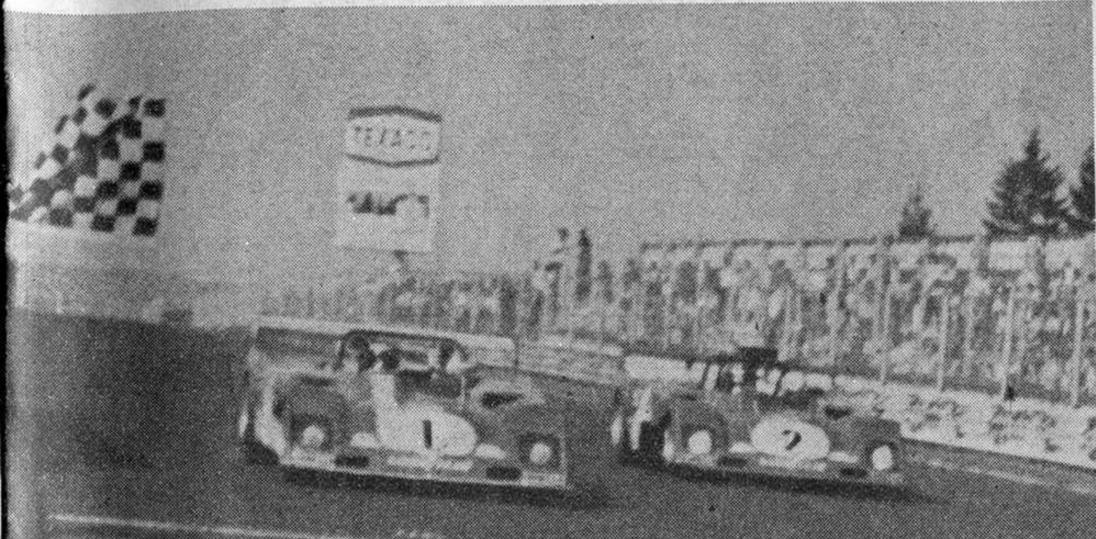


**Accoppiata 312P**  
**che vale forse**  
**il mondiale '73**

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

**AUTO**  
**SPRINT**

# domenica **SPRINT**



All'arrivo in parata delle due Ferrari, fa riscontro l'esultanza al box italiano. La Ferrari ha confermato la partecipazione a Le Mans con tre vetture, anche se i giunti hanno dato qualche problema nelle prove di durata monzese, sia pure dopo 3700 km



## Quel minuto (di rabbia) di MERZARIO nella 1000 KM NURBURGRING

# Il «cavallino» zoppo

DAL DIRETTORE

FRANCOFORTE domenica 27, ore 19,50. Nell'asettica sala d'aspetto B-33 del fantaporto jet di Frankfurt, un mormorio del gruppetto alfista, in paziente speranza di superare l'ostacolo della lista d'attesa per il DC-9 della sera per Milano, accoglie Arturo Merzario, arrivato anche lui per tornarsene a casa a tre ore dalla gara. «Ah, sei qui, perciò non eri sul podio...» gli dice un meccanico milanese. «Podio, quale podio?» stupisce l'Arturo. E salta fuori il «fattaccio», lo «scandalo». Gli alfisti (c'è anche l'ing. Chiti) erano andati via poco dopo l'una dal circuito, quando ormai la corsa era finita per loro col k.o. delle due 312P, per avarie che peraltro erano tra quelle temute (una valvola piegata, l'acqua alta e il paraolio della frizione che perdeva centrifuga, il liquido tutto fuori, anche sulle ruote). Nell'attesa di trovare posto su un aereo stracarico, volevano saper qualcosa del risultato della «mille» lasciata a metà. E si era deciso di telefonare... in Italia a un quotidiano. Ed è così che avevano appreso del «fattaccio» finale, del Merzario a caccia di Ickx, dell'ordine ripetutamente impartitogli di fermarsi al box, del «sollevamento (mini) peso» del pilota fantino dall'abitacolo su ordine di Caliri e del suo indispettito andar via dai boxes, mentre il pubblico del Nur-



I piloti Ferrari sul podio erano solo tre, Ickx, Pace e Redman. Mancava Merzario, la cui assenza ha «azzoppato» la quadriglia dei piloti del «cavallino rampante», dopo il trionfo al Nurburgring

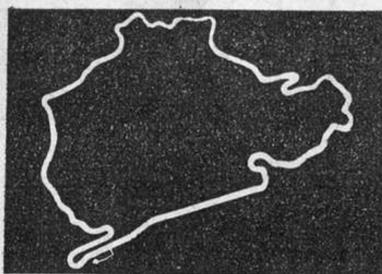
burgring fischiava e avrebbe fischiato ancora quando sul podio sarebbero saliti solo in tre: Ickx, Pace e Redman. Ecco il fattaccio, lo scandalo.

«Non c'ero sul podio per protesta? No, lo sapevano tutti che avevo l'aereo prenotato per la sera e tre ore per arrivare in tempo, col traffico che c'è, qui a prenderlo». E Arturo esibiva il suo biglietto con tanto di o.k. Chiti peraltro scuoteva la testa accanto: «Ma in quanto giravate nel finale?» «Non sotto i 7'30", come stabilito» precisava Merzario «ma era un girare facile. Sa com'è al Nurburgring, quando hai preso un ritmo, proprio nel finale le cose ti vengono più facili, anche se la pista è scivolosa». «Questo, sì» annuiva l'ancora rosso (di sole) direttore generale Autodelta, che qualche chilometro di più sperava farlo con le sue dodici cilindri.

Così lo scandaletto finì a risate in aeroporto. Ma dentro di sé Merzario aveva ancora da rimuginare. Qualcosa l'ammetteva, ma il ritorno era sempre quello: «Non sono stati ai patti, io sì, loro no». I patti; quali sarebbero poi i patti? «L'avevo detto, presenti tre giornalisti, che io avrei girato a mio ritmo e così facendo sarei andato a prendere Ickx. Loro ridevano tutti... Però al massimo avrei fatto un giro in testa e poi

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 20



1000 Km del Nurburgring, gara internazionale di velocità e durata valida quale settima prova del Campionato Mondiale Marche. Circuito del Nurburgring, di km. 22,800. Adenau (Germania Occidentale), 27 maggio 1973.

## Così (in 52) al via

Ickx-Redman (Ferrari 312 P) 7'15"5	Beltoise-Cevert (Matra-Simca 670) 7'12"8	Stommelen-de Adamich (Alfa Romeo 33tt12) 7'19"5
Pescarolo-Larrousse (Matra-Simca 670) 7'19"9	Merzario-Pace (Ferrari 312 P) 7'23"7	Hailwood-Juncadella (Chevron B23) 7'54"1
Fegazzoni-Facetti (Alfa Romeo 33tt12) 7'26"9	Burton-Bridges (Chevron B23) 7'56"1	Pianta-Casoni (Lola T 280) 7'58"1
Gaspar-Pinhol (Lola T 292) 8'04"8 - N.P.	Mohr-Finotto-Basche (AMS) 8'08"5	Reymond-Humble (Chevron B23) 8'07"1
Mendonça-Santos (Lola T 292) 8'19"5 - N.P.	Heavens-LeGuellied (Chevron B23) 8'12"2	Van Lennep-Muller (Porsche Carrera) 8'20"6
Follmer-Kauhsen (Porsche Carrera) 8'24"7	Birrell-Fitzpatrick (Ford Capri) 8'28"2	Glemser-Mass (Ford Capri) 8'25"4
Amon-Stuck (BMW) 8'30"7	Twaites-McInerney (Chevron B23) 8'31"5	Ettmuller-Frey (Chevron B23) 8'29"0
Hezemans-Quester (BMW) 8'35"3	Haldi-Cheneviere (Porsche 908-3) 8'31"2	Wijk-Brorsson (Astra-Cosworth) 8'33"8
Loos-Barth (Porsche Carrera) 8'39"4	Schickentanz-Steckkonig (Porsche Carrera) 8'35"9	Smith-Welpton (Chevron B23) 8'43"7
Neuhaus-Keller (Porsche Carrera) 8'44"8	Dupont-Blacpain (Chevron B23) 8'45"4	Joscelyne-Kaye (Lola T 290) 8'52"5
Joisten-Rosset (BMW) 8'48"8	Ekberg-Simonsen (Porsche Carrera) 8'55"2	Wheeler-Davidson (Daren-BRM) 8'57"8
Zbinden-Fritzinger (Porsche Carrera) 8'58"1 - N.P.	Goodwin-Johnson (Dulon-Cosworth) 9'04"6	Quick-De Selincourt (Chevron) 9'03"2
Kelleners-Pilette (BMW 2002) 9'14"0	Fischhaber-Von Bayern (Porsche Carrera) 9'09"4	Ludwig-Pinske (Ford Capri) 9'16"6
Sindel-Siegler (Porsche Carrera) 9'17"9	Balanos-Proal (Porsche Carrera) 9'19"9	Harrower-Bell (Chevron B 23) 9'19"4
Gleich-Weizinger (Alfa Montreal) 9'27"2	Theissen-Pruser (BMW 2002) 9'43"1	Baumhardt-Schmarje (Royale RP 17) 9'21"2 - N.P.
Babenderende-Wagner (Porsche 911) 10'06"5	Babenderende-Wagner (Porsche 911) 10'06"5	Becker-Cleaver (Porsche 910) 9'28"1
Klauke-Rieder (Porsche 911) 10'33"7	Hine-Hanson (Chevron B 23) senza tempo	Hirth-Mohrs (BMW 2002) 9'45"6
	Eberhardt-Auer (Chevrolet Camaro) 10'15"5	Koch-Goerke (BMW 2002) 10'34"1

## Così (in 22) all'arrivo

1. Ickx-Redman (Ferrari) che compiono i 44 giri del percorso di 22.800 metri, pari a 1003.200 chilometri, in 5.36'53"4, alla media di 178.944 kmh; 2. Merzario-Pace (Ferrari) in 5.36'53"5; 3. Bridges-Burton (Chevron B 23) a 4 giri; 4. Haldi-Cheneviere (Porsche 908-3) a 4 giri; 5. Van Lennep-Muller (Porsche Carrera Sport) a 4 giri; 6. Birrell-Fitzpatrick (Ford Capri) a 5 giri; 7. Welpton-Smith (Chevron B 23) a 6 giri; 8. Ettmuller-Frey (Chevron B 23) a 6 giri; 9. Hezemans-Quester (BMW 3.0) a 6 giri; 10. Raymond-Humble (Chevron B 23) a 6 giri; 11. Neuhaus-Keller (Porsche Carrera) a 6 giri; 12. Loos-Barth (Porsche Carrera) a 6 giri; 13. Fischhaber-Von Bayern (Porsche Carrera) a 7 giri; 14. Ekberg-Simonsen (Porsche Carrera) a 7 giri; 15. Sindel-Siegler (Porsche Carrera) a 8 giri; 16. Kelleners-Pilette (BMW 2002) a 9 giri; 17. Becker-Cleaver (Porsche 910) a 9 giri; 18. Wagner-Babenderende (Porsche 911S) a 11 giri; 19. Hirth-Mohrs (BMW 2002) a 12 giri; 20. Ludwig-Pinske (Ford Capri) a 12 giri; 21. Brorsson-Wijk (Astra-Cosworth) a 12 giri; 22. Joscelyne-Kaye (Lola T290) a 14 giri.

## Battuti i primati

Sulla distanza: Ickx-Redman, media di 178,944 kmh. Primato precedente: Elford-Larrousse (Porsche 908-3) in 5.51'49"33, media 171,400 (1971). Sul giro: Francois Cevert (Matra-Simca MS 670) in 7'20"3, media 186,700. Primato precedente: Ickx (Ferrari 312 P) in 7'40"8, media 178,400 (1971).

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

mi sarei messo dietro, come poi ho fatto.

Perciò non c'era bisogno di tirarmi giù in quel modo! I patti erano che avrei guidato per il turno completo prima del rifornimento. E io mi sono fermato al 40. giro, quando era previsto. Poi non volevo scendere perché anche Ickx il primo turno lo aveva fatto doppio e io avrei fatto — come si era detto — il finale. Jacky ha fatto doppio anche l'ultimo turno senza che lo tirassero



Terminato « a tutti i costi » il suo turno di guida, Merzario se ne va dai box della pista

giù di vettura! Ecco perché parlo di patti. Se sono andato a prenderlo era perché lui andava più piano. Tanto che, dopo il giro in testa, l'ho lasciato ripassare e mi sono tenuto dietro di lui. Come ha fatto anche Pace, in seguito. Quando mi chiamavano al box, e lo hanno fatto con tre giri d'anticipo, giravamo sul passo di 7'40", che non mi pare sia poi tanto veloce con le nostre macchine! ...A me non andava solo di finire a un minuto, specie con la nuova macchina. Ecco tutto... »

## Ripensamenti in... PACE

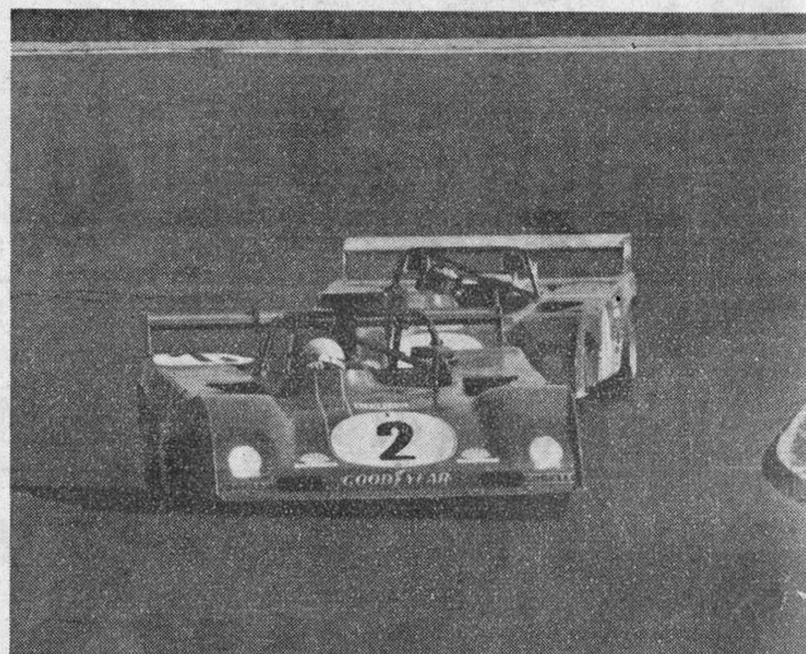
E non concede molto di più il peccato comasco, che si è fatta la sua popolarità al Nurburgring, anche se un po' a metà. Perché applausi non ne ha avuti dal pubblico tedesco, che sembrava soltanto seccato in fondo della coppia Ferrari (che forse significherebbe il campionato mondiale bissato con questi 20 punti e gli « 0 » Matra). I fischi erano comunque per il « management Ferrari », come dicevano alcuni dei più agitati. Perché rendono possibili questi episodi, hanno spiegato altri.

Certo, un po' è che si è perduto il significato del confronto sportivo. Altri valori contano ormai e questi beau geste sembrano passati di moda. Il nuvolareggiare di Merzario, il suo chiudere i fari (che porta sempre accesi in corsa) come sembra abbia fatto nella discesa dopo il Karrousel, dove ha infilato il sorpreso Ickx, come per guasconesca dimo-

strazione del « ci sono anch'io », ripetendo una famosa vicenda che ha fatto leggenda di questo sport nei duelli millemiglieschi Nuvolari-Varzi (senza paragoni inutili), gli hanno creato solo giudizi anche poco generosi.

Perché, in fondo, non si è piloti solo in freddezza sempre calcolata. Qualcuno lo è solo perché « è così », e non potrebbe essere diverso. C'è chi è guascone, chi è rompitutto, chi è... Fangio. O Stewart. (Ma anche loro hanno avuto di queste « improvvisa-

dovere di spiegarsi col collega, dopo il can-can suscitato sui giornali brasiliani post Spa contro i piloti italiani e dei favori che godono — sic! — in Ferrari) dà a dire che la nuova macchina era peggio della prima. E a volerla cambiata. E poi a pentirsi di averla cambiata, accentuando il sovraturno, quando si accorgeva che rimaneva ben lontano dai tempi di Merzario in prova. Una piccola faida. L'uno, il brasiliano, quasi a volersi accattivare l'appoggio del Caliri e C., contrari a questa mac-



Siamo nella fase « calda » della corsa delle due Ferrari vincitrici al Nurburgring, dopo essersi sbarazzate delle avversarie Matra e Alfa. Ecco Merzario che ha superato Ickx, che gli si è incollato a ruota

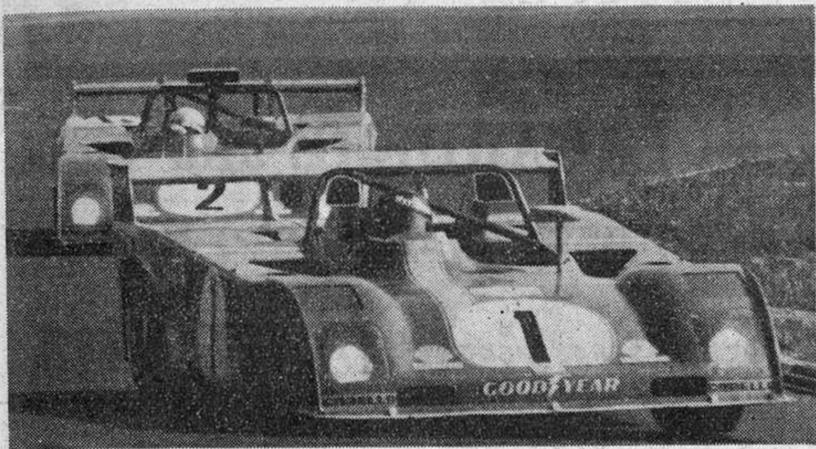
zioni!). Perciò è inutile farsene scandalo, dopo. Casomai prima. Perché prima c'era stato qualcosa a muovere i fatti. C'era quella macchina « sperimentale », la 312 P modificata con lo snorkel-presa-d'aria, l'abbassamento del telaio e della scocca, il sedile avanzato di dieci centimetri, il serbatoio olio in basso, per migliore distribuzione di pesi; la 312 P, per intenderci, affidata ai ritocchi di Forghieri e Rocchi.

E pare che né Colombo né Caliri, gli ingegneri della nouvelle vague '72-'73 Ferrari, la volessero al Nurburgring. Poi, una volta lassù, le cose si sono complicate. Pace, il partner dispettoso di Merzario (quello che non ha sentito il

china della « concorrenza interna » (e poi capisci perché solo l'idea che Merzario potesse fare il colpo gobbo a Ickx ha scatenato tanto agitare, vieppiù rinfocolando giudizi negativi degli spettatori tedeschi verso i disubbidienti italiani). L'altro, il Merzario, già preso — come collaudatore — nelle spire della strana alternativa, quasi che lui — bocciando o accettando una macchina — dovesse essere considerato un partigiano. Adesso capite che cosa c'era dietro a Spa ed alle vicende tedesche. Uno sciocco conflitto di capacità tecniche che d'altronde non dovrebbe nemmeno far impressione, perché sono vicende di tutti i giorni,

## FERRARI: capisco ma doveva vincere ICKX...

MARANELLO - Enzo Ferrari ha visto Arturo Merzario subito lunedì mattina, prima che il pilota comasco, rientrato nella notte di domenica dal Nurburgring, iniziasse i tests di collaudo a Fiorano delle B.3 destinazione Montecarlo (una è la terza monoposto '73 preparata appunto per dare la possibilità a Merzario di tornare in F. 1). Il « Drake » aveva già avuto telefonicamente il rapporto dei suoi dirigenti del Nurburgring ed ha avuto così modo di farsi una idea precisa di quanto avvenuto al Nurburgring. Ma soprattutto della necessità di ridimensionare l'episodio finale della corsa. Lo confermano le sue parole: « Ho detto a Merzario che nella Ferrari esiste da sempre una prassi: va a vincere la corsa il pilota della squadra che si trova in testa, nel momento del "cessate il fuoco", quando cioè il confronto diretto con gli avversari si esaurisce per le mutate vicende agonistiche. Io capisco che questo sport è anche esuberanza. Senza la voglia di vincere non si corre; episodi come quelli di Merzario ne abbiamo visti, con protagonisti diversi: da Castellotti, a Musso, a Nuvolari. Capisco anche che Merzario marciasse al ritmo che si sentiva di sostenere, ma Ickx era in testa e aveva acquisito il diritto a vincere. Questo Merzario lo sa, perché è un nostro pilota professionista ».



## Arturo, cosa fai? fermati!...

in ogni ambiente. Solo che nelle corse debordano, e fanno temere preoccupanti complicazioni.

### FERRARI perdona

Un conflitto, peraltro, che si poteva superare volendo. Bastava che chi dirigeva al Nurburgring avesse voluto chiamare i due partners che non si «filavano» (e per la verità in questo caso non per colpa di Merzario) per tagliare la testa al toro della polemica. Ma non è stato fatto niente; si è rinviato al «dopo» a casa. Col risultato che sapeva. In compenso, ci ha pensato la buona sorte agonistica a raddolcire l'ambiente, anche se qualcuno deve aver fatto capire al Nurburgring che la disobbedienza sarebbe stata portata al Gran Rapporto maranellese del martedì. Forse con l'idea che Enzo Ferrari decidesse magari la «punizione» di non dare al comasco la F.1 per Montecarlo. Non fosse altro perché a Ickx sarebbe come una «spilla», o una cartina di tornasole per le prestazioni con la B.3 (che il belga decanta). Una punizione, quella per Merzario, che difficilmente dovrebbe esserci (lo si avverte dalle parole del «Drake» a parte riferite). Anche perché, in quanto a disobbedienze, in Ferrari in questi ultimi tempi ce ne sono state diverse e non sarebbe giusto proprio far pagare quella che ha almeno il pregio (giusto o meno che sia) della generosità agonistica.

m. s.

# Motori blu S.O.S.

### DALL'INVIATO

**ADENAU.** La curiosa sortita di Merzario, pressoché alla fine della corsa, non è riuscita a smorzare la gioia euforica del clan Ferrari, coi meccanici che si sono precipitati incontro alle due macchine che sullo slancio dell'arrivo vittorioso avevano compiuto il solito giro «ippico» che passa dietro i box ed attraverso una apertura permette di rientrare in pista davanti alle tribune.

I meccanici sono corsi, come al solito, a far grappolo sulle macchine dividendosi equamente (in questo caso la distribuzione dei «pesi» è stata giudiziosa) su quella che Jacky Ickx e su quella che Carlos Pace avevano portato sulla linea del traguardo. La Mille chilometri del Nurburgring era vinta. E la scena solita dei meccanici della Ferrari si ripeteva. Solita perché delle grandi corse tedesche la Ferrari sembra ormai aver fatto monopolio, vincendo con le sport e vincendo anche in Formula uno, benché questo sia un avvenimento che pare sia riservato appunto al Ring.

Soliti festeggiamenti, con un ministro a mettere attorno al collo dei vincitori la corona di alloro dorato. Ma sul podio erano soltanto in tre perché Merzario se n'era andato, infuriato pare per una supposta sgarberia che gli sarebbe stata fatta e che nessuno ha capito, davvero. Infuriato, ci ha detto quando lo abbiamo poco dopo incontrato, perché voleva finire la gara lui, ave-

re il gusto di passare lui la linea del traguardo.

Non so né voglio sapere quali siano stati gli accordi presi in seno alla squadra, quando la situazione è diventata di colpo rosea per carenza di avversari, ed in fondo non interessa poi tanto.

Quel che interessa è che davanti alle tribune tedesche, anche se quest'anno meno affollate del solito, vi sia stata questa scena vivace che la gente non ha capito, anche se gli speakers della gara hanno fatto presto a interpretarla, a modo loro. E francamente è stata poco piacevole, oltre che irrazionale. Perché a parte tutte le ragioni possibili (ripeto che non le conosco) resta il fatto che se per caso Pace fosse rientrato al box senza poter più continuare non ci sarebbe stata possibilità di rimpiazzarlo.

Comunque questa parentesi imprevista e imprevedibile non ha guastato la gran festa che la gente della Ferrari ha fatto attorno alle macchine insieme con i tanti tifosi che erano venuti fin qui anche dall'Italia. Ed è stata una festa piacevolissima, per molte ragioni.

Prima di tutto perché una vittoria è pur sempre una vittoria, e quindi è una cosa che rallegra. Poi perché è stata ottenuta in maniera abbastanza buona, visto che a star davanti alle Ferrari nella fase iniziale della corsa c'era solo la Matra-Simca di Cevert, mentre le altre macchine pericolose erano dietro. Infine perché con questo successo la posi-

zione della Ferrari nella classifica del campionato del mondo è diventata quasi inattaccabile.

E poi, a pensarci bene, perché la grande sconfitta è stata la Matra-Simca, che aveva le macchine migliori, con equipaggi di tutto rispetto, e che avendo lamentato rotture ai motori ha fatto capire di non essere poi tanto ferrata, in vista della 24 Ore di Le Mans che si corre tra due settimane.

Vista in «proiezione Le Mans» questa corsa del Ring tedesco è stata molto interessante. La Matra ha fatto vedere che in tenuta di strada è migliore, e non vi erano dubbi; ha fatto vedere che i suoi motori sono molto buoni, e lo si sapeva. Però, anche stavolta come è accaduto spesso durante le ultime prove, i motori della Matra non hanno resistito molto, e le rotture sono state ripetute. Quella che ha appiedato Pescarolo dopo soltanto mezzo giro di gara trova giustificazione. Egli aveva un motore stanco perché era quello che aveva già corso alla Mille chilometri di Spa, e che avevano dovuto montare perché si era rotto in prova quello fresco. E quindi si può capire come la rottura di una biella non sia stata cosa tanto allarmante.

Quello però che avevano Cevert e Beltoise era un motore fresco e non c'erano motivi che cedesse come invece ha fatto. Soprattutto perché alla Matra asseriscono di aver compiuto prove prolungatissime al banco, di oltre 24 ore e di aver fatto un test di durata

con la macchina, per oltre tremila chilometri, senza che nulla accadesse. Resta però il fatto che le asserite prove sono state fatte in privato e che nelle uscite pubbliche ci siano stati molti cedimenti. Come spiegarlo?

Non lo sappiamo, ma certo è che alla Matra la spiegazione la stanno cercando, e con un certo affanno perché la scadenza di Le Mans si avvicina velocissima. Praticamente debbono essere sul posto tra una settimana e non si vede come possano pensare di rimediare ad una debolezza congenita.

Se questa corsa è stata buonissima per la Ferrari, è stata deludente per le Alfa Romeo, che tuttavia durante le prove avevano avuto modo di far vedere che sono davvero molto buone e sono sulla strada giusta per raggiungere risultati di alto valore, presto. Le macchine sono già adesso abbastanza valide, in tenuta di strada e in velocità. Hanno ovviamente le piccole magagne della gioventù, che solo le esperienze esasperate possono far risaltare e possono far sparire. Però ci sono, queste Alfa Romeo dodici cilindri, e se appena appena i punti deboli sono stati individuati c'è da credere che prestissimo esse saranno davvero al vertice.

