

DOVE corriamo domenica?

TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

RAI e TV ci pensano poco allo sport auto. Allora non dimenticate che tutte le domeniche-da-corsa e i giorni delle prove è a vostra disposizione la Speciale Segreteria AUTO-SPRINT. Conoscetele classifiche, tempi, posizioni, episodi di cronaca nel momento stesso in cui si stanno svolgendo a pochi o centinaia o migliaia di chilometri da voi. Ricordate: basta TELEFONARE allo (051) 46.56.24.



Le corse in calendario dal 24-2-73 al 19-2-73 in Italia e all'estero

FEBBRAIO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
24	Rally Russelsheim	Germania	Part. Russelsheim		●●●	Rally	Gunther-Peterson (Opel-Com.
24-25	Trofeo VAR-Lancia d'Oro	AC Ferrara	Part. Ferrara Villa Fulvia Arr. Recoaro	ore 15,30 (24) ore 11 (25)	●	Autosciatoria	Luigina Imerito (Fulvia)
24-25	Neige et Glace	Francia	Part. Grenoble km 936,700		●●●	Rally	Darniche-Mahé (Alpine)
24-25	Basco Navarrese	Spagna	Part. Bilbao		●●●	Rally	Doncel (Porsche)
25	Corsa di Adelaide	Australia	Circuito di Adelaide		●●● Tasmania	Velocità in circuito	Hobbs (McLaren) 1.02'40"5, media 161,477 kmh. Giro più veloce: Match (STP) me- dia 172 kmh
25	Trofeo d'Apertura	Gentlemens MC	Circuito di Vallelunga km 1,670	Prove ore 8,30 (24) ● Part. ore 9,30 (25)	T 1, T 2, GT 3, GT 4, S. 850, K 250	Velocità in circuito	F. De Luca (GTA) media 91,965
25	Coppa KNA	Norvegia	Part. Oslo		●●	Velocità in circuito	

MARZO

2-4	Rally San Marino FAMS - S. Marino	●●● Trofeo rallies ital.	Rally	Bisulli-Zanuccoli (124 S)
2-4	Rally Stomil POLONIA	●●●	Rally	
2-4	Rally delle Nevi FINLANDIA	●●●	Rally	Haldi-Mischler (Porsche 911 S)
3	GP del Sud Africa SUD AFRICA	●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	Hulme (McLaren) 1.45'4"9, media 189,830 nuovo record. Record sul giro: Hailwood (Surtees) 1'18"9, media 187,246.
3-4	Rally Greco Turco GRECIA	●●●	Rally	Porsche 911 S
4	Miller 500 Ontario STATI UNITI	●●● Stock Cars	Velocità in circuito	Foyt (Mercury), media 207,673
4	Trofeo inaugurazione Jarama SPAGNA	●●● T	Velocità in circuito	Barrios (GTAm) 1'49"0, me- dia 112,402
4	Autosciatoria Monte Campione Az. Aut. Boario e S. Monte Campione	●	Autosciatoria	Ghezza (Fulvia HF 1600)
4	Raduno Mulinaccio Ass. Alfa Cure - Firenze	●	Regolarità	Barbera (Fiat 127)
9-11	Lyon-Charbonnière Stoccarda GERMANIA	●●● Camp. Int. rallies piloti	Rally	Andruet-Petit (Alpine)
11	Corsa a Mallory Park INGHILTERRA	●●● Trofeo europ. F. 2 F. 3	Velocità in circuito	Morgan (Brabham) 1.14'32"8, media kmh 174,87. Giro più veloce: Peterson 43", me- dia 181,89
11	Corsa di Fléron BELGIO	●●●	Velocità in salita	Neri (Abarth) 1'24"88
11	Trofeo delle Acque AC Terni Scud. Borzacchini	●	Regolarità	Cané (Fulvia HF)
11	Trofeo Team 71 Scud. Team 71 Torino	●	Rally	Boretto (Fiat 128)
11	Criterium Guillerias SPAGNA	●●●	Rally	Boix-Servià
13-18	Rally TAP PORTOGALLO	●●● Camp. mond. rallies marche	Rally	Warmbold-Davenport (BMW)
16-18	Rally Hanseatic GERMANIA	●●●	Rally	

16-18	Gatornationale STATI UNITI	●●● Dragsters	Velocità in circuito	
17-18	Corsa dei Campioni Brands Hatch INGHILTERRA	●●● F. 1, F. 5000 Sparks Champions Consuls F. 3	Velocità in circuito	F. 1: Fittipaldi (Lotus) in 56'40"6, media 189,56 kmh. Record sul giro: Fittipaldi 1'23"8, media kmh 183,17. F. 5000: Redman (McLaren) 36'51", media kmh 173,61
17-18	Coppa St. Vincent AC Novara - Jolly Club	●	Regolarità	Barbero (Fiat 127)
17-18	Circuito delle Ardenne BELGIO	●●●	Rally	Lepoutre-Dufosse (Alpine)
17-25	Mobil Economy Run INGHILTERRA	●	Regolarità	
18	Coppe ASACIF Monthéry FRANCIA	●●● T, GT	Velocità in circuito	
18	Gara a Casale Aut. Casale	● F. Ford, F. Italia, F. 3	Velocità in circuito	
18	Trofeo Kléber Ford Casale Monferrato	● Escort Mexico	Velocità in circuito	
18	Carolina 500 STATI UNITI	●●● Stock Cars	Velocità in circuito	
18	Autocross Steyr AUSTRIA	●	Autocross	
18	Corsa di Condroz BELGIO	●●●	Velocità in salita	Haxhe (Lola) 1'24"59. Re- cord: Tondelli 1'20"1 ('71)
18	Autocross di Namur BELGIO	●	Autocross	
18	Trofeo Primavera Jarama SPAGNA	●●● T	Velocità in circuito	
18	Corsa di Teufelsrutsch GERMANIA	●	Velocità in salita	
18	Corsa di Reisdorf LUSSEMBURGO	●●●	Velocità in salita	Kool (Brabham)
18-21	Fuji 300 GIAPPONE	●●●	Velocità in circuito	Sakai (McLaren) 1.18'37"
19	Trofeo Rinaldi Vallelunga Gr. Piloti Romani	● F. 850	Velocità in circuito	
19	Coppa Città Cesena Scud. Romagna	●	Sprint	
19	Foligno Norcia AC Perugia	●	Autosciatoria	

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »



**L'itinerario
i programmi
i protagonisti
del Trofeo CSI
più ricco an-
che nel 1973**



La «geografia» del CAN-AM

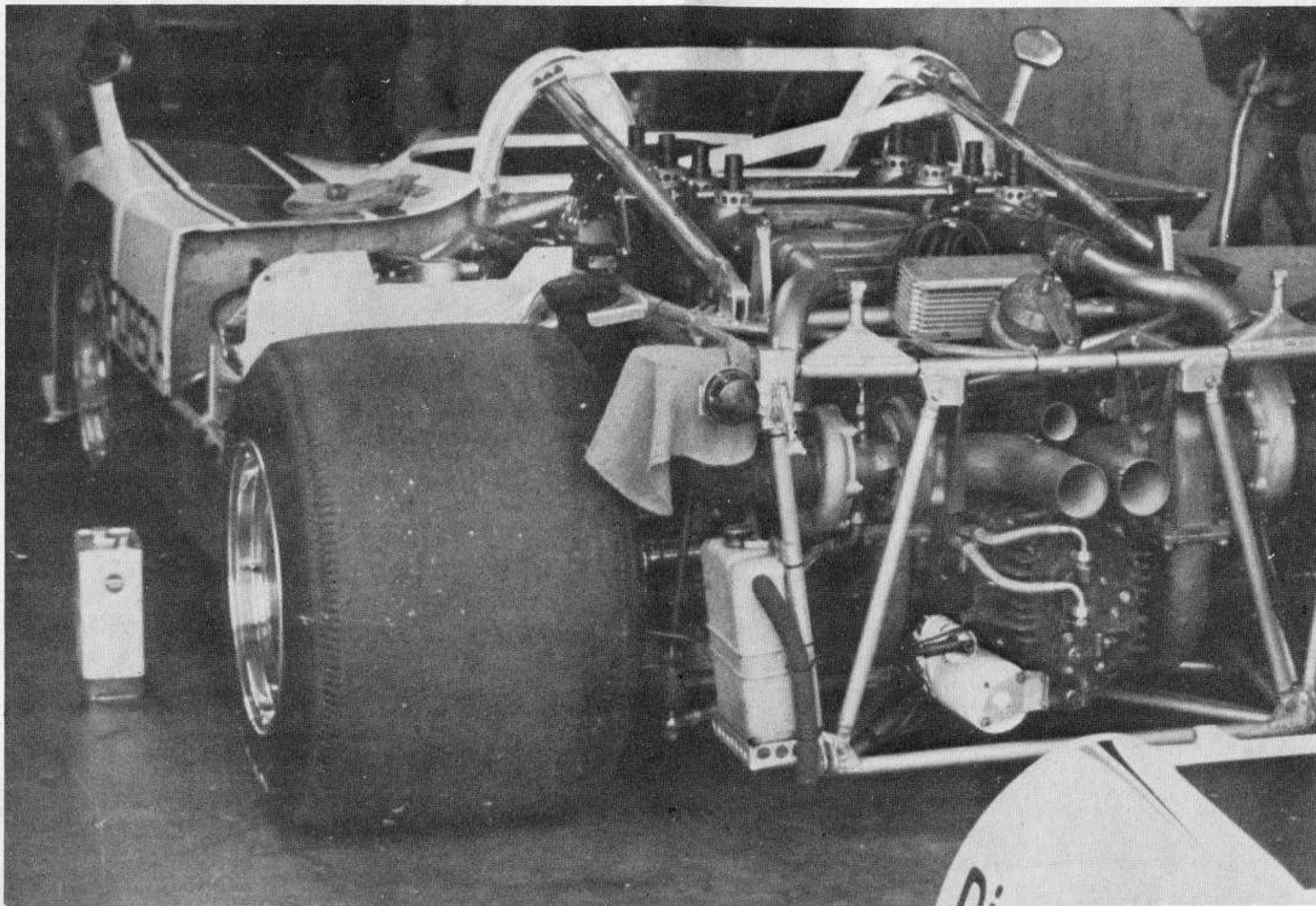
SPECIALE PER AUTOSPRINT

NEW YORK - Non ci sono dubbi, la serie di corse all'europea per professionisti che ha più successo nel continente nord-americano è la Can-Am, che viene organizzata fin dal 1966 dallo SCCA. L'anno scorso 382.000 spettatori assisterono a nove gare, nelle quali 58 piloti si divisero oltre 450 milioni di lire in premi di vario genere. Mentre si definiva il programma 1973 — tutti, cioè proprietari di vetture e di circuiti, avevano l'aria molto soddisfatta e si spera di attirare un pubblico ancor più numeroso, però non tutto è roseo come sembra.

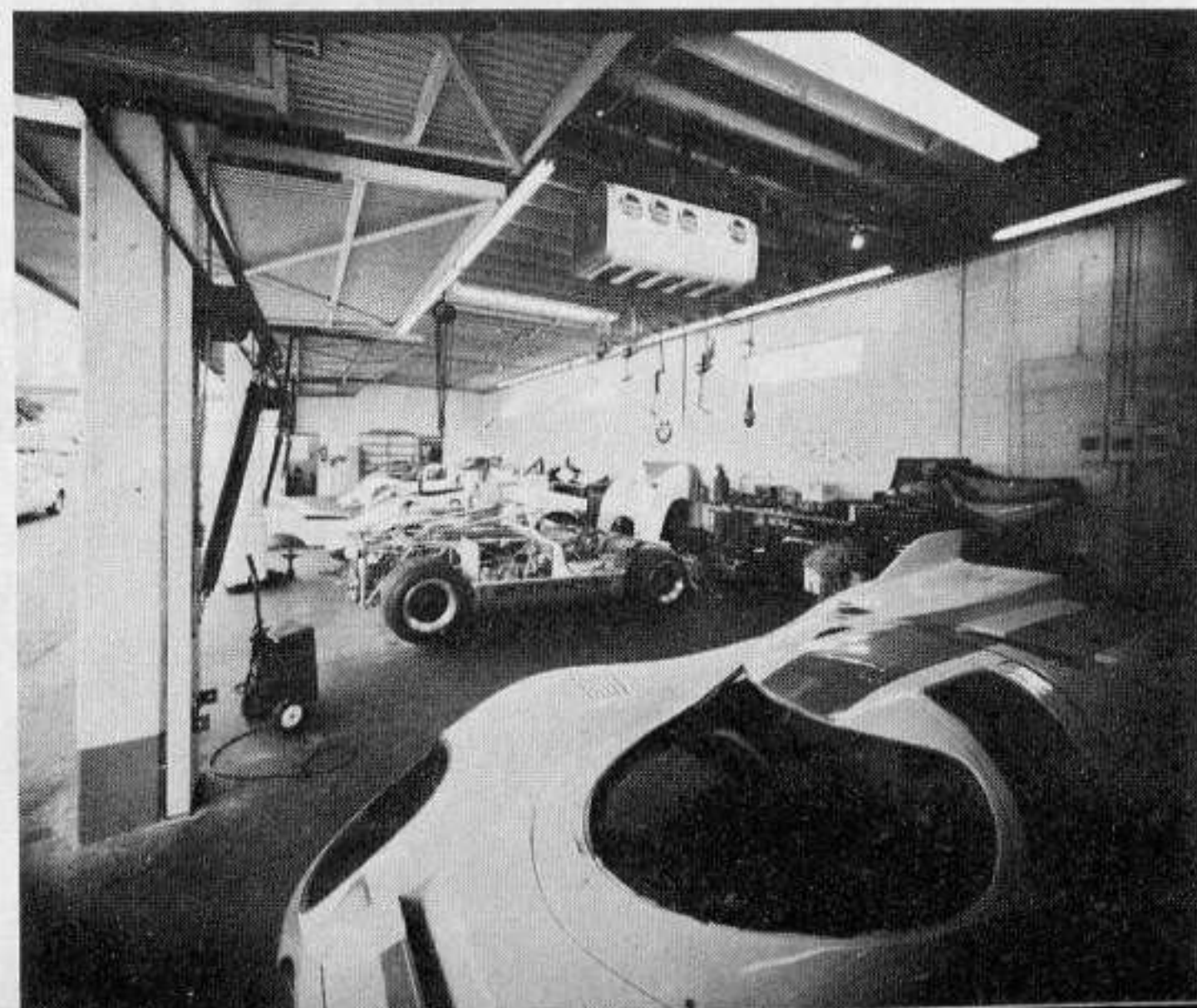
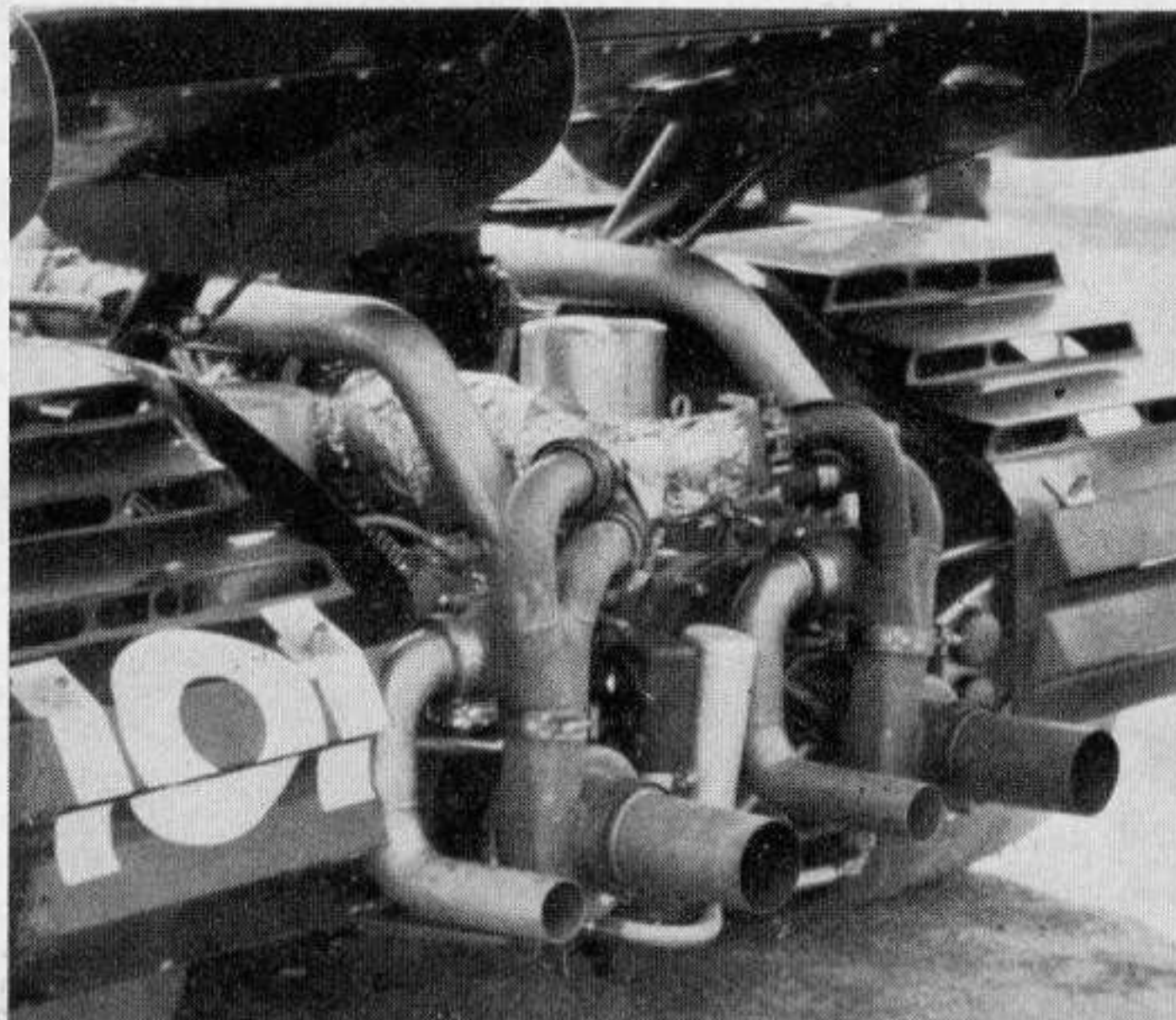
Il travaglio per l'« Offy »

Pare proprio che al giorno d'oggi qualsiasi tipo di gara passi un periodo travagliato. Le competizioni tipo Indianapolis (USAC) sono in decadenza da due anni, per via della crescente popolarità del motore Offy e del rapido declino del Ford-Foyt. E' così, in un prossimo futuro, potremmo vedere tutte le 33 vetture allineate al via equipaggiate con lo stesso motore, l'Offy DOHC con compressore, di 2600 cc, a meno che il nuovo Chevrolet di 3300 cc con compressore si dimostri molto soddisfacente.

In secondo luogo, la F. 1 — tartassata dalle esigenze finanziarie dei costruttori che vogliono più denaro dagli organizzatori — potrebbe essere



Sopra, la Porsche 917-10, vincitrice della serie '72, quest'anno avrà ancora più potenza. Sotto, a sinistra, la UOP-Shadow Can-Am, mossa da uno Chevrolet con doppio compressore. A destra, l'officina di Vasek Polak, ad Hermosa Beach. Polak farà correre tre vetture Porsche nel Can-Am 1973

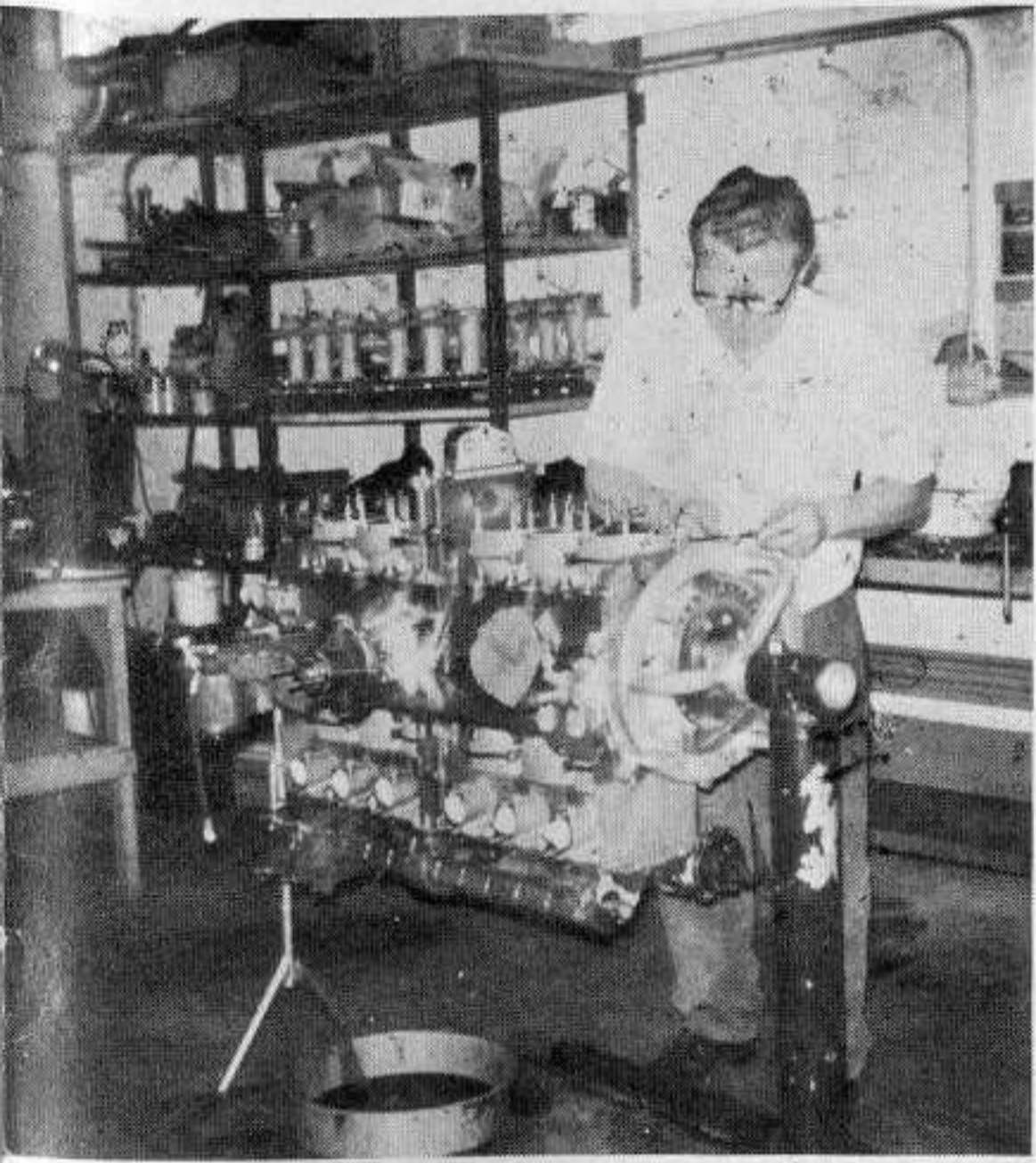


«invasa» da vetture quali le F. 5000 e le USAC-Indy. Come si sa, l'idea non garba a tutti. Per finire, ma non di minore importanza, anche la Can-Am gruppo 7 — che servì da prototipo per l'Interserie — nei recenti anni ha avuto i suoi problemi.

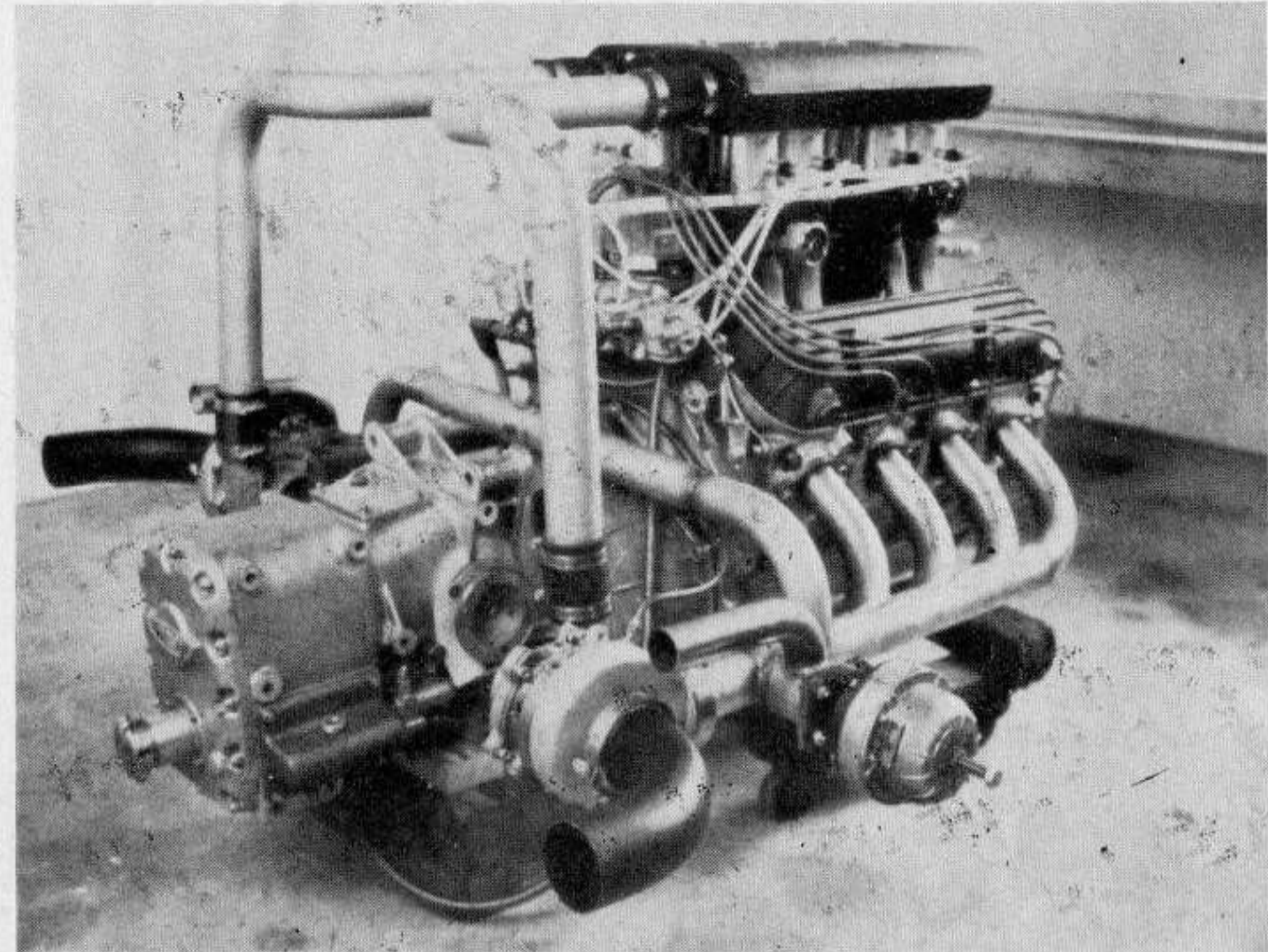
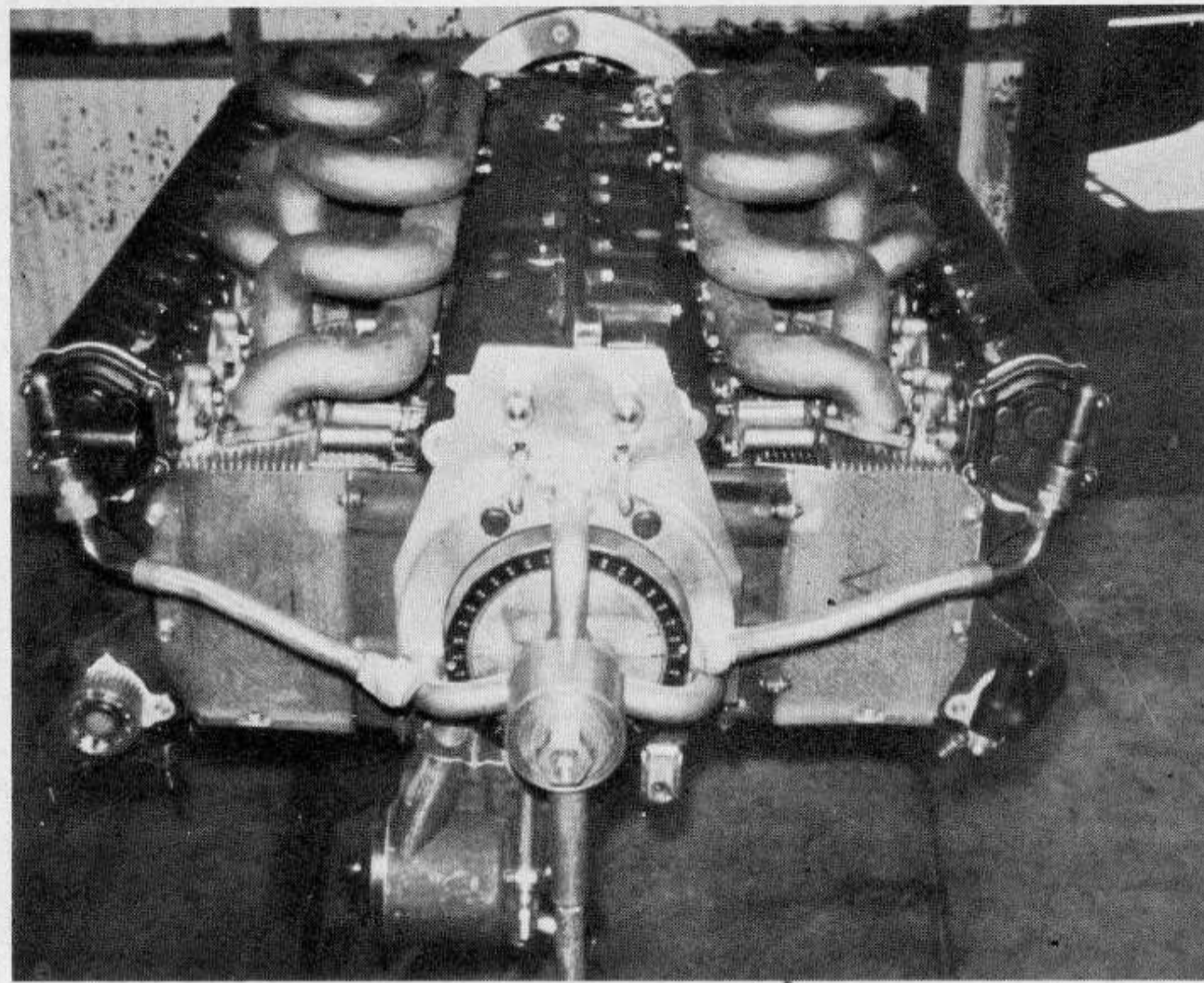
L'incertezza McLAREN

Questi i motivi: ① la scarsa varietà di marche competitive; ② il fatto che modelli nuovi di vetture erano disponibili per una sola squadra. In altre parole, il team McLaren, che dal 1967 monopolizzò praticamente la serie, riservava il suo modello corrente soltanto ai suoi due piloti (Hulme e McLaren e in seguito Hulme e Revson). Gli altri conduttori che usavano le McLaren dovevano accontentarsi di modelli più vecchi, antiquati, che non avevano possibilità di vittoria.

