

Riprende piena  
la stagione  
delle corse

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

AUTO  
SPORT  
NT

**domenica SPRINT**

Solo per le misure di sicurezza « europee » cancellata la prova mondiale marche

... a **SEBRING** si corre!

il 24 marzo si disputerà una 12 ORE per G.T. e turismo

**SEBRING** - Anche se hanno « passato la mano » relativamente alla gara per il Mondiale Marche, gli organizzatori di Sebring allestiranno ugualmente, sul loro tradizionale circuito nella Florida, una 12 Ore.

Si tratta della « Sebring Camel 12 Hours Enduro », una corsa riservata a vetture turismo e gran turismo che prenderà il via alle undici antimeridiane di sabato 24 marzo. Si tratta della gara inaugurale del « Camel GT challenge », una serie di gare che si svolgeranno in tutti gli USA, e sarà prece-

duta, venerdì, da una corsa di 80 chilometri per vetture di Formula Ford.

Affatto scossi dal fatto che Vallelunga ha accettato l'eredità e l'onere non comune della 12 ore di Sebring, gli organizzatori di questa cittadina incastonata nel cuore della Florida hanno allestito la « loro » 12 Ore sicuri di offrire un ottimo spettacolo, basato oltre che sulla Coppa abbastanza prestigiosa anche su un monte premi di una trentina di milioni.

« Siete offesi, irritati dal fatto che Vallelunga ha ereditato la vostra corsa? »

« Affatto, quella castagna possono tenercela. Ormai, da noi, le corse di durata all'europea non attiravano più gente. E' accaduto anche a Daytona, quest'anno, di avere pochi spettatori per la loro 24 Ore. E poi, le richieste di misure di sicurezza avrebbero implicato il rifacimento di tutto il circuito. Per il solo terreno ci voleva un milione di dollari. Troppi. Comunque, gettando alcune migliaia di dollari nella vecchia pista, chissà che in un prossimo futuro non torniamo a farci sentire anche noi ».

Adriano Manocchia

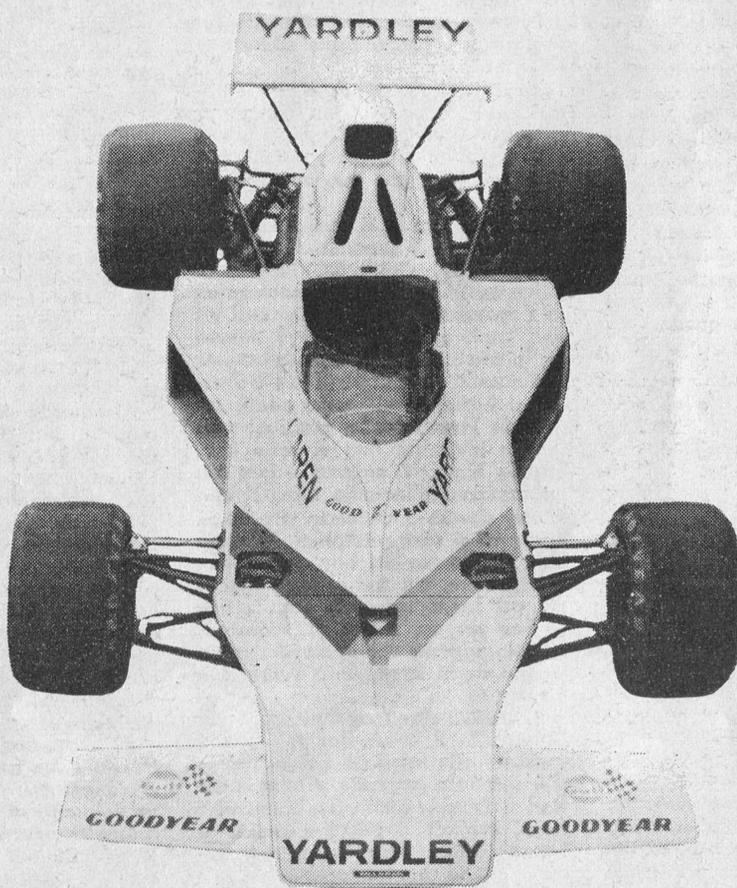
**Terzo atto sabato in Sudafrica del campionato del mondo F.1**

## L'ipoteca

**JOHANNESBURG** - In vista del terzo appuntamento con il mondiale piloti, dopo l'Argentina ed il Brasile, cioè il Gran Premio del Sud Africa in programma sabato 3 marzo, l'autodromo di Kyalami è già stato teatro di numerosissime prove da parte dei maggiori teams, alcuni dei quali, come quello McLaren-Yardley, hanno già approfittato per collaudare i nuovi modelli preparati in vista della « piccola rivoluzione » regolamentare che scatta il 1. aprile.

Ed è stata proprio la nuovissima McLaren-Yardley M23 (la cui foto rivedete accanto), una vettura praticamente appena collaudata, che ha fornito la prestazione più chocante, girando con Hulme su tempi subito largamente inferiori ai records esistenti. Hulme infatti ha ottenuto tempi sotto l'1'16", spingendosi fino a l'15"8, mentre il record ufficiale della pista di Kyalami, ottenuto dalla Surtees di Mike Hailwood nel Gran Premio dello scorso anno, è di l'18"9.

Nelle prove ufficiali dello stesso Gran Premio



## di Hulme

1972, il miglior tempo era stato della Tyrrell di Stewart in l'17" netti.

C'è anche una Ferrari, che con Merzario — poi raggiunto da Ickx questa settimana — e con una piccola squadra di meccanici sta effettuando dei tests soprattutto di gomme. Il comasco, senza troppo forzare nel non facile tracciato, ha girato al meglio in l'17"9, non molto distante da Regazzoni che, con la BRM-Marlboro, non ha fatto meglio — per ora — di l'17"5.

Com'è logico, la Ferrari non farà debuttare subito, in una prova così impegnativa, la nuova B3 monoscocca che farà la sua comparsa « mondiale » in Spagna alla fine di aprile, mentre l'incidente a Vallelunga con l'Abarth occorso a Galli ha messo nei pasticci Frank Williams, che rimpiazzerà il pratese alla guida della seconda Iso-Marlboro con il sudafricano John Love, un pilota espertissimo e particolarmente forte proprio a Kyalami.

La classifica finale della Tasman Cup '73	PUKEKOHE 6/1	LEVIN 13/1	CHRISTCHURCH 20/1	TERETONGA 28/1	SURFERS PARADISE 4/2	WARWICH FARM 11/2	SANDOWN PARK 18/2	ADELAIDE 25/2	TOTALE PUNTI
Graham McRae	1	3	9	9	6	4	9	—	40
John McCormack	2	9	—	3	1	1	6	9	29
Frank Matich	3	—	6	3	—	9	6	3	27
Steve Thompson	4	4	—	4	1	—	9	—	22
Alan Rollinson	5	6	—	9	—	—	—	6	21
Max Stewart	6	—	—	4	4	2	4	3	17
Warwich Brown	7	—	4	6	—	—	—	—	10
Sam Posey	8	—	—	6	2	—	1	—	9
Johnny Walker	8	—	—	—	3	3	2	—	8
David Oxton	10	—	2	2	—	—	—	—	4
Kewin Bartlett	11	—	3	—	—	—	—	—	3
Gary Pederson	12	2	—	—	—	—	—	—	2
Noritake Takahara	13	—	—	2	—	—	—	—	2
Garrie Cooper	14	—	—	—	—	—	—	2	2
Dexter Dunlop	15	—	1	1	—	—	—	—	2
Ken Smith	16	1	—	—	—	—	—	—	1
John Keen	17	—	—	—	—	—	—	1	1

Movimentate già le prove

## Fragili i semiassi del sempre favorito

ADELAIDE - Le iscrizioni per questo ultimo round della Coppa Tasmania, vinto fortunatamente da McCormack, erano uguali a quelle di Sandown Park, la settimana precedente.

Le prove non ufficiali del venerdì sono risultate disastrose per Graham McRae, dato che alla sua vettura si è di nuovo rotto un semiassi che ha danneggiato la sospensione posteriore. Poiché non c'erano parti di ricambio, si è dovuto rimediare alla meglio per rendere utilizzabile la vettura. Tutti sono scesi in pista per la prima sessione del sabato, eccettuato Rollinson i cui meccanici stavano ancora finendo di montare il nuovo Chevy V8 sulla sua «McRae».

### Matich due testa-coda

McRae ha trascorso più tempo al box che in pista, cercando di rimettere in sesto la sospensione posteriore. Il danno era risultato maggiore di quanti si fosse creduto sulle prime, quindi c'è voluto un certo tempo per lavorare attorno alle sospensioni anteriore e posteriore, perché la vettura potesse funzionare. Anche Garrie Cooper è stato a lungo al box, per la rottura di una guarnizione per la tenuta d'olio, sicché la Elfin si trascinava dietro sul circuito un nuvolone di fumo.

Più veloce di tutti nella prima sessione è stato Matich, che è sceso a 50'5, tempo di mezzo secondo superiore al proprio record. I piloti hanno poi detto che la pista era scivolosa per via del sole (33 gradi) e, in effetti, alcuni si mettevano per traverso uscendo dall'ovale, per immergersi sul lungo rettilo, tra gli altri anche Max Stewart e Steve Thompson. Durante la sessione McRae ha segnato 51'9 e ne era assai poco soddisfatto. Comunque, i tempi erano tutti piuttosto vicini. Stewart

(50'9), Posey (51''), Bartlett (51'1) e Muir (51'3) con la vecchia McLaren di Pat Burke sono stati fra i migliori. Durante le prove Matich ha fatto montare molle più tenere per cercare di segnare un tempo più basso, mentre il «campioncino» locale, Johnnie Walker, con l'altra Matich, aveva noie per via di una traversa di rinforzo posteriore crepata, infatti non ha potuto fare meglio di 51'4. Ha poi trascorso il tempo fra le due sessioni a sostituire il pezzo e ci è riuscito in tempo, poco prima che le vetture scendessero in pista per la seconda sessione.

Matich ha cominciato a girare forte, troppo forte, infatti uscendo dall'ovale ha fatto un testa-coda. Nessun danno e dopo un paio di giri per rimettersi in sesto ha segnato più volte 50'7; pareva avviato a scendere a 49'7, quando è incappato in un secondo testa-coda abbordando l'ovale. Intanto Posey copriva alcuni giri in 51'', tenendo in serbo, come Matich, il meglio per gli ultimissimi minuti della sessione, quando ha segnato 50'4.

### Walker terzo tempo

Il terzo miglior tempo è stato quello di Walker, con 50'8, davanti a Max Stewart che ha segnato 50'9. McRae è finalmente sceso a 51'', ma Muir con la McLaren aveva fatto altrettanto prima di lui. Rollinson è sceso in pista con la McRae con muso a tutta larghezza e ha coperto circa dieci giri, prima di mettersi a fare sul serio, girando in 51'4. Il suo tempo è stato uguagliato dall'ex campione australiano Leo Geoghegan che pilotava la Elfin di Cooper. Lo stesso Cooper si è qualificato per l'undicesimo posto nello schieramento, con un tempo piuttosto mediocre (52'4) che aveva segnato nella prima sessione.

Chiusa in bellezza (di sorprese) ad Adelaide la «serie TASMANIA 1973» vinta da GRAHAM McRAE

## IL CAMPIONE

# Frizione bruciata al via

## Dominator senza benzina

## Mc CORMACK

# Stupefacente «ultimo» 1°

ADELAIDE - Il giorno della gara faceva caldo, ma una lieve brezza impediva alla temperatura di superare i 33 gradi. Le vetture sono state fatte scendere in pista per due giri di riscaldamento, ma Cooper ne ha coperto soltanto uno prima di tornare al box con noie all'iniezione. Anche Max Stewart, al termine del secondo giro, ha dovuto sostare per noie ai serbatoi del carburante.

Matich è scattato per primo, percorrendo velocissimo il rettilo per abbordare la veloce curva in fondo. Muir, che era partito dal centro della seconda fila ha fatto un'ottima partenza ed era in terza posizione, dietro a Matich e a Walker, quando hanno superato la prima curva. McRae è stato invece sfortunato. Appena partito si è rotta la frizione, per colpa della confusione nata quando lo starter ha mostrato con la scritta 1' due minuti prima del via, lo ha abbassato e quindi rialzato un minuto prima della partenza. McRae aveva ingranato la marcia appena visto il cartello, tenendo schiacciato il pedale della frizione per due buoni minuti. La frizione emetteva fumo già prima del via quando il già campione della Tasmania Cup, McRae, ha ingranato la marcia, all'abbassarsi della bandiera, il guaio era ormai fatto e gli è toccato fermarsi all'ingresso della corsia dei boxes.

Mentre i leaders superavano la prima curva McCormack ha tentato di superare Muir, senza però riuscirci, mentre più indietro Posey la faceva in barba a Rollinson, per insediarsi al quinto posto.

Al primo passaggio Matich conduceva davanti a Walker, Muir, McCormack, Posey, Rollinson, Stewart e Thompson. Cooper è finalmente riuscito a muoversi, quando ormai tutti gli altri erano già partiti, ed è passato molto arretrato. Alla seconda tornata McCormack ha superato Muir e Bartlett si è portato all'ottavo posto, superando Thompson. Le posizioni sono rimaste immutate fino al sesto giro, quando Walker è arrivato al box con un principio d'incendio sotto il cruscotto, dovuto a un corto circuito. I meccanici si sono precipitati, balzando oltre il bancone del box, per cercare di rimediare, ma non ci sono riusciti per cui hanno spinto la vettura fino al box per un lavoro più accurato. Avendo rilevato che l'incendio aveva causato danni irreparabili Walker non è ripartito.

Al settimo giro Tony Stewart, con la Dolphin F. 2, è arrivato al box con problemi alla selezione del cambio e si è ritirato a sua volta. Anche la McRae di Dunlop cominciava a emettere fumo, per cui il pilota è andato al box al decimo giro, dopo avere coperto una tornata molto lentamente.

Superato da Posey al primo giro,

Rollinson intanto lottava per farsi avanti e dopo un bel duello ha superato l'americano al nono giro. Matich, che aveva ormai 8'8 di vantaggio su McCormack, ha doppiato Cooper all'undicesimo giro e nel frattempo Bartlett accorciava la distanza che lo separava da Stewart e cominciava il tentativo di superare la Lola T330, tentativo riuscito al quattordicesimo giro.

Avvantaggiato ormai di quasi 17'', Matich precedeva senza sforzo McCormack che copriva giri regolari sui 51'6. Dopo avere superato Posey, Bartlett adesso attaccava Muir e ha cominciato a rendere la vita dura al pilota della McLaren, tentando di superarlo all'ovale. Dato che Matich era nettamente in testa, e girava in 51'2, l'interesse del pubblico si è concentrato su McCormack che stava per essere raggiunto da Rollinson, e su Muir che, come si è detto, era tallonato da Bartlett, il quale è riuscito a passare davanti al ventiquattresimo giro. In

**CHESTERFIELD 100 - Adelaide - 25 febbraio - Gara di velocità in circuito valevole per la Coppa Tasmania**  
**LA CLASSIFICA - 71 giri**  
 1. McCormack (Elfin), 1.16'9; 2. Rollinson (McRae) 1.17'6; 3. Thompson (Chevron) 69 giri; 4. Stewart (Lola) 69 giri; 5. Cooper (Elfin) 68 giri; 6. Keen (Elfin) 68 giri; 7. Muir (McLaren) 67 giri; 8. Lawrence (Surtees) 66 giri; 9. Bartlett (Lola) 50 giri.  
**Giro più veloce:** Matich 50'5.

quel momento Rollinson era staccato di soli 1'5 da McCormack. In questa tornata Stewart si è fermato al box col selettore del cambio rotto, impossibilitato a cambiare dalla quarta marcia. Poiché i meccanici non hanno potuto rimediare, è stato rimandato in pista e ha continuato segnando tempi sui 52'.

Al ventisettesimo giro Matich, avvantaggiato di 15'5, ha doppiato Thompson per cui sullo stesso giro ormai c'erano soltanto McCormack, Rollinson, Bartlett Posey e Muir. Le posizioni sono rimaste immutate fino al trentaduesimo giro, quando Bartlett ha rallentato ed è arrivato al box colpito da malessere per il caldo. Lo hanno estratto dall'abitacolo e quando si è ripreso è tornato in pista, naturalmente molto arretrato, terminando infatti la gara all'ultimo posto. Una sfortuna, perché aveva fatto veramente una bella corsa.

Al trentaseiesimo giro Posey ha rallentato a sua volta per andare al box, ma quando si è immesso sul rettilo ha di nuovo accelerato. Nella tornata successiva è invece andato al box, però soltanto per dire qualcosa ai meccanici, infatti è subito ripartito perdendo soltanto due posizioni a vantag-

gio di Muir e di Thompson. Matich continuava a bella andatura, con un vantaggio di 17'1, avendo doppiato anche Thompson e Posey. McCormack si era liberato di Rollinson di nuovo e Muir occupava la quarta posizione. Al quarantunesimo giro Posey ha superato Thompson per rioccupare il quinto posto dietro il quartetto di testa, segnando il suo miglior tempo in 51'2. Al quarantovesimo giro, però, mentre passava davanti ai boxes, si è rotta una biella e l'olio ha cominciato a sgorgare. Il pilota si è portato nel tratto interno, oltre i boxes, e si è fermato. Matich intanto aveva 20'' di vantaggio su McCormack che ne aveva 7'' su Rollinson. Le loro tre vetture erano rimaste le uniche sullo stesso giro. Muir era attardato di un giro, Thompson e Stewart di due.

Ormai la vittoria di Matich pareva sicura quando, con stupore generale, ha cominciato a rallentare per andare al box, al quarantatreesimo giro. Sul momento si è detto che c'era un guasto alla pompa del carburante, ma ai boxes correva voce che prima della gara alla Matich non fossero stati riempiti i serbatoi e che, quindi, il pilota fosse rimasto senza benzina. Dopo avere fatto il rifornimento i meccanici hanno cercato di far ripartire la vettura, ma invano. Allora hanno risistemato la pompa e Matich è tornato in pista, coprendo però soltanto due giri prima di fermarsi in fondo al circuito.

Uno stupefatto McCormack ha quindi preso il comando e, appena si è reso conto dell'accaduto, Rollinson si è lanciato all'inseguimento della Elfin, girando in 51'9. McCormack aveva un vantaggio di 12'', ma Rollinson ha cominciato a guadagnare terreno a 1'' per giro. L'interesse di tutti è ormai concentrato su queste due vetture, dato che tutti gli altri mantenevano più o meno le solite posizioni. Al sessantesimo giro Rollinson era staccato di soli 8'', al sessantaquattresimo di più o meno 5''. Al sessantaseiesimo i secondi erano diventati 4'' e il pubblico, balzato in piedi, applaudiva entusiasta. Al sessantottesimo giro il distacco era ridotto a 3'5, al settantesimo soltanto 2'' separavano le due vetture di testa.

Tutti guardavano esterrefatti, mentre Rollinson si apprestava a strappare il comando a McCormack e nella confusione generale, mentre Matich perdeva la testa, i cronometristi hanno fatto tali pasticci sulle tabelle dei tempi che si è fatto compiere alle vetture un giro supplementare. Un giro che per un pelo non ha dato la vittoria a Rollinson, dato che all'ultima curva era incollato alla coda della vettura di McCormack e la situazione era così quando si è abbassata la bandiera.

Thomas Floyd

Graham «Cassius» McRae nella scorsa stagione si era dimostrato il re della F. 5000, dominando nel campionato LM americano e nella Coppa Tasmania, oltre a vincere numerose gare in Europa. Ora guida la classifica della Coppa Tasmania '73 con 31 punti avendo ottenuto due vittorie, un secondo posto, un terzo e un quarto posto.

Chi ama creare fantasiose immagini, vorrebbe farci credere che un grande pilota è un animale affascinante, ma non so che cosa penserebbe di McRae se lo avesse visto, come è capitato a noi, rannicchiato, immerso nel sonno, in una poltrona a Bournemouth, in una piovosa domenica di novembre. Si rilassava, dopo alcune faticose settimane trascorse a preparare la sua McRae-Chevy GM1, per difendere il suo titolo nella Coppa Tasmania. Quando è riemerso, abbiamo parlato in particolare del suo redditizio campionato LM e delle sue vedute generali sulle competizioni.