Per l'Alfa, poi, non essendoci l'assillo di Le Mans, le prossime settimane potranno essere messe a profitto per perfezionare la messa a punto in vista della corsa austriaca e soprattutto di quel-

Franco Lini

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

la americana di Watkins Glen che alla fine di luglio rappresenta un obiettivo molto importante, non soltanto per la gara in sé ma per i riflessi che essa può avere sul mercato americano sensibilissimo alle vittorie.

Dalla cronaca vedrete come le cose siano andate, bene e presto per le Ferrari. Una volta scomparsa anche la Matra di Beltoise, che era davanti alla Ferrari di Ickx di una ventina di secondi, non ci sono stati più problemi.

E' venuto subito l'ordine di rallentare ed i tempi sul giro delle due macchine rosse sono saliti a limiti che erano quelli delle Porsche Carrera speciali. Tutto nelle regole del giuoco che si applicano in questi casi, come si vede. Via tranquilli fino alla fine, attenti ad evitare guai, attenti a non incorrere nei tranelli che queste gare presentano quando meno te l'aspetti. Posizioni acquisite da mantenere e basta. Pareva tutto tranquillo e invece c'è stata la vicenda degli ultimi giri che ha portato le due Ferrari a ridosso, con un brivido a pochi giri dalla fine quando la macchina di Merzario era davanti a quella di Ickx e proprio davanti

Muller ed ha fatto una corsa regolarissima, finendo in ottima posizione. Davanti a lei però sono finite sia la Chevron degli ottimi inglesi Burton e Bridges, che non sono degli sconosciuti in questo settore, sia la Porsche 908-3 di Haldi e Cheneviere. E se per la piccola Chevron il discorso è semplice, perché se ne conoscono le qualità e possibilità su un circuito come questo, per la Porsche 908 il discorso porta lontano. Porta cioè a pensare cosa sarebbe accaduto se la Porsche non avesse deciso di smettere le gare per lo sport e quindi avesse continuato a sviluppare questa macchina. Diciamo che ci sarebbero state molte cose interessanti da vedere e probabilmente una diversa graduatoria tra le marche che corrono in questa categoria.

Basti pensare ai tempi ottenuti da Mario Casoni con la macchina che poi Jost ha distrutto, e basti vedere quello che hanno fatto gli svizzeri, con un motore che ha cento cavalli di meno di quelli che adesso sono possibili.

Tra le macchine che hanno fatto cose ammirevoli in questa corsa era la Lola del Jolly Club, con Giorgio Pianta al volante insieme con Mario Casoni. Anzi, è stato Casoni a partire e ad

Quest'intervista con LAGARDERE alla vigilia della sconfitta, acquista particolare valore

## Battuta al Nurburgring la MATRA rinuncia all'obiettivo mondiale?

SPECIALE PER AUTOSPRINT

**NURBURGRING.** La Matra è venuta in Germania, per la «1000 KM» del Nurburgring molto di controversia. Come è noto i programmi iniziali della Casa prevedevano il forfait per questa gara, onde potersi concentrare sulla «24 Ore di Le Mans». Il cambio di indirizzo, ci ha fornito lo spunto per una serie di domande a Jean Lagardere, il «Grande Capo» della Matra, e non solo per ciò che concerne le competizioni automobilistiche.

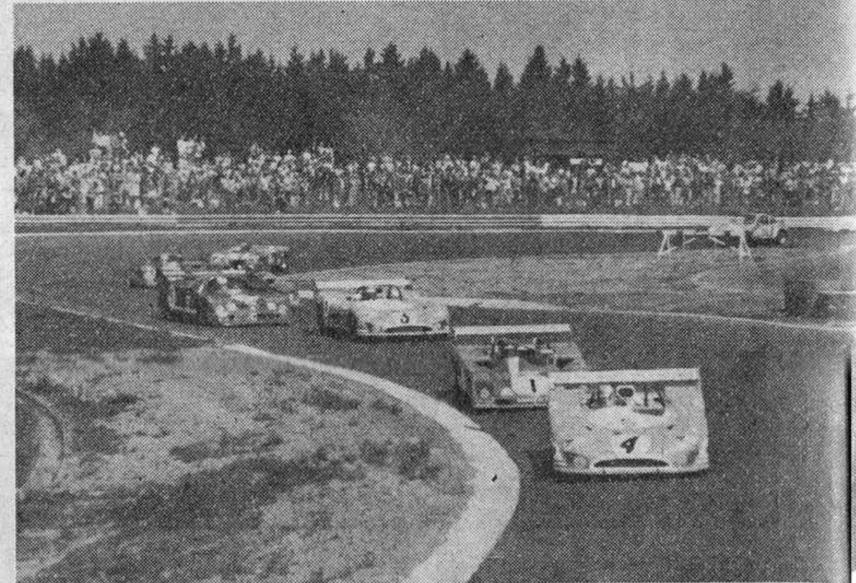
sta verità, non può farci tornare indietro, perché noi siamo francesi e quindi è naturale che vogliamo prima di tutto fare bella figura davanti al nostro pubblico.

— Ma siete ancora nelle condizioni dello scorso anno, quando la Matra prese il via a Le Mans sotto la condizione «vittoria o morte»?

«No! Direi che ora siamo un po' più tranquilli. Anche se non dovessimo vincere a Le Mans, siamo già sicuri che nel 1974 la attività del nostro reparto competizioni non verrà sospesa. Que-

simo vincere a Le Mans, ben difficilmente proseguiremmo nel Mondiale Marche pre il 1973. Cioè andremmo a Zeltweg e a Watkins Glen solo nel caso che il distacco dalla Ferrari nella classifica generale fosse ancora quello che è oggi, prima del Nurburgring, ovvero fosse diminuito. Ma se per caso fosse aumentato, e noi non fossimo primi a Le Mans, come dicevo per la Matra la stagione di corse 1973, finirebbe al 12 giugno, il giorno dopo Le Mans.»

— Le vetture per Le Mans sono già pronte?



A sinistra, la partenza della 1000 Km del Nurburgring. Alla prima curva, qui sopra, è già la Matra di Cevert in testa seguita dalla Ferrari di Ickx e dall'altra Matra di Pescarolo, fermatasi però subito

alle tribune in un allargamento per un sorpasso la seconda Ferrari è stata costretta ad andare un poco sull'erba. Proprio inconcepibile.

E la gente delle tribune, quella dei box e gli osservatori sono restati allibiti a vedere la scena. Francamente, questo è il genere di cose che non dovrebbero accadere e che se accadono denunciano delle situazioni che non sono chiare e che non trovano nessuna giustificazione. E' un discorso vecchio, che tra l'altro si riallaccia a ricordi personali, perché qualcuno ha rimproverato a un d.s. Ferrari di aver invitato i piloti a considerarsi «accessori», come il motore o i freni, in vista del risultato da ottenere che era quello di far arrivare le macchine della marca davanti a quelle della marca avversaria.

Una accusa sciocca, che adesso spero non sia rivolta ad altri. Nelle gare di durata quel che conta è che la macchina stia davanti agli avversari, se ce ne sono, e le ambizioni personali debbono essere dimenticate, proprio come un annullamento della personalità, e chi riesce a farlo è da considerare davvero un pilota professionista.

Cambiamo argomento, perché è spiacevole, ed a noi le cose spiacevoli danno fastidio.

Insieme con la gara delle macchine che potevano puntare alla vittoria c'era quella che coinvolgeva le macchine delle altre categorie. C'era la Porsche Carrera prototipo di Van Lennep e

un certo punto era quarto assoluto, posizione davvero ammirevole che tuttavia non ha potuto mantenere per la rottura del motore. Peccato, perché i due italiani avrebbero meritato davvero di finire bene questa gara.

Quelle che comunque hanno davvero sorpreso sono state le turismo. La battaglia tra Ford e BMW è stata incerta fino a che Stuck è uscito di strada, ma la Ford di Mass era riuscita a superare la BMW sia pure di poco e tutto poteva ancora accadere. Invece la BMW è finita fuori strada e Stuck è stato molto fortunato, mentre Chris Amon che doveva sostituirlo al volante è stato ancora una volta sfortunato.

Le Ford Capri, nonostante la tenuta di strada aleatoria, sono state ancora una volta velocissime e la posizione finale che occupano è stata meritata. E' una posizione che tra l'altro dovrebbe far meditare la gente che deve decidere il futuro delle corse di durata. Ma ormai ci siamo stancati di ripetere le ste cose, in questo mondo di sordi volontari.

Tutto bene, in questa Mille chilometri tedesca. Tutto molto bene per noi che adesso vediamo il campionato mondiale in rosso, e bene per gli spettatori, che stavolta però non erano tanto numerosi come in passato. Arrivederci a Le Mans, se Ferrari ci andrà davvero.

f.1

«Siamo venuti al Nurburgring — dice Lagardere — perché visto come si sono messe le cose nel Mondiale Marche, sarebbe stato assurdo gettare via così senza combattere la possibilità di guadagnare dei punti.

«Comunque io sono uno sportivo e la "bagarre" che si è scatenata attorno al campionato con la lotta sempre costante contro la Ferrari, e la Mirage e con il nuovo inserimento della Alfa Romeo, mi piace troppo per non cercare di essere sempre presente dappertutto.

«Naturalmente questa mia "passione" non ha trovato altrettanto entusiasti i miei tecnici. Per loro sarebbe stato certo meglio, proseguire con il programma originale ed essere già concentrati su Le Mans, dal giorno dopo Spa.

«Posso testimoniare che per venire al Nurburgring hanno fatto delle vere acrobazie. Sulla vettura di Cevert-Beltoise ad esempio è stato montato uno dei motori, previsti come scorta per la corsa francese.»

— Ma Le Mans per voi è meglio del titolo mondiale?

«Beh abbiamo scoperto una cosa interessante dal punto di vista pubblicitario. Cioè che Le Mans è importante per il pubblico francese, ma non per quello degli altri paesi. Infatti è molto meglio prendere parte alle corse in programma nei vari paesi, se si vuole ottenere un buon coefficiente di penetrazione sui singoli mercati. Comunque que-

sto comunque non vuol dire che il nostro primo traguardo non sia la vittoria sulla pista di casa.

«Certo quest'anno, con tre Ferrari in corsa, sarà più difficile dello scorso anno. Però proprio il fatto di trovarci di fronte degli avversari così qualificati, a differenza dello scorso anno quando eravamo praticamente da soli, tutto sommato è quello che ci agevola di fronte all'opinione pubblica in caso di sconfitta.

— In caso di sconfitta a Le Mans, perciò nessun cambiamento di programma?

«Non è esatto. Se non doves-

### Molti vogliono i motori «blu» per la F. 1 '74

● Ben sette «team» di Formula uno inglesi, avrebbero avanzato una richiesta di motori alla Matra. Tuttavia i tecnici francesi non sono affatto intenzionati né a vendere né a prestare i loro propulsori. Per il 1974 potrebbero fare un pensiero ad un eventuale «affitto» di motori, però solo ad una squadra che vinca. Poiché di macchine che vincono oltre alla Lotus ed alla Tyrrell, non è che ce ne siano molte, si può pensare che la Matra in F. 1 non ci tornerà né direttamente né indirettamente. A meno che... siccome c'è anche una certa McLaren, e c'è un certo Cevert che si sente maturo per fare la prima guida...!

«Si i quattro telai sono pronti, mentre gli otto motori stanno già girando al banco. A Le Mans, avremo tre esemplari con il nuovo cambio Porsche, ed uno con lo ZF. I cavalli dei motori saranno circa 463. In questi giorni a Le Castellet abbiamo fatto delle prove di durata. Complessivamente sono stati percorsi 5480 chilometri, per un totale di 32 ore e 20 minuti di impiego. Abbiamo dovuto portarli a termine in due riprese perché i piloti erano impegnati in altre corse. Comunque non c'è stato il minimo problema. Anzi ad essere sinceri un paio ci sono stati. Il primo era che la batteria non reggeva; perché un po' di olio era andato sulla cinghietta dell'alternatore, che perciò slittava. Il secondo è che si bruciavano le lampadine delle luci rosse posteriori. Una sciocchezza si dirà. Ma considerato che a Le Mans si corre anche di notte e che i commissari sono severissimi per ciò che concerne questi particolari, come abbiamo visto lo scorso anno, potrebbe essere un fatto abbastanza importante avere tutto l'apparato di illuminazione in perfetto ordine. Sarebbe proprio tutta da ridere se vincessimo contro la Ferrari per un fanalino "rosso". E poi se dobbiamo stare davanti è giusto che gli altri possano vederci nel migliore dei modi!»

Tito Zogli

ADENAU - Il via alla 1000 Km del Nurburgring viene dato alle ore 11,05; ai bordi della pista si assiepano circa 120.000 spettatori. Sullo schieramento di partenza sono allineate 52 vetture che vengono messe in gara con la partenza tipo « Indianapolis ».

Cevert prende subito il comando inseguito da Ickx, Pescarolo, Merzario, e Regazzoni, al terzo chilometro Merzario è già passato in terza posizione mentre fra le turismo Stuck con la BMW si insedia al settimo posto davanti alla Porsche prototipo di Van Lennep e alla Ford Capri di Mass. Per Pescarolo la gara finisce subito in questo giro verso il 18. chilometro. Il francese è costretto ad abbandonare la sua vettura ai bordi della pista per noie al motore.

Al termine del primo giro, davanti al traguardo, la situazione è la seguente: Cevert è al comando con 6"3 di vantaggio su Ickx, più lontano Merzario e ancora più staccati Stommelen e Regazzoni. Fra le due litri è al comando Burton che in sesta posizione precede Casoni che ha preso il via con la Lola 3 litri della Jolly Club in sostituzione dell'assente Pica, e poi la Porsche 908 MK3 di Haldi, la BMW di Stuck e la Ford di Mass.

Manca in questo giro Hailwood che aveva stabilito con la Chevron il miglior tempo in prova fra le due litri e che si ferma ai box perché lamenta noie all'apparato elettrico. Più tardi sarà costretto al ritiro definitivo per la rottura del cambio.



Le Porsche Carrera iscritte nella Sport avevano lo spoiler posteriore ormai definitivamente allargato. Sotto, la AMS di Finotto e Mohr si è ottimamente comportata fino a che non si è dovuta ritirare

Redman rimane al volante, Pace sostituisce nuovamente Merzario alla guida della vettura n. 2 che è come noto la vettura nuova messa a punto dall'ufficio tecnico diretto dall'ing. Forghieri.

Frattanto si verifica un altro ritiro importante, quello di Mass con la Ford Capri che stava brillantemente conducendo fra le turismo ed aveva inserito la sua vettura nella ristretta cerchia dell'alta classifica. Il tedesco è costretto al ritiro per avaria all'impianto elettrico.

Il vantaggio delle due Ferrari è talmente grande con più di due giri nei confronti della vettura terza piazzata, che tutti si attendono da parte delle due vetture di Maranello un'andatura turistica. Invece improvvisamente sui cronometri, dopo il 31. giro in cui la vettura n. 2 ha fatto rifornimento e Pace ha dato il cambio a Merzario, si cominciano a registrare un pauroso calo nei distacchi fra le due vetture in testa che fino a quel momento si erano concluse tra 40-50 secondi.

Mentre anche la vettura di testa fa rifornimento e Pace ha dato il comando, il distacco scende sempre più; vane sono le rimostranze che vistosamente Caliri e Ghedini fanno al pilota comasco perché rallenti il suo ritmo. Egualmente inesistenti sembrano per Merzario anche i cartelli freneticamente agitati con la scritta « slow » che gli vengono mostrati da tutta l'équipe dei meccanici. L'altoparlante

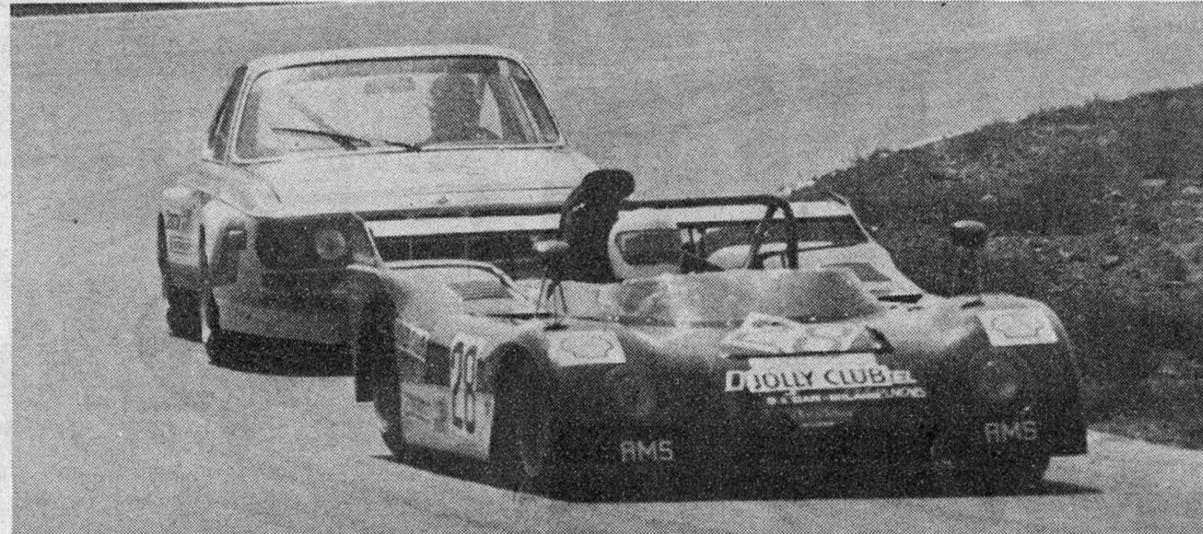
## In un'ora e mezza Matra e Alfa k. o.

Al secondo giro, Cevert aumenta ancora il suo vantaggio su Ickx portandolo a 12", mentre Merzario tiene abbastanza bene la ruota del belga. A 8" dalle due Ferrari è isolata l'Alfa Romeo di Stommelen mentre quella di Regazzoni è costretta a fermarsi lungo la pista per una valvola che cede. Cevert durante questo secondo giro stabilisce un primo record girando in 7'26"5. Le posizioni rimangono invariate anche durante il terzo giro, il vantaggio di Cevert è aumentato di 12"5 mentre le due Ferrari navigano « a vista », staccate di soli 2" e l'Alfa di Stommelen aumenta il suo distacco dalle vetture di Maranello a 11".

Al 4. giro Cevert aumenta ancora il ritmo portando il vantaggio addirittura a 16". Alle spalle delle due Ferrari e dell'Alfa Romeo intanto la quinta posizione è tenuta da Burton che comanda la classifica delle due litri. Fra le vetture di Gran Turismo dopo che Van Lennep con la Porsche è riuscito a passare la BMW e la Ford, al comando c'è appunto la Capri del tedesco Mass tallonato dalla BMW di Stuck. Più staccate le altre due vetture della squadra affidate a Hezemans, Birrell e la seconda Porsche-Martini condotta da Follmer.

Al quinto giro l'ordine dei passaggi è ancora immutato, il vantaggio di Cevert è ora di 16"1 e la sua media generale è di 183,7. Merzario ha accumulato 5" di ritardo rispetto a Ickx, Stommelen addirittura 28" rispetto alla Ferrari, Casoni è in quinta posizione. Il sesto giro vede Ickx passare al contrattacco e diminuire il suo svantaggio nei confronti della Matra in testa. Infatti il belga fa registrare dai cronometristi uno svantaggio di soli 16" nei confronti della Matra. Merzario invece è regolare sul suo ritmo e quindi il suo svantaggio nei confronti di Ickx è salito a 11". Durante questo giro si registra l'uscita di pista della BMW di Stuck. La giovane promessa tedesca è ricoverata prontamente all'ospedale ma dopo le radiografie gli si riscontrano solo delle forti contusioni alla spalla e al braccio sinistro.

All'ottavo giro, dopo che le posizioni sono rimaste invariate anche al settimo giro, si hanno i primi rifornimenti. Sulla Matra in testa sale Beltoise, Pace dà il cambio a Merzario mentre Ickx invece rimane al volante. Sull'Alfa Romeo di Adamich sale al posto di Stommelen. Durante questo ottavo giro esce di pista anche Follmer con la Porsche Carrera, la vettura è distrutta ma il pilota è indenne. Al nono giro Beltoise ha por-



tato il suo vantaggio su Ickx a 23", mentre in terza posizione è sempre la Ferrari di Pace con 29" di distacco e infine a 48" c'è l'Alfa Romeo di de Adamich.

Si arriva così al giro decisivo di questa 1000 KM del Nurburgring, precisamente l'undicesimo. Durante questo giro Beltoise si ferma perché il motore della sua Matra non funziona più, quindi automaticamente in testa alla corsa passano le due Ferrari di Ickx e Pace, separate tra loro da un minuto e tallonate a più di due minuti dalla Alfa di de Adamich. Il sogno dei box Alfa Romeo di portare in porto un risultato prestigioso però svanisce subito. Infatti contemporaneamente all'arrivo della notizia del ritiro di Beltoise si vede entrare nella corsia di decelerazione anche la vettura di de Adamich. Chiti appurerà in seguito che a causa della rottura di un para olio il lubrificante imbratta le gomme posteriori.

Il distacco fra Ickx e Pace in questo momento è di circa 55" per cui ai box Ferrari cominciano ad uscire cartelli che invitano i due piloti alla massima prudenza per non ripetere esperienze abbastanza recenti che hanno privato la Casa modenese dei 20 punti della prima posizione che in questa fase del campionato sono vitali per la Ferrari per poter riconquistare l'alloro iridato del 1972 nel Mondiale Marche. Al 15. giro Pace rientra precipitosamente ai box a causa di un errore: il pilota brasiliano ha interpretato male il cartello che gli segnalava ancora due giri prima di rientrare ai box, quindi fa questo rientro

prematuramente. Merzario che non lo attende è costretto a fare un turno di guida senza guanti.

In terza posizione frattanto ha recuperato molto bene la Chevron B 23 di Burton che è davanti alla Porsche 908 di Haldi e alla Porsche Carrera di Van Lennep e alle due Ford Capri di Glemser e Fitzpatrick. Al 16. giro nuovo rifornimento. Ickx questa volta,

Redman sale in macchina e secondo il suo stile assume subito l'andatura prudente. Al primo passaggio il pilota inglese nota però che il suo vantaggio nei confronti di Merzario è improvvisamente diminuito per cui abbandona la tattica prudente e si trova per un paio di giri a tirare. Questo atteggiamento di Redman contiene il recupero di Merzario per cui

## La nuova F.1 di CHAPMAN già « elaborata » da Giugiaro

• Giorgetto Giugiaro, lo stylist più ricercato italiano, ha fatto pervenire a Chapman, venerdì scorso, i disegni ed i modellini in gesso della carrozzeria per la nuova « Lotus F. 1 ». Secondo i programmi del costruttore inglese la tradizione la « Lotus 73 » sarà una vettura completamente rivoluzionaria, sia sotto il profilo della meccanica, che sotto quello dell'estetica; tanto è vero che Giugiaro si è dovuto impegnare a non far trapelare nulla dei disegni. L'unico serio dubbio a questo punto è che le ombre giudiziarie italiane che sono improvvisamente calate su Chapman, ben difficilmente porteranno il costruttore inglese ancora nel nostro paese e quindi logicamente anche le sue vetture.

soddisfatto di come si sono messe le cose, finalmente scende di macchina e cede il volante a Brian Redman. La sosta per i rifornimenti prende soltanto 23". Tanto per fare un esempio citiamo che la Porsche-Martini è riuscita a sostituire i piloti in 21" ma il record assoluto sembra spettare alla Ford con soli 17".

sembra che fra le due Ferrari in testa nulla sia cambiato. Al 19. giro sono rimaste in gara solo trenta vetture delle 52 partite. Fra le due litri intanto Bridges ha dato il cambio a Burton.

A metà corsa si ha anche il terzo rifornimento che vede cambiare i pneumatici sulle due Ferrari. Mentre

dell'organizzazione sottolinea, con parole di sfotto, tutta la vicenda.

Nei box Ferrari c'è chi scuote la testa non capendo l'atteggiamento di Arturo. Al 36. giro il distacco si riduce addirittura a 12" e, mentre dai box si ripetono le segnalazioni, Merzario addirittura, riferiscono alcuni testimoni, mostra il pugno. Il giro dopo quasi a conferma del suo atteggiamento si avvicina ulteriormente a Ickx. Sul rettilineo d'arrivo è a 7"3. Sorpasserà il belga nella discesa dopo il Karrousel. Immediatamente Caliri e Ghedini mettono fuori a Merzario, sul rettilineo opposto ai box, il cartello « rientrare per fare rifornimento ». E' il 37. giro. Il rifornimento in realtà era previsto al 40.