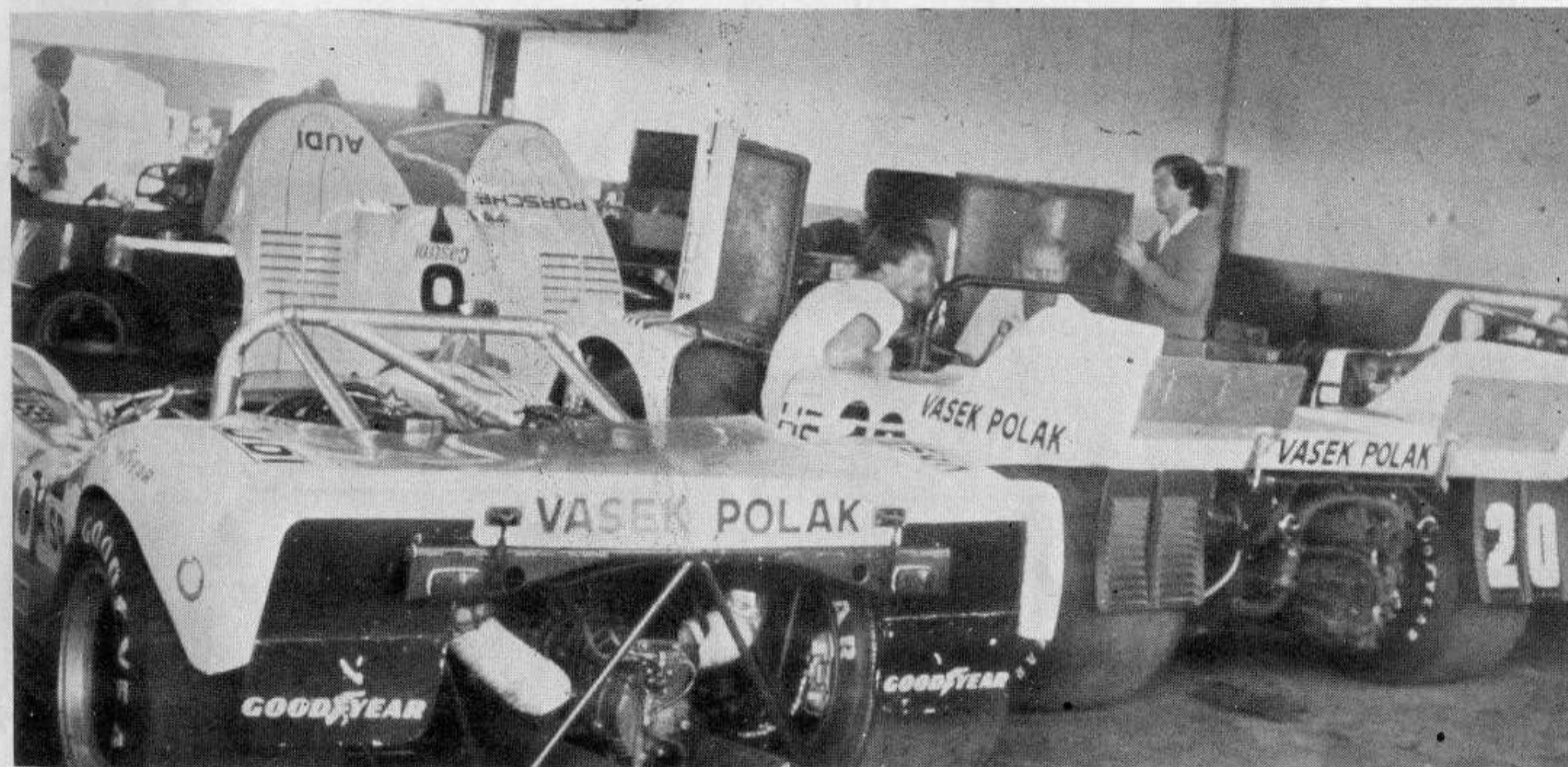
Purtroppo, anche con l'incertezza sulla partecipazione del team McLaren alla serie di questa stagione, la situazione potrebbe ripetersi. La nuova vettura ufficiale Porsche-Audi con compressore di Donohue, potrebbe sostituire le sempre vincenti McLaren del passato, mentre i modelli Porsche più vecchi correranno con altri piloti iscritti privatamente da patrocinatori. Tenendo conto del fatto che il prezzo della più nuova Porsche con compressore è di oltre 60 milioni di lire, è chiaro che nessun team privato, né



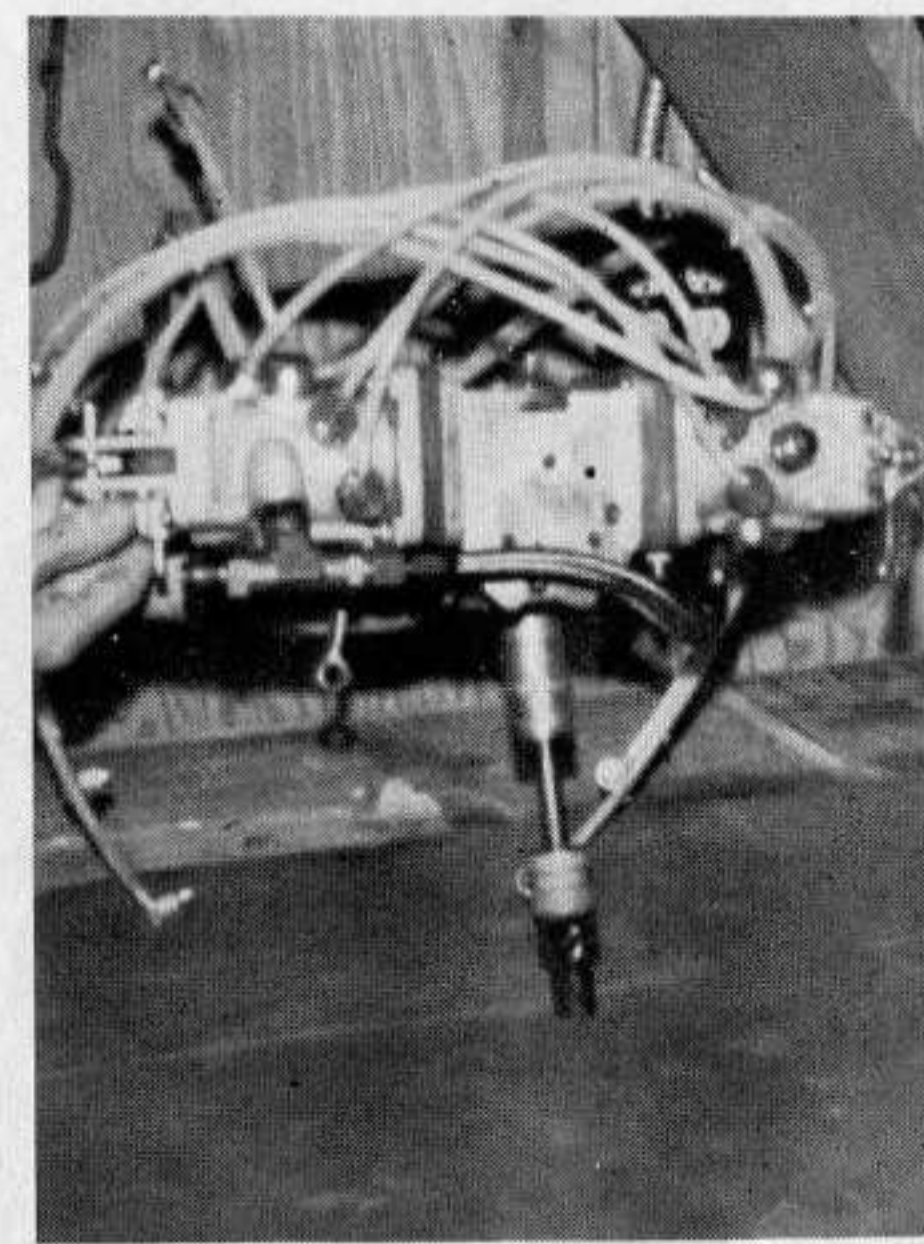
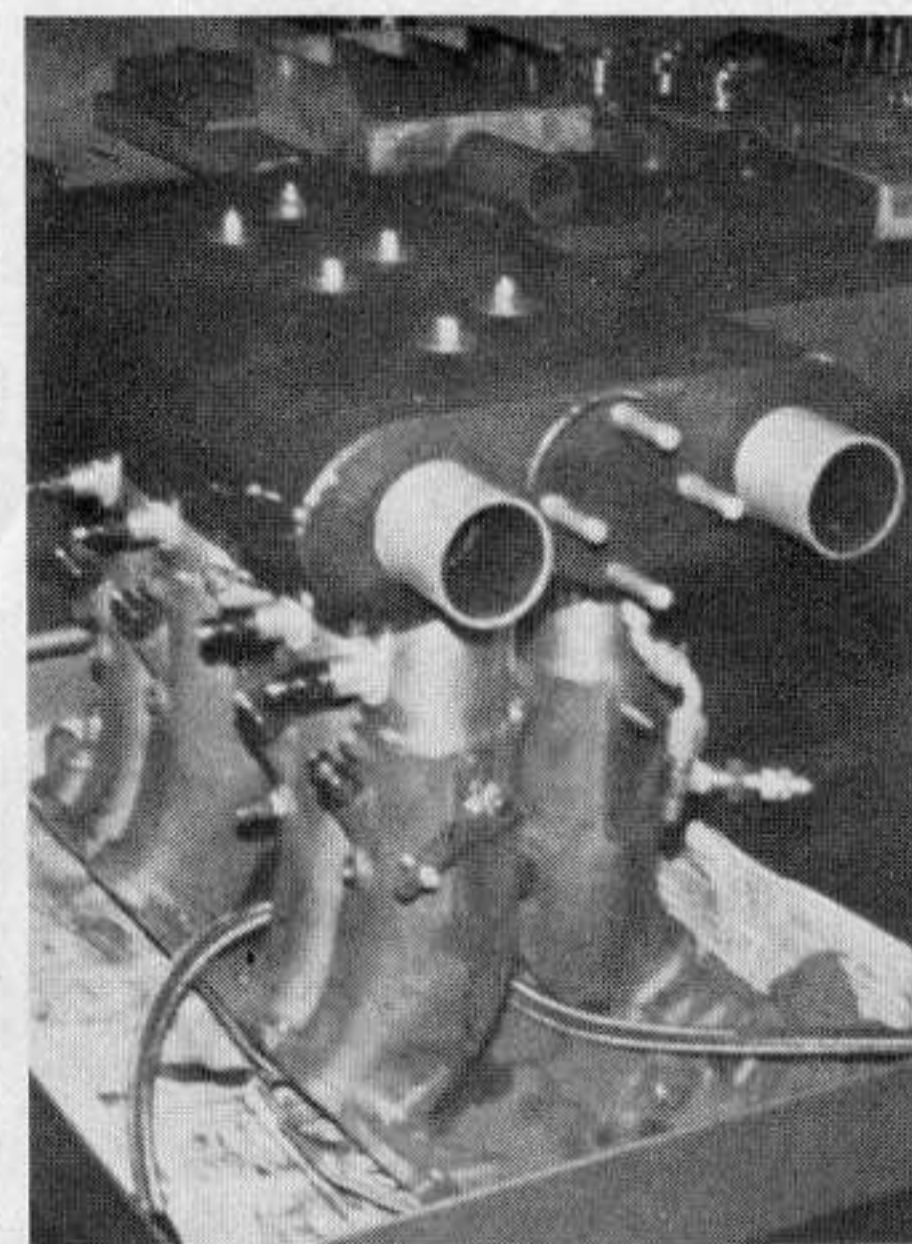
A destra, visto da sotto uno dei motori 917 di Polak. Sopra Vasek Polak al lavoro sul 917



Il motore Chevrolet equipaggiato con i due turbocompressori Crowe



Un'altra vista dell'officina di Polak. Si tratta di un cecoslovacco emigrato negli USA nel '50, che adesso è milionario e si «toglie» questo pallino per le corse. Con lui corre anche Milt Minter



A sinistra, il cassone di aspirazione del motore Crowe-Turbo prevede una valvola di sicurezza. A destra, il doppio sistema di iniezione Lucas del Crowe-Turbo: a bassi regimi, funziona solo uno dei due. Sotto, una delle teste del motore Crowe-Turbo 8V, rifinita a mano

in America né in Canada, può permettersi il lusso di tale spesa e non parliamo di una vettura e di un motore di riserva, più le parti di ricambio.

Abbiamo parlato con Roy Woods, proprietario di una scuderia, il quale ci ha detto che aveva intenzione di comprare una nuova Porsche per il suo pilota, David Hobbs, (che l'anno scorso pilotava la Lola 310 per un altro team), ma il prezzo era talmente elevato che ha invece acquistato per Hobbs la McLaren M20 dello scorso anno, allora pilotata da Revson.

Chi è RINZLER

Entrambe le Porsche con compressore di Penske sono state comprate, come abbiamo già avuto occasione di dire, da Bobby Rinzler (più tre motori di riserva) e le vetture saranno pilotate da Follmer e da Kemp, patrocinati dalla Royal Crown Cola, una «rivale» della Coca-Cola. Purtroppo, Rinzler dovrà pagare il prezzo pieno per tutte le parti che dovrà ottenere dalla Porsche e — come ci ha detto — quest'anno è pronto a spendere fino a 300 milioni di lire per l'impresa Can-Am. Ha intenzione, inoltre, di mandare Follmer a partecipare a tre corse dell'Interserie, prima che abbia inizio la Can-Am.

Per quanto se ne sa fin'ora, oltre alla nuova vettura di Donohue ci saranno circa sette Porsche più vecchie, nelle

gare della Can-Am. Un nuovo arrivato nel «campo Porsche» potrebbe essere la Roman Brio, ditta per cosmetici maschili, che spera di acquistare tre vetture, una delle quali per Willie Kauhsen (ammesso che non gli tolgano la licenza, per avere partecipato a una gara brasiliana «illegale», lo scorso anno).

Mentre le notizie sulla nuova UOP Shadow progettata da Southgate non sono molto precise, e si è parlato di problemi di frizione, l'interesse principale è accentrato sui compressori per la McLaren Chevrolet (le più vecchie) che dovranno lottare contro le Porsche. Prima di tutto corrono voci su un officina che starebbe sperimentando un Ford di sette litri con compressore, (il prezzo, meno di otto milioni di lire sembra poco realistico) ma non lo si è ancora provato su strada e quindi si dovranno attendere i risultati dei tests. L'ex direttore di squadra e progettista della UOP Shadow, Peter Bryant, che vive a Santa Ana, in California, e attualmente è disoccupato e senza programmi, ci ha detto che avrebbe dovuto provare a montare un compressore su un motore Chrysler di sette litri, rinunciando poi all'idea. Ci ha comunque detto: «Non esiste nessun Chevrolet al passo con una Porsche con compressore...».

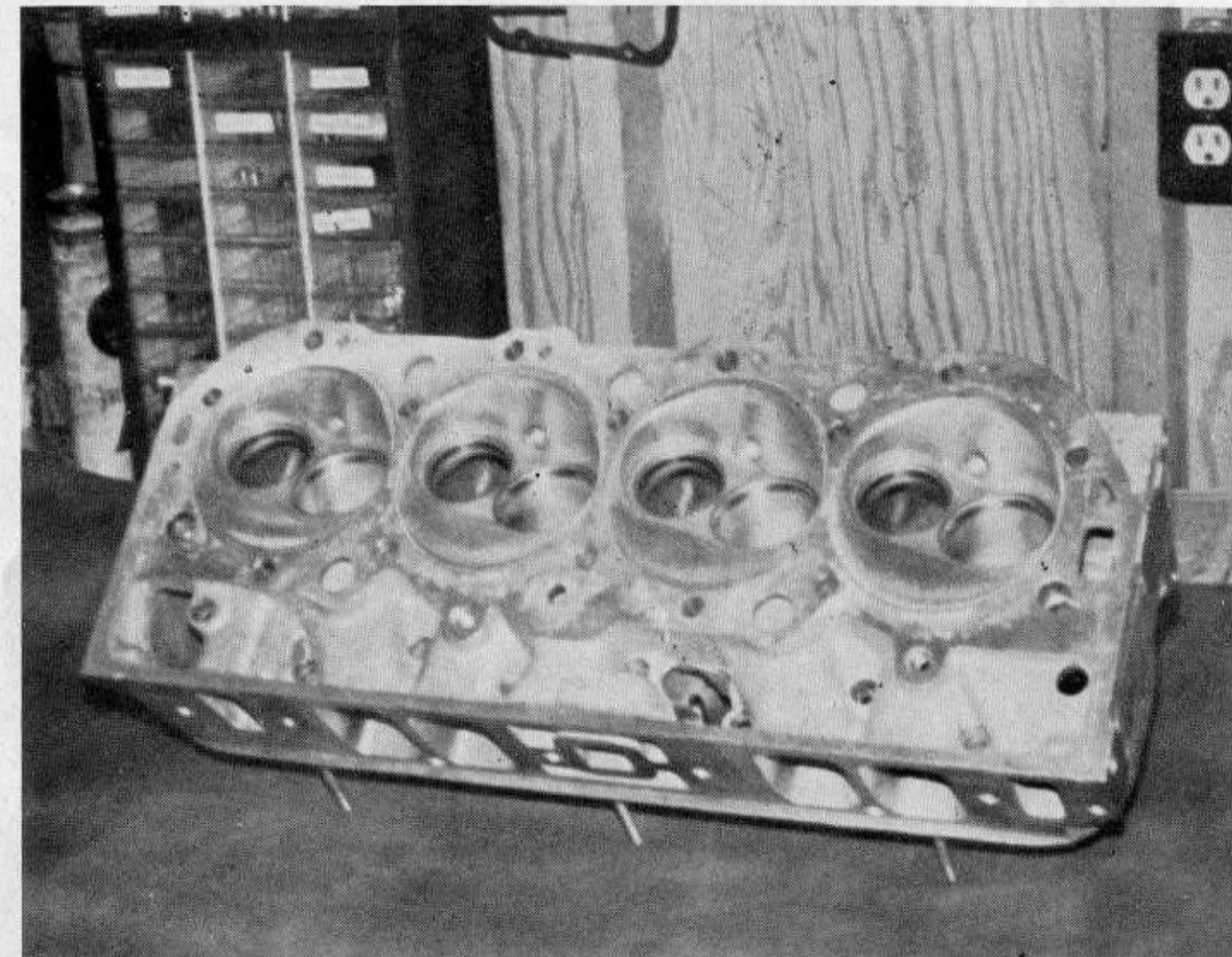
Questa opinione non è condivisa da Gene Crowe, il pro-

gettista del Crowe-Turbo, di cui abbiamo già parlato nel n. 7 di Autosprint. Questo motore, del prezzo di circa 15 milioni di lire, è destinato soprattutto alle McLaren e Crowe prevede di averne dodici pronti per l'avvio della Can-Am in giugno. Pensa naturalmente di venderne anche a proprietari di vetture che corrono nell'Interserie, però sottolinea che non si limita soltanto a costruire e vendere motori nuovi. Si è organizzato in modo da potere anche ricostruire motori Chevrolet più vecchi, aggiungendovi i compressori. Questo vale per Stati Uniti ed Europa, dove il suo rivale maggiore sarà la Morand con sede in Svizzera.

800 cavalli di «prova»

Anche se esiste ancora una lieve speranza che una nuova McLaren possa apparire al via in questa stagione — se si troverà un patrocinatore — è probabile che il suo motore avrà un compressore. E se tale motore dovesse dimostrarsi di poco affidamento, c'è sempre un nuovo nove litri, provato l'ottobre scorso da Hulme a Riverside. Benché erogasse «soltanto» 800 HP, e non avesse mai corso, la coppia era tale che la vettura in curva era veloce quanto la Porsche con compressore.

Charles G. Proche

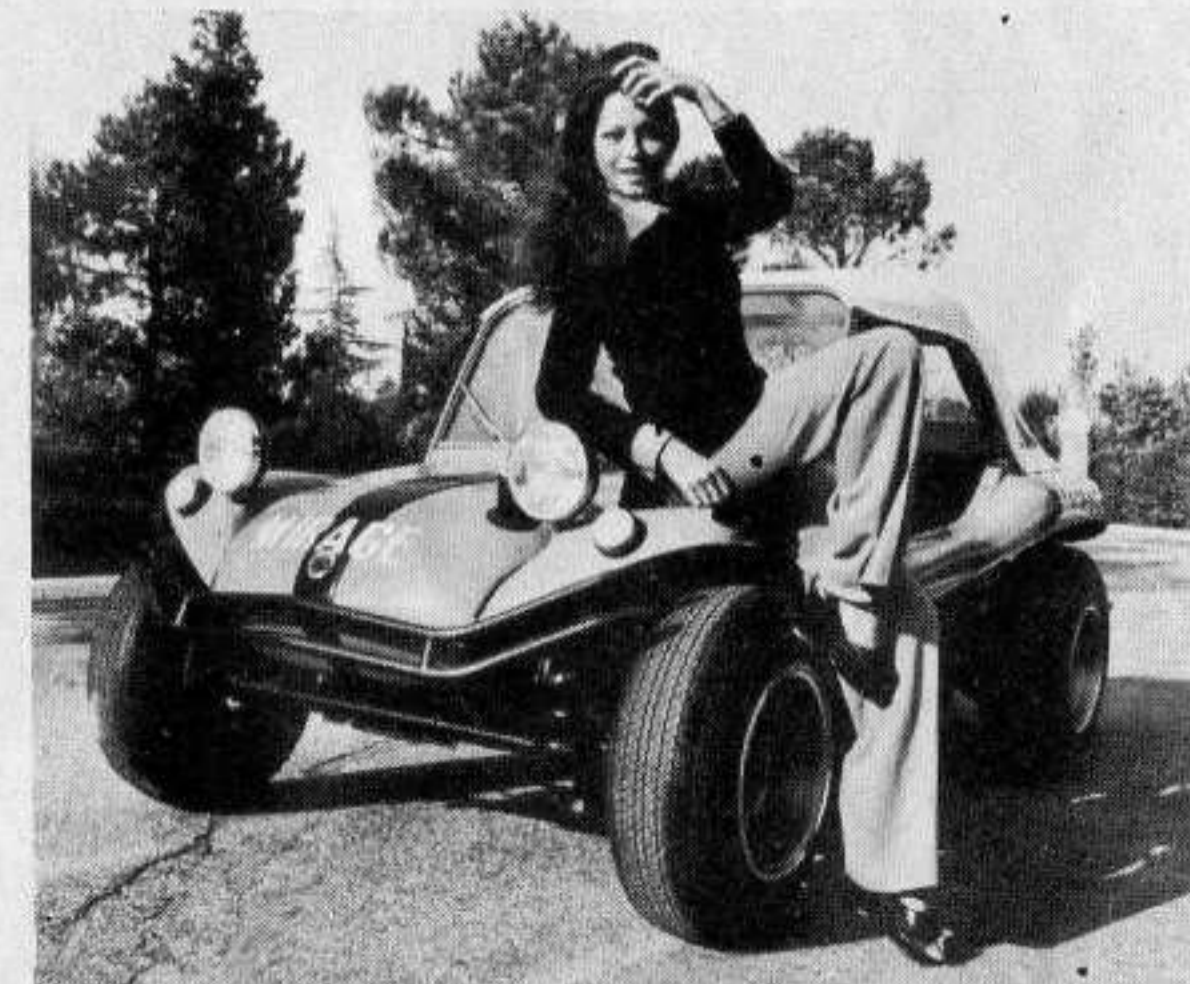


vettura completa
L. 1.430.000



NUOVA!
NUOVA!
NUOVA!

"Mirage"



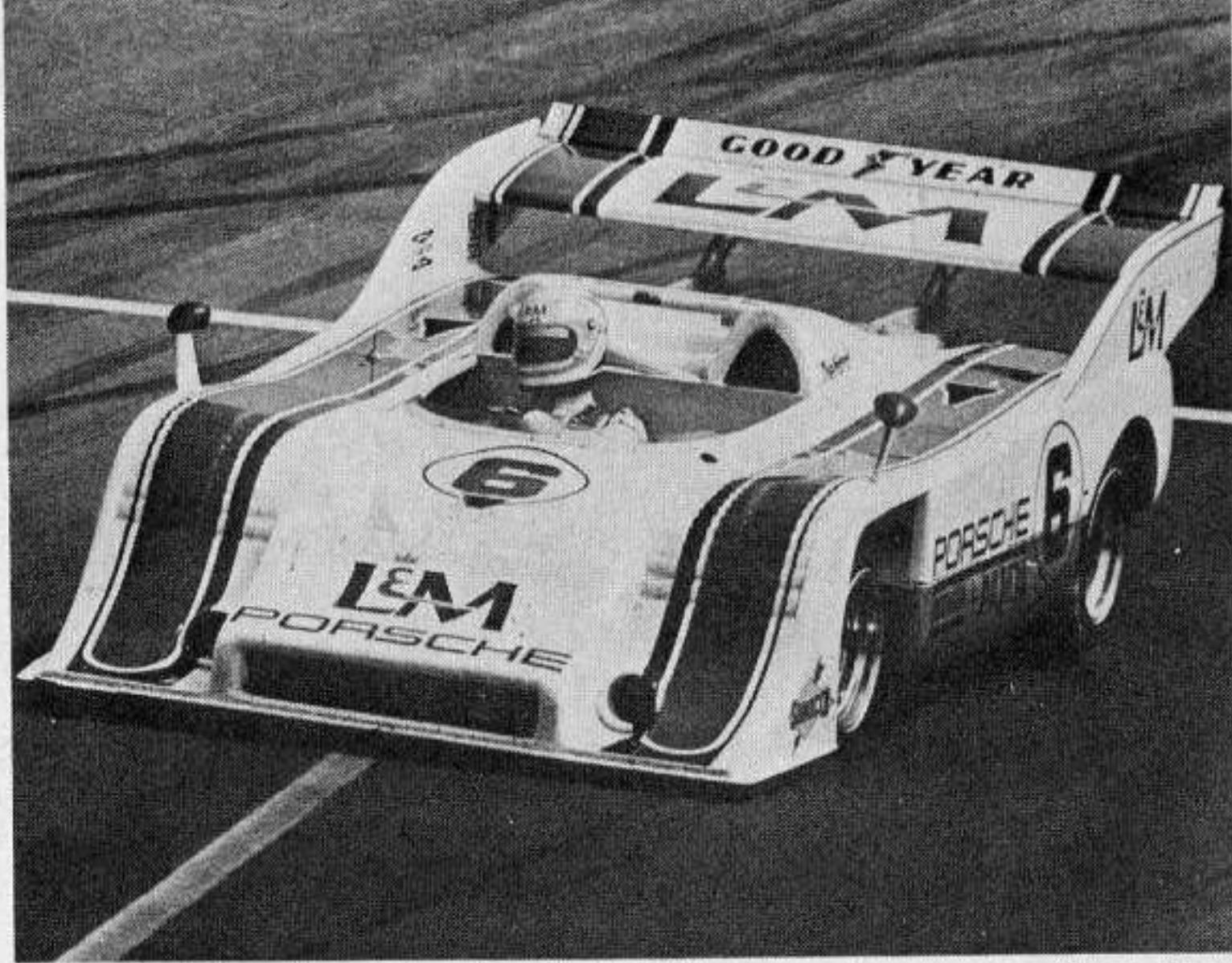
40138 BOLOGNA
via Mazzini 26
tel. 30 78 86 - 39 74 56

Per invio documentazione illustrativa spedire L. 200 in bolli a: AUTOMIRAGE

cercansi concessionari per zone libere



George Follmer, campione '73



La Porsche-Audi L&M, campionessa Can-Am

GEORGE FOLLMER
ha trovato un
miliardario
che ha comprato
le 917 ex Penske

Al termine della stagione Can-Am 1972, la storia si è ripetuta. Nel 1971, il giorno dopo quello in cui Revson, pilotando per il team McLaren, tagliò il traguardo nell'ultimo round a Riverside, applaudito come campione dell'anno, fu sostituito dall'ex pilota della Lola, Jackie Stewart. Lo « scozzese volante » sarebbe dovuto diventare il nuovo compagno di squadra di Hulme, mentre a Revson sarebbe stata affidata la McLaren F.1 M19C1. Soltanto l'ulcera (...Porsche?) impedì a Stewart di partecipare alla Can-Am, ove fu sostituito da... Revson!

L'indomani del giorno in cui Follmer tagliò il traguardo nell'ultima prova della Can-Am 1972, accolto come il nuovo campione, Roger Penske, il boss della scuderia Porsche-Audi, disse alla stampa: « Con mio grande rincrescimento, nella prossima stagione faremo gareggiare soltanto una Porsche Audi. Il pilota sarà Mark Donohue, quindi il nuovo campione è libero di trovarsi un'altra vettura per la stagione '73. » Non fu difficile, perché poco dopo Follmer entrò nel nuovo team di Bobby Rinzler, che comprò da Penske entrambe le Porsche Audi. E così, quest'anno Follmer piloterà la sua vettura vecchia di un'anno, patrocinata dalla Pepsi Cola alla quale il denaro non manca...

Chiaro che correre nella Can-Am per Follmer sarà soltanto un'

Il campione « liquidato »

1933, quando aveva già quarant'anni.

Durante l'intervista che abbiamo fatto a Follmer, a casa sua, ove vive con una bella moglie e tre bambini, il pilota ha sorriso, nell'udire questo lontano paragone con il « maestro », dicendo che non sogna neppure di fare una carriera altrettanto brillante. E' però indubbio che in Follmer ci sono alcune caratteristiche che lo distinguono dagli altri piloti: la notevole volontà di vincere qualsiasi gara alla quale partecipi e il coraggio di dire chiaro e tondo ciò che pensa.

Javelin di Revson. Vinse facilmente, ma nell'intervista post-gara con l'American Motors Corp, presente il capo del PR, disse senza perifrasi: « Credo proprio che con la mia vecchia Mustang sarei andato più forte... »

Follmer è un professionista al cento per cento e nulla gli può impedire di fare ciò che ritiene giusto. Tre anni fa sfidò e sconfisse perfino la massima organizzazione americana di corse, l'USAC. Benché fosse registrato come pilota USAC, gareggiò in due gare di F. 5000 organizzate dall'organizzazione rivale, lo

« Follmer è stato decisamente sottovalutato per molti anni, perché non gli si sono presentate le occasioni buone » dice il suo ex boss, Penske.

Ex titolare di un'agenzia Firestone ed ex assicuratore, Follmer studiò a Los Angeles e all'Università di Pasadena. Tenendo conto dei suoi anni, in fondo non è da molto tempo nel mondo delle corse, infatti cominciò come dilettante nel 1959 partecipando a slaloms e pilotando una VW. L'anno successivo, passò a una Porsche vincendo il campionato di un club californiano

cedo una gara e piazzandosi secondo per undici volte, pur essendo sempre vittima di noie meccaniche. Nel 1970 corse con una Lotus 70 nella serie di F. 5000, nella quale vinse due volte; poi una vittoria in una gara USAC, con una vettura tipo Indianapolis con motore Chevrolet senza compressore, e un primo posto in una gara per Stock Cars nel 1971.

La stagione scorsa fu indubbiamente la più intensa, per Follmer. Vinse il campionato Trans-Am e partecipò a molte corse di F. 5000 e USAC. Dopo la vittoria nella Trans-Am con la Javelin, in luglio, andò in vacanza nel Colorado, ma dopo soli tre giorni di riposo il direttore del team Porsche Audi, Penske, gli telefonò un giovedì notte tardi da Atlanta, distante circa 2500 chilometri, per chiedergli di andare là, perché Donohue aveva avuto un incidente, in prova, si era fatto male a un ginocchio e probabilmente non avrebbe potuto correre la domenica. Follmer era considerato semplicemente un « rimpiazzo ». Andò subito ad Atlanta in volo, vi arrivò all'alba, noleggiò un'automobile all'aeroporto, si portò alle sei del mattino sul circuito deserto e girò per due ore, con la macchina a noleggione, per impraticarsi delle curve.

In due giorni, con l'aiuto di Donohue, che soffriva molto e non poteva camminare, Follmer si rese padrone della vettura e



George Follmer è un pilota eclettico. Eccolo al volante della American Motors Javelin Trans-Am



Follmer (a destra) nel 1970 assieme a Parnelli Jones e Bud Moore

attività secondaria. Prima di tutto c'è il suo nuovo compito, quello di pilotare la nuova UOP Shadow di F.1 (una delle tre) costruita in Inghilterra ed equipaggiata con motore Ford Cosworth. La sua « prima » era in programma per la corsa argentina, ma — come ci ha detto lo stesso Follmer ad Arcadia in California, ove vive, — la richiesta fatta dal Team per le spese di trasporto fu rifiutata e così lui rimase a casa!

