

**E' avvenuto
di tutto
in SUD AFRICA**

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica SPRINT

Il giorno del furore a KYALAMI



DALL'INVIATO

KYALAMI - Pareva lo Stewart del 1965, quello aggressivo degli inizi della carriera, quando ancora non era il supercampione osannato e strapagato, quando ancora sognava la gloria e faceva di tutto per conquistarla. Quello battagliero e anche irrispettoso che batteva a Monza il compagno titolatissimo Hill e che non aveva ancora le talvolta esasperate idee fisse della sicurezza e del sindacalismo dei piloti.

Pareva proprio quello, lo Stewart che a Kyalami ha combattuto una delle sue belle battaglie, buttando alle ortiche la talvolta ipocrita dignità del campione affermato che guarda con sussiego gli altri, gettandosi allo sbaraglio senza pregiudizi e senza complessi di alcun genere. E ci è piaciuto moltissimo, vederlo nella parte dimessa del partente in mezzo al gruppo, lui che ormai ci aveva abituati e si era abituato all'eterno ruolo di primo piano; ci è piaciuto moltissimo nella fuga con cui ha scavalcato i ritardatari, quelli che il caso aveva posto davanti alle sue ruote, per poi gettarsi ad azzannare i più forti, i pari suo, battendo anche loro.

E' stata una delle corse più belle della carriera di Stewart ed anche se a determinarla debbono essere state molte componenti, compresa quella del calcolo materiale dei dollari contanti, a noi piace immaginare che sia stata soltanto una feroce volontà di battersi per semplicemen-

All'arrivo del terzo Gran Premio della stagione, non è più Chapman a lanciare il suo berretto. E' la volta di Ken Tyrrell, infatti, ad accogliere a braccia levate il suo Stewart, vincitore incredibile di un Gran Premio che, alla vigilia, sembrava quasi non in grado di disputare. Invece, lo scozzese, pur con il grosso « ma » di quei suoi sorpassi con la bandiera esposta, è stato lui a salire sul podio a spruzzare champagne, portandosi a soli 3 punti da Fittipaldi

(Attualfoto)

te dimostrare chi era, che ha spinto questo scozzese talvolta sconcertante a compiere il capolavoro della vittoria di Kyalami.

Una vittoria che riporta Stewart nelle posizioni che gli competono, ai fini della graduatoria del campionato mondiale, e che proprio in funzione del campionato



JACKIE ringrazia

Il miracolo dei meccanici

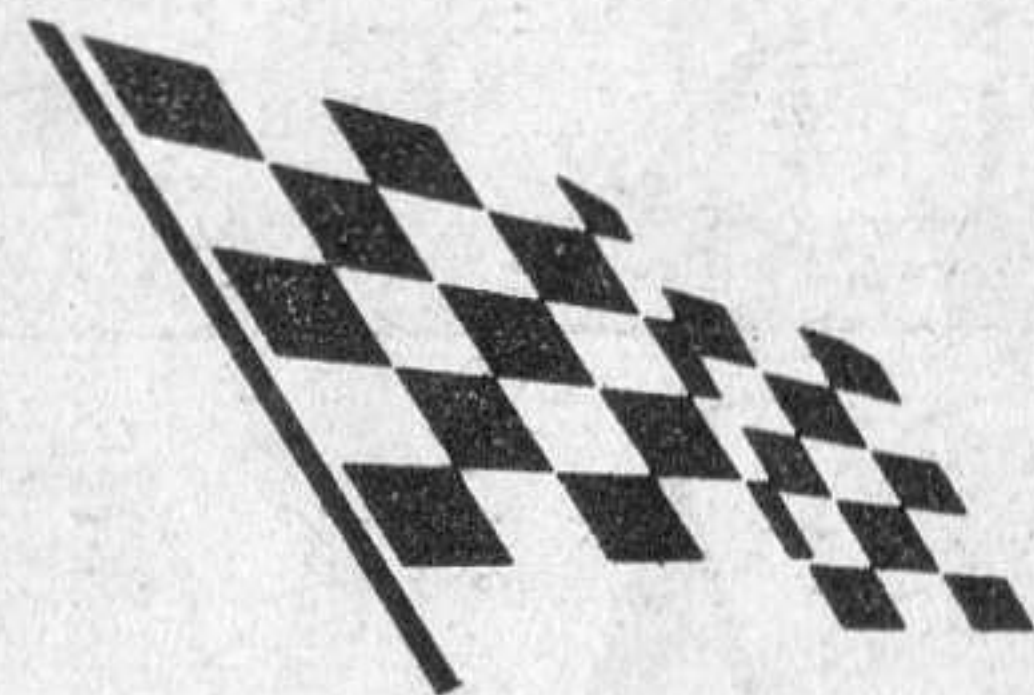
KYALAMI - Al termine della gara, Stewart appariva in preda a una comprensibilissima euforia. Il pilota scozzese ha detto: « Sono felicissimo. I meccanici avevano lavorato tutta la notte per mettere a punto la macchina... Stmane avevano dovuto cambiare nuovamente la trasmissione dopo che avevo avuto noie in un giro di prova. Voglio ringraziarli dal profondo del cuore per il loro eccezionale lavoro. Questa per me e' stata una delle corse più belle. La macchina è stata eccezionale. Tutto è filato alla perfezione. Il motore è stato magnifico e le gomme non hanno dato alcuna noia. »

mondiale deve essere accolta con ancor maggior piacere.

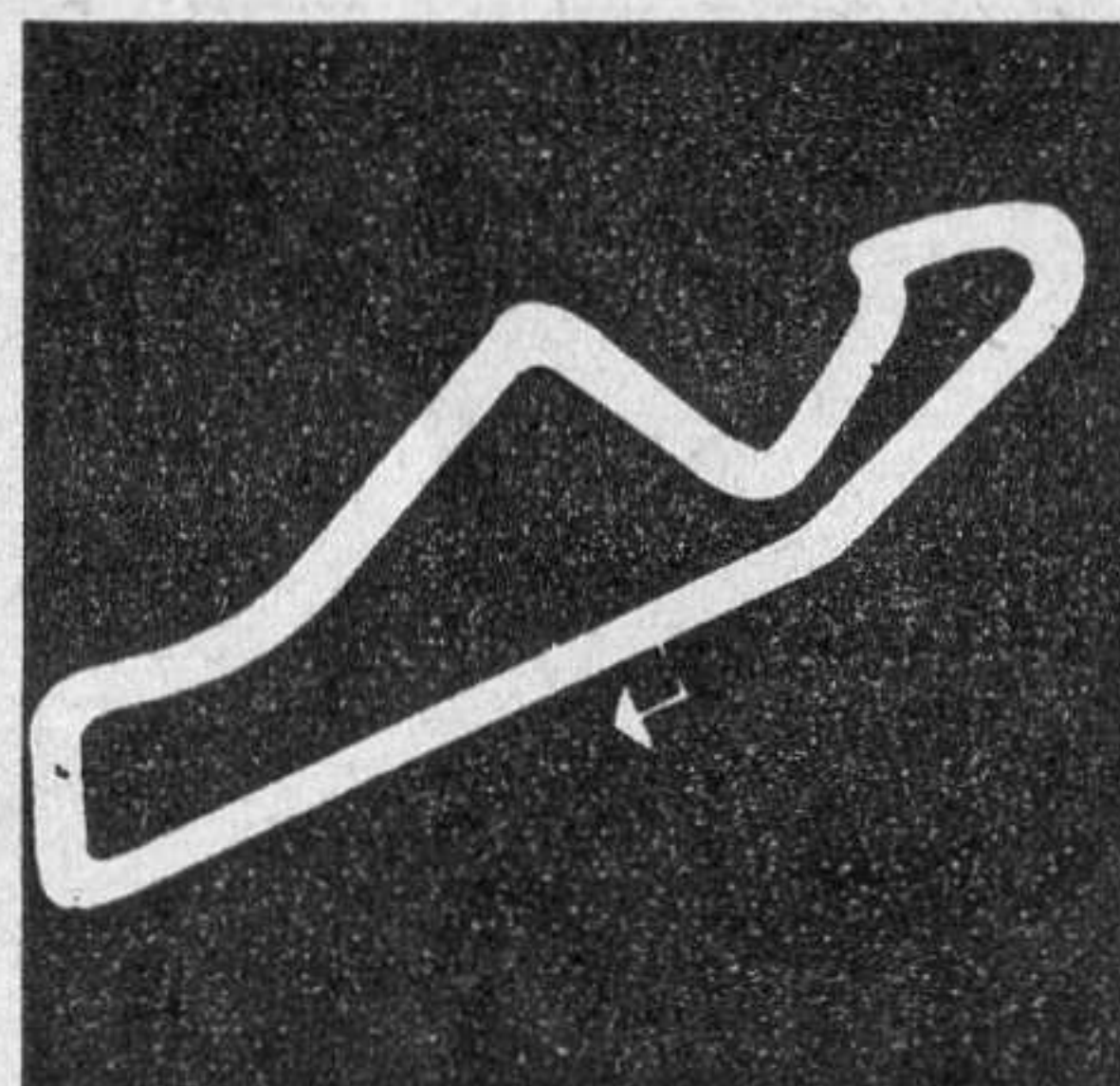
Vi immaginate, infatti, cosa sarebbe accaduto se Fittipaldi avesse vinto anche qui in Africa? Le gare della stagione europea, che alla fine di aprile iniziano col Gran

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 20



G.P. SUD AFRICA



gara internazionale di velocità valida quale terza prova del Campionato Mondiale Piloti di Formula 1. Autodromo di Kyalami, Johannesburg, Sud Africa, di 4.103 metri, 79 giri pari a km. 324,137. Tempo coperto, temperatura ideale, spettatori 90.000 circa. 3-3-'73.

COSI' (IN 25) AL VIA

| | | |
|--|---|--|
| DENIS HULME (McLaren-Yardley) 1'16"28 | EMERSON FITTIPALDI (Lotus-JPS) 1'16"41 | JODY SCHECKTER (McLaren-Yardley) 1'16"43 |
| RONNIE PETERSON (Lotus-JPS) 1'16"44 | CLAY REGAZZONI (BRM-Marlboro) 1'16"47 | |
| PETER REVSON (McLaren-Yardley) 1'16"72 | JEAN-PIERRE BELTOISE (BRM-Marlboro) 1'16"84 | CARLOS REUTEMANN (Brabham) 1'16"94 |
| CARLOS PACE (Surtees-Fina) 1'17"06 | NIKI LAUDA (BRM-Marlboro) 1'17"14 | |
| JACKY ICKX (Ferrari) 1'17"16 | MIKE HAILWOOD (Surtees-Fina) 1'17"47 | DAVE CHARLTON (Lotus) 1'17"18 |
| JACKIE OLIVER (Shadow-UOP) 1'17"64 | ARTURO MERZARIO (Ferrari) 1'17"64 | |
| JACKIE STEWART (Tyrrell) 1'17"65 | WILSON FITTIPALDI (Brabham) 1'17"95 | JEAN-PIERRE JARIER (March) 1'17"98 |
| HOWDEN GANLEY (Iso-Marlboro) 1'18"07 | ANDREA DE ADAMICH (Surtees-Pagnossin) 1'18"86 | |
| GEORGE FOLLMER (Shadow-UOP) 1'18"87 | EDDIE KEIZAN (Tyrrell) 1'18"97 | MIKE BEUTTLER (March) 1'20"37 |
| JACKY PRETORIUS (Iso-Marlboro) 1'20"54 | FRANCOIS CEVERT (Tyrrell) | |

COSI' (IN 11) ALL'ARRIVO

1. Jackie Stewart (Tyrrell-Ford), 79 giri in 1.43'11"07, alla media di 188,526 kmh; 2. Revson (McLaren-Yardley) 1.43'35"62; 3. Emerson Fittipaldi (John Player Special-Lotus) 1.43'36"16; 4. Merzario (Ferrari 312 B2) a 1 giro; 5. Hulme (McLaren-Yardley) a 2 giri; 6. Follmer (UOP-Shadow) a 2 giri; 7. Reutemann (Brabham-Ford) a 2 giri; 8. de Adamich (Surtees-Pagnossin) a 2 giri; 9. Scheckter (McLaren-Yardley) a 4 giri; 10. Ganley (Iso-Marlboro) a 6 giri; 11. Peterson (John Player Special-Lotus) a 6 giri.

I NUOVI PRIMATI

Sulla distanza: Jackie Stewart, media 188,526. Primato precedente: Denis Hulme (McLaren M 19) media 183,830 kmh (1972). Sul giro: Emerson Fittipaldi, il 76. giro in 1'17"10, media 191,626 kmh. Primato precedente: Mike Hailwood (Surtees TS9A) 1'18"9, media 187,246 kmh (1972).

| I RITIRI | QUANDO | PERCHE' |
|---------------|----------|----------------------------------|
| Beltoise | 1. giro | rottura frizione |
| Hailwood | 3. giro | incidente |
| Regazzoni | 3. giro | incidente |
| Ickx | 3. giro | incidente |
| Oliver | 5. giro | motore |
| Charlton | 10. giro | danni sospensione dopo incidente |
| Beuttler | 11. giro | rottura cambio |
| Cevert | 25. giro | motore |
| Lauda | 26. giro | uscita di strada |
| W. Fittipaldi | 28. giro | rottura cambio |
| Pretorius | 33. giro | perdita d'olio |
| Pace | 65. giro | uscita di strada |
| Jarier | 66. giro | rottura cambio |
| Keizan | 67. giro | sospensione |

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Stewart ●●●● - Scheckter, Revson, Hulme, E. Fittipaldi, Peterson, Reutemann, Merzario, Pace, Cevert ●●●● - Jarier, de Adamich, Lauda, Follmer, Ganley, W. Fittipaldi ●●● - Beuttler, Keizan, Pretorius ●● - Oliver, Regazzoni, Ickx, Hailwood, Beltoise non classificabili.

LA CLASSIFICA MONDIALE (DOPO LA TERZA PROVA)

EMERSON FITTIPALDI punti 22; Stewart 19; Hulme 8; Revson, Merzario, Cevert 6; Ickx 5; Wilson Fittipaldi, Regazzoni, Follmer 1.

La quarta prova sarà il Gran Premio di Spagna, in programma al Montjuich (Barcellona) il 29 aprile.

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

Premio di Spagna tanto ricco di premesse e promesse, sarebbero state private di molto contenuto, perché dall'alto di 27 punti il Fittipaldi sarebbe stato un troppo facile candidato alla ripetizione.

La vittoria di Stewart ed il secondo posto di Revson, invece, ripropongono i temi che questo campionato prometteva in linea teorica all'inizio e che adesso si stanno concretizzando. I temi di una situazione di equilibrio che non potrà dare che delle vicende appassionanti e che sono apparsi solidissimi con le McLaren, con quella nuova McLaren che ha permesso a Hulme di porsi in prima linea; quei temi che ci auguriamo siano sviluppati ed ampliati con la nuova Ferrari e con le altre macchine che stanno arrivando e che, in altre parole, possono dare completa incertezza a tutte le corse a venire. Stewart ha vinto magnificamente non soltanto per quello che ha fatto durante la corsa, anche se il successo è stato ombreggiato da una mancanza disciplinare che è sorprendente proprio perché commessa da lui; ma magnifica-

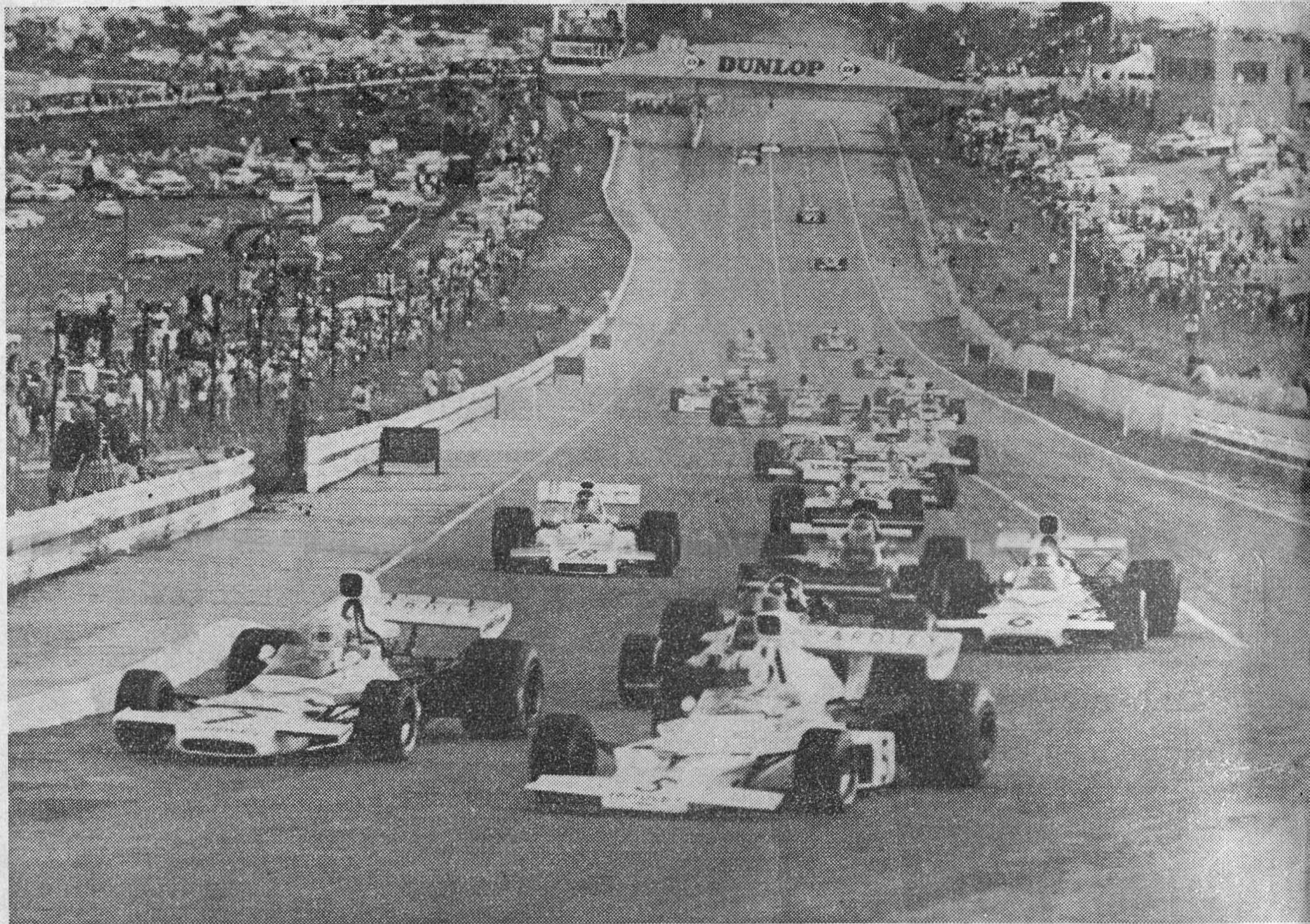
mente, mentre gli altri riescono sempre a cavarsela. E' stata anche la conferma del valore personale di taluni, come — in questa gara — l'argentino Reutemann che finché gli hanno retto le gomme è stato coi primi. Ha avuto, insomma, molte sfaccettature, capaci di far capire a chi volesse guardare in fondo alle cose, come davvero questo 1973 si presenti come una annata «grand cru», una di quelle da conservare.

Sono mancati, tra quelli che noi giudichiamo essere protagonisti potenziali, il grande Ickx — che con la disavventura di questa corsa ha finalmente concluso l'infelice esperienza della B2, ed anche Hailwood che in Sud Africa ha fatto sempre delle cose molto belle; ma in compenso si è avuta la conferma del valore della «recluta» Scheckter, che si era già fatto ammirare dagli americani che erano a Watkins Glen e che rivedremo quest'anno in qualche gara., preparatoria alla immissione definitiva tra i maggiori l'anno venturo. E anche la conferma della volontà di riuscire che anima Merzario, anche stavolta aggrappato al volante bizzoso della sua macchina che non vo-

squadra BRM dopo la subitanea eliminazione di Beltoise (addirittura al primo giro) e di Regazzoni.

L'esordio delle UOP Shadow, attentissimo, deve essere considerato benevolmente. Le macchine sono nuove, e se hanno avuto le malattie di gioventù (inevitabili) esse sono comunque da seguire con attenzione. Qui, oltre alla necessità scontata di messa a punto, hanno avuto anche la cascata di guai coi motori, che nessuno dei sei nuovi appena acquistati ha funzionato come avrebbe dovuto. Anche altri hanno avuto dei problemi coi motori, tanto che ci si può chiedere se non ricominci una serie di avvenimenti che ha tenuto deste le conversazioni qualche tempo fa, quando dei tanti Cosworth in circolazione solo pochissimi andavano bene e sempre. Lo vedremo presto. Intanto registriamo che di fronte a certi Cosworth buonissimi ce n'erano altri molto meno buoni, senza contare quello ultravetusto di cui disponeva de Adamich, il meno fortunato tra tutti.

E' stata, abbiamo detto, una bella gara. Per merito di Stewart brillantissimo e per merito di Scheckter, Rev-



Le bandiere

mente perché la vittoria l'ha ottenuta dopo una avventura che probabilmente avrebbe fatto diventare cauto qualunque altro, perché l'uscire di strada al modo in cui è uscito Stewart deve ben lasciare dei segni emotivi. La sua reazione, invece, è stata quella del cavaliere di razza, che appena caduto da cavallo si affrettava a risalire in groppa, ed a tallonare la sua bestia ancor più forte. E stavolta, poi, la bestia non era nemmeno la sua, ed egli ha dovuto adattarla ed adattarsi in pochissimo tempo, sovvertendo una delle sue regole basilari. Anche per questo gli si deve ammirazione.

Questa vittoria, tra le altre cose, ha anche permesso di confermare una certa gerarchia, ridimensionando talune presunzioni, perché con la macchina che Cevert ha dovuto cedergli (magari a bocca storta) lo Stewart ha fatto molto meglio del compagno. Con buona pace di tutti; compresi quelli che già osannavano il nuovo pupillo gallico come predestinato al campionato mondiale per diritto ormai acquisito.

La vittoria di Stewart si accompagna ad altre vicende, tutte interessanti, ai fini immediati ed a quelli mediati. E' stata la conferma di una condizione di attuale superiorità tecnica di qualcuno (Lotus e Tyrrell) ma anche del ritardo di altri, per ora soltanto McLaren, con la intromissione della BRM del grande Regazzoni, che però stavolta è stato ancora lo sfortunato che nelle situazioni critiche paga direttamente e dura-

leva ubbidire docilmente e che quindi lo ha costretto a bruscherie non da Formula Uno, ma comunque sempre pronto alla battaglia e anche stavolta giunto alla fine con un risultato positivo, pur se favorito da errori o disgrazie altrui.

C'è stata anche la conferma delle difficoltà che hanno i motori più frazionati ad adattarsi alle speciali condizioni di questo circuito posto a 1800 metri sul mare, con pressioni barometriche dell'ordine dei 620, in confronto ai meno frazionati che sono riusciti a «respirare» in maniera meno penosa; ma nel quadro del campionato attuale questo è un caso unico, non essendoci più il Messico, e quindi ormai è passato. C'è stata la conferma di un divario ancora sensibile tra le due marche di pneumatici che equipaggiano le formula uno, divario che non esiste nelle altre gare, frutto di quelle vicende che hanno portato la Ferrari e la Lotus a cambiare bandiera.

Quelli che erano rimasti con la Firestone hanno avuto nell'alterarsi delle condizioni di aderenza uno svantaggio certo, e tra coloro che debbono recriminare di più è appunto quel Reutemann di cui vi abbiamo parlato prima, insieme con Pace che ha anche lui dovuto adattarsi a cedere terreno, fino a che la macchina è diventata proprio del tutto incontrollabile, provocando la uscita di strada. Lo stesso è capitato a Lauda, superstite della

son, Emerson Fittipaldi, Peterson e Reutemann protagonisti di primo piano. E' stata soltanto appannata dalla fase conclusiva, quella che ha visto un reclamo della McLaren contro Stewart, reclamo fondato su ragioni precise e che gli stessi commissari hanno dovuto ammettere. Stewart non ha rispettato come avrebbe dovuto le segnalazioni e le imposizioni delle bandiere, gialla di pericolo e bianca di veicolo estraneo sul percorso; ne ha approfittato per avvicinarsi rapidamente a quelli di testa accelerando così il suo avvento al comando. Ci sarebbe probabilmente riuscito lo stesso, magari con un poco più di fatica, perché nella forma e con la grinta che aveva era davvero irresistibile. Ecco perché spiace di dover annotare, tra tante cose buone, questa nota stonata, tanto più falsa perché prodotta proprio dal paladino delle nuove regole. E' un peccato che sia avvenuto, anche se alla fine tutto si è risolto con una semplice nota di biasimo; peccato perché queste sono le cose che non vorremmo mai registrare.

Adesso, con l'intermezzo delle due gare inglesi di primavera, che serviranno alla preparazione finale, abbiamo un poco di tempo di riflessione, prima di immetterci nella serie delle gare europee. Che, vedrete, saranno davvero da «grand cru». Come è stato lo Stewart di Kyalami.

Dal caotico «via!» al quarto posto di Merzario

DALL'INVIATO

KYALAMI - Un grosso temporale, simile a quello che si era scatenato subito dopo le prove del venerdì, si è portato sulla zona del circuito pochi minuti prima delle quindici ore locali, ora prevista per la partenza del Gran Premio.

La pioggia che cadeva con violenza nella zona a sud del percorso era visibile, ma il vento sembrava portare le nuvole fuori dal tracciato. Invece, la direzione del vento è cambiata d'improvviso e la pioggia ha letteralmente inondato la parte sud del circuito, quella con le «esse» e la parte in salita. Cosicché i piloti inviati a compiere il giro di prova si sono trovati davanti ad un tratto di pista troppo scivoloso per poter essere percorso con le gomme normali e poiché il resto del percorso era asciutto hanno espresso la loro perplessità.

