5. giro, incendio; «Pam»-«Gi-Bi» (Fiat-Abarth 2000) 9. giro, cambio; Vaccarella-Martin (Porsche 917) 22. giro, incidente; Craft (McLaren-Ford) 33. giro, cambio; Rodriguez (Gulf-Porsche 917) 37. giro, incidente; Bemford-Burton (Chevron B 16) 37. giro, incidente; Juncadella-Schetty (Ferrari 512 S) 52. giro, rottura differenziale; Pilette-Gosselin (Lola T 70) 58. giro, rottura giunto; Giunti-Merzario (Ferrari 512 S) 64. giro, alimentazione e pressione olio.  
Non sono stati classificati: Pilon (Lola T 70), «Cinno» (Ferrari Dino).

### Così (in 24) al via

2 Rodriguez (Gulf-Porsche) 1'33"4	1 Merzario-Giunti (Ferrari) 1'34"
3 Redman (Gulf-Porsche) 1'34"2	31 Nanni Galli de Adamich (Alfa 33-3) 1'36"
30 de Adamich (Alfa 33-3) 1'36"7	4 Vaccarella-Martin (Porsche 917 K) 1'36"9
32 Chris Craft (McLaren M8C) 1'38"5	33 Ahrens-Marko (Porsche 908) 1'38"8
34 Larrousse-Lins (Porsche 908) 1'39"3	9 Pilette (Lola T.70) 1'40"
6 Juncadella-Schetty (Ferrari) 1'40"5	35 Kottulinsky-Lauda (Porsche 908) 1'41"6
23 «Pam»-«Gi-Bi» (Abarth 2000) 1'43"8	7 Pillon (Lola T.70) 1'44"5
41 Zucconi-Facetti (Lola T.210) 1'45"6	18 «Pogo» (Abarth 2000) 1'45"8
51 Burton-Bemford (Chevron) 1'46"3	43 Zadra (Abarth 2000 SP) 1'46"8
44 Blatzheim-Zanders (Porsche 907) 1'47"4	16 «Riccardone» (Abarth 2000) 1'49"8
52 Weir-Zeccoli (Lola T.210) 1'49"8	15 Bridges-Walker (Chevron) 1'50"8
46 Bardelli-Nesti (Alfa 33) 1'51"8	48 Krause (Porsche 907) 1'54"
20 Kraus (Porsche 910) 1'55"3	50 «Cinno» (Ferrari Dino) 1'57"4
5 Manfredini-Moretti (Ferrari) 1'59"7	



IMOLA - La «voglia di pista» che travaglia i piloti dilettanti ha avuto una ulteriore conferma nei 221 iscritti al Trofeo Deserti, anteprema (assieme alle monoposto della F. Ford) della 500 KM.

Interessantissime le qualificazioni, che sono risultate, come al solito, uno spettacolo a se stante. Leggete a parte i tempi con i quali si sono qualificate le vetture delle dieci classi previste. Nella 500, sorprendenti le eliminazioni di D'Onofrio e Barabino, entrambi per avaria, mentre Tamburini, che si era qualificato con la vettura di Cherici, non ha preso il via. Nella 600, Martino si è qualificato col quinto tempo, ma non ha preso il via per correre nella F. Ford (non si potevano fare due corse nella stessa giornata). Per la stessa ragione, non ha preso il via Santulli, secondo tempo nella 700. Martino e Santulli hanno

### Tutti i tempi delle PROVE

	Sabato	Venerdì
RODRIGUEZ (Gulf-Porsche 917)	1'33"6 (192,961)	1'33"4 (193,375)
REDMAN (Gulf-Porsche 917)	1'34"2	1'34"3
GIUNTI (Ferrari 512S)	1'36"0	1'34"4
MERZARIO (Ferrari 512S)	1'39"0	1'34"0
MARTIN (Porsche 917)	1'39"8	1'46"1
PILETTE (Lola T70)	1'40"3	1'40"0
SCHETTY (Ferrari 512S)	1'44"9	1'40"5
JUNCADELLA (Ferrari 512S)	—	1'41"5
PILLON (Lola T70)	1'45"9	1'44"5
VACCARELLA (Porsche 917)	—	1'36"9
MORETTI (Ferrari 512S)	—	1'59"7
MANFREDINI (Ferrari 512S)	—	1'40"6
GOSSSELIN (Lola T70)	—	1'42"5
«PAM» (Fiat-Abarth 2000)	1'43"8 (174,000)	1'44"5 (172,834)
«POGO» (Fiat-Abarth 2000)	1'46"8	1'45"2
«RICCARDONE» (Fiat-Abarth 2000)	1'49"8	—
BRIDGES (Chevron B16)	1'50"8	1'53"3
WALKER (Chevron B16)	—	1'52"0
«GI-BI» (Fiat-Abarth 2000)	—	1'52"4
KRAUS (Porsche 910)	1'59"1	1'55"3
GALLI (Alfa Romeo 333)	1'37"1 (186,006)	1'36"0 (188,137)
De ADAMICH (Alfa Romeo 333)	1'38"3	1'36"7
AHRENS (Porsche 908)	1'41"4	—
LARROUSSE (Porsche 908)	1'41"6	1'39"3
CRAFT (McLaren-Ford)	1'42"4	1'38"5
LAUDA (Porsche 908)	1'49"3	1'41"6
MARKO (Porsche 908)	—	1'38"8
LINS (Porsche 908)	—	1'42"0
KOTTULINSKY (Porsche 908)	—	1'43"5
BURTON (Chevron B16)	1'48"1 (167,079)	1'46"3
ZADRA (Fiat-Abarth 2000)	1'49"9	1'46"8
ZUCCOLI (Lola T210)	2'02"8	1'45"6 (171,034)
NESTI (Alfa 33)	1'51"8	—
BLATZHEIM (Porsche 907)	1'51"9	1'47"4
«CINNO» (Ferrari Dino)	2'00"1	1'57"4
FACETTI (Lola T210)	—	1'51"9
KRAUSE (Porsche 907)	—	1'54"0
BEMFORD (Chevron B16)	—	1'54"7
WEIR (Lola T210)	—	1'55"5
ZECCOLI (Lola T210)	—	1'49"8
BARDELLI (Alfa 33)	1'51"9	—

### Due fantasmi a Imola le nuove «512» e «917»

IMOLA - Il maggior interesse tecnico della 500 chilometri di Imola avrebbe dovuto essere nella presenza della FERRARI 512 dotata di nuova carrozzeria di profilatura aerodinamica molto differente da quella attuale, che secondo nostre informazioni ricorda molto quella della Ferrari-Can Am vista di fronte e quella della Porsche 917 vista di lato. Contrariamente a quanto è stato detto, tuttavia, questa nuova Ferrari non sarebbe stata differente dalla attuale per quanto riguarda le parti meccaniche, dato che la corsa di Imola doveva servire a collaudare le nuove forme esterne in diretto confronto con le vecchie, cioè utilizzate a parità di condizioni meccaniche.

Vera e propria novità era la MCLAREN M8C affidata a Cris Craft, macchina che è derivata chiaramente da quelle della serie Can-Am vendute ai clienti e che ha il motore Cosworth utilizzato dalle F.1. Purtroppo questa macchina non ha potuto essere in corsa che pochissimo,

per il bloccaggio di una molla del selettore del cambio, e così non la si è potuta giudicare. Comunque dati i tempi in prova ci sembra che sia fin d'ora una macchina interessante.

Durante le prove si sono viste in pista due ALFA ROMEO 33-3 apparentemente uguali, ma si dice che quella che aveva de Adamich fosse più leggera dell'altra (però non lo dimostrava). La cosa è probabile, dato che anche l'Alfa Romeo sta certo lavorando a mettere a punto macchine per l'anno venturo.

Infine nella giornata successiva alla corsa si sarebbe dovuto vedere in pista a Imola qualche novità sulle Porsche-Gulf, che avevano chiesto di poter utilizzare la pista per prove private. E John Wyer aveva portato a Imola, oltre al materiale per la corsa, anche molte parti di ricambio sperimentali ed una carrozzeria inedita, che però non ha potuto essere usata poiché per una serie di ragioni la pista non ha potuto essere messa a disposizione della squadra Gulf.



Dopo erano

# VENTURI nel «DESERTI»

Vittorio Venturi ha appena superato l'altra GTAm di De Leonibus, e si avvia a vincere il Trofeo Deserti per vetture Turismo Speciale. Al terzo posto si vede la BMW di «Gap». A destra, ecco Venturi con i Trofei, il più grande dei quali offerto da Enzo Ferrari



## Turismo d'assalto nell'IMOLA-ring

favorito, rispettivamente, Gattafo-  
ni e Finelli, entrati al posto loro.

### Prove-spasimo

Nella 1000, miglior tempo di Gatti, mentre il mediocre giro di Campanini dipende dalla rottura dello spinterogeno dopo quattro giri. Nella 850, fin dalle qualificazioni si preannuncia la lotta tra Gunnella e Barone, che si contendono il Trofeo. Interessantissima la 1150, dove Ghedini fa il vuoto dietro di sé con 2'12"1, seguito dall'altra NSU di Vasari e dalla muta delle 128 Fiat, con «Sangry-la» e Rattazzi in evidenza. Non partono per avaria Magri e Trevisan, e subentra Antonini. Nella 1300, «Gianfa» si avvicina al record di Dini (che è di 2'03"6) mettendo in agitazione gli altri pretendenti al Trofeo di classe, fra cui Rosselli, Truci e Zanetti.

Pozzo è ancora più lontano, mentre gli unici a resistere a «Gianfa» sono Colzani e «Baronio». Non parte Invernizzi, ed al suo posto subentra Capponi.

Nella 1600, le tre Escort davanti, seguite da un certo numero di Alfa Romeo GTV. Entra anche la BMW di Lucarelli, una vettura pressoché normale. Anche nelle ultime due classi, la 2000 e la 3000, le qualificazioni non fanno «vittime» importanti, tant'è che possono partire anche vetture con tempi piuttosto alti, i cui piloti però non si limiteranno a «fare numero», ma si batteranno encomiabilmente.

E veniamo alle corse. La prima gara (saranno tre, di 20 giri ciascuna, pari a 100 km e 360 metri) comprende quattro classi: 500, 600, 700 ed 850. I motivi di interesse sono molteplici, soprattutto la gara di Mazzeschi e Gatta nella

600, con il Trofeo in palio, e quella tra Gunnella e Barone, per la stessa ragione.

### L'errore di GUNNELLA

In testa vanno subito Barone e Gunnella, seguiti a qualche decina di metri da Russo, che però non riuscirà a riagganciarsi. Dietro a qualche altra Abarth 850, è subito la 595 di Mazzeschi, che ha veramente le ali ai piedi, mentre Gatta (con un motore di riserva, avendo rotto in prova) non riesce a districarsi, superato anche dalla Giannini 590 di Antonini. Garrone va subito in testa alle 700 e dominerà indisturbato la classe fino al termine. Dopo di lui è Famoso, che bada ai punti del Trofeo: il secondo posto di Imola gli frutterà i 6 punti che gli permettono di vincerlo. Da segnalare frattanto i ritiri di Tandoi

(Fiat-Abarth 850) al secondo giro; della 595 di Amighini al quarto e della Giannini 590 di Galluzzo.

