

DOVE corriamo domenica?

Le corse in calendario dall'1 maggio al 6-5-73 in Italia e all'estero

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**. Conoscerete 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 ● Rally di Ginevra (4-6 maggio) ● Targa Meneghina (6 maggio) ● F. 1 a Oulton Park (13 maggio) ● F. 2 a Jarama (13 maggio) ● Trieste-Opicina (20 maggio) ● G.P. Brno (20 maggio) ● F. 2 a Thruxton (28 maggio) ● F. 2 a Nogaro (30 settembre) ● Coppa delle Alpi (15-20 ottobre).

MAGGIO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
1	Coppa d'Oro Shell Coppa Benaglia Coppa AC Bologna	AC Bologna	Autodr. «Dino Ferrari» Imola di km 5,122	Part. ore 12 Arr. ore 18	●●● Interserie F. 3, F. Italia	Velocità in circuito	Kauhsen (Porsche) 1.33'02"1 media 194,168; giro più veloce: Marko (BRM) 1'27"7, media 205,984; F. 3: Francisci (Lotus) 26'08"7, media 172,736; giro più veloce: Ci-notti (Brabham) 1'42"3, media 176,586.
1	Memorial Bernigaud	Francia	Circuito di Magny Cours di km 3,8		●●● F. 3	Velocità in circuito	Serpaggi (Alpine) 45'59"8; giro più veloce: Leclere (Al-pine) 1'31"1, media 150,171, nuovo record.
1	Corsa di Alpi	Austria	Salita di Alpi		●●●	Velocità in salita	
1	Slalom di Hainaut	Belgio	Hainaut		●●●	Slalom	
1	Slalom di Mannheim	Germania	Mannheim		●●● T, GT	Slalom	
2-5	Rally dei Tulipani	Olanda	Part. Varsavia (2) Arr. Noordwijk (5) km. 3.000	Ore 8 (5)	●●● Camp. Inter. Rallies piloti	Rally	Nel 1972 non si è disputato
3	G.P. del Giappone	Giappone			●●● F. 2	Velocità in circuito	Surtees (TS 10) 1.08'37"8, media 188,832
3-6	Rally Nordland	Germania			●●●	Rally	Warmbold-Linzen (BMW 2002 Alp.)
4-6	Rally Wallonen	Germania			●●●	Rally	
5	Lime Rock	Stati Uniti			●●● Trans-Am	Velocità in circuito	Follmer (Javelin) media kmh 149,571
5	Coppe di Spa	Belgio	Circuito di Spa- Francorchamps di km 14,1		●●● T	Velocità in circuito	Ickx (BMW) 1.00'44"9, me- dia 208,892; giro più veloce Ickx 4'00"1, media 211,500
5-6	Rally di Picardia	Francia			●●●	Rally	
5-6	Rally delle Dame	Polonia	Part. Varsavia (5) Arr. Varsavia (6)		●	Rally	
5-6	Continental 500	Stati Uniti	Circuito di Laguna Seca di km 3,040		●●●	Velocità in circuito	McRae (Leda) 1'24"37, me- dia 173,450
6	1000 KM di Francorchamps	Belgio	Circuito di Spa Francorchamps di km. 14,100		●●● Camp. Mondiale Marche	Velocità in circuito	Merzario - Redman (Ferrari 312 P) 4.17'19"1, media 233 e 429. Giro più veloce: Ickx (Ferrari 312P) media 252,910. Record: Rodriguez 3'14"6, media 260,842 (1971)
6	Trofeo Ignazio Giunti	Autodromo Misano	Circuito di S. Monica- Misano di km. 3,488	Part. ore 14,30 Arr. ore 18	●●● Camp. marche 2 litri, F. Italia	Velocità in circuito	Merzario (Abarth-Osella) 48 giri in 1.05'43" - Non di campionato
6	Corsa a Pau	Francia	Circuito di Pau di km. 2,760		●●● Camp. Europeo di F. 2	Velocità in circuito	Gethin (Chevron) 1.33'40"8, media 123,740. Giro veloce non comunicato per guasto del computer.
6	Corsa a Laguna Seca	Stati Uniti	Circuito di Laguna Seca di km 3,040		●●● Camp. LM F. 5000	Velocità in circuito	McRae (Leda) media 173,450
6	Criterium Alpino	Francia			●●●	Rally	Darniche-Mahe (Alpine)
6	Castell'Arquato-Vernasca	AC Piacenza	Castell'Arquato Vernasca (km 9,776)	Part. ore 14 Arr. ore 18	●	Velocità in salita	Cormio (Alfa) 5'20"2, media 108,607
6	Coppe AC Torino	AC Torino	Autodromo di Casale di km 2,460	Part. ore 14 Arr. 18,30	● F. 3, 850, F. F., F. Monza, T, GT, S	Velocità in circuito	Si disputa per la prima vol- ta
6	Coppa Olivari	AC Cagliari	Part. km 44,700 della Statale 125. Arr. al km 31,700. Totale km 43	Part. ore 10 Arr. ore 13	●	Velocità in salita	Aquila (Porsche) (1970)
6	8. Trofeo Tchen-Agopuntura Cinese	Scud. Sporturismo	Part. Milano Idroscalo - Pista Rossa Arr. Idem	ore 9 ore 19	●	Autotorneo	Petrini (Mini Cooper)
6	Giro dei Monti Savonesi	AC Savona	Part. Varazze Arr. Savona - km 212	ore 7 ore 12	● Trofeo rallies nazionali	Rally	Marzatico (Porsche)
6	Trofeo Gandolfi	Scud. S. Giorgio	Part. Lido delle Nazioni Arr. S. Lazzaro di Savena km 116	ore 8 ore 12	●	Regolarità	Pertusio (Fulvia 1300)
6	Corsa a Sembach	Germania			●●●	Velocità in circuito	
6	Premio di Zagabria	Jugoslavia			●●● T	Velocità in circuito	
6	Corsa a Most	Cecoslovacchia			●●● T, GT	Velocità in circuito	
6	Korskrobanen	Danimarca			●●● T	Velocità in circuito	
6	Rallycross Valkenswaard	Olanda			●●● T, GT	Rallycross	
6	Corsa a Bourbach	Francia	Bourbach-Le Haut		●	Velocità in salita	Chelli (Lola) 1'58"7. Record: Bayard 1'55"8 (1971)
6	Corsa a Heilbronn	Germania			●●●	Velocità in circuito	
6	Monts du Jura	Francia			●	Velocità in salita	Martin (Tecno) 1'04"55, nuo- vo record
6	Alabama 500	Stati Uniti	Circuito di Talladega di km 4,280		●●● Stock cars (Nascar)	Velocità in circuito	David Pearson (Mercury) media 224,280

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

**rivede rosso
il Mondiale Marche
nella 1000 KMonza**

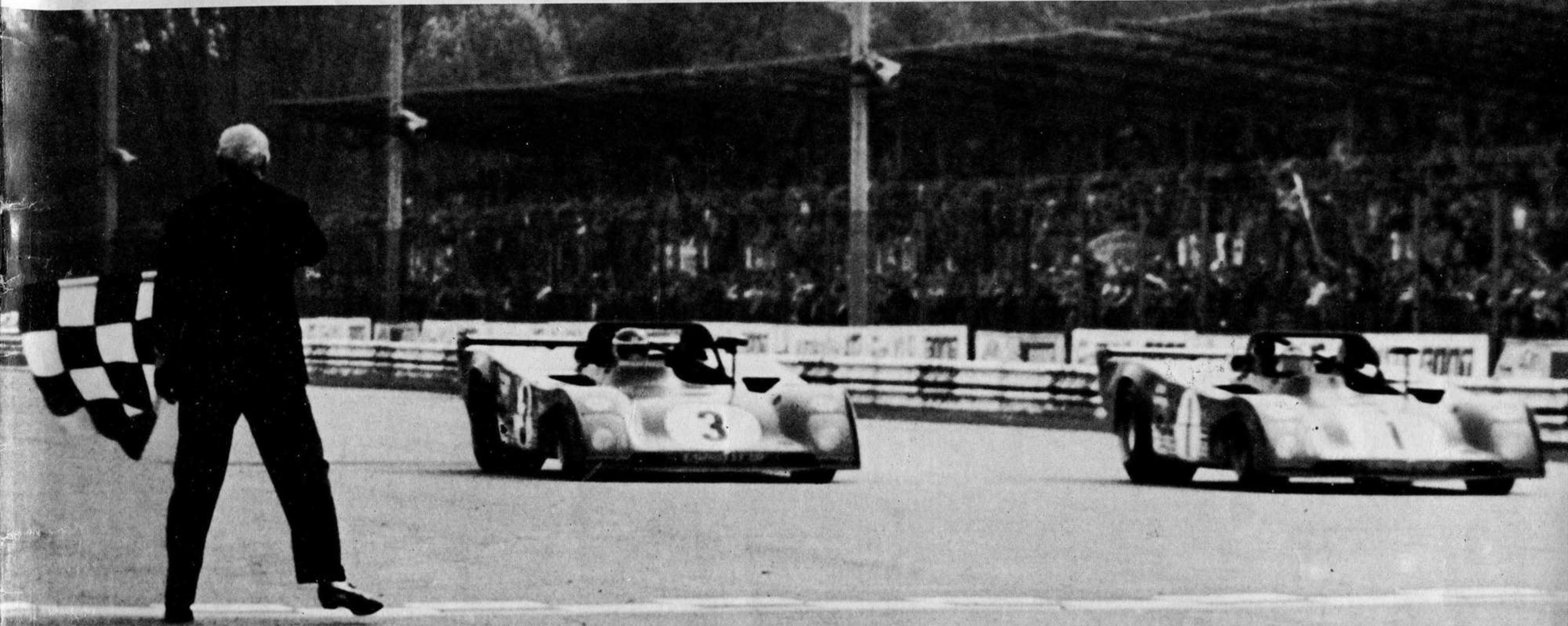
il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPORT**

settimana **SPRINT**

Con Ickx-Redman e Reutemann-Schenken la FERRARI torna alle accoppiate

A quattro giri dal termine, una sosta di Reutemann ha permesso ad Ickx di raggiungerlo, « inventando » questo arrivo accoppiato che alla vigilia era solamente una speranza



Il ruggito del DRAKE

DAL DIRETTORE

MONZA - « Mille e non più mille », avevamo titolato proprio così, vero, lo scorso numero a cavallo della 1000 Km monzese? E una altra « 1000 » in più non c'è stata per la Matra, almeno per il quarto atto del Mondiale '73. La Ferrari ha riequilibrato la sua finora non felice esibizione europea nelle gare di durata. Ma stavolta dal... digiuno di Digione è passata alla (quasi) indigestione monzese, con le due macchine di Ickx e Redman e di Reutemann e Schenken passate accoppiate sul traguardo come ai bei tempi.

Ma da qui a dire che è stata una grande vittoria, ci corre. Ha vinto di rimessa la Ferrari, ha preso un brodino. Perché in pista i suoi uomini di punta hanno dovuto pensare solo a limitare al massimo il divario che è rimasto dalle blu Matra, per essere in grado di approfittare alla fine del cedimento di esse, una volta che erano state messe alla frusta dalla realtà imprevedibile delle ultime prove monzese, quando le 312P hanno riguadagnato in tre giorni quello che avevano dissipato in un inverno di relax post iridato.

Per i francesi, adesso, è naturalmente buon gioco prendersela con la fusione mal riuscita di quel certo pezzo di metallo che è la parte essenziale della ruota, ma si dà il caso che i suoi piloti siano stati costretti a sollecitare la parte più delicata dell'anteriore sinistro proprio per tenere a bada le rinnovate 312P. Tenevano meglio le curve le Matra, ma sul filo dei sensazionali 250 all'ora che si sono tenuti con cronometrica puntualità, evidentemente sono saltate fuori delle magagne consistenti in un anormale consumo delle gomme. Poi le sollecitazioni di appoggio hanno fatto il guaio.

E si dà il caso che la Matra aveva montato una

mescola più dura proprio nella posizione più sollecitata. Come si dà il caso che la sera prima della gara, dopo la doppia avaria dei 12 cilindri francesi usati da Cevert per contrappuntare il risveglio di Ickx, in una telefonata concitata a monsieur Lagardère, gran « boss » parigino della società, fosse stata valutata l'opportunità di ridurre la disponibilità dei cavalli per essere sicuri della tenuta, ma col timore di non essere più in grado di mantenere il vantaggio sulle Ferrari.

Però con il signor Lagardère si deve essere parlato anche di altro, perché c'erano stati certi effetti secondari (oltre quelli sui motori), vedi pastiglie dei freni ecc. che pur un significato debbono aver avuto! Altrimenti non si spiega perché era stata studiata una tattica di gara che casomai avrebbe dovuto essere impostata dalla Ferrari: quella cioè di imporre subito un ritmo altissimo, per guadagnare tempo comunque in pista nelle varie tornate dei cambi programmati, quasi per trovar poi margine nelle più lunghe fermate al box proverbiali, come poi è accaduto.

E si dà il caso che la Ferrari, che ai boxes ha... battuto i records di celerità con i suoi meccanici, abbia sciupato questo gruzzolo specialmente quando non erano alla guida i titolari di coppia, i più veloci dei tre equipaggi (Merzario non conta poi molto perché ha percorso solo una quarantina di chilometri prima di fermarsi col cambio a pezzi). Ickx e Reutemann hanno lasciato un solo turno di poco superiore ai duecento chilometri a Redman e Schenken, ma sono stati sufficienti perché essi venissero risucchiati dagli avversari francesi, dai quali specialmente Redman, è arrivato a perdere anche quattro secondi in una tornata!

Buona parte dei perni delle ruote ha voluto che alla fine questa inferiorità e la troppo burocratica

impostazione della corsa ai boxes italiani, non costasse la sconfitta. Lo stesso pubblico l'ha capito, se, anche nei migliori momenti, si è scaldato appena tiepidamente, anche se alla fine ha sgelato il suo entusiasmo per la vittoria comunque ritrovata (e senza inferire sulla generosità agonistica dei francesi).

Se porta un nome, questa « riesplorazione » ferraria, esso è quello di Enzo Ferrari in persona. Ha voluto riconoscerglielo anche Ickx. Il venerdì dei pentimenti pre-pasquali, dopo i preoccupanti risultati delle prove monzese non ufficiali, specie se comparate ai tempi della tremebonda Alfa (che adesso finalmente si è convinta ad accettare il parere degli indignati suoi piloti, decidendo il debutto a Spa), ci fu riunione grossa a Maranello. E pare sia stata una riunione calda. Lo stesso ingegnere Forghieri avrebbe fatto la sua maliziosa ricomparsa nel gruppetto.

Vi furono scontri. C'è chi giura che l'ing. Caliri, già avvilito dalle considerazioni su certe « indigestioni di elogi » del capo dopo il fattaccio di Digione, avrebbe quasi avanzato delle dimissioni. Ma il « drake » comunque tagliò corto a tutte le discussioni, invitò tutti a rimboccarsi le maniche a dimostrare magari diversamente il proprio orgoglio. Mise sotto torchio lo staff anche a Pasqua e il lunedì santo si ebbe la bella sorpresa delle prime prove ufficiali monzese. Il ruggito era, come sempre servito.

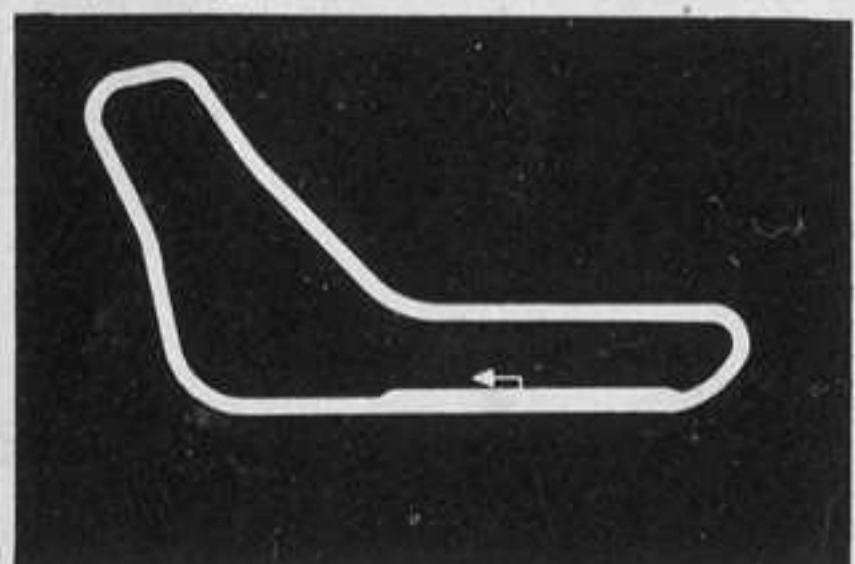
L'intuizione del cocktail di scocche '72-'73 servi a mascherare le magagne e turare le falle. Il leone è sempre lui. Anche se questo gli impone abitudini sostanzialmente diverse da quelle di altri settantenni.

Se continuerà a ruggire c'è speranza.

Marcello Sabbatini

1000 KMonza

Gara internazionale valida quale quarta prova del Mondiale Marche 1973. Autodromo di Monza di 5.750 metri, 25 aprile 1973. Giornata fresca, tempo variabile.



il MOMENTO-CHIAVE



La Matra Simca 670 n. 7, condotta in quel momento da Cevert, è appena rientrata ai box per quella che sarà la sua ultima sosta. Ne era ripartita appena un giro prima, evidenziando già noie di frizione. Ma la ragione vera del ritiro la si scoprirà davanti, proprio nella ruota sopra la quale Beltoise aiuta a spingere al posto giusto della macchina: un fusello ha ceduto alle sollecitazioni imposte nella rimonta

Il prezzo della rimonta è stato quel 133° giro...

MONZA - Questa volta, il momento-chiave, determinante del risultato di questa tiratissima « 1.000 Chilometri » monzese, è stato dato da una doppia avaria alla Matra di punta. Esattamente al 133. giro, al 77 per cento circa dello svolgimento della gara, proprio nel periodo cruciale, quando l'equilibrata contesa stava per definirsi sul piano delle prestazioni.

Tuttavia, se all'indomani del primo confronto Ferrari-Matra della stagione, a Vallelunga, abbiamo esordito dicendo che il verdetto era: « occorrono motori di F.1 per affermarsi nella Sport »; ora possiamo dire che il significato dominante della prova monzese ne costituisce il più razionale degli sviluppi.

La Ferrari è corsa subito ai ripari e, dopo intelligenti ritocchi al telaio e alla parte aerodinamica, ha fatto anch'essa ricorso ad un motore più potente, vicinissimo alle rese della « F.1 ». Solo che in questa operazione, motori, decisiva per Monza, il passo avvertito è stato compiuto con molta saggezza e il grado di tenuta alla distanza non è stato compromesso.

La Matra, invece, spintasi molto avanti con i motori, tanto da lamentare varie rotture in prova, ha potuto sfoggiare prestazioni d'un soffio superiori a quelle della Sport italiana, ma è scivolata sul cedimento della trasmissione, frizione e cambio, e sulla rottura dei mozzi-ruota anteriori, lato sinistro, più sollecitato. Non è una « defaillance » delle più gravi meccanicamente, ma è pur sempre un indice di impoverimento delle doti complessive di tenuta alla distanza

della vettura e un chiaro indizio che ad ogni innalzamento del livello delle potenze devono corrispondere contemporaneamente adeguati perfezionamenti a tutti gli altri organi più sollecitati della vettura.

Anche la Ferrari ha avuto il suo tributo, con l'eliminazione della macchina di Merzario dopo sei giri soltanto; nondimeno, le altre due vetture in campo non hanno lamentato il minimo inconveniente. Per contro, oltre ai guai della Matra numero uno, un ritardo spiacevole è stato lamentato per la seconda macchina, di Pescarolo-Larrousse, per lo stesso mancamento ai mozzi anteriori e per incollaggio delle pastiglie dei freni anteriori, guaio che s'era verificato già nel corso delle prove ufficiali e che meritava perciò maggiori attenzioni, più che la correzione di mescola tra ruota destra e ruota sinistra.

Ma perché era determinante il momento citato del 133. giro? Perché, nel gioco dei rifornimenti, la nostra macchina era leggermente favorita e dopo il « pieno » del 120. giro, Ickx è ripartito proprio al sopraggiungere di Cevert. E' stato qui che il francese ha « tirato » allo spasimo, sapendo di doversi anche lui rifornire poco dopo, nel tentativo di staccare al massimo l'avversario, e s'è preso 3'5" su Ickx al 122., 5'5" al 125., 9'2" al 126. e 13'6" al 129.

Poi, la sosta di Cevert è stata più lunga del previsto, con difficoltà anche di avviamento del motore, per cui la Ferrari del campione belga passava a condurre al 131. giro con 52'4" di margine. Da quel momento le

macchine nel bilancio globale di prestazioni e consumi di carburante, ricominciavano praticamente da capo la corsa, con possibilità di tempi sul giro più bassi per la Matra.

Il ritmo imposto da Beltoise prima e da Cevert poi è stato tale, da portare agli accennati cedimenti. Al 133. e al 144. la 12 cilindri francese s'è arrestata due volte al box, con la frizione che slittava e le marce che non ingranavano; l'aggiunta del mozzo anteriore ha decretato la fine. Da quel momento veramente la Ferrari ha avuto partita vinta, dopo una lotta asprissima, che ha avuto vicende molto alterne, per la migliore strategia attuata dai box, e per l'equilibrio dei mezzi in gioco. La parola decisiva l'ha detta una rottura, che ha il suo peso nell'insieme delle caratteristiche funzionali della vettura. Nondimeno, avremmo preferito una conclusione più razionale e sportiva, con la dimostrazione d'una prevalenza delle nostre costruzioni per somma di prestazioni vicinissime alle esasperate Matra, ma con il sapore d'un successo tecnico ancor più significativo, dove anche i fattori legati al ritmo di corsa e ai consumi di carburante, nel miglior compromesso tra velocità, accelerazioni e assetto di corsa, potevano dare la risposta tecnica che tutti ci stavamo aspettando. L'intenditore, però, ne ha avuta chiara l'indicazione e questo rappresenta un prezioso apporto alla vittoria della Ferrari, vittoria di piena tenuta alla distanza, di elevate prestazioni e di valore inequivocabile.

Enrico Benzing

COSI' (IN 38) al VIA...

Cevert-Beltoise (Matra Simca MS 670) 1'21"13	Ickx-Redman (Ferrari 312 P) 1'21"80
Pescarolo-Larrousse (Matra Simca MS 670) 1'22"26	Reutemann-Schenken (Ferrari 312 P) 1'22"65
Merzario-Pace (Ferrari 312 P) 1'22"67	D. Bell-Ganley (Gulf Mirage Ford) 1'22"82
Hailwood-Schuppan (Gulf Mirage Ford) 1'23"67	Pica-Planta (Lola 280-2) 1'25"75
Facetti-Pam (Alfa Romeo 33tt3) 1'27"03	Serblin-de Adamich (March-BMW) 1'31"11
Jost-Casoni (Porsche 908-3) 1'32"76	Cerulli-Finotto-Mohr (AMT) 1'33"85
Fallo-Dolhem (Lola T 292) 1'34"83	Formento-Pozzo (Chevron B21) 1'35"05
Nesti-Morelli (Chevron B21) 1'35"48	Ettmuller-Frey (Chevron B23) 1'35"96
Haldi-Fernandez (Porsche 908-3) 1'36"25	«Tango»-Rassega (Chevron B21) 1'36"41
Schon-Pal Joe (Lola) 1'36"57	Santos-Cabral (Lola T 292) 1'36"85
Gaspar-Pinhol (Lola T 292) 1'37"75	Buonapace-Tondelli (Chevron B21) 1'37"87
«Amphicar»-Capuano (Chevron B23) 1'38"06	Follmer-Schurti (Porsche Carrera) 1'38"67
Olivar-Wicky (Porsche 908) 1'38"77	Moreschi-McBoden (Chevron B21) 1'38"96
Turizio-Marzi-Nardari (Chevron) 1'39"02	Harrower-J. Bell (Chevron B21) 1'39"03
Lise-Grano (Chevron B21) 1'39"04	Gagliardi-Pooky (Lola) 1'39"17
Fitzpatrick-Keller (Porsche Carrera) 1'39"17	Manfredini-Moretti (De Tomaso Pantera) 1'39"19
Gottfredi-Gero (De Tomaso Pantera) 1'39"25	Van Lennep-Muller (Porsche Carrera) 1'39"54
Schikentanz-Kremer (Porsche Carrera) 1'39"69	Martino-Locatelli (De Tomaso Pantera) 1'39"94
Bonomelli-Zeccoli (Porsche Carrera) 1'40"48	Cheneviere-Zbinden (Porsche Carrera) 1'40"71

In neretto, il pilota che ha preso il via

... e (in 17) al TRAGUARDO

1. Ickx-Redman (Ferrari 312 P) 1000 km (174 giri) in 4.07'34"4, media kmh 242,473; 2. Reutemann-Schenken (Ferrari 312 P) a 3 giri; 3. Pescarolo-Larrousse (Matra Simca) a 10 giri; 4. Gagliardi-Pooky (Lola) a 24 giri; 5. Facetti-Pam (Alfa Romeo 33) a 25 giri; 6. Schon-Pal Joe (Lola) a 29 giri; 7. Moreschi-McBoden (Chevron B21) a 31 giri; 8. Schikentanz-Kremer (Porsche Carrera) a 32 giri; 9. Cheneviere-Zbinden (Porsche Carrera) a 34 giri; 10. Turizio-Marzi-Nardari (Chevron) a 39 giri; 11. Beltoise-Cevert (Matra Simca) a 40 giri; 12. Fitzpatrick-Keller (Porsche Carrera) a 40 giri; 13. Gaspar-Pinhol (Lola T 292) a 42 giri; 14. Nesti-Morelli (Chevron B21) a 51 giri.

Arrivati ma non classificati:
Manfredini-Moretti a 56 giri; Bonomelli-Zeccoli a 60 giri; Gottfredi-Gero a 67 giri.

I RITIRI

Merzario-Pace: 7. giro (motore); Bell-Ganley: 54. giro (motore); Hailwood-Schuppan: 112. giro (cambio); Pica-Planta: 42. giro (pressione olio); de Adamich-Serblin: 15. giro (surriscaldamento); Jost-Casoni: 1. giro (motore); Fallo-Dolhem: 115. giro (motore); Formento-Pozzo: 101. giro (guarnizione testata); Ettmuller-Frey: 108. giro (biella); Haldi-Fernandez: 103. giro (motore); «Tango»-Rassega: 79. giro; Santos-Cabral: 22. giro; Buonapace-Tondelli: 101. giro (accensione); Follmer-Schurti: 22. giro (motore); Olivar-Wicky: 22. giro; Harrower-Bell: 83. giro; Lise-Grano: 12. giro; Van Lennep-Muller: 62. giro (motore); Martino-Locatelli: 7. giro (surriscaldamento). (n.b.: i giri si riferiscono a quelli compiuti dalla vettura ritirata)

Battuti i PRIMATI

Sul giro: François Cevert (Matra-Simca), il 94. giro in 1'21"9, media 252,747 kmh. Primato precedente: Pedro Rodriguez (Porsche 917 K) 1'24", media 246,428 (1971).

Sulla distanza: Ickx-Redman (Ferrari 312 P) in 4.07'34"4, media 242,473 kmh. Primato precedente: Rodriguez-Oliver (Porsche 917 K) in 4.14'32"6, media kmh 235,833 (1971).

Campionato Mondiale Marche dopo 4 prove

	Daytona 3-4/2	Vallelunga 25/3	Digione 15/4	Monza 25/4	TOTALE
FERRARI	15	15	15	20	65
MATRA-SIMCA	—	20	20	12	52
PORSCHE	20	8	3	3	34
LOLA	—	6	6	10	22
CHEVROLET	12	—	—	—	12
GULF-MIRAGE	—	—	8	—	8
ALFA ROMEO	—	—	—	8	8
CHEVRON	—	1	—	4	5

La prossima prova del Mondiale Marche sarà la 1000 Km di Spa, in programma sul circuito di Francorchamps (Belgio) il 6 maggio

Qualità? potenza? sicurezza?
vedere soluzione nell'ultima pagina

Cancellate due mortificazioni (ma non basta!)

DALL'INVIATO

MONZA - Finita anzitempo, con la malinconica spinta che i meccanici Matra hanno dato alla macchina ormai inservibile, la corsa non aveva più sussulti. Tre quarti d'ora di semplice attesa di un avvenimento ormai certo, e poi l'entusiasmo si è scatenato, in maniera festosa, con la gran corsa di mille e mille sulla pista dove ancora non erano giunte le due Ferrari, che stavano compiendo il giro d'onore, dopo aver passato il traguardo appaiate. Poi le macchine arrivarono, e per tornare al traguardo per portare i piloti alla festa del podio, caricarono anche i meccanici a grappoli felici, finché fu tutto un mescolarsi con la gente che non voleva altro.

La Ferrari aveva vinto, ancora una volta, e la «doppietta» cancellava dai ricordi la mortificazione di Vallelunga e la sconfitta onorevole di Digione. Ickx e Redman salivano al balcone a ricevere la vittoria alata, ed era di nuovo la esplosione dell'entusiasmo, con bandiere rosse e gialle, con gagliardetti gialli col cavallino nero, e tante tante mani alzate nel saluto e nell'applauso.

Una vittoria diventata facile pro-

tesa della riparazione. Stavolta la gente capisce, e se prima aveva gridato di gioia nel vedere l'avversaria in difficoltà adesso tace, o quasi, consapevole del dramma che stavano vivendo i francesi e rispettandolo.

Ormai la corsa aveva i vincitori, che non dovevano più lottare, ma solo portare a termine la distanza, a posizioni diventate chiarissime come è stato.

Monza, piatta e rettilinea (ancora per poco, per fortuna) aveva riscattato la Ferrari, offrendo loro di nascondere almeno in gran parte la inferiorità diventata troppo evidente, almeno nella docilità di guida, e per contro permettendo che potenza e aerodinamicità felice concedesse la difesa onorevolissima. Così Ferrari ha vinto, primo successo della stagione, con le macchine che hanno dato tante preoccupazioni, rivelandosi meno felici di quanto l'ottimismo alimentato dalle vittorie in serie aveva fatto credere. Ed è una vittoria, questa, che diventa estremamente importante in una proiezione immediata, perché risolvendo moralmente e fervori permette di dar piglio con maggior lena alla parte finale di costruzione dei mezzi dell'avvenire.

mai impunito ogni attacco al suo orgoglio.