### Perché «Cassius»

Neo-zelandese, McRae si mise in luce con vetture di propria costruzione in patria, prima di venire in Europa, nel 1970, con una McLaren 5000, patrocinata dalla Crown Lynn, fabbrica di ceramiche dell'ex pilota Tom Clark. Si fece subito notare, ottenendo il nomignolo «Cassius» perché, come disse un esperto della scena della F. 5000: «Non per niente, ha questo soprannome. Fino dall'inizio dell'anno si vantò che avrebbe vinto, invece ci riuscì soltanto al termine della stagione, anche se fino dal principio, usando un solo motore (un Bartz) e un solo gruppo di rapporti, fu il più temibile avversario di Gethin, e questo soltanto grazie al suo spirito combattivo...»

Nonostante numerosi incidenti a forte velocità, McRae si fece le ossa e nel 1971 riapparve con la sua M10B che aveva modificato personalmente. Ottenne tre vittorie e in settembre, a Hockenheim, annunciò di avere fatto un accordo con la Malaya Garages per costruire la Leda 5000 del 1972. Aveva scelto il momento giusto, per prepararsi una nuova vettura, perché poche ore dopo lo si vide allontanarsi barcollando dai rottami in fiamme della McLaren, dopo che era finito contro la barriera per via di una foratura.

Le Leda erano state progettate e costruite da Len Terry, nella sua piccola — per non dire misera — officina a Poole e la GM1, progettata da McRae, fu costruita nello stesso luogo, più avanti nell'anno.

Non eravamo sicuri dell'impressione che ci avrebbe fatto McRae. Sarebbe veramente risultato lo spaccone che si poteva prevedere? Invece è intelligente, sicuro di sé: se dice bianco è bianco, se dice nero è nero. E' un tipo calmo e simpatico, almeno quando non è in stato di sovraccitazione durante una corsa, perché allora il suo evidente entusiasmo porta a galla la sua naturale foga.

Parlando della GM1 dice: «In effetti era il passo successivo allo sviluppo della M10B. Non avevamo molto tempo per costruirla, per cui usammo alcune parti delle sospensioni McLaren, all'inizio.» Infatti la vettura era molto simile alla McLaren e non presentava nulla di particolarmente originale. Poi c'era la questione del patrocinio...

### A tasche vuote si vince di più

«La Crown Lynn aveva investito quattrini nella mia vecchia M10B — dice McRae — ma tutto finì quando la vettura rimase distrutta. Mi lasciarono però il motore e, in fondo, devo essere loro grato perché così mi permisero di prendere l'avvio. Quindi, anche se smisero di patrocinarmi più di un anno fa, continuo a mettere le loro decalcomanie sulla mia vettura, in ricordo dei vecchi tempi. D'altro canto la STP mi ha sempre assistito, in qualsiasi tipo di gara, e per il progetto nuovo ha ampliato il suo aiuto, per cui abbiamo verniciato la vettura coi colori della STP e, tutto sommato, le abbiamo dato soddisfazioni. Chi però mi ha veramente aiutato è stata la Malaya Garages e, dopo avere comprato un motore Morand a rate, sono andato in Tasmania, praticamente a tasche vuote, pagando a mano a mano che vincevo. Non c'è nulla come essere al verde, per indurre a vincere... e ce la siamo cavati bene.»

Poiché la STP, dopo i successi di McRae, voleva che il pilota si mettesse in luce nel suo campionato nazionale, dopo le due vittorie di Brands Hatch, e quelle di Silverstone e di Nivelles, Graham portò la vettura usata in Tasmania a Laguna Seca, per il primo round del campionato LM, in maggio.

«Era la prima volta che correvo in America —



Mc RAE: chi è costui

## Lo irritano tanti discorsi di «sicurezza»

racconta — e prevedevamo di vincere, poiché sembravamo sulla cresta dell'onda. E invece in prova le cose andarono storte. Il telaio era perfetto, ma il circuito di Laguna Seca ha infiniti saliscendi per cui si ruppero i tubi dell'acqua. Panico, perché non ci eravamo accorti che l'acqua era uscita, ma poi rimediammo, se non che dopo quattro giri si ruppe il cambio. Ci toccò fare venire pezzi in volo per rimetterlo in sesto per la gara, con una forte spesa, e riuscimmo a fare soltanto una mezza dozzina di giri, prima della competizione. Eravamo abbattuti, poi in corsa tutto andò bene e fu una gara fantastica. Superai tutti, raggiunsi Hobbs all'ultimo giro e vinsi!»

Dopo gli avversari si rimboccarono le maniche e le cose furono meno facili, aggravate dal fatto che Graham andava avanti e indietro in volo di continuo. A Edmonton ci furono guai con la pressione dei pneumatici, ma già nella prima manche McRae duellava con Hobbs per il comando; poi un guasto lo mise fuori gara. A Watkins Glen, altra vittoria anche se, dice il pilota, quel circuito sottopone i pneumatici a tremende sollecitazioni, al punto che quello anteriore di sinistra durò per una sola manche.

Poi Elkhart Lake, in giugno, e altro successo benché Graham fosse partito in quattordicesima posizione. «Quello è veramente un circuito fantastico» — dice.

Dopo ebbero inizio i problemi col motore Morand e a Donnybrooke il bellissimo duello con Posey era soltanto per... il dodicesimo posto e McRae dovette poi abbandonare. Altrettanto sfortunata la gara di Road Atlanta, ove il motore andò

a pezzi dopo una mezza dozzina di giri. «Faceva comunque un caldo talmente bestiale, prima che piovesse, che non si poteva correre», commenta Graham.

Ottavo a Lime Rock, con un guaio dopo l'altro, poi Riverside. «Era la corsa di vitale importanza — dice Graham — con tutto in bilico, fra me e Brett Lunger. Provai con un vecchio motore, per la corsa ne montai uno nuovo, ma scoprii che mancava di potenza e per quanto ci provassi non potevo rimediare. Il fatto che il povero Lunger sparisse di scena, al primo giro, regalandomi il campionato, fu la sola bella cosa della giornata...»

E così McRae vinse il suo secondo titolo dell'anno, e il più duro da vincere in F. 5000. «Questa formula è molto valida negli Stati Uniti — dice — e tutte le prove sono state veramente dure. In Europa l'unico serio avversario era Redman, mentre in America oltre a lui c'erano Gethin, Hobbs, Posey, Lunger e altri, sempre all'attacco. Laggiù le corse erano di una competitività incredibile.»

### La F. 1? Potrebbe interessarmi

Quando gli abbiamo chiesto come si giudichi, quale pilota, progettista, collaudatore o altro, Graham ci ha risposto: «Voglio migliorare, come pilota, ecco come mi vedo. Mi piacciono le grosse vetture potenti e non m'interessano affatto quelle piccole. Fra le categorie "meno" potenti, la F. 1 è l'unica che m'interesserebbe. Ho l'opzione fra due offerte per Indy e le gare USAC, nel 1973, e ho provato la Lola STP all'Ontario. La STP diceva che il motore Ford erogava 840 cv, ma sembravano piuttosto 700 e perfino un decrepito Offy, oggi, ne ha circa cento di più.»

I successi americani e l'appoggio della STP — che giudica McRae poco «costoso» — hanno finanziato le sue corse in Europa e quindi Graham è in grado, come non tutti sono di fare paragoni fra i circuiti minori, su entrambe le sponde dell'Atlantico.

«In generale trovo migliori i circuiti americani — dice —. Sono più moderni, tanto per cominciare, e gli impianti senz'altro superiori. La sicurezza è un argomento complesso, ma non sono d'accordo con la GPDA su certi punti, che in America sono addirittura equivalenti a parolacce! D'altro canto la «brigata dei rompicollo» eccede in senso inverso e sono sicuro che ci deve essere una giusta via di mezzo. Io preferirei sempre urtare una barriera elastica, piuttosto che una Armco, se devo proprio urtare contro qualcosa, e mi piacerebbe di vedere dei bei circuiti ondulati, un po' simili ai percorsi da golf, con barriere elastiche e zone sopraelevate per il pubblico, in modo che possa vedere almeno la metà della pista.

«Certe cose, a proposito di tutte queste sciocchezze sulla sicurezza, mi irritano. Insomma, secondo me, noi dovremmo pure essere in grado di fare qualcosa di più dell'uomo medio. Voglio dire che se si andasse a vedere un equilibrista che cammina su una corda tesa e ci si accorgesse che la corda dista dal terreno soltanto 20 centimetri, si andrebbe via dicendo: "beh! cammina su una corda, e con questo?" Se invece la corda fosse a un'altezza di venticinque metri da terra, si penserebbe "accidenti!" Mi pare che lo stesso valga per le corse.»

### Quando vedevo rosso

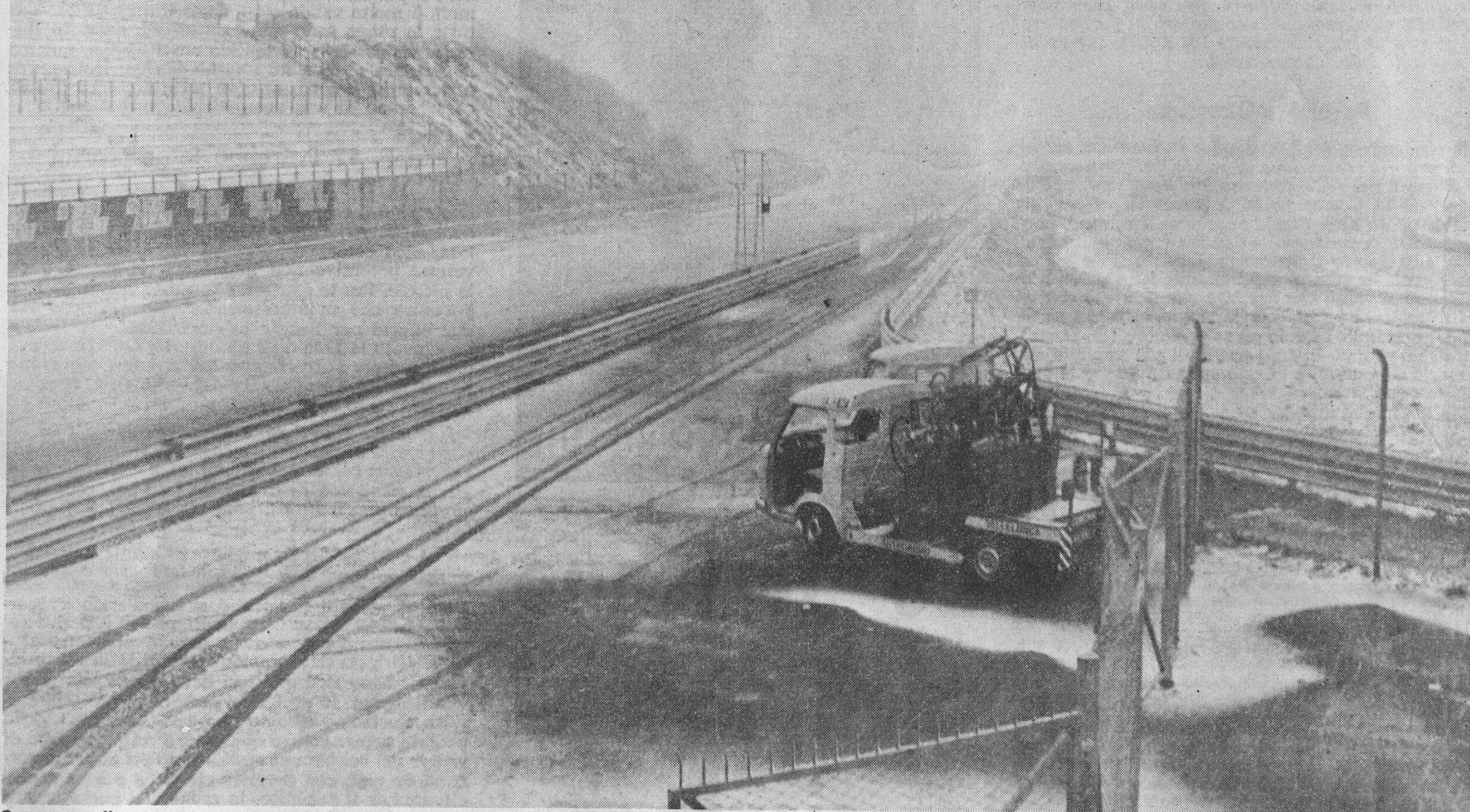
Alla domanda sui progressi che ritiene di avere compiuto, dopo essere venuto in Europa, ha risposto: «Penso di averne fatti molti. Prima scendevo in pista con una specie di nebbia rossa davanti agli occhi e schiacciavo a tavoletta. Adesso so che per vincere bisogna arrivare in fondo. Per esempio, se la vettura del tizio che ti sta davanti perde olio, aspetta che il motore vada a farsi benedire. Ai vecchi tempi, forzavo come un pazzo per superarlo e probabilmente finivo in testa-coda.» Allora adesso guidi più con la testa?

«No, con braccia e gambe come prima. Davvero, a quell'epoca ero talmente a digiuno che finiva per costarmi caro. Adesso sto forse diventando prudente, ma guadagno quattrini...»

E visto come è iniziata per lui la stagione '73, non gli si può dar certo torto. La sua fresca fresca vittoria della Tasmania Cup è senza dubbio un inizio soddisfacente, sia sotto il profilo sportivo come dal punto di vista economico.

D...g Nye

# Vallelunga congelata!



Questo era l'aspetto, veramente inconsueto, che si presentava agli occhi di coloro che, domenica 25 febbraio, avrebbero voluto continuare a correre, dopo le due fortunate gare d'apertura. Per fortuna che il presidente CSAI, ing. Rogano, aveva dichiarato, nel giustificare la scelta di Vallelunga per la 6 ore mondiale: «... la nostra scelta è caduta sull'Autodromo di Vallelunga che, in relazione alle condizioni climatiche, presentava le maggiori garanzie di agibilità...». Speriamo che fra un mese vada meglio.

**VALLELUNGA** - Certamente ci si aspettava tutto a Vallelunga per il Trofeo d'apertura, ma non la neve, rarissima a Roma ed ancor più rara alla fine di febbraio. Ed è stata proprio la neve a fermare la gara che rappresentava la «prima» stagionale per la velocità. Già il sabato delle prove il tempo era peggiorato dopo un paio di giorni di bel tempo che avevano favorito le prove della Mirage-Gulf e della Ferrari, ma niente lasciava prevedere che si sarebbe scatenata una vera tempesta con raffiche di vento molto forti, che hanno creato dei grossi turbini di neve davanti alle macchine, impedendo così la visibilità.

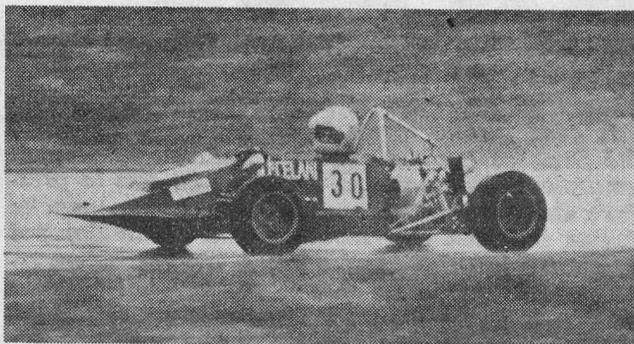
L'inizio della manifestazione era previsto per le 9,30, ma poi avveniva con mezz'ora di ritardo, mentre iniziava a cadere sempre più fittamente, del nevischio, che bagnava la pista, rendendo già abbastanza impegnativo il gareggiare.

Per la prima corsa prendevano il via le Gr. 1 delle classi 850 e 1000. La lotta era naturalmente fra le Autobianchi A-112 e le Cooper, le macchine italiane sembravano dominare il campo con Gonzi, Ceci, Pesucci (autori fra l'altro dei tre migliori tempi in prova); ma si faceva subito sotto «Calimero» (autore di un tempo piuttosto alto in prova) con la Innocenti Cooper seguito da «Shaft» anch'egli sulla Innocenti. Al sesto posto, prima delle 850, transitava Tortoroli che veniva ben presto sostituito da «Il Siciliano» ambedue sulle Fiat 850 berlina.

Gonzi e Ceci aumentavano lentamente il loro vantaggio, mentre per il terzo posto battagliaavano abbastanza duramente «Calimero» e Pesucci. Nella 850 «Il Siciliano» prendeva il largo su Tortoroli e

si installava all'ottavo posto assoluto. A tre giri dalla fine Ceci distaccava anche Gonzi e vinceva con un margine di sei secondi sul rivale che a sua volta precedeva «Calimero» che aveva la meglio su «Shaft», Pesucci, Broccolini, Marino, Medaglia ed il già nominato «Il Siciliano» che vinceva la 850 davanti a Tortoroli e Greco.

Alle 10,20 partiva la seconda (e ultima) gara della giornata che vedeva al via 17 piloti appartenenti



I piccoli K-250 si sono trovati molto poco a loro agio sotto la pioggia battente incontrata durante le prove

alle classi 1150 e 1300 gr. 1. Di una bellissima partenza era protagonista Franco Betti (Fiat 128 Coupé), autore del secondo tempo del raggruppamento, che al via era seguito da Gianfranco Ricci (Renault Gordini), Riccitelli che portava al debutto la Simca 1300 e Lorenzoni (Fiat 128 Coupé). Poi passa in testa Ricci che non lascerà più la posizione di «leader» e vincerà alla media di 61,793 ben lontano dal-

la media record di 86,855 realizzato da Fioravanti, ma in relazione alle condizioni atmosferiche.

Valido avversario di Ricci è stato Zagari con la Fiat 128 Coupé, che è stato preceduto sul traguardo per soli cinque decimi. Al terzo posto in questa gara si è piazzato Betti con la Fiat 128 1150 che vinceva la propria classe davanti a Campagnola ed a Salvatori. Nella 1300 dietro a Ricci e Zagari si è piazzato Gianfranco Riccitelli che dopo aver fatto registrare il miglior tempo di classe nelle prove, si è dovuto accontentare del terzo posto davanti a Bonaccorsi (Fiat 128) e Siliprandi (Cooper).

A questo punto la manifestazione veniva sospesa dapprima temporaneamente e poi definitivamente, rinviando le gare a data da destinarsi. Agli oltre duecento piloti intervenuti, non restava altro che caricare le macchine sui carrelli e ritornare alle loro città sperando di non rimanere bloccati dalla neve. Lo spettacolo che Vallelunga offriva era piuttosto insolito con i box, le rimesse e la pista ammantate di bianco così come le macchine che offrivano una veste decisamente poco consona alla loro natura. I più addolorati erano i piloti meridionali che contavano di poter almeno correre dopo aver attraversato mezza Italia e dopo essere partiti dalle varie città siciliane e campane già da giovedì e venerdì.

In attesa di conoscere la nuova data di effettuazione del «Trofeo d'Apertura-Coppa Naddeo Renault», il prossimo sicuro (tempo permettendo) appuntamento è per il 19 marzo con il «Trofeo Luigi Rinaldi» che verrà organizzato dal Gruppo Piloti Romani.

Claudio Porrozi

## Le prove promettevano bene...

**VALLELUNGA** - Le prospettive per delle gare interessanti c'erano, a Vallelunga. Peccato che il sole non abbia voluto assistere pure lui alla manifestazione, che decisamente meritava una fortuna migliore.

Infatti, fin dalle prove, le premesse per delle gare interessanti erano buone. In particolare modo nella lotta per la vittoria assoluta, per la quale si

era già messo in luce il « solito » Francischi anche se il tempo per lo sport non era ideale. Peggio che mai per le monoposto, dove già Cammarone era risultato il più veloce precedendo Nicola Fasanello e la Papparuso di Papparuso rinnovata solo nella carrozzeria.

Nel Gran Turismo, le vetture di Gianfranco Bardelli avevano dominato, fossero esse delle Pantera (Gallo e Pietromarchi) e delle Daytona (De Antoni), fra le quali si era inserito Micangeli con la Porsche e Paleari con l'Alpine 1800.

Nel gruppo 3, ottimo il debutto di Annino Conti con l'Alpine, mentre da segnalare anche l'ottima impressione lasciata dal rallyman Sergio Rombolotti con l'Alpine 1300 gruppo 4.

Nel gruppo 2, delle belle gare ci si attendeva dalle 500, dominate in prova dalla vettura del pilota-preparatore

Gentili, e dalle 1000, dove « Tambauto » aveva preceduto l'esperto Pasolini.