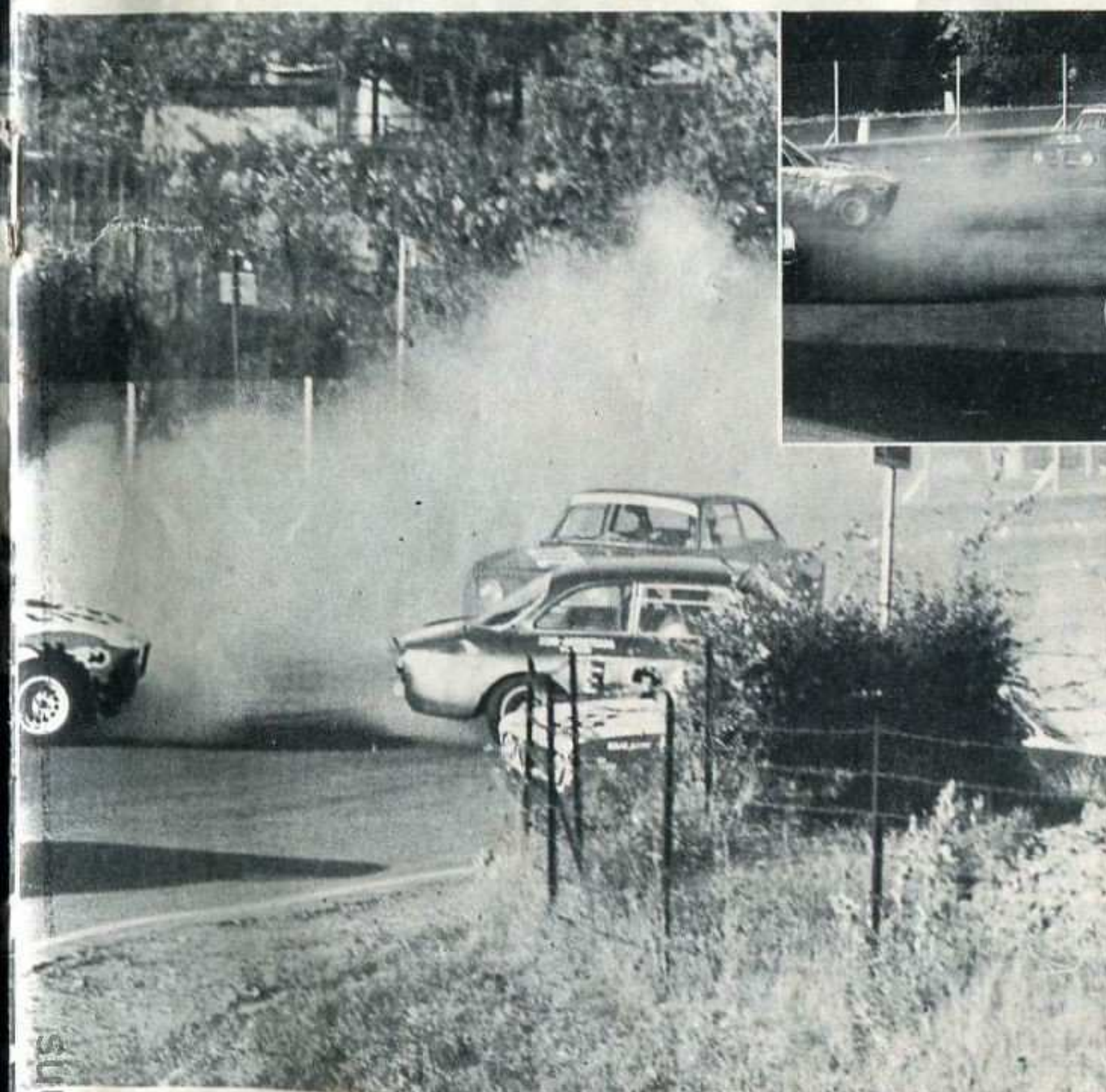
Nelle 500, lotta ravvicinata fra «York», «Duval», Dentamaro e Cerulli. Al 10. giro, alla curva del Monteverde, «York» e Dentamaro si scontrano, e quest'ultimo non potrà ripartire. «York» riprende la pista ma ormai staccato. In testa vanno così Cerulli e «Duval», ed il loro bel duello terminerà con il ritiro di «Duval». A tre giri dal termine, Cherici esce alla Rivazza, ed al giro successivo il povero «York» (già con la vettura tartassata, gli finisce contro: gli rimarrà la soddisfazione del giro più veloce.

In testa a questa corsa, frattanto, Gunnella viene attardato in un sorpasso, e nel tentativo di riprendere la scia di Barone tocca il guard-rail alle Minerali, ritirandosi: per il bravo Gunnella è l'ad-

dio al Trofeo di classe, saldamente in mano a Barone, vincitore della prima corsa. Lo seguono Russo, che non ha mai smesso di inseguire e le altre 850 di Tali, Del Bono e Biselli. Sesto assoluto il felicissimo Mazzeschi, mentre il primo delle 500, Cerulli, è 12. assoluto. Per i Trofei, quindi, si laureano per le rispettive classi Barone (850, preparazione Baisrocchi), Famoso (700, Garavello), Mazzeschi (600, Garavello) e Santucci (500, Vaccari), già al sicuro e solo spettatore ad Imola.

### Il «botto» con «botte»

Seconda attesissima corsa, con le vetture della seconda divisione, classi 1000, 1150 e 1300. La gara ha la sua svolta decisiva subito dopo il via, alla curva Tosa: arriva per primo Colzani, scattato benissimo, e dietro a lui, aperti a ventaglio, «Baronio» all'inter-



In tre momenti, il «numero» delle GTAJ al primo giro di corsa, alla Tosa: a sinistra, Truci ha appena colpito «Baronio», mentre Colzani passa e Rosselli (278) è già girato. In alto, nel fumo si nota «Gianfa» (272) frenare disperatamente. A destra, passano Casati, «Pooky» e Zanetti, mentre Truci è fermo all'interno della curva. Il toscano arriverà comunque al box, per ritirarsi

V8eBlog  
tutti TRUCI...



Renato Mazzeschi come Churchill: ha vinto la corsa ed il Trofeo della classe 600, ed è giustamente preoccupato che lo sappiano tutti

CONTINUAZ. DA PAGINA 27

no, Rosselli, Truci e «Gianfa». Truci ritarda troppo la frenata, gli si blocca un freno, e tampona la GTAJ di «Baronio», il quale in testa-coda tocca Rosselli, che sbatte violentemente sulla barriera, mentre «Gianfa» e gli altri sfilano indenni per puro caso. Il bilancio vede Rosselli ritirato, Truci con il retrotreno a pezzi (giungerà lentamente ai boxes), «Baronio» con la carrozzeria ammaccata costretto subito ad inseguire da una posizione impossibile, mentre Colzani sembra imprendibile.

Al primo passaggio infatti arriva con un centinaio di metri su tutti. Nella 1000, ottima partenza di Gatti, seguito da Becchetti; nella 1150 va subito via Ghedini, in possesso di una NSU veramente eccellente, che sfrutterà a pieno il suo motore e l'aderenza delle sue nuovissime Dunlop «extralar-

la rottura del motore a 4 giri dal termine, mentre era quasi alle costole di «Girasole». Costretto al ritiro anche De Tomasi, che stava disputando una gara molto interessante. Nella 1000, Campanini, partito molto indietro nello schieramento, riesce a raggiungere Gatti all'8. giro, superandolo poi sfruttando una sbandata del rivale alla Rivazza. Gatti non potrà ribattere, essendo costretto al ritiro, e secondo sarà così Soria, autore di una gara regolare.

Per le classifiche tricolori, balzo in avanti di Campanini nella 1000 ai danni di Stefanelli (sfortunatamente fermo subito in questa gara), e di Ghedini nella 1150 su «Sangry-la» se, come afferma la CSAI, la Coppa Sila non è valida per i punteggi. Nella 1300, tutto è rimandato alla Carri, dato che ad Imola l'unico ad avere fatto un passo avanti è Facetti (o «Gianfa», che è la stessa cosa), ed ora è pari a Rosselli al secondo posto con 21 punti, dietro ai 24,5 di Carlino Truci.

Tra le quinte  
del week-end  
di IMOLA

PERCHE'  
tanti  
portoghesi?

SPECIALE PER AUTOSPRINT



Ecco come, alla seconda curva delle «Minerali», Gunnella ha perso la corsa delle 850: nel tentativo di riprendere la scia di Barone, è uscito troppo velocemente ed ha urtato irrimediabilmente



Alla Rivazza, vediamo «Gianfa» lanciato all'inseguimento — che riuscirà perfettamente — di Colzani, che era scattato in testa approfittando della confusione creatasi alla Tosa al primo giro

### Venturi in solitudine

Terza corsa, che comprende le classi 1600, 2000 e 3000, e lascia prevedere un buon duello per la vittoria assoluta del Trofeo Deserti fra le GTAm di Venturi e De Leonibus e le BMW 2002 TI di «Gap» e Merletti. Al primo giro, passa De Leonibus, seguito da Venturi e «Gap», mentre Merletti è rimasto invischiato tra le 1600, condotte da Schenetti e da Mingotti, che ha alla sua ruota l'Alfa GTV 1750 di Ghislotti. Nella 3000 passa in testa Santulli, approfittando della progressiva avaria (fusione di una bronza) della 2600 Alfa di Castelli.

Già al secondo giro Venturi passa, e finirà tranquillo con una gara estremamente regolare, sul piede dei 2" netti al giro, dimostrando di essersi velocemente assuefatto alla vettura ed alla pista, nella quale, pur essendo di Bologna, non aveva mai corso. Alle sue spalle, bellissima la rimonta di «Gap» che, frenando al limite — con grandi fumate di gomme — e tirando a più non posso riaggancia De Leonibus e lo passa al 3. giro.

Nella 1600, Schenetti sembra tranquillo, con Mingotti a circa 6", mentre l'altra Escort di Belli è nettamente inferiore di motore. Una bella gara fanno pure le GTV di Ballocca e Rossi, assieme alla Volvo di Fasano che però rompe il tubo di scarico e rallenta. Ghislotti, poi, deve avere un fatto personale con la curva Rivazza, piombando nel guard-rail al 5. giro e rischiando di ripiombarci al 10., riuscendo comunque sempre a cavarsela ed a giungere 4. di classe e 5. di divisione.

In testa, prima «Gap» e poi Merletti riescono a passare De Leonibus, che poi recupererà una posizione ai danni di Merletti in avaria; per poco anche «Gap» non perde la sua seconda posizione, forando una gomma all'ultimo giro e tagliando il traguardo in mezzo al fumo del suo pneumatico. Nella 1600, vittoria finale, dopo il ritiro di Schenetti, di Sergino Mingotti, che così festeggia nel migliore dei modi il suo ritorno alle gare, mentre la 3000 è, come detto, di Santulli. Per i Trofei, a Belli basta un piazzamento (a patto che vi siano i partenti...) alla Carri per vincere la 1600. De Leonibus è sicuro vincitore della 2 litri, come Santulli nella 3000.

In totale, cinque primi di classe su dieci sono andati a piloti della scuderia Nettuno: e poi dicono che il fattore campo non conta...



La 1150 è stata vinta dalla NSU di Gianni Ghedini, che qui vediamo seguito alla Rivazza da Campanini, che si è aggiudicato di forza la classe 1000 turismo



ghe» solo nei primi giri, per poi vivere di rendita. Dietro a lui è il suo rivale «Sangry-la», seguito da De Tomasi, «Girasole» e Rattazzi.

La gara vivrà di questi inseguimenti: «Gianfa» e Campanini riusciranno nell'intento, ma «Sangry-la» no. Infatti, al settimo passaggio Colzani ha 6" di vantaggio su «Gianfa», mentre al giro dopo saranno solo 4"8. L'inseguimento si concluderà al 10. giro, e «Gianfa» — in possesso di un motore veramente strepitoso — se ne andrà tranquillamente. Dietro a lui resisterà il bravo Colzani, mentre per il terzo posto la spunterà «Baronio», autore di una rimonta eccezionale ai danni di Pozzo, Zanetti e Larini, terminati nell'ordine.

### RATTAZZI-show

Nella 1150, si assiste al bell'inseguimento di Rattazzi, che (giratosi alle Minerali quando era 5.) al 4. passaggio è ultimo ma non si dà per vinto, entusiasmando nelle curve e riuscendo a recuperare la sua posizione. Sarà fermato per

mag.

IMOLA - Ma quanti erano i portoghesi alla 500 KM? La domanda è lecita. Perché, a sera tarda, a corsa finita, gli organizzatori dell'AC Bologna mostravano un po' i muscoli lunghi. Tutta colpa del... conti (perdonateci il giro di parole con il nome del nostro editore che è anche vicepresidente dell'AC Bologna). In poche parole si lamentava che, di fronte all'incredibile piennone, valutato in 70 mila persone, il numero dei paganti fosse ben più ristretto. Precisamente l'incasso della domenica avrebbe toccato solo il traguardo di 35 milioni. Cioè appena 5 in più dell'anno scorso, quando gli spettatori erano molto meno (a occhio) e i biglietti non costavano come quest'anno. Però bisogna aggiungere a quel totale gli 11 milioni d'incasso del sabato per il Trofeo Deserti (quelli delle prove del venerdì). E forse i due milioni che da solo AUTOSPRINT ha venduto ai suoi lettori.

● La voglia di Rodriguez. Sabato volle «aprire» il percorso sulla Ferrari Daytona della direzione gara.

● Ore 14,29. I meccanici si accorgono che la ruota posteriore destra della 917 di Pedro si sta afflosciando. Era stato appena percorso il giro di ricognizione. Una volata e la gomma è cambiata. Pensate se la corsa fosse andata diversamente. E se Rodriguez avesse vinto solo per quell'occhio lungo del meccanico che era al via!...

● Perché l'ing. Chiti si affannava a nascondere con uno straccio il contatore della benzina mentre l'Alfa 333 faceva

(l'unico) rifornimento? E come urlava contro chi tentava di leggere il numero dei litri immessi! Qualcuno però ha letto 131. C 101? Troppi nel primo caso (per regolamento) pochi nel secondo. Certo che poi si è detto che l'Alfa aveva messo più tempo a rifornire perché non funzionava bene la pompa a pressione...

● A proposito dell'ing. Chiti. Ha voluto dedicare al sottoscritto il secondo posto della sua 333 con una parola non proprio protocolare. E tutto perché il giorno prima avevamo voluto esprimere dei dubbi sulle prestazioni in prova della 333 versione '70 su questo circuito di Imola, rispetto all'anno scorso. Ma ci vogliono convincere che la pista è peggiorata di... due secondi.

● Certamente alla 1000 KM di Zeltweg l'Alfa andrà con tre prototipi, per: De Adamich-Stommelen, Galli-Hezemans e...? Qualche nome probabile per la terza coppia: AMON, PESCAROLO PETERSON, GETHIN...