Non divaghiamo.

A Monza abbiamo visto come le previsioni di una meno difficile impresa fossero esatte. Pressoché annullata la preoccupazione della tenuta di strada in curva, su questo circuito che di curve ne ha troppo poche, la Ferrari ha potuto sfruttare le altre sue doti. Forse a potenza massima i suoi motori monzesi non valevano i Matra, e lo si è visto anche nella differenza di velocità in rettilineo. Però lo scarto, se c'era, era compensato dalla sobrietà, ed i sette giri in più che le Ferrari potevano permettersi con i 120 litri di benzina regolamentari dicono molto, a questo proposito. Probabile che la relativa economia di carburante sia dipesa anche dalla forma aerodinamica con cui le macchine sono state schierate. Quel che è certo, comunque, è che Ferrari ha vinto per un'altra ragione importante, che si compendia nel termine «esperienza».

La Matra-Simca ha perduto la corsa per il cedimento di due cuscinetti, quelli delle ruote anteriori sinistre delle sue macchine. Due cuscinetti che finora erano andati benissimo, senza

dra che ha il gran merito di avere idee chiare e di saperle applicare, pur se nelle sue scelte può essere criticabile dal di fuori.

Non si capisce, infatti (salvo che non esistano particolari ragioni economiche) il perché della rinuncia alla Targa Florio, e forse ad altre gare, ma se ne deve apprezzare una certa coerenza. Quello che ancora non si sa, è che la Matra-Simca sta svolgendo il suo programma secondo scelte preventive precise, e che proprio subito dopo la corsa di Monza essa ha iniziato le prime prove di una macchina nuova, che come quella della Ferrari dovrebbe essere migliore della attuale.

Telaio, aerodinamica, anche motore, saranno diversi da quelli che conoscete finora, ed è pensando a Le Mans che questo lavoro è stato compiuto. Cosicché il futuro prossimo, almeno, si presenta eccitante per chi segue le vicende dei cosiddetti «prototipi» che poi di prototipo non hanno nulla. Una nuova Ferrari, una nuova Matra, l'Alfa Romeo 12 cilindri che è pronta, vedete bene che c'è di che tenerci svegli.

Ma torniamo a Monza. Le premesse erano per un inserimento delle Gulf-Mirage nella lotta tra Matra e Ferrari. Si poteva supporre che le esperienze



Sopra, il signor Ducarouge, qui con il giornalista Crombac prima della corsa, è stato «risparmiato» dal pubblico. Sotto, Rolf Stommelen in visita alla Ferrari



...e adesso arrivano i telai nouvelle vague Le Mans (anche per la Matra)

prio nel momento in cui tutto appariva più difficile, proprio quando l'incertezza che ha dato volto a questa corsa era diventata nuvola inscrutabile, ed i due campi erano in rovello per scoprire nell'avversario e nelle sue probabili mosse il punto debole da cui trarre l'esile vantaggio finale.

Mancavano tre quarti d'ora, poco più, ed i distacchi erano esili, con la Matra di Cevert appena davanti alla Ferrari di Ickx subito dopo un rifornimento che non era l'ultimo. La Matra riconquistava il primato che aveva perduto dopo averlo tenuto all'inizio: però doveva ancora rifornire, per il tanto consumo di benzina ingurgitata dal suo motore famelico. Alla Ferrari secondo calcoli sapienti, sarebbe bastato un velocissimo rabbocco, per finire la gara. Sul filo di questa manciata di secondi di differenza ragionata si sarebbe decisa la gara. Cevert rosicchiava briciole di secondo ad ogni giro, ma d'un tratto sbucando dalla parabolica si buttava a destra ed infilava il corridoio dei box. Gli cambiavano una gomma e ripartiva, ma Ickx gli era davanti di 49 secondi.

Sei minuti ancora, il tempo di cinque giri, e Cevert è di nuovo ai box: qualcosa non va, dice, ma al rapido controllo non appare nulla. Riparte, ma appena tornato sulla pista, nella accelerazione, la macchina arranca e lui deve rallentare, e riportarla ancora ai box. Stavolta non vi sono dubbi: anche questa Matra è ferita, come lo era stata l'altra prima, costringendo Pescarolo e Larrousse alla lunga at-

La vittoria con queste macchine «vecchie» che nei limiti più elevati cui sono costrette dalla forza degli avversari hanno palesato indubbie carenze, riporta a Maranello il sereno, con gruzzolo di punti che essa ha portato alla scarsella del campionato mondiale, e così da adesso la preparazione del nuovo mezzo, quello che dovrebbe riportare Ferrari in cima sotto ogni aspetto, sarà fatta con meno assillo, pur se in tempi che restano brevi.

Il nuovo mezzo sta per arrivare, e forse lo vedremo in pista tra poche settimane: e con quello, se le speranze ed i calcoli sono buoni, verrà annullata anche la differenza che fino a ieri, il ieri di Vallelunga e Digione, aveva provocato lo spiacevole risveglio. Forse sarà questo nuovo mezzo, questo nuovo telaio, anche l'arma di Ferrari per ripresentarsi a Le Mans, al confronto della corsa mostruosa che corsa non è, secondo noi, ma che stuzzica le ambizioni e solletica l'orgoglio, magari con un pizzico di voglia di vendetta. Sappiamo che a Maranello vi stanno lavorando a fondo, ed anche che i motori stanno subendo il trattamento speciale «24 ore». Non lo confessa di certo, ma Ferrari ha certo in mente di andare ad umiliare, se può, la altezzosa Matra che del fiore isolato della sua vittoria a Le Mans ha fatto tanto scalpore.

Per questo credo che il successo di Monza, venuto dopo gli smacchi recenti, abbia fatto gongolare parecchi, dalle parti della Ghirlandina, e soprattutto il gran vecchio che dice di non aver rancori, ma che non lascia

aver mai dato fastidi. Però finora non erano mai stati sottoposti a quella tortura che è data appunto alla ruota anteriore sinistra, dal percorrere a piena velocità quella apparentemente non martirizzante «curva grande» che gli spettatori di Monza vedono appena, alla fine del rettilineo dalle tribune. Su questo curvone i carichi che si applicano, con forze trasversali spaventose, appunto ai mozzi delle ruote esterne sono impressionanti.

E la Matra-Simca, che non aveva mai avuto modo di saggiare condizioni simili, adesso sa che occorre dimensionare questi organi in modo differente. La Ferrari lo sapeva da tempo, per avere pagato prima lo scotto della esperienza, e questi cedimenti non li ha avuti. E' per lei, il premio alla lunga esperienza, e per quelli della Matra il prezzo di una nuova conoscenza utile. Le corse, cheché ne dicano i teorici fin troppo imbevuti adesso di calcolatori elettronici, fanno risaltare proprio queste necessità di controprova in «corpore vili» delle calcolazioni astratte.

Perduta la corsa per questo cedimento imprevedibile, che ha lasciato stupefatti ed ammutoliti i suoi tecnici, la Matra-Simca ha però dimostrato anche a Monza di essere per adesso l'unica vera avversaria delle Ferrari. Ed una avversaria che è da battere, non che deve tentare di battere gli altri, perché fin che le cose sono andate per il loro verso sono state le Matra-Simca a tenere lo scettro. E con questo facciamo tanto di cappello a questa squa-

passate avessero dato alle Mirage la possibilità di presentarsi a Monza in modo migliore che a Digione, sfruttando almeno l'aerodinamica. Invece, forse perché le sue energie sono distrate adesso dalla preparazione del «coupé» col motore Weslake, le Mirage non hanno saputo essere temibili. Non erano lontane dalla Ferrari e Matra, anche nella fase iniziale della corsa, ma erano dietro, costantemente. E qui bisogna avanzare l'ipotesi che i suoi motori non fossero all'altezza dei dodici cilindri, o che qualcosa sia stato sbagliato grossolanamente nella preparazione. Perché avevamo ben visto, a Daytona, che queste macchine erano capaci di prestazioni migliori; ed è deludente constatare che sono in regresso anziché in progresso.

Vedremo a Spa, tra pochi giorni, se saranno migliorate. Ed a Spa, vedremo anche almeno una delle nuove Alfa Romeo, anche se la corsa belga è troppo vicina alla Targa Florio, per quella pazzia del calendario internazionale che pare uscito dai sogni incubo di un mentecatto.

I piloti dell'Alfa Romeo erano in giro per la pista di Monza, in questa mille chilometri. C'era Andrea de Adamich al volante della March-BMW che divideva col promettentissimo Serblin (e non è andato lontano, per un eccesso di consumo di acqua); c'era Rolf Stommelen a far da spettatore insieme con l'ing. Severi; c'era Carluccio Facetti, che non si è ancora capito bene se all'Alfa sia un pilota o soltanto un collaudatore, che ha

Non molti gli spettatori (ma l'incasso...)

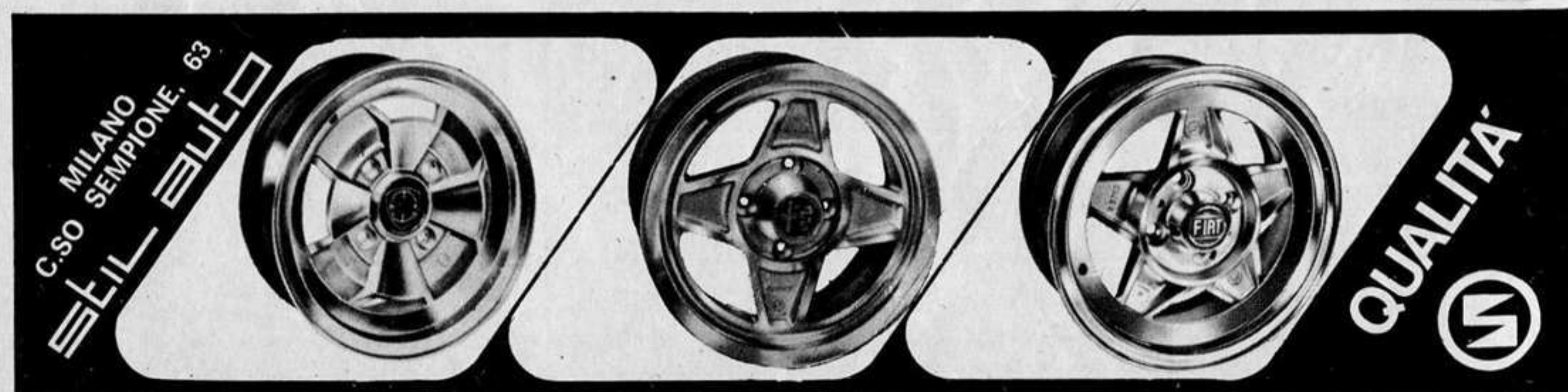
MONZA - Trentacinquemila paganti pare siano stati i conteggi del cassiere dell'AC Milano. Pochini per una bella giornata come quella del 25 aprile (almeno fino a due ore dopo l'arrivo) e per la posta in ballo Ferrari-Matra. Ma, si sa, c'era il ponte pasquale, le spese già pesanti, il carobiglietti e il ventisette al quale si arriva... nudi nel portafoglio! Però, udite udite, il dr. Antolini, direttore dell'ACM era meno «nero» di quanto si potesse pensare. Un po' lo consolavano gli incassi (quasi record) delle prove, un po' la qualità dei paganti.

Perché la tribuna centrale non era fittissima, ma stavolta erano tutti paganti veri (a 12.500 lire), idem dicasi in parabolica, mentre una sorpresa è stato il carico di pubblico alla curva della Roggia, dove in genere ce ne poco. Invece Lesmo un po' a secco, in attesa della nuova tribuna definitiva Fiat-Abarth. A valutare un prezzo medio, l'incasso lordo non dovrebbe essere stato inferiore ai novanta milioni. Però certo faceva impressione uscire tranquilli da Monza due ore dopo la corsa senza code!

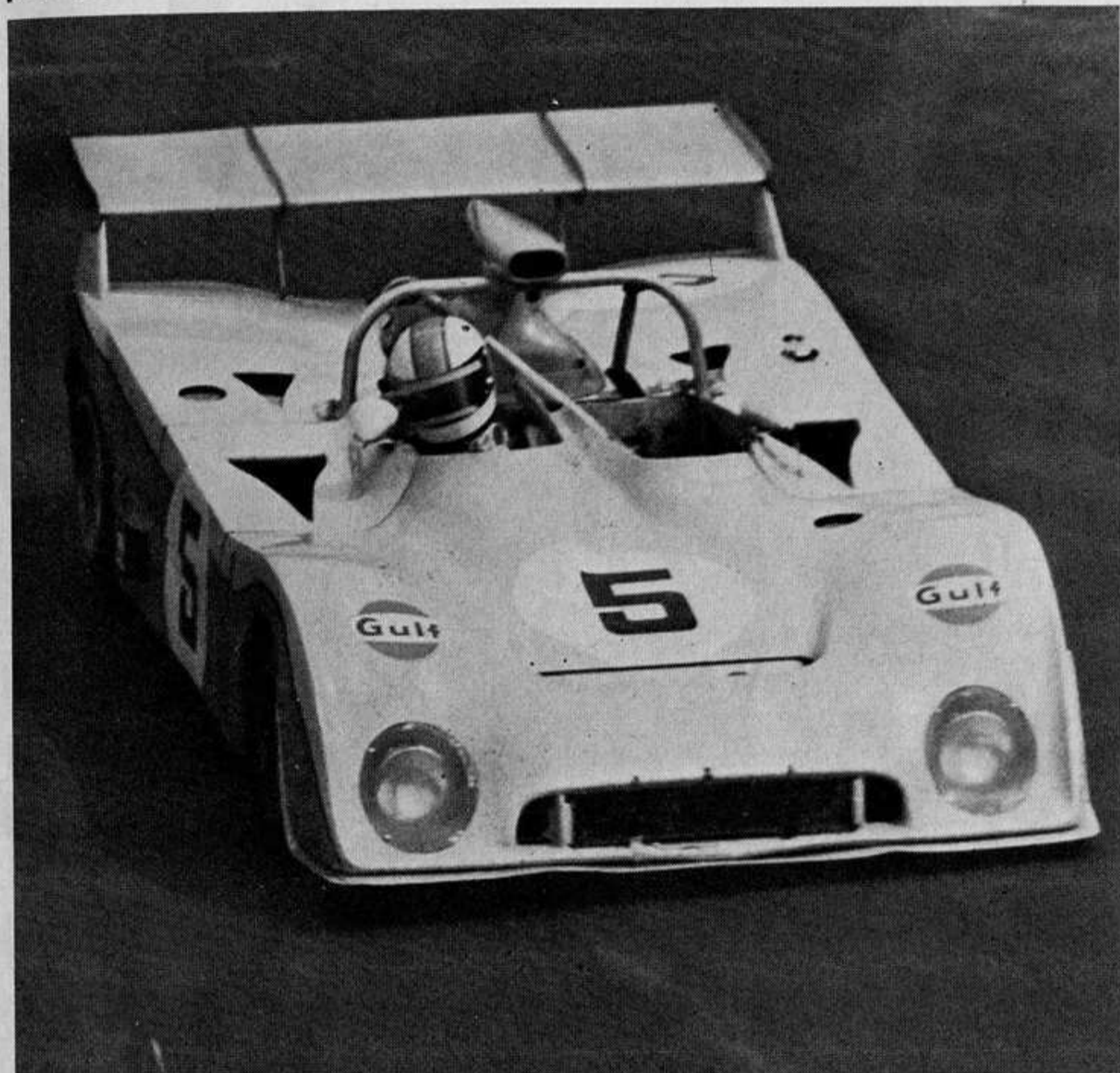
Doccia scozzese della «tinvù»

Piero Casucci è stato molto fortunato. Perché il collegamento televisivo è cominciato proprio nel momento in cui maturava il dramma Matra. Precisamente alle 14,15 Cevert si è fermato per la constatazione del guasto decisivo. E il collegamento è iniziato alle 14! Poi c'è stata la volata, la vittoria Ferrari, il trionfo ferrarista e le dichiarazioni di ICKX.

Peccato però che, con i dirigenti TV, questi exploit per lo sport auto si... pagano subito. Infatti, a parte che gli svizzeri erano indignati perché la nostra TV non ha offerto la 1000 KM italiana all'Eurovisione, essi hanno cancellato il già previsto collegamento col G.P. di Spagna del 29 aprile. E, guarda caso, anche la radio ha rinunciato (pare che si sia preferito un certo programma di incontri calcistici inglesi...).



Qui sotto, la Gulf-Mirage con motore Ford di Hailwood (alla guida) e Schuppan, si è ritirata per il cambio. In basso, Ickx si è fermato davanti al suo box, a caricare i meccanici, ma deve «schizzare» via per non essere travolto dalla folla, come al solito tracimata in pista



portato la vecchia 33 otto cilindri al quinto posto, nonostante un grosso guaio causato dalla rottura di una candela.

A proposito di questa macchina che Facetti divideva con «Pam», c'è tra l'altro da dire che ha fornito prestazioni mai viste nemmeno con le 33 otto cilindri ufficiali, ed è tutto a credito dei piloti. C'era anche Teodoro Zeccoli, con la Porsche Carrera di Bonomelli, ed ha finito la gara nonostante una avaria allo sterzo che li ha tenuti fermi un bel pezzo. Durante le prove c'era anche Clay Regazzoni, venuto a vedere, almeno. Quel che ci auguriamo è che presto li ritroviamo tutti ma con le «loro» macchine.

Una sorpresa, davvero, è stata la eliminazione delle due Porsche Carrera ufficiali. Alla vigilia avevano già avuto le loro traversie, attraverso la decisione dei commissari tecnici di non accettarle come gran turismo, per una presunta irregolarità nella sospensione posteriore. Un fatto abbastanza curioso, perché la «scoperta» della perloso magagna è stata fatta soltanto dopo il primo giorno di prove, cioè dopo la verifica tecnica preliminare. C'è stato il sospetto di una «soffiata» interessata, non sappiamo quanto valido; ma c'è stata anche una affermazione del responsabile tecnico della Porsche, che dice che le modifiche apportate sono ammesse in contrasto con quello che affermano i commissari stranieri. E poiché non è la prima volta che fatti del genere accadono sarebbe bene che una volta per sempre se ne venisse fuori, per non

avvalorare un'altra leggenda poco piacevole nei confronti delle «maniere italiane».

Chiarire cioè se hanno ragione i nostri commissari tecnici o non; e se hanno ragione fare in modo che anche quelli degli altri paesi si uniformino. E' un compito della CSAI, credo, anche se capisco che la CSAI è più interessata a questioni di alto prestigio personalistico di queste che possono «soltanto» far del bene al buon nome dello sport italiano.

La gara è stata Ferrari-Matra e basta. Ed è stata anche confronto diretto tra uomini, Ickx e Cevert. I mattatori sono stati loro due, e proporzionalmente Ickx ancora meglio di Cevert. Poi c'è stato Pescarolo e poi Beltoise. E molto hanno fatto anche Reutemann e Redman. Manca in questa elencazione, il nome di Arturo Merzario, che pure doveva esserci. Ha fatto cose brillanti in prova, ha certo immaginato di poter assumere un ruolo di primo piano, e lo meritava. Invece non ha nemmeno potuto «scaldarsi», vittima dell'unico guaio toccato ad una Ferrari, col blocco del cambio che l'ha tolto di mezzo subito.

Quando è tornato al box, a piedi, aveva in faccia la delusione amarissima; ed era la nostra e quella dei suoi tanti tifosi. Avrebbe potuto essere con Carlos Pace che almeno ha avuto modo di guidare un poco (sulla macchina di Reutemann-Schenken) il terzo punto rosso nella sfilata trionfale finale.

Franco Lini

I giri veloci dei protagonisti

CEVERT (Matra) - 1'21"9 al 94.

BELTOISE (Matra)

1'22"4 al 51.

ICKX (Ferrari) - 1'22"5 al 14. e 23.

PESCAROLO (Matra)

1'22"6 al 30.

LARROUSSE (Matra)

1'22"9 al 103.

REDMAN (Ferrari) - 1'23"2 al 122.

REUTEMANN (Ferrari)

1'23"2 al 18., 102., 107., 112.

SCHENKEN (Ferrari) - 1'24"0 al 64.

BELL (Gulf-Mirage)

1'24"0 al 4. e 19.

HAILWOOD (Gulf-Mirage)

1'24"0 al 26.

Per un perno MARTIN perdé la corsa...

Dopo la corsa, George Martin, d.s. Matra, è andato al box Ferrari a complimentarsi con l'ing. Colombo. Gli ha portato in omaggio un fusello anteriore, come quelli che sono costati la corsa alle sue Matra-Simca...



...ma CEVERT dà la colpa alle vibrazioni delle gomme

Con Stommelen - De Adamich debutto ALFA a Spa

MONZA - George Martin, capo dei servizi sportivi della Matra-Simca, appena le due Ferrari di Ickx-Redman e Reutemann-Schenken hanno tagliato, appaiate, in un tripudio ferrarista, il traguardo della 1000 KM di Monza a tempo di record, è andato a ricambiare la cortesia (di Vallengunga) dall'ing. Colombo, direttore tecnico della Ferrari. Ma si è presentato, con un pizzico di malizia, con il perno della ruota anteriore sinistra della Matra n. 7, quella di Cevert-Beltoise. E' stato quel pezzo di metallo, che finora non aveva mai dato fastidi alle Matra, il tallone d'Achille delle vetture blu. Un vizio che si accredita a una cattiva fusione.

Siamo arrivati dall'ing. Colombo, proprio mentre il suo collega francese stava tornando al suo box, preoccupato di vederlo assediato dai vocianti invasori del trionfo ferrarista. Ma nessuno voleva restituire al sig. Ducarouge gli... interessi di Vallengunga; si accontentavano degli autografi dello sconfitto Cevert!...

«Abbiamo lavorato molto in queste settimane e abbiamo migliorato la vettura — ci ha detto l'ing. Colombo — questa vittoria ci voleva per il morale di tutti noi. Anche senza il guaio che ha fatto ritirare la Matra in testa in quel momento, credo che avremmo vinto lo stesso. La Ferrari era partita con delle gomme anteriori e posteriori con un battistrada leggermente più largo, davanti un mezzo pollice circa e dietro un po' più di un pollice. Il vantaggio di questa soluzione era di durare più a lungo, pur girando mediamente più piano. Anche se, al momento del ritiro, Cevert guidava la corsa, credo che le nostre macchine fossero avanzatissime. Noi dovevamo fare un cambio di gomme in meno di loro. La Matra-Simca ha cambiato le gomme anteriori dopo il primo rifornimento e le posteriori dopo il secondo, a detta anche dei tecnici Goodyear avrebbe dovuto effettuare un altro cambio di pneumatici posteriori prima della fine. Noi alla Ferrari, invece, abbiamo cambiato dopo il secondo rifornimento e non avevamo questo problema. Adesso andiamo a Barcellona per il G.P. di Spagna di F. 1, poi ci sarà l'appuntamento con il velocissimo circuito di SPA dove andremo con due vetture. Intanto ci prepariamo anche per andare alla 24 Ore di Le Mans, con tre vetture. Abbiamo provato dei motori 'più calmi' (pare da 450 CV) per durare appunto 24 ore, che hanno dato buoni risultati (28 ore?). Per quest'ultima corsa però nulla è ancora deciso di definitivo.»

Sul muretto che delimita la pista l'ing. Caliri aveva intanto mostrato i lucciconi quando le due Ferrari hanno tagliato appaiate il traguardo, Dino Pignatti si era precipitato anche lui, in lacrime, a congratularsi con l'ingegnere responsabile dell'equipe Ferrari Sport.

«Abbiamo vinto e questo ci voleva, ma la Matra è ancora molto forte! In queste settimane dopo le due sconfitte di Vallengunga e di Digione, ci siamo rimboccati le maniche — ha detto Caliri — e abbiamo in parte tamponato la differenza fra noi e la Matra-Simca. Le macchine blu sono ancora superiori alla Ferrari; dobbiamo lavorare molto, e speriamo che questa vittoria non ci faccia sedere sugli allori. Nei confronti dei francesi perdevamo nelle curve. Abbiamo supplito a ciò con una coda lunga per guadagnare qualcosa in velocità, e abbiamo anche allungato la quinta marcia a tutte e tre le macchine per andare più forte. Purtroppo siamo rimasti subito con due sole vetture per il ritiro di Merzario che ha rotto il cambio. Abbiamo supplito anche alle carenze della pista con un perfetto lavoro ai box, e di questo ne devo dare atto ai meccanici che hanno

lavorato molto bene.»

I vincitori, Ickx e Redman, intanto erano asseragliati nella palazzina della direzione, assediati dalla folla che sventolava bandiere rosse con il cavallino. Quelle stesse che... nel finale, facevano da banderillas agli occhi dei «matristi» nel loro box, dove regnava un dignitoso silenzio di delusione.

Un Ickx con il volto affaticato si è assoggettato di buon grado al fuoco di fila delle domande. Ecco le sue parole: «Dedico questa mia vittoria, d'accordo con Brian, a Enzo Ferrari, che ha dato tutto per lo sport dell'auto, e non ha mai 'lasciato' neppure nella cattiva sorte.»

Dopo questo omaggio a «Pennabianca», che da Maranello, il «Ginocchio Ferito» della nostra «riserva» automobilistica di sempre, ha seguito la corsa per TV, Ickx ha parlato della corsa: «Questo successo che abbiamo ottenuto per la prima volta contro la Matra, è dato anche dal fatto che le nostre Ferrari andavano finalmente molto forte. Abbiamo costretto le vetture francesi a forzare, quindi erano più portate ad avere dei guasti, come puntualmente si è verificato. La vittoria è stata molto bella, ma dobbiamo ancora molto lavorare. Ho avuto una macchina che andava molto bene, ha avuto solo bisogno di benzina e olio. Ai boxes i meccanici sono stati sempre di una rapidità eccezionale, e il mio compagno Redman è andato molto forte. E, anche se io non l'ho fatto guidare molto, mi ha sempre portato la macchina al box in perfetto stato.»

Dal clan dei vincitori, al clan degli sconfitti. Cevert, dopo il ritiro, ha seguito gli ultimi 40 giri dai boxes, in pantaloni di velluto e maglietta bianca. Ha esordito così, quando gli abbiamo chiesto cosa era successo: «Ero in testa, avevo serie speranze di vincere, quando le vibrazioni della ruota anteriore sinistra, dovute al pneumatico, hanno rotto il mozzo. Ci è andata bene a Vallengunga e a Digione. Siamo stati sfortunati, stavolta, ma abbiamo dimostrato credo che la nostra Matra-Simca è più veloce della Ferrari, abbiamo battuto il record assoluto della pista girando ad oltre 252 kmh sul giro, meglio anche della F. 1!».

«La Ferrari non ci ha regalato nulla a Digione, noi non gli abbiamo regalato nulla a Monza». Così Martin, il capo dei servizi sportivi, rammaricato da questa mancata vittoria, ha concluso il suo rendez-vous con i giornalisti. Ha insistito sul difetto di fabbricazione del mozzo, causa del ritiro deciso. Ed è ora chiaramente di parere diverso da Cevert. Martin ha anche escluso che questa mancata vittoria a Monza possa far cambiare i programmi della casa francese. Non andranno alla Targa Florio e al Nurburgring, perché ci sono da preparare le quattro vetture per Le Mans, e dice: «In totale alla Matra siamo in 74 persone, non ci possiamo permettere di correre dappertutto.» Ma teme però di dover ricorrere a soluzioni di emergenza per Spa, il 6 maggio. Infatti i piloti GPDA francesi vogliono mantenere il fronte unico contro il circuito belga. Cevert e Beltoise hanno detto no. Pescarolo corre in F. 2 a Pau. Ed è così che è nata l'idea di una richiesta dei piloti Alfa, a cominciare da Regazzoni. In cambio, si dice, sarebbe «prestato» all'Alfa Larrousse per la Targa Florio. Staremo a vedere.

Anche perché è ufficiale la notizia del debutto dell'Alfa Romeo sul velocissimo tracciato belga. La casa milanese manderà per ora una sola macchina, l'unica che si riesca ad approntare, con Stommelen e de Adamich. Il «dado», finalmente, è tratto.

cev.

Dall'altalena della cronaca le prodezze da sottolineare



A sinistra, l'Alfa Romeo 33t3 con cui Carlo Facetti (alla guida) e « Pam » hanno guadagnato i primi 8 punti all'Alfa, quest'anno, e potevano essere di più... Dietro, la Porsche-Martini di Follmer, ferma presto. Sopra, dietro a Bonomelli, anche lui insabbiato, Pianta (Lola)

PIANTATO nella sabbia



Le inutili tre rincorse di BELTOISE e CEVERT

Al quinto passaggio, finalmente parte dai box la 1600 di Buonapace, dopo che si è riusciti ad avviarla coi mezzi di bordo. Dietro a Beltoise e Ickx è sempre Merzario, seguito da Pescarolo e da Reutemann; poi le due Gulf-Mirage, con quella di Bell già staccata da Hailwood, che fin dall'inizio è rimasto senza 2. e 3. marcia. Al settimo giro, la Ferrari perde una unità: non passa la n. 2 con Merzario, fermo lungo il percorso con un guasto di dubbia origine. Infatti, arriva dal box Ferrari anche una batteria di scorta, ma la macchina resta muta e l'italiano non può far altro che rientrare a piedi. Beltoise insiste in testa,

sabbia, e mentre Bonomelli subisce un'avaria all'avantreno per riparare la quale (cambio di un cuscinetto) si impiegano circa 40 giri, Pianta rientra al box solo dopo sei giri, per constatare i danni.

Subito ferma la MARCH-BMW

In testa nessuna novità, salvo le distanze che si allungano. Purtroppo, si ferma ai box de Adamich, la sua bella corsa è già finita. Pare che il motore BMW avesse la guarnizione

qua) la azzurra Pantera della Achilli Motors marcerà benissimo.