Tenendo conto dell'attuale tendenza verso la gioventù, che richiede che siano ragazzi non ancora venticinquenni a diventare piloti di grand prix, c'è chi potrà considerare i trentotto anni di Follmer poco promettenti. Queste persone non dovrebbero, però, dimenticare che il più gran « virtuoso » delle corse, l'immortale Nuvolari, cominciò ad avere i suoi più grandi successi nel

Nell'esprimere il suo parere, è capace di criticare chiunque senza timori.

Possiamo citare, a questo proposito, alcuni « incidenti ». Parlando con i rappresentanti della stampa, dopo aver vinto una corsa l'anno scorso, disse: « Questa pista non è certamente ideale. Sarò sincero e ammetterò che non mi è mai piaciuta. Il percorso è troppo corto, accidentato e pericoloso... »

Nel 1970, nella stessa serie (gare Trans-Am con vetture di cinque litri, simili a quelle della Can-Am, che si corrono in Canada e negli Stati Uniti) Follmer pilotava una Ford Mustang della Scuderia Bud Moore e vinse due gare precedendo Donohue e Revson con le famose Javelin. Per la gara finale della stagione, a Riverside, Moore decise però di non iscriverne la Mustang e Follmer — rimasto appiedato — si vide offrire una guida sulla

SCCA. Quando l'USAC lo sospese, minacciò di trascinarla in tribunale, citando una legge secondo la quale aveva diritto di correre (e guadagnare) nello Stato della California. Tale legge, quando fu varata, aveva lo scopo principale di tutelare i membri delle minoranze religiose ed etniche che cercavano lavoro. L'USAC ci ripensò e annullò la sospensione, caso unico nella storia.

Tenendo conto che l'anno scorso Follmer fu nominato in riviste e giornali ogni volta in cui correva nel team Porsche Audi di Penske, si deve ricordare che quando in giugno ebbe inizio la Coppa Can-Am il suo nome non fu mai fatto, come possibile sostituto di qualsiasi pilota che partecipava alla serie. Si potrebbe quindi dedurre che la sua rapida ascesa nel gruppo delle celebrità era stata un po' troppo veloce. Invece non è vero.

e ottenendo il titolo « Novellino dell'anno ». Rendendosi conto che correre richiede molto denaro (fare l'assicuratore, andando di casa in casa, non gliene lasciava abbastanza per dedicarsi a questo sport) rinunciò alle competizioni nel 1962 e non gareggiò più in modo veramente competitivo fino al 1965, quando ebbe veramente inizio la sua carriera di professionista.

Immediatamente, ottenuta una buona vettura, mise in mostra le sue doti e vinse il campionato americano su strada con una Lotus Porsche, nominato poi « Pilota dell'Anno ». Fra i suoi precedenti successi si può parlare della partecipazione alla Can Am negli anni dal 1966 al 1971, quando pilotò Lola, Ford, AVS, Shadow e McLaren, piazzandosi una volta secondo e due volte terzo, quinto e sesto. Poi la Trans-Am degli anni 1967-1971, ove pilotò Camaro, Mustang e Javelin, vin-

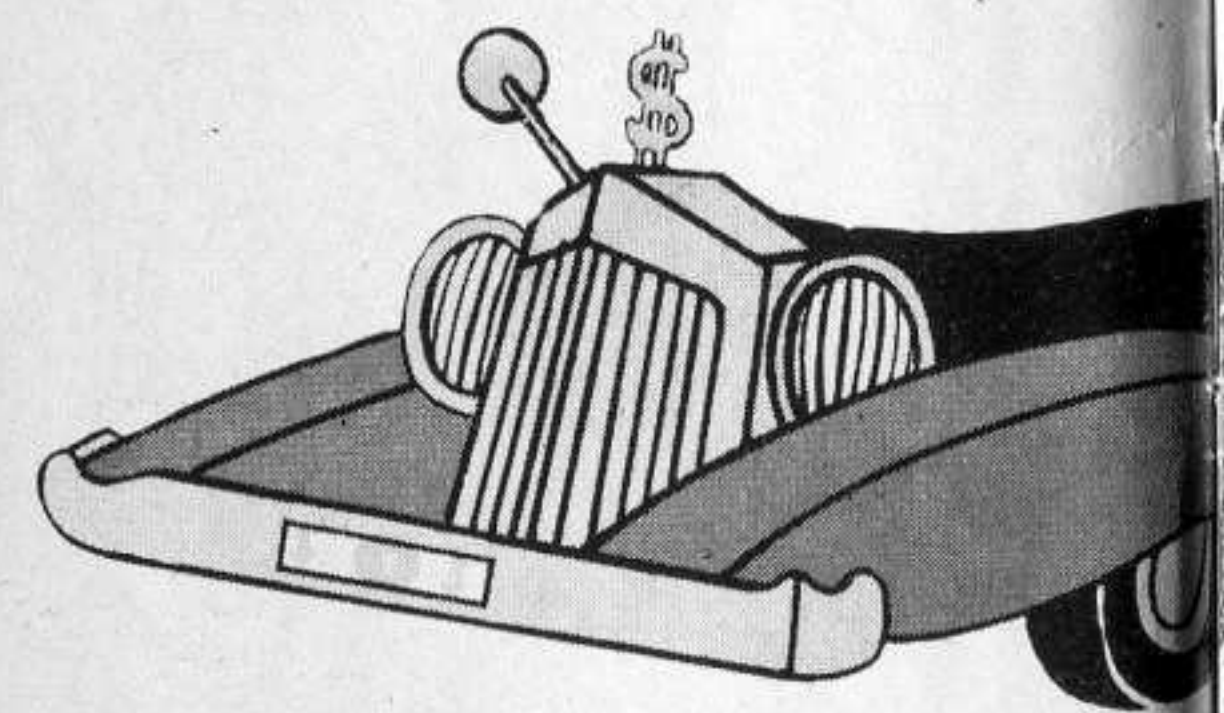
della pista, stabilì un nuovo record sul giro e fu più veloce delle McLaren. Con tutto questo, continuava ad essere un « rimpiazzo ». Il sabato i medici decisero che Donohue doveva essere operato e così Follmer gli subentrò. Lasciò a bocca aperta il team McLaren di Revson e Hulme, vincendo facilmente, anche se aveva visto la vettura per la prima volta soltanto quattro giorni prima, mentre non aveva addirittura mai corso su quel circuito. Iniziò la sua stagione Can-Am come « sostituto » e la concluse come « divo », vincendo otto gare in fila e naturalmente la Coppa.

Insieme con Andretti, Donohue, Foyt e Gurney è uno dei più versatili piloti che ci siano oggi negli Stati Uniti e si è decisamente guadagnato il diritto di entrare nella confraternita della F. 1.

c. g. p.

Alla maniera de

2 superpinne per 1000



La nuova CAN-AM

Viste anche queste al Castellet (prima della neve)



Questo è Herbert Muller, impegnato nei collaudi della Porsche Carrera in vista del Campionato GT



A sinistra, Von Stuck alla guida della BMW 3003 Turismo. Sopra, Hezemans, il più veloce in queste lunghe prove preliminari

A destra, si provvede con attenzione al rifornimento della BMW, che ha già i bocchettoni di tipo automatico ma non ancora le relative tubazioni fisse

LE CASTELLET - Attività intensissima, al circuito Paul Ricard, nella scorsa settimana, prima che un'impensabile nevicata imbiancasse il tracciato provenzale e mettesse fine ai tests in vista delle imminenti gare europee ed internazionali.

Una delle novità più ghiotte di questi mesi è stata la comparsa della nuova carenatura adottata dalle Porsche Gruppo 7 per Can-Am ed Interserie, studiata naturalmente dalla casa tedesca. Come vedrete dalle foto, essa ha una vistosissima pinnatura posteriore in mezzo alla quale è un largo alettone in due pezzi registrabili (da fermo) tramite un sistema di leveraggi.

Al volante del « mostro », Mark Donohue ha girato sul percorso lungo del circuito francese ottenendo un tempo di 1'46"7, non eccezionale per via di problemi continui alla frizione che se non altro dimostrano che i cavalli, se non proprio 1000, devono essere molto vicini a questa cifra.

C'era pure una Porsche Carrera 2,7, del tipo recentemente vincitore a Daytona, pilotata da Herbert Muller, che sui 5.800 metri del tracciato lungo ha spiccato un miglior tempo di 2'10".

Parallelamente, erano sul circuito anche una March 732 di Formula 2 e una BMW Turismo. La March era l'esemplare acquistato da Stephan Choularton, ma è stata alternativamente utilizzata anche da Hans Stuck e Jean-Pierre Jarier, che la piloteranno nel campionato europeo. La miglior prestazione l'ha ottenuta Jarier, in 1'54"9, mentre Stuck è rimasto a 1'57".

Quanto alla BMW, era il primo esemplare delle 3.0 CSL con motore oltre 3000 appena omologate in gruppo 2. Per le prove di questa che si annuncia come la vettura da battere nel Campionato Turismo erano a disposizione Queter, Stuck, Mass ed Hezemans, ed è stato proprio l'olandese ad ottenere il miglior tempo in 2'14". La BMW turismo attuale pesa, a pieno carico cioè con i rifornimenti di olio e il pieno di benzina 1100 chili, mentre la vecchia macchina pesava ben 1250 kg.

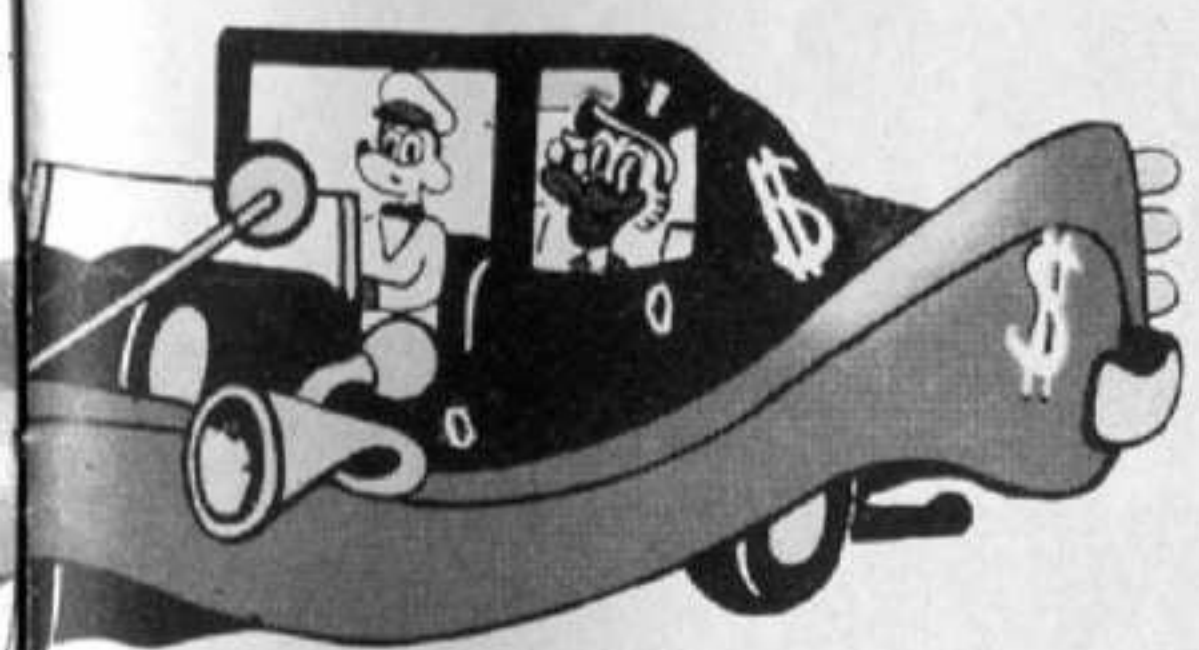
In sostanza, la vettura dovrebbe risultare omologata, a secco, a meno di 1000 kg.



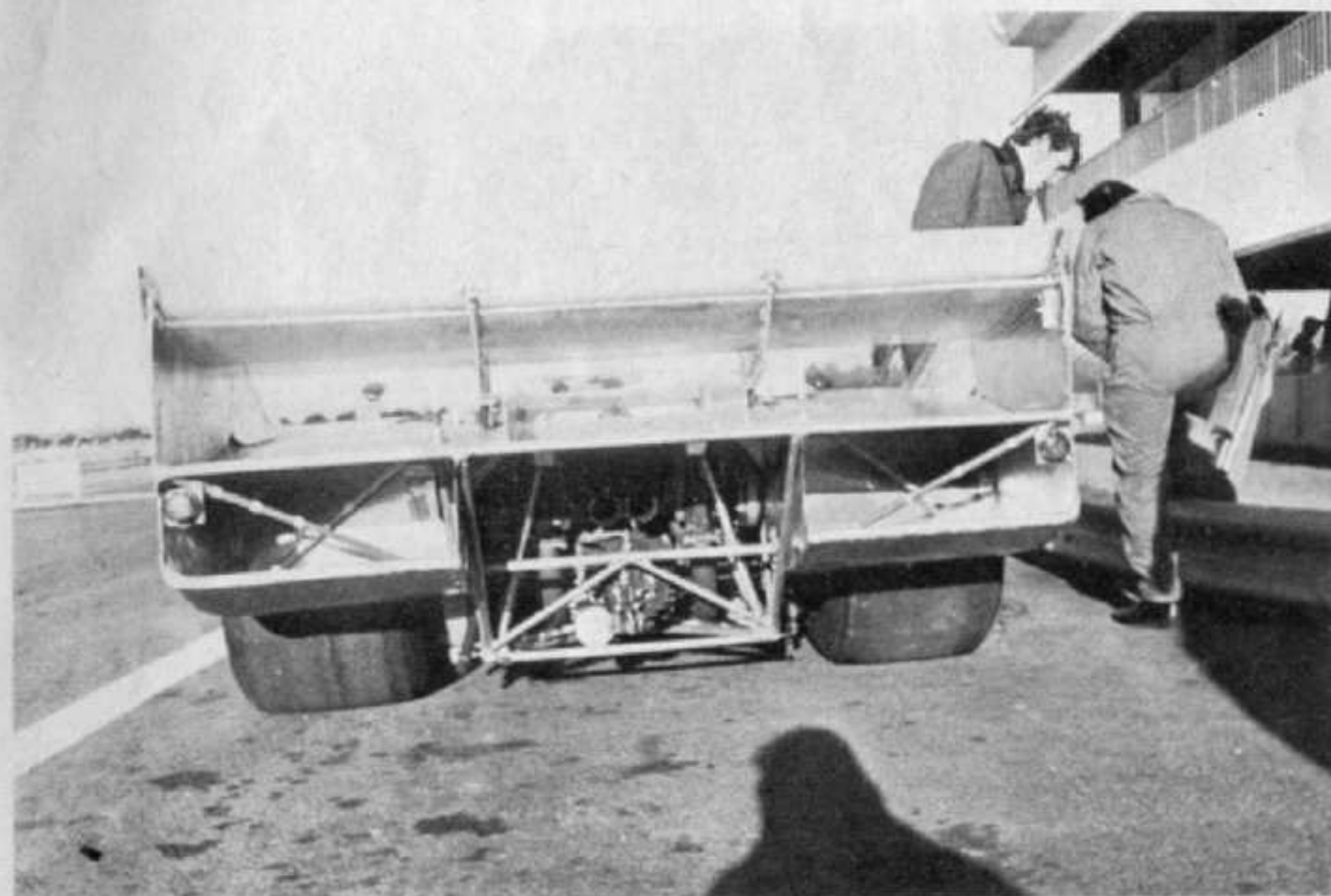
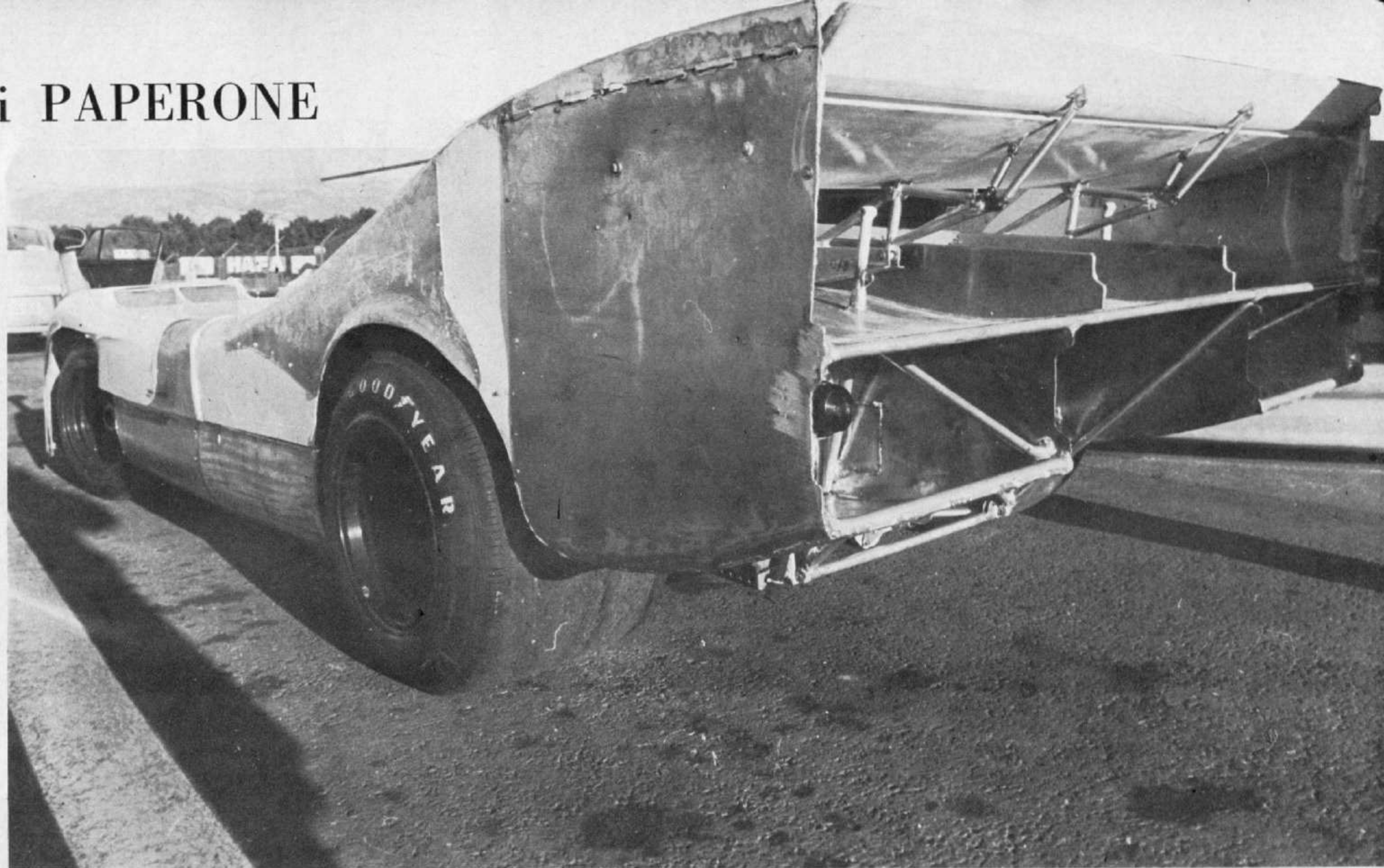
8eBlogScans

ll'«ammiraglia» di PAPERONE

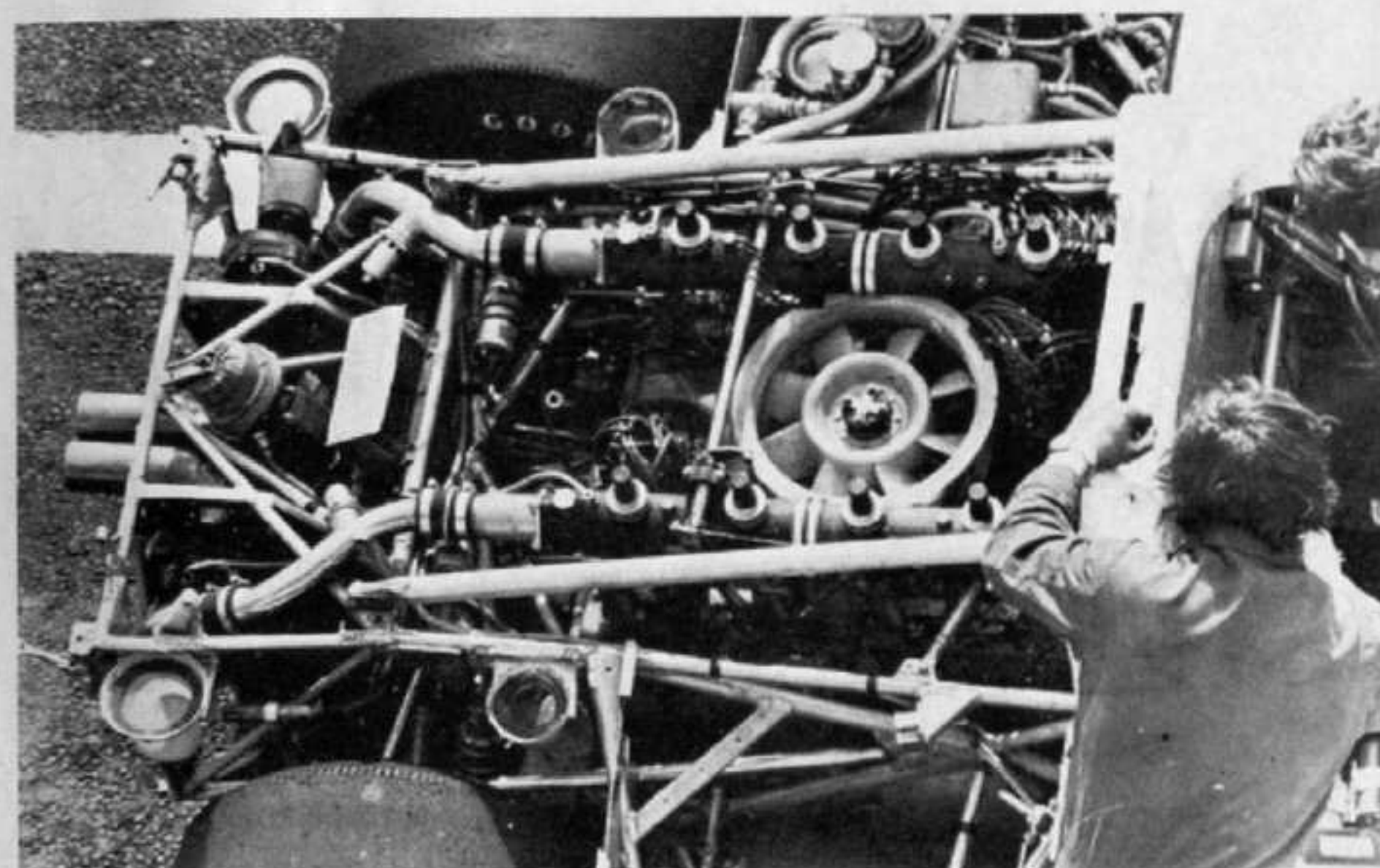
cavalli



Porsche del 1973



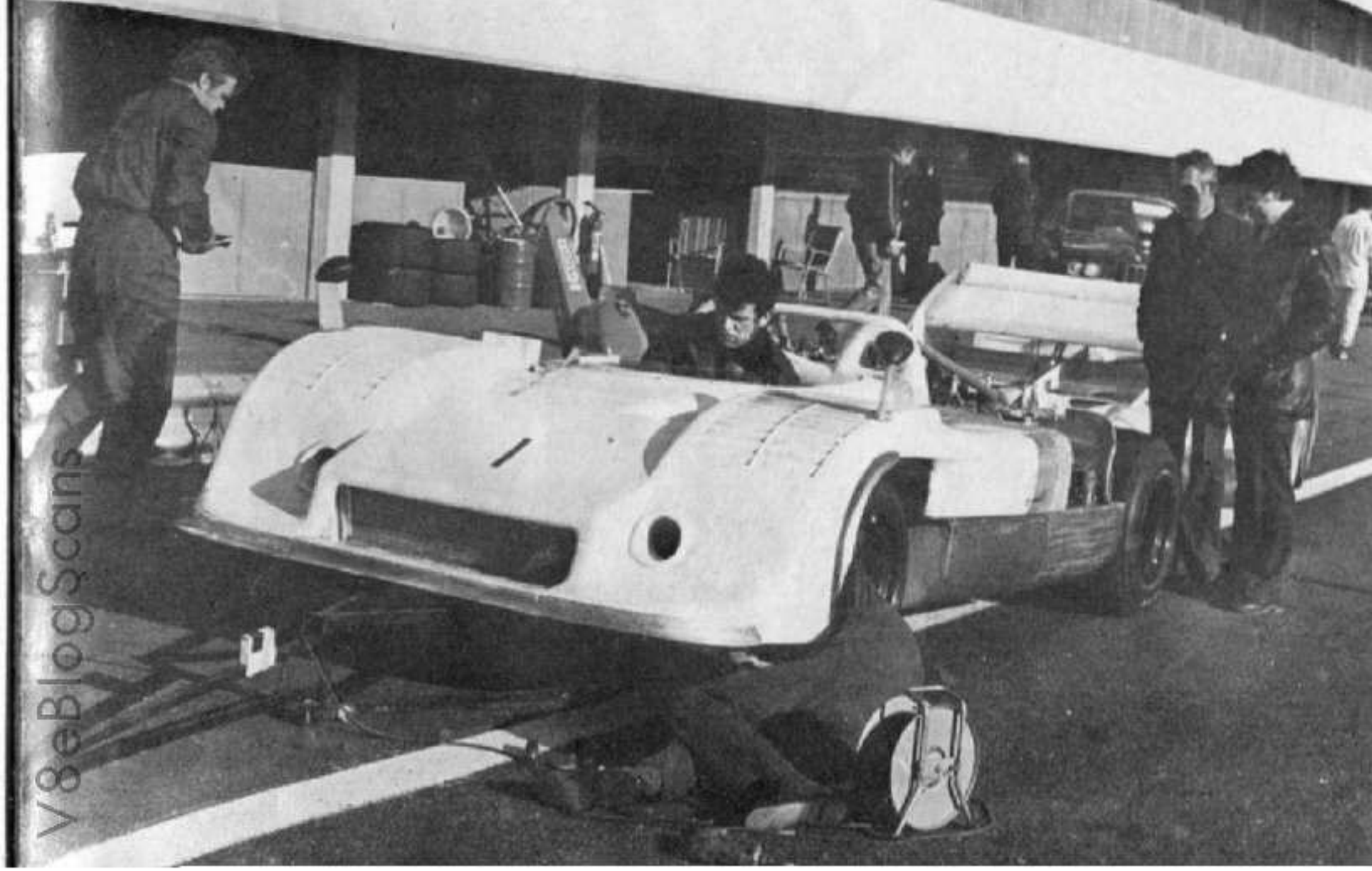
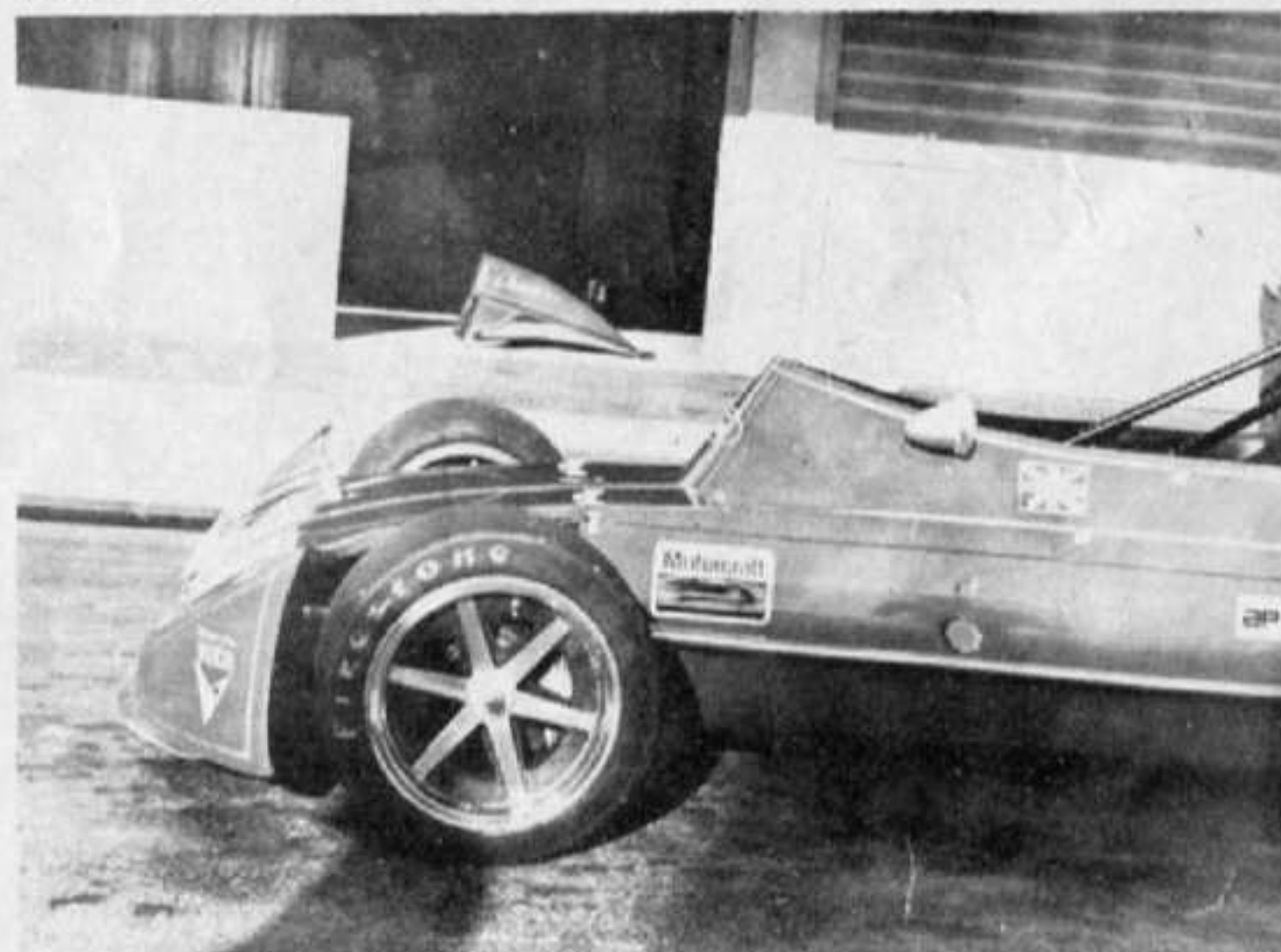
Una vista posteriore dell'imponente coda della Porsche Can-Am edizione '73. Si notano i leveraggi per l'inclinazione dell'aletta superiore

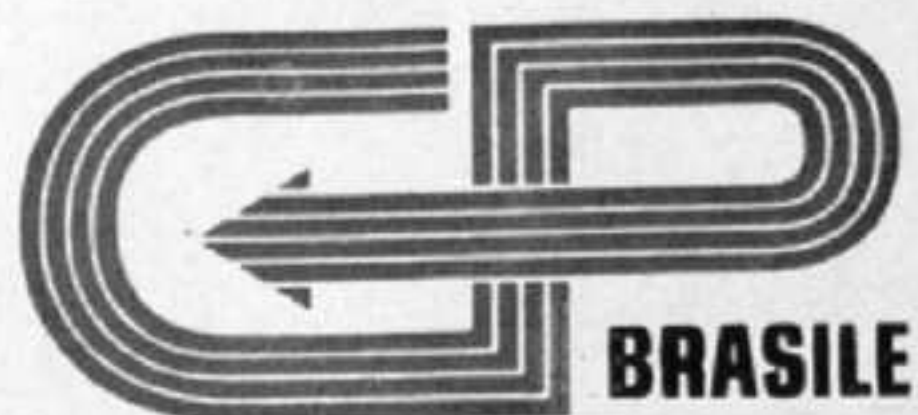


Sopra, 1000 CV raffreddati dall'aria di questa ventola. Sotto, i meccanici Porsche all'opera sulla nuova vettura, collaudata da Donohue



Choularton sulla nuovissima March 732, da lui guidata insieme a Jarier e Stuck. Sotto a sinistra, la parte anteriore della F. 2 e a destra l'alettone molto arretrato. Miglior tempo Jarier in 1'54"9





La FERRARI

« carioca »



Protagonista della nostra piccola sequenza tutta Ferrari, dai box di Interlagos, il capomeccanico della Ferrari, Borsari. Sopra, lo vediamo — fra un morso e l'altro ad una mela — mentre si fa « intervistare » da Maria Helena Fittipaldi. Ma chi non... « vespa » (sta per pizzica n.d.r.) la vittoria, come mangia la mela? Sotto, sempre don Giulio in veste di confidente di Nanni Galli. Magari gli avrà chiesto di risolvergli qualche problemino della ISO-MARLBORO...