● GIUNTI sa che è difficile per lui la trasferta americana F. 1 perciò pensa a IMOLA F. 2 con la Tecno. In Canada per la Ferrari correranno ICKX e REGAZZONI. Però a Maranello preparano una terza macchina (partirà quarta). Forse per ANDRETTI?

Marcellino

Il solito «mattatore» in F. FORD

# La boxe dopo CAMMARONE



Davanti alla bandiera di Zucchi, sfreccia vittorioso Cammarone. Anche Naddeo — che è il secondo — saluta la folla. Terzo è Bertoni

IMOLA - Dopo la lunga pausa estiva, è tornato di scena con la nona prova il trofeo Chevron di Formula Ford. La gara, che apriva il denso weekend motoristico dell'autodromo DINO FERRARI, ha preso il via alle 12,30 sotto un caldo afoso che ha naturalmente infastidito piloti e soprattutto i poveri motorini. Erano iscritti ben 27 conduttori che già nella giornata precedente si erano dati battaglia, ma i tempi di qualificazione risultavano sullo stesso piano di quelli della precedente gara disputata sul medesimo tracciato il 2 giugno.

Subito in luce la De Sanctis del giovane Cammarone, capolista nelle otto prove disputate sinora, poi Giancarlo Naddeo con l'altra De Sanctis, secondo arrivato nella gara del 2 giugno, quando fu preceduto in volata dal bravo Bodini, che realizzava il quinto tempo in queste prove ufficiali. Poi la prima delle Tecno, quella di Bertoni, recente trionfatore della salita dei Monti Iblei, seguita da quella di Pescaia.

Danneggiavano irrimediabilmente le vetture in prova lo sfortunato Colombo, che urtava in testa-coda il guard-rail alla Rivazza rovinando la sospensione posteriore destra e Stefano Buonapace, autore di un buon tempo, che sbiellava il suo pur nuovo motore Novamotor.

Diciotto quindi i partenti (che divenivano subito 17 per la defezione di Buonapace) alla bandiera dello starter, con Cammarone che brucia in partenza Naddeo, seguito da Bertoni e Bodini. Si accende subito una bella lotta per il terzo posto fra Bertoni e Bodini, mentre già dal terzo passaggio l'allievo di Morrogh conduce con netto margine.

Si ferma ai boxes la BWA di Orsi e abbandona, mentre il gruppetto dei quattro fuggitivi aumenta il distacco dal plotone degli inseguitori. Al quarto passaggio Cammarone, Naddeo, Bodini e hanno già duecento metri sul gruppo guidato da Pescaia.

Si ferma al quinto giro la n. 38 di Piscopo col motore in disordine mentre Alberto Pagani è autore di una «arrampicata» di guard-rail alla Piratella che costa la rottura della sua Tecno.

All'ottavo passaggio la situazione si è stabilizzata: conduce sempre Cammarone, seguito da Naddeo, Bodini e Bertoni con circa 30" su Bourgoigne, Martino e Mari.

Intanto si riaccende il duello Bodini-Bertoni, che riesce a riprendere il terzo posto e a mantenerlo fino alla fine. Molto bella anche la gara del bolognese Martino, dall'inizio ai ferri corti con Mari, quest'ultimo autore di una estemporanea quanto scorrette-

ta prova di pugilato nei confronti del suo antagonista (5 giorni s.c. la prognosi). Tutto procede normalmente fino all'undicesimo giro, quando il francese Bourgoigne, autore di una bella rimonta, entra in collisione con Bodini, che aveva perso il contatto coi primi tre. Dall'incidente ne escono malconce le vetture, ma nessun danno per i conduttori: ne approfitta Martino che guadagna un insperato quarto posto.

La volata finale non riserva emozioni: Cammarone nettamente davanti a Naddeo, che non tenta neppure di uscirgli di scia, poi Bertoni, Martino, Mari e via via gli altri. Al terzo qualificato, Bertoni, rimane il giro più veloce in 1'59"4 alla media di 151,266 chilometri orari.

Trionfo meritato della De Sanctis (prima e seconda) e riconferma, se ce ne fosse stato bisogno, del «primo della classe» Cammarone che si avvia alla vittoria assoluta nel trofeo Chevron di Formula Ford.

## I TEMPI DEI 18 QUALIFICATI F. FORD

CAMMARONE 2'01"6 (media di 148,529 kmh); NADDEO 2'01"7; BERTONI 2'02"8; PESCIA 2'03"0; BODINI 2'03"3; MINOZZI 2'03"9; ASCIABBI 2'05"3; MARI 2'05"3; PISCOPPO 2'05"9; PEsenti Rossi 2'06"6; DONEDA 2'07"3; MARTINO 2'07"6; BUONAPACE 2'09"3; PAGANI 2'09"3; BOURGOIGNE 2'09"8; VARGIÙ 2'11"5; BIGNAMI 2'15"7.

TROFEE CHEVRON DI F. FORD - Gara nazionale di velocità in circuito - Imola, 1° settembre 1970.

## LA CLASSIFICA

1. Biagio Cammarone (De Sanctis) 24'17"8; 2. Naddeo (De Sanctis) 24'18"4; 3. Bertoni (Tecno) 24'18"4; 4. Martino (Tecno) 25'04"4; 5. Mari (Tecno) 25'04"8; 6. Bignami (Tecno) 25'10"7; 7. Doneda (Tecno) 25'15"6; 8. Minozzi (Tecno) 25'29"1; 9. Pesenti (Tecno) 25'30"9; 10. Vargiù (Bellasi) 25'40"6; 11. Pescaia (Tecno) a 1 giro; 12. Davide Asciabbi (Tecno) a 1 giro; 13. Bodini (Tecno) a 2 giri; 14. Bourgoigne (Pellissier) a 2 giri.

Giro più veloce: Bertoni in 1'59"4 alla media di 151,266 kmh.

Sempre più valide e spettacolari le Fiat 128. Vediamo alla Rivazza Cristiano Rattazzi che supera Jacopo Trivellato in evidente difficoltà. Nella 1150, sono sempre di più le 128 ben preparate e ben guidate



TROFEE BRUNO DESERTI - Gara di velocità in circuito per vetture della categoria Turismo Speciale - Imola, 12 settembre 1970.

Classe 500 cmc: 1. Francesco Cerulli (Fiat 500 Giannini) 49'28"4, media kmh 109,520; 2. Re (Fiat 500 Giannini) a 1 giro; 3. «Duval» (Fiat 500 Giannini) a 2 giri; 4. Cherici (Fiat 500 Giannini) a 3 giri; 5. «York» (Fiat 500 F) a 3 giri; 6. Strenghetto (Fiat 500) a 4 giri; 7. Callegari (Fiat 500 Giannini) a 5 giri.

Giro più veloce: «York» in 2'37"7 media kmh 114,529.

Classe 600: 1. Renato Mazzeschi (Fiat Abarth 595) 48'53"5 media kmh 116,980; 2. Antonini (Fiat Giannini 590) a 1 giro; 3. Gatta (Fiat Abarth 595) a 1 giro; 4. Gattafoni (Fiat Abarth 595) a 1 giro.

Classe 700: 1. Cesare Garrone (Fiat Abarth 695) 49'23"5, media kmh 115,796; 2. Famoso (Fiat Abarth 695) a 1 giro; 3. Mocchi (Fiat Abarth 695) a 2 giri; 4. Leone (Fiat Abarth 695) a 2 giri; 5. Pizii (Fiat Abarth 695) a 2 giri.

Giro più veloce: Garrone in 2'29"1 media kmh 121,135.

Classe 850: Mario Barone (Fiat Abarth 850) 47'05"9, media kmh 127,823; 2. Russo (Fiat Abarth 850) 47'25"7; 3. Tali (Fiat Abarth 850) 48'47"1; 4. Del Bono (Fiat Abarth 850) 49'00"6; 5. Biselli (Fiat Abarth 850) 49'46"3.

Giro più veloce: Lucio Russo (tempo controverso).

Giro più veloce: Colzani in 2'02"3, media kmh 147,679.

Classe 1150: 1. Gianni Ghedini (NSU 1000) 42'59"5, media kmh 133,320; 2. «Sangri-La» (Fiat 128) 43'07"1; 3. «Girasole» (Fiat 128) 43'33"1; 4. Trivellato (Fiat 128) 44'13"1; 5. De Sanctis (Fiat 128) a 1 giro; 6. Calicetti (Fiat 128) a 2 giri; 7. Rattazzi (Fiat 128) a 4 giri.

Giro più veloce: Ghedini in 2'13"2, media kmh 135,594.

Classe 1000: 1. Maurizio Campanini (Fiat Abarth 1000) 44'17"1, media kmh 135,946; 2. Soria (Fiat Abarth 1000) a 1 giro; 3. «Opicina» (Fiat Abarth 1000) a 1 giro; 4. Esposito (Fiat Abarth 1000) a 1 giro.

Giro più veloce: Gatti in 2'09"9, media kmh 139,039.

Classe 1300: 1. «Gianfa» (GTA Junior) 42'08"5, media kmh 142,860; 2. Colzani (GTA Junior) 42'18"4; 3. «Baronio» (GTA Junior) 42'39"6; 4. Pozzo (GTA Junior) 42'40"6; 5. Zanetti (GTA Junior) 42'48"5; 6. Larini (GTA Junior) 42'54"2; 7. Casati (GTA Junior) 43'13"1; 8. «Pooky» (GTA Junior) 43'40"2; 9. Capponi (GTA Junior) a 1 giro.

Classe 1600: 1. Sergio Mingotti (Ford Escort TC) 42'26"6, media kmh 141,845; 2. Belli (Ford Escort TC) a 1 giro; 3. Ballocca (Alfa 1600) a 2 giri; 4. Rossi (Alfa 1600) a 2 giri; 5. Zanini (Alfa 1600) a 2 giri; 6. Tinghi (Alfa 1600 GTV) a 3 giri; 7. Bonomi (Alfa 1600) a 3 giri; 8. Lucarelli (BMW 1600) a 3 giri.

Giro più veloce: Colzani in 2'02"3, media kmh 146,363.

Classe 2000: 1. Vittorio Venturi (Alfa GTAm) 40'39"1, media kmh 148,102; 2. «Gap» (BMW 2002) 41'18"6; 3. De Leonibus (Alfa GTAm) 41'33"6; 4. Ghisloti (Alfa 1750) a 1 giro; 5. Dolcetti (BMW 2002) a 1 giro; 6. Merletti (BMW 2002) a 2 giri; 7. Caio (BMW 2002) a 3 giri; 8. «Onid» (BMW 1800) a 4 giri; 9. Ricci (BMW 2002) a 6 giri; 10. Fasano (Volvo 142 S) a 6 giri.

Giro più veloce: Venturi in 1'59"6, media kmh 151,013.

Classe 3000: 1. Alfredo Santulli (Alfa 2600 S) 40'45"7, media kmh 125,542; 2. Fracastoro (Fiat 2300 S) 41'03"4; 3. Gonfiantini (Alfa 2600 S) 41'41"3.

Giro più veloce: Santulli in 2'14"7, media kmh 134,845.

## Con questi tempi i qualificati TURISMO

500: «YORK» 2'40"2 (112,741 kmh); Cerulli 2'41"3; Dentamao 2'41"3; Tamburini 2'41"8; Cherici 2'41"9; «Duval» 2'43"3; Strenghetto 2'45"8; Re 2'46"1; Callegari 2'46"5. — 600: MAZZESCHI 2'28"0 (122,035 kmh); Amighini 2'29"2; Gatta 2'31"9; Galluzzo 2'32"4; Martino 2'33"5; Sintini 2'34"0; Corazza 2'35"0; Antonini A. 2'35"1; «Kuni» 2'36"5; Gattafoni 2'37"2. — 700: GARRONE 2'30"7 (120,008 kmh); Santulli 2'34"2; Famoso 2'34"5; Audisio 2'36"3; Lise 2'36"7; Leone 2'37"3; Mocchi 2'39"2; Pizii 2'47"9; Bolzanello 2'50"4; Finelli 2'54"5. — 850: GUNNELLA 2'19"4 (129,843 kmh); Barone 2'19"4; Russo 2'21"0; «Jerry» 2'24"2; Del Bono 2'24"3; Tarasco 2'26"3; Smittarello 2'26"4; Tali 2'26"9; Biselli 2'26"9. — 1000: GATTI 2'13"0 (135,798 kmh); Becchetti 2'13"1; «Opicina» 2'13"6; Soria 2'14"2; Stefanelli 2'15"8; Esposito 2'16"0; Gargan 2'16"3; Campanini 2'17"2; Ravinale 2'23"7; «Be-man» 2'33"1. — 1150: GHEDINI 2'12"1 (136,723 kmh); Vasari 2'14"1; «Sangri-La» 2'14"1; Rattazzi 2'15"0; De Tomasi 2'16"1; Calicetti 2'16"6; «Girasole» 2'16"6; Magri 2'17"8; «Aroad» 2'17"8; De Sanctis 2'18"3; Trivellato 2'18"5; Danieli 2'19"8; Trevisan 2'20"4; Antonini C. 2'20"4. — 1300: «GIANFA» 2'03"9 (145,772 kmh); Colzani 2'04"6; «Baronio» 2'05"7; Rosselli 2'06"3; Truci 2'06"8; Larini 2'07"3; Zanetti 2'07"8; Casati 2'08"9; Pozzo 2'09"0; «Pooky» 2'10"0; Invernizzi 2'10"0; Poretti 2'10"5; Capponi 2'11"4. — 1600: SCHENETTI 2'05"9 (142,326 kmh); Mingotti 2'08"4; Belli 2'11"2; Rossi 2'17"4; Zanini 2'17"8; Tinghi 2'19"0; Ballocca 2'20"0; Gueisaldi 2'28"1; Bonomi 2'29"5; Lucarelli 2'31"7. — 2000: VENTURI 2'00"7 (149,137 kmh); Merletti 2'01"1; «Gap» 2'01"4; De Leonibus 2'02"2; Ghisloti 2'10"0; Dolcetti 2'11"5; Fasano 2'16"1; Gellini 2'20"4; Ricci 2'19"9; Caio 2'28"4; «Onid» 2'32"1. — 3000: CASTELLI 2'11"8 (137,034 kmh); Santulli 2'13"3; Zarpellon 2'18"3; Nesi 2'21"8; Lombardi 2'22"1; «Bloody Black Tiger» 2'22"1; Fracastoro 2'25"7; Gonfiantini 2'27"6.