Al 21. giro, complici alcuni doppiati incontrati da Beltoise proprio al curvone (uno dei punti dove la Matra guadagna di più), Ickx si avvicina un po' alla vettura di testa, mentre Reutemann che è quarto ha ormai perso di vista Pescarolo, che dal canto suo è a 15" da Ickx. I piloti delle vetture di testa non perdono un colpo nei sorpassi, aiutati sia dalla larghezza della pista e dall'efficacissimo uso di bandiere blu in ogni punto del circuito, ma soprattutto dalla loro

comando delle 2000 è ora la Lola T 292 di Dolhem, che ha superato Pozzo. Rientra ai box la Lola 3 litri su cui è ora Pica: la pressione dell'olio è bassa, forse per un'avaria alla pompa, e quindi la vettura viene ritirata per non rovinare il motore. Peccato, avrebbero fatto una corsa eccellente con la loro velocissima 290.

Al 33. giro, JPB piomba ai box Matra per un rapido controllo dell'avantreno ed un rabbocco di benzina: è la prima avvisaglia delle noie di assetto che porteranno poi al ritiro la stessa vettura. Beltoise riparte in fretta, ma gli passano davanti Ickx, Pescarolo, Reutemann e la più veloce delle Gulf-Mirage, quella di Bell, mentre Hailwood resta sesto. Le Gulf-Mirage non paiono competitive, forse per l'azzardo di partire con i pneumatici di appoggio (cioè quelli del lato sinistra) di una miscela diversa rispetto a quelle interne, per diminuire i consumi nelle prevalenti curve destrorse dell'autodromo monzese.

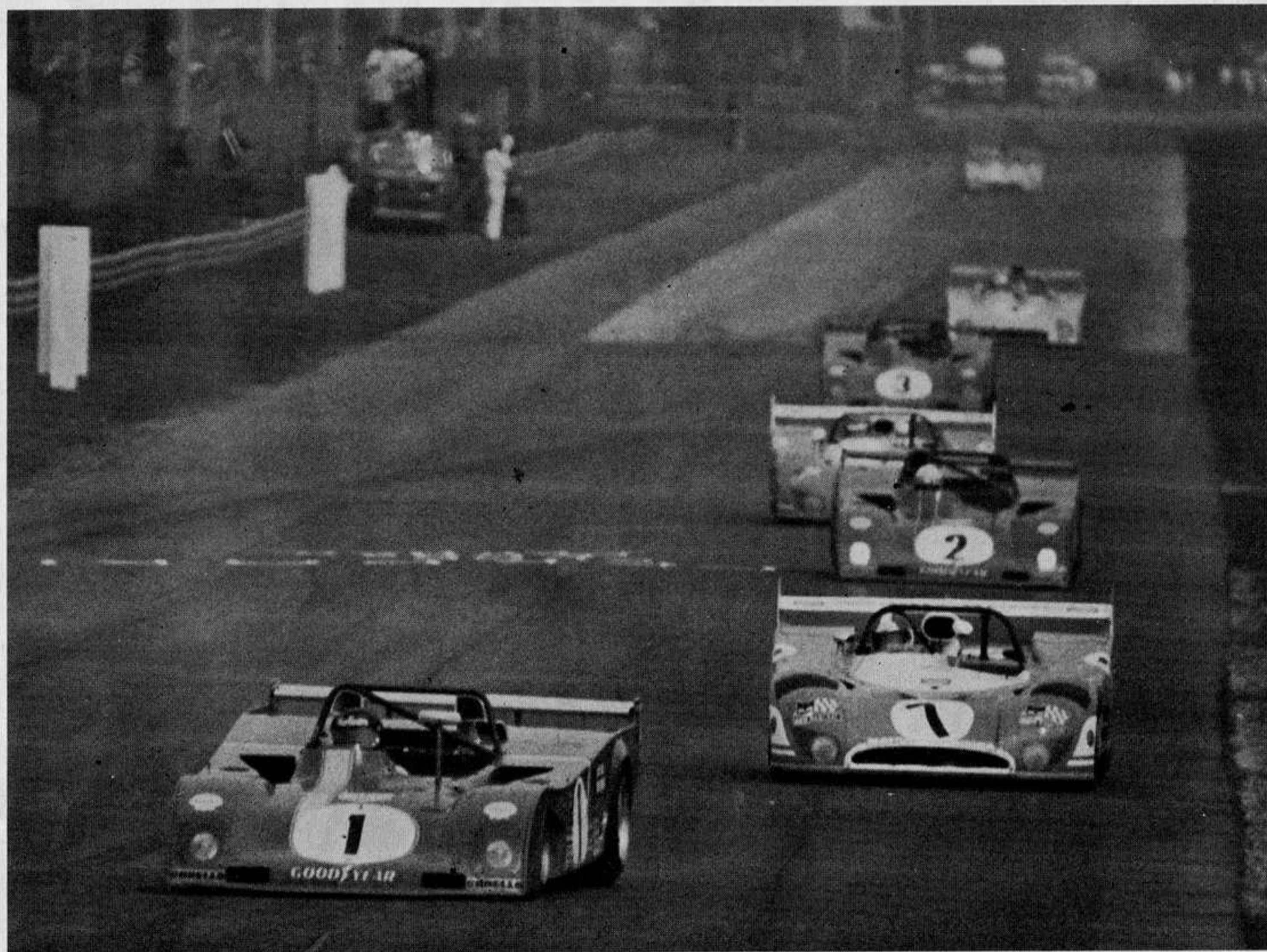
Inizia le soste « importanti » Reutemann, che scambia con Schenken al 35. giro. Beltoise è a 46" da Ickx, quando il belga entra al box per la sua prima sosta, al 40. giro: le Ferrari infatti hanno un'autonomia di sicurezza di circa 250 chilometri. La sosta è molto breve, ed Ickx stesso riparte proprio mentre arriva Beltoise, che sullo slancio lo supera, e la situazione si ristabilizza sulle posizioni di quattro giri prima. Iniziano le soste un po' per tutti: si ferma Facetti, la cui Alfa sta andando veramente bene, al 43. giro, contemporaneamente alla Mirage di Hailwood. Le vetture riforniscono e ripartono « Pam » e Ganley.

Il gruppetto di testa perde un'altra unità al 55. giro, quando non passa la Gulf-Mirage di Bell-Ganley, ferma sul percorso con un guasto al motore. Nel frattempo, Beltoise riaccumula vantaggio su Ickx, ma per le Matra iniziano i guai: infatti arriva al box Pescarolo, la cui vettura viene alzata e controllata, gli vengono messe nuo-

BELTOISE aspettava l'ALFA ROMEO

MONZA - Mancano 40 giri al termine della 1000 Km di Monza, Cevert ai box, fa segno ai meccanici che non c'è nulla da fare, lo stesso guasto dell'altra Matra di Pescarolo-Larrousse blocca la vettura francese che guida la corsa.

Siamo vicini a Beltoise compagno di Cevert; anche Jean-Pierre è arrabbiato, « Ci tenevo a vincere a Monza — dice — e ormai era fatta, ma da un po' di tempo sono sfortunato. Speriamo che cambi e magari cominciando da domenica prossima al G.P. di Spagna. Sono però abbastanza tranquillo, perché sono convinto che la nostra Matra-Simca sia superiore alle vostre vetture, Ferrari in particolare, non so l'Alfa Romeo, tutti ne dicono meraviglie, ma allora perché non hanno corso? ».



Primo giro, in parabolica: è davanti Ickx, che precede Beltoise, Merzario, Pescarolo, Reutemann e le due Gulf-Mirage, la cui corsa è stata inferiore alle aspettative, anche se Hailwood è rimasto quasi subito senza un paio di marce, andando avanti per orgoglio. La Gulf-Mirage pensa troppo al Weslake

girando sull'1'23" circa, mentre nella Sport 2000 è sempre comodamente primo de Adamich e nella 1600 è primo Nesti, che apparentemente non ha alcun problema a dominare i compagni di classe.

Al 9. giro, in parabolica, l'unico incidente di rilievo della giornata, che sotto questo aspetto è stata di una « pulizia » veramente confortante. Infatti, arrivano alla staccata le Porsche Carrera di Bonomelli e Cheneviere, che tocca posteriormente la vettura del bresciano, facendolo intravedere proprio mentre arriva Pianta in doppiaggio. Le vetture si infilano nella

della testa avariata fin dalle prove, ad ogni modo il motore è « out » e Serblin riesce a fare solo pochi giri prima di ritirarsi definitivamente. Prima delle 2000 diventa così la Chevron di Pozzo, mentre nelle GT le Porsche la fanno da padrone, anche senza l'aiuto delle RSR del Team Martini, che sono passate nel gruppo 5, in quanto le De Tomaso hanno già iniziato, a turno, le loro soste ai box con problemi di raffreddamento (Manfredini) e di accensione (Gottifredi). Il motore di quest'ultimo « sputerà » l'elettrodo di una candela, e la riparazione costerà molto tempo. Peccato, perché poi (a parte un manicotto ac-

estrema decisione e dalla correttezza dei più lenti.

Mentre rientra in pista Pianta, arriva al box Follmer, fino a questo momento il più veloce delle Martini, i cui motori però accusano una certa fragilità, tanto che si fermeranno entrambi nella prima metà della corsa. Ad ogni modo, a prescindere dai vantaggi in tenuta di strada rispetto alle Carrera GT, si sono mostrate nettamente più veloci delle consorelle private. Una bella corsa la sta facendo Turizio, con la Chevron 1600 con cui ha preso il via non essendo giunta la March che attendeva, mentre al



A sinistra, Romeo Ferraris aggancia la cintura a Gagliardi, che ha appena dato il cambio a «Pooky» sulla Lola che sarà quarta assoluta. Sopra, Schenken in mezzo al «traffico», in parabolica, a fari spiegate. Si riconoscono Fitzpatrick, Gottifredi, Bonomelli, Manfredini

Il solito traffico



A sinistra, inutile spiegare il significato dei gesti che Ghedini e Pignatti facevano a Ickx e Reutemann dal box Ferrari, dopo il 133. giro... Qui sopra, finalmente Ickx e Redman sul podio, quest'anno. Sono con loro Marinucci, il presidente dell'ACM Ponti e Rogano

ve ruote, ma resta al box per undici giri, alla fine dei quali torna in pista Larrousse. La macchina non accuserà più inconvenienti, ma chiaramente ora punta solo ad un piazzamento essendo tagliata nettamente fuori dalla battaglia, per cui non ce ne occuperemo più. JPB insiste ed al 61. giro doppia Schenken, che è alla guida della Ferrari n. 3. Sono quindi solo lui ed Ickx a giri pieni, ora, mentre nella Gran Turismo è saldamente al comando la Porsche di Fitzpatrick-Keller. Ickx continua del suo passo, per nulla preoccupato che Beltoise gli rifili anche 1" al giro, e ripassa in testa al 67. giro, quando il francese giunge nuovamente al suo box per dare il cambio a Cevert e dare così quella che si presume sarà la mazzata decisiva alla Ferrari. Beltoise infatti è in pista dall'inizio, siamo oltre il primo terzo di gara e quindi Cevert, che è più veloce del cognato, può in teoria restare al volante fino al termine della gara. Ma è a questo punto che forse la Matra-Simca si gioca la corsa. Infatti, dopo i rifornimenti e le sostituzioni di pneumatici, Cevert nella foga di ripartire ingrana la retromarcia e spegne il motore. L'accensione è faticosa, e quando Francois riparte sono passati quasi 2 minuti e mezzo.

Quindi, al 70. giro, questa è la situazione: in testa Ickx, che proprio in questo giro doppia Schenken; quindi l'australiano, poi Cevert a due giri, poi la Gulf di Hailwood-Schuppan, quindi la magnifica Alfa di Facetti-«Pam», la Porsche di Haldi-Fernandez e la Lola di Fallo-Dolhem, che conduce le 2 litri.

Appena in pista, Cevert stenta a prendere il ritmo (oppure vuole rendersi conto dei problemi all'avantreno), poi si stabilizza sotto all'1'23" ed infine si mette a tirare a pieno ritmo quando Ickx fa la sua seconda sosta al 79. giro. La sosta è breve, ma è sufficiente a Cevert per sdoppiarsi, ed ora è nel giro della macchina di testa. Di fronte all'asso francese c'è Redman, che non è un «fermo» ma che comunque non fa nulla per evitare di farsi venire sotto la Matra al ritmo di un paio di secondi al giro. La progressione di Cevert è impressionante e dall'83. giro al 102. giro fa venti giri battendo ripetutamente il record, scendendo dall'1'22"1 (media 252,132) dell'89. giro al record di 1'21"9 (media 252,747) del 94.

Cevert straripa

Il gruzzolo di Redman scema rapidamente, e Cevert non è «arginato» neppure da Carlos Pace, che viaggia a circa 100 metri (e ad un giro in meno) dal capofila. Cevert piomba sulla Ferrari al 103. giro, e la supera di slancio proprio davanti alle tribune. La corsa parrebbe decisa, e si rimane male a constatare che le Ferrari siano alla mercé della Matra, mentre non si può fare a meno di pensare che forse Merzario avrebbe re-

so più dura la sua rimonta di Cevert, anche se gli assetti delle vetture italiane sono troppo «personalizzati» perché un pilota renda al massimo su una vettura non sua.

Per il resto, nelle 2000 la Lola di Dolhem è ferma al box, e la classe vede ora in testa la Chevron di Etmuller-Frey, mentre nelle GT è ancora al comando Fitzpatrick-Keller. Nella 1600 sport, è prima la Chevron di Turizio-Nardari-Marzi, non ostante noie elettriche, dopo che Tondelli-Buonapace hanno perso molto tempo per la messa in moto prima di fermarsi sul percorso senza benzina.

Una bella corsa la stanno facendo Gagliardi-«Pooky» (che non credevano di aver finito di avere problemi, dopo i tanti delle prove) e «McBoden»-Moreschi, che alla fine giungeranno alle spalle di «Pal-Joe»-Schon.

La situazione in testa si capovolge di nuovo due giri dopo che Cevert ha portato in testa la Matra n. 7, per una fermata del francese. Quando riparte, con altri pneumatici, Cevert si rimette in caccia di Redman, anche se con minore decisione poiché al box Matra si sa che Redman deve fermarsi a sua volta per la prevista terza sosta. Infatti, Redman al 120. giro cede la guida ad Ickx, che ritorna in pista mentre passa Cevert. Tutto da rifare quindi, con il francese primo ed Ickx a 4" circa. Dietro, sempre terzi Reuteman-Schenken, mentre

la quarta assoluta, la «vecchia» Alfa di Facetti-«Pam», interrompe con una sosta al box la sua regolarissima marcia a causa di un elettrodo di una candela che si è staccato ed ha piegato una valvola. Dopo la sosta, «Pam» rientra in pista con il motore che bravamente arriverà alla fine a 7 cilindri, ad uno solo giro da Gagliardi-«Pooky», che diventano primo della 2 litri al 124. giro, quando Frey sbiella la sua Chevron proprio davanti ai box, fermandosi in una scia d'olio.

Ickx ha i serbatoi pieni, e perde leggermente terreno nei confronti di Cevert, che si stacca con progressione fino al 129. giro, quando entra per fare anche lui rifornimento e riprende la pista con 54" di distacco da Ickx, che marcia con una regolarità disarmante. I cronometri scattano, ma Cevert non guadagna, qualche cosa non va.

Epilogo per la MATRA

E siamo così all'epilogo di questa 1000 Km. Appena cinque giri dopo aver fatto la sua sosta di routine, Cevert rientra precipitosamente indicando la parte anteriore. Gli viene sostituito il pneumatico d'appoggio e quando rientra in pista, il motore ur-

la ma la seconda marcia non entra. La gente, è letteralmente, applaude, ed «esplode», letteralmente quando il pilota francese rientra immediatamente al box, dopo appena un giro, per non muoversi più, fermato dalla rottura del fusello anteriore sinistro più che dalla frizione ormai fuori uso. Non abbiamo nessuna difficoltà ad ammettere che la corsa se la sarebbe meritata.

La 1000 Km di Monza si avvia ad un epilogo «rosso», e gli scossoni alla classifica arrivano solo per le posizioni intermedie. Infatti, la battaglia nella Gran Turismo si conclude con il prevalere della nera Carrera di Schickentanz-Kremer, quando la identica vettura di Fitzpatrick-Keller sosta lungamente al box. Davanti, Reutemann sosta prima per il rifornimento al 160. giro restando alla guida della seconda Ferrari, poi a 4 giri dalla fine per segnalare un surriscaldamento che ad ogni modo non crea problemi. Questa ultima sosta viene buona per far sì che Ickx raggiunga il compagno, proprio all'ultimo giro, per un arrivo «abbinato» che se non è stato casuale è stato ben pensato. Sufficiente, comunque, a far «tracimare» in pista se non proprio tutti buona parte dei 40.000 di Monza, dal cui abbraccio Ickx e Reutemann non si «salvano».

Marco Magri

GAGLIARDI e FACETTI due «gioie» diverse

MONZA - Al quarto posto assoluto, dietro a due Ferrari e una Matra tre litri, Gagliardi e «Pooky», con una Lola 2000. Gagliardi, nei boxes, appena terminata la gara, confida: «Finalmente una giornata buona per me e per il mio compagno Cazzago, il quarto posto in una gara di validità mondiale è per noi una grande soddisfazione. La Lola che abbiamo guidato in questa gara, ci aveva dato tanti di quei problemi in prova che non avevamo addirittura voglia di partire, poi l'aria della gara è stato un balsamo per la macchina, che si è messa ad andare come un orologio, e ci ha permesso con una condotta di gara accorta di essere primi di classe e quarti assoluti.»

Un brulicare di «facce» Autodelta intorno alla macchina della Brescia corse, ci sono anche i due ing. Severi e Marrelli, che si affrettano a dichiarare di essere in vacanza, per vedere la 33t3 che guidano in gara Facetti e «Pam». La vecchia 33, il telaio è quello dei primi esperimenti con il motore 12 cilindri boxer, si è comportata molto bene, ce lo conferma alla fine della gara lo stesso Facetti: «Il motore 8 cilindri è andato benissimo. Verso la fine della corsa, quando stavamo per essere terzi, perché Cevert era bloccato al box, si è rotta una candela, e l'elettrodo si è infilato sotto una valvola, il motore si è messo ad andare a sette cilindri, e abbiamo perso due posizioni, alla fine siamo arrivati quinti portando 8 punti all'Alfa Romeo nella classifica mondiale.»

La March-BMW del «team Pagnossin», guidata da Serblin-de Adamich, ha fatto solo una quindicina di giri, prima di ritirarsi definitivamente. De Adamich ci spiega che cosa è successo: «La vettura andava molto bene, e credo

d'averlo dimostrato finché sono rimasto in corsa. Ero primo della mia classe e subito alle spalle delle più potenti sport tre litri. Ad un certo momento il motore si è messo a scaldare, la temperatura dell'acqua era salita alle stelle, dopo una fermata al box ho preferito ritirarmi piuttosto che compromettere ulteriormente il propulsore. Dopo questa mia prima esperienza sono contento della vettura che dopo qualche ulteriore lavoro di messa a punto, credo diventerà molto competitiva.»

Delle due Porsche-Martini ufficiali della casa di Stoccarda nessuna delle due ha terminato la gara per la rottura del motore, erano molto arrabbiati i biondi meccanici di Zufenhäuser, in particolare modo con i Commissari sportivi di Monza, che scoperte alcune irregolarità tecniche al ponte e alle sospensioni) hanno messo la Carrera RSR in mezzo ai prototipi. Forse i responsabili Porsche pensavano di farla franca (come a Varelungo), quando nessuno alle verifiche se ne accorse.

Per tutti parla Muller che, dichiarandosi contento della macchina, contesta la decisione dei commissari sportivi e conclude: «Nella categoria GT gr. 4, le Porsche non hanno aversari, sono le migliori macchine, come motore e telaio che ci sia, lo abbiamo già dimostrato e lo dimostreremo anche in futuro. Certo che farci correre nella stessa categoria con i mostri da quasi 500 CV, non ci sembra giusto.»

A gara finita, mentre la folla di Monza (35 mila persone) sta sfollando, un violento acquazzone si abbatte sull'autodromo, e, come tutti i temporali estivi, si porta via gioie e delusioni di questa giornata automobilistica.



● Trivellato e Serblin erano molto soddisfatti di come de Adamich ha «sistemato», durante le prove ufficiali, il non facile assetto della loro March-BMW, i cui problemi di retrotreno sono stati risolti con un appropriato alettone. Dopo il magnifico tempo in prova di Serblin, ottenuto in scia della 33t3 di «Pam», ed il bruciante avvio di de Adamich in gara, il ritiro è stato un peccato, ma non è giunto inaspettato: si sapeva già dalle prove dei problemi di circolazione acqua che già hanno impensierito i motori BMW di Formula 2. Nella foto sopra, i due al momento della fermata definitiva.

● Le due Porsche-Martini Carrera RSR sono state passate nella categoria Sport dopo il primo giorno di prove, ad un accurato riesame della parte posteriore, ampiamente modificata. In questo modo, sono stati annullati anche i tempi ottenuti da Fullmer e compagni nel primo turno di qualificazioni. Pare che queste modifiche ci fossero già anche a Varelungo, ma nessuno se ne era accorto.

● Nel clan della AMS molto ottimismo per i buonissimi tempi di prova, ottenuti con un Brian Hart in alluminio per nulla eccezionale. Per la gara, sulla vettura era stato montato un più potente Cosworth BDE, ma i problemi con i motori in d'avviamento (se ne sono rotti tre fra prove e gara) hanno impedito a Cerulli perfino di muoversi dall'allineamento.

● «Gero» era venuto a Monza con una Pantera in coppia con Gallo. Poi ha rotto due motori, ed ha trovato un «passaggio» per la gara su quella di Gottifredi, con la quale Galimberti non era riuscito a qualificarsi a causa di un'avaria nelle prove, riparata in «notturna»: si trattava di una testata incrinata.

● Le Matra-Simca, come al solito, erano uguali in tutto fuorché nei cambi: la n. 6 di Pescarolo-Larrousse aveva lo ZF, mentre la n. 7 di Cevert-Beltoise montava uno Hewland.

● Disavventure delle gare di lunga durata: Turizio, mentre era al volante della Chevron 1600 con cui è giunto 10. assoluto con Marzi e Nardari, ha rischiato grosso quando un «pezzo di gomma» (così lo ha definito lui) ha colpito il parabrezza, per fortuna nella parte laterale, asportandolo. A Nesti, invece, oltre ad altre disavventure, è scoppiata anche una gomma al curvone, per surriscaldamento dovuto al tubo di scarico rotto in prossimità della gomma posteriore. Alla fine, ha rotto il cambio.

● Giorgio Schon ha evidenziato problemi di frizione fin dalle prove di riscaldamento. E' stata compiuta una riparazione di emergenza, e la frizione ha retto solo lo stretto necessario per muoversi dallo schieramento. Poi, lui e «Pal Joe» hanno fatto tutta la corsa senza frizione.

● Il bresciano «Pooky», felicissimo quarto assoluto con Gagliardi, ha avuto la disavventura di non trovare il completo treno di pneumatici da pioggia (cerchi e gomme) lasciati al box. Qualcuno li aveva «prelevati» prima del suo meccanico...

Perchè i protagonisti della sfida hanno scelto due soluzioni tecniche diverse

Il compromesso aerodinamico

DALL'INVIATO

MONZA - Il problema aerodinamico è stato al centro di ogni motivo tecnico di questa «1000 Chilometri» monzese; infatti, su una pista di queste caratteristiche, tutto va esaminato sotto questo profilo, nella ricerca delle più alte prestazioni, come nella definizione dei diversi livelli di potenza e di utilizzazione, del ruolo dei pneumatici e delle efficienze degli autoleai.

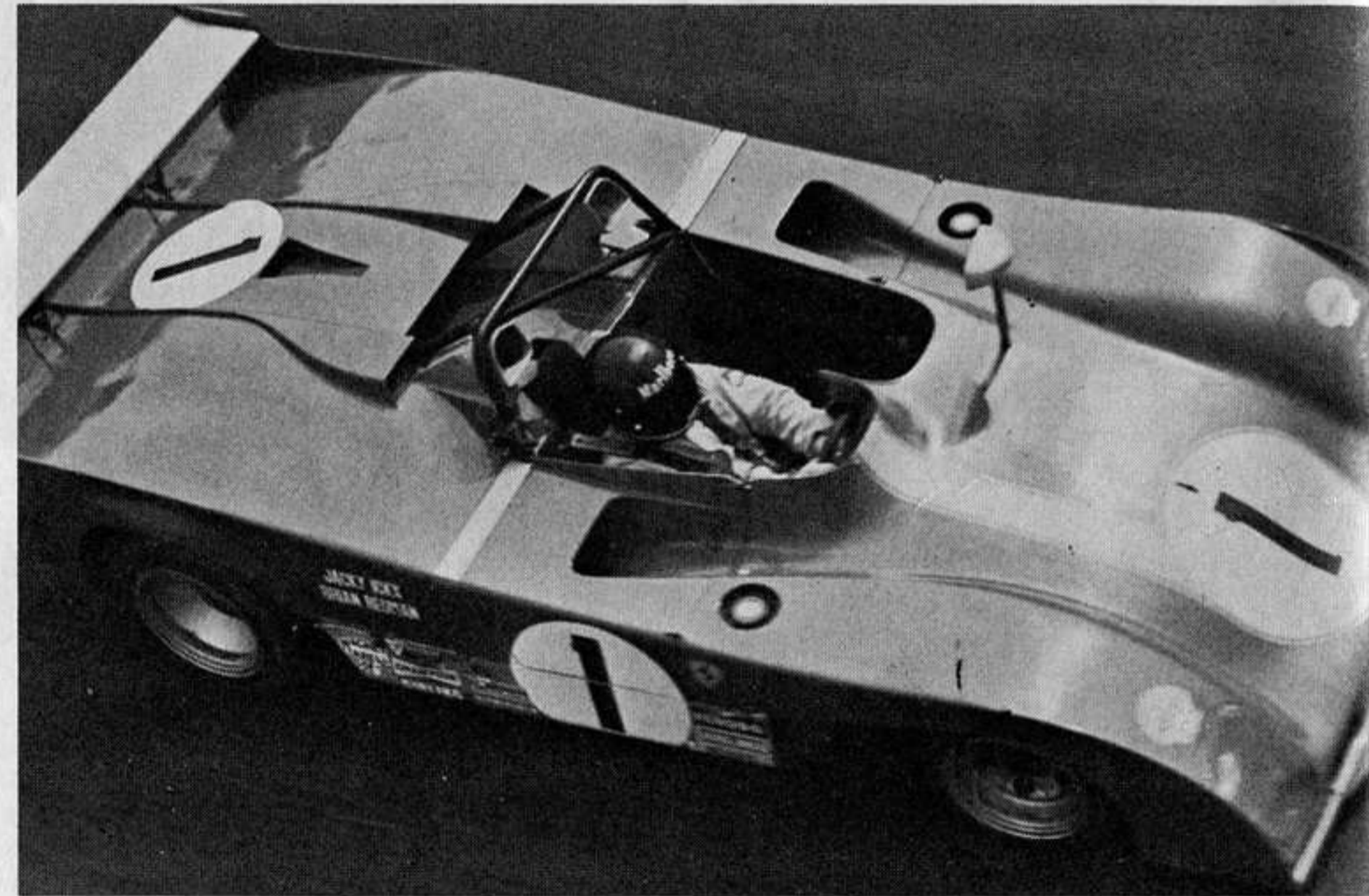
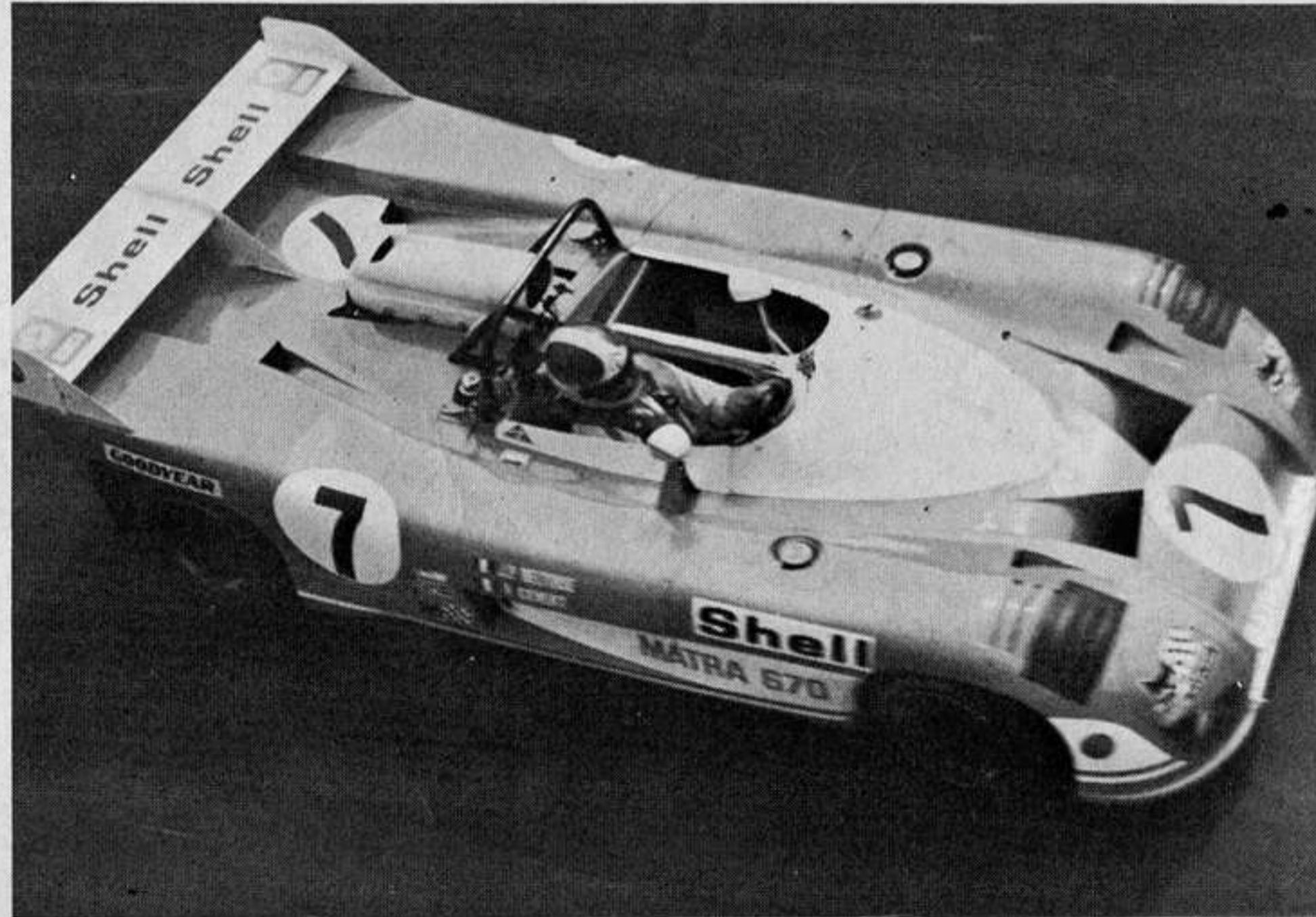
La prima considerazione, utile anche come premessa per meglio intendere gli sviluppi avuti a Monza, riguarda l'equilibrio tra velocità massima raggiungibile e sua influenza nel miglioramento dei tempi sul giro. Oggi che le elevate potenze consentirebbero punte superiori ai 320 km. all'ora, fino ad un massimo di 330 km/h teorici, vi si rinuncia perchè ciò andrebbe a scapito della stabilità della vettura, quindi della sua velocità di percorrenza delle curve più veloci. La riduzione dei tempi di percorrenza dei tratti rettilinei in cui la macchina può sviluppare velocità superiori, con incrementi valutabili a 20 km/h, è troppo esigua, per l'insufficienza di questi tratti, al cospetto dei guai agniti promessi in taluni punti caratteristici, come il curvone o le due curve di Lesmo.

