

# DOVE corriamo domenica?

Le corse in calendario dal 12-4-73 al 22-4-73 in Italia e all'estero

## APRILE

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
12-14	6. Rally Internazionale dell'Isola d'Elba	AC Livorno	Part. Portoferraio (12) Arr. Portoferraio (14) km 1504	ore 21,01 ore 13,00	●●● 5. prova Camp. int. rallies piloti Coppa d'oro del Mediterraneo	Rally	Trombottio-Enrico (Fiat 124 S)
13-15	Rally Edelweiss	Germania			●●●	Rally	
13-15	Mille Miglia Storica Coppa FINA	Veteran Car Club AC Padova	Part. Padova (13) Arr. Padova (15)	ore 21,30 pomeriggio	●●●	Vetture d'Epoca	
14-15	1. Trofeo della Lana	AC Biella	Partenza: Biella Arrivo: Biella - km 230	ore 21,30 (14) ore 6 (15)	●	Sprint naz.	Si disputa per la prima volta
15	1000 Km di Dijon	ASAC de Bourgogne Francia	Circuito di Dijon- Prenois - km 3,22	Part. ore 11	●●● 3. prova del camp. mond. marche	Velocità in circuito	Si disputa per la prima volta
15	Rebel 500	Stati Uniti	Circuito di Darlington		●●● Stock-cars	Velocità in circuito	Pearson (Mercury) media 193,806
15	Road Atlanta	Stati Uniti	Circuito di Road Atlanta km 4,055		●●● Trans-Am	Velocità in circuito	Warren Tope (Mustang)
15	200 Miglia Trenton	Stati Uniti	Circuito di Trenton		●●● USAC	Velocità in circuito	Bettenhausen (McLaren-Su- noco) 1.22'29", media kmh 202,780
15	60 miglia di Zolder	Belgio	Circuito di Zolder km 4,220	Part. ore 9	●●● T, GT, S, C2, FV	Velocità in circuito	
15	Trofeo Mari del Nord	Belgio	Circuito di Nivelles km 2,298		●●● T, GT, FSV	Velocità in circuito	
15	Roche Samrée	Belgio			● TG	Velocità in salita	
15	3 Ore Porsche Bugatti Sonauto	Club Porsche de France Francia	Circuito Bugatti Le Mans km 13,64	Part. ore 14	●●●	Velocità in circuito	
15	G.P. di Belgrado	Jugoslavia	Circuito di Belgrado		●●●	Velocità in circuito	Nel 1972 non si è disputato
15	Corsa a Casale	Autodromo Casale	Autodromo di Casale km 2,460	Inizio 8,30 Fine 17	● F. 850, Gr. 4, S, F. Monza	Velocità in circuito	Si disputa per la prima volta
15	Corsa a Varano	AC Parma	Autodromo di Varano de' Melegari - km 1,800	Part. 13,30 Arr. 17,30	● T, GT, F. 3	Velocità in circuito	T.: Pasolini (Abarth 1000) 10'55"2, media 98,892
15	Coppa Italia 1973	Vallélunga Spa	Autodromo di Vallélunga km 3,200	Part. 10,15 Arr. 18,00	● F. Italia, T. Gr. 2	Velocità in circuito	
15	Trofeo Prov. di Varese	AC Varese	Partenza: Centro Fiat loc. Folla di Malnate Arrivo: Idem	Part. ore 9,30 Arr. ore 12	●	Regolarità	Canè (Fulvia)
15	6. Trofeo Tchen - Agopuntura Cinese	Scuderia Sporturismo	Milano Idroscalo Pista Rossa (part. e arr.)	Part. 9,00 Arr. 19	●	Autotorneo	

19-22	East African Safari AFRICA ORIENTALE	●●● Camp. mond. rallies marche	Rally	Mikkola-Palm (Escort)
19-22	Circuito d'Irlanda IRLANDA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Nel 1972 non si è disputato
20	Corsa a Oulton Park INGHILTERRA	●●● F. 3 - Camp. J. Player	Velocità in circuito	Williamson (March) 33'19"2, media 159,990. Giro più ve- loce: Williamson e Walker (Ensign) 1'38"2, media 162 e 88
20	Corsa a Snetterton INGHILTERRA	●●● F. 5000	Velocità in circuito	Van Lennep (TS11) 34'10"2, media 191,45. Nuovo record: Spice, Redman, Van Lennep: 1'02"2, media 193,200
20-23	Total Rally RHODESIA	●●●	Rally	
21-22	Rally due Valli AC VERONA	● Trofeo Rallies	Rally	Bacchelli (Porsche)
21-22	Corsa a Zolder BELGIO	●●● T, GT	Velocità in circuito	

## TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

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



**GARE SOPPRESSE** ● 4 Ore di Estoril (8 aprile) ● BOAC 1000 (15 aprile) ● Rally di Ginevra (4-6 maggio) ● Targa Meneghina (6 maggio) ● F. 1 a Oulton Park (13 maggio) ● Trieste-Opicina (20 maggio) ● F. 2 a Thruxton (28 maggio) ● F. 2 a Nogaro (30 settembre) ● Coppa delle Alpi (15-20 ottobre).

21-23	Gare di Pasqua a Zagdvoort OLANDA	●●● F. 3, GT	Velocità in circuito	
22	Trofeo d'Austria a Salisburgo AUSTRIA	●●● Camp. europ. Turismo	Velocità in circuito	1. div.: Facetti (GTA) 1.25' e 21", media 149,250; 2. div.: Ertl (BMW) 2.12'22"12, media 144,030; 3. div.: Glem- ser (Capri) 2.11'06"88, me- dia 155,900
22	GP Singapore SINGAPORE	●●●	Velocità in circuito	
22	Coppa Olivari AC CAGLIARI	●	Velocità in salita	1972: non effettuata
22	Rallycross Tulln AUSTRIA	●	Rallycross	
22	Autocross Schluchtern GERMANIA	●	Autocross	
22-23	Pasqua del Pilota SC. CARPINE	● F. F., GT4, GT3, T2, T1	Velocità in circuito	

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



Presto cominciano le VOTAZIONI (e quest'anno ci sono PREMI anche per CHI VOTA)

# Quale sarà



## '73 mobilissima

Ritorna **AUTOMOBILISSIMA**, il referendum popolare, tra gli utenti e non dell'auto, per l'elezione della vettura dell'anno. Come avete letto sul n. 7 di **AUTOSPRINT-MESE**, le proliferate proclamazioni delle **AUTO DELL'ANNO** a scelta degli esperti, stanno finalmente coagulandosi in un'unica iniziativa che renda più credibili certe scelte. Ma, come sapete, resterà, anche se unificata, una indicazione elettiva riservata a una élite di «esperti», specialmente giornalisti d'auto.

**AUTOMOBILISSIMA** invece, come già sapete, invita **TUTTI** ad esprimere un giudizio sulle auto prodotte nell'ultimo anno, senza distinzione di età, sesso o professione. Il giudizio proprio per questo assume un particolare valore di verifica e nello stesso tempo anche di «rivincita» da parte di chi è chiamato in causa nel «fatto» automobile, solo al momento dell'acquisto.

**AUTOMOBILISSIMA '73** mantiene inalterate le caratteristiche della edizione precedente che, come ricorderete, laureò la superpremiata 127 Fiat. Quest'anno si preannuncia quanto mai interessante perché

il campo delle possibili vincitrici è ancora più sofisticato, con la 126, la Peugeot 104, l'Alfetta, la 1600 Junior Z, la X1/9, la 124 Abarth Rally, le Beta, la Simca Rally 2, la Stratos, ecc.

Una novità molto interessante di questa seconda edizione di **AUTOMOBILISSIMA**, è costituita dai premi che verranno assegnati a coloro che invieranno le schede o effettueranno la votazione direttamente nel Padiglione di **GIO' 70**, La Fiera dei Giovani, che si terrà a Bologna dal 23 maggio al 3 giugno, con la quale anche quest'anno organizziamo il nostro referendum. **GIO' 70**, una delle più interessanti rassegne per i giovani che si tengano annualmente in Europa, riserverà inoltre ai propri visitatori una favolosa serie di sorprese «sprint» automobilistiche delle quali vi daremo notizia in seguito.

Ecco il regolamento e la lista delle candidate. Tra breve la prima scheda e con essa il via all'altalena dei voti. Preparatevi a **VOTARE BENE**, dunque!

### Il regolamento

1 **AUTOSPRINT** e **GIO' 70**, la fiera dei Giovani, indicano un grande referendum per eleggere **AUTOMOBILISSIMA '73**.

2 Possono essere votate tutte le autovetture presentate al pubblico nel periodo dal 19/3/1972 al 25/3/1973, di fabbricazione nazionale od estera purché prodotte in un minimo di 500 esemplari.

3 Possono partecipare al referendum tutti i cittadini italiani ed esteri di ogni età e sesso.

4 Le autovetture ammesse ad **AUTOMOBILISSIMA '73** sono suddivise in tre categorie: utilitaria - media cilindrata - super cilindrata.

5 L'elezione di **AUTOMOBILISSIMA '73** avviene in due fasi distinte e successive:

● La prima attraverso le schede-voto pubblicate su **AUTOSPRINT** nei numeri 17 del 23 aprile, 18 del 30 aprile, 19 del 7 maggio e 20 del 14 maggio. ● La seconda attraverso la votazione diretta presso il padiglione di **GIO' 70**, la Fiera dei Giovani, manifestazione che avrà luogo a Bologna dal 23 maggio al 3 giugno.

6 Le schede voto della prima fase, cioè quelle pubblicate su **AUTOSPRINT** dovranno pervenire entro e non oltre le ore 24 del 19 maggio al seguente indirizzo:

**AUTOMOBILISSIMA '73 - AUTOSPRINT** - Via dell'Industria, 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna).

La votazione diretta, tramite le schede distribuite agli ingressi del quartiere fieristico, potrà essere effettuata nel padiglione di **GIO' 70** negli orari di apertura della manifestazione, dalle ore 15,30 del 23 maggio alle ore 24 del 3 giugno.

7 Alle Case Automobilistiche presenti alla rassegna di **GIO' 70**, verranno consegnati 5.000 tagliandi-voto da distribuire in omaggio ai visitatori.

8 In ogni scheda può essere votata una sola vettura nello spazio riservato a ciascuna categoria. E' nulla la scheda riportante più di un voto per ogni singola categoria.

9 Sarà proclamata **AUTOMOBILISSIMA '73** l'autovettura che avrà raggiunto in assoluto il più alto punteggio. Saranno premiate inoltre le vetture vincitrici delle rispettive categorie.

### Le 60 candidate

UTILITARIE		
Citroen	Ami Super	1015
Fiat	126	594
Ford	Escort 1100 L	1098
Lawil	Log	246
Opel	Kadett SE	993
Peugeot	104	954

MEDIA CILINDRATA		
Alfa Romeo	Alfetta	1779
Alfa Romeo	1600 Junior Z	1570
Audi	80	1296
Audi	80 S	1470
Audi	80 GL	1470
Citroen	GS 1200	1222
Daf	66	1108
Datsun	Violet 1400	1428
Datsun	Violet 1600	1595
Fiat	X1/9	1290
Fiat	124 Special T 1600	1592
Fiat	132 1600	1592
Fiat	132 1800	1756

Fiat	124 Abarth Rally	1756
Ford	Capri 1600 GX L	1593
Honda	Civic	1169
Lancia	Beta 1400	1438
Lancia	Beta 1600	1592
Lancia	Beta 1800	1756
Lotus	Elan S 130	1558
Lotus	Europa Special	1563
Opel	Manta	1196
Peugeot	304 S	1288
Renault	12 TS	1289
Simca	Rally 2	1294
Sunbeam	Berlina 2 p	1248
Volkswagen	1300 S	1285
Volkswagen	412 E	1679

#### SUPER CILINDRATA

Austin	2200	2198
BMW	520	1990
Citroen	DS 23	2347
Daimler	Sovereign 4,2	4235
Datsun	1800	1815
Datsun	2000	1985
De Tomaso	Longchamp	5750
Ferrari	365 GT4 2+2	4390
Ferrari	BB Coupé	4390
Ford	Granada 2600 GX L	2551
Jaguar	XJ6 4,2	4235
Jaguar	XJ12	5343
Lamborghini	Countach	3929
Lancia	Stratos	2418
Ligier	JS 2	2670
Maserati	Merak	2965
Maserati	Khasmin	
Mazda	Lucé RX 4	2292
Mercedes	280	2746
Mercedes	280 S	2746
Mercedes	450	4520
Monica	Monica	3423
Opel	Rekord diesel	2067
Opel	Commodore	2784
Porsche	Carrera RS	2687
VW-Porsche	914-2	1971

LEGGETE  
SUBITO

nelle pagine che seguono

Disegnata  
dal tunnel



INTER  
CAN-AM  
nel 1974?



NATO  
pilota

il pallottoliere  
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale  
delle corse

a pagina

2 Dove corriamo  
domenica?

26 LA ZANZARA

44 GIORNALE  
SCUDERIE

46 MOTORAMA  
TUTTESPRINT

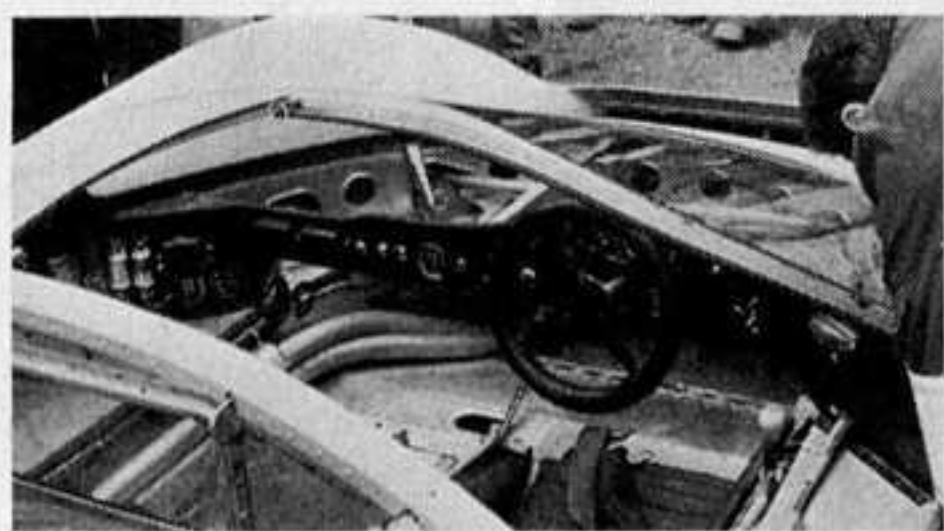
48 SCRIVETEICI  
rimarremo amici

50 INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA

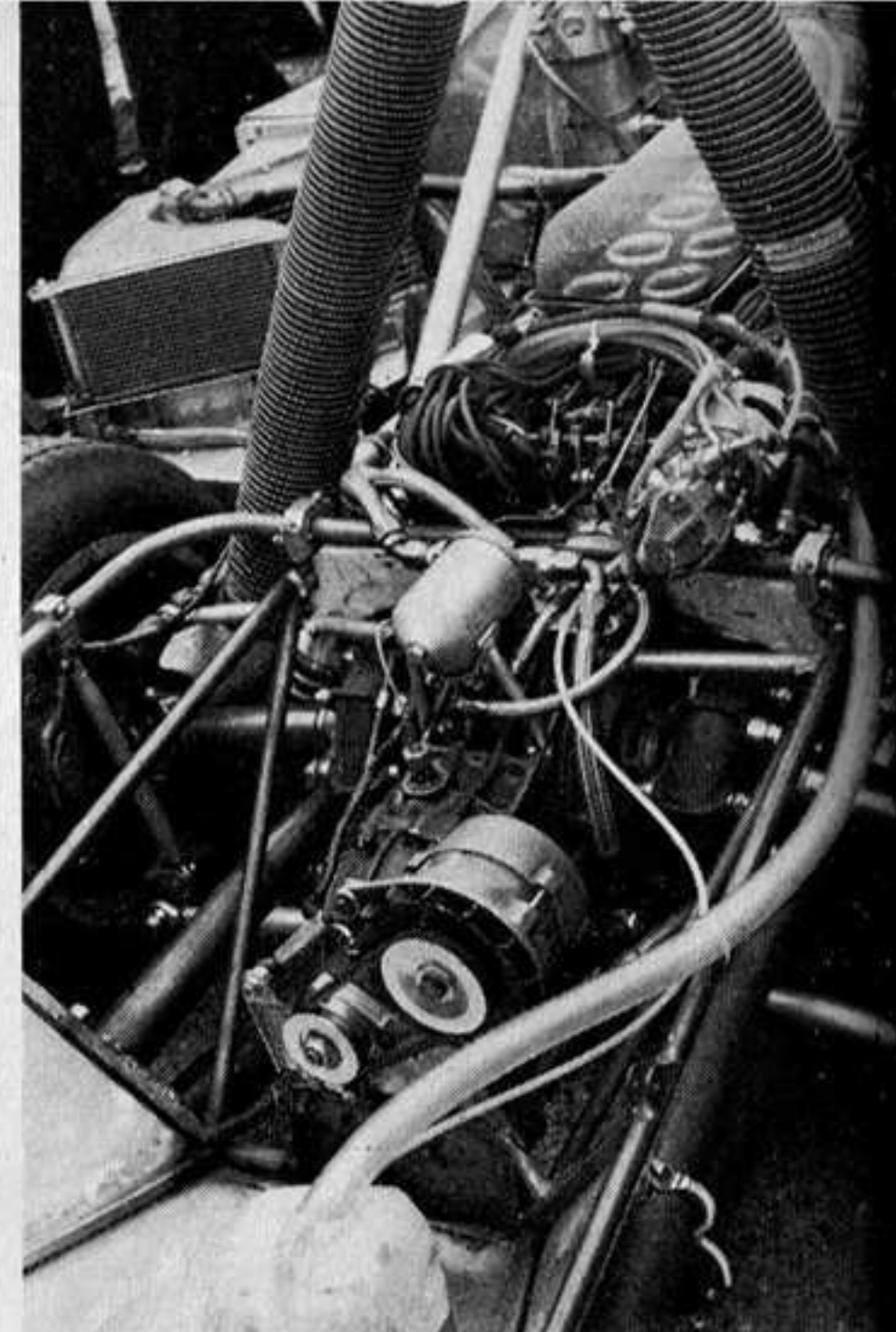






Tutti i particolari «Gulf 3000» per Le Mans

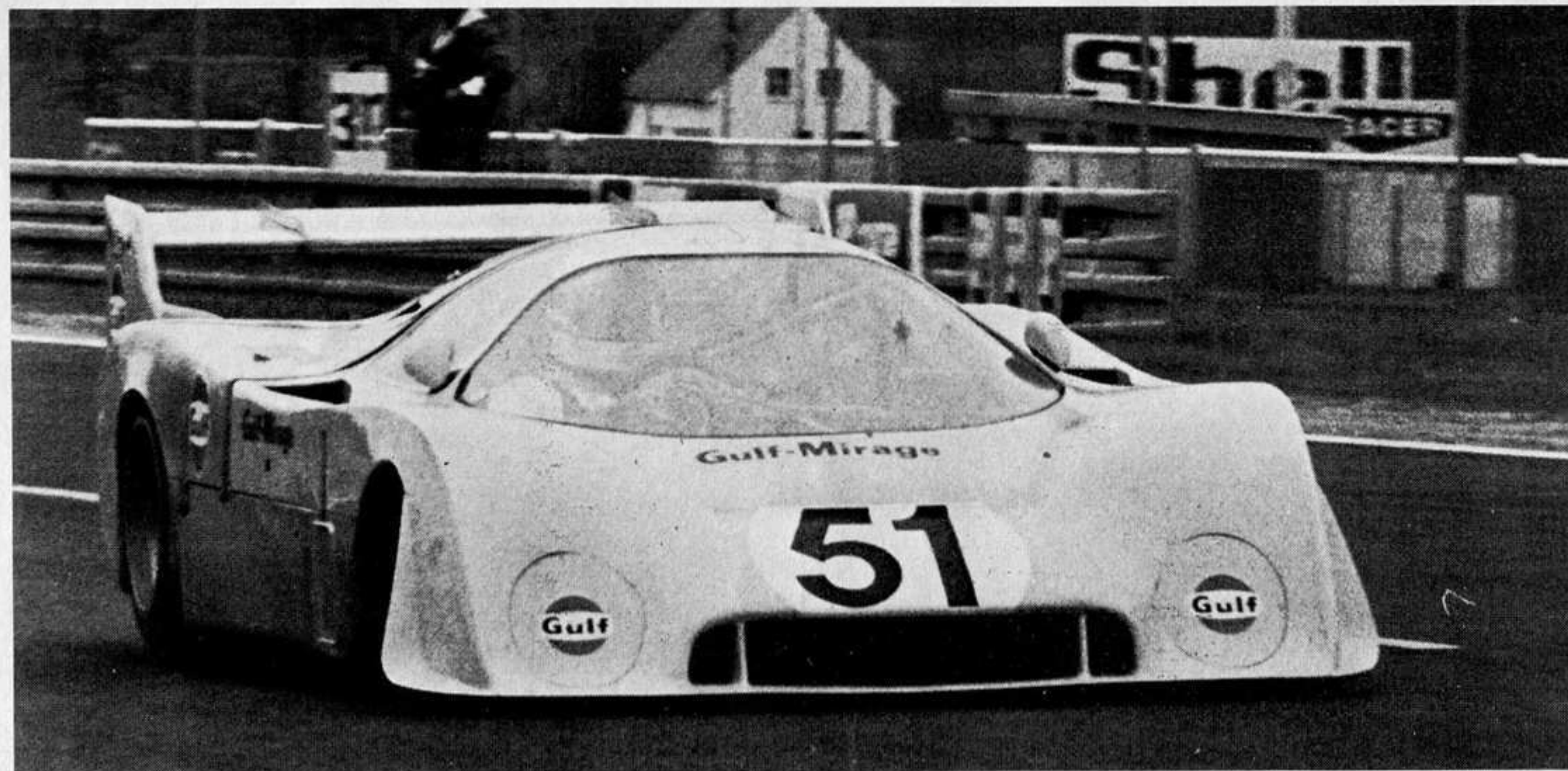
# E' stato il tunnel a far somigliare la MIRAGE alla 917



Sopra, il 12 cilindri Weslake di cui la vettura è dotata. In primo piano, le canalizzazioni aria per i freni posteriori. A destra, l'estintore per il pilota

**LE MANS** - Unica, vera cosa interessante delle prove preliminari per la 24 Ore di Le Mans, svoltesi il 1. aprile, è stata la presenza della nuova Gulf-Mirage coupé, chiaramente progettata e costruita in funzione delle caratteristiche del circuito francese.

Nelle sue caratteristiche basilari la nuova macchina ricalca il modello spider già visto a Daytona, dato che il telaio monoscocca integrale è praticamente uguale. La grossa innovazione risiede nella linea aerodinamica, completamente differente, salvo nella parte frontale. Ovvio che la utilizzazione della «coda lunga», come è evidente dalle fotografie, ha richiesto una strutturazione della parte posteriore del telaio, per sostenere il volume della carrozzeria applicata e per trasmettere alla sospensione l'effetto di spinta in basso provocato dall'alettono posteriore posto alla estremità. La forma chiusa dell'abitacolo ha poi richiesto un irrobustimento della parte centrale del telaio,



Alla sinistra del titolo, l'abitacolo della nuova Gulf-Mirage. Volante e strumenti sono fissati ad una traversa di irrigidimento. Qui sopra, la linea della nuova versione supercarenata della Sport inglese

per sopportare il peso del parabrezza e delle porte, e per avere maggiore rigidità.

Dal punto di vista estetico questa nuova macchina ricorda molto la Porsche 917 carenata utilizzata per la 24 Ore del 1971, e qualcuno ha infatti scherzosamente battezzato la nuova macchina «Mirage 917».

Si deve però dire che la somiglianza non è dovuta a plagio puro e semplice, ma a risultati di esperienze serie che hanno portato alle soluzioni attuali come conseguenza inevitabile. I tecnici della Gulf-Mirage infatti hanno effettuato molte prove con modellini nel tunnel del vento della associazione britannica dei costruttori, per ottenere la massima possibile capacità di penetrazione nell'aria, e contemporaneamente per avere una linea che offrisse anche un buon equilibrio aerodinamico, e quindi una buona maneggevolezza, nelle parti meno veloci del circuito. E' stato esattamente quello che aveva-

Se corri  
perchè vuoi

Se corri  
perchè devi



**ABARTH** fa per te

La lunga esperienza maturata nelle competizioni sportive conferma la validità di tutti i prodotti firmati Abarth.



anche nel casco

**ABARTH** dà di più

**infrangibilità**

L'impiego di particolari materie prime, gli consentono di resistere senza danno anche ai colpi inferti da una mazza da 10 Kg. e al peso di una grossa autovettura.

**urto-coibenza**

L'imbottitura urto-coibente, a spicchi, garantisce l'aderenza del casco Abarth, senza precludere la circolazione dell'aria.

**omologazione**

E' stato omologato in tutti i Paesi dove è obbligatorio. Negli USA l'omologazione porta il numero 2901-71.

**colori brillanti**

E' disponibile in una grande gamma di colori brillanti ed inalterabili, perché il colore è parte integrante della materia prima.

**Il casco Abarth è disponibile in due modelli:**

**Modello integrale L. 29.000 IVA esclusa**  
**Modello «jet» L. 12.200 IVA esclusa**

optional: visiere speciali ed altri accessori a richiesta.

Ora i prodotti Abarth sono distribuiti dai Ricambisti Concessionari e dagli specialisti Elaboratori che espongono questa targa



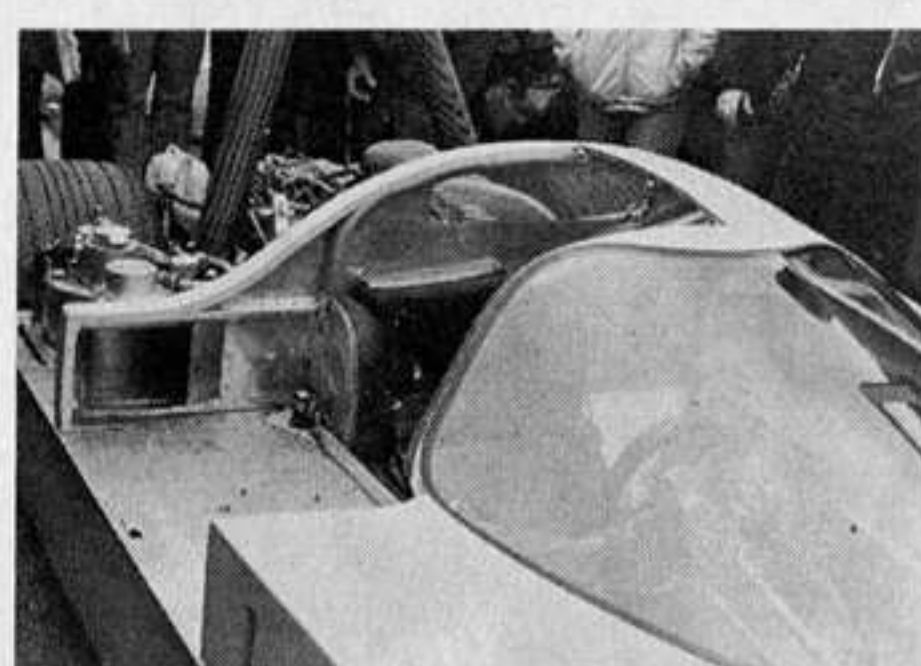
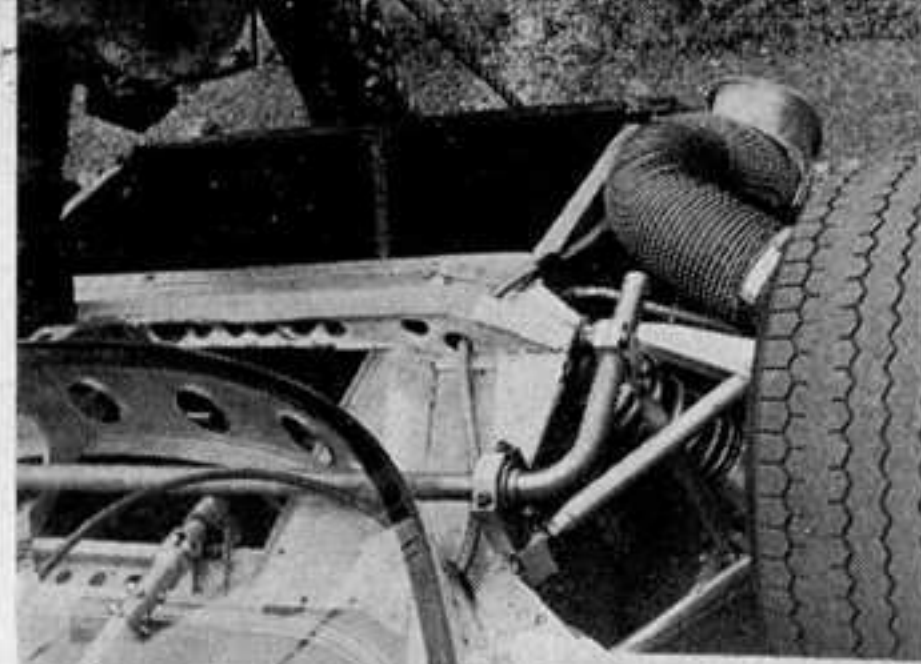
SELECOM SpA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE  
DI RICAMBI ED ACCESSORI  
PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI: **ABARTH**  
**GAUSS**  
**NGK**  
**SPARVA**





▲ In alto, la sospensione anteriore. I radiatori sdoppiati sono inclinati verso l'avanti. Qui sopra, l'abitacolo a «goccia» e la struttura laterale della scocca

no fatto a suo tempo i tecnici della Porsche.

Poiché i dati di base, cioè quelli del circuito, erano identici, il fatto di essere giunti alle stesse soluzioni può dimostrare soltanto che a suo tempo i tecnici della Porsche avevano trovato per primi la soluzione di compromesso migliore, non che quelli della Mirage hanno copiato e basta. La differenza è che la Gulf-Mirage, grazie al telaio monoscocca e con l'impiego di tecniche più moderne, è risultata più bassa della Porsche, e dovrebbe essere anche più rigida e stabile.

Diciamo che «dovrebbe» non essendoci stata la possibilità di controllo effettivo, durante le prove del 1. aprile, perché la macchina non ha potuto girare molto. Il motore 12 cilindri Ford-Weslake, infatti, non ha mai potuto girare al massimo, per cattivo funzionamento del sistema di alimentazione, dovuto a imperfetta regolazione delle pompe di alimentazione e di iniezione,

per cui la macchina ha potuto effettuare soltanto pochi giri.

E' mancata quindi la possibilità di constatare la effettiva bontà delle soluzioni adottate, a ritmi elevati, ma in linea di massima si può dire che dal punto di vista del comportamento ad alta velocità in rettilineo ed a velocità medie sulla parte «mista» del circuito la macchina si è dimostrata buona.

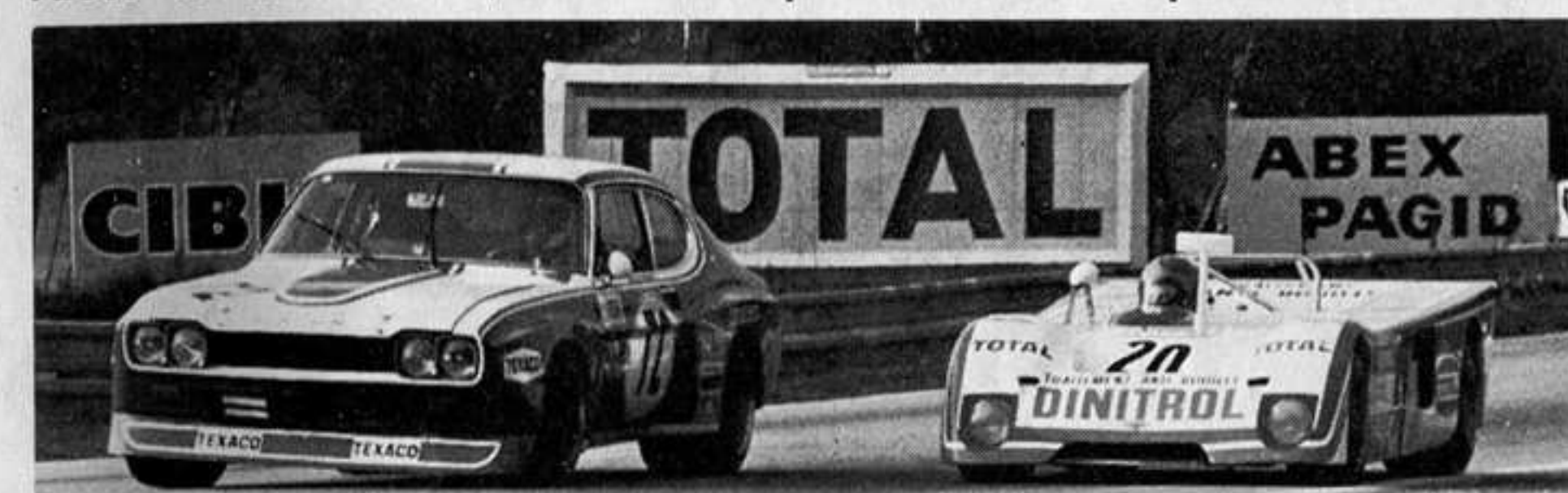
Le caratteristiche della macchina sono le seguenti: passo cm. 241,046; carreggiata anteriore cm. 147,32; carreggiata posteriore cm. 142,24; lunghezza totale cm. 454,66; larghezza massima cm. 196,85; altezza massima cm. 88,90; peso a vuoto kg. 683,6.

Il motore Weslake V. 12 ha le seguenti caratteristiche: alesaggio mm. 75; corsa mm. 56,5; cilindrata totale 2995 cc.; potenza 465 HP a 10.600 giri. La coppia massima, al regime di 8750 giri, è indicata in 33,168/Kgm.

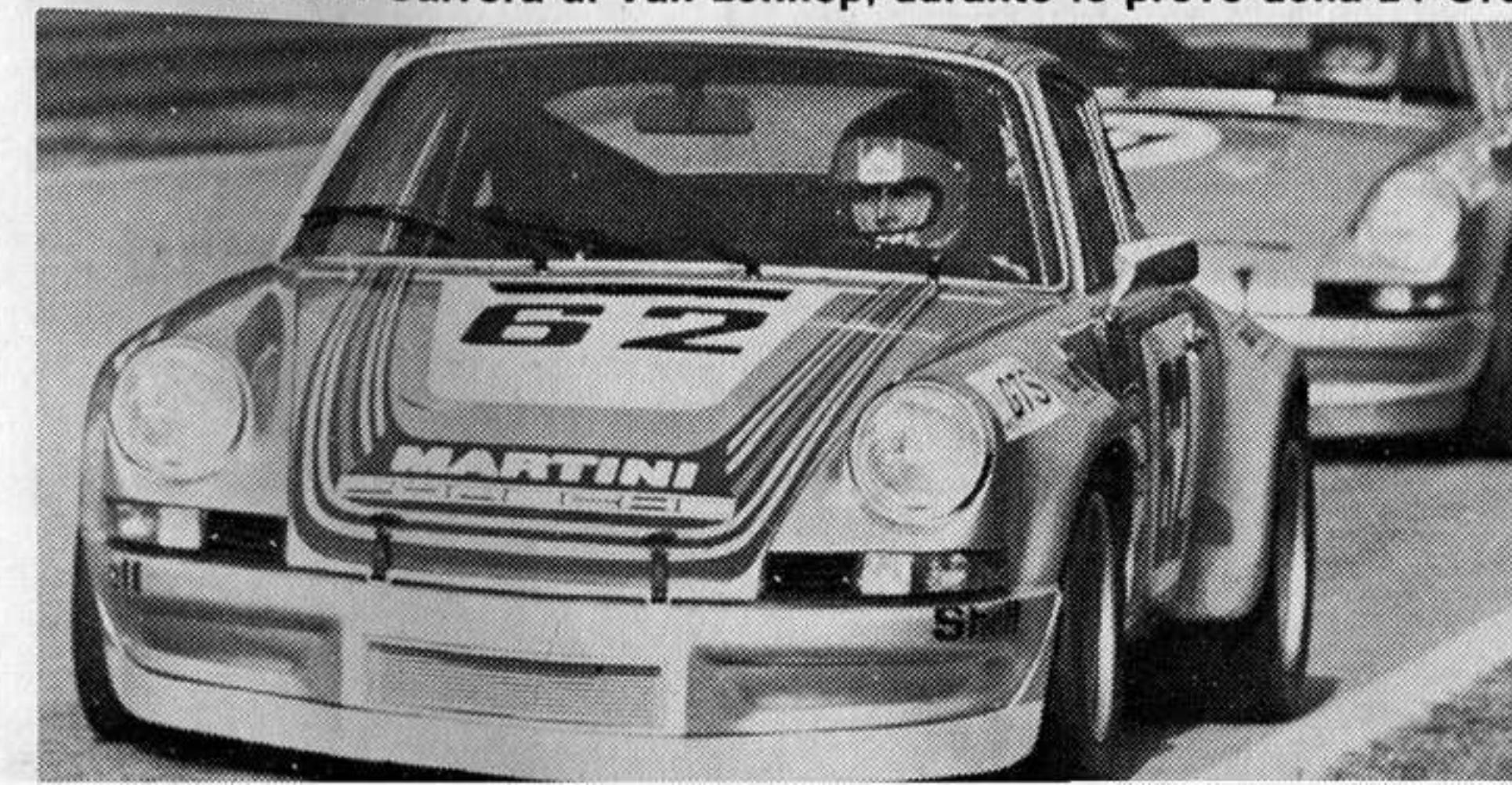
**Franco Lini**



Sopra, la Ligier JS2 a Mulsanne. La tenuta non è perfetta, con le ruote in aria. Sotto, l'ottima Capri di Birrell supera «Christine»



A sinistra, leggere modifiche nel musetto della Matra-record di Beltoise. A destra, molto a punto la Lola 2000 di Larrousse. Sotto, la Porsche-Martini Carrera di Van Lennep, durante le prove della 24 Ore



# CDS: un'auto nuova tutte le mattine.

(con CDS la tua auto  
parte subito, ha maggiore potenza,  
consuma meno)

Con **CDS, l'accensione elettronica**, la tua auto è sempre nuova.  
Parte subito.

Partenza al primo colpo, sempre: anche quando ci sono 30° sotto zero. L'impianto elettrico vive tre volte più del normale. Le puntine sono sempre efficienti. E la batteria, sempre giovane.

Ha maggiore potenza.

Con il motore a bassi ed alti regimi, l'accensione elettronica CDS sviluppa una tensione così elevata che le candele restano sempre asciutte e pulite. Quindi, ripresa scattante: quel tanto in più che rende più sicuro il sorpasso!

Consuma meno.

La benzina brucia fino all'ultima goccia. La corrente, potenziata più del doppio, procura una combustione perfetta. Così, il motore non si ingolfà, non perde un colpo e diventa più elastico!

**CDS, l'accensione elettronica.**

**Il meglio al giusto prezzo per tutti!**

In vendita presso i più importanti concessionari auto, gli elettrauto e le officine specializzate.



CDS, l'elettronica che lavora per l'uomo.

CDS s.r.l. - Sede legale - Stabilimento - Valstagna (Vicenza)  
Sede amministrativa - commerciale - Milano - Via Mercadante, 8 - Tel. 273961 - 273409



PERCHÉ è «peggiolata» la 312 P FERRARI  
tra le prove di Fiorano e la 6 ORE romana

# VALLELUNGA? è adatta alle Formula 3

LONDRA - Be', la Ferrari non ha ottenuto la vittoria che si prevedeva ottenesse a Vallelunga e so che molta gente è rimasta sorpresa, di fronte all'ottimo successo della Matra. La stagione è, comunque, agli inizi e sono più o meno sicuro che la situazione muterà fra poche settimane, alla 1000 Km di Monza.

Quella di Vallelunga è stata la prima gara sport della stagione, per la Ferrari, dato che varie cose hanno contribuito a rendere inutile la partecipazione a Daytona. Il passo più lungo della nuova vettura 1973 l'ha resa molto più stabile, in forte frenaggio e nelle curve veloci, e adesso è veramente divertente da pilotare e può «dimenarsi» a volontà! Inoltre la potenza è maggiore e il motore sale fino a 11.500 giri/m.

Brian Redman ed io avevamo svolto alcune prove a Vallelunga, un paio di settimane prima e, poiché la vettura era andata bene, eravamo abbastanza fiduciosi. Quando sono però arrivato a Vallelunga, il venerdì delle prove, mi ha accolto la notizia che Cévert aveva girato con la Matra in 1'9"3, cioè di 1"6 più veloce di quanto fossimo stati noi in prova, e che era in grado di andare ancora più forte! Dopo le prove ufficiali la situazione non è apparsa più rosea perché tutto il team Ferrari — e soprattutto la vettura che io dividevo con Reutemann — aveva problemi di sottosterzo. Carlos ed io abbiamo trascorso entrambi i giorni di prova tentando di rimediare, ma invano.

Il fatto era sorprendente, perché prima, quella settimana, avevo provato la mia vettura sulla pista di Maranello e, benché avessi rilevato il sottosterzo, eravamo riusciti ad eliminarlo, migliorando così di 3" il tempo sul giro. C'è però da dire che il circuito di Vallelunga è particolarmente sinuoso, con molte curve lente e due sole veloci. In effetti è veramente troppo stretto, perché si possa gareggiarvi con piacere con una vettura grossa come la Ferrari, anche se sono certo che la pista è molto adatta per le F. 3. Non c'è dubbio che ha messo a dura prova i pneumatici e questo, aggiunto ai problemi di sottosterzo, ha fatto sì che i nostri pneumatici anteriori di sinistra si consumassero molto rapidamente. Non è però detto che fosse un problema della sola Goodyear, perché le Gulf Mirage, che montavano un'altra marca di pneumatici, hanno avuto le stesse noie.

Nel «campo Ferrari», il miglior tempo è stato segnato da Redman, in 1'10", ma quello ufficiale della Matra era inferiore di 1" e mezzo. Il boss della Gulf, John Wyer, è andato nel tratto interno con un cronometro, per tentare di scoprire in che punto la Matra segnasse quel tempo, e ha scoperto che su un tratto di 22" — curva del semaforo, tornante ed «S» — la vettura francese era più veloce di 1"3. Era dunque lì, che guadagnava tempo.

In certo qual modo, non si tratta di un fatto molto deprimente: sarebbe stato un brutt'affare se



Schenken, che in questo suo articolo parla della sconfitta Ferrari a Vallelunga, fotografato nell'autodromo romano prima della 6 Ore con Beltoise e Cevert, che sta spiegando a Follmer traiettorie «segrete»

la Matra avesse coperto un giro più veloce di 1" e mezzo senza che noi ne sapessimo il motivo, invece così sappiamo che quando avremo risolto il problema del sottosterzo, dovremmo potere fare meglio.

E' stato un piacere vedere Clay Regazzoni pilotare la vettura staffetta per la partenza mobile e, soprattutto, rilevare che aveva l'aria di stare di nuovo benissimo. Adesso, per via dei baffi, io lo chiamo «Gringo» Regazzoni. Con Clay al volante della vettura staffetta, sarebbe potuto succedere qualsiasi cosa. L'ing. «James» Caliri, direttore squadra della Ferrari, che ha sostituito Peter Schetty ha detto: «Occhio a Clay... forse farà un testa-coda, con la vettura staffetta.»

Invece non l'ha fatto e ci siamo avviati, io in quinta posizione, preceduto da due Ferrari e da due Matra. Alle nostre spalle, con un distacco che si ampliava, c'era la Gulf Mirage di Bell. Mentre Cévert si portava al comando, Ickx si è fermato al box per sostituire un pneumatico anteriore che si stava già consumando e io, intanto, mi concentravo per non perdere i contatti con Merzario e con Pescarolo. Dopo poco più di una dozzina di giri, ho avvertito che il sottosterzo aumentava.

Prima della gara quelli della Goodyear avevano detto a me e a Carlos che, se fosse cominciata l'usura, era probabile che il pneumatico anteriore di sinistra non reggesse per tutti i 60 giri, prima del cambio di guida, per cui ho rallentato un poco, per tentare di risparmiare la gomma. Poco prima di portare a termine il mio turno di 60 giri, per cedere la guida a Carlos, ho cominciato ad avvertire una vibrazione nello sterzo: il battistrada cominciava a consumarsi.

La mia è stata veramente una «sosta lampo», per il passaggio di guida. E' durata circa venti secondi, senza il tempo per cambiare il pneumatico in cattive condizioni, ma appena Carlos è filato via, fresco e animato da en-

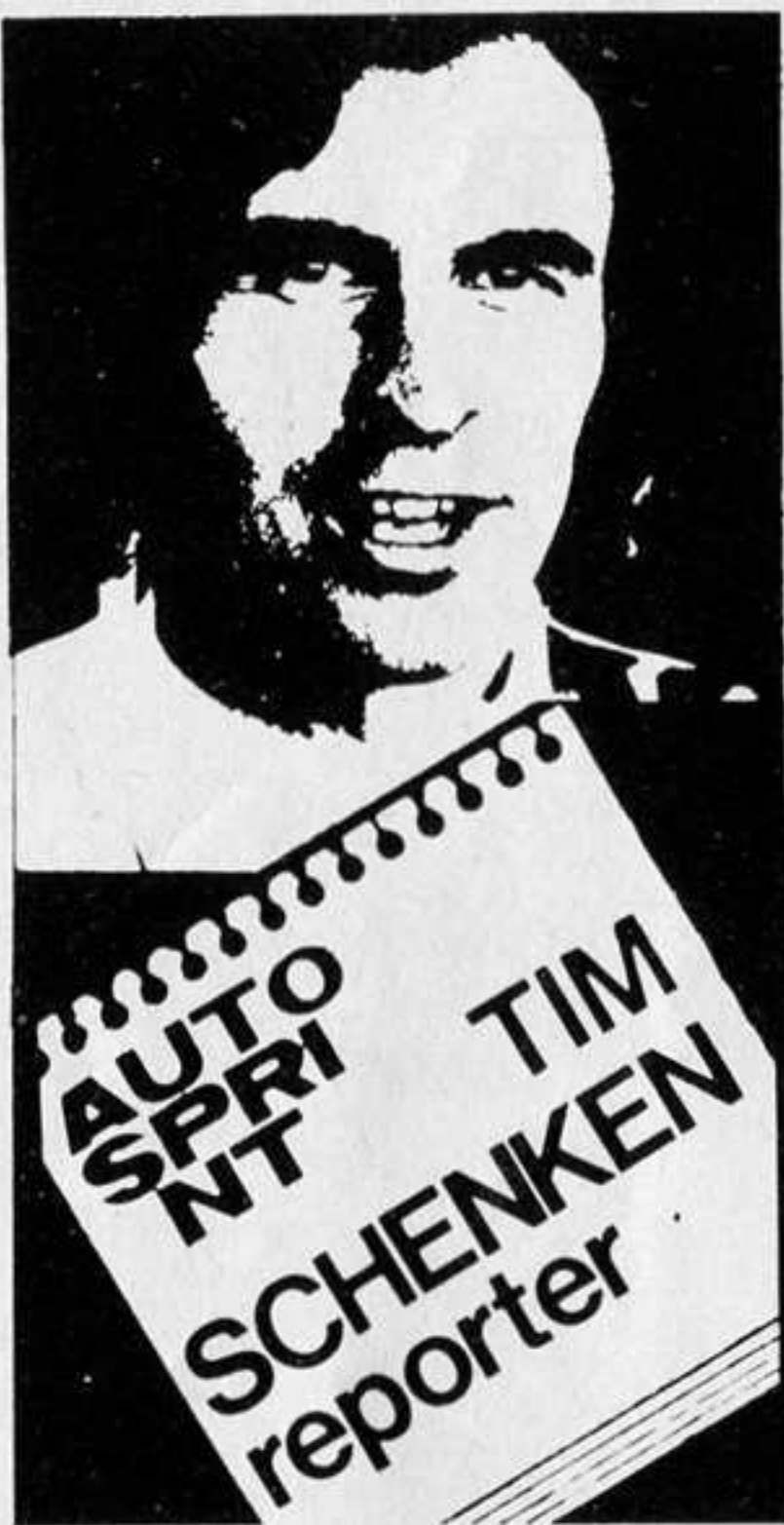
tusiasmo, con i serbatoi del carburante pieni, il pneumatico anteriore si è rapidamente deteriorato, sicché ben presto gli è toccato tornare al box per farlo sostituire. Poi si è ritirato Cévert e, poiché Pescarolo era stato attardato da un incidente di poca importanza, mentre le nostre soste erano state più veloci, ci siamo trovati in testa. A questo punto avevamo una mescola più dura nel pneumatico anteriore di sinistra e questo, pur facendo evitare l'usura, peggiorava il sottosterzo, dato che era diminuita la capacità direzionale. I meccanici della Ferrari avevano anche cambiato la sezione posteriore di coda, per montarne una con minor incidenza all'allettone e quindi con meno spinta sulle ruote posteriori (più rapido che regolare l'incidenza dell'allettone).