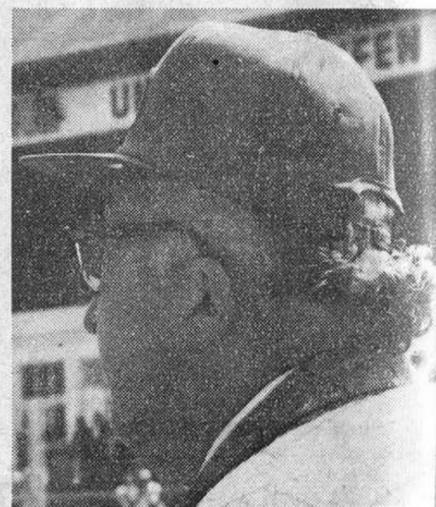
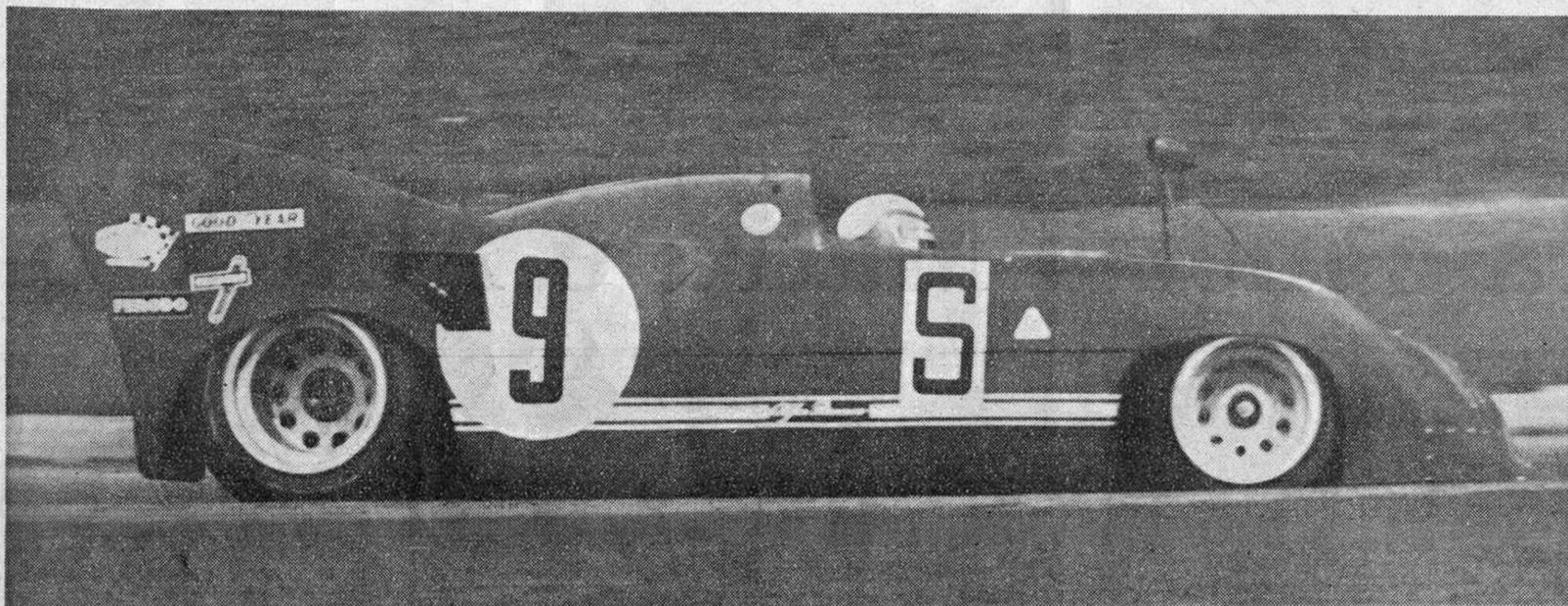
I tre giri seguenti, il 38., 39. e 40. vedono i box Ferrari in preda all'agitazione. Ad ogni giro si vedono i meccanici con in mano i serbatoi della benzina, Pace con il casco inflato attendere la vettura e Merzario che invece, prosegue per un giro ancora vicinissimo davanti alla vettura di Ickx che fa strani gesti di rassegnazione. Poi al 39. giro il belga passa lui davanti a Merzario. I cronometri in realtà dicono che stanno girando piano: oltre i 7'39".

Al 40. giro Merzario si decide a rientrare, secondo la tabella prevista, che infatti ha sempre visto le Ferrari fare rifornimento ogni 8 giri. Il comasco è così fatto scendere di peso dalla vettura. Lui dice che gliel'avevano promesso. Merzario aggiunge: « Non capisco questo atteggiamento in quanto se, come si dice, avessi voluto vincere a tutti i costi, non sarei rimasto certo alla pari della vettura di Ickx, ma me ne sarei andato dato che il belga mi sembrava tenesse un ritmo abbastanza tranquillo. »

Ai box Ferrari il commento viene deliberatamente evitato. Tuttavia si intuisce che da parte di tutti gli altri piloti della squadra c'è un certo risentimento perché, nel momento in cui le due Ferrari erano passate in testa, c'era l'ordine di mantenere tempi prudenziali, al di sopra del 7'30" e tutti si erano attenuti a questo ordine. Ickx dal canto suo al rifornimento ultimo del 41. giro rimane in vettura e nessuno si oppone. Gli ultimi quattro giri vedono Pace rimanere letteralmente incollato alla ruota di Ickx per cedergli addirittura il passo sotto il traguardo, dove con un vistoso rallentamento il brasiliano fa passare di qualche metro davanti alla bandiera a scacchi la vettura del compagno di squadra.

Nemmeno la sportività della FERRARI ha avuto ragione della testardaggine di un cronometrista che ha tolto all'ALFA il diritto di partire in PRIMA FILA!

# La beffa all'ALFA



A sinistra, Clay Regazzoni al «Karousel» con l'Alfa 33T12. L'ing. Chiti (qui sopra) è rimasto male per il tempo Ferrari

**NURBURGRING** - Le discussioni attorno alla validità dei rilevamenti ufficiali dei tempi delle prove ha avuto aspetti molto movimentati. In sostanza i tempi contestati erano soprattutto quelli attribuiti alla Ferrari di Redman e alla Porsche Carrera GT di Follmer e Kauhsen.

Il tempo di 7'15"5 attribuito alla Ferrari è stato riconosciuto inesatto da tutti coloro che effettuavano rilevamenti ai box, ivi compresi gli uomini della Ferrari. Per cui l'Alfa Romeo ha reclamato, chiedendo la revisione dei risultati ufficiali e la stessa cosa ha fatto la Matra Simca. Per l'Alfa Romeo si trattava di far partire in prima linea la macchina di Stommelen e per la Matra si trattava di non aver davanti alla macchina di Pescarolo la Ferrari di Ickx-Redman. La Ferrari, dal canto suo, ha molto sportivamente dichiarato che anch'essa era d'accordo nel ritenere inesatto il tempo assegnatole.

Davanti a questa situazione i commissari sportivi hanno chiamato i cronometristi ed hanno effettuato una revisione dei tempi, ma i risultati sono stati nulli. Infatti l'errore non era di calcolo ma di rilevamento di una macchina piuttosto che un'altra. In sostanza i cronometristi hanno scambiato una macchina non identificata per la Ferrari di Redman e quindi gli hanno assegnato un tempo irrealistico, che sfortunatamente era attendibile poiché molto vicino ai

tempi logici. Di fronte alle contestazioni i cronometristi non hanno voluto sentire ragioni ed hanno mantenuto le loro decisioni anche davanti alla minaccia dell'Alfa Romeo di ritirare le macchine. Alla fine il risultato è stato per forza accettato da tutti anche se l'ing. Bardini dell'Alfa Romeo ha voluto almeno dire il fatto suo al capo cronometrista, il prof. Kratzer, pur ordinario di matematica all'università di Colonia.

le dichiaro che lei è un vecchio testardo, ripeto vecchio testardo che non vuole ammettere i suoi errori.» La dichiarazione ha fatto compiere un balzo al vecchietto ma non è servita a nulla (nemmeno quel riecheggiare di un... nome che in Germania in altri tempi avrebbe fatto scattare sull'attenti). La via d'uscita è stata trovata, (dopo che l'ing. Bardini aveva tenuto a sottolineare la sportività dei dirigenti Ferrari), con la pubbli-



«Vertice» fra le squadre ufficiali al Nurburgring. Da sinistra, Severi dell'Alfa, Ghedini e Caliri della Ferrari, e Doucarouge della Matra stanno discutendo riguardo al «misterioso» tempo attribuito a Ickx

Facendosi aiutare da una interprete, l'alto dirigente Alfa e presidente dell'Autodelta ha due volte ribadito al responsabile questo concetto: «Io, ingegner Adolfo Bardini, direttore generale dell'Alfa Romeo,

cazione di questo comunicato da parte degli organizzatori al termine delle lunghe e complesse discussioni con i rappresentanti dell'Alfa Romeo, della Matra e della Ferrari:

«Alla fine delle prove sono

## Campionato Mondiale Marche dopo 7 prove

	DAYTONA 3-4/2	VALLELUNGA 25/3	DIGIONE 15/4	MONZA 25/4	SPA 6-3	FLORIO 13/5	NURBURGRING 27/5	TOTALE
Ferrari	15	15	15	20	10	—	20	95
Porsche	20	8	3	3	8	20	10	72
Matra-Simca	—	20	20	12	12	—	—	64
Lola	—	6	6	10	6	8	—	36
Chevron	—	1	—	4	2	10	12	29
Gulf-Mirage	—	—	8	—	20	—	—	28
Lancia-Marlboro	—	—	—	—	—	15	—	15
Chevrolet	12	—	—	—	—	—	—	12
Alfa Romeo	—	—	—	8	—	1	—	9

risultate talune differenze tra i tempi ufficiali e quelli rilevati da Alfa Romeo, Ferrari e Matra. I commissari sportivi hanno verificato i rilevamenti dei tempi ufficiali ed hanno constatato che sono regolari. Perciò l'ordine di partenza sarà dato sulla base dei tempi ufficiali. I responsabili dell'Alfa Romeo, presa conoscenza di questi risultati, e pur non essendo d'accordo, hanno sportivamente deciso di far partire le loro macchine.»

## I crono-errori «storici»

### Corretto di 1' il record '70 di KINNUNEN in TARGA

Questo problema dei cronometristi dovrà essere una volta per sempre affrontato e risolto perché, per esempio, proprio in questi giorni si è saputo che il famoso tempo record di Kinnunen nella Targa Florio del '70 di 33'36" media 128,571 kmh, considerato (giustamente) inattaccabile, non è esatto. La Federazione cronometristi nazionale ha fatto un riesame di tutti i tempi di quell'anno e ha stabilito che al pilota finlandese della Porsche era stato tolto esattamente un minuto. Il suo tempo esatto era 34'36". Purtroppo la notizia è stata tenuta praticamente segreta ma adesso è il caso di modificare l'albo d'oro della Targa, anche se non ve ne sarà un'altra stradale. Perciò i primati siciliani diventano:

● ufficiale in corsa, STOMMELEN, quest'anno al terzo giro in 34'13"1 media 126,248 con l'Alfa Romeo 33T12;  
● ufficiale assoluto (ottenuto in prova), MERZARIO con la Ferrari 312 P in 33'38"5 alla media di 128,420.

**NURBURGRING** - Non molto altro di particolare nelle due giornate di prove che sono state di normale routine. Le Matra si sono confermate più stabili e maneggevoli delle Ferrari ed anche le Alfa Romeo hanno dimostrato di essere già superiori, pur essendo alla loro seconda corsa, ed in pratica alla prima su un vero circuito. Cosicché i tempi ottenuti dalle Matra Simca nella prima giornata sono rimasti imbattuti anche perché nella seconda giornata le condizioni della pista erano leggermente peggiorate sia per qualche residuo di olio e gomma sia per la presenza in pista di tante vetture da superare.

Per i piloti della Ferrari quello di tentare di fare tempi vicini a quelli delle Matra e Alfa è stato un compito difficile, mentre gli altri in pratica guidavano con molto più rilassamento (relativo si intende).

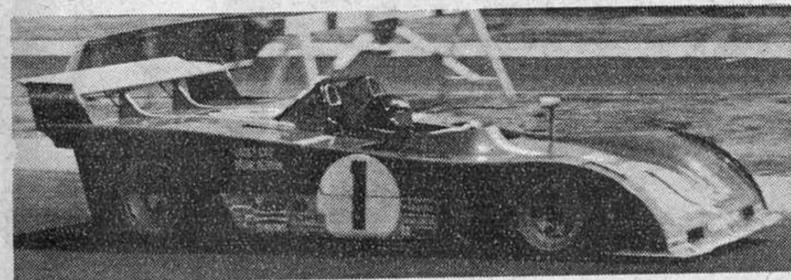
I tentativi di migliorare la situazione sono stati fatti ma i risultati sono stati minimi e così nella graduatoria dei valori le Matra e Alfa sono rimaste davanti alle Ferrari. Da notare però che comunque le Ferrari sono migliorate perché rispetto all'anno scorso sono andate meglio, ma c'è da tener conto dei miglioramenti apportati al circuito, che sono stati avvertiti da tutti.

Nella prima giornata Cevert ha effettuato una sbandata che lo ha portato a toccare leggermente col musetto della macchina, e i danni lo hanno convinto ad interrompere le prove. La Matra di Larrousse ha rotto il motore subito e quindi non ha potuto fare tempi di rilievo. La Ferrari di Pace ha urtato di lato una cordatura della strada danneggiando il cerchio della ruota anteriore destra. Non ha partecipato a queste prove la BMW di Amon-Stuck che non era giunta in tempo da Monaco. Nella seconda giornata si sono ripetute le circostanze della prima e la situazione tempi non è cambiata.

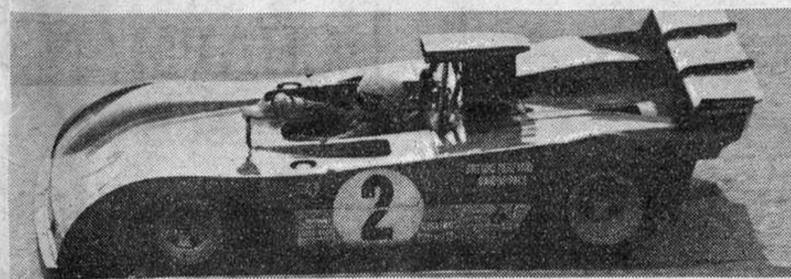
Da segnalare soltanto una innocua uscita di strada di Pace alla curva tonda dopo le tribune ed una uscita di strada più violenta da parte di Jost che ha danneggiato moltissimo la macchina per cui Casoni è rimasto appiedato. Poiché Pianta aveva dei problemi di secondo pilota, dato che Pino Pica non è venuto al Ring, la soluzione finale è stata di fare un equipaggio Pianta-Casoni.



L'oggetto dei litigi a Zolder: pezzi dell'asfalto del circuito belga rimanevano attaccati ai battistrada delle F. 1. Questa è una JPS



## 312 P Le FERRARI della gelosia Pari e dispari



**NURBURGRING** - Oltre alle piccole modifiche abituali su tutte le macchine corsa, per corsa, le cose interessanti viste a questa Mille Chilometri sono state offerte dalla Ferrari e dalla Porsche. La Porsche ha messo in campo, oltre ad una macchina gran Turismo ufficiale affidata a Kauhsen-Follmer, una vettura iscritta nella categoria sport prototipo, pilotata da Muller e Van Lennep. La Ferrari ha portato quella che da qualche tempo veniva definita la macchina nuova che tuttavia di nuovo non ha apparentemente molto.

La Porsche prototipo è in sostanza una versione più avanzata di quella che abbiamo vista alla Targa Florio. Non sappiamo esattamente quello che hanno fatto sul motore, perché la gente della Porsche è molto riservata a questo proposito, ma certo vi sono state delle modifiche sperimentali. Quello che visivamente si può avvertire è la adozione di forme differenti alla parte posteriore, con gli spoilers già visti alla Targa Florio in forma provvisoria adesso diventati definitivi, mediante opportuna sagomatura dei parafranghi posteriori. Le nuove forme sono abbastanza piacevoli da vedere, perché il ricordo tra gli spoilers sui parafranghi e quello normale di coda sono stati fatti in modo piacevole. Un alleggerimento spinto della parte vettura, cioè la completa eliminazione di tutte le parti non essenziali, hanno alleggerito la macchina, che grosso modo dovrebbe pesare una quarantina di chili meno di quella che corre in Gran Turismo speciale.

La Ferrari 312 P sperimentale, come è chiamata, ha forme e soluzioni tecniche leggermente differenti, e le forme sono in diretta funzione appunto delle soluzioni tecniche adottate.

La differenza consiste soprattutto nello spostamento in basso del radiatore dell'olio, prima posto al centro della macchina, sopra il cambio. Da pezzo unico di forma rettangolare allungata, il radiatore è stato sdoppiato in due pezzi quadrati, che sono stati sistemati sul lato destro del corpo vettura, in basso, pressappoco nel punto in cui era stata sistemata la ruota di scorta sulla macchina della Targa Florio. Vale dire che i radiatori olio adesso sono sistemati sotto il radiatore acqua di destra, e sono raffreddati con

un flusso di aria che proviene da una apertura operata sulla fiancata della macchina.

La nuova sistemazione ha dato come risultato la possibilità di abbassare il cofano posteriore, che era nella parte centrale e a livello inferiore alla parte laterale. Contemporaneamente è stata modificata la presa d'aria che serve alla alimentazione del motore e anziché le due prese a periscopio abituali, adesso vi è una presa unica, molto simile a quella adottata dalle Formula 1 che hanno motori Cosworth. Queste soluzioni, lasciando più spazio per i flussi di aria verso il cofano posteriore, hanno dato come risultato una maggior pressione effettiva sul cofano, riducendo quindi la necessità di avere un grado elevato di incidenza dell'alettone. Conseguenza indiretta è stata anche la diminuzione della altezza della macchina, con teorico vantaggio ai fini della aerodinamica.

La maggior pressione effettiva posteriore ha però provocato un certo squilibrio, perché ha in sostanza aumentato la necessità di avere pressione sulla parte anteriore, e quindi si è presentata la necessità di accentuare la pressione sul muso. La soluzione è stata tentata con l'apertura di una grigliatura sulla parte più avanzata del musetto, in modo da eliminare la zona di depressione che si creava nel « salto » tra la parte bassa più avanzata del labbro del musetto e la parte immediatamente seguente.

I risultati di tutta l'operazione non sembrano tuttavia siano stati molto efficaci, nel senso che la macchina ha ancora denunciato le sue carenze di tenuta di strada, che certo non sono soltanto di ordine aerodinamico. E' evidente che la soluzione dei problemi delle Ferrari può essere trovata ripensando il problema generale della vettura completamente, non soltanto con questi palliativi.

Insieme con queste modifiche la nuova Ferrari aveva un tentativo di spostamento dei pesi in avanti, rappresentato dall'avanzamento del posto di guida, ottenuto però soltanto con lo spostamento del sedile del guidatore. Il risultato è stato abbastanza infelice, perché alla prova dei fatti si è visto come Carlos Pace non potesse guidare a ginocchia ritratte. Perciò poi il sedile è stato di nuovo arretrato.

Con questa CRONACA PARALLELA

Clermont Ferrand 1972 - Zolder 1973

si rende giustizia ai piloti F. 1

# La credibilità della sicurezza

CLERMONT FERRAND, GRAN PREMIO DI FRANCIA 1972.

Venerdì 30 giugno 1972: primo giorno di prove ufficiali. Alla fine della sessione Jackie Stewart quale presidente della GPDA (Associazione Piloti da Gran Premio), si reca a fare un giro del percorso con gli organizzatori per mostrare i cinque punti del tracciato in cui i piloti, tagliando le curve sprovviste di cordoli, portano terra e sassi sull'asfalto, rendendo pericolosa la guida per chi esce dalla traiettoria e rendendo pure pericoloso seguire un'altra F. 1 per la possibilità che i sassi, sparati dalle gomme slicks di una vettura, colpiscano il pilota che segue. Gli organizzatori promettono verbalmente che faranno tutto il possibile per sistemare l'inconveniente.

Sabato 1 luglio 1972: secondo giorno di prove ufficiali. Nessuna modifica è stata fatta all'interno delle cinque curve incriminate. Naturalmente tutti tagliano, anche perché costretti a seguire la traiettoria senza terra e sassi che man mano si forma. I pericoli sono sempre gli stessi. La sera Stewart ha un nuovo colloquio con gli organizzatori del Gran Premio di Francia. Nuove promesse verbali che qualche cosa verrà fatto per il giorno seguente, cioè per la gara.

Domenica 2 luglio 1972: il circuito non ha subito nessuna modifica, mancando il tempo materiale di attuarla, dicono i responsabili. Naturalmente i piloti prendono la partenza, e dopo alcuni giri Helmut Marko (miglior pilota austriaco del momento) viene colpito in pieno viso da un sasso scagliato dalle ruote di una vettura che lo precedeva. L'incidente avviene in uno dei cinque punti segnalati fin da venerdì dalla GPDA. Il sasso, portato in pista dalle vetture che potevano tagliare le curve data la mancanza del cordolo o di altra misura richiesta, « rapassa la visiera del casco di Marko, gli perfora l'occhio, e per il pilota austriaco si tratta della perdita della vista da quell'occhio e la fine della sua promettente carriera di pilota.

ZOLDER, GRAN PREMIO DEL BELGIO E D'EUROPA 1973. Aprile 1973: Emerson Fittipaldi, a nome della GPDA, squalifica il circuito di Zolder quale sede del Gran Premio del Belgio e d'Europa 1973, data l'assoluta inefficienza del manto stradale. Gli organizzatori assicurano verbalmente che tutto sarà sistemato per la gara nei migliori dei modi.

Domenica 13 aprile 1973: sulla pista di Zolder con manto stradale nuovo si effettua una gara di Turismo. L'asfalto si deteriora e viene via a pezzi in vari punti.

Lunedì 14 aprile 1973: Emerson Fittipaldi, Denis Hulme e Mike Hailwood, presenti a Zolder, hanno un colloquio con gli organizzatori sulle condizioni dell'asfalto. Tutti concordano che in quelle condizioni non si poteva effettuare un Gran Premio di F. 1. Gli organizzatori stessi promettono verbalmente che l'asfalto verrà rifatto a nuovo e se venerdì 18 maggio, primo giorno di prove ufficiali del Gran Premio, il manto stradale si deteriorerà in modo analogo, cancelleranno di loro iniziativa il Gran Premio del Belgio, poiché per ragioni politiche di lingua francese e fiamminga non lo si poteva trasferire nel percorso di Nivelles. Su questa promessa verbale di fronte a tanti testimoni tutto viene rimandato a venerdì.

Venerdì 18 maggio 1973: prime prove ufficiali del Gran Premio del Belgio. 23 Formula Uno in pista con giornata fresca e ventilata. Dopo un'ora e mezza di prove, in due curve l'asfalto cede, perdendo pezzi di 30 cm per 20 circa per volta; in tutto il resto del tracciato si formano delle traiettorie pulite, uscendo dalle quali diventa impossibile controllare la macchina, che con le grosse gomme slicks sulla ghiaietta è come se fosse in un lago di olio gelato,



se ciò fosse possibile, e l'uscita di strada è inevitabile.

Viene annullata la seconda serie di prove alle ore 16, e noi piloti ci riuniamo come GPDA. Partecipa anche Ickx, pur non essendo membro della Associazione. Decidiamo che non si può continuare in quelle condizioni, e nonostante le promesse avute il lunedì 14, pensiamo sia giusto dare un'ulteriore possibilità agli organizzatori: concediamo loro tempo fino alle ore 19 per dirci se pensano di trovare una soluzione per il giorno seguente, sabato 19. Se però pensano di riuscire a sistemare la pista, non ci accontenteremo più di promesse verbali: pretendiamo dagli organizzatori o da chi ne ha l'autorità una dichiarazione scritta che dica semplicemente:

« Abbiamo trovato una soluzione al problema. Se però domani, sabato 19, durante le prove ufficiali si ripresenteranno gli stessi deterioramenti dell'asfalto riscontrati oggi, annulleremo o sposteremo ad altra data il Gran Premio del Belgio 1973 ».

Gli stessi organizzatori ed il rappresentante CSI presente erano d'accordo tra l'altro nell'affermare che in quelle condizioni di pista non si poteva svolgere un Gran Premio di F. 1. La nostra richiesta di una dichiarazione scritta che confermasse quanto promesso a parole, era giustificata dal fatto di non trovarsi sabato sera con altre promesse verbali che tutto sarebbe stato OK, se il sabato la pista si deteriorava.

Sabato 19 maggio 1973: siamo in 21 piloti dei 23 iscritti al Gran Premio riuniti per tutta la mattina in una roulotte in attesa di ricevere la dichiarazione firmata da noi richiesta, altrimenti ci rifiutiamo di provare. Gli organizzatori e il rappresentante CSI alle 12 ci portano una dichiarazione firmata che praticamente non dice nulla e che noi rifiutiamo, poiché vogliamo la nostra breve, di poche righe, ma molto chiara e non di dubbia interpretazione.

Incominciano le prove ufficiali, Ickx entra in pista quale non membro e contestatore della GPDA. Nanni, socio GPDA, entra in pista anche lui, per ragioni che non mi riguardano. Noi piloti restiamo nella roulotte in attesa della dichiarazione. Alcuni manager cominciano a fare pressioni perché i propri piloti vengano a provare, ma, per fortuna della GPDA e della sicurezza futura delle piste, nessuno cede. Così gli organizzatori e la CSI cedono e ci consegnano la dichiarazione firmata, come da noi richiesta.

La situazione è sbloccata e tutti si va a provare. La pista tiene abbastanza per cui le prove continuano e regolarmente le varie vetture si qualificano per la gara. Naturalmente non siamo alla perfezione; solo l'asfalto non vola via a pezzi; ma si formano le solite traiettorie pulite, uscendo dalle quali diventa inevitabile l'incidente.

Domenica 20 maggio 1973: parte il Gran Premio con 23 vetture. Sei usciranno nella medesima curva a giri differenti. Hailwood prima, poi Oliver qualche giro dopo, quindi Peterson, poi Revson, poi Beuttler, ed infine Jarier. Nella curva dopo escono Ganley e Regazzoni. Ma vedere sei macchine di F. 1, una dentro l'altra nella stessa curva, penso sia uno spettacolo che commenta da solo la nostra determinazione. I rischi corsi da tutti noi piloti per fattori extra sportivi, come la ghiaia, il terriccio, ecc., fa valutare, spero, la validità di certi giudizi dati da alcuni al nostro atteggiamento.

Helmut Marko prima, e le sei macchine uscite « a puntate » nella stessa curva poi, mi permettono di lasciare a voi di giudicare quanto ho esposto, non dando giudizi ma riportando fatti avvenuti. Gli altri che hanno scritto a riguardo hanno delle loro interpretazioni, non sapendo forse quanto è avvenuto realmente. Grazie della lettura.

Andrea de Adamich

I responsabili dell'autodromo nazionale, nelle spire delle polemiche hanno rapidamente deciso di interrompere a metà le COPPE AGIP e GT

## Di moda anche a MONZA

# l'asfalto che si sbriciola!

▶  
Siamo alla variante Junior di Monza, l'asfalto non è certo nelle migliori condizioni, per il brecciolino che si stacca. Per questo, è « saltata » la prova di campionato F. 3 e Sport 2000



Qui sopra, sopralluogo in variante di Restelli e Maffezoli, che stanno ascoltando l'esperto

## Non interpellati i PILOTI per decidere la sospensione!

MONZA - Doveva capitare anche questa! Ciò che era stato evitato per gli oltre 10.000 cavalli di un plotone di formula uno non più di una settimana fa a Zolder ed in altre occasioni precedenti, è diventato inevitabile per le strette gomme ed i circa 2000 cavalli totali di sedici monoposto di formula tre.

E' così, la sesta prova di campionato italiano di F. 3 e la finale della Coppa Sport sono state rinviate all'ultimo momento, quasi alla chetichella, perché l'asfalto della variante Junior si sbriciolava. Lo si è scoperto nelle gare della mattina ma non era un segreto neppure sabato. Però la gravità della cosa non era parsa tale da portare ad una decisione drastica. Invece, domenica, durante l'intervallo per il pranzo un curioso comunicato ha sentenziato il rinvio. Eccone il testo:

I commissari sportivi della manifestazione constatato che dopo la terza corsa, a causa della repentina escursione termica il fondo stradale presentava qualche anomalia nel raccordo della pista Junior hanno richiesto l'intervento di un consulente e, sentito il parere del medesimo, hanno deliberato di sospendere la manifestazione per motivi contingenti di sicurezza.