Così, si peggiorano via via le caratteristiche aerodinamiche della vettura Sport dal punto di vista dei coefficienti di resistenza o di forma, per accentuare le deportanze, con carichi diretti verso gli assi delle ruote anteriori e posteriori, in un difficile equilibrio, per accrescere il peso aderente: forze ingenti che non sono massime. Il punto di incontro del compromesso, a Monza, sembra compreso fra i 300 e i 310 km/h di velocità di punta, velocità che si raggiunge soltanto alla fine del rettilineo che porta all'imbocco della parabolica.

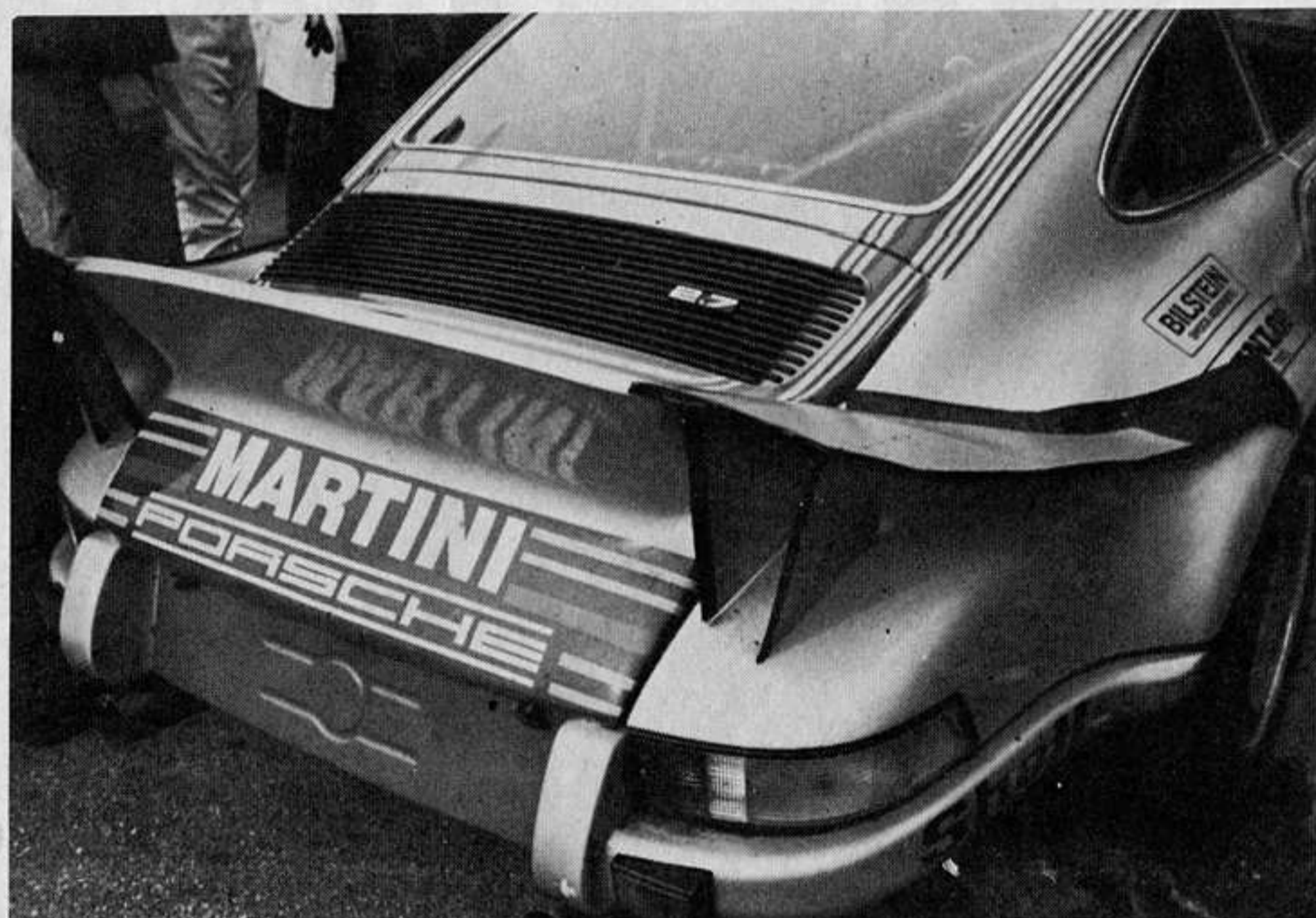
Ecco perchè queste velocità venivano sviluppate a parità di sezione frontale lo scorso anno con 405 cavalli alle ruote, cioè sottraendo gli assorbimenti della trasmissione, e vengono ripetute adesso, o di pochissimo migliorate, con qualche rinuncia ulteriore, pur potendosi scaricare alle ruote da 420 a poco meno di 440 cavalli. Ecco perchè si preferiscono musi tanto deportanti e perchè si aggiungono forti carichi posteriormente, con profili alari aventi rapporto A = apertura/corda sempre più bassi o con spessore crescente. Ed abbiamo visto come in prima approssimazione, con corde tipo Ferrari e Matra, a 5° dell'angolo di incidenza, si abbiano a 300 km/h carichi di 160 chili, con assorbimenti d'una dozzina di cavalli; e con corde tipo Mirage e Lola, alla stessa velocità, valori di 267 kg. e circa 25 cavalli con lo stesso angolo di incidenza, che pure è azzardato a Monza. Nel complesso, i maggiori carichi globali della vettura portano aerodinamicamente a peggioramenti del coefficiente adimensionale di forma o di resistenza che vanno dal 15 al 25 per cento.

Ferrari e Matra si sono trovate a scegliere tra cofanatura a coda corta e a coda lunga, con decisioni opposte. Infatti, i tecnici francesi hanno sperimentato nelle prime prove un tipo di carrozzeria assai simile a quello sviluppato a Le Mans l'anno scorso, con pochi ritocchi ai due prolungamenti dei parafranghi posteriori, sempre con alettone trasversale, a corda aumentata, e con due pinne verticali di deriva, divergenti, con un proprio allungamento.

Ma il comportamento della macchina in questo assetto non è piaciuto a Cevet e l'esperimento è stato subito interrotto, a favore della soluzione convenzionale a coda corta, con profilo alare trasversale, anche qui allungato di corda, pur mantenuto ad angoli di incidenza piccolissimi. Segno



Sopra, a sinistra la Matra-Simca di Jean-Pierre Beltoise, a destra la Ferrari vincitrice di Jacky Ickx, fotografate in parabolica nello stesso punto. I minori consumi della 312P fanno pensare ad una migliore forma aerodinamica. A sinistra, gli spoilers in più delle Martini



evidente che l'esuberanza di potenze disponibili possono essere spese a favore delle deportanze, che, in congiunzione con buona efficienza dell'autoleaio, hanno consentito, ad esempio, di affrontare il curvone in pieno e di uscire più rapidamente di tutti dalle curve di Lesmo.

Ora, sui livelli di potenza del rinnovato V.12 Matra vi sono tante valutazioni; a conti fatti, la più attendibile è quella che ci è stata data dal direttore tecnico della Casa, ing. Martin, con valori di 475-485 cavalli a 11.500 giri (regime massimo tollerabile: 12.000 giri), per i motori destinati alla corsa. Poi, vi sono altre unità motrici con caratteristiche funzionali più spinte, di 495-498 cavalli; sono i motori sviluppati per la «F. 1», che vengono utilizzati soltanto nelle prove, per le loro più limitate garanzie di tenuta alla distanza, mentre i valori massimi, sempre della versione «F. 1», hanno conosciuto al banco anche punte di 500-508 cavalli.

Quel che conta, nondimeno, è il livello di potenza di normale utilizzazione in corsa, che va considerato veramente alto, per gare di questa lunghezza. Le ultime variazioni, per angoli delle valvole, camere di combustione e soprattutto annodamento a tre a tre dei condotti di scarico, relativamente corti, hanno proposto l'ultima condizione di ampiezza di resa.

Per la Ferrari, che s'è trovata a dover risolvere anche problemi di «chassis», il compromesso migliore è stato quello della coda allungata, conservando lo stesso muso, più fortemente deportante, apparso per la prima volta a Vallelunga. In queste condizioni, il miglioramento del coefficiente di resistenza o di forma della carrozzeria ha segnato un miglioramento apprezzabile, consentendo più elevate velocità di punta a parità di altri elementi. La cofanatura allungata di circa 27 cm., si sa, è quella sperimentata nelle prove di Le Mans della scorsa primavera, con le opportune correzioni; ad essa è stato aggiunto, in posizione rialzata, sulle due pinne verticali di deriva, il profilo alare trasversale, lo stesso, per dimensioni e disegno, della versione a coda corta. In questo modo, il comportamento instabile nelle curve più rapide che la coda lunga provocava è stato via via attenuato ed eliminato proprio agendo sui carichi forniti dall'ala.

Così è stato raggiunto un compromesso eccellente fra le due esigenze contrastanti di resistenza e deportanza, con un equilibrio che gli ingegneri Colombo e Caliri hanno saputo ben azzeccare. Sulla parte telaio, naturalmente, dati i tempi così ristretti, non s'è potuto fare molto, oltre alla ricerca del migliore assetto attraverso i cinematismi delle sospensioni e piccole variazioni della distribuzione dei pesi, con installazione nella parte anteriore destra, data la prevalenza delle curve appunto a destra della pista di Monza, della batteria d'accumulatore, nell'intento di migliorare i momenti d'inerzia sull'asse trasversale della vettura, causa principale dei noti comportamenti sottosterzanti.

Quanto alle potenze, è stato gioco-forza seguire la via dei sensibili innalzamenti, installandosi motori di 480-485 cavalli a 11.600-11.800 giri, attingendo dalla tecnologia della «F. 1». Del resto, la Ferrari non è stata la prima marca a proporre lo standard della «F. 1» nella vettura Sport nel 1971? Ed il grande merito della Casa modenese è stato appunto quello di garantire la tenuta alla distanza di mille chilometri ad unità motrici di questa avanzata concezione.

Se l'anno scorso ha potuto continuare l'esperienza con rese dell'ordine dei 450 cavalli o poco più, per rafforzare condizioni di tenuta che sono state veramente strepitose, ora è più che normale riprendere il cammino un gradino più sopra, con lo stesso obiettivo di garantire resistenza a regimi di mille giri più alti, nella stessa importante ricerca tecnica.

Della Mirage, che aerodinamicamente segue la via dell'impiego d'un profilo alare posteriore di bassissimo rapporto apertura/corda, va detto che, anche con ridottissimi angoli di incidenza, l'efficienza è tale, da richiedere maggiori carichi anteriori; e al muso già visibilmente deportante sono state provate varie soluzioni di «spoiler» di bella ampiezza, anche ai lati dei parafranghi, alla ricerca di carichi ingenti, ridotti soltanto per l'assetto definitivo.

Ultimo particolare, l'aggiunta d'una fenditura NACA alla presa d'aria d'alimentazione della Matra; con questa soluzione, di minima resistenza, s'è cercato di accrescere l'efficienza e la omogeneità della presa dinamica.

e. b.

La Gulf-Mirage proverà a Monza il suo 12 cilindri per Le Mans

Una corsa è finita, altre ne sono cominciate, alla fine delle quattro ore di Monza. Piloti che hanno perso aerei, ... al volo per la Spagna F. 1. Altri come Beltoise che si è precipitato al Castellet per saggiare il nuovo telaio Matra destinazione Le Mans; altri ancora — stavolta dirigenti — che hanno stretto i tempi di combinazioni per prossimi tests.

Come la Gulf-Mirage, che ha chiesto la disponibilità di Monza per i tre giorni subito seguenti alla Targa Florio (15-16-17). Ma la risposta non è stata positiva per indisponibilità della pista. Spostamento probabile a dopo il 22 maggio. Horsman e John Wyer debbono provare una nuova macchina (quella nuova per Le Mans, forse) adatta al propulsore 12 cilindri Weslake.

Arrivano le CHICANES?

MONZA - Le nuove curve che dovranno movimentare l'ormai anacronistico tracciato «stradale» di Monza sono ancora al centro di non facili discussioni, ma pare che lo spiraglio si apra. Infatti, il 3 maggio, il sindaco di Monza presenterà in consiglio il progetto delle varianti, con parere favorevole.

Non appena si saprà qualcosa di certo, si darà immediatamente risposta all'«ultimatum» della GPDA. In un primo momento, si farebbe la variante alla curva Ascari, si spera per il GP Lotteria, mentre la seconda prima del curvone dovrebbe venire pronta in tempo per il Gran Premio di Formula 1.



GATTI - Fiat/Abarth Gr. 2
1. assoluto Classe 850



FINOTTO - Ford Escort
1. ass. Classe 2000 Gr. 2

Life

GALLERIA
DEI CAMPIONI



TURIZIO - Fiat/Triv. Gr. 2
1. assoluto Classe 1300



RICCI - BMW/1600 Gr. 2
1. ass. Camp. Ital. Turismo

PAGATA dai motori MATRA la risposta di CEVERT

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - Al magnifico primato ufficioso segnato dalla Ferrari di Ickx nella prima giornata di prove ufficiali, con 1'21"80 pari a 253,056 km. orari di media, la Matra di Cevert ha risposto con un limite ancor più impressionante, di 1'21"13, a 255,146 km. orari di media, nella seconda tornata delle prove di martedì. Qui, tuttavia, va subito precisato che in casa Ferrari tutto era ben definito dopo la prima fase delle qualificazioni: sono stati cambiati i motori a tutt'e tre le vetture ed è stato curato l'assetto per la gara, con gomme di mescola più dura.

Nel primo turno del mattino, infatti, Ickx ha curato la messa a punto definitiva della propria vettura,



Nel box Matra si sostituisce il motore sulla 670 di Cevert, dopo che il francese l'ha rotto (per la seconda volta) nel fare il tempo record

con una seconda più lunga, tale da poter essere usata alla parabola, e una quinta leggermente più lunga, con i due rapporti intermedi meglio distanziati, soluzione che è poi stata preferita e generalizzata anche dagli altri piloti della squadra modenese. Il campione belga ha girato in 1'21"96, che rappresenta uno «standard» molto alto per le condizioni di gara, e non ha più insistito nel pomeriggio, per cui gli è restata la miglior prestazione del lunedì. La stessa preparazione è stata completata anche dal suo compagno di guida Redman, il quale è sceso da 1'23"07 a 1'22"99.

Un impegno maggiore sembrava affiorare da parte di Merzario: il nostro

campione, sempre veloce a Monza, era partito molto forte nei primi collaudi della prova di martedì mattina, scendendo subito da 1'22"74 a 1'22"67; purtroppo, però, gli è mancato il motore sul più bello: una grossa avaria per difetti di montaggio, ne ha richiesta la sostituzione e la macchina è venuta pronta soltanto a pomeriggio inoltrato, con il tempo soltanto di curare l'ultima fase di preparazione, peraltro turbata da una spiacevole perdita ad un serbatoio della benzina. Condizione sfortunata e deprecabile anche per Carlos Pace, il quale aveva mancato le prime prove, impegnato a Thruxton, dovendosi accontentare d'un tempo di 1'24"05. E, per concludere la carrellata sulle Ferrari, s'ag-

Riepilogo dei tempi delle PROVE

Pilota	Macchina	1. giornata	2. giornata
ICKX REDMAN	FERRARI	1'21"80 1'23"07	1'21"96 1'22"99
MERZARIO PACE	FERRARI	1'22"74 —	1'22"67 1'24"05
REUTEMANN SCHENKEN	FERRARI	1'22"90 —	1'22"65 1'23"42
CEVERT BELTOISE	MATRA-SIMCA	1'23"19 —	1'21"13 1'22"53
CEVERT LARROUSSE PESCAROLO	MATRA-SIMCA	1'21"87 1'24"32 —	— 1'23"59 1'22"26
BELL GANLEY	MIRAGE	1'23"93 —	1'22"82 1'24"71
HAILWOOD SCHUPPAN	MIRAGE	— 1'26"86	1'23"67 1'25"35
FACETTI « PAM »	ALFA ROMEO	1'27"03 1'28"36	1'27"85 1'48"85
FALLO DOLHEM	LOLA	—	1'34"83 1'39"69
JOST CASONI	PORSCHE	1'33"28 —	1'32"76 1'55"79
PIANTA PICA	LOLA	1'27"46 —	1'29"41 1'25"75
HALDI FERNANDEZ	PORSCHE	1'39"10 —	1'36"25 1'38"44
WICKY OLIVAR	PORSCHE	1'42"61 1'40"81	1'39"59 1'38"77
SCHON « PAL JOE »	LOLA	—	1'36"57 1'37"43
FINOTTO CERULLI MOHR	AMS	1'34"24 1'35"31 —	1'34"48 1'33"85 1'34"89
DE ADAMICH SERBLIN	MARCH-BMW	1'34"57 1'35"86	1'32"36 1'31"11
FORMENTO POZZO	CHEVRON	1'35"05 1'38"16	— —
GASPAR PINHOL	LOLA	1'37"75 1'39"46	— —
FITZPATRICK KELLER	PORSCHE	1'39"55 1'42"60	1'39"27 1'40"21

In neretto i tempi validi per lo schieramento

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

Follmer (Porsche) 1'38''67; Schurti (Porsche) 1'38''61; Muller (Porsche) 1'39''66; Van Lennep (Porsche) 1'39''54; Nesti (Chevron) 1'35''48; Morelli (Chevron) 1'38''59; Etmuller (Chevron) 1'35''96; Frey (Chevron) 1'36''86; «Tango» (Chevron) 1'36''41; Rassega (Chevron) 1'39''37; Santos (Lola) 1'36''65; Cabral (Lola) 1'38''10; Buonapace (Chevron B21) 1'37''87; Tondelli (Chevron B21) 1'40''10; «Amphicar» (Chevron B21) 1'38''06; Capuano (Chevron B21) 1'38''88; Moreschi (Chevron B21) 1'38''96; «McBoden» (Chevron B21) 1'46''30; Turizio (Chevron B21) 1'39''02; Nardari (Chevron B21) 1'50''18; Harrower (Chevron B21) 1'39''03; Bell (Chevron B21) 1'39''54; Lise (Chevron B21) 1'39''04; Grano (Chevron B21) 1'39''47; Gagliardi (Lola) 1'39''17; Dolhem (Lola) 1'44''98; Manfredini (De Tomaso P.) 1'39''19; Moretti (De Tomaso P.) 1'39''92; Gottifredi (De Tomaso P.) 1'39''25; Galimberti (De Tomaso P.) 1'42''79; «Pooky» (Lola) 1'39''57; Marzi (Chevron) 1'40''98; Schikentanz (Porsche Carrera) 1'39''69; Kremer (Porsche Carrera) 1'40''75; Ligier (Ligier) 1'39''89; Jarier (Ligier) —; Martino (De Tomaso P.) 1'39''94; Locatelli (De Tomaso P.) 1'40''12; «Alval» (De Tomaso P.) 1'42''69; Bonomelli (Porsche Carrera) 1'40''48; Zecoli (Porsche Carrera) 1'42''40; Colzani (Porsche Carrera) 1'40''48; Peltier (Porsche Carrera) 1'44''99; Cheneviere (Porsche Carrera) 1'40''71; Haldi (Porsche Carrera) 1'40''94; Zbinden (Porsche Carrera) 1'44''20; «Gero» (De Tomaso P.) 1'40''76; Gallo (De Tomaso P.) 2'01''73; Craft (Porsche Carrera) 1'41''14; Berrane (Porsche Carrera) 1'46''43; Siegle (Porsche Carrera) 1'42''38; Sindel (Porsche Carrera) 1'44''63; Bonacina (Abarth) 1'43''28; Bottanelli (Abarth) 1'45''75; Mola (Abarth) 1'46''24; Filannino (Lola Abarth) 1'44''59; «Mici» (Lola Abarth) 1'45''80; Aeschlimann (Porsche 907) 1'44''74; Carron (Porsche 907) 1'45''16; Berruto (Fiat Abarth) 1'47''26; Ilotte (Fiat Abarth) —; Becker (Porsche 910) 1'47''62; Clever (Porsche 910) 1'56''05; Radicella (Ferrari Daytona) 1'51''26; Pietromarchi (Ferrari Daytona) 1'59''56; «Giada» (Ferrari Daytona) 2'01''73.



Clay Regazzoni fotografo a Monza: vuole forse portare a Chiti questa foto di Gianni Marelli che conversa con Ickx? Oppure documentare gli esperimenti che Merzario si diverte a fare sulla sua 125?



giunga il progresso compiuto da Reutemann con la terza vettura, da 1'22''90 a 1'22''65, badando soprattutto alla messa a punto generale, alla definizione dei rapporti, cambiati due volte, e consentendo la stessa preparazione anche a Schenken, pure lui proveniente da Thruxton, con un tempo di 1'23''42.

Da parte della Matra-Simca, la cui progressione nel miglioramento dei tempi è stata veramente sbalorditiva, s'è aggiunto per il fortissimo Cevert anche la necessità di qualificare con un tempo record la propria macchina, dopo che il precedente limite era stato ottenuto il giorno prima con la vettura di Pescarolo-Larrousse, per la nota avaria al motore. Qui, Cevert

ha superato davvero se stesso e, dopo un 1'21''90 del mattino, ha spiccato il limite di 1'21''13; tanto più significativo se si considera che con la stessa vettura Beltoise non è andato più in là di 1'22''53. Ma ancora una volta un motore della Matra aveva un cedimento, con improvviso calo di pressione dell'olio e un'altra sostituzione s'imponesse. Né il distacco ha potuto essere colmato da Pescarolo, anche lui entrato in scena, con la seconda Matra-Simca nella sola prova del martedì, passando da 1'22''72 del mattino a 1'22''26 del pomeriggio, lasciando Larrousse a 1'23''59, pur con un guadagno ulteriore di qualche decimo di secondo.

Per la Mirage, che nel complesso

ha fornito prestazioni deludenti, il miglior risultato è stato conseguito da Derek Bell, sceso da 1'23''93 a 1'22''82, mentre Ganley girava in 1'24''71. E sulla seconda vettura l'arrivo di Hailwood, con 1'23''67, non migliorava troppo le cose.

Quel che, per contro, appare un risultato di vero rilievo, essendo ottenuto con una tre litri Lola di vecchio modello, è il tempo di Pica, con 1'25''75, tempo che avrebbe potuto anche essere ripetuto o migliorato da Pianta, che però ha girato pochissimo e s'è accontentato dell'1'27''46 del giorno precedente.

Nessuna insistenza s'è avuta per l'Alfa V8 di Facetti e «Pam»; infatti, alla macchina era stato cambiato il

motore, avariato nelle prime prove, e s'è curata soltanto la preparazione definitiva. Non potendosi pretendere gran che dalla ormai vecchia Porsche 908 di Jost e Casoni, la lieta sorpresa è venuta dalla più rapida delle due litri, la March con motore B.M.W., che Serblin ha portato a 1'31''11, prendendosi perfino il lusso di lasciare de Adamich a 1'32''36. Ed è stato altrettanto significativo il ripetersi, meglio il confermarsi, delle ottime prestazioni ottenute dalla nostra A.M.S., con motore Ford di Brian Hart, che s'è meritata appieno, con Cerulli, Finotto e Mohr il secondo gradino nella scala delle migliori due litri in campo.

benz.

Se corri
perchè vuoi

Se corri
perchè devi



Lunga durata:
perché è costruita con lamiera di 12/10, senza risparmio di punti-saldatura; perché la struttura è compatta e perfettamente rifinita.

ABARTH fa per te
Chi conosce il valore di questa «firma» sa anche perché Abarth dà di più. La lunga esperienza maturata nelle competizioni sportive conferma la validità delle soluzioni per qualsiasi vettura

ABARTH anche nella marmitta
ABARTH dà di più
Alto rendimento: perché è tecnicamente concepita per far respirare meglio il motore.
Un simpatico rombo: perché è fonicamente collaudata.
Costante rendimento nel tempo: la qualità e la tecnica costruttiva Abarth sono ormai confermate in tutto il mondo.



...e ricorda:
volante ABARTH
Armatura in Avional
Impugnatura rivestita con «vera pelle»
Collaudato a 10.000 cicli 20 Kg.
Montato all'origine su: **ABARTH RALLY**
124 FIAT - AUTOBIANCHI-ABARTH
Ora i prodotti ABARTH sono distribuiti dai Ricambisti Concessionari e dagli Specialisti Elaboratori che espongono questa targa



selecom

SELECOM SpA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE
DI RICAMBI ED ACCESSORI
PER AUTOVEICOLI

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

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

Le ORE di IMOLA

F. ITALIA PROVE domenica 29 dalle ore 10,30 alle ore 12,50 - dalle ore 13,50 alle ore 14,30 - dalle ore 15,50 alle ore 17,15. **GARA martedì 1** - batterie dalle ore 12 alle ore 14,15 - finale ore 16,40.

F. 3 PROVE lunedì 30 dalle ore 10,30 alle ore 12,30 - **GARA lunedì 30** - batterie alle ore 14,30 e alle ore 16,20 - martedì 1 - finale alle ore 15,40.

INTERSERIE PROVE domenica 29 dalle ore 14,40 alle ore 15,50, dalle ore 17,20 alle ore 18,20 - lunedì 30 dalle ore 15,10 alle ore 16,10, dalle ore 17 alle ore 18 - **GARA martedì 1** - prima manche ore 14,30 - seconda manche ore 17,30.

Il lungo meeting imolese, a cavallo fra domenica 29 aprile e martedì 1 maggio, comprende tre corse. La Coppa d'Oro Shell, per vetture dei gruppi 5 e 7 di cilindrata non inferiore ai 2500 cc., valida quale seconda prova del Campionato Interserie. La gara è anche intitolata «Trofeo G. Segafredo».

Per le vetture della Formula 3, che disputeranno la quarta prova del campionato italiano della specialità, è in palio la Coppa Benaglia.

Le vetture della Formula Italia si disputeranno il Trofeo Paolo Arcani, in tre batterie ed una finale.

I RECORDS (con chicane)

SPORT 3000
Arturo MERZARIO (Ferrari 312B) 1'40"1 - 184,204 kmh.

SPORT 2000
Nanni GALLI (Lola T290) 1'46"1 - 174,654 kmh.

F. ITALIA
Giorgio Francia 2'03" - 149,912 kmh.

Le monoposto di F. 3 non hanno mai corso sul tracciato con la chicane.



Copriruota CAN-AM da 13"

**Inossidabile
Indeformabile
Resistente**

Il copriruota CAN-AM ha la grinta sportiva del protagonista.

Facilmente applicabile su tutti i modelli FIAT 850, 127, 128, 124, 125, 132; AUTOBIANCHI A111, A112; ALFASUD; SIMCA 1000, 1100 ed altre.

Oltre che nella versione nero e cromato è disponibile con la coppa centrale nei seguenti colori: giallo, verde, rosso, blu.

Design Bertone

can-am

Prodotto dalla Socar Italiana S.p.A. - Via Guido Reni 96/168. 10136 Torino - Tel. 309.04.46/7.