La sostituzione ha reso la Ferrari piuttosto «scodinzolante», con sovrasterzo nelle curve lente, però andava meglio in quelle veloci.

Intanto Pescarolo riguadagnava tempo con la Matra e quando è arrivato il mio turno era in seconda posizione, staccato di 18", secondo i segnali dal box. Mi è toccato vedere il nostro vantaggio venire piano piano rosicchiato di circa mezzo secondo a giro, sicché circa trentacinque tornate più tardi Pescarolo mi era ormai vicino. Era però giunto il momento per lui di fermarsi di nuovo al box, per cui mi sono presto ritrovato solo. La squadra francese ha poi deciso di mettere Cévert al volante e circa dieci giri più tardi ero al box, per cedere la guida a Carlos, per il suo ultimo turno, e proprio allora la Matra ha preso il comando.

E così, Matra prima, Ferrari seconda, terza e quarta. Dovremo aspettare Monza per vedere che cosa succederà, ma sono sicuro che le Ferrari sono per lo meno altrettanto veloci delle Matra in rettilineo, e a Monza ce n'è in abbondanza.

Tim Schenken



Con sede a BICESTER  
anche una squadra F.3

## II BRASILE esporta altri giovani piloti

Il programma di esportazione piloti dal Brasile non è destinato ad avere battute d'arresto: è di questi giorni la notizia che un nuovo team Sud-americano correrà la stagione europea di F. 3 con base in Inghilterra. In più, altri due piloti saranno in Europa a titolo individuale, uno per la F. 2 e l'altro per la Tre. L'interesse della notizia, più che nel fatto in sé, sta nel come il nuovo Team abbia reperito i finanziamenti per lo svolgimento della sua attività.

Per dirla in chiaro, una società leasing brasiliana affiliata al Banco Hales, la Lider Leasing, ha comprato le due March 733 del team e le ha date in affitto al team stesso per la durata di due stagioni. Durante questo periodo il team dovrà pagare delle quote di rimborso del capitale investito e dei relativi interessi. Alla fine delle due stagioni di corse le auto saranno di proprietà della Lider Leasing, mentre il team avrà usufruito del servizio reso dalle auto limitandosi a pagare il costo del denaro investito.

Sicuramente eccellente come forma, considerando che nelle quote è inclusa l'assicurazione delle automobili che per ciò restano intatte nel valore a parte il normale deprezzamento.

Per pagare le quote la nuova squadra dispone dell'appoggio di un canale televisivo e di alcuni giornali brasiliani.

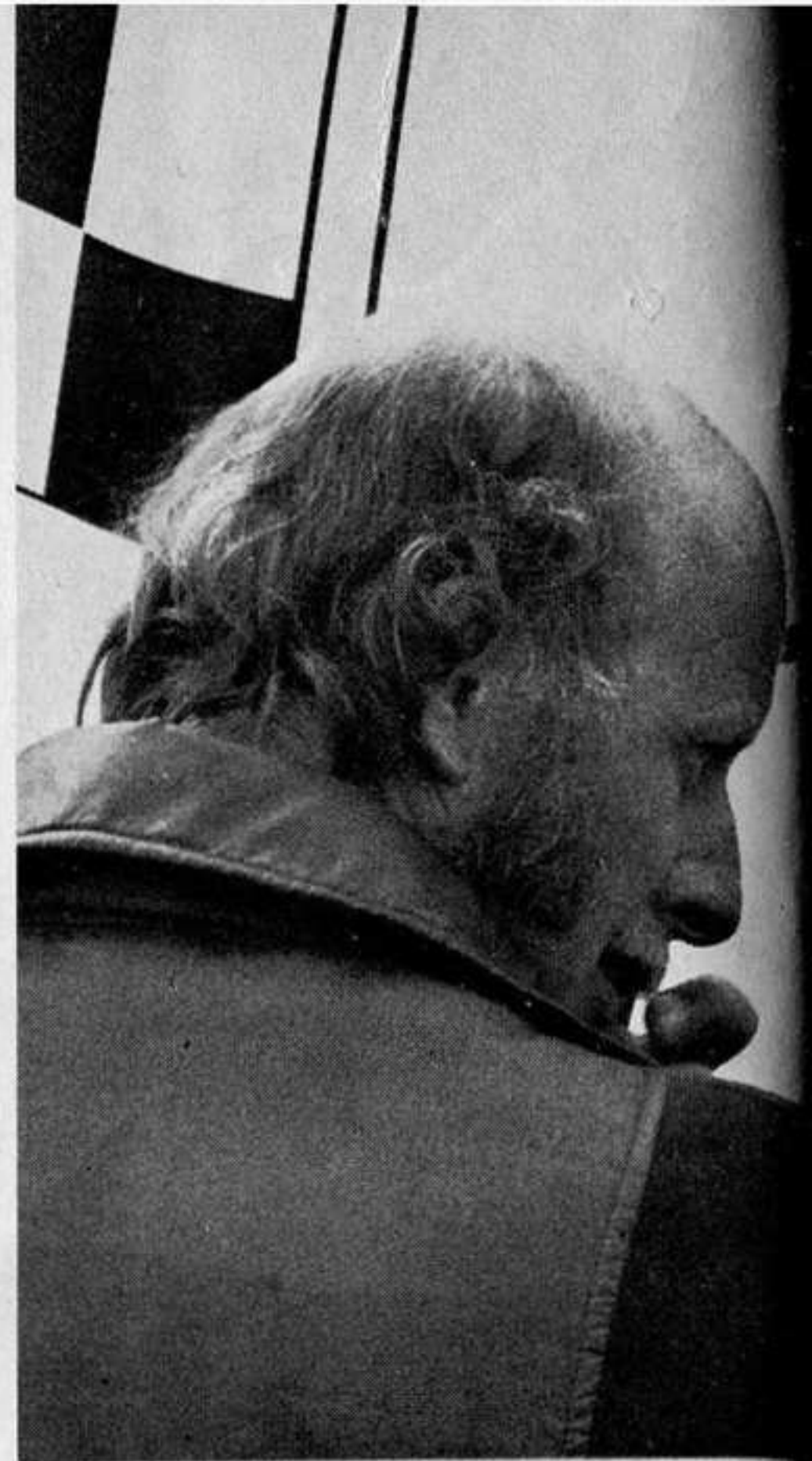
I piloti sono Luiz Antonio Siqueira Veiga, 23 anni, pilota rivelazione 1972, nativo e residente a San Paolo, che correrà col soprannome che gli è stato dato in Brasile, di Teleco. E' il nome di un giocatore di calcio diventato famoso per l'impeto con cui segnava i suoi goal. L'altro è Alfredo Guarana Menezes, 20 anni, campione Paulista debuttante 1971, da Minas Gerais, nei pressi di Belo Horizonte dove Fiat e Alfa stanno sviluppando i loro programmi brasiliani. Si tratta di due promesse per i successi riportati sia in Kart che in auto, su quelle famose Volkswagen del gruppo 3 brasiliano di cui parlammo diffusamente tempo fa.

La squadra avrà sede a Bicester presso la March, le macchine saranno dei colori brasiliani giallo-verde-blu ed i motori probabilmente gli italiani Novamotor. Il debutto è previsto per Silverstone l'otto aprile e, anche se si dovrà aspettare qualche gara per consentire l'ambientamento, i propositi sono di ben figurare... non fosse altro perché le quote del leasing devono essere pagate puntualmente ogni mese!

Con la March anche gli altri due nuovi brasiliani: Lionel Friederch, figlio di un ricco possidente del Rio Grande do Sul, 25 anni, tenta l'avventura da solo ed è già alla March a curare il completamento della sua auto. In Formula Due correrà invece Silvio Montenegro, il pilota che aveva acquistato e poi semi-distrutto una delle due March F. 2 del Team STP in occasione dell'ultima Temporada Brasiliana. Benché i suoi risultati non fossero stati folgoranti è rimasto convinto che la colpa non dovesse essere solo sua ed ha scelto una 732 nuova col motore BMW.

Forse non verrà in Europa Lian Duarte, invece. Il pilota che lo scorso anno divise con Pace le disavventure della Pigmée sembra più propenso a tentare la F. A in U.S.A.

g. n.



## I pompieri in shorts

Dopo l'incidente in cui furono coinvolti Regazzoni e Hailwood i commissari di percorso sud-africani sono stati bersaglio di molte critiche, ma Alex Blignaut promotore del Gran Premio a Kyalami è stato di recente in Inghilterra con quattro filmati dell'incidente in cui si vede un commissario addetto agli incendi usare un estintore per spegnere le fiamme entro 12" dall'incidente. I filmati dimostrano anche che gli uomini in «shorts» ritratti nelle foto dell'incidente pubblicate sui giornali erano effettivamente commissari di percorso e spettatori che erano balzati oltre la barriera per accorrere in aiuto. Addetti agli incendi erano sul luogo con tute anti-fiamma. Del resto la sera prima della gara i commissari di Kyalami avevano ricevuto il premio GPDA per l'efficienza — un premio che è andato agli addetti alle bandiere sia di Kyalami che di Brands Hatch — e inoltre nel week-end precedente avevano fatto una prova con una vettura in fiamme spegnendo il fuoco in osservanza ai più recenti regolamenti imposti dal RAC. A quanto pare Blignaut ha mostrato questi film alla CSI la quale ha esonerato il club il che significa che sono cessate le voci circa un biasimo ufficiale.

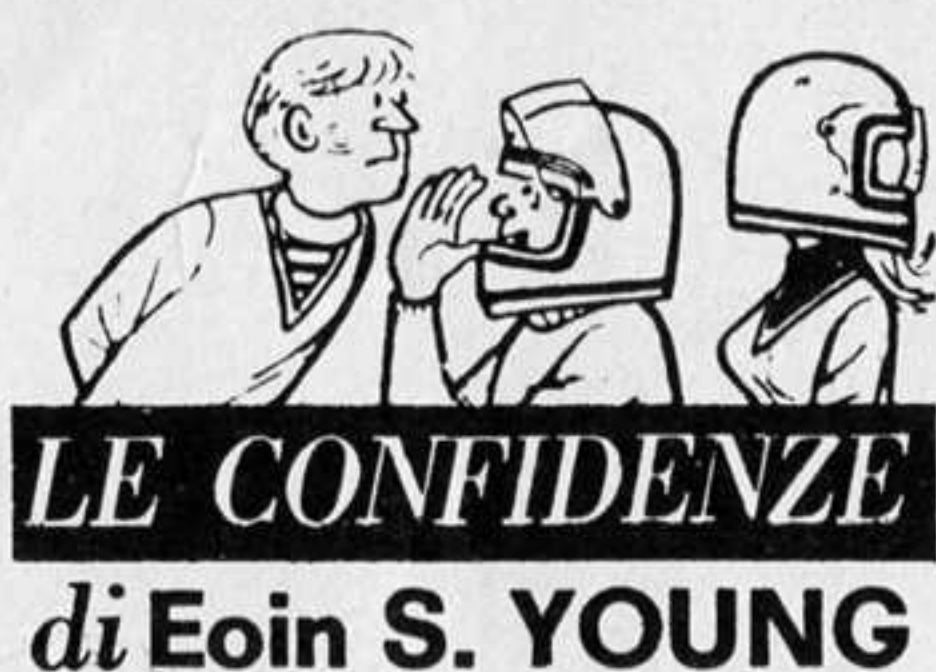
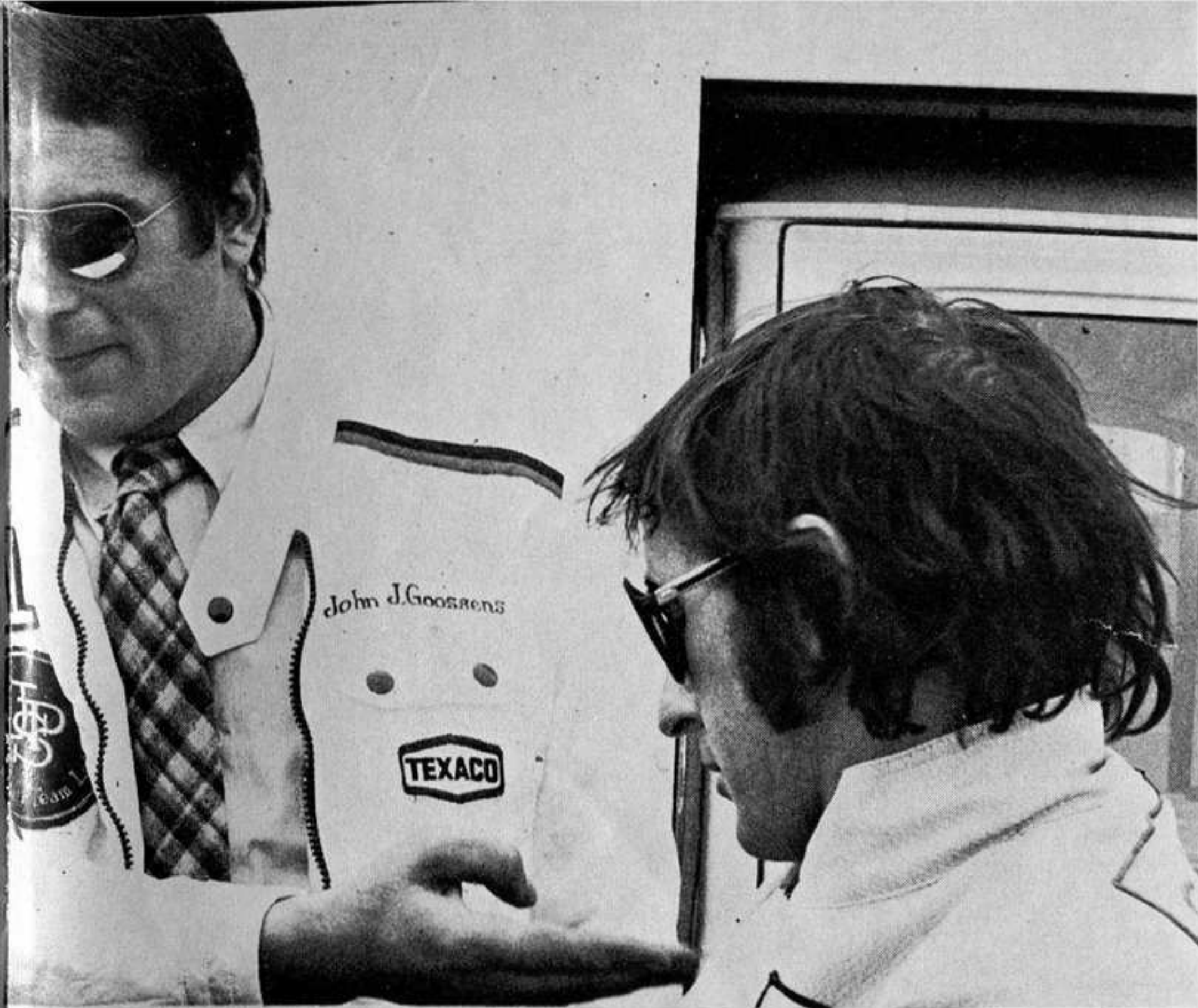
## EMERSON multinazionale

Emerson Fittipaldi ha un lignaggio piuttosto internazionale. Stando a ricerche svolte dal giornalista austriaco Heniz Pruller, per un libro sulla stagione Grand Prix 1972, la nonna materna di Emerson era russa e il suo nonno paterno un italiano emigrato in Brasile. Il padre di Emerson, nato a Sao Paulo, sposò una ragazza polacca conosciuta all'università, Juz Vycikowski, la cui famiglia era emigrata da Varsavia prima della seconda guerra mondiale. Mi risulta che in maggio verrà pubblicata in Inghilterra una biografia di Emerson, scritta da Elizabeth Hayward.

## WILLIAMS da Concorde

Gli americani hanno posto il veto al Concorde per voli supersonici sopra gli Stati Uniti, ma se il tanto criticato aereo finirà per volare sulle linee commerciali, cercate Frank Williams in coda per il terzo volo, ovunque sia diretto. Infatti Frank dice che gli è abbastanza indifferente la destinazione, purché lui possa essere a bordo. Pare che nel 1969 quando aveva un accordo di patrocinio con la BOAC, Frank ebbe la previdenza di prenotare un paio di posti per il terzo volo commerciale del Concorde. Perché il terzo? «I primi due erano già al completo...» Senz'altro un ottimista.





## Le stelle TEXACO

Con la sua presenza nei Gran Premi lo scorso anno, la Texaco diede alle altre società petrolifere una lezione in fatto di pubblicità corsaiola ottenendo molto successo anche se non era il patrocinatore principale anzi all'ombra della John Player & Co. Quest'anno ha deciso di assumersi il massimo patrocinio del team Lotus di F. 2 e alla corsa di Thruxton, il lunedì di Pasqua, si vedranno per la prima volta le due nuove «Texaco Star». Quel giorno si potrebbe forse anche rivedere Watson in azione se le sue fratture guariranno rapidamente quanto spera lui!

# FITTIPALDI a colazione (con Pelé) per 600 milioni

MONZA - La 4 Ore è stata movimentatissima, per Jackie Stewart, ancora prima di cominciare. Ha dovuto risolvere taluni problemi connessi ai suoi impegni pubblicitari precostituiti prima di onorare l'impegno con la Ford. La squadra tedesca infatti corre con gomme Dunlop e con benzina e olio della Texaco, mentre lui ha un contratto Goodyear e in formula Uno corre con benzina Elf, anche se non ha un contratto personale. Il problema gomme è stato risolto con una eccezione, concessa alla Ford dalla Dunlop per cui sulla macchina di Stewart sono stati montati i Goodyear; per quello della benzina c'è stata una laboriosa conversazione tra Stewart (a destra), il signor Grossens capo del servizio corse della Texaco e Michael Kranefuss (a sinistra). Alla fine si è visto in pista Stewart con un bel cerotto nero sulla tuta, a coprire il marchio Elf sul petto. Però aveva sempre la grossa scritta Elf sulle spalle. Da quel che ci è sembrato comunque, i rapporti tra Stewart e l'uomo Texaco sono stati cordialissimi...

LONDRA - Ho sempre sentito dire che in Brasile c'è molto caffè e adesso mi fa piacere vedere che lo sport automobilistico ricava parte degli utili. O, per lo meno i Fittipaldi, Emerson e Wilson (come pure Carlos Pace) hanno sfoggiato per un po' di tempo distintivi «Café do Brasil», ma un paio di settimane fa i due fratelli e il divo «Pelé» hanno firmato un contratto con una ditta di alimentari brasiliana e si parla di un milione di dollari, per tutto il complesso dei «divi sportivi». Attualmente esiste una nuova marca di caffè che si chiama «Café Pelé» e fra non molto ci sarà una intera gamma di cibi reclamizzata dai Fittipaldi. Questo spiega perché la Brabham di Wilson sfoggiava una nuova decalcomania in Sud Africa, cioè la testa di un indiano, simbolo della Casique, la ditta di alimentari. La «Café

do Brasil» non scompare di scena, perché in effetti si tratta del Marketing Board brasiliano del caffè, il cui unico scopo consiste nel promuovere le vendite di caffè all'estero.

Mi diverte la storia della «Lotus Café do Brasil» per un pelo non vinse la Rothmans 50.000 a Brands Hatch lo scorso anno verniciata in verde e giallo con grani di caffè sparpagliati! Quelli della John Player avevano deciso di non fare correre la vettura come JPS, nella gara di un rivale, ma poi all'ultimo minuto cambiarono idea... talmente all'ultimo minuto che la vettura fu riverniciata con uno spray nero nel furgone, mentre la provavano a Brands Hatch, e un aereo ricondusse in patria un gruppo di commercianti in caffè brasiliani probabilmente un poco perplessi, per quanto era successo alla «loro» vettura.

## PENSKE tedesco

Si può sempre prevedere articoli interessanti su «Christophorus», la rivista Porsche, e il più recente numero parla di Roger Penske, che definisce una «stella filante» che si è valsa

delle corse americane per raggiungere le più alte vette nel mondo degli affari. Roger ha da poco compiuto trentasei anni, ma non è rimasto con le mani in mano. Prendi nota, «Christophorus»: Penske è ciò che noi definiamo un uomo d'affari di successo. A trentacinque anni aveva già un'azienda che contava 321 dipendenti, con un giro di affari di circa cinquanta

milioni di dollari, e aveva fatto tutto da sé. Oltre a una concessionaria Porsche-Audi in Pennsylvania e ad una Chevy nel Michigan, Penske è anche concessionario di pneumatici da corsa Goodyear nel Midwest e nell'America orientale come pure nel Canada orientale, senza contare che ha creato la «Penske High Performance Products»: accessori sportivi e parti per messa

a punto, distribuiti esclusivamente dalla Sears Roebuck di cui era consulente.

In aggiunta si occupa di vari noleggi di automobili per conto della Hertz, è direttore del circuito dell'Ontario e vice presidente dell'Atlantic City Raceway. Per di più iscrive in gare le Indy McLaren di Donohue e di Bettenhausen e le Porsche Can-Am per la Casa. Voci udite a Vallerlunga fanno

pensare che Penske potrebbe anche finire per assumersi tutte le attività in corsa della Porsche nel mondo, ma per accettare un incarico che implica stare così lontano da casa, Roger vorrebbe probabilmente ottenere anche la redditizia concessionaria Porsche per gli Stati Uniti.

Eoin S. Young

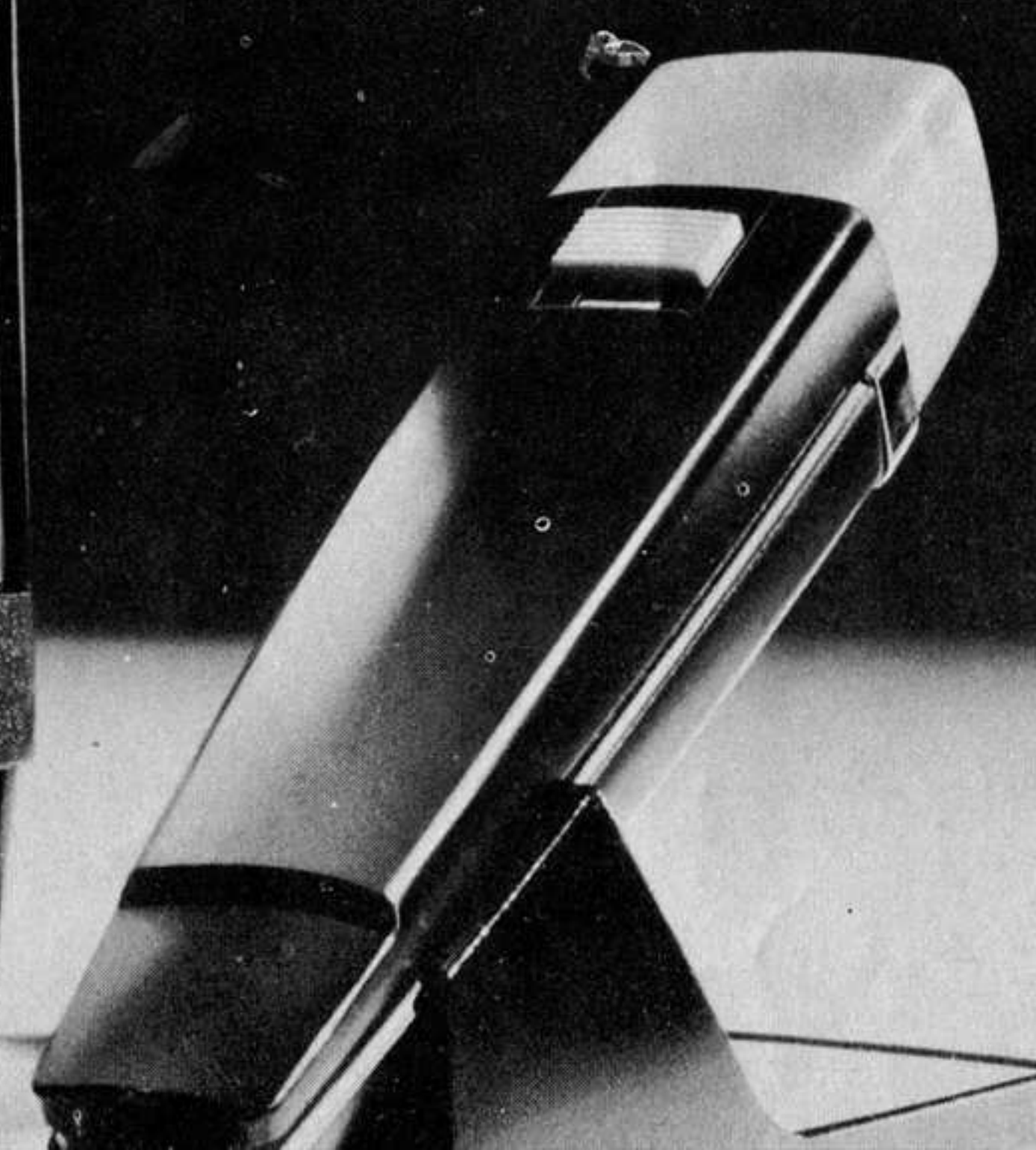
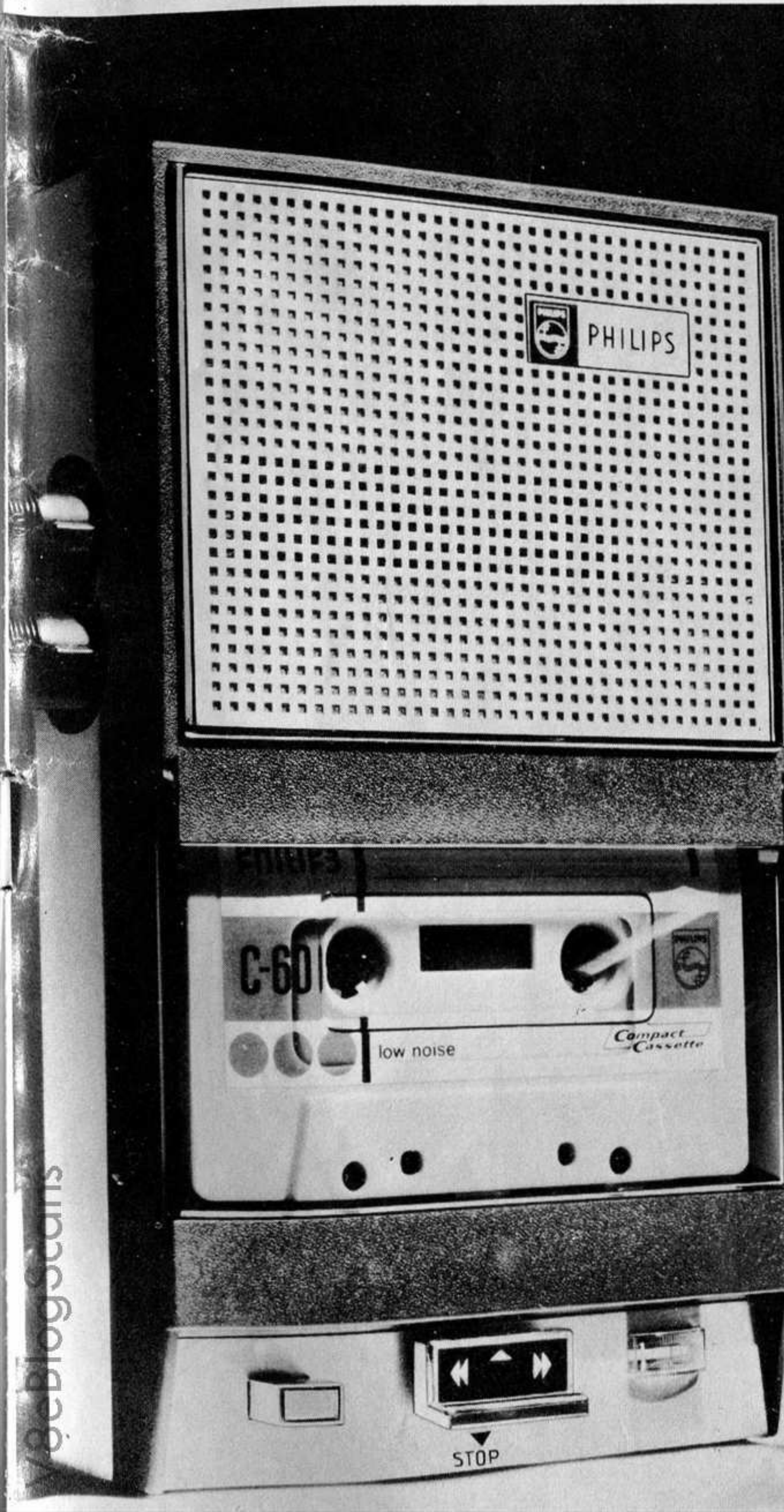
# solo K7 Philips registra come un "professional"

## K7 fa tutto con un tasto solo

K7 ha il cuore fedele dei registratori professionali. La stessa meccanica dei grandi Philips a cassetta dà a questo prestigioso portatile quella profondità sonora che gli altri non hanno. Nella gamma K7 una vasta scelta di modelli. Mono, stereo, alta fedeltà. A pile. Ad alimentazione mista (pile e corrente). Con dispositivo per la sincronizzazione sonora di diapositive e film. Con livello registrazione automatico. E tanti, tanti altri moderni automatismi.



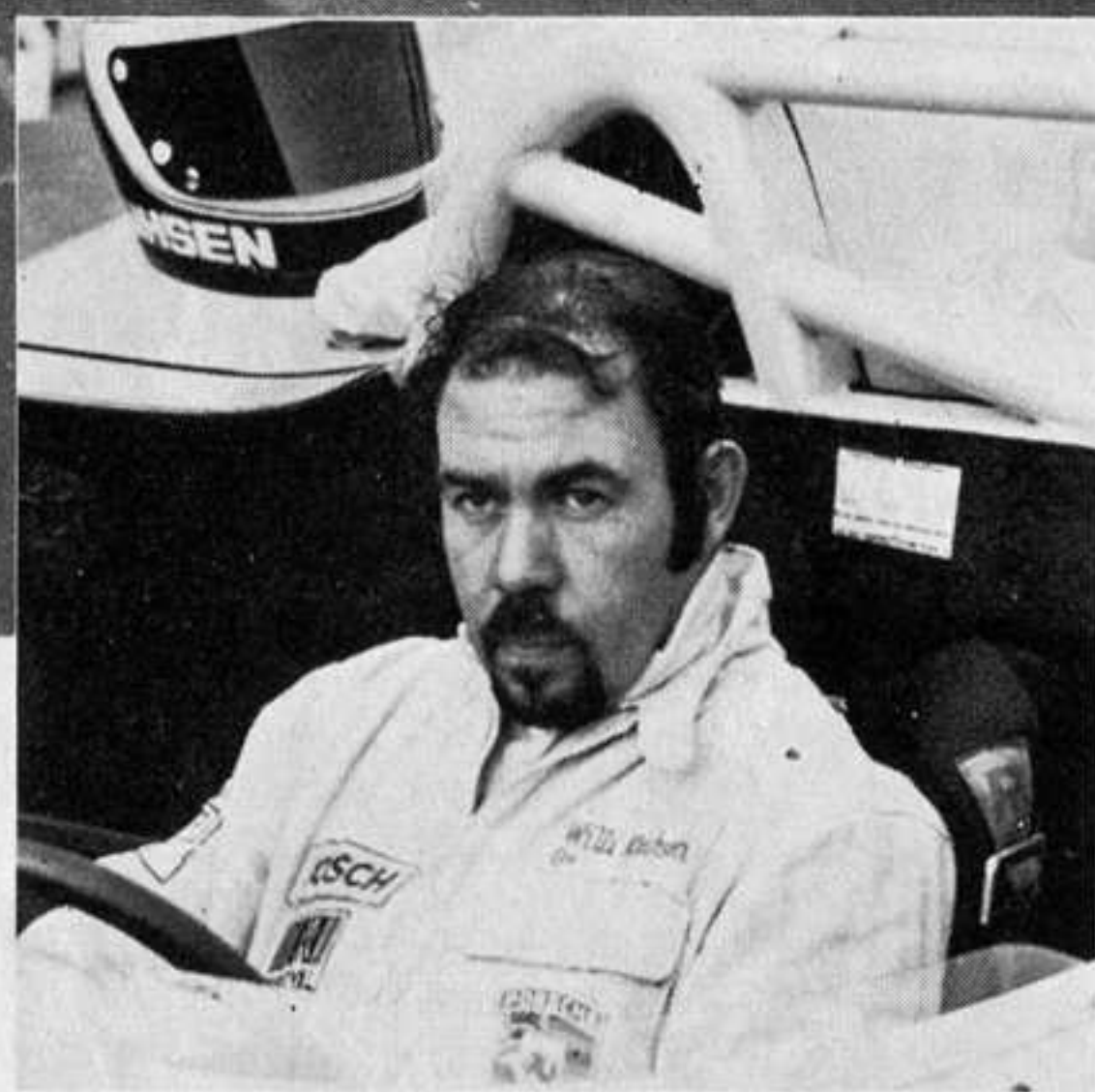
# PHILIPS







Willi Kauhsen vince, al Nurburgring, la prima gara Interserie '72 con la sua Porsche-turbo. A destra, eccolo poco prima del via



**NURBURGRING** - L'Interserie sta per prendere il volo e varcare con uomini e macchine l'Atlantico. Il nuovo « chairman » Pierre Aumonier e il « promoter » Gerhard Härle, approfittando della presenza di Bobby Rinzler patron di George Follmer e di Charly Kemp, hanno gettato le basi per il loro viaggio nell'America del Nord ove avranno decisivi contatti con Bob Hanna e Thomas Binford per l'avvenire comune delle corse biposto gruppo 7. I due dirigenti americani, il primo rappresentante il Canada nella Commissione Sportiva Internazionale e il secondo membro supplente per gli Stati Uniti nella stessa commissione, ma entrambi al vertice nel comitato per il Challenge Canadese-Americano, hanno mostrato vivo interesse per il progetto stilato dai due europei, del quale restano da discutere alcuni particolari.

Le proposte europee sarebbero le seguenti: istituzione di un Challenge Europa-America, chiamato Inter-Can-Am (o Can-Am-Inter non avendo alcuna importanza chi avrà la precedenza nella denominazione) con la partecipazione ad ogni gara di 24 vetture, otto europee con altrettanti piloti nelle gare americane e sedici vetture locali, otto americane e 16 europee nelle gare del vecchio continente. I piloti prescelti per far parte delle squadre rappresentative dovrebbero essere, naturalmente, le « stars », le stelle, ovvero i migliori e a bordo delle vetture più competitive.

## Saranno in due a IMOLA i piloti USA: Follmer e Kemp

Imola 1973. Il « Dino Ferrari », rinnovato e migliorato per oltre la metà del percorso, tanto da essere quasi irriconoscibile, aprirà i suoi battenti il 1. maggio per ospitare quella competizione Interserie che il suo affezionato pubblico mostra tanto di gradire. La « Coppa d'Oro Shell - Trofeo Gianpiero Segafredo » verrà quest'anno nobilitata dalla partecipazione di « King » George Follmer, l'asso americano trionfatore del Can-Am '72, il cui valore non viene minimamente intaccato dalla sfortuna che lo ha colpito al Nurburgring, prima sua esibizione europea, ma anzi esaltato dal fatto di avere saputo in un primo tempo dominare la vettura in un punto velocissimo del

circuito tedesco allorché gli è scoppiata la gomma anteriore destra nel corso del primo giro e dopo uscire indenne da una collisione con una più lenta due litri.

Oltre a George Follmer vi sarà anche il suo compagno di squadra Charly Kemp che, pur non avendo a disposizione il secondo bolide di Bobby Rinzler, potrà contare su una vettura altrettanto competitiva in quanto si tratta di una Porsche 917-10 con turbocompressore. Ai due assi americani faranno da contraltare i campioni europei capeggiati da Leo Kinnunen e da Willi Kauhsen che ha ben inaugurato la stagione trionfando al Nurburgring. Con i due primi classificati del-

Per la prima volta nella storia europea dell'Interserie, un team americano è sceso in pista. In tre delle competizioni della stagione saranno bene in vista i colori rosso, bianco e azzurro del team RC Cola-Rinzler, una delle cui Porsche, affidata a Follmer, 917-10 si è già vista al Nurburgring e si rivedrà a Imola e a Silverstone. Il direttore della squadra, Bobby Rinzler (nella foto), ha espresso i sentimenti di tutto il team RC dicendo: « Siamo felici, di essere i primi americani a partecipare all'Interserie. Pensiamo con piacere alla sfida che lanceremo ai migliori piloti, in un ambiente nuovo, e speriamo di fornire uno spettacolo competitivo. Poiché ci rendiamo conto che l'Europa è la culla delle corse in circuito, abbiamo un poco l'impressione di « tornare a casa » ».

Anche il patrocinio principale di cui gode la Royal Crown è il primo di una ditta di bibite analcoliche nella prestigiosa Coppa Can-Am. Le due Porsche

### Il primo sponsor



con compressore del team ottennero grande successo nella Coppa 1972 e, con i loro dodici cilindri, erogano oltre 1000 HP, con velocità che superano i 300 orari.

Anche se, come diciamo, il 1973 è il primo anno in cui la Royal Crown Cola patrocina il team Rinzler, cioè entra in campo internazionale, è già da tempo che s'interessa allo sport automobilistico negli Stati Uniti. E' noto, infatti, che la Società patrocina le trasmissioni di campionati americani di baseball, basket e calcio. Si è inoltre spesso valsa di grandi personaggi sportivi americani, nei suoi programmi promozionali, e fra questi si contano Bob Hayes, medaglia d'oro olimpica 1960 per i cento metri e O. J. Simpson, un altro sportivo di fama, vincitore del trofeo Heismann. La Royal Crown Cola, che nacque nel 1905 a Columbus, ove si trova tuttora la sede, è oggi diventata la terza ditta produttrice d'America di bibite analcoliche.

Si prepara un campionato intercontinentale da giugno a ottobre

# L'INTER-CAN-AM fa già i conti

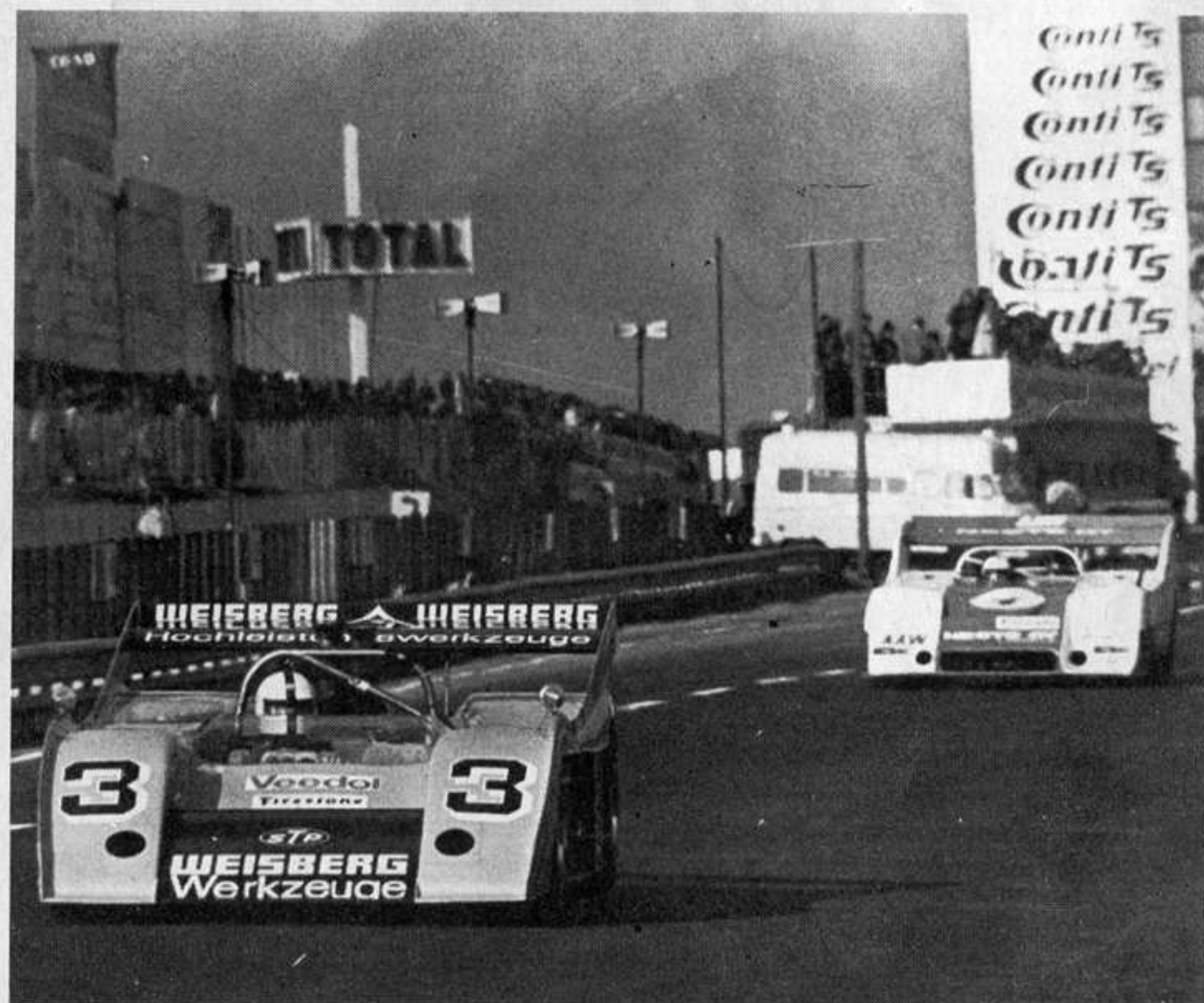
Il calendario delle gare dovrebbe avere questo svolgimento: fino a giugno, gare in Europa, da luglio a ottobre, gare negli Stati Uniti e in Canada. Un simile progetto potrebbe andare in porto anche nell'ambito dei rispettivi campionati in quanto con sedici vetture locali in gara, sia in Europa che in America i qualificandi automaticamente sarebbero i migliori fra gli esclusi dalle rappresentative. Con ciò, sia Can-Am che Interserie avrebbero il loro regolare svolgimento.

Lo scoglio più grande, sino ad ora, è sempre stato il lato finanziario del progetto; tuttavia, il primo esperimento europeo del team « Royal Crown-Bobby Rinzler » sembra avere aperto nuovi orizzonti al possibile accordo. Un po' con i proventi della pubblicità, un po' con un certo sforzo economico da parte degli organizzatori europei interessati a questo nuovo tipo di campionato, la soluzione non dovrebbe essere impossibile da trovare. Intanto, le notizie che parlavano di 80/90.000 dollari per corsa si sono dimostrate, alla luce delle lettere ricevute dai due dirigenti dell'Interserie assolutamente prive di qualsiasi fondamento. La verità è che gli americani chiederebbero trasferta gratuita dei mezzi, vitto e alloggio per i meccanici e gli accompagnatori (sei persone per vettura), un quid supplementare sotto la voce « spese » più un ingaggio non astronomico, ma addirittura modesto per i loro assi. I premi gara per gara verrebbero diminuiti nei confronti di

quelli attuali per cui la spesa totale per ciascun organizzatore verrebbe largamente compensata dall'enorme richiamo pubblicitario che un tale tipo di competizione non mancherebbe di suscitare.

Ove avranno luogo le gare? Innanzitutto esse dovrebbero essere dieci, cinque in Europa e cinque in America (ed ecco, quindi, che il campionato Interserie e il Can-Am potrebbero continuare oltre le cinque gare in contesto) e la scelta delle sedi dovrebbe venir fatta nel seno delle rispettive associazioni. Molti organizzatori che già trovano esoso l'esborso degli attuali 150 mila franchi svizzeri per le normali gare europee, automaticamente lascerebbero cadere la loro candidatura per cui il Challenge Inter-Can-Am (chiamiamolo così perché più facile da pronunciare) dovrebbe vedere una gara in Francia (Paul Ricard), una in Gran Bretagna (Silverstone), una o due in Italia (Imola e Santamonica), uno o due in Germania (Nurburgring e Norimberga).

Un progetto che ha tutti gli « atouts » per essere realizzato soltanto che da parte americana si mostri la buona volontà che gli attuali rappresentanti in Europa sembrano avere. Un progetto, soprattutto, che potrebbe essere il primo passo verso quel vagheggiato « Campionato Mondiale vetture gruppo 5 e 7 » che sembra prendere sempre maggiore consistenza con l'avvento, dal 1975, del mondiale marche riservato soltanto alle vetture Gran Turismo.