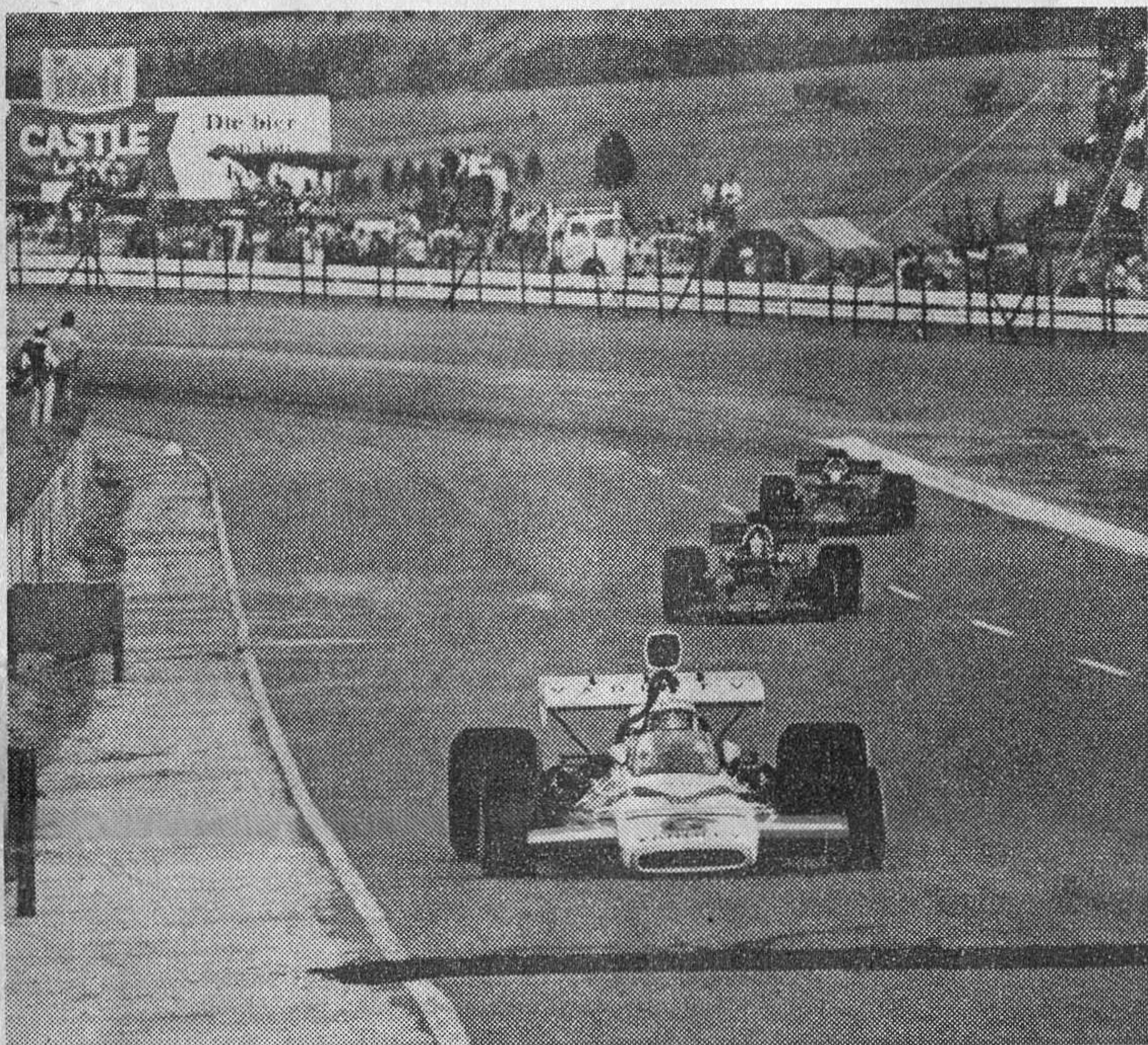
Il direttore di corsa, vedendo

che si trattava di un temporale decideva di ritardare la partenza a tempo indeterminato, fino cioè a quando le condizioni non si fossero stabilizzate. Prima che la minaccia della pioggia fosse apparentemente scomparsa ci sono voluti tre quarti d'ora e quindi il via per tre giri supplementari di prova e poi per lo schieramento di partenza è stato dato alle 15,45. La partenza della gara è perciò avvenuta alle 15,55, cioè con quasi un'ora di ritardo sul previsto.

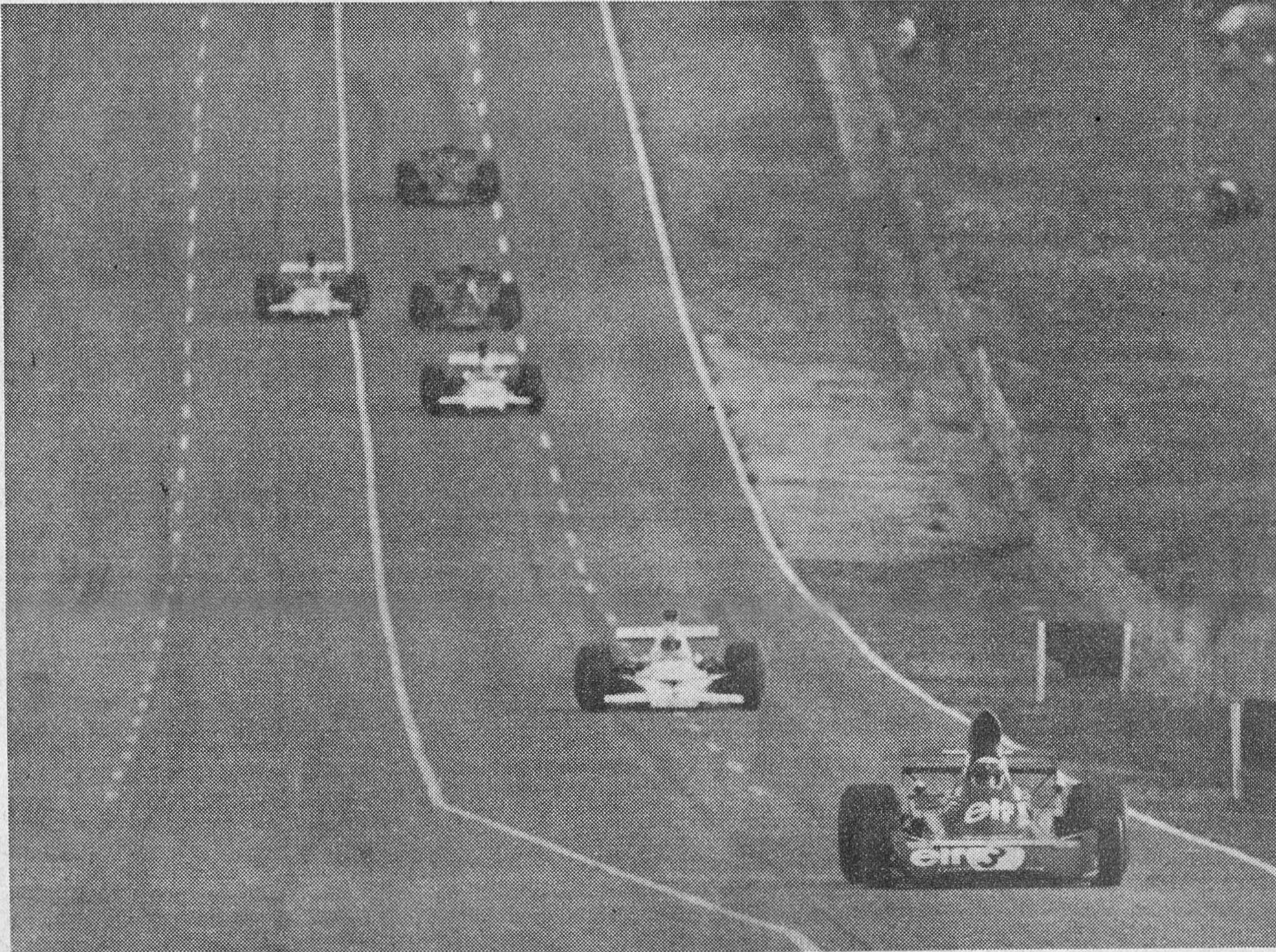
Partenza regolare, nelle prime file, salvo che per Regazzoni che stenta ad avviarsi ed è superato da quasi tutti, creando un poco di confusione perché lui era in seconda fila e quindi tutti gli altri debbono schivarlo. Alla fine del primo giro, mentre in testa passa Hulme seguito da Scheckter, Fittipaldi e Revson, con gli altri sgranati, Regazzoni è nelle ultime posizioni, e la BRM

Mondiale Piloti 1973

| | | ARGENTINA | BRASILE | SUD AFRICA | TOTALE |
|--------------------|-----------------|-----------|---------|------------|--------|
| Emerson Fittipaldi | Lotus JPS | 9 | 9 | 4 | 22 |
| Jackie Stewart | Tyrrell-Ford | 4 | 6 | 9 | 19 |
| Denis Hulme | McLaren-Yardley | 2 | 4 | 2 | 8 |
| François Cevert | Tyrrell-Ford | 6 | — | — | 6 |
| Peter Revson | McLaren-Yardley | — | — | 6 | 6 |
| Arturo Merzario | Ferrari 312 B2 | — | 3 | 3 | 6 |
| Jacky Ickx | Ferrari 312 B2 | 3 | 2 | — | 5 |
| Wilson Fittipaldi | Brabham-Ford | 1 | — | — | 1 |
| Clay Regazzoni | BRM-Marlboro | — | 1 | — | 1 |
| George Follmer | UOP-Shadow | — | — | 1 | 1 |



A sinistra, subito dopo il caotico via (nel quale Regazzoni è rimasto quasi fermo con tutti che lo sfilavano acrobaticamente ai lati) Hulme e Scheckter si presentano affiancati alla prima curva. In fondo allo schieramento le BRM di Beltoise e Regazzoni. Qui sopra, Revson, che alla fine sarà secondo, davanti alle Lotus-JPS di Emerson e Peterson. A destra, Stewart ha già preso la testa e precede le McLaren di Hulme, Scheckter e Revson e le due Lotus-JPS



si rispettano!

di Beltoise si ferma al box con la frizione rotta. Le posizioni di testa si delineano nettamente: Hulme è davanti a tutti e poi in gruppo compatto seguono Scheckter, Fittipaldi, Peterson, Revson, Reutemann che si sono già staccati dagli altri.

Stewart, che era partito nelle posizioni di centro avendo dovuto scegliere la macchina di Cévert e quindi non potendo essere accreditato dei tempi ottenuti con l'altra, aveva rimontato qualche posizione ma era lontano.

Al terzo passaggio, sorprendentemente, Stewart era alle ruote di Reutemann, avendo quindi superato di slancio molti altri. La cosa ha lasciato stupefatti coloro che erano nella parte sud del circuito e in tribuna e che non potevano sapere che nel frattempo era avvenuta la collisione tra Regazzoni, Hailwood e Ickx e che quindi erano esposte le bandiere gialle, che pare non siano state rispettate da Stewart. Veniva solo notato che mancavano appunto i tre dell'incidente.

Al quarto giro rileviamo il passaggio della Lotus di Charlton priva del musetto e con la ruota

destra sbilenca, mentre in testa Stewart si era mischiato al gruppetto dei primi. Quasi alla fine del quinto giro Hulme doveva rallentare di colpo per l'afflosciarsi della ruota anteriore sinistra e in testa passava Scheckter che però vi restava poco. Al giro successivo, infatti, Stewart lo aveva superato e se ne andava con molta autorità. Da questo momento il primo posto era suo e con sempre maggior vantaggio.

Dietro i primi sei, cioè Scheckter, Fittipaldi, Stewart, Peterson, Revson e Reutemann venivano Merzario, Wilson Fittipaldi, Jarier, Lauda, Pace, de Adamich, Follmer, Beutler, Keizan, Oliver e Pretorius, con Hulme ultimo perché aveva dovuto perdere due giri per cambiare la ruota forata. Cévert, che si era fermato quasi subito ed era rimasto al box per parecchio, ripartiva e tornava in pista mentre Stewart era primo con dietro Hulme che rallentava e poi si fermava, Scheckter, Fittipaldi, Revson, Peterson, Reutemann. Veniva poi Lauda che aveva passato Merzario e via via gli altri, mentre sul circuito passava anche un'ambulanza, nella

quale era Regazzoni. Stewart restava sempre più solo mentre dietro era il quintetto con Revson passato al secondo posto, Scheckter, Fittipaldi, Peterson e Reutemann che faticava a tenere il ritmo ma non mollava, facendo acrobazie.

Merzario diventava settimo isolato avendo superato Lauda che era davanti a Jarier, Pace e Wilson Fittipaldi. Tornava poi in pista Hulme con due giri di ritardo e casualmente finiva col gruppo dei primi ponendosi davanti a Reutemann. Così l'argentino perdeva il contatto diretto con gli altri e poiché le sue gomme cominciavano a deteriorarsi, pian piano si staccava.

All'undicesimo giro si notava che la parte verticale laterale di destra dell'alettone di Stewart si stava staccando dal corpo centrale e si apriva, costituendo una specie di freno che certo ha disturbato lo scozzese. Per due giri il distacco di questa parte dell'alettone si è accentuato poi, per effetto della velocità e delle vi-

CONTINUA A PAGINA 22



Jody Scheckter, definitivamente lanciatisi nella F. 1 con questa corsa, è qui ripreso nel sandwich delle Lotus di Fittipaldi e Peterson. Per lo svedese c'è stato un ennesimo guaio, Emerson finiva terzo

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

brazioni, la lamiera si è spezzata e così Stewart ha potuto continuare la sua marcia senza più problemi. Nel frattempo Pretorius che era ultimo veniva raggiunto da Merzario ma non lo lasciava passare subito dando perciò modo a Pace e Jarier di avvicinarsi alla Ferrari. Merzario riusciva a passarlo insieme con Pace e così per qualche giro si sviluppava una bella lotta tra i due. Come si era sviluppata una lotta accanita tra de Adamich e Follmer che peraltro erano nelle retrovie.

La gara andava avanti per un poco senza sussulti, anche se venivano a mancare talune macchine come la Shadow di Oliver

L'ALTALENA

20. giro
STEWART
SCHECKTER
REVSON
E. FITTIPALDI
PETERSON
REUTEMANN
LAUDA
PACE
MERZARIO
JARIER
W. FITTIPALDI
DE ADAMICH
FOLLMER
KEIZAN
BEUTTLER

40. giro
STEWART
REVSON
SCHECKTER
E. FITTIPALDI
PETERSON
MERZARIO
PACE
FOLLMER
DE ADAMICH
REUTEMANN
BEUTTLER
HULME
KEIZAN
GANLEY

60. giro
STEWART
REVSON
E. FITTIPALDI
SCHECKTER
PACE
MERZARIO
FOLLMER
DE ADAMICH
REUTEMANN
HULME
BEUTTLER
GANLEY
PETERSON
KEIZAN
CEVERT
JARIER



Lo scatenato Stewart ha appena doppiato de Adamich e si appresta a passare Follmer, 6. con la Shadow

fermata definitivamente. Verso il venticinquesimo giro la Brabham di Reutemann rallentava per evidenti difficoltà del pilota a controllarne la direzione perché le gomme peggioravano sempre di più. Il fenomeno era avvertito da tutti quelli che avevano le Firestone. Al 29. giro Reutemann era superato da Pace e poco dopo anche da Merzario. Più tardi Reutemann riusciva di nuovo a mettersi davanti a Pace, la cui Surtees rallentava a sua volta

dando a vedere che il cambio non funzionava a dovere. Infatti anche Merzario passava di nuovo davanti a Pace.

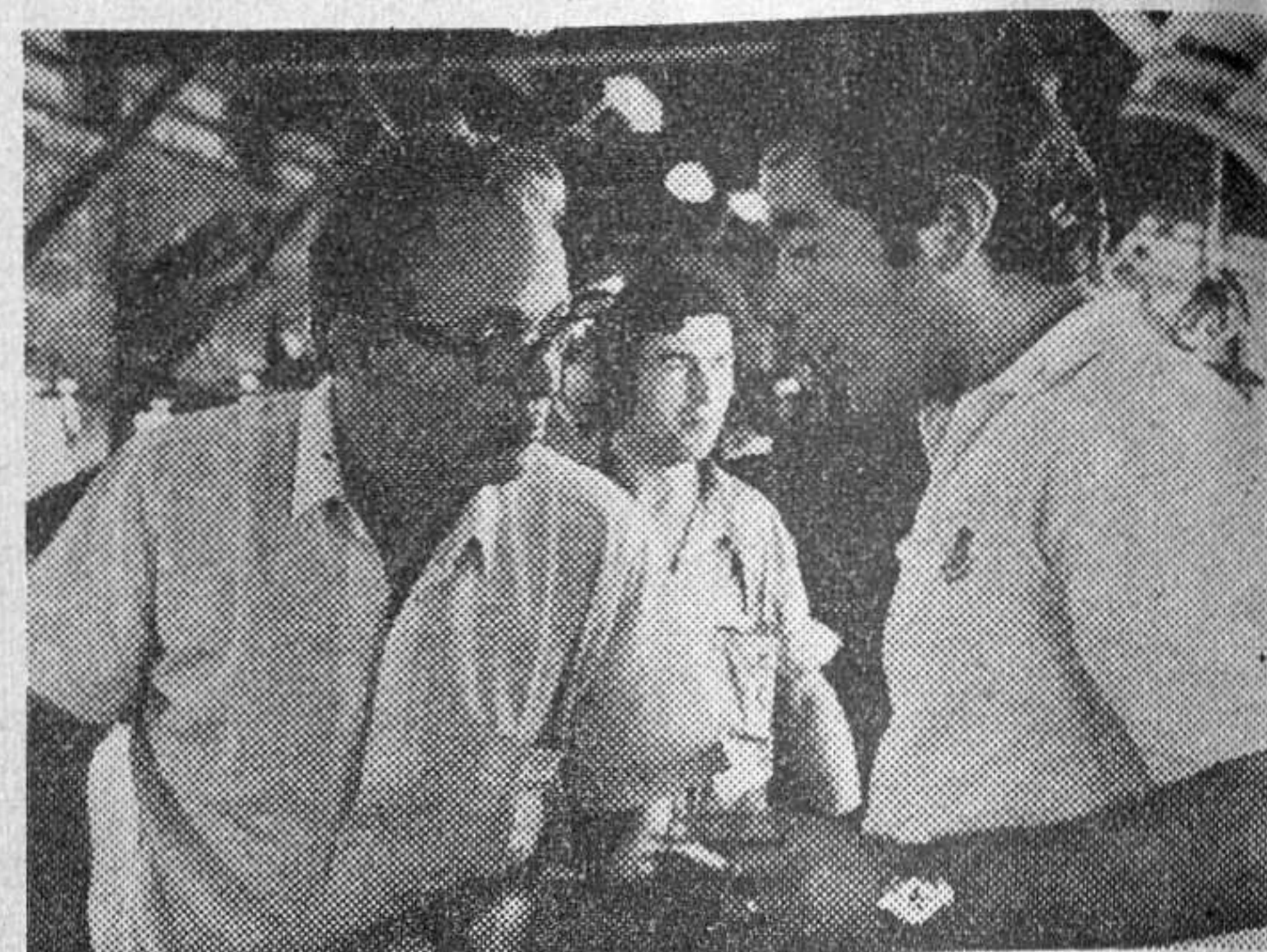
Al 35. giro le posizioni erano: Stewart solissimo, poi Scheckter, Revson, Fittipaldi e Peterson sempre ruota a ruota, Merzario al sesto posto, poi Reutemann, Pace Wilson Fittipaldi e Jarier. Al giro seguente anche Hulme era di nuovo mescolato coi quattro che seguivano Stewart e tutti insieme doppiavano

de Adamich e Follmer che nella confusione riusciva a mettersi davanti all'italiano. Follmer tuttavia restava invischiato nel gruppetto dei primi e involontariamente rallentava le due Lotus permettendo a Revson e a Scheckter di prendere un poco di vantaggio. Al 44. giro però le Lotus erano di nuovo accodate alle McLaren e anzi Fittipaldi riusciva a mettersi davanti a Scheckter diventando così terzo.

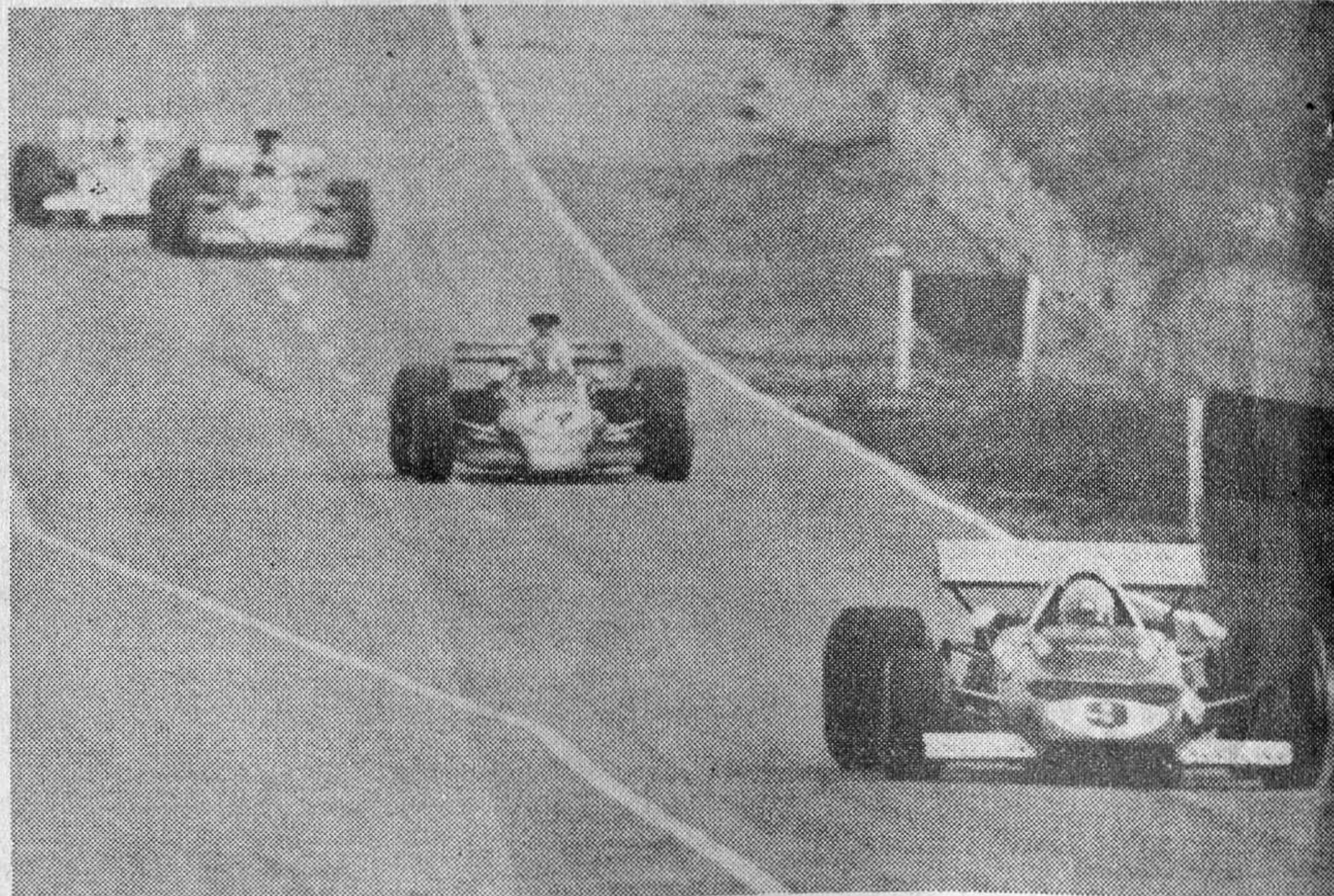
Al 46. giro veniva messa la bandiera nera a Pretorius che

perdeva olio e contemporaneamente si fermavano al box Jarier col cambio che non funzionava e Reutemann per cambiare una gomma. Poco dopo anche Wilson Fittipaldi era fermo e quasi con lui si fermava Peterson che aveva l'acceleratore semibloccato. Peterson perdeva sei giri e quindi era tagliato fuori dalla gara. Anche Keizan con la vecchia Tyrrell era fermo per far riparare la sospensione.

Al sessantesimo giro Merzario sbandava alla curva del club e così Pace ne approfittava per passare di nuovo davanti ed al quinto posto. Stewart, nel frattempo, aveva aumentato il vantaggio a 22 secondi e sembrava davvero imbattibile. Le posizioni erano chiarite e non pareva



Non c'era direttore sportivo per la Ferrari in Sud Africa, nella «smobilitazione B2». Assente Rosani, l'ing. Bussi ha affiancato l'ing. Giorgio Ferrari per seguire più da vicino i motori



Arturo Merzario precede qui Jarier. Carlos Pace e Wilson Fittipaldi

che cambiassero più. Invece al 70. giro Pace usciva di pista sbattendo contro il guard-rail alla curva Sunset perché le gomme non tenevano proprio più e così Merzario riguadagnava una posizione.

Reutemann che era tornato in pista con molta foga riusciva a guadagnare una posizione superando de Adamich. Usciva di pista anche Lauda che però era attardato, e infine a quattro giri dalla fine si aveva l'ultimo colpo

di scena con Scheckter che entrava al box col cambio bloccato e non ripartiva. Così finalmente Merzario diventava quarto con Hulme al quinto posto e Follmer al sesto. Consolazione non da poco per de Adamich era di essere il primo dei classificati che avevano le gomme Firestone. La gara finiva col trionfo di Stewart davvero meritato anche se con le ombre dovute al non rispetto delle bandiere.

f. 1

Prenotate il prossimo numero di

AUTO SPRINT



il MANIFESTO REGALO delle «PANTERE»

20 milioni extra per JS

KYALAMI - Grande rush di molti piloti, subito dopo il Gran Premio del Sud Africa, verso l'aeroporto di Johannesburg con ogni mezzo. Qualcuno ha scelto l'automobile, avendo avuto la precauzione di lasciarla fuori dalla bolgia del circuito, altri come Stewart hanno scelto l'elicottero.

In partenza, direttamente dopo la gara, sono stati ICKX, che non ha avuto ovviamente problemi di tempo, dato che la sua corsa era finita al terzo giro. E' rientrato in Belgio col volo della Sabena diretto a Bruxelles. Poi DE ADAMICH, giunto a Roma domenica mattina, poi STEWART e FOLLMER.