TUTTI i PROTAGONISTI con i NUMERI di GARA

INTERSERIE

1	Leo KINNUNEN	Porsche 917-10
2	Willi KAUHSEN	B.-Porsche 917-10
3	H. KELLENNERS	McLaren M 20
5	Ernst KRAUS	Porsche 917-10
6	George LOOS	Porsche 917-10
9	Reinhold JOST	Porsche 908-3
12	MULLER-PERSCHL	KMW SP 30
16	George FOLLMER	Porsche 917-10T
17	Kaye GRIFFITHS	McLaren M 8 E
18	Kurt HILD	KMW Porsche
19	Gerd BIECHTELER	KMW Porsche
22	Stefan SKLENAR	March 717 Can-Am
25	Teddy PILETTE	McLaren VDS
27	David HEPWORTH	BRM 167
29	Claude HALDI	Porsche 908-3
33	Peter GROH	Chevron-BRM
34	Sirvio LASSE	Porsche 917
36	G. MORETTI	Pantera

Formula 3

110	Claudio FRANCISCI	Brabham BT 41
111	Sandro CINOTTI	Brabham BT 35
112	Roberto MARAZZI	Brabham BT 35
114	Gabriele GATTA	Tecno
115	« GIMAX »	Brabham BT 28
116	Pino PICA	Brabham A.R.
118	A. PESENTI ROSSI	Brabham A.R.
119	Carlo GIORGIO	March 733
120	Raj CARRUTERS	Brabham BT 35
121	Aldo FASAN	Brabham BT 35
122	Fernando SPREAFICO	G.R.D.
123	« GUIDO »	Lotus 69
124	Maurizio FLAMMINI	Brabham BT 35
125	Luigino GRASSI	Brabham BT 35
126	P. Giorgio PROVOLO	Brabham BT 35
127	Gianni GIUDICI	G.R.D.
128	Lella LOMBARDI	Brabham BT 41
129	Marcello ROSEI	Lotus 69
130	Roberto MANZONI	Brabham BT 35
131	Luigi SCARBINO	Brabham BT 35
132	Gaudenzio MANTOVA	Brabham BT 35
133	Alberto COLOMBO	Brabham BT 41
134	Walter DONA	March 733
135	Piergiorgio TENANI	March 733
136	Bruno PESCIA	March 733
137	Paolo BOZZETTO	March 733
138	Glauco MASELLI	Brabham BT 28
139	Paolo MINOZZI	Gozzoli A.R.
140	Francesco BERGAMI	Branca-Holbay
141	Roberto FILANNINO	Lotus 69
142	Luciano PAVESI	Brabham BT 41
143	Aldo MAGGI	Brabham BT 41
144	Antonio STALFIERI	March 713
145	Augusto TERZI	Lotus Delta
146	Lorenzo SASSI	Ensign Delta
148	« JEAN ALBERT »	March 733
149	Livio FRANZOSO	March 733
150	Giorgio FRANCA	Brabham BT 41
151	Alceste BODINI	Tecno
152	Lorenzo LENZINI	Tecno 73
153	Loris KESSEL	Brabham BT 41
154	« PIBO »	Brabham BT 35
155	Massimo BALIVA	De Sanctis

Formula ITALIA

1	Enrico GRIMALDI	25	Stefano PICCOLOMINI	46	Pio PERUZZI	68	Luigi STEFANONI
2	Paolo BOZZETTO	26	Franco NENCINI	48	G. Antonio MEDAIL	69	Oswaldo REBOLDI
3	Erwig TROJER	27	Alfredo MORVILLO	49	Romolo LA STARZA	70	Maurizio GIANNINI
4	Giorgio SPATARO	28	Eros COROLLI	50	Sergio MANTOVANI	71	Gianpiero MASTAGLIO
6	Amedeo FERRARI	29	Mario GRILLI	51	Maurizio OLIVIERO	72	Corradino SOTTANELLI
7	Alfredo RUGGERI	30	Michele CLO'	52	X X	73	Antonio ALLEMAND
8	Umberto CANEVA	31	Giorgio ZORZI	53	Luigi MENEGATTO	74	Santini FACCHINETTI
9	Roberto FARNETI	32	Silvio BUTTANI	54	Giancarlo FACIBENI	75	Giovanni DI MARCO
10	Mario BONINSEGNI	33	Massimo BURATTI	55	Tarcisio RIVA	76	Corrado RIGOSA
11	Arturo SANGIUOLO	34	Giancarlo MARTINI	56	Giorgio IMO'	77	Ettore TAGLIAFERRI
12	Giovanni CONSOLO	35	Livio PONZONE	57	William CESARINI	78	Pier Franco VIOLA
14	Aldo GUNNELLA	36	Attilio LOMBARDI	58	Luciano ROGGERO	79	Mario BASSI
15	Giovanni ANGELINI	37	Nicola ROBERTO	59	Sandro RICCIPELLI	80	Fiorino FIORINI
16	Alvaro SALVATORI	38	Mario BRANCA	60	Dulio TRUFFO	81	Oscar PEDERSOLI
18	Roberto FILANNINO	39	« EDDY »	61	Luigi PEDRETTI	82	Angelo BAIGUERA
19	Alfonso GIORDANO	40	Bruno CAVINA	62	Federico DI BENEDETTO	83	Francesco FERRARETTO
20	Gianni ABATE	41	Roberto CAMPOMINOSI	63	Cristiano ZANARIN	84	Cesare SERENA
21	Antonio CASTIGLIONI	42	G. Franco BRANCATELLI	64	Giovanni PUMA	85	Andrea FOSSI
22	Pier Carlo GHINZANI	43	Sergio SIMONETTI	65	Torquato COZZA	86	Fabio FABIANI
23	Franco SELVATICI	44	Moreno CAGNONI	66	Alberto BRESSA	87	Fausto RICCI
24	Marco G. CASALEGNO	45	Giuseppe BOSSONI	67	Riccardo PIAZZA		

Stabilimento: via Val Seriana 3/a
ROMA tel. 89 70 96 - 83 19 345

PUMA



scatola di montaggio al favoloso prezzo di **L. 352.000** anziché **L. 440.000**

per risposta inviare L. 200 in francobolli

alettoni in vetroresina predisposti per la verniciatura

anteriore semplice Porsche	L. 40.000
anteriore con paraurti senza staffe-Porsche	L. 50.000
anteriore con paraurti con staffe incorporate, Porsche	L. 70.000
alettone posteriore tipo Porsche Carrera per Porsche normale e « targa »	L. 100.000

EUROMECC

di Fabbri Filippo

Visitateci all'AUTOMOTOR a TORINO - 3° pad. stand D 27 - E 29
11023 CHAMBAVE (Ao)
Via Aosta, 7 - Tel. (0166) 4755

a pag. 44 il TAGLIANDO per i BIGLIETTI RIDOTTI a IMOLA

PETERSON ancora avaria come tutti

DALL'INVIATO

BARCELLONA - La prima vittoria di Ronnie Peterson in un Gran Premio era lì, a portata di mano. Aveva fatto tutto quello che era possibile fare, per ottenere questa soddisfazione che sta inseguendo da tanto tempo, staccandosi nettamente su tutti durante le prove, staccandosi nettamente da tutti e con fulminea immediatezza appena il conte di Villapadierna ha abbassato la bandiera giallo-rosa che ha liberato i ventidue del Gran Premio di Spagna.

Se n'è andato irresistibilmente, assecondato da una macchina perfetta che ha saputo sfruttare fino in fondo, e per gli altri non sono rimaste speranze. Ormai, arrivato fin dove era arrivato, la vittoria era lì a portata di mano, e lui voleva costruirselo con cura, e per questo ha rallentato il ritmo, badando a non strafare. Invece, anche stavolta, qualcosa doveva impedirgli la gioia di salire sul podio in una gara di campionato, e la macchina che doveva dargli il piacere del successo gli ha invece distrutto il sogno.

Dominatore di questo Gran Premio di Spagna, che col circuito del Montjuich ha riproposto un tracciato da piloti veri e completi, Ronnie Peterson avrà avuto soltanto la soddisfazione di dimostrare che quando le circostanze lo permettono egli è molto forte, ed è certo una soddisfazione grande. Però, a vincere è stato un altro, e non vale che sia Emerson Fittipaldi compagno di squadra di Peterson, a consolare lo svedese. Anzi forse vale proprio ad acuire il dispetto per un colpo della sorte che non era meritato.

E' certo che Peterson, dopo quello che ha fatto vedere negli ultimi tempi, prima o poi vincerà. Sarebbe troppa ingiustizia che non avvenisse. Però intanto egli somiglia sempre più a Jochen Rindt o a Chris Amon, uomini che come lui meritavano il successo ma che non lo raggiungevano. Rindt riuscì a vincere, ad un certo punto, mentre Amon sta ancora aspettando la sua giornata che forse verrà, non si sa mai. Peterson sta anche lui aspettando, e certo in questi momenti è quello che più dobbiamo compatire, perché il bruciore della ingiustizia è fresco e vivissimo.

Un grande, grandissimo Peterson, abbiamo visto in questa gara di Barcellona, e insieme a lui abbiamo visto anche un grande Reutemann e un grande Cevert, pur se con sorti diverse. Reutemann, come Peterson, ha compiuto una impresa maiuscola, forse ancor più difficile perché ha dovuto districarsi dal mucchio prima di poter salire a posizioni alte. E, come Peterson, Reutemann ha subito la beffa del colpo basso proprio mentre si profilava per lui l'avve-

«bloccato» da una gli anti-Emerson

nimento più importante. Reutemann poteva vincere, addirittura, perché quando nel finale si è trovato dietro a Fittipaldi non ha avuto timori ed ha continuato la sua marcia, che era di avvicinamento. La Lotus di Fittipaldi, si vedeva, non poteva far di meglio di quello che faceva, forse perché il progressivo deterioramento delle gomme costringeva il Campione del Mondo entro limiti ristretti di rischio. Il fatto è che il distacco tra le due macchine diminuiva, e che a meno di dieci giri dal termine Reutemann ormai vedeva Fittipaldi davanti a se e certo la speranza di riprenderlo e, chissà, di vincere, era concreta e presente.

Invece, anche lui è stato fermato, nell'ultimo sussulto di una corsa che ha avuto emozioni ed eccitamento per tutti e che nella successione degli avvenimenti è stata una delle più drammatiche dal punto di vista sportivo.

Franco Cevert, invece, il premio alla sua gara lo ha trovato, nel secondo posto che di sicuro nessuno avrebbe potuto immaginare quando la sua Tyrrell si era fermata al box per cambiare una gomma e quindi egli era diventato uomo di retrovia. Sceso dalle prime posizioni alla decima, con tanto distacco, Cevert non ha cessato di lottare, ed i colpi di scena successivi, insieme con la sua azione, gli hanno pian piano ridato le posizioni della scalata al vertice. Ritirato Reutemann, Cevert si è ritrovato al secondo posto, ed è stato quindi ripagato delle fatiche e dei rischi.

Emerson Fittipaldi, vincitore, stavolta ha avuto fortuna nella sfortuna. Sfortunato lo era stato fin dai primi momenti delle prove, essendogli toccata in sorte una macchina che non permetteva limiti eccelsi. Era una macchina nuova, appena finita di costruire, ed avrebbe dovuto essere perfetta. Invece si vede che anche alla Lotus di cose perfette non ne accadono sempre, e la macchina di Fittipaldi perfetta non era. Cosicché ripiegando sul muletto, costretto a partire indietro in posizione a lui non congeniale, Fittipaldi era da considerare sfortunato. Ha fatto la sua gara come ha potuto, riuscendo a superare — tra quelli che al via gli erano davanti — soltanto Ickx e Regazzoni e poi Beltoise ma non Cevert e Stewart e Hulme.

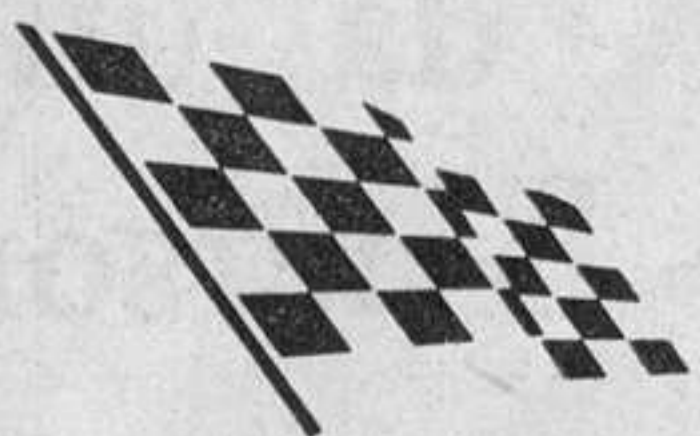
Sfortunato per avere una macchina inferiore a quanto attendeva ed a quella del compagno, Fittipaldi ha fatto la sua corsa che non poteva essere quella di attacco. Alla fine si è ritrovato in testa e vi è rimasto, pur se l'ansimare di Reutemann alle sue spalle si faceva sempre più pressan-

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 20

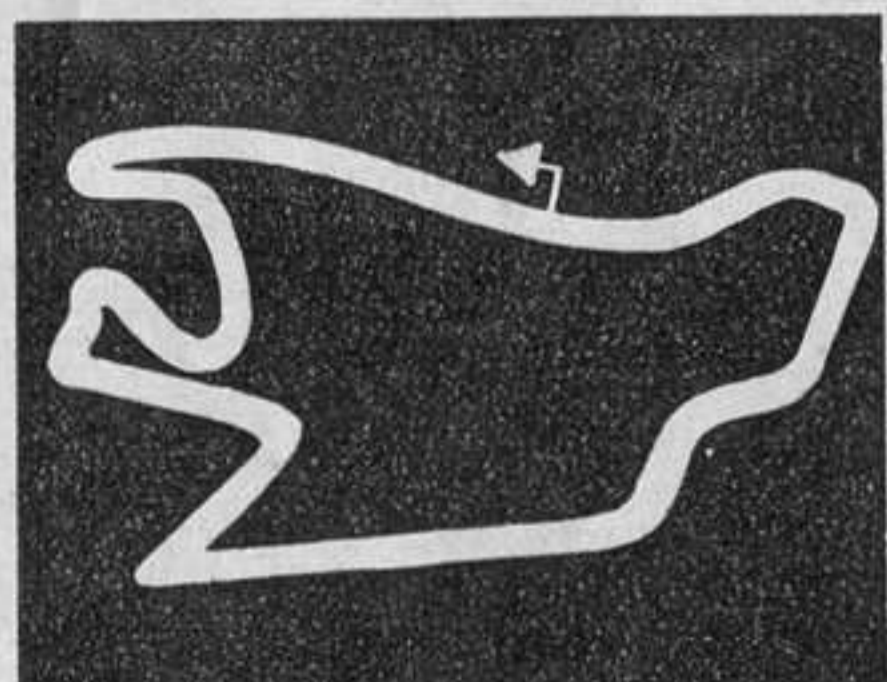


Eloquente, l'espressione di Peterson che torna ai box, dopo aver lasciato in pista la sua JPS ferma con il cambio rotto. Questa avaria, e molte altre, hanno spianato la via a Fittipaldi, incitato come al solito dai suoi connazionali, sempre presenti in gran numero con la loro festa di canti e bandiere



gara internazionale di velocità valida quale quarta prova del campionato mondiale conduttori di F. 1. Circuito del Montjuich, Barcellona, di 3790 metri. 75 giri pari a 284 km. Tempo, soleggiato, temperatura ideale, spettatori 40.000 circa. 29 aprile 1973.

G.P. di SPAGNA



COSI' (IN 22) AL VIA

DENIS HULME (McLaren-Yardley) 1'22"5	RONNIE PETERSON (Lotus-JPS) 1'21"8	
JACKIE STEWART (Tyrrell) 1'23"2	FRANCOIS CEVERT (Tyrrell) 1'22"7	
JACKY ICKX (Ferrari B3) 1'23"5	PETER REVSON (McLaren-Yardley) 1'23"4	
CLAY REGAZZONI (BRM-Marlboro) 1'23"7	EMERSON FITTIPALDI (Lotus-JPS) 1'23"7	
JEAN-PIERRE BELTOISE (BRM-Marlboro) 1'24"2	MIKE HAILWOOD (Surtees-Fina) 1'24"2	
WILSON FITTIPALDI (Brabham) 1'24"5	NIKI LAUDA (BRM-Marlboro) 1'24"4	
GEORGE FOLLMER (Shadow) 1'24"7	JACKIE OLIVER (Shadow) 1'24"6	
CARLOS PACE (Surtees-Fina) 1'25"0	CARLOS REUTEMANN (Brabham-Pagnossin) 1'24"7	
HENRI PESCAROLO (March-STP) 1'26"1	ANDREA DE ADAMICH (Brabham-Pagnossin) 1'25"2	
NANNI GALLI (Iso-Marlboro) 1'26"3	MIKE BEUTTLER (March) 1'26"2	
GRAHAM HILL (Shadow) 1'30"3	HOWDEN GANLEY (Iso-Marlboro) 1'26"5	

COSI' (IN 12) ALL'ARRIVO

1. Emerson Fittipaldi (John Player Special - Lotus 72 Ford), che compie i 75 giri del circuito pari a km 284 in 1.48'18"70, media kmh 157,489; 2. Cevert (Tyrrell-Ford) a 42"7; 3. Follmer (Shadow-Ford) a 1'11"10; 4. Revson (McLaren-Yardley) a 1 giro; 5. Beltoise (BRM-Marlboro) a 1 giro; 6. Hulme (McLaren-Yardley) a 1 giro; 7. Beuttler (March) a 1 giro; 8. Pescarolo (March-STP) a 2 giri; 9. Regazzoni (BRM-Marlboro) a 6 giri; 10. Wilson Fittipaldi (Brabham) a 6 giri; 11. Galli (Iso-Marlboro) a 6 giri; 12. Ickx (Ferrari) a 6 giri.

I NUOVI PRIMATI

Sulla distanza: Emerson Fittipaldi (JPS-Lotus) media kmh 157,489. Primato precedente: Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) in 1.49'03"4, media kmh 156,412 (1971). Sul giro: Ronnie Peterson (JPS-Lotus) in 1'23"80, media kmh 162,844. Primato precedente: Jacky Ickx (Ferrari 312 B) in 1'25"1, media kmh 160 e 356 (1971).

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Reutemann	66. giro	semiasse
Ganley	63. giro	motore
Peterson	56. giro	cambio
Stewart	47. giro	rottura disco freno anteriore
Lauda	28. giro	semiasse
Hill	28. giro	guai di vario genere
Hailwood	26. giro	motore
Oliver	23. giro	motore
de Adamich	17. giro	perdita ruota
Pace	13. giro	motore

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Peterson, Cevert e Reutemann ●●●●● - E. Fittipaldi, Follmer, Revson, Hulme, Ickx, Stewart, Lauda ●●●● - Beltoise, Pescarolo, W. Fittipaldi, Galli, Ganley, Oliver, de Adamich, Pace ●●● - Beuttler, Hill ●● - Regazzoni, Hailwood n.c.

LA CLASSIFICA MONDIALE (DOPO LA QUARTA PROVA)

EMERSON FITTIPALDI punti 31; Stewart 19; Cevert 12; Hulme e Revson 9; Merzario 6; Ickx e Follmer 5; Beltoise 2; Wilson Fittipaldi e Regazzoni 1.

La prossima prova sarà il Gran Premio d'Europa, in programma a Zolder (Belgio) il 20 maggio.

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

te. La cattiva sorte di avere un mezzo non perfetto è stata ampiamente ripagata, ed oggi Emerson Fittipaldi ha un grosso capitale di punti di vantaggio, che gli permetteranno di vedere le corse future con occhi più tranquilli.

Sfortunato, ma anche fortunato, è stato Stewart, che dopo una avvisaglia in prova ha avuto in gara una avaria ai freni che si è risolta molto benignamente ma che avrebbe potuto avere conseguenze diverse, sfortunato per aver perduto la posizione che comunque aveva conquistata

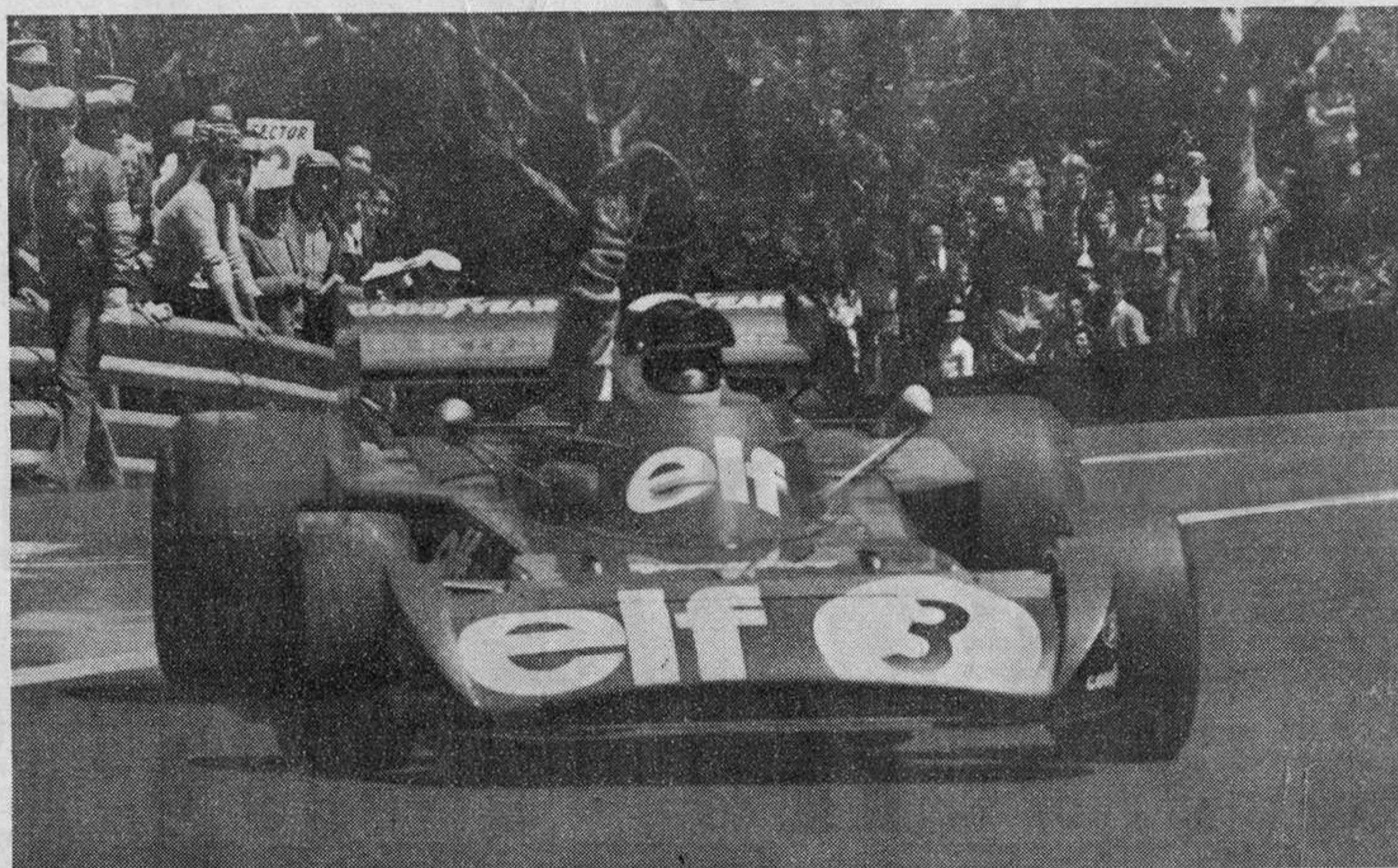
na non fosse perfetta, il ricordo della disavventura della vigilia, a limitarne lo slancio.

Sono mancati totalmente all'esame Regazzoni e Hailwood, tra coloro che più si attendevano su questo circuito da gladiatori. Entrambi hanno avuto grossi guai con le macchine e non sono stati in grado di difendere il loro prestigio e di far valere le loro qualità. Chi al contrario ha confermato di essere in progresso è stato Lauda, che è sempre rimasto davanti a Beltoise fin che la macchina ha retto.

Coloro che avevano le Goodyear hanno avuto problemi seri, per tracciare traiettorie

e cioè la macchina della riscossa. Tuttavia si vede che già ora qualcosa sa dare e la bellissima battaglia che si è scatenata tra Ickx e Follmer, dopo che i due si erano liberati delle BRM, è stata tutta da seguire. Ickx è riuscito a spuntarla, alla fine, riuscendo a trovare un buco per passare Follmer che certo non è di quelli che fanno riverenze se dietro hanno qualcuno che vuol passare. La nuova Ferrari ha però avuto un punto debole nel non funzionamento dei freni posteriori, che ha dato a Ickx la emozione di due frenate mancate. La lunga sosta al box per rimettere i freni in

Dalla degenerazione



di forza, installandosi al secondo posto dietro l'intoccabile Peterson, ma sfortunato appunto perché il cedimento del freno che lo ha costretto al ritiro si è verificato in una fase propizia e non in uno dei tanti momenti delicati che il circuito del Montjuich comporta.

Sfortunato Denis Hulme, che ha sempre preceduto Cevert e Fittipaldi fino a che anche per lui c'è stata la necessità di rientrare al box a cambiare gomme, necessità ripetutasi, tra l'altro. Ed anche lui che non nascondeva ambizioni di attacco alla posizione di Fittipaldi nella corsa al campionato, ha dovuto rassegnarsi.

Per Emerson Fittipaldi c'era la remora della macchina non perfetta, a impedirgli di esprimersi compiutamente, e quindi non sappiamo fino a che punto egli avrebbe potuto opporsi all'azione di Peterson, nel difendere il suo prestigio. Difficile dirlo, anche se abbiamo l'impressione che oggi Peterson fosse davvero sopra di tutti, di parecchio. Stewart è stato migliore di Cevert nelle fasi iniziali, ma non di molto e anche per lui è difficile dire fino a che punto vi sia stata la impressione che la macchi-

decenti. La degenerazione delle mescole è stata tale che alla fine ci chiedevamo se — ad esempio — la BRM di Beltoise non avesse qualcosa che non andava al motore tanto aveva rallentato.

E tra coloro che non hanno potuto esprimersi dobbiamo mettere anche Ickx, che per solito su questo circuito va forte. La nuova Ferrari, migliore senz'altro della precedente, ha bisogno di altro lavoro prima di diventare quella che tutti noi speriamo diventi,

condizioni di funzionare ha tolto a Ickx ogni speranza di piazzamento. Ed è rabbia, perché a conti fatti egli poteva essere secondo.

Partito Peterson, e fino a che non si è ritirato ha fatto gara privata, dietro c'è stata un poco di bagarre, con Stewart uscito fuori dopo che per due giri Hulme era riuscito a stargli davanti. Staccatosi Stewart, dietro era Cevert ad accodarsi a Hulme mentre per qualche giro Beltoise resisteva a Fittipaldi.

Classifica mondiale dopo la 4. prova

		ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	SPAGNA	TOTALE
Emerson Fittipaldi	Lotus-JPS	9	9	4	9	31
Jackie Stewart	Tyrrell	4	6	9	—	19
François Cevert	Tyrrell	6	—	—	6	12
Peter Revson	McLaren-Yardley	—	—	6	3	9
Denis Hulme	McLaren-Yardley	2	4	2	1	9
Arturo Merzario	Ferrari	—	3	3	—	6
Jacky Ickx	Ferrari	3	2	—	—	5
George Follmer	Shadow	—	—	1	4	5
Jean-Pierre Beltoise	BRM-Marlboro	—	—	—	2	2
Wilson Fittipaldi	Brabham	1	—	—	—	1
Clay Regazzoni	BRM-Marlboro	—	1	—	—	1



Due piccoli tifosi della Surtees cui il rumore, evidentemente, non andava a genio...