Abbiamo detto « sentenziato » e lo ripetiamo: infatti i piloti sono stati messi al corrente della decisione a cose fatte e non hanno potuto far altro che caricare le macchine sui camion ed andarsene, dopo due giorni di permanenza in pista, di prove e di spese. Se ne sono andati senza prendere una lira, a parte gli otto migliori tempi come da regolamento, e poco ha importato che fossero venuti dalla Germania o dall'Inghilterra, da Roma o da Milano. Il « sacro consesso » aveva dato la sua sentenza.

A parte la « repentina escursione termica » che suona un po' ridicola visto che sabato era almeno altrettanto caldo di domenica, le argomentazioni di alcuni dei commissari sportivi lasciano più che perplessi.

Intanto sorprende che non sia possibile sapere il nome del tecnico consulente. Top secret. « Non si può, non si può dire... » ma perché tenere nascosto questo nome se si tratta veramente di un esperto e si è in grado di provarlo? Poi, e soprattutto, sorprendono le affermazioni sui piloti: « Loro avrebbero detto che andava benissimo », « Noi non vogliamo vedere le autolettighe sul percorso e l'idea che dei giovani questa sera non possano dormire nel loro letto ci addolora... ». « Lo sapete come sono, basta pensare che fanno le corse abusive, per strada, da Palermo a Punta Raisi,

con quelle condizioni di rischio... Qui avrebbero detto che si poteva correre, »; « è una responsabilità che non si poteva prendere e lo dico perché ho decine di anni di esperienza... ».

Questa è l'opinione che i commissari sportivi hanno dei piloti. In poche parole, i piloti sono degli irresponsabili, incapaci di ragionare, al pari di qualunque masnada di scavezzacollì che vanno a fare le sfide per strada. Le speranze del nostro sport nazionale: Colombo, Giorgio, Spreafico, Francia, Mantova, Bozzetto oppure i già affermati Francisci, Pica, Gagliardi, Cinotti, Pesenti, Pavesi, Maggi, Gallo e tanti altri, sono delle persone che non capiscono il pericolo, pronte a buttarsi a capofitto, a distruggere loro stessi e le macchine, soprattutto delle persone che non vale la pena neppure d'interpellare prima di una decisione che li riguarda tanto direttamente.

Se i piloti li giudichiamo così, in Italia non avremo mai dei campioni. Anzi, forse è proprio un episodio come questo che ci fa capire perché in Italia sia tanto difficile fare strada. Infatti è un malvezzo comune, che si ripete ad ogni piè sospinto, basti pensare all'educato commissario tecnico che, sbuffando fumo di sigaro in faccia a chi gli parlava, ha fatto saltare il turno di prove delle Sport 2000 sabato perché alcuni documenti di auto già verificate a prove mondiali, e arcinote come le Lola, non erano disponibili.

Ma torniamo al rinvio: non sarebbe stato possibile convocare i piloti, delegarne due o tre per qualche giro di pista, stabilire le esatte condizioni di agibilità di comune accordo? « Ma queste sono cose che non si fanno », è stato detto. Non si fanno perché poco importa del pensiero dei piloti, si tratti anche di quelli venuti dall'estero che ben difficilmente torneranno in Italia per correre, dopo questa esperienza. E poco importa di ciò che pensa il pubblico che stava arrivando e che, oltretutto, ha trovato un cartello che diceva di andare all'Autoclub, in Corso Venezia a Milano, per riavere i soldi dei biglietti!

Autoritarismo e paternalismo non hanno più posto nella nostra epoca: lo hanno dimostrato i giovani negli ultimi anni con la loro contestazione. Giusta o sbagliata che sia poco importa, è un fatto accaduto. In automobilismo si dipende dall'alto, si deve essere disponibili agli atti di clemenza ed ai divieti indiscutibili, questa è la legge. Ma non è ancora arrivato il momento di farla finita?

Gabriela Noris

## IL RINVIO a giudizio di CHAPMAN «assolve» l'impianto

MONZA - Il procuratore della Repubblica dottor Luigi Recupero, ed il sostituto dottor Carlo Scipio, gli stessi magistrati che ora si stanno occupando dell'inchiesta relativa all'incidente che ha visto la morte di Saarinen e Pasolini, hanno depositato alla cancelleria del tribunale di Monza i risultati della inchiesta sulla morte di Jochen Rindt, avvenuta nelle prove del Gran Premio d'Italia del 1970, alla curva parabolica dell'Autodromo di Monza.

Il costruttore della vettura, Colin Chapman è stato rinviato a giudizio per omicidio colposo, e la tesi dell'incidente meccanico, implicitamente attribuito appunto a Chapman, dà agli organizzatori una mano che può essere molto importante nel clima che attualmente la recentissima sciagura al curvone ha creato.

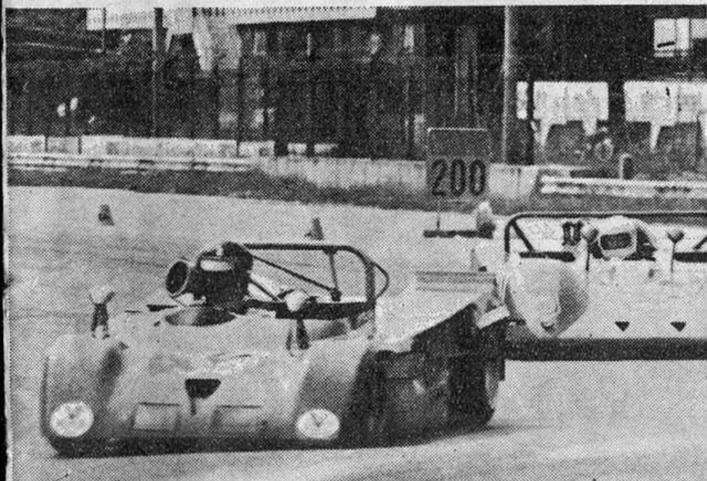
Il processo che vedrà il « boss » della Lotus sul banco degli imputati si svolgerà probabilmente in autunno. Si tratta di un campo piuttosto insondato, soprattutto riguardo la costruzione di auto da corsa, che sono per definizione vetture esasperate, e sarà interessante conoscere la reazione di Chapman alla accusa che gli viene mossa.

## Scendono in piazza i giovani monzesi per l'«AUTODROMO NOSTRO»

MONZA - La risposta pro-autodromo alla abortita manifestazione di Italia nostra del 20 maggio, culminata in un corteo pieno di buchi, verrà mercoledì 30. Sempre a Monza alle 18,30, in piazza Trento ci sarà un pubblico dibattito a favore dell'autodromo ed un corteo che sensibilizzi le autorità alla volontà della popolazione monzese di mantenere l'impianto e di concedere le necessarie misure di aggiornamento.

Questa manifestazione avrà largo concorso di giovani: gli organizzatori sono un gruppo di appassionati, che comprende anche il Ferrari club di Vedano al Lambro, scherzosamente autodefinitisi dell'associazione «Autodromo nostro» hanno distribuito manifestini di propaganda nelle scuole ed alla popolazione.

Non possiamo che augurare pieno successo agli amici monzesi e siamo certi che nelle loro file saranno anche molti lettori del nostro giornale.



La Daren con motore Ferraris di Giancarlo Gagliardi ha dominato le altre 1000. Nella foto, vediamo la Dallara di Tesini e la Royale di Serattini

## AIUTATECI A SALVARE L'AUTODROMO!

È giunto il momento di dire basta alle oscure manovre che un gruppo di politici tendono per allontanare l'autodromo Nazionale di Monza. Queste persone con fini tutt'altro che ecologici hanno accusato gli appassionati del motore dell'abbattimento di ben 271 alberi all'interno dell'autodromo in occasione della 1000 km di Monza.

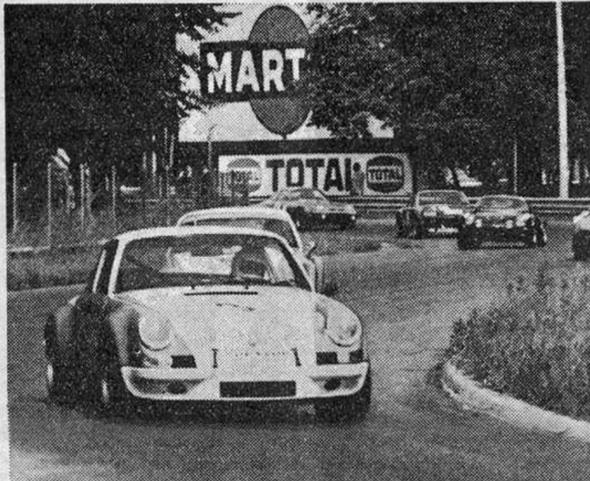
### RESPINGIAMO TALE ACCUSA

Noi vogliamo che l'Autodromo resti dove è stato creato dando lustro alla città, e soprattutto vogliamo che le tante difamate varianti vengano costruite perché la tecnica dell'automobile da corsa esige queste varianti.

### RACCOMANDIAMO

L'assoluto rispetto del verde per dimostrare a coloro che con slacciata leggerezza seminano accuse gratuite per difendere alcuni principi ecologici attraverso letteralmente calpestati. Ci appelliamo al buon senso e vivo di tutti gli appassionati per un completo rispetto del verde nell'Autodromo.

IL VERO SPORTIVO VUOLE VERDE E AUTODROMO



Al primo giro della corsa GT, le Porsche di Bonomelli e Borri precedono in variante la Panthera di Gallo e le altre vetture, Alpine e Opel

## Nella domenica - mutilata anche PALEARI e BONOMELLI tra i protagonisti E' diventato davvero GAGLIARDI

### Soltanto prove per F. 3 e 2000 S.

MONZA - Anche se le prove non dicono tutto, particolarmente su una pista come la Junior di Monza, non si può dimenticare una giornata durante la quale 38 piloti si sono dati battaglia in F. 3 per 32 posti di «presunta partenza».

I tempi sono arrivati dal turno del mattino, con pista pulita e temperatura fresca, ed è toccato a Pavesi con la Brabham BT41 ripetere l'exploit di Vallelunga. Il bravo pilota dell'Ala d'Oro ha segnato un 53" che è di soli due decimi superiore al record della F. 3 con strozzatura da 23 mm. Gli altri due migliori tempi sono stati di Grassi e Colombo, ed è abbastanza significativo che al vertice si siano posti i tre piloti che dispongono del motore Novamotor con bielle in titanio, a parte la maggior tenuta — su questo tipo non avviene la rovinosa rottura del pistone che tocca abbastanza di frequente i normali — evidentemente per questa unità esiste un vantaggio anche in prestazioni.

Senza bisogno di citare tutti quanti sono andati forte, c'è comunque la sensazione che nel gruppo dei «treisti» si trovino piloti capaci di farsi strada, e anche in fretta. Soprattutto si ha la sensazione di trovarsi in un ambiente rinnovato, formato da giovani che hanno salito la scala delle formule traendone tutti i vantaggi e formandosi quella mentalità professionistica che oggi è assolutamente indispensabile. Poco da dire delle due litri sport: il bel tempo di Piloni, con la nuova Abarth Osella, è costato un guaio al motore. Sarebbe toccato a Gagliardi ed a «Pooky» il ruolo di antagonisti del torinese.

MONZA - Alla mattina si corre. Cominciano le GT gruppo 4 con 1000, 1300 e 1600. Le macchine sono 14: dieci 1600, e 1300 ed una sola 1000. Il tema è la solita lotta Alpine Renault-Alfa Romeo GTA e le prime battute sono a vantaggio dell'Alfa, che con Chiapparini e Fusar-Bassini prende il comando approfittando di una cattiva partenza di Paleari e dell'avviamento di Schon dal fondo.

Paleari però sa quello che vuole, risale molto forte ed in soli sei giri riesce a mettersi in testa. Dietro, molto viva la lotta fra le due Alfa spodestate e la terza guidata da Litrico. Tocca però ancora all'Alpine il ruolo di mattatrice con Schon che riesce a disturbare la compattezza del terzetto avversario, e perfino la 1300 di Artina che si batte per le prime posizioni assolute.

Verso la metà gara tutto cambia quando Schon si ferma dopo una allungata in variante ed Artina accusa noie al cambio per cui deve badare a finire amministrando il suo primo posto di classe. Col passare dei giri, molti per la verità, anche la lotta fra le Alfa all'inseguimento dell'indisturbato Paleari è destinata a risolversi: nello stesso giro scompaiono infatti Litrico e Fusar.

Il finale riserva ancora qualche emozione col bravissimo Chiapparini che riesce a portarsi di nuovo a ridosso di Paleari segnando per ben due volte il giro più veloce.

La gara delle grosse GT è la meno avvincente e trova ancora in Paleari il più dinamico protagonista. Anche se vince facilmente Bonomelli con la Porsche Carrera davanti a Gallo che guida una Panthera preparata da Bardelli con 570 HP, la disputa più bella è quella fra le due Alpine 1800 di Monti e Paleari per il terzo posto assoluto e primo di classe. Dopo molti scam-

bi di posizioni, quando ormai sembrava che la vittoria andasse giustamente a Monti, Paleari riesce a prevalere a sorpresa. A Bonomelli il merito della vittoria assoluta come miglior tempo della giornata.

A conclusione della mattina, la corsa più emozionante con le Sport fino a 1300. Mattatore, come a Vallelunga, Giancarlo Gagliardi con la piccola Daren a motore 1000, derivato 128 Fiat, di Romeo Ferraris. Tra pilota e motore è rimasto chiaramente poco da fare per tutti gli altri: Gagliardi ha guidato molto bene e forte rimontando dopo una partenza lentissima dovuta alla coppia alta del piccolo ma potente quattro cilindri della sua macchina.

Dopo questa incertezza il motore è stato una «sirena» da inizio a fine ed i 150 HP dichiarati, a quasi 12.000 giri, devono essere una realtà se il bravo Varese, con la bella Lola Abarth 1300, malgrado tutto l'impegno non è riuscito ad arrivare più che secondo. Dietro a questi due piloti, autentici protagonisti della corsa, è toccato a Piazzi con la Dallara il terzo posto dopo una lunga lotta con Anastasio attardato sul finale dal cambio. Minor storia nel 1000 dove Gagliardi ha «regalato» due giri a Stefanelli giunto secondo.

g. n.

«COPPA GRANTURISMO SPECIALE» e COPPA SPORT (giri 42) - km 101,010, gara di velocità in circuito - Monza 27 maggio 1973.

Classe 1.000 - 1. Poker (Fiat Abarth OTS) 45'03"2, giri 35, media kmh 112,100.

Classe 1300 - 1. Silvio Artina (Alpine Renault) 45'14"5, media kmh 133,960; 2. Vagabondo (Alpine Renault) a 1 giro.

## Agitato anche il Trofeo Cadetti AGIP

# GIANOLI tra due fuochi il dubbio RGB e OTTINI

MONZA - Con la terza prova, disputata in una serata calda ed afosa, la nona edizione del trofeo cadetti AGIP, riservato, come è noto, alle monoposto della Formula 875 Monza, è entrato nella fase più calda. Ormai tutti i partecipanti a questo minicampionato hanno scoperto le loro batterie e naturalmente c'è chi ha in serbo delle buone cartucce da sparare nelle prove che seguiranno e chi invece dopo aver dimostrato di avere le polveri completamente bagnate deve necessariamente rassegnarsi al ruolo di comparsa.

L'incertezza resta notevole, ma per il momento la lotta pare ristretta a due conduttori: il vincitore dell'ultima prova, Bruno Ottini, e il trionfatore della prima prova, Anacleto Gianoli. Il primo ha dalla sua una maggiore esperienza, uno stile di guida più pulito, elegante e ragionato, il secondo, invece, può contare su un mezzo, la RGB che consentì l'anno scorso ad Orazio Ragaio di conquistare con stupenda disinvoltura il Trofeo, che fino a questo momento ha dimostrato di essere il più potente. Gianoli però ha una lacuna che potrebbe alla fine pesare negativamente sul bilancio conclusivo del suo campionato: l'inesperienza e non potrebbe essere altrimenti per un giovane che solo quest'anno ha cominciato.

Lo si è visto nel corso di questa terza prova. Dopo una batteria entusiasmante che lo aveva visto duellare con consumata abilità contro il più esperto Ottini, dicevamo già in batteria si faceva sorprendere nel rush finale del milanese che sul traguardo riusciva a mettere la sua sorprendente Melesi (ottimamente preparata nella officina di Italo Relli in viale Certosa a Milano) davanti alla RGB del brianzolo.

La finale vedeva ancora i due solitari protagonisti ma soltanto per metà dei 20 giri in programma. Al nono giro infatti Gianoli andava in testa, coda alla variante e perdeva così

l'occasione per giocare tutte le sue carte fino in fondo. Non riusciva infatti a recuperare il terreno perso e quindi per l'ottimo Bruno Ottini diventava un gioco da ragazzi condurre in porto il suo primo successo della stagione.

Degli altri che hanno partecipato alla finale, non molto da dire. Il secondo classificato, Aldo Cavallini, ha accusato infatti circa 14" secondi di ritardo e altrettanto il casalese Pietro Rossino, quest'ultimo pilota ufficiale della scuderia Repetto alla sua prima stagione agonistica è già all'altezza dei migliori. Le altre due batterie che precedevano la finale se le aggiudicavano Marcello Rosel (Daco) davanti ad un sorprendente Carini (Sant'Andrea) e Adelio Consonni (Repetto).

In coda alla serata, la prima nota polemica di questo trofeo. Si nutrono dei dubbi da parte di numerosi conduttori circa la regolarità della RGB di Gianoli. Se la vettura, in finale, si fosse qualificata nei primi sei posti pare che si sarebbe proceduto al primo «smontaggio» di questo trofeo. Gianoli come si è detto finiva la finale piuttosto attardato per cui il progetto rientrava immediatamente.

Roberto Andreis

TROFEO CADETTI AGIP - Gara di velocità in circuito per vetture della Formula Monza - Monza, pista Junior, 24 maggio 1973.

### LE CLASSIFICHE

Prima batteria - 1. Marcello Rosel (Daco) in 15'29"4 alla media di 111,783 kmh; 2. Carini (Sant'Andrea) 15'29"6; 3. Sant'Andrea (Sant'Andrea) 15'29"8; 4. Pessina (Grasselli) 15'29"8; 5. Frigerio (Frimar) 15'30"0; 6. Panzeri (Lab) 15'32"2; 7. Rossino (Repetto) 15'34"3; 8. Catella (Sant'Andrea) 15'38"0; 9. Gariboldi (Lab-Sant'Andrea) 15'48"0; 10. Della Torre (Sant'Andrea) 16'04"4; 11. Savino Lugli (Melesi) 16'08"0; 12. Mascheroni (Melesi) a un giro; 13. Minelloni (Lab) a un giro; 14. Maggi (Melesi) a un giro; 15. De Pace (CRM-Lab) a tre giri; 16. Mariani (Dywa) a quattro giri; 17. Guerra (CRM) a cinque giri; 18. Villa (Sant'Andrea) a sei giri; 19. Brioschi (Repetto) a sei giri.

Seconda batteria - 1. Bruno Ottini (Melesi) in 15'10"7 alla media di 114,044 chilometri orari; 2. Gianoli (RGB) 15'11"0; 3. Cavallini (Lab) 15'27"9; 4. Sario (Vigezzi) 15'33"6; 5. Miragliotta (Melesi) 15'41"2; 6. Pavesio (Repetto) 15'49"8; 7. Fortunato (Vargiu) 16'12"3; 8. Bionda (Lab) 16'21"4; 9. Virco Lugli (Melesi) a un giro; 10. Pozzoli (Repetto) a un giro; 11. Daverio (Daco) a due giri; 12. Macchi (Repetto) a due giri; 13. Capra (Repetto) a tre giri; 14. Ravaglia (Lab) a tre giri; 15. «Gigo» (Sant'Andrea) a tre giri; 16. Borrello (Alberinazzi) a quattro giri; 17. Piccaluga (Sace '72) a sei giri; 18. Martignoni (Alberinazzi) a otto giri; 19. Citterion (Tonetti) a undici giri; 20. Meazza (Sant'Andrea) a dodici giri.

Terza batteria - 1. Adelio Consonni (Repetto) in 15'37"3 alla media di 110,846 kmh; 2. Filippini (Melesi) 15'40"0; 3. Mercatelli (Mig-Mercatelli) 15'45"6; 4. Rossino (Repetto) 15'48"0; 5. Cappellotto (Repetto) 15'59"0; 6. Boschini (CRM) 16'03"7; 7. Cavallini Camillo (Repetto) 16'05"0; 8. Cairoli (Repetto) 16'18"2; 9. Bianchi (Trile) 16'18"3; 10. Maestri (Lab) 16'32"1; 11. Vargiu (Vargiu) 16'32"0; 12. Sofia (Sofia) 16'50"1; 15. Codognola (Marco) a un giro; 16. Mioli (CRM) a un giro; 17. Bartoli (Melesi) a tre giri; 18. Merendo (Bonetti) a otto giri; 19. Crivelli (Visconti) De Rui a dieci giri.

Finale: 1. Bruno Ottini (Melesi) in 25'10" e 7 alla media di 114,626 kmh; 2. Cavallini Aldo (Lab) 25'24"2; 3. Rossino Piero (Repetto) 25'24"3; Mercatelli (Mig-Mercatelli) 25'24"4; 5. Panzeri (Lab) 25'24"4; 6. Rosel (Daco) 25'24"7; 7. Miragliotta (Melesi) 25'24"9; 8. Sant'Andrea (Sant'Andrea) 25'39"9; 9. Sario (Vigezzi) 25'40"0; 10. Pessina (Grasselli) 25'44"8; 11. Frigerio (Frimar) 25'45"8; 12. Gianoli (RGB) 25'44"8; 11. Frigerio (Frimar) 25'45"2; 12. Gianoli (RGB) 25'49"0; 13. Pavesio (Repetto) 26'06"0; 14. Boschini (CRM) 26'24"2; 15. Cappellotto (Repetto) a un giro; 16. Consonni (Repetto) a sei giri; 17. Gariboldi (Lab-Sant'Andrea) a sei giri; 18. Filippini (Melesi) a sette giri; 19. Carini (Sant'Andrea) a nove giri; 20. Rossino Sergio (Repetto) a diciassette giri; 21. Catella (Sant'Andrea) a diciannove giri.

### I cadetti (dopo tre prove)

CLASSIFICA DOPO LA 3. PROVA  
1. Bruno Ottini, punti 15; 2. Bartoli, Cavallini A. e Gianoli 9; 5. Panzeri 8; 6. Mercatelli, Rosel e Rossino P. 5; 9. Ravaglia 4; 10. Pozzoli 3; 11. Macchi 2; 12. Maestri 1.

Nella F. ITALIA e nel campionato MEXICO (sempre tra le polemiche)

# MARTINI e la LELLA accordano tutti

**VARANO MELEGARI** - L'autodromo San Cristoforo di Varano Melegari ha compiuto quattro anni nel migliore dei modi ospitando la quarta edizione del Trofeo Estate, organizzato dalla locale Pro Loco. Per festeggiare l'autodromo e coloro che hanno sempre creduto a questo impianto sono stati chiamati i giovani delle due più qualificate formule addestrative: quelli della Formula Italia e quelli della Formula Ford, oltre a numerosi altri piloti del turismo preparato e delle Ford Mexico. E' stata una giornata intensa (otto ore ininterrotte di gare) che ha avuto, anche se non c'era bisogno di conferme, un bel successo di pubblico. Le premesse non sono state delle migliori: nella giornata di prova i piloti della F. Ford avevano ventilato la minaccia di un ritiro in massa, perché i commissari dell'AC Parma non avevano accettato di verificare alcune vetture giunte nel centro parmense in ritardo rispetto all'orario scritto nel regolamento. E' intervenuto il Sindaco che, da buon politico, ha rimesso le cose a posto e le Ford hanno quindi corso regolarmente.

## 8 ore di corse

La cronaca della giornata è densa di appunti (e non potrebbe essere altrimenti, date le otto ore di corse) e fra questi appunti spicca, segnato in rosso, il nome di Giancarlo Martini, vero e proprio protagonista di una giornata di festa. Il giovane portacolori della «Scuderia del Passatore» non ha avuto avversari nelle gare di F. Italia. In finale ha doppiato 12 dei 16 partecipanti, dimostrandosi nettamente il migliore. Martini aveva vinto una delle tre batterie; sabato aveva girato in 54"2 ed ha ininterrottamente dominato in finale, risultando alla fine il più meritevole di questo 4. Trofeo d'Estate.

La manifestazione è cominciata in mattinata alle 10 con la disputa delle tre batterie delle F. Italia, vinte rispettivamente da Ruggeri, Truffo e dal già citato Martini; è continuata con la disputa delle due batterie delle F. Ford, che sono state appannaggio di «Lucas» e di Terzi. Il programma è proseguito con altre due batterie dello Challenge Ford Mexico (e fanno sette le batterie disputate) che hanno visto nel ruolo di vincitori il fiorentino Fargion e l'impegnatissima Lella Lombardi. Dopo una sosta di dieci minuti sono scese in pista le vetture del turismo gruppo

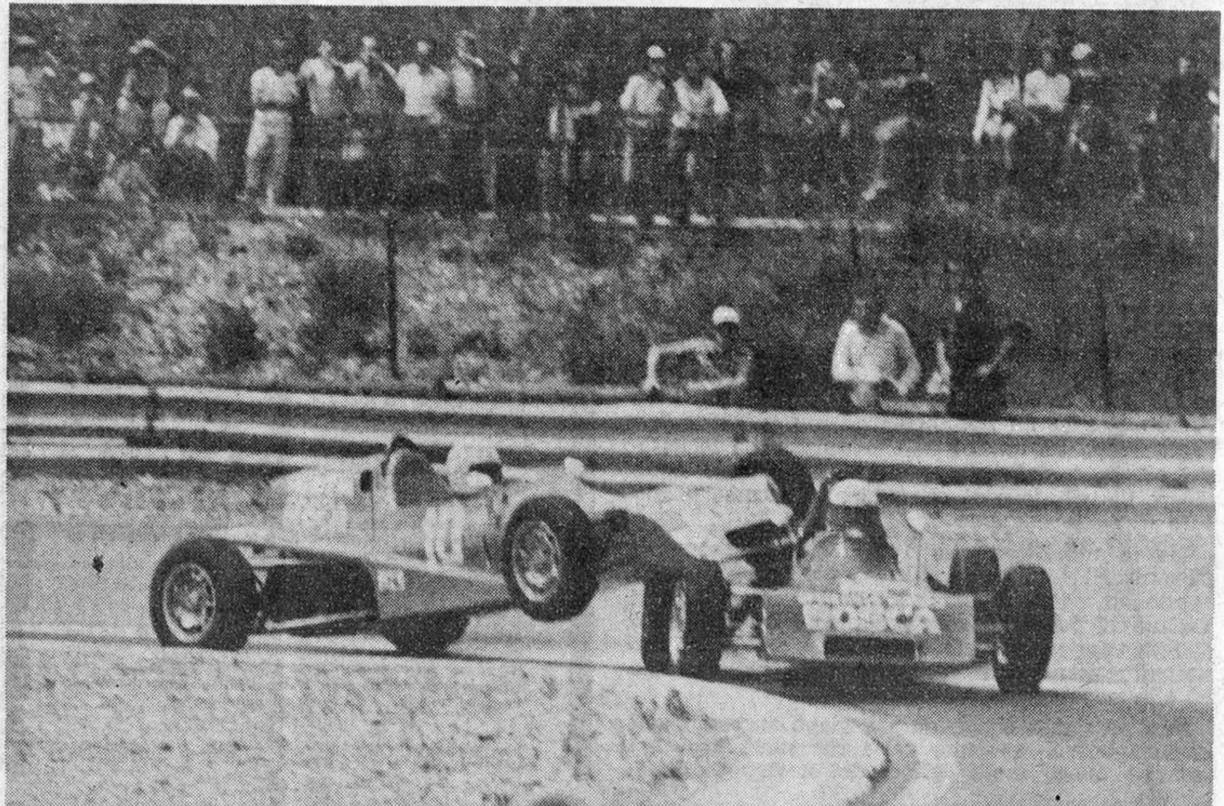
2 e le ostilità sono state aperte dalle classi 600 e 700. Al via è Magri che si mette in testa mentre Segalini, che aveva fatto segnare il miglior tempo in prova, doveva scollarsi di dosso alcuni avversari per dare inizio alla caccia del battistrada. Il tempo che aveva perduto nei confronti di Magri, però, era troppo e il parmense non poteva raggiungere l'avversario che vinceva agevolmente.