Stewart e Follmer sono stati i più sollecitati nel preoccuparsi di non perdere gli aerei previsti, perché avevano molte valide ragioni. Entrambi sono partiti da Johannesburg verso Londra con un volo BOAC, ma a Londra non sono nemmeno usciti dall'aeroporto, perché la loro destinazione finale era la California. Dati gli orari degli aerei, non avevano altra scelta, per andare dove dovevano, che compiere questa specie di mezzo giro del mondo. Stewart infatti doveva essere domenica pomeriggio a Laguna Seca, vicino a Monterey nella California centrale, per girare un film a carattere pubblicitario. Arrivando a Londra domenica mattina e approfittando della differenza di nove ore coi fusi orari, attraverso la via Polare è riuscito a raggiungere San Francisco nelle prime ore del pomeriggio di domenica e così con un elicottero ha poi raggiunto Laguna Seca. Pare che per il «filmino» abbia incassato 40.000 dollari (20 milioni di lire) il che giustifica la sfaticata.

Follmer aveva anche lui delle cose urgenti da fare lunedì mattina sempre da quelle parti, per la preparazione della Porsche Can-Am, alla quale sono legati tanti dollari. Per questo non è andato a Parigi alla conferenza stampa della Martini-Porsche.

● Lord Hesketh, che patrocina JAMES HUNT con le Surtees di F. 1 e di F. 2 ha annunciato altri piani di patrocinio. Ha infatti ingaggiato anche Barrie Maskell, in collaborazione con la rivista Competition Car. Maskell potrà probabilmente scegliere fra due telai, per il campionato di F. 3.

● SCHUPPAN torna in oriente, con la sua March 722 patrocinata dalla linea aerea Singapore. Parteciperà al GP DI SINGAPORE nel week-end di Pasqua, poi al GP del Giappone del 3 maggio. La vettura, che avrà la speciale carrozzeria Falconer vista al Racing Car Show.

La nuova M.23 di molto più veloce!

KYALAMI - Durante le prove ufficiali di venerdì sono state effettuate rilevazioni cronometrate, con un sistema elettronico, delle velocità massime raggiunte da ciascuna delle macchine.

Il rilevamento è stato effettuato sul rettilineo delle tribune dopo il ponte Dunlop, cioè nella parte in discesa che porta al curvone e che quindi è davvero la più veloce del circuito. Ecco, il responso:

Fittipaldi 277,09
Peterson 275,698
Stewart 288,757
Cévert 278,496
Hulme 291,830
Revson 143,622
Scheckter 281,353
Ickx 278,496
Ickx (con la macchina di Merzario) 278,496
Hailwood 281,353
Pace 277,090
De Adamich 227,651
Jarier 275,698
Regazzoni 277,090
Beltoise 288,757
Lauda 285,750
Reutemann 277,090
Wilson Fittipaldi 260,018
Ganley 270,265
Oliver 266,330
Follmer 290,293
Beuttler 271,603
Charlton 282,803

Non sono stati effettuati i rilevamenti di Keizan e Pretorius che non hanno girato. Per alcuni inoltre i rilevamenti sono relativi. Per esempio de Adamich ha compiuto solo un giro, come anche Revson e quindi non hanno avuto modo di lanciarsi.

Abbastanza indicative anche le cifre delle due Ferrari, entrambe guidate da Ickx secondo i cronometristi ma in realtà guidate da Merzario e Ickx. I dati sono esattamente uguali, il che significa che, pur se non ultraveloci, le due macchine avevano le stesse possibilità.

La concorrenza della F. 5000 si accentua

LONDRA - Le due gare primaverili inglesi non di campionato creano un dilemma per i concorrenti privati meno importanti. Infatti sia per la Corsa dei Campioni, sia per l'International Trophy a Silverstone, i premi di partenza sono destinati ai concorrenti di primo piano (eccettuato nel caso della Shadow, che deve essere ritenuta di primo piano anche se non è ancora stato dimostrato). Quindi se, per esempio, piloti come Hunt e von Opel decideranno di partecipare alla Corsa dei Campioni non avranno nessuna garanzia di un utile finanziario. La loro unica speranza consisterà nel fatto che non appaia uno dei quindici piloti sotto contratto, nel quale caso gli organizzatori hanno detto che il premio di partenza rimasterà « senza destinatario » verrà diviso fra gli altri piloti.

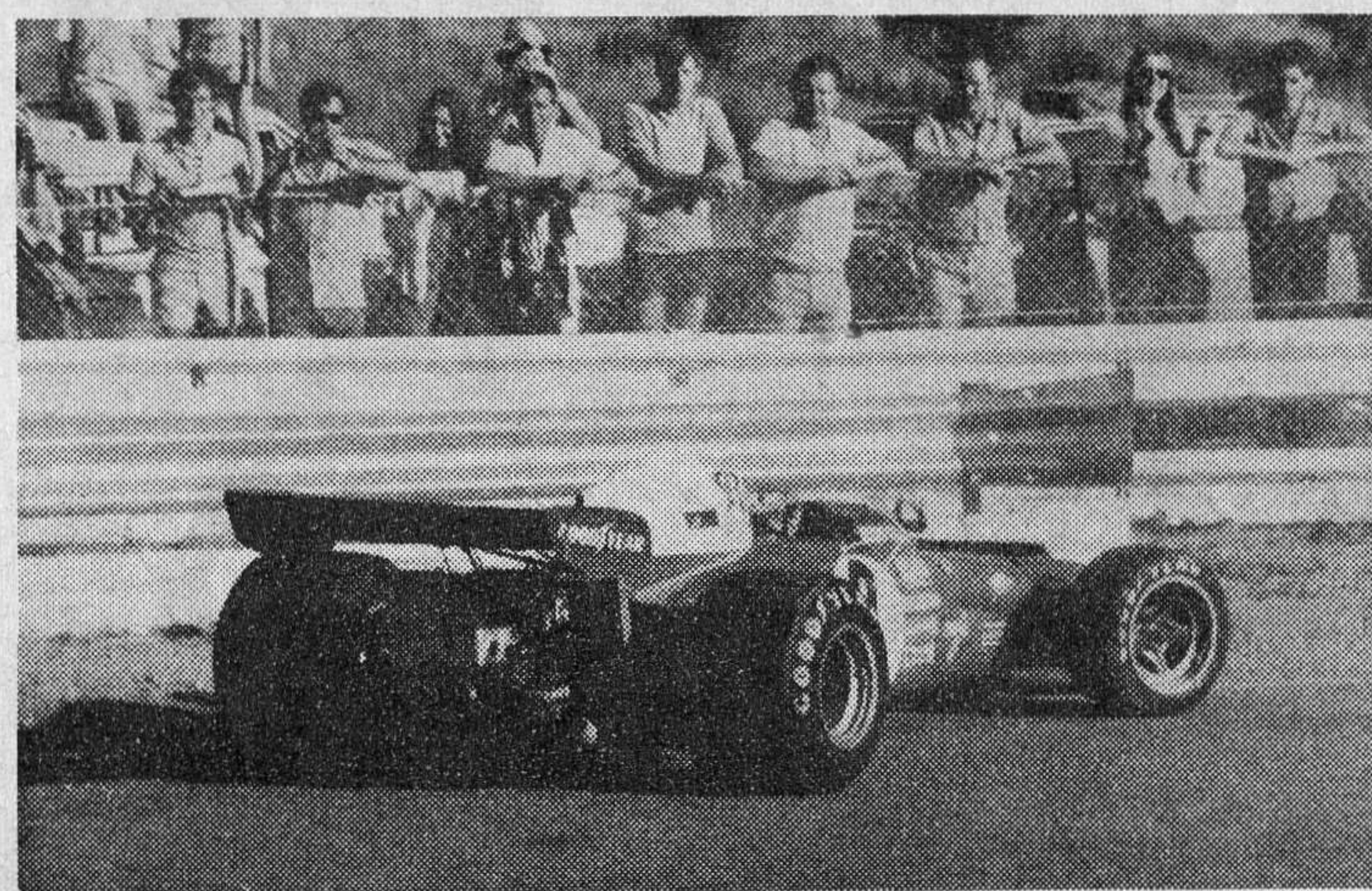
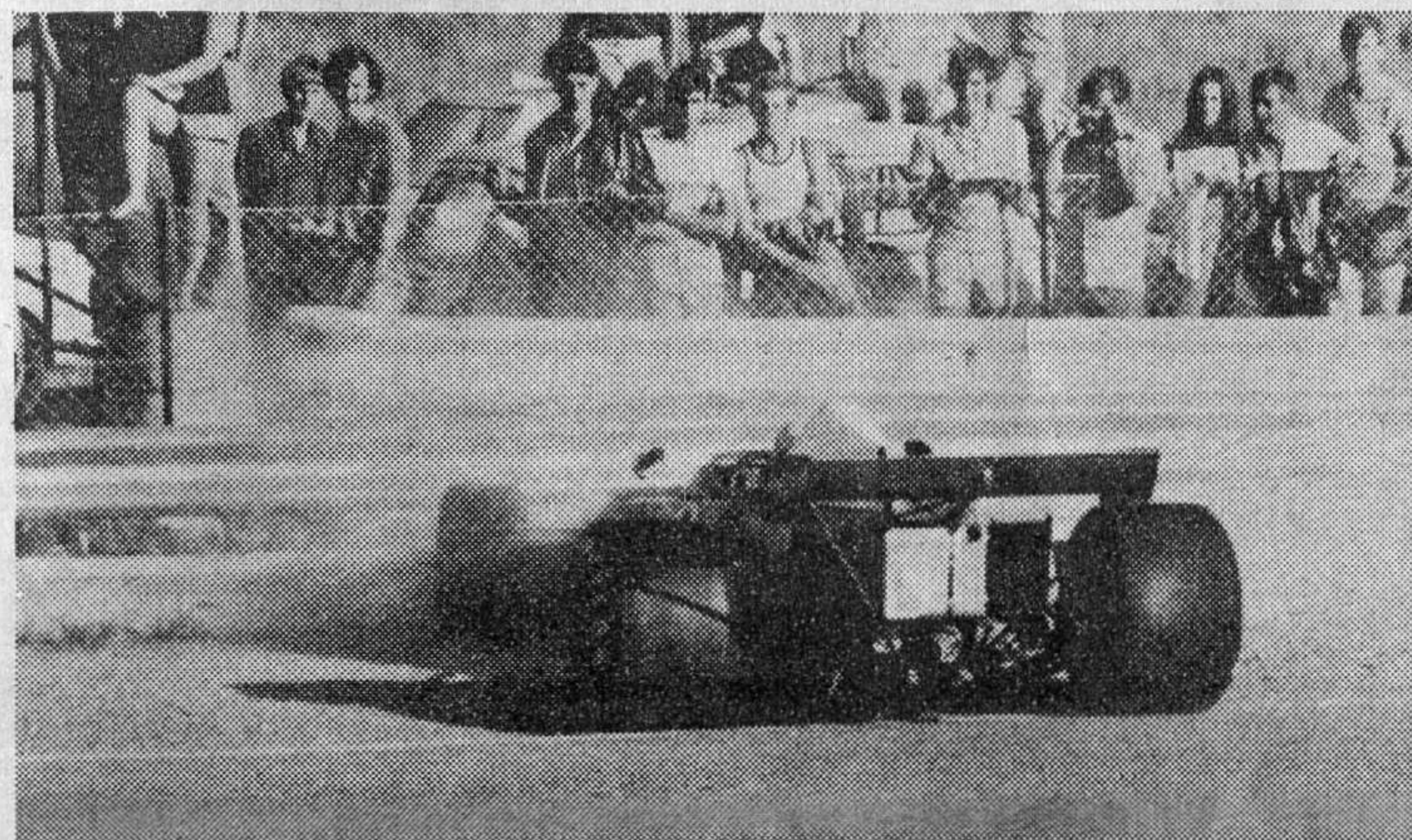
L'unico concorrente che probabilmente non sarà troppo preoccupato per la mancanza del premio di partenza è von Opel dato che finanzia tutto il programma Ensign F. 1. Per quanto riguarda vetture e motori, rimane valido quanto disse il progettista-proprietario dell'Ensign, Mo Nunn, l'anno scorso dopo la Corsa della Vittoria: tre vetture e quattro nuovi motori DFV. Parlando dell'aspetto della vettura, Nunn ha detto vagamente che sarà piuttosto sorprendente, ma dovremo forse aspettare il giorno della gara per saperne di più.

Tornando alle due gare non di campionato, un altro aspetto incoraggiante è la crescente forza della F. 5000, dato che le migliori fra queste vetture completeranno lo schieramento. Quest'anno si direbbe proprio che gli organizzatori potranno mantenere la parola data, cioè permettere soltanto alle migliori F. 5000 di scendere in pista, anziché accettare qualunque vettura si presenti, come accadeva in passato.



Arturo confidential...

Quasi al termine della gara, Merzario ha rischiato di fermarsi contro il guard-rail in seguito a questo testa-coda che gli è costato qualche posizione. Poi Pace ha... fatto anche meglio, riconfermandolo 4.



CEVERT compagno al duol...

KYALAMI - Una battuta che correva nei box di Kyalami dopo gli avvenimenti del giovedì e venerdì, era che Merzario e Cevert possono tranquillamente associarsi fondando una impresa di noleggio auto, perché l'uno e l'altro sono sempre poco sicuri di poter disporre della loro macchina e debbono essere pronti a cederla al caposquadra se le circostanze lo richiedono.

Merzario è il meno afflitto da questa situazione perché almeno per queste prime gare sa di non poter contare certamente su una macchina, dato che Ickx per contratto dispone di due e la Ferrari finora aveva soltanto due macchine. Infatti Merzario, anche se la cosa ovviamente non gli poteva far allegria, ha sempre fatto buon viso alle situazioni che si sono create, ma Cevert non deve essere della stessa opinione, anche perché ormai si sente campione affermato.

Quindi deve esserci rimasto male quando venerdì Stewart è uscito di strada e Tyrrell, senza complimenti, gli ha imposto di cedere la sua macchina allo scozzese.

Clay non ha respirato fuoco

KYALAMI - Le condizioni di Clay Regazzoni sono più che buone. Le precauzioni comunque non sono mai troppe, e le radiografie e gli esami erano derivati dal timore che egli avesse avuto lesioni al polmone respirando l'aria arroventata. In effetti il ticinese, ottimamente protetto dal casco e dalla tuta, ha sofferto solo bruciate di primo grado, le più lievi, alle braccia, alle mani e in qualche altro punto del corpo.

Quando 6 punti iridati non
bastano per meritarsi una F.1

Merzario «a piedi» per gli scioperi?

ARTURO MERZARIO resta ancora un APC (leggi Allievo Pilota di Complemento) per la Ferrari. La domanda che ci poniamo e vi poniamo è meno oziosa di quanto possa sembrare. Il campione d'Europa Marche 2000, che l'anno scorso vinse ben otto corse (delle quali 4 con la Ferrari campione del mondo marche 3000), debuttò come ricorderete in F. 1 a Brands Hatch il 17 luglio nel G. P. d'Europa e d'Inghilterra ottenendo il « Premio della Combattività » e 1 punto mondiale d'acchito. Poi, riproposto al Nurburgring, un incidente in prova forse contribuì allo stop per ulteriori presenze nei Gran Premi seguenti.

Partito quest'anno come n. 2, sulla B.2 lasciata libera dalle scelte di Ickx, le vicende agonistiche hanno voluto che Merzario riuscisse nei primi tre Gran premi disputati a mettere insieme, con il nono posto nel G.P. d'apertura in Argentina (per una avaria al cambio che i tecnici modenese non volevano riconoscerli), ben 6 punti nella classifica mondiale di questa prima fase con i due notevoli quarti posti in Brasile e Sudafrica. Così Merzario adesso ha SEI punti contro i 5 di Ickx (suo caposquadra).

Da quanti anni non succedeva che un pilota italiano, dopo tre Gran Premi avesse un bottino del genere? Diciamo almeno dagli anni di Bandini. Eppure, nonostante questo exploit, c'è il pericolo che Arturo Merzario nel prossimo Gran Premio, quello di Spagna a Barcellona il 29 aprile, possa restare « a piedi ». Mancano due mesi alla gara spagnola, eppure questa possibilità c'è concreta. Infatti, con gli scioperi dei metalmeccanici, che

non si prevede quando potranno finire, a Maranello si dicono molto scettici che possa essere approntata la seconda monoscocca. Di macchina nuova cioè ligia al nuovo regolamento con le paratie allargate, c'è al momento solo la B.3 che Ickx ha guidato la settimana scorsa a Fiorano. (Le B.2 sono ormai destinate al museo). L'altro manichino, fatto in casa a Maranello, era solo uno studio. La seconda monoscocca deve ancora essere finita in Inghilterra e approntata anche dopo le risultanze dei primi tests della n. 1. Ciò significa che ancora una volta, anche un pilota italiano che avrebbe la necessità di sfruttare il suo momento, potrebbe risultare messo da parte, per circostanze certo non volute, ma comunque che lasciano la bocca amara.

Perché è evidente che il « contratto » con Ickx non può che essere rispettato, ma certo viene spontanea la domanda: quando avverrà che anche con i piloti nazionali la Ferrari avrà dei contratti tanto ferrei da essere sempre rispettati al millimetro? Per loro, se non andiamo errati, la macchina rossa sulla quale correre è sempre stata una specie di supplizio di Tantalo. All'improvviso gli poteva sfumare, per le ragioni più diverse: oggi una polemica, domani un incidente in prova, dopodomani una crisi con un organizzatore. Mai che uno di loro, da Bandini a Scarfiotti, da de Adamich a Giunti, da Brambilla a Galli abbia mai potuto far conto tranquillo, con la stessa certezza che peraltro è sempre stata assicurata ai piloti stranieri, sul mezzo che pur hanno sempre svizzeramente desiderato.

Forse, sarà proprio per questo...

m. s.



KYALAMI - Il G.P. del Sud Africa è stata la prima gara della mia stagione 1973. Averla finita e trovarmi ottavo in classifica mi lascia abbastanza soddisfatto, anche se l'andamento degli avvenimenti mi poteva far sperare a qualche cosa di più. Erano due mesi che non guidavo una macchina da corsa, esattamente dal 19 dicembre 1972 ad Interlagos in Brasile. Kyalami è senza dubbio un circuito impegnativo e trovarsi senza un allenamento specifico con vetture da corsa a dover affrontare 79 giri di Gran Premio con un caldo notevole, rappresenta già di per sé un argomento da non sottovalutare. In ogni caso la gara è finita, e l'unica nota positiva è quella di ritrovarmi primo dei piloti Firestone nella classifica finale, con sette vetture con pneumatici Goodyear davanti a me.

Avete visto che cosa significano le reti?

E' stata una gara molto dura, che è cominciata male fin dalle prove con l'incidente di Stewart che avrebbe potuto avere delle conseguenze ben gravi pensando che alla fine del rettilineo si viaggia circa a 290 kmh e si frena ai 250 metri da una curva da terza. Stewart ha toccato i freni, ma sembra gli siano saltati di colpo le canalizzazioni aeronautiche che escono dalle pompe collegate al pedale. E' riuscito, come mi ha detto poi lui stesso a far fare un testa-coda alla vettura, in modo da diminuire la velocità d'impatto, poiché di fare la curva non aveva proprio speranze. Le tre reti di protezioni lo hanno praticamente bloccato e pur avendole sfondate si è fermato a mezzo metro dal terrapieno senza toccarlo.

Pensate che nello stesso punto due anni fa gli era successo di ritrovarsi ad acceleratore bloccato, uscire di pista, picchiare nel guard-rail, distruggendo completamente la nuova Tyrrell che doveva debuttare poi nello stesso Gran Premio qualche mese dopo. Questa volta la vettura è stata riparata, anche se poi è passata a Cevert, e tutto questo per merito delle reti di protezione che noi piloti chiediamo sempre come via di fuga dopo una frenata ad alta velocità.

I meccanici Tyrrell hanno subito revisionato quella di Cevert, per metterla a punto come preferisce Jackie, sostituendo soprattutto l'impianto frenante in discussione. Stewart ha fatto solo qualche giro per poter qualificare la macchina, poi ha preferito che ci lavorassero intorno i meccanici. Vincendo il giorno dopo la gara ha dimostrato di aver lasciato la macchina in buone mani, ma soprattutto ha dimostrato che anche la macchina che viene messa a disposizione di Cevert è una vettura vincente e non la vettura di un secondo pilota.

La GPDA sul « via »

Già dalle prove, dunque, aria di tensione. Arriviamo poi alla partenza. Non ne ho mai vista una più caotica e credo che nella prossima riunione GPDA questo sarà uno degli argomenti più importanti. Voi tutti sapete che in un Gran Premio c'è l'allineamento provvisorio, che si forma a circa 100 me-



In attesa che spiova, e che sia dato il via al G. P., Fittipaldi e Hulme dividono un ombrellone

SCHENKEN aspetta una RONDEL

● La Rondel F. 1 di cui da tanto tempo si parla, sembra stia diventando una realtà. Almeno così spera Schenken che è il pilota disegnato a guidarla. Sembra che il tanto sospirato sponsor sia saltato fuori. La macchina è già tutta disegnata e si aspetta solo il via (leggi soldi) per cominciare la costruzione.

● In attesa della Rondel F. 1, Schenken si allena e correrà qualche gara in F. 5000 con una Trojan. Oltre la Ferrari 312 P. (A proposito il suo contratto, come quello di Reutemann, non è solo per Vallelunga, ma per almeno 5 prove mondiali).

● Un « marchietto » (per ora piccolo) è apparso in Brasile sulla BRM: era quella della STP vedova-March. In ambienti bene informati si assicura che la STP sta trattando per finanziare la Casa inglese.

tri dalla partenza, per poi, a trenta secondi dal via, far muovere le vetture sull'allineamento vero da cui prenderà il via la gara. Tutto bene nel pre-allineamento, poi quando ci siamo spostati verso la partenza credo che solo la prima fila abbia mantenuto le giuste posizioni, dietro vi era una tale confusione che al momento dell'abbassamento della bandiera almeno cinque o sei macchine sono partite malissimo, costringendo tutti gli altri a grosse acrobazie e rischi per schivarle.

L'incidente per i nervi

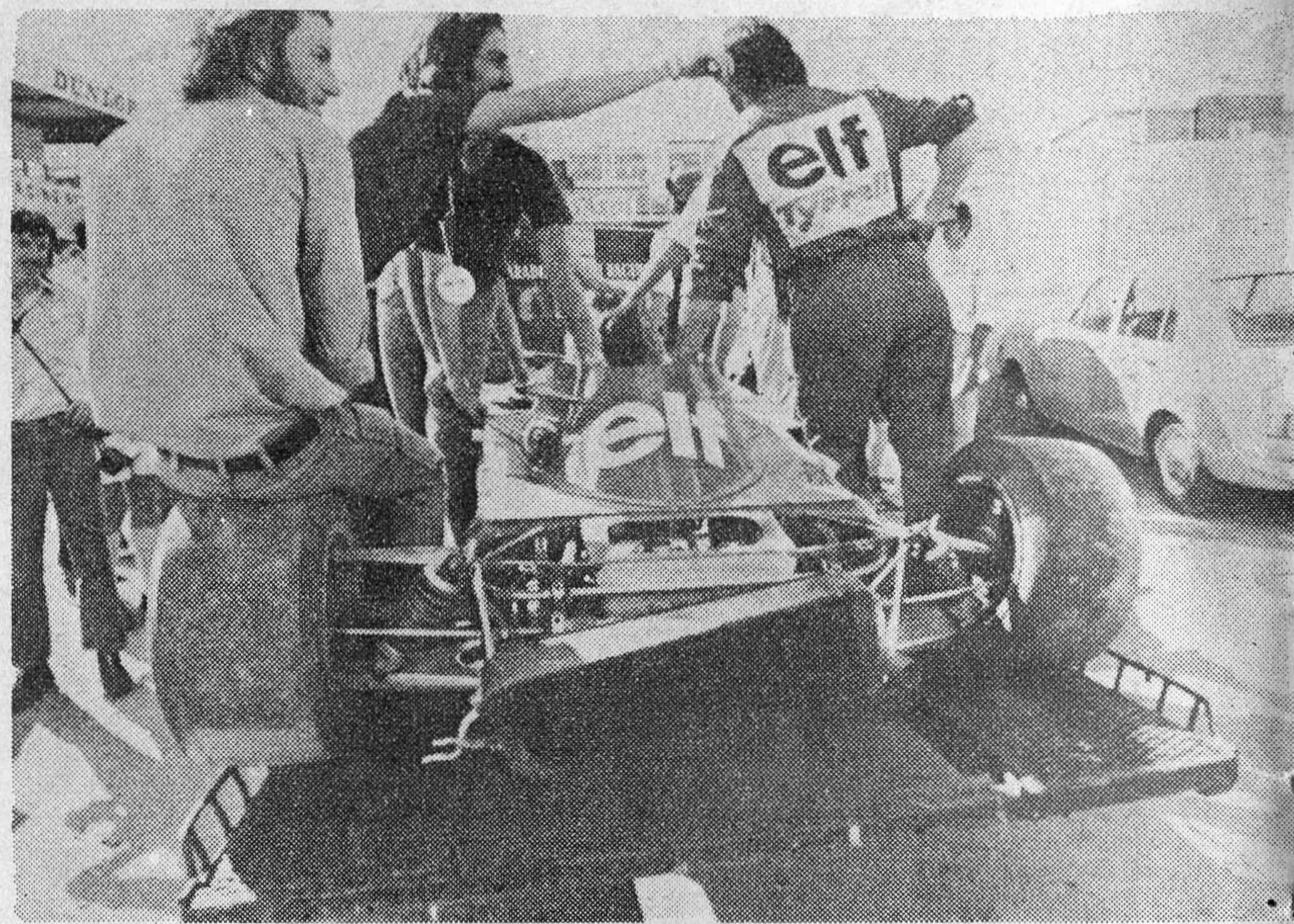
Questa situazione, che sicuramente ha innervosito un po' i piloti, ha portato all'incidente fra Charlton, Hailwood, Ickx e Regazzoni; incidente molto brutto ma che sembra non avere grandi conseguenze per Clay. Molto brutto poiché il fuoco come al solito crea la possibilità di pericoli grandissimi, anche per chi non ha subito danni fisici dal primo impatto.