Così in altalena i protagonisti, «cronologico» alla mano

15. giro

- 1 Peterson 21'26"20, media 159,147
- 2 Stewart a 4"6
- 3 Hulme a 13"9
- 4 Cevert a 14"70
- 5 E. Fittipaldi a 15"20
- 6 Revson a 28"10
- 7 Reutemann a 29"0
- 8 Follmer a 50"4
- 9 Ickx a 51"2
- 10 Beltoise a 54"9

25. giro

- 1 Peterson
- 2 Stewart
- 3 Cevert
- 4 E. Fittipaldi
- 5 Revson
- 6 Reutemann
- 7 Follmer
- 8 Ickx
- 9 Beltoise
- 10 Beuttler

30. giro

- 1 Peterson 42'43"6, media 159,693
- 2 Stewart a 10"3
- 3 E. Fittipaldi a 27"2
- 4 Revson a 38"7
- 5 Reutemann a 43"7
- 6 Ickx a 1'05"6
- 7 Hulme a 1 giro
- 8 Beltoise a 1 giro
- 9 Beuttler a 1 giro
- 10 Pescarolo a 1 giro

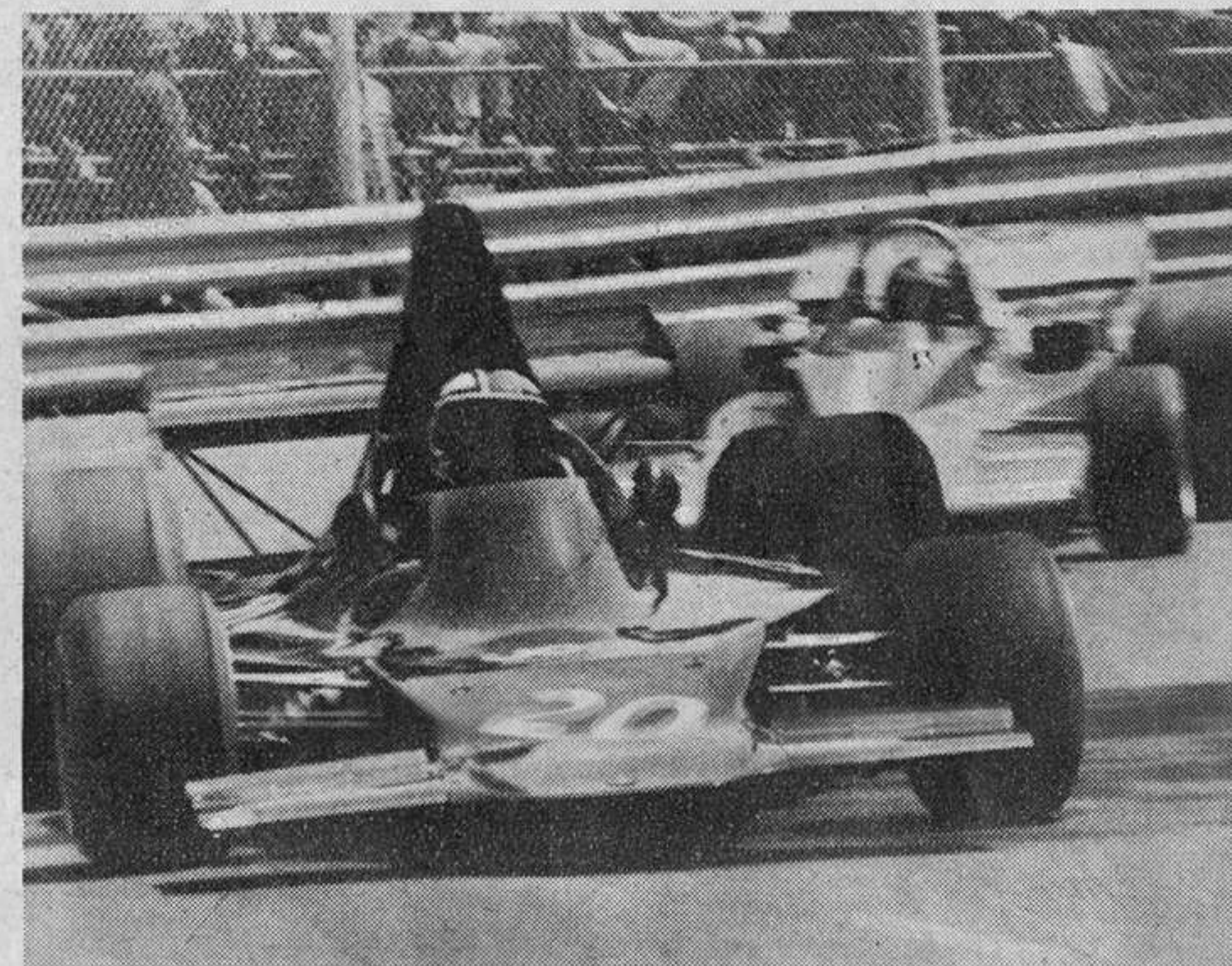
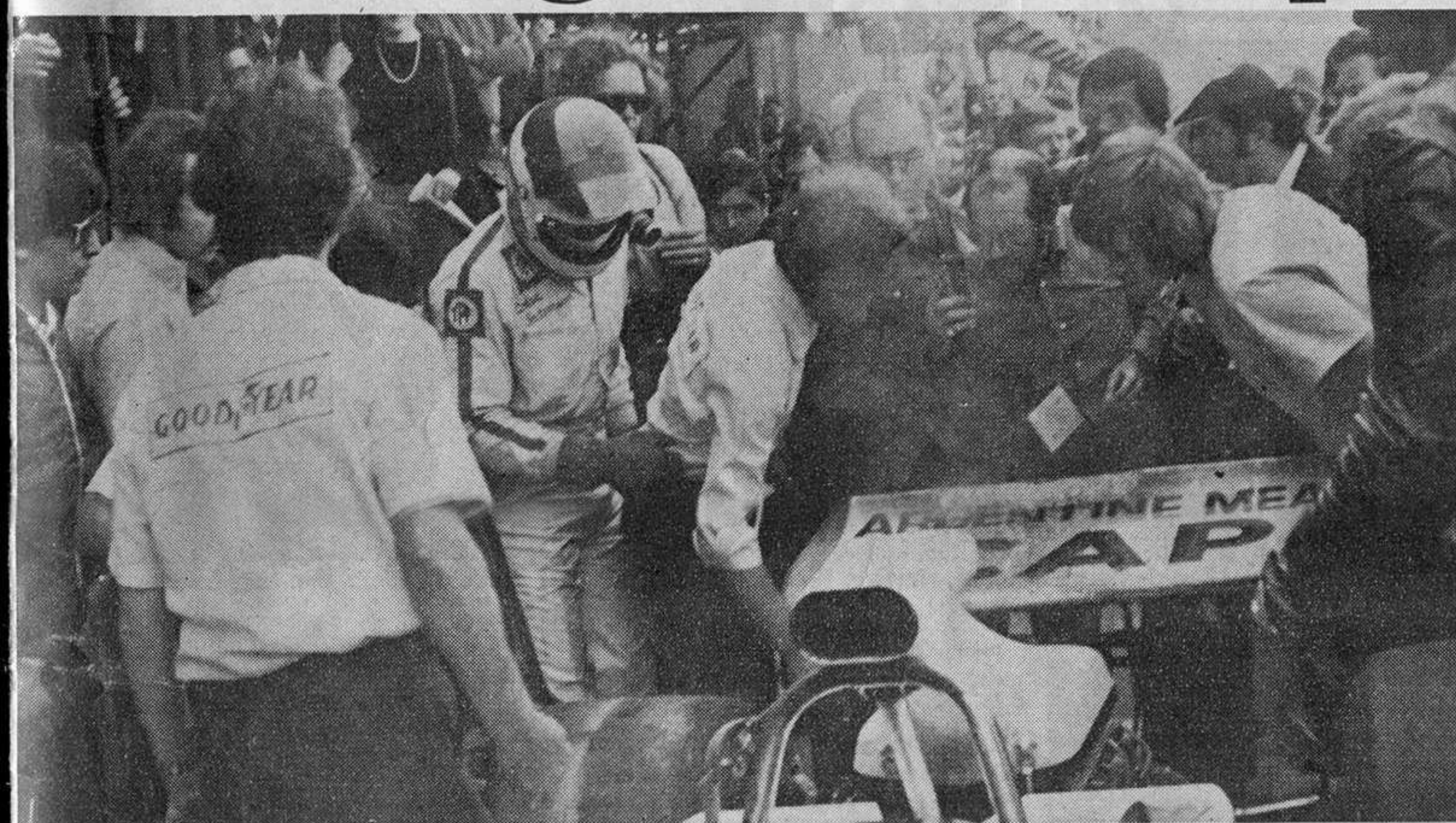
45. giro

- 1 Peterson 1.04'02"5, media 159,814
- 2 Stewart a 19"8
- 3 E. Fittipaldi a 35"5
- 4 Reutemann a 50"3
- 5 Revson a 1'14"1
- 6 Cevert a 1 giro
- 7 Beuttler a 1 giro
- 8 Pescarolo a 1 giro
- 9 Hulme a 1 giro
- 10 Follmer a 1 giro

50. giro

- 1 Peterson
- 2 E. Fittipaldi
- 3 Reutemann
- 4 Revson
- 5 Follmer a 1 giro
- 6 Cevert a 1 giro
- 7 Beltoise a 1 giro
- 8 Beuttler a 1 giro
- 9 Pescarolo a 1 giro
- 10 Hulme a 2 giri

e delle gomme a quella dei freni



Nella pagina a sinistra, si arrende anche Stewart, con un freno rotto. Qui accanto, è la volta di Reuteman, con un semiasse spezzato. Qui sopra, un momento del bel duello tra Follmer ed Ickx, con la B3

Dopo tre giri, posizioni chiare: Peterson andato via, Stewart da solo a inseguire, poi Hulme, Cevert e Fittipaldi insieme a far un trio che resterà compatto per molto, fino a che cioè non verranno i guai alle gomme a Cevert ed a Hulme. E dietro di loro battaglia grossa tra le BRM con Lauda che riesce a mettersi davanti a Beltoise mentre spariva Regazzoni fermo al box prestissimo (e la sua sarà una lunga odissea).

Annegato nelle retrovie, Carlos Reutemann usciva dalla pancia dei più lenti e pian piano si avvicinava a chi stava avanti. Il primo ad essere raggiunto è stato Revson, e per riuscire a passarlo Reutemann ha dovuto faticare parecchio. Ganley si ritirava presto e si udiva anche che il motore di Galli era poco sonoro. Pescarolo e Beuttler con le March erano in coda e Hill navigava all'ultimo posto con patetica volontà. Hailwood, che era entrato in pista quando gli altri erano già partiti, era anche lui patetico, tanto più che doveva fermarsi un paio di volte prima di ritirarsi.

Grosso incidente a de Adamich: si staccava la ruota posteriore di sinistra, col mozzo tranciato, e la vecchia Bra-

bham ridipinta sbatteva con violenza contro la barriera di sinistra, svellendo il guard-rail d'acciaio e tranciandosi letteralmente nella parte anteriore. Come de Adamich ne sia uscito indenne è incomprensibile, ma lo abbiamo visto venir fuori dai resti dell'abitacolo ed andare a vedere che fine aveva fatto la ruota, che aveva continuato a rotolare per parecchio. Due giri dopo anche Oliver si fermava, col motore rotto.

Stewart sperava potesse at-

taccare Peterson, riducendo il distacco. Invece era Peterson che era stato attardato da doppiaggi e da un improvviso indurimento del cambio che gli ha reso difficile lo scalare le marce. Prima avvisaglia di quello che sarebbe poi accaduto, purtroppo per lui.

Dietro Stewart, sempre il trio compatto e dietro ancora Ickx che si era finalmente liberato di Follmer, guadagnando subito terreno. Durava poco, però, la marcia della Ferrari. Era al box al 37. giro e

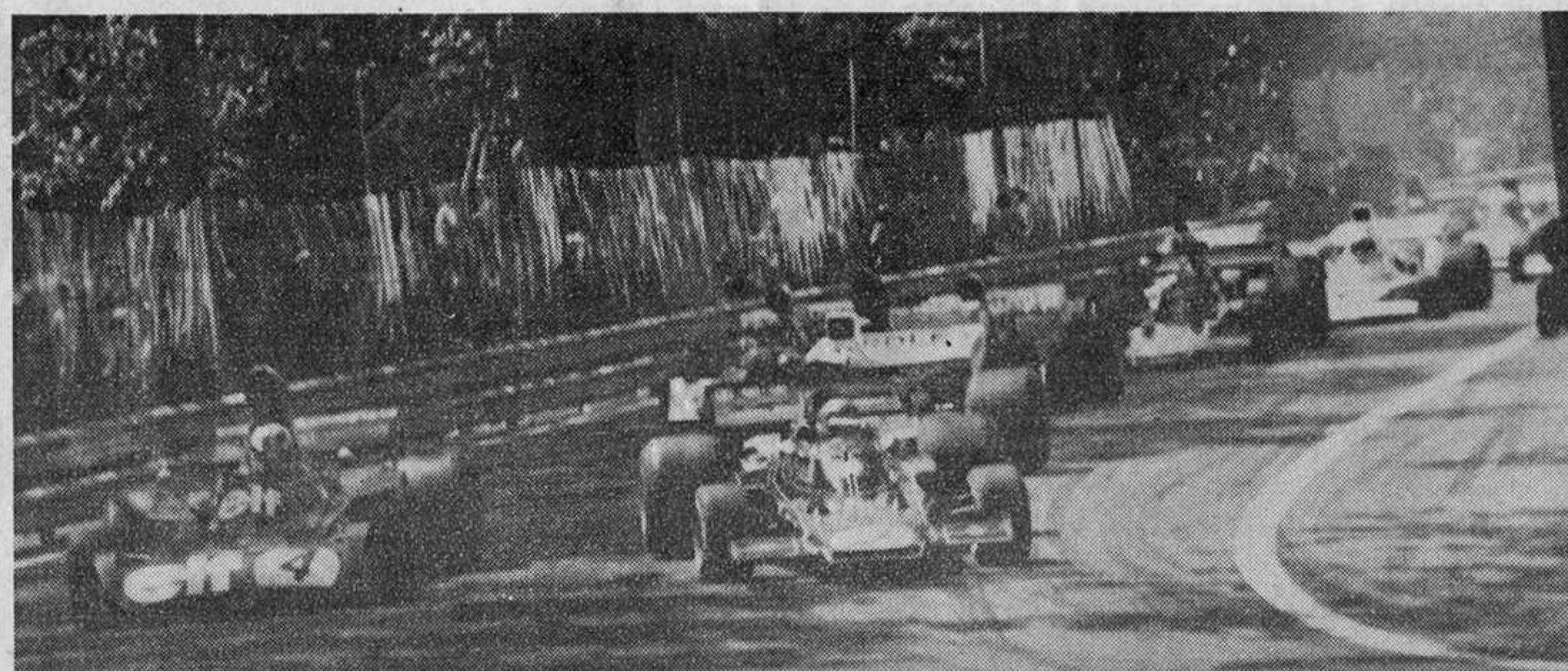
ne ripartiva soltanto al 45. Attardati Hulme e Cevert per le gomme, Fittipaldi restava da solo alle spalle di Stewart, ed al 47. giro diventava secondo. Stewart infatti passava sul circuito lentamente, col braccio alzato a far segno che non poteva forzare. Gli si era rotto un disco dei freni anteriori e per lui era finita.

Fittipaldi, finora relegato dietro tanti altri si trovava d'improvviso secondo, ma non poteva far altro. Quando Cevert, tornato in pista, lo ha

raggiunto ha dovuto lasciarlo passare. Il che significa che proprio non aveva macchina. Con Revson che aveva uno scarico rotto, Reutemann era avanzato ed era solo. Tutto quel che era accaduto lo aveva portato al terzo posto, ed era bellissimo già così. Poi, al 57. giro la botta della sorte a Peterson. E Fittipaldi diventava primo con Reutemann dietro, Follmer terzo, Cevert quarto.

Il distacco tra Fittipaldi leader e Reutemann inseguitore diminuiva. A nove giri dalla fine era di meno di quattro secondi ed a mezzo secondo al giro Reutemann lo avrebbe raggiunto. Ci si aspettava un arrivo in volata, come se lo aspettavano gli spettatori di Monza alla Mille chilometri tra Ferrari e Matra. Invece, come a Monza, uno dei contendenti spariva ed era Carlos Reutemann a entrare al box a ruota libera, con un semiasse rotto.

Era finita. Cevert attaccato passava Follmer e diventava secondo. I brasiliani in tribuna impazzivano e la banda di una loro nave da guerra intonava tanta sanba.



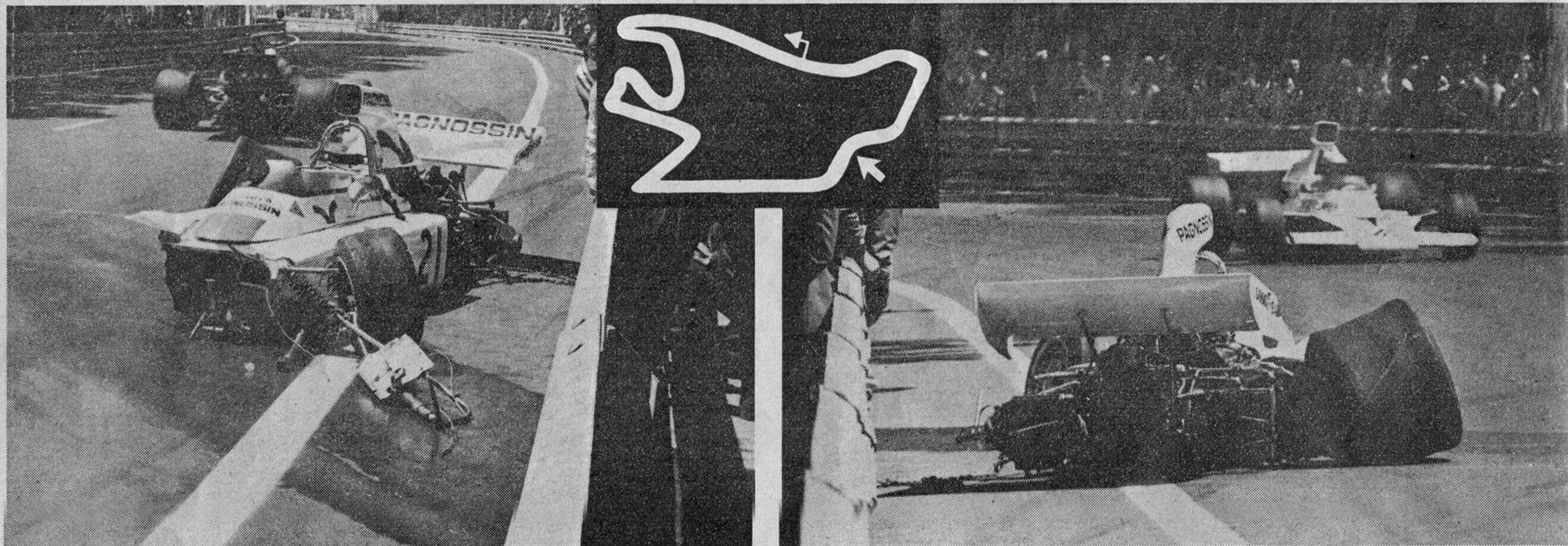
Alla curva a forcella successiva alla partenza, piomba il gruppo subito dopo il via. Peterson è all'interno, e da questo punto se ne andrà indisturbato. Al suo fianco Cevert, che alla fine sarà secondo



DE ADAMICH
dall'abitacolo

ANDREA ha scritto per AUTOSPRINT questa freddissima cronaca del suo incidente al MONTJUICH che questa sequenza fotografica documenta in tutta la sua drammaticità

«Ho visto la mia ruota sorpassarmi!»



I resti della Brabham di de Adamich, che al 17. giro ha perso la ruota posteriore sinistra - L'incidente ad Andrea, rimasto illeso, è accaduto nel punto indicato con una freccia

BARCELONA - Gran Premio di Spagna 1973. Come esordio con la Brabham in questo Gran Premio di Spagna ho fatto un bel «botto», un «boom» purtroppo è avvenuto in un grosso impatto con il guard-rail, con conseguente distruzione della mia nuova Brabham-Pagnossin (nuova in quanto era la prima volta che la guidavo, in attesa appena possibile di avere la mia vera «nuova» BT 42).

In una curva a destra di quarta, sui 180 kmh circa, ho sentito improvvisamente la vettura che si metteva a vibrare, cominciando a partire con il posteriore, mentre contemporaneamente vedevo con la coda dell'occhio (mentre l'altro guidava ancora dove stavo andando) la ruota posteriore sinistra che, al completo col pneumatico, mi passava di fianco decisamente più veloce di me. Inevitabile il testa-coda, grande botto col guard-rail, eccetera, eccetera. Le foto saranno certo più drammatiche del mio racconto.

Cinque secondi di tutta calma

Mentre la vettura stava ancora muovendosi lentamente, ero già con la mano sul pulsante centrale delle cinture di sicurezza, in modo che, appena fermato, ho slacciato con calma e, sempre con calma, sono uscito dalla vettura, poiché in questi momenti, pensando al fuoco è meglio fare le cose in cinque secondi, ma sicuri di avere tutto sotto controllo e non avere intoppi, piuttosto che cercare di saltar fuori in due secondi e poi, per causa della cintura slacciata



De Adamich, tranquillissimo, si è andato a riprendere la ruota rotta a più di 200 metri di distanza. Sotto, la ruota anteriore destra, buona parte dell'avantreno ed il radiatore incastrati sotto la barriera contro la quale ha cozzato la Brabham con estrema violenza



male, rischiare di perdere stupidamente 10-15 secondi per disimbrogliarsi.

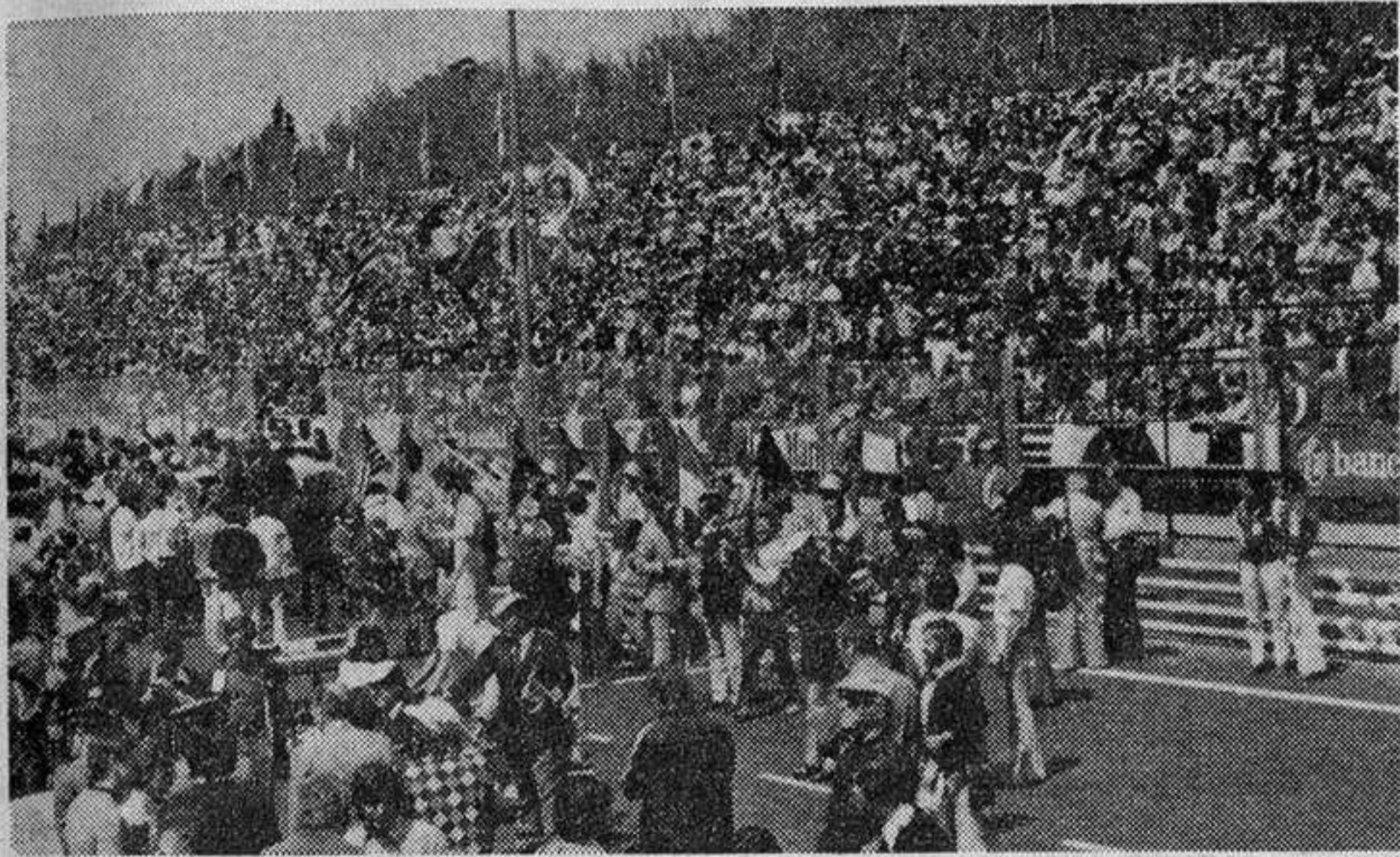
Mi ero già fermato al 13. giro a cambiare una gomma anteriore destra che cominciava a perdere pezzi di battistrada, per cui la sosta mi aveva già fatto perdere un giro, ma da come sono andate le cose in gara, la sosta avrebbe potuto non compromettere completamente un buon risultato. In ogni caso, sono rimasto molto soddisfatto di tutto l'insieme della macchina e della organizzazione. E anche Giulio Pagnossin, presente alla gara, era particolarmente contento (a parte naturalmente l'incidente). Per lui, poi, la soddisfazione di vedere la macchina di Reutemann che, con i colori della Ceramica Pagnossin, stava rimontando Emerson Fittipaldi fino a trovarsi a 2"8 a dieci giri dalla fine. La nuova BT 42 evidentemente è una vettura competitiva e, necessitando ancora di messa a punto, lascia sperare ancora in meglio. Anche per me quindi pazienza, in attesa della nuova macchina. Probabilmente in Belgio e Montecarlo avrò un'altra BT 37 (quella di Carlos Reutemann, mentre quella che avevo qui era ex di Wilson Fittipaldi). In ogni caso anche la BT 37 è un'ottima macchina, soprattutto nel misto medio-veloce, e quindi dovrebbe andar bene nei prossimi due Gran Premi. Anche l'organizzazione e la assistenza che mi viene data è decisamente ottima.

Questo Gran Premio di Spagna ha il solito vincitore: Emerson Fittipaldi; ma questa volta bisogna parlare di Peterson. In ambedue

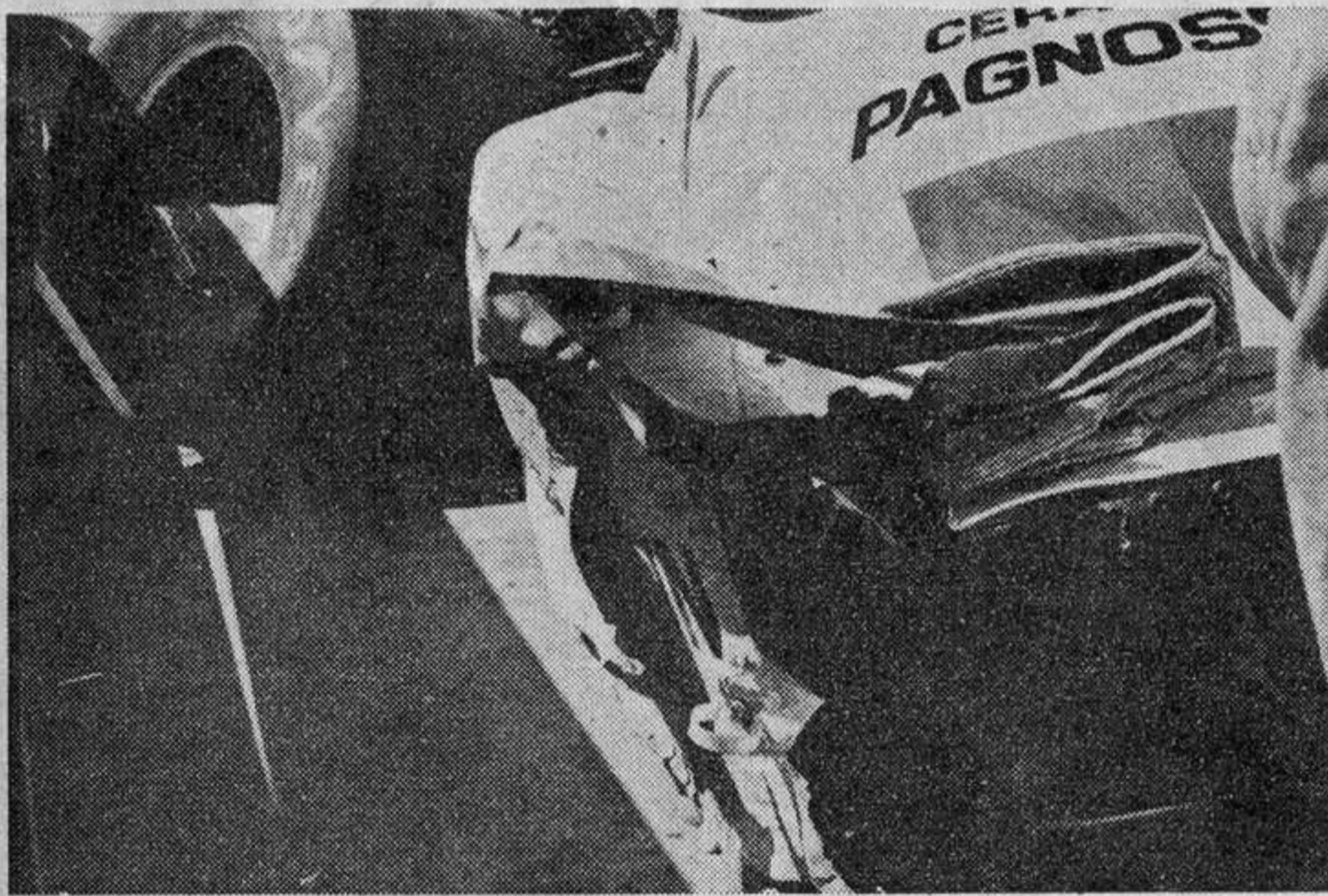
le giornate di prova è stato il più veloce e poi ha dominato tre quarti di gara, per ritirarsi quando ormai sembrava il vincitore sicuro. Sembra che Ronnie sia un po' seccato, perché convinto che Chapman dia assistenza migliore a Emerson, per cui questa volta ha voluto dimostrare cosa è capace di fare quando è pungolato, ed ecco che è sembrato di rivedere il Peterson di Montecarlo 1971, quando con la March 711 fece una corsa eccezionale, pieno di grinta e probabilmente di rischio. Barcellona è una Montecarlo in veloce, ma Ronnie è andato come una bomba, e quindi meritava la vittoria, mentre ad Emerson per il campionato poteva bastare un secondo posto. Il Peterson attuale sembra Amon stile Ferrari; tempi ottimi, in testa alle gare, ma mai una volta primo!

Ed ora Zolder a misura «Fitti»

Altro protagonista, Reutemann. Partito in ottava fila, in un circuito in cui passare è un'avventura, ha raggiunto le prime posizioni e si è trovato a lottare per la vittoria. Gli si è rotto un semiasse. Dopo la gara spiegava che a venti giri dalla fine ha sentito il retrotreno che cominciava a vibrare. In quel momento stava già recuperando su Emerson e ha dovuto decidere se accontentarsi di un secondo posto e pertanto rallentare, o rischiare di vincere e quindi tirare sperando nella fortuna. Gli è andata male ed è amareggiato, ma Bernie Ecclestone, patron della Brabham, era contento della sua nuova macchina e mi diceva che,



Sulle tribune, qui prima del via, il tifo dei brasiliani è stato contrappuntato, durante l'offensiva di Reutemann, dal tifo degli argentini. Sotto, l'arrivo vincente di Fittipaldi, che doppia anche Regazzoni



La BT 37 di de Adamich ha retto magnificamente all'urto, ma ovviamente è ormai inservibile. Per i prossimi GP, dovrebbe arrivare la 42

sotto sotto, avendo rotto la BT 37 oggi, mi ritroverò prima del previsto un tipo nuovo.

Prima di finire bisogna ricordare la Shadow, che piano piano sta accumulando risultati e grossa esperienza, mentre Follmer sta dimostrandosi un ottimo pilota. Pochi, penso, credevano che sarebbe stato lui a raccogliere risultati positivi al posto di Oliver, la qual cosa fa guardare con più rispetto questo pilota americano, che sembrava aver vinto la Can-Am 1972 per l'assenza di Donohue.

Gran Premio del Belgio ora, che si farà a Zolder, avendo gli organizzatori promesso di effettuare tutte le modifiche richieste da Fittipaldi. Nel frattempo Spa e Targa Florio con l'Alfa 33TT12, quindi un mese proprio pieno e speriamo anche pieno di risultati.

Andrea de Adamich



EMERSON FITTIPALDI racconta la sua incredibile domenica di vittoria in terra spagnola esaltata dal tifo rumoroso e folkloristico dei 470 cadetti di una nave scuola brasiliana

Talco charanga e champagne

BARCELLONA. I 470 cadetti e graduati della nave scuola della marina militare brasiliana «CUSTODIO DE MELLO» da oltre una settimana erano alla fonda nel porto di Barcellona, nello stesso punto dove fino a poco tempo fa era la riproduzione della nave di Colombo la S. Maria. Essi, che avevano accompagnato per quasi 20 giri, al suono della loro banda non certo improvvisata, la cavalcata finale di Emerson Fittipaldi, dopo che l'altro pilota della Lotus Peterson si era ritirato per la rottura del cambio sono esplosi in un urlo rabbioso all'abbassarsi della bandiera a scacchi del direttore di corsa che sanciva la supremazia tattica del campione del mondo in carica.