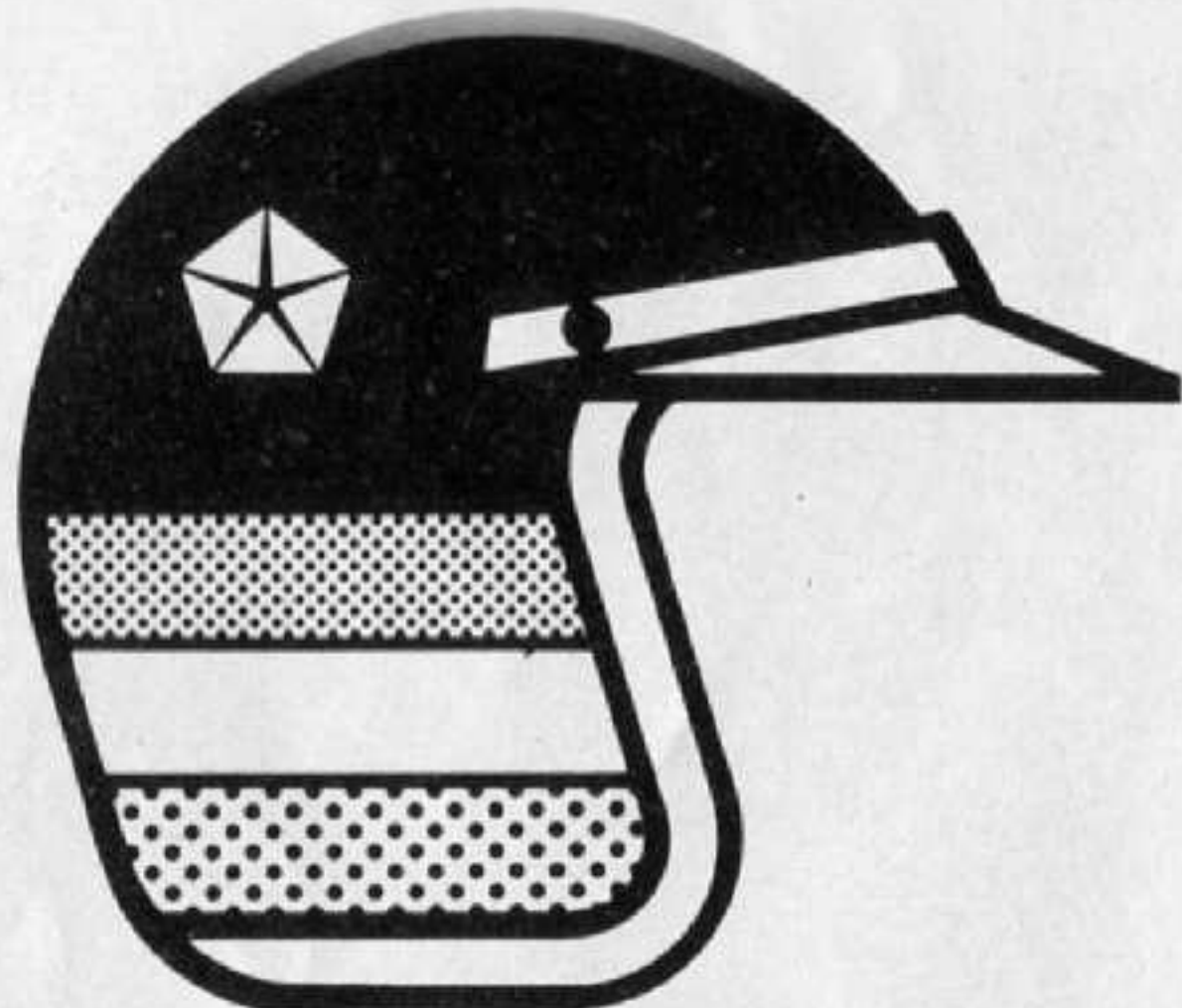
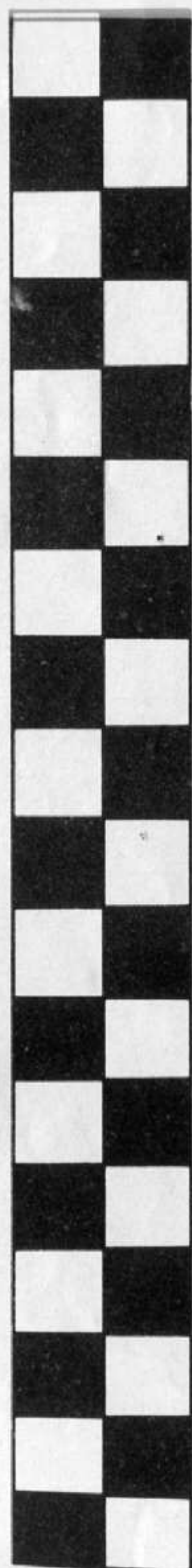


Quella boccata d'ossigeno

Tanto me la prova ICKX...

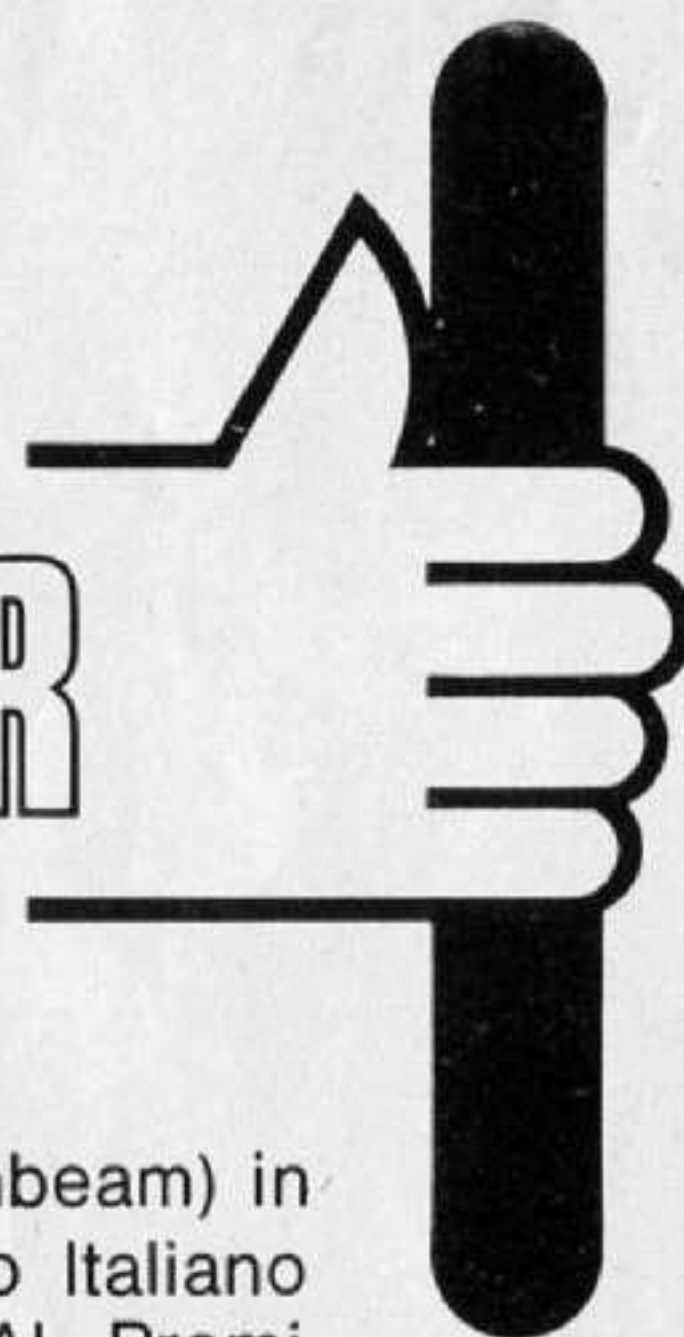
L'ossigenazione distensiva è ormai un rito per Merzario, che vi si sottopone con scrupolo cronometrando i tempi di erogazione. Chissà però se a Interlagos non gli sia stata necessaria per « riprendersi » dall'emozione che il suo accordo pubblicitario con la Marlboro era stato trasmesso in Italia come... divorzio dalla Ferrari!...

... starà pensando Arturo, accomodato come può nei box di Interlagos, mentre (come da contratto) Ickx sta saggiando quale delle due vetture userà in gara. Merzario a San Paolo sfoggiava un bellissimo cappelluccio Marlboro (vedi foto a sinistra) che dimostra come anche alla Ferrari possano coesistere fumo e vetture da corsa (ATTUALFOTO)



TROFEO RALLYES

SIMCA
AUSONIA - KLEBER



CAMPIONATO 1973

Per i piloti di vetture del Gruppo Chrysler (Simca, Chrysler, Sunbeam) in gara nelle prove Rallyes Internazionali valide per il Campionato Italiano Rallyes e nelle prove Rallyes Nazionali valide per il Trofeo CSAI. Premi oltre 12 milioni, pagati ogni 3 gare. Challenge femminile. Assistenza sui percorsi.

ISCRIZIONI PRESSO

Chrysler Italia, sue Concessionarie, Agenzie Assicurazioni Ausonia, Succursali Kléber Colombes Italiana, sedi CSAI, Scuderie e Delegazioni ACI.

AGEVOLAZIONI D'ACQUISTO

Sulle vetture del Gruppo Chrysler e sui principali accessori di gara a tutti i piloti impegnati in almeno 5 competizioni a calendario CSAI (rallye e velocità).

INFORMAZIONI

Chrysler Italia S.p.A. - Casella Postale 480 - 10100 Torino - Telefono (011) 96.988.32



CHRYSLER
ITALIA

ASSICURAZIONI
Ausonia

Kléber

**AUTO
SPRI
NT**

Toh, chi si rivede!



Si è rivisto Peter Schetty, che era alle Antille in vacanza sentimentale ed ha fatto un salto in Brasile, dove si è ripresentato come « direttore sportivo di complemento » (ma non tanto) per Rosani



**Come
ti erudisco
un d. s.**

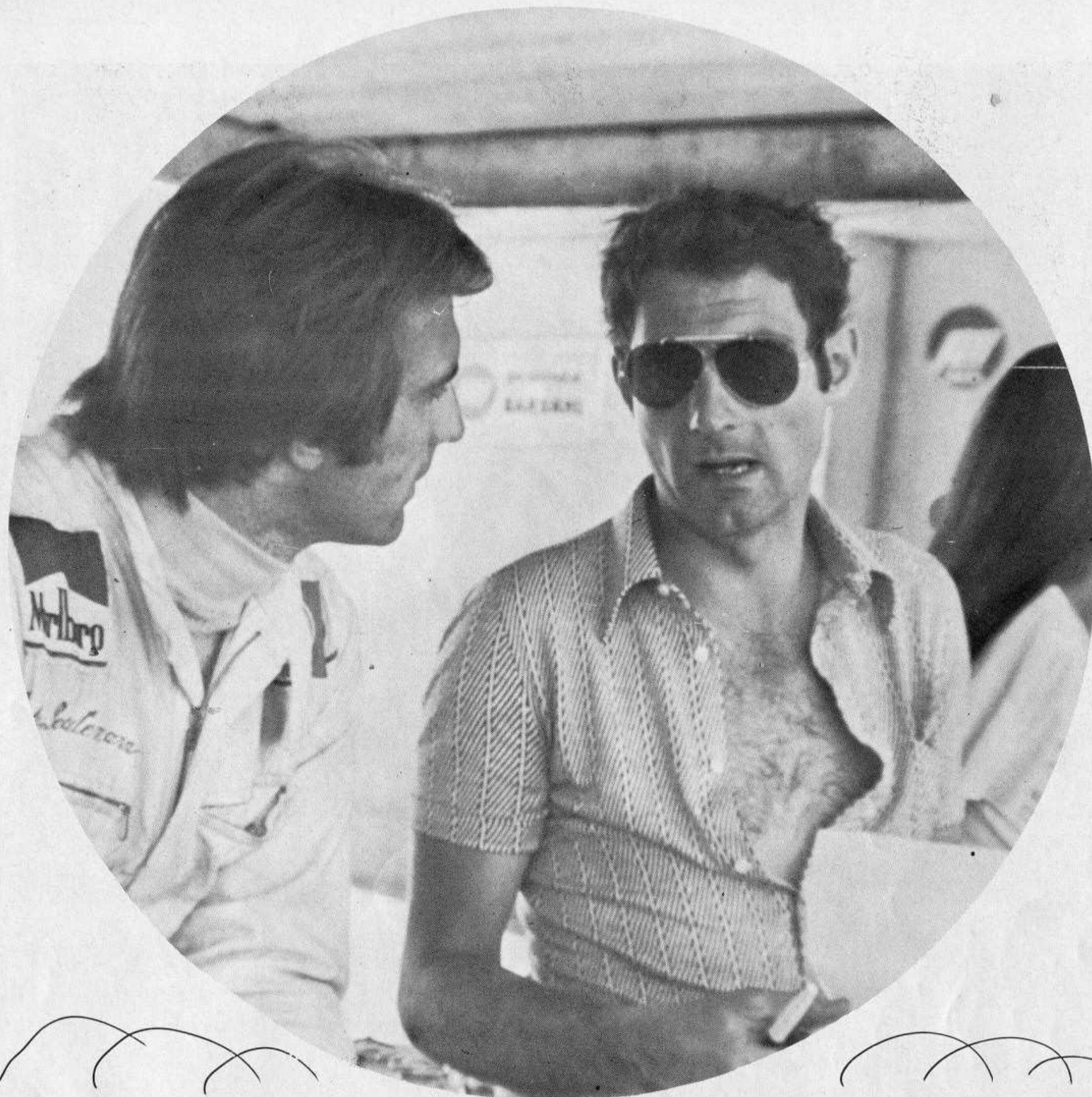
Ed infatti guardatelo Peter come ti catechizza Rosani, durante il « corso accelerato » sul campo, che promette di ripetere nei prossimi e più importanti appuntamenti, anche nel Mondiale Marche



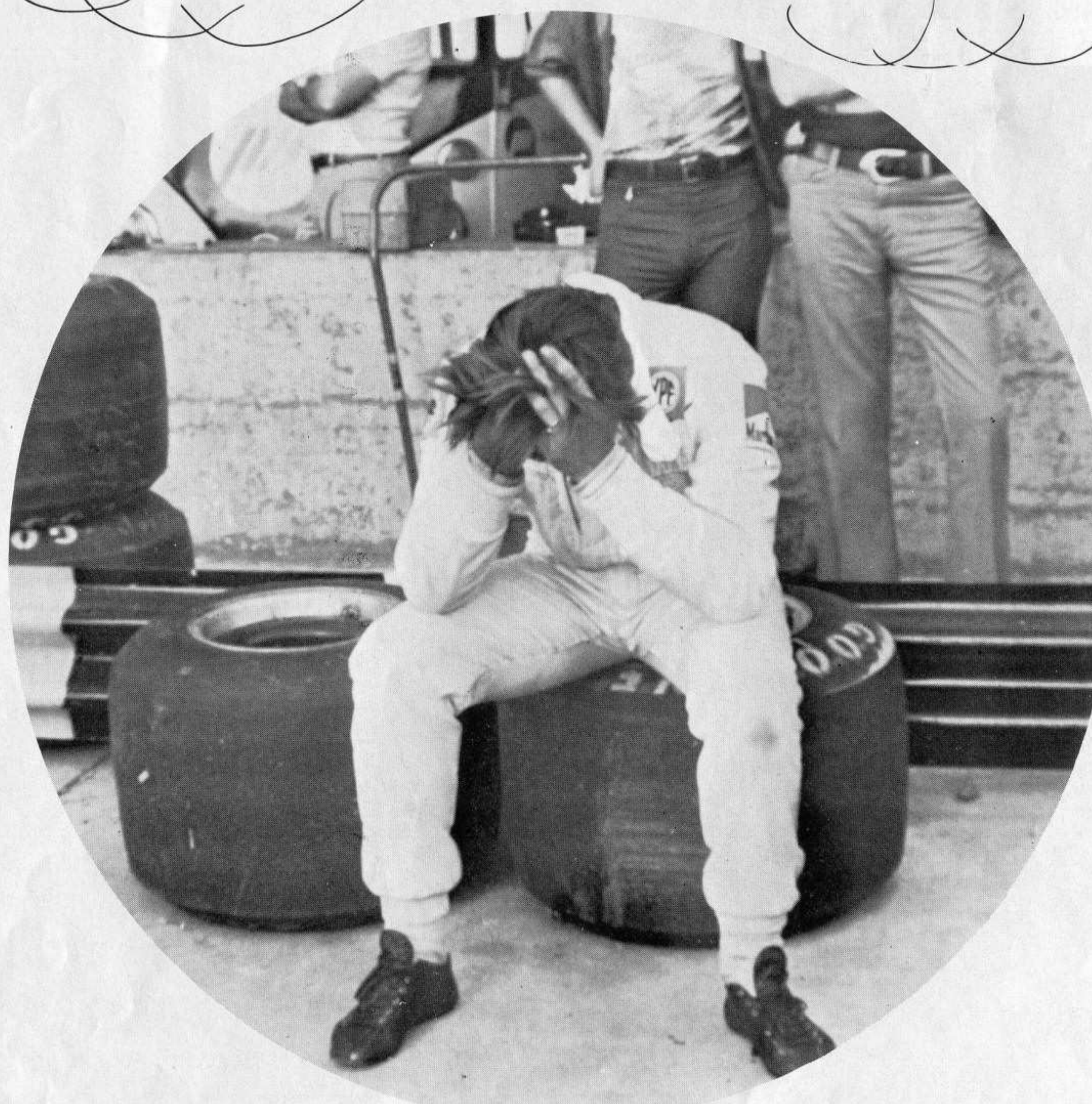
Alla fine si tirano le somme (sopra) al box della Ferrari, dopo le prove con Ickx, Giorgio Ferrari e Rosani ecco Schetty far capolino in « tavola rotonda ». Sotto, sempre Schetty a colloquio con Peterson: magari gli sta proponendo di far coppia con Reutemann, a Vallelunga, statura considerata. Ma col « veto » di Chapman ai prototipi, sarà facile, pensare la risposta di Ronnie: « Via, chiedilo al mio amico Tim Schenken. E' andato bene l'anno scorso, no? »



**E tu
sempre
deciso?...**



Vuoi un 312 per Vallelunga?



Nei box di Interlagos è passato inosservato solo a qualche sbadato il fitto colloquio del d.s. Ferrari, Guido Rosani con l'argentino Reutemann. Gli ha proposto di far parte di un terzo equipaggio Ferrari alla prossima 6 Ore di Vallelunga, la seconda gara mondiale che non si annuncia facile per lo Sport 3000 nel « toboga » romano. Magari può anche darsi che vi siano prospettive più future, ricostruendo così una squadra tris per reggere alle tante ambizioni di rivincita (Alfa, Matra, Mirage, Lola). « Lole » Reutemann si è riservato una risposta. Speriamo piuttosto che questo sconsolato atteggiamento (in basso) non tradisca la realtà di una incertezza, con quel po' po' di corsa per debutto...



Nel temporale
a DAYTONA
la «500» stock

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT



Comincia PETTY

26 motori
«bruciati»
nelle prove!

DAYTONA 500 - gara internazionale per
vetture Stock valida per il campionato
NASCAR - Daytona Beach (Florida) -
18 febbraio 1973

LA CLASSIFICA

1. Richard Petty (Dodge) che copre
le 500 miglia alla media di 252.770
kmh; 2. Bobby Isaac (Ford); 3. Dick
Brooks (Dodge); 4. A. J. Foyt (Chevro-
let); 5. Virgil McGriff (Plymouth); 6.
Buddy Baker (Dodge); 7. James Hilton
(Mercury); 8. Remo Stott (Mercury);
9. Buddy Harrington (Plymouth); 10.
Vic Parson (Mercury).

DAYTONA - Con la 500 Miglia di Daytona è iniziato il grande sogno per centinaia di piloti di Formula NASCAR (e USAC). Un sogno fatto di 3 milioni di dollari (1 miliardo e 700 milioni circa) e gloria, un sogno imperniato soprattutto sulla macchina che dovrà rendere al cento per cento.

Quest'anno molte le novità, specie nella carrozzeria. Osservando la lista dei qualificati si può dire che la maggioranza dei piloti ha perfezionato le vetture del 1972 rendendole più slanciate, aggressive, più leggere per la totale revisione interna ed esterna; molte saranno munite di freni a disco che, però, sull'ovale e sui banchi non si sono mai rivelati troppo efficienti. Tutti o quasi tutti, inoltre, hanno applicato uno spoiler sotto al muso il che rende la macchina più aderente al suolo.

Le CHEVROLET 1973 sono della classe «LA LAGUNA», mentre quelle 1972 restano le «MONTECARLO» che hanno una sagoma europea e quindi molto aerodinamica. L'AMERICAN MOTORS ha cambiato il paraurti e la «griglia», ma insieme alle Chevrolet ha dovuto subire un lavoro meticoloso per annullare varie noie al motore.

Il motore più piccolo lo aveva la Ford «Cleveland» di Bud Moore (5751 cc. di cilindrata) mentre i «grossi mostri» (oltre 7 litri) erano

piazzati nelle Dodge, Chevy e Chrysler che comunque hanno dovuto sottostare al regolamento che stabilisce l'apertura del carburatore. Durante le prove di qualifica qui a Daytona, 26 motori hanno ceduto e si calcola che i loro proprietari hanno perso qualcosa come 90 mila dollari (oltre 52 milioni di lire).

«Per fortuna — dice Richard Petty — che quest'anno gli sponsor sono stati più larghi di manica ed hanno gettato nel calderone della competizione oltre mezzo milione di dollari in più, senza contare i contributi delle case costruttrici che, sia pure indirettamente, forniscono materiale preziosissimo.»

In complesso un inizio molto promettente che avrà senza dubbio i suoi grandi sviluppi nelle prossime gare. Intanto per «l'ouverture», a Daytona c'erano in palio 240 mila dollari (139 milioni). Ora si continuerà di questo passo e soltanto a North Wilkesboro, nella Carolina del Nord, il monte premi sarà di 35 mila dollari. In compenso però le sigarette Wiston suppliranno con 120 mila dollari (quasi 70 milioni) da assegnare ai primi dieci in classifica generale che con le loro prestazioni avranno reso la corsa più importante. Non a torto la USAC... strizza l'occhio alla consorella NASCAR.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

DAYTONA BEACH - Dinanzi a oltre 100 mila spettatori inzuppati da un temporale scatenatosi all'inizio della corsa, e che è durato circa 12 giri — effettuati per questo con le luci gialle in funzione —, Richard Petty della squadra STP Granatelli ha vinto una delle più spettacolari e combattute edizioni della 500 miglia per Stock Car, la più ricca e prestigiosa gara NASCAR degli USA.

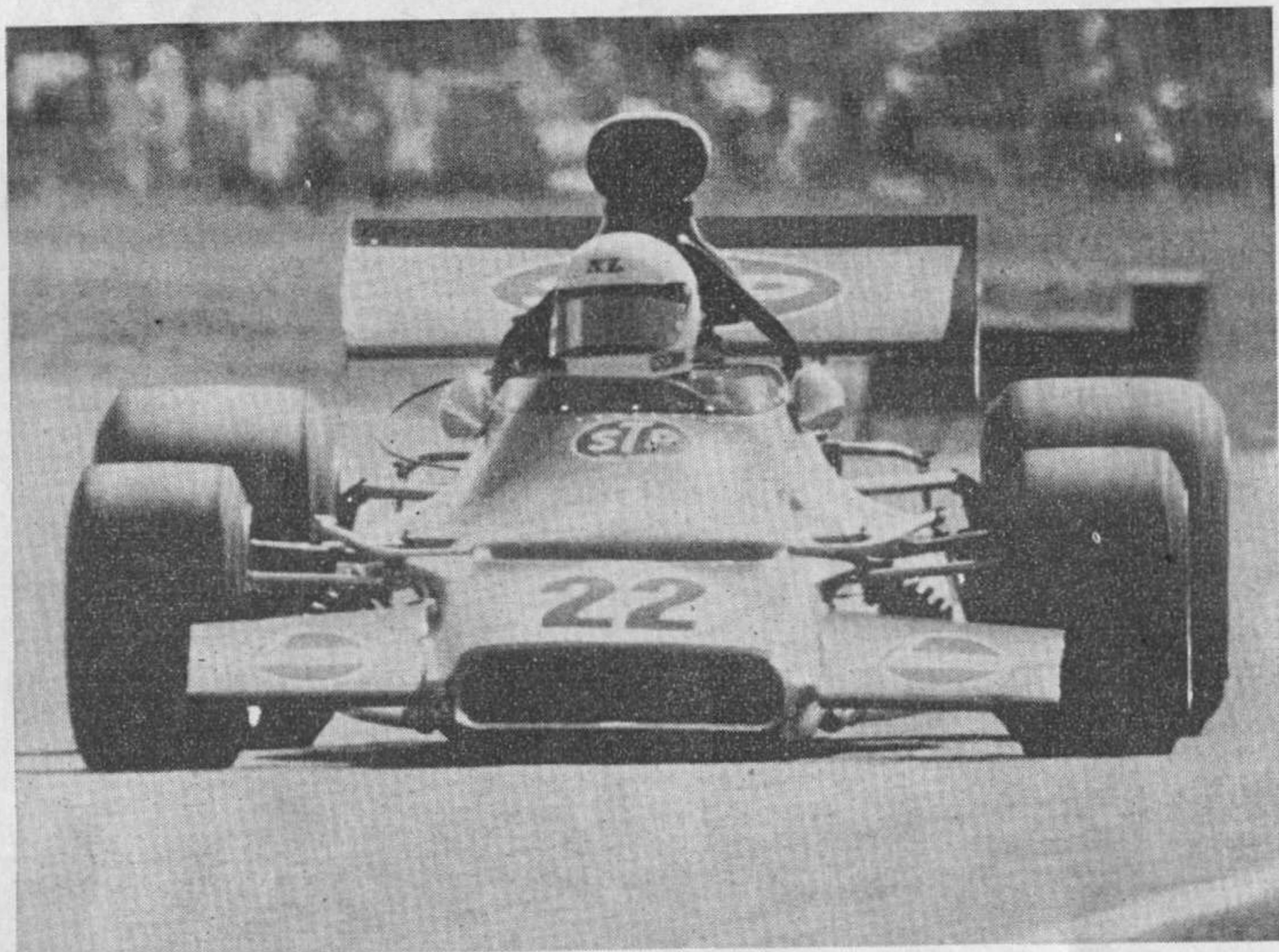
Petty, che era partito in settima posizione, ha immediatamente sferrato il suo attacco, rimontando le posizioni e portandosi tra coloro che guidavano la corsa, che ha visto ben 28 piloti alternarsi al comando in un susseguirsi di sorpassi che ha tenuto conti-

Lino Manocchia

CONTINUA A PAGINA 21

Battaglia travolgente anche a SANDOWN PARK

Mc RAE ormai campione



anche con pressione zero e un ammortizzatore k. o.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SANDOWN PARK - Nel settimo round della Coppa Tasmania, vinto da McRae, c'erano quindici vetture al via. Mancava la Lola di Gary Campbell, ma in compenso c'erano altre due F. 5000. Il costruttore progettista della Elfin, Garrie Cooper, era di nuovo nella mischia, dopo aver ricostruito la sua Elfin-Repco danneggiata quando era finito all'indietro contro una barriera, a Surfers Paradise. A Cooper si era unito un compatriota, l'australiano Stan Kee, con l'originale Elfin F. 5000 che, ora monta un motore Ford 302.

Un altro viso nuovo era quello di Bob Muir, che correva con la vecchia McLaren di Warwick Brown, per i piloti di appunto di Brown (ricoverato in ospedale, come si sa), l'appassionata Società Target Discount. Muir ha sostituito Richardson che non era al via, benché fosse stato iscritto con la SCJ di Wortmeyer. Altrimenti, lo schieramento era uguale a quello del round precedente.

Il giorno della gara la temperatura era molto alta, di oltre 38 gradi, tanto che il futuro vincitore, McRae, aveva riempito la sua vettura di ghiaccio secco per combatterla. Matich ha fatto una buona partenza e alla prima curva conduceva davanti a McCormack, McRae e Max Stewart, che erano tutti molto vicini. Bob Muir è andato subito al box e intanto Matich continuava a condurre, al termine del primo giro. Terzo dietro a McCormack, era McRae, poi Stewart, Posey, Rollinson, Cooper, Walker, Thompson, che era nono, quindi Bartlett, Keen, Lawrence e, ultimo, Dunlop. Dopo tre giri Matich aveva un leggero vantaggio, mentre McCormack e McRae si esibivano in un vero, duello per la seconda posizione. Si erano aperti un varco, rispetto a Stewart, che un ulteriore varco separava dal terzetto formato da Rollinson, Posey e Walker che si davano battaglia. Muir era ancora al box, con i meccanici che tentavano di capire perché i freni della vettura non funzionavano.

Alla quarta tornata Matich aveva un

vantaggio di 8" su McCormack, il quale si era creato lo stesso distacco rispetto a McRae. Walker in questo giro ha superato Posey, per mettersi a tallonare Rollinson, e Cooper ha sostato al box dove è poi risultato che alla sua vettura si era rotto un bilanciere. Un giro più tardi Muir ha lasciato il box, ma è riuscito a coprire una sola tornata prima di fare un testa-coda alla curva Shell. E' nata una certa confusione, quando i commissari si sono messi a spingere la vettura all'indietro in direzione della curva, ma la questione si è risolta perché sono arrivati i meccanici che hanno invece spinto la macchina lungo la pista per portarla al box.

CHESTERFIELD 100 - Sandown Park, 18 febbraio - Gara di velocità in circuito valevole per la Coppa Tasmania.

LA CLASSIFICA

1. McRae (McRae) 55'32"3, media kmh. 174,53; 2. McCormack (Elfin) 56'00"53; 3. Stewart (Lola) 54'6"4; 4. Matich (Matich) 56'33"9; 5. Walker (Matich) 51 giri; 6. Posey (Surtees TS11) 51 giri; 7. Thompson (Chevron B24) 51 giri; 8. Lawrence (Surtees TS15) 50 giri; 9. Dunlop 48 giri.
Giro più veloce: Matich 1'02"6, media kmh. 178,43.

CLASSIFICA DELLA COPPA TASMANIA DOPO SETTE PROVE

McRae 40; Matich 27; McCormack 20; Thompson 18; Rollinson 15; Stewart 14; Brown 10; Posey 9; Walker 8; Oxtan 4; Bartlett 3; Pederson 2; Dunlop 2, Takahara 2; Smith 1.

L'ordine è rimasto più o meno immutato per i successivi quattro giri, finché Rollinson, che duellava con Walker e con Bartlett, è stato tradito dal motore lungo il rettilineo posteriore. Al nono giro McRae ha superato McCormack e al decimo l'ordine era il seguente: Matich, McRae, McCormack, Stewart, Walker e Bartlett (questi due entrando alla curva Shell si sono dati battaglia sul frenaggio). Seguivano Posey, Thompson, poi, con grande distacco, Keen, Lawrence e Dunlop, che era già stato doppiato. Più o meno in questo giro a Walker è venuta a mancare la seconda marcia, e, benché tentasse di tenere a bada Bartlett, questi è passato avanti alla curva di Torana. Due giri dopo il

distacco fra Matich e McRae si era accorciato e la tredicesima tornata McRae ha cercato di avere la meglio in frenaggio alla curva Shell. Anche ogni volta in cui arrivava alla curva di Torana, McRae si affiancava, tanto per fare capire a Matich che faceva sul serio! Ormai i due leaders si erano aperti un varco di 8"5 rispetto a McCormack che, in terza posizione, precedeva di 4"3 Stewart. I leaders avevano anche doppiato Dunlop, Lawrence e Keen, arrivati al sedicesimo giro, nel quale Matich e McRae hanno percorso il rettilineo affiancati. Nella tornata successiva il neo-zelandese ha avuto la meglio sull'australiano in

frenaggio, portandosi all'interno della curva Shell e occupando così la posizione di comando.