Helmut Kelleners si presenta quest'anno nell'Interserie con la McLaren M20. Nella foto, lo vediamo seguito dalla Porsche di Kinnunen



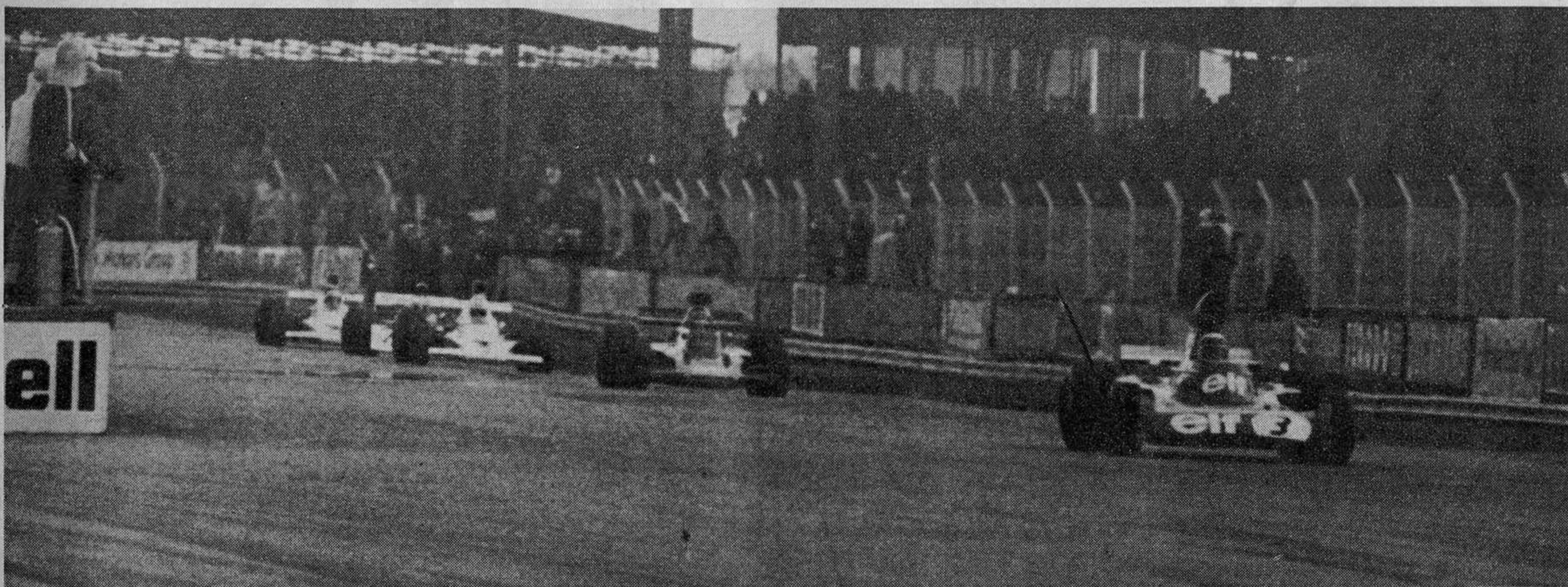
**DALL'INVIATO**

**SILVERSTONE** - In un suo recente libro, Jackie Stewart ha affermato che le cose gli riescono meglio quando ha fame, ed è per questo che non mangia mai prima di una corsa. Di questi tempi Jackie Stewart deve avere molta fame, perché o vince, come ha fatto in Sud Africa e come ha fatto qui a Silverstone, o almeno compie prodezze memorabili. Stavolta, ad acuire il suo appetito, che non deve essere soltanto di cibo o di danaro, ma anche di gloria, è venuto anche un freddo cane, un freddo polare, che ci ha tutti intirizziti, tra uno scroscio e l'altro di pioggia e tra una folata e l'altra di neve. Avete letto bene: neve, proprio neve bianca, che veniva sbattuta in faccia a chi stava a guardare, con naso ed orecchie paonazze, e che per fortuna durante la corsa non restava sulla pista, perché era poca e perché era secca. Neve che ha ovviamente disturbato, comunque, anche i piloti, provocando qualcuna delle sbandate che hanno influenzato il risultato. Sbandate che hanno visto a protagonisti un poco tutti, compreso lo Stewart e compreso Ronnie Peterson che aveva profittato del sorprendente mezzo testa-coda dello scozzese per andare in testa, e restarvi. Fino appunto al «suo» testa-coda, che ha permesso a Stewart di superarlo e quindi di vincere agevolmente.

La corsa, pur se poco ricca per l'assenza di parecchi dei migliori della F. 1, prometteva di essere interessante, anche perché su questo circuito molto veloce le formula 5000 che come a Brands Hatch erano ammesse a correre con le F. 1, per riempire la pista, potevano sfruttare la potenza e quindi la

**PETERSON** può mordersi le mani per un testacoda ma lo scozzese ha vinto rimontando tutti (nel gelo)

# La «fame» di STEWART



Anche a Silverstone, nel Daily Express Trophy, Stewart ha imposto agli avversari il peso del suo strepitoso momento di forma, portando alla vittoria la Tyrrell rinnovata

velocità, con meno svantaggio (per peso e differenza in accelerazione) di quanto abbiano su percorsi più tortuosi. Infatti, nelle prove, David Hobbs aveva ottenuto un eccellente tempo, e pur restando meno buono di quello dei migliori delle F. 1, era un tempo che faceva prevedere almeno una intrusione delle «grosse» nelle prime posizioni.

Se la pista fosse stata asciutta, ovviamente.

La pista, invece, proprio asciutta non è rimasta, e così le 5000 sono state subito staccate, anche perché Hobbs è mancato presto e Lunger alla fine è uscito di scena.

Mancato anche Fittipaldi, subito, perché qualcosa aveva ceduto nella sua macchina durante il giro di prova, erano dunque Stewart, Peterson, Revson, Hulme e Regazzoni quelli che verosimilmente avrebbero dato il tono alla gara. Come è stato. Vedrete dalla cronaca come i fatti si sono susseguiti; con la manna, per gli spettatori, della sbandata di Stewart che ha così dovuto compiere un inseguimento arrabbiato per riportarsi in testa.

Ecco, proprio in questo inseguimento, nel come Stewart ha riacciuffato dapprima Lauda, poi Regazzoni, poi Revson e Hulme, ed infine Peterson, è stato il «nocciolo» di questa gara. E sta anche la considerazione che Stewart, quest'anno, è davvero in una delle sue annate migliori.

Non è che la conferma di quello che vi avevamo detto dopo il Gran Premio del Sud Africa, ma una conferma che allarma gli avversari, che proprio debbono convincersi che lui è sempre fortissimo.

E' mancato soltanto il confronto con Fittipaldi (dici niente!), e quello con Ickx (il quale tuttavia dovrà avere una macchina molto a posto per poter reinserirsi tra i primi), per stabilire l'esatta misura di Stewart e della nuova Tyrrell. Però quello che abbiamo visto è già abbastanza per prevedere che a Barcellona ci sarà battaglia dura.

Era una corsa che poteva essere importante perché vi dovevano essere le macchine nuove, quelle in regola con le nuove di-

sposizioni. C'erano, infatti, ma non tutte, e mancava proprio quella che noi attendiamo di più alla prova, cioè la Ferrari. Se ne potevano trarre indicazioni sul come noi italiani possiamo vedere il futuro prossimo, ma in sostanza... ne sappiamo come prima, perché nonostante i tempi ottenuti a Misano è pur sempre nel confronto diretto con le altre macchine che si possono constatare, a parità di condizioni, i limiti effettivi. Non c'erano le Brabham, inoltre. E nonostante che sia difficile porle già tra le migliori, mancavano anche le nuove Tecno, Ensign, Iso Rivolta, a rendere completo il quadro.

Di macchine veramente nuove, in sostanza, c'era soltanto la Tyrrell di Stewart, che il francese Cévert ha osservato con molta attenzione dai bordi della pista, durante la corsa. Ed anche lei era nuova per modo di dire, perché le sue soluzioni tecniche ricalcano quelle conosciute, con la differenza della forma della monoscocca adesso a fianchi spigolosi anziché squadrati. L'alettone posteriore spostato all'indietro, come già era stato fatto in Sud Africa, e delle modifiche alla

linea della carenatura dietro il pilota, completano le novità della Tyrrell, che pare possa ancora evolvere. In prova infatti Stewart ha sperimentato uno spostamento in avanti del muso, ottenuto con una struttura di lega leggera costruita come un distanziale, ha preferito correre con il muso normale. E' probabile che prima di Barcellona questa ed altre soluzioni siano riprovate, e la macchina definitiva la vedremo quindi soltanto in Spagna.

Altra novità era la Surtees di Hailwood, una macchina che somigliava molto a quella di Pace

**DAILY EXPRESS SILVER JUBILEE - SILVERSTONE, 8 aprile 1973 - Gara di velocità in circuito per vetture di F.1. LA CLASSIFICA**

1. Stewart (Tyrrell) 52'53"2, media kmh 213,75; 2. Peterson (Lotus) 53'03"6; 3. Regazzoni (BRM) 53'16"9; 4. Revson (McLaren M23) 53'21"5; 5. Lauda (BRM) 53'46"2; 6. Follmer (Shadow) a 1 giro; 7. Van Lennep (Lola T330) a 2 giri; 8. Belso (Lola T330) a 2 giri; 9. Schuppan (BRM) a 2 giri; 10. Holland (Trojan) a 2 giri; 11. Dean (Chevron) a 2 giri; 12. Santo (Surtees TS11) a 3 giri; 13. Brown (Chevron) a 3 giri.

Giro più veloce: Peterson 1'17"5, media kmh 218,81, nuovo primato del circuito. (Giro più veloce delle F. 5000: Lunger in 1'18"8).

(che aveva la stessa che in Sud Africa) ma che in realtà Surtees stesso ha definito «sperimentale» avendo parecchie innovazioni nella geometria delle sospensioni ed anche nella strutturazione del telaio. Innovazioni poco visibili, ma effettive. Sulle quali adesso Surtees deve meditare, perché Hailwood si è trovato a disagio con la sospensione anteriore a carreggiata allargata, ed ha preferito correre con quella abituale. In gara Hailwood è stato sfortunato, perché ha avuto guai con le gomme e si è fermato a cambiarle, anche perché la pioggia-neve sembrava dovesse cadere davvero. Così ha giuocato alla lotteria del tempo, facendo montare delle gomme da tempo variabile, quelle che si chiamano «ogni tempo», ma la pista è rimasta asciutta e così Hailwood ha dovuto rassegnarsi a veder sfilare gli altri.

Rinnovate le Shadow, nel senso che sono stati rinforzati gli attacchi del motore alla scocca, e quelli delle sospensioni, che avevano ceduto in Sud Africa, ed è

**Franco Lini**

**CONTINUA A PAGINA 20**



# REGAZZONI un ritorno di... fiamma

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

stata anche più curata la finizione generale; ma la macchina continua ad essere capricciosa, e probabilmente occorrerà anche rivedere l'aerodinamica. Follmer si è difeso come ha potuto, ed Oliver non ha nemmeno potuto compiere un giro veloce, perché in partenza è stato costretto a maltrattare la frizione, ostacolato all'avvio dalla Lotus di Fittipaldi che era pressoché ferma.

Rinnovate un poco le BRM, che non hanno grandi novità rispetto alle P.160 note. Il progettista insiste nel voler far correre le macchine col muso largo, che fa guadagnare parecchio al raffreddamento (attorno ai 10 gradi di meno in temperatura acqua), ma i piloti sembrano poco entusiasti

Le Lotus erano uguali a quella che ha esordito a Brands Hatch. Cioè poco differenti da quelle che abbiamo finora viste in gara. L'adeguamento ai regolamenti è stato felice, perché non ha alterato la linea della macchina, e si sa come le Lotus traggano le loro prestazioni superiori proprio dalla linea che è per ora la migliore.

Confermando la «fame» di Stewart, confermando l'aggressività di Peterson, non mostrandoci di cosa poteva essere capace Fittipaldi, questa corsa ci ha dato un altro motivo di interesse, e di rallegramento.

E' stato il ritorno di Regazzoni, che ha guidato con ancora il dito indice fasciato, perché alla estremità la guarigione non è completa. Un ritorno che tutti hanno salutato con piacere e che è stato inoltre completo. Regazzoni ha fornito le prestazioni che gli sono abituali, con la sua solita grinta, andando forte. I guai della macchina e delle gomme gli hanno naturalmente impedito di mantenere il contatto coi primi (Stewart e Peterson) ma si è battuto sempre a fondo, come al solito, ed il suo terzo posto in questa gara di rientro vale moltissimo.

Insieme con Regazzoni ha fatto una bella corsa anche Lauda, che

aveva la BRM senza le ultime modifiche e che quindi non poteva competere con le altre due. Lauda ha fatto meglio di Schuppan, che ha esordito a Silverstone con la macchina uguale a quella di Regazzoni, ma che probabilmente non avendo ancora abbastanza esperienza non ha saputo farsi regolare le sospensioni al meglio. Lo abbiamo visto «remare» con la macchina chiaramente troppo elastica, con impennate notevoli in accelerazione e strisciate rumorose del muso contro la pista nelle frenate. In complesso anche lui però è andato bene.

Degli uomini delle 5000 quelli che hanno impressionato di più sono stati Hobbs, McRae, Dean e Lunger, che ha davvero una grinta notevole. La poca felice esperienza passata in F. 1 con la vecchia March gli è servita da ambientamento in Europa, e adesso sta completando il suo apprendistato con le 5000. Lo rivedremo ancora in F. 1, e sarà un cliente da seguire.

Bene, questo è quanto ci ha detto Silverstone. Se c'era da trarne una morale, in vista di Barcellona, questa è che... Stewart ha molta fame!

f. 1

## Così (in 28) al via

STEWART (Tyrrell Ford) 1'16"9	PETERSON (J. Player Special) 1'16"6	E. FITTIPALDI (J. Player Special) 1'16"4
HULME (Yardley McLaren) 1'17"2	REVSON (Yardley McLaren) 1'17"1	
REGAZZONI (Marlboro BRM) 1'17"5	HOBBS (Lola T330) 1'17"5	PACE (Surtees Fina) 1'17"4
LUNGER (Lola T330) 1'18"2	LAUDA (Marlboro BRM) 1'17"8	
HOLLAND (Trojan T101) 1'19"2	DEAN (Chevron B24) 1'19"2	HAILWOOD (Surtees Fina) 1'18"3
THOMPSON (Chevron B24) 1'20"	OLIVER (Uop Shadow DNI) 1'19"4	
PILETTE (Chevron B24) 1'20"9	SCHUPPAN (Marlboro BRM) 1'20"4	FOLLMER (Uop Shadow DNI) 1'20"4
McRAE (McRae GMI) 1'21"3	BELSO (Shell Sport TS 11) 1'21"	
EVANS (Trojan T101) 1'21"4	GANLEY (Iso-Marlboro) 1'21"4	BROWN (Chevron B24) 1'21"3
VAN LENNEP (Lola T330) 1'22"1	OXTON (Begg FM5) 1'21"5	
ALLEN (Surtees TS11) 1'23"2	ASLEY (Lola T330) 1'23"1	SANTOS (Surtees TS11) 1'22"4



Qui sopra, François Cevert seguiva molto interessato, ai bordi della pista, la corsa del suo capo squadra. A destra, sopra vediamo lo scatto di partenza, con Hulme, Stewart e Regazzoni in prima fila. Sotto, ecco Regazzoni, tornato in gran forma, che passa Revson



di questa soluzione che rende faticoso il tener la macchina in strada. Quanto alle prestazioni effettive, le BRM sono buone, come dimostrano i tempi di prova, ma hanno sempre da risolvere il problema delle gomme, che la Firestone sta tuttavia migliorando.

Le McLaren, già molto buone nelle ultime gare, sono state all'altezza delle migliori, e stavolta anche Revson aveva la macchina nuova. Hanno però accusato una strana moria di motori, pare dovuta a qualcosa di storto nel sistema di lubrificazione. Hulme ha rotto il motore nelle prove del venerdì, Revson in quelle del sabato e Hulme ancora in gara. Revson invece, dopo aver tallonato il compagno ed essergli succeduto quando Hulme si è fermato, ha poi dovuto lasciare che Regazzoni lo riprendesse e lo superasse, perché «qualcosa non andava bene nella macchina», ci ha detto, intendendo per macchina la scocca e le sospensioni.

## Sconfitti i piloti francesi nel campionato John Player

# WOOD anche con la grandine in F.3

**SILVERSTONE** - Fra le gare di contorno del Daily Express c'era quella di F. 3 vinta da Wood su March 733 Novamotor, davanti a Taylor pure su March. La corsa era valevole per il campionato John Player e vi partecipavano, oltre alle March, GRD, Martini, qualche Alpine, Ensign e Merlyn. Numerosi i piloti stranieri fra i quali Serpaggi, Lafitte, Kuwashima, Leclère, Ethuin e altri.

La prima manche è stata vinta da Perkins su GRD, la seconda da Wood. Nella finale è scattato in testa Serpaggi, davanti a Ethuin e a Wood, ma al termine del primo giro Wood era già in testa e si staccava rapidamente, come aveva fatto nella seconda manche. C'è stata una collisione fra Paoli (Martini) e Wilds (Ensign) ma senza conseguenze e, intanto, ferveva la battaglia fra Harness e Taylor per la seconda posizione. Anche qui il tempo ha influito, con sole a mo-

menti, grandine in altri, ma Taylor ha stabilito un nuovo record in 1'32"2, strappando perfino il comando a Wood, anche se per poco tempo. Poco in luce Valentino Musetti che ha urtato, quando un altro pilota lo ha ostacolato in curva.

d. h.

**GARA DI F. 3 - gara di velocità in circuito valevole per il campionato John Player - Silverstone, 7 aprile 1973.**

### LE CLASSIFICHE

**Prima manche - 10 giri**  
1. Perkins (GRD) 15'54"8, media kmh 177,61; 2. Lafitte (Martini) 15'55"4; 3. Kuwashima (GRD) 15'55"8; 4. Taylor (March) 15'55"8; 5. Leclère (Alpine) 16'12"8; 6. Nordstrom (GRD) 16'16"7; 7. Sullivan (Ehrlich) 16'16"4; 8. Max (Martini) 16'16"4; 9. Sheldon (Royale) 16'28"8; 10. Spitzley (March) 16'28"8.

**Giro più veloce:** Jones (GRD) 1'33"2, media 181,95.

### Seconda manche

1. Wood (March) 15'38"6, media kmh 180,67; 2. Ethuin (Martini) 15'46"2; 3. Serpaggi (Alpine) 15'53"4; 4. Harness (Ensign) 15'54"4; 5. Dahlquist (Merlyn) 15'54"4; 6. Friederich (March) 15'55"1; 7. Roberts (GRD) 15'56"2; 8. Magee (Brabham) 16'07"6; 9. Beguin (Martini) 16'08"8; 10. Tyrrell (Ensign) 16'13"2.

**Giro più veloce:** Wood 1'32"6, media kmh 183,13.

### Finale - 20 giri

1. Wood (March) 31'18"6, media kmh 180,54; 2. Taylor (March) 31'20"1; 3. Harness (Ensign) 31'28"8; 4. Lafitte (Martini) 31'30"8; 5. Kuwashima (GRD) 31'41"4; 6. Dahlquist (Merlyn) 31'42"2; 7. Max (Martini) 31'42"2; 8. Serpaggi (Alpine) 31'42"6; 9. Jones (GRD) 31'44"1; 10. Nordstrom (GRD) 32'11"4.

**Giro più veloce:** Taylor 1'32"2, media kmh 183,93 nuovo record.

## Nuove gomme per la TECNOC

**SILVERSTONE** - I tecnici della Firestone, che stanno lavorando a ritmo serrato per riportarsi in primo piano con la qualità e la resistenza delle gomme da Gran Premio, erano pressoché tutti a Silverstone, perché in questa gara avevano portato qualche gomma con mescole sperimentali. Uno di loro, ingegnere del reparto sperimentale, è partito subito dopo la gara diretto in Italia, con un veicolo sul quale sono stati caricati parecchi pneumatici inediti, che saranno provati per la prima volta mercoledì a Misano, sulla Tecno di Chris Amon. Secondo questo tecnico, che ha assistito anche alle precedenti prove della Tecno, la nuova macchina è a buon punto, e le prestazioni fornite sono promettenti.



# GALLI in segreto a GOODWOOD ha provato la ISO-MARLBORO '73

**GOODWOOD** - Provino ultrasegreto della nuova Iso-Rivolta a Goodwood, con Nanni Galli al volante. La macchina avrebbe dovuto essere inviata a Silverstone, per esordire nella gara del Giubileo, ma è stata invece dirottata a Goodwood, per le prime prove effettive.

Non sappiamo se ciò è accaduto perché la macchina troppo giovane è stata ritenuta ancora acerba per le gare, oppure — come è probabile — se vi siano altre ragioni. Quel che è certo è che Galli ha girato a Goodwood nella giornata di venerdì, mentre Frank Williams era a Silverstone con la «vecchia» macchina affidata a Ganley. Circuito a porte chiuse, proibito entrare ai non addetti... ma qualcosa si è saputo lo stesso. La macchina, secondo le descrizioni visive, è molto bella. La linea aerodinamica è stata curata in modo particolare, con carenatura di tutte le parti esposte al vento, ed anche l'alettone posteriore è supportato in maniera originale.

• Dopo le prove Daily Express Trophy a Silverstone il direttore corsa della JPS, Peter Warr, ha confermato i tempi di Fittipaldi e di Peterson dicendo, d'accordo con Emerson, che erano di mezzo secondo più veloci di quanto si fosse previsto (ad altri boxes Fittipaldi è stato cronometrato con tempo ancora più basso: 1'16"3) mentre a nessun altro box Stewart è stato cronometrato sotto 1'17", comunque questo non a-

vrebbe fatto differenza nelle posizioni dello schieramento.

• Prestissimo, al gelo del mattino della corsa i meccanici lavoravano già al parco macchine. Pochi teams hanno però svolto lavoro notturno «Grazie a Dio», (ha detto l'esultante Peter Warr) anche se la BRM ha dovuto sostituire il motore sulla vettura di Regazzoni.

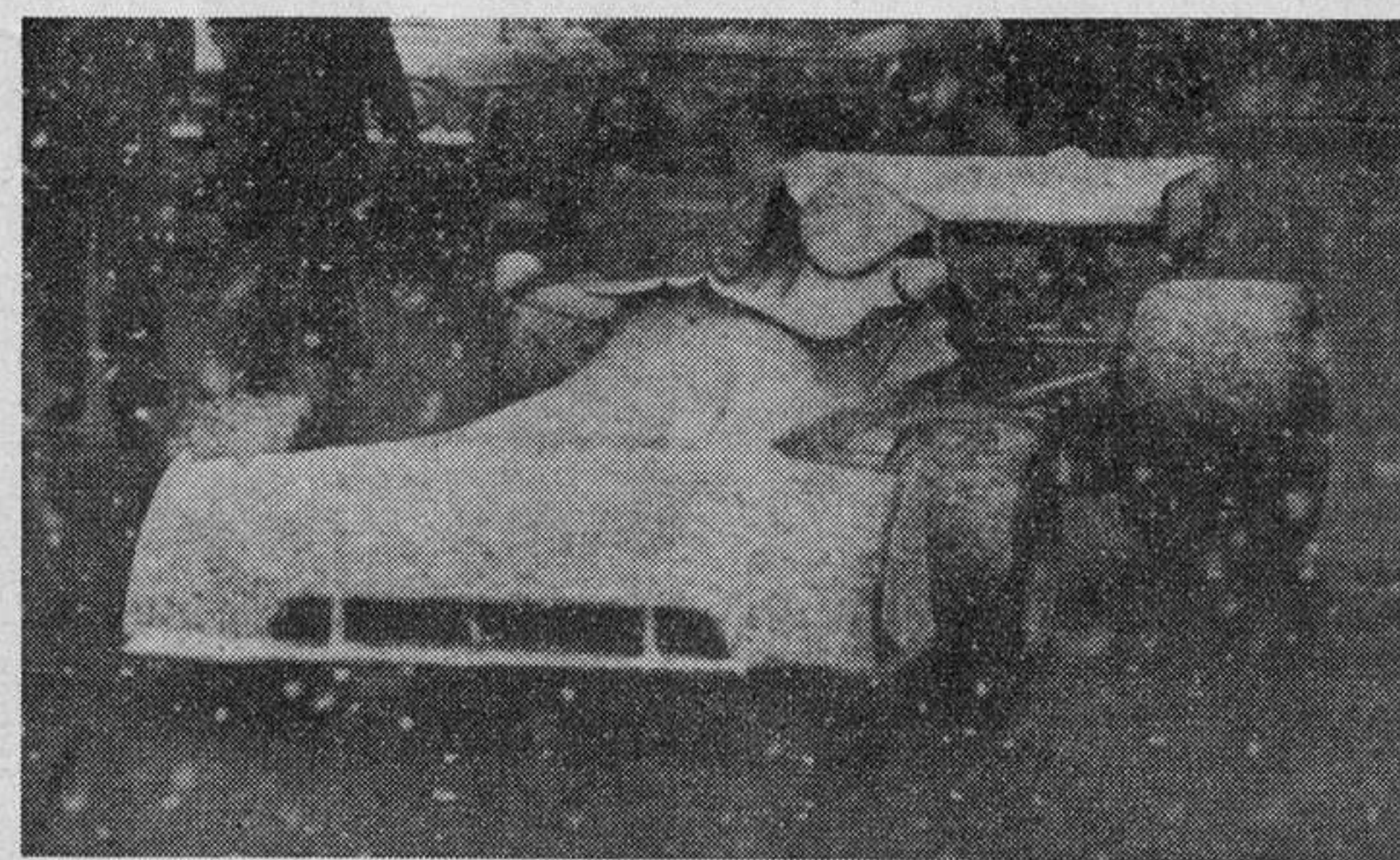
Un difetto alla alimentazione, con cattivo pescaggio delle pompe della benzina nelle curve a sinistra, ha impedito a Nanni Galli di effettuare dei giri «tirati», e quindi di constatare le possibilità effettive della macchina.

Le prove di messa a punto della nuova Iso-Rivolta saranno continuate nei prossimi giorni, ovviamente, ma prima la macchina dovrà subire una duplice presentazione alla stampa. Giovedì 2 aprile sarà esposta a Monza, davanti ai giornalisti italiani, e il giorno dopo sarà sulla pista di Digione.

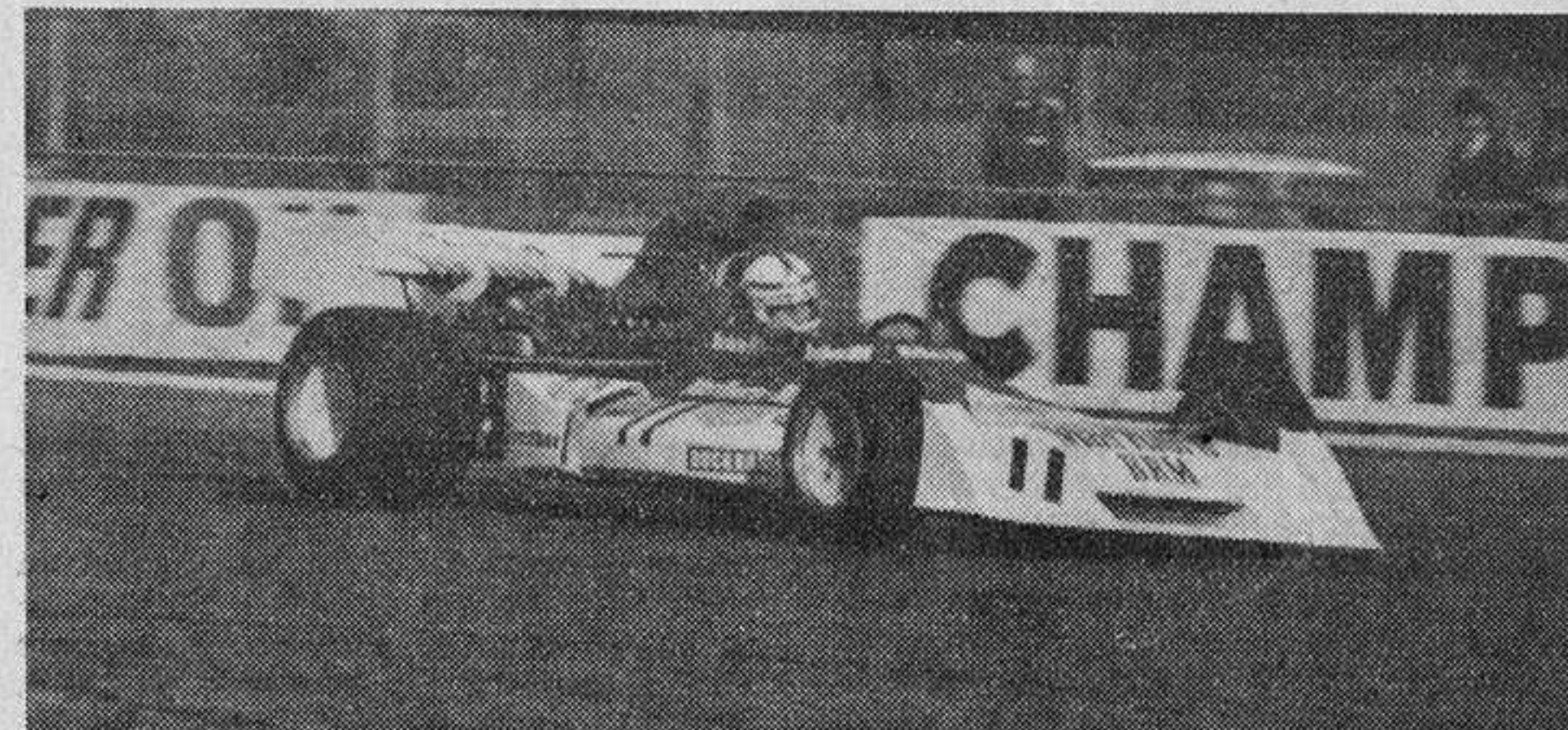
Poiché le due conferenze stampa sono organizzate dalla Marlboro è da credere che la segretezza sulle prime prove a Goodwood sia stata imposta proprio per non guastare l'effetto che la Marlboro intende ottenere, appunto con la duplice presentazione.

f. l.

• I primi nove piloti dello schieramento di 29 vetture erano entro il record, vecchio di un giorno, stabilito da Hobbs in 1'18", compreso naturalmente lo stesso Hobbs. Le prime due file dello schieramento erano esattamente come si sarebbe potuto prevedere (salvo che avrebbe potuto esserci Regazzoni, non fosse stato per il suo motore che non andava).



Sopra, una Chevron F.5000 resa irriconoscibile dalla neve improvvisamente caduta. Sotto, buon terzo Regazzoni con la BRM-Marlboro



## Dalla resa-lampo di «F1TTI» alla neve!

**SILVERSTONE** - Questo venticinquesimo International Trophy, vinto da Jackie Stewart, davanti a Peterson, si è svolto sotto l'incessante minaccia della neve, che poi è effettivamente caduta su parti del circuito, in certi momenti. Entrambi i leaders sono incappati in testa-coda, lasciandosi ogni volta la posizione di comando, mentre Regazzoni ha festeggiato il suo ritorno in pista con il terzo posto, davanti a Revson, e nessuno dei due ha fatto testa-coda! Fra le F. 5000 ha condotto a lungo Lunter, che ha tallonato Lauda per la quinta posizione giro dopo giro.

Prima del via Fittipaldi ha ammeso la sua antipatia per la partenza al palo a Silverstone. «La linea di partenza è scivolosa — ha detto — è questo fa slittare, per cui si avvantaggiano Peterson e Stewart». La frase pessimistica è diventata superflua, dato che nel giro di prova i bulloni del volano-motore della Lotus hanno cominciato a cedere e la gara di Emerson è durata soltanto poche centinaia di metri. Mentre lo starter teneva sollevata la bandiera per un tempo interminabile, Fittipaldi ha alzato una mano e mentre i concorrenti si avviavano la sua vettura si è mossa lentamente facendo attendere Pace e Oliver (il quale ha rovinato la frizione della sua Shadow e si è portato al box dopo una tornata).

Peterson conduceva davanti a Stewart, arrivati alla prima curva e anche al termine del giro iniziale. Seguivano Hulme, Regazzoni e Revson, Lauda, Hailwood e Lunter che capeggiava il gruppo delle F. 5000. Fittipaldi si era già portato fuori del circuito, sotto una pioggia di scintille. Al secondo giro Stewart è passato al comando e sembrava deciso a staccarsi da Peterson; Hulme, Regazzoni e Revson erano tutti muso contro coda. Mentre il ritmo della gara si assestava Lunter occupava l'ottavo posto, davanti a un terzetto formato da Hobbs, Dean e Pilette. Il motore della vettura di McRae ha finito di vivere, in mezzo a una nuvola di fumo al quarto giro, buttando così all'aria il lavoro di tutta la notte dei meccanici. Poi la gara ha perso un altro concorrente di F. 5000, quando Ahsley ha urtato. A onore della Formula, Lunter ha superato Hailwood senza avere l'aria di sforzarsi troppo, al quinto giro.

Più drammatico, Stewart ha preso

il comando per colpa di un testa-coda (Un piccolo attacco di «svanimento», direi — ha osservato dopo), arretrando in sesta posizione, staccato di 1"4 da Lauda e precedendo di poco Lunter. Due tornate più tardi aveva abbassato il primato sul giro a 1'17"9, superando Lauda con un ritmo veramente serrato, per riportarsi in mezzo ai leaders.

Hulme, intanto, si avvicinava piano piano a Peterson e al nono giro Revson ha superato Regazzoni alla velocissima curva di Woodcote. Stewart ha guadagnato rapidamente terreno su Regazzoni, mentre Lunter accorciava più lentamente il distacco con Lauda. All'undicesima tornata, quando ha ridotto il record a 1'17"7 e la sua guida pareva un poco al limite, Stewart ha superato Regazzoni e ha preso ad avvicinarsi inesorabilmente a Revson. Oramai Pace, che aveva completato il primo giro in fondo al gruppo, era risalito al nono posto, davanti al compagno di squadra Hailwood il quale lottava invano con il sottosterzo della sua vettura; dopo avere perso un'altra posizione, a vantaggio di Dean, è andato al box per fare cambiare i pneumatici. Al quindicesimo giro Pa-

ce è stato a sua volta chiamato al box per la sostituzione dei pneumatici... le sorti della Surtees erano ancora una volta poco felici. Pace aveva anche notato nello specchietto retrovisore che pezzi di gomma di staccavano dai pneumatici. E ripartito con una ruota che non era stata avvitata a dovere e quando si stava ormai quasi staccando il pilota si è portato sul tratto erboso.

Revson ha tenuto a bada Stewart soltanto fino al sedicesimo giro e a Jackie ne sono occorsi soltanto due per chiudere il varco di 1" da Hulme e riportarsi così in seconda posizione. Lunter e Hobbs conducevano fra le F. 5000, ma David perdeva regolarmente terreno rispetto al compagno di squadra, destinato poi a ritirarsi quando il suo motore si è rotto. Schuppan ha strappato la nona posizione a Dean, per salvare un poco di dignità, ma Follmer e Ganley, che procedevano molto vicini, poco hanno potuto fare contro la Chevron di Dean. Un altro pilota Chevron, Thompson, si è ritirato per guasto al motore. Il «macchinario» di F. 5000 avevo passato tre faticose giornate e i concorrenti ne hanno pagato il fio.

A metà gara Stewart serrava Peterson dappresso e la battaglia per la posizione di comando era ormai scontata. Revson aveva superato Hulme, il cui motore emetteva suoni poco salubri, mentre Ganley era stato doppiato da Peterson (il quale al successivo passaggio doppiava anche Follmer). Il motore di Hulme era veramente in cattive condizioni e al termine del ventitreesimo giro Denny è andato al box per ritirarsi, con la pressione dell'olio che calava.

Due giri dopo è sparito Ganley, per guasto al motore, dopo avere ostacolato Lunter mentre lo doppiava, e così Lauda ha avuto un poco di respiro. Peterson invece non aveva tempo per rilassarsi, poiché al venticinquesimo giro una Tyrrell appariva enorme nel suo specchietto retrovisore. Da quel momento il distacco fra la Lotus e la Tyrrell è aumentato, soprattutto nelle curve, quando Ronnie frenava il più tardi possibile. Entrambi i leaders erano ostacolati da altri concorrenti e Stewart agitava violentemente il pugno mentre tentava di doppiare Holland. Peterson ha fatto altrettanto nei confronti di Hailwood, che stava lottando contro pneumatici e poca ma-

neggevolezza della Surtees (al team ritengono di avere finalmente trovato una cura per queste noie, quindi queste gare non di campionato servono a qualcosa!).

Dal trentesimo giro in poi il tempo ha preso a svolgere un ruolo importante. E' cominciata a cadere la neve su parte del circuito e all'inizio quello che ne ha sofferto di più è stato Revson, che faceva fatica a vedere, attraverso la visiera coperta di vapore, oltre ad avere problemi perché le molle anteriori si erano fatte troppo tenere. Regazzoni ha cominciato rapidamente a raggiungerlo, a questo punto, mentre Peter si rassegnava ormai a tentare di arrivare in fondo alla gara e nulla più.

Il fatto che la pista fosse in parte bagnata ha mutato il carattere della corsa. Al trentunesimo giro Peterson è finito sull'erba in testa-coda, riprendendo poi alle spalle di Stewart. Lunter è finito contro la barriera Armco, perdendo l'ottima posizione di comando che aveva fra le F. 5000 e qualsiasi possibilità di concludere la gara. Schuppan ha urtato col muso della BRM contro una barriera ed è andato al box per fare montare un muso nuovo. Le curve bagnate dovevano tradire molti piloti nei successivi giri, compreso Dean, che ha così dovuto cedere il sesto posto a Follmer. Revson, al trentaquattresimo giro, ha lasciato il terzo a Regazzoni e in quel momento Stewart precedeva Peterson di 4". I contrattacchi dello svedese sono durati per sole quattro tornate, né sono serviti ad intaccare il vantaggio di Jackie. Nelle ultime due, poi, Ronnie ha rallentato e in seguito ha detto: «Era troppo pericoloso, neve in una curva, pioggia nell'altra, solo in quella successiva». Se lo dice lui, che era troppo pericoloso, deve essere vero.

E così Stewart ha iniziato l'ultimo giro con un vantaggio di 9" e ha vinto senza faticare troppo. A Peterson è rimasta la consolazione del nuovo record sul giro, poco prima che cominciasse a nevicare, e anche la consapevolezza di potere, condurre sul circuito di Silverstone. A pochi minuti dalla conclusione, la neve cadeva fitta al punto da sembrare quasi una tempesta.

David Hodges

## Sembra una CAN-AM l'ENSGN la F.1 mancata (con la B.3) al debutto

**SILVERSTONE** - Molti gli assenti a questa anteprima europea di Formula 1: oltre alle italiane Tecno e Ferrari (molti ci hanno chiesto ai boxes perché fosse assente la macchina di Ickx...), mancava al completo la squadra Brabham (forse priva ora del grosso camion venduto alla Ensign?), la UOP-Shadow per Hill e soprattutto la Surtees di de Adamich.

Ma l'assenza più rilevante, per il pubblico inglese, era senza dubbio quella della nuova Ensign, che aveva scelto proprio Silverstone per apparire per la prima volta con von Opel. Siamo stati a Walsall a trovare Morris Nunn, progettista e costruttore della macchina, che in gran segreto ci ha fatto vedere la nuova macchina.

«Mi avete messo nei guai voi di AUTOSPRINT, pubblicando la foto della monoposto di Rikki quando ancora nessun giornalista inglese era riuscito a vederla! Comunque, eccola qua: debutterà certamente in Spagna, ma le prime prove contiamo di svolgerle nella settimana entrante a Silverstone, non appena Rikki sarà tornato dalle spiagge del Marocco. Poi andremo al Paul Ricard e forse a Misano, come mi avete suggerito, poiché contiamo di venire a correre anche in Italia. Fra una settimana sarà pronta anche

la seconda monoscocca ed in breve tempo anche la terza. Spero proprio che il mio pilota possa fare qualcosa di buono».

La macchina, tutta verde e con alettone e spoilers gialli, è veramente mostruosa, inedita. A vederla da dietro assomiglia ad una Can-Am, con quella larga coda e le alte pinne verticali; davanti è molto bassa, larghissima e con il radiatore che prende aria dal di sotto. L'abitacolo è protetto da una carenatura verticale, molto simile alla Tyrrell ed il motore è completamente carenato, secondo i canoni costruttivi della Ensign.

Un piccolo periscopio fornisce aria al Cosworth, mentre il retrotreno termina con questa coda-monstre chiusa posteriormente da una paratia con larghi fori ovali.

«Sarà presentata — ci dice infine Nunn — alla stampa internazionale fra un paio di settimane. Rikki è stanco di avere tra i piedi giornalisti che parlano di lui come se fosse esclusivamente un play-boy, e quest'anno vuole fare cose molto serie. Io da parte mia ho fatto tutto quanto potevo, ed ho molta fiducia nella mia creatura».

Leopoldo Canetoli



# Sbalorditivi i «limiti» raggiunti a SILVERSTONE

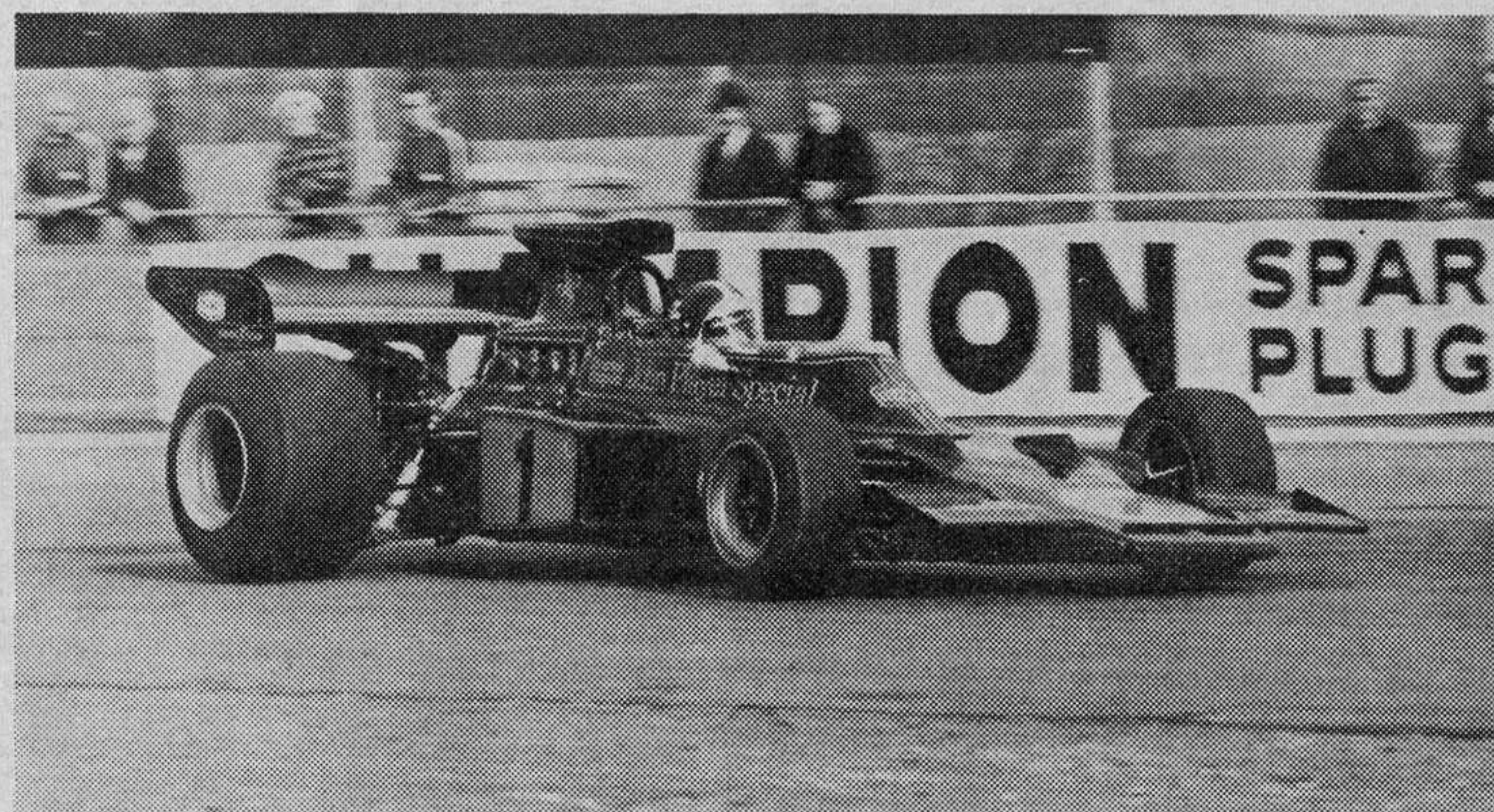
Emerson Fittipaldi, che in corsa non ha fatto neppure un giro, si è consolato con l'onorificenza del «Rio Branco» datagli dal presidente brasiliano

SILVERSTONE - Fra le sedici vetture di F. 1 iscritte al Daily Express Silver Jubilee tre non sono apparse. Molto rimpianto ha suscitato l'assenza della Ferrari, attribuita agli scioperi e ai ritardi doganali. La Shadow di Graham Hill, come si era già più o meno detto, non era pronta; ci stanno lavorando attorno i suoi meccanici e si spera di poterla provare durante la settimana. Assente per lo stesso motivo l'Ensign di von Opel. Il team JPS era presente al completo, grazie soltanto a un ininterrotto lavoro da parte di trentadue meccanici che hanno «stipato» in due giorni il lavoro programmato per quattro giornate, per costruire, da una nuda monoscocca, una nuova vettura per Peterson. Provando a Silverstone il 4 aprile, Ronnie aveva avuto un serio incidente con la vecchia vettura, finendo in testa-coda contro la barriera, per via di un «malinteso» con il pilota di F. 3 Randy Lewis, che stava provando contemporaneamente (Peterson aveva previsto che Lewis si dirigesse da una parte, mentre Lewis pensava che Ronnie desiderasse vederlo andare da un'altra). La 72/8 ha una nuova sospensione posteriore come la vettura di Fittipaldi, mantenendo la vecchia, stretta sospensione anteriore.

Hailwood disponeva della nuova Surtees, mentre la vettura staffetta era stata riparata dopo l'incidente di Kyatami. I piloti della squadra continuano però a non sentirsi troppo soddisfatti, circa la maneggevolezza, e in prova si è visto che la vettura ha ancora problemi alla sospensione posteriore, quei problemi tanto evidenti in Sud Africa. Per Stewart c'erano due Tyrrell, ora con fiancate nere nella carrozzeria anti-urto. La Shadow ha radiatori più grandi, ma a parte questo non presenta cambiamenti di rilievo. William era poco soddisfatto della vecchia Iso-Marlboro e riteneva che ci fosse qualcosa di rotto nella scocca, dato che nonostante gli sforzi nulla migliorava la maneggevolezza, durante le prove.

Il primo giorno le prove sono iniziate si potrebbe dire in modo pigro, con tempo molto freddo. Stewart è stato il primo a segnare tempi veloci, con 1'18"2, proprio prima che piovga mista a nevischio cominciasse a cadere. Regazzoni, con la BRM P160E, ha uguagliato il record del circuito stabilito da Hailwood (1'18"8) mentre Peterson andava spesso al box per mettere a punto la vettura. La difficoltà che hanno avuto le Shadow ad avviarsi è stata addebitata ad alta pressione del carburante, Hulme ha avuto noie all'impianto elettrico e nell'intervallo reso necessario dalla pioggia sulle M23 di Revson sono state montate molle più tenere, i cui vantaggi si sono subito visti alla ripresa delle prove.

Hailwood ha coperto parecchi giri, segnando a poco a poco tempi sempre migliori, anche se non si può dire che fossero competitivi (alla squadra si è deciso di mettere a punto la sua vettura come quella di Pace, durante la notte). Il motore della macchina di Hulme è andato a farsi benedire, riducendo il pilota all'ozio per il resto della giornata. Quando restava soltanto mezz'ora di prove da svolgere Fittipaldi ha cominciato a compiere il massimo sforzo, scendendo a 1'18", tempo che Regazzoni ha poi uguagliato. Emerson, però, andava sempre più forte, spronato dai tempi che stava segnando Stewart. Entrambi questi piloti hanno fatto montare per le ultime fasi della sessione pneumatici «superappiccicosi» e si sono messi a girare assai vicini l'uno all'altro. Era chiaro che Stewart non riusciva a guadagnare terreno sulla JPS. Fittipaldi si preparava allo sforzo finale girando in 1'17"



e 7, 1'17"6 e 1'17"5, tempi che parevano abbastanza buoni per ottenere il premio per il giro più veloce della giornata, ma intanto, in sordina, Revson aveva fatto altrettanto per cui il premio è stato diviso. Terzo più veloce Stewart (1'17"7), poi Regazzoni (1'17"9) e Hulme (1'18"4). Dopo molti sforzi Pace è riuscito a segnare 1'18"5, e Peterson è sceso a 1'19", fiducioso però di fare meglio in seguito (infatti), quindi Lauda (1'19") Hailwood (1'19"7), Oliver (1'20"7), Ganley (1'22"8), Follmer (1'24"9). Sarebbe il caso di paragonare alcuni di questi tempi con quelli delle F. 5000 in prova e le F. 1 non ne trarrebbero molta gloria.