Per quanto riguarda i K-250, che debuttavano in circuito per la prima prova del loro campionato, il migliore risultava Franco Pozzoli, con la Tecnoduca che precedeva il favorito Massimo Buratti con un Tecno dotato del motore spagnolo Montesa. Inferiore all'attesa il Tony con motore Benelli portato in prova da Roberto Guadagno.

Il riassunto di tutti i tempi di qualificazione, a parte quelli delle prime quattro classi del gruppo 1 per cui riportiamo le classifiche, potrà valere ad ogni modo per farsi un'idea delle prestazioni dei singoli piloti, anche se non bisogna dimenticare che alcuni classi, come ad esempio le gruppo 1 e le gruppo 3, hanno effettuato le qualificazioni in condizioni di tempo non impossibili, come invece è capitato a quasi tutte le altre categorie.



In mezzo al nevischio fatto turbinare dal vento, parte la seconda (ed ultima) corsa della giornata

**TROFEO D'APERTURA NADDEO RENAULT**  
25 febbraio 1973 - Autodromo di Vallelunga - 10 giri del circuito piccolo pari a 17 km

### CLASSIFICHE

#### GRUPPO 1

**Classe 850 cc:** 1. « Il Siciliano » (Fiat 850) 10 giri in 13'54"2 alla media di kmh 72,060; 2. Tortoroli (Fiat 850) 14'12"; 3. Greco (Fiat 850) 14'20"6; 4. Porciatti (Fiat 850) 14'30"4.

**Giro più veloce:** il 6. di « Il Siciliano » in 1'21"4 alla media di kmh 73,857.

**Classe 1000:** 1. Renzo Ceci (A-112) 13'12"3 alla media di kmh 75,868; 2. Gonzi (A-112) 13'18"4; 3. « Calimero » (Cooper) 13'21"; 4. « Shaft » (Cooper) 13'21"1; 5. Besucci (A-112) 13'21"2; 6. Broccolini (A-112) 13'48"4; 7. Marino (A-112) 13'48"6; 8. Medaglia (Fiat 127) 13'48"7; 9. Mongelli (Cooper) 14'13"4.

**Giro più veloce:** il 5. di Ceci in 1'17"8 alla media di kmh 77,275.

**Classe 1150:** 1. Franco Betti (Fiat 128) 14'02"8 alla media di kmh 71,325; 2. Campagnola (Fiat 128) 14'02"9; 3. Salvatore (Fiat 128) 14'17"3; 4. Lorenzoni (Fiat 128) 14'24"1; 5. De Luca (Fiat 128) 14'59"4; 6. Mertoli (Fiat 128) 15'01"4; 7. Ceccotti (Fiat 128) 15'03"1; 8. Fortini ad 1 giro.

**Giro più veloce:** il 10. di Betti in 1'22" alla media di kmh 73,317.

**Classe 1300:** 1. Gianfranco Ricci (Renault Gordini) 13'57"3 alla media di kmh 71,793; 2. Zagari (Fiat 128) 13'58"8; 3. Riccietelli (Simca) 14'07"6; 4. Bonaccorsi (Fiat 128) 14'28"7; 5. Siliprandi (Cooper) 14'51"8; 6. Manichetti (A.R. GTJ) 14'53"; 7. Brogini (A.R. GT Junior) 15'23"1; 8. Fossi (Fiat 128) a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 3. di Ricci in 1'21"7 alla media di kmh 73,758.

### Tempi delle prove di qualificazione

#### GRUPPO 1

**Classe 1600:** 1. Giuliano Gentile (A.R. GTV) 1'11"2, alla media di kmh 84,386; 2. « Society » (A.R. GTV) 1'11"9; 3. Di Blasio (Fiat 124 coupé) 1'14"9; 4. Gesmundo (A.R. GTV) 1'16"7.

**Classe 2000:** 1. Franco Selvatici, 1'09"9 alla media di kmh 86,008; 2. De Vivo 1'10"9; 3. Tamburini 1'14"5; 4. Brigante 1'15"3; tutti su Alfa Romeo GT.

#### GRUPPO 2

**Classe 500:** 1. Antonio Gentili (Fiat) 1'16"7 alla media di kmh 78,353; 2. Ciardi 1'18"6; 3. Lagana 1'19"6; 4. Zedotti 1'19"7; 5. Bacci 1'20"; 6. « Enrico VIII » 1'20"5; 7. Corti 1'20"5; 8. Chiaacci 1'21"; 9. « Client » 1'21"1; 10. De Fulgentis 1'21"1; 11. Barboni 1'21"9; 12. Fraghy 1'22"1; 13. Camucino 1'22"8; 14. Palumbo 1'22"9; 15. Bianchi 1'23"3;

16. « Tiramolla » 1'23"7; 17. Broggi 1'24"7; 18. Medaglia 1'27".

**Classe 600:** 1. « Yankee » (Giannini) 1'15"3 alla media di kmh 79,840; 2. « Kalogher » (Giannini) 1'15"4; 3. Bellini (Abarth) 1'16"3; 4. Ceccaglia (Abarth) 1'17"7; 5. Cesarini (Abarth) 1'17"9; 6. Foschi (Giannini) 1'20"6; 7. Orazioli (Abarth) 1'21"2; 8. Ettari (Giannini) 1'21"7; 9. Fruscione (Fiat) 1'26"1.

**Classe 700:** 1. Walter Nocchi (Abarth) 1'14"1 alla media di kmh 81,133; 2. Ferretti (Abarth) 1'16"6; 3. Paletta (Abarth) 1'17"3; 4. Fasolino (Abarth) 1'17"8; 5. « Mash » (Abarth) 1'18"2; 6. Padrone (Abarth) 1'19"; 7. Betti (Giannini) 1'20"6.

**Classe 850:** 1. Attilio Magenta (Abarth) 1'16"3 alla media di kmh 78,794; 2. Pera (Abarth) 1'17"5; 3. Biselli (Abarth) 1'17"8; 4. Casillo (Abarth) 1'17"7; 5. Scala (Abarth) 1'19"2; 5. Gallo (Abarth) 1'19"4; 7. Meniconi (Abarth) 1'21"9; 8. Rosati (Abarth) 1'23"5; 9. « Efac » (Abarth) 1'25"2.

**Classe 1000:** 1. « Tambauto » 1'13"8 alla media di kmh 81,463; 2. Pasolini 1'14"2; 3. « Enzo » 1'15"4; 4. « Jimmy » 1'17"4; 5. Bruno 1'23"5; 6. Rocchi 1'24"; 7. Nannucci 1'34"; 8. « Pad » 1'35"3. Tutti su Abarth.

**Classe 1150:** 1. Ciro Nappi (Fiat 128) 1'10"6 alla media di kmh 85,155; 2. Privitera 1'14"4; 3. Del Giudice 1'18"3; 4. Santucci 1'19"2; 5. Musumeci 1'20"1; 6. Moscardin 1'26"; tutti su Fiat 128.

**Classe 1300:** 1. Claudio Francischi (A.R. GTA Junior) 1'09"1 alla media di kmh 87,004; 2. « Society » (A.R. GTA Junior) 1'10"3; 3. Cuccaro (Fiat 128 Coupé) 1'12"4; 4. Arlini (Fiat 128) 1'33"1.

**Classe 1600:** 1. Maurizio Possumato (A.R.) 1'12"3 alla media di kmh 83,153; 2. Jocoangeli (A.R. GTV) 1'12"4; 3. Anzelemi (Escort) 1'13"2; 4. Mirto Randazzo (BMW) 1'13"7; 5. Ricci (Renault R 16) 1'15"7; 6. Bisogno (A.R.) 1'19"6.

**Classe 2000:** « Spiffero » (Ford Mexico) 1'11"6 alla media di kmh 79,105; 2. Cioffi (A.R.) 1'18"6; 3. Sacchini 1'31"7.

#### GRUPPO 3

**Classe 1300:** 1. Bruno Ripani (Lancia Fulvia) 1'10" alla media di kmh 85,885; 2. Salamina 1'10"3; 3. Cosciani 1'20"9; 4. Anna Maria Dionisi 1'21"1; (tutti su Lancia Fulvia HF).

**Classe 1600:** 1. Annino Conti (Alpine Renault) 1'06"2 alla media di kmh 90,815; 2. Caliceti (Alpine) 1'06"8; 3. Santovetti (Lancia) 1'08"6; 4. « King » (Alpine) 1'09"4; 5. Zuccarelli (Lancia Fulvia) 1'09"7; 6. Bonazzi (Lancia Fulvia) 1'10"5; 7. Fioravanti (Alpine) 1'10"9; 8. Bocconi (Alpine) 1'11"1.

**Classe 2000:** 1. Francesco Mannino (Por-

sche 914) 1'11"5 alla media di kmh 84,083; 2. Guarducci (Opel GT) 1'14"9.

**Classe oltre 2000:** 1. Raniero Valle (Porsche 911 S) 1'06"2 alla media di kmh 90,815; 2. De Gregorio (De Tomaso) 1'06"5.

#### GRUPPO 4

**Classe 1300:** 1. Sergio Rombolotti (Alpine) 1'11"2 alla media di kmh 84,438; 2. « Vagabondo » (Alpine) 1'11"9; 3. Caliceti (Alpine) 1'13"3; 4. Pasolini (Alpine) 1'14"8.

**Classe 1600:** 1. Luigi Monti (Alpine) 1'09" alla media di kmh 87,130; 2. Nataloni (Lancia Fulvia) 1'09"2; 3. Rampa (Alfa GTA) 1'09"2; 4. Ottomano (Alfa GTA) 1'11"1; 5. « Jokrysa Pier » (Lancia Fulvia) 1'12"1; 6. « Manuolo » (Alfa GTA) 1'12"6; 7. Rombolotti (Alpine) 1'14"; 8. Papi (Alfa) 1'21"3; 9. « Aligi » (Alfa GTA) 1'31"3.

**Classe oltre 1600:** 1. Marcello Gallo (De Tomaso Pantera) 1'08"7 alla media di kmh 87,510; 2. Micangeli (Porsche 911 S) 1'10"; 3. Paleari (Alpine) 1'10"6; 4. De Antoni (Ferrari Daytona) 1'11"4; 5. Pietromarchi (De Tomaso Pantera) 1'13"2; 6. Corini (Porsche 911) 1'28"8.

#### GRUPPO 5

**Classe 1000:** 1. Giovanni Maggiorelli (Abarth) 1'13"2 alla media di kmh 82,356; 2. « Bramen » (AMS) 1'14"1; 3. Borelli (ATS) 1'14"6; 4. « Lucien » (AMS) 1'18"3; 5. Papanti (Abarth) 1'20"6; 6. Nappi (Abarth) 1'20"8; 7. Cavatorta (OMS) 1'22"7; 8. De Tomasi (Ferrari) 1'23"3; 9. Sebastiani (AMS) 1'34"7.

**Classe 1300:** 1. Claudio Francischi (AMS Alfa) 1'05"7 alla media di kmh 92,077; 2. Bernasconi (AMS Ford) 1'14"4; 3. Barberio (Lola Abarth) 1'21"5; 4. Lo Bello (Fulvia) non classificato.

**F. 850:** 1. Biagio Cammarone (De Sanctis) 1'10"2 alla media di kmh 85,641; 2. Fasanello (Lucky) 1'10"6; 3. Papparuso (Papparuso) 1'12"1; 4. Ferrari (Lucky) 1'12"8; 5. Elisei (XX) 1'13"5; 6. Tomasini (A.Z.) 1'13"8; 7. Venanzi (Tecno) 1'13"8; 8. Gentileschi (XX) 1'17"2; 9. Santi (De Sanctis) 1'19"7; 10. D'Astolfo (Fraber) 1'39"9; 11. Tatoloin (De Sanctis) 1'45".

**K-250:** 1. Franco Pozzoli (Tecno Ducati) 1'15"3 alla media di kmh 79,840; 2. Buratti (Tecno Montesa) 1'15"4; 3. Franzoso (Tecno Ducati) 1'18"7; 4. Catalano (Tecno Ducati) 1'23"8; 5. Cagnoni (Tecno Ducati) 1'24"2; 6. Ider (Tecno Bultaco) 1'24"5; 7. Losco (Tecno Ducati) 1'24"8; 8. Gherco (Tony Ducati) 1'26"; 9. Bergonzoni (Tecno Ducati) 1'27"1; 10. La Russa (Tecno Montesa) 1'27"3; 11. Albertini (Tecno Ducati) 1'28"1; 12. Celani (Tecno Ducati) 1'28"5; 13. Ielli (Tecno Ducati) 1'29"2; 14. Guadagno (Tony Benelli) 1'31"1.

## Criterione Neve-Ghiaccio

# NICOLAS battezza la R-12

**GRENOBLE** - Nicolas (R-12 Gordini), Maublanc (BMW 2002 Tii) animatori inattesi di questa edizione del Criterione Neve e Ghiaccio, quest'anno non più valida per il Campionato Europeo Rally, si sono dati battaglia per tutta la corsa. In condizioni climatiche veramente spaventose i piloti hanno affrontato gli oltre 1000 km della corsa con le 19 prove speciali cronometrate che si sono rivelate fin troppo selettive.

Non solo per quanto riguarda la « tenuta » delle auto ma anche per la dura prova alla quale sono stati sottoposti gli equipaggi che in alcuni momenti ha fatto ripensare alla terribile notte a Burzet nell'ultima edizione « contestata » del Rally di Montecarlo, riproponendo quindi ancora una volta il problema della organizzazione di queste corse in Francia. L'organizzazione tuttavia in questo caso non ha peccato essendo stata perfetta ma l'inclemente del tempo ha mandato all'aria la volontà degli organizzatori.

Jean-Pierre Nicolas è uscito vincitore indiscusso: con una penalizzazione minima Nicolas ha condotto una gara regolare avendo solo due minuti di ritardo sulla strada, ottenendo in tal modo anche per la R-12 Gordini la sua prima grande vittoria internazionale.

La R-12 di Nicolas era dotata di autobloccante e sviluppava una potenza di 160 CV tuttavia è risultata ancora una macchina delicata da condurre ma nonostante ciò è riuscita ad ottenere quel risultato che nei programmi perseguiti dalla Alpine Renault e dalla Renault non era certo aspettato.

L'animatore tuttavia di quest'edizione del « Neve e ghiaccio » resta l'equipaggio dell'ex campione di Francia della Montagna Maublanc-Orlandot su BMW 2002 Tii che ha conteso la vittoria a Nicolas fino all'arrivo. Quel che più ha meravigliato della performance di Maublanc è il fatto che la sua BMW era strettamente di serie e preparata in un piccolo garage privato. Nonostante la sua età (43 anni), lo specialista delle corse in salita ha sfoderato un carattere e una resistenza davvero entusiasmanti conducendo la sua vettura con grande esperienza e cedendo il passo solo nel finale causa una penalizzazione per eccesso di velocità.

I ritiri di Darniche, di Wollek, di Saby, tutti su Alpine Renault permettevano a Chasseuil, al volante della Ford Escort RS che aveva Nicolas al Rally di Montecarlo, di tenere per qualche tempo il comando della corsa: ma un'uscita di strada lo costringeva poi ad abbandonare la corsa.

Laurent con la Daf 555 il prototipo a quattro ruote motrici e Neyret (Alpine Renault) sono stati anch'essi penalizzati in quella che ad un certo momento sembrava più una lotteria che una corsa automobilistica, venendo queste penalizzazioni affibiate senza criteri uniformi e precisi.

## Jacques R. Jaubert

**CRITERIUM NEIGE ET GLACE - 25 febbraio 1973 - Rally Internazionale valido per il campionato francese rally.**

### LA CLASSIFICA

1. Nicolas-Rure (R 12 Gordini) 2.47'22"8 (2. di penalizzazione) primo del Gr. 2; 2. Fiquellas-Marcoup (Buffalo petit) 2 ore 48'07"3 (2. p.) primo del Gr. 4-5; 3. Larrousse-Dreyfus (Alfa Romeo 2000) 2 ore 51'58"9 (4. p.) 1. Gr. 1; 4. Neyret-Terramorsi (Alpine Renault) 2.53'58"2 (4. p.); 5. Maublanc-Orlandot (BMW 2002 Tii) 2.54'22"4 (8. p.); 6. Alibelli-Lassailly (Alpine Renault) 3.00'41"3 (12. p.); 7. Laurent-Delferier (Daf 55) 3.01'14"7; 8. Charpentier-Pierre (R 12 Gordini) 3.01'38"5; 9. Coeille-Chouare (Alpine Renault) 3.03'39"5; 10. Ballot-Lena-Morenas (Alpine Renault) 3.04'42"6.

● Pianta e Pica, Schon e Canonica saranno i piloti delle due Lola 3000 che il Jolly Club ha iscritto alla 24 Ore di Le Mans. Alla stessa gara l'attiva scuderia milanese ha iscritto anche una AMS 2000 e una Pantera De Tomaso 5700: la prima vettura avrà al volante la coppia Finotto-Mohr, mentre per la seconda l'equipaggio è ancora da definire. E' certo comunque che alla gara francese parteciperà sicuramente il pilota Alberto Ruiz Jimenez del Jolly Club spagnolo il quale potrebbe far coppia con Colzani o Paleari.

## Da Ferrara a Recoaro

# PERTUSIO combinata auto + sci

**FERRARA** - L'Autosciatoria Ferrara-Recoaro, organizzata dallo Sci-CAI, dall'Automobile Club e dalla Concessionaria Lancia di Ferrara si è svolta in due magnifiche giornate di sole che hanno rallegrato l'inizio del nuovo anno regolatorio.

Numerosi gli iscritti e fra questi i migliori della specialità: Pavanello, Pertusio, Borghesio, la signora Imerito, Forato, Donini, Picci ed altri ancora. La manifestazione, valida per l'assegnazione del primo Trofeo Lancia d'Oro riservato ai tesserati CSAI, e del 3. Trofeo VAR Lancia riservato ai ferraresi, era articolata su quattro prove speciali di regolarità di cui tre sono state effettuate nella giornata di sabato a Ferrara e la quarta svoltasi nella mattinata di domenica a Recoaro Terme. Già dalla classifica provvisoria redatta al termine delle prime tre prove di sabato emergevano nel Trofeo Lancia d'Oro i nomi di Pertusio e Pavanello distanziati di un solo centesimo fra loro, seguiti da Imerito e Borghesio.

Nel Trofeo VAR invece il giovanissimo Marco Zucchi precedeva con buon margine Francesco Mascellani e Cleopatra Pedrazzi. L'ultima prova per la classifica automobilistica modificava di poco le prime posizioni confermando Pertusio e Zucchi rispettivamente i vincitori del Lancia d'Oro e del Raduno VAR Lancia.

Ottima l'organizzazione che si è valsa della regia tecnica dell'Automobile Club di Ferrara e della Concessionaria VAR Lancia. La parte scistica perfettamente curata dallo Sci-Cai Ferrara ha visto vincitori, nel Trofeo Lancia, Gabrielli e nel Trofeo VAR il giovanissimo Guio.

La manifestazione era dotata di un ricco montepremi nel quale spiccava il magnifico Trofeo Lancia d'Oro offerto dalla filiale Lancia di Bologna. C'era un premio per tutti! Peccato che per le classifiche definitive si sia dovuto attendere oltre il previsto.

### O. C.

**TROFEO LANCIA D'ORO - VAR, autosciatoria nazionale - Ferrara, 24-25 febbraio 1973**

### LE CLASSIFICHE

**Trofeo Lancia d'Oro-automobilistica:** 1. Pertusio p. 8,6; 2. Imerito 9,1; 3. Borghesio 13,6; 4. Pavanello 14,2; 5. Donini 16,2; 6. Castillet 16,2 (spareggio 5,5); 7. Forato 19,3; 8. Simonini 19,4; 9. Casadei 19,5; 10. Talamini 22,9.

**Gara scistica:** 1. Gabrielli; 2. Bosa; 3. Griffani; 4. Ganeva; 5. Guaraldi; 6. Zanardi; 7. Orioli; 8. Peretti; 9. Tassinari; 10. Villani.

**Classifica combinata:** 1. Pertusio-Bosa; 2. Pavanello-Zanardi; 3. Castillet-Caneva; 5. Imerito-Villani; 5. Donini-Peretti; 6. Picci-Griffani; 7. Talamini-Gualandri; 8. Mosconi-Gabrielli; 9. Borghesio-Casarelli; 10. Zanetti-Orioli.