Per tutta la prima parte di gara, 25 giri circa, sono rimasto in decima, nona posizione seguito come un'ombra dalla Shadow (che tra l'altro vuol proprio dire « ombra » in inglese) di Follmer. Era meglio di me nelle curve (gomme Goodyear) ma la mia vettura era più veloce in rettilineo, quindi riuscivo in qualche modo a restare davanti! Verso il 25. giro, probabilmente per la quantità d'olio e di gomma depositate nelle curve, la mia possibilità di tenere dietro Follmer avrebbe dovuto divenire scorettezza, per cui è passato e non c'è stato più niente da fare.

Io ho proseguito la mia gara, anche se praticamente via Follmer non c'era nessuno che potessi raggiungere né qualcuno che potesse raggiungere me, per cui finire ottavo mi lascia soddisfatto.

Speriamo in seguito che la nuova TS 14, che per la Spagna sarà sicuramente a punto, e con le Firestone che sicuramente recupereranno il terreno perduto, spero dunque di essere più competitivo. E poi le varie gare in programma prima della Spagna dovrebbero ridarmi un po' più di allenamento ad affrontare una gara tirata dal primo giro all'ultimo.

Andrea de Adamich



KYALAMI - Chi ha potuto vedere la Tyrrell di Stewart riportata nei garages dopo l'incidente del venerdì ha avuto espressioni di molto scetticismo quando ha saputo che i meccanici erano stati messi al lavoro per tentare di ripararla.

I danni subiti dalla macchina nella uscita di strada a 250 orari erano infatti molto vistosi, anche se poi in sostanza si è visto che le parti essenziali non erano poi tanto danneggiate. Comunque anche la scocca aveva subito le conseguenze dell'urto e quindi il lavoro appariva improbabile.

Invece la domenica mattina, quando si sono svolte le prove libere, Cevert ha potuto mettersi in pista e provare, constatando che la macchina era soddisfacentemente guidabile.

La riparazione ha coinvolto anche la parte anteriore, che era tra le più danneggiate, e quindi per poter essere sicuri della tenuta i tecnici della Tyrrell avevano deciso di eliminare il sistema frenante con dischi all'interno della carrozzeria, utilizzando i dischi sulle ruote come sulle prime versioni.

La macchina ha potuto partire regolarmente anche se poi in gara non ha potuto fare molto perché le regolazioni del motore erano imperfette. Il montaggio affrettato ha provocato delle imperfezioni all'acceleratore che non apriva completamente e che poi si è semibloccato.

Durante le prove libere del sabato mattina si è visto anche che la Shadow di Oliver, nonostante un nuovo motore, non andava bene e l'inglese ha dovuto quasi subito fermarsi in gara.

Ampliate le banchine a Kyalami

Secondo le indicazioni e le esigenze sia della Commissione di sicurezza della CSI sia della GPDA, il circuito di KYALAMI ha avuto molte modifiche, che sono costate agli organizzatori una bella somma di danaro. Sono stati effettuati grandi sbancamenti di terreno, per ampliare le zone piatte a livello della pista, in modo da offrire maggior spazio in caso di uscita di strada, e la terra smossa nella parte interna di certe curve è stata utilizzata per creare dei terrapieni che hanno allargato lo spazio piatto libero verso le curve esterne, soprattutto quelle molto veloci.

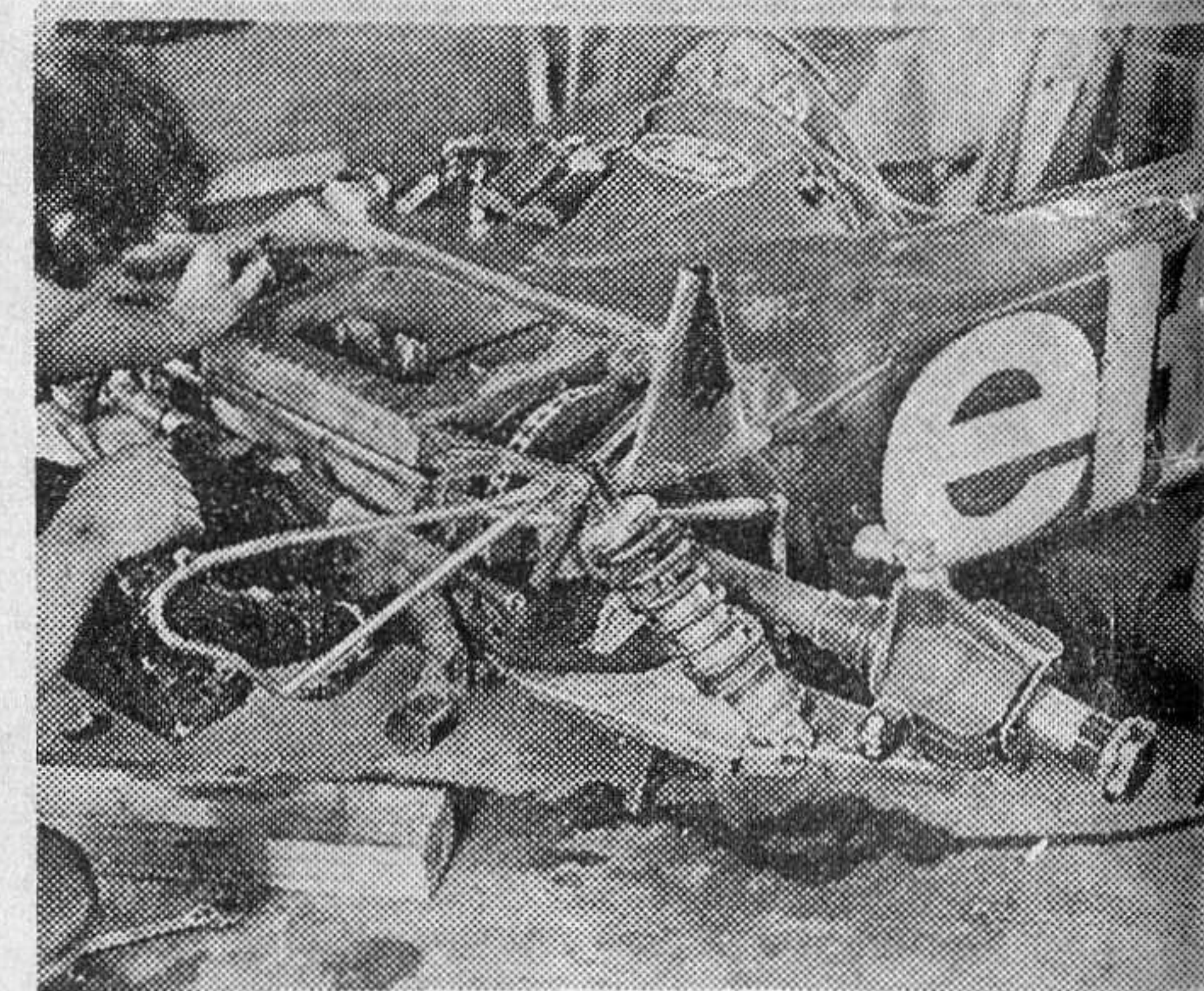
Poi, all'esterno delle curve così ampliate (anche se la pista vera e propria è rimasta quella che era), sono state poste delle barriere di protezione « soffici » costituite da doppia o triplice fila di reti metalliche sostenute da paletti in legno. Più lontano, poi, sono stati posti anche dei guard-rails.

Con queste misure di sicurezza il circuito è risultato psicologicamente più veloce, anche se il tracciato è rimasto uguale, e ciò ha contribuito parecchio al miglioramento dei primati esistenti.

La grossa spesa incontrata dagli organizzatori tuttavia, ha fatto di nuovo procrastinare la effettuazione di certi lavori programmati già da anni, a danno dei servizi di informazione e della sistemazione delle comunicazioni, che per i giornalisti sono risultate ancora peggiori che negli anni passati.



Le non irreparabili condizioni della Tyrrell di Stewart dopo l'urto in prova. Sopra, muso e alettone; sotto ecco il davanti



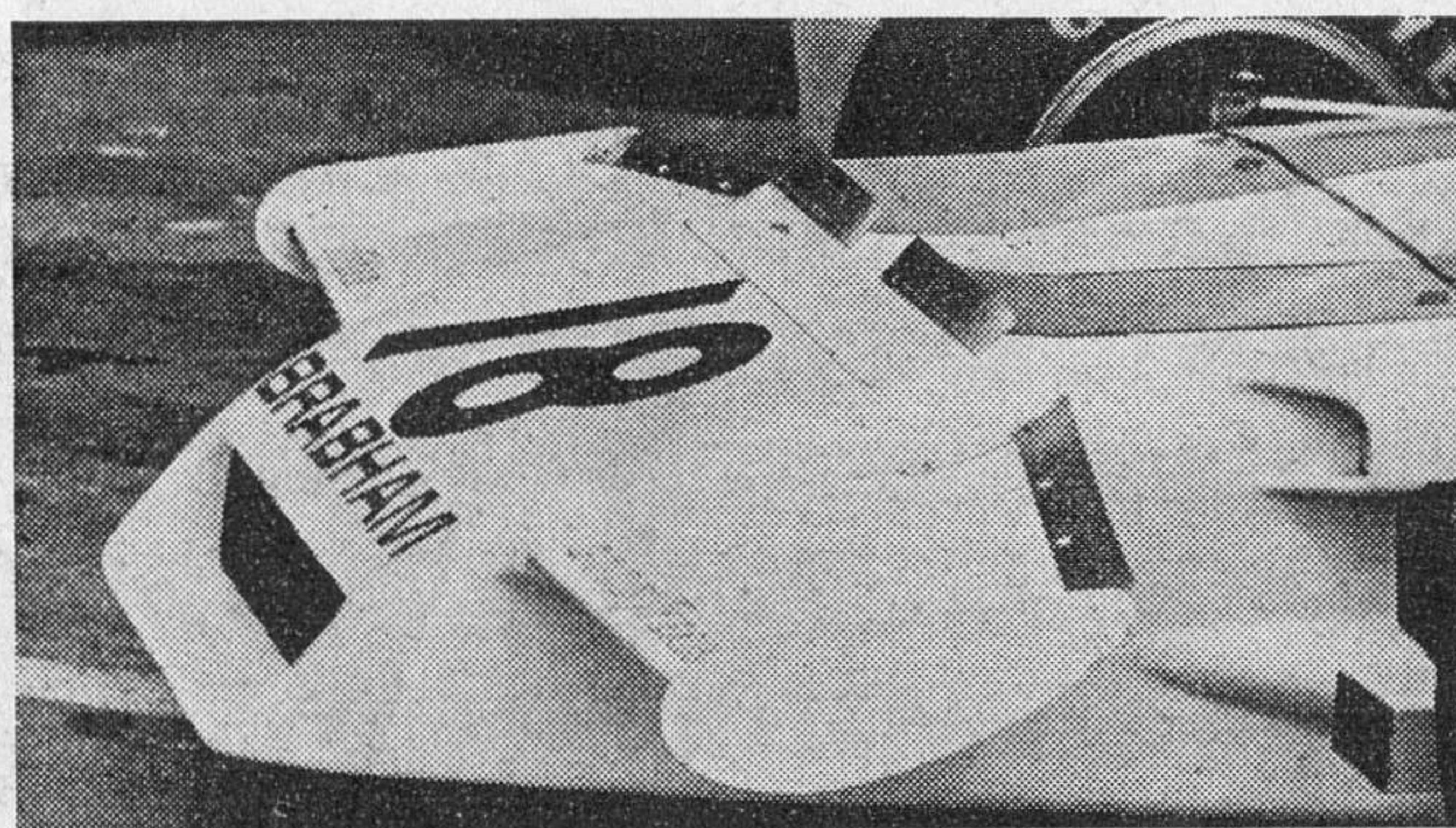
● Ron Tauranac, ex Brabham, è ora diventato consulente della Trojan, che costruisce la McLaren-Can-Am per i privati, e le F. 5000.

● Regazzoni, prima di partire per il Sud Africa, era stato in visita a Maranello. Molto festeggiato dal « Capo », questi gli avrebbe detto di tenersi pronto a tornare in squadra nel '74.

HULME sorprende tutti nelle prove

| PILOTA | VEETTURA | MERCOL. | GIOV. | VENER. |
|----------------------|----------------------|---------|---------|---------|
| Denis Hulme | McLaren-Yardley M 23 | 1'16"42 | 1'16"79 | 1'16"28 |
| Emerson Fittipaldi | Lotus-JPS 72 D | 1'17"00 | 1'16"65 | 1'16"41 |
| Jody Scheckter | McLaren-Yardley M 19 | 1'16"87 | 1'16"77 | 1'16"43 |
| Ronnie Peterson | Lotus-JPS 72 D | 1'17"04 | 1'16"44 | 1'16"55 |
| Clay Regazzoni | BRM-Marlboro P 160 | 1'17"37 | 1'27"54 | 1'16"47 |
| Peter Revson | McLaren-Yardley M 19 | 1'16"72 | 1'16"87 | — |
| Jean-Pierre Beltoise | BRM-Marlboro P 160 | 1'18"31 | 1'17"62 | 1'16"84 |
| Carlos Reutemann | Brabham BT 38 | 1'17"66 | 1'16"94 | 1'17"33 |
| Carlos Pace | Surtees-Fina TS 14 A | 1'17"56 | 1'17"06 | 1'17"40 |
| Niki Lauda | BRM-Marlboro P 160 | — | 1'17"56 | 1'17"14 |
| Jacky Ickx | Ferrari 312 B2/5 | 1'19"08 | 1'19"03 | — |
| Jacky Ickx | Ferrari 312 B2/8 T | — | 1'17"16 | — |
| Jacky Ickx | Ferrari 312 B2/8 | — | — | 1'17"58 |
| Mike Hailwood | Surtees-Fina TS 14 A | 1'18"31 | 1'17"17 | 1'17"24 |
| Dave Charlton | Lotus 72 | 1'30"29 | 1'19"73 | 1'17"18 |
| Jackie Oliver | UOP-Shadow | 1'17"64 | — | 1'21"56 |
| Arturo Merzario | Ferrari 312 B2/8 | 1'18"45 | 1'18"45 | — |
| Arturo Merzario | Ferrari 312 B2/5 | — | — | 1'17"64 |
| Jackie Stewart | Tyrrell 005 | 1'17"18 | 1'17"59 | 1'16"33 |
| Jackie Stewart | Tyrrell 006 | — | — | 1'17"65 |
| François Cevert | Tyrrell 006 | 1'17"62 | 1'16"98 | 1'17"85 |
| Wilson Fittipaldi | Brabham BT 39 | 1'19"11 | 1'17"95 | 1'18"17 |
| Jean-Pierre Jarier | March 721 G | 1'19"14 | 1'18"01 | 1'17"98 |
| Howden Ganley | Iso-Marlboro FX3B | 1'18"58 | 1'18"89 | 1'18"07 |
| Andrea de Adamich | Surtees-Fina TS9B | 1'18"66 | 1'18"66 | 1'18"89 |
| George Follmer | UOP-Shadow | 1'23"39 | — | 1'18"82 |
| Eddie Keizan | Tyrrell 003 | 1'18"92 | 1'19"37 | — |
| Mike Beuttler | March 721 G | 1'20"56 | — | 1'20"37 |
| Jacky Pretorius | Iso-Marlboro FX3B | 1'22"26 | 1'20"54 | — |

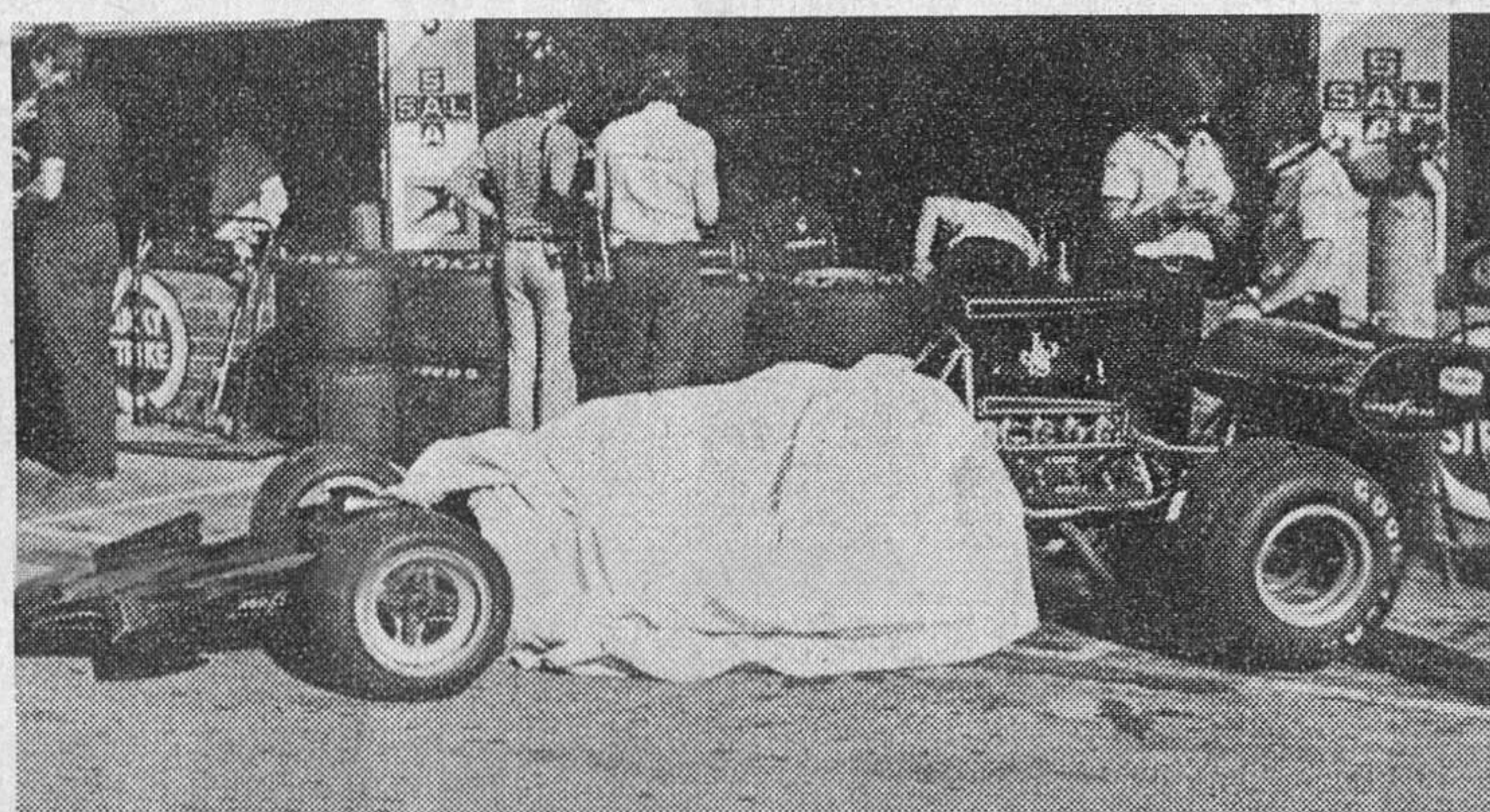
In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza



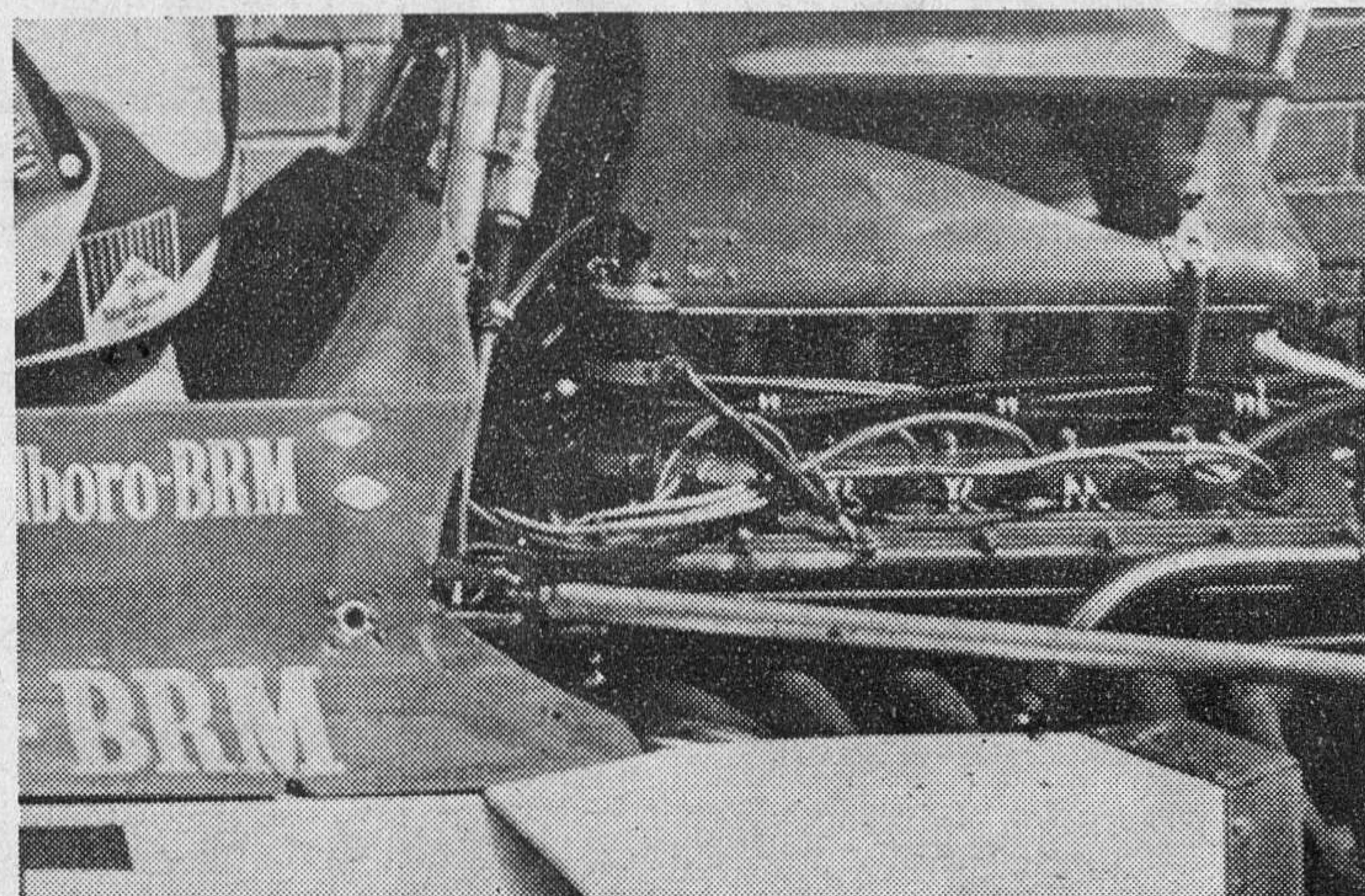
Sulla Brabham di Reutemann, notata questa «fioritura» di spoilerini per la deportanza e l'effetto estrattivo dal radiatore

Gli aggiornamenti di **TECNICA**

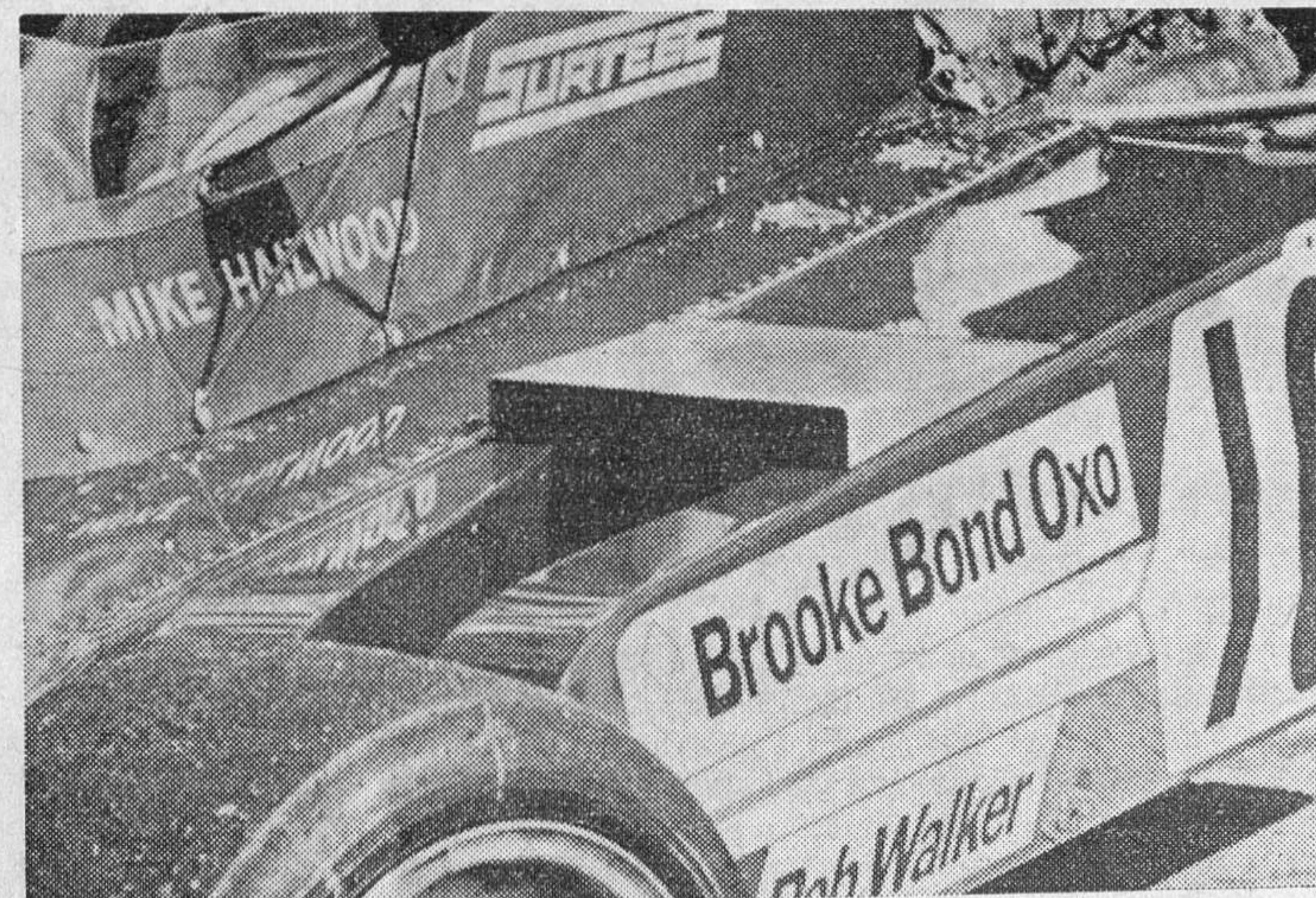
Ruote Brabham per la LOTUS



Dopo le noie (vedi Peterson in Brasile) con i cerchi di lamiera di magnesio, la Lotus ha provato questi cerchi fusi dalla Brabham



Sopra, la bobina della BRM di Regazzoni posta in posizione aerea. Sotto, questo «labbro» nella Surtees di Hailwood convogliava più aria ai radiatori laterali, in previsione del gran caldo che poi non c'era



KYALAMI - Oltre alla presenza delle due macchine nuove di cui «Autosprint» ha già diffusamente parlato, e cioè la **UOP SHADOW** e la **MCLAREN M 23**, il panorama tecnico del G.P. del Sud Africa non ha presentato novità.