Curatolo e Pasotti erano i vincitori nelle classi 850 e 1000, vincitori senza fatica anche perché in pista erano rimasti solo loro. Nell'ultima divisione Mannini batteva Battistini nelle 128, mentre Gianni Carlo era il vincitore della 1300 anche se ha terminato con un giro di distacco da Mannini. E' poi stata la volta delle 500 nelle quali si è messo in luce Franco Squarise dopo che Bucci e Bianchi, che erano in testa, si erano urtati eliminandosi.

## Martini senza problemi

Quindi le finali. La prima è stata quella riservata alla F. Italia. Martini, alla corda, parte in testa e in un paio di giri acquista un vantaggio notevole su un gruppetto composto da Facibeni, Gunnella e Ruggeri. Le posizioni rimangono inalterate fino al 7. giro quando Ruggeri si ferma ai box lasciando la quinta posizione a Regosa. All'11. giro, mentre Martini continua con un ritmo elevatissimo, si ferma Facibeni e Gunnella diventa terzo, Regosa quarto, e Ferrari passa quinto. Al 16. giro Ferlascia il posto a Grimaldi. Le posizioni rimangono immutate fino al termine della gara e Martini vince dopo aver doppiato Grimaldi, quinto assoluto.

Nella finale della Ford il dominatore è stato «Lucas», con la sua ottima BWA che ha condotto la gara dall'inizio alla fine mentre dietro di lui interessante è stata la lotta fra



Scese in forze a Varano, dopo il debutto recente, le Delta Mk2 di Formula Ford hanno ben impressionato. Nella foto, vediamo la vettura di Cafarella «arrampicarsi» sulla coda di una vettura gemella

## Votato GNUDI Presidente A.C. BO

● Il Consiglio Direttivo dell'Automobile Club di Bologna, nella riunione del giorno 25 maggio, ha confermato le previsioni, eleggendo all'unanimità nuovo Presidente dell'Ente il commendator geom. Giorgio GNUDI. Il nuovo Presidente, membro del Consiglio Direttivo dell'A.C.B. dal 30 settembre 1966, riveste incarichi di livello nazionale presso la Confederazione Generale del Commercio ed in sede locale presso l'Associazione Commerciali, Agenti e Rappresentanti.



Ghinzani con in mano la batteria che, staccandosi, gli ha fatto perdere la... batteria di Formula Italia che disputava

Daccò e Monguzzi, che si sono scambiati le posizioni (terzo e quarto) almeno un paio di volte. «Lucas» comunque vinceva agevolmente davanti a Terzi e Monguzzi.

Il campionato Mexico invece ha trovato in Lella Lombardi la più seria candidata alla vittoria finale. Inutili sono stati i tentativi di Buda e Fargion, la Lella è stata senza dubbio la migliore.

**Gianluca Bacchi Modena**

**4. TROFEO ESTATE** - Gara nazionale di velocità in circuito - Varano Melegari, 27 maggio 1973.

### LE CLASSIFICHE

#### F. ITALIA

1. Batteria: (tutti su Fiat Abarth) - 1. Alfredo Ruggeri in 14'6"1, alla media di kmh 114,18; 2. Bossoni 14'06"1; 3. Piccolomini 14'14"2; 4. Sanguolo 14'22"2; 5. Grimaldi 14'22"2; 6. Viola 14'38"6; 7. Bassi 14'40"7; 8. Lombardi 14'50"8; 9. Riva 14'18"6; 10. Ghinzani a 4 giri.

**Giro più veloce:** Ghinzani in 54"8, alla media di kmh 118,248.

2. Batteria: 1. Dullio Truffo 13'59"2, media kmh 115,825; 2. Gunnella 14'03"6; 3. Regosa 14'04"2; 4. Peruzzi 14'12"9; 5. Pederzoni 14'13"2; 6. Ferrari 14'22"4; 7. Spataro 14'30"3; 8. Serena 14'33"1; 9. Zanarini 14'35"4; 10. Fiorini a 1 giro; 11. Di Benedetto a 2 giri; 12. Morvillo a 3 giri.

**Giro più veloce:** Gunnella in 54"8, media kmh 118,248.

3. Batteria: 1. Giancarlo Martini in 13'43"7, media kmh 118,004; 2. Caneva 14'00"3; 3. Farneti 14'02"5; 4. Ricci 14'07"6; 5. Facibeni 14'23"2; 6. Sottanelli 14'34"7; 7. Buttani 14'37"9; 8. Roberto a 1 giro; 9. Ongari a 1 giro; 10. Cavina a 1 giro; 11. Piazza a 2 giri; 12. Brancatelli a 2 giri; 13. Magnani a 2 giri.

**Giro più veloce:** non comunicato.

#### F. FORD

1. batteria: 1. Lucas (BWA) 11'41"1, media kmh 110,927; 2. Daccò (BWA) 11'43"1; 3. De Francisci (Lotus) 11'48"5; 4. Boscotrecase (Tecno) 11'57"9; 5. Bassato (BWA) 11'59"8; 6. Vigezzi (Tecno) 12'00"9; 7. «Hego» (Brabham) 12'02"7; 8. Auremma (Tecno) 12'13"8; 9. Pasquetto (Tecno) 12'17"1; 10. Fassi (BWA) 12'25"6; 11. Bertini (Lotus) 12'26"4; 12. Truci (Delta) a 1 giro; 13. Magni (Bellasi) a 1 giro.

**Giro più veloce:** Lucas in 57"5, media kmh 112,695.

2. Batteria: 1. Augusto Terzi (Delta MK2) 11'42"2, media kmh 110,738; 2. Vairani (Brabham) 11'43"5; 3. Monguzzi (BWA) 11'44"1; 4. Nisini (Lotus) 11'44"9; 5. Senni (Delta MK2) 11'49"9; 6. Logoluso (De Sanctis) 11'58"5; 7. Fossati (Mako) 12'07"1; 8. Fava (Dulon) 12'07"5; 9. Maggioni (Tecno) 12'10"7; 10. Ciccuzzi (Dulon) 12'17"1; 11. Carraro (De Sanctis) 12'17"1; 12. Benusiglio (Brabham) 2'34"9; 13. Casoni (Tecno) 12'37"9; 14. Morelli (BWA) a 1 giro.

**Giro più veloce:** Vairani e Terzi in 57"5, media di kmh 112,695.

#### F. MEXICO

1. Batteria: 1. Davide Fargion 13'32"1, media di kmh 95,752; 2. Buda 13'32"4; 3. Negro 13'41"7; 4. «Baronio» 13'42"1; 5. Giorgetti 13'48"4; 6. Braga 13'49"1; 7. Ravizza 13'49"7; 8. Caio 13'56"1; 9. Babbini 13'58"3; 10. De Rosa 14'26"1; 11. Piccioni 14'32"4.

**Giro più veloce:** Buda in 1'05"7, media di kmh 98,630.

2. batteria: 1. Lella Lombardi 13'28"3, media di kmh 96,202; 2. Mascagni 13'37"1 e 9; 3. Benusiglio 13'39"8; 4. Schenetti 13'40"4; 5. Maggiora 13'42"3; 6. Presenzini 13'42"3; 7. Zanini 13'43"5; 8. Albera 14'05"5; 9. Innocenti 14'11"5; 10.

Pecchioli 14'29"9; 11. Ponti 14'32"2.  
**Giro più veloce:** Lella Lombardi 1'06"4, media di kmh 97,590.

#### FINALE F. ITALIA

1. Giancarlo Martini 27'27"1, media kmh 118,025; 2. Truffo 27'43"1; 3. Gunnella 28'13"5; 4. Regosa 28'18"1; 5. Grimaldi a 1 giro; 6. Ricci a 1 giro; 7. Ferrari a 1 giro; 8. Caneva a 1 giro; 9. Facibene a 12 giri; 10. Peruzzi a 14 giri.  
**Giro più veloce:** Martini in 54"1, media di kmh 119,778.

#### FINALE F. FORD

1. Lucas (BWA) 23'55"4, media kmh 118,860; 2. Terzi (Delta) 23'58"1; 3. Monguzzi (BWA) 24'06"3; 4. Daccò (BWA) 24'09"1; 5. Nisini (Lotus) 24'17"1; 6. Vairani (Brabham) 24'21"8; 7. De Francisci (Lotus) 24'22"8; 8. Boscotrecase (Tecno) 24'24"4; 9. Logoluso (De Santis) a 1 giro; 10. Fossati (Macco) a 1 giro; 11. Vigezzi (Delta) a 1 giro; 12. «Hego» (Brabham) a 1 giro.  
**Giro più veloce:** Monguzzi 56"7", media kmh 114,285.

#### FINALE FORD MEXICO

1. Lella Lombardi (Ford Mexico) 27'44"3, media kmh 47,338; 2. Buda 27'49"6; 3. Fargion 28'02"8; 4. Negro 28'07"4; 5. Mascagni 28'08"7; 6. Giorgetti 28'11"1; 7. Benusiglio 28'12"4; 8. Braga 28'12"6; 9. Presenzini 28'13"3; 10. Zanini 28'18"8; 11. Maggiora 28'25"3; 12. Schenetti 28'25" e 6; 13. Caio 28'26"1; 14. Albera a 1 giro.  
**Giro più veloce:** Buda in 1'05"5, media kmh 98,931.

#### TURISMO GR. 2

**Classe 600:** 1. «Tibeli» (Fiat Abarth) 11'36"7, media kmh 93,010; 2. Gianni Franco (Giannini) 12'18"1; 3. Martino (Giannini) 12'41"7; 4. Pezzola (Giannini) a 1 giro.

**Giro più veloce:** «Tibeli» 1'07"9, media kmh 95,434.

**Classe 700:** 1. Marco Magri (Giannini) 11'19"5, media kmh 95,364; 2. Segalini (Giannini) 11'20"8; 3. Losini (Giannini) 12'05"7; 4. Menapace (Abarth) 12'11"9; 5. Torregiani (Abarth) 12'23"1; 6. Barlumi (Abarth) 12'30"7.  
**Giro più veloce:** Segalini 1'06"5, media kmh 97,443.

**Classe 850:** 1. Roberto Curatolo (Fiat Abarth) 11'34"1, media kmh 93,826.

**Giro più veloce:** Curatolo 1'07"1 media kmh 96,572.

**Classe 1000:** 1. Giovanni Pasotto (Mini Cooper) 12'41"1, media kmh 89,490.

**Giro più veloce:** Pasotto 1'10"5, media 91,914.

**Classe 1150:** 1. Guglielmo Mannini (Fiat 128) in 10'33"3, media kmh 102,321; 2. Battistini (Fiat 128) 10'50"5.

**Giro più veloce:** Battistini in 1'01"6, media kmh 105,194.

**Classe 1300:** 1. Gianni Carlo (GT Junior) 10'58"3, media kmh 88,592.

**Giro più veloce:** Gianni Carlo in 1'07"5, media di kmh 95,999.

**Classe 500:** 1. Franco Squarise (Fiat 500) 12'15"3, media kmh 88,127; 2. Mezzetti (Giannini) 12'24"8; 3. Battilani (Fiat 500) 12'25"3; 4. Bertoni (Fiat 500) 12'47"4; 5. Capoferri (Fiat 500) 12'56"4; 6. «Artiglio» (Fiat 500) 12'57"1; 7. Motta (Fiat 500) a 2 giri; 10. Bianchi (Giannini) a 2 giri.  
**Giro più veloce:** non comunicato.

30 mila spettatori  
al CANSIGLIO

# NESTI cinque km. più veloce di SCHETTY

VITTORIO VENETO - C'erano tutte le premesse per una edizione fiammeggiante: una partecipazione massiccia e qualificata di piloti, una organizzazione perfetta e condizioni di tempo ideali. E il risultato della 21. edizione della Vittorio Veneto-Cansiglio, competizione automobilistica internazionale di velocità in salita, organizzata dall'AC Treviso in collaborazione con l'Azienda autonoma di soggiorno e turismo di Vittorio Veneto e dall'EPT di Treviso, non poteva essere che straordinaria come d'altra parte conviene ad una classica alla quale è spettato il compito di aprire la stagione velocistica triveneta. Mauro Nesti su March BMW 2000 è stato il trionfatore di questa importante competizione, facendo crollare il record di Peter Schetty stabilito nel 1968 su Fiat-Abarth 2000 in 5'45"2, media kmh 112,630. Il pilota toscano ha compiuto il tracciato della gara con partenza da Mezzavilla di Fregona a quota 277 e arrivo a La Crossetta, con dislivello di metri 880 e una lunghezza di km 10,800, in 5'32" alla media di 117,107. L'anno scorso Domenico Scola alla guida di una Chevron B 21 aveva attaccato seriamente il record di Schetty senza comunque scalfirlo. Il suo tempo era stato superiore di 4"6 al record tracciato.

Nesti quest'anno ha superato due volte il primato della corsa; la prima durante le prove ufficiali con il tempo di 5'42" netti, la seconda in gara, ritoccando il primato di altri 10" e portandolo a 5'32". Quella di Nesti è stata una cavalcata esaltante che lo stesso pilota ha così commentato:

«La cosa più importante — ha esordito — è quello di aver battuto il record di Schetty che risale al '68, soprattutto perché era la prima volta che facevo una gara in salita con la March BMW 2000. A proposito della vettura, debbo dire che ha un motore ottimo mentre il suo assetto è più adatto a una corsa su pista. Ho incontrato alcune difficoltà nella prima parte della gara, per via di qualche macchia d'olio e dei residui di pneumatici. E' questo il mio primo successo di stagione e chi ben comincia...».

Nesti nella Cansiglio praticamente non ha avuto avversari. Diremo anzi che c'è stata più battaglia per la conquista della piazza d'onore che per il primo posto. Se guardiamo i tempi ottenuti da piloti classificatisi alle spalle di Nesti, vediamo nell'ordine «Gianfranco», Scola, Lovato e Polin.

Si calcola che oltre trentamila persone abbiano assistito a questa vibrante competizione automobilistica durata oltre tre ore sotto un sole che picchiava. La passione sportiva dimostrata dalla gente trevigiana e veneta è stata ancora una volta grande ed esemplare. Eccezionale il lavoro svolto dal comitato organizzatore, dagli ufficiali di gara e dal direttore della corsa. Un plauso va indirizzato anche allo staff della segreteria e a tutti i commissari sportivi.

Attilio Trivellato

VITTORIO VENETO-CANSIGLIO - Gara internazionale di velocità in salita - 27 maggio 1973.

## LE CLASSIFICHE

### GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Ezio Morellato (Fulvia HF) 7'24"8, media 87,410; 2. Chianucci (Fulvia coupé) 7'31"5; 3. Marzi (Fiat X1/9) 7'36"5; 4. Poli (Fulvia HF) 7'53"1; 5. Tognetti (Fulvia M) 7'59"4; 6. Urban (Fulvia HF) 8'00"3; 7. Tomazzoni (Fulvia M) 8'04"1; 8. Dal Mas (Fulvia R) 8'12"4; 9. Bana (Fulvia M) e D'Inca (Fulvia M) 8'13"1; 11. Del Bello (Fulvia M) 8'17"7.

Classe 1600: 1. Ilario Canè (Renault Alpine) 7'15"6, media 89,251; 2. Winchester (Renault Alpine) 7'18"8; 3. Archimede (Renault Alpine) 7'19"1; 4. Baso (Renault Alpine) 7'20"4; 5. Casarotto (Fulvia HF) 7'23"2; 6. De Bona (Fulvia HF) 7'34"1; 7. Dal Molin (HF) 7'40"8; 8. Filippuzzi (HF) 7'46"9; 9. Gemignani (HF) 7'55"2; 10. Nizzero (Renault Alpine) 7'58"2.

Classe oltre 2000: 1. Arrigo Fabris (De Tomaso) 6'55"3, media 93,614; 2. Parpignelli (De Tomaso) 6'56"3; 3. Ranzolin (Porsche 911 S) 6'57"6; 4. Di Ronco (Porsche 911 S) 7'07"5; 5. Colla (Porsche) 7'12"1; 6. Vannini (De Tomaso) 8'33"1.

### GRUPPO 2

Classe 850: (tutti su Fiat Abarth 850) 1. Ubaldo Smittarello 7'05"9, media 91,281; 2. Svig 7'11"1; 3. Pesce 7'29"1; 4. Menon 7'57"9; 5. Fantinel 8'17"3; 6. Campadelli 8'22"4.

Classe 1000: 1. Luigi Piacentini (Fiat Abarth 1000) 7'09"2, media 90,579; 2. Trolese (NSU TT/S) 7'20"5; 3. Cumini (Fiat Abarth 1000) 7'34"1; 4. Parmiggiani (A.112 Abarth) 8'02"3; 5. Stefanelli (Fiat 127) 8'35"8.

Classe 1150: 1. Paolo Cozzarolo (Fiat 128 coupé) 6'44"5, media 96,109; 2. Simeaner (Fiat 128) 6'48"1; 3. Nart (Simca R) 7'21"5; 4. Nevegal (Fiat 128 coupé) 7'30"5; 5. Pettenò (Fiat 128) 7'38"2; 6. Rossi (Fiat 128 coupé) 8'22"4.

Classe 1300: 1. Dante Gargan (Fiat 128 CSL) 6'37"1, media 97,902; 2. Brunner (A.R. GTA) 6'41"8; 3. Willer (Fiat 128 coupé) 6'44"5; 4. Ghislotti (A.R. GTA) 7'01"7; 5. Stella (Morris Cooper) 7'14"1; 6. Borna (Renault Gordini) 7'42"5; 7. Chiappinotto (Renault R8 Gordini) 8'12"4.

Classe 1600: 1. Jolao Stringhetto (BMW 1600) 6'40"7, media 97,027; 2. Filippuzzi (A.R. GTS) 6'41"6; 3. Baldan (BMW 1600) 7'16"4; 4. Comin (A.R. GT) 7'18"3; 5. Unterkircher (BMW 1600) 7'19"7; 6. Zini (A.R. GTV) 7'47"6; 7.

Cenini (GTV) 7'59"3; 8. Tonon (GTV) 9'01"8.

Classe 2000: 1. Mario Ruoso (Ford Escort) 6'22"5, media 101,638; 2. Pittini (A.R. GTAm) 6'26"1; 3. Zarpellon (A.R. GTAm) 6'31"2; 4. Furlanetto (A.R. GT) 7'40"9.

Classe 3000: 1. Pierugo Prati (Opel Commodore) 7'21"9, media 87,976.

### GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Pier Luigi Azzalini (Fiat Abarth OTS) 7'21"3, media 88,095; 2. Melandri (Fiat Racer Team) 8'08"1; 3. Viatto (Fiat Francis L) 8'25"2; 4. Visentin (Fiat Abarth OTS) 8'32"5; 5. Bozzo (Fiat Francis L) 9'00"2.

Classe 1300: 1. Giancarlo Ronchi (Fulvia coupé) 6'25"5, media 94,251; 2. Orso (Fulvia C) 8'11"1; 3. Gagliardo (Fulvia C) 8'27"9.

Classe 1600: 1. Brunone (A.R. GTA) 7'01"3, media 92,275; 2. Gi.Gi (Fulvia C) 7'25"1.

Classe 2000: 1. Silvano Frisori (Porsche 911 STR) 6'22"5, media 101,638; 2. Donà (Porsche) 7'03"2; 3. Facca (Porsche) 7'04"1; 4. Donà M. (Opel GT) 7'14"5; 5. Tore (Porsche) 7'28"9.

Oltre 2000: 1. Vittorio Benvenuti (Porsche RSS) 6'32"4, media 99,079; 2. Zarattin (Porsche) 7'04"9.

### GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Italo Pain (Fiat Abarth SP) 6'32"9, media 98,949; 2. Brunetta (AMS 1000) 6'52"5; 3. Rossetto (Fiat Abarth SP) 6'59"4; 4. Zorzan (Fiat Abarth) 7'01"1; 5. Pfitscher (Fiat Abarth SP) 7'17"7.

Classe 1300: 1. Flavio Tullio (Fiat Abarth) 8'00"5, media 80,913.

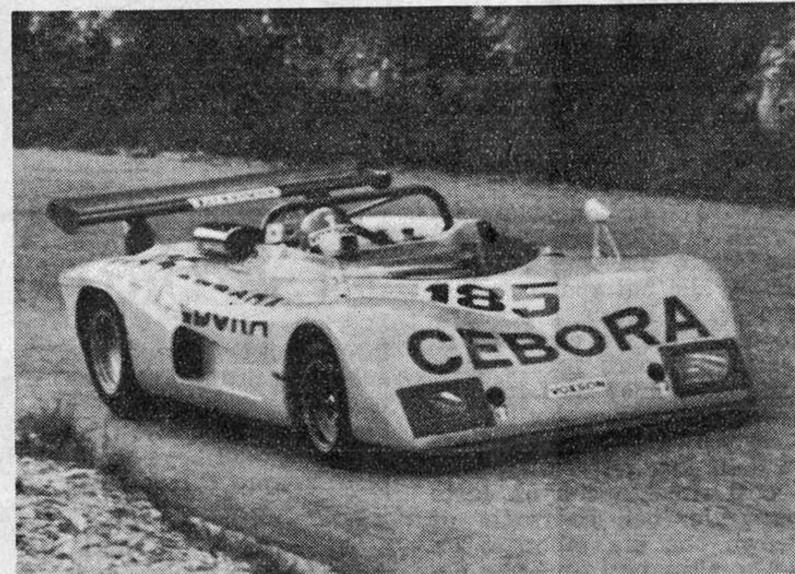
Classe 1600: 1. Luciano Lovato (Fiat Abarth) 6'07"7, media 105,732; 2. Polin (Lola Abarth) 6'17"7.

Classe 2000: 1. Mauro Nesti (March BMW 2000) 5'32", media 117,107; 2. Gianfranco (Abarth Osella) 5'47"3; 3. Scola (Chevron B 23) 5'49"1; 4. Mascaleros (Porsche Carrera) 6'18"9; 5. Innocente (Lola Ford 212) 6'22"1; 6. Berruto (Fiat Abarth 2000) 6'39"4; 7. Sartori (Fiat Abarth 2000) 6'40"1; 8. Zaniratti (Abarth Osella) 6'47"2.

Classe 3000: 1. Mario Nardari (Dino Ferrari) 7'07"7, media 98,904.

### ASSOLUTO

1. Mauro Nesti (March BMW 2000) 5'32" media 117,107; 2. Gianfranco (Abarth Osella) 5'47"3; 3. Scola (Chevron B 23) 5'49"1; 4. Lovato (Fiat Abarth 1600) 6'07"7; 5. Polin (Lola Abarth 1600) 6'17"7; 6. Mascaleros (Porsche Carrera) 6'18"9; 7. Innocente (Lola Ford) 6'22"1; 8. Ruoso (Ford Escort) e Frisori (Porsche 911) 6'22"5; 10. Pittini (A.R. GTAm) 6'26"1.



Debutto vittorioso in salita di Mauro Nesti e della sua March-BMW «pistaiola». Il toscano si è riconfermato uno scalatore fortissimo

## GIANFRANCO... uno-e-due

● «Gianfranco», secondo assoluto su Abarth Osella 2000. Prima della partenza si è rotto un giunto della sospensione e ha rimediato al malanno alla meglio con l'aiuto di un meccanico. La ruota posteriore è rimasta lievemente piegata e ha compromesso l'assetto della vettura in gara. Maggior merito quindi al suo secondo posto. Ha usato rapporti troppo lunghi e negli ultimi tornanti è sbandato perdendo del tempo prezioso.

● Scola su Chevron B 23 si è classificato terzo. La macchina è andata molto bene. In un tornante ha urtato leggermente senza gravi danni. «Penso che sarei potuto arrivare secondo senza comunque disturbare il trionfo di Nesti».

● Pippo Nardari, il campione locale, venerdì pomeriggio alla guida di una Chevron durante una prova del percorso è uscito di strada a causa di alcuni rottami di una GTA, che si trovavano sul fondo stradale. Ha potuto partecipare alla gara grazie alla sportività di «Gianfranco» che gli ha prestato la sua Dino Ferrari di serie.

BETTONI non è fermato  
nemmeno da un testacoda

# 18 primati (su 21) allo STELVIO!

BORMIO - «Sono contento perché quando si vince una gara si è sempre felici ed è inutile recriminare. Ma certo che non mi sento tanto soddisfatto. Non ho potuto «pestate», sino in fondo per una «toccata», nella quale sono incappato a circa tre chilometri dal via. Toccata che mi ha costretto per un poco a marciare piuttosto adagio per accertarmi che il cerchio e le sospensioni non avessero risentito dell'impatto. Senza quella toccata e qualche tratto di strada scivolosa per un insidioso strato d'olio, la mia Chevron B 23 mi avrebbe permesso di risparmiare una buona manciata di secondi».

Da queste dichiarazioni rilasciate dal simpatico Bettoni e dall'esame del suo tempo e di quello dei suoi più diretti avversari crediamo si possano trarre le principali indicazioni per un commento a questa quarta edizione del Trofeo Trilly, che non ha visto crollare il tempo-primato stabilito da «Noris» la scorsa edizione (3'18"6, media 108,761) e nello stesso tempo ha visto la polverizzazione di ben 18 record di classe sulle 21 presenti.