Il sabato il tempo era meno artico, anche se la sessione ha di nuovo dovuto essere interrotta per la pioggia. Nella seconda parte il tempo per la posizione al palo ha cambiato mani sovente, soprattutto quando Peterson ha cominciato a diventare un personaggio di cui tenere conto. Al termine della sessione Fittipaldi aveva coperto più giri degli altri (36), ricompensato dalla posizione al palo con un sorprendente 1'16"4. Si vedeva che andava fortissimo, usando ogni millimetro di pista ad ogni curva. Secondo posto in prima fila per Peterson in 1'16"6, mentre Stewart è a malapena sceso sotto

Le F. 5000 a SILVERSTONE più veloci della F. 1

## HOBBS batte un record del '39

SILVERSTONE - La gara del campionato Rothmans di F. 5000, disputata la vigilia del Daily Express Trophy, è stata totalmente dominata dai piloti della Hogan Racing, su Lola T330, cioè David Hobbs e Brett Lunger. A Hobbs è andato l'onore di ottenere la vittoria nella gara più veloce corsa in Inghilterra da quando chiuse i battenti il circuito di Brooklands, nel 1939: ha segnato una media di 212,59 orari e, con Lunger, ha stabilito il nuovo record assoluto del circuito alla media di 217,41 che è indice del crescente potenziale delle vetture di F. 5000.

Pure in prova sono stati questi due piloti a emergere nettamente, anche se si deve riconoscere che mancavano i massimi esponenti della Formula, Gethin e Scheckter (fra parentesi, Lunger sostituirà Scheckter sulla Taylor Trojan per le gare del campionato Rothmans) mentre il gruppo dei par-

tecipanti si assottigliava sempre più, nella seconda sessione: McRae è arrivato al box poco dopo l'inizio della sessione, con la vettura che emanava vapore e ha osservato in tono afflitto che, secondo lui, l'albero motore era rovinato. Si è ritirato dalla gara, sperando che si potesse riparare la macchina in tempo per il trofeo internazionale. Anche Gunn, quando si è rotto il motore della sua March 73 è uscito di scena, dopo avere segnato tempi che lo avrebbero posto in terza fila nello schieramento: si era trattato delle migliori prestazioni date fin'ora da questa March.

Al termine delle prove sulle prime è stato annunciato che Lunger si era assicurato la posizione al palo, con un tempo che sarebbe stato sensazionale, cioè 1'16"9. Soltanto Regazzoni, in prove recenti, aveva girato sul circuito sotto 1'17". Comunque, più tardi il tempo di Lunger è stato rettificato in 1'18"2, decorosissimo del resto, dato che era la prima volta che questo pilota girava a Silverstone; ha così condiviso la prima fila dello schieramento per la partenza mobile con il compagno di squadra Hobbs (1'17"5, oltre 2" entro il record di 1'19"6 stabilito da McRae). Finalmente David era soddisfatto della Lola T330 e felice di fare una così bella figura a Silverstone (ove non aveva più vinto una gara, dopo quella per turismo nel 1968) soprattutto dato che può trattarsi della sua ultima corsa europea quest'anno. In seconda fila c'erano Tony Dean con la Chevron B24 (1'19"2) e Holland con la Trojan ufficiale (pure 1'19"2) della quale non si occupa Tauranac. Corre voce che il rapporto sia finito.

In terza fila Steve Thompson, solitario, dato che Gunn si era ritirato, poi Rollinson (McRae 1'20"3) e Pilette, felice della sua nuova Chevron e del suo tempo di 1'20"9. In assenza di McRae, anche Belso era solo in quinta fila con la Lola T330 Shell sport che adesso comincia a mettere in luce i benefici ottenuti da un lavoro di messa a punto molto necessario. Poi l'americano Brown con una Chevron B24 (1'21"4) e Oxtan con la Begg (1'21"5), alla quale durante le prove i meccanici della McLaren avevano dato un'occhiata, presumibilmente per spirito di colleganza neo-zelandese. Dietro, altre cinque file con i piloti più lenti.

Al via Hobbs è balzato in testa e ha conservato la posizione fino al termine del primo giro, davanti a Lunger, a Holland e a Thompson che procedevano muso contro coda e al piccolo Pilette. Dopo le due Lola hanno cominciato a staccarsi, mentre Dean risaliva fino al terzo posto che doveva poi conservare per il resto della gara, mentre il varco che aveva davanti a sé si faceva sempre più ampio.

Hobbs aveva la gara in mano e ben presto ha uguagliato il record sul giro detenuto da Hailwood (1'18"8, stabilito con la Surtees F. 1 un anno prima), mentre al quinto giro Lunger ha stabilito il nuovo record assoluto del circuito in 1'18"4.

Più indietro ferveva la battaglia, mentre i due cugini, Thompson e Rollinson, duellavano per la sesta posizione. Soltanto all'undicesima tornata Thompson aveva la meglio e intanto Pilette si difendeva strenuamente dagli

### TEMPI PROVE F. 1

	venerdì	sabato
FITTIPALDI	1'17"5	1'16"4
PETERSON	1'19"0	1'16"6
STEWART	1'17"7	1'16"9
HAILWOOD	1'19"7	1'18"3
PACE	1'18"5	1'17"4
OLIVER	1'20"7	1'19"4
FOLLMER	1'24"9	1'20"4
HULME	1'18"4	1'17"2
REVSON	1'17"5	1'17"1
REGAZZONI	1'17"9	1'17"5
SCHUPPAN	1'20"7	1'20"4
LAUDA	1'19"4	1'17"8
GANLEY	1'22"8	1'21"4

## Mai stato «in pericolo» il G. P. a Barcellona

BARCELONA - Secca smentita degli organizzatori spagnoli del prossimo Gran Premio di Formula 1, in programma il 29 aprile al circuito del Montjuich, alle voci che davano per problematica la sua effettuazione.

Qualche giorno fa erano circolate notizie secondo le quali uno sciopero degli autotrasportatori avrebbe impedito i lavori sul circuito resi indispensabili dal non buon stato del tracciato, che si snoda in un parco cittadino. Il problema è stato superato con la fine dell'agitazione ed anche con la tranquillità data dalla ventina di giorni che ancora mancano al Gran Premio di Spagna. Infatti, i lavori sono iniziati — come previsto — questa settimana e per le prime prove ufficiali il nuovo fondo sarà steso e perfettamente battuto e consolidato.

Queste almeno sono le dichiarazioni dei responsabili dell'Automobile Club de Catalunya, per i quali quindi non esiste problema alla normale effettuazione del quarto atto del Campionato del Mondo. (Forse la «voce» è stata tirata fuori solo per spingere a soluzione il problema...).

1'17", segnando come miglior tempo 1'16"9. Revson ha girato in 1'17"1, prima di fermarsi sul circuito con problemi di carburante, mentre il suo compagno di squadra Hulme era più lento di 1/10 di secondo. Entrambi i piloti della Surtees hanno dato prestazioni migliori, Hailwood con 1'18"3 e Pace con 1'17"4. Anche le Shadow sono sembrate un poco più competitive: Oliver ha segnato 1'19"4, Follmer 1'20"4, ma questi tempi significavano che nello schieramento i due piloti erano dietro a vetture di F. 5000. Il migliore della BRM è stato Regazzoni con 1'17"5, Lauda è migliorato scendendo a 1'17"8, mentre Schuppan è riuscito a segnare soltanto 1'20"4, contro 1'20"7 del giorno precedente. Ganley era praticamente fuori gioco, con un miglior giro in 1'21"4 e Williams continuava a essere sconcertato e poco felice.

d. h.

GKN VANWALL TROPHY - Gara internazionale di velocità in circuito, valevole per il campionato Rothmans di F. 5000.

#### LA CLASSIFICA (25 giri)

1. Hobbs (Lola T330) 33'14"2, media kmh 212,59; 2. Lunger (Lola T330) 33'15"2; 3. Dean (Chevron) 33'41"; 4. Belso (Lola T330) 24 giri; 5. Oxtan (Begg) 24 giri; 6. Pilette (Chevron) 24 giri; 7. Ashley (Lola T330) 24 giri; 8. Thompson (Chevron) 24 giri; 9. Santo (Surtees TS11) 24 giri; 10. Russell (McRae) 24 giri; 11. Van Lennep (Lola T330) 24 giri; 12. Brown (Chevron) 24 giri; 13. Evans (Trojan) 23 giri; 14. Allen (Surtees TS8A) 22 giri. Giro più veloce: Hobbs e Lunger 1'18", media kmh 217,41, nuovo record del circuito.

● La MARCH ha annunciato che ci sarà una sua vettura ufficiale nel campionato Lygett & Myers di F. 5000. Sarà iscritta dalla Gene Mason Racing, per Skip Barber, e si tratta di una 73A con telaio F. 1/F. 2 e motori Bolthoff Chevrolet. L'anno scorso Barber utilizzò una March 711 F. 1 nel campionato e si mise in luce, unico concorrente con un DFV. La vettura andrà a Riverside per alcune prove.

● I costruttori argentini della BERTA hanno costruito un nuovo prototipo di tre litri, con una versione modificata del loro motore 8V. Oreste Berta ottiene molto aiuto dalla Renault in Argentina e pare assai probabile che la Renault in Europa esaminerà attentamente il V8, per vedere se potrebbe essere usato su qualche Alpine.

David Hodges



«Prima» USAC per AL UNSER  
(col brivido per VUKOVIC)

# Supersonica (ma non dura) l'Aquila di Bobby

SPECIALE PER AUTOSPRINT

DALLAS (Texas) - La prima gara valevole per il campionato USAC, passerà alla storia per l'altissima velocità toccata, che è esplosa alla vigilia, quando Bobby Unser, qualificandosi per la prima posizione, fermava la media del giro più veloce sulle 212,766 miglia orarie ad oltre 340 kmh.

Ma Bobby non vincerà la corsa. La nuovissima Eagle costruita da Dan Gurney guiderà il gruppo per 30 miglia e poi abbandonerà per la rottura di un pistone, dopo aver messo in mostra una potenza e stabilità veramente eccezionali. Sarà suo fratello Al Unser a trionfare, uno dei tre magnifici del «superteam» che con la nuova Parnelli Jones, dopo aver effettuato una gara d'attesa per buona parte del percorso, si è portato al comando e l'ha tenuto con decisione rintuzzando numerosi spunti, specie nel finale, dello scatenato Gary Bettenhausen che pilotava la vecchia McLaren di Penske.

Bobby Unser, come detto, aveva conquistato la «pole position» girando ad una media record anche per questi circuiti con curve

TEXAS WORLD SPEEDWAY - Gara in circuito internazionale valida per il Campionato USAC - Dallas, 7 aprile 1973  
**LA CLASSIFICA**

1. Al Unser (Parnelli Jones), che compie i 100 giri alla media di 255,120 kmh; 2. Gary Bettenhausen (McLaren-Penske) a 2'; 3. Mike Mosley (Eagle-Agajanian) a 1 giro; 4. Johnny Rutherford (Eagle Patrick Petroleum) a 1 giro; 5. Joe Leonard (Parnelli Jones) a 1 giro.

sopraelevate a 22 gradi. Al suo fianco si piazzava Gary Bettenhausen, seguito da Mario Andretti ed Al Unser in seconda fila.

Subito in partenza, il pilota di Dan Gurney si allontana dal gruppo. Unico a tenergli testa, riuscendo quasi a superarlo al secondo giro, è Mario Andretti. Questo «stacco» a motore ancora freddo costerà però la corsa al pilota di Nazareth, che dovrà abbandonare dopo undici giri per la pressione dell'olio. Anche il primo giro diviene un record per le gare Usac. Bobby Unser gira in 35"8 secondi, alla media di 321 kmh. Al 33. dei cento giri, sull'ovale di due miglia, Unser, dopo aver stabilito un'altro record (328 kmh) entra al box ed abbandona.

Prende il comando Mike Mosley, tallonato da Johnny Rutherford, Bill Vukovich, Al Unser e Bettenhausen, che ha perso tempo prezioso al box per un cambio di una ruota imprevisto. Mosley guida una nuovissima Eagle acquistata dal milionario J. C. Agajanian.

A metà gara Al Unser rimonta Vukovich, e rapidamente si avvicina alla posizione di comando che non abbandonerà più sino alla fine. A tre quarti di gara un incidente spettacolare senza conseguenze. Bill Vukovich seguito da due macchine, dal centro pista, lanciato ad oltre 200 miglia all'ora perde il controllo per la

rottura di una sospensione e va ad urtare col muso contro il muro di protezione. Il magnesio della carrozzeria provoca una fiammata. Il musetto schizza via sul prato senza colpire, per fortuna, una macchina che sopraggiunge. Vukovich scivola verso l'interno dove l'attendono gli estintori. Molto brivido ma nulla di grave per il pilota.

Intanto Mosley mette a dura prova la sua Eagle e rimonta i sette secondi che lo separano da Unser. Le bandiere gialle durante l'incidente ed altre perdite d'olio, hanno fatto abbassare la media a 165 miglia, poco più di 265 kmh, (una volta questa velocità serviva a qualificarsi ad Indy). Il duello tra Bettenhausen e Rutherford è avvincente e finalmente il pilota di Penske supera l'avversario in curva.

Mancano nove giri, ed A. J. Foyt che si trovava in sesta posizione ad un giro dal leader deve abbandonare dopo aver sfiorato il muretto con la ruota destra posteriore che si rovina. Il texano quest'anno ha per «sponsor» il milionario Jim Gilmore, proprietario di una catena di stazioni televisive. A 5 giri dalla fine, altra bandiera gialla per la perdita di olio di una vettura di coda e la media scende ancora a 153,398 miglia. Il gruppo gira lentamente dietro alla vettura di testa, quella di Unser; vengono poi Mosley, Bettenhausen, Rutherford. Il primo scatta a tre giri dalla fine, guadagna circa 100 metri su Mosley che viene rimontato, con un «rush» spettacolare da Bettenhausen il quale, a mezzo giro è sulla scia di Unser, che però vince questa prima tappa USAC anche e soprattutto perché ha saputo calcolare la situazione. Forse Andretti se non avesse compiuto il primo scatto, avrebbe potuto porre l'ipoteca sulla vittoria.

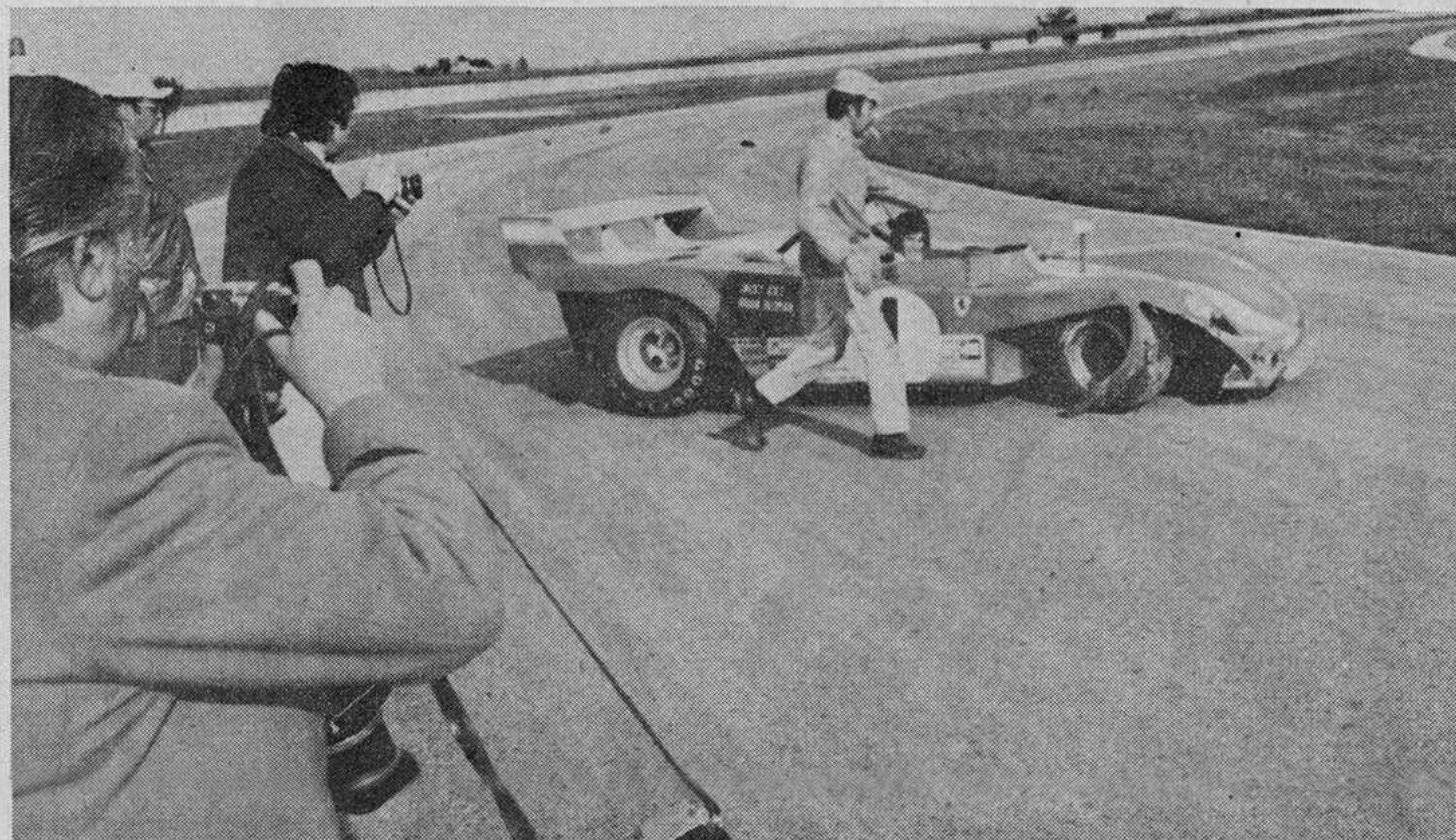
E' stata una corsa «test» importantissima. C'è stata velocità, non sono mancati gli inseguimenti e stando a quanto affermano i piloti le vetture hanno risposto bene all'aspettativa, infatti la maggioranza considera soddisfacente l'esito di questa prima gara e la media delle duecento miglia, un tempo tabù, non ha impressionato affatto questi cavalieri del brivido.

Domenica prossima, seconda gara a Trenton nel New Jersey, ultima prova, prima del «big day» ad Indianapolis.

Lino Manocchia

## Pollice rotto per DONOHUE

Mancava al via Mark Donohue al quale qualche giorno fa è capitato che, mentre stava alzando la sua vettura sport per una riparazione, il cavalletto cedesse, col risultato che il pollice della mano destra è rimasto incastrato sotto il peso. Il pilota di Penske ne avrà per tre settimane, intanto sta provando la nuova vettura Can-Am, che a detta di Penske dovrebbe far piazza pulita nelle prossime gare.



Cuoghi sta «pilotando» Merzario che si appresta a tornare al box con la parte anteriore della 312 P rovinata dalla sbandata conseguente l'improvvisa apertura di uno dei portelli laterali della macchina

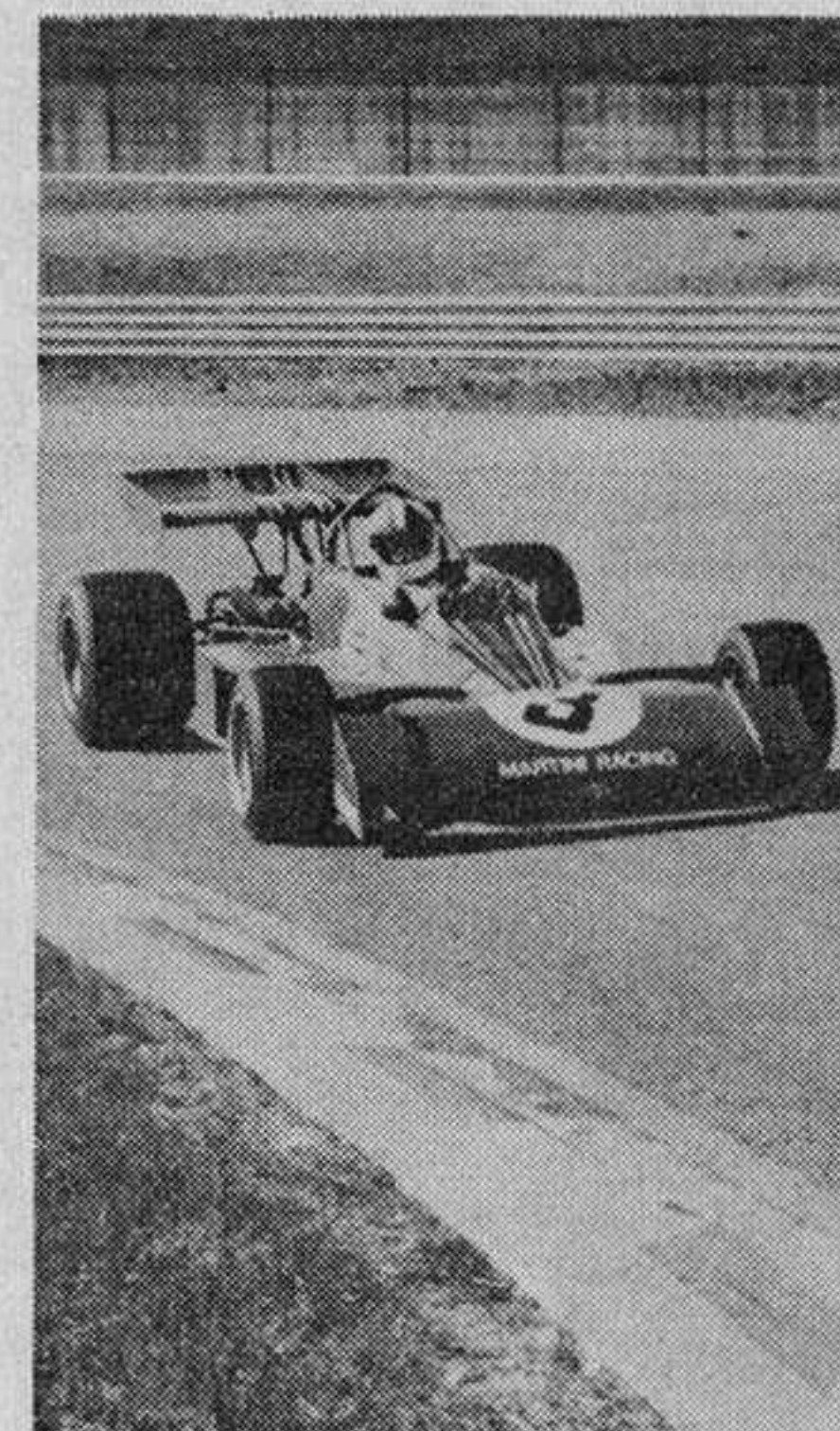
MISANO ADRIATICO - Meta il circuito di S. Monica. Vi è approdata la Ferrari con il prototipo in preparazione per la 1000 Km di Digione e con la F. 1 che doveva collaudare Ickx poi ammalatosi improvvisamente (e il suo arrivo è rinviato a lunedì per test a Vallelunga). Merzario ha collaudato il prototipo e la F. 1 prima di partire per Le Castellet. Arriva anche Amon con la Tecno-Martini, il pubblico (oltre 1000 persone) è in solluchero davanti a tanta grazia! Fra l'altro c'era anche sulla pista di S. Monica la Brabham-Marlboro di F. 2 della Scuderia Nettuno che provava con Venturi e Dini.

Merzario-record, sia con la F. 1 che con il prototipo; Amon quasi a livello con la nuovissima ma già compromessa Tecno-Martini versione Pederzani. Essa sembra destinata ad avere vita breve sostituita dalla già arrivata monoscocca Martini inglese di Yorke, tutto per la fuga di McCall e Wyss.

Aveva iniziato a provare mercoledì Merzario il prototipo 312/73. Ma dopo aver ripetutamente girato in 1'13"4, a due secondi dal record della F. 1, l'improvvisa apertura di uno sportello (appesantito dagli apparecchi computer) in piena velocità portava a un testa e coda per fortuna senza conseguenze se non per il musetto della Ferrari. Così il test, organizzato soprattutto per le mescole e dimensioni

dei pneumatici Goodyear, era rinviato al giorno dopo.

Giovedì il circuito di S. Monica rigurgitava di appassionati. Si aspettava Ickx che doveva collaudare la F. 1 in vista del G.P. di Spagna. Ma il



Chris Amon alla curva della quercia della pista di Misano Adriatico mentre collauda la prima delle F.1 Tecno-Martini

belga non si vedeva e così nel pomeriggio, dopo che era stato annunciato il forfait di Ickx (ammalato), in pista si sono trovate le due F. 1 italiane, la Ferrari e la Tecno guidate rispettivamente da Mer-

# Lo sportello non frena MERZARIO record

A sinistra, conciliabolo fra i maggiorenni Ferrari, mentre si aspetta l'arrivo di Jacky Ickx...

zario (che in mattinata aveva finito di collaudare positivamente il prototipo) e Amon che al primo serio collaudo della Tecno-Martini ha eguagliato il record della Ferrari dell'altro anno.

Anche Merzario, dopo aver adattato la F. 1 alle sue esigenze, ha ripetutamente abbassato il record della pista con la nuova monoscocca modenese che sfoggiava per l'occasione il nuovo musetto e l'alettone ancora più arretrato. Il tempo migliore del comasco è stato di 1'12"6 miglior tempo assoluto adesso sulla pista adriatica.

Alla fine di due giornate di prove intense, confortanti notizie, la Tecno ha dimostrato di aver raggiunto un buon punto di preparazione, lo stesso Amon ce lo ha confermato. Per la Ferrari il prototipo, dopo i positivi collaudi di Vallelunga dove sono state provate gomme di mescole e dimensione diverse, si sta avviando verso una competitività adeguata al titolo iridato che detiene. Per la F. 1 vale lo stesso discorso: prove di gomme e mescole diverse hanno dato il risultato di abbassare il record assoluto della pista di quasi un secondo, segno evidente che la vettura «c'è»! Notizia confortante per tutti, perché fra 20 giorni c'è il primo appuntamento della stagione europea di F. 1, il G.P. di Spagna.

g. c.





Sul podio, dopo la prima manche di gara, Raymond, il vincitore Lafosse ed il nostro Gabriele Serblin, secondo, che alla fine sarà quarto

**LE CASTELLET** - Il Red Rose Racing ha ottenuto una sorprendente «doppietta» con Lepp e con Burton, al volante delle due nuove Chevron B23 che montavano motori FVC 1900 di Alan Smith. Sono state praticamente le sole vetture che andavano ancora, al termine della prima manche. Il surriscaldamento ha messo fuori di scena le due Abarth, prima che finissero dieci giri, mentre la March-BMW di Hezemans e la Lola di Larrousse sono pure sparite, per noie al motore. Il favorito, Guy Edwards su Lola, si è ritirato quando è sparita la pressione dell'olio mentre conduceva, e l'altra vettura col Vega, la GRD di Miles, si è fermata col motore che emetteva suoni sinistri. L'unico Vega che non ha avuto noie è stato quello del vincitore della prima manche, Lafosse, che si è però fermato poco dopo il via della seconda, con noie al cambio.

Tutte le GRD hanno avuto noie come le Abarth e, anche se per la Chevron si è trattato di una bella vittoria, è stato però un «week-end Lola». Merzario era tanto avvilito, per il comportamento della sua Abarth che, quando si è fermato dopo dieci giri della prima manche, è sceso e ha tirato un calcio alla vettura. Si direbbe che il team se la sarebbe cavata meglio con le macchine dello scorso anno.

Parrebbe proprio che, quale che sia il momento della stagione in cui ha inizio un campionato, le vetture non sono mai pronte e proprio questo è accaduto con le due litri arrivate nel sud della Francia per il round di apertura del campionato europeo.

#### SPECIALE PER AUTOSPRINT

**LE CASTELLET** - Quando le vetture si sono allineate sul circuito Paul Ricard per la partenza, il tempo si era fatto più freddo che la vigilia e il sole era sparito dietro una fitta nuvola.

All'abbassarsi della bandiera Merzario ha fatto una rapidissima partenza, raggiungendo Edwards e Lafosse, che erano più o meno affiancati, all'ingresso della prima curva. L'italiano si è accostato alla barriera, trovando di stretta misura lo spazio in pista per portare l'Abarth in seconda posizione, dopo essersi infilato oltre Lafosse. Mentre le vetture sparivano, dirette per la prima volta verso il rettilineo principale, Merzario aveva il muso dell'Abarth proprio contro la coda della Lola della Barclay e si sarebbe detto che la lotta stesse per diventare serrata, per le prime posizioni.

Per tutto il tratto tortuoso, prima del punto di partenza e di arrivo, Lafosse è rimasto vicinissimo a Merzario e quando sono arrivati al rettilineo dei boxes i due si sono sfiorati. Merzario ha fatto un testa-coda e ha dovuto aspettare che quasi tutti gli altri fossero passati, prima di potere tornare in gara, al diciottesimo posto. Edwards ce la faceva ancora a precedere Lafosse di poco, mentre Hezemans, Larrousse e Miles duellavano per la posizione seguente. Il primo a sparire è stato Miles; dopo due soli giri si è fermato al box per metà della gara, mentre si sostituiva il distributore, in seguito alla rottura di due bracci del motore, la prima avvenuta nel giro di riscaldamento, l'altra dopo due tornate. Questo è stato l'inizio di un incredibile elenco di ritiri, che alla conclusione ha lasciato in gara soltanto una manciata di vetture.

Mentre la corsa proseguiva, Edwards pareva fare poca fatica a conservare il suo piccolo vantaggio nei confronti di Lafosse, mentre alle loro spalle Hezemans teneva e freno Larrousse. Al settimo giro, però, il francese è passato avanti e si è subito staccato. Juncadella è andato al box, ove doveva

poi tornare spesso, con noie alla leva del cambio e alla pompa del carburante.

Poi ha accusato fastidi Burton, la cui Chevron necessitava d'acqua essendo la temperatura salita in eccesso, si ritiene per diminuito afflusso d'aria. Intanto l'attenzione di tutti era concentrata su Merzario che pilotava come un indemoniato. Al nono giro occupava la sesta posizione, apprestandosi a fare di tutto per partecipare al duello per la seconda. Purtroppo il suo sforzo non è durato a lungo, infatti alla decima tornata si è fermato al box definitivamente, col motore che stava per esalare l'ultimo respiro, dopo che il pilota lo aveva fatto salire eccessivamente di giri, nel suo tentativo di guadagnare posizioni. Dopo l'incidente con Lafosse, del resto, un danno al radiatore era causa anche di problemi di surriscaldamento per cui Merzario non aveva scelta e doveva abbandonare. Un giro prima si era ritirato Andruet per lo stesso motivo. Week-end poco felice per il team Abarth, che ha «impacchettato» le vetture e se n'è andato.

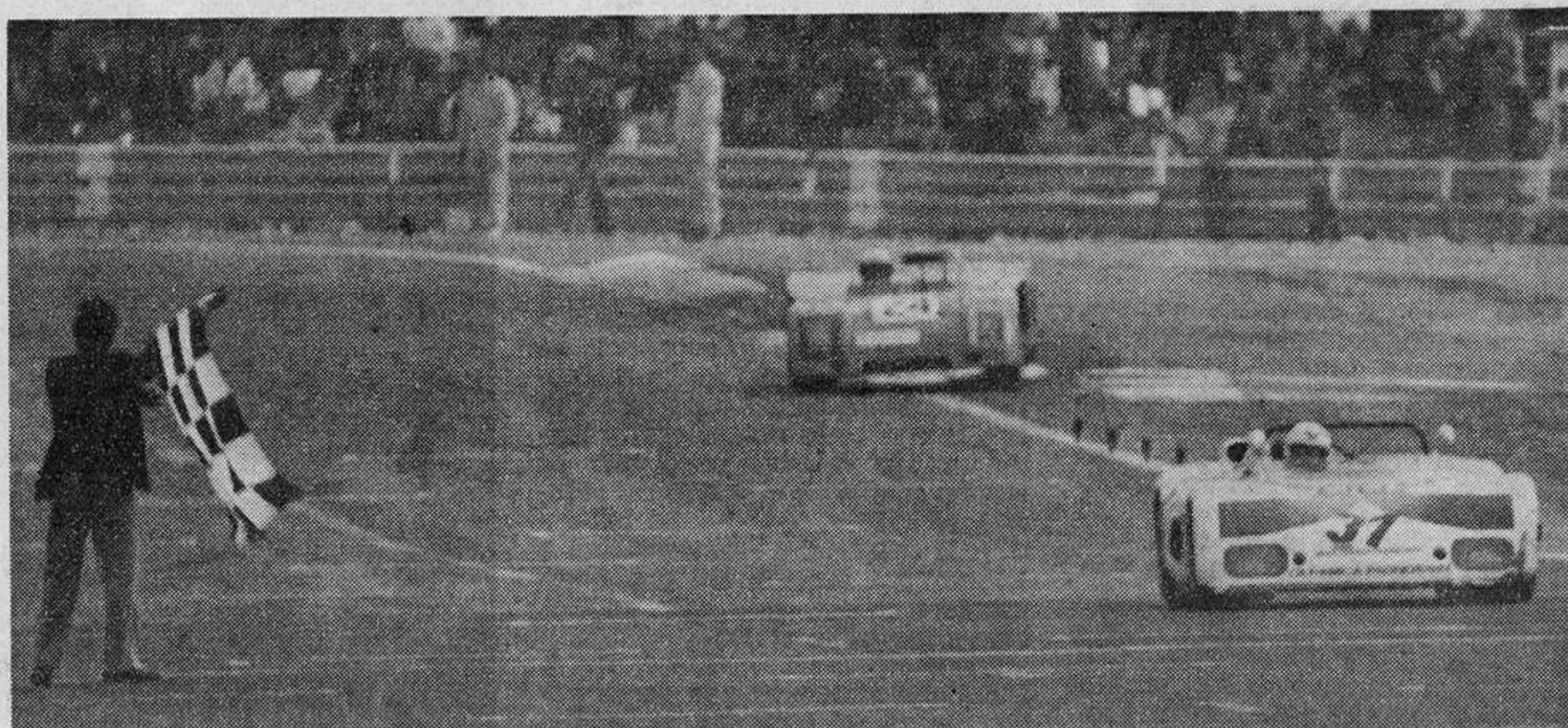
### Una uscita spettacolare

Dopo altri diciotto giri nuove noie alla vettura di testa. Edwards è uscito di gara in modo spettacolare; per rottura della guarnizione del filtro tutto l'olio è colato sul tubo di scappamento bollente e ha preso fuoco. Le fiamme si sono presto spente, ma per Edwards è stata la fine della gara e i meccanici hanno subito cominciato a darsi da fare per rimediare, in vista della seconda manche, senza sapere ancora se il motore era rimasto o no danneggiato. Quasi allo stesso tempo Larrousse è pure sparito di scena, col motore che andava a pezzi mentre il pilota passava davanti ai boxes; una biella si era rotta, come a Mallory Park. Si è ritenuto che la causa fosse la stessa: bielle difettose.

Craft, che cominciava a farsi la mano

# I migliori motori 2000 (VEGA per primo) non reggono nell'Euro Marche e il timore della pioggia frena SERBLIN (alle spalle di LEPP e BURTON)

## Accoppiata «ROSA ROSA



L'arrivo della March-BMW del team Pagnossin condotta da Gabriele Serblin, che è stato la vera rivelazione della corsa. Poteva vincere, se non si fosse fermato a cambiare gomme all'inizio del piovasco, mentre tutti hanno mantenuto la slicks, perdendo così molto tempo ai box

### La madre di SERBLIN pregava nei box

**GABRIELE SERBLIN** non sapeva darsi pace al termine della corsa per la ingenuità che gli ha fatto perdere una vittoria quasi certa. Il ventitreenne studente di medicina di Vicenza corre da appena tre anni. Infatti iniziò con un'Abarth 1000 barchetta nel 1971. Al Ricard si era presentato anche lo scorso anno con una Chevron e non aveva avuto molte occasioni per brillare. «Quest'anno» dice Serblin «ho deciso finalmente di fare le cose seriamente. Vincere addirittura la prima corsa a cui partecipavo sarebbe stato un sogno troppo bello. Tuttavia a questo punto me ne rammarico proprio perché la possibilità di vincere l'avevo avuta a portata di mano».

Della stessa opinione sono i tifosissimi genitori di Serblin che hanno accompagnato il figlio a questo suo debutto francese insieme alla sorella. La madre a mani giunte, prega ai box mentre il figlio gira in pista. «Tuttavia, dice, preferisco vederlo correre che aspettare il risultato della corsa a casa».

Tra i programmi di Serblin per il momento ha maggior importanza la facoltà di medicina, tuttavia se la carriera agonistica iniziata in maniera tanto brillante al circuito Paul Ricard con la March-Pagnossin dovesse avere un seguito, Gabriele non nasconde che potrebbe anche passare in secondo piano la facoltà di medicina e farà passare in prima posizione quella di pilota. **t. z.**

sulla nuova Lola, avrebbe occupato la quarta posizione dopo i ritiri di Larrousse e di Edwards, ma proprio al giro successivo anche lui si è trovato fuori gara col cambio grippato. A questo punto, si cominciava a chiedersi se qualche vettura sarebbe arrivata in fondo.

Al ventesimo dei quarantacinque giri, Lafosse si è trovato con un grosso vantaggio nei confronti di Hezemans, che stava rallentando per problemi di surriscaldamento. La March della Ceramica Pagnossin, pilotata da Gabriele Serblin, occupava la terza posizione, dopo che Lepp aveva fatto un testa-coda per via dell'olio lasciato in pista dalla vettura di Edwards, mentre Raymond faceva una buona gara in quarta posizione e Hine, sesto, procedeva con calma in attesa che altri si ritirassero. E' invece toccato a lui, dopo due giri, per guasto alla trasmissione. Hezemans ha dovuto fare una rapida sosta per mettere altra acqua nella vettura e ha proseguito poi in quinta posizione, a circa metà gara, anche se il suo motore emetteva molto fumo e aveva tutta l'aria di potere durare ancora per poco. Lepp è riuscito a superare Serblin, per occupare di nuovo la seconda posizione, quando l'altro ha fatto un testa-coda alla venti-

quattresima tornata, ma ci è rimasto per soli tre giri, costretto poi a sostare al box per fare sostituire il filo staccato di una candela; è arretrato dunque in quinta posizione, dietro a Lafosse, Serblin, Raymond e Bayard.

Al termine Lafosse precedeva di 18" Serblin che per finire secondo ha guidato bene, però in modo piuttosto spericolato; ormai anche il suo motore surriscaldava, come quello di Hezemans, però è riuscito a stare davanti a Raymond il quale, pur avendo condotto per un giro dopo il testa-coda di Serblin, non è riuscito a occupare il secondo posto per soli 2".

### Una farsa per tredici

Lepp è arrivato quarto, staccato di un giro dopo la sua fermata, mentre Burton era quinto, staccato di un altro giro per via di una sosta più lunga. La sua lotta disperata per riportarsi avanti è stata ricompensata all'ultimo giro, nel quale ha superato Bayard.

La seconda manche è risultata un'assoluta farsa. Tredici vetture sono partite nel caos. A quella di Lafosse si

è spento il motore pochi secondi prima che venisse abbassata la bandiera e Burton ha perso quasi mezzo giro, bloccato dietro al francese, senza poter partire prima che questi venisse spinto da lato. Ci sono voluti altri due giri prima che Lafosse potesse avviare il motore e, intanto, Lepp si era creato un grosso vantaggio nei confronti di Bayard e di Serblin, che lottavano per la seconda posizione. Miles ha coperto un solo giro, prima di fermarsi col Vega che emetteva strani rumori, mentre Edwards è «sovravissuto» per due giri prima di fermarsi a sua volta quasi privo di pressione dell'olio, senza dubbio per via dei problemi avuti nella prima manche.

Le chances di Lafosse per rimediare al tempo perduto sono sparite poco dopo la sua partenza, quando si è fermato senza marce, per cui prima del compimento di dieci giri erano rimaste in gara soltanto otto vetture.

Poi, è cominciata a cadere la pioggia. Le vetture del Red Rose Racing sono andate al box per montare pneumatici da bagnato, Bayard si è fermato con noie all'impianto elettrico, Raymond ha fatto altrettanto per montare a sua volta pneumatici da bagnato ed è poi stato squalificato per essere



● I debutto di Elford (foto a destra) nella veste di direttore sportivo non è stato dei più tranquilli. Delle due vetture March-BMW iscritte dal pilota inglese, che è l'importatore generale per l'Europa della marca, infatti non se ne è allineata nemmeno una. All'origine della defezione c'era il mancato arrivo dei motori dal reparto competizioni di Monaco dove i propulsori erano stati sottoposti ad una accurata revisione con l'inserimento di nuove bielle al titanio dopo le preoccupanti rotture rivelatesi nella gara d'aper-



tura di F. 2 a Mallory Park.

Elford ha confermato che è sua intenzione chiudere definitivamente con l'attività agonistica. «Tuttavia un desiderio mi è rimasto ancora, ha aggiunto il pilota inglese, e cioè quello di correre in Targa. Molto probabilmente chiuderò la mia carriera proprio nella classica siciliana così almeno se le notizie che ho letto nei giorni scorsi corrispondono al vero circa la fine della corsa siciliana, saremo in due a chiudere il nostro ciclo sulle scene sportive».

## HEZEMANS accusa il comasco di «tagliare la strada!»

LE CASTELLET - Il circuito di Le Castellet non è per Merzario un circuito fortunato. Nel '72, sempre nella gara d'apertura dell'Euro 2000 il comasco fu costretto al ritiro quando era al comando con oltre quaranta secondi di vantaggio. Due anni fa una serie di ripetuti testa-coda relegarono il «mini driver» della Ferrari nelle ultime posizioni prima di un laconico ritiro.

Sembrava proprio che con il '73 le cose dovessero cambiare. Invece secondo la regola del famoso «non c'è due senza tre» ancora una volta per il «re delle 2000» e conseguentemente per l'Abarth è andato tutto storto. Questa volta addirittura i dissapori sono cominciati fin dai primi minuti di prova. Infatti nel clan Osella il nervosismo serpeggiava perché Merzario, precipitoso a Le Castellet non appena finiti i collaudi con la Ferrari F. 1 a Misano, aveva dovuto attendere il venerdì pomeriggio inoltrato per veder arrivare le macchine da Torino. E le inevitabili rimozioni assumevano dimensioni ancora maggiori quando Merzario, salito al volante si accorgeva che l'assetto della vettura concordato dopo le prove a Vallelunga e a Fiorano era stato completamente cambiato.

Osella giustificava la cosa con una misteriosa annotazione sulla taratura delle molle che nel viaggio di ritorno da Roma a Torino era stata scambiata con un'altra ottenendo quindi in pratica risultati completamente diversi.

Partito, deciso a strafare, raccoglieva nel corso del primo giro una serie di annotazioni negative sul suo modo di guidare. «E' un pazzo — diceva Hezemans — quello che ha fatto Merzario oggi non lo si fa nemmeno quando si è in pista da soli. Se lui cerca rognando tagliando la strada a tutti prima o poi finirà che la trova».

Nei successivi nove giri, dopo un testa-coda e l'esplosione del motore, afflitto da problemi di raffreddamento, con la spia del contagiri a 11.500, Merzario metteva fine al terzo tentativo di conquistare il pubblico del Castellet.

Considerato che la prossima esibizione del comasco su questa pista sarà in luglio con la Formula uno, ci sono molte probabilità che la «serie nera» possa finalmente interrompersi magari con un risultato di grandissime proporzioni.

Tito Zogli

# SA» e MERZARIO sotto accusa!

TROFEO PAUL RICARD - Gara di velocità in circuito valevole per il campionato europeo marche due litri - Le Castellet, 8 aprile 1973.

### LE CLASSIFICHE

Prima serie: 1. Lafosse (Lola T292) 58' 55"6, media kmh 149,54; 2. Serblin (March-BMW 73S) 1.00'13"4; 3. Raymond (Chevron B23) 1.00'15"3; 4. Lepp (Chevron B23) 44 giri; 5. Burton (Chevron B23) 43 giri; 6. Bayard (Lola T292) 43 giri; 7. Hezemans (March-BMW 73S) 43 giri; 8. Henry (Lola T290) 42 giri; 9. Marcotulli (Chevron B23) 40 giri.

Giro più veloce: Edwards 1'16"3, media kmh 153,991.

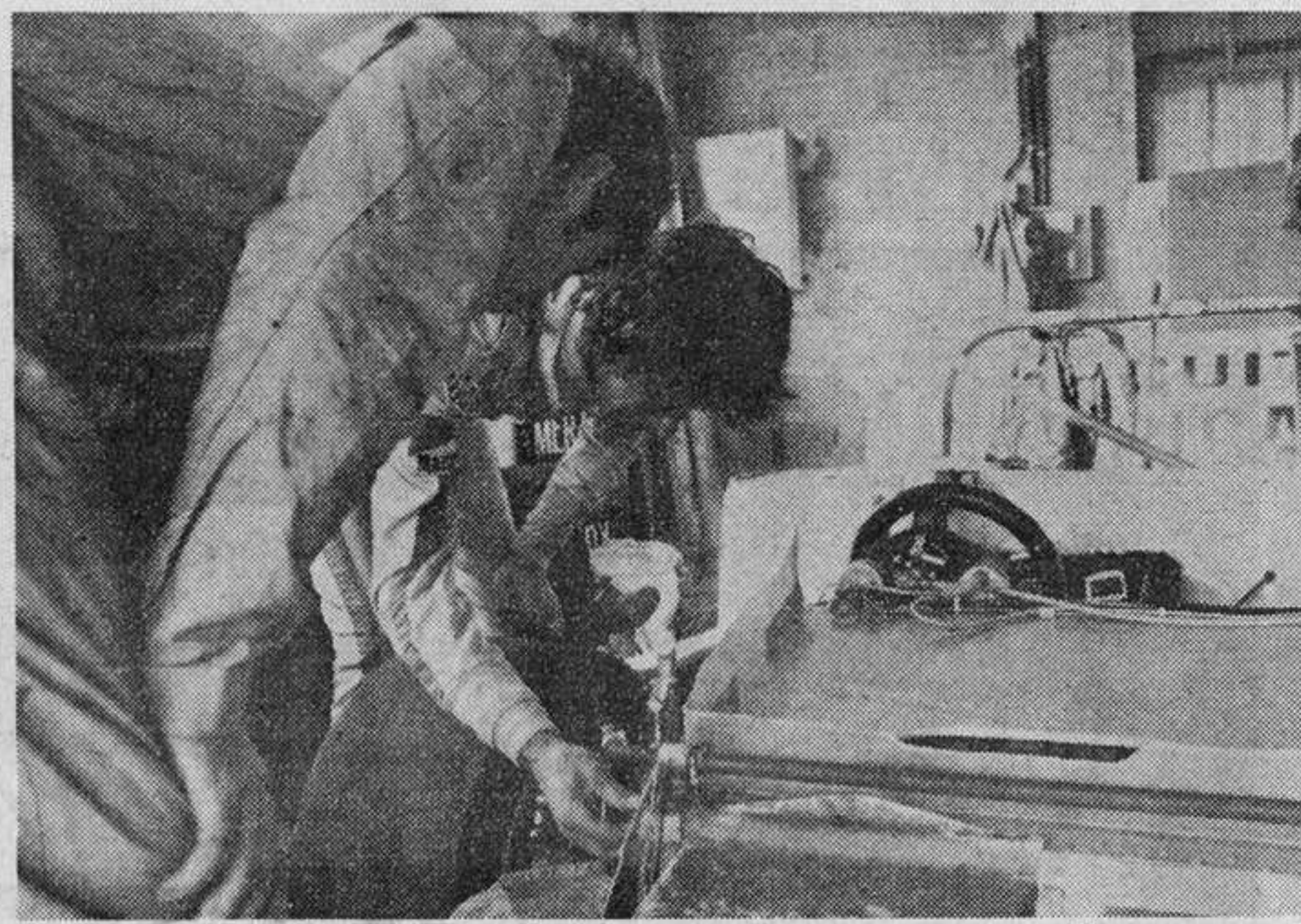
Seconda serie: 1. Lepp (Chevron B23) 1.13'08", media kmh 120,493; 2. Burton (Chevron B23) 1.13'28"9; 3. Henry (Lola T290) 1.13'28"9; 4. Serblin (March-BMW 73S) 43 giri; 5. Skoghag (Lola T212) 41 giri; 6. Marcotulli (Chevron B23) 41 giri; 7. Stalder (Lola T290) 36 giri; 8. Raymond (Chevron B23) 18 giri; 9. Juncadella (Chevron B23) 17 giri; 10. Bayard (Lola T292) 11 giri.