Percorrendo il rettilineo posteriore, sullo stesso affiancandosi a McRae, mentre i due s'immettevano nella curva di Dandenong. McRae si è però rifiutato di cedere terreno e Matich è uscito leggermente di traiettoria; come risultato ha fatto un testa-coda sull'erba, perdendo 7"3, prima di ripartire.

Questo distacco era ormai salito a 7"8, arrivati al diciannovesimo giro, e a 8"5 al ventesimo. Matich aveva fastidi, per via del radiatore dell'acqua che perdeva. Poiché il radiatore conteneva del glicol, un liquido molto viscido, questo gli causava problemi

SANDOWN PARK - Il Light Car Club d'Australia, organizzatore della gara, aveva stabilito che le prove si svolgessero durante tre giornate. Il giovedì i piloti dovevano familiarizzarsi con vetture e pista, girando senza stabilire tempi ufficiali, il venerdì prevedeva due sessioni. Thompson si è presentato con la sua Chevron col muso riverniciato e un motore nuovissimo, arrivato in volo dall'Inghilterra durante la settimana. Rollinson aveva un ulteriore radiatore dell'acqua, montato sul lato sinistro della sua McRae, e il sud australiano Walker è arrivato con corona e pignone rappezzati alla meglio, dopo un guasto avvenuto durante le prove senza tempi.

Fra quelli che si sono subito dati da fare, nella prima sessione, erano Matich, McRae, Max Stewart, Posey e Rollinson. Il più veloce è stato Matich in 1'02"1, un tempo di 3/10 di secondo sotto il record sul giro, stabilito lo scorso anno. Anche Stewart è andato sotto, con 1'02"1, mentre gli altri tre hanno segnato attorno a 1'02"5-1'02"9. Rollinson usava ancora il motore utilizzato a Teretonga, in attesa che arrivasse da Sydney un « Molloy » nuovo. Poco contento Thompson, del suo 1'03"6; ha detto che il nuovo motore mancava di potenza. Cooper ha segnato soltanto 1'06"6, per via di un guasto alla frizione.

Nella seconda sessione si sono avuti tempi migliori: Matich 1'01"4, McRae 1'01"9, prima che si staccasse l'albero di trasmissione, distruggendo la sospensione posteriore. Rollinson ha segnato 1'03"6 in questa sessione, rinunciando poi perché il motore bolliva molto. I meccanici hanno ritenuto che si trattasse di una crepa nella testata e hanno messo da parte la vettura, per aspettare l'arrivo di un nuovo motore.

Posey ha cominciato a sperimentare diversi assetti di sospensione e il suo tempo è rallentato a 1'03"2, mentre Walker, con la Matich, ha fatto il suo miglior tempo: 1'03"4. Durante la notte ha cambiato corona e pignone di nuovo, mentre Cooper montava nuove molle di valvole nel suo Repco, cercando anche di sistemare la frizione. McRae e i suoi meccanici hanno passato la sera a ricostruire la parte posteriore della vettura, mentre Muir e Molloy cambiavano i rapporti della McLaren M10B.

Il sabato mattina il tempo era magnifico, come la vigilia, con un sole molto caldo. Rollinson ha mancato la prima sessione, dato che i meccanici erano ancora occupati a cambiare il motore. Il più veloce è stato McRae in 1'01"6, mentre Bartlett (che il venerdì aveva provato nella seconda sessione) e Max Stewart segnavano entrambi 1'02"6. Posey è stato più lento, in 1'04, Thompson ha fatto soltanto alcuni giri, prima di restare senza carburante. Anche Matich ha girato per breve tempo, tornando al box con la Reppo che bolliva. Per rottura della cinghia della pompa dell'acqua.

Nell'ultima sessione, nel pomeriggio, McRae ha cominciato a fare faville, per scacciare Matich dalla posizione al palo, e ha infatti segnato un magnifico 1'01"3 al quale Matich non ha saputo opporsi, dato che il suo miglior tempo nella sessione è stato di 1'02"1; Max Stewart ha uguagliato il proprio tempo del venerdì mattina (1'02"1) e Rollinson, col nuovo motore, non ha faticato a segnare 1'02"4. Dopo Alan ha detto che il motore saliva di 400 giri/min. in più sul rettilineo e in un'ultima prova non ufficiale ha segnato 1'01"7.

Bartlett ha avuto di nuovo noie alla frizione ed è finito contro la barriera Armo alla curva di Torana. Nell'urto la sospensione di destra anteriore si è staccata, comunque tanto i meccanici che Gardner, presente in pista, ritenevano che si potesse rimediare prima dell'inizio della gara.

Molto deluso dal suo nuovo motore, Thompson ha deciso di cambiarlo durante la notte, per rimontare quello usato a Warwick Farm. Anche i meccanici di Matich hanno avuto il loro da fare, quando i tecnici della Reppo consigliavano di cambiare le molle delle valvole e Walker è riuscito a coprire soltanto pochi giri nell'ultima sessione, prima di perdere l'uso della terza marcia, che ha richiesto di smontare il cambio per la riparazione.

Tutti i piloti hanno poi detto che il circuito è assai più accidentato di quanto lo fosse lo scorso anno e che i punti peggiori sono il rettilineo principale e quello posteriore. C'era anche l'altro Stewart, Tony, ma la sua F. 2 ha avuto un guasto al motore e poiché non ce n'era uno di ricambio la vettura è stata ritirata.

di maneggevolezza. E' infatti arretrato dietro a McCormack e a Stewart, prima di ricominciare a segnare tempi migliori. Intanto al ventiduesimo giro McRae aveva un comodo vantaggio di 17"8, nei confronti di McCormack e il neo-zelandese aveva già doppiato Dunlop per la seconda volta.

In seconda posizione, McCormack dava bellissime prestazioni, ma poi un guasto alla frizione lo ha fatto rallentare leggermente, permettendo a Stewart di guadagnare terreno. Al venticinquesimo giro, Bartlett è stato superato da Walker ed è andato al box, temendo che si fosse staccato un alettone. Non si è invece trovato nulla, anche se Bartlett si lamentava della cattiva maneggevolezza della vettura; per questo i suoi meccanici hanno eseguito altri controlli, che lo hanno fatto sostare per molti giri. Intanto al venticinquesimo giro Stewart tallonava McCormack e tentava in tutti i modi di passare. E' stato un bellissimo duello, forse il momento più interessante della gara.

Ora in quarta posizione, Matich andava abbastanza bene ma non disturbava i leaders. Walker era ancora quinto, poi seguivano Posey, Thompson, quindi Keen staccato di un giro, Lawrence e Dunlop staccati di due giri.

L'ordine è rimasto più o meno uguale fino al trentaduesimo giro, quando McRae ha superato Thompson e Posey. Di nuovo in circolazione, Bartlett ha coperto qualche giro ad andamento piuttosto lento, prima di tornare al box, ma questa volta non è più riapparso perché non aveva più pressione dell'olio.

Stewart tentava ancora di superare McCormack, al trentaquattresimo giro, ma ormai i due erano attaccati di 23"2 rispetto ai leaders. Matich, che faceva una corsa un po' solitaria, era arretrato di altri 6", ma è riuscito a ridurre il distacco a 4" durante le tre successive tornate. McRae, però, si staccava sempre più avendo portato il proprio vantaggio a 26". Procedendo

lungo il rettilineo posteriore, Keen ha rallentato poi si è fermato, facendo così uscire di gara l'unica F. 5000 con motore Ford.

Al quarantunesimo giro McRae è arrivato a tutto gas dietro a Walker. Una tornata più tardi lo ha superato, cosicché non c'erano più che quattro vetture sul rettilineo. Intanto Matich si era portato a 2" da McCormack e Stewart, ma poi è incappato in un altro testa-coda alla curva di Dandenong. Col glicol sotto i pneumatici e non ha visiera, era veramente nei guai e non ha potuto evitare un altro testa-coda alla tornata seguente. Questi testa-coda lo hanno fatto arretrare parecchio rispetto al terzetto di testa e la corsa è continuata così fino alla conclusione: McRae largamente in testa, con la vittoria in tasca, McCormack attaccato coi denti per arrivare secondo, dopo una scatenata battaglia con Stewart, e Matich quarto.

Vittoria meritatissima per McRae, dato che ha concluso la gara quasi senza pressione dell'olio e con l'ammortizzatore anteriore di sinistra rotto.

Thomas Floyd

La nuova M21 Mc LAREN

● GORDON COPPUCK, il progettista della McLaren, era partito per gli Stati Uniti pochi giorni prima che apparisse la M21 di F. 1. Ne era dispiaciuto, però soddisfatto delle prove svolte con la vettura. Ci ha detto che avevano messo in luce, rispetto a quella precedente (la M19) un miglioramento più rilevante di quanto si fosse previsto, forse il maggiore mai avuto fra due modelli McLaren da potere paragonare. Ci si chiede come mai Coppuck sia in America, mentre la sua nuova Grand Prix è in fase di sviluppo. Sospettiamo che molti vorrebbero saperlo e anche che Coppuck non risponderrebbe.

DAYTONA 500

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

nuamente desta l'attenzione degli spettatori.

Il favorito della vigilia, Buddy Baker, non ha avuto vita facile infatti nella prima parte della corsa, correndo con alle spalle Petty, Bobby Isaac, Dick Brooks ed A.J. Foyt, decisi tutti a vincere la grossa coppa e gli oltre 44.000 dollari (27 milioni di lire circa) spettanti al vincitore.

Come nella gara Stock che ha preceduto questa, cioè la «Permatex 300», anche nella gara di 500 miglia le luci gialle hanno dovuto accendersi per qualche incidente, ad ogni modo con minore frequenza. Comunque, i tre o quattro rallentamenti sono stati sufficienti ad abbassare la media proprio quando si girava sul ritmo dei 270 kmh.

A tre giri dalla fine, Baker ha accusato noie al motore che lo hanno fatto rallentare, consentendo così a Petty di assumere il comando e di tenerlo fino al termine.

I. m.

Buddy BAKER a 279 all'ora nelle prove

DAYTONA - La «settimana di Daytona» che ha visto una prima qualificazione di 77 macchine per la «500 miglia», è stata caratterizzata da una temperatura bassissima, inusitata e con il termometro che è sceso spesso sino allo zero, mettendo in difficoltà i concorrenti che non sono riusciti a «scaldare» le gomme a mescola soffice, ottenendo pertanto medie più basse del normale.

Quaranta delle macchine qualificate si sono presentate alla selezione definitiva che ha permesso l'indicazione dei primi dodici migliori tempi. Si sono disputate due serie di venti piloti ciascuna (allineati due per due) e ciò ha permesso di assistere a battaglie veramente interessanti. Ecco i dodici migliori:

1. Buddy BAKER (Dodge 1972) che ha girato alla media di 279,398 kmh; 2. Peter Hamilton (Plymouth 72); 3. Cale Yarborough (Chevrolet 1973); 4. «Coo-Coo» Marlin (Chevrolet 72); 5. Gordon Johncock (Chevrolet 72); 6. Virgil McGriff (Plymouth 72); 7. Richard Petty (Dodge 73); 8. A.J. Foyt (Chevrolet 73); 9. Dick Brooks (Dodge 73); 10. Bobby Isaac (Ford 73); 11. Darol Walter (Mercury 71); 12. James Hilton (Mercury 71).

Volata a 4 tra le «veterane» stock-car!

DAYTONA - La classica 500 miglia per Stock Car è stata preceduta dalla disputa della «Permatex 300», riservata alle Stock di vecchio modello (anni di costruzione tra il '60 ed il '69) e non modificate secondo gli ultimi regolamenti.

Ha vinto Bill Denis, con una Mercury 1969 dopo una serie di incidenti e «voli» (fortunatamente non mortali) che hanno ricordato le gare di «demolition car», quando le vetture cozzano volutamente per distruggersi.

I vari incidenti, dovuti alla grande uniformità di prestazioni delle vetture presenti, hanno reso necessari ben sette periodi di rallentamento, e nonostante velocità di 290 kmh nei rettilinei le bandiere gialle hanno abbassato la media finale a poco più di 200 kmh.

L'arrivo è stato da «foto-finish», con le prime quattro macchine praticamente sulla stessa linea nel pur ampio rettilineo di Daytona.

PERMATEX 300, gara internazionale per Stock Car. Circuito di Daytona, 16 febbraio 1973.

La classifica
1. Bill Denis (Mercury) che compie i 120 giri, pari a 300 miglia in 2.14'16", alla media di 215,740 kmh; 2. Red Farmer (Ford '69); 3. Dennis Giroux (Chevrolet '69); 4. Sam Ard (Chevrolet '68).

Non doveva essere il trentenne pilota londinese al volante della ESCORT impazzita nel tentativo di records a MONZA

BARTROPP si era tolto il casco e le cinture?

MONZA - I tentativi di records sono come una corsa: si guida e ci si impegna per raggiungere traguardi, spesso lontanissimi, fissati dagli avversari. William David Bartropp, trentenne, nato e residente ad Epping vicino a Londra, pilota, forse era consapevole di questo. Ingaggiato dalla Ford per i tentativi di record in programma a Monza dall'inizio del mese, si era reso subito disponibile quando lo avevano chiamato per un turno in piena notte che non gli sarebbe toccato.

Chi avrebbe dovuto essere al volante era andato a Milano ed aveva fatto tardi. Guidava da due ore e 48 minuti, erano le quattro e 48 della notte tra giovedì e venerdì, quando la sua Escort 1100 percorrendo il rettilineo opposto a quello dei box è improvvisamente impazzita.

Terzi, che lo seguiva, ha detto che ha visto la macchina avvicinarsi sempre più al bordo sinistro della carreggiata per poi ritornare bruscamente verso il centro, mettersi di traverso e capovolgersi puntando coi fari anche nella direzione opposta al senso di marcia. La velocità, in quel momento, era di circa 150 chilometri all'ora, la pista era asciutta e la visibilità buona. Una carambola senza urti ma fatale a Bartropp che, proiettato dal posto di guida attraverso il vano del parabrezza, è finito sull'asfalto.

Subito soccorso il pilota ha cessato di vivere all'ospedale di Monza dopo.

Sulle cause dell'incidente le ipotesi non sono facili: il sonno sarebbe da escludere stando ai tempi rigorosamente identici segnati negli ultimi passaggi. Più facile una distrazione, con le ruote di sinistra messe sull'erba e la macchina ripresa bruscamente e poi perdita di controllo. Altra



Ecco come si presentava la vettura dello sfortunato Bartropp

ipotesi, che però le condizioni della macchina tenderebbero ad escludere, è quella di un cedimento meccanico sempre possibile per le sollecitazioni date dalla pista di alta velocità: le gomme sono rimaste intatte (l'auto è poi ritornata sulle quattro ruote) ed il differenziale non ha certamente ceduto mancando qualsiasi segno sull'asfalto, frenate incluse.

Gli interrogativi più inquietanti vengono però dall'applicazione delle norme di sicurezza: sorprende soprattutto che il pilota possa essere stato sbalzato dall'auto. Se le cinture a quattro punti d'attacco fossero state correttamente indossate è da escludere che il pilota sarebbe finito fuori in quel modo.

Avvicinandosi alla fine del turno, per vincere la monotonia di una posizione fissa che può anche conciliare il sonno a lungo andare, forse Bartropp ha sfilato le cinture compiendo una imprudenza

che si sarebbe dimostrata fatale.

Altro interrogativo preoccupante riguarda il casco: lo indossava o no? Se fosse no, com'è possibile dato che lo abbiamo visto immacolato, ci sarebbe da rimanere allibiti.

Vi è anche un'altra ipotesi, che riportiamo per dovere di cronaca, è che riguarda l'eventualità di un sabotaggio operato da qualcuno di coloro che, nei giorni precedenti, avevano fatto intervenire l'autorità perché esasperati dal rumore delle vetture che giravano giorno e notte. Un rumore che, come abbiamo già riferito la scorsa settimana, era risultato entro i limiti dei regolamenti di polizia.

Pare infatti che il sindaco di Biassono, uno dei paesi che circondano l'autodromo, avrebbe riferito di aver sentito qualcuno esprimere propositi di questo genere, come mettere olio sulla pista per far cessare in qualsiasi maniera il tentativo. Un accurato

sopralluogo nelle zone di pista adiacenti al luogo dell'incidente non avrebbe comunque rivelato tracce di alcuna sostanza.

Con questo tragico episodio la soddisfazione degli uomini Ford per l'avvenuta conquista di numerosi record intermedi ha avuto un duro colpo. Naturalmente dopo l'incidente le altre due auto in pista sono state fermate e l'operazione record sospesa temporaneamente anche per via degli accertamenti di legge. Nella giornata di venerdì si è però deciso di riprendere con due macchine: in particolare la Taunus 2000 stava avvicinandosi ai traguardi dei 50.000 chilometri e delle 50.000 miglia ed è giustificata la decisione di continuare presa dai responsabili Ford.

Sospendere per riprendere da capo in un altro momento, oltre al costo spaventoso della operazione, significherebbe ripercorrere 30.000 chilometri già fatti raggiungendo un nuovo rischio a quelli che già esistono.

Bartropp come abbiamo detto era inglese, guidava in corsa per il preparatore Ford T. Drury nelle gare britanniche ed aveva già collaborato altre volte con la Ford.

I record già stabiliti, anche se non ancora ufficiali, sono i seguenti: Ford Consul GT, 5000 miglia alla media di 186,768 Km/h, 10.000 chilometri alla media di 186,585; Ford Escort GT, chilometri 5000 alla media di 168,490 Km/h, 5000 miglia alla media di 167,764, 10.000 chilometri alla media di 167,905 kmh, 10.000 miglia alla media di 168,005.

Ford Escort 1100, la macchina dell'incidente, 10.000 chilometri media 145,369 Km/h, 25.000 chilometri alla media di 148,183 Km/h; Ford Taunus GXL, 25.000 chilometri alla media di 153,341 Km/h, 25.000 miglia alla media di 154,915

La MATRA alla TARGA FLORIO

PARIGI - Appena rientrato in Europa dal Brasile, dopo il lungo e movimentato viaggio che ha riportato tutti i protagonisti della F. 1 a Roma, Jean Pierre Beltoise si è precipitato a Le Castellet, sul circuito Paul Ricard, a raggiungere altri piloti per le prove della Matra. Prove che dopo la stupefacente vicenda di Daytona, con la inesplicabile rottura di qualcosa nel motore, sono volte alla messa a punto al massimo possibile dei due esemplari che verranno inviati alla sei ore di Vallelunga e correranno poi nelle altre gare dell'inizio di stagione.

Alla Matra la non vittoria di Daytona non è stata ancora digerita perché quel che è accaduto

sa troppo di vera e propria sfortuna per poter essere accettato. Comunque hanno potuto vedere che la macchina va bene, e continuano adesso ad effettuare prove di carattere aerodinamico, visto che tutto il resto è buono. Nell'insieme delle reazioni, anche di orgoglio, alla sfortunata trasferta di Daytona, è venuta fuori una notizia imprevista e imprevedibile, soprattutto dopo che il signor Lagardere ha tenuto la sua conferenza stampa a Parigi:

La Matra si accinge a partecipare alla Targa Florio.

La prima decisione, che era stata di scartare la corsa siciliana dal programma della Matra, è stata riveduta sulla base

di talune considerazioni abbastanza importanti e valide. Le notizie fornite da chi era stato precedentemente sul percorso della Targa Florio hanno indicato come il fondo stradale sia ora notevolmente migliorato rispetto agli anni passati e quindi come anche la Matra possa affrontarlo agevolmente, come le altre macchine.

Poi, anche la difficoltà rappresentata dalla indispensabile conoscenza del tracciato da parte dei piloti sono state attenuate dal fatto che Gerard Larrousse la Targa la conosce molto bene e che tra i piloti che correranno con la Matra vi è Pescarolo che ha abbastanza tempo per andare in Sicilia ad effettuare allenamenti prolungati. Così la possibilità di iscrizione di una macchina, con Larrousse e Pescarolo come piloti, sta prendendo sempre più corpo e praticamente è già stata inserita nel programma di attività.

f. l.

Per gli inglesi REGAZZONI torna in 312 P

LONDRA - I giornali specializzati inglesi sono usciti con la notizia che alla Sei Ore di Vallelunga Regazzoni tornerebbe al volante di una Ferrari 312P/73. La voce ha sorpreso un po' tutto l'ambiente, in quanto si sa che il pilota svizzero ha impegni con l'Alfa Romeo per correre con la 33/12 nel Mondiale Marche. Visto il ritardo con cui questa macchina viene portata avanti, e conoscendo anche il carattere del pilota svizzero, può darsi benissimo che Regazzoni faccia una specie di contestazione. Si sa che anche Revson e Stommelen sono seccati del ritardo e si chiedono come mai non ha gli stessi problemi la Ferrari, anche essa sottoposta agli scioperi.

La nuova Alfa e per ora è stata solo collaudata da Facetti, come leggete in altra parte di AUTOSPRINT. Proprio in questa settimana un dirigente dell'Alfa ha dichiarato: «Se gli scioperi finissero domani, potremmo essere con due macchine a Vallelunga, ma purtroppo gli scioperi continuano e si lavora con grande difficoltà.»



Gomme senza chiodi e con strani marchingegni, alci investitrici, un THERIER 3° rubato alla sposa: si è visto di tutto nel Rally di Svezia

BLOMQUIST ha recuperato 20' di ritardo sul tappeto di ghiaccio da frenate «portiera-tacco»!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

KARLSTAADT - La prestazione fornita da Stig Blomqvist, nel 24. Rally della Svezia, è stata veramente eccezionale. Credo che pochi piloti possano avvicinarsi al suo livello nei rallies invernali. Negli ultimi tre anni, il giovane pilota di Orebro, ha vinto tre Rally di Svezia, un Rally di Inghilterra, un Rally dei Mille Laghi e innumerevoli altri rallies in Scandinavia. Sarebbe molto interessante vederlo in azione in rallies tipo Montecarlo o San Remo, con una vettura competitiva per queste gare.

La Saab, pur essendo quasi imbattibile nei rallies tipo R. A.C. e Svezia, lo è molto meno in quelli di tipo europeo; anche per questo i programmi della Casa di Trollahettam sono sempre molto ridotti. Non è escluso che nel 1973, Blomqvist possa partecipare ad alcuni rallies del Mondiale Marche con altre vetture; sappiamo infatti di un'offerta fattagli dalla Ford, dopo l'ultimo Rally di Inghilterra.

Innovazioni cervellotiche

Ma veniamo a parlare di questo rally, che molte discussioni e polemiche riesce sempre a sollevare, grazie alle cervellotiche innovazioni che i suoi organizzatori tirano fuori dal cilindro ogni anno. Quest'anno è stato il massimo, proibendo l'impiego di gomme chiodate e catene antineve. Va bene favorire le Case costruttrici nazionali, ma addirittura mettere a repentaglio l'incolumità dei piloti e degli spettatori, questo mi pare troppo.

Ed è stata una fortuna, che sia venuta giù tutta quella neve, altrimenti le strade sa-

rebbero state ricoperte da uno strato di ghiaccio trasparente veramente impressionante, ed era già difficile mantenere l'equilibrio andando a piedi. Figuratevi cosa succedeva alle vetture lanciate in un rettilineo a volte di cinquecento metri, ed in discesa: il pilota staccava quattrocento metri prima, scalava le marcie fino alla prima, e, per ultimo, il co-pilota apriva la portiera e frenava con il tappeto...! Purtroppo il risultato era quasi sempre quello di finire fuori strada.

I costruttori di gomme si sono scatenati per mettere a

rivato a Karlstaadt appena in tempo per le verifiche, dopo aver sospeso il viaggio di nozze iniziato tre giorni prima. La mossa di Cheinisse è stata fortunata, visto che il francese ha portato la sua Alpine fino alla terza posizione, guadagnando dodici punti per il Mondiale Marche che non erano stati preventivati. Senza aver provato, ovviamente, il percorso, Therier ha corso con le note di Nicolas, che durante il primo giro il suo co-pilota Callawaert perfezionava, per potergli permettere un secondo giro più sicuro e veloce.

una bufera di neve quando transitava per primo facendo da «spazzaneve», il che gli ha fatto perdere un minuto per prova ed anche più.

Per il povero Harry non c'è stato proprio niente da fare: quarto alla fine del primo giro, sfiduciato nel secondo non ha più saputo attaccare, anche quando Therier, per una penalizzazione sulla strada, retrocedeva alle sue spalle. E' stato un peccato che il bravo Harry non abbia potuto fare un risultato migliore nella sua ultima corsa con la Lancia, dopo aver dato molte soddisfazioni nei cinque anni di

prove speciali, delle sei che non ha vinto Blomqvist, terminando quinto assoluto. Di rilievo anche la prestazione di Waldegaard che con una Volkswagen gruppo 2 ha fatto segnare tempi di tutto rilievo, ed avrebbe potuto aspirare ad una migliore classifica, senza l'inconveniente dei getti dei carburatori gelati, che gli sono costati sedici minuti. Da segnalare la gara del giovane norvegese Haugland, che ha portato la sua piccola Skoda sino all'ottavo posto assoluto.

Dimenticavo di dire che la gara sarebbe stata monotona per la facilità con cui Blomqvist aveva preso il comando aumentando continuamente il proprio vantaggio. A movimentarla un poco ci pensava lo stesso Stig, che nella nona prova di velocità lamentava inconvenienti di alimentazione, perdendo due minuti. Poi, alla successiva assistenza, i meccanici riscontravano un guasto alla pompa della benzina, che decidevano di sostituire. L'operazione durava mezz'ora e al successivo controllo orario Blomqvist arrivava con ben 20 minuti di ritardo, scivolando in quarta posizione. Di qui il fantastico inseguimento, che coronava con successo nella 26. prova speciale, e potete crederlo, nessuno ha avuto a ridere su questo successo, che più chiaro e meritato non poteva essere.

Ronnie e Reine nel mirally Kap

Nel Mondiale Marche Rally l'Alpine rafforza la sua posizione, seguita dalla Saab e dalla Lancia che ha superato la Ford, mentre la Fiat, in attesa di gare più congeniali alla 124 Spider, si trova in quarta posizione.

Parallelamente al Rally di Svezia, si è svolta la Ford Mexico Kap, che usufruiva solamente del 2. giro, sempre abbastanza impegnativo per i suoi novecento chilometri dei quali 250 di prove di velocità e con quelle condizioni di tempo spaventoso. Partecipavano anche i due svedesi della F. 1 Ronnie Peterson e Reine Wisell. Il primo ha pensato bene di uscire di strada nella prima prova speciale, mentre Wisell ha terminato senza lode ne infamia all'ottavo posto assoluto.

Daniele Audetto



Già che era in Svezia, e libero da impegni, Ronnie Peterson si è fatto tentare ed ha partecipato al «mini» (si fa per dire) rally per Ford Mexico parallelo al Rally di Svezia. E' «uscito» alla 1. prova

punto qualche strano marchingegno, con risultati non troppo soddisfacenti sul ghiaccio, ma abbastanza buoni sulla neve battuta e sulla neve soffice o bagnata. Questo è stato possibile soprattutto riducendo la sezione e con mescole morbidissime contenenti sostanze abrasive: Era ridicolo vedere andar via le vetture con delle gomme da bicicletta! Niente è impossibile, ma per il momento il chiodo è ancora l'unica cosa valida, e difficilmente sostituibile per efficacia.

Chi ha molto impressionato è stato Jean-Luc Therier, ar-

Delusione invece in casa Lancia-Marlboro, per tutta una serie di disavventure. Perso Andersson già alla seconda prova speciale, dopo che si era dimostrato molto competitivo nella prima, dove aveva fatto segnare il secondo tempo alle spalle di Blomqvist, la Lancia aveva riposto tutte le sue speranze su Kallstrom, sempre molto veloce e regolare, che al riposo di Torshj, dopo dodici prove speciali, si trovava in seconda posizione assoluta. Purtroppo, sulla sua strada, c'è stata prima una alce enorme che gli frantumava il parabrezza, poi

permanenza nella squadra degli «elefantini».

Ricordiamo le sue vittorie più brillanti: due vittorie consecutive al Rally di Inghilterra, primo al Rally di San Remo, primo all'84. Ore di Nurburgring, primo a San Martino di Castrozza, primo al Rally Mediterraneo (Monte Carlo prototipi) e vincitore di un Campionato Europeo.

Molto buona la gara di Lindberg con la 124 Spider Fiat Abarth, che non ama molto la neve, soprattutto senza gomme chiodate, che è riuscito addirittura a vincere due

RALLY DI SVEZIA - Rally internazionale valido quale seconda prova del campionato mondiale rallies per marche Karlstaadt 15-18 febbraio 1973.

LA CLASSIFICA

1. Blomqvist-Hertz (Saab V-4) secondi 33.511;
2. Eklund-Carlsson (Saab V-4) 33.653;
3. Therier-Callawaert (Alpine Renault) 34.452;
4. Kallstrom-Billstam (Lancia Marlboro) 34.634;
5. Lindberg-Andreasson (Fiat Abarth) 34.847;
6. Waldegaard-Thorzelius (Volkswagen) 35.848;
7. Danielsson-Sundberg (BMW) 36.058;
8. Haugland-Antonsen (Skoda) 38.141;
9. Walfridsson-Nilsson (Volvo) 38.184;
10. Donner-Aarno (Opel) 38.242;
11. Abrahamsson-Molin (Saab) 38.287;
12. Ivarsson-Tornkvist (Saab) 38.367;
13. Tjerneid-Westberg (Opel) 38.491;
14. Nicolas-Vial (Renault R 12) 38.670;
15. Bergstedt-X (Renault R 12) 38.965.

CAMPIONATO MONDIALE MARCHE RALLIES (dopo la seconda prova)

Table with 4 columns: Brand (ALPINE RENAULT, SAAB, LANCIA, FIAT, FORD, VOLKSWAGEN, BMW, SKODA, DATSUN, VOLVO), Rally Di Montecarlo, Rally Di Svezia, Totale.

Solo 6 prove speciali (su 30) sfuggite all'alfiere SAAB

- 1. PROVA SPECIALE - 1. Blomqvist p. 950; 2. Andersson 955; 3. Waldegaard 1006; 4. Kallstrom 1007; 5. Eklund 1030; 6. Walfridsson 1040; 7. Lindberg 1050; 8. Allansson 1068; 9. Nicolas 1085; 10. Njstrom 1091.

- 4'11"; 3. Therier 4'34"; 4. Kallstrom 6'01"; 5. Lindberg 13'04"; 6. Njstrom 17'14"; 7. Walfridsson 20'27"; 8. Danielsson 21'05"; 9. Waldegaard 22'22"; 10. Haugland 31'30".

● La prova speciale n. 11, quella di Stollet, avrebbe dovuto svolgersi sul fiume gelato di KLAR-ALVEN. Causa la temperatura primaverile della settimana precedente il Rally, il fiume non era gelato, per cui è stata abolita.

● HARRY KALLSTROM, detto sputnik in Svezia e « baffo » in Italia, è sempre molto popolare. Qualche maligno vuole attribuire il suo calo di forma in seguito al divorzio con Gunnar Haggbom.

● Molto dispiaciuto era Ove ANDERSSON per quel dosso galeotto. Ma di questo vi parlerà Pierino Sodano, se è riuscito a riprendersi dalla cura di svedesi (quelle bionde).

● A proposito di rischio, lo svedese ALLANSON è finito fuori strada in un mucchio di spettatori.

WALDEGAARD con la «Carrera» al SAFARI

● Intenso programma per WALDEGAARD nel 1973: al Tap e in Marocco con la Fiat, al Safari con la nuova Porsche Carrera (oltre a Zazada) e dall'Acropoli in poi con la BMW.