**Trofeo VAR - automobilistica:** 1. Marco Zucchi p. 45,0; 2. Mascellani 50,1; 3. Resca 54,2; 4. Pedrazzi 66,5; 5. Scessa 70,1; 6. Cocconi 70,5; 7. La Rovere 72,2; 8. Petrucci 77,9; 9. Panzani 88,0; 10. Franchini 97,0.

**Gara scistica:** 1. Guio; 2. Lombardi; 3. Zimani; 4. Zavarini; 5. Sacchettin; 6. Rossi; 7. Benea; 8. Rinaldi; 9. Cavallari.

**Classifica combinata:** 1. Scesa-Guio; 2. Resca-Zavarini; 3. Mascellani-Rossi; 4. La Rovere-Lombardi; 5. Dallocco-Zimani; 6. Tabacchi-Rinaldi; 7. Accorsi-Benea; 8. Sacchettin-Sacchettin; 9. Bozzi-Cavallari.

## Concorso foto-moto

● La Ceramica Santerno SpA di Imola, in collaborazione con il Moto Club Santerno ed il foto-cine club ENAL, in occasione della gara internazionale « 200 miglia di Imola » (moto formula 750 cc), che si svolgerà sul tracciato dell'autodromo « Dino Ferrari » di Imola il 15 aprile 1973, istituisce il 1. concorso fotografico internazionale « 200 miglia di Imola ». Il concorso è aperto ai fotografi italiani ed esteri presenti alla manifestazione e saranno prese in considerazione le fotografie scattate dalle zone riservate al pubblico. Le opere premiate verranno esposte dal 21 al 24 giugno assieme alle fotografie ammesse alla mostra storico-fotografica del motociclismo sportivo.



## Quella «FIAT» in copertina...

E' stato difficile fotografare (per noi addirittura impossibile) l'ing. Enzo Ferrari con la ultima nata in quel di Maranello, cioè la « monoposto all'inglese » simbolo di una nuova svolta nei concetti tecnici del « cavallino ». Diciotto anni fa ci si arrese ai freni a disco, 14 anni or sono al « tutto posteriore », il 1973 è l'anno della monoscocca anche per Maranello. Perché tanta ritrosia del « Drake »? Forse perché la macchina è frutto della direzione tecnica dell'ing. Sandro Colombo, l'uomo di fiducia voluto dal « socio FIAT » per cercare una strada nuova di progettazione? La sottolineatura della presenza degli altri due « boss » Fiat di Maranello, l'amministratore delegato comm. Bellicardi e il direttore generale ing. Dondo, per questa « vernice F. 1 », può essere una convalida. Anche se a far da coprogettisti con l'ing. Sandro Colombo sono stati alcuni dei già « vecchi » della GeS (gestione sportiva) Ferrari, cioè il formidabile Rocchi e l'esperto di aerodinamica ing. Caliri, che così dai prototipi ha anche debordato in F. 1. Peraltro erano i due che meno « legavano » con Forghieri, sempre troppo avvinto alle sue scelte primigenie.

Se Ferrari ha poi avuto la conferma che c'è ormai un gap tecnologico preciso, nei settori più vicini ai concetti aeronautici, per le nostre maestranze anche a livello artigianale, comunque sarà stato doloroso per lui accettare che un prodotto che porta il suo nome, all'ukase tecnico di uno staff di « condizionamento FIAT » abbia dovuto aggiungere anche il marchio « made in England ». E' una realtà del mondo di oggi, del mondo delle osmosi supernazionali, ma certo è dura da digerire per chi delle macchine da corsa ha sempre fatto una bandiera, non a caso identificate anche da un simbolo, quello del « cavallino rampante » dell'audace comandante Baracca, che ha contraddistinto un orgoglio tutto tricolore. Non è soltanto malizioso il segno dello « sponsor » che abbiamo aggiunto a quelli già noti ed evidenti sullo scudo anteriore della nuova Ferrari. E' solo la proiezione di una realtà multidimensionale alla quale anche un combattente come il « Drake » ha dovuto arrendersi. Tanto che i suoi gialli scudetti col « cavallino nero » ormai quasi si stamperanno tra le altre « decals » delle fiancate.

• Da qualche giorno le onde della radio hanno diffuso una nuova canzone di Fred Bongusto. Si chiama « Alfa 33 ». E si parla anche di Beta. Peccato che il cantautore molisano non si riferisca all'Alfa e alla Lancia, ma solo ai pianeti siderali. O forse è una allusione?



## Come si acciuffano i ladri

• L'ing. Malleret, massimo dirigente della Maserati, è anche un brillante Sherlock Holmes, assicura Cevenini. Qualche settimana fa ha scoperto chi rubava nel magazzino Maserati le autoradio da montare sulle macchine di produzione. Era da tempo che si cercavano i colpevoli, finché un giorno l'ing. Malleret, tornando in treno (le officine Maserati sono, come è noto, lambite dalla ferrovia) ha visto dal finestrino due tizi che « giocavano a pallacanestro » con delle autoradio. Uno, dal dentro del muro di cinta della Maserati, le lanciava al di là, al complice che tranquillamente poi le sistemava nel bagagliaio di una vettura! Più jella di così per quei ladri...

• Sarà vero che l'ing. Forghieri, nel suo Ufficio Tecnico Sviluppo della Ferrari a Fiorano, sta già progettando la B. 4? Sarebbe con telaio monoscocca, ruote anteriori da 12 pollici e, udite udite, motore centrale.

• Cabianca jr. ci prova. Si chiama Cesare ed è il figlio dell'indimenticabile asso delle Osca, Giulio Cabianca. Debutterà a Varelungna nella 6 ORE sport con una « Dallara 1300 ».

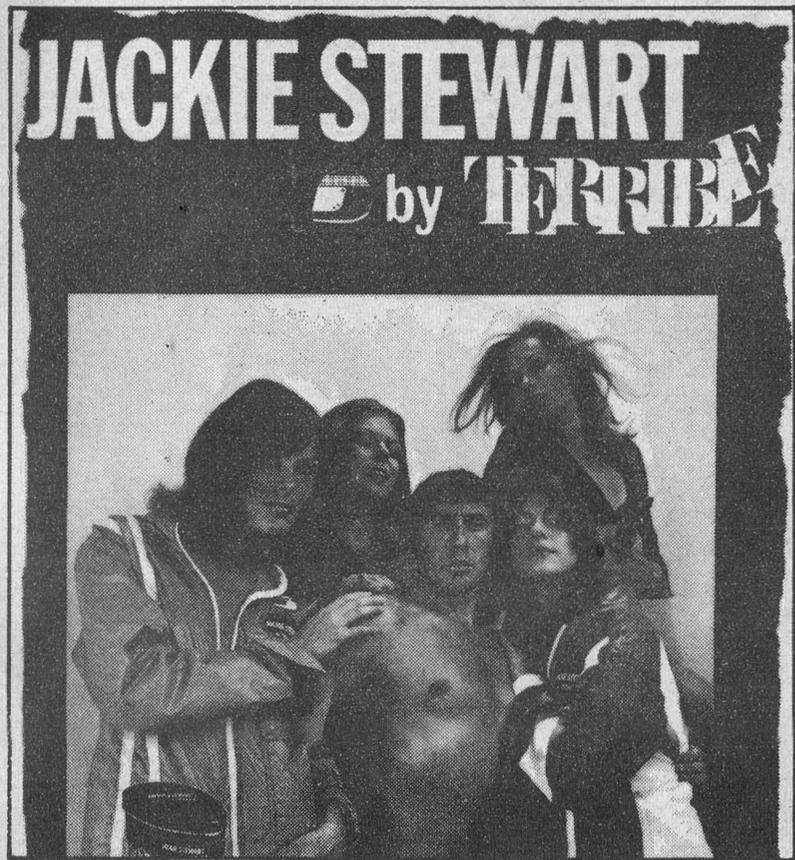
• L'operazione Lola 3000 che sembrava volesse « patrocinare » il conte Zanone, presidente « fantasma » della sottocommissione velocità, per i suoi « pupilli » Nanni Galli e Giorgio Pianta, è sfumata.

• Un nuovo autodromo brasiliano è in avanzata realizzazione nella zona di Brasilia, la famosa capitale « burocratica », città del futuro nel centro esatto del Brasile: nella foresta.

• Mario Casoni è stato interpellato da Jost perché sia stabilmente suo partner nelle prove del mondiale Marche con la Porsche 908-03 con la quale si è ritirato a Daytona (« Se Jost non decideva di ritirarsi per risparmiare il motore alle due di notte, con tutto quello che è successo avremmo magari potuto vincere » confida il finale). Comunque sulla proposta si è riservato di decidere. Anche perché per esempio a Varelungna nella 6 Ore non ha alcuna voglia di correre con un « 3000 » Casomai con una Lola 2000.

• Il presidente dell'ACI avv. Carpi ha approfittato della sua visita a Modena per la firma della convenzione autodromo, per fare un adeguato rifornimento di zamponi, salami, cotechini e tortellini.

Marcellino



## Jackie formato... tango

Con quel Marlon Brando che c'è in giro, impegnato in uno sconcertante « ultimo Tango a Parigi » e con tante altre « visioni » di moda, non è che un uomo NUDO faccia tanta sensazione. Anche se è attorniato da belle donne dallo sguardo voglioso. Però se questo uomo nudo si chiama Jackie Stewart, un po' di curiosità perlomeno la desta. Non pensate però che la foto sia stata da noi censurata. No, la pubblicità si arresta a quel punto davvero. Jackie ai suoi soldi ci tiene e si presta anche a sortite del genere. D'altronde se fosse andato oltre non avrebbe fatto pubblicità a uno slip. Comunque, in quanto a strip di piloti è in fondo in buona compagnia. Ce n'è stato un altro famoso, anche se la contropartita era solo di piacere fisico e non economico. Ma cosa avete capito? Accadde a Pescara nei lontani anni 30. In una classica Coppa Acerbo, che si disputava regolarmente la mattina di Ferragosto, a caldo pieno, l'indimenticabile Bernd Rosemeyer voleva un giorno partire NUDO, insopportabile alla calura nell'abitacolo della sua Auto Union. E ci volle tutta la capacità di convincimento della moglie per fargli mettere almeno uno slip; il caschetto di stoffa e lo slip. Perché allora si correva anche così, senza caschi integrali, tute, sottotute ecc.

• Anche dell'acquisto della vettura F. 3 CSAI da destinare al vincitore della F. Italia, Giorgio Francia, se ne è occupato il C.T. dell'automobilismo azzurro Dragoni. In Inghilterra, ovvio.

• Alla nuova riunione dell'A.I.C.A. (l'associazione autodromi italiana che è stata snobbata dalla CSAI per i calendari) partecipa stavolta anche il rappresentante di Varelungna, dr. Luciano De Luca. Rogano si deve essere convinto che non serve far boicottaggi mentre si parla tanto di democratizzazione...

• La nuova Ferrari B.3 F. 1 si distingue per un'altra caratteristica: è una delle Ferrari « più facili da smontare » per i meccanici. Questa era una lacuna grossa e si constatava nei boxes dei circuiti, quando c'era necessità urgente di interventi alla Barnard.

• De Adamich finalmente rientrerà in F. 1 da domenica in Sud Africa, per ora con una Surtees mod. '72 (tra l'altro più a punto delle nuove). Egli sta valutando, per correre a Varelungna il 25 marzo, anche la possibilità di salire con Gethin sulla Chevron col motore Brian Hart 2000.

## Una «MATRA-MARTINI» a ROMA?

Questa notizia va presa con un pizzico di beneficio d'inventario. Perché è stata costruita come un identi-kit, mettendo insieme alcune tessere di un mosaico di informazioni diverse. Il risultato è sinteticamente anticipato dal titolo. Ma ecco le « tessere » che ci hanno offerto un (doppio) spunto:

1. Lunedì 5 marzo a Parigi ci sarà una « importantissima » novità della « Martini International » annunciata nel corso di una conferenza stampa al Bois de Boulogne.
2. Informazioni particolari ci assicurano che il giorno 17 marzo a Varelungna sarà per una prova in vista della 6 Ore, con una macchina che non vuol svelare, il pilota siciliano Ninni Vaccarella.
3. Nel numero scorso di AUTO-SPRINT abbiamo anticipato che la Matra correrà a Varelungna e vi andrà sette giorni prima soltanto per alcune prove. Inoltre la Casa blu parteciperà, udite udite, alla Targa Florio. Il nome di un pilota era già sicuro: l'ex ralista Larrousse, per l'altro voci generiche su... Pescarolo.
4. La Tecno ha sempre un motore

boxer 3000 e un boxer 2000 (che vende).

Allora ci siamo chiesti. Ma cosa può annunciare di clamoroso la Martini? Sappiamo che non ci faranno vedere una macchina nuova: la Tecno monoscocca è a Bologna; l'altra « inglese » deve ancora essere messa in cantiere. A Parigi c'è la Matra. Tra Matra e Martini la scorsa estate vi furono trattative serie per un abbinamento nei prototipi-sport ma l'accordo non si raggiunse perché 300 milioni richiesti furono considerati eccessivi dallo sponsor italo-internazionale. Però al conte Rossi sono sempre piaciute le corse sport (ricordate le PORSCHE-MARTINI?) Amon è un pilota del R.T. Martini. Questo team l'anno scorso stava per realizzare un abbinamento « sport » con la Ferrari per la Targa Florio (e poi tutto sfumò). Vaccarella è uno specialista della Targa che ama sempre disputare qualche corsa sport durante l'anno. Ha già corso con la Matra e i francesi gli vogliono bene. Anche Amon lo stima e lo volle con lui partner nella ultima 24 Ore di Le Mans con la Ferrari.

Ecco allora che abbiamo messo insieme tutti questi dati e programmato questi azzardi informativi: — La MARTINI ha deciso di combinare una vettura rossoblu anche con la MATRA che ha bisogno tra l'altro di partecipare anche con più di due vetture al mondiale Marche se vuole avere speranze. Ipotesi perciò di una MATRA-MARTINI per i piloti Amon e Vaccarella. Debutto alla Sei Ore di Varelungna del 25 marzo. — Poiché da qualche giorno alla Tecno interessano i regolamenti degli sport-prototipi, potrebbe essere addirittura che si pensi a realizzare una sport MARTINI 3000, sempre per gli stessi piloti. Ma in questo caso la data del 25 marzo è troppo ravvicinata; le prove previste da Vaccarella non c'entrano e non ci sembra che i conti Rossi, già « bruciati » dall'esperienza di finanziamento per una macchina nuova, abbiano voglia di insistere allo stesso modo. Perciò c'è da propendere più per la prima ipotesi. Poi magari lunedì 5 marzo scopriremo tutt'altro programma. Comunque sia, è stato un giochetto divertente, no?

AUTOSPRINT

presenta

JACKY ICKX

GLI ARGOMENTI di

# io, papà e... fidanzato

Un articolo  
«diverso» del  
campione belga  
alla vigilia  
del SUD AFRICA

FIORANO - Jacky ICKX se l'è voluta vedere anche dall'alto la monoposto con la quale spera (dalla SPAGNA) di dare una svolta alla stagione F. 1

## Due nascite in tre giorni

Domenica 18 febbraio alle 21,08, nostra figlia Larissa è venuta alla luce in tutta semplicità. Erano nove mesi che l'aspettavamo. Pare che ciò non sia per nulla straordinario.

Lo è invece che, secondo i minuziosi pronostici che la medicina moderna autorizza, Larissa doveva nascere l'11 febbraio, durante il Gran Premio del Brasile.

Ed è per questo che, giunti all'arrivo, ho battuto i miei record di un ritorno-espresso in Belgio dove, a dispetto dei fusi orari, sono riuscito a toccar terra il lunedì 12 alle 17,25 ma Larissa non era ancora là. Ciò vuol dire che questa personcina (che promette di essere molto ben educata), aveva atteso suo padre per nascere!

Forse abbiamo ommesso di farle sapere che ero là, perché da quella data, e di giorno in giorno, abbiamo atteso invano la sua nascita per l'indomani. La situazione diventava tesa perché ero atteso a Maranello per il mattino del 21. Ed è forse questo che ha deciso Larissa...

Forse il lettore si aspetta ora che gli parli di mia figlia. Mi sembra difficile farlo con la voce dell'esperienza perché è il primo neonato che vedo nascere, ma secondo diciassette signore e signorine che l'hanno visitata finora, Larissa è, in tutta certezza, il più bel neonato che abbiamo mai visto. Tuttavia l'unanimità non è completa, perché la nonna materna assicura che, alla nascita, Catherine era ancora più bella, cosa che mi pare senz'altro plausibile.

Ciò che non trova nessuno d'accordo, d'altra parte, è la somiglianza che appare sul viso di Larissa, perché ho sentito, di volta in volta, che somiglia alla sua mamma, a me, alle nonne, al bisnonno, ai nonni, a quattro zii e tre zie. Per quel che mi riguarda posso soltanto registrare queste opinioni autorizzate.

Aggiungerò, all'attenzione delle lettrici, che Larissa pesava 3 chili e 200 grammi e misurava 53 centimetri, che ha le dita molto lunghe, che le ditine dei suoi piedi sono di una rara agilità, che mangia bene, che è di una rara saggezza, ma che ha tuttavia una voce stentorea e che sa indubbiamente ciò che vuole, e in questo mi somiglia, altrettanto che a sua madre.

Aggiungerò ancora, all'attenzione di tutti, che il primo telegramma di felicitazioni che ci è arrivato è quello del commendator Enzo Ferrari, e

che la puericultrice che si occuperà di Larissa, durante le sue prime settimane, ci viene da Modena e che ha già reso lo stesso servizio a diversi membri della scuderia.

Per concludere la storia, un adesivo con il cavallino rampante è stato appiccicato sulla culla, e un altro sulla porta della cameretta.

Nessuno può sbagliarsi sul «ferrarismo» di Larissa.

### LE PROMESSE DELLA 312 B. 3

Ma per quanto meraviglioso sia «il neonato più bello del mondo» ho ben dovuto lasciarlo per rispondere alla convocazione di Maranello, una convocazione ad assistere ad una seconda nascita: quella della 312 B. 3. E' ben inutile che la descriva, perché penso che AUTOSPRINT lo farà in tutti i suoi particolari e la mostrerà sotto tutti gli angoli. Ma ciò che provo il bisogno di esprimere, è il colpo di fulmine che ho avuto, al primo sguardo, per questa seconda-venuta di cui non sono il padre, ma in qualche modo il fidanzato.

All'ora in cui detto queste righe, non ho ancora fatto camminare la B. 3, ma so già che ci intenderemo a meraviglia e che correremo insieme una magnifica avventura sportiva.

Questa bella figliola dai padri multipli (gli ingegneri Colombo, Rocchi, Giorgio Ferrari e i loro collaboratori dell'ufficio disegno) e che porta il più bel nome del mondo, è esattamente tale e quale la sognavo e come potevo augurarmela. Le sue forme ultramoderne sono magistrali, la sua finizione, che comprende cromature e filetti, farà impressione. Le sue qualità, le indovino già.

Se non fosse che per me, si imbarcherebbe la 312 B. 3 per l'Africa del Sud dove avrei la gioia di incominciare il suo addestramento. Ma non sarà il caso, perché bisogna ancora perfezionare la sua finizione e apportarle qualche modifica immaginata dall'inizio della sua fabbricazione in poi. Al ritorno da Kyalami, la ritroverò pronta al prologo della messa a punto. Non ci si immagina il piacere che mi prometto per questa operazione, una delle più stimolanti e che più ricompensano nel mestiere di pilota.

Vivere, e sperare, sperare attraverso tutto, sperare a dispetto e contro tutto. Ma vederne la realizzazione, agginge una dimensione alla bella avventura della speranza. Non ho dimenticato quanto fu esaltante, nella seconda metà della stagione 1970, vedere la 312 B. 1 sfoggiare la classe magistrale che avevo presentito, scoprendola ai primi di settembre 1969.

Era stato un colpo di fulmine e, senza andare a vedere altrove, senza nemmeno provare la vettura, avevo firmato qualche ora dopo il mio ritorno alla Ferrari. Sarebbe esattamente la stessa cosa ora se non fossi ancora della Casa.

Sento che la 312 B. 3 ripagherà tutti gli sforzi delle due ultime stagioni, riporterà Ferrari al suo vero rango e mi porterà il coronamento della mia carriera. Ed è italiana fino alla punta delle unghie...