La più importante, ed anche curiosa, è stata offerta dalle **LOTUS** che avevano delle ruote di nuovo tipo (per loro) al posto di quelle utilizzate fino al Gran Premio del Brasile. Si ricorderà come Ronnie Peterson, nel momento in cui stava concludendo l'attacco a Stewart, sia uscito di strada per la rottura di un cerchio, letteralmente «mangiato» al centro, dallo sforzo torsionale imposto dall'aderenza delle gomme contrapposta alla potenza del motore.

Per questo alla Lotus hanno voluto evitare che si ripettesse lo spiacevole inconveniente, tanto più che in Argentina anche le ruote delle BRM, provenienti dallo stesso fornitore, si erano rotte nello stesso modo.

Così hanno chiesto alla... Brabham di fondere una serie di cerchi del tipo appunto utilizzato dalle Brabham, quelli con la parte centrale a raggi in croce e nelle prove ufficiali hanno utilizzato queste ruote insieme con le altre. Le nuove ruote erano un poco più pesanti delle precedenti, ma davano maggior garanzia di solidità e così in gara entrambe le Lotus sono state equipaggiate con questi cerchi, anche se durante le prove si sono viste, per esempio, le nuove ruote davanti e le vecchie dietro.

Alla BRM una novità era rappresentata dalle bobine dell'accensione poste esternamente, sul lato sinistro del motore, con un supporto fissato alla testata, in modo che fossero esposte al flusso dell'aria, per averne un raffreddamento.

Le prese d'aria dell'alimentazione, sempre sulle BRM, erano dotate di una alettatura orizzontale, avente forse lo scopo di evitare turbolenze dannose agli effetti del «lavoro» che debbono compiere gli alettoni posteriori. Notate anche delle prese d'aria circolari sui due lati dell'abitacolo, con l'evidente scopo di portare aria al pilota.

Sulle SURTEES sono state notate delle paratie orizzontali in alluminio poste sopra la presa d'aria Naca che alimenta i due radiatori laterali, aventi la funzione di portare maggior flusso e favorire il raffreddamento. Sui due lati del musetto carenato sono state applicate delle pareti mobili verticali di lamierino, che potevano essere fissate in posizioni diverse, ai fini della direzionalità.

Anche ai lati del radiatore dell'olio messo sopra il cambio, le Surtees avevano delle paratie di lamiera a ventaglio, per portare maggior aria al sistema di raffreddamento del lubrificante. Sulla vettura di Hailwood poi c'erano due alettature verticali simmetriche, fissate sulla faccia superiore dell'alettone posteriore.

La grande paura di Jackie

DALL'INVIATO

KYALAMI - Tre giornate di prove in ognuna delle quali avrebbero dovuto esserci tre ore consecutive di disponibilità della pista. A richiesta di Ken Tyrrell tuttavia, la terza sessione di prove (quella della vigilia della gara) è stata anticipata ed accorciata di un'ora, per dare maggior tempo a chi doveva preparare le macchine per la corsa. Come si vedrà la richiesta di Tyrrell ha un poco il sapore del presentimento.

Nella prima giornata, del mercoledì, come al solito, sono state soprattutto controllate le varie sistemazioni delle sospensioni, con le prove dei pneumatici e le regolazioni abituali. Quasi tutti hanno denunciato problemi di raffreddamento, anche coloro che erano stati sul circuito la settimana precedente, perché nei giorni in cui avevano provato le temperature erano basse.

Le SHADOW, che erano per la prima volta in pista davanti al pubblico, hanno avuto dei problemi coi motori, che non andavano bene, ed anche con gli attacchi del motore al telaio che si sono incrinati. Follmer ha potuto effettuare soltanto tre giri, ed Oliver ha girato poco.

Sulle TYRRELL si sono presentati dei problemi con le pompe di regolazione della pressione della alimentazione, e sulle BRM anche se gli assetti delle macchine erano buoni, i motori rendevano poco.

Alla FERRARI, Merzario ha girato col motore che era molto stanco per aver effettuato la gara in Brasile e le prove della settimana precedente, e Ickx ha girato in tempi molto modesti perché era stanchissimo, essendo arrivato soltanto nella tarda mattinata a causa degli scioperi dei radiofari francesi che hanno costretto tutti gli aerei a lunghissimi itinerari.

I tempi ottenuti dalle MCLAREN sono stati l'argomento delle discussioni del dopoprovve, perché davvero notevoli, specie quelli di Scheckter.

Nella giornata del GIOVEDÌ le MCLAREN hanno girato poco, perché Hulme ha avuto qualche problema serio con gli attacchi del motore al telaio, come era accaduto alle Shadow il giorno prima. Le SHADOW tra l'altro hanno potuto girare poco anche il giovedì perché sulla macchina di Follmer, dopo aver messo un motore nuovo si è scoperta una perdita di benzina che ha costretto a rifare tutto il lavoro daccapo. E su quella di Oliver hanno dovuto lavorare e rinforzare il telaio con delle saldature.

La FERRARI di Ickx non andava bene, nonostante avessero cambiato il motore. Così il belga ha preso la mac-

Il testacoda di salvataggio

KYALAMI - Dopo l'incidente in prova, Stewart si è soffermato sulla paurosa esperienza dichiarando che era stata la prima volta che aveva avuto «il tempo di pensare». «Quando ho cominciato a frenare mi sono reso conto che qualcosa non andava — ha raccontato lo scozzese — ho manovrato in modo da provocare un testacoda per ridurre la velocità e mi sono rannicchiato il più possibile. A un certo momento ho sentito un urto. Mi sono rannicchiato ancora di più e ho aspettato, pensando: è la fine. Andavo a 280 all'ora, forse di più.»

china di Merzario, il quale ha potuto perciò provare solo per poco all'inizio.

Regazzoni non ha provato del tutto, perché il motore che gli avevano messo nella nottata sulla BRM non andava. Alla LOTUS hanno fatto girare le due macchine con due tipi di cerchi portati a Kyalami, e per qualche giro hanno effettuato degli esperimenti con due ruote di un tipo davanti e due ruote di altro tipo dietro.

Nelle prove del VENERDÌ infine, con orario ridotto a un'ora e mezza, è stata la volta di Cevert ad essere sacrificato alle esigenze di squadra, perché Stewart ha avuto un drammatico incidente uscendo di pista ad alta velocità nella curva che segue il rettilineo, quella in cui in corsa è avvenuto l'incidente a Regazzoni, e la TYRRELL ne è risultata molto danneggiata. Si è poi scoperto che, per sfregamento, si era rotto un tubo del sistema frenante e Stewart è rimasto col pedale che affondava senza che la macchina frenasse. Ha divelto la triplice barriera di reti ed è finito contro il guard rail ma a velocità ridotta, per cui la macchina è stata danneggiata ma lui è rimasto illeso.

Tornato al box, Stewart ha preso la macchina di Cevert per continuare le prove e qualificarsi anche con quella vettura. Per Cevert c'era la poca allegra prospettiva di non riuscire a partire, perché la macchina che restava era malconca.

Oliver con la SHADOW non ha potuto girare perché il suo motore si rifiutava di mettersi in moto. Ickx aveva scelto la macchina che prima era per Merzario e quindi Merzario ha finalmente potuto allenarsi con l'altra che gli sarebbe rimasta per la gara. Non ha provato nemmeno Revson perché gli si era rotta la pompa della benzina.

Negli ultimi giri delle prove si è avuta come al solito la grande battaglia per i tempi e quella proporzionalmente migliore lo ha ottenuto Regazzoni, che è riuscito a fare come i migliori eccettuato Hulme.

f. l.

ICKX anche BMW

Quattro F.1 per Von Opel

ANDRETTI in BRM

● Rik von Opel, 23 enne nipote del fondatore della casa automobilistica che porta il suo nome, fino ad ora famoso fra i piloti da G.P. perché ad una festa organizzata per i piloti nel suo «chateau» di St. Moritz fece arrivare in 10 minuti, con una telefonata, due pullman pieni di ragazze da copertina di «Playboy» per ravvivare la festa, ha deciso di entrare nel mondo della F.1. Il giovane «ereditiero» (che ha un capitale personale valutato a 45 milioni di sterline) ha ordinato all'ex pilota Mo Nunn quattro F.1, e ha acquistato 8 motori alla Cosworth della serie '73. La macchina si chiamerà Ensign e dovrebbe debuttare al G.P. di Spagna.

● Il pilota della Ferrari ICKX ha avuto il permesso dal «boss» di Maranello di fare qualche gara (diciamo 5) nell'Europeo Turismo con la BMW, quando il belga sarà libero da impegni con la Casa di Maranello.

● Regazzoni era un po' arrabbiato — prima di partire per Johannesburg — perché l'Alfa Romeo non aveva corso a Daytona e saltava il programma Vallengunga. Poi visto che il suo impegno era di 5 gare e 20 milioni qualcuno gli ha rammentato: «Adesso sono tre gare che rimangono, e i venti milioni sono sempre quelli. Una media di circa sette milioni a gara. Non male...» Comunque è andato a protestare all'Autodelta perché non gli facevano provare la 33t12. Ne è uscito con una Alfetta nuova di zecca, regalatagli un po' per rabbonirlo e un po' per il motore autoeliminosi quasi subito sull'altra.

● Nell'ambiente della F.1 la grande amicizia fra Andretti e Regazzoni è universalmente nota. Appena possono trovarsi, i due trascorrono intere giornate assieme da una parte all'altra dell'America, e molto spesso a Las Vegas. Ora Andretti vuol far correre Regazzoni a Indianapolis, e ci riuscirà, perché ha già convinto Phillippe a preparare una «Viceroy» per l'amico, mentre Regazzoni da parte sua sta «lavorando» Stanley per fare avere una BRM F.1 ad Andretti quando questo è libero da impegni USA. Oltretutto con la BRM Mario non ha problemi di gomme, correndo la macchina inglese con le Firestone.

● Chi dovesse passare al mattino presto da Maidenhead, a 40 km da Londra sull'autostrada M5, non si meravigli se vedrà alcuni noti piloti come Amon, Schenken, Peterson che, in compagnia di un «Lassie» e di un «Bassetthound», fanno del footing. 5 chilometri al giorno è il programma per mantenere la linea e per fare il fiato.

● Amon alla Tecno a Bologna ha ritrovato un amico. Infatti il costruttore della monoscocca made in Borgo Panigale, Mc Call, ha già lavorato con Amon, quando quest'ultimo correva con la McLaren Can-Am.

● In previsione che per il 1975 sia approvata la cosiddetta «silhouette», alla BMW si sta lavorando intorno ad un motore 12 cilindri a V di 4500 cc che dovrebbe equipaggiare in un futuro molto prossimo una grossa berlina di prestigio della Casa di Monaco. Il motore, con opportune modifiche, verrà impiegato anche nelle gare di campionato mondiale.

● L'ing. Colombo alla presentazione della Ferrari 312 B3/73, mentre con occhi ammirati accarezzava la neonata F.1, ha detto: «E' un peccato non poter far vedere quanto è equilibrata la vettura, infatti se l'appendiamo con una fune per il roll-bar e alziamo, la macchina sta perfettamente pari senza oscillazioni.»

● La sfortuna di Amon è proverbiale, alcuni anni fa si fece pagare dalla Ferrari in sterline e la sterlina venne svalutata. Scottato, l'anno dopo il neozelandese si fece pagare in dollari e il dollaro è svalutato. Quest'anno, forte dell'esperienza passata, si è fatto pagare dalla Martini in FRSV, (franchi svizzeri) una delle più forti monete europee e mondiali. Per ora gli va bene.

● Sentita da Amon: «In Inghilterra corre voce che la Ferrari abbia speso per correre nel '72 circa due miliardi. C'è chi si meraviglia, io no, se penso che alla Matra per fare solo Le Mans con i prototipi, e far correre una sola F.1 la spesa ha sfiorato i due miliardi e mezzo...»

● Alla Tecno in questo periodo Luciano Pederzani assieme all'ing. Bocchi oltre ad aver lavorato per la realizzazione dell'8 cilindri 3000 boxer, si sono molto impegnati sulle nuove teste del 12 cilindri per la Formula 1. Al banco le modifiche sono state molto apprezzate da chi provava il motore. Si sarebbe molto vicino alle potenze del Cosworth ai bassi regimi. Il boxer della Tecno eroga ora a 9000 giri 392 cavalli.

● Durante una riunione fra costruttori e organizzatori di G.P. questi ultimi si lamentavano delle richieste. Mr. Ecclestone della Brabham si è rivolto agli organizzatori di Monza dicendo: «Le vostre lamentele le ho già sentite quest'anno prima del G.P., ma quando mi sono offerto di comprarvelo io il G.P. d'Italia avete rifiutato: perché?» La risposta non si è capita.

● Alla Martini sono entusiasti dell'arrivo di Amon e, oltre alla novità che leggette a parte, i conti Rossi hanno in animo, se il neozelandese saprà rendere competitiva la Tecno, di correre la prossima stagione con due e addirittura con tre macchine.

● Le case petrolifere che finanziano le vetture di F.1 pagano generalmente 5000 sterline all'anno per macchina, più un «bonus» per ogni risultato e benzina gratis per prove al banco, gare e per i trasporti. La cifra che prende la Ferrari dalla Shell invece non si conosce.

● Trattative sarebbero in corso fra la Texaco (che come si sa sponsorizza fra l'altro la vettura del campione del mondo Fittipaldi) e la Tecno-Martini.

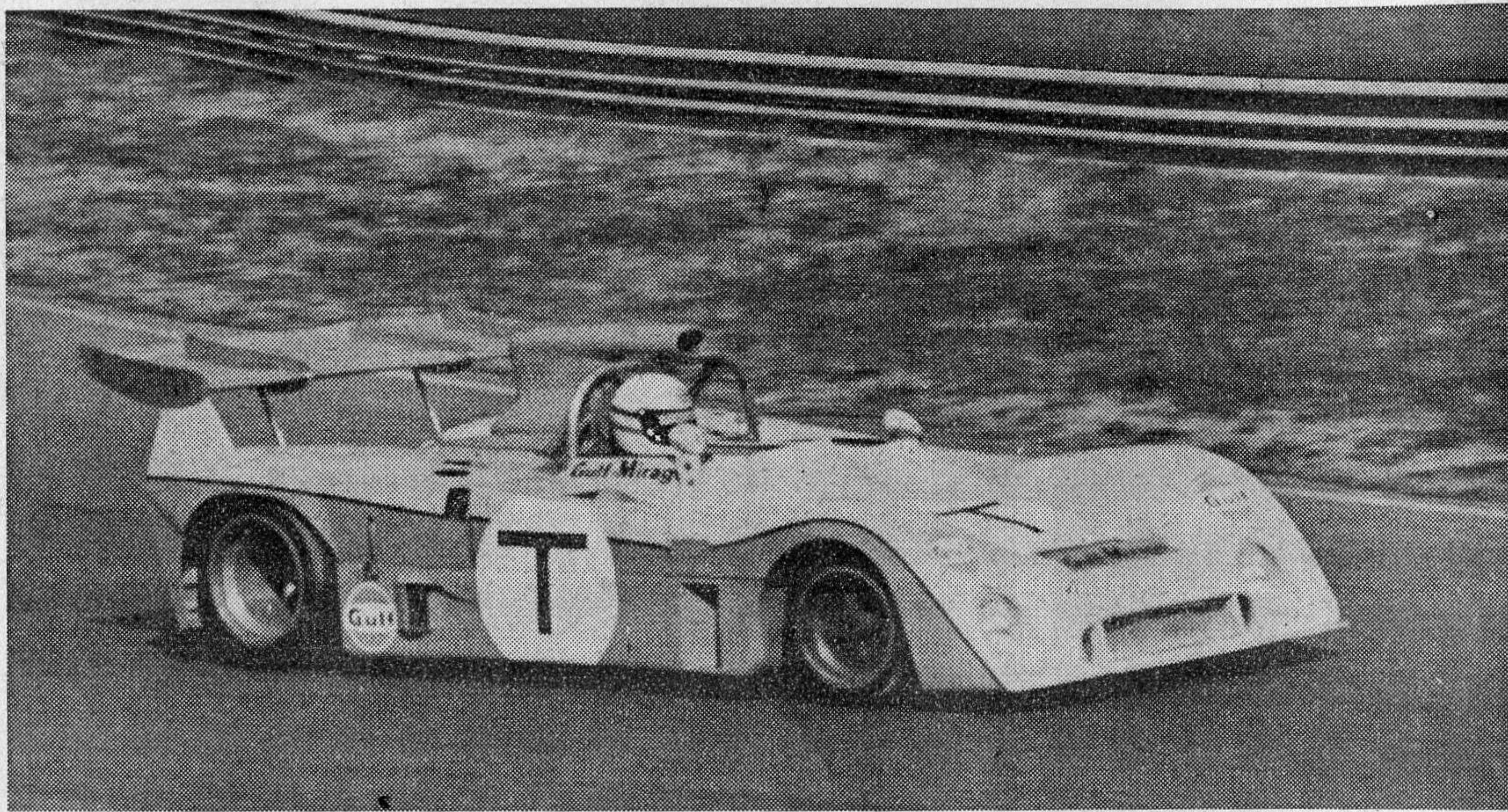
● Prima dei contatti con la Martini-Tecno, la Texaco aveva avuto degli abboccamenti con Osella, offrendo 15 milioni di lire. Ma la FIAT non ha voluto e ha preferito la scelta MOTUL.

● Granatelli, arrabbiato perché la March ha lasciato perdere il contratto con Amon, ha definitivamente tolto i soldi STP alla March. Andy ha dichiarato: «Non ho nulla contro Jarier, ma sono disposto a pagare solo per un uomo famoso, non per una recluta.» La monoposto con la quale corre Jarier è ora sponsorizzata dalla Shell francese, dalla ditta di mobili Arnold e dalla Marlboro. Una seconda vettura verrà molto probabilmente affidata, dal G.P. di Spagna in poi, a Pescarolo.

● Amon, a proposito dei soldi di case di gomme, assicura: «Sono finiti i tempi in cui i piloti prendevano soldi dai costruttori di gomme. Ora ci sono solo due "big driver" che sono pagati, Stewart dalla Goodyear, e Andretti dalla Firestone.»

g. c.

Concluse le prove delle «GULF» a Vallengunga sfiorando il tempo-record della FERRARI



La Mirage-Gulf, qui fotografata con Bell alla guida, ha concluso positivamente i suoi test romani

9 milioni per 2 MIRAGE?

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ROMA - La pioggia e la neve hanno risparmiato le prove della Gulf-Mirage e della Firestone che sono riuscite a terminare il loro programma in vista della ormai certa partecipazione alla 6 Ore di Vallengunga del 25 marzo. Oltre ai tests della macchina in generale, dei freni e dei pneumatici, sono state condotte ulteriori prove di collaudo con la Mirage-Weslake 12 cilindri (che peraltro, pur dimostrando una certa competitività, è ancora allo stato di esperimento e ha ancora bisogno di essere portata a punto). Negli ultimi due giorni è stata fatta una «prova generale» della 6 Ore. Infatti, scioltasi la neve caduta la domenica, la equipe della Mirage guidata da John Horsman, ha effettuato una prova di sei ore con i due piloti ancora disponibili a Vallengunga, ovvero Derek Bell e John Watson, che si sono alternati alla guida ogni due ore. Oltre ad una prova di tenuta è stata fatta anche una prova di «allenamento» sia per i piloti che per i meccanici che hanno effettuato rifornimenti e cambi di gomme, lottando contro il tempo come se fossero stati in gara.

Nonostante tutto l'impegno profuso, i tempi hanno oscillato tra il vertice massimo dell'1'16", e le punte minime dell'1'13"5, con tempi quindi nettamente superiori a quelli fatti registrare dalla Ferrari durante le sue prove. Poi, fra la quinta e la sesta ora di prove c'è stata una sosta piuttosto prolungata ai box, per una riparazione all'avantreno che aveva subito una rottura a causa delle vibrazioni.

Ripartiva quindi Watson che resisteva un'altra ora quando la Mirage si fermava

in mezzo alla variante lasciandosi dietro una scia di olio. Si era rotta la coppa dell'olio (o almeno così ci è stato dichiarato).

Riparato il danno, il martedì sono proseguite le prove che nella mattinata hanno a-

Squadre fuse DART-GRD

● Le voci — bè, in fondo, erano qualcosa di più — sull'ampliato legame DART-GRD sono state confermate dall'annuncio del «DART Racing con GRD». In effetti Denis Dobbie ha fuso il suo team DART con la GRD e la nuova squadra quest'anno correrà a livello internazionale nella sport due litri, in F.2 e in F.3. Si era del resto già detto, ma ora c'è l'assoluta conferma. Piloti: Miles, Dave Walker ed Alan Jones. L'annuncio dice inoltre che «è nelle intenzioni del team trarre utili da un investimento commerciale... per consentire i massimi benefici a future grosse società commerciali che desiderano investire denaro nelle corse internazionali.» A parte queste frasi che possono dire molto o niente, tutto l'insieme contraddice in certo qual modo la politica del boss della GRD, Mike Warner, il quale recentemente (al Racing Car Show) diceva che non avrebbe fatto correre GRD ufficiali in F.2 e in F.3, non volendo mettersi «contro» i clienti, anche se già prima dello Show era già chiaro che Walker era membro a tempo pieno della Casa e avrebbe pilotato una F.2 ufficiale nel 1973!!

La MARCH «molla»?

● Non si può fare a meno di osservare il declino della March F.1. Declino che pare avere raggiunto il limite massimo, con il divorzio dalla STP ormai praticamente certo. Corrono voci secondo le quali i due soci fondatori sopravvissuti, Mosley e Herd, sia, per motivi diversi, molto delusi della società ed entro certi limiti anche delle corse. Ci saranno altre notizie più avanti...

vuto la durata di quattro ore durante le quali si sono alternati, al solito, Bell e Watson, ed è stato proprio quest'ultimo che, visto il buon andamento delle prove di tenuta, ha forzato facendo scendere notevolmente i tempi sul giro (portandoli intorno a 1'12"), fino a toccare la punta minima di 1'11"3 che, pur essendo un ottimo tempo, è superiore di 4/10 al record realizzato da Redman con la Ferrari. Verso le 14, il team ha concluso le prove e caricato tutto il materiale sulla bisarca, è ripartito verso l'Inghilterra, fissando l'appuntamento per il 23 marzo. Anche Bell e Watson sono ripartiti verso l'Inghilterra, dove il secondo doveva provare la Brabham di F.1. Il manager Horsman, salutandoli i dirigenti romani, avrebbe detto: «Torneremo per la corsa, a patto però che l'ingaggio sia di 3000 sterline a macchina!».

Pochino, no? 9 milioni per due vetture, pressapoco quello che gli organizzatori sperano sia il contributo rinnovato Marlboro per la 6 ORE. Si vede che tanto è il prezzo dell'affrontare lo spauracchio Ferrari 312P in quel di Roma...

Claudio Porrozzio

Difficoltà - scioperi per la terza Ferrari di Vallengunga?

Le prospettive ancora con fuse sulla conclusione delle agitazioni dei metalmeccanici, fanno temere complicazioni anche per la preparazione delle tre sport prototipo Ferrari 312P destinazione 6 Ore di Vallengunga. Le macchine sono in montaggio e si paventa che la terza, quella prevista per Reutemann-Schenken, possa essere in ritardo.

Si avvicina la prima uscita a MISANO della nuova TECNO F.1

AMON ci crede

(e poi arriva anche) (STOMMELEN?)