Giro più veloce: Lafosse 1'19"2, media kmh 148,342.

### CLASSIFICA GENERALE

1. John Lepp (Chevron B23) 2.13'20", 89 giri; 2. Burton (Chevron B23) 88 giri; 3. Henry (Lola T290) 88 giri; 4. Serblin (March-BMW 73S) 88 giri; 5. Marcotulli (Chevron B23) 81 giri; 6. Stalder (Lola T290) 78 giri; 7. Skoghag (Lola T212) 78 giri; 8. Raymond (Chevron B21-23) 63 giri; 9. Bayard (Lola T292) 54 giri; 10. Lafosse (Lola T292) 49 giri; 11. Juncadella (Chevron B23) 49 giri; 12. Hezemans (March-BMW 73S) 43 giri; 13. Hine (Chevron B21-23) 23 giri; 14. Edwards (Lola T292) 19 giri; 15. Craft (Lola T292) 19 giri; 16. Dubos (Chevron B) 19 giri; 17. Larrousse (Lola T292) 18 giri; 18. Miles (GRD-Ford S73) 14 giri; 19. Merzario (Abarth PA1) 10 giri; 20. Andruet (Abarth PA1) 9 giri; 21. Heller (GRD-Ford S73) 7 giri; 22. Obermoser (GRD-Ford S73) 4 giri.

CLASSIFICA DELL'EUROPEO MARCHE 2000: Chevron 20, Lola 12, March 10.



Merzario, nel box di Osella durante le prove, controlla personalmente l'assetto, il cui regolamento poco felice lo ha messo a disagio

stato spinto, quando il motore non si avviava. E così, nella seconda metà della gara, era la vecchia Lola T212 di Rolf Skoghag a condurre; montava «slicks» e procedeva a lenta andatura. Ben presto, però, l'acqua è entrata nel motore, a Skoghag è toccato rallentare e Lepp ha così riguadagnato i posti che aveva perduto per la sosta, benché anche il suo motore emettesse suoni poco promettenti.

Mentre la corsa si trascinava verso la conclusione e la pioggia cadeva più pesante, l'unica emozione si è avuta quando Burton si è avvicinato a Serblin e a Henry per tentare di occupare la seconda posizione. Serblin ha perso la sua per via di una sosta per montare pneumatici da bagnato ma era comunque miracoloso che la vettura continuasse a procedere, dato che per metà gara era senz'acqua ed emetteva rumori spaventosi.

A due giri dalla fine Burton ha superato Henry e ormai il suo secondo posto gli sembrava sicuro. Aveva però creduto che la gara fosse finita un giro prima e stava per andare al box quando ha visto la bandiera a scacchi! Si è affrettato ad accelerare sul traguardo battendo Henry di pochi metri. Serblin si è piazzato quarto staccato di due giri e il lento Skoghag è quasi stato raggiunto dal lentissimo venezuelano Marcotulli, che non aveva pneumatici da bagnato sulla sua Chevron.

Benché la Chevron abbia fatto un due, la sua vittoria non è stata molto convincente e le Lola si sono dimostrate fra le più veloci vetture del week-end, anche se i loro motori Vega e BMW non sembrano in grado di reggere al ritmo. Abarth e GRD dovranno svolgere, si direbbe molto altro lavoro di sviluppo prima di potere seriamente sfidare i teams Lola e Chevron. L'attesa Alpine Renault è stata ritirata all'ultimo momento perché in prova un motore era rimasto danneggiato. Disponendo di un solo altro gruppo propulsore il team ha ritenuto preferibile svolgere altre prove, prima di apparire in pubblico, anche se corre voce che quando apparirà i motori non si dimostreranno abbastanza potenti per stare alla pari con gli altri.

Jeff Hutchinson

## EDWARDS più veloce e l'ABARTH senza molle

LE CASTELLET - Per la maggioranza dei teams si trattava della prima volta in cui le loro vetture scendevano su un circuito e, infatti, le prove sono state soprattutto una sessione iniziale di tests, con i problemi prevedibili. Uno dei pochi piloti veramente bene organizzati era Edwards, con la Lola T292 della Barclay's International, dato che il giorno precedente la corsa era stato trascorso a mettere a punto la vettura per quello specifico circuito, senza contare le lunghe prove svolte in Inghilterra in precedenza. Nonostante le ripetute assicurazioni che non avrebbe mai più usato un altro Cosworth-Vega, dopo tutti i guai dello scorso anno, la nuova vettura di Edwards montava proprio lo stesso motore. A quanto pare la Cosworth lo aveva convinto (e anche molti altri) a usarlo e in cambio si era offerta di pagare tutte le spese di riparazione e di manutenzione.

Dick Scammell, il capo tecnico Vega per la Cosworth, ha detto che durante l'inverno i motori erano stati resi più sicuri e, soprattutto, si era eliminato il guaio dei cilindri che si crepavano e invece, dopo il primo giorno di prove, si è scoperto che il motore di Edwards aveva un cilindro crepato! Resta da vedere se il pilota ha fatto una scelta saggia, decidendo di continuare col Vega. Comunque, col nuovo motore Edwards è stato senza fatica più veloce degli altri, ottenendo la posizione al palo col tempo di 1'15"2 e battendo il record delle due litri dello scorso anno, stabilito da Merzario in 1'17"8.

Il secondo più veloce, che ha condiviso quindi la prima fila, è stato Lafosse con la più vecchia Lola T290, patrocinata dalla sigarette «Gallia», vettura decisamente inferiore, sotto certi aspetti, alla tre litri patrocinata dalle sigarette «Gitane». Anche il francese, come Edwards, ha trascorso più tempo degli altri in prova e, a

sua volta, era stato convinto a usare un Vega. Il suo tempo di 1'16"5 era buono, con la vettura vecchia, ma al termine delle prove al suo team c'erano volti preoccupati, quando si è scoperto che il motore era basso di giri e aveva ritorni di fiamma, sicché si è deciso di rimontare il vecchio Vega delle prove, con cui Lafosse aveva vinto a Montlhéry la settimana precedente.

Diversamente da quanto era accaduto lo scorso anno in prova, al team Abarth erano lungi dall'essere fiduciosi. Più o meno tutto andava storto, nelle due nuove vetture, che non erano state neppure sottoposte a prove. Quella su cui Galli aveva avuto l'incidente in Italia era rimasta in patria, ancora da riparare. Il viso normalmente allegro di Merzario aveva un'espressione affilata perché, cheché cercasse di fare, non riusciva a scendere sotto 1'17"2.

«La macchina soprasterza e sottoasterza al tempo stesso» — ha detto — E in una curva veloce a destra, in fondo al rettilineo, lo ha dimostrato con un tremendo testa-coda, per fortuna senza urtare niente. Le sue prove sono anche state interrotte da noie alla pompa del carburante, mentre fastidiosi ai freni (curati mediante la sostituzione con originali pastiglie Lockheed) e surriscaldamento sono risultati altri problemi, minori se vogliamo, però sempre fonte di un ritmo più lento. Al termine delle prove al team si è pure scoperto che le molle erano difettose, anche se si riteneva che avessero il carico giusto, sicché il direttore di squadra è dovuto tornare a Torino per prenderne di nuove e Osella sperava che le cose sarebbero così andate meglio per Merzario, in gara.

Andruet in questa corsa sostituiva l'infornuto Galli (ma era a Goodwood!) e ha passato molto tempo a «farsi la mano» sulla vettura, non riuscendo però a fare meglio dell'undicesimo tempo in 1'19"9.

Con l'aiuto del progettista della March, Harvey Postlethwaite, Hezemans è riuscito a fare andare molto bene la March-BMW semi ufficiale patrocinata dall'Autovox e di cui si occupa Trivellato. Ha segnato 1'17"6 alla sua prima uscita con la vettura, che migliorava sempre più. In testa alla terza fila c'era Craft con la nuovissima Lola T292 patrocinata dalla Crown Investments di Birane. Montava il motore Cosworth BDG due litri di F. 2 ed era stata completata soltanto trentasei ore prima della competizione. Non era arrivata per il primo giorno di prove ed è stata pronta soltanto per l'ultima sessione, quando Craft l'ha pilotata per la prima volta.

### Così (in 23) al via della prima serie

EDWARDS (Lola-Vega T 292) 1'15"2	LAFOSSE (Lola-Vega T 290) 1'16"5
MERZARIO (Abarth-Osella) 1'17"2	HEZEMANS (March-BMW 73S) 1'17"6
CRAFT (Lola-BDG T 292) 1'18"3	MILES (GRD-Vega S 73) 1'18"4
RAYMOND (Chevron-FC B23) 1'18"6	LARROUSSE (Lola-BMW T 292) 1'19"0
SKOGHAG (Lola-FVC T 212) 1'19"3	JUNCADELLA (Chevron-FVC B21) 1'19"3
ANDRUET (Abarth-Osella) 1'19"9	LEPP (Chevron-FVC B23) 1'20"1
HINE (Chevron-FVC B19) 1'20"3	BURTON (Chevron-FVC B23) 1'20"5
SERBLIN (March-BMW 73S) 1'20"5	HENRY (Lola-FVC T 290) 1'22"2
DUBOS (Chevron-FVC B21) 1'22"3	OBBERMOSER (GRD-FVC S73) 1'22"5
HEILER (GRD-FVC S73) 1'24"0	MARCOTULLI (Chevron-FVC B23) 1'24"1
STALDER (Lola-FVC T 290) 1'24"4	GRANAIL (Lola-FVC T 290) senza tempo
BAYARD (Lola-FVC T 292) senza tempo	

ta. Dopo alcuni giri lenti ha tentato di coprirne un paio velocemente, segnando un decorosissimo 1'18"3.

La Dart-GRD ufficiale di Miles, pure con motore Vega, era ancora molto poco maneggevole, dopo tante prove svolte in Inghilterra. Il problema era rappresentato da un forte soprasterzo e durante le prove si è provveduto ad allargare l'allettone posteriore nel tentativo di migliorare la velocità in curva, ove la vettura si dimostrava infatti più lenta delle altre. In quinta gli mancavano 500 giri, in rapporto agli altri con lo stesso motore, quindi Miles era tutt'altro che soddisfatto. Uno sforzo finale, per segnare un tempo veloce, lo ha fatto finire «parcheggiato» sul circuito, per rottura di un filo del distributore.

Già agli inizi delle prove entrambe le vetture del Red Rose Racing, con i nuovi piloti del team Burton e Lepp, hanno avuto noie, per cui le speranze della Chevron di ottenere posti in testa allo schieramento sono andate in frantumi. A Burton si è crepato un cilindro, mentre Lepp è riuscito a coprire soltanto pochi giri prima di avere un guasto al cambio.

La Chevron in miglior posizione era la vettura privata con motore FVC 199 di Raymond, che ha di nuovo messo in luce la sua buona forma segnando 1'18"6 e battendo Larrousse per conquistare un posto in quarta fila, infatti il tempo del francese era di 1'19".

j. h.



# LA TARGA

## mi eccita

# VALLELUNGA mi ha convinto!

Se c'è una cosa che rimpiango, è di essere nato troppo tardi per poter disputare la Mille Miglia. Rimaneva per fortuna la Targa Florio e da quando ho incominciato a correre, l'ambizione di allinear-mi un giorno sul circuito delle Madonie non mi ha lasciato.

Ma si sarebbe detto che il destino me lo rifiutava, perché quando correvo per lui, John Wyer non andava ancora alla Targa e quando sono entrato alla Ferrari, non ci andava più.

Peter Schetty non dimenticherà presto l'insistenza che ho avuto nel proporgli la mia partecipazione alla Targa 1972. Ma il calendario di pilota di Formula 1 non si prestava per nulla.

In verità, non si presta di più quest'anno, ma un fatto nuovo ha fatto pendere la bilancia in mio favore: la magnifica e spettacolare vittoria riportata l'anno scorso da Arturo Merzario e Sandro Munari al volante dell'unica 312 BP alla partenza.

L'ingegner Enzo Ferrari ha dunque deciso di darmi questa possibilità il 13 maggio prossimo. Era tempo visto che, come si sa, in quel giorno avrà luogo l'ultima Targa tradizionale.

Pregusto questo 13 maggio come uno dei più bei giorni della mia vita di pilota, un giorno tanto più prezioso perché sarà l'unico.

### Il circuito delle Madonie

Luigi Chiron mi ha raccontato un giorno che, ai suoi tempi, i piloti trascorrevano un mese intero sul circuito delle Madonie per preparare la Targa e che i più coscienti fra i «nuovi» percorrevano persino (a tappe evidentemente) il circuito a piedi.

Non siamo più a quel punto naturalmente.

Ma ho avuto ugualmente molto poco tempo per assimilare il percorso: due giorni e mezzo di scoperta, al volante di una Dino, giusto prima delle 6 Ore di Vallelunga, e più tardi, soltanto le prove ufficiali.

Nell'attesa, sono incantato per ciò che ho scoperto. Il circuito delle Madonie ha superato le mie aspettative, tanto per il tracciato quanto per i suoi paesaggi, e ancora di più per quell'atmosfera di libertà — direi quasi di diletterismo — che lo accompagna.

E' come se il tempo si fosse fermato laggiù per conservarci l'epoca di Nuvolari e Varzi, quando la grande competizione era ancora un pilotare naturale su di un tracciato naturale.

Tuttavia, al di là del circuito, e persino della corsa, sono stato conquistato dalla Sicilia e dai siciliani.

Non so come esprimere la mia commozione per la sollecitudine e coscienza che Nino Vaccarella ha avuto nel mostrarmi il circuito e nello sgrossare per me il lavoro per impararlo, esattamente come se non dovessimo essere rivali.

Ho ammirato in lui e il maestro e la conoscenza del pilotare e nel contempo il personaggio ardente e distinto.

### Una storia di arance

Ma non sono stato meno commosso dall'accoglienza della popolazione locale che ha veramente festeggiato la mia venuta in Sicilia.

Non parlo soltanto di coloro che si erano riuniti alle tribune di Cerda, ma di tutti i lavoratori della campagna che non mancavano mai di salutarmi

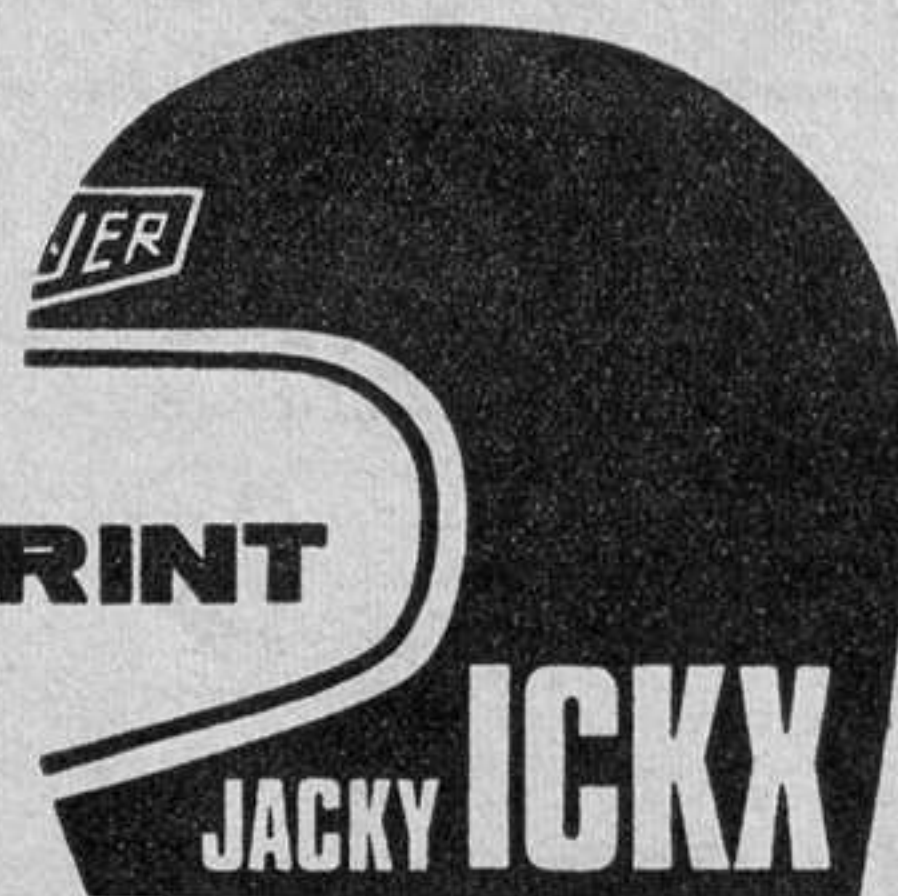


Copyright per l'ITALIA

**AUTOSPRINT**

presenta

GLI ARGOMENTI di



Ickx, quando era in Targa per le prove ospite di Vaccarella, che però farà coppia con Merzario. A proposito dei due, c'è stata una «polemica» relativa a delle arance, di cui leggerete nel prossimo numero del nostro settimanale

col braccio ad ogni passaggio. Parecchi di essi correvano persino fino alla strada per essere ben certi che il loro buongiorno non mi sfuggisse.

Penso anche alle casalinghe di Collesano che abbandonavano un istante il loro lavoro per affacciarsi alla finestra... In nessun'altra parte, nel mondo intero, ho incontrato né un tale entusiasmo, né una tale gentilezza così naturali.

Mi ricordo particolarmente di un gruppo di raccoglitori di arance che ad ogni giro mi facevano segno di fermarmi.

Pensavo che fosse per il piacere di scambiare qualche parola, qualche stretta di mano, e non mancavo da parte mia, di fare cenni di saluto, ma senza fermarmi perché cercavo di conservare il ritmo.

Al mio sesto e ultimo passaggio della giornata, finito il mio lavoro, mi sono fermato accanto a loro.

Non volevano soltanto parlarmi, volevano darmi le loro arance! E ciascuno è venuto con la sua bracciata di frutti e foglie, dal più giovane bambino alla più anziana fra le donne!

La Dino ne era piena. Quando ho ripreso il mio cammino, i frutti rotolavano dappertutto. Al punto che ho dovuto raggiungere Cefalù ad andatura moderata per evitare sorprese.

Non dimenticherò mai l'accoglienza della Targa! E sono veramente impaziente di ritornare in Sicilia.

### La rivelazione di Vallelunga

Anche la 6 Ore di Vallelunga è ora lontana. Vorrei riparlare per sottolineare la piena riuscita di un'audace iniziativa: disputare una prova di resistenza su di un circuito ultracorto e acrobatico per di più.

Lo dico tanto più volentieri perché ero fra gli scettici.

Direi persino che temevo il peggio in materia di ingombro della pista e d'impossibilità di sorpassare, e che pensavo anche che lo sforzo fisico richiesto sarebbe stato eccessivo.

Per incominciare da questo secondo punto, ho constatato che non era vero. Il circuito è così ben disegnato che, grazie anche all'andatura ridotta, anche forzando la cadenza (ciò che Brian Redman e io abbiamo fatto da capo a fondo, a causa del nostro ritardo) il pilotaggio è più disteso che altrove.

Oso persino dire che mi sono ben divertito a Vallelunga, ciò che succede raramente nelle competizioni al vertice. Le 6 ore sono passate in un baleno.

Quanto alla perfetta regolarità della prova, mi sembra che si basi categoricamente su tre elementi: la preparazione impeccabile del circuito, la notevole efficacia del corpo dei commissari di pista e la buona volontà integrale dei piloti.

Ci servivamo tutti dei retrovisori e facevamo tutti il necessario per facilitare i sorpassi.

Ora questa omogeneità del lotto dei concorrenti è la conseguenza diretta del circuito ultracorto che, autorizzando soltanto 22 vetture alla partenza, ha scartato dalla pista i semplici sportivi (la cui buona volontà è completa, ma che mancano d'esperienza) che ingombrano tradizionalmente durante le prove di resistenza.

E' in questo che la felice fine dell'innovazione

di Vallelunga mi pare capitale: ha fatto tabula rasa di un'idea preconcepita.

### Cacciare le idee preconcepite

La vita è ingombra di idee preconcepite ed è il caso della competizione automobilistica come di tutte le altre attività umane.

Una di queste idee preconcepite è che la prova di resistenza debba corrersi su di un lungo circuito, per poter allineare alla partenza un numero sufficiente di concorrenti perché ce ne siano ancora all'arrivo.

Si trovava probabilmente il numero voluto di concorrenti validi nel tempo in cui si trattava letteralmente di una prova di resistenza dove il problema n. 1 era di arrivare.

Ma già da molto tempo la prova di resistenza storica ha fatto posto ad una CORSA di lunga durata. E la corsa contemporanea esige sicuramente un livello di esperienza elevato!

E' stato dunque necessario accettare alla partenza, per costituire il «plateau» necessario, una maggioranza di piloti inesperti che ci hanno valso a decine dei «colpi di calore» e che hanno fatto perdere più di una corsa a degli equipaggi che avevano la vittoria nelle mani.

Finora, avevo accettato le «chicanes» mobili come un male necessario e avevo persino difeso la tesi che facevano parte dell'ambiente della corsa per vetture sport e del modo particolare che vi si impone.

E' in effetti tipico della mia natura di sempre «collaborare con l'inevitabile».

Ma la 6 Ore di Vallelunga ha dimostrato che, nel caso particolare delle corse di resistenza, l'apparente inevitabile riposava solo sull'idea preconcepita che la corsa di vetture sport richiede un circuito di una certa lunghezza.

### Pensiamo al pubblico

Sono in effetti convinto che con i 291 giri fatti dalla vettura vittoriosa, i continui mutamenti della situazione, e il fatto che dopo la metà-corsa, mai il vantaggio della vettura di testa ha raggiunto un giro intero, il pubblico è stato meglio servito a Vallelunga che in nessuna altra parte.

E siccome è dalla soddisfazione del pubblico che dipende esclusivamente, oggi, la prosperità dello sport automobilistico, mi permetto di pensare che l'iniziativa di Vallelunga merita di essere ripresa altrove e di svilupparsi.

Nello stesso ordine di idee, la forma sorprendente e il successo della Matra avranno molto contribuito a rilanciare il campionato del mondo delle marche che era un po' in disgrazia della CSI e la cui sostituzione a breve scadenza con un campionato aperto alle vetture da turismo e alle GT sembrava fatta.

Possa il campionato attuale, ravvivato dalla rivalità, convincere i dirigenti sportivi del loro errore! Sembrano sempre credere che lo sviluppo della vettura usuale dipenda dalla corsa, come al tempo dei nostri nonni, e che devono mettere in opera dei regolamenti tecnici artificiali e pignoli.

Quando dunque comprenderanno che lo sport automobilistico è diventato un'attività puramente autonoma sufficiente a se stessa? E che richiede esclusivamente dei regolamenti sportivi?

Jacky Ickx



*E' il momento della MARCH-BMW  
(pur con i problemi di raffreddamento)  
e del giovane francese (vera rivelazione)*

# «Una biella ardente» blocca BELTOISE ma JARIER sempre 1°

SPECIALE PER AUTOSPRINT

**HOCKENHEIM** - Proprio come al Mallory: Jarier in testa dal primo all'ultimo giro, Beltoise che rompe una biella («qui però ho lasciato pezzi più piccoli di motore sulla pista perché si è rotta la prima e non una di quelle in mezzo come allora»), gli avversari di marca Ford col fiato grosso. Una situazione tanto confermata da far pensare che possa diventare una abitudine.

Solo che questa volta la faccenda della biella di Beltoise è casuale; in Inghilterra tutti i motori BMW avevano avuto questo grave inconveniente meno quello del vincitore. Qui nessuno ha rotto così gravemente a parte Beltoise e perfino le macchine dei clienti, che pure avevano grossi guai di raffreddamento per un errore al circuito dell'acqua che sulle March-Casa era stato modificato, sono riuscite ad arrivare in fondo senza rotture vitali.

Malgrado ciò il successo March BMW è stato meno evidente di come si preannunciava alla fine della prima manche, quando alle spalle dei dominatori — Jarier e Beltoise, dopo il tenace antagonista di marca Ford Depailler, si trovava il quasi esordiente Hans Stuck junior sulla terza macchina schierata ufficialmente dalla casa di Mosley ed Herd. L'equilibrio «alla Mallory» si è creato solo all'inizio della seconda manche, con Stuck fermato dalla bandiera nera (che dolore per i tedeschi) per un avvio a spinta che nascondeva guai di maggior portata e Beltoise col motore in pezzi.

Così Jarier ha vinto un'altra volta dando il suo nome al lungo Campionato Europeo che, pur ancora tutto da disputare, ha in lui un protagonista molto scomodo per gli avversari. Il francese ha guidato con la grinta ed i pochi complimenti per la mac-

china che gli sono ormai caratteristici. Eppure è arrivato in fondo senza problemi confermando che nell'abitacolo quello che fa lo pensa. Quando è salito sul podio non sembrava l'oscuro Jarier dello scorso anno che correva senza soldi e senza fortuna in Formula Tre. Il mazzo di fiori della vittoria offerto ad Arnold, il mobiliere francese che lo ha appoggiato nel grande passo alle March di F. 1 e 2, ha avuto il valore di un simbolo.

Dopo il francese, un altro francese, il piccolo caparbio Patrik Depailler che in questa occasione ha mantenuto la tradizione che lo vuole spesso secondo. A lui ed alla ELF2 è toccata l'eredità di Hailwood che aveva conquistato il secondo posto e salvato al-

**JIM CLARK RENNEN** - Gara internazionale valida quale seconda prova del campionato europeo F. 2 - Hockenheim, 8 aprile 1973.

## LE CLASSIFICHE

## Prima serie

Jean-Pierre Jarier (March-BMW) 20 giri in 41'10"7, media kmh 197,800; 2. Beltoise (March-BMW) 41'17"3; 3. Depailler (Elf 2) 41'29"1; 4. Stuck (March-BMW) 41'51"1; 5. Bell (Surtees) 41'51"4; 6. Birrell (Chevron B25) 42'03"2; 7. Gethin (Chevron B25) 42'08"9; 8. Pescarolo (Motul) 42'09"8; 9. W. Fittipaldi (Brabham BT40) 42'21"3; 10. Coulon (March-BMW) 42'46"8; 11. Vandervell (March-BMW) 42'47"5; 12. Mass (Surtees) a 1 giro; 13. V. Brambilla (March 712) a 1 giro; 14. E. Brambilla (March-BMW) a 1 giro; 15. Scheckter (Motul) a 1 giro; 16. Wisell (GRD) a 1 giro; 17. Williamson (GRD) a 2 giri; 18. Morgan (Chevron) a 3 giri; 19. Wollek (Motul) a 5 giri.

## Finale

1. Jean-Pierre Jarier (March-BMW) 40 giri in 1.22'27", media kmh 197,600; 2. Depailler (Elf 2) 1.22'46"9; 3. Bell (Surtees) 1.23'59"4; 4. Pescarolo (Motul) 1.24'55"5; 5. W. Fittipaldi (Brabham) 1.25'20"8; 6. Vandervell (March-BMW) 1.25'53"4; 7. Coulon (March-BMW) a 1 giro; 8. E. Brambilla (March-BMW) a 1 giro; 9. Williamson (GRD) a 2 giri; 10. Birrell (Chevron) a 2 giri; 11. V. Brambilla (March) a 2 giri; 12. Scheckter (Motul) a 3 giri.

**Giro più veloce:** Jarier, nella prima manche, in 2'02"4, media kmh 199,700.

## LA CLASSIFICA DELL'EUROPEO F. 2 (DOPO DUE PROVE)

Jarier punti 18; McConnell e Depailler 6; Morgan e Bell 4; Lepp e Wilson Fittipaldi 3; V. Brambilla e Vandervell 2; Salisbury e Coulon 1.

meno in parte l'onore Ford a Mallory. La sua è stata una corsa capolavoro durante la quale ha sempre trovato la giusta misura benché i freni tendessero pericolosamente a bloccare. Nella seconda manche ha perfino impegnato da vicino Jarier che si accontentava di amministrare il vantaggio accumulato nella prima.

Per la Surtees anche la seconda uscita stagionale non è stata positiva: benché il piazzamento ci sia stato, anche questa volta non è toccato a Jochen Mass, il pilota che Surtees ha designato a successore di Hailwood per la conquista del titolo. Il terzo posto conquistato da Derek Bell, occasionalmente al volante della TS15 per la concomitanza di Silverstone che impegnava Hailwood e Pace, è il peggior risultato che sarebbe toccato a Mass se prima una gomma bucata e poi una perdita d'olio non lo avessero fermato. Il giovane tedesco era infatti stato in compagnia di Depailler e lo aveva anche sopravanzato prima che iniziassero i guai.

Quella di Hockenheim non è stata una giornata favorevole ai piloti di nome: solo Pescarolo e Wilson Fittipaldi hanno potuto entrare nella parte di classifica che conta. A Pescarolo è anche toccato il merito di riuscire a dare un risultato al Team Rondel che si era presentato con 5 macchine, 3 dei nuovi motori Ford FVD e piloti come Schenken, Scheckter, Jaussaud e e Wollek. Ironia della sorte, è toccato proprio a piloti come Scheckter e Schenken di eliminare due delle macchine già al via in una carambola che ha coinvolto anche Beutler, mentre agli altri una serie interminabile di guai non ha permesso di essere in corsa che per pochi giri.

I guai degli altri non hanno favorito i nostri piloti: i fratelli Brambilla sono arri-



Jarier se ne scende dal podio, con una cesta di trofei. E' la seconda vittoria consecutiva del francese in questo campionato europeo F. 2

## Così (in 30) al via della Prima Serie

BELTOISE (March-BMW 732 GY) 2'02"8	MASS (Surtees-Fina TS15 Fir.) 2'02"8
DEPAILLER (Elf 2-GY) 2'03"1	JARIER (March-BMW 732 GY) 2'03"5
BEUTTLER (March-BMW 732 Fir.) 2'03"8	SCHENKEN (Motul M 1 GY) 2'04"1
BELL (Surtees TS15 Fir.) 2'04"2	SHECKTER (Motul M 1 GY) 2'04"3
WILLIAMSON (GRD 273 Fir.) 2'04"4	WOLLEK (Motul M 1 GY) 2'04"5
BIRRELL (Chevron B25 Fir.) 2'04"7	HUNT (Surtees TS15 Fir.) 2'04"7 (n.p.)
COULON (March-BMW 732 Fir.) 2'05"1	GETHIN (Chevron B25 Fir.) 2'05"1
McCONNELL (Surtees TS15 Fir.) 2'05"1	STUCK (March-BMW 732 GY) 2'05"2
PESCAROLO (Motul M 1 GY) 2'05"3	W. FITTIPALDI (Brabham BT40 GY) 2'05"7
MOSER (Surtees TS10 GY) 2'06"1	MORGAN (Chevron B25 Fir.) 2'06"1
IKUZAWA (GRD 273 Fir.) 2'06"4	VANDERVELL (March-BMW 732 Fir.) 2'06"6
JAUSSAUD (Motul M 1 GY) 2'07"1	E. BRAMBILLA (March-BMW 732 GY) 2'07"4
WISELL (GRD 273 Fir.) 2'07"7	SCOTT (Scott GY) 2'07"8
WINGFIELD (Brabham BT40 Fir.) 2'08"2	KAZATO (GRD 273 Fir.) 2'08"5
V. BRAMBILLA (March 712 GY) 2'09"6	MIGAULT (Pygmée Fir.) 2'08"8
GUNNARSON (GRD 273 Fir.) 2'10"2	

FIR = Firestone  
GY = Goodyear  
n.p. = non partito

vati fino alla fine ma le loro macchine non potevano consentire nulla di buono. Le nuove March BMW, appena consegnate, avevano il difetto nella circolazione dell'acqua accusato da tutti i clienti per cui Tino ha corso in sordina con temperature da rottura e rumori dello stesso tipo. Vittorio ha preferito optare per la vecchia 712 con Cosworth 1840 ma anche per lui le cose non sono andate troppo bene per via di noie al cambio e dei pochi cavalli del

suo motore dello scorso anno. A proposito del dominatore Jarier, bisognerà vedere se anche quest'anno non si ripeterà la tradizione che non vuole vincitore del titolo il pilota che si avvantaggia all'inizio. Lauda lo scorso anno, Cevert nel '71 e Bell nel '70 hanno creato la tradizione, a Jarier il compito di sfatarla visto che quest'anno a dargli una mano può metterci anche il motore.

Gabriela Noris



## Spettacolare schieramento multinovità

HOCKENHEIM - Qualità e quantità di solito non vanno d'accordo. Ad Hockenheim, per la prima prova «primaria» del Campionato Europeo, hanno potuto perfettamente convivere.

39 macchine, nove marche diverse tutte rappresentate ufficialmente, dieci piloti di Formula Uno, sono numeri sufficienti a «fotografare» la situazione. In testa a tutti i presenti è la March: tre macchine STP ufficiali con Beltoise, il leader del Campionato Jarier ed il giovane adorato dai tedeschi, Hans Stuck junior. Le altre sei March BMW sono le due BETA di Tino e Vittorio Brambilla, quelle degli inglesi Vandervell e Beuttlér, del francese Coulon e dell'americano Gubelmann, campione in carica della formula Atlantic alla sua prima esperienza in Formula Due.

Le due squadre più numerose e decise ad attaccare la March BMW sono quella del Rondel e la Surtees. Il Rondel, mantenendo le promesse, schiera ben cinque macchine. Si tratta delle Motul MI realizzate dalla neonata fabbrica inglese che corrono per i colori di due squadre diverse, anche se di fatto sono tutte gestite da Ron Dennis e Neil Trundel. Tre sono quelle della Motul con Pescarolo, Jausaud e Wollek. Le altre due corrono coi colori inglesi, senza uno sponsor principale, e sono affidate a Tim Schenken (dipinto di un verdino moscio) ed a Jody Scheckter (azzurro cielo). Il Team Rondel dispone di tre dei nuovi motori FVD Ford a cascata d'ingranaggi preparati da Alan Smith che li ha portati al limite dei 2000 cc. con potenze dichiarate attorno ai 275 HP; Jausaud e Scheckter hanno invece dei Cosworth BDF elaborati dalla Rondel.

Surtees ha mandato Bell a fare da compagno al suo pupillo Mass dato che Hallwood e Pace sono impegnati in F. 1. Le macchine sono le solite TS15 Fina-Matchbox con motore Ford-Hart in alluminio. Con la TS15 di Lord Hesketh, del tutto identica a quelle ufficiali, James Hunt che ha potuto aver pronta la nuova macchina malgrado avesse distrutto completamente la sua durante una prova a Goodwood nel corso della settimana. Con la Surtees TS15 e motore Hart anche McConnell (6 punti di Campionato conquistati a Mallory), mentre due TS10 (ex Hallwood ed ex

de Adamich) le hanno Moser ed il nostro «Shangrilà». Entrambi usano motore dello scorso anno, ma mentre Moser dispone del 1850 Hart, l'italiano ha un piccolo Cosworth con cui può ben poco in un esordio tanto impegnativo.

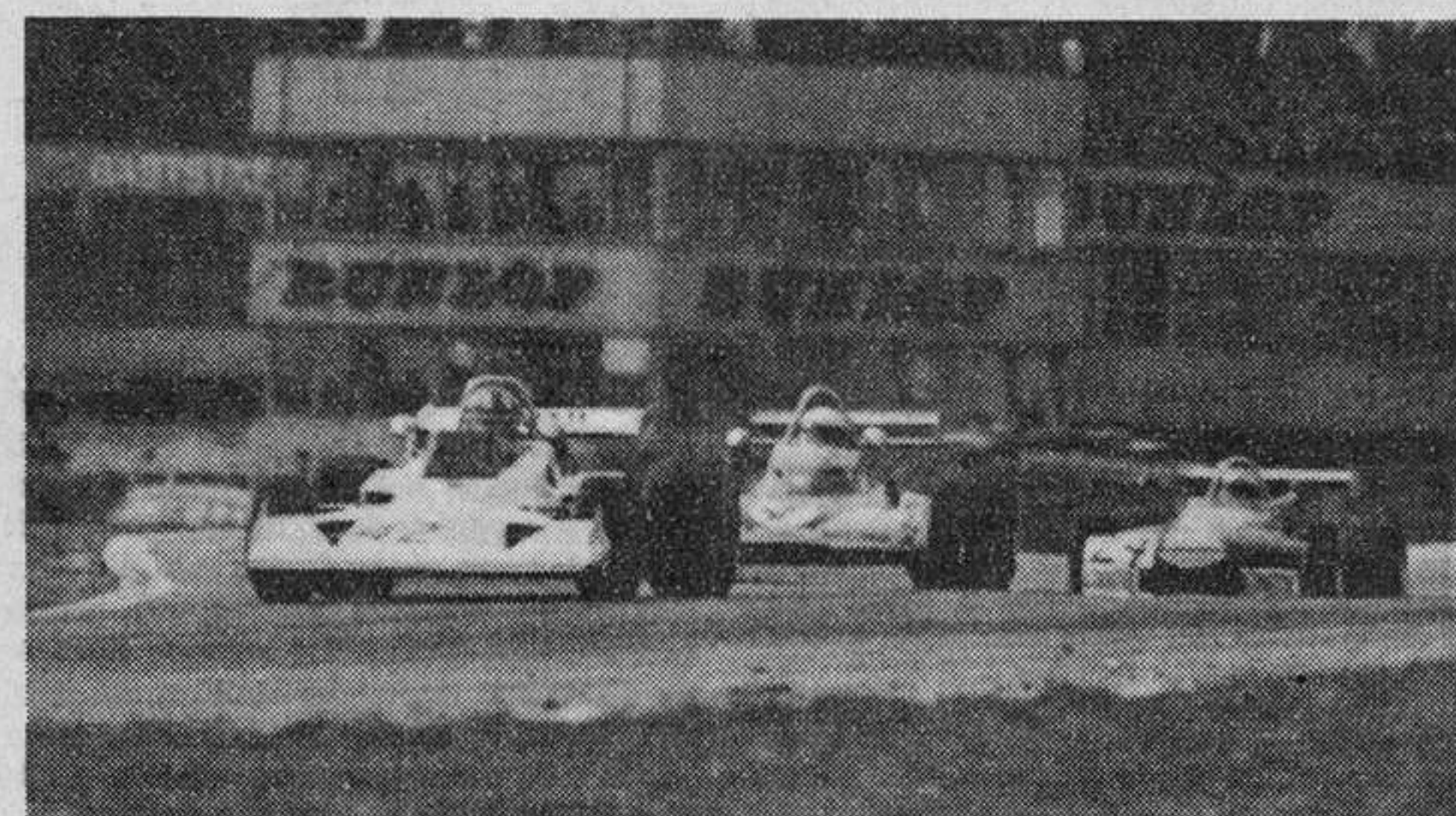
Gethin e Birrell guidano le due Chevron B25-casa, mentre Morgan corre con la stessa macchina per Reeves. Tutti hanno motore Ford: Gethin il BDA Smith, Birrell l'Hart alluminio e Morgan il BDA Wood. Una quarta Chevron è la B18 di Schafer.

La squadra Brabham anche in questa occasione schiera una sola BT40 ufficiale, quella per Wilson Fittipaldi che affiancherà per l'intera stagione Watson le cui condizioni vanno rapidamente migliorando dopo l'incidente di Brands Hatch.

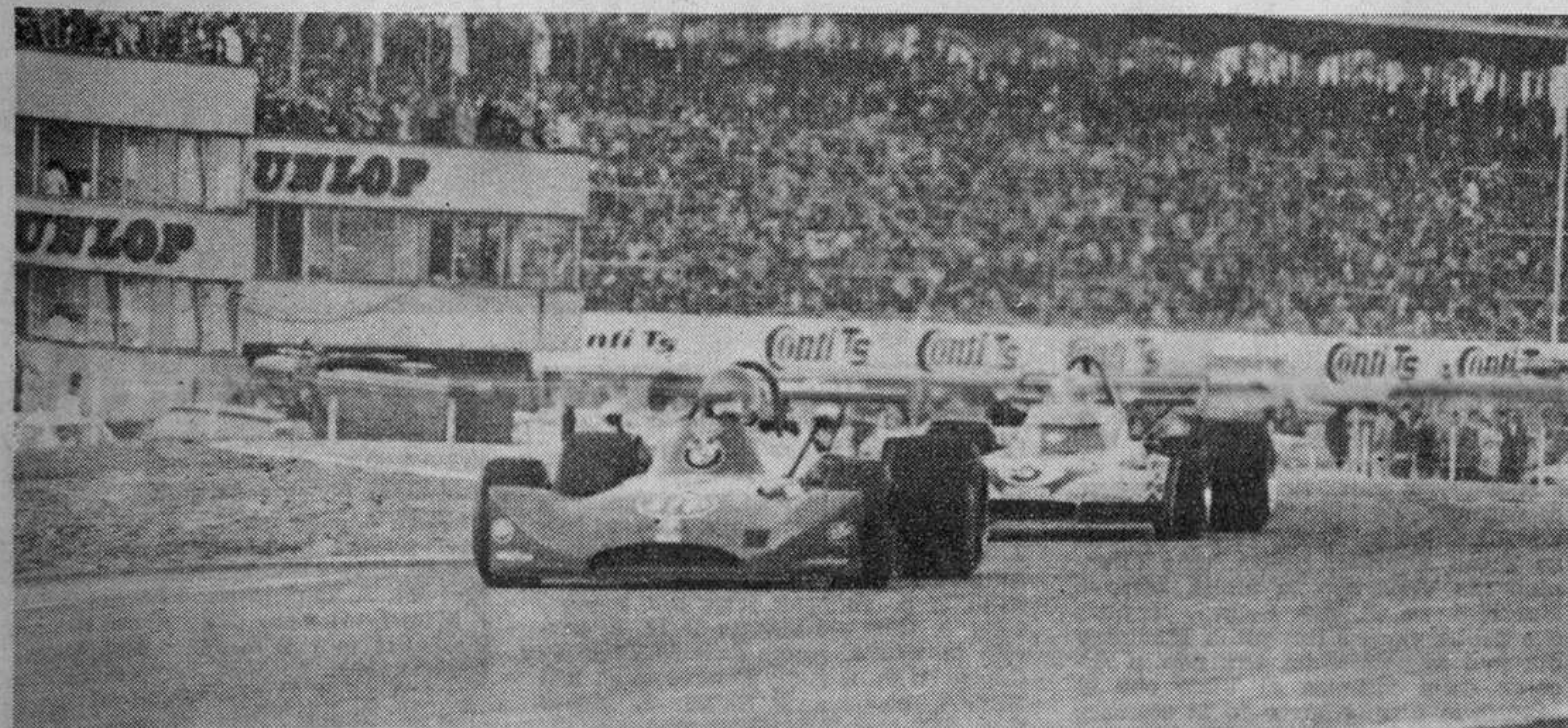
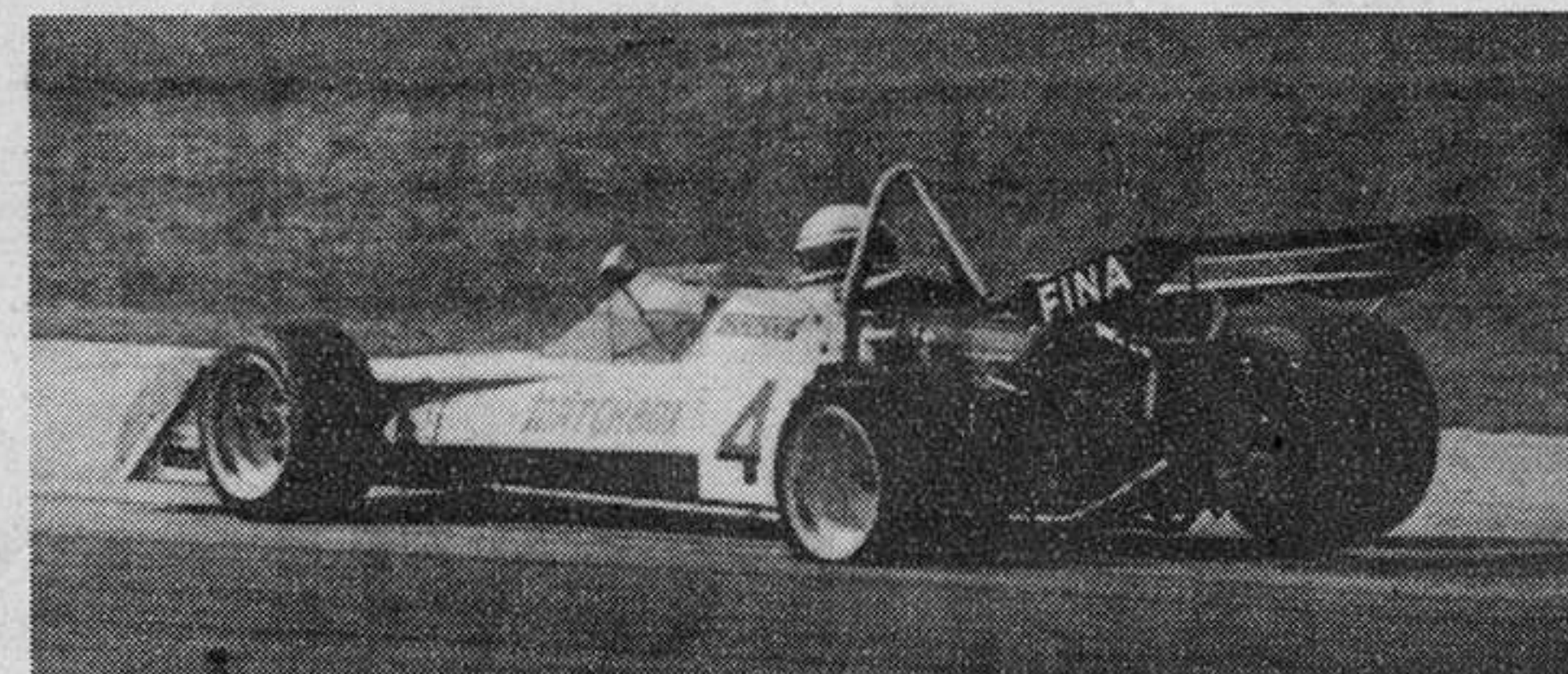
La Elf ha una sola macchina (la Elf 2 Alpine) per Depailler, molto simile allo scorso anno ma alleggerita di una trentina di chili lavorando di fino. La linea aerodinamica è intatta ed oggi che molti tentano la stessa strada risulta ancora più apprezzabile.