La sequenza del pauroso incidente fra Bodini e Bourgoigne. Siamo nella discesa verso la Rivazza, e Bodini ed il belga vengono a collisione, sbattendo entrambi contro la barriera, senza alcun danno personale. Il belga non ha rispettato la bandiera

# 500 milioni per un'autodromo

**CORRIERE CORSE**



## di nome DINO FERRARI

IMOLA - Suggestiva cerimonia a Imola, martedì 8 settembre, per l'intitolazione dell'autodromo cosiddetto « prototipo CONI », all'ing. Dino Ferrari, compianto figliolo del « Drake ». Per l'appuntamento nella Sala consiliare del comune erano arrivati anche l'avv. Marinucci Presidente dell'ACI, il Presidente (ormai « scaduto ») della CSAI ing. Campanella e moltissime autorità. Discorsi commossi a catena: dal sindaco di Imola Ruggi, al Presidente dell'A.C. Bologna dr. Liguori che vedete (sotto a destra) leggere un brano del libro autobiografico di Enzo Ferrari; per finire all'avv. Marinucci, il quale si è trovato praticamente alle corde per annunciare che farà di tutto in modo da poter ottenere, nella riunione a cavallo con il Convegno di Stresa, la decisione definitiva per l'assegnazione all'A.C. Bologna del mutuo di 500 milioni che dovrà bastare per realizzare totalmente l'impianto. Alle parole d'impegno non è sfuggito nessuno, tranne forse il rappresentante del Presidente della Regione che ha evitato d'impegnarsi sulla questione dell'autodromo regionale. Nelle foto in alto, lo scorporamento della scritta. Da sinistra il dr. Liguori, Presidente dell'A.C. Bologna, l'avv. Marinucci Presidente dell'ACI, l'ing. Enzo Ferrari e il Sindaco di Imola maestro Ruggi. Sotto a sin.: lo scambio tra Ferrari e il Sindaco di due Trofei a ricordo della cerimonia.



# Wisell bis 5000

**HOCKENHEIM (Germania)** - Lo svedese Reine Wisell ha vinto sul circuito di Hockenheim la gara Formula 5000, registrando il tempo di 1 ora 01'52"6 per le due manches, al volante della sua McLaren Chevrolet.

Wisell, che vinse in Formula 5000 anche due settimane fa a Snetterton, in Inghilterra, ha anche questa volta meritato pienamente il successo. In tutte e due le manches ha saputo imporsi decisamen-

te agli avversari riuscendo a vincerle entrambe.

La media che ha saputo realizzare sulla distanza complessiva di 203,7 chilometri è stata di 197,5 chilometri all'ora. Suo anche il record del giro, a 201,3 chilometri orari.

La gara si è svolta con un tempo asciutto che ha permesso ai piloti di impegnarsi a fondo. Lungo il percorso si calcola che abbiano seguito la manifestazione oltre 35 mila spettatori. Il rivale più pericoloso per lo svedese è sta-

to l'australiano Frank Gardner che, al volante di una Lola T190, è riuscito a piazzarsi secondo.

b. h.

**CORSA F. 5000 - Autodromo di Hockenheim (Germania) - 13 settembre (in due manches).**

**CLASSIFICA (per somma dei tempi):**  
1. Reine Wisell (McLaren Chevrolet) che percorre i 203,7 km in 1.1'52"6 alla media di 197,5 kmh; 2. Gardner (Lola T. 190) in 1.02'14"6; 3. Walker (McLaren-Chevrolet) 1.02'58"2; 4. Profit (McLaren-Chevrolet) 1'03"10"9; 5. McRae (McLaren-Chevrolet) 1.03'48"7; 6. Taylor (McLaren-Chevrolet) a due giri.

● Domenica prossima, 20 settembre, si corre la « CATANIA-ETNA ». La gara, una delle più lunghe e delle più anziane tra quelle che si disputano in Italia, avrà quasi certamente due notevoli spunti di interesse. Il primo, che è sicuro essendo già la vettura in Sicilia, è la presenza al via del prototipo Lancia Barchetta 1600 già visto con tanto successo al Mugello e che verrà affidato per la « scalata al vulcano » a Pinto.

Il secondo, per il quale però si è ancora in attesa di conferma, è rappresentato dall'adesione di Nino Vaccarella che prenderebbe il via, dopo anni di assenza dalle gare in salita, se riuscì-

rà a trovare in tempo una vettura autenticamente competitiva. Il « Preside volante » si sarebbe orientato verso questa soluzione, per potere conquistare il campionato assoluto siciliano.

Vaccarella infatti ha abbondantemente superato tutti gli altri « aspiranti » col punteggio conseguito nelle varie gare effettuate in tutto il mondo, ma il regolamento particolare del campionato richiede ai partecipanti l'aver preso il via in almeno due gare in Sicilia. Vaccarella ha fatto quest'anno nell'isola soltanto la Targa Florio e quindi è « a caccia » della seconda gara che gli permetterebbe il conseguimento, anche per quest'anno, dell'ambito riconoscimento.

## COPPA NISSENA senza gra

# AMPHICAR con 1

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

**CALTANISSETTA** - Troppo facile per « Amphicar » la diciassettesima (ma non era certo il caso di essere superstiziosi) Coppa Nissena, la classica cronoscalata siciliana, valida questo anno per il campionato italiano della velocità, per il Trofeo della Montagna e per il campionato nazionale turismo.

L'iscrizione di « Riccardone » aveva portato un alito di interesse, ma poi, quando del toscano non se ne è avuta notizia, i quindicimila accorsi lungo i 10,200 km che da Capodarso portano su a Caltanissetta fino a Xiboli hanno capito che avrebbero assistito ad un « assolo » del portacolori della palermitana « Pegaso » dal nome anfio.

Ed i fatti hanno confermato in pieno le previsioni della vigilia, quando già « Amphicar » col suo 5'40" delle prove aveva chiaramente lasciato intendere che non ci sarebbe stata battaglia. In gara il palermitano è sceso ancora di cinque secondi, salendo in cima a 109,611 kmh di media, ma il record di Ferdinando Latteri, stabilito nel '68 col Dino Ferrari in 5'08"2, ha resistito caparbio, con la complicità del fondo cosparso di avvallamenti e reso viscido — oltre che dal calore che ha letteralmente liquefatto l'asfalto — anche dal molto olio sparso sulla sede stradale.

Il non avere avversari diretti ha ovviamente invitato « Amphicar » alla saggezza, facendogli lasciare sotto il cofano quella decina di secondi che avrebbe potuto sfoderare, se necessario, in caso di « bagarre ».

Alle spalle del vincitore un altro palermitano della « Pegaso », il fortissimo Pucci Spatafora, passato dal 6'09"7 delle prove (ottenuto col cambio in disordine) ad un notevolissimo 5'49"5, cioè una quindicina di secondi dal due litri dello Scorpione. Un tempo, quello di Spatafora, che poteva anche essere migliore, se un errore durante un cambio (« Ho sbagliato io, intendiamoci, la macchina è andata benissimo » dirà il pilota a fine gara) non gli avesse fatto perdere alcuni secondi preziosi.

Quindi la « bomba » di « Tio Pepe » una BMW 2002 TI preparata dal catanese Fisichella, che ha permesso al portacolori della scuderia Etna di conquistare un ottimo terzo posto, a un secondo e mezzo dalla Porsche di Spatafora. Il circuito veloce, nel quale la potenza è più utile della maneggevolezza, ha ovviamente favorito il pilota della BMW, ma resta il fatto che « Tio Pepe », che si è anche aggiudicato a Pergusa le due recenti edizioni della « Coppa Scuderia Ateneo » è una delle rivelazioni di questa stagione automobilistica siciliana.

Le vetture ufficiali conferiscono un certo fascino anche alla gara meno importante. Quando poi la gara è valida tecnicamente, come per la « Coppa Nissena », il riuscire ad allineare al via una vettura « casa » è sempre un grosso successo per gli organizzatori. A Caltanissetta la « star » era rappresentata da una HF 1300 che Claudio Maglioli aveva portato in Sicilia, in caccia di punti di campionato. Il pilota dell'HF Squadra Corse ha letteralmente strabillato, conquistando il quarto posto assoluto con 5'53"3, a conferma, oltre che del notevolissimo rendimento della vettura torinese, anche delle sue sempre brillanti doti di arrampicatore. Vincenzo Mirto Randazzo, che in

prova era montato pianissimo con la vettura in disordine, ha avuto la brutta sorpresa, poco prima del via, dopo una lunga nottata di lavoro sulla sua GTA di constatare come l'ammortizzatore anteriore destro si fosse scaricato. Non si è perso d'animo, ha guidato con la sua grinta migliore, finendo primo di classe e quinto assoluto.

Carmelo Giugno, che correva sulle strade di casa e davanti al « suo » pubblico, ha tirato fuori dalla sua vetusta TZ tutti i cavalli nascosti, finendo ottavo assoluto tra l'entusiastico generale.

L'oscar della sfortuna va ex aequo alla simpatica Aydee Polacchini la cui 695 in mattinata non è riuscita a prendere il via (pare proprio una disdetta che questa ragazza non riesca quasi mai a portare a termine una gara) e al catanese « Jimmy » in perenne duello nelle turismo due fino a 850 con il trapanese « Bernardo ». Il portacolori della scuderia Etna ha dovuto tagliare il traguardo spingendo per gli ultimi metri la sua 850 TC e lasciandosi quindi precedere da « Bernardo » (che per la cronaca ha così conquistato il suo quinto primo di classe consecutivo) ma finendo onorevolmente quarto.

Di rilievo nelle gruppo uno le prestazioni di Giovanni Monacada, primo delle 1300 con un GT Junior che ha sulle spalle quasi 50.000 chilometri e di Silvano Gravina, migliore in assoluto delle turismo di serie con la 1750 berlina. Sempre più rapido infine il biondo « Birds » con l'Autobianchi A 112.

Nelle 500 gruppo due era stato « ventilato » un reclamo contro il catanese Antonino Gattuso, il quale sembrava particolarmente contento del fatto, aggirandosi al grido di: « Mi smontano! mi smontano! » a riprova del proprio risultato invidiabile, ma tutto è rientrato, evitando inutili strascichi.

Buona in linea di massima l'organizzazione dell'A.C. Caltanissetta e dell'Ente per il Turismo locale. La direzione di gara è stata siglata, incisivamente, dal dott. Luigi Campione.

Giulio Mangano

**XVII COPPA NISSENA** - Gara nazionale di velocità in salita, valida per il Campionato Italiano della Velocità, il Campionato Nazionale Turismo, il Trofeo Nazionale della Montagna - Caltanissetta, 13 settembre 1970.

### CLASSIFICA ASSOLUTA

1. « Amphicar » (Fiat Abarth 2000) 5'35" (109,611 kmh); 2. Spatafora (Porsche 911 S) 5'49"5; 3. « Tio Pepe » (BMW 2002 TI) 5'50"9; 4. Maglioli (Fulvia HF 1300) 5'52"3; 5. Mirto Randazzo (Alfa Romeo Giulia GTA) 5'58"5; 6. Rizzo (Alfa Romeo Giulia GTA) 6'01"2; 7. « Paul Chris » (Alfa Romeo GTA Junior) 6'02"5; 8. Giugno (Alfa Romeo Giulia TZ) 6'05"8; 9. Crippa (Fulvia Sport 1300) 6'05"9; 10. « Rossi » (Porsche 911 S 2.2) 6'06"2.

**Turismo gruppo 1 - classe 850:** 1. Giuseppe Iacono (Fiat 850 special) 7'03"2 (86,767 kmh); 2. D'Alò (Innocenti Mini Minor) 7'31"1.