### TENERO ADDIO ALLA 312 B. 2

Ma non vorrei lasciar partire la 312 B. 2 senza averle reso gli onori che merita. Persino nel tempo in cui la sospensione troppo elaborata la paralizzava, ha messo al suo attivo il Gran Premio di Olanda 1971, e non è colpa sua se, al termine di uno sforzo ben rude per recuperare un anno perso, non ha riportato tre Gran Premi invece di uno, la stagione passata.

Una fuga d'olio a Brands Hatch, un corto circuito a Monza le sono costate due vittorie. Ma fra questi due contrattempi ha dominato il Gran Premio di Germania da padrona.

E in questi primi mesi 1973 ancora, mentre i giornalisti parlavano di lei con un po' di pietà per la sua età, si è ancora rivelata capace di stabilire il terzo tempo: una volta a Buenos Aires e una a Interlagos.

Per di più, due squadre soltanto hanno portato le loro due vetture all'arrivo di due primi Gran Premi: Tyrrell e Ferrari. Si vede che la regina-madre aveva conservato forza e brio. E' di buon auspicio per la giovane regina che occuperà il suo posto dopo aver riunito, come nelle favole, tutte le fate attorno alla sua culla.

Jacky Ickx

# GIROTONDO di «tests»

FIORANO



VALLELUNGA

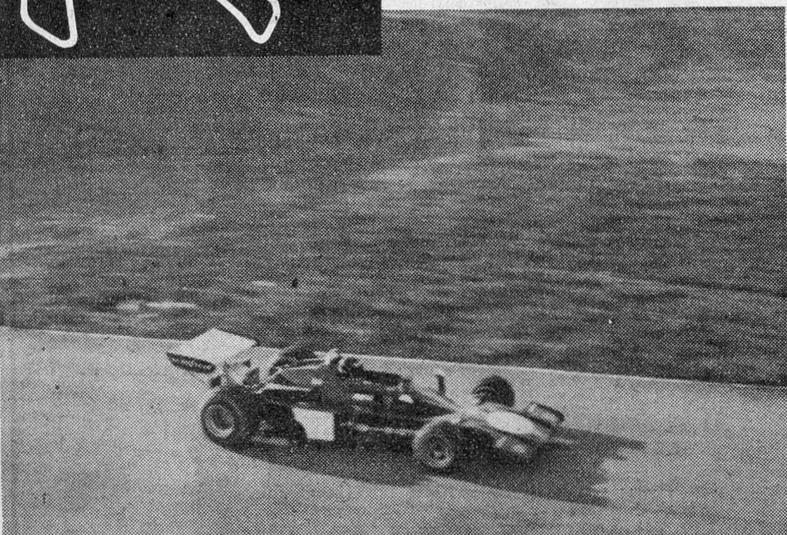
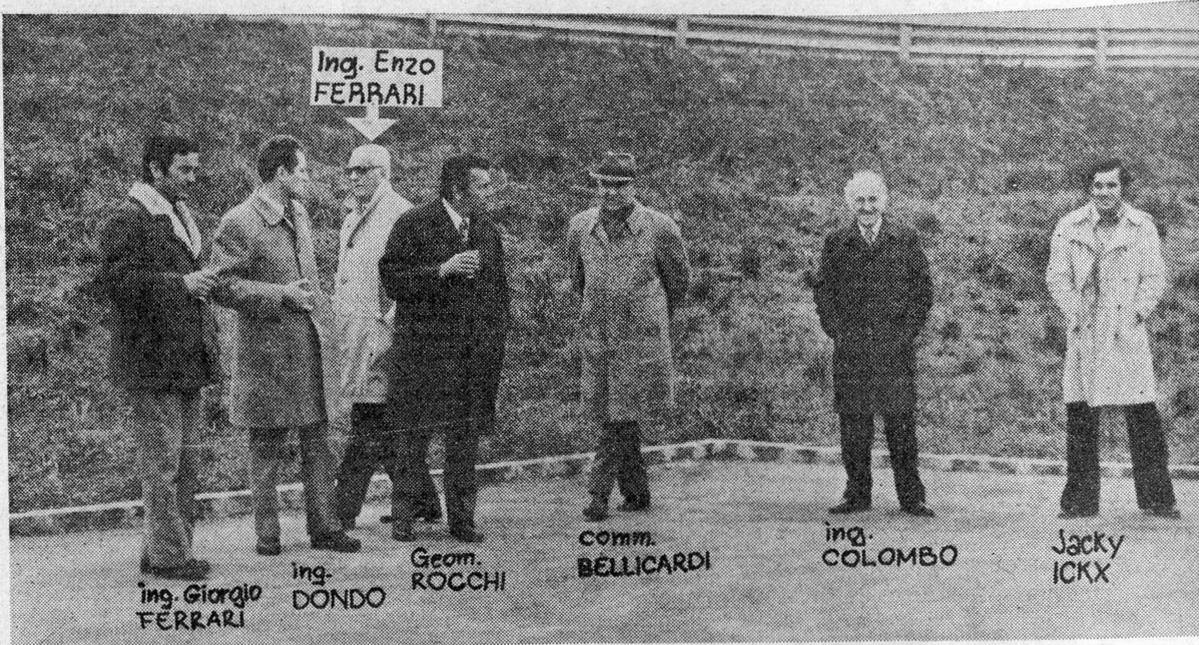


MISANO

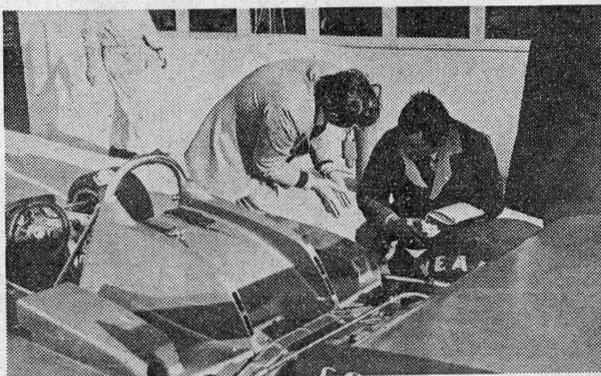


## Il regalo per i 75 anni di Enzo Ferrari

La nuova monoscocca B. 3 è stato un po' il regalo di compleanno per Enzo Ferrari (ha compiuto il 18 febbraio 75 anni). Però il «Drake», come sembra confermare questa foto, ha quasi mostrato di voler evitare di essere «coinvolto» nell'omaggio dello «staff» (molto FIAT)



Il giorno dopo la presentazione «statica», Jacky Ickx ha fatto muovere i primi passi, sull'amico circuito di Fiorano, alla monoscocca B3



A sinistra, chi dice che Caliri non c'entra nulla nella B. 3? Ecco a colloquio con Giorgio Ferrari

E' piaciuta a SCHENKEN ma ha entusiasmato con REDMAN a VALLELUNGA

# Il primo vagito della B. 3 - '73

MARANELLO - C'erano tutti, giovedì mattina, nello spiazzo antistante la pista di Fiorano. L'occasione era importante: la presentazione della nuova Ferrari F. 1, la B3 '73, la prima monoscocca nella storia del «Cavallino». C'erano tutti a cominciare dall'ing. Ferrari (che aveva compiuto due giorni prima gli anni, 75, che li porta sempre «come un ragazzino»), all'ing. Colombo, l'uomo che come Vittorio Alfieri «fortissimamente volle» la monoscocca Ferrari, al geom. Rocchi un altro degli artefici della nuova vettura, poi l'ing. Dondo, il comm. Bellicardi, l'ing. Giorgio Ferrari e tanti tanti altri.

Il commento più azzeccato l'ha fatto il pilota belga Ickx, giunto appositamente per il battesimo della nuova F. 1, dopo che aveva battezzato in Belgio la figlia Larissa, natagli in questi giorni: «Se la macchina va bene come è bella, si può diventare campioni del mondo».

La B3 è rimasta per un'oretta a disposizione, poi subito in officina per alcuni lavori di rifinitura, mentre l'ingegnere Caliri portava in pista la Sport ultima versione da far provare a Ickx che non aveva ancora avuto occasione di saggiarla. Alcuni giri di Ickx nel pomeriggio col 312 P '73, poi tutti ad attendere che il belga collaudasse per la prima volta la nuova F. 1, ma nel frattempo alcune agitazioni sindacali hanno allungato i tempi di lavoro e tutto è stato rimandato al giorno dopo.

Venerdì, di buona mattina, Ickx ha riprovato la Sport, poi verso le 11 è arrivato tutto lo «Stato Maggiore» della Ferrari per assistere al primo «vagito» della monoposto della speranza. La voce si era sparsa, e al cancello di Fiorano una lunga teoria di auto chiedeva di entrare, mentre il

traffico sulla via Giardini che fiancheggia la pista era bloccata dai fans che guardavano attraverso la rete le evoluzioni della B3.

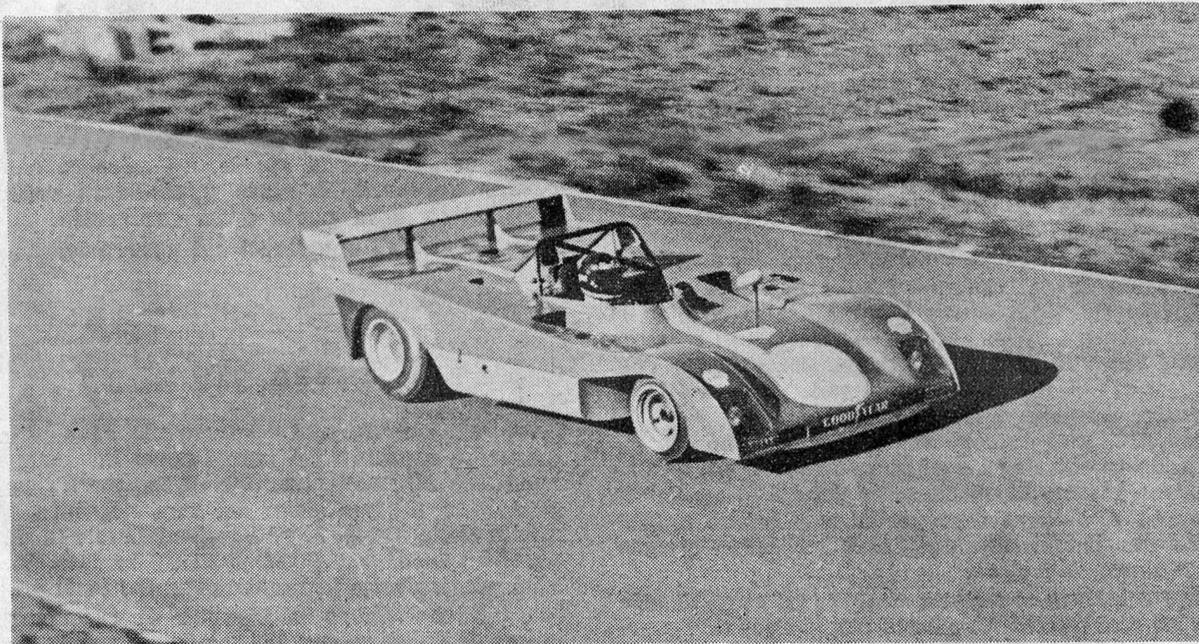
Il lavoro è stato lungo, per la messa a punto della macchina come la voleva il pilota; si è lavorato alla pedaliera, al seggiolino, si sono adattati gli specchietti retrovisori alle esigenze di Ickx, il tutto intercalato da qualche giro. Di tempi neppure il caso di parlarne, non si era sulla pista per cercare delle prestazioni ma solamente della messa a punto.

In totale Ickx ha percorso circa trenta giri, ed alla fine interrogato su come ha trovato la vettura ha detto: «E' ancora troppo presto per fare dei paragoni con la vecchia, perché non ho tirato al massimo, ma se dovessi azzardare una previsione direi che la vettura "c'è". Vedremo al ritorno dal Sud Africa quando saranno stati fatti quei lavori che in queste poche ore si sono dimostrati necessari e si potrà tirare per cercare, in vista del debutto, i limiti della vettura.»

Anche l'ing. Colombo, presente alle prove, ha tenuto a precisare che in questa tornata di prove si è solamente cercato di adattare la vettura alla statura e alle esigenze del pilota, e che collaudi più impegnativi saranno fatti al ritorno della squadra dal Sud Africa. Intanto si è deciso di non mandare la vettura a Kyalami, e di farla debuttare a Silverstone in una gara non di validità mondiale. Il debutto ufficiale è per il G.P. di Spagna a Barcellona, e forse vi sarà anche una seconda vettura, che farà da muletto a Ickx, e che sarà portata eventualmente in gara da Merzario. Sono infatti cominciati in questi giorni i lavori intorno alla monoscocca n. 2.

g. c.

# Più facile da guidare



Jacky Ickx, subito prima di collaudare la nuova monoscocca Formula 1, ha provato a Fiorano il 312 P

### SPECIALI PER AUTOSPRINT

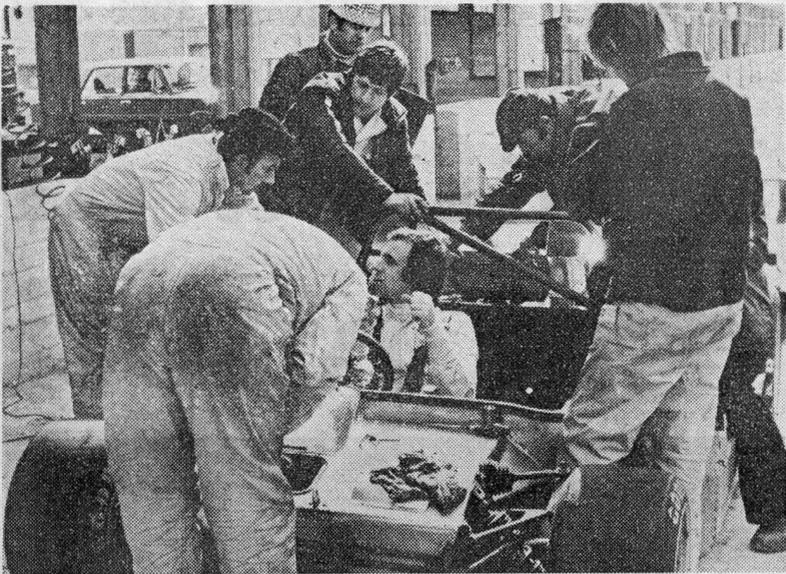
VALLELUNGA - In vista della 6 ore mondiale del 25 marzo la Firestone e la Goodyear sono scese a Vallelunga per provare alcuni tipi di pneumatici, dai quali ricavare la miscela «giusta» per l'anello romano. La Goodyear ha condotto le sue prove con Ferrari, che ha approfittato dell'occasione per sottoporre ad un duro collaudo la sua 312 P a passo lungo modello '73 che è scesa a Vallelunga nella sua versione definitiva.

Lo staff delle prove era composto dall'ingegner Caliri, dai capi-meccanici Cuoghi e Bellentani, dai meccanici Muzzarelli, Scaramelli e Ferrari, da Valpreda della Marelli e da tre tecnici della Goodyear. Come piloti sono stati utilizzati Brian Redman e Tim Schenken. Il primo a provare la macchina è stato Brian Redman che già conosceva la macchina essendo stato al Paul Ricard per tre giorni la scorsa settimana. Lu-

nedi il tempo non era molto bello (anzi molto nuvoloso e con un forte vento) e le prove sono iniziate piuttosto tardi. Il pilota inglese si è dapprima assuefatto a Vallelunga (che ha trovato molto bello) e poi ha provveduto ai collaudi previsti. Redman ha trovato la macchina più sottosterzante della vecchia, ma molto meglio equilibrata e si è trovato talmente a suo agio che nonostante avesse delle piccole noie al cambio, durante i suoi ottanta giri (circa) effettuati, ha girato sempre sull'1'12", mentre la sua migliore tornata è stata compiuta in 1'11"3 che abbassa di due decimi il record ufficioso di Ickx. Da notare che a causa degli scioperi, i meccanici della Ferrari erano stati costretti a «recuperare» un motore che era fermo da due mesi, mentre a Maranello si finiva di revisionare un nuovo motore a corsa lunga, molto più potente in basso.

Il martedì girava ancora Redman, mentre Schenken giungeva nel pomeriggio ed effettuava solo alcuni giri di assaggio. Redman copriva circa un centinaio di giri e «scaldato» dal giorno precedente, abbassava ulteriormente i tempi ed alla fine riusciva a stabilire per ben due volte uno splendido 1'10"9. Nel pomeriggio Redman partiva per l'Inghilterra dopo aver dichiarato che la gara del 25 sarà molto bella, perché Vallelunga mette in risalto il valore dei piloti e la tenuta della macchina.

Nella nottata fra martedì e mercoledì veniva cambiato il motore con quello giunto da Modena e Tim Schenken iniziava i suoi test verso le 11 del mattino. Dopo aver provveduto ad adattare la pedaliera all'australiano ed aver regolato la frizione, iniziavano i contro-test per la Ferrari 312 P '73. Nella mattinata Schenken si allenava, non essendo salito su una Sport dalla 6 Ore di Watkins

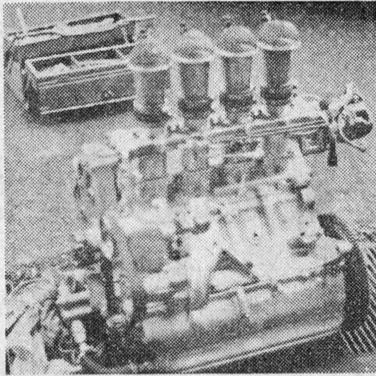


Tim Schenken, da tanti mesi «digiuno» di macchine da corsa, si è sgranichito a Vallelunga con la 312 P. Qui si consulta con Cuoghi

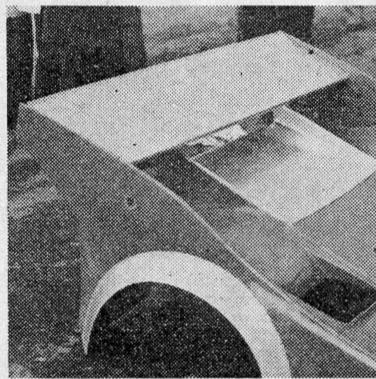
Le coincidenti prove a Vallelunga della Abarth-Osella erano cominciate lunedì con Merzario che, in attesa di partire per il Sud Africa, era sceso a Vallelunga per « dare una mano » sia alla Ferrari che al suo amico torinese. Così, alla presenza di Osella e di Truffo e con l'assistenza di tre meccanici, Merzario aveva cominciato ad inanellare giri su giri con la macchina '73, quella che aveva già provato a Misano. Un paio d'ore di prove, intervallate da tante fermate, comunque un tempo sufficiente per permettere al comasco di fornire alcune utili indicazioni. Dopo avere provato la vettura a Misano soprattutto per quanto riguar-

da la carrozzeria (il nuovo due litri presenta vistose modifiche alla parte anteriore e a quella posteriore), Merzario e Galli avrebbero dovuto fornire un giudizio generale qui a Vallelunga.

Il comasco è nuovamente sceso in pista martedì mattina ed ha migliorato di tre secondi il tempo che aveva fatto registrare nella giornata precedente, portandolo da 1'19" a 1'16". C'è comunque da dire che il motore utilizzato da Merzario era il più stanco dei due a disposizione. Verso la fine dei tests di martedì il motore ha accusato lo stesso guasto di cui ebbe a lamentarsi Nanni Galli a Jarama, ovvero la rottura dello spinterogeno.