Spettacolari le GRD. In particolare il nuovo Team svedese finanziato dalla linea di prodotti da toeletta per uomo Pierre Robert. I suoi piloti Wisell e Gunnarsson dispongono di due 372 più una completa di scorta. I motori sono uno dei nuovi FVD per Wisell ed il Racing Services in alluminio per Gunnarsson. Racing Services in alluminio anche per il grintoso Williamson ed i due giapponesi Ikuzawa e Kazato. La sesta 372-GRD è quella già vista a Mallory dello svizzero Vonlanthen.

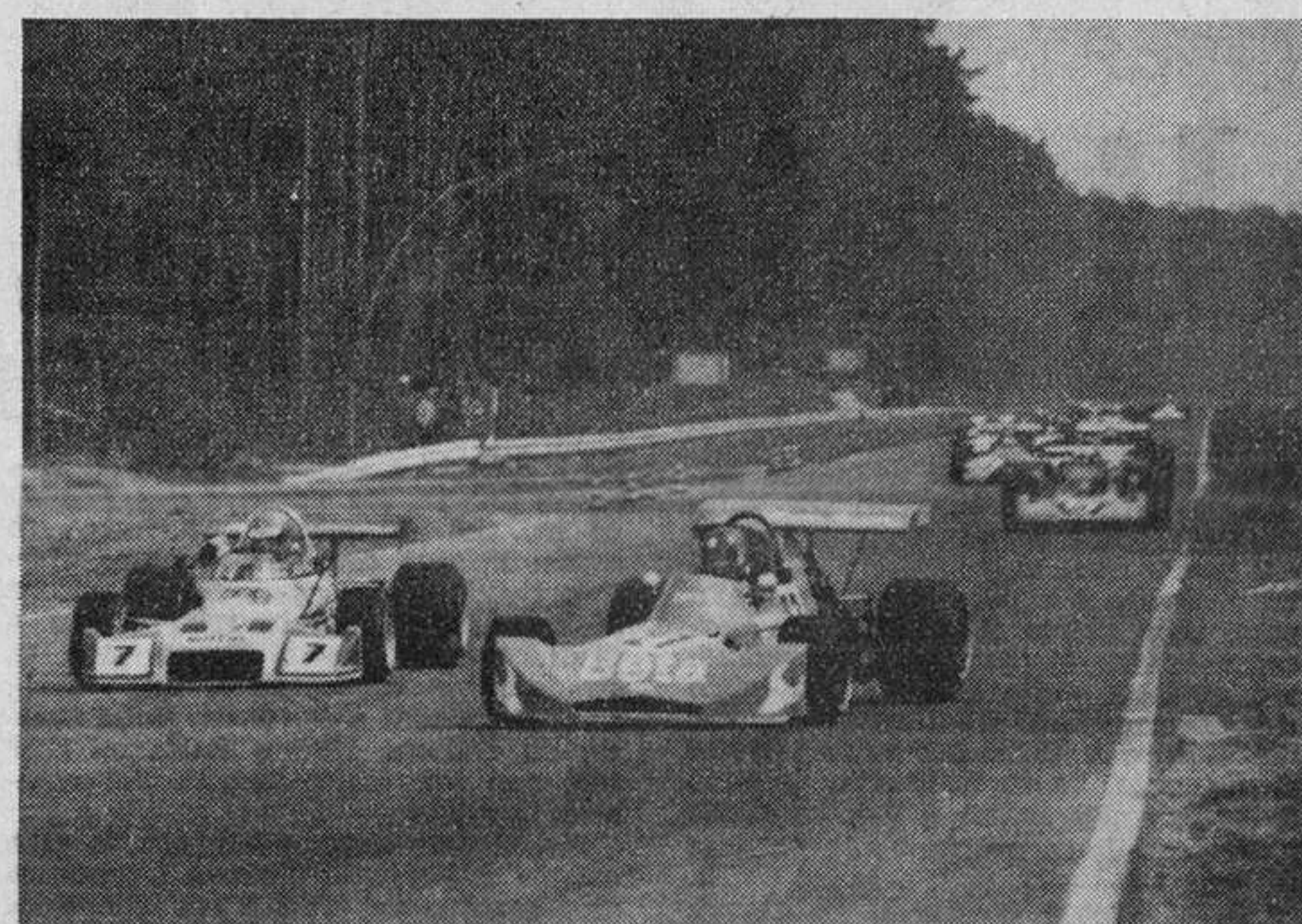
A voler parlare delle novità ce ne sarebbero tante da non poter essere raccontate in questa occasione. La più significativa, il motore FVD che costituisce l'arma su cui la Ford conta maggiormente per contrastare la BMW. Nato come sviluppo del vecchio FVA 1600 cc. della ex F. 2, questo motore è in pista per la prima volta e desta anche polemiche in quanto secondo alcuni non sarebbe regolarmente omologato. Per le gomme, Rondel, March, Elf e Brabham ufficiali usano Good-Year; Surtees, Chevron, GRD e Pygmée, Firestone.



Sopra, un momento della battaglia fra Wilson Fittipaldi, Mass e Birrell. Sotto, ecco la Surtees di Mass rientrare con una gomma rotta



Molto attesa la prova della giovane promessa Hans-Joachim Stuck, che per l'occasione debuttava al volante della March-BMW ufficiale. Nella foto, lo vediamo seguito dalla Surtees-Fina di Derek Bell



Alla staccata all'ingresso del tratto misto, la March-BMW di Tino Brambilla precede la nuova Motul di Pescarolo, che finirà quarto

### PRIMA MANCHE

## La carambola delle S. S.

HOCKENHEIM - Il vento è calato rispetto a sabato e le nuvole si sono fatte più insidiose. Fino all'ultimo sembra che debba piovere ma poi un pallido sole prende il sopravvento tranquillizzando gli animi visto che nessuno aveva provato col bagnato. Tutte e trenta le macchine qualificate si allineano ma Gunnarsson e Gubelmann sono pronti a prendere il posto dei possibili sfortunati. La sfortuna in un primo tempo sembra essere per Moser a cui si spegne il motore che non vuole più ripartire. Quando si riavvia, a giro di lancio ormai concluso, è Hunt a lasciare il suo posto libero per una perdita di benzina che ammutolisce la sua Surtees. Così parte la riserva Gunnarsson mentre si intrufola anche Gubelmann che viene poi fermato con la bandiera nera.

La partenza è caratterizzata da un incidente per fortuna solo spettacolare: dietro Beltoise, Mass, Depailler e Jarier che scattano bene nelle prime due file (la partenza è lanciata) vengono a trovarsi sulla stessa linea Beuttlér, all'esterno, Schenken e Scheckter. Lo spazio è poco e le due Motul di Scheckter e Schenken si toccano. La sbandata della macchina di Schenken determina l'urto con Beuttlér che ha la peggio. La March dell'inglese finisce fuori senza le due ruote di destra mentre anche Schenken perde una ruota. Solo Scheckter riesce a proseguire con la gomma posteriore sinistra a terra e rientra ai box per cambiarla. Alla Rondel musi lunghi dopo la manche e Scheckter che fa l'offeso perché la responsabilità del guaio sembra attribuita a lui.

L'incidente spezza subito il gruppo

ed alla fine del primo giro sono quattro macchine al comando con Jarier che precede l'altra STP March di Beltoise, la Elf 12 di Depailler e la Surtees di Mass. Primo del gruppo inseguitore è Williamson con la GRD che fuma abbondantemente a causa di una perdita d'olio che durerà tutta la gara, attardandolo. Dietro Williamson, Wollek, Coulon e Tino Brambilla che ha fatto una partenza impressionante (e non molto condivisa da alcuni colleghi) portandosi dal 24. posto occupato nello schieramento fino all'ottavo! Seguono Pescarolo, Bell molto danneggiato dall'incidente, Birrell, Morgan e via, via gli altri.

Jarier continua a tirare come un disperato ma Beltoise non vuole giocare il ruolo del secondo e gli sta vicinissimo. Con questo ritmo le due March staccano progressivamente Depailler che nel corso del terzo giro viene superato da Mass che sale terzo. Nel tentativo di tenersi nella scia di Jarier, Beltoise incorre in una distrazione durante il quarto giro: non vede l'olio all'ingresso della variante e sbanda urtando col cerchio posteriore destro che si rompe. Malgrado il guaio il francese non perde il secondo posto e decide anche di non fermarsi ai box. Per sua fortuna la gomma rimane gonfia e così può portare a termine la corsa secondo senza però poter più impensierire Jarier.

Con un dominio di queste proporzioni l'attenzione si sposta dietro dove Mass tenta di non perdere contatto con Beltoise e Depailler stenta a tenere il ritmo con evidenti problemi di freni che non gli consentono di guidare normalmente: «Bloccavano dietro e vibravano davanti, impressionante».

A smentire l'entusiasmo della folla per la rimonta di Stuck viene la buccatura della gomma posteriore sinistra di Mass, il tedesco meglio piazzato, che perde quasi un giro per cambiarla ripartendo nelle ultime posizioni. La manche volge al termine senza scossoni: in testa le March, poi

Depailler e molto più staccati Bell e Stuck che hanno superato Williamson in difficoltà. Stuck è deciso a ben figurare e incitato dai petardi del pubblico riesce a superare Bell ed a portare a quattro le March nei primi tre posti. Birrell è risalito sesto approfittando anche della sosta ai box di Wollek per la rottura della guarnizione della testa. Verso la fine Williamson perde ancora terreno e ne approfittano Pescarolo e Gethin: l'inglese della Chevron in uno sprint finale supera Pescarolo conquistando il settimo posto. Non è W. Fittipaldi che ha condotto una gara nelle retrovie dopo aver perso molto tempo per l'incidente in partenza. Vittorio e Tino Brambilla finiscono doppiati.

### I biglietti per MONZA

Con l'accordo raggiunto con l'Automobile Club di Milano anche per la 1000 KM di MONZA del prossimo 25 aprile, Soci del Club e lettori di AUTOSPRINT potranno godere di sconti eccezionali per assistere alla terza prova del «mondiale marche».

Saranno, infatti, a loro disposizione 500 posti riservati e numerati nella Tribuna AUTOSPRINT a fianco della Torre Fiat e di fronte alla variante Junior che in questa occasione non verrà usata. Tali 500 posti saranno messi a disposizione dei Soci del Club al fantastico prezzo di L. 4.000, mentre i lettori dovranno aggiungere 200 lire per le spese postali. Le modalità sono le solite per la richiesta.

### SECONDA MANCHE

## Proteste per STUCK

Malgrado le molte avventure della prima manche, si presentano 25 macchine per il via, incluse la March di Beuttlér e la Rondel di Schenken alle quali i meccanici hanno attaccato tutte le ruote mancanti in un paio d'ore di tempo. Le prime due file sono quasi tutte March: dietro a Jarier e Beltoise c'è infatti Stuck che affianca l'azzurra Elf di Depailler. Per la casa di Bicester questo favorevole auspicio non si mantiene a lungo: sulla linea di partenza si spegne il motore di Stuck che già in precedenza aveva faticato a mettersi in moto ed i meccanici non possono fare altro che avviarlo a spinta. Pochi istanti dopo, tra i fischi e le proteste del pubblico, l'altoparlante annuncia che la giovane speranza tedesca verrà fermata dalla bandiera nera per l'infrazione al regolamento. Così accade, e Stuck non riesce più neppure a riprendere dai box.

Con una partenza non molto più regolare della prima, durante la quale Gethin viene malamente spinto nella terra finendo ultimo, le posizioni di testa si ristabiliscono: Jarier va in testa seguito da Beltoise e Depailler. Un giro dopo secondo colpo di scena per la March: dietro a Jarier non sbucca Beltoise che è fermo nel bosco col motore rotto. Depailler è secondo ma con già 5 secondi di ritardo mentre Bell, Mass, Pescarolo, Scheckter, W. Fittipaldi, Birrell, Williamson, Vandervell, Coulon, Wollek, Tino Brambilla, Beuttlér e Schenken seguono tutti insieme.

Jarier non si avvede del pericolo che la sua squadra sta correndo e continua a tirare al massimo ancora

per un paio di giri. Gli sbracciamenti e le segnalazioni dai box lo invitano ben presto alla calma, tanto che Depailler può iniziare un riavvicinamento che man mano lo porterà fino alle spalle del vincitore. Più che le prime due posizioni sono però in gioco la terza tra Bell e Birrell e la quinta tra Pescarolo e Wilson Fittipaldi, che in questa prima fase è riuscito a sopravanzare il francese colmando teoricamente lo svantaggio della prima serie. Per Tino e Vittorio Brambilla le cose non sono molto cambiate rispetto alla prima manche con l'aggravante che il cambio di Vittorio dà sempre maggiori problemi.

Col passare dei giri le posizioni si chiarificano e dietro a Jarier e Depailler ormai insieme rimane solo Bell perché Mass, che nel frattempo lo aveva superato, è costretto al ritiro per una vistosa perdita d'olio. Bell ha il fiato grosso perché Birrell è sempre più vicino trascinato da un W. Fittipaldi con molta più grinta della prima manche. Pescarolo intanto è scivolato indietro col motore che accenna allo sfiammamento e tocca a Vandervell mettersi in luce malgrado i problemi che anche il motore della sua March accusa.

Verso la fine l'insidia di Birrell a Bell viene meno perché il pilota della Chevron compie un testa-coda alla variante e urtando rompe il radiatore. Riparte ma la perdita dell'acqua lo ferma proprio ad un giro dalla fine. Capovolgimento di posizioni anche tra Fittipaldi e Pescarolo. Il francese può tornare quarto perché «Tigron» stacca l'asta del cambio e finisce a balzelloni con l'aggiunta di problemi di alimentazione. Ultima emozione anche per Vandervell che ormai sesto assoluto entra ai box con una gomma che si sta sgonfiando. Lo rimandano via così e riesce a finire fortunatamente. In definitiva Jarier, Depailler, Bell, ai primi tre posti di manche ed assoluti.

g. n.



## SPECIALE PER AUTOSPRINT

**CASALE MONFERRATO** - Dopo mesi di bel tempo e di sole, per la Coppa ACI Torino è in riserbo la prima giornata di pioggia e freddo invernali della primavera piemontese. Nonostante il tempo inclemente un numero pubblico ha seguito le evoluzioni acquatiche degli oltre cento piloti in lizza per i colori delle tre grandi scuderie torinesi: Nord Ovest, che ha fatto l'assoluto con Tondelli, Rododendri e Torino Corse. Le prove della mattina avevano risentito dell'andamento variabile del tempo e alcuni concorrenti, i primi, avevano effettuato i loro turni su pista asciutta e poi via, via su pista sempre più bagnata.

Nelle prime ore del pomeriggio con partenze a raggruppamenti inizia la gara sempre sotto la fastidiosa pioggia.

Nel primo raggruppamento parte al completo il gruppo uno. Ottimo scatto di Luzzato (rallysta) su Ascona Conrero seguito da Mercadante su

## E' già sfumato il GIRO D'ITALIA!

**TORINO** - All'inizio della settimana il consiglio direttivo dell'AC Torino si è riunito per decidere la non effettuazione, per il 1973, del previsto e suggestivo «GIRO D'ITALIA», che era in calendario il 14-21 ottobre. La ragione principale è la difficoltà del reperimento dei 90 milioni previsti per organizzare la corsa, molto complessa in ogni suo punto di vista. 25 sarebbero stati dati dalla Fiat, altri 10 forse dalla CSAI, ma per il resto l'AC torinese si era visto nell'impossibilità di reperire altri fondi, soprattutto in un periodo avanzato dell'anno quando i budget delle aziende interessate erano già chiusi da un pezzo. Inoltre, le difficoltà logistiche dell'organizzazione si sono dimostrate, alla luce di un più accurato esame della corsa, più grandi del previsto, anche perché all'AC Torino la situazione è piuttosto confusa con agitazioni del personale che non garantiscono la necessaria continuità di azione. Se ne parlerà nel '74, dunque, con la «macchina» che si metterà in moto fin da ora, anche alla ricerca di una data non di ripiego ed il più possibile lontana da altri impegni rallistici e velocistici, anche se con gli attuali calendari non sarà facile.



A Casale hanno esordito in pista le Fiat X-1/9 nel gruppo 3. Ecco, sopra, la vettura di Merlin. Sotto, partono le Sport nel diluvio

# TONDELLI a prova di pioggia!

Simca Rally 2 rivelatasi un'ottima vettura, e da Boltri su Alfa GT Monzeglio (miglior tempo in prova 1'28"8) che non è riuscito a partire bene. Boltri recupera e supera in staccata alla parabola prima il combattivo Mercadante e poi al terzo giro, con manovra analoga anche Luzzato. Ha inizio una lotta ai ferri corti fra i due ma nel tentare il tutto per tutto Luzzato si disunisce, va in testa-coda un paio di volte e per Boltri il gioco è fatto.

Nel secondo raggruppamento partono insieme i 500 e derivati e le 850 Gr. 2. Partenza razzo di Carena su 695 Abarth auto-preparata che si insinua al secondo posto dietro a Cavallo su 853 Abarth. Santarferi è al palo per noie elettriche. Al 3. posto è Lo Bello su 850 seguito da Tali su 695 Lavazza e da Bolognesi su 595 Lavazza. La lotta è aperta e molto bella, Bolognesi supera Tali, intanto Carena brucia Cavallo alla parabola conquistando il primo posto, per poi perderlo subito dopo con un bel malaugurato testa-coda alla difficile curva antistante i box; precipita così al quarto posto seguito da Bernardi, primo dei 500, Cerati, Scarano e De Filippi (miglior tempo in prova dei 500).

Tali intanto si gira e perde terreno, Bolognesi molto bravo sale sino al secondo posto e poi anche lui si fa tradire dal terreno infido. Quando la gara sembra ormai decisa Cavallo si gira al tornantino e regala la vittoria a Lo Bello sempre molto attento, secondo è il formidabile Carena che intanto era rimontato fino alle sue spalle. Bolognesi è purtroppo fermo all'ultimo giro per rottura del supporto dinamo e Bernardi con lo spinterogeno allagato cede la vittoria alle 500 all'accanito De Filippi.

Nel quarto raggruppamento non c'è storia, scatta Pozzo su Alfa Monzeglio 1300 in lotta solo con il cronometro e al ritmo di 5" in meno al giro del suo avversario diretto Parlamento, riesce a doppiare tutti meno lo stesso Parlamento a cui arriva comunque alle spalle. Peccato che il tempo abbia impedito di vedere all'opera la NSU di Ravasio dotata di slick paurosi.

Nel quinto raggruppamento è presente, per la prima volta in gara, una X-1/9 del team Silvio Bossa guidata da Piero Lavazza. La vettura è un gruppo tre autentico, ma per i rapporti corti montati all'ultimo corre in Gr. 4.

Per la vittoria il discorso è riservato a Bersano su Alpine Varese che se ne va indisturbato mentre alle sue spalle bella è la lotta tra Regis, che con la sua Alpine Gr. 3 la spunta su Librizzi con l'Alpine Gr. 4.

Lavazza si difende bene e lotta a lungo con Artina su HF ma buca, mostrando le dubbie doti della neo-vettura Fiat qui nettamente inferiore di motore. Nel sesto raggruppamento la vit-

toria dovrebbe andare senza dubbio a Monticone su 914 Porsche o a Possati su 911 ma al quinto giro, colpo di scena: Possati con l'acceleratore bloccato tampona violentemente Monticone al tornantino, morale tutti e due a piedi, mentre anche Peano esce di strada senza conseguenze. Vince Fielg su GTA davanti a Bonfanti. Dalla Chiesa, su Dallara 1000 e Soria su STP 1000 non sono certo favoriti dal montare le slick.

Nel settimo raggruppamento, la gara chiude la giornata, partono i prototipi sino a 2000. La lotta è fra Pilone su Abarth Osella e Tondelli, su Chevron BT 23. Nei giri di ricognizione intanto si è messo a piovere forte e Pilone bagna malauguratamente le candele e purtroppo non riesce neppure a partire. Ne approfitta Tondelli che è solo sino all'arrivo.

Alle sue spalle non vi è quasi nessuna macchina che non soffra della tanta acqua in pista. Solo Tondelli, Anastasio, Varese e Bonacina sembrano immuni e tirano come dei dannati. Tra le tante vittime anche Pal Joe che con la frizione fuori uso si ritira.

Ottima la rimonta di Bonacina che prevale su Anastasio in difficoltà con il cambio; cronometrica la gara di Varese che all'ultimo istante era riuscito a montare le gomme giuste.

Nell'ultima gara: in pista le vetture di formula. La lotta per la vittoria è tra Filannino su Lotus 69 F-3 e Viale su Tecno Repetto. Scatta bene Filannino ma Viale non lo molla, terzo è Marinelli su F. 850 Bellasi. Sembra che debba vincere tranquillo Filannino ma mal segnalato dai box non si accorge della rimonta di Viale che al penultimo giro, ritardando la staccata lo sorprende e lo supera e poi riesce a tenerlo a bada sino al traguardo. Disperato «Robin» felice il bravissimo Viale, idolo locale, alla sua prima vittoria in F. 3 e ancor più felice Repetto che aspetta da tanto una soddisfazione; Viale ha ottenuto anche il record sul giro in 1'22"2 alla media di 107,737 kmh, tempo veramente favoloso viste le condizioni della pista e le noie per la presenza di ghiaccio nei carburatori.

Giorgio Rossotto

## La GTAm slava rilancia l'ALFA

La vittoria, sinceramente inattesa, di un'Alfa Romeo nella prima divisione alla 4 Ore di Monza, prima gara del Campionato Turismo, ha evidentemente dato la «spintarella» necessaria alla casa milanese per decidersi a partecipare ufficialmente alle prossime gare di questo campionato gruppo 2.

Il programma dell'Autodelta non è ancora noto nei dettagli, anche se si sapeva che era in progetto la partecipazione alle gare di durata per le Turismo Speciali, come la 24 Ore di Spa. Di sicuro per ora la squadra milanese andrà a Salisburgo, il 22 aprile, per la seconda gara in programma dell'Euro-turismo, con due GTAm aggiornate e con i piloti di Adamich, Facetti, Picchi e Zeccoli.

L'obiettivo è di accumulare altri punti contro le Escort e le BMW in attesa dell'omologazione, prevista per il 1. luglio, della testata a 4 valvole per l'Alfetta, le cui prove proseguono a Balocco con ottimi risultati. Anzi, non è escluso che l'omologazione sia operante anche prima.

A proposito dell'Alfa GTAm della squadra jugoslava che ha vinto la divisione a Monza, l'Autodelta tiene a precisare di essere lei ad aver preparato la vettura, anche se la cosa ci lascia perplessi avendo personalmente visto la 2000 di Drago Regvard nell'officina lodigiana di Balduzzi, ed alcuni tecnici Autodelta lo dovrebbero sapere bene...

Dev'essere l'anno buono per LELLA LOMBARDI, la campionessa alessandrina che ha già iniziato la stagione con un probante quarto posto in F. 3 con la nuova Brabham BT 41 e un secondo posto (per un soffio!) nella prima gara con le Escort Mexico. Si era parlato all'inizio di una possibilità di correre con una sport Chevron B 23 1300, possibilità per la verità non ancora scemata: ora si va oltre. Lella, con l'aiuto di Vittorio Brambilla, farà il grande passo in F. 2. Abbiamo parlato di Brambilla non a caso: infatti è molto probabile che il monzese conceda la sua monoposto muletto March 712 (ma già col motore BMW) alla Lombardi per disputare almeno le gare italiane di F. 2. La vettura come è nota è ancora competitiva. Se queste prove daranno risultati favorevoli (e gli organizzatori accetteranno con un convincente ingaggio la macchina) è assai probabile che la Lella sia in pista per il prossimo GP Lotteria.

### COPPA SCUDERIE TORINESI - Gara chiusa - Autodromo di Casale, 8 aprile LE CLASSIFICHE (su 16 giri)

#### GRUPPO 1

**Classe 1000:** 1. Pier Giulio Berruto (Fiat 850 Sport) 25'32"2, media kmh 86,699; 2. Giorgis (Fiat 127) 25'43"3; 3. Barbero (A 112) 25'56"4; 4. Amico (Cooper) 26'10"5; 5. Vallagna (Fiat 850 special) 26'41"9. **Giro più veloce:** il 12. di Berruto in 1'40"4, media kmh 88,207.

**Classe 1150:** 1. Luigi Taverna (Fiat 128) 26'30"3, media kmh 89,100; 2. Mensa (Fiat 128 coupé) 26'42"6. **Giro più veloce:** il 15. di Taverna in 1'37"5, media kmh 90,831.

**Classe 1300:** 1. Attilio Mercadante (Simca Rally) 25'52", media kmh 91,299; 2. Mercandino (Simca Rally) 26'20"4; 3. Garrone (Fiat 128 coupé) 26'28"3; 4. Lo Cicero (Fiat 128 coupé) 25'50"1. **Giro più veloce:** il 9. di Mercandino in 1'35"3, media kmh 92,928.

**Classe oltre 1600:** 1. Luciano Boltri (A.R. GT) 25'28"6, media kmh 92,697; 2. Luzzatto (Opel Ascona) 25'42"2; 3. «Zip» (Opel Commodore) 25'58"4. **Giro più veloce:** il 8. di Boltri in 1'33"3, media kmh 94,120.

#### GRUPPO 2

**Classe 500:** 1. Franco De Filippi (Fiat 500) 27'59"3, media kmh 84,378; 2. Bernardi (Fiat 500) 26'50"4 (giri 15); 3. Zorzi (Fiat 500) 28'12"2. **Giro più veloce:** il 9. di De Filippi in 1'40"7, media kmh 87,944.

**Classe 700:** 1. Giovanni Carena (Fiat Abarth 695) 26'45", media kmh 88,284; 2. Scarano (Fiat Abarth) 27'42"1; 3. Tali (Fiat Abarth 695) 28'04"2; 4. Bolognesi (Fiat Abarth 695) 24'; 5. Cerati (Gianini) 17'47"9, 10 giri; 6. Calligaro (Fiat Abarth) 16'33"6, 9 giri. **Giro più veloce:** il 13. di Bolognesi in 1'35"8, media kmh 92,443.

**Classe 850:** 1. Gian Franco Lumello (Fiat 850) 26'33"3, media kmh 88,932; 2. Cavallo (Fiat Abarth 850) 26'45"; 3. Romeo (Mini Morris) 26'49"4, giri 15; 4. Perino (Mini Morris) 26'53"5, giri 15. **Giro più veloce:** il 15. di Cavallo in 1'35"2, media kmh 93,025.

**Classe 1150:** 1. Tommaso De Martino (Fiat 128) 25'41"4, media kmh 86,181 (giri 15). **Giro più veloce:** il 15. di De Martino in 1'38"5, media kmh 89,909.

**Classe 1300:** 1. Luigi Pozzo (GTA Monzeglio 1300) 24'12"1, media kmh 97,580; 2. Verdoia (GTA) 25'15"9, a 1 giro; 3. Palletti (Fiat 128 R) 25'02", a 1 giro. **Giro più veloce:** il 12. di Pozzo in 1'29"1, media kmh 99,394.

**Classe 1600:** 1. Adriano Parlamento (GTV) 25'43"6, media kmh 91,796; 2. Carignano (GTV) 24'14"9, a 1 giro; 3. Bocca (Gordini) 24'17", a 1 giro. **Giro più veloce:** il 11. di Carignano in 1'33"8, media kmh 94,414.

#### GRUPPO 3

**Classe 1600:** 1. Mario Regis (Alpine

Renault) 24'47"3, media kmh 95,271; 2. Artina (Fulvia HF) 25'14"2; 3. Perotto (Alpine Renault) 25'27"6; 4. Casupolo (Alpine Renault) 25'37"2; 5. Rua (HF) 26'00"4. **Giro più veloce:** il 11. di Artina in 1'31"5, media kmh 96,787.

#### GRUPPO 4

**Classe 1000:** 1. Angelo Pischetta (Racer Bertone) 25'52"2, media kmh 85,582 (giri 15); 2. Baldi (Racer Bertone) 25'16" e 5 (giri 14). **Giro più veloce:** il 6. di Pischetta in 1'39"5, media kmh 89,005.

**Classe 1300:** 1. Aldo Bersano (Alpine Renault) 24'31"7, media kmh 96,280; 2. Librizzi (Alpine Renault) 24'48"2; 3. Puca (Fulvia) 25'10"6; 4. Lavazza (X-1/9) 25'26"2; 5. Lo Bello (Fulvia coupé) 17'14"3 (giri 10). **Giro più veloce:** il 9. di Bersano in 1'29"9, media kmh 98,509.

**Classe 1600:** 1. Luigi Fielg (GTA) 23'12"6, media kmh 101,749; 2. Bonfanti (GTA) 23'58"6; 3. Ferrero (Alpine Renault) 23'39"5, a 1 giro; 4. Carrabba (GTA) 24'12"2, a 1 giro. **Giro più veloce:** il 11. di Fielg in 1'25", media kmh 104,128.

**Classe oltre 1600:** 1. Gianni Mussato (Opel GT) 23'11"5, media kmh 89,096 (giri 14). **Giro più veloce:** il 4. di Fossati in 1'24"1, media kmh 105,303.

#### GRUPPO 5

**Classe 1000:** 1. Achille Soria (Fiat Abarth Osella) 23'29"5, media kmh 94,246 (giri 15); 2. Dalla Chiesa (Dallara Sport) 23'38"2. **Giro più veloce:** il 14. di Soria in 1'28"5, media kmh 100,068.

**Classe 1300:** 1. Pasquale Anastasio (AMS) 24'13"3, media kmh 97,499; 2. Varese (Lola Abarth) 24'17"8; 3. Pettiti (Fiat Abarth) 24'25"3 (giri 13). **Giro più veloce:** il 16. di Varese in 1'26"7, media kmh 102,145.

**Classe 1600:** 1. Bruno Bonacina (Abarth Osella) 24'07"1, media kmh 97,917; 2. «Mici» (Lola Abarth) 23'09"8, a 2 giri. **Giro più veloce:** il 9. di Bonacina in 1'25"8, media kmh 103,217.

**Classe 2000:** 1. Eris Tondelli (Chevron B23) 22'59", media kmh 102,753; 2. Beruto (Fiat Abarth Osella) 24'18" (giri 12); 3. «Pal Joe» (Lola Ford) 16'55"4 (giri 11). **Giro più veloce:** il 2. di Tondelli in 1'22"6, media kmh 107,215.

**F. 850:** 1. Giuseppe Marinelli (Bellasi) 23'23"7, media kmh 94,636 (giri 15); 2. Isgrò (Bellasi) 23'56"4, a 2 giri. **Giro più veloce:** Marinelli 1'30"2, kmh 98,182.

**F. Monza:** 1. Franco Bionda (F. Monza) 23'18"2, media kmh 82,345 (giri 13); 2. Rosso (Repetto) 24'00"6, a 4 giri. **Giro più veloce:** il 8. di Bionda in 1'38"6, media kmh 89,817.

**F. 3 e F. Ford:** 1. Alberto Viale (Tecno Repetto) 23'05"6, media kmh 102,263; 2. Filannino (Lotus 69) 23'07"8; 3. D'Angelo (Tecno-Ford) 24'32"8. **Giro più veloce:** Viale in 1'22"2, kmh 107,337.

#### CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Tondelli; 2. Viale; 3. Filannino; 4. Fielg; 5. Bonfanti; 6. Bonacina; 7. Pozzo; 8. Anastasio; 9. Varese; 10. Bersano.



# Spuntano (addirittura) i... coltelli ad AMALFI nella coppa «Primavera»

## Dietro SCOLA la sorpresa GIANNOTTI

AMALFI-AGEROLA - COPPA PRIMAVERA - Gara nazionale di velocità in salita - Amalfi, 8 aprile 1973.

### LE CLASSIFICHE

#### GRUPPO 1

Classe 500: 1. Antonino De Gregorio (Fiat 500) 9'03"; 2. Battipaglia (Fiat 500) 9'08"; 3. Addati (Fiat 500) 9'32".

Classe 850: 1. Salvatore Carzon (Fiat 850 special) 7'59".

Classe 1000: 1. Angelo Marino (A. 112) 7'18"; 2. «Scorpione» (Fiat 127) 7'23"; 3. Medaglia (Fiat 127) 7'26"; 4. Du Bello (A. 112) 7'30"; 5. Scognamiglio (A. 112) 7'33"; 6. Troise (Fiat 127) 7'37"; 7. pari merito: Tollis (Innocenti Cooper) e Carlo (Fiat 127) 7'40"; 9. Basile (A. 112) 7'45"; 10. Di Benedetto (A. 112) 7'51"; 11. Marchese (Innocenti Cooper) 7'55"; 12. De Risi (A. 112) 10'11".

Classe 1150: (tutti su Fiat 128 coupé) 1. Attilio Salvatori 7'05"; 2. media kmh 73,654; 3. De Luca 7'16"; 3. Triggiani 7'24"; 4. Tullimero 7'34"; 5. Amoroso 7'37"; 6. Santoro 7'38"; 7. Monetti Porcelli 7'43".

### Le squalifiche di VALLELUNGA

ROMA - In settimana si sono chiarite tutte le incertezze sulle classifiche definitive del Trofeo Borghetti e Paganini Moquettes svoltosi domenica 1. aprile a Valledlunga, derivanti dalle verifiche tecniche (su reclamo o d'ufficio) operate dai commissari.

Il reclamo più importante verteva sulla regolarità della Alfa GTAm-Angelini di Claudio Francisci, la cui magnifica corsa evidentemente non aveva convinto gli avversari con le Ford Escort. Pertanto gli veniva contestato il peso, risultato poi di 984 chili, ben 24 in più del limite di fide, quindi le sospensioni, risultate anch'esse a posto.

Quindi tutto regolare per il team romano, mentre lo stesso non si può dire per le altre vetture sottoposte a verifica tecnica. Delle risultanze delle verifiche effettuate sulle Fiat 850 che hanno corso nel gruppo uno, avevamo già detto in sede di cronaca, ma possiamo aggiungere che sono state squalificate per irregolarità nei getti e nei collettori di aspirazione.

Le due Alpine che hanno corso nelle gran turismo gruppo tre sono state squalificate una per gli attacchi inferiori del motore e l'altra per i getti (irregolarità riscontrata anche sull'altra Alpine). Quindi «King» e Pescina vengono esclusi dalla classifica e Patrizio Bonazzi (risultato regolare alle verifiche) diventa vincitore della classe 1600 gruppo 3.

Classe 1300: 1. Alvaro Salvatori (Fiat 128 coupé) 7'00"; 2. Di Marino (A.R. GTAJ) 7'03"; 3. Zagari (Fiat 128 coupé) 7'07"; 4. Rodinò (Innocenti Cooper) 7'09"; 5. «Pierino» (Fiat 128 coupé) 7'17"; 6. Ricciulli (Fiat 128 coupé) 7'17"; 7. De Masi (GTAJ); 8. «Chilas» (Simca Rally 2) 7'18"; 9. Vitaloro (Fiat 128 coupé) 7'19"; 10. Landi (Innocenti Cooper) 7'20"; 11. Palumbo (Simca Rally 2) 7'24"; 12. Ruggiero (Inn. Cooper) 7'26"; 13. Miglioio (Simca Rally 2) 7'34"; 14. Scalzo (Fiat 128 coupé) 7'37"; 15. Fiore (Renault Gordini) 7'44".

Classe 1600: (tutti su A.R. GT) 1. 7'05"; 2. Loffredo 7'14"; 3. Fiordelisi A. 7'17"; 4. «Zio Po» 7'19"; 5. Fiordelisi P. 7'30"; 6. Tannaro 7'42"; 7. Giuliani 7'46".

Classe oltre 1600: 1. Franco Varese (A. R. GT) 6'51"; 2. media kmh 76,130; 3. Di Giuseppe (A.R. GT) 7'23"; 3. Briganti (A. R. GT) 7'28"; 4. Leonardi (A. R. GT) 7'32"; 5. D'Oria (A. R. GT) 7'34"; 6. Pedicone (Fiat) 7'52".

#### GRUPPO 2

Classe 500: (tutti su Fiat) 1. Alfonso Giordano 7'15"; 2. Medaglia 7'17"; 3. Sistelli 7'23"; 4. Magdalene 7'28"; 5. «Alga» 7'35"; 6. Palumbo 7'41"; 7. Scermino 7'51"; 8. Fusco 8'26".

Classe 600: (tutti su Fiat) 1. Mario Casciaro 6'54"; 2. media kmh 75,506; 2. Russo 7'16"; 3. Ettari 7'16"; 4. Japichino 7'27"; 5. Di Naro 7'27"; 6. Accadia C. 7'39"; 7. Accadia E. 7'55"; 8. Fabbriatore 8'31"; 9. Fruscione 8'36"; 10. Argenio 8'37".

Classe 700: (tutti su Fiat) 1. Francesco Medaglia 6'49"; 2. media kmh 66,483; 2. Gargano 7'09"; 3. Veneziano 7'18"; 4. Padrone 7'21"; 4. Carleo 7'21"; 6. Sessa 7'27"; 7. Buonocore 7'28"; 8. Adamo 7'32"; 9. Fusco 7'51"; 10. Salvati 7'53"; 11. De Rosa 7'54"; 12. Gaglione 8'03"; 13. Napolitano 8'05".

Classe 850: (tutti su Fiat Abarth 850) 1. Vincenzo Varese 6'44"; 1. media kmh 77,505; 2. D'Ippolito 6'46"; 3. De Furia 6'46"; 4. Bruno 6'57"; 5. Esposito 6'58"; 6. Carbone 7'05"; 7. Scala 7'15".

Classe 1000: 1. Santo Famoso (Abarth 1000) 6'27"; 2. Palumbo (Abarth 1000) 6'27"; 3. Buonaccorso (Abarth 1000) 6'35"; 4. Marchese (A. 112 Abarth) 7'37".

Classe 1150: (tutti su Fiat 128) 1. Antonino Carnibella 6'53"; 2. media kmh 75,707; 2. Scannapieci 7'39"; 3. Rianna 7'43".

Classe 1300: 1. Mario Grilli (Fiat 128 coupé) 6'28"; 2. Tisci (A. R. GTAJ) 6'52"; 3. Monnino (GTAJ) 6'58"; 4. «Jo-Jo» (Fiat 128 coupé) 6'58"; 5. Accadia A. (Fiat 128 R) 7'; 6. Paca (GTAJ) 7'04"; 7. La Cava (GTAJ) 7'08"; 8. Serrentino (Fiat 128 coupé) 7'19"; 9. «Pipino» (Morris) 7'47".

Classe 1600: 1. Pietro Di Luca (A. R. GT) 6'33"; 2. La Vecchia 6'35"; 3. Nappi (BMW) 6'41"; 4. Alfano (A. R. GT) 7'01"; 5. Savarese (A. R. GT) 7'12"; 6. Sale (A. R. GT) 7'19"; 7. Aulio (A. R. GT) 7'28".

Classe 2000: 1. Mauro Sacchini (A. R. GTAm) 6'37"; 2. Tabacco (GTAm) 6'50".

#### GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Giuseppe Saporito (Lancia HF) 7'01"; 2. Schettino (HF) 7'25"; 3. Cannataro (Fiat X 1/9) 7'31"; 4. Mariz (Fiat X 1/9) 7'38"; 5. Ricciolino (HF) 8'09".

Classe 1600: (tutti su Lancia HF) 1. Francesco Psce 7'06"; 2. media kmh 73,452; 2. Addario 7'06"; 3. Miele 7'31"; 5; 4. Bosco 7'37"; 5. Galdieri 7'42".

Classe oltre 1600: 1. Giuseppe De Gregorio (Pantera De Tomaso) 6'45"; 1. media kmh 77,314; 2. Tagliaferri (Fiat Dino spider) 7'08".

#### GRUPPO 4

Classe fino a 1300: 1. «Belli Rosalia» (Lancia HF) 6'19"; 2. media kmh 82,688; 2. Tufano (Abarth OT) 7'31".

Classe 1600: (tutti su A. R. GTA) 1. Palo De Luca 6'23"; 2. Pagano 6'16"; 3. Gargano 6'23"; 4. Barengi 6'39"; 5. Ferragina 6'40"; 6. Morabito 6'45"; 7. Gismundo 6'54"; 8. Strano 7'25"; 9. Seminara 7'45".

Classe 2000: 1. Vittorio Maione (Porsche) 6'50"; 2. Carpani (Porsche) 7'17"; 3. Classe oltre 2000: 1. Renato Arfè (Porsche) 6'24"; 2. Marchiolo (Porsche) 6'31".

#### GRUPPO 5

Classe 1000: 1. «Jokrisa» (AMS) 6'32"; 2. Fortuna (Abarth) 7'05"; 3. Barrella (Abarth) 7'19"; 4. Limandri (Abarth) 7'25".

Classe 1300: 1. Franco Lisitano (Abarth 1300) 6'32"; 2. media kmh 79,755; 2. Di Gioia (Abarth OT 1,3) 6'54"; 3. Farina (Alfa Romeo) 7'13"; 4. Velimata (Giliberti) 7'15"; 5. Jervolino (Abarth) 8'46".

Classe 1600: 1. Domenico Giannotti (Abarth) 6'14"; 2. «Diablo» (Alfa Romeo SZ) 7'41".

Classe 2000: 1. Domenico Scola (Chevron B 23) 5'45"; 2. media kmh 90,703; 2. Ferlito (Abarth) 6'23".

Classe oltre 2000: 1. Bruno Ottomano (Alfa 33 2000) 6'16".

• Violenza anche nello sport automobilistico: pare che un concorrente abbia addirittura minacciato un altro concorrente con... coltello alla mano, perché questi si sarebbe reso reo di un'«offesa» ad un commissario di percorso. Ma a che cosa vogliamo arrivare?

• Abbiamo appreso a Salerno che il prossimo Rally della Campania sarà sponsorizzato dalla Marlboro, per cui verrà chiamato Giro della Campania-Marlboro, o qualcosa di simile. Attualmente il regolamento è in fase di ristampa con appunto la pubblicità della nota marca di sigarette.

• Pace fatta a Salerno tra gli organizzatori locali della Amalfi-Agerola e la Scuderia Vesuvio di Napoli, che come è noto, entrò in aperta polemica con l'AC Salerno, sei mesi or sono, per via delle iscrizioni respinte in occasione della decima edizione della Coppa Primavera. Ora sembra che tutto si sia sistemato. Pare ci sia stato anche un brindisi al quale eravamo stati invitati ma a cui non abbiamo potuto partecipare per nostre esigenze di lavoro.

• Vittorio aione, primo della classe 2000 gruppo 4, montava sulla sua

Porsche, gli scarichi della vettura del Martini Racing Team di Follmer, che la settimana scorsa era riuscito a «carpire» dai box di Valledlunga (Sei Ore) in cambio di qualche bottiglia di vino. Un sistema tutto alla napoletana.

• Il pubblico della Campania continua a essere imprudente, intemperante e assolutamente autolesionista: i ripetuti inviti dello speaker ufficiale della corsa non sono riusciti a far capire alla gente quanto pericoloso fosse la sua presenza lungo il percorso mentre le macchine erano in arrivo. Fortunatamente non ci sono stati incidenti.

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

AMALFI - Il cosentino Domenico Scola, campione italiano della montagna, ha vinto l'11. edizione della nota cronoscalata dell'AC Salerno, sul percorso Amalfi-Agerola di km 8,700. Il campione italiano della montagna ha vinto nel tempo di 5'45"3 ed alla media di km 90,703. Il tempo di Scola non è certamente eccezionale. E' infatti lontano dal limite stabilito nel 1971 dal siciliano «Amphicar» con l'Abarth 2000 e al disotto del suo stesso record personale di soli sei mesi fa, quando con la Chevron B 21 vinceva col tempo di 5'41"4.

Il cosentino ha corso quest'anno al volante di una nuova Chevron B 23, munita di un propulsore Cosworth 2000 preparato da Armaroli. La nuova macchina rende certamente meglio della Chevron B 21 munita del propulsore Brian Hart, avendo la possibilità di erogare la massima potenza ad un regime nettamente minore del motore inglese.

«A 6500 giri — ci ha detto Scola — rende già al meglio della sua possibilità, e quindi molto indicato per le gare in salita».

D'altra parte il pilota cosentino non è riuscito a fare meglio di quanto dicano i risultati in quanto è stato notevolmente handicappato dalla ritardata partenza: «Il sole negli occhi mi ha rovinato la corsa», ha detto Scola. Essendo partita la gara con due ore di ritardo, tutti i piloti del gruppo 3 sono stati notevolmente handicappati

dei raggi del sole, in particolare Scola che mirava all'assoluto.

Alle spalle dello scontato vincitore della corsa si è piazzato sorprendentemente il napoletano Domenico Giannotti, in gara con un'Abarth telaio 2000 e motore 1600 (ex Restivo). Il pilota 29enne della Vesuvio, che ha alle spalle soltanto qualche esperienza con un'Abarth 1000 «barchetta», ha preso tutti in contropiede, in special modo il bravissimo Ottomano, che correva con un'Alfa Romeo 33 due litri, recentemente acquistata dall'Autodelta, e il siciliano Ferlito, che correva con un'Abarth 2000 (ex Zadra).

Alle spalle di Giannotti, nella classifica assoluta, altrettanto sorprendentemente si è piazzato il siciliano De Luca, al volante dell'Alfa Romeo GTA 1600, il suo tempo — 6'14"7 — è davvero eccezionale. Come lui, o quasi, ha fatto il salernitano Pagano, il quale al volante di una medesima vettura, ha impiegato soltanto 6'16"5, piazzandosi al quarto posto nella classifica assoluta, davanti ad Ottomano, con l'Alfa 33, il quale si è visto tra l'altro quasi raggiungere dal pilota locale Benny Rosalia che con una HF 1300 è venuto su al sorprendente tempo di 6'19".

Ancora sorprese nel gruppo 4 con Paolo Gargano che con una GTA 1600 (ex-Ottomano) ha impiegato il tempo di 6'23"5, piazzandosi settimo nella classifica assoluta davanti alla Porsche del napoletano Renato Arfè.

Nel gruppo 2 è stata entusiasmante la corsa della categoria 1600 dei tre favoriti: De Luca, La Vecchia e Nappi, che all'ultimo momento ha potuto correre con una BMW 1600 Ferraris prestatagli da Serrentino. L'ha spuntata De Luca, davanti a La Vecchia e Nappi. Molto meno interessante la classe 1300 del gruppo 2 dove Grilli ha vinto praticamente senza avversari.

Nella classe fino a 1150 cc nessuna macchina interessante e abbastanza scadenti i tempi. Nella classe 1000 invece c'è stata molta lotta tra Santo Famoso e Francesco Palumbo: l'ha spuntata il primo per soli tre decimi. Nella classe 850 il pilota locale Varese ha portato brillantemente al successo la sua solita Abarth 850, davanti all'eterno rivale D'Ippolito e a De Furia, finito a un solo decimo di distacco dal secondo. Nella classe fino a 700 è stata veramente entusiasmante la corsa del cosentino Medaglia. Buona media ha fatto anche, nella classe 600, l'altro pilota cosentino Mario Casciaro. Nella classe 500 vittoria del pilota locale Giordano che ha avuto a suo vantaggio la perfetta conoscenza del percorso, oltre a un'ottima preparazione della macchina.