Quando poi Fittipaldi ha voluto andare per prima cosa a salutare i connazionali, dalla rete che delimitava la pista dalle tribune che sventolavano alto nel cielo le bandiere brasiliane e quelle dei club calcistici sanpaulesi del Santos di Pelé e del Botafogo, facendo aspettare sulla tribuna d'onore il Governatore e il Principe Juan Carlos l'entusiasmo è straripato.

I cadetti della marina, assieme a qualche altro centinaio di brasiliani presenti, hanno abbattuto tutti gli ostacoli, reti di protezione guardrail compresi e si sono impossessati di Fittipaldi, alzandolo sulle spalle e portandolo in trionfo a ritmo di charanga nel rettilineo davanti ai box.

Fittipaldi ha voluto una bandiera del suo paese, per innalzarla il più alto possibile e farla «vedere a tutto il mondo», dirà poi.

E' stata una sarabanda entusiasmante che neppure la Guardia Civil, che il giorno prima aveva

ra a Chapman che se lo vezzeggiava come un bambino, il discorso fra i due è durato molto, abbiamo allora parlato con la moglie, Maria Helena.

Sono parole sue: «E' stata la più esaltante, la più bella delle vittorie di mio marito, perché nessuno di noi se l'aspettava. Era due giorni che era scontento della macchina, aveva il muso lungo, era intrattabile! Poi oggi vince. Ed è stato come il passare da un brutto incubo ad un magnifico sogno tutto in technicolor».

Finalmente Emerson è libero, è allegro, disteso, sorride, scherza con chi gli passa a tiro, lancia un pezzo di gommapiuma ad un meccanico. Quando ci vede, critica i nostri occhiali, e ci promette che al prossimo G.P. porterà quelli disegnati da lui, in vendita con il suo nome a tutti «los periodistas simpaticos».

Gli chiediamo di parlarci della corsa e di questa vittoria che rafforza la sua posizione di leader della classifica mondiale.

«La vittoria di oggi è stata molto sofferta e, sarò onesto, non me l'aspettavo, dopo i problemi che avevo avuto durante le prove.

«Al via ero in quarta fila e in un circuito come questo è importante essere davanti perché i sorpassi sono difficili. Come sai ho preferito correre con il muletto, che andava meglio della mia vettura ufficiale che come avevo già avuto occasione di dire non andava dritta. Per i primi giri sono stato con il gruppetto formatosi alle spalle di Peterson e Stewart che si davano battaglia fra di loro. Quando la compagnia si è un po' sfolta, ho tentato molte volte di passare Cevert, ma il francese non mi dava

«Non pensavo di vincere»

malmenato alcuni piloti fra i quali Regazzoni (rei di voler fare una riunione del GPDA in un recinto riservato alla stampa) ha potuto contenere.

Si è acccontentata allora di stringersi viepiù intorno alle autorità per proteggerle da questa folla in delirio di felicità. I connazionali di Emerson avevano trovato chissà dove del borotalco, e lo lanciavano alto nel cielo, imbrattando tutti i presenti. Alla fine i cadetti della «CUSTODIO DE MELLO», che erano arrivati con le eleganti divise blu dei sergenti e le giubbe rosse dei marinai assistenti neri, se ne sono ritornati alla nave con delle divise fatte bianche!

Dopo l'inno nazionale brasiliano sul podio, Fittipaldi e la moglie Maria Elena hanno preso posto con non poca fatica su una Mercedes scoperta, per fare il «giro di ringraziamento» lungo il circuito, dove gli oltre sessantamila spettatori erano in attesa di vedere e applaudire il «Gagnador». Al momento di partire Fittipaldi e la moglie avevano in mano (e tenevano alta) la solita bandiera giallo-verde-blu brasiliana. Un addetto ai lavori gliel'ha strappata di mano, forse per paura che la lunga asta fosse pericolosa andando in macchina. Ma Emerson ha tirato fuori una grinta che neppure sfoggia quando guida la nera Lotus JPS di F. 1. nei circuiti! Si è avventato come una pantera sul malcapitato, mentre la moglie strillava come un'aquila e se l'è fatta restituire, lanciando intorno sguardi di fuoco sugli astanti che volevano intervenire. Riconquistata la bandiera è stato come se i tifosi brasiliani avessero preso la droga: la macchina è rimasta bloccata per venti minuti dall'entusiasmo sbocciato per questo gesto. Finalmente la Mercedes si è mossa fra l'ululare delle sirene dei motociclisti, allora 12 giovanotti hanno spiegato in alto una immensa bandiera con i colori del Brasile, e hanno accompagnato Emerson mentre passava sotto questo che sembrava un arco di trionfo, per alcune centinaia di metri.

Fittipaldi e Maria Helena, dovranno poi addirittura nascondersi, per tornare a riposarsi sul camion della Lotus nel recinto box, tanto era l'entusiasmo che — un'ora dopo finita la gara — i tifosi ancora avevano da spendere davanti ai box, dove melanconicamente la Ferrari di Ickx (ultima arrivata) ancora stazionava per rientrare al box.

Abbiamo raggiunto la coppia, mentre si ristorava. Emerson stava facendo il rapporto sulla ga-

strada, poi al 25. giro è arrivato lungo al tornante dopo i box e l'ho infilato facilmente.

«Dai box Chapman mi segnalava che Peterson era in vantaggio su Stewart, quindi io ho cercato di avvicinarmi allo scozzese e tentare d'insidiargli la seconda posizione, e tenermi pronto per ogni evenienza. L'importante è che vinca una Lotus, meglio se è la mia» dice, (ridendo della battuta).

«Ero convinto di prendere Stewart, ma la sorte ha facilitato il mio proposito. Dai box mi hanno segnalato che ero secondo, ho capito che, forse, tentando alla disperata, avrei potuto avvicinarmi di molto se non passare addirittura in testa. Il mio svantaggio su Peterson diminuiva giro per giro. Quando mancavano venti giri alla fine ho visto il mio sfortunato compagno fermo. Ho avuto come un brivido, ho capito che avrei potuto farcela a vincere il mio terzo G.P. della stagione, anche se avevo dei dubbi per le gomme che tendevano a riscaldarsi troppo, e i freni che davano segni di «fading». Ho rallentato leggermente per farli riposare e ho avuto segnalazioni dai box che Reutemann si avvicinava pericolosamente. Ma ormai la mia macchina era affaticata. Sono convinto che ce l'avrei fatta lo stesso, ma poi Reutemann ha rotto, forse per aver maltrattato la macchina nella speranza di prendermi, e così ho vinto ancora una volta.»

Pensa Fittipaldi che la sua Lotus sia ancora competitiva come l'altr'anno o che l'adeguamento ai nuovi regolamenti abbia un po' diminuito il vantaggio che aveva nel '72?

«No, penso che attualmente la Lotus JPS (non dimentica la pubblicità) sia ancora la macchina più a punto del lotto, e d'altra parte lo ha oggi dimostrato prima quella di Ronnie poi la mia. Io ho avuto due giornate di prove «nere» con la mia macchina che non riusciamo a capire che cos'abbia, ma certamente dal prossimo G.P. sarà a punto.»

Le macchine e gli avversari più pericolosi? «Le macchine sono la Tyrrell e la Brabham, oltre alla McLaren. Gli uomini, Stewart come sempre, il mio compagno Peterson, Pace e Reutemann.»

Ickx e la Ferrari? «Non li ho visti... non so giudicare; mi sembra una macchina ancora molto giovane.»

A chi dedichi questa vittoria? «Al solito lo sai, al popolo brasiliano.»

Giancarlo Cevenini

La contestazione del giovedì (senza prove)

Circuito chiuso monoposto assenti!

BARCELONA - La cronaca delle prove è stata, in fondo, pochina. E più che per quello che è accaduto in pista diventa curiosa per quello... che non è accaduto. Infatti gli organizzatori avevano previsto tre giornate di prove, dal giovedì al sabato, ma il giovedì in pista non si è presentato nessuno. Quasi tutti i camion con le macchine erano sul posto, così come parecchi piloti, ma nessuno si è presentato ai cancelli. Pare che sia stata una forma di contestazione, non si capisce per cosa, da parte dei costruttori impegnatissimi in questi giorni nelle diatribe che riguardano gli ingaggi; che non interessavano gli organizzatori spagnoli perché loro avevano già raggiunto un accordo. Comunque sia è stato un gesto quanto meno poco elegante, perché se nessuno aveva intenzione di provare po-

tevano almeno avvertire l'organizzazione, che avrebbe evitato le ingenti spese necessarie per la chiusura e la riapertura del circuito.

Le prove si sono quindi svolte il venerdì e sabato. Il venerdì con due sessioni, il sabato con una soltanto. Nella prima del venerdì sono state effettuate le consuete operazioni di aggiustaggio di sospensioni e rapporti, e da segnalare c'è soltanto che Ickx ha provato le due macchine a disposizione, scegliendo immediatamente quella con radiatore anteriore. Nella seconda Ickx ha potuto girare molto poco, perché il blocco della accensione (pare sia saltato un fusibile), lo ha fermato sul circuito.

Durante le prove del venerdì il difettoso funzionamento dei freni ha fatto uscire di strada la Tyrrell di Stewart, che ha leggermente toccato

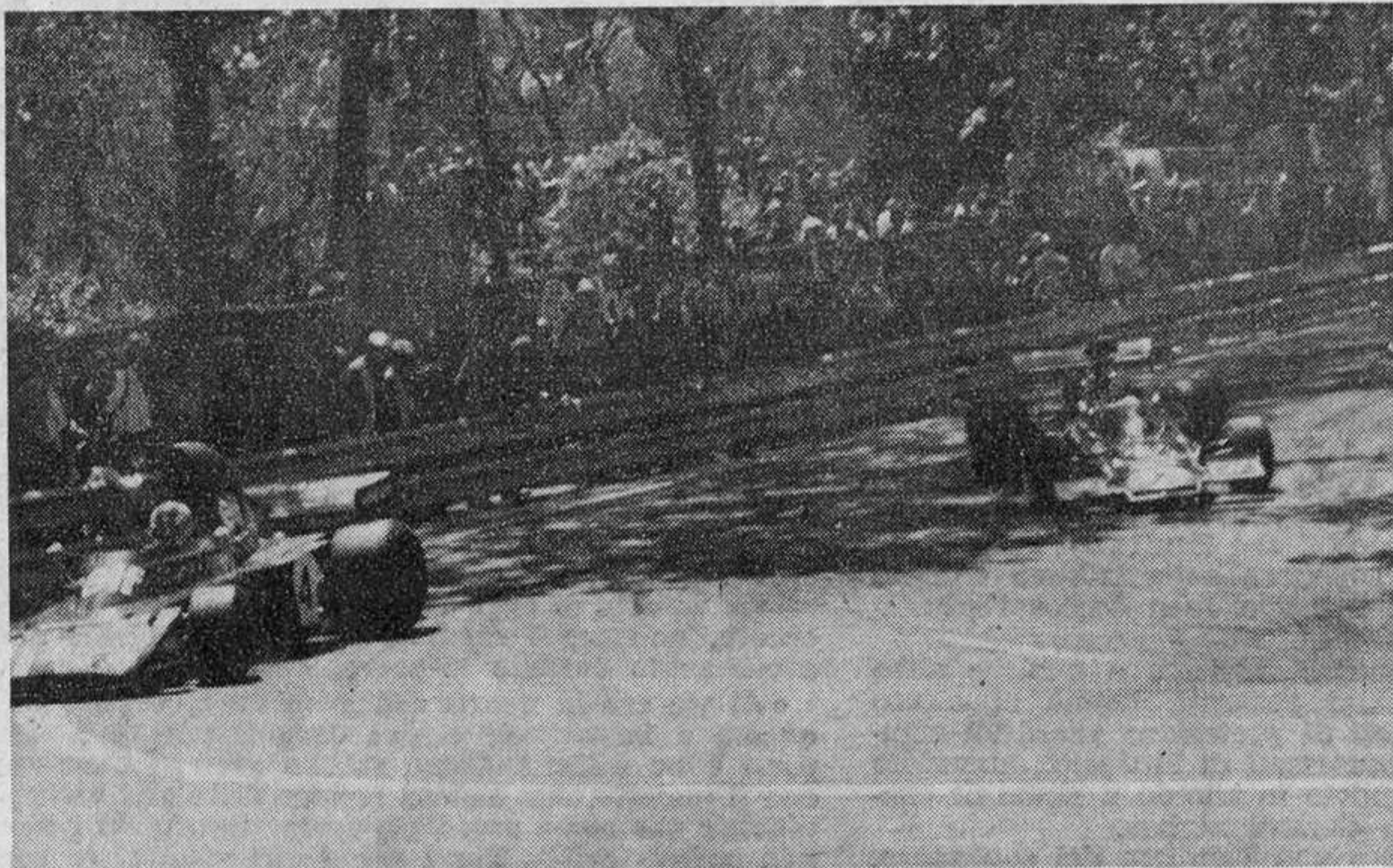
un guard-rail col musetto, senza peraltro subire danni di rilievo.

Nelle prove del sabato la pista era più scivolosa che il venerdì, anche perché vi avevano girato sopra le macchine della formula 1450 (Seat). Tuttavia tutti hanno tirato a fondo per ottenere tempi che permettessero posizioni di partenza felici. Fittipaldi non ha potuto far molto, perché la macchina che gli era destinata, e che era nuovissima, non stava in strada. Così ha utilizzato anche quella di scorta, che gli è sembrata migliore. Con la macchina nuova aveva ottenuto un tempo migliore che col muletto, ma per la gara ha scelto il muletto, per cui nello schieramento di partenza è stato posto in posizione arretrata. Nel tentativo di ottenere tempi eccezionali si sono verificate parecchie sbandate,

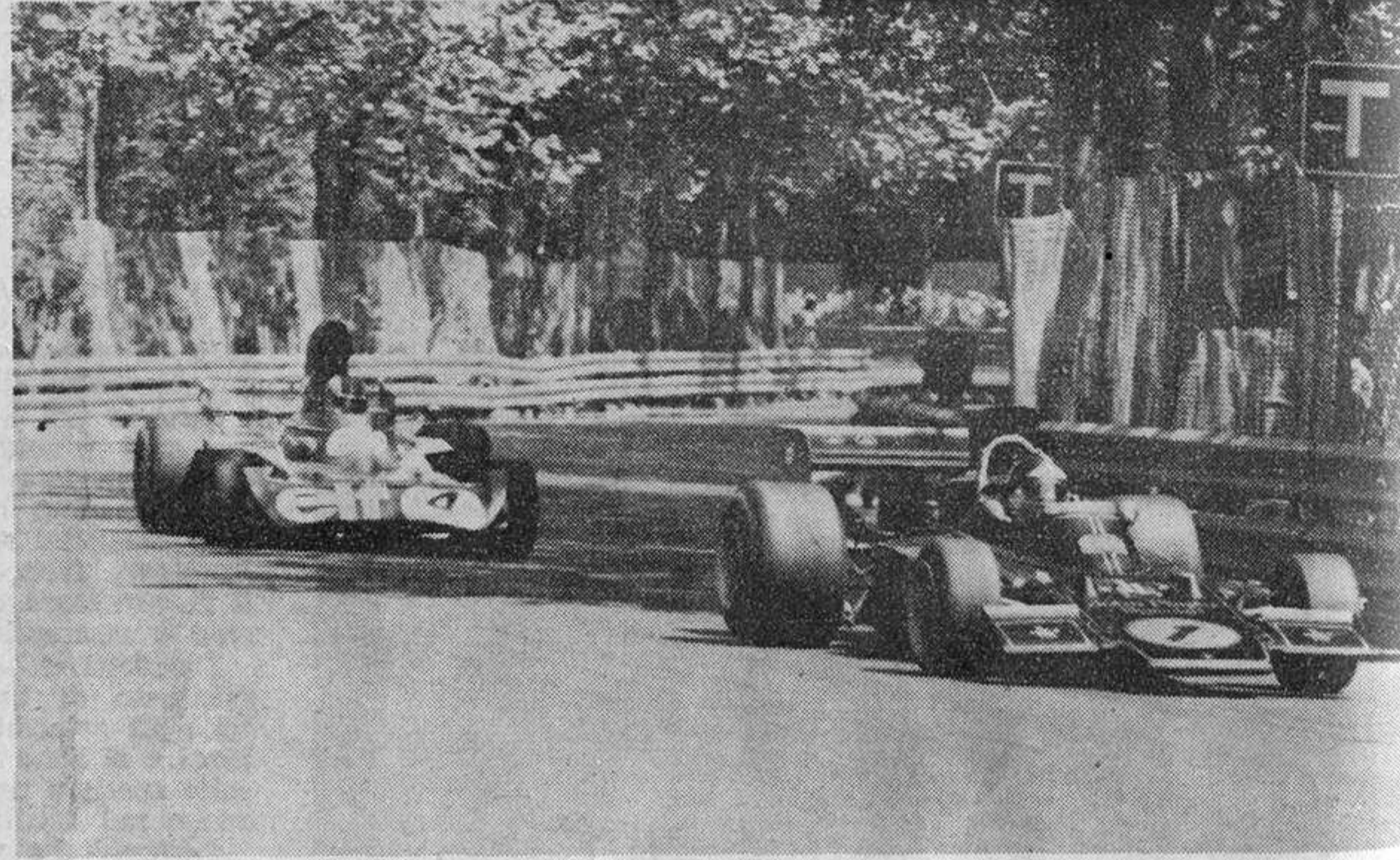
con testa-coda di Follmer, senza danni e di Cevert che ha leggermente urtato una protezione esterna. Pace si è fermato quasi subito sul percorso col motore rotto e anche Revson si è dovuto fermare, senza accensione.

La domenica mattina era stata concessa una sessione breve di prova libera, per controllare le macchine, e durante questi giri il motore della Surtees di Hailwood ha ceduto. La macchina è stata portata subito ai box ma pareva proprio che non fosse possibile sostituire il motore, dato il poco tempo. Invece i meccanici sono riusciti a compiere il miracolo, e Hailwood ha potuto entrare in pista, anche se è stato quando la partenza della gara era già stata data da circa un minuto.

f.1



La « battaglia » fra Cevert e Fittipaldi sviluppata nella prima parte della gara si è conclusa con questo « dritto » del francese, immediatamente sfruttato da Emerson



Ancora Fittipaldi e Cevert, che alla fine saranno primo e secondo. Dopo la sua sbandata, la seconda guida della Tyrrell aveva perso ogni speranza di acquisire altri

Tra le quinte della corsa (prima e dopo)

CHAPMAN snobba PETERSON

BARCELONA - Alla fine di due giornate di prove, la Lotus JPS di Peterson ha confermato la sua supremazia sulle altre vetture, girando in ambedue le giornate in 1'21"8 alla media di 166,815 kmh. Il record della pista del Montjuich apparteneva a Ickx con la Ferrari che nel 71, aveva girato 1'25"6. Sia venerdì che sabato il biondo svedese della Lotus appena sceso dalla nera JPS, mentre era complimentato dai meccanici che gli facevano una grande festa, si è detto convinto che con una macchina a posto si sarebbe potuto girare in 1'20".

● In piedi sulla macchina Peterson aspettava pazientemente appoggiato al roll-bar che il suo patron Chapman si degnasse di rivolgergli la parola (episodio che si ripeterà anche alla fine della sua sfortunata gara). Invece le attenzioni di Colin erano tutte rivolte al Campione del mondo in carica Fittipaldi che si lamentava in continuazione che la macchina non stava in strada, né con l'anteriore né col posteriore. Emerson farà controllare parecchie volte le ruote, dicendosi convinto che questa « andasse storta » (poi deciderà di partire con il muletto). Alla fine delle prove riuscirà poi a spiccare un tempo appena decente per un campione del mondo in carica, in quarta fila a fianco di Regazzoni con la BRM-Marlboro e il settimo miglior tempo.

Sedici piloti esclusi dalla Formula SEAT

BARCELONA - La corsa delle F. SEAT 1430 al Montjuich, seconda prova del campionato spagnolo è stata vinta dal pilota della scuderia Montjuich Federico Van Der Hoeven. Quest'anno la comparsa di una lista di notorietà ha fatto sì che circa 16 piloti non potessero partecipare alle corse di questa formula: essi dovranno aspettare la nuova F. Seat 1600, che apparirà solo a fine anno. Così piloti come Canellas, « Jean Claude », Babler, Perez Sala, Juncosa Lencina, resteranno ad aspettare la nuova formula.

Dopo due sessioni di prova il più veloce era Anet, un esperto della F.1430, al suo secondo anno di corse: con 1'44"4 Anet distanziava Villaceros di 6 decimi, mentre Oliver e Jodar erano accreditati rispettivamente di tempi superiori (tutti su vetture Selex).

Il sabato si disputava la prima manche e la seconda: la prima era vinta da Rosich, dopo una bella lotta con Villaceros e Babler, quest'ultimo fratello del pilota ufficiale Seat nella lista di notorietà. La seconda manche era vinta con grande autorità da Anet, che distanziava Oliver di due secondi.

Per la finale Anet e Villaceros sono i più rapidi, ma Babler si inserisce tra i due prima della prima curva. Anet resiste in testa per 12 giri, ma dopo aver subito problemi al cambio era passato da Babler e Villaceros.

I due lottavano per 5 giri, ma dopo un piccolo testa coda di Babler, Villaceros prendeva la testa senza abbandonarla più. Anet, con molti problemi al cambio, era passato da Cevert e finiva quarto assoluto. Bella anche la corsa dell'ex motociclista Nicolas, che dopo fasi alterne si è classificato al decimo posto.

● HULME, con la McLaren che già tanto aveva impressionato in Sud Africa, alla fine delle prove ha ottenuto il secondo miglior tempo per partire in prima fila. Abbiamo parlato con il neozelandese dopo le prove mentre si ristorava nella tenda della Marlboro: « La macchina va bene — ha detto — il grosso problema che abbiamo qui in Spagna sono i freni che vanno spesso in 'fading' e non riusciamo a spiegarci il perché; ma mi consolo perché è anche un problema degli altri concorrenti ».

● Chi invece aveva in parte risolto i problemi dei freni che affliggevano un po' tutti a Barcellona, era Cevert, che si è detto contentissimo della vettura.

● Regazzoni, che ritornava a correre in F.1 dopo l'incidente di Kyalami, mostrava ancora la mano destra parzialmente fasciata per le ustioni riportate. Quando gli abbiamo chiesto che problemi avesse in particolare la sua BRM, scuoteva la testa dicendo: « Se le dicessi tutti, ne avreste da riempire un libro! Diciamo che i principali sono il cambio duro e difficile da adoperare e i freni che non rendono bene. Per il resto siamo al solito standard, con in più i problemi che ci danno qui le gomme ».

i GIRI più veloci di ciascuno

Peterson	il 13.	1'23"80
Revson	27.	1'24"00
Hulme	33.	1'24"00
Ickx	54.	1'24"10
Cevert	57.	1'24"20
Stewart	19.	1'24"30
Reutemann	52.	1'24"40
E. Fittipaldi	19.	1'24"80
Regazzoni	34.	1'24"80
Hailwood	21.	1'25"20
Follmer	17.	1'25"20
Pace	11.	1'25"30
W. Fittipaldi	50.	1,25,,70
Oliver	9.	1'26"10
Lauda	27.	1'26"40
Beltoise	45.	1'26"40
Beuttler	68.	1'26"80
De Adamich	7.	1'26"90
Pescarolo	45.	1'26"90
Galli	16.	1'27"10
Ganley	7.	1'28"20
Hill	17.	1'30"50

● Peterson al sabato sera, terminate le prove, parlando con alcuni giornalisti, dirà che la macchina aveva grossi problemi di tenuta di strada e costantemente ci fosse il pericolo dei freni che surriscaldano facilmente. Noi che abbiamo visto il biondo svedese lungo il percorso avremmo dovuto stupirci di ciò. Il suo impeto era una cosa impressionante. Nelle curve veloci arrivava come una belva e le faceva tutte in derapata. Dopo il traguardo c'è un salto, dove in molti toglievano per un attimo il piede dall'acceleratore. Lui no, lo faceva in pieno.



Dopo il terzo posto con la Shadow (a destra), Follmer è subito volato ad Imola per la Interserie con la Porsche

Senza respirare

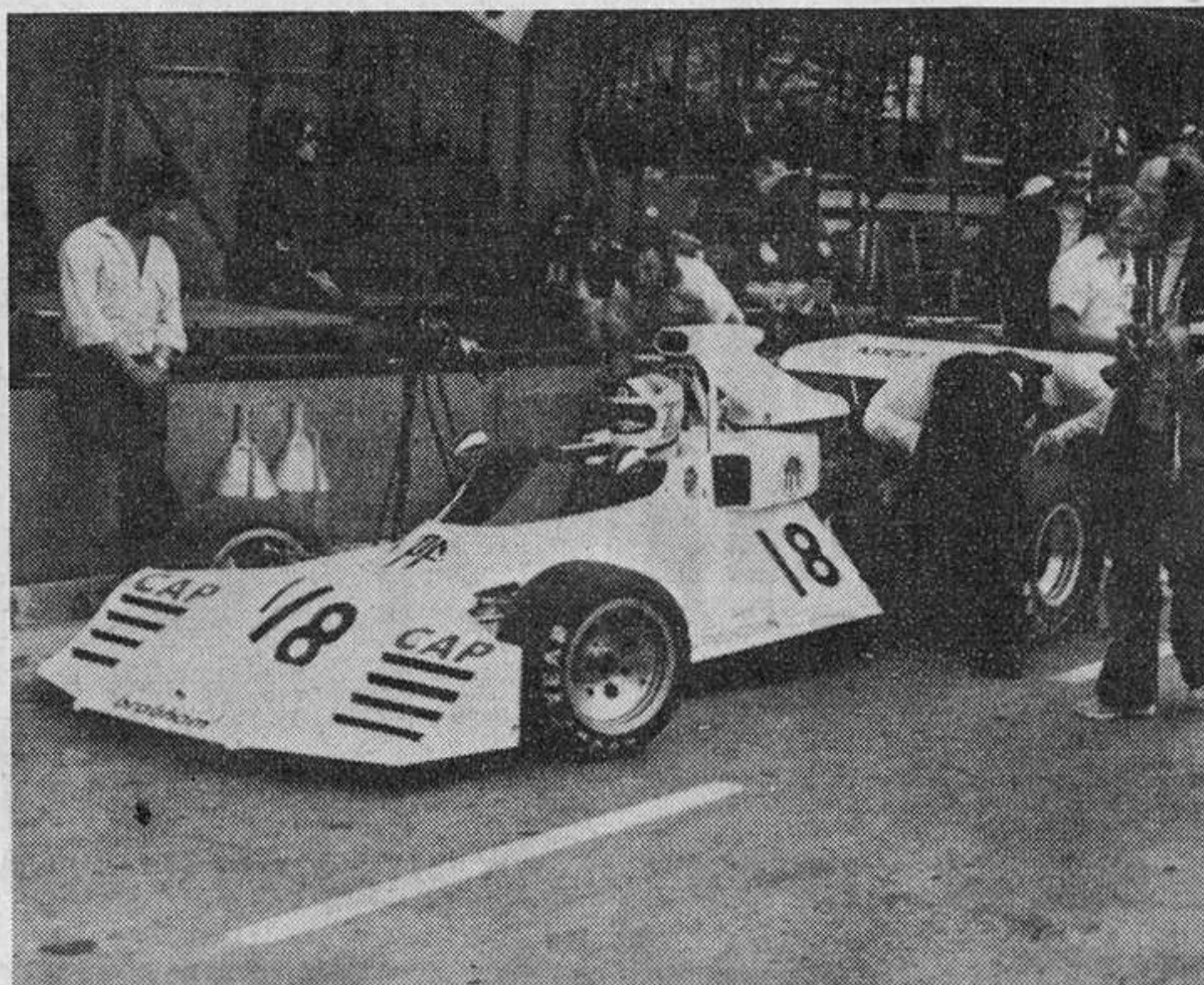
IMOLA - George Follmer, probabilmente il più atteso fra i protagonisti della Interserie di Imola, è giunto sul percorso solamente lunedì, « saltando » così la prima sessione di prove. L'americano, domenica, era al Gran Premio di Spagna a Barcellona a cogliere un magnifico terzo posto che lo ha anche più « caricato » per la gara con la Porsche turbocompressa.