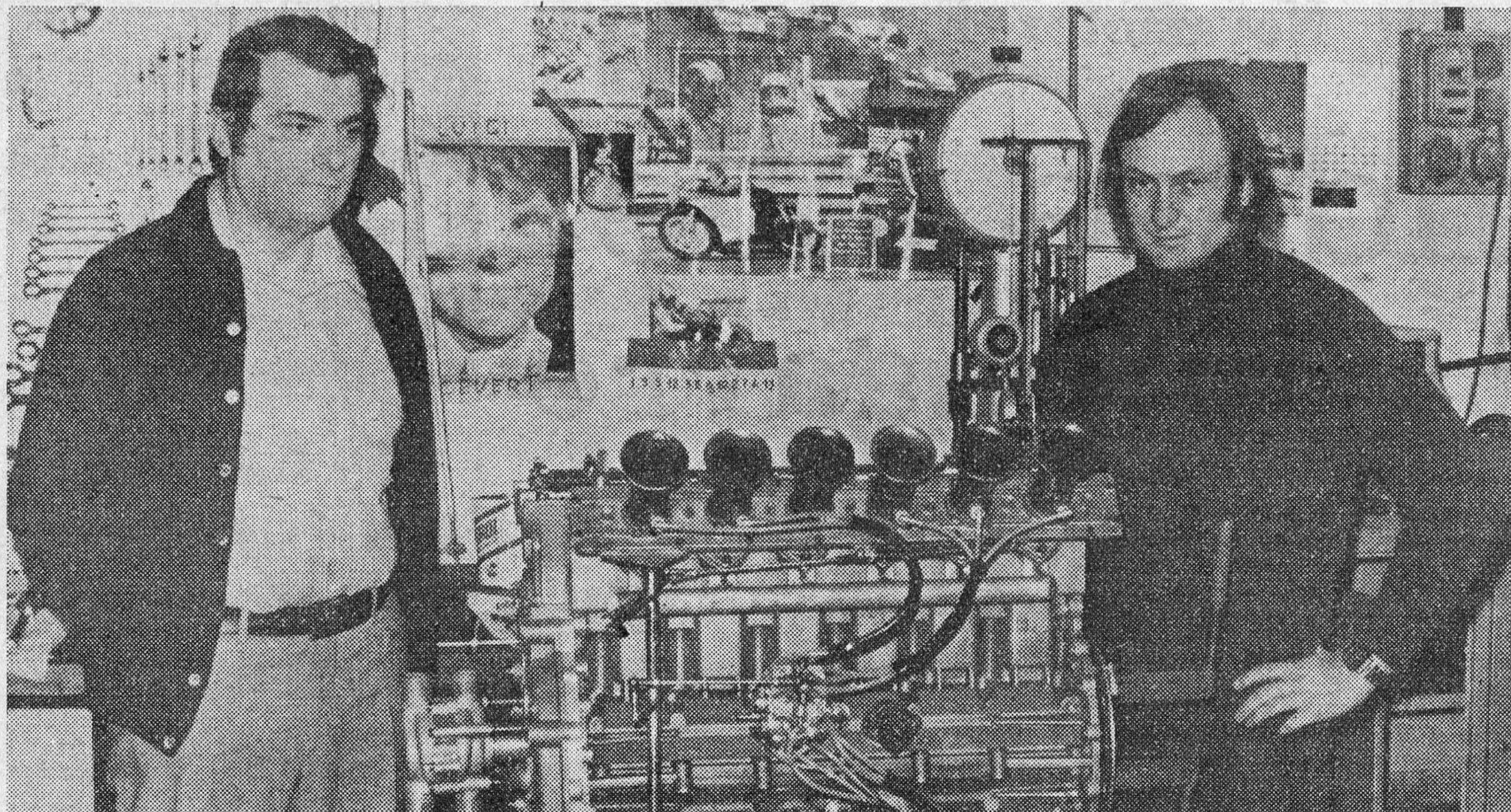
Lunedì 26 febbraio, aeroporto di Linate Milano. Stiamo accompagnando un amico che deve andare a Napoli. Come si suol dire il mondo è piccolo: ci sentiamo chiamare e vediamo Amon che arriva da Londra per andare alla Tecno a vedere la macchina, con la quale molto probabilmente butterà alla corsa dei Campioni a Brands Hatch. Viene naturale offrirgli un passaggio fino a Bologna. Accetta. Insieme a lui è Bruschi, l'amico di Pederzani, che gli fa da interprete. Ma Amon parla ancora bene l'italiano. Ci spiega «Ma ha insegnato Gozzi». Amon e Bruschi portano da Londra i radiatori per la Tecno-Martini-McCall, mentre i serbatoi della benzina sono ancora in ritardo.

Nel viaggio in autostrada Amon racconta tante cose. Da come è accaduto «l'inghippo» con la March, per la quale aveva rifiutato di correre in un'altra scuderia (BRM?). Dice di essere contento di essere un'altra volta in Italia a correre per una scuderia italiana.

E' un Amon diverso da quello che anni fa lasciò l'Italia scontento del motore della Ferrari, ma ammette «E' stato il più grande sbaglio della mia vita». Ora ha i capelli più lunghi; il viso che sembrava di un bambino, è quello di un uomo sicuro di sé, abbronzato dal sole della Nuova Zelanda, con tanta voglia di ritornare in mezzo agli amici del «circo F. 1».

Gli facciamo vedere una copia di AUTOSPRINT che ha in copertina la nuova Ferrari F. 1. Ammette che è molto bella e che i suoi realizzatori sono stati degli artisti. Parla anche della macchina che dovrà guidare fra poco, la Tecno-Martini.

«Ho visto la macchina di McCall 10 giorni fa quando sono venuto a Bologna assieme a Yorke. Mi è molto piaciuta, ha delle cose buone in sé. Conosco da molto tempo McCall e so che è un tecnico di valore quindi ho molta fiducia nel telaio che stanno realizzando. Anche nella macchina che Yorke e l'ing. Fowell stanno realizzando in Inghilterra per la Martini ho visto delle eccellenti soluzioni. Cercheremo di trarne il meglio da tutte e due.»



Chris Amon, ormai uomo-Tecno, posa con Luciano Pederzani a lato di un motore 12 cilindri in montaggio

Chiediamo che cosa gli ha dato la spinta per accettare di correre con una macchina completamente nuova, il cui costruttore l'altro anno non ha molto brillato.

E' sincero, quando dice: «Innanzi tutto mi sono trovato inaspettatamente a piedi, quindi non avevo molto da scegliere. Poi, nella mia precedente visita alla Tecno, sono rimasto favorevolmente impressionato dal lavoro che tutti svolgono dentro questa piccola «factory». La molla che mi ha fatto decidere per il sì, è stato quando Luciano Pederzani e l'ing. Bocchi mi hanno fatto vedere le curve di potenza della prima edizione del loro motore boxer, poi via via le altre curve di potenza man mano che hanno lavorato intorno al propulsore. Gli ultimi motori hanno quasi 480 cavalli, entrano in coppia a 8500 giri e hanno già 408 cv. Il motore è già buono a 7000 giri, è molto importante questo. Io credo che una macchina, contrariamente a quanto dicono altri, deve avere un buon motore con della potenza; la stabilità e la messa a punto del telaio è più facile da fare che andare a cercare cavalli in un motore che non ne ha.»

Arrivati a Bologna una cenetta da Rodrigo (con relativa «spennata») e poi subito Amon va a dormire a casa da Pederzani dove era atteso. Il giorno dopo gran lavoro alla Tecno. Amon ha guardato tutto, ha preso appunti, ha dato consigli, gli hanno preso le misure per il seggiolino della monoposto. Pederzani, che è sempre stato un grande ammiratore del neozelandese, pendeva dalle sue labbra.

Alla fine della giornata tutti soddisfatti in casa Tecno. Pederzani contento di avere finalmente un pilota da tutti classificato come un «big», che finalmente gli potrà mettere o meno a posto la macchina, e che potrà dirgli soprattutto se le sue idee sono giuste o sbagliate. Amon contento di essere un'altra volta in Italia, perdipiù vicino alla non dimenticata Maranello. «Come sta Forghieri?» chiede, informandosi su quanto sta facendo ora l'ing. della Ferrari.

Amon è poi ripartito per Monaco dove era atteso per partecipare alla «vernice» della squadra

LONDRA - Pare che il famoso « caso » Amon-March sia scoppiato unicamente per una valanga di circostanze che, secondo Max Mosley, stavano gonfiandosi velocemente, minacciando di travolgere la March e i suoi piani per la F. 1. Almeno così dice Amon adesso, dopo avere parlato con Mosley e incastrato i pezzi che spiegano perché è nato il match che ha avuto tanta pubblicità nel mondo, col risultato della «cacciata» di Amon e della perdita del patrocinio della STP per la March.

«Provo una certa comprensione per Max — confessa Amon ora. — Ha sommato due più due, dopo avere letto un articolo in cui Stanley faceva commenti a me favorevoli e quando, più o meno allo stesso tempo ha ricevuto la mia lettera in cui alludevo alla possibilità di lasciare la March, dopo le prime tre gare, se non mi avessero dato più denaro, ha pensato che avessi in mente di servirmi della March per le prime corse, passando poi alla BRM. E' stato tutto un grosso malinteso. Se riscrivessi quella lettera adesso lo farei in modo diverso, ma credo anche che se Mosley la ricevesse ora non giungerebbe alle stesse conclusioni.»

Non è rispondente al quadro, che Amon sia accusato di un tentativo di omicidio «commerciale», anzi in generale è il contrario ed è lui a prendersi le coltellate nella schiena. Intanto continua imperturbato, in mezzo a un'altra serie di situazioni complicate, con la scelta fra due tipi di vetture di Gran Prix totalmente diverse, una delle quali diventerà una Martini-Tecno che Chris userà a partire dal G.P. di Spagna. Le prove avranno inizio nei prossimi giorni a Modena, come si sa, con la vettura progettata da Allan McCall e costruita a Bologna, mentre la vettura di John Thompson, costruita in Inghilterra, dovrebbe effettuare le prove alla fine di marzo. «Sarà imbarazzante, se le due vetture saranno altrettanto soddisfacenti — dice Amon — Dovrò però prendere una decisione non oltre la metà di aprile, in modo che ci si possa concentrare su una sola vettura, dato che non se ne possono mettere a punto due diverse contemporaneamente.»

Amon nega le voci su un disaccordo fra Martini e Tecno, il cui risultato sarebbe la strana situazione in cui si vedono costruire due diverse vetture. «C'è stata l'impressione che ci fossero due fazioni — dice — ma in effetti non è vero. Useremo la vettura migliore, semplicissimo. La Martini è più interessata a fare le cose bene, che a quale delle due vetture useremo.»

In questo momento un altro punto interrogativo è rappresentato dal motore 12 cilindri piatto il cui appetito per le guarnizioni di testa Luciano Pederzani spera di avere curato, e che dovrebbe erogare in questa stagione 20/25 HP in più, per arrivare a circa 470. «Sulla carta la spinta c'è, resta però da vedere se ci sarà ancora sulla macchina», dice Amon.

E' un fatto ironico, che Amon abbia proprio scelto la stagione in cui è patrocinato da una Casa che produce aperitivi, per rinunciare alle bevande alcoliche. Se non proprio rinunciare, diciamo quasi, dato che forse dopo una gara un paio di bicchierini si li farà.

Vogliamo predire che se Amon dovesse quest'anno vincere un Grande Premio con la Martini-Tecno, occorreranno forse due giorni per rintracciarlo. Ha scoperto di avere qualche disturbo alla pressione sanguigna e, per ordine del medico, è dimagrito da kg 85 e mezzo a poco più di 79 e continua a calare di peso. Nella dieta è compresa la rinuncia al «demone» dell'alcool.

Attualmente Chris usa come mezzo di trasporto il più

turismo BMW. Ma non ha dimenticato di lasciare un bel po' di appunti per modifiche da fare alla Tecno e adattarla alle sue esigenze. A Borgo Panigale la F. 1 di McCall si sta ultimando. In settimana la carrozzeria in plastica verrà pronta; i serbatoi sono in arrivo e Amon la potrà collaudare entro i primi 10 giorni di marzo per poi decidere se andare o meno a Brands Hatch.

In questi giorni l'ing. Bocchi ha finito di disegnare il motore 8 ci-

lindri boxer 3000, che sulla carta dovrebbe avere gli stessi cavalli del 12 cilindri, con il vantaggio di entrare in coppia 1000 giri prima a 7000/7500 giri. Sono partiti anche i modelli in legno di questo propulsore per le prime fusioni. Presto lo si vedrà al banco di Borgo Panigale per le prime prove. L'idea di questo secondo motore è di utilizzarlo eventualmente in quei circuiti (tipo Montecarlo) dove è necessario un motore con



LE CONFIDENZE
di Eoin S. YOUNG

...ma nemmeno lo sponsor MARTINI lo farà piu bere!

recente, leggero coupé BMW 3.0 CSL dato che parteciperà a nove gare del campionato europeo turismo per la BMW, compresa la corsa di Le Mans, classica da lui vinta con McLaren nel 1965 su Ford. Suo compagno sarà probabilmente Hans Stuck junior.

SYRRETT APRE UN RISTORANTE

Nick Syrett, ex boss del BRSCC e dell'associazione dei piloti da Grand Prix sta mettendo a punto un contratto con la Ford preparando un manoscritto per un libro che tratta dell'organizzazione delle gare. Speriamo soltanto che l'altero Syrett abbia deciso di scrivere un'autobiografia, piuttosto che un arido manuale per chi vorrebbe imitare John Webb. Abbiamo anche sentito dire che Syrett ha intenzione di abbandonare l'ambiente delle corse definitivamente, per aprire un ristorante in una zona sperduta dalla Contea del Surrey, in società con un ex personaggio del mondo delle corse. Strano che Syrett si veda nella veste dell'«oste», proprio quando Graham White (ex del BARC) annuncia che diventa comproprietario di un «pub» vicino a Brands Hatch, continuando però a occuparsi delle vendite delle Chevron.

I CAMPIONI DEL MUSEO

Il museo di Donington è quasi pronto, nell'imminenza dell'inaugurazione che avverrà il 16 marzo. Il suo ideatore, Tom Wheatcroft, spera che ci saranno cinquanta vetture esposte, quando il veterano del circuito di Donington, Raymond Mays, taglierà il nastro. Mays è una scelta interessante, quale personalità per inaugurare il Museo, tenendo conto della sua passata attività sul vecchio circuito. Ricorda di avere vinto la prima importante gara in circuito mai corsa in Inghilterra, quando ottenne la vittoria nel Nuffield Trophy del 1934 al volante di un'E.R.A.

L'ECOLOGIA DI HULME

In questo momento Hulme è più eccitato per un motore di 2 HP e mezzo comprato mentre era in vacanza in Nuova Zelanda, di quanto lo sia per il tre litri montato sulla sua Yardley-McLaren M23. La sua più recente passione, poi, è un motore a un cilindro che risale a tempi precedenti la prima guerra mondiale, che ha acquistato da un vicino in un impeto di entusiasmo per cose più vecchie di lui! Ricordava lo sferragliante motore dai «giorni della sua fanciullezza e, andato a fare un controllo dal vicino, è venuto a sapere che quel motore stava per essere «buttato nella palude». L'ecologia non è ancora arrivata fino a Te Puke! La data 1914 sul magnete offre qualche indizio sull'età del motore American Iowa, ma Denny vorrebbe scoprire altri particolari. Ha intenzione di rimettere in sesto il «monocilindrico», come piano «quinquennale» fra le stagioni di Grand Prix, nei periodi in cui andrà a casa in vacanza...

Eoin S. Young

molta potenza in basso, mentre nei circuiti veloci si preferirà il 12 cilindri.

Un'altra novità per ora... tenuta segreta... quando verrà pronta la seconda vettura made in England. c'è già un pilota sull'avviso e pronto a correre con quella delle due vetture che Amon deciderà di scartare. Ja, Ja: è un «tetesco di Germania». Azzardiamo... Stommelen?

Giancarlo Cevenini

A sorpresa la MARCH Novamotor F.3 di WOOD

L'«irlandese folle» spaventa in bagarre

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BRANDS HATCH - Quasi ottomila londinesi affollavano per questa succulenta anteprema la pista di Brands Hatch per il primo round del Campionato Lombank (uno dei tre inglesi, oltre a quelli patrocinati dalla John Player Special e dal Forward Trust) e le altre sette corse di contorno, ultima delle quali la Shell Sport Celebrity Race che vedeva impegnati assieme i vincitori delle gare appena disputate mescolati a celebrità dello sport motoristico inglese impegnati in una gara di otti giri su vetture Ford Escort Mexico strettamente di serie.

L'attesa per la prima assoluta delle F. 3, dicevamo, era notevole: per la prima volta si sarebbero misurati le nuove March 733, le nuove Brabham BT 41 e ancora le rinnovate GRD 373, le Ensign, le Royale RB11 e i vari motori Holbay, Novamotor e Vegantune.

L'ha spuntata sul lotto agguerritissimo la nera March-Novamotor della Chequered Flag di Russel Wood, un pilota molto noto in Inghilterra che ha scombuscolato i pronostici che vedevano previsto vincitore Tony Brise sulla nuova GRD Holbay «sponsorizzata» dal giornale locale Kent Messenger. La corsa è stata molto avvincente. Partivano in prima fila Brise e Wood seguiti dal barbuto Wilds (Ensign Holbay) e dall'irlandese Magee, al volante della sua vecchia Palliser con un gran motore Novamotor.

In terza fila il giovane Jan Taylor, trionfatore della F. Ford '72 con la March Holbay appaiato alla GRD di Alan Jones: dietro ancora Kuwashima con la GRD poi Mo Harness con la seconda Ensign appena consegnata. Tony Trimmer, con la Brabham BT 41 ufficiale, navigava in quinta fila per aver realizzato un pessimo tempo in prova (noie al motore Holbay) mentre partiva per ultimo Valentino Musetti che aveva rotto una pompa elettrica della benzina in prova con la sua Royale.

Al via, Brise si faceva sorprendere, e scattava velocissimo con la Ensign rossa e gialla Mike Wilds, seguito da Magee e Taylor: e infine al quarto passaggio Brise prendeva la testa mentre la vettura gemella di Harness si fermava ai box dopo che il pilota aveva compiuto un testa-coda al Southbanc. Emergeva molto bene l'occhialuto Russel Wood che riusciva nel corso del quarto giro a passare in testa approfittando di una collisione fra Wilds e Magee (veramente scatenato questo irlandese) e teneva la testa fino al termine del quindicesimo giro.

Magee, al termine di una lotta accanita con Wilds (se ne sono viste di tutti i colori, con questo irlandese folle che correva al limite della scorrettezza) riusciva ad aggiudicarsi la piazza d'onore anche se al termine della gara erano in molti a reclamare sulla sua condotta di guida. Terzo terminava Taylor, con la seconda March autore di una bella gara sempre fra i primi, davanti a Brise e Wilds.

Buon ottavo, dopo aver superato molti concorrenti giungeva Valentino Musetti anch'egli autore di un'ottima gara. Deludente la prova di Trimmer che non riusciva mai ad entrare nella rosa dei primi e sostava ripetutamente ai box fino a ritirarsi al termine del sesto giro.

Molto bella, fra le gare di contorno, la corsa delle vetture turismo Gr. 1 con la lotta fra la grossa Camaro Z 28 di Lloyd e le due BMW di Bell e Marshall: la spuntava il terzo dopo che la Camaro aveva condotto per tre giri e l'altra BMW per un giro solo. Nelle altre gare per vetture turismo Gr. 2 vittorie di Dineen (Austin Mini 850), Edge (Austin Mini), Jones (Cooper S 1300) e Crabtree (Escort RS 1600). Nella corsa riservata alle celebrità Tony Lanfranchi sfruttava la sua esperienza sulle vetture turismo per vincere dopo una accanita gara, mentre per la F. Ford (ben 91 alla partenza) si dovevano disputare ben tre corse per riuscire a far partire tutti i concorrenti.

Leopoldo Canetoli

Lombank North Central F. 3 - Gara nazionale di velocità in circuito per vetture F. 3 - Brands Hatch, 4 marzo 1973

CLASSIFICA FINALE
1. Russell Wood (March 733) 12'41"0, media 140,087 kmh; 2. Magee (Palliser Novamotor) 12'45"2; 3. Taylor (March 733) 12'45"8; 4. Brise (GRD 373) 12'47"; 5. Wilds (Ensign LNF3) 12'51"; 6. Jones (GRD 373) 12'51"; 7. Kuwashima (GRD 372) 12'58"; 8. Musetti (Royale R P11) 13'11"2; 9. Henton (GRD 373) a 1 giro; 10. Spirito Santo (March 733)

Giro più veloce: Brise, Taylor, Wood in 49"6, media 144,81 kmh.

Shell sport Celebrity Race - Gara nazionale velocità in circuito con vetture Ford Escort Mexico - 4 marzo 1973.

1. Tony Lanfranchi, in 11'20"8, media 104,010 kmh; 2. Unett 11'21"; 3. Bell 11'22"; 4. Crabtree 11'22"4; 5. Dineen 11'26"; 6. Parsons 11'32"2.

Giro più veloce: Unett, Crabtree 1'06"2, alla media di 67,43 miglia.

GARA PER TURISMO - GRUPPO 2

Classe fino a 850: 1. Neil Dineen (Mini 850) 9'59"2; 2. Willcocks (Mini) 10'19"6; 3. Day (Austin Mini) 10'23"; 4. King (Austin Mini) 10'33"6; 5. Brookes a 1 giro. **Giro più veloce:** Dineen 58"2.

Classe fino a 1000: 1. Ray Edge (Austin 1000) 9'41"6; 2. Calcut (Hilman) 9'42"; 3. Baldwin (Austin Cooper S) 9'42"6; 4. Soper (Mini Cooper S) 9'42"8.

Giro più veloce: Edge e Soper 56"6. **Classe fino a 1300:** 1. Bob Jones (Cooper) 9'42"2; 2. Conway (Riley) 9'57"2; 3. Richards (Morris Cooper S) 9'58"8.

Giro più veloce: Jones 55"2. **Classe oltre 1300:** 1. Mike Crabtree (Ford Escort RS 1600) 9'20"4; 2. Millington (Wauxall Firenze) 9'23"; 3. Sudgen (Ford Escort) 9'40"; 4. Bray (Ford Escort) 9'40"8. **Giro più veloce:** Crabtree 54"6.

GARA PER VETTURE TURISMO - GR. 1

1. Roger Bell (BMW 3.0 SL) 10'37"; 2. Lloyd (Chevrolet Camaro Z 28) 10'38"; 3. Marshal (BMW 3.0) 10'38"2; 4. Edwards (Ford Capri) 10'40"; 5. Spice (Ford Capri) 10'42"4; **Giro più veloce:** Bell in 1'01"1.

HYLTON precede PETTY dopo tre prove stock - cars

RICHMOND - Virginia - Sotto un bellissimo sole, e di fronte a un pubblico valutato in 40.000 persone, Richard Petty, vincitore della 500 di Daytona, ha ottenuto la vittoria nella Richmond 500 per stock-cars, la terza gara del campionato NASCAR 1973.

Petty ha preso il comando a circa metà gara e lo ha mantenuto fino alla conclusione, ottenendo così la sua sesta vittoria consecutiva, sul circuito di Richmond. Secondo è arrivato Buddy Baker, con una Dodge modello 1973, e le ultime fasi della gara hanno visto un continuo duello fra lui e Petty.

Staccato di tre giri Cale Yarborough, di cinque Isaac e di nove Marcus. La media è stata piuttosto bassa, sul piccolissimo circuito, durante le tre ore, 37' e 29" della gara si sono visti ventidue cambiamenti nella posizione di testa, protagonisti sette piloti, prima che Petty riuscisse a insediarsi definitivamente al comando.

RICHMOND 500 - 25 febbraio - Gara di velocità in circuito per stock cars.

LA CLASSIFICA
1. Petty (Dodge) 3.37'29", media kmh 119,870; 2. Baker (Dodge) 3.37'54"5; 3. Yarborough (Chevrolet) a 3 giri; 4. Isaac (STA-POWER Ford) a 5 giri; 5. Marcus (Dodge) a 9 giri; 6. Dennis (Chevrolet) a 11 giri; 7. Pond (Chevrolet) a 12 giri; 8. Gordon (Chevrolet); 9. Hylton (Mercury); 10. Parsons (Chevrolet).

CASSIFICA DEL CAMPIONATO NASCAR STOCK-CARS DOPO LA TERZA PROVA
1. James Hylton p. 829,00; 2. Richard Petty p. 803,75; 3. Bobby Allison p. 748,50; 4. Bobby Isaac p. 687,50; 5. Walter Ballard p. 679,00; 6. Benny Parsons p. 656,50; 7. Cecil Gordon p. 652,75; 8. Cale Yarborough p. 628,50; 9. Ray Elder p. 623,25; 10. Buddy Baker p. 617,25.

Cambiano le assicurazioni dei Lloyd's

● Anche quest'anno i Lloyd's di Londra continueranno ad assicurare macchine da corsa. Tra l'altro hanno messo nuove forme assicurative: da quest'anno gli organizzatori potranno assicurare l'intero schieramento di partenza di F.1 ad esempio se le vetture non saranno più di venti. Si potrà assicurare anche il lotto di vetture per Indianapolis o Le Mans: per un massimo di 15 vetture esse saranno assicurate per un mese. Quelli che non si qualificheranno potranno ritirare il 50 per cento del premio versato, mentre quelli che non partiranno ne ritireranno il 25 per cento.

● Alla corsa dei Campioni (28 marzo a Brands Hatch) debutteranno le nuove Brabham BT 42 formula 1 ora in fase di montaggio: se le macchine non fossero pronte Carlos Reutemann e John Watson guideranno le BT 37. Forse è presto per la nuova Lotus con struttura deformabile, come pure per il debutto della nuova Lotus Ensign di Rik Von Opel anche se per questa data questo debutto era previsto. Ci saranno invece certamente le nuove McLaren M23 per Hulme ed anche Scheckter, come pure le Shadow per Follmer, Oliver e Hill, le due Surtees TS 14 per Pace e Hailwood e una Iso-Marlboro iscritta con Ganley.

● Ancora dubbi sul Gran Premio di Svezia: John Webb della MCD ha ricevuto comunque dagli organizzatori del S. Monica richiesta di entrare al posto della prova svedese e far correre il Gran Premio a Misano, naturalmente senza validità per il Campionato Mondiale, magari rimpinguando le file con vetture F. 5000.

● Dave Morgan ha sorpreso tutti con le sue prove inaspettate a Snetterton e Brands Hatch con la BT 40 Brabham, mentre tutti si aspettavano provasse la Chevron B 25 con la quale dovrebbe correre in Campionato Europeo. Il fatto è che Ed Reeves, suo sponsor, aveva già ordinato lo scorso anno la BT 40 (modello più recente e successivo alla BT 38) e così Dave se l'è trovata. Lui voleva venderla, o tenerla al massimo come ricambio, ma le prove a Brands Hatch hanno risolto tutto, con una uscita di strada rovinosa che ha distrutto la monoscocca. A Mallory correrà quindi con la Chevron: tra l'altro disputerà una stagione intensissima correndo anche in Gr. 2 con una Escort (ex Walkinshaw) con lo stesso motore 1860 con cui aveva corso la scorsa stagione in F. 2.