Nel gruppo 1 interessante il primato assoluto di Franco Varese, con l'Alfa Romeo 2000 GT. Nelle altre classi di grande rilievo il risultato di Alvaro Salvatori, primo della classe 1300 con la 128 Fontana, seguito a ridosso dal salernitano Di Marino, che partiva col favore del pronostico, il napoletano Zagari, che faceva da outsider, ma che ha avuto noie al cambio e non ha potuto fare meglio. Infine da registrare, per quanto riguarda il gruppo 1, la splendida vittoria di Angelo Marino.

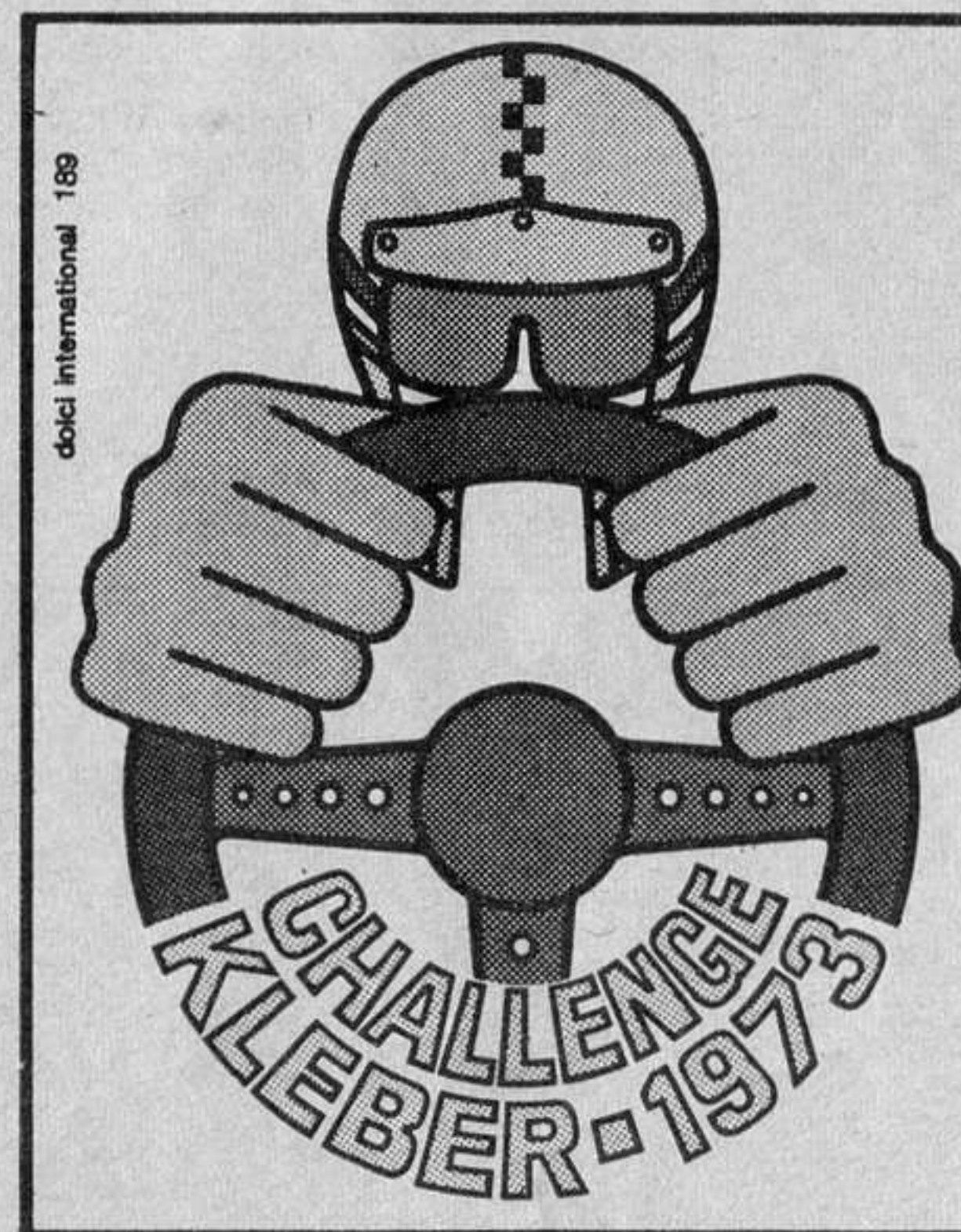
Per quanto riguarda il gruppo 3, il tempo migliore l'ha fatto registrare la Pantera De Tomaso. Il siciliano Giuseppe De Gregorio (6'45"1). In questo gruppo è stata molto dura la lotta nella classe 1300. L'ha spuntata il siciliano Saporito che ha vinto col tempo di 7'01"2 al volante della Lancia HF che De Vivo gli portò al successo, in questa stessa gara.

Sergio Troise

## Medio Adriatico già rally internazionale

ANCONA - Sollecitamente pianificati i presupposti per l'effettuazione del secondo Rally del Medio Adriatico in programma nei giorni 14 e 15 settembre, durante una riunione, tenuta presso la sede sociale dell'Automobile Club di Ancona, presieduta dal dott. Lucio Moroder massimo responsabile della Commissione Sportiva dell'ente. Presenti anche gli altri membri del consesso (Carnevali, Giombini, Gnagnati, Paggi, Mainetti, Marchetti, Soprani, Zaccilli) alla seduta hanno partecipato anche il vice presidente dell'A.C. di Pesaro dottor Lucio Ricci ed il direttore dello stesso sodalizio dottor Marco Ballario.

In seguito alla decisione adottata dai consigli delle due associazioni che hanno stabilito di riprendere — dopo la pausa dell'anno scorso, dovuta al perdurare del fenomeno sismico — lo svolgimento del Rally del Medio Adriatico, è stata attentamente esaminata l'organizzazione della gara diventata internazionale, gettando le basi per la seconda edizione. Il Rally del Medio Adriatico è dunque... in cantiere: l'allestimento già ferve intensamente.



# kléber vince

## Al III Rally Nazionale delle Colline di Romagna

Forlì, 7-8 aprile 1973

1. assoluto: «TONY», su Alpine-Renault 1800 della scuderia Giada-Auto, iscritto al Challenge Kleber
3. assoluto: Aldo FASAN, su Alpine-Renault 1600, della scuderia Giada-Auto, iscritto al Challenge Kleber

# Kleber

KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE



# L'accoppiata Munari-Mannucci fa il poker stagionale

**BILBAO** - Finalmente è arrivata, questa sospirata vittoria della Stratos ed in fondo è giusto che a portarla al primo appuntamento con un signor successo sia stato l'equipaggio Munari-Mannucci il più forte binomio espresso dal rallyismo moderno e soprattutto un equipaggio tutto italiano.

Ed è stato un giorno di gloria anche per Cesare Fiorio che ha voluto questa vettura a tutti i costi anche quando i più autorevoli personaggi del mondo dell'automobilismo torinese avevano pressapoco misconosciuto una vettura nata troppo sportiva e troppo bella per i loro gusti ancora legati alla vettura di grande serie eventualmente trasformata in auto da corsa.

A parte queste considerazioni ormai lontane nel tempo è doveroso considerare che questa vittoria della Stratos coincide con la quarta partecipazione di questa vettura ai rallies dovendo considerare la fugace apparizione in Corsica, più che altro per rispettare un impegno, mentre ai rallies della Costa del Sol e della Lyon Carbonnieres era costretta al ritiro mentre si trovava in prima posizione. La messa a punto non è stata delle più facili con quei problemi di sospensioni troppo deboli soprattutto per il rinnovato impegno agonistico delle sempre valide Fulvia HF che portavano via tempo prezioso (ottimamente pagato con le sei vittorie ottenute in questo inizio di stagione) e per i continui scioperi che disturbavano il lavoro.

Una grande parte di merito per aver saputo superare tutte queste difficoltà ed in così poco tempo va ai tecnici più vicini alla preparazione corsaiola delle Stratos ed in particolar modo a Dallara e Tonti oltre che al pilota collaudatore Claudio Maglioli.

Alla sua quarta uscita ufficiale la Stratos ha già colto il primo bersaglio dopo una bella lotta iniziale con lo spider 1800 di Pinto arrestatosi per un violento capottamento nella tredicesima prova



# Spunta (anche) la STRATOS

## Tutto facile dopo la capriola di PINTO

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

Ma veniamo a parlare di questo rally, quarta prova valevole per l'Europeo Piloti. Lungo 1505 km con 38 prove di velocità per un totale di 400 km circa si è svolto nell'entroterra della Costa Basca tra Bilbao e Santander. Il grande favorito della vigilia era naturalmente Munari, mentre molti scommettevano sul campione d'Europa in carica Pinto affiancato da Bernacchini, profondo conoscitore della Spagna, che confidavano sulla affidabilità della 124 spider che per la prima volta disponeva di un motore preparato dall'associata Abarth portato a 1894 cc, con una potenza di quasi 180 CV a 7.000 giri al minuto, il cui peso dichiarato era di 980 kg forse un po' troppi per una vettura iscritta in gruppo 5 dove sono ammessi parecchi alleggerimenti.

Altri piloti che aspiravano ad un buon piazzamento erano l'inglese Sclater con una Ford Escort 2000, gli svedesi Gurney e Blomqvist (non il famoso Stig) su Opel Ascona, la rivelazione del Tap Asterhag su BMW 2002 TI e il giovane Allansson con la BMW 2002 gr. 1; ufficiali per la Seat spagnola Canellas campione di Spagna e Bablez con i collaudati prototipi 124-1600 ed il francese Etchebers, vincitore nel 1969, con una Porsche 2400.

Si notavano inoltre due Porsche Carrera 2,7 pilotate dagli inglesi Morley e Tordoff, ed una bellissima Ferrari Dino 2.4 color bruno-oro metallizzata nelle mani del baronetto Sir Lipton.

La partenza allestita con uno sfarzo incredibile nella Plaza de Toros di Pista Allegres a Bilbao in mezzo a sventolanti di bandiere, di piloti frammisti a «majorettes» e bande musicali vedeva un Munari preoccupato per la difficoltà messa a punto della sua Stratos che proprio alla vigilia aveva lamentato noie di carburazione risolte all'ultimo minuto dal mago Gotta che sostituiva i carburatori con quelli giunti in aereo dall'Italia. Il «drago» si lamentava inoltre che non aveva la vettura «in mano» causata tutti i rallies fatti con le Fulvia che gli avevano

impedito di effettuare le fasi di collaudo a Chivasso e Casale. Anche le prove per il Firestone Sandro le aveva effettuate con una 124 a noleggio e senza provare le nuove gomme da terra preparate dalla Pirelli giunte all'ultimo momento causa le solite peripezie doganali.

Sin dalla prima prova Pinto dimostrava chiaramente le sue intenzioni facendo registrare il miglior tempo con 5'6 su un Munari assai prudente che si rifaceva prontamente vincendo le tre prove successive portandosi al comando della gara con un esiguo vantaggio. Dalla 5. prova si entrava nella

parte del rally più favorevole alla Fiat di Pinto con sei prove su terra a volte molto brutta. Il campione d'Europa non si faceva pregare e in quattro prove consecutive portava il suo vantaggio su Munari a 50", mentre quest'ultimo che cominciava a prendere in mano la macchina e a capire le gomme, contrattaccava nella nona e nella decima prova su terra facendo segnare due migliori tempi alla notevole media di 110 kmh. L'undicesima prova non veniva effettuata per ritardo dei cronometristi, mentre la dodicesima, la classica Palomera era ancora appannaggio di Munari che

riduceva così il suo ritardo nei confronti di Pinto a soli 33".

Quest'ultimo nel tentativo di resistere all'incalzante martellamento del «drago» nella tredicesima arrivava troppo veloce sul dosso e la vettura atterrando appoggiava le ruote dalla parte destra sul bordo della strada dove sfortunatamente c'era un grosso sasso che la faceva partire in uno spettacolare doppio capottamento conclusosi fortunatamente senza serie conseguenze per i piloti. Il solo Bernacchini riportava lo stiramento dei muscoli del polpaccio e dei legamenti della caviglia destra.

Sfumava così la bellissima gara che i due piloti Fiat stavano disputando privando la corsa del motivo di maggior interesse, infatti la lotta fra i due italiani aveva portato ad un netto distacco degli altri piloti che erano a oltre cinque minuti. Il più dispiaciuto di questo abbandono era forse proprio Munari che si trovava in tasca una gara che avrebbe preferito vincere diversamente come è nelle sue abitudini lottando fino in fondo.

Rimaneva in ogni caso l'ottima impressione destata da questa Fiat Abarth prototipo che speriamo di rivedere presto in gara per raggiungere quei risultati che sono ormai maturi. Dispiace per l'uscita di Pinto che è anche la prima da quando corre con la Fiat, una delle poche di tutta la sua carriera. Ma bisogna dirlo: quando si corre in quel modo al limite dall'inizio alla fine di ogni prova diventa anche facile commettere un piccolissimo errore che a quelle velocità diventa imperdonabile.

Della Stratos non si può dire molto e questo è già un bene: dopo l'abbandono di Pinto, Munari ha badato a portare in porto questa sospirata vittoria, badando ad amministrare saggiamente il suo vantaggio.

A Santander tra le due tappe sono stati sostituiti i due ammortizzatori posteriori, più che altro per precauzione temendo forse il cedimento di qualche parte della sospensione che ha invece superato la dura prova a pieni voti. Alle spalle della coppia italiana si accendeva una bella lotta per la conquista della piazza d'onore. La spuntava la rivelazione Asterhag su Etchebers, Sclater e Blomqvist classificatisi nell'ordine. Di questo biondo svedese di 25 anni ne risentiremo parlare ancora e penso più che bene. Lo ricordo all'ultimo rally del RAC inglese, sua prima gara internazionale dove con una BMW gr. 2 privata sbalordiva tutti facendo segnare il miglior tempo nella prima prova speciale quando in gara c'erano ancora tutti.

Usciva poi di strada nella quarta prova per la rottura dei freni. Ultimamente al Rally del Tap era a ridosso della Alpine, spalla a spalla con le Fiat ufficiali quando verso la fine volava fuori strada nuovamente per noie ai freni. Ed adesso eccolo qui secondo solo a Munari con tanti nomi noti alle sue spalle.

Il Campionato Europeo Piloti riprenderà giovedì prossimo con il Rally dell'Isola d'Elba riproponendo un nuovo duello Munari-Pinto con le solite gr. 4 per via dei punti valevoli anche per il Campionato Italiano.

**Daniele Audetto**

## Gioco fatto con 9 prove speciali (e consolazione FIAT)

### PROVE SPECIALI PRIMA TAPPA

#### P.S. 1

1. Pinto (Fiat Abarth Prototipo) punti 526,6; 2. Munari (Stratos HF) 532,2; 3. Lezama (Seat Prototipo 1600) 548,3; 4. Sclater (Ford Escort RS) 555,7; 5. Etchebers (Porsche 2400) 556,7.

#### P.S. 2 (asfalto)

1. Munari p. 478,2; 2. Pinto 481,6; 3. Sclater 500,4; 4. Canellas 503; 5. Etchebers 503,6.

#### P.S. 3

1. Munari p. 520,0; 2. Pinto 520,8; 3. Etchebers 528,8; 4. Canellas 541,2; 5. Sclater 549,7.

#### P.S. 4

1. Munari p. 464,0; 2. Pinto 472,0; 3. Reverter 493,6; 4. Borges 497,0; 5. Etchebers 497,4.

#### P.S. 5 (terra)

1. Pinto p. 451,2; 2. Munari 472,0; 3. Asterhag 465,2; 4. Sclater 477,8; 5. Canellas 482,3.

#### P.S. 6 (terra)

1. Pinto p. 390,7; 2. Munari 404,9; 3. Blomqvist 406,6; 4. Asterhag 406,8; 5. Sclater 407,0.

#### P.S. 7

1. Pinto p. 444,6; 2. Munari 453,9; 3. Asterhag 469,4; 4. Sclater 474,5; 5. Canellas 476,6.

#### P.S. 8

1. Pinto p. 386,8; 2. Munari 389,3; 3. Sclater 402,2; 4. Asterhag 407,6; 5. Blomqvist 408,3.

#### P.S. 9

1. Munari p. 797,9; 2. Pinto 800,1; 3. Pradera 832,8; 4. Sclater 848,5; 5. Etchebers 850,6.

#### P.S. 10

1. Munari p. 778,2; 2. Pinto 789,3; 3. Asterhag 791,4; 4. Etchebers 813,0; 5. Pradera 815,9.

P.S. 11 - soppressa

#### P.S. 12 (asfalto)

1. Munari p. 1007,1; 2. Pinto 1008,6; 3. Etchebers 1032,3; 4. Reverter 1036,1; 5. Asterhag 1058,2.

#### P.S. 13

1. Munari p. 393,3; 2. Etchebers 402,1; 3. Sclater 414,1; 4. Reverter 417,0; 5. Asterhag 419,8.

#### P.S. 14

1. Reverter p. 194,0; 2. Munari 195,2; 3. Etchebers 195,5; 4. Canellas 201,3; 5. Sclater 201,3.

CLASSIFICA alla fine della prima tappa:

1. Munari; 2. Etchebers, a 5'21"5; 3. Asterhag 5'21"8; 4. Sclater 5'33"3; 5. Canellas 7'00"4; 6. Reverter 7'29"0; 7. Blomqvist 7'51"8; 8. Zanini 8'13"0; 9. Morley 10'19"3; 10. Tordoff 11'23"3.

#### SECONDA TAPPA

##### P.S. 1

1. Canellas 1131,1; 2. Munari 1491,8; 3. Zanini 1526,4; 4. Etchebers 1530,9; 5. Sclater 1534,5.

##### P.S. 2

1. Etchebers e Zanini 417,5; 3. Canellas 422,7; 4. Asterhag 423,2; 5. Munari 424,8.

##### P.S. 3

1. Etchebers 1353,9; 2. Canellas 1371,4;

**SPAGNA - RALLY FIRESTONE - Quarta prova campionato europeo conduttori - Bilbao, 6-8 aprile 1973.**

#### CLASSIFICA GENERALE

1. Munari-Mannucci (Lancia Stratos HF) punti 15.621; 2. Asterhag-Gulberg (BMW 2002 TI) 15.857; 3. Etchebers-Signora Etchebers (Porsche 2400) 15.950,5; 4. Sclater-De Jong (Ford Escort RS) punti 16.016,8; 5. Blomqvist-Blomqvist (Opel Ascona SR) 16.203,1; 6. Zanini-Sabater (Seat Prototipo 1800) 16.286,1; 7. Morley-Briant (Porsche Carrera 2700) 16.676,4; 8. Allansson-Jagenstedt (BMW 2002 TI) 16.795,1; 9. Tordoff-Forrest (Porsche Carrera 2700) 16.797,3; 10. Lezama-Casas (Seat Prototipo 1600) 17.219,7.

3. Asterhag 1409,8; 4. Blomqvist 1411,7; 5. Morley 1418,6.

#### P.S. 4

1. Asterhag 799,8; 2. Blomqvist 825,1; 3. Sclater 827,1; 4. Munari 829,5; 5. Etchebers 836,7.

#### P.S. 5

1. Asterhag 775,4; 2. Munari 807,1; 3. Sclater 808,3; 4. Blomqvist 811,9; 5. Zanini 814,1.

#### P.S. 6

1. Asterhag 304,1; 2. Blomqvist 315,2; 3. Sclater 320,2; 4. Canellas 327,5; 5. Munari 332,3.

#### P.S. 7

1. Asterhag 316,6; 2. Blomqvist 321,4; 3. Sclater 322,6; 4. Munari 330,8; 5. Zanini 338,3.

#### P.S. 8

1. Asterhag 292,3; 2. Sclater 305,3; 3. Blomqvist 311,3; 4. Munari 314,5; 5. Allansson 325,6.

#### P.S. 9

1. Asterhag 307,5; 2. Sclater 311,4; 3. Munari 314,0; 4. Blomqvist 314,2; 5. Zanini 322,5.

#### P.S. 10

1. Munari 501,4; 2. Sclater 502,0; 3. Etchebers 503,4; 4. Zanini 515,0; 5. Tordoff 524,4.

#### P.S. 11

1. Munari 525,8; 2. Etchebers 534,5; 3. Sclater 546,9; 4. Tordoff 551,0; 5. Morley 552,1.

#### P.S. 12

1. Etchebers 529,4; 2. Munari 530,4; 3. Asterhag 536,6; 4. Tordoff 546,4; 5. Blomqvist 548,0.

#### P.S. 13

1. Etchebers 557,7; 2. Munari 557,9; 3. Asterhag 562,0; 4. Blomqvist 565,9; 5. Sclater 574,7.

#### P.S. 14

1. Etchebers 262,6; 2. Munari 267,2; 3. Blomqvist 269,2; 4. Asterhag 275,7; 5. Sclater 282,4.



# E' finito in ROMAGNA il digiuno dell'ALPINE TONY ce l'ha fatta (ma per 7 secondi)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

**FORLÌ** - Dopo oltre un anno di digiuni, finalmente un'Alpine, quella di «Tony», è tornata al successo in un rally nazionale. Anche allora, a Cesena, vinse «Tony», poi a tavolino il successo fu attribuito a Polese ma si trattava pur sempre di un successo della berline francese che adesso, nella versione 1800 quelli della Giada stanno perfezionando di corsa in corsa per renderla sempre più competitiva per reggere il confronto (e magari vincerlo) con l'HF di Ballestrieri assente a Forlì perché impegnato nelle prove dell'Elba. Il successo di «Tony» è stato molto meno facile di quanto i pronostici della vigilia facessero pensare perché Pelganta si è battuto fino in fondo con un piglio veramente ammirevole terminando la sua corsa a soli sette secondi dal vincitore (anche se in classifica gli hanno assegnato un minuto in più per la cocciutaggine di un

avevano permesso di figurare come sua abitudine tra i primissimi.

Appassionante come sempre la lotta nel G. dove Canè ha avuto la meglio ottenendo tra l'altro un magnifico quarto posto assoluto, beneaugurante soprattutto perché l'ex re del «bip» aveva la macchina ancora strettamente di serie, senza cioè l'assetto, l'auto-bloccante o i rapporti di serie omologati. Dietro di lui, a soli due secondi, Sansone ha confermato di essere in piena forma, ma anche capito che adesso per lui sarà veramente dura. Purtroppo in classifica questa volta manca Cavriani: la sua Porsche si è infatti semidistrutta in una paurosa uscita di strada in cui lo stesso pilota è rimasto seriamente ferito. Giulianelli, settimo e Cantelli nono, sono stati gli alfieri della Scuderia S. Marino che grazie anche a «Walter» si aggiudica la speciale classifica appunto alle scuderie. Tra di loro si è inserito Bacchelli, vittima anche lui di una «toccata» che gli



Due drammatiche immagini del pauroso incidente occorso a Cavriani. Fortunatamente la sua Porsche si è arrestata lungo la scarpata contro un esile alberello permettendo ai fotografi dell'Attualfoto di portare i primi necessari soccorsi al conduttore ferito



**TROFEO COLLINE DI ROMAGNA** - Quarta prova del Trofeo dei Rallyes Nazionali - Forlì, 8 aprile 1973.

CLASSIFICA GENERALE

1. «Tony» (Alpine) 59'35"; 2. Pelganta (HF 1,6) 1.00'42"; 3. Fasan (Alpine) 1.00'44"; 4. Canè (Porsche) 1.01'04"; 5. Ravaoli (HF 1,6) 1.01'05"; 6. Sansone (HF 1,6) 1.01'06"; 7. Giulianelli (HF 1,6) 1.01'19"; 8. Bacchelli (Fiat 124 S) 1.01'22"; 9. Cantelli (HF 1,6) 1.01'25"; 10. «Uccari» (Alpine) 1.01'54"; 11. Zandonà (Ascona) 1.01'58"; 12. Casarotto (HF 1,6) 1.02'; 13. Bonpani (Ascona) 1.02'18"; 14. De Marco (Ascona) 1.02'33"; 15. «Walter» (128 C.) 1.02'40"; 16. Albano (HF 1,6) 1.02'41"; 17. Pittoni (124 ST) 1.02'54"; 18. Tabanelli (Ascona) 1.03'05"; 19. Baucè (Ascona) 1.03'18"; 20. Bellosta (Ascona) 1.03'28"; 21. «Vanni» (128 C.) 1.03'30"; 22. Boldrini (Porsche) 1.03'32"; 23. Zannoni (Fiat 128) 1.03'43"; 24. Mancini (Fiat 128 C.) 1.03'58"; 25. Cardelli (Porsche) 1.04'03"; 26. Casadei (HF 1,6) 1.04'08"; 27. Michelucci (Gordini) 1.04'18"; 28. De Vidal (HF 1,6) 1.04'31"; 29. Benelli (Alpine) 1.04'35"; 30. Giusto (HF 1,6) 1.04'55"; 31. Marchiol (HF 1,6) 1.05'; 32. Sivelli (Fiat 128) 1.05'06"; 33. Zanucchi (Ascona) 1.05'08"; 34. «Nestore» (Alpine) 1.05'15"; 35. Ronconi (Porsche) 1.05'19"; 36. Mondo (Simca) 1.05'26"; 37. Ricuputi (HF 1,3) 1.05'40"; 38. Pedrelli (Cooper) 1.05'42"; 39. Del Prete (HF 1,6) 1.05'48"; 40. Braga (Fiat 128) 1.06'01"; 41. Giovanardi (HF 1,6) 1.06'03"; 42. Bicchichi (Simca) 1.06'16"; 43. Pantaleoni (Fiat 128) 1.06'20"; 44. Maretti (Cooper) 1.07'22"; 45. Fabbri (A 112) 1.07'32"; 46. Curtol (128 C.) 1.07'36"; 47. Zaccini (A 112) 1.07'57"; 48. Lenzi (A 112) 1.08'10"; 49. Carenzi (A 112) 1.08'18"; 50. Zunino (125 S) 1.08'48"; 51. Prandini (124 sp.) 1.08'50"; 52. Ricci (128) 1.08'52"; 53. Bendini (127) 1.08'56"; 54. Signorini (Cooper 1300) 1.09'01"; 55. Femminella (Cooper 1150) 1.09'39"; 56. Albertini (HF 1,6) 1.09'47"; 57. Ferrari (Renault) 1.09'53"; 58. Zoffoli (Cooper 1000) 1.10'03"; 59. Mengozzi (128) 1.10'09"; 60. Morocuti (Innocenti 998) 1.10'12"; 61. Maurich (Gordini) 1.10'37"; 62. Dean (127) 1.10'39"; 63. Maroncelli (Simca) 1.11'05"; 64. Scavarda (128 C.) 1.11'15"; 65. Sacco (Escort) 1.11'24"; 66. Contaldi (Simca R2) 1.11'38"; 67. Mantellini (A.R. GTV) 1.12'03"; 68. Vecchi (A 112) 1.12'21"; 69. Brasini (A.R. GT) 1.13'23"; 70. Minganti (Cooper 1000) 1.14'25"; 71. Ferri (HF 1,6) 1.14'32"; 72. Celadon (HF 1,6) 1.17'09"; 73. Ghigi (Simca) 1.17'20"; 74. Serri (Fiat 850) 1.21'; 75. Bruni (Simca R2) 1.29'17".

Carlo Cavicchi

## Gli «esordienti» da beffa

**FORLÌ** - Con puntuale regolarità, anche alla premiazione del «Colline di Romagna» si è ripetuto lo scandalo della premiazione degli esordienti.

Primi nell'ordine in questa speciale classifica: CANE, CANTELLI, RETTORE, TABANELLI, BAUCÈ e MANCINI; tra questi c'è chi è esordiente perché per due anni non ha preso la licenza, chi perché correva con la licenza sanmarinese, chi, invece, esordiente non lo è proprio neanche grazie ai cavilli regolamentari.

La colpa non è evidentemente degli organizzatori che si vedono costretti a premiare quelli che all'atto dell'iscrizione si firmano come tali, ma della CSAI che deve intervenire con decisione per risolvere una situazione di certo non edificante e propedeutica per quei pochi veri che sono agli inizi, normalmente alla guida di auto di piccola cilindrata, che si vedono superati anche in questa classifica in modo non proprio pulito.

Noi non siamo mai stati favorevoli a questo tipo di classificazione, comunque, visto che esiste, occorre salvaguardarne il significato tantopiù che diversi si iscrivono come tali, poi una volta premiati, rinunciano a ritirare il premio perché smascherati da alcuni presenti. Tra i tanti mezzi a disposizione della CSAI uno potrebbe essere quello di richiedere agli organizzatori tutte le schede di iscrizione dei qualificati come «esordienti», controllarne la posizione, ed in caso di falso procedere a squalifiche decisamente severe.

cronometrista insensibile anche alle testimonianze dei piloti che seguivano il portacolori dell'HF). Pelganta, e diversi altri con lui, ha fatto le spese di un percorso di gara che non si è rivelato alla luce dei fatti selettivo come poteva sembrare sulla carta. Nella prima prova ripetuta due volte oltre una decina di piloti sono rimasti nel tempo imposto, e la terza tutta tornanti su asfalto era troppo breve per favorire distacchi veramente sensibili. Restava così la doppia prova della Valbura e lì i due protagonisti di questa corsa hanno veramente avuto l'occasione di mettere in mostra il loro valore.

Con loro, nella lotta per il primato, si sono inseriti a tratti anche Fasan (tradito comunque da un'uscita di strada che gli ha danneggiato l'avantreno) e Ravaoli, unico tra i primi ad aver lamentato penalità ad un controllo orario dopo essersi fermato a sostituire gli ammortizzatori mentre Polese, anche prima di ritirarsi, aveva già lamentato tutta una serie di noie che non gli

ha fatto perdere diverse posizioni. Meritano ancora una citazione per la loro prova: «Uccari», Casarotto e le tre Opel Ascona che hanno occupato anche i primi tre posti nella speciale classifica del G. 1, quelle di Zandonà (primo anche in campionato), di Bonpani, il suo più valido antagonista proprio per il successo finale, e quella dell'ottimo De Marco.

La gara di Forlì ha offerto anche due grosse sorprese: la deludente prestazione di un Pittoni decisamente fuori fase e il miracolo di Albertini che dopo anni di vere peripezie è riuscito incredibilmente a finire la sua prima corsa oltretutto con molto onore.

Due parole ancora per l'organizzazione che è stata veramente efficiente, approntando un utilissimo tabellone alla maniera degli «internazionali» che ha permesso di avere subito una prima classifica ed una chiara lettura dei tempi delle prove speciali.

Anche a SANREMO ha battuto PERTUSIO

## Pavanello rinvincita bis

**SANREMO** - Successo di Giorgio Pavanello nella trentacinquesima edizione della Milano-Sanremo, Trofeo Davide Campari. A sette giorni dal successo di Vignola il regolarista del Jolly Club si è preso una seconda rinvincita su Piero Pertusio che in apertura di stagione lo aveva sopravanzato nella prova di Terni.

Come vuole ormai la tradizione il «Davide Campari» si è confermato assai ben organizzato dall'ufficio sportivo dell'Automobile Club di Milano. Quest'anno il percorso è stato assai snello ed in pratica il settore impegnativo è stato concentrato nel tratto da Albenga a Sanremo, comprendente sei controlli orari e quattro prove speciali, non prive di difficoltà soprattutto quelle piazzate nell'entroterra della Riviera dei Fiori.

Con la solita Fulvia Montecarlo Pavanello ha regolato in bellezza tutti gli avversari distanziando di oltre due penalità la irriducibile e come sempre bravissima Luigina Imerito della Grifone (anch'essa su Fulvia) per l'ennesima volta prima fra le dame ma «soltanto» seconda nella classifica assoluta. Poca incertezza quindi sul nome del primo, almeno dopo le prime prove, ma lotta accesa per la piazza d'onore con la Imerito, Pertusio ed il sorprendente Forato costantemente impegnati a sopravanzarsi.

Visibilmente soddisfatti, nel corso della premiazione che ha avuto luogo nel salone dei festival del Casinò Municipale di Sanremo, gli ottantadue concorrenti che hanno portato a termine la gara più classica delle prove regolaristiche di primavera: a cominciare da Forato che essendo fra i «licenziati» dopo il 1972 ha anche vinto la speciale classifica. Fra le scuderie dominio incontrastato del Jolly Club Mario Angiolini ai primi due posti con le «terne vincenti» Pavanello, Pertusio, Forato e Santorum, «Mimmo», Sala.

Guido Rancati

Le PROVE SPECIALI in ROMAGNA  
P.S. A TREDOZIO - Pelganta, Ravaoli, «Tony», Polese, Bacchelli, Fasan, Sansone, Canè, Zandonà, Stagnani tutti nel tempo imposto.

P.S. B VALBURA - 1. «Tony» 11'48"; 2. Pelganta 11'50"; 3. Fasan 12'00"; 4. Ravaoli 12'13"; 5. Sansone 12'18".  
P.S. C PREDAPPIO ROCCA DELLE CAMINATE - 1. «Tony» 2'56"; 2. Bacchelli 3'05"; 3. Pelganta 3'08"; 4. Fasan 3'09"; 5. Ravaoli 3'11".

P.S. A1 TREDOZIO - Pelganta, «Tony», Bacchelli, Fasan, Sansone, Canè, Zandonà, Giulianelli, Cantelli, «Uccari» tutti nel tempo imposto.

P.S. B1 VALBURA - 1. Pelganta 11'40"; 2. «Tony» 11'46"; 3. Ravaoli 12'10"; 4. Sansone 12'13"; 5. Canè 12'16".

P.S. C1 PREDAPPIO ROCCA DELLE CAMINATE - 1. Fasan 2'59"; 2. «Tony» 3'01"; 3. Pelganta e Bacchelli 3'04"; 5. Ravaoli 3'08".

## Al MARTHA rally gli esclusi sfidano la squadra CSAI

Sono stati designati da Salvay i sette equipaggi che comporranno la Squadra Rally CSAI per la prima uscita '73 prevista in occasione del Martha Rally, prima prova della Mitropa Cup che si svolgerà nei giorni 28-29 aprile in Austria.

Si tratta di Verini-Scabini, Ormezzano-Falletti, Tacchini-Bottini, Bacchelli-X, Bossetti-Mischietti, Dall'Ava-Maiga e Ambrogetti-X.

Con loro saranno anche, ma iscritti dal Jolly Club, Brai-«Rudy» e Carello-X con le Opel Ascona ed i due lancisti Pelganta e Pregliasco.

Come si può ben vedere una partecipazione italiana qualitativa e quantitativa notevole, che... farà certamente piacere agli organizzatori del Rally di Bari che, pur tra tante peripezie per le cattive condizioni meteorologiche di questi ultimi giorni, stanno preparando la loro corsa in calendario, guarda caso, negli stessi giorni.

Il Martha Rally partirà alle 10,41 del 28-5 per arrivare sempre a Vienna alle 8,00 del 29 dopo 933 km tutti percorsi a sud della capitale austriaca.

35. MILANO-SANREMO - 12. TROFEO DAVIDE CAMPARI - Gara nazionale valida per il Trofeo della Regolarità - 7 aprile 1973.

CLASSIFICA GENERALE

1. Giorgio Pavanello p. 6,8; 2. Luigina Imerito 9,1; 3. Pertusio 9,3; 4. Forato 9,5; 5. Santorum 10,2; 6. Barbera 10,4; 7. «Mimmo» 10,7; 8. Sala 11,9; 9. Adamo 12,3; 10. «Picci» 13,1; 11. Angela Fava 13,4; 12. Borghesio 13,9; 13. Nosenzo 14,1; 14. Casalona 14,5; 15. Argentina Castillet 15,8; 16. Cavallucci 16,9; 17. Panerai 17,6; 18. Pitelli 18,1; 19. Faldini 18,2; 20. Calcatelli 19,7 (4,8); 21. Bruscati 19,7 (5,1); 22. Diomira Gatti 20,2; 23. «Villi» 20,4; 24. Bossina 21,8; 25. Bertola 22,1; 26. Saccone 22,5; 27. Calogera 22,8; 28. Franchi 23,8; 29. Virovello 26,1; 30. Trovatore 26,2; 31. Maria Balossi Boriani 26,4; 32. Virovello 26,7; 33. Forato 26,8; 34. Leone 27; 35. Amelotti 29,8; 36. Castaldi 30,6; 37. Gibelli 32,6; 38. Crippa 33,3; 39. Pugno 33,4; 40. Audo Giannotti 34,5; 41. Del Monte 36,1; 42. Pacl 37,7; 43. Ferrario 38,8; 44. Ghersi 41,1; 45. Zucchini; 46. Bonomi 46; 47. Motta 49,3; 48. Giudicello 51; 49. Ghersi 53,6; 50. Dubinsky 54,6; 51. Calosso 58,5; 52. Cadario 65,3; 53. Fasano 67,6; 54. Pettineo 74,4; 55. Barbarino 76,4; 56. Vigo 78,9; 57. Foglia 83; 58. Cordani 85,1; 59. Secondina Gorni 104,2; 60. Romani 122,4; 61. Marrese 142,2; 62. Mazzucchelli 144,3; 63. Pezzotta 150,8; 64. Masserio 150,9; 65. Olmo 166,9; 66. Marchese 179,2; 67. Castellana 197,6; 68. Quarciari 201,3; 69. Pretato 205; 70. Renoldi 210,4; 71. Caucino 215,6; 72. Soldati 220,7; 73. Dini 276,9; 74. Ballabio 313,5; 75. Carnio 322,3; 76. Fariolo 529,1; 77. Maggi 575,4; 78. Curto 884,9; 79. Togni 995,7; 80. Serra 1.441,6; 81. Detto 1.518,3; 82. Aliotta 1.929,1.





## TROMBOTTO ci prova

# col «maggiolone»

«Svegliati Luciano, è già l'Elba!» avrà probabilmente detto la moglie di Trombotto, e lui, ovviamente sensibilissimo al richiamo di un rally già vinto due volte nelle due ultime edizioni, si è ributtato nel clima di gara che dal Sanremo del '72 (dal divorzio Fiat dunque) non lo annoverava più tra i suoi abituali protagonisti. L'occasione gli è stata offerta dalla Scuderia austriaca Salisburgo che gli ha messo a disposizione un «maggiolone» G. 2 ufficiale, analogamente a quanto fatto per Warmbold (in coppia con Hagghom!) e per Fisher.

Saranno quindi le Wolkswagen le vere attrazioni del prossimo Rally dell'Elba che può contare su di loro per offrire un'alternativa alla oramai scontata lotta tutta italiana tra la Lancia e la Fiat, due case che comunque saranno presenti al gran completo con Munari, Ballestrieri e Pregliasco la Lancia, e Pinto, Paganelli, Barbasio, Verini e Bisulli la Fiat che comunque presenterà anche Smania e Ormezzano per intralciare la marcia della Opel il cui alfiere Brai sarà al solito al suo posto per difendersi il suo primato in G. 1.

Con lui (e con la Opel) saranno anche Cambiaghi, «Boss» e «Principe» (addirittura con una Ascona G. 2), mentre non mancheranno le due Simca di Besozzi e Trucco impegnate adesso a non tradire le promesse sin qui suggerite.

L'occasione permetterà anche a Ceccato di rientrare nel mondo delle corse con lo Spider 1800 Abarth della Lloyd Adriatico (presente anche con Pittoni e Rubbieri oltre che con Verini, Pinto e la Tominz) fresca fresca dei nuovi abbinamenti pubblicitari con la Boeri, la Kony, la Cibiè e la Life.

Sarà quindi come sempre un rally molto incerto oltre che selettivo

fino all'ultimo per la presenza di ben trentasei prove speciali comprese in millecinquecento chilometri tutti percorsi su e giù (ma come sarà possibile?) per le strade della piccola ma incantevole Isola d'Elba.

Rally nel rally allora, la lotta tra i privati. Tra questi tutta da se-

## IL PROGRAMMA

**GIOVEDÌ 12 APRILE**  
controllo vetture e documenti  
ore 8-13: gruppo 1-2  
ore 14-18: gruppo 3-4-5  
ore 21,01 inizio partenze

**VENEDÌ 13**  
ore 13 circa inizio arrivi  
ore 21,01 partenze 2. tappa

**SABATO 14**  
ore 13 circa inizio arrivi

guire la gara dei vari Pelganta, Bossetti, Taufer, Dall'Ava, Ferraris, Monaco mentre per Svizzero ci sarà anche la grossa novità di portare al debutto corsaiolo la Lancia Beta (prototipo) e lo stesso dicasi per Mattiazzo che invece battezerà la tanto attesa Fiat X 1/9.

cav.

## Dove passano e quando

### PROVE SPECIALI

	ORA DI PASSAGGIO DELLA 1. VETTURA		
	GIOVEDÌ 12	VENEDÌ 13	SABATO 14
<b>Monte Poppe - Km. 5.000. Tempo 6'00"</b> - Da bivio Seccione (dosso) fino a bivio Biodola (100 m. prima dell'innesto provinciale)	21,11'	12,54'	12,54'
<b>Falconaia Monte Lentisco - Km. 20.000. Tempo 24'00"</b> - Bagnaia (guado), Falconaia, Nisporto, S. Pietro, C. Muti, Circonv. Faleria, M. Lentisco, Bivio Circonv. Faleria, Posada	21,36'	21,36'	
<b>Monumento - Km. 6.000. Tempo 7'12"</b> - Da bivio Bonalaccia (dopo ponticello)	22,44'	22,44'	7,04'
<b>Miniere Italsider - Km. 5.500. Tempo 6'36"</b> - Dall'ingresso miniera all'altezza di Capo Pero (oltre la barriera) fino all'ultima uscita delle miniere (acque min.)		00,48'	0,48'
<b>Falconaia Cavo - Km. 16.000. Tempo 19'12"</b> - Prima del guado, Falconaia, Nisporto, S. Pietro, C. Muti, Circonv. Faleria (tutta), Posada (Cavo)		3,30'	3,30'
<b>Volterraio - Km. 5.000. Tempo 6'00"</b> - Dal cartello «incrocio macchine» all'ultimo ponte prima del quadrivio Padreterno		4,15'	4,15'
<b>Monte Castello - Km. 8.000. Tempo 9'36"</b> - Contrada Rossa (traliccio alta tensione), Monte Castello, Valle del Botro, Villa S. Giuseppe, Bivio Monte Puccio (Cas.)		4,27'	4,27'
<b>Monte S. Martino - Km. 10.800. Tempo 12'58"</b> - 100 m. dopo il bivio Acquabona, fino a bivio Marmi		4,43'	4,43'
<b>Monte Perrone - Km. 7.000. Tempo 8'24"</b> - Da S. Ilario (stop) fino a 100 m. prima del bivio Poggio (forno pane)		5,51'	5,51'
<b>Monte Lentisco Falconaia - Km. 20.000. Tempo 24'00"</b> - Posada, Bivio Circonv. Faleria, Monte Lentisco, Circonv. Faleria, C. Muti, S. Pietro, Nisporto, Falconaia, Bagnaia (guado)		8,35'	8,35'
<b>Falconaia - Km. 9.500. Tempo 11'24"</b> - S. Pietro, Nisporto, Falconaia, Bagnaia (dopo guado)		11,51'	11,51'

## Da questi NUMERI potete RICONOSCERLI

1. Pinto-Bernacchini (Fiat 124 AB); 2. Munari-Mannucci (Lancia HF); 3. Trombotto-Zanchetti (VW 1302 S); 4. Barbasio-Macaluso (Fiat 124 AB); 5. Warmbold-Hagghom (VW 1302 S); 6. Paganelli-Russo (Fiat 124 AB); 7. Ballestrieri-Maiga (Lancia HF); 8. Grunsteidl-Hopf (VW 1302 S); 9. Verini-Scabini (Fiat 124 AB); 10. Pelganta-Mannini (Lancia HF); 11. Bisulli-Zanuccoli (Fiat 124 AB); 12. Fischer-Siebert (VW 1302 S); 13. Tominz-Mamolo (Fiat 124 S); 14. Gargini-Dominici (Fiat 124 ST); 15. Tominz-Mamolo (Fiat 124 S); 16. Pregliasco-Garzoglio (Lancia HF); 17. Taufer-Bonelli (Fiat 124 S); 18. Bossetti-Tiziano (Lancia HF); 19. Ceccato-Baggio (Fiat 124 AB); 20. Brai-Rudy (Opel Ascona); 21. Dall'Ava-Maiga (Lancia HF); 22. Ormezzano-Falletti (Fiat 124 ST); 23. Svizzero-Lo Basso (Lancia Beta); 24. Pittoni-Braschi (Fiat 124 S); 25. Besozzi-Simoni (Simca R 2); 26. Rubbieri-Bertocci (Fiat 124 St.); 27. «Boss»-Baron (Opel Ascona); 28. Ferraris-X (Lancia HF); 29. Trucco-Tesio (Simca R 2); 30. Gargini-Dominici (Lancia HF); 31. Bartoletti-Bartoletti (Fiat 124 AB); 32. Pittoni S.-Vanzi (Lancia HF); 33. «Giubar»-Scalabrini (Lancia HF); 34. Monaco-Bonamico (Fiat 124 S); 35. Bernocchi-Tavazza (Lancia HF); 36. Bianchi-Canella (Fiat 124 S); 37. Marin-Bond (Lancia HF); 38. Vallini-Lavarino (Fiat 124 S); 39. Rombolotti-Penati (Lancia HF); 40. Mattiazzo-Sincovich (Fiat X1/9); 41. Neri-Ghinassi (Fiat 124 S); 42. Noé-X (Lancia HF); 43. Nardo-Go (Lancia HF); 44. Merlone-Druetto (Volvo 142); 45. Betti-Betti (Fiat 125 S); 46. «Principe»-Oberti (Opel Ascona); 47. Vistarini-Raimondi (Citroen DS); 48. Filippi-Maffei (Opel-Ascona); 49. Carminati-Braito (Opel-Ascona); 50. Galullo-Galullo (Volkswagen 1500); 51. Pratelli-Kemlign

(Ford Mexico); 52. Meini-Meini (Renault R 12); 53. Strighini-Braschi (Lancia HF); 54. Lobello-Giacchetta (Lancia HF); 55. Giovacchini-Taffari (Lancia HF); 56. Muscionico-Muscionico (Lancia HF); 57. «Il Siciliano»-X (Lancia HF); 58. Pirrone-Bianchi (Lancia HF); 59. Bagna-Rossi (Lancia HF); 60. «Iccudrac»-X (Fiat 128); 61. Sparpaglione-Volli (Fiat 128); 62. Mirani-Restelli (Simca R 2); 63. «Popo»-Bertolli (Simca R 2); 64. Houel-X (Lancia HF); 65. Spagnolo-Zago (Lancia HF); 66. Giraudo-Pereño (Fiat 125 S); 67. Schtster-Gestrich (Volvo 122 S); 68. Brambilla-Finzi (Opel-Ascona); 69. Ambrogetti-Torriani (Opel-Ascona); 70. Bertacca-Sperduti (Ford Mexico); 71. Cambiaghi-Bay (Opel Ascona); 72. Mottini-Bormolini (Opel Kadett); 73. Girondi-Liprandi (Fiat 125 S); 74. Roberto Volpi-Piacani (Opel-Ascona); 75. Chionsini-Gamba (Fiat 125 S); 76. Baggio-Cecchetto (Fiat 124 ST); 77. Maggi-Sisto (Skoda 110 L); 78. Ferrero-Ballotti (A-112); 79. Della Corte-Parteli (A-112); 80. Andreoli-Nalin (Fiat 128); 81. Bardi-De Luca (Ford Escort); 82. Canepa-Cianci (Simca R 2); 83. Contesini-Wiegand (Fiat 128); 84. «Giap»-Suni (Simca R 2); 85. Maracchi-Marcacci (Fiat 128); 86. Tanzini-Gadducci (Simca R 2); 87. Ardisson-Parollo (Renault 8 Gordini); 88. Signorini-Corsetti (Fiat 128); 89. Rossi-X (Fiat 128); 90. Pardini-Paroli (Fiat 128); 91. Salvatori-X (Fiat 128); 92. Molinari-Molinari (Ford Escort); 93. Brion-Stuani (Fiat 128); 94. Rossi-Aneglio (Fiat 128); 95. Cerisola-X (Fiat 128); 96. Benedetti-Mazzantini (A-112); 97. Fragola-Signorini (Fiat 127); 98. Miliani-Balestrini (A-112); 99. Salvatori-X

## LE PROSSIME GARE

15 aprile, Pista del Sole (FI) - gara naz. «3 Ore» cl. 100 e 125 cc. - 15, Pista Romea (S. Giuseppe) - gara naz. cl. 100 e 125 cc. - 15, Pista Verde (S. Bartolomeo) - gara naz. cl. 100 e 125 cc. 2. prova Campionato Regionale - 15, Pista Giunti, Falerna - gara naz. cl. 100 e 125 cc. - 23, Pista Tricolore (RE) - gara naz. cl. 100 e 125 cc. 1. prova Campionato Regionale - 23, Pista d'Oro, (Roma) - gara naz. cl. 100 e 125 cc. - 23, Circuito di Castelraimondo (MC) - Formula K 250 e cl. 125 cc. - 25, Pista Rossa (MI) - 1. prova Campionato Italiano Scuderie e Marche. - 25, Pista Rossa (MI) - Trofeo Nazionale cl. 100 cc. 3. cat. - 25, Pista Pergusa (EN) - gara naz. cl. 100 e 125 cc. 1. prova camp. Reg. - 25, Circuito di R. C. - naz. 100 e 125 cc. - 25, Circuito di Balsarano (Aquila):



## BURATTI rimonta tutti

VARANO MELEGARI - Dopo la prima apparizione a Vallelunga la Formula K ha tenuto banco a Varano con la presenza di ben trenta vetture. Sono presenti quasi tutti i migliori. I primi punti fanno gola particolarmente al bolognese Buratti, che impegnato quest'anno su due fronti, cerca di mettere al riparo un buon gruzzoletto per le assenze alle quali sarà costretto dalla Formula Italia. Fanno gola a Bergonzoni deciso a bissare il titolo tricolore, come a Paolo Ghergo che rientra perfettamente ristabilito dopo il brutto incidente. Debutta Migliorini ed è assente il focoso Franzoso, non ancora pronto con il mezzo. Non partirà poi Bergonzoni, né Anselmo autore di un ottimo tempo nelle qualificazioni.