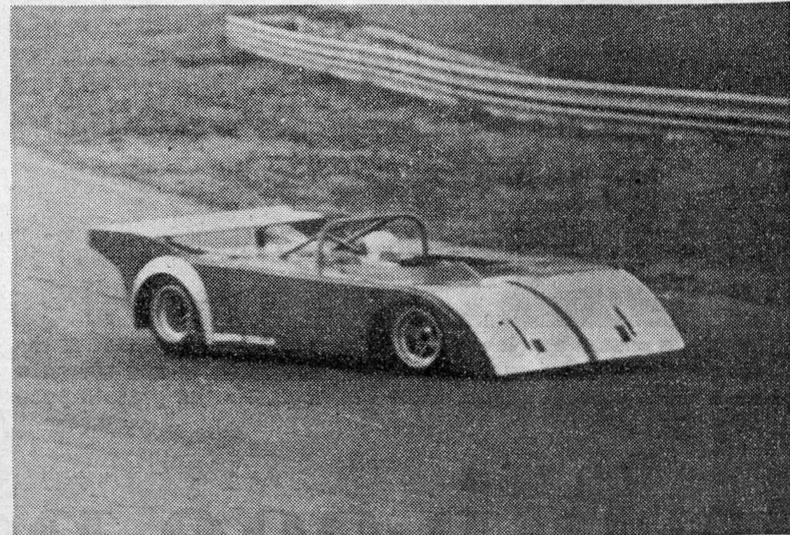


Sopra, uno dei più recenti motori Abarth 2 litri portato da Osella a Vallelunga. Sotto, la nuova sezione di coda della 2000 torinese in fase di collaudo



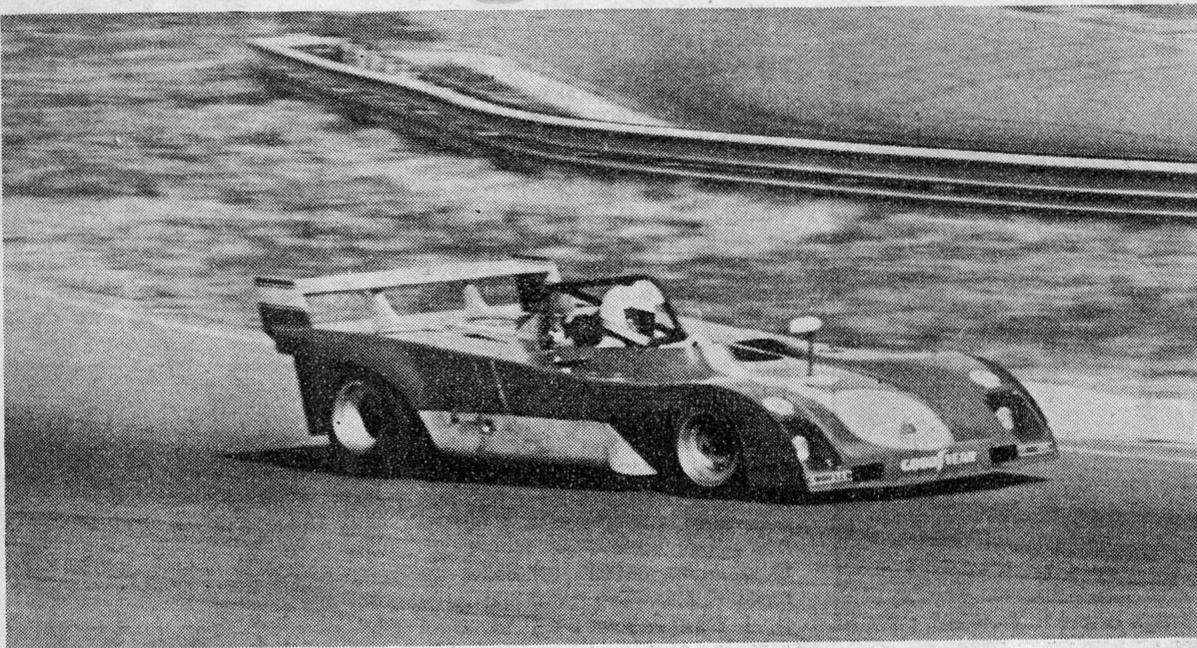
Meno facile nell'autodromo romano la preparazione dell'ABARTH '73

# GALLI ingessato non ce la farà per la «6 ORE»



Ecco Merzario impegnato a Vallelunga con l'Abarth-Osella poco prima di partire per il Sud Africa. Essa ha poi subito l'incidente con Galli

## «allungata» 312 P



Questo è Tim Schenken, a Vallelunga, all'ingresso della «esse» con la Sport Ferrari ultima versione

Glen e su una macchina da corsa da almeno quattro mesi. Pur se il motore presentava dei leggeri trafileggi d'olio, molte sono state le tornate coperte da Schenken ed i tempi sono stati dell'ordine di 1'12"5, mentre il miglior tempo della giornata è stato 1'11"9. Nel pomeriggio (forse anche a causa di una sospensione che aveva bisogno di un piccolo « intervento » che non è stato effettuato per mancanza di tempo), i tempi sul giro sono stati molto alti, mentre sono state irrigidite le barre stabilizzatrici. I pneumatici anteriori hanno presentato (stranamente solo nel pomeriggio di mercoledì) una grossa tendenza al consumo, particolarmente quelli anteriori; tale consumo preoccupava notevolmente l'ingegner Caliri. Verso la fine del pomeriggio, Caliri terminati i test di pneumatici (e fatto il punto con Schenken e Cuoghi circa i tempi registrati dall'australiano e da Redman) decideva di effettuare

un test di una trentina di giri per provare le pastiglie dei freni. Venivano montate le migliori gomme a disposizione e quindi veniva irrigidita di due tacche la barra stabilizzatrice anteriore. I tempi erano sempre molto alti (sempre sopra 1'12"), ma l'importante era inanellare molti giri.

Alla fine delle prove Caliri era abbastanza soddisfatto dei tests effettuati e sottolineava la mancanza di valore qualitativo della differenza dei tempi fra Redman e Schenken, attribuendo tale differenza al diverso grado di forma dei due piloti. Schenken dal canto suo ci dichiarava di aver trovato molte differenze fra la macchina del '72 e quella di quest'anno con netto miglioramento in quella del '73 « più facile da guidare ». Ha inoltre detto che la gara sarà indubbiamente molto bella e la lotta fra le 3 litri accesi, mentre non prevede che le 2000 possano infastidire le « sorelle maggiori ».



Durante i primi giorni della settimana, vista a Vallelunga anche la Ferrari Daytona di Tony Palma con la quale Massimo De Antoni e Mario Radicella dovrebbero prendere parte alla 6 ore mondiale. Ap-

profittando dei momenti di pausa De Antoni ha girato sul « piccolo » con il tempo veramente interessante di 59"5, che indubbiamente può far sperare in una qualificazione della Ferrari Gran Turismo.

**VALLELUNGA** - Nanni Galli non è davvero fortunato. Dopo la precaria stagione 1972, quando finalmente il pratese sembrava definitivamente sistemato per una intensa stagione con la ISO-Rivolta in F. 1 e con l'Abarth-Osella per l'Euro 2 litri e qualche prova del Mondiale Marche, ecco che un malaugurato incidente lo costringerà a circa 30 giorni di immobilità.

E' successo all'autodromo di Vallelunga, durante i tests che Enzo Osella sta facendo effettuare per un giudizio definitivo sulla sua nuova Abarth '73. Nanni Galli, assistito dallo stesso Osella e da Truffo, è sceso in pista cominciando a girare con una certa regolarità per accelerare, via via, la sua andatura fino a circa 1'14". Una ventina di giri erano già stati compiuti quando verso le 12 si è vista la vettura

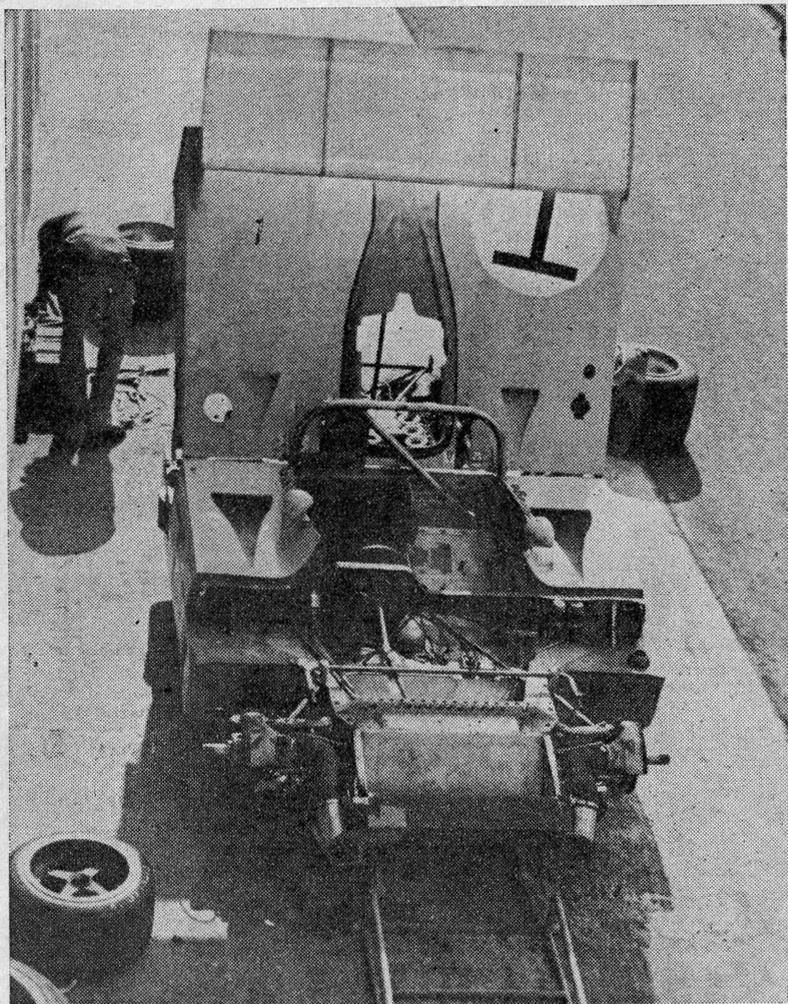
sbandare improvvisamente e andare a sbattere sul guard-rail a sinistra, prima della curva del semaforo. L'impatto è stato violento e il mezzo meccanico si è arrestato di colpo.

Il pilota, che aveva conservato tutta la sua tranquillità, è uscito da solo dalla macchina e, montato sull'anteriore della Mirage di Watson che si era fermato, si è fatto portare al box. Qui ha parlato con il « patron » fornendo spiegazioni ed infine convinceva Truffo a trasportarlo a Prato ove, appena giunto, veniva avviato al reparto radiologico dell'Ospedale della Misericordia per un controllo generale. Diagnosi: frattura semplice del perone sinistro e leggere contusioni addominali, con una prognosi di circa 30 giorni salvo complicazioni.

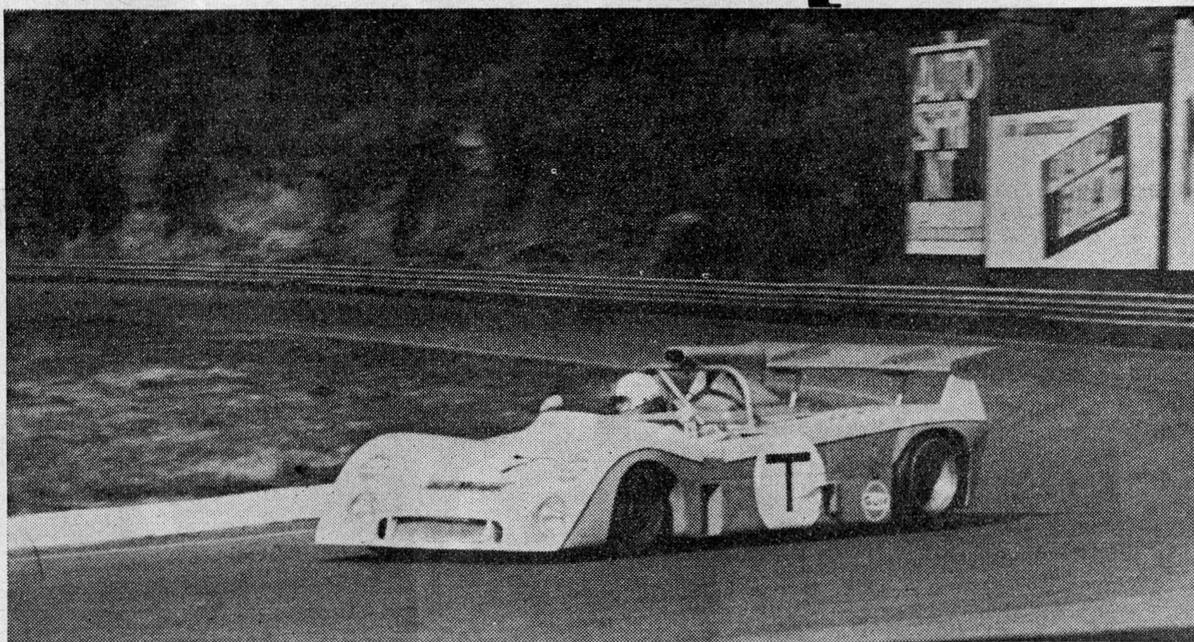
Abbiamo parlato con Galli al telefono e il pratese si è dimostrato molto tranquillo, anche se dispiaciuto dell'accaduto. « E' successo in staccata, prima della curva del semaforo. La vettura ha accusato un improvviso blocco al retrotreno e io non sono riuscito a dominarla. Da qui l'urto contro il guard-rail e la frattura della mia gamba sinistra. Per fortuna all'esame radiologico questa frattura è risultata di lieve entità e di facile guarigione. Certo mi toccherà disertare la prova mondiale di Kyalami, ma spero fermamente di essere di nuovo in piedi per la 6 Ore di Vallelunga. Credo che la macchina di Osella non abbia riportato danni irreparabili ». Galli è stato dimesso nella serata di sabato, ma per il 25 marzo non potrà correre.

Due secondi buoni meno veloce della FERRARI (per ora)

# Accusa fatica ai freni e ai piloti



Qui sopra, a «cuore aperto» la Gulf-Mirage M 6 con motore Ford durante una delle molte soste che hanno costellato la sua messa a punto a Vallelunga. A destra, Mike Hailwood, che ha provato poco



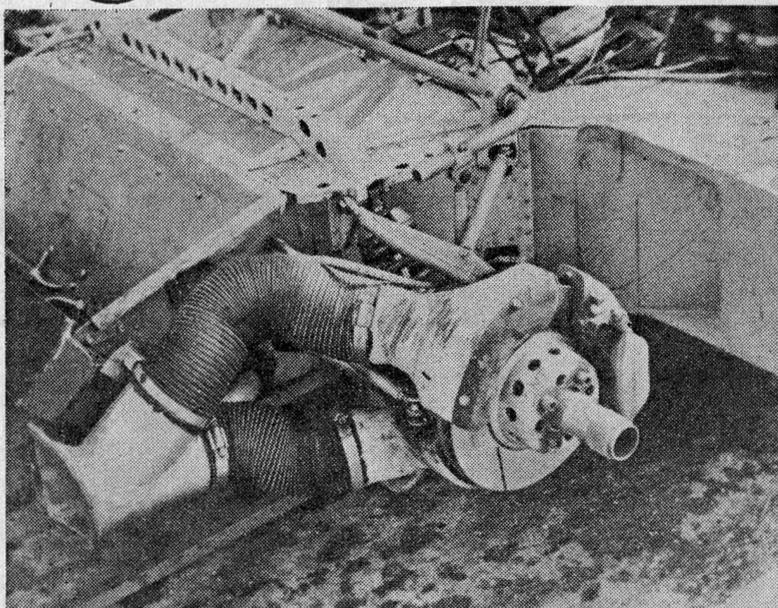
## la Mirage nel «toboga» romano

**VALLELUNGA** - Partite mercoledì la Ferrari e la Goodyear, giovedì sono giunte a Vallelunga la Gulf-Mirage e la Firestone per sostenere un lungo test di prove dopo la sfortunata trasferta americana (conclusasi con un doppio ritiro a Daytona) ed in vista della gara mondiale del 25 marzo.

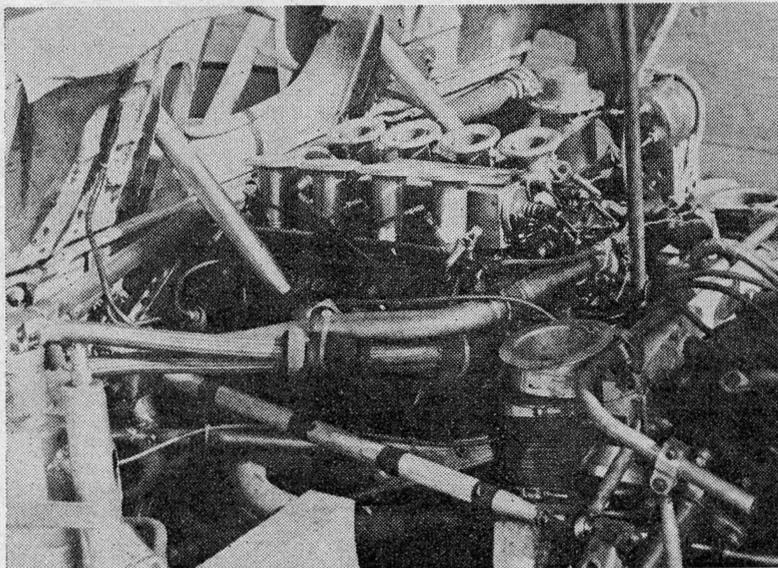
A Vallelunga sono giunti il vice direttore sportivo, John Horsman, ed i piloti Derek Bell e John Watson, mentre ha fatto una breve apparizione anche Mike Hailwood. Le macchine a disposizione del team per questa serie di tests, erano una Mirage-Weslake ed una Mirage-Cosworth.

Giovedì, nonostante il tempo piuttosto coperto, Bell e Watson hanno coperto circa 110 giri con le due macchine. Alla Mirage-Weslake si è maggiormente dedicato John Watson che ha coperto una settantina di giri il migliore dei quali è stato coperto in 1'12"8. Sulla stessa Weslake, che era la macchina maggiormente bisognosa di collaudo dopo che a Daytona era stata ritirata al termine delle prove per difetti al cambio, è salito anche Derek Bell che ha coperto una decina di giri, scendendo fino al limite dell'1'12". Su questa macchina che ha notoriamente i freni sulle ruote, è stato provato per breve tempo anche un retro treno con i freni al centro (come vogliono i dettami della ricorrente tecnica moderna), ma sono stati accantonati perché tendeva a surriscaldarsi molto, anche a causa del grosso uso che si fa dei freni a Vallelunga.

Con la Mirage-Cosworth ha girato il solo Bell e nonostante dei piccoli problemi ai freni, l'inglese ha girato in 1'14". In serata giunge anche Hailwood che è passato da Roma durante il suo viaggio verso il Sud Africa.



I sollecitatissimi dischi freno della Mirage erano raffreddati, davanti, da ben due tubazioni d'aria facenti capo ad un'unica presa sul muso



Il motore Ford-Cosworth DFV utilizzato in alternativa al Weslake nelle prove romane della Mirage. Il 12 cilindri non è ancora a punto, e per la 6 ore pare certo che le due Mirage saranno dotate dell'8 cilindri

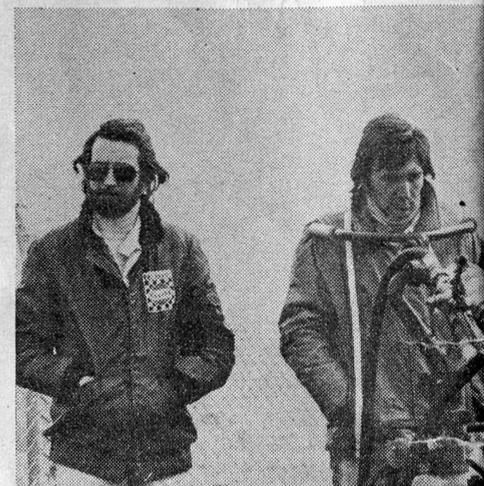
Venerdì, mentre la Weslake rimane nelle rimesse, ove si provvede ad una verifica di tutto l'impianto di lubrificazione, viene fatta girare dalle 12,30 circa in poi la Mirage-Cosworth sulla quale si alternano Derek Bell e Mike Hailwood, pur se «Miche the Bike» farà soltanto qualche giro di assaggio (abbastanza veloci, sull'1'12"5) e poi si avvierà a prendere l'aereo. Bell coprirà nell'intero arco della giornata circa un centinaio di giri, tutti sul piede di 1'12"5-1'13", mentre la migliore tornata sarà in 1'12"3. Durante la mattinata molte sono state le fermate ai boxes per controllare, spurgare e regolare i freni che venivano letteralmente «cotti» nei giri di Vallelunga. Nonostante qualche debole smentita da parte di Horsman e dei suoi piloti, i freni sono stati forse il maggior problema per la Mirage in questi due giorni di prove.

Sia Horsman che Watson ed Hailwood, hanno sottolineato la bellezza del circuito, ma la più grossa loro preoccupazione riguarda la fatica fisica alla quale i piloti verranno sottoposti nella 6 ORE. Ad Horsman è piaciuto l'anello esterno di Vallelunga, ma non si è dimostrato troppo entusiasta della variante, che costringe piloti e macchine ad un serio logorio. Comunque spera con le sue due macchine (che saranno entrambe con motore Cosworth e verranno affidate ad Hailwood-Watson e Bell-Ganley) di fare la sua figura nella 6 Ore e non è detto che non possa uscirne qualcosa di positivo.