**Classe 1000:** 1. « Birds » (Autobianchi A 112) 6'52"4 (89,039 Kmh); 2. Marsala

# Lo CHALLENGE FISA a PERGUSA

● L'AUTODROMO DI PERGUSA, pare finalmente avviato ad una attività continuativa. Domenica 18 ottobre si disputerà infatti la terza « Coppa Scuderia Ateneo » la gara ad inviti per i piloti siciliani, organizzata dalla giovane scuderia palermitana. Questa volta ci saranno problemi nuovi. Nelle due precedenti edizioni infatti (26 luglio e 30 agosto) si sono fatte le prove al mattino e la gara al pomeriggio. Ma in ottobre, col buio che arriva presto (anche perché non ci sarà più l'ora legale) gli organizzatori saranno costretti a fare le prove al sabato pomeriggio e la gara domenica mattina.

La seconda manifestazione è più « appetibile ». Quasi certamente la domenica successiva, 25 ottobre, Pergusa ospiterà le vetture partecipanti alla finale dello CHALLENGE FISA. L'anno passato questa manifestazione si effettuò come si ricorderà, a Vallelunga. Quest'anno invece, con l'Autodromo-salotto chiuso per i noti lavori, si era pensato ad Imola e al circuito sull'isola d'Elba. Poi, grazie a Dragoni, pare che ci si sia orientati su Pergusa, che con la nuova « chicane » offre oltre che notevoli attrattive sul piano spettacolare anche maggiori elementi di sicurezza.

di avversari per i piloti isolani

# secondi in tasca

(Autobianchi A 112) 7'12"9; 3. « Sullivan » (Innocenti Mini Cooper) 7'23"2.

**Classe 1300:** 1. Giovanni Moncada (Alfa Romeo GT Junior) 6'44"7 (90,733 kmh); 2. Traina (Morris Cooper) 6'46"9; 3. Comparato (Alfa Romeo GT Junior) 6'50"9; 4. Derelitto (Fiat 128) 7'09"9; 5. Riccardo (Alfa Romeo GT Junior) 7'09"9; 6. Licata D'Andrea (Alfa Romeo GT Junior) 7'09"2; 7. Lacagnina (Alfa Romeo GT Junior) 7'22"3; 8. Lo Medico (Renault R 10) 8'04"9; 9. Conti (Morris Cooper) f.t.m.

**Classe 1600:** 1. Antonio Mirabile (Fiat 124 coupé) 6'57" (88,957 kmh); 2. Ruggeri (Alfa Romeo GT) 6'57"9; 3. Valenza (Alfa Romeo 1750) 6'59"3; 4. Caglio (Alfa Romeo 1750) 7'02"4; 5. Casella (Alfa Romeo 1750) 7'15"4.

**Turismo gruppo 2 - Classe 500:** 1. Antonio Gattuso (Fiat 500) 6'48"4 (89,911 kmh); 2. Barberio (Fiat 500) 6'59"9; 3. Riccobene (Giannini 500) 6'59"5; 4. Costantino (Fiat 500) 7'14"7; 5. Ceraolo (Fiat 500) 7'16"3; 6. Galletti (Fiat 500) 7'17"7; 7. Cavezzale (Fiat 500) 7'30"7; 8. Buzzotta (Fiat 500) 7'30"7; 9. D'Amico (Fiat 500) 7'35"5; 10. Gulino (Fiat 500) 7'44"7; 11. Rao (Fiat 500) 7'48"2; 12. Dell'Albani (Fiat 500) 7'54"7; 13. Gullotta (Fiat 500) 7'55"9; 14. Longo (Fiat 500 F) 8'02"4; 15. Gagliano (Fiat 500) f.t.m.

**Classe 600:** 1. Epifanio Salerno (Fiat Abarth 595) 6'48"4 (89,911 kmh); 2. Cilia (Fiat Abarth 595) 6'54"7; 3. Pappalardo (Fiat Abarth 595) 7'20"1; 4. Alduina (Giannini 595) 7'26"1; 5. Cognata (Giannini 595) 7'56"7; 6. Lodato (Fiat Abarth 595) 8'05"1; 7. Caldarella (Fiat Abarth 595) f.t.m.

**Classe 700:** 1. Antonino Guagliardo (Fiat Abarth 695) 6'52" (89,126 kmh); 2. Grasa (Fiat Abarth 695) 6'59"7; 3. Leone (Fiat Abarth 695) 7'08"1; 4. Pettito (Fiat Abarth 695) 7'11"5; 5. Marchese (Fiat Abarth 695) 7'20"6; 6. Sarullo (Fiat Abarth 695) 7'25"5; 7. Abbate (Fiat Abarth 695) f.t.m.

**Classe 850:** 1. «Bernardo» (Fiat Abarth 850 TC) 6'17"3 (97,323 kmh); 2. «Long John» (Fiat Abarth 850 TC) 6'24"1; 3. Gerbino (Fiat Abarth 850 TC) 6'30"5; 4. «Ymmy» (Fiat Abarth 850 TC) 6'49"9; 5. Gianquillo (Fiat Abarth 850 TC) 6'50"2; 6. Villa (Fiat Abarth 850 TC) 6'53"1; 7. Patti (Fiat Abarth 850 TC) 6'55"5; 8. «Von Braun» (Fiat Abarth 850 TC) 6'59"9; 9. Rubino (Fiat Abarth 850 TC) 7'18"5; 10. Garbato (Fiat Abarth 850 TC) 7'31"4; 11. Russo (Fiat Abarth 850 TC) 7'44"4; 12. Costa (Fiat Abarth 850 TC) f.t.m.

**Classe 1000:** Salvatore Vella (Fiat Abarth 1000) 6'38"6 (92,122 kmh); 2. Giarratana (Autobianchi A 112 S) 6'53"4; 3. Finocchiaro (Fiat Abarth 1000) 6'58"3; 4. Rubino (Fiat Abarth 1000) 7'04"4; 5. D'Arpa (Fiat Abarth 1000) 7'07"7; 6. Mascari (Fiat Abarth 1000) 7'24"2.

**Classe 1150:** 1. Girolamo Caci (Fiat 128) 6'32"1 (93,649 kmh); 2. Iurato (Fiat 128) 6'59"1; 3. Parla (Daf 55 coupé) 7'17"9.

**Classe 1300:** 1. «Paul Chris» (Alfa Romeo GTA Junior) 6'02"5 (101,296 kmh); 2. Litrico (Alfa Romeo GTA Junior) 6'15"5; 3. Gagliano (Alfa Romeo GTA Junior) 6'46"2.

**Classe 1600:** 1. Domenico Cottone (Alfa Romeo Giulia GT) 6'28" (94,639 kmh); 2. Pucci (Alfa Romeo Giulia GT) 6'29"9;

3. «El Tikiriki» (BMW 1600) 6'31"8; 4. Lo Piccolo (Alfa Romeo Giulia GT) 6'50"4; 5. Colajanni (Alfa Romeo Giulia GT) 6'55"7; 6. Di Giovanni (Fiat 124 coupé) 6'55"9; 7. Russo (Alfa Romeo Giulia) 6'56"9; 8. Sacco (Alfa Romeo 1600) 6'56"9; 9. Cavallaro (Alfa Romeo 1600) 7'29"6.

**Classe 2000:** 1. «Tio Pepe» (BMW T1) 5'50"9 (104,645 kmh); 2. Anselmi (BMW 2002 T1) 6'26"1; 3. Mulè (Alfa Romeo 1750 GT) f.t.m.

**Classe 3000:** 1. Giovanni Scalera (Alfa Romeo 2600 coupé) 6'38"6 (92,122 kmh); 2. «Can Am» (Alfa Romeo 2600 coupé) 6'42"5; 3. Marino (Alfa Romeo 2600 coupé) 6'50"9; 4. Tipa (Fiat 2300 S coupé) 7'10"8.

**Gran turismo gruppo tre - Classe 1300:** 1. Liborio Giglio (Fulvia CRS) 6'51"7 (89,191 kmh); 2. Li Mandri (Fulvia CRS) 7'00"1; 3. Bergo (Fulvia CRS) 7'03"6.

**Classe 1600:** 1. Domenico Lo Bello (Fulvia HF 1.6) 6'52"5 (89,018 kmh).

**Gran turismo gruppo 4 - Classe 1000:** 1. Giovanni La Barbera (Fiat Abarth 1000) 6'52"4 (89,039 kmh); 2. Marletta (Fiat 850 S) 6'54"8; 3. Di Benedetto (Fiat Abarth 1000) 6'56"9; 4. Sidoti (Fiat OTS) 7'02"6; 5. «Felsai» (Racer Bertone) 7'11"4; 6. Aiello (Fiat 850 S) 7'12"6; 7. Fecarotta (Fiat 850 S) 7'29"9.

**Classe 1300:** 1. Claudio Maglioli (Fulvia HF 1.3) 5'52"3 (104,229 kmh); 2. Crippa (Fulvia Sport) 6'05"9; 3. Catalano (Fulvia HF 1.3) 6'10"1; 4. Chiaramonte (Fulvia Sport) 6'11"1; 5. Runvola (Fulvia Sport) 6'12"6; 6. Rosalia (Fulvia HF 1.3) 6'19"9; 7. Royal (Fulvia Sport) 6'27"7; 8. Lo Jacono (Fulvia sport) 6'36"7; 9. Tabita (Fulvia HF 1.3) 6'46"6; 10. Sillitti (MG Midget) f.t.m.; 11. Arditec (Fulvia Sport) f.t.m.

**Classe 1600:** 1. Vincenzo Mirto Randazzo (Alfa Romeo Giulia GTA) 5'58"5 (102,426 kmh); 2. Rizzo (Alfa Romeo Giulia GTA) 6'01"2; 3. «Ameniza» (Fulvia HF 1.6) 6'14"7; 4. Bologna (Fulvia HF 1.6) 6'20"5; 5. Tudisco (Fulvia HF 1.6) 6'26"7; 6. Gagliano (Alfa Romeo Giulia GTA) 6'28"3; 7. Continella (Fulvia HF 1.6) 6'29"6.

**Classe 2000:** 1. Giuseppe Spatafora (Porsche 911 S) 5'49"5 (105,064 kmh); 2. Grimaldi (Fiat Dino Spider) 6'31"6; 3. Pantò (Fiat Dino Spider) 6'48"5; 4. Fecarotta (Fiat 124 Spider) f.t.m.

**Classe oltre 2000:** 1. «Rossi Mario» (Porsche 911 S 2.2) 6'06"2 (100,273 kmh); 2. De Gregorio (Porsche 911 S 2.2) 6'09"5.

**Sport Gruppo Cinque - Classe 1000 cc -** 1. Restivo Raffaele (Fiat Abarth 1000 SP) 6'07"7 (99,864 kmh); 2. Domenichino (Fiat Abarth 1000 SP) 6'35"7; 3. Bagli (Fiat Abarth 1000 SP) 6'45"7; 4. Code luppi (Fiat Abarth 1000 SP) 7'02"2.

**Classe 1.300 cc -** 1. Giovanni Platania (Abarth OT 1300) 6'56"6 (88,142 kmh); 2. Garufi (Abarth OT 1300) 7'14"3; 3. Renda (Abarth OT 1300) 7'17"1; 4. Giorentino (Matra Sport) 7'29"9.

**Classe 1600 cc -** 1. Carmelo Giugno (Alfa Romeo Giulia TZ) 6'05"8 (100,382 kmh); 2. Crescenti (Alfa Romeo Giulia Spider) 6'24"9.

**Classe 2000 cc -** 1. «Amphicar» (Fiat Abarth 2000) 5'35" (109,611 kmh).

CLASSIFICA FINALE DEL 6. TROFEO CADETTI AGIP	
10 Prove da maggio a settembre	
1. Spreafico	p. 50
2. Narcisi	p. 36
3. Vidori	p. 30
4. Bertini	p. 25
5. Maselli	p. 16
6. Vigezzi e Cavagni	p. 14
— Moro e Ragaiolo	p. 12
— Rosei	p. 10
— Guanziroli	p. 7

**PRIMA BATTERIA** - Tredici i partenti, non essendosi qualificati quattro ed essendo stato estromesso Ongari (« carrozzeria non saldata » hanno constatato i commissari sulla linea di partenza), il quale era tanto avvilito che il direttore di corsa, Otorino Maffezzoli (5 prove dirette contro le quattro dell'ingegnere Pasinetti e 1 da Eugenio Dragoni, nel corso del Trofeo AGIP 1970) gli permetteva di riparare per essere ammesso alla terza batteria. Fossati su Regaiolo rompe in « variante ». Poi « Cini » su Repetto si gira nello stesso punto ma recupera bene, riuscendo a qualificarsi per la finale. Fuori causa, quindi, Zago e Narcisi. Vittoria, in volata, di Rosei per mezzo muso su Cavagni.

**SECONDA BATTERIA** - Vetture 14, con uno Spreafico (tranquillo ormai, come detto) in coda, mentre Melesi e Bertini partono in prima fila, Mercatelli fuori dopo il quarto passaggio e, successivamente, « Gioris ». Tocca poi a Daverio; a Borello, ad Alfieri e a Bartoli lasciare il campo di gara. Vittoria di Spreafico su Vidori e Bertini.