Detto dell'alfiere della Brescia Corse, è doveroso raccontare degli altri protagonisti, primo fra tutti il bormiese Rebai che su Abarth 1000 barchetta è giunto a soli 5/10 dal vincitore facendo una gara pregevolissima. Citiamo infine, prima di passare in rassegna le vittorie di classe, il portacolori della Vesuvio, Arfè, che con la sua Porsche Carrera si è insediato al terzo posto assoluto e il modenese Trenti, che al volante della De Tomaso Pantera Gruppo 3 della

ceramica «La Campanella» ha confermato come una granturismo di serie possa, su un tracciato impegnativo come quello della Bormio-Stelvio, insidiare da vicino anche le più blasonate sport.

Ottime prestazioni nel gruppo 1 di Tacchini che su Alfa Romeo GTV ha ottenuto, con il successo nella classe 2000, il miglior tempo del gruppo, mentre buone prove hanno fornito Cattaneo e Lasciarre divisi da 5/10 di secondo nella 850, «Palvo» nella 1000, Giorgi nella 1150, Carletti nella 1300 e Campani nella 1600. Nel gruppo 2 il bormiese Perego con la sua Alfa Romeo GTAJ ha ottenuto un tempo di netto valore (3'47"1) che lo vede al decimo posto assoluto mentre Ripia si è imposto nella 500, Tali ha avuto gioco facile nella 700, Sometti ha dato appena 2/10 a Carbone nella 850, Grassi e Gilena non hanno avuto difficoltà a raggiungere il successo nelle classi 1000 e 1150, e Zanini ha colto la vittoria nella 1600.

Nel gruppo 3, detto di Trenti e della poco fortunata gara di Govoni, degna di citazione appare la prova di Vicari che nelle 1600 ha confermato l'exploit di domenica scorsa ad Orvieto e bene quella di Frisiani nella 1300 dove è rimasto imbattuto il primato della Ivana Giustri. Nel gruppo 4 lotta sul filo dei decimi di secondo sia nella classe 1300 dove Runfoia, Bersano e D'Aquila sono racchiusi nella spazio di 1"2 che nella 1600 dove solo 6/10 dividono Cattaneo e Di Rienzo.

Carlo Burlando

BORMIO-STELVIO, TROFEO TRILLY - Gara nazionale di velocità in salita - Bormio, 27 maggio 1973.

## LE CLASSIFICHE

### GRUPPO 1

Classe 850: (tutti su Fiat 850): 1. Aldo Cattaneo 4'49"8; 2. Lasciarre 4'50"3; 3. Ricci e Tortoi 4'25"5; 5. Vallagna 5'01"7; 6. Ferrari 5'04"1; 7. Cinel 5'06"7; 8. Guiglia 5'09"7.

Classe 1000: 1. «Palvo» (A.112) 4'40"5; 2. Simonini (A.112) 4'47"2; 3. Albiati (Opel Kadett) 4'48"5; 4. Campani (A.112) 4'48"7; 5. Bianchi (A.112) 4'51"2; 6. Ricci (Fiat 850 coupé) 4'51"7; 7. Alessandri (A.112) 4'55"4; 8. Figini (Mini Cooper) 4'58"2; 9. Salvinetti (Mini Cooper) 5'06"6; 10. D'Agostino (Mini Cooper) 5'20"5; 11. Magri (Mini Cooper) 5'22"3.

Classe 1150: (tutti su Fiat 128): 1. Giorgio Giorgi 4'29"1; 2. Taverna 4'30"1; 3. Soldi 4'31"2; 4. Guarise 4'35"5; 5. Mensa 4'36"1; 6. Bottazzi 4'36"7; 7. T. Rocca 4'38"1; 8. Covi 5'09"2.

Classe 1300: 1. Luigi Carletto (Renault Gordini) 4'19"7; 2. Ghirlando (Simca R2) 4'21"4; 3. Angerer (Simca) 4'22"1; 4. Siller (Simca) 4'22"2; 4. Salvador (Fiat 128 coupé) 4'22"2; 6. De Caneva (Mini Cooper) 4'22"6; 7. Riganti (Fiat 128 SL) 4'22"8; 8. Pigi (Simca R2) 4'24"1; 8. Negro (Simca R2) 4'24"1; 10. Della Vecchia (Mini Cooper) 4'25"6; 11. Gualtieri (Simca R2) 4'25"8; 12. Mercadante (Simca R2) 4'26"3; 13. Gineprini (Fiat 128) 4'27"1; 14. Callegaro (Simca R2) 4'27"5; 15. Garrone (Fiat 128 coupé) 4'27"5; 16. Ghidini (A.R. GTJ) 4'28"3; 16. Baresi (Simca R2) 4'28"3; 18. Pattis (Fiat 128) 4'29"7; 19. Mercandino (Simca R2) 4'32"7; 20. Campadelli (Simca R2) 4'33"1; 21. Caser (Simca R2) 4'33"9; 22. Bergamaschi (Fiat 128 coupé) 4'38"1; 23. Gloria Peja (Renault Gordini) 4'40"6; 23. Rigon (NSU TT) 4'40"6; 25. Bertolotti (Fiat 128 coupé) 4'42"6; 26. Calandra (Simca R2) 4'53"5; 27. Turani (Fiat 128) 5'09"6; 28. Siliprandi (Mini Cooper) 5'20"2.

Classe 1600: 1. Nino Campani (A.R. GTJ) 4'08"8; 2. Kelherman (BMW) 4'23"1; 3. Furlanetto (A.R. GTV) 4'23"9; 4. Kiercher (A.R. GT) 4'24"8; 5. Caramatti (A.R. GT) 4'30"1; 6. Moras (BMW) 5'14"1.

Classe 2000: 1. Mario Tacchini (A.R. GT) 4'04"1; 2. Pizzali (A.R. GT) 4'05"9; 3. «Sprintino» (A.R. GT) 4'07"9; 4. Campesan (A.R. GT) 4'11"7; 5. Mottini (Ford Escort) 4'41"5.

Classe 3000: 1. Guido Ripia (Fiat 500) 5'00"1.

Classe 500: 1. Guido Ripia (Fiat 500) 5'00"1.

Classe 700: 1. Pietro Tali (Abarth 695) 4'28"1; 2. Antonini (Abarth 695) 4'56"1; 3. Garbelli (Abarth 695) 5'10"7.

Classe 850: 1. Guido Sometti (Mini Cooper) 4'47"7; 2. Tarpone (Fiat Abarth) 4'41"9.

Classe 1000: 1. Vittorio Grassi (A.112) 4'15"1; 2. Boggiani (Abarth 1000) 4'28"6.

Classe 1150: 1. «Gileno» (Fiat 128) 3'55"1; 2. Portesana (Fiat 128) 4'05"6; 3. Bomolini (Fiat 128) 4'14"8; 4. Vailati (Fiat 128) 4'39"3.

Classe 1300 cc: 1. Giordano Perego (A.R. GTAJ) 3'47"1; 2. Dei Cas (A.R. GTAJ) 3'54"2; 3. Castelli (A.R. GTAJ) 4'02"5; 4. Federici (GTAJ) 4'06"1; 5. Obetteger (NSU TT) 4'08"7; 6. Schienghi (A.R. GTAJ) 4'22"1; 7. Pipino (Morris Cooper) 4'34"2.

Classe 2000: 1. Vincenzo Zanini (A.R. GTA) 3'50"1; 2. Tabacco (GTA) 3'51"3; 3. Dioli (Ford RS) 3'58"9; 4. Rossi (A.R. GTV) 4'03"1; 5. Salmi (BMW 2002) 4'04"6; 6. Strada (GTV) 4'08"6; 7. Melizza (GTV) 4'26"1.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Aldo Frisiani (Fulvia Zagato) 4'29"6; 2. Heidenbeich (Fulvia Zagato) 4'34"1.

Classe 1600: 1. Giovambattista Vicari (Renault Alpine) 3'54"3; 2. Giovanardi (Renault Alpine) 4'04"4; 3. Regis (Renault Alpine) 4'05"5; 4. Belardi (Renault Alpine) 4'07"1; 5. Magatelli (Lancia Fulvia HF) 4'07"9; 6. Barigi (HF) 4'14"2; 7. Formaggio (HF) 4'16"2.

Oltre 2000: 1. Antonio Trenti (De Tomaso Pantera) 3'41"6; 2. Govoni (De Tomaso Pantera) 3'51"3.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Rosario Pozzella (Abarth 1000) 4'15"4; 2. Brambilla (Abarth 1000) 4'46"2.

Classe 1300: 1. Antonio Runfoia (Lancia Zagato) 3'45"6; 2. Bersano (Renault Alpine) 3'46"6; 3. D'Aquila (Lancia Zagato) 3'46"7; 4. «R.B.» (Renault Alpine) 3'47"5; 5. Ronchi (Lancia Zagato) 4'04"4.

Classe 1600: 1. Edoardo Di Rienzo (A.R. GTA) 3'46"7; 2. Cattaneo (GTA) 3'47"3; 3. Scapin (Renault Alpine) 4'12"7.

Classe 2000: 1. Giorgio Del Curto (Porsche 911 S) 3'44"5.

Classe oltre 2000: 1. Renato Arfè (Porsche Carrera) 3'39"2.

GRUPPO 5 SPORT

Classe 1000: 1. Bruno Rebai (Abarth Barchetta) 3'28"8.

Classe 1600: 1. Stefano Bettoni (Chevron B 23) 3'38"3.

A seguito di verifiche tecniche Abbiati e Bianchi classe 1000 turismo di serie, sono stati tolti dalla classifica.

Assente a Mallory Park il leader THOMPSON salvato dal casco in un incidente in prova

F. 5000

Adesso la «troupe» si sposta in Italia

# Anche HOLLAND magnifico 7 a MISANO

SPECIALE PER AUTOSPRINT

**MALLORY PARK** - Keith Holland ha totalmente dominato la prova del campionato Rothmans di F. 5000, diventando così il settimo pilota che abbia vinto sette corse in una serie 1973.

L'assente di maggio spiccato era il leader del campionato, Steve Thompson, che quattro giorni prima, mentre provava i Firestone a Silverstone, è stato tradito da un pneumatico anteriore nella veloce curva di Woodcote (quasi una ripetizione dell'incidente di Regazzoni con la BRM, in prova, all'inizio dell'anno). La vettura ha urtato le barriere all'esterno della curva, e soltanto la barra antirollio le ha impedito di rovesciarsi. Thompson si è salvato grazie al casco, che si è però spaccato in due. Dopo una visita di controllo il pilota è stato dimesso dall'ospedale, avendo riportato soltanto forti ecchimosi, però non era in condizioni da poter partecipare alla gara di Mallory, benché la nuova Chevron della squadra fosse pronta (ora la si vedrà per la prima volta a Misano). Il team Servis ha rinunciato a fare correre una seconda vettura, venderà la Surtees TS8 e Allen non guiderà più per la squadra.

Assenti anche McRae, occupato a gareggiare su una certa pista ovale negli Stati Uniti (gara poi rinviata per maltempo), e Russell la cui McRae era rimasta danneggiata la vigilia, per un incendio nel garage. Così l'unica McRae presente era quella di Rollinson, fuori scena durante le prove ufficiali perché i meccanici vi lavoravano attorno per riparare il motore.

Nelle prime file dello schieramento molte sorprese. Holland ha ottenuto la posizione al palo con un giro in 42", di un quinto più lento del record detenuto da Jarier. Accanto a lui, in prima fila, Tony Dean con la Chevron B24 (42"4). In seconda fila due piloti entrambi doppiati, in 43": Brown che dopo qualche settimana d'inattività per malattia è tornato in pista con la B24, e Oxton con la Begg; il suo tempo ha confermato l'impressione, che già si aveva, che stia facendosi la mano alla F. 5000 in Europa. In terza fila un paio di Lola T330: Edwards (43"2) e van Lennep (43"4), mentre nella fila seguente c'erano le due Trojan di Evans e di Lunger (43"6 e 44"4 rispettivamente).

La Lola T330 di Ian Ashley (44"78) era in quarta fila con la più vecchia Lola T190 di Featherstone (48"4). Il miglior

**TROFEO ROTHMANS** - Mallory Park, 28 maggio - Gara di velocità in circuito per vetture di F. 5000

LA CLASSIFICA

1. Holland (Trojan) 36'12", media kmh 180,05; 2. Dean (Chevron) 36'52"8; 3. Pilette (Chevron) 36'53"; 4. Evans (Trojan) 49 giri; 5. Oxton (Begg) 49 giri; 6. Lunger (Trojan) 47 giri; 7. Van Lennep (Lola) 47 giri; 8. Featherstone (Lola T190) 44 giri; 9. Edwards (Lola T330) 36 giri.

Giro più veloce: Holland 42"4, media kmh 184,42.

tempo per il vincitore della precedente gara della serie, Pilette, era di 50" e Teddy pareva trovare difficoltà nel portare la sua Chevron in modo liscio attorno alla forcella. Dopo c'erano alcuni altri piloti senz'altro minori e due vetture del team Shellsport.

Sulla Lola di Belso era stato montato un nuovo motore che, per motivi che hanno lasciato perplessi i meccanici, si è rifiutato di avviarsi fino quasi al termine delle prove e ormai pioveva forte, per cui Belso ha girato soltanto per qualificarsi. Santo, che pilotava la terza Lola T330 del team per la prima volta, si è pure trovato a lottare con un motore

## Chi ha «perso» una moto al Nurburg?

**ADENAU** - Nei giorni scorsi, presso Adenau, sono stati arrestati dei ladri: nel bagagliaio della loro vettura avevano una piccola moto Italjet, che hanno confessato di aver rubato nei box del Nurburgring in occasione delle gare F. 3 ed Interserie del 29 aprile. Poiché non è stata fatta a suo tempo nessuna denuncia per il furto di questa moto, la direzione del circuito — che ha in deposito il motociclo recuperato — pensa che esso possa essere stato rubato ad uno dei molti italiani presenti in quella occasione, ed invita gli interessati a mettersi in contatto con loro.

riluttante, finché è cominciata a cadere la pioggia, e dopo è stato per di più attardato dal lento servizio della Goodyear, sicché ha potuto coprire un solo giro a bassa andatura. (Fra parentesi, il team Shellsport ha venduto la sua Surtees a Bill Wood, uno di quei piloti tartaruga che in passato hanno dato una cattiva nomea alla F. 5000 e che, purtroppo, minaccia di riapparire a Misano).

Strano a dirsi, sullo schieramento c'erano soltanto due precedenti vincitori della F. 5000 del 1973. Pilette sembrava molto handicappato dall'incapacità di sistemare giusti rap-

porti, Lunger cercava di farsi la mano sulla Trojan ricostruita dopo l'incidente nelle prove a Oulton Park. «Alla fine, ci sarò» ha però detto.

Per la partenza la pista era asciutta, ma il via è stato dato in ritardo mentre si rimuovevano in giro dalla pista varie vetture di F. Ford (ha vinto Bob Arnott, questa gara piena d'incidenti, ma dopo è stato messo K.O. da Derek Lawrence con cui era entrato in collisione; Lawrence si è servito del casco, come arma!)

Al via Holland è scattato in testa e non è mai più stato minacciato. Lo seguivano Dean e van Lennep, però Dean ha completato un solo giro prima che gli si rompesse l'albero motore. Così è rimasto soltanto van Lennep a tallonare Holland, mentre alle sue spalle Oxton lottava per tenere a bada Evans e Brown.

Evans ha rallentato per un giro, poi ha ripreso il ritmo, ma ormai aveva perso varie posizioni. Brown ha strappato il terzo posto a Oxton, che è stato minacciato per poco perché Edwards ha fatto la prima di tre fermate al box, con la macchina che si lasciava dietro una scia di fumo.

Intanto Pilette è risalito alla quarta posizione e Belso si avvicinava a Oxton, mentre Evans sferrava battaglia a Lunger per l'ottava. Al decimo giro van Lennep era staccato da Holland di 1" e questo ha spronato Keith a uguagliare il record di categoria. Belso ha spodestato dal quinto posto Oxton, alle cui spalle Ashley, Lunger, ed Evans, procedevano muso contro coda. La situazione è però presto cambiata ed Ashley ha fatto una breve sosta per controllare da dove veniva il fumo che usciva dalla sua vettura. Holland è così rimasto con un forte vantaggio nei confronti di Brown che era tallonato da Belso, altra posizione che doveva mutare quando il motore del danese «non faceva più scintille» (come ha poi detto lui) costringendo il pilota a fermarsi.

Circa a metà gara Lunger, Evans, Pilette procedevano muso contro coda, lottando per la quarta posizione, ma di nuovo ci doveva essere un mutamento, quando cinque tornate più tardi Lunger ha fatto una rapida sosta per fare controllare l'alettone (è ripartito settimo). Pilette ha superato Evans, entrambi sono passati davanti a Oxton. Le sorti della Shellsport sono diventate ancora più tristi quando Santo si è fermato sull'erba, col motore ammutolito.

Punto di spicco della finale di 15 giri è stato il serrato

**MISANO** - Per la prima volta a Misano una corsa del favoloso «Rothmans 5000», con le grosse monoposto che si presentano spesso come alternativa alle F. 1 e quasi sempre, specie in Inghilterra corrono assieme a loro procurando a volte problemi (come a Silverstone) alle vetture da Grand Prix. E ci saranno veramente tutte le migliori, dalle nuove Trojan (in cui ha messo lo zampino e non poco quel «mago» che è Ron Tauranac) alle collaudate Lola T 330, alle Surtees (con cui Van Lennep vinse lo

scorso anno) alle Chevron, alle March, alle McRae. Su quest'ultima creazione il maggior campione sul piano internazionale della F. 5000, quel Graham McRae che da due anni a questa parte domina la Tasman Cup e lo scorso anno ha vinto anche il campionato americano (patrocinato dalla L & M), lasciandosi sfuggire per un pelo il Rothmans, andato a Van Lennep. Sul suo piano altri campioni di tutte le nazioni: Brett Lunger, americano, fra i primi posti nel campionato Rothmans di quest'anno, Keith Holland, Teddy Pilette che gli sportivi italiani ricordano al volante delle vetture Interserie. E ancora altri personaggi noti, già visti al Santamonica in occasione dell'Euro-marche 2000: Guy Edwards, al volante della azzurra Lola T 330 patrocinata dalla Barclay's e Chris Craft, il capellone che al volante della nera Lola ha sofferto la vittoria con lo sport proprio al collega amico inglese.

Ancora l'americano Tony Dean, che avrà una Chevron B 24, come l'altro americano Bob Brown: poi le Lola T 330 di Ian Ashley, Colin Hyams e Tom Belso, patrocinata dalla Shellsport: vi sarà anche una March per Clive Baker e la Begg FM 5 di David Oxton. La gara come è noto vedrà al via ben 16 macchine che si disputeranno la vittoria finale della gara del 10 giugno, che si presenta veramente attraente per il bellissimo quadro dei partecipanti.

## I primi iscritti

Primo elenco degli iscritti per la corsa F. 5000 a Misano (8. prova del Rothmans).

2 Brett Lunger	Trojan F 5000
3 Clive Santo	Surtees TS 11
4 Guy Edwards	Lola T 330
5 Alan Russell	McRae 5000
6 Ian Ashley	Lola T 330
8 Tony Dean	Chevron B 24
9 Bob Brown	Chevron B 25
11 Bob Evans	Trojan F 5000
16 Colin Hyams	Lola T 330
22 Graham McRae	McRae STP
25 Keith Holland	Trojan F 5000
28 Tom Belso	Lola T 330
31 Chris Oates	McLaren M 10
33 Teddy Pilette	Chevron B 24
39 David Oxton	Begg FM 5
49 Clive Baker	March 73 A
Alan Rollinson	McRae 5000
Chris Craft	X X

## La FORD «taglia» ancora

**LONDRA** - Corre voce che l'anno prossimo la FORD diminuirà ancora la propria attività nelle corse, specie rallies e non parteciperà più a gare «costose» come il Safari, per esempio. Per controbilanciare questa voce, ne corre però un'altra, cioè che la British Leyland potrebbe rimettere in attività un completo settore corse.

● Il Trofeo TVE, gara internazionale per vetture Turismo in calendario al circuito spagnolo del Jarama per il 3 giugno è stata annullata.

● L'inventore del frigorifero, lo svedese von Platen, ha costruito e brevettato un sistema elettrico che secondo gli esperti rivoluzionerà l'industria automobilistica. Questo sistema permetterà di sostituire il motore a ben-

zina ed è stato ceduto alla Volvo, che ha garantito a von Platen fortissime royalties.

● La squadra ufficiale della BMW non sarà presente alla prova di campionato Europeo Turismo che si svolgerà il 3 giugno a Mantorp Park, in Svezia. Uno dei suoi piloti, Toine Hezemans, parteciperà comunque alla gara con una BMW 3.300 del preparatore Alpina.

duello fra Dean e Pilette per la seconda posizione, con il belga che, un giro dopo l'altro, si avvicinava sempre più alla coda della Chevron di Dean nei rettili, perdendo invece due o tre lunghezze alla forcella. In un ultimo, disperato sforzo, Pilette ha portato la sua Chevron rossa a fianco di quella azzurra di Dean, ma soltanto per mezza lunghezza non è riuscito a occupare il

secondo posto. Evans quarto, è stato doppiato da Holland, mentre Oxton verso la fine era in calare, però sempre quinto. La vittoria di Holland significa che Thompson conduce ancora il campionato con 72 punti, Lunger è secondo con 64, Dean terzo con 62 e Pilette sostituisce Gethin al quarto, con 52.

David Hodges

Sempre più accese le sfide tra i «mostri» delle TURISMO

## Coppia iridata FORD STEWART-FITTIPALDI sulla CAPRI e BMW con alettone da F.1

ADENAU - Stewart e Fittipaldi correranno per la squadra Ford-Texaco nella prossima Sei Ore del Nurburgring, ai primi di luglio. Questa notizia sensazionale circolava nei box della Mille Chilometri ed anche se non è stata ancora confermata ufficialmente possiamo dire che è vera. Rimangono solo da definire alcuni particolari di... sponsor. Precisamente quelli «petroliferi». Anche perché Jackie Stewart dovrebbe realizzare un documentario televisivo in questa occasione parlando direttamente dalla macchina durante la gara. Il documentario è per una televisione americana e quindi con vari interessi economici in ballo.

In ogni modo sembra che tutte le difficoltà saranno superate, proprio ad iniziativa della Ford che ci tiene in maniera particolare a presentare una coppia iridata come quella di Jackie e E-

ta di una BMW da più di tre litri e mezzo che è già in produzione e per la quale è già stata chiesta l'omologazione. Questa macchina sarà caratterizzata da un vistoso alettone posteriore sul tipo di quelli utilizzati dalle formule uno e la vedremo molto presto perché sarà iscritta alla Sei Ore del Nurburgring che avrà luogo ai primi di luglio. Il motore sarà di circa 3600 cc ed avrà molte cose di alto interesse tecnico.

Anche alla FORD stanno lavorando per presentare un modello di macchina sportiva che sostituisca la attuale Capri che cessa la produzione e che avrà il motore a sei cilindri messo a punto dalla Cosworth, ma questa macchina non dovrebbe vedersi prima della fine della stagione.

Da segnalare che alla OPEL hanno per il momento accantonato

## Debutta in SVEZIA l'euroALFETTA

• L'Alfa Romeo farà debuttare nella prossima gara dell'Euroturismo, in programma a Mantorp Park, Svezia, il 3 giugno l'«ALFETTA 2000» con testa a quattro valvole (potenza 250 cavalli). I piloti saranno Stommelen e Wisell. Sulle solite 2 GTAM, invece ci saranno Stenberg-Jagerwall e Larini-Facetti.

merson. E ci tengono naturalmente gli organizzatori tedeschi che tra l'altro cercano anche questa strada per portare avanti il programma silhouette. Proprio le prossime gare delle vetture turismo, ormai diventate dei mostri più cari delle F.1 promettono molte novità anche tecniche. Per esempio prima della fine della stagione saranno presentati nuovi modelli che sono destinati chiaramente ad impiego sportivo e che faranno molto rumore.

Il primo di questi modelli è di presentazione imminente: si trat-

lo sviluppo del motore a quattro valvole che abbiamo illustrato tempo fa e che era ormai già prodotto nel numero di esemplari necessario per la omologazione. La fine della produzione della Kadett ha fatto rivedere i piani Opel per questo motore che tuttavia sarà probabilmente utilizzato, perché sappiamo che alcuni tecnici della Casa vi stanno lavorando ancora sia pure ufficialmente. Il prossimo nuovo modello Opel sarà utilizzato per le gare turismo, nella stagione 1974.

## «Conny» fa di tutto per vincere (in F.3)

OULTON PARK - Questo round del campionato John Player di F.3 è andato a Conny Andersson, dopo un duello serratissimo con Ian Taylor. Le manche sono state rispettivamente vinte da Taylor e dal brasiliano Friedrich, che è inoltre arrivato terzo nella finale, arretrato poi al settimo posto per una penalizzazione di 10".

Pioggia battente durante le prove, nelle quali il brasiliano ha ottenuto la posizione al palo. Durante la prima manche ha subito preso il comando e per tutta la durata della gara ha lottato duramente con Wood, Magee e Sheldon, con ordine finale immutato: cioè March, Brabham e Royale. Per la seconda manche la pista era asciutta e la posizione al palo l'aveva conquistata Neil Ginn che ha con-

dotto all'inizio. Al termine del primo giro è però stato superato da Kuwashima; Jones era terzo, Harness quarto. Questi piloti erano tutti partiti con pneumatici da bagnato, per cui sono presto stati superati da Friedrich che aveva preferito partire con slicks da asciutto. Al terzo giro il brasiliano ha preso la testa e si è rapidamente creato un vantaggio, rimediando presto al «deficit» dei 10 secondi di penalizzazione per spinta alla partenza, avendo la batteria scarica. Ha vinto per 24", mentre Kuwashima era secondo, Andersson terzo.

Posizione al palo per Friedrich nella finale, in cui tre piloti sono spariti di scena per un incidente a pochissimi metri dal traguardo: Tyrrell, Brise e Wilds. Il giapponese è scomparso

## AUTOMOBILISSIMA '73



Il presidente della Regione Emilia-Romagna, Guido Fanti, che ha inaugurato la Fiera di Bologna e Gio '70, mentre sta compilando la scheda di AUTOMOBILISSIMA. Al suo fianco il dott. Umberto Bassi, funzionario dell'Ente Autonomo Fiere di Bologna

## Fino al 3 giugno valide le schede

Il 23 maggio si è aperta GIO '70, la Fiera dei giovani, nell'ambito della quale, anche quest'anno, si conclude il nostro referendum per l'elezione di AUTOMOBILISSIMA '73. Nel giorno di apertura, avvenuta alla presenza di autorità politiche ed economiche, era presente il presidente della Regione Emilia-Romagna, Guido Fanti che ha fatto sosta alle urne di AUTOMOBILISSIMA '73, riempiendo la scheda. Dopo questo «via» dato alla seconda fase del referendum, migliaia di visitatori di Gio '70 hanno votato e continueranno a votare fino al 3 giugno, giorno di chiusura della Fiera e delle urne. Nel frattempo continuano ad arrivare in redazione le schede «blocate» nei giorni scorsi per lo sciopero delle poste. Informiamo i lettori che verranno tenute in considerazione, ai fini della classifica ed anche della assegnazione dei premi, tutte le schede che perverranno in redazione fino al 3 giugno. Il giorno 7 giugno verranno comunicati i vincitori dei premi in palio.