Merzario c'era, invece, ad Imola, come spettatore, insieme con Vaccarella. Pertanto, il solo Willi Kauhsen fra i favoriti ha movimentato un po' la prima delle

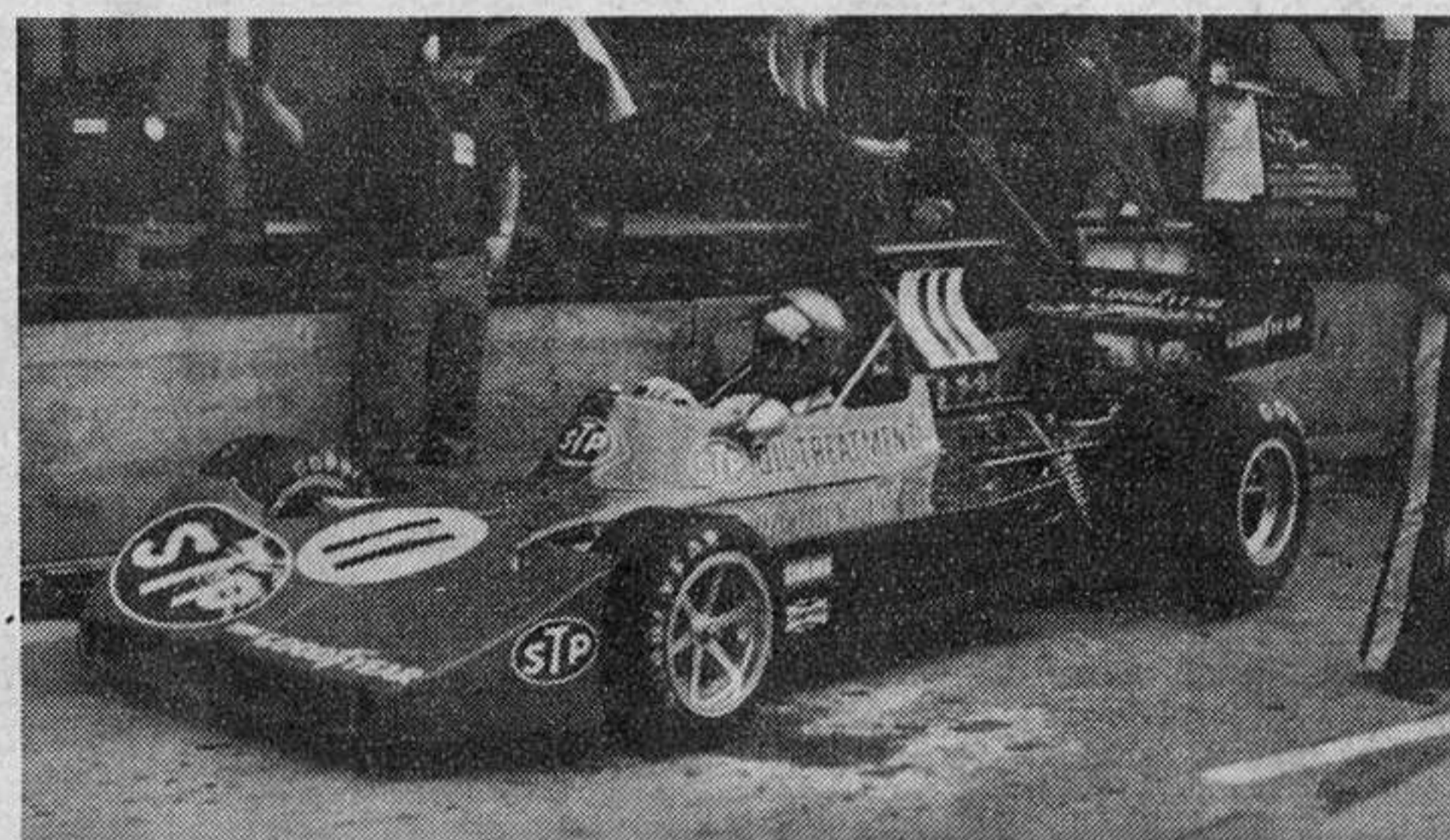
Tutti i tempi di 2 giorni di prove

PILOTA	VEETTURA	VENNERDI'	SABATO
Ronnie Peterson	JPS-Lotus 72	1'21"8	1'21"8
Denis Hulme	McLaren-Yardley M23	1'22"5	1'23"5
François Cevert	Tyrrell 006	1'23"9	1'22"7
Emerson Fittipaldi	JPS-Lotus 72	1'24"6	1'23"0
Jackie Stewart	Tyrrell 006/2	1'23"9	1'23"2
Peter Revson	McLaren-Yardley M23	—	1'23"4
Jacky Ickx	Ferrari 312 B3	1'24"6	1'23"5
Clay Regazzoni	BRM-Marlboro P160	1'23"9	1'23"7
Mike Hailwood	Surtees-Fina TS 14A	1'24"2	1'26"2
Jean-Pierre Beltoise	BRM-Marlboro P160	1'25"4	1'24"2
Niki Lauda	BRM-Marlboro P160	1'24"4	1'24"3
Wilson Fittipaldi	Brabham BT42	1'26"1	1'24"5
Jackie Oliver	UOP-Shadow	1'24"6	1'29"3
George Follmer	UOP-Shadow	1'24"7	1'25"9
Carlos Reutemann	Brabham-Pagnossin BT42	1'25"9	1'24"7
Carlos Pace	Surtees-Fina TS 14A	1'25"2	1'25"0
Andrea de Adamich	Brabham-Pagnossin BT37	1'27"4	1'25"2
Henri Pescarolo	March-STP 731	1'27"7	1'26"1
Mike Beuttler	March 731	1'27"5	1'26"2
Nanni Galli	Iso-Marlboro IR 01	1'27"0	1'26"3
Howden Ganley	Iso-Marlboro IR 01	1'26"5	1'33"5
Graham Hill	Shadow Embassy	1'31"0	1'30"3

In neretto, il tempo valido per lo schieramento di partenza



Sopra, la Brabham-Pagnossin BT 42 di Carlos Reutemann, che ha sfiorato un clamoroso successo, pare a buon punto. A destra, i nuovi portamozzo posteriori Lotus. Sotto, l'inedita March 731 di Pescarolo



DALL'INVIATO

BARCELONA - Due novità assolute e due novità parziali, nella gara di apertura della stagione europea del campionato mondiale.

Novità assoluta è la MARCH 731 G, la cui carrozzeria è cambiata in modo rilevante ovviamente per essere in regola con le disposizioni FIA. La forma della nuova March, abbandonate le linee aerodinamiche tormentate che erano tipiche delle versioni 1972, è adesso molto squadrata, se vista dal davanti, ma è ancora abbastanza curiosa se vista lateralmente, perché la struttura deformabile attorno ai serbatoi corre rettilinea ma non è piena, tranne che nella parte iniziale delle fiancate. Dopo questa parte iniziale i fianchi sono aperti nel senso della lunghezza, conservando le dimensioni esterne regolamentari soltanto in un bordo superiore ed un bordo inferiore.

I due « volti » alla prova

Dal punto di vista meccanico le soluzioni adottate dalla March sono molto simili a quelle già viste e quindi non rappresentano una novità. E' stata invece adottata una forma del muso completamente nuova, molto larga secondo la moda corrente. Durante le prove sono stati utilizzati due tipi di muso, uno relativamente lungo e liscio e l'altro corto dotato di una protuberanza anteriore in basso, a forma di labbro, con due pinnature verticali centrali.

Le BRABHAM 42 sono inve-

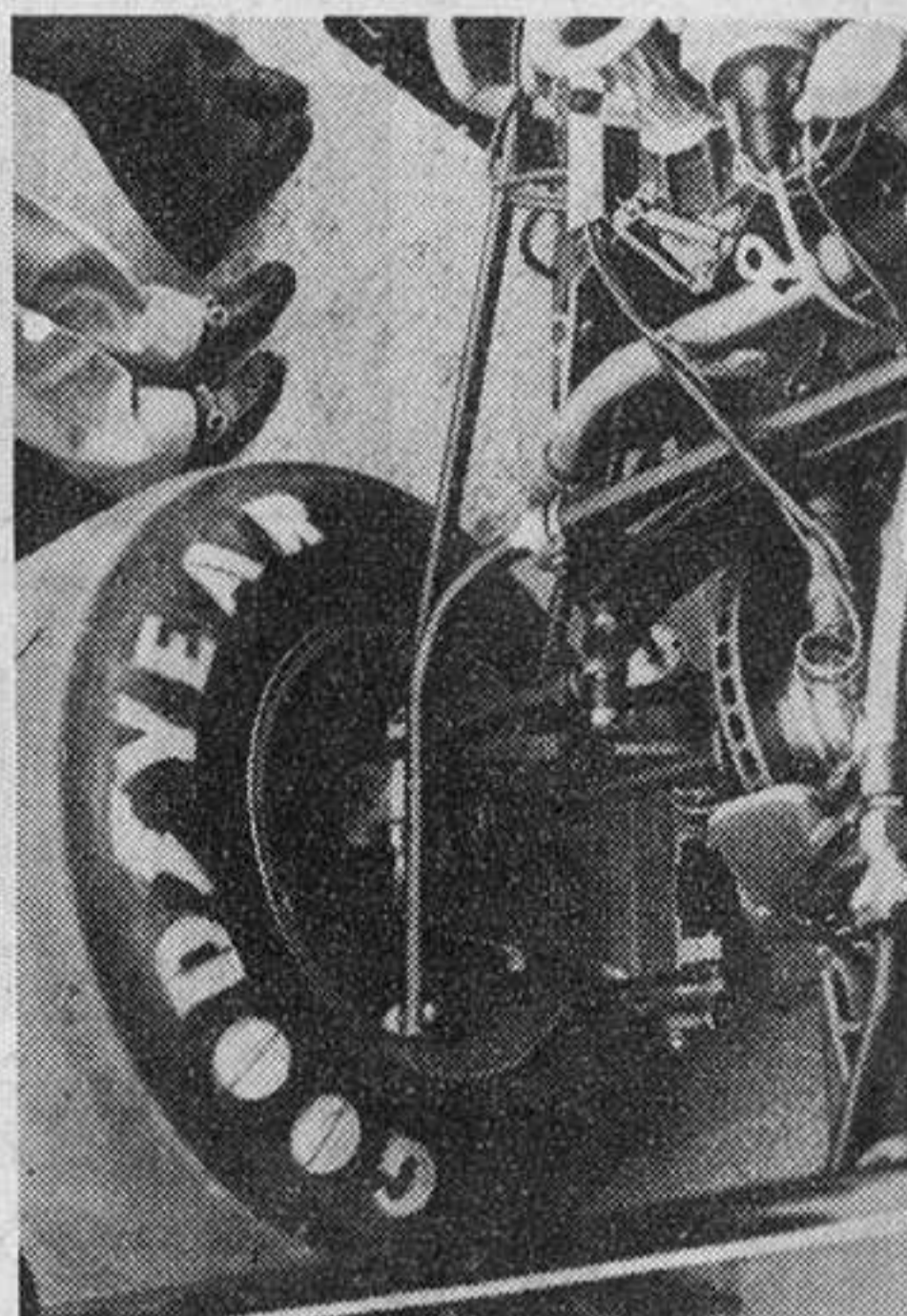
ce molto più differenti dal modello precedente (37) avendo carrozzeria di linea totalmente nuova, e, particolare, con i fianchi inclinati per tutta la lunghezza e che terminano a spigolo vivo in basso. Il muso è piuttosto avanzato, con la parte centrale a cuneo e le parti laterali hanno una curiosa forma a gradini, rappresentati da aperture rettangolari via via arretrate man mano che vanno verso l'alto e che servono a portare aria ai radiatori, che sono appunto posti ai lati del corpo centrale.

Dietro il roll-bar, all'altezza delle spalle del pilota, c'è una curiosa carenatura comprendente due prese d'aria rettangolari, che servono soltanto alla aspirazione. L'alettone a pezzo unico ha un doppio supporto, coi punti di sostegno nella parte posteriore; i supporti scendono in avanti, ed i fulcri sono posti ai lati del cambio. Due supporti verticali, più avanzati, servono per le variazioni di incidenza.

Anche le sospensioni della nuova Brabham; anch'esse progettate dal 28enne Gordon Murray, sono differenti. Le anteriori sono del tipo a doppio triangolo sovrapposto, con quelli superiori stretti e quelli inferiori larghi. Le posteriori sono classiche, coi due bracci paralleli, la bielletta orizzontale superiore ed un quadrilatero inferiore.

Innovazioni di rilievo alla FERRARI, che a Barcellona aveva portato due macchine differenti. Quella simile a quella presentata a Maranello tempo fa, cioè coi radiatori acqua posti lateralmente all'abitacolo, aveva il musetto piccolo,

TECNICAMENTE queste le novità



Le labbra MARCH i rettangoli BT 42

adottato nel tentativo di far affluire maggior quantità d'aria al sistema di raffreddamento. E' stata utilizzata pochissimo, ed è stata subito scartata perché le temperature tendevano a salire.

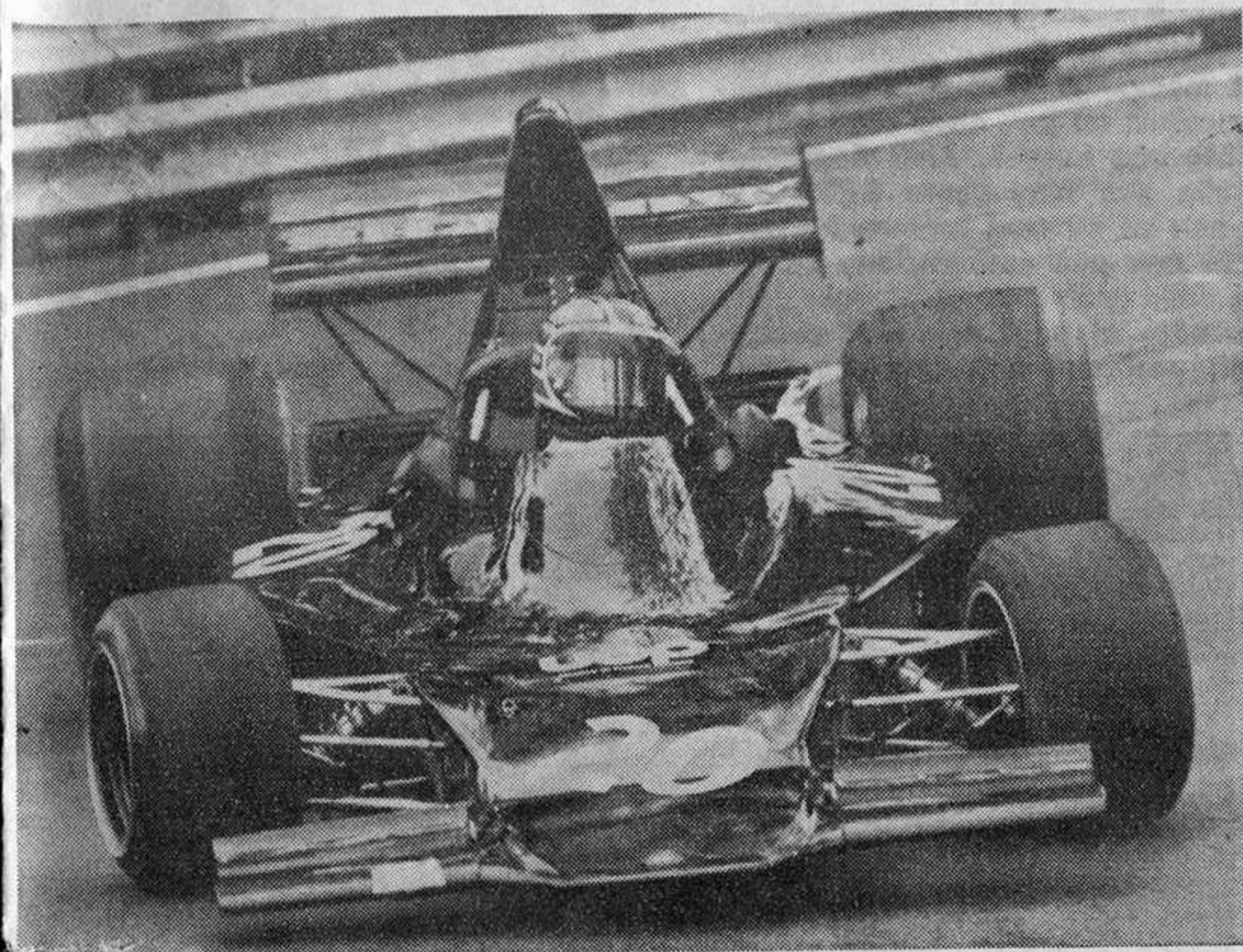
Portamozzi Lotus e alettoni Tyrrell

L'altra macchina aveva il radiatore acqua anteriore, ed è stata quella maggiormente utilizzata in prova e che poi ha corso. Con questa disposizione il raffreddamento si è avverato più felice. Lo spostamento del radiatore ha permesso la costruzione di una scocca più stretta. Su questa macchina l'alettone posteriore ha un solo supporto principale, fissato alla centinatura che è sopra il cambio, integrato da due supporti tubolari collegati alla parte posteriore. La forma della carenatura della parte superiore è identica per i due modelli.

Sulla macchina a radiatori laterali l'alettone è invece sostenuto da due supporti in lamiera, con gli attacchi sul cambio. Questi supporti sono fissati all'alettone in due punti, uno arretrato che funge da fulcro e l'altro più avanzato che si può muovere verticalmente per variare le incidenze.

Sulle Lotus sono stati notati portamozzi posteriori di nuovo disegno, e sulle Tyrrell (almeno ad impressione visiva) gli alettoni posteriori sono stati ancora più arretrati di quanto non lo fossero a Silverstone. Le altre macchine erano praticamente già conosciute.

f. l.



da Barcellona a IMOLA

due giornate, ottenendo al secondo turno un tempo di 1'38"90 alla media di 186,443 kmh abbastanza indicativo dei limiti che queste potentissime vetture possono attingere anche con la stretta chicane prima delle tribune, la stessa utilizzata lo scorso anno in attesa della variante definitiva.

Kauhsen ha provato anche con la 917-10 senza compressore, mentre l'altra Porsche sovralimentata l'aveva Loos, che dall'1'48" e 44 del primo turno è sceso a 1'43"32. Un po' in ombra Kinnunen, che è rimasto a 1'52"2. Ha provato anche Moretti, con la

Pantera, ma troppo poco (appena 4 giri) per poter esprimere valori realistici delle sue possibilità.

Nella stessa giornata, che per fortuna è stata risparmiata dalla incombente pioggia, hanno fatto due turni di prove anche le Formule Italia, come al solito molto numerose (51 vetture hanno effettuato le qualificazioni), la più veloce delle quali è risultata quella di Giancarlo Martini, in 2'01" e 49, alla media di 151,775 kmh, seguita da quella di William Cesarini, uno dei giovani più promettenti del vivaio.

Cronaca di una amarezza
(trascinata per tre giorni)

La FERRARI «ultima»!

DAL DIRETTORE

BARCELLONA. «Sai? Penso che bisognerà darla un'altra spurgatina a quei freni...». Così l'ing. Giorgio Ferrari, pochi minuti prima delle undici e mezza, cioè a mezz'ora dal via del G.P. di Spagna, si rivolgeva — tra un morso a un panino all'altro per ingannare l'attesa — al capomeccanico del team Ferrari F. 1 Giulio Borsari. Il vecchio lupo modenese dei boxes, ebbe come un gesto a dire «... tanto che si può fare di più?...» che in quel momento sembrò curioso. Perché, seppure nel primo giorno di prove Ickx aveva accusato delle difficoltà ai freni, come tutti gli altri d'altronde (a cominciare da Peterson che sembrava incontenibile di prodezze), quel problema non appariva come il più preoccupante di quelli che avevano afflitto i due giorni di prove ferraristi. Due giorni davvero difficili e strazianti.

Era cominciata con la prima compiaciuta riscoperta di un Ickx con due monoposto tutte per lui. Ma una fece presto a liquidarla, quella con i serbatoi laterali, l'ultima nata esattamente, perché i radiatori anteriori che han figurato sulla prima B.3 edizione Colombo-Rocchi, erano stati una sorpresa dell'ultimo minuto sul modello n. 1. Ickx, già dopo le prove pre monzesi a Fio-

rimase laggiù prima della salita verso i boxes.

Giornata persa e notte passata comunque a cambiare un motore per il sabato, per darne uno fresco. Ma anche al sabato non è che le cose siano cambiate molto! Da trafficare ce n'è sempre stato. I rapporti erano stati allungati, come li aveva voluti Ickx, con una quinta da 250 (ma dove si prendono? diceva Regazzoni che ha girato come una farfalla intorno alla Ferrari in questi giorni spagnoli), però tornava a dar fastidio il freno, il motore carburava male, il baffo anteriore dava preoccupazioni, come la nuova pompa elettrica (che aveva fatto saltare il Dinoplex il giorno prima, montato per necessità testa in giù) non lesinava una strage di innocenti valvoline, tanto che qualcuno temeva il ripetersi di una analoga vicenda Amon a Barcellona, fermato da una simile banalità un anno che sembrava felice di risultato! Tra una storia e l'altra più di tre-cinque giri di fila la Ferrari non faceva! Risultato: un tempo carpito in 1'23"5 che indorava un po' la pillola ma nient'altro.

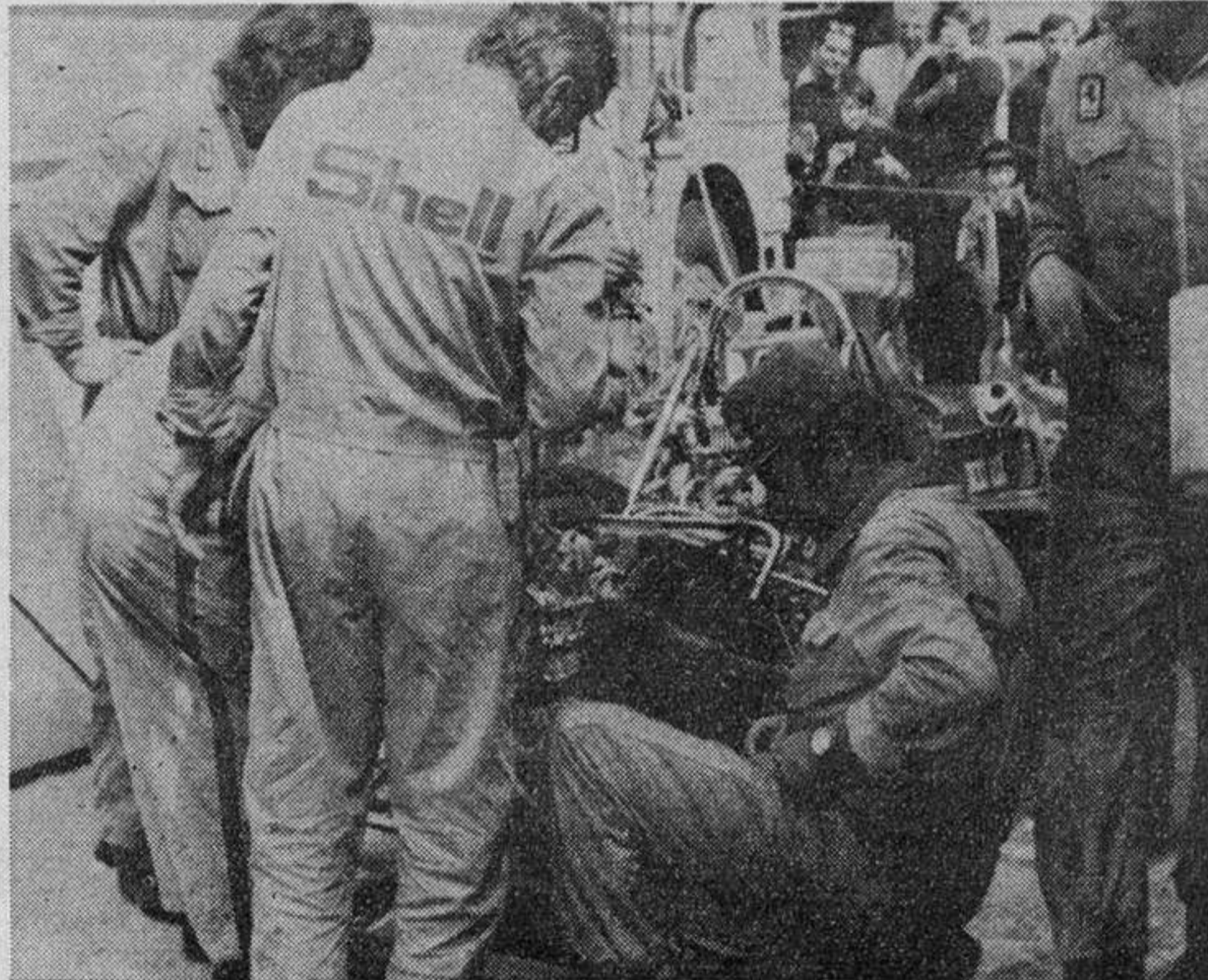
La mattina dopo, la mattina della corsa, nelle prove di due ore prima del via, apriti cielo! Sai che è meglio accorciare di nuovo i rapporti? I giri fatti col «pieno» di carburante avevano lasciato intendere che dei rap-



Tramonti detto «Scintilla», cioè il meccanico-assistente Marelli(k) nello staff delle corse modenesi, quello stesso personaggio che in genere compare in tutte le foto post gara, sul podio e con coppe, quando un pilota Ferrari vince (non lo avete visto in tivvù da Monza 1000 Km?). Mai come a Barcellona un soprannome è stato più che azzeccato! Nel giorno delle stragi delle valvoline fusibili (lui però dice che è colpa dei portafusibili) faceva riparazioni lampo in pista e ne portava persino in bocca per ogni evenienza! Qualcuno dice che avesse proposto per Ickx una specie di minicartuccera da applicare alla tuta per ogni evenienza...

● GEORGES FOLLMER, dopo la gara di Imola del 1. maggio, andrà subito in Belgio per partecipare alla Mille chilometri di Spa. Guiderà una Porsche in coppia col tedesco Jost.

● RONNIE PETERSON correrà nelle Mille chilometri di Spa al volante di una Ford Capri ufficiale.



Ecco la testimonianza ultima della agitata vigilia ferrarista in quel di Barcellona. A mezz'ora dal via i meccanici Ferrari stanno cambiando i rapporti al cambio per accorciarli un po', onde dare più ripresa alla vettura a pieno carico. Ma non servirà. Anzi Regazzoni che se la troverà spesso vicino alla sua altalenante BRM, non mancherà di osservare: ma perché non va su quel motore Ferrari? C'è chi ha creduto di averla trovata con una carburazione troppo grassa, per l'andazzo del tempo che dalla promessa di pioggia della prime ore domenica mattina è passato al sole caldo di mezzogiorno. Ma perché agli altri questi problemi non capitano mai?

● Toh, chi si rivede a Barcellona: il conte Zanon, presidente della sotto-commissione velocità CSAI. C'era anche Giovannino Lurani. Battuto per un jet a zero al ritorno. Il finanziere torinese ha riportato indietro un gruppetto di amici, de Adamich in testa (che doveva filare in Targa Florio fino a mercoledì prima di salpare per Spa. Con lui sulle Madonie ci sarà anche Regazzoni, che ha deciso di essere presente a quest'ultima Targa).

● Invece chi non sa quando riuscirà a debuttare con l'Alfa 33t12 è l'americano Revson. Watkins Glen?, azzarda.

● Chiesto a più di un autorevole personaggio CSI: ma perché non avete voluto che la Targa '74 si svolgesse almeno a Pergusa e sempre con titolarità mondiale? E chi ce l'ha chiesto? ci è stato risposto...

● Ha preoccupato i piloti l'ingresso delle appetitose majorettes barcellonesi, in tubo sull'arena del traguardo del Montjuich prima del via. Erano accampagnate dalla classica musica che in piazza de Toros accompagna l'ingresso del toreros...

● Pescarolo sulla nuova March: «Non ho mai guidato una peggiore F. 1...» Però è arrivato davanti alla B.3!

● La cosa più indecorosa di Barcellona: l'ufficio stampa. In tutta la corsa non ne è stato distribuito uno in tribuna di «prensa» e per telefonare nei giorni di prove duecento giornalisti avevano solo 4 telefoni. Un capo ufficio stampa c'era, il señor Mora, ma passava il suo tempo appollaiato su un tavolino a guardarsi distaccato, mentre tu sudavi per il tuo lavoro. Il piacere del lavoro (altri...)!

Marcellino



I «dritti» di ICKX

rano aveva bell'e liquidato la macchina con i fianchi ingoia-aria perché si era constatato che quei radiatori (forse troppo piccoli?) andavano su di temperatura di una decina di gradi buoni.

E così il belga scelse subito la B.3 prima costruita. Ma non è che fece poi molto con i tempi. Non percorreva più di due o tre giri che ti ripiombava al box con qualche problema: vuoi i freni, vuoi i rapporti, vuoi la carburazione. Le prove dovevano finire e mentre gli altri tutti miglioravano bene, andò in corto qualcosa nell'impianto elettrico e la Ferrari, con un fusibile bruciato

porti più corti avrebbero aiutato un po'. E via così, un'ora prima della partenza, a mettere sotto i meccanici, che in genere quando le cose vanno bene, le macchine in simili circostanze debbono solo lustrarle, e far montare nuovi rapporti.

Dopo tutto quel tran tran, rimesso in tempo record tutto a posto, pronta la macchina, controllati i freni, con Tramonti a far da pedalatore in abitacolo, riecoci il Giorgio Ferrari a far balenare il pericolo di un'altra spurgatina. E deve temere giusto se, nemmeno un'ora dopo, la 312 B.3 che aveva appena finito di tentare vani sorpassi del coria-

ceo campione Can-Am George Follmer, nella navigazione al centro del gruppo durante la corsa, passata sesta alle spalle di Reutemann con la sua Brabham che davanti ricorda tanto la B.3 edizione Forghieri (passata già al museo), si fermava ai boxes. I «dritti» al tornante in fondo al rettilineo (si fa per dire) post boxes, avevano convinto Ickx a rientrare. Sarebbero stati persi sei giri buoni, prima di tornare in pista, e dopo che i meccanici si erano dati il turno al pedale a far sparire l'aria dai tubi dei freni, nei quali il liquido pare bollisse!

Ormai, però, rimaneva solo da

fare la comparsa in coda. Mamma mia che amarezza! In coda davvero, ché tale sarà alla fine in classifica la rossa Ferrari: ultima, anche se l'abitudine di far figurare nelle cifre del cronologico finale anche i ritirati col percorso minimo richiesto, avrebbe indorato la pillola. Ma in realtà c'era poco da nascondere. Delle macchine che avevano condotto materialmente a termine le tornate fino alla bandiera a scacchi, quella di Ickx era proprio ultima, dodicesima alle spalle persino della Iso Marlboro trasudante olio di Nanni Galli.

E fu l'ultima amarezza. Da accompagnare con quella di aver

visto altre tre debs, in fondo, comportarsi più onorevolmente: per esempio la Brabham BT42 che di problemi ne aveva pur avuti nelle prove; o la nera Shadow del irriducibile Follmer, che in due corse (nonostante lo sciacquo in frenata dell'anteriore) si permette il lusso di un terzo posto finale, rinfrancando lo sponsor UOP (che già faceva balenare stop). Solo per le Ferrari, chissà poi perché, le giovinezze di debutto sono così travagliate!... E' il dubbio che assilla sempre tutti. Peccato che faccia sorridere i facili e immancabili detrattori all'agguato!...

sab.