DE ADAMICH forse domenica in F. 2 a MALLORY PARK

MILANO - Andrea de Adamich, rientrato immediatamente da Kyalami dopo la disputa del G.P. del Sud Africa, ha presenziato alla riunione dei piloti Alfa in occasione della rituale premiazione della Casa milanese, ed è immediatamente ripartito per l'Inghilterra, dove conta di ritirare la nuova Surtees del Team Fina con la quale parteciperà alla prima prova del Campionato Europeo di F. 2 che avrà luogo domenica 11 marzo a Mallory Park.

Successivamente il pilota milanese si trasferirà a Vallelunga per le prove della due litri Chevron-BMW del Team Pagnossin che egli dividerà, in occasione della «6 Ore» mondiale, con il giovane pilota trevigiano Gabriele Serblin.

● I piloti spagnoli alla 4 Ore di Monza saranno: Messia che farà coppia con il tedesco Fritzingler, Ulierte che sarà in coppia con il francese Leguellet e Barrios.



DE BAGRATION «riapre» (in solitudine) JARAMA

BARCELONA - In una splendida giornata di sole di fronte ad uno scarso pubblico hanno preso il via le corse '73 sul circuito spagnolo del Jarama con il «Trofeo di Inaugurazione», valido quale prima prova del Campionato Spagnolo di velocità. Si è trattato di una gara assolutamente priva d'interesse che ha finito per annoiare i pochi spettatori presenti. Senza la presenza delle due Ford di Barrios e Ulierte e la nuovissima Capri di Messia (la stessa che ha usato Stewart al Paul Ricard) Jorge De Bagration ha avuto il gioco facile per aggiudicarsi la corsa

in 1'41"63, media 120,590; 2. Caloi (Ford Capri) a 3 giri; 3. Laseras (Seat 1430) a 3 giri; 4. Luengo (Seat 1430) a 4 giri; 5. Hocheda (Seat 1430) a 5 giri. **Classe da 1000 a 1300:** 1. Antoran (Ford Escort 1600), 15 giri pari a km 53,772, alla media di 107,545. Giro più veloce in 1'50"68, media 110,630; 2. Puce (Cooper S) 15 giri; 3. Deiche (Morris Mini) 15 giri; 4. Pillis (Morris Mini) a 1 giro; 5. Delmor (Morris Mini) a 1 giro. **Classe oltre 850:** 1. Peso (Audi Mini 850), 13 giri pari a km 46,132, alla media di kmh 92,265. Giro più veloce in 2'11"23, media 93,390; 2. Martinez (Seat 850) 13 giri; 3. Arilliano (Seat 600) 13 giri; 4. Polo (Seat 600) 13 giri; 5. Fuedes (Seat 850) a 1 giro.

● Il governo spagnolo patrocinerà per qualche gara la macchina privata di Barrios che sarà in coppia con l'italiano Umberto Grano in tutte le corse del Campionato Europeo Turismo.

● Dopo il suo ritiro dalle corse Soler Roig si è dato ad attività manageriali con l'impresa pubblicitaria che cura gli interessi della Società Spagnola di olio per vetture «calvo sotelo» che patrocinava la Scuderia National CS ed è proprio Soler Roig il patrocinatore di De Bagration.

Trofeo Inaugurazione - Circuito di Jarama - Gara di velocità in circuito valida per il campionato spagnolo - 4 marzo '73

LE CLASSIFICHE
Classe oltre 3000: 1. Jorge de Bagration (Ford Capri) 17 giri pari a km 59,208, alla media di 118,416. Giro più veloce

MUNARI umilia le FIAT

nel
tris HF
sul
TITANO



il MERCKX del rally

Con questa decisione Munari entrava in ogni curva dell'autodromo di Santa Monica per riuscire a contenere la maggiore competitività pistaiola dei « 1800 » Fiat di Barbasio e Paganelli che lo tallonavano. In lontananza si vede già staccatissima la Fulvia di Ballestrieri. A sinistra Munari, prima delle partenze, assieme alla moglie

SPECIALE PER AUTOSPRINT

S. MARINO - Faceva un freddo cane alle sei del mattino su a Carpegna. Per terra un nevischio ghiacciato non ancora segnato dal passaggio dei concorrenti ispirava tutti i desideri fuorché quello di starsene lì impalati ad aspettare i concorrenti in cronico ritardo come in qualsiasi rally che si rispetti.

La prova a Carpegna è stata abolita per la troppa neve, restava quindi il solo C.O. uno dei pochi in cui i concorrenti arrivavano con un certo anticipo.

Il realismo di BISULLI

I quattro gatti presenti nonostante l'assurdo freddo reso ancora più fastidioso dalla inevitabile sonnolenza procurata da una lunga attesa, si fanno attorno a Bisulli il primo ad arrivare, e noi con loro: « Come va? » « Male, come vuoi che vada! Con quello là scatenato non c'è niente da fare, è come Merckx, cui basta una gamba sola per vincere facile. »

Ecco, a Carpegna, in quel gelido mattino, con ancora due terzi di rally ancora da correre, Bisulli aveva già detto tutto, tut-

to quello che in fondo già si sapeva.

E dopo questa premessa possiamo andare anche ad indagare se è vero che le Fulvia a S. Marino avevano almeno cinque cavalli più del solito nel motore, se le Fiat sono ancora tutte da registrare, se il fondo delle prove era più idoneo ai piloti Lancia che ai rivali, e via di questo passo. Dunque Munari e con lui ovviamente Mannucci il rally se lo sono vinti subito, assicurandosi tutte le prime prove speciali, mettendo in brevissimo tempo un mare di secondi tra loro e tutti gli avversari costretti sempre ad inseguire, sempre più staccati di prova in prova. E gli avversari non erano certamente dei remissivi, sia i compagni di squadra Ballestrieri-Maiga e Pregliasco-Garzoglio come i rivali di sempre Paganelli-Russo, Bisulli-Zanuccoli, Barbasio-Macaluso e Verini-Scabini, non si sono di certo risparmiati.

Ma non c'era niente da fare ed in particolare l'hanno dimostrato Ballestrieri e Paganelli, il primo con una vettura pressoché identica e mai domo, e il secondo sempre generosissimo, unico anche in questa occasione in grado di dare competitività (anche se relativa) ad una macchina, il nuovo spider 1800, che anche se indubbiamente miglio-

Autarchica (sponsor esclusi) la squadra rally CSAI

Il giorno antecedente la partenza del Rally di San Marino è stata presentata la nuova squadra Rally CSAI.

I piloti prescelti sono stati divisi in due gruppi: nel primo ci sono quelli che non fruiranno del contributo CSAI, nel secondo gli altri. Del primo gruppo fanno parte **Bossetti, Brai, Carello, Ormezzano, Verini**, del secondo **Bacchelli, Baggio, Dal'Àva, Tacchini e Sansone**.

E' stato poi deciso che la squadra dovrà contare solo su vetture italiane, (quindi niente Opel per Brai e Carello), e su pneumatici italiani affinché la squadra sia tutta veramente « azzurra ». Di non nazionale è stato accettato solo l'olio Castrol, ma questo solo perché è in omaggio.

rato rispetto anche al recente Montecarlo, non appare comunque ancora sufficientemente competitiva per tenere il passo alle migliori HF, specie se potenti come sono apparse in quest'ultimissima versione.

La dimostrazione di questo viene proprio da Pregliasco; il forte pilota ligure, decisamente

la rivelazione di questa corsa, ha potuto infatti tenere spessissimo la testa a piloti certamente molto più esperti e più navigati di lui. E tra questi, uno solo era quello in grado di ottenere il massimo dal mezzo a disposizione, giustappunto Paganelli che si è battuto fino in fondo, fino ad una uscita di strada

favorita proprio dal grande desiderio di riuscire ad inserirsi se non al primo posto, almeno davanti a Ballestrieri.

I 400 chiodi di VERINI

Gli altri, per tutta una somma di ragioni non potevano fare di più: Bisulli era in cattive condizioni fisiche già alla partenza, Barbasio sta ancora cercando quell'affiatamento con il nuovo mezzo meccanico per ora trovato solo sull'asfalto, Verini, velocissimo nelle prime prove, ma vittima troppo presto di un'errata scelta di pneumatici (400 chiodi per gomma a Borgo Pace) che l'ha tolto subito di mezzo per le prime posizioni. A dare interesse, grande interesse alla corsa, restava allora la stupenda lotta nel gruppo 1 tra le due Special T Fiat al debutto con Smania e Ormezzano, le Opel Conrero, tante e tutte decisamente competitive, e le Simca di Besozzi e Trucco.

E proprio le Simca (e specialmente quella di Besozzi) ci sem-

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 32

CONTINUAZ. DA PAGINA 31

bra siano state la sorpresa più bella. Infatti al momento del ritiro, Besozzi stava lottando per il primo posto e può veramente mandare accidenti alla cattiva sorte che sotto le vesti di un filo elettrico staccato gli ha spento improvvisamente il motore facendolo volare fuori di strada. Nel Turismo di serie la Fiat ha trovato allora l'unica soddisfazione, perché Ormezzano con una corsa che gli è abituale, e cioè sempre concentrata nonostante l'attuale minor competitività rispetto le Opel e nonostante i continui incidenti, è riuscito a precedere un Brai veramente scatenato ed assoluto protagonista (nel bene e nel male) in questo gruppo anche se solo secondo nel finale.

I due sopradetti non hanno però corso da soli perché Carello, il sorprendente Cambiaggi, Fagnola e Trucco hanno cercato fino all'ultimo di contrastare il passo ai due davanti.

Ma la lotta è stata bellissima e non meno entusiasmante anche nel G. 3 dove Ambrogetti (bravissimo) ha lottato fino all'ultimo con un mai domo Ferraris giunto al traguardo staccato di pochissimi secondi. Purtroppo però Ferraris è incappato in un brutto incidente alle verifiche dove la sua vettura non è stata trovata regolare in quanto montava particolari omologati solo sul G. 4.

Superbo poi Pelganta che per tutta la gara ha tallonato i piloti ufficiali finendo subito alle loro spalle staccato veramente di pochissimo e precedendo un ottimo Pittoni che al debutto alla guida di uno spider Fiat (1600) è riuscito a terminare con

La «3 giorni» senza altalena

Per le FIAT non basta l'orgoglio di Paganelli

S. MARINO - Con qualche preoccupazione per le notizie poco rassicuranti che arrivavano dal Monte Fumaiolo dove sembrava che fosse caduta molta neve nelle ultime ore, gli oltre un centinaio di iscritti a questa quarta edizione del Rally di S. Marino hanno preso il via dal Palazzo dei Congressi.

Prima ancora che si abbassi la bandiera tricolore per Bisulli-Zanuccoli, i vincitori della passata edizione, c'è già una vittima illustre, si tratta di Dall'Avva costretto a restarsene a letto con un febbre da cavallo per un fastidiosissimo e malaugurato attacco di stomatite. In un primo momento sembra che anche Ferraris e Sansone non possano prendere il via perché hanno consegnato la loro vettura in parco chiuso qualche minuto oltre il tempo regolamentare, poi, dopo non poche discussioni, vengono ammessi anche se partiranno con un numero di gara molto più alto. Arriva dopo solo tre quarti d'ora, la prima speciale, da Bivio San Pietro a San Giovanni e segue un controllo tiratissimo fino ad Auditore. Sull'asfalto che predomina in questa prova piuttosto lunga il pilota più spettacolare sembra Bisulli che già prima del via lamentava un forte dolore ad una spalla conseguenza di una brutta caduta un paio di mesi addietro. Il suo tempo però non è eccezionale se paragonato a quelli di Munari, Paganelli e Ballestrieri che lo precedono.

Eccezionale è invece il tempo di Brai che con la sua Ascona mette subito alla frusta le 124 Special T ufficiali della Fiat.

Nel corso della prova si registrano ben 13 ritiri, tra cui quelli di Perazio-Rossi con la frizione bruciata, Rubbieri-Dominici per rottura del differenziale

palma di più veloce uomo Fiat. Sono solo tre prove, ma il vantaggio delle Fulvia appare già sensibile ed i tempi spiccati anche da Pregliasco (una grossa realtà se continuerà con questo ritmo) fanno pensare a tutti che quei diabolici meccanici, abituati oramai a lavorare con i tanti cavalli della Stratos, siano riusciti ad inserire qualcuno di più nel già sfruttatissimo motore 1600. Prima di questa prova si sono fermati Bartoletti-Bartoletti, Riberti-Balzani e Bianchi-Canella.

La prova di Borgo Pace è praticamente attaccata alla precedente, si ripete allora il solito duetto, ma Munari strabilia tutti restando addirittura cinque secondi entro il tempo imposto. Si fermano Torriani-Rossi, usciti di strada sul ghiaccio, che riescono a ripartire ma già fuori tempo massimo, e Bozzini-Nebbioli.

A Via Maggio, finalmente si inserisce una Fiat al primo posto, anche se alla pari del solito Munari, si tratta della macchina di Paganelli. In precedenza Brai aveva forato una gomma in prova speciale perdendo circa quattro minuti e la prima posizione in G. 1 a favore di Ormezzano.

La pioggia dei ritiri

I due controlli impossibili di Miniera di Perticara e Ponte S. M. Maddalena incidono intanto notevolmente sulla classifica provocando un gran numero di ritiri tra i quali: Smania-Rudi con la 124 ST ufficiale cui sono saltate due ruote, Tecilla-Quaranta che sbagliano strada, Besozzi-Simoni che, rimasti improvvisamente al buio, con la loro Sim-



In difficoltà la Special T di Ormezzano e la Fulvia di Sansone. Il primo alla fine vincerà il G.1, il secondo finirà proprio a Misano la sua corsa dopo essere rimasto sul circuito senza un goccio di benzina

sente, riesce perfettamente a dimostrarlo scoppiando in un fragoroso applauso non appena la vettura di Munari entra in pista.

Questa volta si corre tutti assieme a gruppi di venti, in base alla classifica stilata dopo la prima tappa. Barbasio ha fatto montare una soluzione di rapporti più lunghi al cambio mentre tutti gli altri prendono il via come sono partiti da San Marino.

Al «pronti-via» Paganelli e Barbasio tentano subito di incastrare Munari ma una staccata «impossibile» del Drago sistema subito le cose. In pista però i 1800 sembrano viaggiare più forte e lo dimostra il distacco che subito accusano Ballestrieri e Pregliasco. Munari comunque, entrando in curva con staccate mozzafiato riesce sempre a staccarsi e a tenere la testa fino al termine

da prova i cronometristi gli affibbiano infatti un minuto in più favorendo così il sorpasso dello scatenato Paganelli.

Barbasio e Pregliasco giocano invece sul filo dei secondi, ma la progressione del primo sembra molto decisa. Nella seconda prova fora anche Ormezzano e Brai può tornare così al comando nel Turismo di serie, mentre la Tominz, analogamente a quanto avvenuto nella prima tappa, rompe il cambio e perde diversi minuti per ripararlo.

Ancora un colpo di scena a Monte Tiffi: in un C.O. facilissimo, Brai paga un ritardo di poco più di un minuto per essersi attardato all'assistenza e tutto nel suo gruppo viene rimesso in discussione. Nel frattempo viene allungato il tempo del tiratissimo C.O. di Monte S.M. Maddalena e per quelli che inseguono svanisce una delle possibili



Ballestrieri ce l'ha proprio messa tutta, ma ad un certo punto, causa un minuto in più avuto in « regalo » dai cronometristi, pensava proprio di non farcela a finire secondo



Non è bastata a Barbasio l'ottima prestazione nella terza tappa per fargli rimontare il ritardo accusato nelle prime prove. L'affiatamento con il nuovo mezzo sta migliorando

un piazzamento di grande prestigio soprattutto in considerazione del fatto che per oltre metà gara è stato costretto a guidare con la scatola guida in pessime condizioni.

Per lui, come per Taufer passato anche lui alla Fiat dopo tanti rallies con la Porsche, come per Serena Pittoni che è finalmente riuscita a terminare una corsa davanti alla Tominz (comunque sfortunatissima e scatenata come non mai) è stata una giornata da non dimenticare, ma ci sembra che questo rally lo dimenticheranno in pochi di quelli che vi hanno partecipato, perché se è vero che gli organizzatori sanmarinesi hanno ancora molto da imparare sul piano dell'organizzazione più spicciola (ma siamo certi che miglioreranno), sul piano prettamente tecnico oggi come oggi non sono secondi a nessuno.

C.C.

e Monaco-«Germano» cui si è aperto improvvisamente lo sportello lato guida con conseguente rovinosa uscita di strada. Gli altri fermi sono: Giacchetta-Kuda, Spadoni-Stefani, Merlin-Maestri, Presotto-Simolai, Franchi-Ginotti, Zanuccoli-Sansavini, Ramò-Ramella, Ziviani-Sassi, Giovannetti-Masturzo, «Balu»-Bottini.

Tutte le 124 in testa-coda

La successiva prova di Monte Grimaldo-Chiesanuova registra un fatto piuttosto curioso: in località Monte Licciano, in un punto in cui un tratto sterato si innesta nell'asfalto della strada provinciale, tutti gli equipaggi ufficiali della Fiat (con la sola eccezione di Barbasio) finiscono in testa-coda comprese quindi anche le due 124 G. 1. La prova è ancora vinta da Munari, ma le Lancia occupano i primi 4 posti. Brai intanto continua a staccare tutti gli avversari (tanti e tutti raccolti in un fazzoletto) nel G. 1.

Ancora due Lancia al comando nella prova di Piandimeleto, seguite da Verini che si scambia con Paganelli la

ca finiscono fuori strada, Bologna-Mannini, Garin-Negri, che rompono un giunto, Bagna-Danasino, Vanni-Sama, Mirani-Restelli, Grassi-Vedovello, Fabbrini-Maltoni, Sella-Scartoto, Ravaoli-Barlotti (sbzellatura), Bacchelli-Rossetti (sospensione), Andreoli (rottura pompa della benzina). Ai fini dei primi posti della classifica il solo danneggiato è Pregliasco cui si spegne il motore senza volerne poi più sapere di tornarsene in moto.

Si arriva così al passaggio da San Marino per posizioni abbastanza definite e Munari saldamente al comando. Ben poco da registrare anche nel resto della tappa tranne la rimonta di Brai e la bella progressione di Trucco costretto a compiere una miriade di sorpassi, e il ritiro di Merluzzi-Stella per rottura dell'avantreno.

Tutti a letto per qualche ora, poi in marcia per Misano dove è in programma la prima vera prova in circuito di un rally italiano. Già durante l'avvicinamento spariscono due equipaggi: Rombolotti-Penati (col cambio rotto) e Bisulli-Zanuccoli che bruciano la guarnizione della testa.

In pista l'attesa è tantissima ed il folto, strabocchevole pubblico pre-

raggiunto solo nel finale da un Barbasio decisamente voglioso di vincere.

Il carosello di macchine (stanno correndo assieme Lancia, Fiat, Opel, Porsche, Simca) entusiasma comunque per i tanti duelli che si formano tra gli appartenenti agli stessi gruppi di vetture ed in particolare è molto bella la corsa di Carello e Brai con le Ascona che terminano nell'ordine. Sfortunatissimo Leo Sansone che proprio all'ultimo giro è costretto a fermarsi per mancanza di benzina finendo poi escluso dal resto della gara.

PREGLIASCO supera BARBASIO

Con Munari quindi saldamente in testa inizia la seconda notte. I duelli più interessanti si preannunciano quelli per il secondo posto tra Ballestrieri e Paganelli, e per il quarto tra Pregliasco e Barbasio in decisa rimonta, oltre a quelli nel gruppo uno, tra un vero stuolo di concorrenti, nel Gruppo 3, tra Ferraris e Ambrogetti, e nella coppa delle Dame, tra la Pittoni e la Tominz.

E' proprio Ballestrieri che dà un primo scossone alla classifica: nella secon-

chances per riaggantare quelli davanti. La successiva prova di S. Leo sistema poi le cose per il secondo posto: Ballestrieri parte in leggerissimo svantaggio rispetto a Paganelli che parte subito dopo, giusto in tempo per vedere le luci della Fulvia proiettare in un tornante. Il testacoda di Ballestrieri convince Paganelli a tentare il tutto per tutto per cercare di mettere tra lui e il pilota della Lancia il maggior numero di secondi possibile, purtroppo però una violenta uscita di strada toglie definitivamente di gara il pilota forlivese, l'unico in grado di contrastare il passo alle Fulvia di testa.

Gli occhi e gli interessi sono allora adesso puntati sul duello per il terzo posto, nonché anche Barbasio, ad Auditore alle prime ore del mattino accusa anche lui lo stesso inconveniente di Bisulli, la bruciatura della guarnizione della testa che gli comprometterà notevolmente il rendimento nelle ultime prove. Si arriva così a S. Marino dove giunge esaltante per il bravissimo Pregliasco ed amarissimo per il volontario Barbasio il definitivo annuncio che soli cinque secondi hanno separato i due piloti dopo quasi 1500 chilometri di gara.

Carlo Cavicchi

L'ABARTH prepara un'anti-STRATOS col motore 2000 europeo sulla «124»

Una rivalità così accesa, come quella che si mantiene tra le squadre rally Lancia e Fiat, quasi non si avvertiva tanto vivace quando le due Case non erano ancora «gemellate». E poi c'è quel castigatore di Munari che aggrava il divario, come si è visto a San Marino. Non riuscendo a raggiungere le Fulvia nemmeno con le note potenziate 124 Abarth rally, adesso nel clan Sguazzini si paventa cosa capiterà appena la STRATOS riuscirà a debuttare in maniera compiuta (a proposito: Audetto ha lasciato San Marino di gran carriera per raggiungere Hockenheim, dove Andruet effettua da lunedì alcune prove prima di prendere il via nella Lyon-Charbonniers). Perciò anche la squadra della super-Casa automobilistica italiana vuole il suo prototipo per battersi con la Stratos Dino (che adesso aspetta la testa a iniezione 4 valvole di Mauro Forghieri per il motore 2400 che equipaggia la più fortunata GT di Maranello).

In grande segreto negli atelier Abarth, l'ing. Jacoponi

— con i consigli dello stesso ing. Carlo Abarth e la consulenza di Osella — è impegnato a realizzare l'anti-Stratos. Secondo nostre informazioni è stata attrezzata una 124 Sport Abarth tipo Pininfarina, mettendoci dentro il motore due litri Abarth che ha conquistato il titolo europeo con Merzario col prototipo Osella. Con questo propulsore da 250 cavalli si vuol dare a Pinto, che come pochi sente la rivalità con Munari, un mezzo più competitivo. Naturalmente lo spider Fiat ha subito alcune trasformazioni per essere adattato alla bisogna. Ha degli spoiler anteriori e la coda è stata curiosamente trasformata con l'aggiunta di un bell'alettone posteriore. Pare che le prime prove abbiano sottolineato la fragilità della trasmissione per il momento, mentre qualcuno pone delle riserve sulla adattabilità di una macchina a motore anteriore, pur con motore così ricco di cavalli, per la particolare guida da rally.

IV Rally internazionale di S. Marino - Prima prova valida per il campionato italiano rally internazionali - 2-3-4 marzo 1973.

LA CLASSIFICA GENERALE

- Munari-Mannucci (HF 1600) p. 2.405;
- Ballestrieri-Maiga (HF 1600) 2.570,6;
- Pregliasco-Garzoglio (HF 1600) 2.810;
- Barbasio-Macaluso (Fiat 124) 2.815;
- Verini-Scabini (Fiat 124) 2.994;
- Pelganta-Orlando (HF 1600) 3.381,8;
- Pittoni-Braschi (Fiat 124) 4.115;
- Taufer-Bonelli (Fiat 124) 4.290;
- Ormezzano-Falletti (Fiat 124) 4.320,4;
- Brai-Vignoli (Opel As.) 4.366,2;
- Ambrogetti-Torriani (HF 1600) 4.401,4;
- Cambiaghi-Baj (Opel As.) 4.617;
- Carello-Longhi (Opel As.) 4.708,8;
- Fagnola-Ulivi (Opel As.) 4.745;
- Rossi-Defendenti (Fiat 124) 4.936,4;
- Cardelli-Pecci (Porsche) 4.951;
- Isnardi-Viale (Opel As.) 5.276;
- Trucco-Tesio (Simca R2) 5.395;
- Baggio-Cecchetto (Fiat 124) 5.446,2;
- Meloni-Cecchetti (Fiat 124) 5.469,4;
- Pittoni-Luana (HF 1600) 5.470;
- Zandonà-Roggia (Opel As.) 5.477;
- Tominz-Mamolo (Fiat 124) 5.482;
- Bauce-Calore (Opel As.) 5.492;
- Giammarini-Gianpaolo (G. R12) 5.668;
- De Carli-Del Fabro (Opel As.) 5.810,8;
- Borsetto-Marcato (BMW) 5.817,6;
- Avventi-Mursia (HF 1600) 6.080,4;
- Carello-Baron (Fiat 125) 6.789;
- Baggio-Gregori (Opel As.) 6.192;
- Cavallucci-Garzia (HF 1600) 6.295;
- Cerni-Marzi (Fiat 128) 6.318;
- Michelucci-Giovagnoli (R 12G) 6.436;
- Nestore-Movilli (Alpine) 6.468;
- Pedrelli-Martelli (Morris) 6.529;
- Occhetti-Costa (Alfa Romeo) 7.296,8;
- Baresi-Miloli (Cooper) 7.445,8;
- Li Gobbi-Di Penta (HF 1600) 7.848;
- Scudieri-Pirri (Ford Mexico) 8.104;
- Gambetti-Vernocchi (Citroen) 8.194;
- Vistarini-Raimondi (Citroen) 8.505;
- Mucelli-Berardi (Fiat 128) 8.929;
- Buda-Bugli (Fiat 850) 9.513,4;
- Morri-Rocchi (Autobianchi) 9.678,8;
- Montacuti-Montacuti (Fiat 127) 9.797;
- Azzi-De Marco (Fiat 128) 9.978,6;
- Bazzocchi-Savini (Fulvia) 10.135,2;
- Romito-Olivieri (Opel K.) 10.305;
- Giap-Suni (Simca R 2) 10.344,6;
- Civolani-Mazzanti (Fiat 127) 10.424;
- Forze-Buzzi (Renault R4) 13.100,8;
- Serri-Bronzetti (Fiat 850) 15.761,2;
- Musitelli-Imberti (Autobianchi) 17.451;
- Contaldi-De Rossi (Simca) f.t.m.