### Culle in famiglia

• Nella casa di Franco Rossi, «pro» del nostro settimanale, il piccolo Stefano non sarà più solo a giocare: la gentile signora Ultima gli ha infatti regalato il fratellino Sandro. Al neonato e agli altri componenti la famiglia, tutti i migliori auguri della redazione di AUTOSPRINT.

• Marco Piana, uno della nostra simpatica famiglia, è diventato papà: all'alba di lunedì la gentile signora Giuliana gli ha regalato un bel maschietto al quale è stato imposto il nome di Davide. Complimenti e auguri dalla redazione di AUTOSPRINT.

GARA DI F.3 - Oulton Park, 28 maggio - Gara di velocità in circuito valevole per il campionato John Player

### LA CLASSIFICA

1. Andersson (March) 33', media kmh 161,58; 2. Taylor (March) 33'00"6; 3. Brise (GRD) 33'04"; 4. Jones (GRD) 33'04"; 5. Ginn (GRD) 33'05"6; 6. Wood (March) 33'09"; 7. Friedrich (March) 33'13"; 8. Wilds (Ensign) 33'18".

Giro più veloce: Taylor 1'36"4, media 165,94.

di gara per testa-coda al quattordicesimo giro e, intanto, Andersson aveva preso il comando.

In un duello tesissimo, Conny ha fatto tutto il possibile per non lasciare occupare il primo posto a Taylor, comprese alcune manovre che si potrebbero definire dubbie. Brise ha fatto una gara notevole, risalendo dal diciottesimo posto, che occupava al primo giro, al quarto, e poi al vo penalizzato, avendolo la batteria tradito di nuovo sullo schieramento.

### Mark Stone

• Il debutto di Peter Revson nell'équipe Alfa Romeo nel mondiale Marche con la 33tt12 è previsto per la 1000 Km d'Austria, in calendario a Zeltweg per il 24 giugno. Revson prenderà il posto di Regazzoni.

## ADRIANSENS

nel «Trofeo BIANCHI»

## Decide un radar di polizia

CHARLEROI - Sono stati i campioni belgi di rally, Adrianssens-Daemers, che hanno vinto il «Criterium Lucien Bianchi», prova internazionale che aveva raggruppato alla partenza di Charleroi ben 75 vetture, con le uniche eccezioni di Gilbert Staepelaere, la cui Ford Escort non era pronta, Serge Laurent con il motore dell'Alpine esplosivo, e Taylor trattenuto in Inghilterra da ragioni strettamente personali. In quel momento si sapeva già che la vittoria si sarebbe giocata fra il trio Adrianssens-Daemers, «Pedro» - «Jimmy» e Vanderschrickt-Magalhaes.

Nel percorso di avvicinamento fra Charleroi e Beaumont, dove era fissata la partenza effettiva dei cinque giri della gara, Vanderschrickt realizzava il tempo migliore nella prova in salita di Bomerée e prendeva il comando del rally; Pedro si classificava secondo e Adrianssens terzo. Quest'ultimo si imponeva una condotta di gara molto saggia nei primi tre giri avendo cura, tuttavia, di non lasciarsi troppo distanziare dagli avversari più pericolosi. Alla fine del terzo giro le posizioni dei primi tre non erano mutate, mentre anche Gustafson e Didi-Lopes si erano inseriti nella lotta.

Nel quarto giro si è verificato il colpo di scena, allorché Vanderschrickt, in una prova molto rapida, usciva di strada mettendosi la sua Porsche 911 S in testa e perdendo 15 minuti per rimetterla in strada. D'altra parte, Pedro abbandonava quando si accorgeva di essere stato preso nel raggio di un «radar» della polizia mentre si trovava in eccesso di velocità, infrazione che gli sarebbe costata 5 minuti di penalizzazione. Pedro giudicava di non aver più nulla da dire in quel momento e si ritirava senza gloria.

A partire da quel momento Adrianssens aveva la vittoria in tasca, non forzava più e si accontentava di sorvegliare i suoi ultimi avversari e nell'altro avveniva negli ultimi due giri prima del ritorno a Charleroi. E' la seconda volta consecutiva che Adrianssens-Daemers vincono il Criterium Lucien Bianchi, cosicché nella classifica del campionato belga dei rallies, Adrianssens rafforza ancora la sua posizione di leader 1973. Ci si potrebbe già chiedere, a metà stagione, chi sarà in grado di batterlo.

### André Royez

CRITERIUM LUCIEN BIANCHI - Prova del campionato belga dei rallies

### CLASSIFICA

1. Adrianssens-Daemers (BMW 2002 ti) in 42'57"1; 2. Gustafson-Declercq (BMW 2002 ti) 44'27"6; 3. Didi-Lopes (Fiat 124 spider) 45'20"0; 4. Dolk-Vaillant (Opel Ascona) 46'29"3; 5. Louvay-Hendrickx (BMW 2002 ti) 47'11"3; 6. Plas-Gretillat (R. 12 Gordini) 48'02"3.

## Seconda vittoria STRATOS (con Andruet)

LAON - Proseguendo nella sua messa a punto, ormai quasi perfetta, la Lancia Stratos è andata a vincersi, con Jean-Claude Andruet, una prova valida per il campionato rallies francese: il Tour de l'Aisne, svoltosi fra sabato 26 e domenica 27 nella omonima regione francese. Andruet non ha avuto praticamenti rivali, anche se fra i partecipanti erano vetture ben preparate, come la Simca CG di Cossuta e la Jide-Renault 1800 di Matton, oltre all'Alpine 1800 di Sabine.



Con il numero 1 sulle fiancate, l'Alpine di Therier e Delferrier è giunta anche prima sotto l'Acropoli, in un finale che si poteva tingere di giallo. In ogni modo, il normanno ha meritato questa vittoria

## Il «caso» della FIAT 2 di AALTONEN

giova all'ALPINE per dimenticare...

### IL MOMENTO CHIAVE

ATENE - Sicuro, imprevedibile, perfettamente ripresosi dallo sbandamento subito nel finale della prima tappa causa una foratura con qualche danno ad una sospensione, Therier stava conducendo con discreto margine la sua corsa quando (a tre-quarti gara, in piena notte) piombava al controllo orario tra Pírgos e Olimpia piuttosto spaesato.

Passava davanti ai cronometristi senza avvedersi di loro (ma non loro di lui) e ritornava sui suoi passi, si fermava, riprendeva a tutta velocità la strada da cui era venuto fino a ripassare davanti all'assistenza Fiat dove chiedeva a Maruffi (questo posto distava circa cinque chilometri dal controllo orario) dov'era il C.O. e si ributtava a tutto gas verso il controllo superando anche quelli della Pirelli che lo guardavano incuriositi.

Arrivato timbrava con un ritardo valutato dai più ottimisti attorno agli otto minuti e riprendeva la corsa. Due ore dopo al controllo di Sparta ci siamo avvicinati al suo navigatore e gli abbiamo chiesto (con molta curiosità) l'entità del ritardo. La risposta di Delferrier era incredibile: con molto sollievo avevano tardato un solo minuto!

Messa in atto all'istante una piccola inchiesta saltava fuori che il cronometrista, al secondo passaggio davanti al tavolo di Therier sperduto, aveva fermato lui il Printogines e si era segnato il tempo, quel tempo che poi era stato riportato a mano (!) sulla tabella diversi minuti più tardi, e non stampigliato sul cartellino all'atto dell'inserimento meccanico da parte del navigatore.

Ora di questa tabella alla fine non ha parlato più nessuno e Chemisse è stato molto abile nel contestare il secondo posto di Aaltonen difendendo a spada tratta Nicolas, creando così un caso attorno a questa posizione di classifica cata-

# La tabella (e 8') fantasma di THERIER

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

ATENE - La cerimonia finale del Rally dell'Acropoli, l'arrivo delle vetture semidistrutte da migliaia di chilometri sul podio davanti al Partenone, è uno dei momenti più belli, spettacolari e esaltanti di questa corsa valida e selettiva come poche altre in Europa, ma è anche quanto di più ingiusto (soprattutto pubblicitariamente) si sta verificando da due anni nei confronti della Fiat che proprio su queste stradacce dell'Attica o del Peloponneso riesce ad offrire alcune delle sue prove più mauscole.

Come lo scorso anno (quando vinse, ma sul podio venne presentata come seconda poi addirittura terza) così quest'anno la cerimonia è stata tutta un inno alle berline Alpine presentate ed osannate come le indiscusse dominatrici di questa corsa forti di una doppietta tanto autoritaria quanto non vera, con le Fiat salutate alle loro spalle, buone vetture e bravi piloti, ma dietro l'armata (nome caro alla stampa d'oltralpe) francese.

Ed invece non era così perché la classifica definitiva, quella accettata per vera (ed a parte chiariremo perché a nostro avviso non è esatta neppure questa) è uscita a tarda sera, dopo non poche discussioni, ed ha reso almeno in parte giustizia ai nostri colori premiando la costanza di Aaltonen con un più che lusinghiero secondo posto appena cinquantasette secondi davanti al deluso Nicolas.

Già, quello delle pubblicazioni aggiornate delle classifiche, resta il punto più criticabile, il vero tallone di Achille di una organizzazione sotto

altri aspetti veramente perfetta, e non è improbabile che di questo vero caos non siano rimasti vittime anche quelli dell'Alpine che forse con un pizzico di presunzione si credevano già al sicuro (grazie a confronti piuttosto sommari di tempi) nelle prime due posizioni mentre lo spider di Aaltonen dava fondo a tutte le energie rimaste nelle ultimissime prove speciali.

Onore al merito comunque a Therier e compagni, protagonisti al solito di una gara garibaldina, che sono partiti all'attacco sin dalla prima prova per continuare con la stessa baldanza e sicurezza nel loro mezzo adesso indistruttibile fino all'ultimo.

Fermo quasi subito Darniche, bloccato da un violento male ai reni che già l'aveva afflitto nel corso delle prove costringendolo a lungo a letto, per gli altri due, Therier e Nicolas, l'or-

dine perentorio è stato sempre quello di attaccare a fondo (all'inizio per rompere le ossa a tutti quelli che si illudevano di poterne reggere il passo, e erano in molti, e sul finale per difendersi da un assalto Fiat certamente non preventivato così deciso e concreto).

Lo stesso Nicolas ci diceva all'arrivo (quando ancora era convinto, come tutti d'altronde, di essere secondo) di essersi meravigliato moltissimo della corsa di Aaltonen che l'aveva davvero impegnato al limite e che soprattutto erano anni che non portava a termine una corsa con questo ritmo.

Ha vinto comunque un'Alpine, e questo è quello che interessava a Chemisse che adesso può dormire davvero sonni tranquilli per il mondiale permettendosi di rinunciare a tutte le prossime prove in programma fino al Rally di Sanremo in cui le sue vetture torneranno per prendersi matematicamente i punti per la conquista del titolo.

Ha vinto un'Alpine ed ha rivinto Therier, il pilota più in forma del momento, ma questo nuovo successo rischia di mettere in crisi la «triplice alleanza» ideata da Chemisse dopo la dipartita di Andruet ed Andersson per calmare i bollenti spiriti dei suoi piloti. Da Montecarlo infatti tutti i premi vinti vengono ugualmente divisi tra gli equipaggi ufficiali senonché Nicolas adesso è rimasto l'unico ancora a bocca asciutta ed i suoi «amici» non è che glielo mandino a dire.

Purtroppo, però, adesso è tardi per poter sperare di approfittare della tutt'altro che improbabile guerra interna tra i piloti francesi, ed è peccato per-

lizzando l'interesse dei presenti e degli interessati ed evitando così di dover dare spiegazioni riguardo la tabella di Therier.

Ma il fatto resta e sorprende che nessuno abbia pensato di farsela mostrare e di chiedere spiegazioni. Poteva saltar fuori che la «buona volontà» di un cronometrista aveva contribuito a modo suo a consegnare un titolo mondiale in mano all'Alpine. Un regalo di cui la squadra francese non aveva davvero bisogno.

ché la Fiat è in nettissima ripresa, dimostrando che le promesse del Marocco sono diventate subito realtà. Ovvio che la vettura non è ancora al meglio, e sarebbe inutile volerlo credere, ma la strada imboccata (adesso con molta più modestia di quanto apparve all'inizio di stagione) sembra proprio quella giusta, meritatissimo premio per gli sforzi e la passione che Maruffi e tutti i meccanici (come sempre i più attaccati ai colori delle «proprie» macchine) vanno da sempre approfondendo con incredibile generosità.

In Grecia le Fiat erano tre: quella di Aaltonen (che correva in coppia con Turvey, un navigatore ripescato chissà come, forse su consiglio di Davenport, e che appariva più un agente di commercio che un corridore d'automobile) che ha avuto meno guai di tutte e si è piazzata come già detto, quella di Lindberg-Hertz che ha corso una prima tappa continuamente costellata da contrarietà di tutti i generi e la stessa guida di Lindberg ne ha risentito manifestando chiaramente la rabbia e il nervosismo del pilota che comunque si è ripreso da campione ed ha finito in continuo crescendo occu-

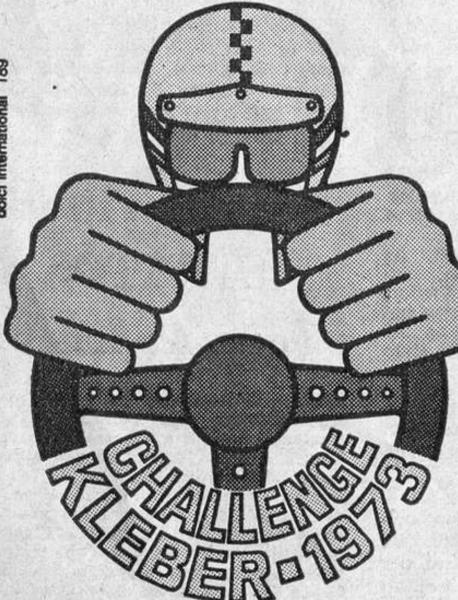
pando saldamente la quarta posizione, quella di Paganelli-Russo infine si è fermata troppo presto con un tirante dello sterzo rotto, dopo che il pilota romagnolo aveva a lungo lottato contro il desiderio continuo del proprio motore che voleva a tutti i costi scaldare tutto quello che era possibile scaldare, e ciò nonostante era riuscito ad inserirsi d'autorità al secondo posto della classifica (e c'erano ancora tutti i leoni in gara) spiccando tempi eccezionali anche e soprattutto in confronto ai suoi compagni di squadra, permettendosi anche di arrivare con trenta secondi di anticipo in un controllo impossibile (a zero con lui solo Therier e Kallstrom) dopo essersi anche fermato a chiedere a Warmbold (appena capottato) se aveva bisogno di aiuto. Per la cronaca in quel settore Aaltonen aveva tardato 2 minuti e Lindberg 2 e mezzo.

Dietro la Fiat di Lindberg (due vetture su tre arrivate come successo all'Alpine) una Volkswagen, quella di Fischer, unica superstite delle quattro partite, quella guidata dal pilota più tranquillo, dopo che a turno Janger, Kallstrom e soprattutto Fall erano spa-

21. RALLY DELL'ACROPOLI - Sesta prova del campionato mondiale rallyes; Atene 23-27 maggio 1973.

### CLASSIFICA FINALE

1. Therier-Delferrier (Alpine) 7.37'58";
2. Aaltonen-Turvey (Fiat Abarth 1800) 7.44' e 59";
3. Nicolas-Vial (Alpine) 7.45'56";
4. Lindberg-Hertz (Fiat Abarth 1800) 7.57'21";
5. Fischer-Siebert (VW 1303) 8.34'57";
6. Bachniecek-Kernmayer (Citroen DS 23) 8.40'14";
7. Sclater-De Jong (Ford Escort) 8.43'36";
8. Doppelreiter-Schrek (VW 1303) 9.40'01";
9. Psichas-Papatriantafiou (Toyota) 9.43'47";
10. Bardopoulos-Carelas (Audi 80 GL) 10.16' e 59";
11. Hansson-Andersson (Opel Ascona) 11.15'11".



## kléber vince

**Al 3. Giro delle Valli Canavesane - Trofeo Elf**  
Ivrea, 26-27 maggio 1973

3. assoluto Leo PITTONI, della 4R Lloyd Adriatico su Fiat Berlina  
1. dei gruppi 2 e 4, classe F: Lillio LORENZELLI, su Alfa Romeo GTA

## Kleber

KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE

## 7 giorni di gara e 15 milioni di premi La «VUELTA» di GARGALLO

ALMERIA - Con una Porsche 911 S 2500 da 265 CV, Fulvio Gargallo ha vinto la prima edizione di quella che si avvia ad essere la più importante corsa spagnola, la «Vuelta de España», una prova mista di velocità e regolarità che per una intera settimana ha tenuto impegnati i 70 equipaggi partiti da Almería.

La «Vuelta» prevedeva 23 prove speciali di velocità, di cui una al circuito del Jarama, per un totale di 350 chilometri degli oltre 4000 su cui si è impegnata la prova, una delle più ricche d'Europa di questo genere, con oltre 15 milioni di lire di monte-premi degli organizzatori, senza contare i vari patrocinii pubblicitari e premi speciali.

La prova è stata molto dura, anche se molti dei 33 arrivati devono ringraziare il regolamento che prevedeva ben 3 ore di assistenza dopo ogni tappa, un tempo che ha permesso ai meglio organizzati delle ricostruzioni anche importanti. Gargallo ha vinto 5

delle sette tappe, lasciandone una al francese Etcuebers, che possedeva la più potente vettura del lotto, ed una José Maria Fernandez, fratello del più celebre Juan, che ha lottato fino alla fine con Lentina per il terzo posto.

Ottima anche la prova di Pradera, che con la sua Seat è giunto primo dei piloti con vetture spagnole.

### 1. VUELTA DE ESPANA, gara di velocità e regolarità internazionale. Almería, 20-27 maggio 1973.

- CLASSIFICA ASSOLUTA
1. Gargallo-Levi (Porsche 911 S) pen. 11.406;
  2. Etcuebers-Etcuebers (Porsche 2800) 11.452;
  3. Lentina-Caballero (Porsche 911 S) 11.583;
  4. Fernandez-Perejoan (Alpine 1800) 11.610;
  5. Serra-Chi (Porsche 911 S) 11.685;
  6. Vinjas-Davat (Porsche 911 S) 11.688;
  7. Pradera-Comin (Seat 124 - 1600) 12.074;
  8. Serra-Mor (Seat 1430-1600) 12.440;
  9. Villar-Garrets (Seat 124-1600) 12.895;
  10. Tallen-Menchillon (Renault-R12 Gordini) 12.985.



Lindberg, in coppia con Hertz, ha fatto quanto era nelle sue possibilità per bissare il successo strapato lo scorso anno alla Lancia. Ma non c'è stato nulla da fare. Lindberg è arrivato 4. con la 124 Fiat

riti di scena non senza prima aver impressionato tutti per i tempi eccezionali che questi maggioloni continuavano a far registrare.

Proprio Fall è stato uno dei maggiori protagonisti del rally, restando fino a tre quarti di gara in lizza per il secondo posto e dopo essere stato per qualche tempo accreditato della prima piazza assoluta sul finire della prima tappa. A completare il successo dei « maggioloni » (che manderanno anche una vettura con Kallstrom in America al Press on Regardless per ovvie ragioni pubblicitarie) è venuto l'ottavo posto del privato austriaco Doppelreiter, anche se in fondo per il D.S. Strasser c'è stata tanta delusione per il ritiro di Fall.

Dopo il Marocco Bochnicek con la sua Citroen privata, ma guarda caso assistita sempre dai soliti meccanici della squadra ufficiale venuti apposta dalla Francia, ha colto un altro importante risultato che continua a rendere interessante la lotta per il secondo posto nel mondiale che la Citroen vorrebbe soffiare proprio alla Fiat.

Settima infine l'Escort di Sclater patrocinata dalla Kleber-Colombes ed

## 3000 KM. a «tavoletta»

ATENE - Nonostante quasi tremila chilometri di corsa con ben 47 prove speciali avessero convinto chiunque che non era il caso di forzare troppo sin dall'inizio, al «pronti via» tutto veniva dimenticato ed anche questo 21. Rally dell'Acropoli veniva preso d'assalto da tutti i migliori alla stregua di un «rallino» di soli 300 km. Le più lente erano ovviamente le Alpine che partivano subito a spron battuto, ma già nella seconda prova Darniche forava un pneumatico e veniva subito raggiunto, mentre procedeva con la gomma a terra da Jarier. Oltre le Alpine, i più scatenati apparivano quelli della BMW e Kallstrom che pareva addirittura volasse con la sua Volkswagen, mentre le Fiat erano più caute e Paganelli sembrava voler schivare tutti i sassi che incontrava. I primi ritiri arrivavano subito: Darniche, dolorante, preferiva abbandona-

nelli continuava a scaldare (l'olio era a 150°) e si era nel pieno della notte, figurarsi col caldo che sarebbe venuto di giorno!

Come si temeva, la vettura di Kallstrom si fermava dopo poco con il motore fuso, ma anche questo ritiro non è che invitasse gli altri a non spingere.

Finalmente, nel primo controllo con un minimo di respiro, veniva tolto il termostato a Paganelli e nel contempo gli veniva versato nel radiatore un barattolo di «turafalle» che compiva il miracolo di bloccare le perdite di acqua.

Le prove più dure arrivavano adesso e proprio in una di queste, quella del Monte Olimpo, Paganelli doveva fermarsi a cavallo di un ponte con lo sterzo rotto. Poco prima Lindberg aveva forato e non era riuscito a far funzionare il «crik» perdendo oltre sette minuti al controllo.

La corsa vedeva a questo punto le due Alpine in testa seguite dalla VW 1303 di Fall e dalla Fiat di Aaltonen, ma le sorprese continuavano ed a lamentare guai era questa volta Nicolas che perdeva diversi minuti per sostituire la scatola guida.

Al controllo di riordinamento di Volos (quasi un terzo di gara) Sclater arrivava con quasi un'ora di ritardo per la perdita della ruota posteriore destra della sua Escort, ma per soli tre minuti restava in corsa. Proprio a Volos si registrava un pasticcio per un errore dei cronometristi che si erano piazzati in un posto molto distante da quello previsto per l'inizio di una prova speciale così che la stessa ed il successivo C.O. venivano aboliti danneggiando in particolare Aaltonen, che era stato il più veloce. Le successive prove non mutavano molto la classifica sino al lago di Maratona dove Therier passava in ritardo; si pensava così che la prima tappa si fosse conclusa con Fall al comando.

Dopo dieci ore di sosta (e nessuna classifica pubblicata) si ripartiva con l'ordine di arrivo all'ultimo C.O. Di sicuro si sapeva solo che Therier era davanti seguito da Aaltonen, Fall e Nicolas.

Maruffi nel frattempo aveva impartito ai suoi l'ordine di tirare sino in fondo ed inutile nascondere che si stava un po' tutti con il fiato sospeso per questa decisione.

Due prove ancora e spariva anche Tony Fall, non prima di aver fatto un largo sorriso a Gariboldi della Pirelli (anche i maggioloni montano queste gomme) che lasciava chiaramente intendere un tutto OK. Nel suo motore erano partiti un paio di bilancieri. Verso le dieci di sera anche il motore di Aaltonen cominciava a scaldare ed era il suo turno di ricorrere al «turafalle» miracoloso che gli permetteva di restare in gara.

In concomitanza a questi suoi problemi, accadeva lo «smarrimento di Therier» di cui diciamo a parte, mentre Nicolas aveva recuperato il suo ritardo sul pilota Fiat e si era insediato al secondo posto.

Al riordinamento di Sparta venivano sostituiti i freni ed un ammortizzatore alle Fiat, ed un paio di sospensioni alle Alpine mentre alla VW, Strasser raccomandava a Fischer di non imitare i compagni di squadra cercando di finire la corsa.

Le ultime sei sette ore di gara vivevano così sulla lotta per la seconda piazza tra Nicolas e Aaltonen, anche se ad onor del vero (forse perché mal guidato) Nicolas ci è parso avesse moderato molto la sua andatura, tanto che così si giocherà il piazzamento finale guadagnandosi così il premio di condurre alla prossima Ronde Cevenole una R12 Gordini anziché un'Alpine G. 5.

Carlo Cavicchi

## PUCCILLO nome nuovo da beffa sul Gargano

FOGGIA - Nuova conferma della validità degli esordienti nei rallies Nazionali, e successo tecnico e spettacolare del 1. Rally del Gargano organizzato in maniera superlativa dagli sportivissimi dirigenti dell'Automobile Club-Foggia.

La manifestazione a dir vero ha visto ingiustamente al via pochi equipaggi, ma una gara del genere così bene organizzata si vede raramente nei nostri rallies nazionali, ed è un peccato che gli sforzi organizzativi di questi validissimi dirigenti vengano così poco ripagati.

Trentadue equipaggi al via alle ore 23 di sabato 26 maggio dalla centralissima piazza Cavour di Foggia, gremitissima di pubblico per percorrere 406 km. con 9 prove speciali di cui due su strada asfaltata. Il velocista Paolo Gargano si aggiudica subito la prima prova speciale al volante di una BMW semi-ufficiale.

Purtroppo nei primi chilometri i due favoriti della vigilia, Cavallucci di Chieti e il marchigiano Gianmarini entrambi al volante di due Fulvia sono messi fuori gara da due banali incidenti: il primo per aver investito un cane che ha messo fuori uso la vettura e il secondo ha accusato irrimediabilmente guasti alla frizione.

Stessa sorte per il locale Mucelli che capottava con la sua 128 Coupé. A questo punto formidabile «escalation» dell'avvocato foggiano De Vivo, campione italiano '73, che ingaggiava una lotta serratissima con lo stesso rallista Stoppato. Regolare ma imprevedibile per un esordiente la marcia dell'altro foggiano Pucillo che alla guida di una Lancia Fulvia 1600 si alternava al terzo posto della classifica provvisoria con Kuda, Rigano, Leone, De Angelis e Gargano.

Solo le ultime battute della gara decidevano per il successo finale. Inaspettatamente e quasi contemporaneamente dopo l'ultima prova speciale, Quando De Vivo precedeva Stoppato di soli 10" entrambi venivano messi K.O. da guasti allo sterzo il primo, e da noie alla trasmissione il secondo. Così, con un formidabile finale di gara l'esordiente Pucillo in coppia con Gambone portavano al successo la Lancia Fulvia e a due soli minuti giungevano la Ford di Kuda-Fragola e la Fiat 128 di Rigano-Allegra che precedevano al quarto posto il simpaticissimo foggiano Leone su Simca.