● Oltre alla discutibile legge che mette al bando i chiodi, in Svezia non hanno neppure lasciato cambiare il parabrezza frantumato sulla LANCIA di Kallstrom.

● Ronnie PETERSON fuori strada nella prima prova speciale del Rally per le Mexico: l'unica cosa che lo ha infastidito è che ha dovuto rimanere per ben due ore in attesa di soccorso.

● Cesare FIORIO è al suo settimo Rally di Svezia. Quest'anno sperava proprio di portare a casa questa sospirata vittoria che manca nel fantastico carnet della gloriosa Fulvia.

● Interessante notare la differenza delle MEDIE ottenute nelle prove speciali dell'anno scorso, che si correva con le gomme chiodate. Nella prova speciale N. 10 nel 1972, Waldegaard, con la Porsche, corse alla media di 100 kmh.

● Abbastanza deludente l'ennesima prova delle R-12 Gordini che la Casa francese insiste a far partecipare ai rallies per questioni di politica aziendale.

d. a.



Jean Paul Perusse e Lee Bartholomew col faticoso segno «V», subito dopo il vittorioso arrivo nel Rally d'Inverno canadese

TORONTO - L'ingegner Mirko Michelacci, direttore generale della Fiat di Canada, due giorni prima della partenza del ventunesimo Canadian Winter Rally, riferendosi al titolo di un articolo di un giornale che implicava una possibile terza vittoria consecutiva della Fiat in questo rally d'inverno, scherzosamente ribatteva che: « non c'è due senza tre ».

Quindi, per la prima volta nella storia di questa competizione terza vittoria consecutiva della Fiat 128 e secondo allora per Jean Paul Perusse e Lee Bartholomew che, essendo anche l'unico equipaggio che quest'anno farà parte della squadra ufficiale Fiat nel campionato nazionale, ha pienamente premiata la fiducia in loro riposta, dimostrando di che cosa sono capaci nonostante siano appena al secondo anno di piena attività in campo nazionale.

Ed ora veniamo alla gara: 70 equipaggi prendevano il via da Toronto venerdì sera per fare poi una sosta di 10 ore a Ottawa durante la giornata di sabato e far quindi ritorno a Toronto dopo aver percorso 1.690 km. completamente privi di neve sul fondo stradale, ma con un buon strato di ghiaccio, il che ha reso la tenuta di strada delle vetture ancor più precaria.

DE ADAMICH a LE MANS per un test CEAT

LE MANS - La Ceat, ha organizzato un lungo e variatissimo test impiantato sul nuovo pneumatico da essa messo in produzione, il radiale «Veltro» a cinturazione metallica, che vanta ottime doti di stabilità anche sul bagnato grazie ai profondi intagli trasversali sul battistrada.

Il rally d'Inverno

Fa TRIS una «128» in CANADA

RALLY D'INVERNO - Campionato canadese rallies - CLASSIFICA - 1. Perusse-Bartholomew (Fiat 128) con 28,24 penalità 2. Boyce-Wood (Toyota 1600) 32,25; 3. Harvey-King (Dodge Power Wagon) 36,38; 4. Beattie-Reeves (A.M.C. Hornet) 38,04; 5. Medwell-Manson (Datsun) 45,53; 6. Black-Burgess (Datsun) 48,02; 7. Flick-Epp (Fiat 124 S) 53,40.

Il primo tratto, che portava a Actinolite vedeva in testa la Jeep Wagoneer di Henderson-Pogue (sono questi i vincitori del Press On Regardless Rally) seguita a pochi secondi dalla Fiat di Perusse-Bartholomew, poi dalla coppia dei Vanier (Datsun), Gozard-Gozard (Renault), Hughes-Phippen (Fiat 128), Beattie-Reeves (A.M.C. Hornet), Blondin-Thibault (Datsun 610) e Harvey-King.

Due italiani hanno partecipato a questa maratona: Nick Di Girolamo su Volkswagen e Silvano Negro su Fiat 128. Quest'ultimo, con una buona conoscenza dei rally peruviani dove ha vissuto per 13 anni, vincendo fra l'altro il titolo nazionale nel 1968-69, ha avuto delle grosse difficoltà per via del ghiaccio principalmente, a causa delle gomme perché con miscela troppo dura; nella fase finale, non riuscendo a fare i tempi, ha preferito rientrare senza passare tutti i controlli.

Numerose le uscite di strada e gli incidenti come pure le perdite di tempo per errori di navigazione che ad alcuni novellini sono costate decine di chilometri. Per la maggioranza dei concorrenti che l'hanno portata a termine, e precisamente 25, è stata una gara molto soddisfacente e impegnativa.

Gilberto Gatto

Il «DALLA FAVERA» nuova frontiera del rallysmo
invernale in ITALIA (non più scassamacchine)

BALLESTRIERI si diverte...



Amilcare Ballestrieri, con la Lancia Fulvia Marlboro, ha vinto con facilità la 19. Coppa Dalla Favera

SAN MARTINO DI CASTROZZA - «Fino all'anno scorso, i rallies nazionali venivano definiti, non a torto, prove scassamacchine.» Chi ci parla è il presidente della sottocommissione rallies avv. Salvatore Aleffi. «Ora questo non accadrà più. Nella XIX Coppa Mario Dalla Favera, unico rally nazionale invernale, sono partiti 131 conduttori su 141 iscritti e se ne sono ritirati soltanto diciotto. Ciò conferma che gli organizzatori hanno recepito quella che era la realtà dei piloti tenuto conto anche della maggior parte di essi partecipa alle competizioni con la stessa vettura con la quale poi va al lavoro.»

Questa 19. edizione ha confermato ancora una volta, la validità della formula di una gara destinata a crescere in un immediato futuro. Alludiamo alla prossima edizione quella che siglerà i vent'anni di vita di questa classica padovana nata sotto gli auspici dell'Università di Padova come autosciatoria ed ora divenuta un autentico banco di prova di rally-man e conduttori preparati. Nel 1974 il «Dalla Favera» stando a quelli che sono i programmi dell'Automobile Club di Padova sarà elevato a rango internazionale.

«Finalmente in Italia si potrà avere una competizione automobilistica di grande prestigio — ha affermato l'avv. Aleffi — che ci riporterebbe nel gi-

ro degli organizzatori di rallies invernali tipo quello di Montecarlo. Fino ad oggi si sono sempre fraposte molte difficoltà di vario genere, ma ora sembra che gli Automobile Clubs Triveneti abbiano colto il momento giusto e la manifestazione adatta per compiere il grande passo.»

50 radioamatori rallisti...

Del programma futuro ci parla il presidente delle commissioni sportive trivenete, dottor Felice Sacconi, non a torto considerato il caposcuola in questo tipo di manifestazioni invernali. «Il Dalla Favera edizione 1974 che si svolgerà sotto l'egida degli Automobile Clubs delle Tre Venezie avrà carattere internazionale: saranno effettuati due giri in notturna di circa 700 chilometri l'uno e se sarà possibile sarà inserita anche una prova finale su una distanza di circa 100 chilometri molto impegnativi.»

Del «Dalla Favera» parlano con entusiasmo tutti i conduttori che vi hanno preso parte. «L'impressione è unanime: è una bellissima gara che va allargata e potenziata. Alla perfetta riuscita della manifestazione hanno contribuito oltre cinquanta cronometristi delle varie

segreterie provinciali del Veneto, cinquanta radioamatori, 120 commissari di gara oltre a tutto il personale che ha svolto il servizio di sicurezza e di assistenza nelle varie zone.

La corsa è stata un monologo di Amilcare Ballestrieri il bravo alfiere della Lancia Corse Marlboro. Ballestrieri praticamente non ha avuto avversari avendo dominato tutte le sei prove speciali e chiudendo la sua cavalcata attraverso ben sette passi dolomitici con autorità. L'unico avversario che ha disturbato Ballestrieri è stato Giacomo Pelganta della Grifone, su Lancia HF 1600, che è riuscito a mantenersi sulla scia del vincitore, realizzando tempi rimarchevoli in tutte le prove.

La più interessante delle sei prove speciali, sul piano agonistico è stata la prima, quella di chilometri 5,5 disputata nel tratto compreso tra Valle Valstagna e l'osteria Pian Grande, un tracciato notissimo ai rallisti. Ballestrieri è stato il migliore con il tempo di 6'51" imitato da Aldo Fasan su Alpine che è stato accreditato dello stesso tempo di Ballestrieri; al terzo posto si è inserito Giovanni Casarotto su Lancia HF 1600 con il tempo di 7'13". Il duello Lancia-Alpine però è finito qui, in quanto Fasan e compagni hanno perduto via via terreno pur mantenendosi nelle primissime posizioni.



Volante - premio alla lealtà

Il presidente della sottocommissione rallies CSAI avv. Salvatore Aleffi nel corso della premiazione ha sottolineato un episodio di lealtà sportiva: «Lo sport automobilistico ha bisogno anche di questi fatti — ha detto tra l'altro l'avv. Aleffi —. Questa volta si tratta di un pilota al quale in una prova speciale era stato assegnato un tempo inferiore a quello impiegato. Con molta franchezza l'interessato, Fiorenzo Sbabo della Scuderia Città di Schio su Simca GLS, ha segnalato l'errore copiato dai cronometristi». Al bravo pilota (che vediamo nella foto sopra) la giuria ha assegnato un premio consistente in un volante.

• A causa dei guasti meccanici si sono ritirati diciotto conduttori. Ecco i nomi: Giorgio Taufer, Adriano Scapin, «Gigi», Paolo Baggio, Claudio Zancanaro, Alessandro Gregori, Paolo Gasparini, Remigio Scalet, Angelo Dalla Corte, Andrea Ferri, Giovanni Casarotto, Cesare Leone, Dario Stefani, Angelo Tabanelli, Remo De Bo-

na, Adartico Vudalfieri, Paolo Palombi e Carlo Brion.

• L'équipe dei cronometristi del centro classifiche era formata da iscritti alla segreteria di Padova: capo servizio cav. Cesare Ragazzi, Antonio Lilla, Andrea Papa, Mario Murer, Antonio Conte, comm. Bruno Grassetto e Walter Grassetto.
page 24

• Nella Coppa Mario Dalla Favera, soprattutto per rendere più facile l'interpretazione delle penalità, è stato adottato per la prima volta in Italia il criterio, già in uso in molti paesi europei, di tradurre le stesse penalità in tempo, dando modo a tutti di avere immediatamente i distacchi da un concorrente all'altro. Ovviamente il tempo a fianco di ciascun concorrente non si riferisce alla durata complessiva della gara, bensì al tempo impiegato per percorrere le prove speciali con l'aggiunta dei ritardi registrati ai vari controlli orario. Questa innovazione è stata voluta dalla sottocommissione rallies, che ha inteso così uniformare i criteri di impostazione delle penalità fra i rallies italiani e quelli internazionali.

A San Martino infatti, dopo Ballestrieri e Pelganta rispettivamente primo e secondo, sono finiti al terzo e quarto posto «Tony» e Fasan. Interessanti sono risultate anche le altre prove speciali ed in particolare quelle di Digonera-Bivio Arabba e la Arabba-Passo del Pordoi. Quest'ultima in pratica è stata la prova più impegnativa anche per le condizioni di innevamento del fondo stradale. La bella giornata di sole e le favorevoli condizioni del tempo hanno comunque contribuito al completamento del successo della manifestazione.

Il Pordoi anche in discesa

Rilevante il piazzamento ottenuto da Serena Pittoni con l'ottavo posto assoluto. «Ho voluto rifarmi alla svelta — ci ha detto la bionda signora — dopo il Montecarlo e far vedere che valgo qualcosa. Come seconda ho avuto Oria Negri, una universitaria di Padova con la quale mi sono trovata molto bene e conto di fare anche il San Martino.»

Ballestrieri ha così commentato la sua vittoria in terra veneta: «Sono stato "dentro" su tutte le prove, ed il segreto consisteva nel farle più lunghe. La prova speciale del Pordoi sulla

neve mi ha francamente divertito. Penso che gli organizzatori dovrebbero inserire per l'anno prossimo anche qualche prova speciale in discesa. Il "Dalla Favera" può essere definito un Montecarlo in miniatura.»

Attilio Trivellato

Le «speciali» senza appello

PRIMA PROVA - Valle Vallstagna-Osteria Pian Grande km. 5,5: 1. Ballestrieri (HF 1600) 6'51"; 2. Fasan (Alpine) 6'51"; 3. Casarotto (HF 1600) 7'13".

SECONDA PROVA - Grigno-Castel Tesino km 2,7: 1. ex aequo Ballestrieri (HF 1600), Taufer (124 spider), Pelganta (HF 1600), «Tony» (Alpine), Biasuzzi (HF 1600), Fasan (Alpine), Albarello (HF 1600) e Aguzzoni (Alpine 1600).

TERZA PROVA - Tonadico-baita del Vecchio, km 3,2: 1. Ballestrieri (HF 1600) 3'35"; 2. Aguzzoni (Alpine) 3'50"; 3. Marin (HF 1600) 3'52".

QUARTA PROVA - Falcade, bivio passo San Pellegrino-San Pellegrino località zingari, km 2,7: 1. Ballestrieri (HF 1600) 3'16"; 2. Pelganta (HF 1600) 3'34"; 3. Scapin (Alpine) 3'37".

QUINTA PROVA - Digonera-bivio per Arabba località Salesi, km 3: 1. Ballestrieri (HF 1600) 3'30"; 2. Pelganta (Lancia HF 1600) 3'40"; 3. Biasuzzi (Fulvia HF 1600) 3'42".

SESTA PROVA - Arabba-Passo Pordoi, km 6,7: 1. Ballestrieri (HF 1600) 7'39"; 2. Pelganta (Lancia HF 1600) 7'55"; 3. Biasuzzi (HF 1600) 8'06".

19. COPPA MARIO DALLA FAVERA - Rally valido per il Trofeo rallies nazionali - S. Martino di Castrozza, 17-18 febbraio 1973.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Amilcare Ballestrieri (HF 1600) 28'54"; 2. Pelganta (HF 1600) 29'44"; 3. Tony (Alpine) 29'50"; 4. Fasan (Alpine) 30'06"; 5. Biasuzzi (HF 1600) 30'07"; 6. Cavriani (Porsche) 30'37"; 7. Marin (HF 1600) 31'13"; 8. Serena Pittoni (HF 1600) 31'17"; 9. Ponti (HF 1300) 31'19"; 10. «Nestore» (Alpine) 31'22"; 11. Bacchelli (Fiat 1800) 31'26"; 12. Albarello (HF 1600) 31'28"; 13. Aguzzoni (Alpine) 31'28"; 14. Boldrin (Porsche) 31'31"; 15. Ravaloli (HF 1600) 31'39"; 16. Pittoni (Fiat 1600) 31'45"; 17. Boretto (HF 1600) 31'55"; 18. Rigoni (Alpine) 32'03"; 19. De Echer (Alpine) 32'14"; 20. Cemin (BMW 2002) 32'15"; 21. Presotto (Opel Ascona) 32'25"; 22. Baron (Opel Ascona) 32'37"; 23. Zandonà (Opel Ascona) 32'45"; 24. Marchiol (HF 1600) 32'53"; 25. De Vidal (HF 1600) 32'53"; 26. De Besi (HF 1600) 32'53"8; 27. Michelon

CORSE A BALCARCE - Velocità in circuito per vetture F. 1 e F. 2 - Autodromo di Balcarce - 5 febbraio 1973

LE CLASSIFICHE

F. 1 PER SOMMA DI TEMPI

1. Di Palma (Berta Tornado) media 156,583 kmh; 2. Garcia Veiga (Berta Tornado) a 12"; 3. Prono (Berta Tornado) a 21" 4. Sotro (Sotro Falcon); 5. Stramasso (Numa Tornado).

F. 2 PER SOMMA DI TEMPI

1. Carlos Jarque (Lotus Renault) me-

dia 151,244 kmh; 2. Lopez (Martos Peugeot) a 8"; 3. Ceratti (Martos Peugeot); 4. Ferrari (Crespi Peugeot); 5. Exposito (Martos Peugeot).

CAMPIONATO ARGENTINO

F. 1 - 1. Di Palma, punti 22; 2. Garcia Veiga 13; 3. Prono 8; 4. Sotro 5; 5. Stramasso 1.

F. 2 - 1. Jarque punti 17; 2. Lopez 10; 3. Ceratti 6; 4. Ferrari 4; 5. Exposito 2.

La BERTA TORNADO senza avversari nella F. 1 argentina

BUENOS AIRES - L'Argentina non dorme sugli allori: dopo l'ottimo esordio stagionale col Gran Premio mondiale di formula 1, alcuni giorni or sono hanno avuto inizio le gare dei vari campionati e la corsa di Balcarce che vedeva in gara monoposto F. 1 e F. 2 meccanica argentina, ha dato il via alle competizioni di queste categorie. Nulla di eccezionale, ma tanta buona volontà e il sorgere di nuovi accoppiamenti, scuderie-corridori, per cercare una certa competitività da opporre ai favoriti di sempre.

Il duo Di Palma-Garcia Veiga, con due monoposto Berta Tornado, hanno dato subito spettacolo e i tecnici hanno subito previsto che non avranno rivali in queste corse. Due serie nelle quali si sono affermati prima l'uno e poi l'altro, quasi in una divisione fraterna di punti, sia pure su un circuito che ha lasciato un poco a desiderare perché le riparazioni in macadam, sui luoghi dove vi erano state infiltrazioni di acqua, non erano troppo ortodosse.

Molte le vetture in gara, molti i nomi nuovi, mentre il campione nazionale della categoria, Monguzzi, con il suo Pianetto-Dodge non ha avuto fortuna classificandosi terzo nella prima manche e non figurando nella seconda. Solo 6 macchine hanno terminato a 18 giri pieni la prima serie e 5 nella seconda su un circuito di 4.592,40 mt. Per somma di tempi vinceva Di Palma a 156,583 orari, seguito da Garcia Veiga e da Ettore Prono, tutti su Berta Tornado.

Nella F. 2, pure su due serie, Carlos Jarque si imponeva nella prima con Lotus Renault alla media di 150,092, seguito da Osvaldo Lopez su Martos Peugeot e da Brea con Lotus Fiat. La seconda serie vedeva primo Osvaldo Lopez, seguito da Carlos Jarque e da Ferrari su Crespi Peugeot. Per somma di tempi la vittoria andava a Carlos Jarque seguito a 8" da Osvaldo Lopez, terzo era Ceratti, quarto Ferrari.

Da notare che le gare hanno corso il rischio di non svolgersi perché i « cancerberi » all'entrata non volevano lasciare passare i cronometristi. Inoltre per avvertire l'entrata ai box delle vetture provenienti dalla pista non funzionava nessun segnale acustico di avvertimento: semplicemente un pompiere che con un fischietto ci ha lasciato i polmoni a forza di soffiare. Interessante notare che la Marlboro era presente con una BRM P.180 non in corsa, ma in visione. Era custodita da due valchirie bionde monumentali e se dovessimo fare una statistica ci risulterebbe molto difficile dire se gli spettatori si sono accorti che, assieme alle due « stangone », vi era anche una monoposto BRM! Anche Recalde, quello del « Desafío de los Valientes » ha debuttato nelle monoposto: il ragazzo non è andato male, ma nel passare il ponte sottopista, inspiegabilmente ha fatto un testa coda ed è ripartito lasciando una voluminosa ed abbondante traccia di olio.

Augusto C. Bonzi

Aldo Fasan, con l'Alpine della Giada, si è classificato quarto assoluto

(HF 1600) 33'4"; 28. Tormene (Porsche 911 S) 33'17"; 29. Bauce (Opel Ascona) 33'27"; 30. Albano (HF 1600) 33'28"; 31. Augustin (Opel Ascona) 33'35"; 32. Berneri 33'59"; 33. Fren (Fiat 128 r.) 34"; 34. Parpinelli (Porsche 911) 34'25"; 35. Scapin (HF 1600) 34'06"; 36. Bonago (Fiat 128 c.) 34'11"; 37. Danese (Fiat 125 s.) 34'16"; 38. Procelli (NSU) 34'19"; 39. «Uccari» (Renault) 34'31"; 40. Bettella (Fiat 128 c.) 34'39"; 41. Cappello (Fiat 128) 34'49"; 42. Marzari (Mini C.) 34'50"; 43. Galli (Fiat 128) 34'52"; 44. Gariboldi (Fiat 128 c.) 34'57"; 45. Busa (Fiat 128 c.) 35'05"; 46. Cavicchiolo (Ford E.) 35'05"; 47. Bortolami (Fiat 128 c.) 35'06"; 48. Trevisiol (Fiat 128 c.) 35'08"; 49. Beghetto (Renault GR8) 35'09"; 50. Zavan (Renault R8G) 35'19"; 51. Bari (A 112) 35'20"; 52. Pasetti (Fiat 128 c.) 35'28"; 53. Cibic (Renault R8 G) 35'33"; 54. Sbabo (Simca) 35'36"; 55. Rossi (Fiat 128 c.) 35'46"; 56. Brion (Fiat 128) 35'49"; 57. Dus (Inn. m.c.) 35'49"; 58. Tognetti (HF 1300) 35'52"; 59. Volli (A 112) 35'53"; 60. Moretto (Renault R 12) 35'56"; 61. Cecchet (Fiat 127) 35'57"; 62. Ferrari (A 112) 35'59"; 63. Gritti (Abarth A 112) 36'03"; 64. Bettiga (Fiat 128 c.) 36'09"; 65. Calore (Renault R 12) 36'10"; 66. Sparaglione (Fiat 128 c.) 36'13"; 67. Bonamico (Fiat 128) 36'16"; 68. Pellanda (Fiat 125) 36'19"; 69. Dal Follo (Fiat 128 c.) 36'20"; 70. Zanrosso (Fiat 125 s.) 36'26".

Vincitori di gruppo.

Gruppo 1.: Leo Pittoni (Fiat 124 Special T).

Gruppo 2/4: Amilcare Ballestrieri (Lancia Fulvia HF 1600).

Gruppo 3: Franco Cavriani (Porsche 911).

Sedici milioni di premi nel RALLY MAROCCO

CASABLANCA - Così come i rallies di Montecarlo, Svezia, Acropoli, East African Safari ed altri, anche il Rally del Marocco sarà valido per il campionato mondiale dei rallies. Ben sapendo l'interesse che i costruttori, i piloti indipendenti ed il pubblico riverseranno su questo genere di prova, gli organizzatori del Rally del Marocco stanno facendo i più grandi sforzi per mettere la gara alla portata del maggior numero di partecipanti, pur non togliendo al Rally nessuna delle sue caratteristiche principali.

Il percorso è stato diviso in quattro tappe che si svolgeranno nel modo seguente: 9 maggio - Rabat-Fez di 1.245 km con 4 prove speciali; 10 maggio - Fez-Marrakech di 1.018 km con 2 prove speciali; 11 maggio - Marrakech-Marrakech di 976 km con 3 prove speciali; 12 maggio - Marrakech-Casablanca di 1.349 km con 3 prove speciali, per un totale di 4.588 km dei quali 1.300 di prove speciali di classifica.

Gli organizzatori hanno anche aumentato i premi in modo sensibile e il loro ammontare raggiunge ora la cifra di 130.000 nuovi franchi, pari a oltre 16 milioni di lire, allo scopo di favorire nel miglior modo possibile la partecipazione dei « privati ». Al vincitore assoluto andranno 15.000 NFF (lire 1.860.000) e al primo classificato fra gli indipendenti andranno 1.610.000 lire. Per tutti, infine, i concorrenti stranieri sono previste ragguardevoli quote di rimborso spese.

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Vittoria con pneumatico a brandelli

SUD AFRICA - Corsa a Kyalami - Gara di velocità in circuito

1. Charlton (Lotus Lucky Strike) 55'58" e 8; 2. Driver (McLaren); 3. Love (Chevron).

Charlton ha vinto il secondo round del campionato nazionale, terminando la gara con uno dei pneumatici posteriori a brandelli. Il suo compagno di squadra, Keizan, ha dovuto abbandonare per guasto alla pompa del carburante.

La prova del nove

FRANCIA - Rally du Maine - Rally

1. Coeuille-Boussard (Alpine).

Compito reso più difficile da violenti scrosci di pioggia, che hanno causato numerose uscite di strada con conseguenti ritiri. Illesi i piloti, però il favorito, Touroul, è uscito di scena già alla prima prova. I futuri vincitori hanno segnato il miglior tempo nelle prime nove prove speciali, portandosi così in testa alla classifica.

AMON con la TECNO debutto ai «campioni»

In un comunicato emesso martedì della scorsa settimana, il Martini Racing Team annunciava che Amon, d'accordo con Luciano Pederzani, aveva firmato il contratto che lo legava per tutto il '73 con la Casa bolognese Tecno, sponsorizzata dalla ditta di aperitivi, per correre in F. 1 con una delle due monoscocche attualmente in fase di realizzazione: una a Borgo Panigale (pronta) l'altra in Inghilterra (ancora da cominciare). Lo stesso pilota, si precisava, avrebbe scelto la migliore delle due F. 1 e l'avrebbe adottata per la stagione.

In realtà l'accordo con Amon è al momento ancora verbale. La firma vera e propria in calce al contratto non è stata ancora messa perché il neozelandese è indisposto.

Amon è atteso a Bologna giovedì, e gli verrà adattata la monoscocca che McCall e Wiss stanno ultimando in questi giorni, e che vi abbiamo presentato in un disegno nel numero scorso. Contemporaneamente firmerà il contratto. Alla fine della prossima settimana la macchina verrà poi collaudata a Misano dal pilota, in vista del suo debutto che potrebbe avvenire per la corsa dei Campioni (non valida per il Campionato Mondiale), il 18 marzo prossimo a Brands Hatch. E' conferma-

ta anche la cifra dell'ingaggio: 60 milioni. Trenta li paga la Martini e trenta Luciano Pederzani, il quale è riuscito ad ottenere di poter fare della pubblicità sulla nuova F. 1 di alcune ditte bolognesi e inglesi.

Intanto in questi giorni Amon avrà un colloquio con i responsabili della Marlboro, che lo vorrebbero nel loro World Champion Ship Team. La contropartita per un bel pacchetto di milioni è la solita scritta su tuta e casco.

Amon, interpellato in questa settimana a Londra, si è detto fiducioso di riuscire a mettere a posto e rendere competitiva la nuova monoscocca in poco tempo. Ha aggiunto: « Certamente le prime due o tre corse verranno da me disputate con la vettura di McCall, poi si vedrà. Ho parlato sia con McCall che con Fall (realizzatore dell'altra monoscocca in Inghilterra) e ho visto delle soluzioni interessanti su tutte e due le macchine. E' mia intenzione quanto prima di riunirci tutti, io, Pederzani, McCall, Fall, Yorke ecc... per fare una realizzazione di comune accordo. Cioè quello che c'è di buono su una macchina trasferirlo su quella con cui si deciderà di correre, ma assolutamente non voglio che ci sia concorrenza fra le due realizzazioni ».

Giancarlo Cevenini



Le Confidenze di Eoin S. YOUNG

Le CAPRI di «PLAY BOY»

La rivista «Playboy» amplia la propria attività e aggiunge alla sua consueta esposizione di bellissimi attributi femminili, visti da tutti gli angoli, il patrocinio per le Ford Capri, in alcune selezionate gare americane di questa stagione. Fra i piloti ci saranno Jackie Stewart, Cévert e Revson. Nelle due passate stagioni la Datsun ha dominato la Trans-Am, nella classe sotto i 2500 cc, battendo l'Alfa di stretto margine è vero, però battendola, ma pare che adesso la Ford ci tenga a porre fine al dominio giapponese e voglia appoggiare la Capri, che è già una delle vetture più vendute fra quelle importate negli Stati Uniti. Horst Quech, il pilota numero uno dell'Alfa Trans-Am, gareggerà in questa stagione con una Capri assistita dalla Casa e i piloti di spicco di Grand Prix verranno chiamati per gare scelte, che non siano in concomitanza con quelle di F. 1. Esiste anche la possibilità che Graham Hill venga aggiunto al gruppo, come commentatore delle gare. Di questo passo Hill guadagnerà più come «personaggio» del mondo delle corse (oltre tutto come «ambasciatore» della GPI) che nelle competizioni. Del resto, lo dicevamo da un pezzo.

Un «rookie» PLAYGIRL

Anche «Playgirl», la rivista americana che vuole battagliare per la libertà della donna, pone piede nelle corse fornendo un patrocinio di sei milioni di lire per Mike Hiss a Indianapolis. Come si sa, Hiss fu il «rookie dell'anno» a Indy nel 1972 ed è anche stato il primo uomo ad apparire in costume adamitico nell'insero centrale di «Playgirl».

Un autodromo EDEN nel Madagascar

Bobby Rinzler, noto per avere un accordo di patrocinio con la Royal Crown Cola per le sue due Porsche, che correranno nella Can-Am (con Follmer e Kemp) è un po' più riservato, quando si tratta di parlare della società che ha formato con Kemp (con la benedizione del governo di Malagasi) per comprare il settore sud-est dell'isola (che tutti conoscono certamente meglio col suo nome, Madagascar) per creare un centro internazionale turistico. Il nome, per ora provvisorio, «Rinzler World» (mondo Rinzler) somiglia parecchio all'impresa di molti milioni di dollari, denominata Disney World, in Florida. Il com-

plesso dovrebbe comprendere anche un circuito di 6 miglia e che, con probabile sdegno della GPD, non avrà il minimo guard-rail.

«La pista è larga il doppio di qualsiasi altra al mondo» dice Rinzler. «Le uniche barriere attorno al circuito saranno quelle naturali, ma abbiamo previsto spazio più che sufficiente perché i piloti possano rimediare a eventuali errori di guida». Il «Rinzler World» avrà una linea costiera di oltre cento chilometri, con vista sull'oceano fino al Mozambico. Rinzler ha intenzione di costruire alberghi di lusso, edifici da adibire ad appartamenti e un aeroporto per jets,

Come si riesce a rifiutare 6 milioni a uno Sponsor

Queste sono cose che possono succedere soltanto in una gara di campionato mondiale negli Stati Uniti! Non è difficile immaginare l'atmosfera tesa, con tutti che facevano gli scongiuri, al box di Peter Gregg e Hurley Haywood, mentre la loro Porsche Carrera conduceva nella 24 Ore di Daytona e mancava soltanto un'ora alla fine della gara. In una situazione

del genere, è giudicato di cattivo gusto se arriva gente a dichiarare spensieratamente «avete la vittoria in tasca» o anche a dire soltanto «buona fortuna». Per niente frenato dall'«etichetta corsaiola», si è invece presentato al box un rappresentante di una delle più grandi fabbriche americane di «polish» per automobili, il quale ha offerto a Gregg sei milioni di lire, se avesse fatto una «sosta speciale», poco prima che la gara terminasse, per dare una lustrata alla vettura! Consapevole del fatto che il destino lo avrebbe estromesso dalla gara, quando era già in vista la bandiera a scacchi, e questo al solo scopo d'intascare semplice denaro, Gregg ha rifiutato e ha proseguito verso la vittoria...

HORSMAN occhiali!

A John Horsman, direttore della Gulf Research Racing, si sono rotti gli occhiali, poco dopo l'inizio della gara di Daytona e, benché ne avesse un paio di ricambio, all'arrivo dell'oscurità si è trovato in imbarazzo. I meccanici, a un certo momento, sono stati avvertiti che uno delle Gulf Mirav stava per sostare al box e Horsman si è messo sulla piazzola, con i dispositivi di segnalazione a batteria, per fare segno alla vettura di entrare. Stupore generale quando la macchina si è effettivamente fermata, perché non si trattava di Derek Bell, bensì di Pescarolo che aveva da poco preso il comando con la Matra. Più tardi, John ha fatto il bis e una Ferrari Daytona, che ondeggiava lungo il sentiero del box con un pneumatico afflosciato, è stata attirata come una falena da una luce.