Alla partenza va in testa Buratti seguito da Pozzoli, Parenti, Celani e Paolo Ghergo. E' subito in difficoltà La Russa, mentre Ider era rimasto al palo e parte in ritardo.

La superiorità del mezzo di Buratti non concede spazio di manovra ad alcuno. La vera gara è alle sue spalle. Lottano per la piazza d'onore Parenti e Pozzoli, due piloti che vanno raggiungendo un ottimo livello, anche perché a vantaggio del rendimento assoluto hanno sacrificato, specie Parenti, la loro esuberanza. Si disimpegna molto bene Celani. Sino alla fine le posizioni non mutano se non nelle retrofile.

Dopo le prove di Campionato il Trofeo Life con partenza a sorteggio. Buratti in ultima posizione. La lotta è così vivacissima dal primo giro tra Parenti, Pozzoli e Celani, mentre Buratti dopo tre giri è già alle loro spalle. Al quinto giro Pozzoli sorpassa Parenti e Celani entra nel vivo di questo duello a tre.

Sono in quattro ruota a ruota. Cece Parenti e Buratti si porta in seconda posizione, mentre Celani resta un valido interlocutore. Infatti supera Pozzoli e cerca di resistere a Buratti. Intanto si arresta ai box Pozzoli, ne riparte subito. A cinque giri dalla fine è tutto finito. Buratti è in testa, secondo Parenti, terzo Celani, gli altri più distanziati.

### LE CLASSIFICHE

Campionato Italiano K 250

1. Buratti; 2. Parenti; 3. Pozzoli; 4. Celani; 5. Ghergo A.; 6. Albertin; 7. Pagliaro; 8. Losco; 9. Evacchi; 10. Paoli; 11. Guadagno; 12. Cagnoni L.

Trofeo «Life» K 250

1. Buratti; 2. Parenti; 3. Celani; 4. Ider I.; 5. Cagnoni; 6. Ghergo A.; 7. Pagliaro; 8. Germi; 9. Albertin; 10. Guadagno.

## L'Amerikano campione d'inverno

ROMA - In un clima surrealistico per gli strascichi polemici della quinta prova, strascichi culminati con un atteggiamento feudatario di un noto personaggio, che ha dato luogo ad un deciso e tempestivo intervento chiarificatore da parte dell'autorità sportiva, ha avuto termine il lungo, anche troppo lungo, Torneo d'Inverno dei Campioni.

L'Americano Cheever, che in buona sostanza, si è dimostrato il più continuo, il più serio ed il più incisivo si è assicurato la classifica assoluta. Si è permesso il lusso di stravincere anche l'ultima prova. Nella assoluta, subito dopo l'Americano i due superbi alfiere della terza categoria, De Angelis e Rovelli che vanno accumulati nell'elogio, poi Baroni e Costanzo, mentre hanno mancato il bersaglio quelli della 1. categoria, vediamo infatti Valmaggia in nona posizione e poi gli altri.

La classifica della 125 1. categoria vede al vertice Baroni, seguito da Costanzo e Gardelli. Rispecchia volente o nolente i valori in campo. La seconda categoria della stessa classe è stata dominata dai piloti dell'Abruzzo e Marche, che hanno fatto loro i primi quattro posti con il continuo Olivieri, Picchioni, Moretti e Perticaroli.

### LE CLASSIFICHE

Classifica assoluta Torneo dei Campioni 1. Cheever; 2. De Angelis; 3. Rovelli; 4. Baroni; 5. Costanzo; 6. Giannini L.; 7.

Olivieri; 8. Picchioni; 9. Valmaggia; 10. Antilli.

### CLASSIFICA GENERALE

Cl. 100 cc, 1. cat.: 1. Valmaggia; 2. Antilli; 3. Foderaro; 4. Nanni; 5. Patuelli.

Cl. 100 cc, 2. cat.: 1. Cheever; 2. Giannini; 3. Nicosia; 4. Melonaro; 5. Rossi.

Cl. 100 cc, 3. cat.: 1. De Angelis; 2. Rovelli; 3. De Cesaris; 4. Grossi; 5. Biazarri.

Cl. 125 cc, 1. cat.: 1. Baroni; 2. Costanzo; 3. Gardelli; 4. Antilli; 5. Blasi.

Cl. 125 cc, 2. cat.: 1. Olivieri; 2. Picchioni; 3. Moretti; 4. Perticaroli; 5. Negroni.

### GARA DELL'1-4-1973 (finale)

Cl. 100 cc, 1. cat.: 1. Nanni; 2. Antilli; 3. De Bellis; 4. Patuelli; 5. Domenichini.

Cl. 100 cc, 2. cat.: 1. Cheever; 2. Melonaro; 3. Panzolini; 4. Panzolini A.; 5. Ventura.

Cl. 100 cc, 3. cat.: 1. De Angelis; 2. Rovelli; 3. Grassi; 4. Casiraghi; 5. Giannicchi.

Cl. 125 cc, 1. cat.: 1. Antilli; 2. Chiodi; 3. Vittorini; 4. Costanzo; 5. Giovannozzi.

Cl. 125 cc, 2. cat.: 1. Negroni; 2. Perticaroli; 3. Picchioni; 4. Moretti; 5. Stortini.

## MORCIANO «chiama»

I circuiti cittadini grazie al loro contorno sempre spettacolare, riscuotono un grande interesse tra i piloti in attività. Per loro una grossa occasione sarà il prossimo circuito di Morciano di Romagna che la locale scuderia e l'AC di Rimini hanno messo in calendario il 29 aprile.

La manifestazione sarà dotata anche di trofei, coppe e premi vari gentilmente offerti dai locali commercianti.

## GABBIANI non sbaglia PAOLA è 2ª

A Brescia, nella prima d'apertura, il clima agonistico che in questa prima fase di attività si dimostra «cangiante» ha avuto una conferma con il siglare vittoriosi piloti al loro primo successo stagionale, se si eccettua Proietti, nella terza categoria e Montanari nella 2. della 125. Gabbiani, il focoso Gabbiani, il pilota giovane cioè di più sicuro avvenire se riuscirà a contenersi, ha vinto alla sua maniera, senza darsi conto che Paola Marchetti ormai sulle orme della Ragnelli, attendeva solo un suo possibile sbaglio per bruciargli la vittoria. Dopo questi duellanti a tu per tu, Penna, Giammiro e Maestri, mentre Mombelli è rimasto nelle retrovie per noie meccaniche.

Anche nella seconda categoria un vincitore nuovo, il cremonese Lotteri su Raimondi, Bernini e Bernazzoli.

Il fanese Vitali, il pilota più interessante per serietà e capacità, nella cl. 125 cc. prima categoria, ha sgominato il campo riportando forse la sua vittoria più smagliante perché vincere sulla pista di Brescia dove sinora hanno imperato le vecchie glorie, è un gran vincere.

### LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc, 1. cat.: 1. Gabbiani; 2. Marchetti; 3. Penna; 4. Giammiro; 5. Maestri.

Cl. 100 cc, 2. cat.: 1. Lotteri; 2. Raimondi; 3. Bernini; 4. Bernazzoli; 5. Lorenzi.

Cl. 100 cc, 3. cat.: 1. Proietti; 2. Gianniberti; 3. Crema; 4. Marangoni; 5. Penna F.

Cl. 125 cc, 1. cat.: 1. Vitali; 2. Carrara; 3. Silvestri; 4. Vanaria; 5. Sonni F.

Cl. 125 cc, 2. cat.: 1. Montanari; 2. Ribaldi; 3. Natali; 4. Baccanelli; 5. Pellegrinelli.



## Ha vinto il forestiero

FRANCIA - Rally di St. Quentin - Rally

1. Ducamp-Tardieux (NSU)

Gran parte del percorso era su strada sterrata, fatto che ha reso la prova piuttosto dura. L'agilità della NSU ha comunque consentito a Ducamp d'imporsi agli specialisti regionali, che si sono però piazzati nei seguenti tre posti.

## Martin per poco

FRANCIA - Corsa di Hebecrevon - Gara di velocità in salita

1. Martin (McLaren) 37'6, nuovo record; 2. Maublanc (Chevron); 3. Morel (Martini)

Quasi 10.000 spettatori hanno assistito alla gara di km 1,200, con una serie di curve molto difficili. Nella prima salita ha segnato il miglior tempo Maublanc e Martin si è poi imposto di stretta misura, precedendo l'avversario soltanto di 1/10.

## Recordman rimane Bayard

FRANCIA - Corsa di Montmarquet - Gara di velocità in salita

1. Hesnault (Alpine) 53''1

Anche se il record resta a Bayard, con 51''2, la gara è comunque stata molto combattuta e indecisa. Lotta furente alle spalle del vincitore per la seconda posizione, ottenuta da Boutin su Martini.

## 4000 per l'apertura

LUSSEMBURGO - Corsa di Heisdorf - Gara di velocità in salita

1. Kridel (BMW) 1'35''2

Inizio della stagione di corse in Lussemburgo, di fronte a circa 4000 spettatori. Secondo si è piazzato il francese Lavaux su Alpine, terzo il locale Koob su BMW.

## Sorprese a RIVADAVIA col «deb» Cocho

## LOPEZ e la vecchia lepre di VEIGA

# Sconfitto il TORNADO

**BUENOS AIRES** - La pista di Comodoro Rivadavia ha ospitato la prima prova Sport Prototipo per il campionato argentino di categoria: poche macchine al via, solo 11, dimostrano la povertà di questa categoria al suo inizio di stagione, mentre un debuttante, Cocho Lopez, portava a casa una vittoria che significava un successo netto per la sua McLaren Ford e la prima sconfitta di quello che sembrava dover essere il dominatore della stagione, il Berta Tornado. Bisogna dire che il vincitore doveva essere Di Palma dominatore assoluto fino a che la macchina ha tenuto: girando tranquillo, lasciava che il plotone inseguisse si avvicinasse e una leggera pressione all'acceleratore lo portava a distanziarsi subito dai suoi avversari, come una fisarmonica. Poi il motore diceva no e Di Palma rimaneva in circuito masticando la rabbia, assieme alla filosofia del corridore abituato a questi colpi di scena.

Comodoro Rivadavia rimane alquanto lontano da Buenos Aires e al sabato solo tre vetture erano in pista per la classifica di partenza; il camion che portava le altre vetture rimaneva in panne per la strada, arrivando a destino solo la domenica alle prime ore dell'alba. Il commissario sportivo non aveva altra alternativa che permettere una prova «sui generis» poco prima della partenza, cosa che non era sufficiente per risolvere i problemi di tenuta e di motore via via presentatisi ai vari concorrenti.

Da notare che per far numero vi erano in corsa, comprese nelle 11 SP, anche le vecchie «Liebre» II e III che fecero epoca e strage tanti anni fa, correndo effettivamente come... lepri. Una era guidata da Garcia Veiga, aveva il musone nuovo, molto aerodinamico che ricordava la Abarth 2000. Ad un certo momento Faverio che guidava

la vettura cedutagli da Perkins si trovava in piena curva con il pedale dell'acceleratore a fondo e bloccato. Il motore si disfa in mille pezzi e l'olio stende una patina enorme sul posto. Gli altri entrano a velocità ridotta, quando dal plotone sbucca la Liebre II con Garcia Veiga, passa tutti in tromba e davanti ai boxes è primo, con conseguente strabuzzare di occhi di tutti i presenti; poi dopo 500 metri è di nuovo ultima...

● In questa stagione **ANDRE' WICKY** piloterà una De Tomaso Pantarra con Max Cohen-Olivar, il quale ha anche un nuovo telaio Lola due litri e cerca un compagno-pilota fornito di motore.

**CIRCUITO DI COMODORO RIVADAVIA** - Percorso Gral S. Martin - mt. 3.700 - Gara di velocità per vetture SP

### LE CLASSIFICHE

1. serie: 1. Di Palma (Berta Tornado) in 34'56"8, media 161,560 kmh; 2. Lopez (McLaren Ford) 35'00"3; 3. C. Veiga (Liebre II) 36'05"0; 4. Pauloni (Chevrolet) a 1 giro; 5. Recalde (Berta Tornado) a 3 giri; 6. Aranzana (Tornado) a 3 giri; 7. Ternengo (Liebre III) a 5 giri; 8. D'Agnilo (Tornado) a 6 giri; 9. Pozzueta (Tornado) a 6 giri; 10. Del Rio (Tornado) a 6 giri.

**Giro più veloce:** Di Palma, media 170,870  
2. serie: 1. Lopez in 35'32"7, media 157,402; 2. Pauloni 35'43"6; 3. Recalde 35'45"7; 4. Aranzana 36'09"2; 5. Garcia Veiga a 1 giro; 6. D'Agnilo, a 1 giro; 7. Ternengo, a 1 giro; 8. Di Palma, a 11 giri.

**Giro più veloce:** Di Palma alla media di 167,082 kmh.

### Finale per somma dei tempi

1. Lopez in 1.10'33"; 2. Pauloni, 1.10' e 58"; 3. Recalde, 1.11'30"; 4. Garcia Veiga, 1.11'48"; 5. Aranzana, 1.11'53"; 6. Di Palma; 7. Ternengo; 8. Pozzueta; 9. Del Rio.

### Classifica campionato argentino SP

1. Cocho Lopez, punti 21; 2. Pauloni, p. 13; 3. Recalde, p. 8; 4. Garcia Veiga, p. 5; 5. Aranzana, p. 3.

**SETTIMO GIRO DELLA «MANZANA»** in tre tappe: Viedma-General Roca di km 536; General Roca-Bariloche di 919,700 e Bariloche-General Roca di 706,500. Corsa per le categorie C fino a 1500 cc e classe B fino a 1000.

### PRIMA TAPPA (km 536)

**Classe C:** 1. Ibarguren (Peugeot 504) in 3.05'24"4 alla media di 175,410; 2. Castañon (Peugeot) stesso tempo; 3. Garro (Peugeot) 3.06'34"2; 4. Zunino (Fiat 125) 3.06'40"1; 5. Iglesias (Fiat 125) 3.08'27"; 6. Mayorga (Peugeot) 3.09'30"; 7. Mayer (Peugeot) 3.09'49"3; 8. Fiora (Peugeot) 3.10'26".

**Classe B:** 1. Lascrain (Fiat 128) 3.22'35"1 alla media di 158,806; 2. Garmann 3.22'54"1; 3. Piazza 3.23'04"; 4. Quarello, 3.23'34"; 5. Lencina, 3.24'16"; 6. Rizzato, 3.24'22"; 7. Castro, 3.24'25"; 8. Carlomagno, 3.24'32" (tutti su Fiat 128).

### SECONDA TAPPA (919,700 km)

**Classe C:** 1. Orazio Santangelo (Fiat 125) 7.27'31" alla media di 134,114; 2. Migliore (Peugeot) 7.42'52"; 3. Mayorga (Peugeot) 7.46'37"; 4. Castañon (Peugeot) 7.53'08"; 5. Bravo (Peugeot) 7.56'27".

**Classe B:** 1. Cano (Fiat 128) in 8.01'31"; 2. Carlomagno (Fiat 128) stesso tempo; 3. Stillo (Renault 12) 8.09'20"; 4. Piazza (Fiat 128) 8.14'37"; 5. Lascrain (Fiat 128) 8.17'51"3. Media del vincitore 112 e 476.

### TERZA TAPPA (km 706,500)

**Classe C:** Santangelo (Fiat 125) 5.14'18";

## NASIF torna a vincere a 25 de MAYO ma...

# Uccisi dal treno tre spettatori

**25 DE MAYO** - Finalmente Nasif Estefano ha conosciuto la vittoria. Da tempo il corridore di Tucuman cercava di tagliare per primo il traguardo finale, ma un motivo o l'altro sempre glielo impedivano: per darvi un esempio potrò ricordarvi l'ultima corsa TC dell'anno scorso in cui perse il campionato solamente per un giornale che si era appiccicato al radiatore. A 25 de Mayo, corsa che inaugurava la stagione Turismo Carretera 1973 e il campionato di categoria, era nell'aria ancora la lotta fra i tre fordisti, Estefano, Gradassi e Iglesias che l'anno scorso dominarono senza meno la temporada e fecero razzia di corse e di premi.

Corsa difficile, su un circuito rettangolare con curve aspre che bisognava prendere con il metro, per la banchina rialzata che rompeva gomme e storceva telai. E lo può dire Jorge Cupeiro, rientrato alle corse, che in una di queste curve, nella quale era entrato con l'irruenza abituale, storceva una ruota, il che l'avrebbe fatto soffrire nel resto della gara assieme alla mancanza di freni.

Se la prima parte della gara aveva visto Marincovich e il novellino Giustozzi (il primo con il Chevrolet e il secondo con il Dodge comprato da Guidi e considerata la vettura più veloce del TC in testa e decisi a sfondare la supremazia fordista, nel secondo tempo (per avvicinarli ai termini del calcio) Gradassi e Estefano cominciavano a correre uno attaccato all'altro come una sola macchina e il sistema, già in uso abbondantemente in Argentina in ogni corsa, dava i suoi frutti: quando Marincovich ha visto attraverso lo specchietto le due «littorine» avvicinarsi a spron battuto, ha tolto il piede dall'acceleratore e si è dato per vinto, pur mantenendo un magnifico secondo posto a soli 13" dal vincitore.

La corsa era sdoppiata in due serie eliminatorie e una finale. Nella prima Monguzzi perdeva per soli 4/10 a

favore di Gradassi. Nella seconda Marincovich vinceva con 5/10 di vantaggio dopo che la matricola Giustozzi gli aveva fatto sudare le tradizionali sette camicie per toglierselo di dosso, come terzo incomodo fra Gradassi e Marincovich. La finale doveva logicamente vedere questi quattro piloti, Gradassi, Nasif, Giustozzi e Marincovich, contendersi il primato e la corsa assumeva un interesse inusitato per queste macchine che lottavano in curva per recuperare anche un solo centimetro. Poi Giustozzi cominciava a perdere terreno causa il cedimento del motore ed entrava nel box applauditissimo dal pubblico perché della zona ed anche Gradassi lasciava i suoi cavalli per la strada e la lotta vedeva una finale incandescente fra Nasif e Marincovich, dopo che il coequipier fordista aveva tirato la volata al tucumano. Finale bella per Nasif quindi, che si porta a casa una affermazione che attendeva da tempo e in una gara in cui il pubblico certamente non ha contribuito alla disciplina, mettendosi, come abitudini in queste latitudini, nei posti dove era maggiore il pericolo tanto è vero che per vedere passare le macchine, un padre e due figli si sono messi sul terrapieno di una ferrovia e un diretto proveniente da Buenos Aires, inavvertito per il rumore delle vetture in corsa, li ha maciullati tutti e tre. Vittime quindi della passione per lo sport.

Prima dell'inizio della corsa vi è stata una denuncia contro ignoti in quanto i «Hermanos Suarez» o fratelli Suarez hanno dichiarato che la loro vettura è stata manomessa nel parco chiuso. Infatti, nel mettere in moto il motore per riscaldarlo, si sono accorti che una mano ignota aveva tolto il manicotto di gomma dell'olio che al momento della consegna doveva essere certamente al suo posto perché la macchina è entrata al parco chiuso in marcia normale senza problemi.

# Un GIRO di mele per il 125 «bialbero»

2. Zamboni (Peugeot) 5.16'19"; 3. Garro (Peugeot) 5.16'36"; 4. Bravo (Peugeot) 5.18'51"; 5. Migliore (Peugeot) 5.21'37"; 6. Castañon (Peugeot) 5.22'14"; 7. Carioni (Peugeot) 5.25'02"; 8. Mayorga (Peugeot) 5.25'02"; 9. Zabala (Fiat 125) 5.25'46". Media del vincitore 134,875.

**Classe B:** 1. Stillo (Renault 12) 5.26'36" alla media di 125,895; 2. Carlomagno, 5.32'41"; 3. Cano, 5.33'41"; 4. Piazza, 5.34'42"; 5. Lascrain, 5.36'40" (tutti su Fiat 128).

### CLASSIFICA FINALE

**Classe C:** 1. Santangelo (Fiat 125) alla media di 136,049; 2. Castañon (Peugeot); 3. Mayorga (Peugeot); 4. Bravo (Peugeot); 5. Zabarella (Peugeot); 6. Aguirrezabala (Fiat 125 coupé); 7. Zamboni; 8. Laino (Peugeot); 9. Carioni (Peugeot); 10. Apella (Peugeot).

**Classe B:** 1. Carlomagno (Fiat 128) alla media di 126,863; 2. Cano (128); 3. Stillo (Renault 12); 4. Piazza (128); 5. Lascrain (128); 6. Marquez (128); 7. «SN» (128); 8. Milano (128); 9. Larroca (128); 10. Guiral (128).

**GENERAL ROCA** - Siamo ritornati al famoso Giro della Mela o «Vuelta de la Manzana» nella sua settima edizione. Una settima edizione che ha fatto contenti gli uomini della Fiat che si sono visti portare una vittoria luminosa dalla nuova Fiat 125 bialbero, tanto attesa alla prova dopo la corsa del Desafío de los Valientes. Una corsa straordinaria, anche perché nell'altro categoria le 128 hanno dettato legge, sotto tutti gli aspetti nelle tre dure tappe, ma che è stata falsata da un cancro che forse porterà alla distruzione delle corse.

Voglio qui riferirmi alla famosa «chupada» o succhiata: in parole povere la corsa ha vissuto sui «treni» di due o tre macchine che hanno roso secondi e minuti correndo in tandem stretto; il più delle volte una macchina grossa, tirandone una di categoria inferiore portava un incalcolabile danno a coloro che non riuscivano ad agganciare nessuno e dovevano fare centinaia di km contro vento senza poter trarre nessun vantaggio che era invece tutto di coloro che nei treni passavano in tromba tutti gli altri.

Con questo non è voler toglier nulla al trionfo delle Fiat 125 e 128 che se lo sono meritato, bensì per dire che la corsa tirata in tandem non è più etica o sportiva, ma solamente favorisce coloro che, forse già d'accordo in partenza, fanno i primi km aspettandosi per poi partire veloci come fanno i corridori in bicicletta.

Una cosa antipatica certo tanto che si pensa di far partire le macchine con almeno un centinaio di km iniziali in terra battuta affinché il polverone o le difficoltà della strada impediscano accordi per sfruttare la scia di un collega di squadra o di un amico compiacente. Vette che sul banco di prova avevano dato 6500-6700 giri, nella tirata arrivavano comodamente a 7300...

Ha vinto un giovane di 24 anni, Orazio Santangelo (nome poco italiano vero?) che ultimamente non scendeva in gara perché la Fiat non aveva una macchina competitiva. Uscito il 125 bialbero, Santangelo non aveva problemi a tentare, anche se nella prima tappa su quattro vetture ufficiali, tre rimanevano per la strada e lui da solo doveva sopportare, nelle altre due tappe la figura della lepre contro le innumerevoli Peugeot 504 iscritte. Bisogna riconoscere al limite della verità che la 125 è veloce: nella prima tappa Macchi arrivava a 192 di media che è un poco una cifra da TC e questo dimostra la bontà del nuovo prodotto Fiat. Nella categoria piccola, le 128 non avevano problemi a surclassare senza pietà le Renault 12, anche se il loro miglior pilota, Stillo, nella seconda tappa pilotava all'88, posto ed arrivava 12.

Dire quello che è successo nel corso di 2.163 km sarebbe troppo lungo; certamente molte macchine hanno lasciato i loro pezzi in questi lunghi tratti e molte hanno visto, per inezie, finire una corsa che prometteva. Una corsa che ancora ha visto Fiat contro Peugeot nella classe C e Fiat contro Renault nella classe B, finita a favore della marca italiana che ha conquistato un trionfo che sta sfruttando pubblicitarmente per una migliore vendita dei suoi prodotti.

### Augusto C. Bonzi

● Gli organizzatori neo-zelandesi della **COPPA TASMANIA** hanno detto che soltanto la gara a Manfield, in novembre, sarà per vetture di F.2, le altre per F.5000 come sempre.

**3. GIRO CITTA' DI 25 DE MAYO** - Due serie di 75,030 km. Finale di 225,090 per un totale di 30,120.

1. Nasif Estefano (Ford F.) 1.10'43"7, alla media di 190,947; 2. C. Marincovich (Chevrolet) 1.10'56"2; 3. R. Iglesias (Ford F.) in 1.12'02"1; 4. J. Iglesias (Ford F.) 1.12'25"3; 5. Giordano (Torino) 1.12'26"7; 6. «Hermanos Suarez» (Dodge) 1.12'47"4; 7. Parisi (Torino) 1.13'20"6; 8. Boero (Chevrolet) 1.13'37"6; 9. Gradassi (Ford F.) 1.13'50"3 tutti con 15 giri; seguono con 14 Ayarza Garré; R. Marincovich; Cupeiro; Deambrosi; Bianchi; H. Rios; Lepiane; Gomez; e con 13 giri Francia; con 12 Lizeviche e Bruno.

**Giro più veloce** di Gradassi alla media di 193,493.

**Campionato argentino TC:** 1. Gradassi p. 21; 2. Estefano p. 16; 3. Marincovich R. p. 13; 4. C. Marincovich p. 10; 5. C. Iglesias p. 9; 6. Hermanos Suarez p. 8; 7. R. Iglesias p. 6; 8. Villanova p. 3; 9. Giordano p. 2.

● Il direttore della divisione internazionale della **TEXACO**, John Goossens, ha confermato che le Texaco Star di F. 2 di Fittipaldi e Peterson, costruite dalla Lotus, saranno pronte per la gara di Thruxton. In contrasto con le JPS di F. 1, saranno bianche, con righe nere e rosse, colori della Texaco.

● **TONY ADAMOWICZ** ha superato un test di 1.500 miglia con la nuova Carling Black Label-Lola sulla pista di Burbank in California. Adamowicz si è dichiarato soddisfatto della vettura che verrà impiegata nel campionato F. 5000.

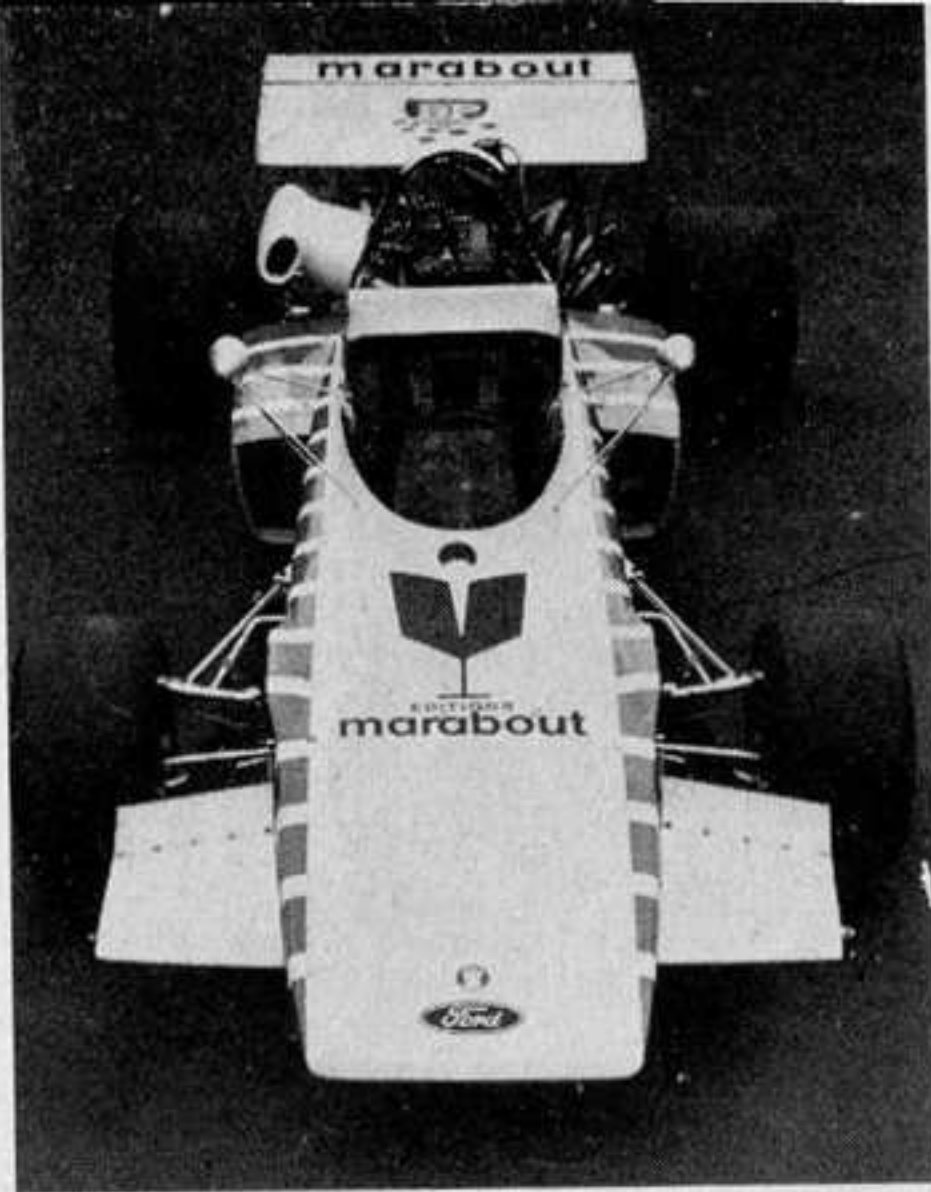


Belgio crescono piloti e gare

## I son quattrini correndo a Nivelles

BRUXELLES - Decisamente quest'anno in Belgio non saranno «in sordina». La situazione era già discreta, con Ickx nelle corse «al vertice», Teddy Pilette e le sue vetture Can-Am e Interserie, Bourgoignie con la GRD di F. 2 e «Christine» con la Chevron, ma ora alla serie bisogna aggiungere Alain Peltier — una delle grandissime speranze belghe — che ha stretto un accordo con Vic Elford per pilotare un prototipo due litri — una March-BMW — al Ricard, alla 1000 Km del Nurburgring, nella Coppa dell'AC Bologna, nel Trofeo dell'Auvergne, a Enna e probabilmente alla 1000 Km di Spa.

Aggiungiamo che Peltier disputerà anche molte competizioni per turismo speciale (gr. 2) con una BMW di tre litri, sia nel campionato belga che nelle prove europee. Nell'elenco va poi inserito anche Freddy Grainal, un altro pilota belga di cui si riparerà. Sarà al volante di una Lola in una serie di gare in circuito.



Questa è la GRD Formula 2 del belga Claude Bourgoignie, patrocinata dalla Edition Marabout

Il Trofeo Mare del Nord, organizzato dal Club VW belga, verrà disputato sul circuito di Nivelles. Tutte le corse della giornata, il 15 aprile, saranno importanti e dotate di un ricco montepremi. Tra le più interessanti la gara per turismo speciale gr. 2, valevole per il campionato belga e per il «G2 Champ». Quest'ultimo consentirà al primo classificato d'intascarsi 100.000 franchi belgi, mentre altri 100.000 verranno divisi fra gli altri piloti classificati. Da notare che tutte le corse belghe del gr. 2 quest'anno sono dotate dello stesso montepremi e sono aperte anche ai piloti stranieri. Ciò spiega probabilmente il numero d'iscrizioni già ricevute per questa corsa a Nivelles: tre Capri del team Broadspeed, la Chevrolet Camaro di Gardner, tre Opel del team Steinmetz, le Capri del Ford-BP Racing Team per Bourgoignie e del Gertsman Racing per il tedesco Kautz, oltre alle BMW di Peltier e di Khenceval e alla Ford Escort BDA dell'olandese Ernst Berg, e l'elenco è lungi dall'essere completo.

La gara gr. 4 e GT speciale sarà pure dotata di un ricco montepremi offerto dall'importatore VW in Belgio e il primo classificato di questo gruppo riceverà 100.000 franchi. Anche in questo caso le iscrizioni sono già numerose, con una Porsche Carrera del Martini Racing Team, una Ferrari Daytona GTB4 del Racing Team Grimdevald per i piloti svizzeri Keller, Srei e Arm. Ripetiamo, anche per questa gara, che l'elenco si allungherà di parecchio.

Ci saranno poi corse per monoposto VW e Super VW.

La giornata si chiuderà con una finale abbastanza straordinaria, che raggrupperà le gr. 2 e le gr. 4 in un'unica corsa di 15 giri. Sarà interessante assistere alla lotta fra le turismo e le GT speciali. Attualmente le gr. 2 sono talmente elaborate, che non è affatto escluso che alcune possano dare del filo da torcere a qualche GT.

Il Trofeo del Mare del Nord a Nivelles sarà senza dubbio una delle più belle corse dell'anno e chissà che in qualche altra prova del «G2 Champ» non si vedano alcuni piloti italiani. Sarebbero i benvenuti e potrebbero probabilmente ottenere piazzamenti interessanti... oltre a parecchi quattrini!

### TYRRELL (Mike) trova lo sponsor per la Formula 3

LONDRA - Uno dei piloti che nelle gare inglesi di F.3 è generalmente nel gruppo di testa, Mike Tyrrell di Antigua, ha trovato il patrocinio che gli occorreva per continuare a gareggiare. Glielo fornisce la Marc Gregory Ltd. Tyrrell soffre di «diggiuno finanziario», abbastanza consueto in F.3, e l'anno scorso pareva avere combinato un buon affare, visibile dagli emblemi di Antigua sulla sua Ensign. Quando, però, è tornato ad Antigua nella stagione morta per riscuotere il denaro del patrocinio, gli è stato detto che non ce n'era... dopo una intera stagione! A Silverstone, il 18 marzo, Tyrrell si piazzò quarto nella gara del campionato Lombard, alle spalle di Jones su GRD ufficiale, di Wood su March e di Wilds su Ensign.

## Le ipoteche di Bourgoignie

BRUXELLES - Con le sue vittorie nelle prime due gare in salita della stagione, Claude Bourgoignie è in testa al campionato belga con 80 punti. Ha conquistato questa posizione con una GRD di F.2. E' chiaro che disputerà con questa vettura anche altre gare in circuito e, per l'annata in corso, il suo scopo consiste nell'ottenere due titoli belgi: quello per le corse in salita e quello per i circuiti, nel gruppo 2, per il quale a Zolder ha già vinto con la Capri.

Per il primo ha praticamente il cento per cento di probabilità di riuscita. Per il secondo, la partita sarà più dura, anche se non è facile pensare a qualcuno che potrebbe batterlo (come

si è visto a Zolder). C'è da tener conto che, gareggiando ufficialmente per la Ford Belgio, Bourgoignie dispone di una Capri preparata con un nuovissimo sistema di sospensioni posteriormente e anteriormente.

Il calendario del pilota belga è già molto pieno con le corse in patria, però Bourgoignie parteciperà anche, quando gli sarà possibile, a prove del campionato europeo turismo, probabilmente con una Escort, come alla 4 Ore di Monza. Si tratta di un conduttore da tenere d'occhio e in Belgio è considerato uno dei migliori, accanto a Ickx — anche se questi appartiene a una categoria a parte — a Pilette e a Frainal.



Christine Beckers è una pilotessa eclettica: eccola con una Chevron nelle prove per la 24 Ore di Le Mans, in eccesso di confidenza

## Christine confidenziale

BRUXELLES - Christine Beckers, che corre con lo pseudonimo «Christine», è senza dubbio, con Yvette Fontaine, una delle migliori conduttrici belghe e il numero di titoli iscritti nel suo Albo d'Oro è notevole.

«Christine» ha il vantaggio di sapersi adattare con molta facilità a vetture diversissime: a trazione anteriore, o posteriore, oppure convenzionali. Si aggiunga che le è altrettanto facile adeguarsi ai diversi tipi di gare: in salita, in circuito, o rallies. In Belgio questa conduttrice ha dato enormi soddisfazioni all'Alfa, facendole ottenere numerose vittorie. Dopo il ritiro dell'Alfa dalle competizioni, Christine ha dovuto arrangiarsi in vari modi, non avendo trovato l'aiuto che si sarebbe invece dovuto darle, in una maniera o nell'altra. Intanto ha fatto la conoscenza del pilota francese Dubos, con il quale disputerà alcune gare di durata con un prototipo Chevron B21. Il suo debutto alla 4 Ore di Le Mans è stato abbastanza confidenziale (come vedete nella foto). Un secondo prototipo completerà la scuderia e non è quindi escluso che si vedano, sullo stesso circuito, tanto «Christine» che Dubos battersi per la miglior posizione... prima di tornare a casa per darsi reciproche spiegazioni!

## Compie dieci anni la 24 ORE di SPA

BRUXELLES - Si può dire che la 24 Ore di Francorchamps ha già preso un preavviso, durante una conferenza stampa che aveva lo scopo di rendere note le principali modifiche apportate all'edizione 1973 della gara.

Prima di tutto, segnaliamo che la competizione festeggerà il proprio decimo anniversario e questo è già un avvenimento importante, tanto più che un anno dopo l'altro il suo pubblico si è fatto sempre più numeroso e la sua popolarità è aumentata anche presso i costruttori.

Non è esagerato dire che questa 24 Ore è, per le vetture turismo, ciò che è per le sport e le GT la 24 di Le Mans. Non è, pensiamo, necessario ricordare che l'Alfa vi ha vinto tre «Coppe del Re» consecutive, un vero record se si pensi alle difficoltà implicite nell'ottenere questa Coppa anche una sola volta.

Per il 1973, la 24 Ore avrà un volto nuovo e non si dovrà più rammaricarsi per il limite di cilindrata imposto. Poiché la prova è valida per il campionato europeo turismo, si terrà conto delle due divisioni da 0 a 2000 cc e di oltre 2000, senza limitazioni di cilindrata. Questo farà senza dubbio mutare la fisionomia della corsa, dato che probabilmente vi parteciperà un maggior numero di Camaro o di Mustang — per

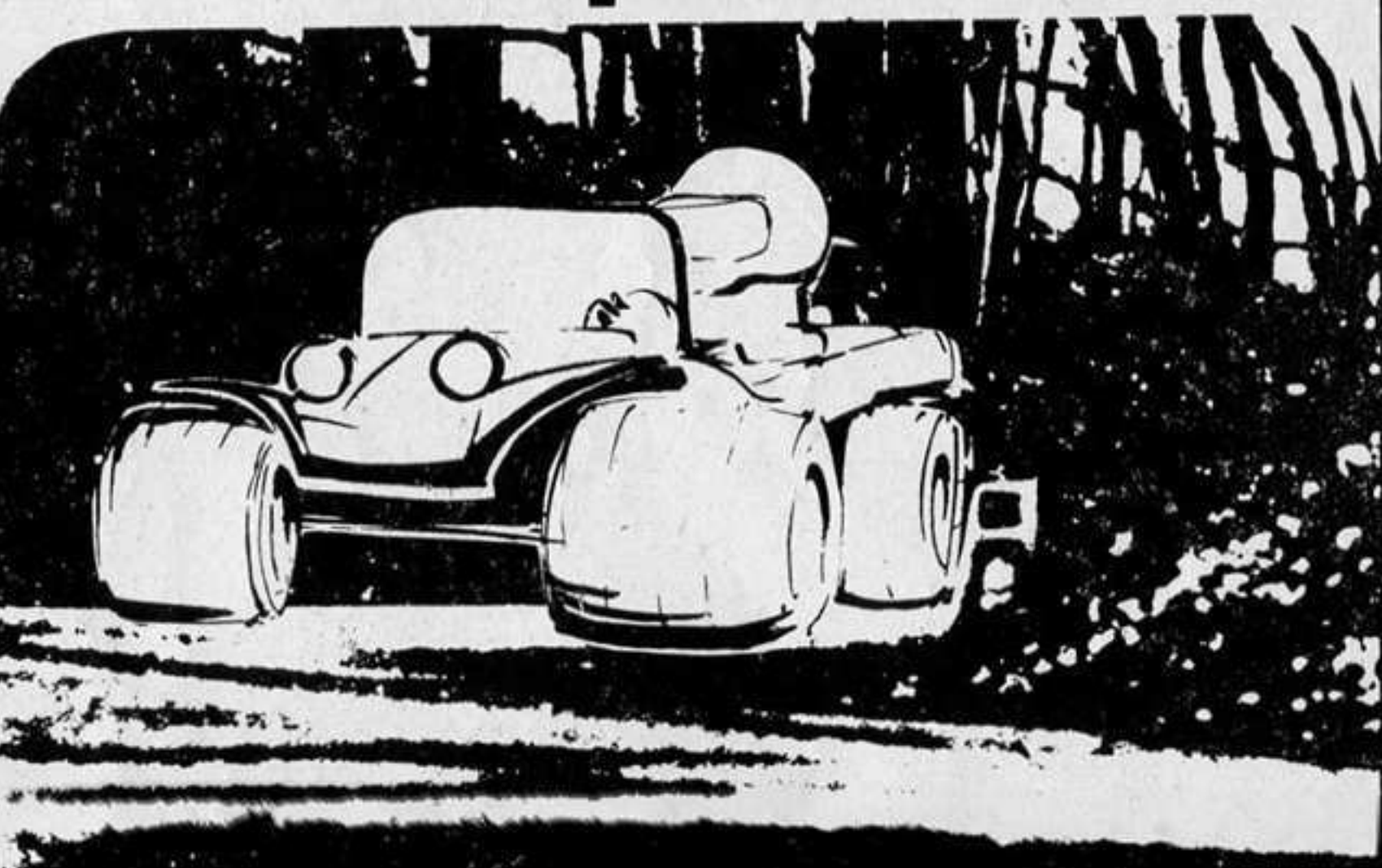
nominare soltanto queste vetture — le cui cilindrata saranno di circa sette litri.

La corsa si svolgerà nei giorni 21 e 22 luglio, con prove obbligatorie il 19 dalle ore 19 alle 23 e il 20 dalle 15 alle 18. La partenza avverrà il sabato 21 alle ore 15. I concorrenti disporranno di due boxes ogni 3 vetture e ogni vettura disporrà di 4 meccanici. Saranno ammesse al via 60 macchine, mentre venticinque verranno selezionate, come riserve. Per qualificarsi occorrerà segnare un tempo minimo sul giro del 130 per cento di quello stabilito dalla media dei tre migliori di ogni divisione. I diritti di partecipazione e d'assicurazione sono stabiliti in 8000 franchi belgi. Quanto al montepremi, sarà di franchi belgi 1.270.000, con 835.000 franchi per la classifica generale, di cui 300.000 al primo classificato, e di 335.000 per la divisione 1 da 0 a 2000 cc, di cui 100.000 al primo classificato. I «numeri uno» delle vetture vittoriose nelle due divisioni riceveranno 50.000 franchi a testa.

Infine, la «Coppa del Re» verrà disputata come al solito e il challenge «Principe di Liegi», dotato di premi non in denaro, verrà assegnato alla vettura vincente.

André Royez

### auto mirage dune-buggy



.... vi accompagna

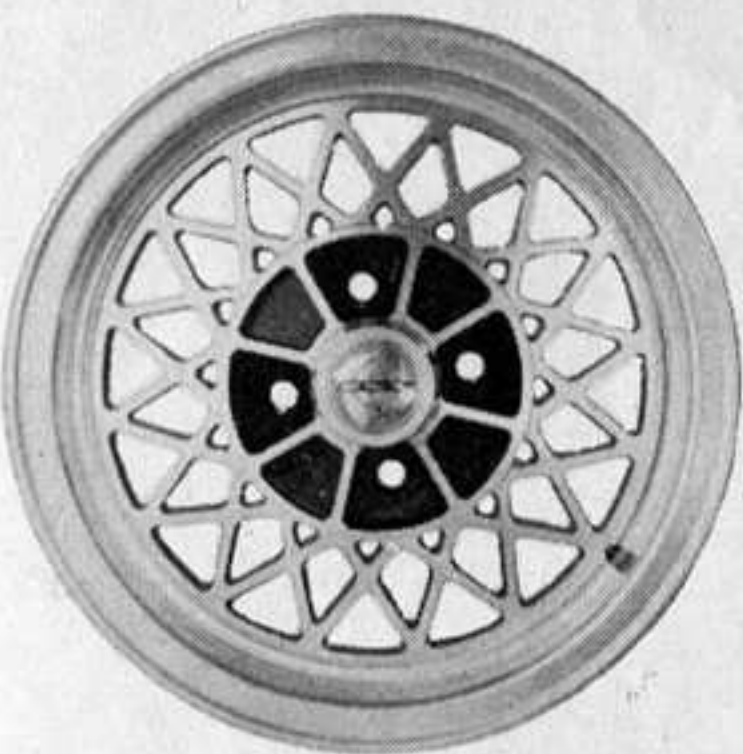
nelle ore più belle delle vostre vacanze ....

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

**automirage**

Amministrazione e stab.:  
Via Mazzini, 26  
tel. 051 307886 377456  
40138 Bologna (Italy)

## ruote BWA... e gli altri ti stanno a guardare



Sotto i 90 km/h sono belle. Se vai a tavoletta sono tanta velocità e sicurezza in più. Nella foto il nuovo modello SPORTRAY, realizzato secondo la famosa tecnica BWA: un gioiello di ingegneria sportiva per la tua auto.



**A. BENZONI & C.**

20090 Opera (MI)  
via Luciano Manara 4/6 tel. 5240741 (R.A.)