Dal canto suo, John Watson, oltre alla fatica di cui abbiamo già parlato, teme che possa accadere qualcosa alla curva della variante a causa della «grinta» dei vari piloti in gara, che si

troveranno a lottare al coltello su quella curva che potrebbe garantire un certo vantaggio sugli altri se affrontata in testa. Watson dopo le prove Mirage, tornerà in Inghilterra dove a Goodwood sosterrà un test con la nuova Brabham di Formula Uno, con la quale spera di disputare qualche corsa, magari non di campionato.

A proposito di stanchezza c'è da dire che verso la fine delle



Pensierosi Watson (a sinistra) e Bell, dopo i tests romani

prove, Derek Bell è incappato per ben due volte in un testacoda alla «esse», nel punto in cui doveva effettuare un cambio di marcia. Dopo una breve sosta, che è stata utilizzata per un ennesimo cambio di gomme, il pilota inglese è ripartito senza che l'inconveniente si ripettesse e leggermente più riposato. Le Gulf-Mirage, lunedì e martedì continueranno le prove che vedranno Watson al volante della Mirage-Cosworth e Bell della Mirage-Weslake.

c. p.

Una settimana di prove con  
STOMMELEN, FACETTI e ZECCOLI

## Più veloce della MATRA l'ALFA «12» al «Ricard»

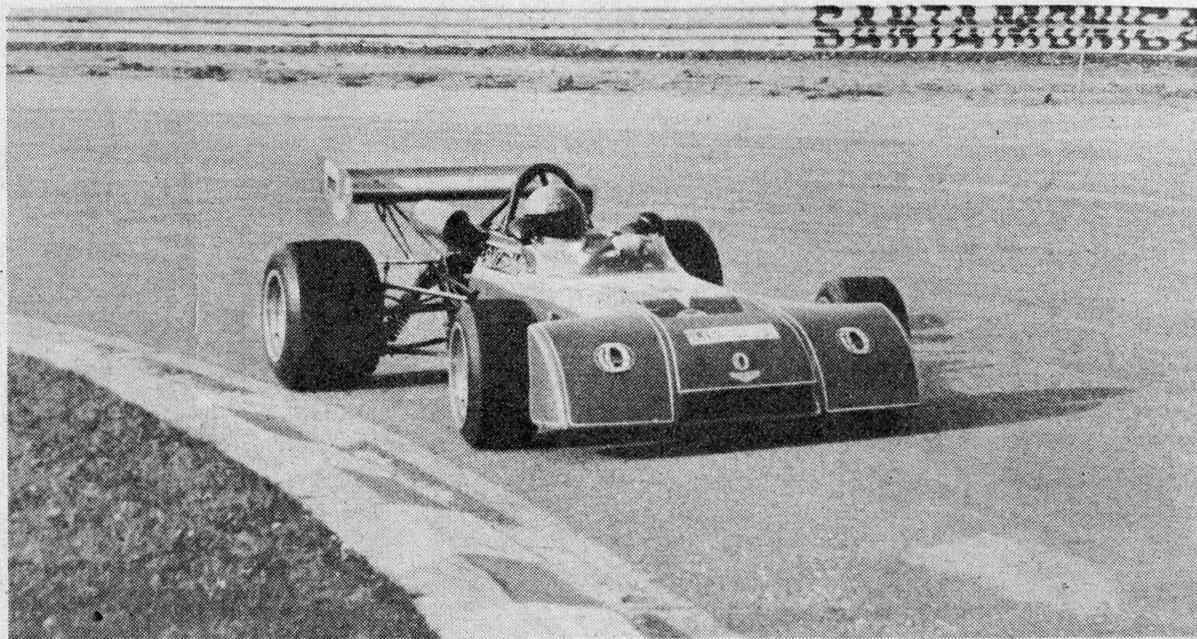
LE CASTELLET - Il più recente modello di Alfa Romeo Sport tre litri, la 33tt12 con motore boxer che avete visto fotografato in anteprima nel numero scorso di AUTOSPRINT, sta svolgendo un'intensa serie di prove sul circuito francese del Paul Ricard, punto di ritrovo ormai obbligatorio per le maggiori squadre sia di Formula che di vetture Sport.

Questa assiduità al tracciato francese di quasi tutti i maggiori nomi mondiali fra l'altro è molto utile per i raffronti che si possono fare relativamente ai tempi ottenuti, tenendo sempre conto che le rilevazioni sono fatte dagli stessi «teams» e quindi non hanno valore ufficiale. Ad ogni modo, fino a sabato scorso la nuova Alfa si era comportata piuttosto bene, per essere una vettura ancora nuova (nonostante i molti mesi di gestazione).

Infatti, Stommelen si era spinto fino ad un ottimo 1'53"4 sul tracciato di 5.800 metri, un tempo già migliore dei più recenti dati «ufficiosi» delle Matra (1'54"3), anche se non al livello di quello ottenuto dalla Ferrari 312 P passo lungo nelle prove di tre settimane fa, quando la vettura modenese ha raggiunto un limite di 1'52"7.

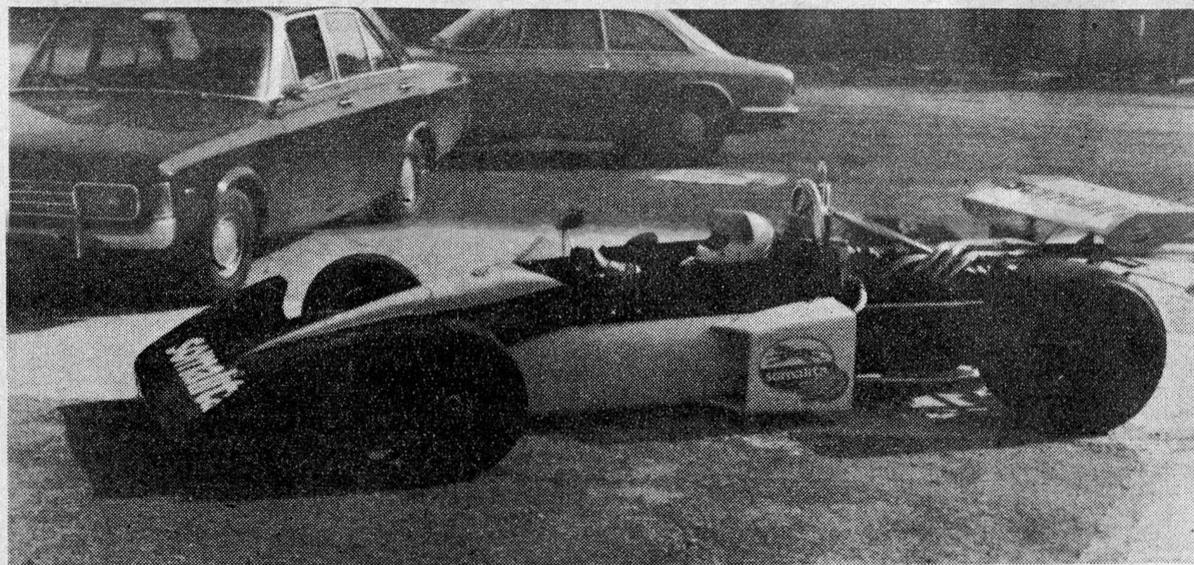
Le prove Alfa, che sono dirette dall'ing. Severi e condotte dai piloti Stommelen, Facetti e Zeccoli, sono iniziate nei primi giorni della scorsa settimana. In un primo tempo, sono state disturbate da noie al cambio, nel quale si è rotta la 3. marcia, poi si sono sviluppate in maniera regolare, con i soliti aggiustaggi, su tempi attorno all'1'54" con un miglior tempo, appunto, di 1'53"4.

Nel frattempo, Facetti e Zeccoli giravano sul tracciato piccolo (quello di 3.300 metri) d'apprima sull'1'15" per familiarizzarsi con la pista, poi scendendo via via fino a 1'13". Nel corso della prima parte di queste prove, che sono proseguite fino a mercoledì 28, la vettura ha compiuto circa 600 chilometri, senza problemi e fornendo anzi indicazioni molto positive che hanno soddisfatto sia l'ing. Severi che i piloti.



Hanno successo anche di pubblico le prove nel sempre più affollato autodromo di Misano

## In 2000 a vedere



In alto, Eris Tondelli a Misano con la Chevron F. 2 a traliccio. Qui sopra, la S.M. di Ettore Ricci

## 200 iscritti alla «prima» Formula 3 di B. HATCH

LONDRA - Tutto sommato, anche durante l'inverno in Inghilterra non si è mai veramente cessato di correre, però la stagione vera e propria avrà inizio fra poco a Brands Hatch con la prima gara di campionato nazionale di F. 3. Le cassandre sono rimaste male, nel vedere le iscrizioni per questa corsa: circa duecento. Poiché ci sarà una gara di Formula Ford, come contorno, dobbiamo dire che 90 di queste vetture sono appunto delle FF, e la dimostrazione della popolarità di questa formula ha indotto gli organizzatori inglesi a rivedere i loro calendari, per aggiungere altre gare di FF, i cui schieramenti di partenza verranno stabiliti dai tempi in prova.

### La GPDA cambia sede e Presidente

GLAND - Il neozelandese Denis Hulme, campione mondiale F. 1 nel 1967 e vincitore del Challenge Can-Am 1968 e 1970, è il nuovo presidente della G.P.D.A. (associazione piloti di Gran Premio).

I piloti di Formula 1 che hanno partecipato al Gran Premio del Brasile hanno votato all'unanimità per Denis Hulme che succede così, a far data dal 1. aprile, allo scozzese Jackie Stewart.

In seguito alla nomina di Denis Hulme il nuovo indirizzo della GPDA è: Grand Prix Drivers' Association, East Carleton, Norwich, Norfolk - England.

### In ritardo TECNO e AMON

I lavori della nuova Tecno-Martini made in Borgo Panigale, sono andati un po' a rilento in questa settimana causa il mancato arrivo dei serbatoi della benzina e dei radiatori dall'Inghilterra. Anche Amon, che era atteso per adattargli la macchina, è stato in ritardo per impegni con la ditta di cui vende gli aerei. Lunedì mattina 26 febbraio è arrivato però a Bologna sia Amon che i serbatoi e i radiatori.

MISANO - Impegnati gli altri circuiti di Monza (records Ford) e Vallelunga con le sport che si preparano in vista della 6 Ore, l'alternativa del Santamonica si pone unica per i primi collaudi di tante macchine che devono scendere in pista al più presto. Oltretutto il tracciato romagnolo, veloce e allo stesso tempo vario e impegnativo, concede a qualsiasi tipo di vettura una messa a punto ottima, specie poi per chi su questo tracciato abbia già girato e si trovi ad avere riferimenti precisi.

Ormai tutti i giorni della settimana sono buoni per girare, ma soprattutto alla domenica si registra il maggior afflusso di sportivi. Pensate che in una delle scorse domeniche si sono alternati in pista ben 47 centauri e circa 30 macchine, un vero record per questo mese che dovrebbe essere «morto»: e gli spettatori per queste prove non titolate e abbastanza segrete sono stati quasi duemila!

Il giorno prima, sabato si erano alternati sulla pista diversi piloti di grido: Ettore Ricci, al collaudo della seconda monoscocca S.M. terminava però molto presto le sue prove, andando a cozzare violentemente la sua F. 2 con motore Armaroli nello stesso punto in cui si era avuto l'unico incidente di un certo rilievo durante la stagione, quello che vide protagonista Gaudenzio Mantova nella gara di F. 3 (per intenderci alla prima curva dopo i

box) forse per una marcia che non è entrata al momento giusto. Macchina notevolmente danneggiata ovviamente dopo soli pochi giri: rimangono all'attivo del pilota e della nuova F. 2 i tempi stabiliti a Varano (49"9) qualche giorno prima.

Oltre a Ricci hanno girato ancora «Shangry La» con la Surtees TS 10 dell'Etienne Aigner (anzi pare che il simpatico pilota toscano abbia lasciato addirittura la macchina in un garage a Misano e appena può corra ad allenarsi) e con la nuova Raymond 2000 e alcuni piloti della locale scuderia del Passatore con monoposto di F. Italia. La domenica successiva trasferimento in massa della Trivellato Racing con il nuovissimo barchetta 2 litri March BMW con i colori della Pagnossin per Gabriele Serblin, poi due monoposto di F. 3 sempre March con motore Novamotor per Bozzetto, Franzoso e Albertin. La nuova sport ha girato in velocità molto poco, solo tre o quattro giri perché ha ceduto l'attacco della pompa della frizione: a lungo invece hanno provato le due F. 3 con la prima delle quali Bozzetto ha stabilito tempi di rilievo. C'erano anche diverse F. Italia, la più veloce delle quali è apparsa quella di Roberto Farneti.

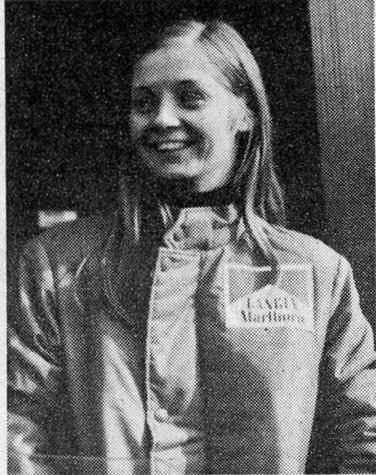
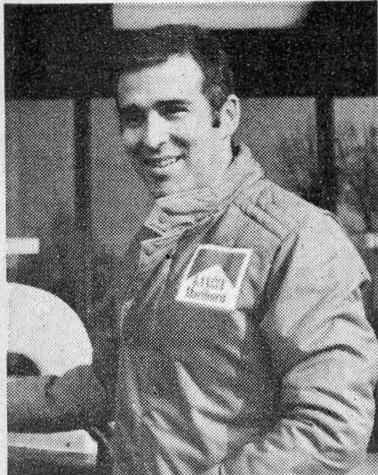
Mercoledì si è vista l'equipe Chevron con Eris Tondelli al collaudo della vettura di F. 2 (che anche se siglata B 25 è una B 20 della scorsa stagione, nuova ma

con telaio tubolare) con il motore Tecno (derivazione Cosworth) 2000 riveduto dallo stesso Tondelli. La vettura, che montava un cambio Hewland FT 200, ammortizzatori Bilstein e sfoggiava musone e alettone molto arretrato, ha accusato difficoltà all'impianto elettrico e ha fatto penare non poco per andare in moto: ma alla fine, dopo aver sostituito vari fili, puntine e bobina il bravo Cesarino, nuovo meccanico del team, è riuscito a farla rombare. Assente Carluccio Facetti (alle prove Alfa al «Ricard») Tondelli ha effettuato le prime prove, dapprima molto lentamente, poi sempre più veloce per saggiare soprattutto l'assetto del motore e del telaio in generale. Per ora il team, che è diretto da Emilio Bobbio, dispone di un telaio e due motori Tecno: ma mentre stiamo scrivendo Tondelli medesimo si trova in Inghilterra dove è andato a ritirare il secondo telaio, questa volta un vero B 25 monoscocca che egli stesso userà assieme a Facetti.

Mercoledì ancora di scena la March BMW di Serblin, che mordeva il freno per la nuova bellissima vettura ancora non provata a sufficienza. Questa volta non vi sono stati inconvenienti di sorta e il giovane veneto ha potuto girare a lungo saggiando a fondo le qualità fantastiche del generoso propulsore BMW.

A colloquio con i due nuovi «jolly» del team LANCIA: ANDRUET e PETIT

# Cavallo matto e Nuvola d'oro



La nuovissima «supercoppia» Lancia-Marlboro, Jean-Claude Andruet (a sinistra) e Michele «Biche» Petit, già inguainata con le giacche-casa



Il dottor Cesare Fiorio ha fatto gli onori di casa alla Lancia: eccolo illustrare ad Andruet la Lancia F. 1 nella quale egli si è installato

TORINO - Piacevole incontro di Jean Claude Andruet e di Michèle Petit «Biche», sua partner brava e altrettanto graziosa, con la Stampa al Museo Lancia: anfizionti, l'ing. Sandro e il dr. Cesare Fiorio e Daniele Audetto, i big della «Lancia Squadra Corse».

Evidente è la soddisfazione della Casa torinese per aver «agguantato» questa formidabile coppia francese. Andruet, parigino d'adozione, in effetti, è oriundo italiano, la mamma è della Vaf d'Aosta, il padre di Borgotaro (vicino a Varano). Il suo carnet sportivo è traboccante di super vittorie. Nel '72 ha vinto in coppia con «Biche» il Tour de Corse, il Giro di Francia, e infinite altre gare di ogni tipo: velocità in pista e in salita e rallies, vince sempre nel '72 a Le Mans con una Daytona il Gruppo 4, partecipa con l'Alpine Formula 3 a gare in salita dell'Europeo andando come una scheggia.

Ultimo tocco a questo quadro da grande campione la formidabile vittoria al «Monte» '73 dove la presenza di «Biche» ha fatto da catalizzatore alle dirompenti qualità dell'italo-francese. Lei dall'aspetto fragilino, molto graziosa, capelli biondi sciolti, occhi azzurri, emana un fascino tutto francese che nasconde sicuramente un temperamento femministico transalpino, tutto pepe e lo ha dimostrato nel recente Montecarlo, prima donna a scrivere il proprio nome nell'albo d'oro del più bel rally del mondo.

Andruet «Cavallo matto» e «Biche» nuvola d'oro sono i nuovi jolly del Team Lancia. Anche il carnet sportivo di «Biche» è ricco di note positive, è stata infatti copilota di Marie Claude Beaumont prima di far coppia fissa con Jean Claude Andruet. I due francesi entrano a far parte della Squadra Lancia in parallelo a Munari-Manucci per l'operazione Stratos; i programmi di Andruet iniziano col Rally di S. Marino e proseguono con il prossimo Rally Lyon-Charbonnières, il Rally di Sicilia, il Rally Firestone in

Spagna, e forse il Rally d'Irlanda e la Targa Florio in coppia con Munari, dove se ne dovrebbero vedere delle belle. Parteciperà anche, insieme a Munari in autunno al Giro d'Italia al quale la Lancia tiene moltissimo. La Ronde Cevenole e il Rally di San Martino di Castrozza concludono il '73.

Nelle due gare italiane lo si vorrebbe in coppia con Sodano, ma i presenti dissentivano e lo stesso Andruet non sembra voler rinunciare facilmente alla sua «cerbiatta». E' interessante sottolineare che il Team Lancia con i nuovi acquisti è pronto ad affrontare ogni tipo di decisione futura in merito al Campionato Mondiale Marche, disponendo degli uomini e dei mezzi adatti.

Molto favorevole il primo contatto di Jean Claude Andruet con la Stratos, infatti ha percorso un paio di chilometri per «rompere il ghiaccio», ed ha subito constatato la maneggevolezza e la progressività del mezzo. Dell'aspetto esterno era entusiasta senza riserve sostenendo che una macchina così bella deve senz'altro andare bene. E' rimasto poi piacevolmente meravigliato dall'organizzazione del piccolo team torinese, Campione del Mondo: è bastato un breve colloquio con Daniele Audetto, l'eminenza grigia dell'organizzazione, in cui hanno discusso della tappa del Bourzet del Lyon-Charbonnières.

Normalmente, poiché la prova speciale in salita termina in cima su asfalto pulito e solo successivamente nel trasferimento c'è neve e ghiaccio si percorre tutto con gomme chiodate: Audetto propone come fatto normale di fare la salita con i Racing e di programmare un'assistenza in cima per montare gomme chiodate al che Andruet si stupisce per tanta buona volontà che forse altrove non sempre ha trovato.

Andruet, compatibilmente con il programma precedente, svolgerà la sua attività in alcuni rallies valevoli per il Campionato Francese e gare nel-

l'Euro 2000 e nell'Euro Salita con l'Abarth Osella 2000. Visto che il baricentro della sua attività è Torino, si trasferirà probabilmente sulla Costa Azzurra, ad una schiacciata d'acceleratore dal capoluogo piemontese. Ultima considerazione: non è detto che se la Lancia avesse bisogno di qualche punticino nel Campionato Marche rally Andruet non corra con la intramontabile Fulvia in qualche gara.