Come delude la MERCEDES

Bill Mitchell, l'estroveroso capo del settore styling della General Motors a Detroit, si è trovato coinvolto in un match verbale con la Mercedes, a proposito di certe sue osservazioni sullo styling delle vetture tedesche. Ai boxes a Daytona, a cavalcioni di una grossa moto Honda, chiuso in una tuta di pelle nera, Mitchell era tutt'altro che pentito. «Che diavolo» ha detto «conosco tutti quelli della Mercedes da anni e li rispetto, però continuo a dire che sfornano vetture con meccanica all'avanguardia e carrozzerie antichate. Come hanno potuto tirare fuori quella GT con tetto a pagoda, dopo le 500 degli anni trenta e la 300 SL! E' come infilare una bellissima donna in un maledetto sacco per patate!».

L'antica ammirazione di Mitchell per le Mercedes risale ai tempi di Caracciola e nel suo immenso seminterrato, dedicato a memorabili ricordi di corse, ha il casco in tela e i guanti di Caracciola e la tabella dei tempi che Alice Caracciola compilò al G.P. di Germania del 1939, l'ultima grande corsa che il pilota tedesco vinse per la Mercedes. Oggi però, Mitchell pare provare più interesse per le moto che per le vetture, anche se si gode ancora la sua Ferrari Dino. In aggiunta alla Honda, ha una Kawasaki 900 e una MV Augusta e Bob Liz (il nuovo capo dello styling della Opel in Germania) sta per spedirgli la più recente e allungata BMW 750, con finiture in argento. Intanto Bill si sta facendo fare una tuta in pelle argentata, perché s'intoni alla moto...

Eoin S. Young

TIMARU (Nuova Zelanda) - La Nuova Zelanda ha sempre accolto un numero relativamente alto di veterane Grand Prix, che potevano correre con i regolamenti della Formula Libera; fra le altre c'era anche l'Alfa P3 di Novolari, con la quale il grande pilota sconfisse la potenza delle squadre tedesche al Nurburgring nel 1935. Non tutte le vetture hanno atteso pazientemente di essere recuperate da collezionisti. Gavin Bain, un giovane ventottenne, che dirige una società d'importazione a Ventotenne, ha recentemente lavorato su una Ferrari V12 Grand Prix del 1951, di quattro litri e mezzo, appartenuta a Rosier, e su una Super Squalo Ferrari ex di Peter Whitehead, salvando entrambe le vetture da distruzione totale.

Whitehead portò la Squalo in Nuova Zelanda nel 1956; montava un motore Monza sport di tre litri e mezzo, invece del F. 1 di due litri e mezzo, e finì la sua vita corsaiola a una vendita di automobili ad Auckland, ove qualcuno asportò tutti gli strumenti di bordo e lo sterzo. Poiché non si trovava più di trovare un acquirente, il motore venne messo in vendita per uso su barche e venne comprato dal collezionista di automobili Len Southward; il telaio fu convertito in una turismo speciale da corsa. Sembrava incredibile. Sul telaio Ferrari venne montato un motore Chevy Corvette V8, con carrozzeria Morris Minor... Quando Bain salvò la Squalo, il telaio era ridotto al solo fondo, ma Bain lo ha ricostruito, ha comprato e rimontato il motore originale, rifatto i pannelli della carrozzeria e così, fra non molto, la vettura sarà di nuovo pronta a scendere in pista.

La quattro litri e mezzo V12 era una vettura tipo Indy con muso lungo, che Rosier faceva correre nel colore azzurro francese, a un'epoca in cui era previsto che tutte le Ferrari fossero rosse; vinse per un paio di volte il GP di Albi, prima di convertire la vettura in sport, momento in cui cominciò a diventare assai poco competitiva come monoposto. Nel 1956 Ron Roycroft portò la vettura in Nuova Zelanda, quale sport, con la carrozzeria monoposto di riserva, e fece entusiasmare il pubblico di casa conducendola per breve tempo nel grande premio del 1957 ad Ardmore. Come la Squalo, la quattro litri e mezzo risultò un fiasco, decisamente inferiore in pista alle altre, e fu quindi messa in vendita. Il motore V12 finì per essere venduto al motonauta Ernie Nunn di Sydney, mentre sul telaio veniva montato un motore Jaguar XK, usato poi come base per la bella GT in fibra di vetro. Bain finì per acquistare la GT, rimontando l'originale carrozzeria monoposto e gli strumenti. La vettura senza motore si trova al museo dell'automobile di Queenstown, ma Bain è riuscito a ricomprare il V12 da Nunn, che lo sostituisce

con un Maserati sette litri. E così, dopo avere fatto «risuscitare» un paio di rottami, adesso Bain è proprietario di due Ferrari monoposto, oltre a quattordici altre vetture, parte di un'interessante collezione che comprende l'Alfa bimotore Aitken e una Bugatti Brescia del 1922 che si dice sia la seconda più vecchia esistente.

REVSON sul video

Come si era già accennato, il 19 febbraio REVSON, dei cui affari si occupa la McCormack, ha preso parte a uno spettacolo televisivo a Miami. Oltre a Revson altri sportivi scelsero fra dieci discipline sportive, ma il punto interessante è che nessuno potrà gareggiare nel «proprio» sport, quindi Revson è escluso dalla corsa ciclistica (troppo simile all'automobilismo, secondo i regolamenti!) e Laver non potrà naturalmente esibire in una partita a tennis. Il grande giocatore di golf, Player, si troverà, per esempio, a battersi sul campo di tennis contro il peso massimo Joe Frazier!

La ROLL'S agricola

Mentre eravamo al Museo dell'automobile di QUEENSTOWN abbiamo per caso sentito parlare di un agricoltore australiano che ha trovato un paio di sportelli posteriori di una Rolls Royce in ottime condizioni, mentre ispezionava il solaio in un granaio che aveva comprato. E' poi risultato che un australiano aveva comprato la vettura nel 1919, durante un viaggio in Inghilterra, ma piuttosto che pagare la dogana per portarla in Australia aveva fatto segare via la parte posteriore, importando così la Rolls esente da dogana, come furgone agricolo!

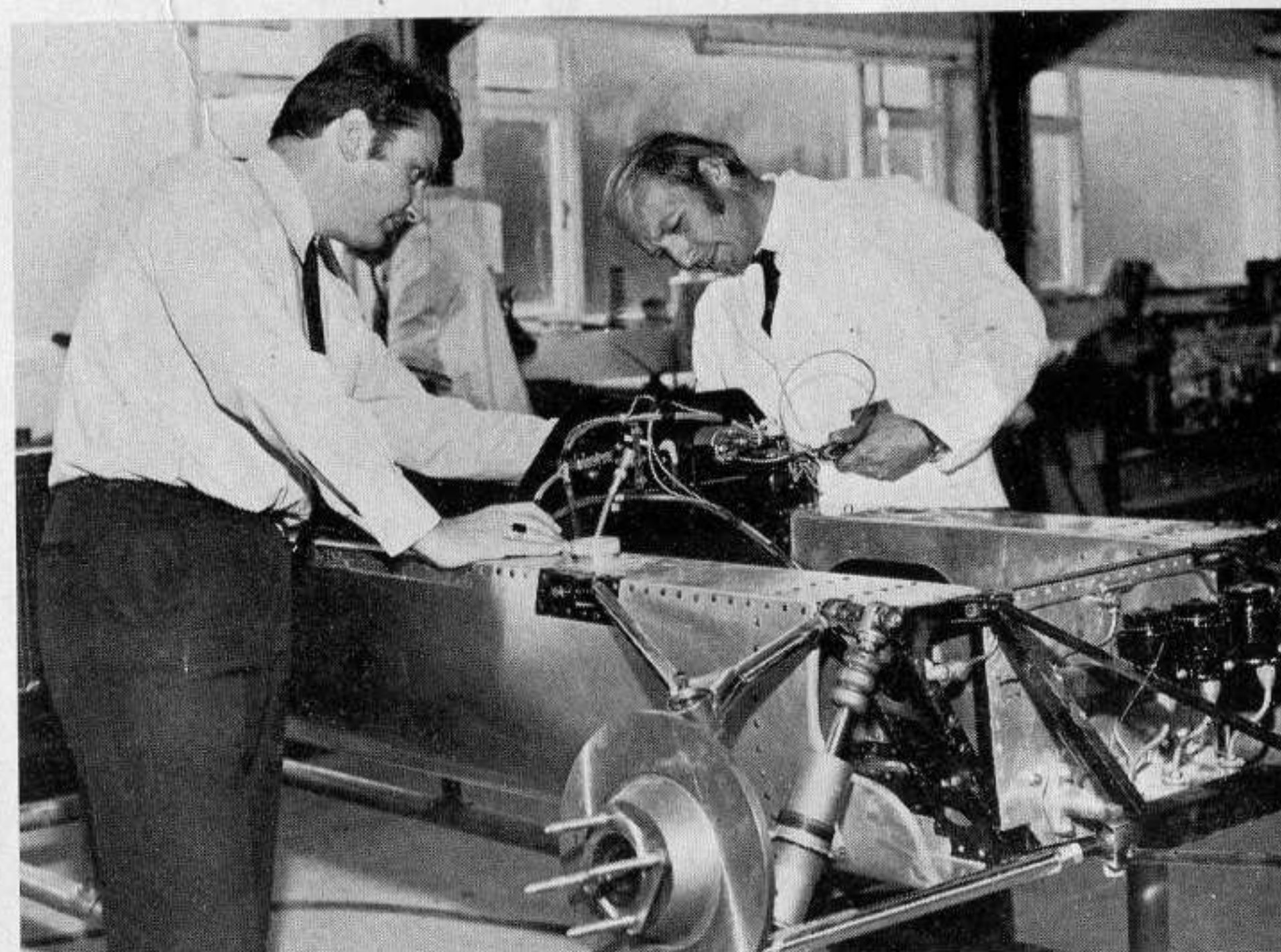
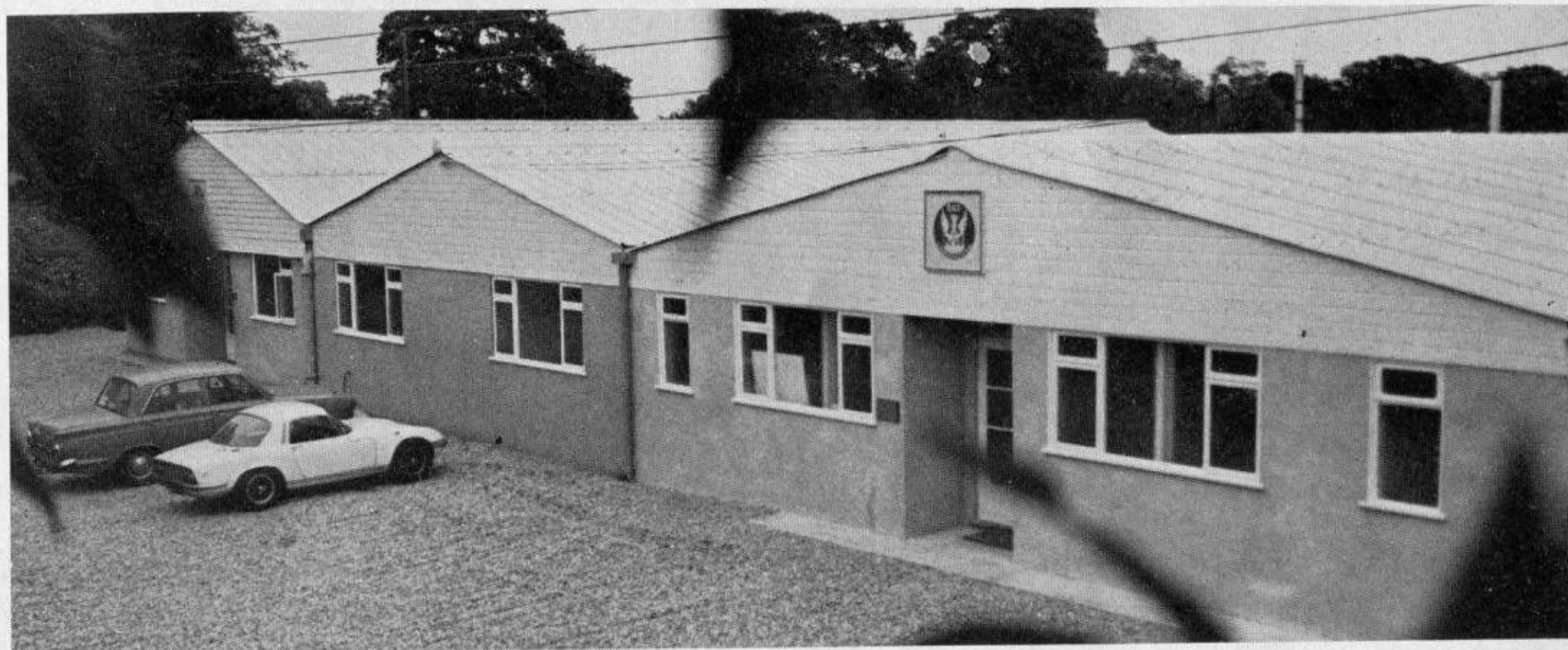
CLAY pro e contro

LOUIS STANLEY deve considerarsi una specie di Ferrari, alla BRM, e ha creato una situazione in cui Schuppan e Lauda devono combattere l'uno contro l'altro per conquistarsi la sua protezione e i loro posti nel team. In generale la squadra Ferrari si è sempre nutrita dell'eterna situazione di «stress» esistente nel suo seno e alla BRM pare ormai sicuro che la situazione drammatica di questo genere non mancherà, fra Regazzoni, dalla fama «multicolore», a Beltoise, Schuppan e Lauda, uno dei quali finirà per essere il numero tre, l'altro per fare il disoccupato. Non ci è dispiaciuto il commento di Schetty su Regazzoni, ripetuto recentemente da Schenken, mentre si parlava dell'abitudine di Clay, di ridurre le vetture a malpartito. Schetty ha detto, pare: «Bisogna decidere se si vuole Regazzoni "pro o contro"».



● Il Team Lotus ha annunciato che Jim Endruweit è stato nominato direttore della sua squadra di F. 2. Prima della morte di Jim Clark, Endruweit era una delle più note figure del Team Lotus, poi passò al Group Lotus Service. Rimase col team di F. 1 dal 1958 al 1968, capo meccanico dal 1962 al 1965 e dopo direttore corsa. Fu anche a capo del team Lotus Indianapolis. Nella squadra di F. 2 il suo capo meccanico sarà un altro personaggio Lotus di conoscenza: Ian Campbell.

Alla scoperta della G. R. D. (la «factory» dei transfughi - LOTUS)



A sinistra, i capannoni della GRD a Griston. Verrà ampliata quanto prima. Sopra, due dei fondatori della GRD: Jo Marquart e Derek Wild

Il bellissimo volo della Fenice

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - La GRD fu ufficialmente presentata alla stampa, e quindi a tutto il mondo, il 29 settembre 1971. I più fra noi, che andarono a vedere quel primo esemplare, furono cortesi ma scettici. Nei recenti anni non si può dire che nuovi costruttori di vetture da corsa siano stati rari e questo era ovviamente saltato fuori dalla Lotus Racing, della quale sapevamo che aveva cessato totalmente l'attività nell'estate del 1971. Ignoravamo tutti la storia, allora, e abbastanza logicamente presumevamo che la Lotus Racing fosse stata un fallimento, dal punto di vista economico, quindi, altrettanto logicamente, diffidavamo un poco di quanto sembrava un'operazione da «fumo negli occhi», organizzata dai responsabili della Lotus Racing, senza avere però alle spalle la forza del nome Lotus.

Al Racing Car Show di quest'anno, la GRD occupava lo stand più in vista e durante il Salone ha ricevuto ordini per una grossa cifra. E questo, signori, significa «successo». In quanto giornalisti, dovremmo essere freddi e non troppo entusiasti, ma nel caso di AUTOSPRINT possiamo lasciarci un poco andare, dato che fu proprio questa rivista a pubblicare per prima una foto a colori di una GRD, addirittura in corsa.

Le origini a fine '70

L'annuncio del 1971 venne dato al «Pub Lotus», in un quartiere nord di Londra: allo Show la Casa occupava la zona della sala che la volta precedente era stata occupata dalla Lotus! L'emblema della GRD è, del resto, una fenice che sorge dalle fiamme. Nulla di tutto ciò è una coincidenza, perché si deve tornare alla Lotus, per trovare le origini della GRD, e soprattutto a Mike Warner. Warner è un uomo d'affari estroverso, che rimase con la Lotus per circa dieci anni, diventando membro del consiglio d'amministrazione. Per quanto riguarda questo articolo, possiamo iniziare la storia dal 1970, quando Warner dirigeva la Lotus Components, che a quell'epoca costruiva le vetture per la clientela. Si trattava di una delle tre più grosse società di quel settore da corsa (le altre erano Brabham e March) e Warner tramutò, con molta energia, il deficit commerciale in ottimi utili. E così, alla fine del 1970, il settore vetture da corsa della Lotus fu ricostruito come società a sé stante, la Lotus Racing.

Ora dobbiamo fidarci della versione di Warner, perché Chapman non ha mai fornito la sua... quindi non è detto che, nei seguenti paragrafi, tutto sia assolutamente imparziale! Da un punto di vista obiettivo, comunque, c'è un fatto pertinente: alla Borsa di Londra, a quell'epoca il valore delle azioni Lotus slittava, slittava e slittava, e probabilmente Chapman era convinto che la sua società non avrebbe mai avuto l'aria «rispettabile», agli occhi dei finanziatori della City, fin tanto che lui avesse continuato a «pasticciare» con vetture da corsa. Un anno dopo questo fu certamente un fattore di peso, quando Chapman firmò un contratto nuovo con la Players, che significava la sparizione del nome Lotus sui circuiti. Per quanto riguardava la «rispettabilità» nell'ambito della City, s'intende, dato che ogni appassionato sa che una JPS è una

Lotus; d'altro canto gli appassionati si lasciano entusiasmare facilmente, per cui la Lotus l'ha sempre vinta, in qualunque maniera.

Torniamo alla GRD. Agli inizi del 1971 Warner si convinse che Chapman aveva intenzione di vendere la Lotus Racing (adesso ammette di avere sbagliato, dato che, pare, s'intendeva soltanto diminuirne l'attività). Per questo in aprile diede le dimissioni dal consiglio di amministrazione, e dalla Lotus stessa. «Quando il mio contratto fosse finito, due anni dopo — ha detto — me ne sarei probabilmente andato lo stesso.» Sulle prime pensò di voltare le spalle alle corse, ma ben presto altro personale della Lotus Racing si mise in contatto con lui. In giugno Warner e tre altri, Gordon Huckle, Derek Wild e Dave Baldwin, decisero di formare una nuova società di vetture da corsa; il quartetto diventò un quintetto, quando l'ex progettista della McLaren, Jo Marquart, si unì a loro, dopo un brevissimo rapporto con la Huron, che ebbe vita corta. Warner possedeva già una società, la Griston Eng., e fu in questa sede — a pochissimi chilometri dalle officine Lotus di Hethel — che nacque la GRD.

Nell'estate del 1971 il team che Warner aveva costituito alla Lotus Racing si disgregò rapidamente e Warner fu abbastanza astuto per reclutare i migliori tecnici, per aggregarli alla sua nuova impresa, scegliendo soprattutto uomini che potessero costruire vetture durante l'inverno e fare i meccanici in estate. Parte essenziale del suo piano, infatti, era di offrire un ottimo servizio post-vendita. Fu così che, oltre alla Group Racing Developments, nacque anche la Group Racing Services (che continua a vivere, diretta da Huckle). Avendo così formato una società, trovò la sede e un progettista di ottima fama, Warner si mise a cercare i clienti. Sì, avete indovinato: si rivolse inizialmente a quelli che prima compravano vetture alla Lotus Racing.

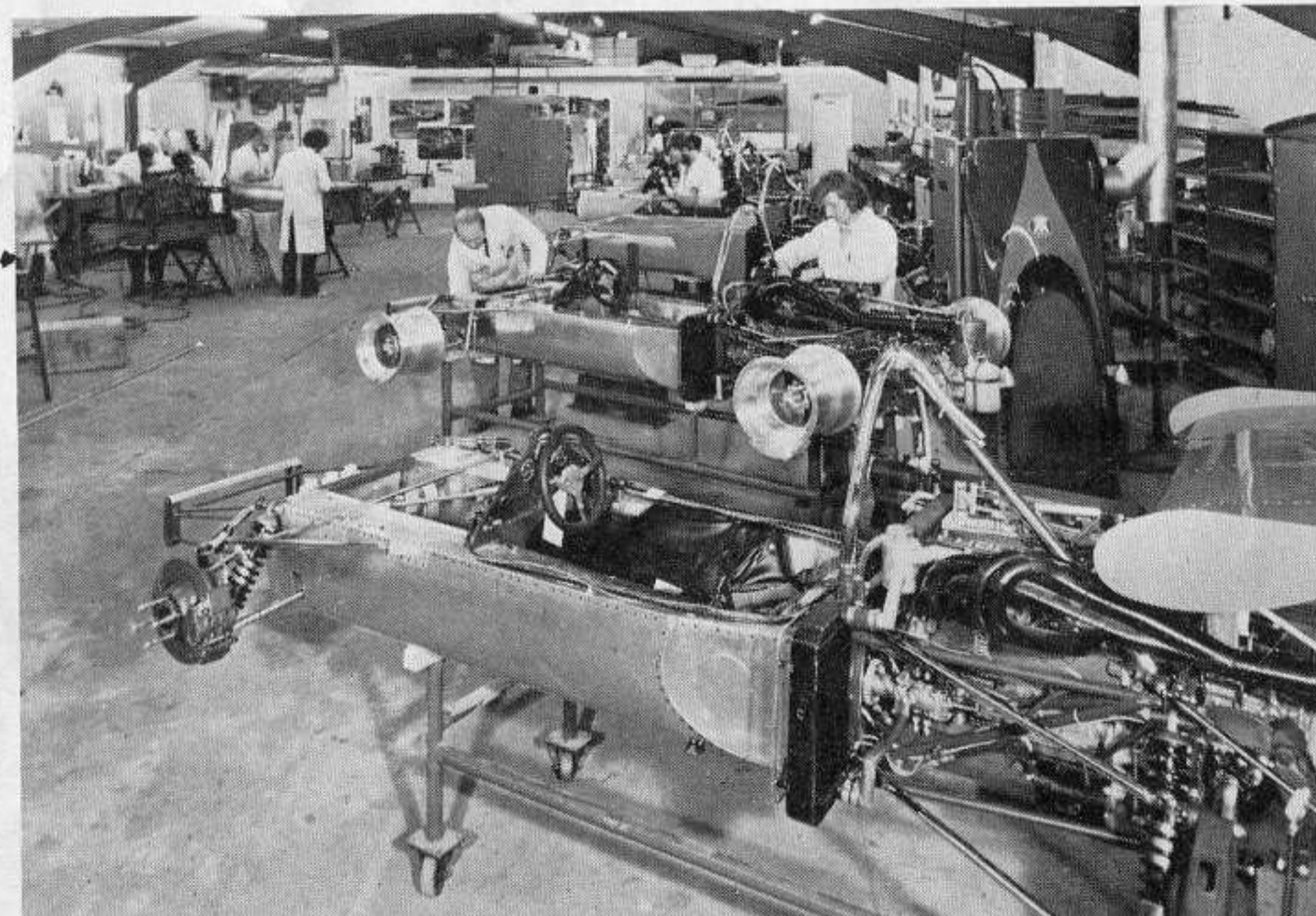
Il primo ordine positivo giunse dal pilota canadese di Formula B, Dave McConnell, il quale lo passò sulla fiducia, non avendo idea di quali fossero le caratteristiche della vettura, mai vista naturalmente. Poi altri si dissero intenzionati ad acquistare una GRD e così la società prese l'avvio.

25 macchine vendute

Lo prese veramente? Sì, in maniera modesta, però nel 1971 c'erano già alcune avvisaglie di un vero successo. Noi vedemmo la vettura iniziale prima che avesse mai mosso un passo. Era di bell'aspetto (la vernice verde ricordava molto i vecchi colori Lotus!), sembrava ben progettata, senza fronzoli, costruita seriamente, d'altro canto qualsiasi casa che oggi mostrasse alla stampa specializzata una macchina fatta alla bell'e meglio non troverebbe indulgenza. Il nome Dave McConnell verniciato sui lati dell'abitacolo non fece nessuna impressione e, francamente, non ne fecero neppure le successive notizie riguardanti la GRD, cioè che era stato ingaggiato Andy Sutcliffe per tre anni (a proposito, il contratto è stato rotto in questi giorni). Comunque, nella sua prima gara, a Brands Hatch, la vettura fece buona impressione, con Sutcliffe piazzato dodicesimo dopo che un incidente, a un certo momento lo aveva fatto arretrare in fondo al gruppo dei concorrenti.

Poi la GRD sparì dai giornali, per svernare a Griston e riempire il libro

delle ordinazioni, tesa alla meta prefissa per il 1972: venticinque vetture vendute. Intanto pensava anche alla F. 2 e alle sport. Gli ordini arrivarono, soprattutto dall'estero, e altre Case occupavano un buon posto sul mercato. Ben presto però la situazione mutò, perché la GRD cominciò a fare ottima impressione per il modo in cui funzionava il servizio GRS, sia sui circuiti che a Griston. In corsa la 372 con radiatore laterale piacque, con un Sutcliffe che cancellava il suo passato piuttosto irregolare nelle prime sei gare di F. 3 di una certa importanza, disputate in Inghilterra durante l'anno: vinse a Brands Hatch, a Snetterton, a Oulton Park e a Rufforth, arrivando secondo a Mallory Park. Da quel momento finì in sordina, ottenendo soltanto un'altra vittoria in giugno, a Brands Hatch.



L'interno è forse più spazioso di quanto sembri da fuori. Ben presto verrà potenziato anche il GRS, il servizio clienti, già molto attivo

Un altro fattore, poi, venne in aiuto della GRD... anche se la Casa in fondo non ne aveva bisogno, perché arrivati al mese di marzo la metà di 25 vetture era stata largamente superata. Il fattore fu questo: l'insoddisfazione dei clienti per la produzione delle altre Case: molti avevano difficoltà nel mettere a punto la March 723, la Brabham aveva problemi di produzione e la BT 38C prese tempo per maturare e diventare competitiva.

La vera svolta arrivò quando Wheatcroft comprò una GRD per Williamson, in sostituzione della March 723, politica che altri concorrenti non tardarono a imitare.

La stagione 1972 di Williamson è storia recente. Vinse una dozzina di importanti gare di F. 3 con la vettura di Wheatcroft e conquistò, con largo margine, l'importantissimo campionato Shell. D'accordo, Wheatcroft profuse nel team più di quanto facesse qualsiasi altra squadra di F. 3 nominalmente privata (in effetti ci fu un forte aiuto della Casa, perché Warner si rese conto del peso del legame con Wheatcroft e capì anche che non aveva senso fare correre una buona vettura ufficiale, in contrasto con i suoi clienti). Williamson disponeva senz'altro del miglior motore che la Holbay potesse fornire (un buon Holbay era un buon motore in F. 3 nel 1972, un cattivo Holbay era un cattivo motore, come hanno potuto vedere piloti sfor-

tunati come Pinhol). E così la GRD diventò una vettura sempre più in vista, soprattutto più avanti nella stagione, in mano a Tony Brise che a metà anno lasciò la Brabham, per passare appunto alla nuova Casa.

In F. 2 la situazione era un poco meno rosea. La 272 apparve soltanto sporadicamente e una volta sola dimostrò di poter dare promesse, quando Wisell si qualificò per la prima fila nello schieramento a Pau. Naturalmente il problema era rappresentato dai motori, quindi la mancanza di successo non era lesiva per la GRD.

Quest'anno, con tanti piloti ingaggiati nella F. 2, le cose dovrebbero andare diversamente; a parte alcuni indipendenti, ci saranno un team svedese e uno giapponese, poi Williamson e Dave Walker (altro legame ex Lotus, un tema che continua a ricorrere in

Questo, in certo qual modo, conferisce il marchio della rispettabilità alla GRD. Il successo commerciale era già garantito, con il doppio delle vendite previste per il 1972, e tutto fa prevedere che quest'anno le cose non cambieranno. Per il momento la Casa non ha alcun carattere «avventuroso» — fu già un'avventura iniziare — ma piuttosto dimostra un atteggiamento improntato al buon senso commerciale, anche se l'impressione potrebbe non essere questa, vedendo per la prima volta l'effervescente Warner.

Quest'anno la gamma della GRD comprenderà la due litri sport S73, la F. 2 273, la B73 Formula Atlantic e la 373 di F. 3. Le differenze con i modelli 1972 riguardano soltanto i particolari. Warner ritiene assolutamente che non abbia senso, cambiare tanto per cambiare, e che la continuità è importante per quanto riguarda una possibile intercambiabilità.

Quando si parla della GRD, inevitabilmente si parla delle vetture ufficiali e qui la situazione è un poco fluida. Si dichiara che quest'anno non ci saranno F. 3 ufficiali, la DART sport sarà praticamente ufficiale, e più o meno in mezzo ai due estremi c'è la F. 2 di Dave Walker. Dave è un pilota che si occupa anche della messa a punto (non è mai stato tanto felice, da quando era il «re» della F. 3) però, secondo Warner, la sua vettura da corsa sarà semplicemente una delle otto F. 2 di cui si occupa il GRS. Qui non c'è nulla di nettamente bianco o nero: si parla in gradazioni di grigio! Comunque, in un prossimo futuro le cose potrebbero diventare un poco più chiare, quando sarà annunciato un grosso patrocinio, che comprenderà sport, F. 2 e F. 3 sotto la stessa bandiera.

Verrà anche la Formula 1

E dopo? La GRD segue una politica prudente e metodica, volendo progredire passo per passo. Infatti anche alla fine del 1972 se Walker parlava in modo ottimistico dei piani per la F. 1, per ora la F. 1 non ci sarà. Verà, e Walker ammette a malincuore che ciò avverrà probabilmente nel 1974, «però soltanto dopo che l'avremo attentamente valutata e provata.» Walker vorrebbe anche una sport «stradale» ma per questo si dovrà aspettare per tre o quattro anni.

Per quanto riguarda il Group Racing Services, certamente altri lo imiteranno. Ogni vettura ha un suo box, a Griston, e ognuna dispone di un suo meccanico che viene informato su tutte le modifiche e gli sviluppi che sono applicati alle nuove vetture in costruzione. Uno dei motivi per cui Warner è riluttante a fare correre una F. 3 ufficiale, in concorrenza con piloti che si servono del GRS (anche se asserisce che nel 1972 le modifiche apportate alla vettura di Sutcliffe erano applicate anche alle vetture dei clienti) è appunto che, secondo lui, ci sarebbe sempre un vago sospetto che la vettura ufficiale avrebbe la precedenza.

In complesso, dunque, fino a questo momento la storia della GRD è stata la storia di un successo. Nella maggioranza le Case hanno sempre visto nel loro primo anno di completa attività i dodici mesi che le avrebbero «fatte o disfatte» e nessuno, nel mondo delle competizioni, può non avere notato che la GRD non «si è disfatta»...