**TERZA BATTERIA** - Con 17 partenti (per l'ammissione in extremis di Ongari) sarà la batteria più lenta; infatti i 6 qualificati per la corsa conclusiva saranno schierati nelle ultime posizioni della finale. Vittoria di Guanziroli che precede nettamente Bertaccini, Maselli e Ragaiolo.

**FINALE** - Ventuno le vetture schierate. Lotta tra Spreafico, Rosei e Vidori che si alternano a condurre fino dall'inizio, con Bertini, Cavagni e Guanziroli tra i più tenaci inseguitori. Negli ultimi giri la prima posizione è sempre in alternanza fra i tre che dominano la gara, ma sarà Vidori a « vendicarsi » su Spreafico che gli aveva soffiato la nona prova (sette giorni prima). Terzo il brillante Rosei. Tra applausi e fischi, come di consuetudine, il dr. Aldo Pettiti dell'AGIP premia i vincitori: Vidori per questa decima corsa e Spreafico per aver fatto suo il Trofeo 1970.

MONZA - Tra un « mondiale » (G.P. d'Italia) e l'altro (G.P. delle Nazioni) termina il 6. Trofeo Cadetti AGIP di « Formula Monza ». E' l'ultima « notturna » delle 10 gare disputate da maggio a oggi. Riassume in sé le piccole, grandi storie di questi giovani, piloti ed elaboratori. Ci vorrebbe altro spazio nel giornale per scrivere delle vicende che hanno portato questi sconosciuti alle esultanze e alle delusioni, all'impegno vittorioso o alla sconfitta, alla speranza di rifarsi dopo ogni gara o alla soddisfazione di risultati positivi. Storie di esordienti e di « veterani » (di un paio d'anni intendiamoci, non di più) che in sé covavano l'ambizione di addestrarsi e di segnalarsi in vista di mete più ambite, maggiori di quelle consentite da questa piccola, modesta « Formula » basata sui motori Fiat 500 « a sogliola ». Una « Formula » fortunata se negli anni scorsi ne sono usciti nomi come Pica e Corti, Bernacchini e Montagnani, Lella Lombardi e Giovanni Salvati. Per citarne soltanto alcuni — giunti a notevoli vertici in « Formula 3 », e, addirittura, in « Formula 2 ».

Vorrei scriverne di Mario Benusiglio o di Delfino Pizzocchera (dal nome tanto milanese), di Paride Ongari programmatore all'IBM o di Roberto Capolaro, di Luigi Baroni o di Tommaso Seccia (23 anni, esordiente, operaio alla « revisione » presso l'Alfa Romeo di Arese), degli oriundi veneti fratelli Ragaiolo meccanici preparatori di motori o dei cremonesi e degli alessandrini, degli « oriundi » ormai milanesizzati o di chi è venuto a queste « notturne », sulla pista junior dell'autodromo nazionale, dal Veneto o dall'Emilia, da Torino o da Genova ogni volta, ogni notte, mangiando sul sonno e sulla splendida giovinezza.

Ma, più che alla mancanza di spazio, la mancata piccola storia su queste colonne per ognuno degli « sconosciuti » è dovuta alla crudele necessità di scrivere di colui che ha vinto il trofeo e di coloro che, a contorno, l'hanno perduto per poco. Quel « poco » che si chiama, ad un tempo, « sfortuna » e ingenuità, « jella » e mancanza di mezzi economici per completare l'opera già egregiamente cominciata. Questo ultimo caso appartiene a Vidori, un trevigiano costruttore di termometri, dal volto pacioso, dalle caratteristiche somatiche di buon veneto lavoratore e sempre allegro, anche nella scarogna. In maggio era lui a dominare; ma, in seguito, il motore lo tradì più volte. « Ghe vol massa schei per smontare ogni volta tutto e, dopo, per rimettere tutto ancora al so posto. E mi go da lavorare per guadagnare da vivere. No go avuo tempo per far curare mejo la macchina ».

Ma la sfortuna più grossa l'ha avuta Narcisi, già leader del « piccolo campionato » a due turni dal termine, ma tradito dal motore nella nona prova (di sette giorni fa) lasciando via libera a Spreafico che lo tallonava a un punto. Sarebbe tuttavia bastata la vittoria in questa ultima « notturna » (e, però, che Spreafico non avesse raggranellato nemmeno un punto) per vincere il trofeo. Invece la gloria ha baciato Spreafico, favorito dall'ulteriore, accanita sfortuna toccata a Narcisi.

Con il numero 30, infatti, Narcisi partiva per l'ultimo appuntamento con la speranza, in terza fila nella prima batteria di questa « notturna » conclusiva, avendo davanti l'ottimo Rosei e l'« outsider » Bosio. Dopo pochi giri in testa restavano Rosei, un brillante Cavagni (rimontato dall'ultima posizione di partenza con progressione inarrestabile) e Narcisi, il quale tirava con fredda determinazione e con estremo impegno per assicurarsi, con la vittoria in batteria, non soltanto l'ingresso in finale ma possibilmente la prima posizione di partenza, ot-

# Concluse le «notturne» di F. MONZA

# La coppa a VIDORI a SPREAFICO il trofeo

**1. BATTERIA (15 giri pari a km 35,775)**  
1. Marcello Rosei (Thiele) in 18'54"6 media 113,610; 2. Cavagni (Repetto) 18'54"8; 3. Maggioni (Thiele) 19'01"6; 4. Redaelli (De Rin) 19'05"4; 5. Bosio (Ambivero) 19'10"8; 6. «Cini» (Repetto) 19'13"8; 7. Panzeri 19'18"9; 8. Seccia (Repetto) 19'34"6; 9. Taroni (CRM-Spreafico) 19'34"8; 10. «Cimara Foa» (Ragaiolo) 19'34"8; 11. Zago giri 13; 12. Narcisi (Repetto-Lavezza) giri 13; 13. Fossati (Ragaiolo) giri 8.

**2. BATTERIA (15 giri pari a km 35,775)**  
1. Fernando Spreafico (Repetto) in 18'54"0 media 113,671; 2. Vidori (Repetto) 18'54"1; 3. Bertini (Repetto) 18'54"2; 4. Vigezzi (Gatti-Alloni) 19'07" e 3; 5. Monti (Maco) 19'09"9; 6. Melesi 19'14"4; 7. Belliosta (Repetto) 19'39" e 2; 8. «Geo» (CRM) 19'40"6; 9. Bartoli (Repetto) 19'06"8 giri 13; 10. Alfieri (CRM) 20'02"4 giri 13; 11. Borello giri 13; 12. Daverio (Pavi) giri 7; 13. «Gioris» (Repetto) giri 5; 14. Mercatelli (MIG) giri 4.

**3. BATTERIA (15 giri pari a km 35,775)**  
1. Cesare Guanziroli (LAB) 19'08"9 media 112,097; 2. Bertaccini (Repetto Pozzoni) 19'10"5; 3. Maselli (Lucky) 19'10"9; 4. Ragaiolo (Ragaiolo) 19'11"1; 5. Bionda (CRM) 19'55"7; 6. Frigerio (Fimar) 20'12"5; 7. «Aginulfo» 19'09" e 9 giri 14; 8. Riponi (CRM) 19'26"3 giri 14; 9. Fantoni (Santandrea) 19'26"3 giri 14; 10. Ongari (Santandrea) 20'15" e 4 giri 14; 11. Merenda (Bonetti) 20'25"6 giri 14; 12. Angello 20'01"7 giri 13; 13. Baroni (Bignami) 19'16"1 giri 14; 14. Bolco (Repetto) giri 2; 15. Imò (Santandrea) giri 1; 16. Lampugnani (Thiele Plastic) giri 1; 17. Capolavoro (Repetto) giri 1.

**FINALE (20 giri pari a km 47,700)**  
1. Roberto Vidori (Repetto) in 24'54"8 media 114,875; 2. Spreafico (Repetto) 24'54"9; 3. Rosei (Thiele) 24'55"0; 4. Bertini (Repetto) 24'55"2; 5. Cavagni (Repetto) 24'57"0; 6. Bionda (CRM) 25'14"3; 7. Maggioni (Thiele) 25'16"0; 8. Maselli (Lucky) 25'23"5; 9. Moriti (Maco) 25'23"9; 10. Bosio (Ambivero) 25'29"6; 11. Frigerio (Fimar) 25'29"6; 12. Panzeri 25'49"4; 13. Taroni (CRM-SPEA) 26'03"2; 14. «Cini» (Repetto) 24'57"3 giri 19; 15. Seccia (Repetto) 26'29"1 giri 19; 16. Bertaccini (Repetto Pozzoni) giri 12; 17. Redaelli (De Rui) giri 10; 18. Ragaiolo (Ragaiolo) giri 9; 19. Vigezzi (Gatti Albani) giri 7; 20. Guanziroli (LAB) giri 5; 21. Melesi (Melesi) giri 3.

● I tecnici della ROLLS-ROYCE, hanno messo a punto un motore diesel rivoluzionario che potrebbe fruttare miliardi. E' però destinato soltanto a uso militare, ed è simile al Wankel tedesco, funzionando però con carburante diesel più economico.

tenibile soltanto con una media alta (almeno su 114 orari). Ma alla « parabolica » una ghignante jella gli bruciava il motore. E Narcisi usciva dalla curva, al tredicesimo giro, con uno sconcolato braccio alzato che sembrava disegnare, nella fumata lunga lunga in scia, lo scontro di una parola a caratteri cubitali « sfortuna ». I suoi amici, il meccanico, la fidanzata, i compagni di scuderia quasi piangevano dalla rabbia.

Dall'altra parte, invece, subito, l'esultanza del gruppo di Spreafico contrassegnava la fortunata, seppur meritata, conquista del titolo da parte di Fernando, un giovanotto dal volto rotondo, dalla statura piccoletta, dal fisico robusto e dalle movenze quasi feline, meccanico a Barzanò (Milano) 26 anni proprietario di officina, con il fratello Rino che, assieme a lui, ha curato il motore.

La seconda batteria gli assegnava l'ultima posizione di partenza e, quindi, un bell'impegno per qualificarsi per la « finale ». Nello stesso tempo che i suoi amici fidati gli dicevano di « tirare », una naturale prudenza combatteva in lui il dilemma: portarsi in testa al più presto e vincere la batteria con la migliore media possibile, o restare prudentemente nelle scie dei primi per non affaticare troppo il motore e garantirsi le prestazioni per ottenere almeno il punto della tranquillità in « finale »?

Ma non c'è stato più bisogno di fare il calcolo delle convenienti tattiche, perché Narcisi usciva battuto dalla sfortuna. Una volta eliminato senza merito l'unico avversario in grado di insidiargli il titolo, per Spreafico non c'è stato più il problema della migliore tattica da adottare. Comite fortuna, eccolo dunque lanciarsi in un trionfante successo di batteria. Per la gloria, ormai, e per l'applauso del pubblico, oltre che per la coppa-trofeo consegnatogli a mezzanotte, dal dottor Aldo Pettiti dell'AGIP, patrocinatrice delle 10 corse.

Riassumo la pur breve intervista con il vincitore 1970: «Corro per la Scuderia Italia. Questo è il terzo anno. Nel 1968 non ottenni niente. L'anno scorso mi classificai terzo dietro a Ghisleri e a Leopardi. Da Leopardi comperai la Repetto, eccola qua, che preparo come meccanico, assieme a mio fratello Rino ». Programmi per il 1971? Ci penserò.

Toni Fasolato

## Regolarità-sprint a CUNEO

# MARZATICO ruota d'oro

CUNEO - Una Porsche si è imposta anche nella Ruota d'Oro, gara automobilistica di regolarità e di resistenza organizzata dall'AC Cuneo, disputatesi domenica su un percorso di 389 km; massacrante e impegnativo, tracciato su strada di alta montagna delle Alpi Cuneesi, in buona parte sterrate. Il rally è stato portato a termine da 44 degli 85 equipaggi piemontesi, lomardi, liguri ed emiliani allineatisi alla partenza. La gara comprendeva anche quattro passaggi (due dei quali sui valichi stradali fra i 2300 e 2500 metri di quota, naturalmente in terra battuta) cronometrati, nei quali i concorrenti dovevano mantenere una velocità media di 50 chilometri all'ora.

Ha vinto, con buon margine sul lotto degli avversari il novarese Arturo Marzatico (Scuderia «Tre GAZZELLE») al volante di una Porsche

911 S (penalità 260,4); al posto d'onore con 302 penalità il consocio Ezio Felcher, pilotando una Fulvia HF; terzo «Giulio» su Renault Gordini R8 (penalità 312).