Vito Lattanzio

1. RALLY DEL GARGANO, Rally nazionale - Foggia 26-27 maggio 1973.

### LE CLASSIFICHE

1. Pucillo-Gambone (Lancia Fulvia 1600) 1.56'44"; 2. Kuda-Fragola (Ford M) 1.58'53"; 3. Rigano-Allegra (Fiat 128) 2'00'27"; 4. Leone-Marrone (Simca R); 2.01'30"; 5. De Angelis-Lattanzio (Opel A) 2.03'18"; 6. Gargano (BMW) 2.06'53"; 7. «Jacky»-Proto (Simca R) 2.10'30"; 8. Maselli-Graziano (Fiat 128) 2.18'33"; 9. D'Orla A. - D'Orla (Alfa GT) 2.19'09"; 10. Migliaccio U. - Migliaccio A. (Simca R.) 2.25'38"; 11. Cillo (Fiat 128) 2.28'25"; 12. Letizia-Lombardi (Ford E.) 2.36'00"; 13. Volonnino P. (Citroen) 2.36'53"; 14. Coppola-Gargiulo (Fiat 128) 2.37'11".

### RITIRATI

Cavallucci, Gianmarini, Tommasi, Di Gioia, Riccardi, Neva, Nappi, De Vivo, Lattanzio, Lo Bello, Dapesi, Stoppato, Taralli, Bianco, D'Urso, Antonelli, Anna Tamborrino.

### PROVE SPECIALI

Prova Speciale B - Monte S. Angelo - 1. Gargano 7'35"; 2. Leone 8'06"; 3. De Vivo 8'09"; 4. D'Orla 8'12".

Prova Speciale C - Bosco Sfilzi - 1. De Vivo 8'33"; 2. Leone 8'42"; 3. Stoppato 9'30"; 4. Pucillo 10'5".

Prova Speciale D - Carpino - 1. Stoppato 12'46"; 2. Jack 12'58"; 3. De Vivo 13'12"; 4. Leone 13'21".

Prova Speciale E - Bosco Quarto - 1. De Vivo 14'00"; 2. Pucillo 14'53"; 3. Stoppato 15'00"; 4. Rigone 15'16".

Prova Speciale F - Monte S. Angelo - 1. Gargano 7'45"; 2. D'Orla 8'10"; 3. De Vivo 8'11"; 4. Kuda 8'13".

Prova Speciale G - Sfilzi - 1. De Vivo 9'51"; 2. Stoppato 9'24"; 3. Gargano 9'51"; 4. Coppola 9'57".

Prova Speciale H - Carpino - 1. Stoppato 12'4"; 2. Kuda 12'13"; 3. «Jack» 12'38"; 4. Rigone 12'56".

Prova Speciale I - Bosco Quarto - 1. Stoppato 14'24"; 2. Rigone 14'55"; 3. «Jack» 16'37"; 4. Kuda 16'48".

Ha dominato il GIRO delle Valli Canavesane

## BOSSETTI patron vincente

IVREA - Gianni Bossetti ha vinto nettamente il Giro delle Valli Canavesane - Trofeo Elf, che alla sua terza edizione pare aver raggiunto la formula ideale. Fin dalla prima prova il patron della Tre Gazzelle è parso ipotecare seriamente la vittoria staccando di parecchi secondi i più diretti avversari. Nella seconda prova però Giacomo Pelganta gli ha reso la pariglia rendendo la corsa avvincente ed apertissima. Nella terza prova poi «Tony» ha fatto miracoli con l'Alpine e si è inserito tra i due come terzo incomodo. Nell'ultima fatica del primo giro però Bossetti ha ripreso in mano il gioco, mentre Pelganta è arrivato all'assistenza di Ivrea con la macchina abbastanza in disordine e vistosi segni di una toccata.

All'inizio del secondo giro, ancora «Tony» ha tentato il tutto per tutto assicurandosi la prima prova con un buon margine e creando un certo scompiglio tra i lancisti, accresciuto anche alla notizia dell'abbandono di Pelganta per avaria. Subito dopo però si sapeva che anche «Tony» aveva subito la stessa sorte. Bossetti aveva dunque via libera e si aggiudicava la sesta e la settima prova cedendo di misura solo nell'ultima a Brunetta ed alla sua Porsche Gr. 3, autori di una corsa superlativa.

Al terzo posto finiva poi Pittoni con la 124 ST ed il suo piazzamento si commenta da sé. Quarto l'esordiente Bagna, che ha confermato le eccellenti impressioni suscitate all'Elba; è certamente una promessa di cui sentiremo parlare sempre più spesso.

Poco prima delle premiazioni c'è stata l'inevitabile «grana» contro i cronometristi, questa volta con protagonista Bocca. Il suo reclamo non ha potuto essere preso in considerazione perché erano scaduti i termini previsti e la classifica era ormai ufficiale. Ci pare che in gare come questa, dove la premiazione è prevista quasi sempre a metà pomeriggio, si dovrebbero per norma esporre le classifiche ufficiose non prima di due ore dalla premiazione.

Sarebbe comodo innanzitutto per i cronometristi che avrebbero più tempo e tranquillità per elaborare e ricontrollare i loro dati e anche per i piloti che si potrebbe concedere alcune ore di sonno.

Gigi Mosca

3. GIRO DELLE VALLI CANAVESANE - Trofeo ELF - Prova valida per il Trofeo Rallies Nazionali - Ivrea, 26-27 maggio 1973.

1. Gianni Bossetti (Lancia Fulvia HF 1600) penalità 2.019; 2. Brunetta (Porsche 911) p. 2101; 3. Pittoni (Fiat 124 ST) p. 2106; 4. Bagna (Lancia Fulvia HF 1600) p. 2112; 5. Ardizzone (Lancia Fulvia HF 1600) p. 2133; 6. Sciascia (Lancia Fulvia HF 1600) p. 2140; 7. Polese (Alpine R.) p. 2145; 8. Cesari (Opel Ascona) p. 2185; 9. Dondi (Lancia Fulvia HF 1600) 2187; 10. Presotto (Opel Ascona) p. 2190; 11. Garin (Lancia Fulvia HF 1600) p. 2202; 12. Lorenzini (A.R. GTA) p. 2221; 13. Baratella (Fiat 124 S) p. 2239; 14. Scaglione (Lancia Fulvia 1300) p. 2261; 15. Palmas (Lancia Fulvia 1600) p. 2282; 16. Avandero (Lancia Fulvia HF 1600) p. 2310; 17. Carnino (Lancia Fulvia 1300) p. 2314; 18. Bocca (Renault Gordini R-12) p. 2319; 19. Gabba (Lancia Fulvia HF 1600) p. 2326; 20. Re (Opel Ascona 1900) p. 2329; 21. Cerato (Fiat 124 F) p. 2330; 22. Pirovano (A.R. GTV) p. 2333; 23. Giuliano (Fiat 124 S) p. 2345; 24. Billia (Fulvia HF 1600) p. 2351; 25. Arditi (Lancia Fulvia HF 1600) p. 2364; 26. Muscionico (Lancia Fulvia HF 1600) p. 2370; 27. Canepa (Simca Rally) p. 2371; 28. Guasti (Porsche 911) p. 2376; 29. Lisino (Simca Rally) p. 2384; 30. Redaelli (Simca Rally) p. 2390; 31. Bianco (Opel Ascona 1900) p. 2397; 32. Foggiano (Opel Ascona) p. 2402; 33. Rossi (Fiat 124 Coupé) p. 2410; 34. Chiantore (Simca Rally) p. 2414; 35. Doglio (Fiat 128) 2424; 36. Crismani (Fulvia) 2432; 37. Modetti (A.R. GTV) 2433; 38. Sormani (Fiat 124 S) 2437; 39. Pollono (Fulvia) 2443; 40. Rossi (Simca 1100) 2449; 2. Fragale (Fiat 128 R) 2461; 42. Lago (A.112) 2472; 43. Alemano (A.112) 2486; 44. Moro (Fiat 124) 2496; 45. Aschieri (Fiat 128) 2498; 46. Tacchella (Simca.1100) e Amelio (Renault Gordini) 2500; 48. Netto (BMW 2002) 2506; 49. Marchisa (A.112) 2517;

## DOVE e PERCHE' ritirati i protagonisti «PIU'»

EQUIPAGGIO	VETTURA	MOTIVO	LOCALITA' E KM.
Waldegaard-Thorzelius	BMW 2002	guarnizione della testata	Distomon (190)
Darniche-Mahe	Alpine 1800	malessere del pilota	Distomon (190)
Warmbold-Todt	BMW 2002	capottamento	Stirfaka (380)
Andersson-Haggbom	Toyota Celica	motore	Kardixtsa (460)
Sparrow-Liddon	Ford Escort	cinghia ventilatore	Ligaria (500)
Janger-Gottlieb	VW 1303	uscita di strada	Ligaria (500)
Kallstrom-Billstam	VW 1303	motore	Deskati (600)
Paganelli-Russo	Fiat-Abarth	tirante dello sterzo	Monte Olimpo (910)
Fall-Wood	VW 1303	bilanciere	Corinto (2000)

assistita (alla prima uscita internazionale) dall'equipe italiana diretta dall'infaticabile, meno del solito però qui in Grecia, Valla. Sclater ha corso di forza e se non avesse avuto la sventura di perdere una ruota a metà della prima tappa perdendo cinquantasette minuti avrebbe di certo potuto inserirsi tra i primissimi.

C'erano al Rally dell'Acropoli anche le temutissime BMW (che partivano quasi con i favori del pronostico), ma si sono viste in azione solo per poco perché sia Waldegaard (che ha bruciato la guarnizione della testata) che Warmbold (capottato) sono spariti subito. Per Warmbold l'occasione di rifarsi verrà dalla Fiat che in Polonia gli affiderà una spider 1800 con l'ordine perentorio di vincere come d'altronde non è certo impossibile per il velocissimo tedesco. Ma la Polonia sarà soprattutto la grande occasione per rendere merito alla coppia italiana più sfortunata del momento, perché diamine, Paganelli-Russo non potranno aver jella in eterno e se è vero che sono sempre tra i più veloci è anche vero che prima o poi arriveranno alla fine, ed in questo caso non potranno che essere, come giusto d'altronde, nei primissimi posti.

nare mentre Waldegaard bruciava la guarnizione della testata. Paganelli intanto cominciava ad accusare borbottamenti nel motore (acqua che probabilmente filtrava dalla guarnizione e bagnava una candela) e la temperatura altissima dell'acqua. I controlli tiratissimi non permettevano mai la soppressione del termostato e Paganelli continuava così, con tutto il riscaldamento in vettura aperto.

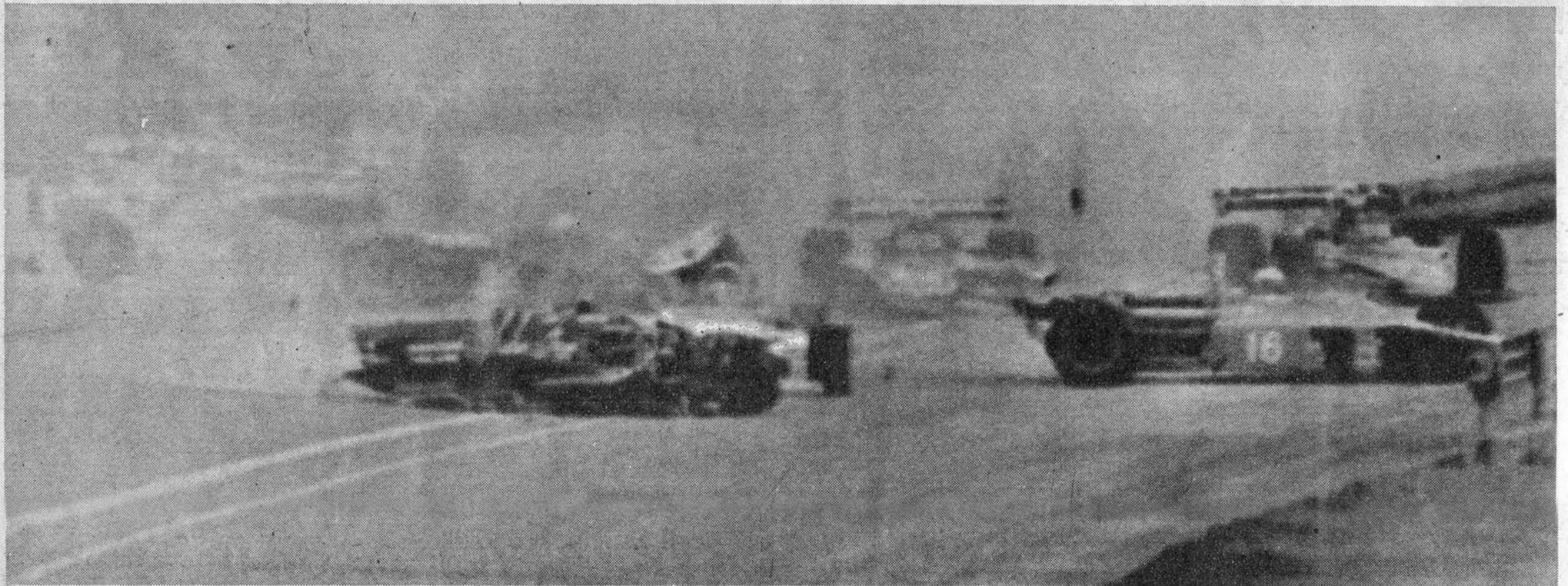
Poco più avanti usciva rovinosamente di strada Warmbold, mentre sorprendevo i tempi e soprattutto la grinta con cui guidava Andersson la sua Toyota Celica 1600 di soli 140 cavalli.

Per lui e Haggbom comunque era vita breve perché il loro motore finiva ben presto di funzionare per gli sforzi troppo violenti cui era stato costretto. Il loro abbandono non era comunque isolato perché Janger usciva di strada e Sparrow (che era alla guida dell'unica Escort ufficiale) si ritirava per la rottura della cinghia del ventilatore (un incidente banalissimo tantopiù che appena rimontata la stessa vettura è ripartita e per tutto il resto della corsa ha fatto assistenza a Sclater).

Alla prima neutralizzazione di due ore, a Kalambaka, a meno di un quarto di gara mancavano così già sei vetture favorite ed un'altra, quella di Kallstrom, dava già segni di stanchezza al motore. Oltretutto la macchina di Paga-

Dopo un'altalena di ritardi per la pioggia, prende il via finalmente la corsa, bloccata subito da un incidente: carambola a 7, SALT WALTHER e tre spettatori feriti, poi il rinvio

# Uragano (di fuoco) a Indy



E' appena stato dato il via alla 500 Miglia, che alla prima curva la vettura di Salt Walther si rovescia dopo un urto con la Eagle-Offy di Grant. Il n. 16 è Lee Kuzman

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

**INDIANAPOLIS** . Uragani di pioggia che si abbattevano sull'Indiana hanno fatto ritardare la partenza della 500 Miglia di ora in ora, dal suo tradizionale « via » delle 11 fino a dopo le 15. La pioggia non ha tuttavia impedito che si svolgesse l'interminabile parata di ragazze a passo di marcia e delle bande, né che si assistesse all'apparizione dell'ottantenne René Thomas, vincitore della gara nel 1914, che ha fatto un giro d'onore sulla Delage con la quale conquistò la vittoria.

Si sono poi visti in pista, giro dopo giro, le attrezzature che, fra un'acquazzone e l'altro, cercavano di asciugare il circuito, ma i motori non sono stati av-

## ANDRETTI attende la F. 1 di Philippe

**INDIANAPOLIS** - Mario Andretti vuole cominciare la stagione '73 in grande stile: « Voglio seguire tutte le corse USAC, che sono importantissime per più di un motivo, ma voglio anche essere presente ai due Grand Prix americani ed alle gare Can-Am che non interferiscono con questo programma. »

La scuderia Parnelli Jones sta lavorando attivamente, e nel massimo segreto per preparare la Formula 1 disegnata da Philippe e che andrà in cantiere dopo Indianapolis, per essere pronta per i Gran Premi degli USA e del Canada. Chiediamo ad Andretti della proposta di correre alcune gare F. 1 con la BRM:

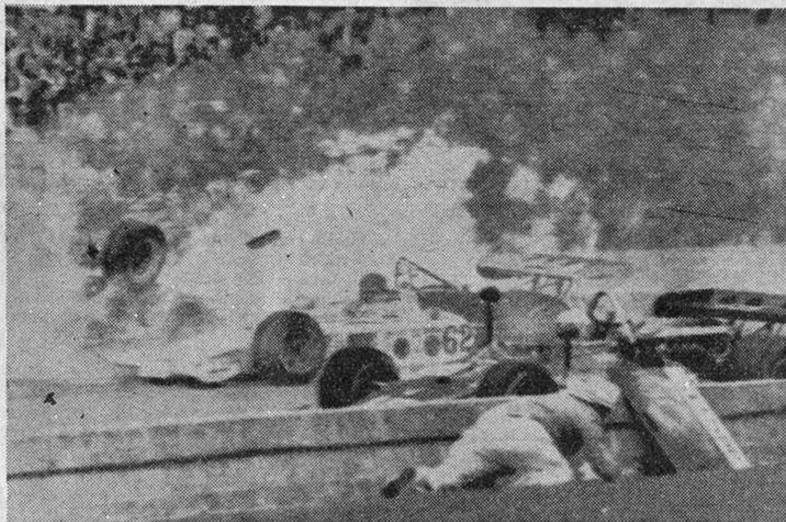
« Non avrei potuto correre poiché la BRM ha un contratto con la Marlboro, mentre noi siamo con un'altra marca di sigarette, la Viceroy, quindi attendo per la F. 1 che Philippe termini la sua nuova macchina. »

viati fino alle 14,20. Nubi minacciose oscuravano di nuovo il cielo, quando la vettura staffetta, una Cadillac pilotata da Jim Rathman, ha fatto da guida al gruppo per due volte attorno al circuito, nella speranza che, se fosse cessata la pioggia, si potesse coprire almeno la metà distanza, che avrebbe contato come corsa completa.

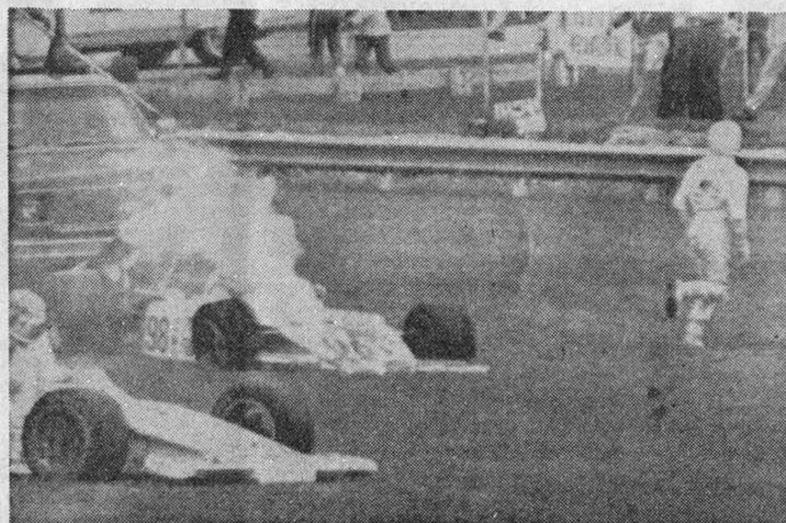
Bobby Unser era già al comando, alla prima curva, con Rutheford in seconda posizione e Donohue in terza. Poi, proprio alla prima curva è arrivata una vettura con il pneumatico anteriore di destra forato che ballonzolava e più indietro, in pista si era scatenato l'inferno con vetture che roteavano, ruote che rimbalzavano, molle e pezzi di carrozzeria che volavano. Un pezzo di carrozzeria di una macchina era slittato avanti, finendo rovesciato con le fiamme che uscivano dalla parte anteriore.

Wally Dallenbach ha fermato la sua Eagle sull'erba ed è corso verso la vettura rovesciata, arrivando parecchio prima dei mezzi di soccorso, generalmente molto veloci a Indianapolis; non gli è però stato possibile fare nulla per aiutare il pilota che era un « rookie », il motonauta Salt Walther, su una McLaren-Offy ex ufficiale. Walther era partito dal centro della sesta fila, accanto alla Eagle di Jerry Grant e a quella di Billy Vukovich, e dopo Grant ha detto che gli era passato davanti, salendo sulla sua ruota anteriore, catapultandosi poi contro il muro e dando così l'avvio all'incidente che ha coinvolto tante vetture.

La Eagle Lodestar Special di Mike Mosley ha avuto la parte anteriore fracassata e Hobbs (Eagle Carling Black Label), Foyt e John Martin sono tutti stati coinvolti. Foyt dice che è passato



Sopra, la vettura di Walther brucia in mezzo alla pista, mentre sfilano le Eagle di Dallenbach e Mel Kenyon. Sotto Mosley corre via dalla macchina in fiamme, mentre anche Dallenbach sta scendendo



sotto la McLaren già in fase d'incidente, Martin si è fermato con la vettura di Walther, e Hobbs passato in mezzo a carburante che si era sparso e incendiato sulla vettura di Walther, e Hobbs ha raccontato che era stato spinto contro il muretto da Mike Hiss che aveva perso il controllo della vettura, per via delle altre macchine in testa-coda.

Hobbs ha detto: « Quello che mi meraviglia è che 33 dei piloti ritenuti fra i migliori del mondo non siano capaci di percorrere quel maledetto rettilineo. » Il danno alla Eagle di Hobbs si è limitato alle ruote e all'estintore vuoto.

Immediatamente sono state sventolate le bandiere rosse e i leaders non sono mai arrivati sul luogo dell'incidente per cui tutti quelli che precedevano la sesta fila sono rimasti illesi, dato che l'incidente era accaduto alle loro spalle, durante il primo giro.

Walther è stato subito portato all'ospedale con ustioni multiple sul viso, sulle mani e sul corpo e, si teme, qualche lesione alla schiena, assieme a tre spettatori colpiti da pezzi di vettura volati oltre le reti di protezione.

Proprio quando la pista era stata sgombrata, si è abbattuto sul circuito un altro uragano di pioggia e la gara è stata soppressa per la giornata. E' stato annunciato che i cancelli dello Speedway sarebbero stati aperti alle 6 del giorno dopo (il martedì) e che la gara avrebbe avuto inizio alle 9, nell'ordine in cui le vetture avevano concluso quel primo giro, con Bobby Unser sulla Eagle davanti alle McLaren di Rutheford e di Donohue.

Eoin S. Young

# Decollata per l'alettone la vettura di POLLARD

INDY « Gli alettoni? Il comitato esecutivo della USAC quanto prima si riunirà per decidere sul loro futuro. Sono pericolosi. Troppo grandi e quindi favorevoli alle alte velocità ». Così ha detto Bob Gates, componente la commissione d'inchiesta. Comunque la tremenda turbolenza d'aria che si prolunga sino a 10 metri è pericolosa. In Europa era stato dimostrato da tempo. L'incidente di Art Pollard (deceduto durante le prove) forse non avrebbe avuto luogo se vi fossero stati alettoni ridotti. Il vento fortissimo ha permesso alla vettura di innalzarsi come un aereo, l'ha fatta volare per una diecina di metri, quindi ha compiuto un'avvitatura ed è ricaduta sottosopra. La maggioranza è per la riduzione degli alettoni posteriori e quasi certamente nel 1974 questo sarà deciso.

A proposito di Pollard debbo dire che in base ai referti medici, se i serbatoi (al pieno completo) non fossero esplosi con l'urto, il quarantaseienne pilota sarebbe ancora vivo, poiché le fratture riportate non erano mortali. Pollard è morto soffocato dal calore.



Un altro personaggio « storico » di INDY

## Si allena da « pesista » MacKenzie portatrofeo

INDIANAPOLIS - Jack Mackenzie una volta l'anno appare sul catino di Indy. Indossa sempre gli stessi pantaloni neri, una giacca grigia a due bottoni, confezionata forse cinque anni fa, mentre sul suo capo diminuiscono sempre più i capelli. Lo chiamano « il portatrofeo » e Jack compie questo « rito » da 20 anni. Vent'anni fa era un giovinello timido, ma orgoglioso, oggi un po' più ingrassato sfila lungo la fetuccia d'asfalto, che fiancheggia la pista, con il grosso trofeo che l'orafo ottantenne John Gawe incide da anni apponendovi la testa scolpita del vincitore dell'anno precedente. Ma la cosa più strana è che Mackenzie non ha mai guidato nemme-

no una macchina normale, assiste svogliatamente alla 500 Miglia, ma, quando la corsa è finita, il « portatrofeo » marcia solenne con la coppa in braccio verso la « victory lane », il circolo della vittoria. L'attesa per lui fa parte dello « show » di Indy.

— Ci dica Mackenzie, quale è stata l'attesa più lunga che un vincitore di Indy ha dovuto sopportare?

« Parnelli Jones, Rodger Ward, Bill Vukovic, A.J. Foyt e Mario Andretti hanno atteso più a lungo, circa 15 minuti, ma la colpa la si deve alla folla che invadeva la zona circostante la 'victory lane' ed i mille fotografi che formavano una maglia umana insormontabile. »

— E com'è che nel 1953 lei fu prescelto a questo incarico?

« Volevo vedere per la prima volta la corsa, gratuitamente, e mi offrii a portare la pesante coppa. Da allora, per rispettare la tradizione, i dirigenti dell'ovale mi 'ingaggiarono' ». »

Mackenzie però non porta una sola volta la coppa nel circolo della vittoria. Per ben 20 volte, durante le tre settimane di festività ad Indy, pone in mostra in vari punti, il Trofeo e fa sì che nessuno lo tocchi o... lo rubi. Comunque esso è assicurato per 55 mila dollari perché artisticamente è veramente una rarità. Porta incisi i nomi dei vincitori di Indy dal 1911 ed ha scolpite 45 teste di vincitori delle passate edizioni. Pesa 40 chili e per trasportarlo a braccia nei vari punti, sotto il sole che spesso toglie il respiro, tra la folla, occorre una forza eccezionale. Da gennaio a maggio, spiega Jack, compio ogni mattina esercizi di sollevamento pesi. « Se non sei in forma smagliante, non ce la fai », assicura.

La coppa fu donata nel 1936 dalla corporazione Borg-Warner ed assicurata, a quel tempo per 10 mila dollari, e rappresenta, oltre che il premio per la corsa vinta anche una « Hall of fame », una placca della celebrità, che tramanda nei tempi le gesta clamorose dei cavalieri del brivido di Indy.

I. m.

# ASSO VINCENTE



Le ruote in lega leggera MILLE MIGLIA sono prodotte in quindici modelli diversi per poter essere montate su qualsiasi tipo d'auto e per soddisfare ogni gusto personale...

...e ognuno di questi modelli è ASSO VINCENTE



F.O.M.B.

FONDERIE OFFICINE MAIFRINI BRESCIA  
25100 - Via Scuola, 5 tel. 30.22.81/2