David Hodges

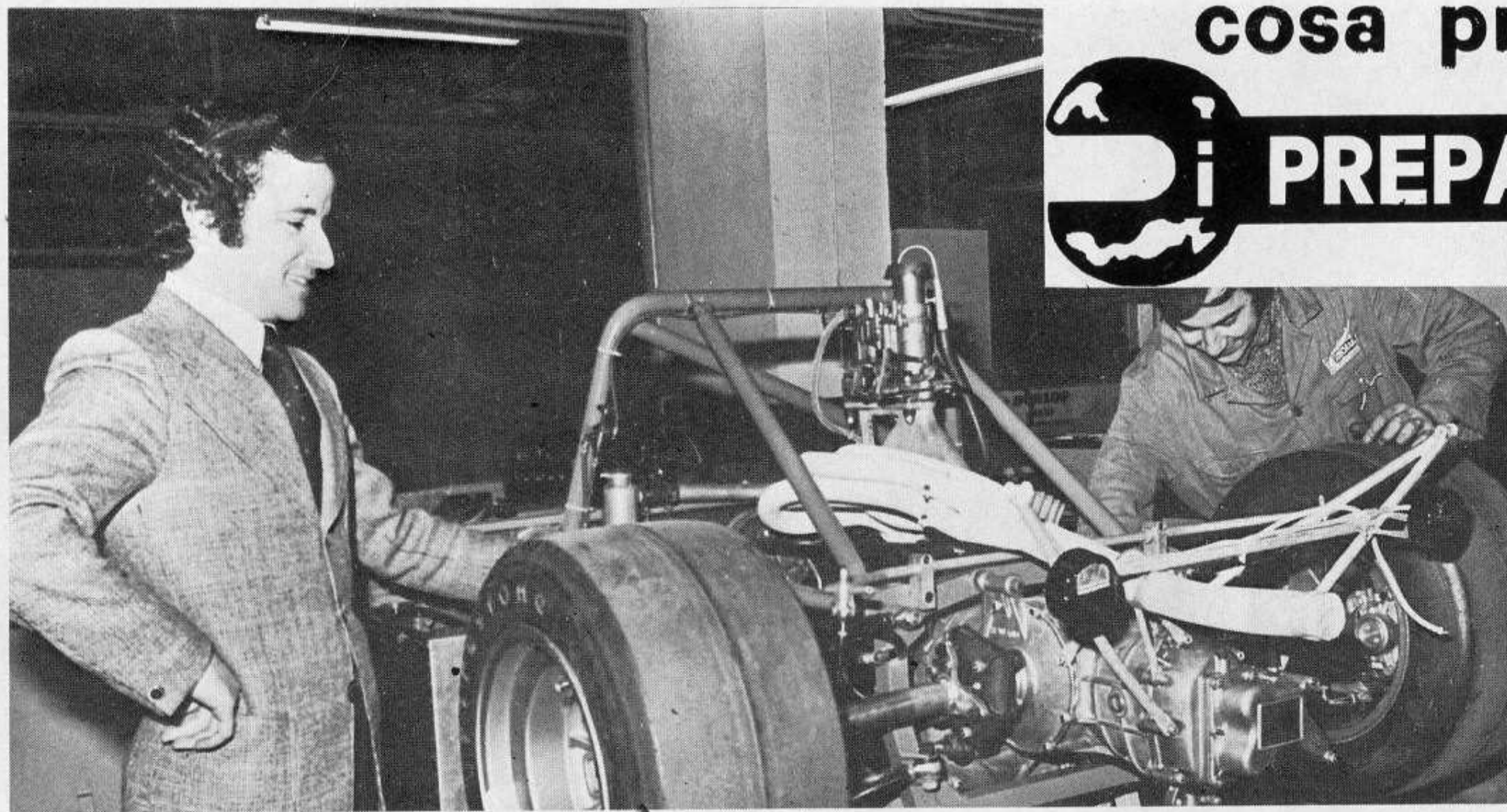
La gamma 1973

Denys Dobbie è uno scozzese, un uomo d'affari affermato e un appassionato di corse, soprattutto quelle per sport. La DART gli appartiene e quando è apparso chiaro che la maggioranza della gente alla Rondel non voleva imboccare la strada delle sport, Dobbie ha deciso che non voleva imboccare la strada della Rondel. E così la Rondel-DART è sparita. Dobbie è stato il patrocinatore di Miles fino da quando John lasciò la Lotus. Miles rimase molto bene impressionato con la S272 e, come il giorno segue la notte, Dobbie ora farà correre una GRD assistita dalla Casa, un legame che promette di durare a lungo.

RAPPORTO da TORINO

A destra, Pasquale Anastasio accanto ad una delle AMS 1000 che si stanno assemblando nella sua nuova officina di Torino

Sotto, i portamozi della Lola che Varese ha modificato. A sinistra, com'è quello originale



cosa preparano
di PREPARATORI

ANASTASIO fa da sè

L'«esorcista» della LOLA-ABARTH

I grammi in più di Gianni VARESE

TORINO - Il torpore invernale che grava sulla città di Torino crea una sensazione di sonnolenza che è del tutto illusoria, tanto più nell'ambiente delle corse che proprio in inverno tempra le energie e forgia i mezzi che romberanno sulle strade e sulle piste in primavera. Con gran solerzia, dunque, gli «apprendisti stregoni» studiano nuove alchimie e manipolano telai e altri congegni in grado di cavare dai tanto amati motori e telai qualche grammo di prestazione in più. Questo è il caso di Gianni Varese che ha a lungo «esorcizzato» la sua Lola T 290 Abarth 1300, migliorandola in una infinità di dettagli. Gran cura ha dedicato alla scorrevolezza dei cuscinetti nettamente migliorata, ed in particolare ha rivisto le sospensioni posteriori. Sono stati ridisegnati i montanti riciclandoli da quelli originali a cui è stato alzato l'attacco inferiore in modo da avere il centro di rollio più alto. Gianni intanto è in procinto di montare l'ultima versione del 1300 Osella che promette 190 HP a 9800 giri (versione '72 180 a 9.200). L'alfiere della Motul Torino-Corse nel '72 ha partecipato a nove gare in Italia ed in Francia con la Lola sempre primo di classe, due volte secondo assoluto a Garessio ed a Perugia.

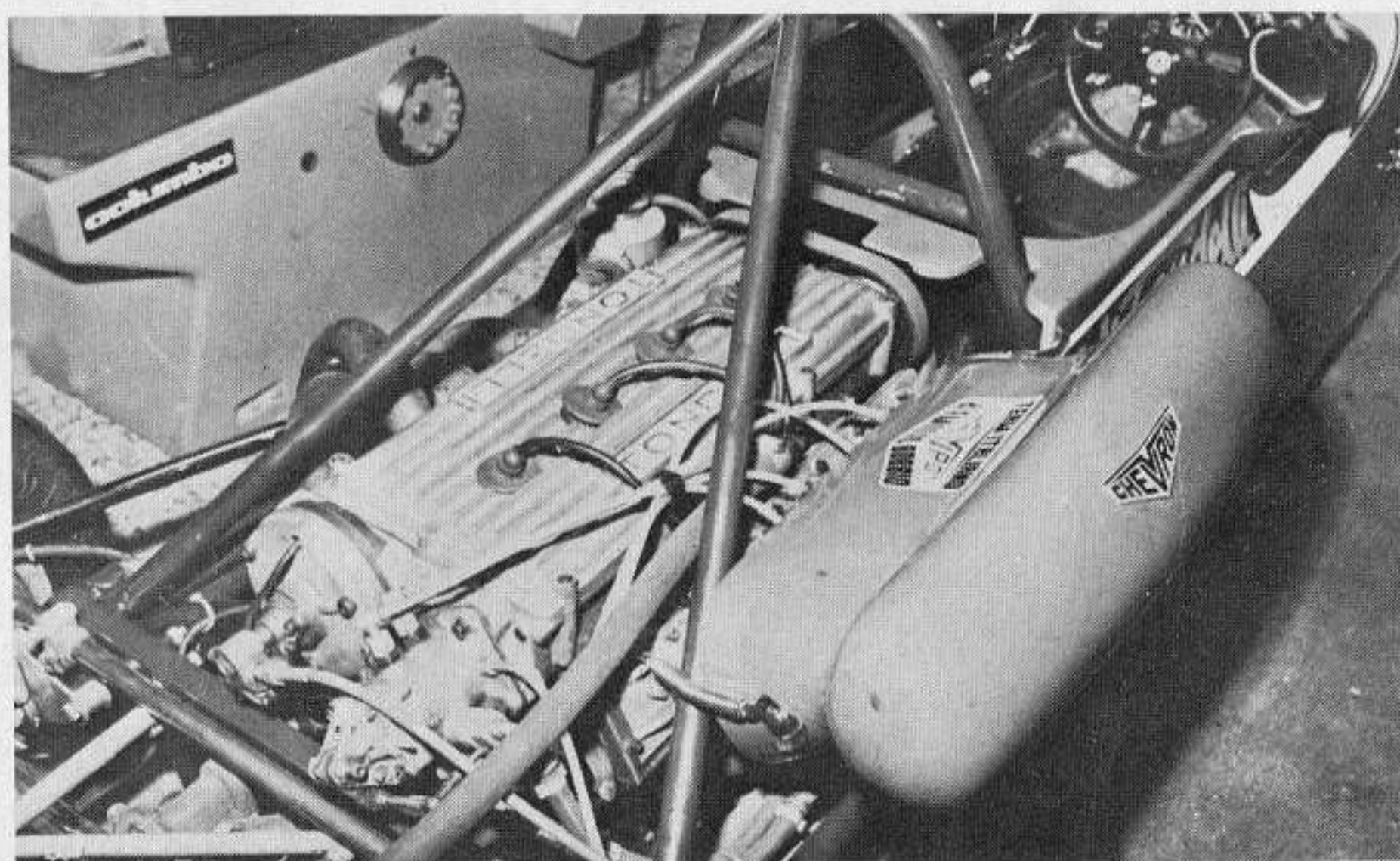
Gianni, che lavora in coppia con il fratello Sergio, bravissimo anch'egli non solo come preparatore ma anche come pilota, nel '72 ha anche curato la messa a punto della vettura di Bersano e Ramoino, due Alpine 1300. L'Officina Varese infatti è il «Collomb» italiano dell'Alpine. Bersano ha vinto la 1300 GT ed ha «aquasi» vinto il campionato. Anche Ramoino ha avuto dei validi risultati e così pure Davico sull'Alpine Gruppo 3. Varese è anche il taumaturgo della AMS 1000 di Cullati che si è difeso bene e molto di più intendendo fare nel '73. Il Team Varese ha anche un valido difensore nei rallies, in Bocca col suo Gordini R 12.

Per il '73 ha preparato un motore 1300 che eroga 147 HP a 8200 giri (139 a 7000), utilizzabile da 3500 giri. Rispetto al '72 sono stati aumentati i carburatori e il movimento della distribuzione. Si tratta del «canto del cigno» del 1300 in quanto Bersano e Ramoino entro la fine dell'anno correranno con motori o 1600 o 1800. E' anche in preparazione una vettura per il Tour de France e quello d'Italia (sarà o un 1800 Alpine o un Spider 1800 Fiat). Il pilota sarà Sergio Varese in coppia con un misterioso e molto valido compagno. Sergio ha già dato prove concrete della sua capacità e quindi la cosa si prospetta molto interessante. Nell'Alpine 1300 versione '73 sono stati inoltre migliorati i freni con dischi e pinze più grandi e nuovo circuito.

Con la sua Lola Gianni parteciperà al Campionato Europeo della Montagna anche se la cilindrata inferiore ai 2000 non lo faciliterà certo, però non è detto che qualche gara non la faccia con un 2000 tutto «torinese». Parteciperà, anche al Campionato Italiano, insomma si tratta di un anno «si» che nasce con le migliori premesse.

Con la sua Lola Gianni parteciperà al Campionato Europeo della Montagna anche se la cilindrata inferiore ai 2000 non lo faciliterà certo, però non è detto che qualche gara non la faccia con un 2000 tutto «torinese». Parteciperà, anche al Campionato Italiano, insomma si tratta di un anno «si» che nasce con le migliori premesse.

La CLAN CRUSADER è stata omologata nel gruppo 4. La Clan Motor Co. costruisce cinque esemplari tutti identici, con i colori del British Racing Green e del Team Castrol.



La Chevron F. 2 di Tondelli sfoggia il nome sul coperchio punterie. I motori sono dei Ford BDA «rivisti» appezunti nella sua officina

La «linea TONDELLI»

In contrasto con l'apparenza statica dell'ambiente torinese è il simpatico dinamismo di ERIS TONDELLI che manifesta sempre un'attività ed un'energia impressionanti. Quest'anno poi che finalmente corre in Formula 2 è decisamente soddisfatto. Il passato di Eris Tondelli è noto, ha corso con un'infinità di tipi di macchina sino all'Interster McLaren 7000, è l'animatore del Team Chevron Italiano in collaborazione con il Presidente Emilio Bobbio ed è il rappresentante italiano della Chevron.

Le macchine da corsa per lui sono quasi un hobby che però l'appassiona al massimo. Ha allestito una sede nuova del Team molto bella ed efficiente. In Formula 2 correrà con la Chevron B25 così come Carlo Facetti nel Campionato Europeo; la vettura esiste in due esemplari a telaio scotolato e tubolare, con muso più o meno avvolgente, il cambio è un FT 200, i freni sono Girling, l'alettone è molto basso e arretrato. Le gomme sono Firestone ma verranno provate anche le Goodyear. Il motore è un Tecno 2000 derivato dal Cosworth e ulteriormente riveduto da Tondelli.

A questo proposito è da sottolineare la interessante collaborazione con la Tecno (Tondelli è da anni amico di Luciano Pederzani) che nel '73 darà interessanti sviluppi: è in fase di realizzazione una Chevron B 23 (gruppo 5) con motore Tecno 8 cilindri che parteciperà con i colori del Team Italiano pilotata da Tondelli e Chris Craft alla Targa Florio, a Brands Hatch, a Vallelunga.

Le Chevron Tecno 8 cilindri saranno in totale 4, due per l'Italia e due per l'Inghilterra: piloti delle vetture inglesi saranno Hine e Gethin, questi due piloti parteciperanno come detto al Campionato Marche in quanto la Chevron non intende come Casa entrare in lizza con i clienti nell'Europeo 2 litri. Tondelli ha realizzato un accordo pubblicitario con la Life e la Beta e naturalmente il Team Chevron Italiano corre per la Rumat.

Vi è anche un Formula 3 sempre su telaio B 25 che è stato comperato da Viale (ex 875 Monza, uno degli animatori di Casale).

In parallelo alle molteplici attività di Tondelli vi è quella di creare e vendere accessori ultimi dei quali in ordine di tempo dei bellissimi volanti. Chevron e March usano volanti Tondelli. Eris ha provato in Inghilterra il Formula 2 e ne è rimasto entusiasta. La «linea Tondelli» comprende anche il motore Tondelli BT 1600 e il 1300, a questo proposito Lella Lombardi avrà un 1300 B 23 Sport ufficiale, per il Campionato Italiano. Scola parteciperà al Campionato della Montagna con un B 23 motore 2000 Armaroli.

Attualmente in Italia circolano 18 Chevron il che è un bel record, e nel '73 la Ditta inglese vuole lanciarsi nel Formula 2 e a questo proposito ha realizzato le due versioni per andare al massimo incontro alle esigenze del cliente.

Grande attività anche nell'officina di LINO ANASTASIO: il primo posto nel Campionato 1300 Sport gli ha dato la «carica» e dopo un inverno di meditazione ha fatto un accordo, che già abbiamo reso noto, con la AMS per impiantare nella sua super-attrezzata officina Lancia di Torino un servizio di montaggio ed assistenza per le vetture di Sasso Marconi. Le intenzioni sono più che serie in linea con il carattere di Anastasio estremamente positivo; lo testimonia la sua posizione costruita in cinque anni, giorno per giorno.

La serietà dei problemi cui va incontro lo preoccupa ma non lo spaventa ed ha cercato di affrontarli al meglio preparando un'organizzazione perfetta e attrezzando un vasto locale della sua officina a magazzino ricambi e ad atelier per montaggio e riparazione delle creature dell'ing. Simonetti. Si tratta in sostanza di un giovane manager giustamente ambizioso che sa perfettamente di inserirsi in un campo difficile e, considerando l'impegno finanziario, non vuole fare passi falsi. Per acquisire l'esperienza necessaria il suo capo meccanico, Carmelo Valente, ha trascorso un periodo molto lungo a Sasso Marconi lavorando alla AMS.

Il programma '73 di Anastasio è di correre con una AMS (telaio 2000) motore 1600 Cosworth FVC preparazione Armaroli nel Campionato Italiano di velocità. E' probabile faccia qualche gara importante con il 2000 (Armaroli) probabilmente a Enna e a Vallelunga (6 ore). In particolare gli sta a cuore il Campionato 1600 e quindi gli impegni in altre categorie saranno condizionati dalle date.

Il Team AMS Anastasio ha in preparazione per ora due vetture, un 1000 già a buon punto con motore Cosworth (aste e bilanciatori) Novamotor e un 1300 azionato da un Cosworth FVC preparato da Armaroli a iniezione (180 HP). Si tratta dello stesso tipo di motore con cui Lino ha vinto l'ultima corsa '72 ad Arezzo (il Passo dello Spino). Per la vettura 1000 è probabile venga attuato un servizio tipo «Rent-a-Car» per gare in salita ed in pista. Per il 1300 è quasi sicuro come pilota Boeris, un simpatico e bravo driver piemontese, con il quale Anastasio ha partecipato tra l'altro alla ultima Targa Florio. Boeris ha un intenso passato agonistico in coppia con Roasio e al volante dei 1000 Abarth.

Dunque temperatura in crescendo nell'officina di Anastasio, entro breve infatti appena pronte le vetture effettuerà egli stesso la messa a punto a Casale. Ha in preparazione anche un camion trasporto vetture per ben otto macchine, si tratta di un OM C 70 attrezzato da Rolfo. Naturalmente da Anastasio si continuerà a preparare le Fulvia (Lancia in genere) per velocità e rally.

Giorgio Rossotto

Dopo aver dominato, in queste ultime stagioni, la scena rallistica mondiale con un corollario di vittorie assolutamente invidiabile, culminato con la conquista del Mondiale Marche da parte della Lancia e dell'Europeo da parte della Fiat di Pinto e Macaluso, la Pirelli può senz'altro vantare la più completa gamma di coperture da rallies attualmente disponibile.

La stessa cosa non si può dire in campo velocistico, dove l'impegno di controbattere l'offensiva a «tappeto» delle case americane ha fatto rallentare anche la «consociata» inglese, cioè la Dunlop. Non ostante questo, sullo slancio delle esigenze anche stradali e pistaie del «nuovo corso» rallistico, la Pirelli si è affacciata timidamente alla ribalta velocistica con una prima serie di gommature racing a profilo liscio, che sfruttando l'esperienza dei tipi Supersport già da tempo presenti sul mercato ed utilizzati (nelle due versioni approntate) comunemente da Fiat e Lancia nelle prove su fondo asciutto o in pista.

E' insomma un ritorno in sordina alla velocità «pura», che la Pirelli ha attuato con uno slick di caratteristiche moderne ma non certamente offerto come alternativa alle coperture racing attualmente più in vista. Anzi, il testo che accompagna il listino delle nuove gomme parla esplicitamente di pneumatici «non compresi fra quelli per monoposto e sport, che la Pirelli non produce». Se ne deduce che la destinazione di queste nuove slicks siano le vetture di serie da Turismo e Gran Turismo preparate per le competizioni, peccato solo che esse costino (di listino) anche di più delle analoghe coperture Firestone, Dunlop o Goodyear, anche se un parallelo esatto non si può fare in quanto non vi sono dimensioni esattamente compatibili fra le marche nominate.

Questo forse ne limiterà un po' la diffusione presso i potenziali clienti con vetture preparate, già oberate da tante altre spese, e questo limiterà anche utili paragoni relativamente alla loro funzionalità.

Non manca l'errore marchiano nel sistema d'assegnazione dei NUMERI FISSI nei rallies

Gli elenchi senza... TRUCCO

IL NUOVO METODO per l'assegnazione dei numeri di gara nei rallies internazionali e nazionali proposto da Salvay nell'autunno scorso è stato approvato dalla sottocommissione rallies ed ufficializzato, cosicché, già dal prossimo Rally di S. Marino, non potrà più accadere che un pilota possa andare dall'organizzazione a lamentarsi per il suo ordine di partenza essendo lo stesso in pratica previsto all'inizio dell'anno. Cerchiamo allora di capire insieme com'è che ogni anno, a partire dal '73, verranno attribuiti i numeri di gara. Dunque, vengono istituiti due gruppi preferenziali di piloti formati nel seguente modo:

1. GRUPPO - i piloti classificati ai primi dieci posti del campionato italiano dell'anno appena concluso più cinque piloti a discrezione della sottocommissione e il cui valore non si possa discutere.

2. GRUPPO - i piloti classificati dal decimo al ventesimo posto del campionato italiano più altri cinque ancora a discrezione della sottocommissione.

A questi piloti, che saranno messi in successione a discrezione dell'organizzazione (ma sempre nell'ambito del proprio gruppo), seguiranno tutti gli altri in questo ordine:

NEI RALLIES INTERNAZIONALI:

tutti i Gruppo 4

i Gruppo 2 oltre 1600

i Gruppo 2 da 1301 a 1600

i Gruppo 3 oltre 1600

i Gruppo 3 da 1301 a 1600

i Gruppo 2 da 1151 a 1300

i Gruppo 3 fino a 1300

i Gruppo 1 oltre 1600

i Gruppo 1 da 1301 a 1600

i Gruppo 2 da 1001 a 1150

i Gruppo 2 fino a 1000

i Gruppo 1 da 1151 a 1300

i Gruppo 1 da 1001 a 1150

i Gruppo 1 fino a 1000

NEI RALLIES NAZIONALI:

tutti i Gruppo 4

i Gruppo 2 oltre 1600

i Gruppo 2 fino a 1600

tutti i Gruppo 3

i Gruppo 1 oltre 1300

i Gruppo 1 da 1151 a 1300

i Gruppo 1 da 1001 a 1150

i Gruppo 1 fino a 1000.

I concorrenti appartenenti al primo o al secondo gruppo dei rallies internazionali, partecipando ad un rally nazionale hanno il diritto di essere compresi nel 1. elenco, mentre i conducenti compresi nel primo elenco dei rallies nazionali, partecipando ad un rally internazionale

debbono venire inseriti nel 2. elenco.

I conducenti stranieri, a seconda del loro valore o di quello del mezzo a loro disposizione verranno inseriti direttamente dall'organizzatore o nel primo, o nel secondo elenco o tra i non classificati.

Resta inteso che, qualora un conduttore si iscriva con un tipo di autovettura e si presenti poi con un'altra, gli verrà assegnato uno dei numeri più bassi. Vediamo adesso chi sono i piloti che la sottocommissione ha distribuito nei vari elenchi:

RALLIES INTERNAZIONALI

1. GRUPPO - Ballestrieri, Barbasio, Bisulli, Munari, Paganelli, Pelganta, Pinto, Smania, Tominz, Trombotto, Verini.

Come si vede sono solo undici e non quindici nomi, questo perché la sottocommissione ha ritenuto di inserire il solo Pinto, giudicando tutti gli altri all'incirca allo stesso livello.

RALLIES INTERNAZIONALI

2. GRUPPO - Besozzi, Bossetti, Carello, Cavallari, Ceccato, Corino, Dall'Ava, Fagnola, Merluzzi, Ormezzano, Pregliasco, Svizzero, Tacchini, Taufer, Tecilla.

I cinque piloti inseriti d'ufficio sono quindi Besozzi, Dall'Ava, Pregliasco, Svizzero, Taufer.

RALLIES NAZIONALI

1. GRUPPO - Ardizzoia, Bacchelli, Biasuzzi, Billia, Brai, De Angelis, Fasan, Ferraris, Haupt, Marzatico, Pittoni L., Polese, Ravaioli, Sansone, Tony.

Billia, De Angelis, Ferraris, Polese e Tony sono i cinque aggiunti.

RALLIES NAZIONALI

2. GRUPPO - Albarello, Barboni, Bulfoni, Canè, Cavriani, Garrafa, Giampietro, Maranzano, Marchiol, Montaldo, Pittoni S., Rigoni, Sciascia, Vacca, Zandonà.

Gli ultimi cinque preferiti sono allora: Canè, Giampietro, Pittoni S., Vacca e Zandonà.

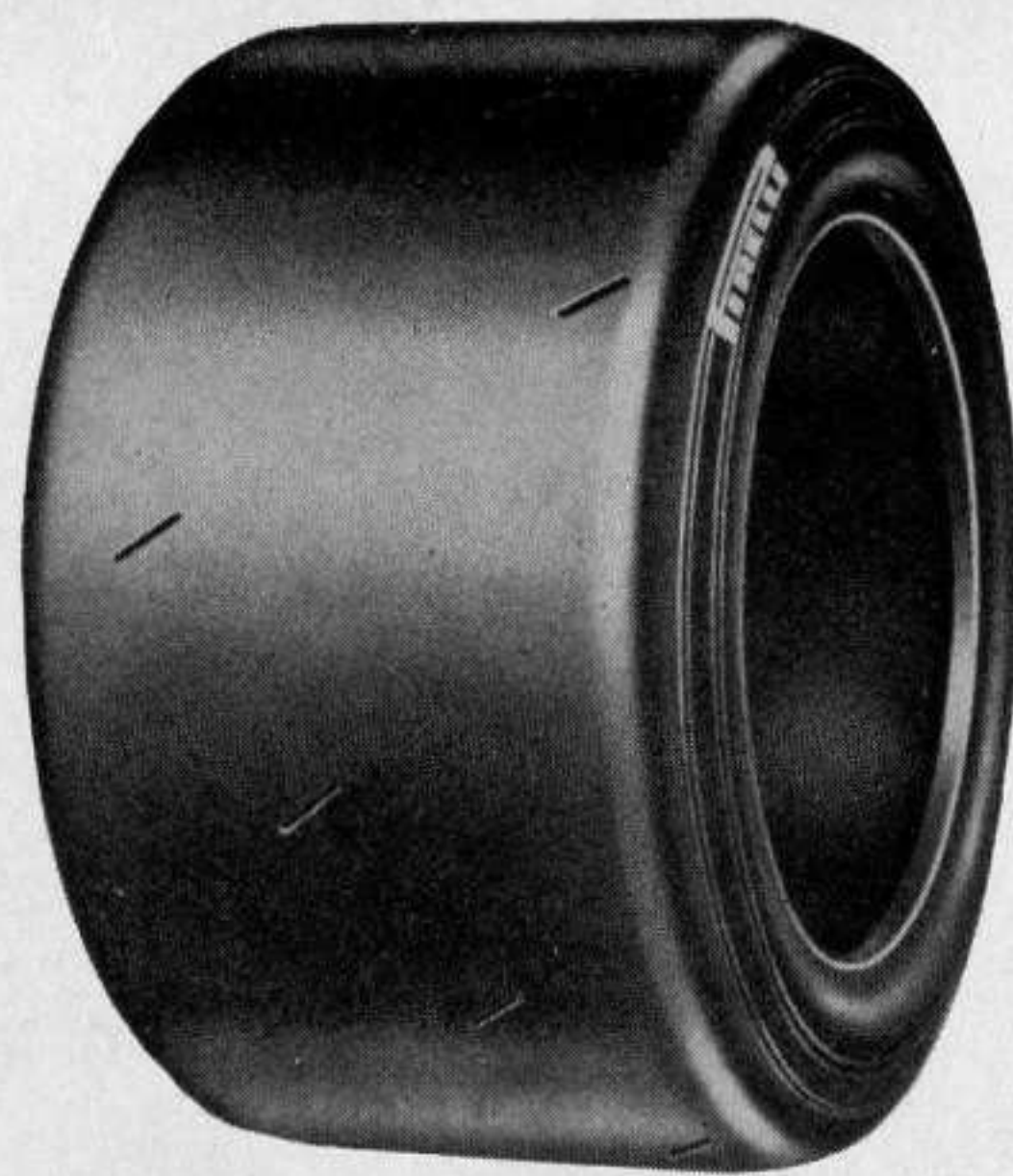
Guardando questi elenchi salta subito all'occhio una grossissima dimenticanza, quella di Trucco (pilota ufficiale Simca come Besozzi) che non è stato inserito in nessun elenco dei rallies internazionali e neppure «ripescato» nel primo elenco dei rallies nazionali nonostante in una delle sue fugaci apparizioni avesse ottenuto un incredibile secondo posto assoluto al 100.000 Trabucchi promosso in extremis proprio quest'anno a livello internazionale.

Questa esclusione che cosa comporta? Che Trucco, pilotando una vettura G. 1 1300, partirà con una degli ultimi numeri, nettamente svantaggiato rispetto ai suoi diretti avversari nel G. 1 ed anche al suo compagno di squadra Besozzi che partirà sempre perlomeno un'ora prima di lui, costringendo oltretutto l'assistenza ufficiale Simca (pur appoggiata alla 3 Gazzelle) a compiere vere e proprie acrobazie per entrambi con gli orari così diversi che si ritroveranno.

Molto meglio era invece se si fosse evitato ad esempio di includere un Taufer (pure di indiscusso valore) che, dato il mezzo sicuramente a disposizione, sarebbe partito tra i primissimi alle spalle di quelli del suo elenco attuale creando e creandosi pochissimi problemi.

Una soluzione di recupero per la sottocommissione comunque può ancora esserci: non avendo occupato quattro posti nel primo elenco, potrebbe trasferir un pilota del secondo (ad esempio Bossetti, Carello, Cavallari o Tacchini) occupando così il vuoto rimasto con il ripescato Trucco.

Sarebbe un atto di giustizia per uno dei nostri piloti più validi, ed oltretutto sarebbe proprio l'interesse del campionato italiano a guadagnare perché la lotta nel turismo di serie è proprio circoscritta a pochissimi nomi, gli ufficiali Fiat, Smania e Ormezzano, gli ufficiali Simca, Trucco e Besozzi, ed i «privati» Opel, Carello, Brai, Fagnola e Svizzero.



Pirelli scopre lo slick

SUPERSPORT SLICK - Pneumatico senza camera d'aria a battistrada liscio, per impiego su pista completamente asciutta. Esiste in sei misure, tre per cerchi da 13" e tre per cerchi da 15". La più piccola è la 215/515-13, che costa 67.200, la più grande è la 270/595-15, che costa 84.000 lire. Le larghezze di canale variano da un minimo di 8" per la misura più piccola ai 10" della più grande



SUPERSPORT S 10 - Pneumatico senza camera d'aria, per impiego sull'asciutto sia su strade asfaltate che in circuito. E' costruito in dieci misure, che vanno dalla 4.50/6.55-12 alla 4.50/11.00-15. La Casa ne sconsiglia vivamente l'uso su strade ove esista anche solo la probabilità di innervamento. La sua carcassa è a costruzione diagonale

SUPERSPORT S 10 «RAIN» - Pneumatico senza camera d'aria, per impiego sul bagnato sia su strade asfaltate che in circuito. Anch'esso è sconsigliato dalla Pirelli per uso su strade con probabilità di neve. E' offerto in tre misure da 13" e in due da 15", la più piccola delle quali è la 4.50/9.40-13 e la più grande la 250/595-15

CINTURATO H MS 35 «BOLLO ROSSO» - Pneumatico a costruzione radiale per impiego su sterrato in genere. La Pirelli ne sconsiglia l'uso, anche se il battistrada è di disegno invernale, su strade innevate o ghiacciate. Esiste in sette misure, quattro da 13", una da 14" e due da 15", a partire dalla 145 HR 13" per arrivare alla 185/70 HR 15



CINTURATO H MS 35 «BOLLO BIANCO» - Pneumatico a costruzione radiale previsto per impiego su strade mediamente innevate, chiodabile fino a un massimo di 132 chiodi. E' costruito nelle stesse misure e diametri della versione «bollo rosso», da cui differisce per la mescola più tenera e per la versatilità su strade innevate e ghiacciate

CINTURATO H MS 35 5C «BOLLO ROSSO» - Pneumatico a costruzione radiale per impiego su strade non asfaltate con fondo particolarmente accidentato e su sterrato in presenza di molto fango. E' costruito in sei misure: due 13", un 14" e tre 15", la più piccola delle quali è la 155 HR 13" e la più grande la 185/70 HR 15

CINTURATO H MS 35 5C «BOLLO BIANCO» - Pneumatico a costruzione radiale, per impiego su strade fortemente innevate e ghiacciate. E' il più classico dei pneumatici Pirelli da rallies, chiodabile fino ad un massimo di 572 chiodi. Esiste in sei misure, le stesse relative al tipo «bollo rosso». E' stato usato anche in Marocco dalla Lancia



CINTURATO H CN 36 S80 «BOLLO ROSSO» - Pneumatico a costruzione radiale, il CN 36 è stato studiato per impiego su strade asfaltate asciutte o bagnate. Esiste in 14 misure, otto da 13", due da 14" e quattro da 15", da un minimo di 145 HR 13" ad un massimo di 185/70 VR 15

CINTURATO H CN 36 S80 «C» - Pneumatico radiale, analogo all'S80 «bollo rosso» ma contraddistinto dal «C». La sua mescola è simile alla «bollo bianco», ed è chiodabile il che ne permette l'uso su strade ghiacciate, asciutte o bagnate. Una sola misura, la 185/70 HR 13" per cerchio a 6"