**RUOTA D'ORO - Trofeo Valli Cuneesi - Gara nazionale di regolarità sprint -**

### LA CLASSIFICA

1. Arturo Marzatico (Porsche 911 S) pen. 260,4; 2. Felcher (Lancia Fulvia HF) 302; 3. «Giulio» (Renault R8 Gordini) 312; 4. Polese (Renault R8 Gordini) 314; 5. Bufonni (Fulvia HF) 361; 6. «Giampaolo» (Fulvia HF) 408,4; 7. Trucco (Fiat 124 S) 415; Di Stefano (Fiat 124 S) 445; 9. Pregliasco (Fulvia R) 457; 10. Pregliasco M. (Fulvia HF) 459; 11. Chiarva 462; 12. Mondino 489; 13. Raimondi 493; 14. Cavallieri 502; 15. Giammarino 515; 16. Carbonaro 519,2; 17. Noè 530; 18. Isoardi 588; 19. Bozzo 610; 20. Betti 695.

FUJI INTERNATIONAL GOLDEN RACE  
 FIA JAF 主催  
**富士200マイル**  
 9月6日 日決勝  
 公式プログラム  
 ISCC-SCON  
 TMSO PICO 777  
 富士スピードウェイ  
 Coca-Cola  
 Coke



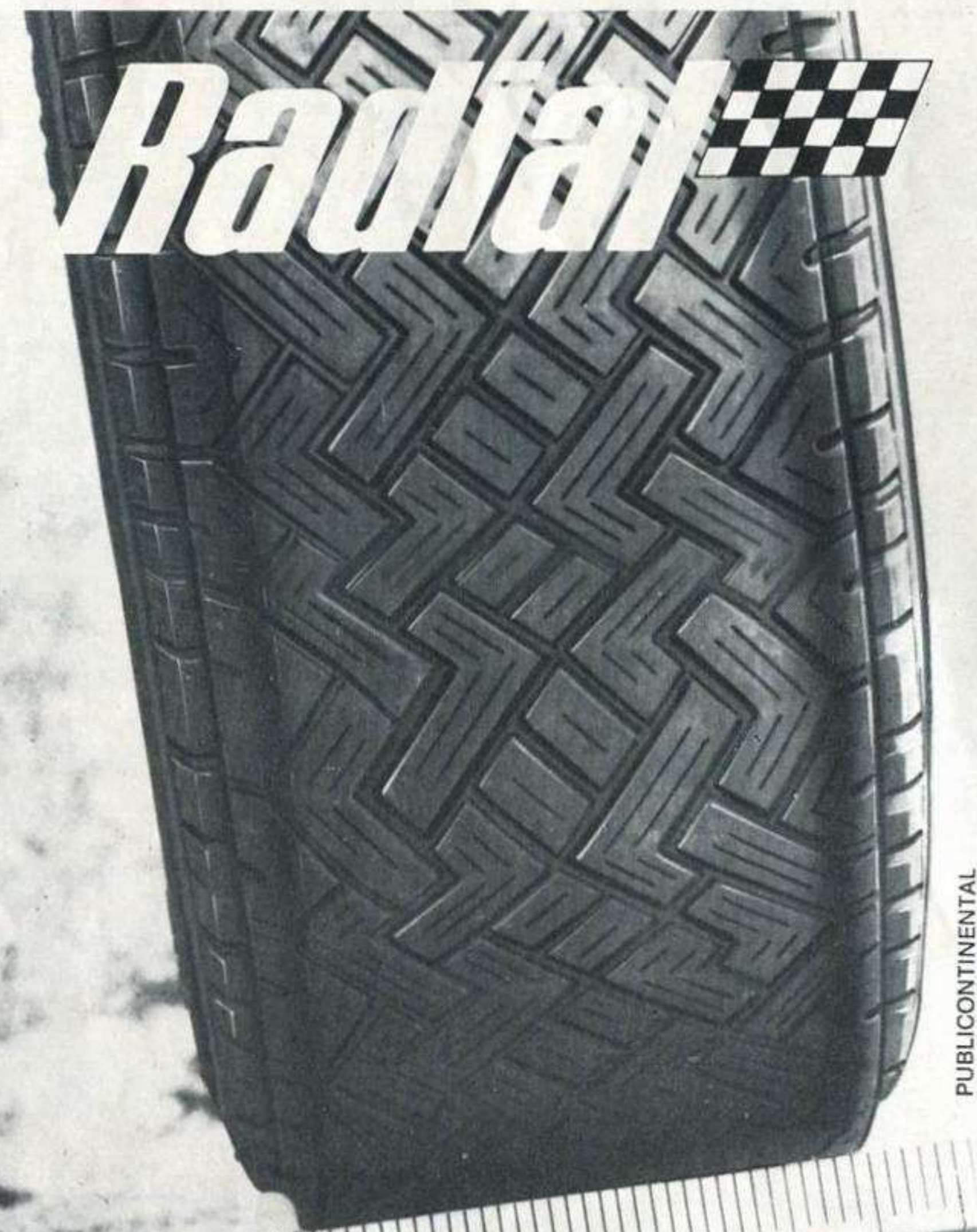
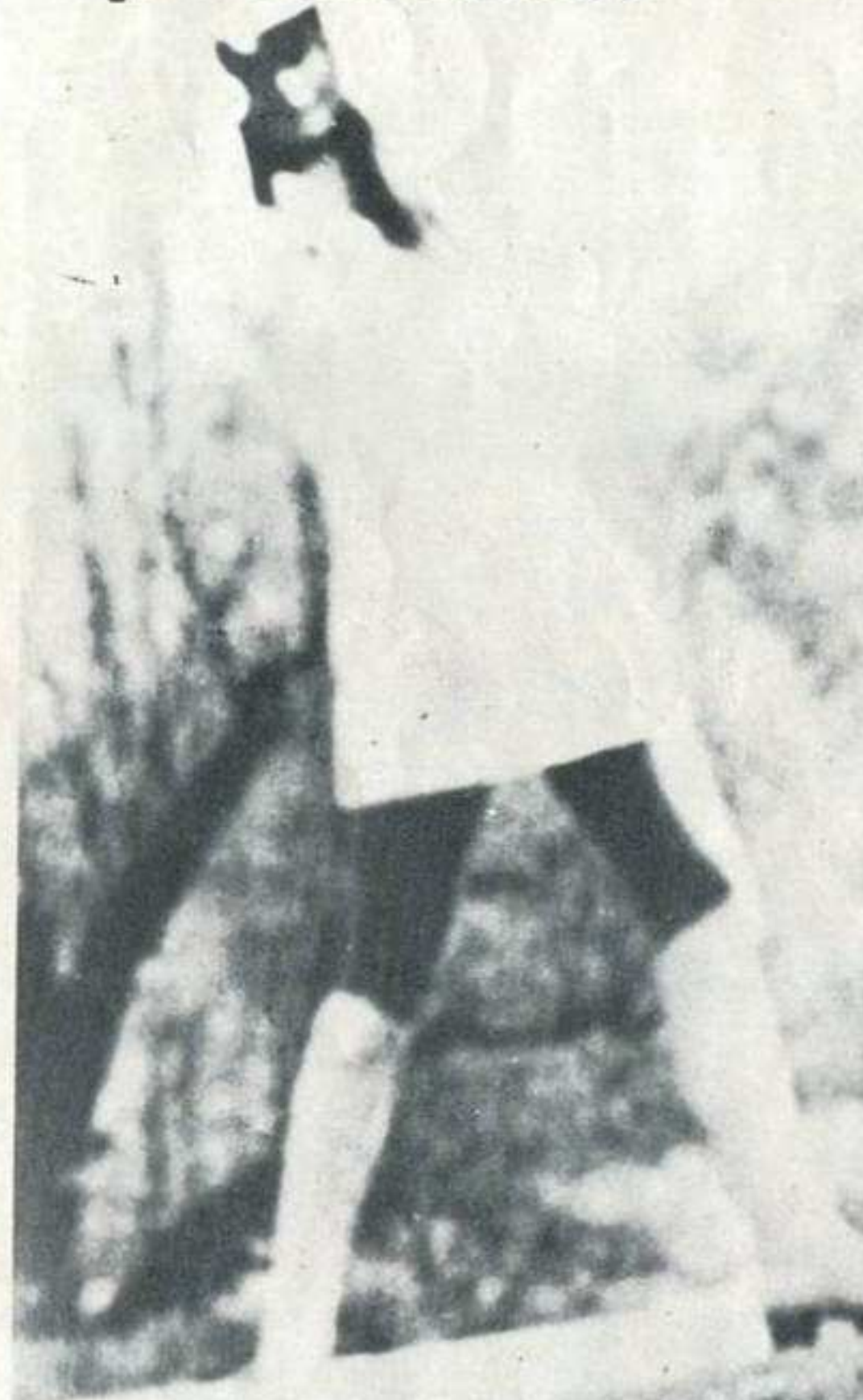
Momo Moretti (a sinistra) con le insegne del primato, dopo aver conquistato con la Ferrari 512 il Trofeo messo in palio per la Fuji International Golden Race, la 200 miglia giapponese. Morettisan è diventato popolarissimo nel Paese del Sol Levante («San», sta, in Giappone, per «onorevole signore»). Sotto: il via della gara