Dubbia è la partecipazione al TAP della Squadra Lancia perché lo stesso dr. Cesare Fiorio ha sottolineato come non accetti di correre senza essere competitivo per la vittoria; quando la Stratos sarà omologata in Gruppo 4 il discorso sarà diverso. Si cerca in sostanza di non disperdere l'équipe di tecnici distogliendola dal programma Stratos.

Per la Fulvia Coupé il tramonto è stato ufficialmente rimandato di almeno due anni, questo per l'attuale successo della vettura, sia commerciale che sportiva, mentre per la Beta Coupé si è detto si tratterà di un fiore di serra invernale '73. Un accenno ad una grossa vettura che apparirà entro un paio d'anni ed un augurio che i piani di espansione e di esportazione si realizzino in pieno hanno concluso la breve conferenza-stampa.

Subito dopo il colloquio con i giornalisti di Andruet e «Biche», la Stratos immediatamente eseguiva sulla pista Fiat di Marene prove di velocità guidata da Maglioli: velocità raggiunte superiori ai 250 kmh, qualche piccolo alleggerimento all'avantreno farà spuntare sotto il muso un alettone tipo X 1/9.

Sono state provate anche le gomme per la versione di serie: i Michelin e, per la versione corsa: Pirelli, Dunlop, Firestone e Goodyear. Migliore impressione hanno destato queste ultime. Poi la vettura andrà a provare a Misano.

g. r.

## II «TULIPANI» in Polonia

AMSTERDAM - Il Rally internazionale dei Tulipani partirà quest'anno dalla Polonia per iniziativa della rivista motoristica olandese «Auto-Visie». La partenza verrà data il 2 maggio da Varsavia e i partecipanti percorreranno 1.800 km in territorio polacco, nella parte montagnosa del sud, con 350 km di prove speciali. Quindi attraverso la Germania dell'Est, dove dovranno superare altre tre prove speciali, arriveranno sulle coste olandesi dove il Rally terminerà il 5 maggio.

## DOVE (come e quando) VEDERE IL RALLY



### TACCUINO dello SPETTATORE

Normalmente il primo pensiero che passa per la mente di un appassionato di rallies che desidera recarsi ad assistere il passaggio dei concorrenti è quello di non «sbagliare», clamorosamente la prova speciale in cui sistemarsi.

Ora, in occasione del prossimo Rally di S. Marino, cerchiamo di dare una mano a tutti quelli che sicuramente si recheranno in Romagna per vedere i propri beniamini offrendo di ogni prova speciale in programma oltre alle ore di passaggio ed all'ubicazione anche le caratteristiche tipiche di ciascuna con i consigli per i tratti più significativi. Pensiamo poi di renderci utili segnalando anche quei trasferimenti in cui è praticamente impossibile rispettare il tempo imposto dagli organizzatori e che pertanto verranno affrontati con lo stesso spirito delle prove speciali.

### Velocità a MISANO

PROVA SPECIALE DI VELOCITA' - 10 giri di pista all'autodromo SANTA MONICA di MISANO Adriatico a gruppi di 20 vetture in ordine di classifica al termine della prima tappa. Inizio della prova è previsto per le ore 13,50 del 3 marzo.

Il percorso delle prove speciali verrà chiuso in entrambi i sensi al traffico un'ora prima del passaggio del primo concorrente e verrà riaperto solo dopo il passaggio della vettura «scopa» con bandiera verde che seguirà sempre l'ultimo concorrente in gara. Pertanto gli organizzatori avvisano il pubblico di non muoversi prima di questo segnale per non intralciare e creare pericolo agli ultimi concorrenti in gara alla guida di vetture di serie di piccola cilindrata facilmente in ritardo rispetto l'ora teorica.

Brevissima e molto nervosa è questa una di quelle prove interamente su asfalto che normalmente vengono definite «tutte da guidare». Inizia con una salita mista-veloce per terminare con una discesa mozzafiato tutta tornanti. E' la prova più alla «francese» di tutte quelle del rally romagnolo.

# Più veloce per il decennale il rally di SAN MARTINO

S. MARTINO DI CASTROZZA - Dieci anni sono un granellino di sabbia se paragonati alla secolare storia di San Martino di Castrozza, questa località trentina situata in una posizione naturale incantevole tra prati e boschi di conifere, al termine dei quali si innalzano verso il cielo le famose Pale di San Martino, che, come afferma Giuseppe Sebesta nella sua pubblicazione dal titolo «i pittori delle dolomiti», assomigliano alle dita di una mano. Questi «campanili» che si innalzano verso il cielo, quasi ogni sera, si colorano di rosso. «E' una storia vecchia — afferma ancora il Sebesta nel suo libro — una storia di gnomi che vivevano dentro le caverne scavate nella montagna. Gli gnomi di San Martino sono sempre stati dei pittori. Il colore lo ottengono macinando le rocce di corallo e mescolando la polvere con i fiori di rododendro e l'acqua del torrente Cismon. Ogni notte dipingono le montagne correndo avanti e indietro come tante formiche.»

Questa località ricca di tradizioni ed anche di storia per avervi i romani nel lontano 1100 eretto un fortillio (di qui la denominazione Castrozza che deriva dal latino «castrum») con funzioni logistiche è stata scelta dieci anni fa quale sede del Comitato organizzatore del rally internazionale di San Martino di Castrozza, una competizione a livello europeo, valevole quest'anno per l'assegnazione del Trofeo Idrea. E' stato presso l'Hotel Dolomiti di San Martino dove si trovano ancora i muri perimetrali del vecchio fortillio romano, che è stato presentato il rally internazionale di San Martino, giunto alla sua decima edizione. La presentazione si è svolta nel corso di una

serata di gala presenti personalità del mondo automobilistico, piloti nonché del presidente del Comitato organizzatore conte Giancarlo Bovio, del presidente dell'Ente Provinciale per il turismo di Trento dottor Gabrielli, del direttore dell'Azienda autonoma di soggiorno di San Martino di Castrozza Enzo Tommasi, dell'avv. Salvatore Aleffi presidente la sottocommissione rallies e l'avv. Luigi Stochino.

Al termine della festosa serata svoltasi in un clima di signorilità e di eleganza è stato diffuso il seguente comunicato stampa: «Il decimo rally di San Martino di Castrozza, in occasione dell'arrivo della 19 edizione della Coppa Mario Dalla Favera, è stato presentato nel salone delle feste dell'Hotel Dolomiti. La X edizione del San Martino si effettuerà nei giorni 30 e 31 agosto e 1 settembre prossimi e sarà valevole per il campionato europeo e per il campionato italiano della specialità.»

Alla presenza di moltissimi piloti e di direttori sportivi, dopo il saluto del presidente del Comitato per le manifestazioni turistiche di San Martino, Renzo Orsingher, ha preso la parola l'avv. Luigi Stochino che ha illustrato le caratteristiche tecniche della competizione e le manifestazioni che la precederanno. Il rally avrà un percorso di 1200 chilometri, attraverserà le province di Trento, Bolzano e Belluno e sarà articolato in due giri con complessive 24 prove speciali.

Siamo in grado di anticipare che il percorso sarà leggermente cambiato nei confronti del tracciato della precedente edizione, in quanto il Comitato organizzatore si è assunto l'impegno di inserire numerose prove speciali con fondo stradale in buono sta-

to allo scopo di evitare il logorio delle vetture causato da percorsi dissestati. Il rally mobilerà quasi cinquecento persone tra cui 200 commissari di percorso, un centinaio di cronometristi, 80 radioamatori oltre allo staff di direzione della gara. Anche quest'anno dall'Hotel Dolomiti, dove avrà sede la direzione di gara, tramite un impianto di televisione a circuito chiuso saranno comunicate tutte le notizie sul rally e diffuse le fasi più salienti della competizione, mentre all'Hotel Des Alpes sarà allestita una mostra-mercato dell'accessorio e della moda sportiva.

Ecco infine il programma completo del 10. rally interazionale di San Martino di Castrozza: sabato 25 agosto al Majestic Hotel Dolomiti il teatro club di Venezia, presenterà, per la regia di Arnaldo Momo la commedia: «La Veneziana», di anonimo del 500; domenica 26 agosto: incontro con il folklore dell'Adriatico. La manifestazione sarà organizzata in collaborazione con l'Azienda autonoma di cura e soggiorno di Chioggia e Sottomarina; lunedì 27 agosto: serata di canti della montagna; martedì 28 agosto: serata folkloristica, cori e gruppi del trentino; mercoledì 28 agosto: serata di gala di inaugurazione del rally; giovedì 30 agosto, ore 9: verifiche delle autovetture partecipanti al rally; ore 21: partenza per il 1. giro; venerdì 31 agosto, ore 2: transito dei concorrenti; ore 13: arrivo dei concorrenti; ore 21: partenza per il 2. giro; sabato 1 settembre, ore 2: transito dei concorrenti; ore 13: arrivo dei concorrenti; ore 21: premiazione e serata di gala in onore dei partecipanti al rally.

a. t.

PROVA SPECIALE A - Bivio S. Pietro - San Giovanni di km. 18,20. Ora di passaggio del primo concorrente 20,48 del 2 marzo, 21,48 del 3 marzo e 5,33 del 4 marzo.

La prova, una delle più lunghe, è metà su asfalto e metà su strada sterrata. L'inizio asfaltato è molto tortuoso prima di trasformarsi in un misto-veloce con tratti in salita e in discesa. In particolare tutta da vedere è la discesa nella parte finale da Pian di Castello verso S. Giovanni. Essendo la prima prova presenta anche il vantaggio di venire compiuta dalla quasi totalità dei parenti.

PROVA SPECIALE B - Bivio Monte Grimano - Chiesanuova di km 8,00. Primo passaggio il 2 marzo alle ore 22,38, il 3 marzo alle 23,38.

E' una prova ideale per la Stratos essendo quasi tutta su asfalto tranne tre chilometri centrali in terra battuta ma dal fondo ideale. All'inizio la prova è in salita con un andamento piuttosto tortuoso, poi nella seconda parte (in discesa) la carreggiata diventa molto stretta con tutta una serie di tornanti. Proprio questa parte finale che inizia da Valle Sant'Anastasio è molto spettacolare ed oltretutto è facilmente raggiungibile da strade laterali senza dover quindi passare per il tracciato di gara. Da Valle Sant'Anastasio è poi possibile dominare tutta la discesa prolungando così nel tempo l'emozione del passaggio dei piloti.

PROVA SPECIALE C - Piandimeleto - S. Angelo in Vado di km. 5,00. Il primo concorrente passerà alle ore 23,38 del 2 marzo e alle 0,38 e 7,35 del 4 marzo.

# IL RALLY SAN MARINO

## « apre » la stagione in Italia

<b>Venerdì 2 marzo</b>	ore 8-13 e ore 15-18 verifica vetture e documenti ore 20 - Partenza prima tappa
<b>Sabato 3 marzo</b>	ore 6 - Inizio arrivi prima tappa ore 14 - Partenza seconda tappa ore 16 - Inizio arrivi seconda tappa ore 21 - Partenza terza tappa
<b>Domenica 4 marzo</b>	ore 9 - Inizio arrivi terza tappa

Ci dovrebbe essere quasi certamente la Stratos, e questa è già una ragione di interesse per la prossima edizione del Rally di San Marino che i prossimi 2, 3, 4 marzo inaugurerà (come l'anno scorso concluse) la stagione rallistica italiana. Anche se Munari e Mannucci non hanno ancora deciso la scelta tra la 1600 HF e il prototipo, la Stratos dovrebbe debuttare in Italia e per gli appassionati sarà un boccone da

# Atterra la STRATOS sul TITANO?



Si spera ancora di avere Munari e Mannucci con la Stratos a S. Marino, anche se le ricognizioni non sono state favorevolissime al « proto ». Ci scusiamo con i nostri lettori se non possiamo fornire loro l'elenco completo degli iscritti, com'era nostra consuetudine e intenzione, ma le iscrizioni si chiudono mercoledì e gli organizzatori ci tengono ad offrirle in un « numero unico » appositamente realizzato

**PROVA SPECIALE D - Borgo Pace - Cà Raffaello** di km. 20,800. Il primo transito è previsto per le 00,02' del 3 marzo e per le 1,02' del 4 marzo.

E' certamente la prova più bella di tutto il rally. Interamente su terra è tutto un continuo saliscendi tanto è vero che si passa dai 1000 m. di Miratolo ai 350 m. di Cà Raffaello. Vi si può trovare di tutto, dai dossi ai più insidiosi tornanti ed attualmente anche la neve. A parere di molti potrebbe rivelarsi decisiva per la classifica.

**PROVA SPECIALE E - Passo Via Maggiora - Pieve Santo Stefano** di km. 6,700. Il primo transito alle 0,50' del 3 marzo, e all'1,50' del 4 marzo.

In pratica non è altro che una vecchia prova del Rally Alpe della Luna corsa però in senso contrario, cioè, adesso, in discesa. Tutta su terra, ha un inizio tortuoso, un tratto misto veloce centrale, ed un finale ancora tortuoso. Molto spettacolare da vedere un passaggio tra due ponti situati a un chilometro circa dopo la partenza, ovviamente collocati in maniera ostrogota rispetto al senso di marcia come accade in tutti i percorsi da rallies che si rispettino.

**PROVA SPECIALE F - Agenzia di S. Leo - Poggio Casalino** di km. 9,100. Primo passaggio alle ore 2,57' del 3 marzo e alle 3,57' del 4 marzo.

Una classica sammarinese tutta saliscendi e tutta su terra. Decisamente spettacolare la discesa di Acquaviva, e molto interessante, per gli appassionati di fotografia, il passaggio sul guado nei pressi di Torello. Proprio in questo guado furono scattate una serie di fotografie di cui una fu pubblicata in copertina su AUTOSPRINT a commento dell'edizione passata del rally.

**PROVA SPECIALE H - Rocca Pratiffi - Sant'Agata Feltria** di km. 4,550. Il primo concorrente passerà alle 5,21' del 3 marzo e alle 8,59' del 4 marzo.

Non è una prova molto lunga comunque è divisa in due parti nettamente distinte: una, iniziale, mista veloce in salita ed un'altra in discesa verso Sant'Agata decisamente più tortuosa. Consigliabilissimo collocarsi a Monte Benedetto o proprio alla fine della prova, quasi in paese.

**PROVA SPECIALE I - Borgo Pace - Sestino** di km. 7,200. Il primo passaggio avverrà alle 7,59 del 4 marzo.

Si farà una sola volta ed altro non è che il primo tratto della prova speciale D summenzionata.

### Altri « punti » buoni

Oltre alle prove speciali tutti da vedere saranno anche i controlli orari da Bivio S. Pietro ad Auditore (che in pratica comprende qualche chilometro solo oltre la prova speciale A e quindi le ore di passaggio sono le medesime), da Peglio a Bivio Val Conca (dalle 21,54' del 2 marzo e dalle 22,54' del 3 marzo) particolarmente spettacolari nei pressi di Valle di Teva dove c'è tutta una sequenza di ponti, 12, a poche centinaia di metri uno dall'altro e tutti con un imbocco tutt'altro che agevole, da Balze a Pagno (dalle 1,32' del 3 marzo) decisamente impossibile se resterà la neve sul monte Fumaiolo, da Pagno a Miniera di Peticara (dalle 2,01' del 3 e dalle 3,01' del 4 marzo) tutto su terra, da Bivio Monte Tiffi a Ponte S.M. Maddalena (dalle 2,24' del 3 e dalle 3,24 del 4 marzo) tutto su asfalto e definito da tanti che l'hanno provato come il tratto più divertente del rally.

non lasciarsi scappare tanto più che proprio sulle strade sammarinesi, così veloci, così « francesi », potrà trovare un terreno ideale come forse mai più le capiterà sul nostro territorio. (E' anche vero peraltro che è riapparsa la neve nelle ultime ore).

Questa, del fondo ottimo, è un po' la punta d'orgoglio degli organizzatori romagnoli che vogliono (e probabilmente riusciranno nel loro intento) dimostrare a tutti come anche da noi sia possibile organizzare un rally senza per questo dover ricorrere ai soliti percorsi « scassamacchine » favorendo ugualmente una nettissima selezione tra i piloti in gara, forti delle loro prove speciali e soprattutto dei tanti controlli orari decisamente impossibili per tutti gli iscritti.

In più, a dar loro una mano, ci sarà anche la neve, quella stessa neve che, altissima sul Monte Fumaiolo (dove comunque si passerà), ha impedito anche l'effettuazione della prova speciale di Monte Carpegna, una delle più belle, che snodandosi tra i boschi di una strada forestale non è stato possibile liberare causa il divieto ministeriale all'intervento (poco rispettoso sempre della natura) dei mezzi antineve.

Ma non ci sarà solo la Stratos (o la Lancia HF che sia) della coppia Munari-Mannucci, anzi, la partecipazione qualitativa e quantitativa è assicurata dalla presenza pressoché totale di tutti i nostri migliori piloti ad iniziare ovviamente dagli ufficiali Fiat con tanto di Spider 1800 piene di ambizioni e candidate in primis per il successo finale del campionato italiano che proprio a San Marino inizierà per la settima volta dalla sua istituzione. Ci saranno allora Bisulli-Zanuccoli (vincitori lo scorso anno), Paganelli-Russo, Verini-Scabini, Barbasio-Macaluso (che questa volta non avranno tra i piedi Zasada e la sua Porsche mangiaminuti a tavolino), Tominz-« Squaw » (particolarmente gradite in terra di Romagna dove al gentil sesso viene preferito solo il Cesena di questi tempi), Smania-« Rudy » e Ormezzano-Falletti, questi ultimi due con i gruppi 1 quanto mai attesi alla prova, e, ma solo i secondi, attesi anche alla conferma della bellissima prestazione dell'edizione passata.

Sette Fiat e una Stratos allora, ma anche altre due Fulvia 1600, per Ballesi-Maiga e Pregliasco-Garzaglio. Una presenza che potrebbe avere un seguito quest'anno solo in caso di un buon piazzamento nelle prime corse di stagione, che altrimenti tutto verrebbe abbandonato lasciando la Fiat sola e padrona della situazione.

### Offensiva delle OPEL

E ci saranno le Simca, quelle ufficiali per Trucco-Tesio e Besozzi-Simoni, alla ricerca della definitiva consacrazione, e le Opel Ascona gruppo 1, le vetture all'unanimità definite come le più serie candidate per il successo nel turismo di serie.

Le Opel saranno molte, anche se tutte private, la presenza alla loro guida comunque di piloti della levatura di un Tecilla, che proprio in questi ultimi giorni si è accordato con Conrero (e con il Jolly ovviamente, dove si è

battuto cassa anche se a certe condizioni) per fare tutto il campionato in coppia con Quaranta ed alternativamente con il simpaticissimo Rossi (Attilio, quello di Piacenza, non il compagno monegasco di Perazia), di Fausto Carello, di « Topone » Fagnola, di Brai, e soprattutto di Svizzero, ancora con il dente avvelenato per l'esclusione dalla rosa Fiat, queste Opel dicevamo dovrebbero garantire, propria ad iniziare da San Marino, una lotta avvincente come mai era successo all'interno di un gruppo singolo di vetture.

### Misano odio e amore

Non mancheranno poi i privati di lusso, dagli uomini Lloyd capitanati da Pittoni e Rubbieri, ai « gazzellini » transfugati dalla Lancia alla Fiat, Taccchini e Bossetti, a Perazio, che invece dalla Fiat è tornato alla Lancia sullo slancio del successo di Montecarlo comperando l'ex Fulvia americana di Kallstrom oltre all'ex-macchina e relativo muletto di Carello che dovrebbe dividere nell'arco della stagione con « Cippo » Sella, a Tauffer che dovrebbe guidare uno spider 124, a Sansone con la Fulvia, a Serena Pittoni decisa a conquistarsi il suo posto al sole, a Giulianelli, alle varie Alpine iscritte che proprio su queste strade troveranno il loro terreno ideale per infastidire i solitamente « intoccabili » piloti ufficiali.

E ci sarà, al solito oramai, la prova in pista nell'autodromo di Misano, odiata ed amata in egual misura da due ben distinte fazioni di piloti, una prova che comunque ha fatto scuola e che proprio al 999 minuti troverà i primi organizzatori che ne seguiranno l'esempio mandando i piloti a correre a Monza, anche se proprio i novaresi furono i primi a pensarci proponendone l'idea già due anni or sono in occasione del Rally di Pesaro e Ancona.

cav.