CLASSIFICA PER CLASSI

Gruppo 1 (fino a 1000 cc)
1. Civolani-Mazzanti; 2. Serri-Bronzetti; 3. Musitelli-Imberti.

Gruppo 1 (fino 1300 cc)
1. Trucco-Tesio; 2. Meloni-Cecchetti; 3. Cerni-Marzi.

Gruppo 1 (fino 1600 cc)
1. Ormezzano-Falletti; 2. Baggio-Cecchetto.

Gruppo 1 (oltre 1600 cc)
1. Brai-Vignoli; 2. Cambiaghi-Baj; 3. Carello F.-Longhi.

Gruppo 2 (fino 1000 cc)
1. Buda-Bugli; 2. Morri-Rocchi; 3. Montacuti S.-Montacuti W.

Gruppo 2 (fino a 1300)
1. Pedrelli-Martelli; 2. Gambetti-Vernocchi; 3. Mucelli-Berardi.

Gruppo 2 (oltre 1600 cc)
1. Bauce-Calore; 2. Giammarini-Gianpaolo; 3. Borsetti-Marcato.

Gruppo 3 (fino 1600 cc)
1. Ambrogetti-Torriani; 2. Avventi-Mursia; 3. «Nestore»-Movilli.

Gruppo 3 (oltre 1600 cc)
1. Cardelli-Pecci.

Gruppo 4 (fino 1600 cc)
1. Munari-Mannucci; 2. Ballestrieri-Maiga; 3. Pregliasco-Garzoglio.

Gruppo 4 (oltre 1600 cc)
1. Barbasio-Macaluso; 2. Verini-Scabini; 3. Taufer-Bonelli.



I primi venti sono appena partiti e Munari è già in testa seguito da Paganelli, Barbasio e Ballestrieri

Le diciotto prove speciali

P.S. A - BIVIO SAN PIETRO - SAN GIOVANNI km 18,20 in 22'

- Munari-Mannucci (HF 1600) 22'13";
- Paganelli-Russo (Fiat A. 124) 22'16";
- Ballestrieri-Maiga (HF 1600);
- Bisulli-Zanucchi (Fiat A. 124) 22'47";
- Pregliasco-Garzoglio (HF 1600) 22'50"

P.S. B - BIVIO MONTE GRIMANO - CHIESANUOVA km 8,00 in 10'

- Munari-Mannucci 11'58";
- Ballestrieri-Maiga 12'05";
- Pregliasco-Garzoglio 12'10";
- Pelganta-Orlando (HF 1600) 12'27";
- Verini-Scabini (Fiat A. 124) 12'28"

P.S. C - PIANDIMELETO - SANT'ANGELO IN VADO km 5,00 in 6'

- Munari-Mannucci 7'22";
- Ballestrieri-Maiga 7'22";
- Verini-Scabini 7'26";
- Pregliasco-Garzoglio 7'29";
- Paganelli-Russo e Barbasio-Macaluso

P.S. D - BORGOPACE - CA' RAFFAELLO km 20,80 in 25'

- Munari-Mannucci 24'55";
- Ballestrieri-Maiga 25'13";
- Paganelli-Russo 25'35";
- Pregliasco-Garzoglio 25'56";
- Barbasio-Macaluso 26'02"

P.S. E - VIA MAGGIO - PIEVE SANTO STEFANO km 6,70 in 8'

- Paganelli-Russo 8'02";
- Munari-Mannucci 8'07";
- Ballestrieri-Maiga 8'08";
- Pelganta-Orlando 8'12";
- Pregliasco-Garzoglio 8'17"

P.S. F - AGENZIA S. LEO - POGGIO CASALINO km 9,10 in 11'

- Munari-Mannucci e Paganelli-Russo 12'01";
- Ballestrieri-Maiga 12'08";
- Bisulli-Zanucchi 12'09";
- Pregliasco-Garzoglio 12'24"

P.S. H - ROCCA PRATIFFI - S. AGATA FELTRIA km 4,55 in 5'30"

- Munari-Mannucci e Paganelli-Russo 7'10";
- Verini-Scabini 7'11";
- Pregliasco-Garzoglio 7'18"

LA CLASSIFICA DOPO LA 1. TAPPA

- Munari-Mannucci p. 577;
- Ballestrieri-Maiga 667;
- Paganelli-Russo 714;
- Pregliasco-Garzoglio 841;
- Barbasio-Macaluso 863;
- Bisulli-Zanucchi 891;
- Verini-Scabini 905;
- Pelganta-Orlando 1173;
- Pittoni-Braschi 1316;
- Ormezzano-Falletti 1413,4.

PROVA AUTODROMO DI S. MONICA

- Munari-Mannucci e Barbasio-Macaluso 17'07";
- Paganelli-Russo 17'13";
- Ballestrieri-Maiga e Pregliasco-Garzoglio 17'24";

P.S. A/1 - BIVIO SAN PIETRO - SAN

GIOVANNI km 18,20 in 22'

- Paganelli-Russo 22'21";
- Munari-Mannucci e Ballestrieri-Maiga 22'24";
- Barbasio-Macaluso 22'44";
- Pregliasco-Garzoglio 22'51"

P.S. B/1 - BIVIO MONTE GRIMANO - CHIESANUOVA km 8,00 in 10'

- Pregliasco-Garzoglio 12'10";
- Paganelli-Russo 12'14";
- Ballestrieri-Maiga 12'19";
- Munari-Mannucci 12' e 22";
- Barbasio-Macaluso 12'26"

P.S. C/1 - PIAN DI MELETO - S. ANGELO IN VADO km 5,00 in 6'

- Ballestrieri-Maiga 7'15";
- Paganelli-Russo e Munari-Mannucci 7'19";
- Pregliasco-Garzoglio 7'21";
- Barbasio-Macaluso 7'23"

P.S. D/1 - BORGOPACE - CA' RAFFAELLO km 20,80 in 25'

- Ballestrieri-Maiga 25'12";
- Munari-Mannucci 25'31";
- Paganelli-Russo 25'36";
- Barbasio-Macaluso 25'53";
- Pelganta-Orlando 26'10"

P.S. E/1 - PASSO VIAMAGGIO - PIEVE S. STEFANO km 6,70 in 8'

- Munari-Mannucci e Ballestrieri-Maiga 7'50";
- Paganelli-Russo 7'57";
- Pregliasco-Garzoglio 8'00";
- Barbasio-Macaluso 8'05"

P.S. F/1 - AGENZIA S. LEO - POGGIO CASALINO km 9,10 in 11'

- Munari-Mannucci 12'00";
- Ballestrieri-Maiga 12'01";
- Pregliasco-Garzoglio e Verini-Scabini 12'23";
- Pelganta-Orlando 12'25"

P.S. A/2 - BIVIO SAN PIETRO - SAN GIOVANNI km 18,20 in 22'

- Munari-Mannucci 22'31";
- Pregliasco-Garzoglio 22'33";
- Barbasio-Macaluso e Ballestrieri-Maiga 22'59";
- Pelganta-Orlando 23'05"

P.S. C/2 - PIAN DI MELETO - SANT'ANGELO IN VADO km 5,00 in 6'

- Barbasio-Macaluso 7'15";
- Pregliasco-Garzoglio 7'17";
- Munari-Mannucci 7'18";
- Ballestrieri-Maiga 7'22";
- Verini-Scabini 7'24"

P.S. 1 - BORGOPACE - SESTINO

- Barbasio-Macaluso 11'04";
- Munari-Mannucci e Pregliasco-Garzoglio 11'09";
- Verini-Scabini 11'10";
- Ballestrieri-Maiga 11'15"

P.S. H/1 - ROCCA PRATIFFI - S. AGATA FELTRIA km 4,55 in 5'30"

- Ballestrieri-Maiga 7'17";
- Verini-Scabini 7'19";
- Munari-Mannucci 7' e 20";
- Pregliasco-Garzoglio 7'21";
- Barbasio-Macaluso 7'25"

ANDRUET aveva perso il battello

BASTIA - Sta per nascere in Corsica una grande corsa su strada che, nonostante una formula diversa, pare prepararsi a un futuro brillante che la metterà alla pari con la sua sorella maggiore, il Giro di Corsica. Purtroppo accorciata, per via di manifestazioni anti «fango rosso» (materie inquinanti sparse dalla Montedison nei pressi della Corsica), che avevano creato grande emozione nell'isola la quarta edizione della «Giraglia», organizzata in modo perfetto dall'ASA di Bastia, con l'appoggio della Esso, ha conquistato il pubblico.

Si tratta di un circuito che comprende due settori a cronometro (12 km e 40 km) divisi da cortissime prove di collegamento. Il tracciato molto vario si vale, eccettuato negli ultimi dieci chilometri, di strade abbastanza larghe e con buon fondo.

Ridotta dunque a cinque giri (km. 350, di cui 260 a cronometro) anziché dieci, la gara ha visto la vittoria di Jean Pierre Manzagol, al quale la «campagna continentale» pare essere stata molto vantaggiosa.

Ha preso la testa fino dalla partenza e nessuno lo ha più disturbato. Erano mancati per forfait Ragnotti e Piot, quindi i più temibili avversari erano Fiorentino su Simca CG MC, Serpaggi su Alpine e Rouget su Capri tre litri. Handicappato dal fondo scivoloso, Rouget doveva accontentarsi di limitare il proprio ritardo, mentre Serpaggi si ritirava piuttosto presto (olio). Lo spider CG, che richiede una guida molto delicata, aveva guadagnato altri HP (212), ma è sparito di scena al terzo giro (testa cilindri) lasciando via libera a Manzagol che inizia la sua terza stagione con la solita Alpine, aggiornata però con presa d'aria sulla parte posteriore, massimo alleggerimento (kg. 680) e motore di 1790 cc.

Ai primi tre posti tre Alpine Renault, a ruota Rouget vincitore della turismo speciale.

Andruet, che doveva debuttare con il coupé Lancia 1600 HF gruppo 3 del Jolly Club, non è potuto partire, dato che il battello che trasportava la sua vettura è rimasto bloccato nel porto di Livorno.

Jacques R. Jaubert

RONDE DELLA GIRAGLIA - Gara di velocità su strada - Bastia, 18 febbraio.

LA CLASSIFICA

- Manzagol-Monti (Alpine) 3.9'54"6;
- Jullien-Célestin (Alpine) 3.15'19";
- Sola-Sola (Alpine) 3.15'39"8;
- Rouget-Routtier (Capri) 3.17'54"9;
- Casanova-Donald (Alpine) 3.20'23"6;
- Filippi-Bartoli (Alpine) 3.21'22"1;
- Picone-Davini (Opel Ascona) 3.21'45"6;
- Clark-Lokwood (Opel Ascona) 3.22'27"9;
- Sorbara-Gasperini (Alpine) 3.22'35"5;
- Moreau-Baron (Alpine) 3.23'01"4.



kléber vince

4. RALLY di SAN MARINO

Repubblica di San Marino, 2-3-4 marzo 1973

Vincitrice della Coppa delle Dame - **Serena PITTONI-NEGRI** su Fulvia HF 1600, della scuderia Jolly Club

10. assoluto - vincitore della classe E del gruppo 1 - **BRAI-ZIGNOLI** su Opel Ascona 1900, della Conrero-Jolly Club

Vincitore della classe C del gruppo 1 - **TRUCCO-TESIO** su Simca Rally 2, della Scuderia Tre Gazzelle



KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE

Si recupera sabato a Vallelunga

ROMA - La neve caduta su Roma domenica scorsa (nonostante le previsioni dell'ing. Rogano-Bernacca) ha impedito il regolare svolgimento del «Trofeo d'Apertura» messo in calendario dal Gentlemen's Motor Club di Roma. I piloti, intirizziti, hanno dovuto tornare alle loro sedi — soltanto quelli delle classi 850, 1000, 1150 e 1300 gruppo 1 hanno potuto regolarmente effettuare la loro gara — con la speranza che gli organizzatori potessero recuperare la competizione sospesa.

In effetti è quanto i solerti dirigenti del GMC faranno sabato 10 marzo, sempre a Vallelunga e nella speranza che stavolta si avverino le buone condizioni climatiche previste dall'astrologo (o astrologo) CSAI. La manifestazione avrà inizio alle ore 8 con i concorrenti (quelli che si sono qualificati essendo bloccata la possibilità di nuove iscrizioni) che dovranno sottoporre le loro vetture a nuove verifiche; alle 10,30 prima partenza e interruzione alle 12,30 per riprendere poi alle 14,30 e giungere al termine.

Conseguentemente al recupero della gara del Gentlemen's Motor Club, la «prova addestrativa scuola» programmata da Herry Morrogh si svolgerà domenica 11 marzo; ad essa saranno ammessi i piloti di F. Italia e di F. Ford che dovranno presentarsi con la loro macchina personale. A completamento del proprio calendario, la scuola di Herry Morrogh ci ha comunicato che terrà gli ordinari corsi di pilotaggio a Monza nei giorni dal 14 luglio al 15 agosto.

il doppio CLUB BIBBIENA

BIBBIENA - I Club AUTOSPRINT locali, nati dal nostro Club centrale, a loro volta generano creature regalando, in certo qual modo, dei nipoti. E' il caso del Club di Bibbiena che nel proprio seno ha dato vita alla scuderia «Carlo Benelli» il cui consiglio direttivo risulta composto da Fabrizio Conti presidente, Annibale Biggeri segretario, Silvio Mencucci tesoriere, Roberto Brunni, Ennio Ceccarelli, Cesare Ponticelli e Daniele Sensi consiglieri.

La nuova squadra corse che sta allacciando rapporti di collaborazione con alcuni noti piloti toscani, ha intenzione di misurare le proprie giovanissime forze in campo velocistico e in quello rallistico.



Autocross Giovanni Salvati. Uno dei giovanissimi concorrenti che la scuderia fa correre con mezzi di proprietà, è impegnatissimo ad uscire da una situazione che si dimostra abbastanza imbarazzante

Nel nome di SALVATI autocross propaganda

MILANO - La Scuderia «Giovanni Salvati» fedele ai suoi principi di avvicinare in modo concreto molti giovani all'automobilismo sportivo sta svolgendo, con vetture messe a disposizione dalla scuderia medesima, un campionato sociale di autocross, utilizzando cave e piste già esistenti nei dintorni di Milano. Il particolare veramente interessante di questa iniziativa è che tutti i concorrenti prendono parte attiva all'organizzazione in quanto oltre che a concorrenti, essi svolgono pure le funzioni di meccanici, commissari di percorso e cronometristi; il tutto per avvicinare i giovani a quello che è il clima vero di una gara.

I dirigenti Adriano Salvati (vice presidente), Pippo Bianchi, Nino Chiorazzo e i fratelli Gambino (preparatori) si adoperano attivamente e gratuitamente per ricordare ai giovani l'esempio di volontà che animava Giovanni Salvati cui la scuderia è intitolata.

Ecco la classifica della 2. prova:

1. Gargiulo in 2'09"6;
2. Busi, 2'12"5;
3. Brosadola, 2'15"0;
4. Maestri, 2'15"4;
5. Viganò, 2'17"4;
6. Bianchi, 2'20"3;
7. Garlati, 2'23"8;
8. Lolli, 2'25"2;
9. Bergonzi, 2'26"5;
10. Vaschetti, 2'26"8;
11. Porro, 2'28"0;
12. Bellinzoni, 2'29"8;
13. Castelli, 2'31"2;
14. Pellizzaro, 2'22"8;
15. Magagnato, 2'38"5;
16. Grossi, 2'40"8;
17. Muratorio, 2'48"5;
18. Buscemi, 3'03"0.

Autosciatoria casertana per SACCONE

CASERTA - A distanza di soli otto giorni dalla vittoria nell'autosciatoria di Roccaraso, il napoletano Aldo Saccone si è imposto anche nell'autosciatoria di Bocca della Selva organizzata dalla Scuderia Caserta Corse. La competizione con-

stava in una parte automobilistica composta da due prove di regolarità e da una parte sciistica con una prova di slalom speciale.

Nelle due prove automobilistiche si imponeva chiaramente Aldo Saccone che faceva registrare soltanto 2,8 penalità, facendosi ammirare per una guida pulita e decisa. Dietro di lui si sarebbe classificata la salernitana Rosetta Lucibello (con 6 penalità), ma non essendo in regola con il tesseramento ACI doveva forzatamente essere esclusa dalla classifica. A beneficio di Di Capua e dell'altra salernitana Camera d'Affitto che si piazzavano, così, rispettivamente al secondo e al terzo posto.

Lo slalom speciale, che veniva vinto da Fiordaliso, non cambiava comunque la graduatoria stabilita dagli «automobilisti» per cui al termine della bella giornata di sport, la classifica della combinata vedeva al primo posto assoluto Aldo Saccone, seguito ancora da Di Capua e dalla Camera d'Affitto.

Il successo della competizione ha premiato gli attivi dirigenti della Caserta Corse che ora hanno travasato tutte le loro energie nella preparazione dell'altra loro gara, la «Coppola Pinetamare» gara di regolarità, nazionale, in programma per il 29 giugno.

g. p.

1. RADUNO AUTOSCIATORIO a Bocca della Selva - Classifica combinata:

1. Saccone-Del Fico, pen. 48,2
2. Di Capua-Fiordaliso, 49,6;
3. Camera d'Affitto-D'Aragona, 52,3;
4. Buonanno-Kuhne, 57,1;
5. Cimmino-Terracciano, 64,8;
6. Concilio-De Luca, 72,2;
7. Guariglia-Antonucci, 78,8;
8. Russomando-Malva, 79,1;
9. Cirella-Masciello, 80,3;
10. Lombardi-Steimmair, 81,2;
11. Fiordaliso-Antonucci, 82;
12. Del Giudice-Del Giudice, 87;
13. Ferraresi-Kuhne, 92,2;
14. Letizia-Kuhne, 105,1;
15. Duina-Duina, 111,5.

La regolarità della MOLINACCIA quasi un regalo per BAGLIONI Con DINI e «GHIGO» Alfasud d'assaggio

FIRENZE - Il «mea culpa» spontaneo al momento delle classifiche di un onesto concorrente che si era iscritto come conduttore ma che aveva fatto poi correre il suo meccanico (Galli e Salvestrini rispettivamente), incorrendo così nella squalifica prevista dal regolamento, ha rivoluzionato l'ordine d'arrivo nella seconda gara della Molinaccia organizzata dall'Associazione Sportiva Alfa Cure di Firenze, impedendo a Giorgio Pavanello di conquistare il successo in questa prova che lo vedeva favorito in mezzo a un «mare» di dilettanti.

La BMW 2002 guidata da Salvestrini aveva infatti segnato il miglior tempo nella seconda prova speciale del Crossdromo e poiché le penalità erano in funzione del migliore tempo segnato, Pavanello era venuto a trovarsi al comando grazie anche alla regolarità dell'altra prova speciale. Ma eliminata la BMW dalla classifica il gioco delle penalizzazioni ha portato al primo posto il fiorentino Baglioni su Fulvia HF 1600, della Grifone di Genova, che ha superato la Fulvia 1300 dell'ex Campione Italiano per 59/100 di penalità.

Nella classifica generale, alle spalle delle due HF, da segnalare il terzo posto dell'A-112 di Faldini e il quarto di Luigina Imerito sulla Fulvia 1600. Il vincitore dello scorso anno, Barbera del Gruppo Sportivo Fiat, si è piazzato nono con il Coupé 128; tra i primi dieci anche una 500, quella di Bronzin. Pavanello si è dovuto accontentare del primo posto nella classe 1300 davanti a Borghesio; nella classe da 600 a 1000 primo Faldini, e in quella fino a 600 Bronzin.

Nella oltre 1300 ovviamente primo Baglioni che quest'anno disputerà il Campionato Italiano della regolarità. Da rilevare che lo scorso anno Baglioni e Pavanello sfilarono nell'ordine solamente piazzati quinto e sesto rispettivamente.

Il successo della seconda edizione della gara dell'Alfa Cure ha dimostrato che si possono organizzare prove sul tipo della regolarità anche senza l'imprimatur della CSAI, permettendo anche ai non tesserati di avvicinarsi all'agonismo delle quattro ruote. Da rilevare che una gara simile è stata organizzata nello stesso giorno in provincia di Siena dalla Scuderia Val D'Elsa. Oltre un'ottantina sono stati i partenti, settantasei dei quali hanno terminato una prova lunga 140 km; ovviamente la classifica è venuta fuori dalle due belle prove speciali (entrambe ripetute due volte) su percorsi sterrati; la prima era prettamente regolamentata in località Molinaccia e la seconda decisamente più «svelta» a Folcanto con tempi così bassi però che nessuno è riuscito a rispettare.

In mezzo a tanti anonimi appassionati alcuni nomi noti della regolarità come abbiamo visto prima, ed anche

conoscenze della velocità, come Spartaco Dini e «Ghigo». Questi ultimi erano a bordo di due delle 11 Alfasud iscritte dalla Scar Autostrada (Bordoni e Gradi compresi) forse un assaggio in vista di un uso sportivo di questo modello come si vociferava da tempo e forse con motore 1300.

Per il resto un gruppo di appassionati che ha corso con le macchine di tutti i giorni (dalla 500 alla Volkswagen, alla Taunus, alla 126) per un giorno auto «da corsa» con i numeri sulle portiere, con a bordo fidanzate e mogli. Successo pieno della gara dell'Alfa Cure quindi alla cui organizzazione hanno collaborato anche i soci del Club Autosprint di Prato, offuscato solo in parte dai lunghi ritardi causati dalle apparecchiature di cronometraggio.

Per la prossima edizione un consiglio agli organizzatori: obbligo del casco nelle prove speciali in modo da evitare di fornire eventuali motivi per impedire la manifestazione visto che le difficoltà da superare per organizzare queste prove non ufficiali non sono poche. Anche se non è obbligatorio l'entusiasmo e l'inesperienza di molti partecipanti lo consigliano.

Marco Grandini

RADUNO ALLA MOLINACCIA - Gara di regolarità - Firenze, 4 marzo 1973

CLASSIFICA GENERALE

1. Giampiero Baglioni (Fulvia 1600) penalità 3,21;
2. Pavanello (Fulvia 1300) 3,80;
3. Faldini (Autobianchi A-112) 6,86;
4. Luigina Imerito (Fulvia 1600) 7,59;
5. Borghesio (Fulvia 1300) 8,09;
6. Scala (Fulvia 1600) 11,07;
7. Nannei (Escort) 11,31;
8. Barbera (Fiat 128/1300) 12,15;
9. Natale (Fulvia) 12,29;
10. Bronzin (Fiat 500) 13,99;
11. Piaggio (Alfa Giulia 1300) 14,95;
12. Rubinacci (Fulvia 1300) 16,99;
13. Sumia (Fiat 128) 17,24;
14. Gambi (Autobianchi A-112) 20,10;
15. Panerai (Fiat 500) 20,37.

CLASSIFICHE DI CLASSE

- Classe 1000-1300:** 1. Giorgio Pavanello (Fulvia 1300) penalità 3,80; 2. Borghesio (Fulvia 1300) 8,09; 3. Nannei (Escort) 11,31; 4. Barbera (Fiat 128 Coupé) 12,15; 5. Natale (Lancia Fulvia) 12,29.
- Classe 600-1000:** 1. Franco Faldini (Autobianchi A-112) penalità 6,86; 2. Gambi (Autobianchi A-112) 20,10; 3. Lucchesi (Autobianchi A-112) 26,29; 4. Benedetti (Autobianchi A-112) 26,67; 5. Mulmisi (Fiat 600) 36,99.
- Classe 600:** 1. Claudio Bronzin (Fiat 500) penalità 13,99; 2. Panerai (Fiat 500) 20,37; 3. Biagiotti (Fiat 128) 69,50; 4. Mariani (Fiat 500) 124,99; 5. Laura Cioni (Fiat 500) 149,41.
- Classe oltre 1300:** 1. Giampiero Baglioni (Fulvia 1600) penalità 3,21; 2. Luigina Imerito (Fulvia 1600) 7,59; 3. Scala (Fulvia 1600) 11,07; 4. Pancaldi (Fulvia 1600) 30,44; 5. Bedeschi (BMW 1600) 40,29.

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Gli azzardi di Hazard

FRANCIA - Rally di Primavera - Rally

1. Roussely-Borens (Buggy).

Veramente deludente, stare per ottenere una prima vittoria scratch a diciannove anni e rompere il cambio a 15 chilometri dal traguardo. E' successo a Jean Hazard, che, dopo un bel duello durato tutta la notte, era riuscito ad avere la meglio su Roussely. Hazard con l'Alpine era il favorito, ma la fortuna non è stata dalla sua.

Pianta « si pianta »

SVIZZERA - Rally delle Nevi - Rally

1. Chenevière-Busset (Porsche).

Condizioni del tempo difficili, in questo rally, l'unico svizzero degno della definizione. Comprendeva diciotto prove speciali su un percorso di km. 500. Pianta, su Fulvia con lo svizzero Mosconi, partiva favorito, ma commetteva un lieve errore nella terza prova, finendo con la vettura contro un muretto di neve e perdendo così preziosi minuti. Corsa regolare di Chenevière, che in altre edizioni aveva sempre mancato di poco la vittoria.

Spagna batte Francia

SPAGNA - Rally Basco Navarrese - Rally

1. Babler-Antolin (Seat)

Pessime condizioni atmosferiche lungo tutto il percorso e nuova vittoria della Seat. Molti francesi parevano in grado di stare alla pari degli spagnoli, soprattutto Farjon su Alpine, ma la pioggia ha reso le strade molto scivolose e i futuri vincitori si sono avvantaggiati fino dal principio, mentre Farjon era costretto al ritiro.

Tre tappe per 19 città

URUGUAY - Coppa d'Oro - Rally

1. Etchegoyen-Montequin (BMW).

L'annuale Coppa delle diciannove città uruguayane si è svolta su un percorso di oltre km. 3000, in tre tappe. I concorrenti erano quasi tutti sud americani.

DEPAILLER fra i ghiacci

FRANCIA - Slalom Super Besse - Slalom

1. Dépailler (Alpine) 1'06"."

Il primo slalom notturno su neve aveva richiamato, nonostante la temperatura polare, duemila spettatori. La prova si è svolta in due manche di 1 km. ognuna. Altre due Alpine al secondo e al terzo posto.