**Banzai!**  
**MORETTI**  
**«San»**



Più strada  
 sotto i  
 pneumatici

**Radial**

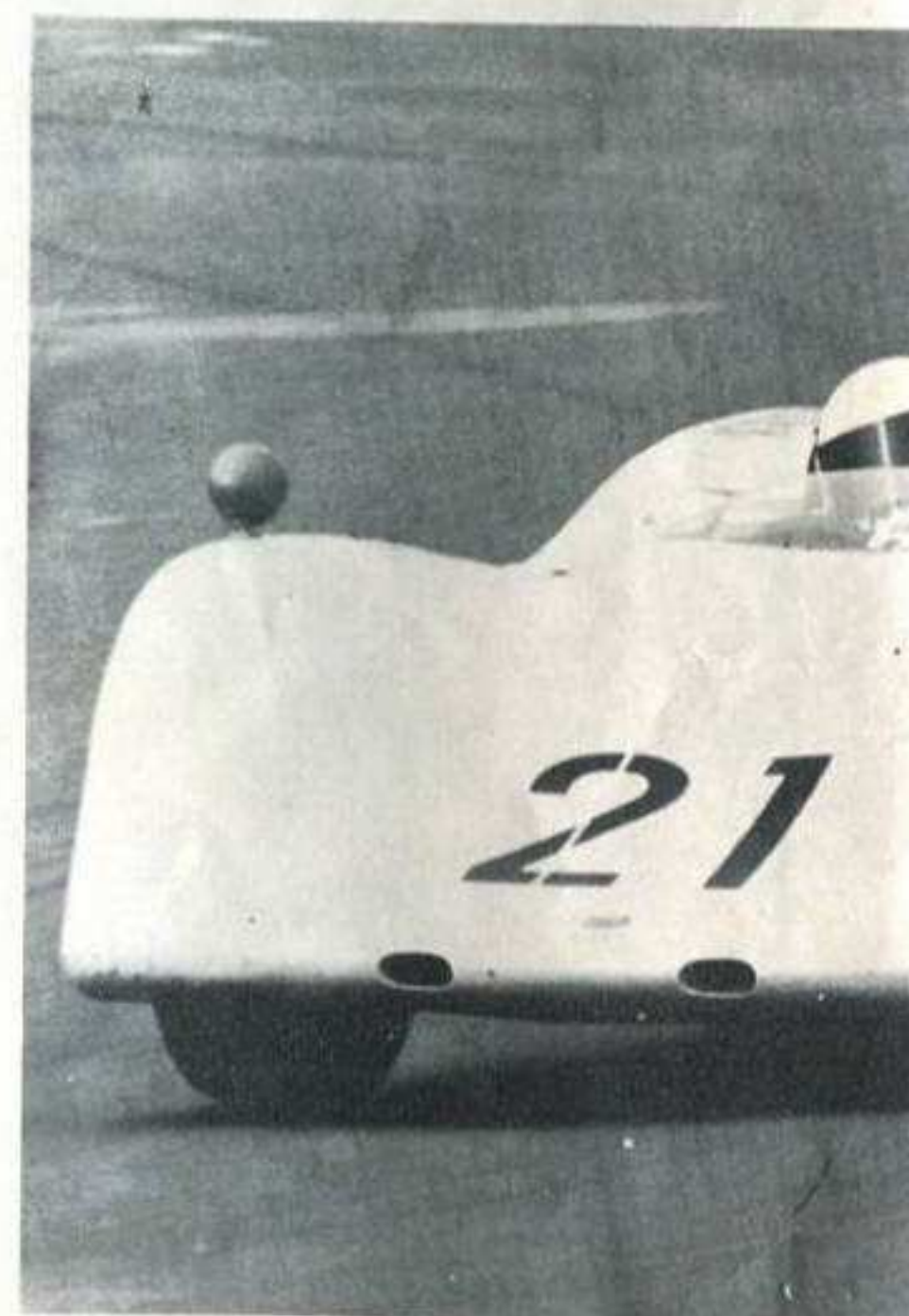


PUBLICONTINENTAL

**Continental**  
 DAL 1871 LA PIU GRANDE INDUSTRIA TEDESCA DELLA GOMMA

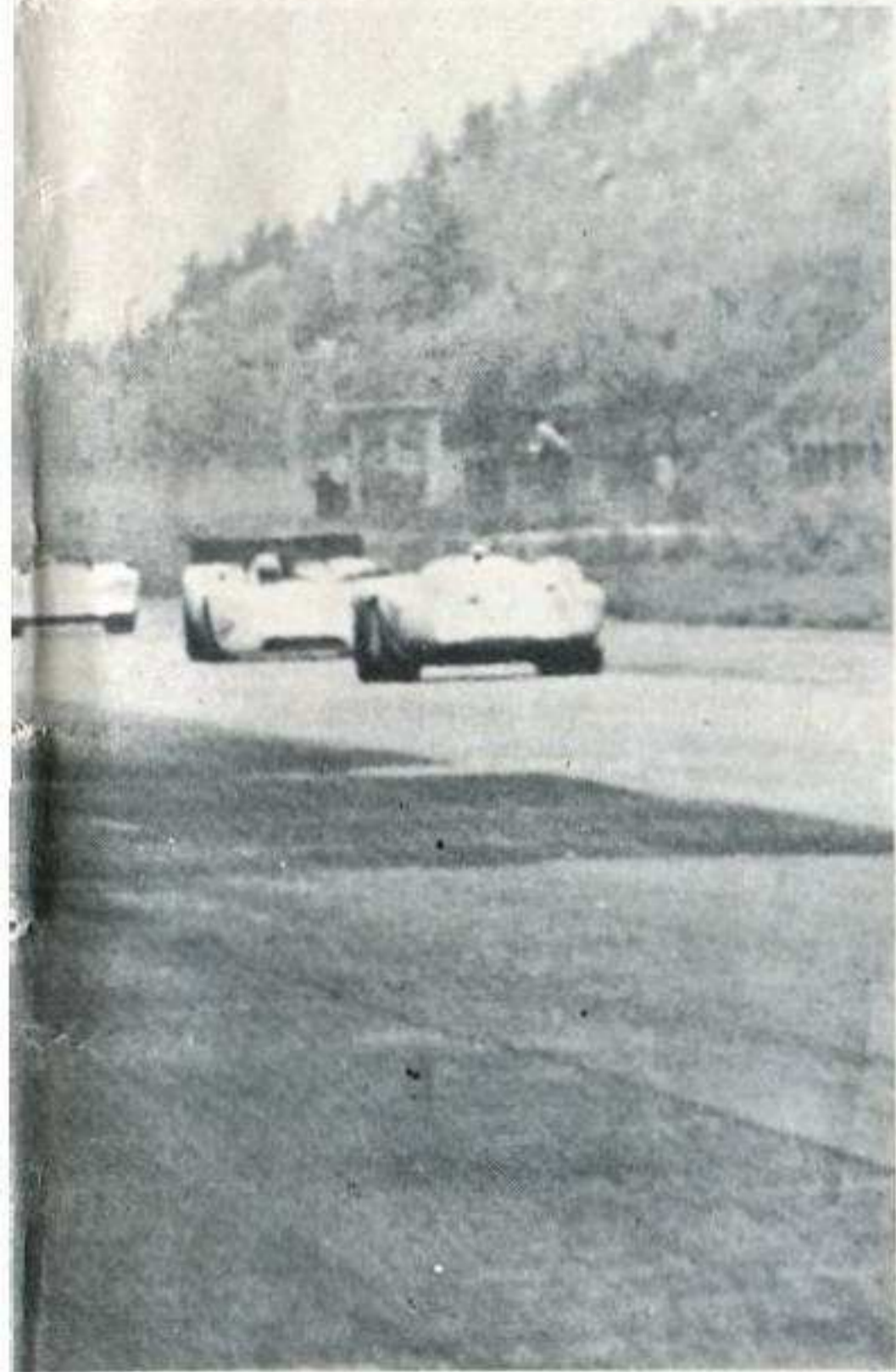
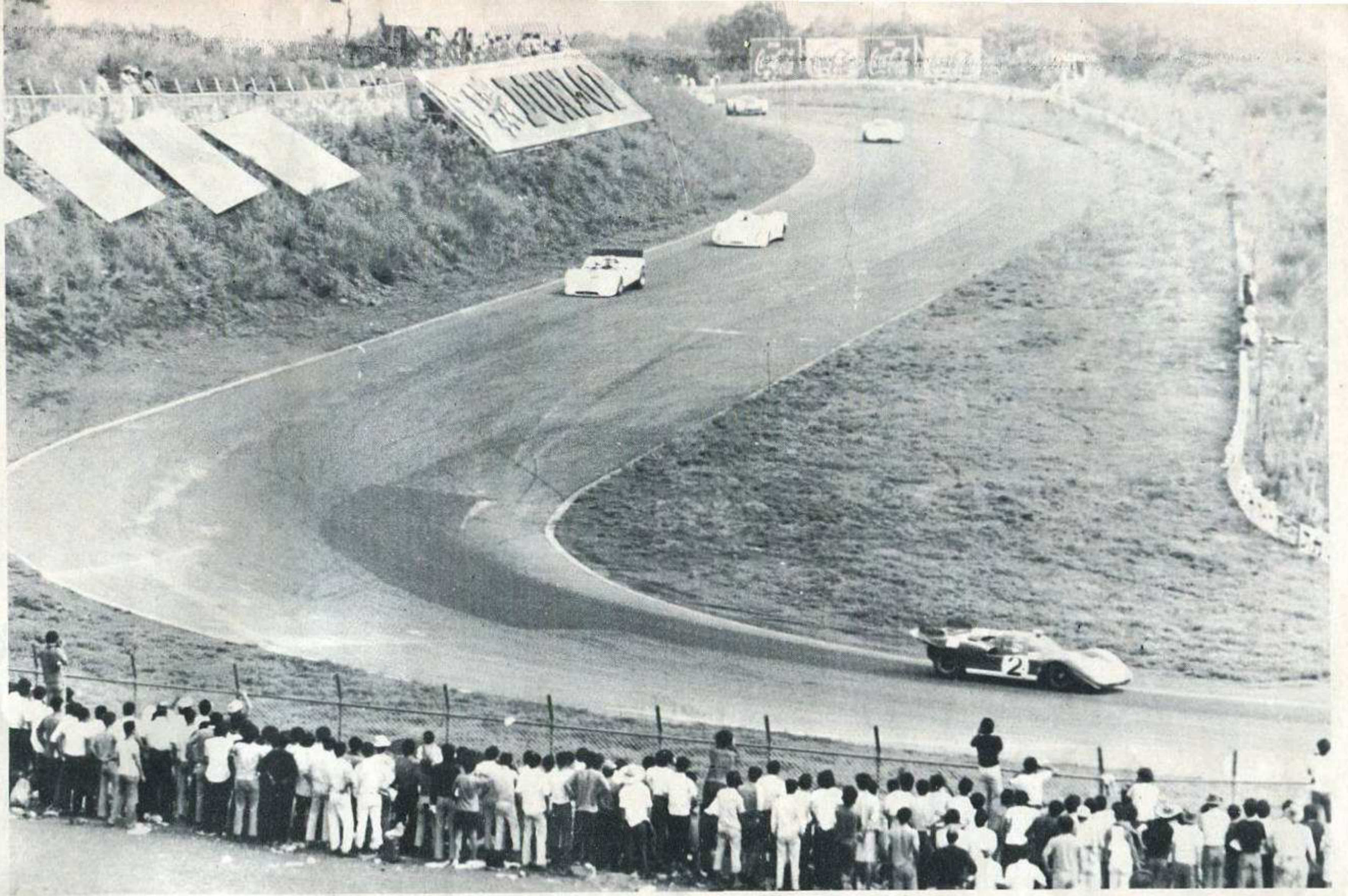
La Ferrari 512 S di Giampiero Moretti, che con questa vittoria è diventato un idolo degli sportivi locali, davanti alla McLaren M8C con motore Chevrolet da 7620 che è stata la sua maggior competitorce in gara

In basso a destra: la Datsun R 380 MK III, con motore quattro cilindri di 1991 cmc, un prototipo simile alla «europea» Porsche Carrera 6. In basso a sinistra: il bel prototipo Isuzu Bellet R6 con motore di 1584 cc





Non siamo a Brands Hatch, come potrebbe sembrare, ma all'autodromo giapponese di Fisco, che come quello inglese è pieno di salisendi molto impegnativi



Appunti nel mondo regolaristico

## Prolificheranno i mini - rallies

**SAN MARTINO DI CASTROZZA** - Nei giorni che hanno preceduto il VII Rallye di San Martino di Castrozza, nei locali dell'Hotel Majestic Dolomiti si è tenuta una riunione informale per discutere sulla ristrutturazione dei rallyes in Italia. Erano presenti l'ing. Rogano, presidente della sottocommissione per i rallyes della CSAI, i responsabili del Reparto Corse di varie Case automobilistiche (Maruffi per la Fiat e Florio per la Lancia) organizzatori, giornalisti e numerosi piloti. L'ing. Rogano, che ha preso la parola per primo, ha fatto un rapido bilancio della situazione rallystica in Italia. Ha rilevato, innanzitutto, che nell'arco di 10 anni il rallyismo, in Italia, ha compiuto passi da gigante: dove prima regnava il più completo assenteismo oggi esiste un ambiente vitale e foriero di iniziative sempre più interessanti. Comunque — ha continuato Rogano — non siamo ancora giunti ai livelli degli altri Paesi europei: solo 6 rallyes nell'intera stagione 1970 sono pochi, se si considera il numero delle gare di questo tipo organizzate in ogni nazione. Altro punto toccato dall'esposizione di Rogano è stata l'intenzione della CSAI di potenziare il settore della regolarità sprint, dandogli un carattere propedeutico e di qualificazione nei confronti della partecipazione ai rallyes. Una circolare della stessa CSAI, che sensibilizzava questo problema, ha finora avuto una sola risposta. Segno anche questo, ha detto Rogano, dell'eccessivo impegno economico che comporta l'organizzazione di un rallye.

Vari gli interventi, tra cui quelli piuttosto ampi di Florio, di Maruffi, di Rava ed Asquini. Ne è scaturita la necessità, sollecitata a larga maggioranza, di provvedere ad una qualificazione dei piloti, prima di ammetterli ad un rallye. La riunione si è quindi conclusa con un accordo, che Rogano caldeggerà, in sede CSAI, che prevede una certa ristrutturazione delle gare di regolarità sprint, tale da renderle nel complesso simili ad un piccolo rallye, oltre all'introduzione di un criterio di qualificazione, in modo tale che per poter prendere parte ad un rallye sia necessario essersi qualificati ad un determinato numero di gare precedenti, ed avere una certa anzianità di licenza.

● Rogano ha annunciato che nel calendario gare '71 sono previsti 7 rallyes validi per il campionato italiano.

● Le Case italiane stanno già impostando l'attività rallystica per il 1971: stando alle voci che circolavano a San Martino di Castrozza, il prossimo anno dovrebbe vedere il battesimo ufficiale della Squadra Corse Fiat. Che pur mantenendo le attuali strutture della formazione ufficiosa, vedrebbe però ridotto il numero dei piloti che oggi corrono con il titolo di « semi-ufficiali ». Macchine di punta: il 125 S gruppo 2, il 124 sport 1600 e l'ancor fantomatico 128 « rallye ».

● La Lancia, invece, non si sbottona. Quello che si sa è che la vittoria di Kallstrom al « San Martino » è venuta come il calcio sui maccheroni. In quanto stava tirando aria fosca per i lanciati, Florio ha intanto confermato la presenza della squadra Corse HF al Montecarlo '71. Senza precisare, però, né le macchine, né gli uomini. Che dovrebbero essere ancora la Fulvia HF 1600, con Kallstrom, Lampinen, Munari, Barbasio e Ballestrieri. Sempreché non ritornino in ballo i Dino...!

● Cavallari, se da una parte era contento di essere riuscito a qualificarsi ancora una volta, non riusciva a mandar giù il fatto di dover correre, da due anni a questa parte, con macchine poco competitive (almeno ai livelli assoluti). Quindi sembra aver preso una decisione: l'anno prossimo o corro con una macchina che mi permetta di battermi per la vittoria, oppure rinuncio in partenza. E sembra decisissimo, tanto che già in ottobre si collauderà al



Un esempio della nuova gestione Fiat in seno alla Lancia: la Squadra H.F. ha fatto assistenza a San Martino di Castrozza per il settimo rallye con una Fiat 124 familiare nuova di zecca

volante di una Porsche 911, quella di Benvenuti, in una « sprint » a Vicenza. Angiolini è avvisato.

● Nel '71 vedremo Ceccato, da due anni dominatore incontrastato del gruppo 1, su una rossa HF?

● La Renault prepara, anche se in sordina, una grande rentrée: si stanno approntando i Gordini R12 (alcuni dei quali già opzionati) per offrire agli aficionados della marca francese, rimasti per troppo tempo ancorati ai vecchi R8, una macchina finalmente competitiva. Mentre sono pure annunciate alcune Alpine 1600. Francovich è uno di quelli che stanno aspettando le nuove creature: per farsi la mano, infatti, adesso corre con una R16.

r. r.

