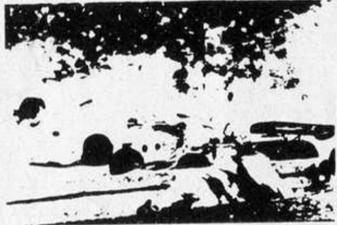


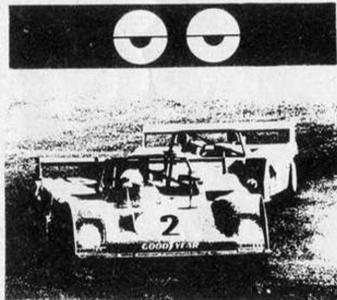
LEGGETE  
SUBITO

nelle pagine che seguono

## Indianapolis sofferta



## La TV offende i giovani e i piloti



## Cronoquiz Nurburgring

## il pallottoliere delle rubriche

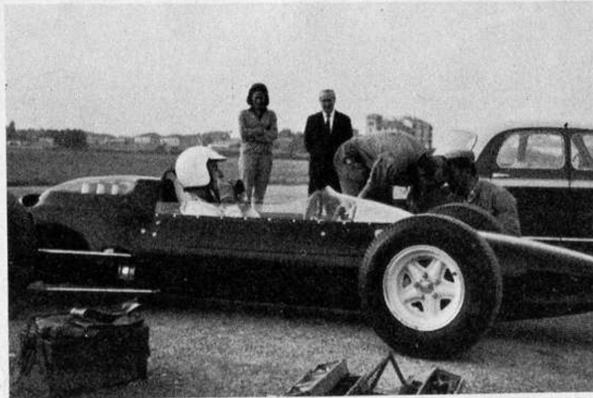
domenicaSPRINT

il giornale  
delle corse

### a pagina

- 3 Dove corriamo domenica?
- 5 MOTORAMA
- 51 KARTING
- 54 TUTTESPRINT
- 56 SCRIVETECI rimarremo amici
- 58 Informatutto
- 59 COMPRAVENDITA

## LULÙ, cinque anni fa



8 maggio 1968, sulle ore 11, ROSSFELD (Germania). In una uscita di strada rotola per la scarpata la Porsche-uovo da salita. Muore l'italiano Lodovico Scarfiotti. Vogliamo ricordarlo, l'amico Lulù, con questa foto simbolica della sua altelena agonistica in casa Ferrari, dove sarebbe dovuto tornare, dopo l'anno Porsche (e Cooper F. 1). Una scelta di amarezza. La foto è di Luigi Venturelli, un bolognese di... Modena, collaboratore e consulente di fabbriche autosportive. Ha avuto recenti contatti anche con i Pederzani. Egli l'ha data al nostro Morselli raccomandandosi: ricordatelo Scarfiotti. E' stato uno dei nostri piloti più generosi. E noi lo ricordiamo a tutti gli appassionati, che l'ammirarono e lo hanno conosciuto solo dagli scritti. Cinque anni che sembrano ieri, come era ieri questo foto: con Lulù al volante, nell'autodromo di Modena, della monoposto Ferrari 1500.



Il pericolo del processo a Chapman (che per gli inglesi è provvedimento «di polizia»)

## L'ITALIA tabù per i costruttori da corsa?

Gli inglesi sono stati espliciti: non correremo il Gran Premio d'Italia se «la polizia italiana non ritira le accuse contro Chapman». La Polizia, dunque. Tutto il mondo è paese. La disinformazione sembra notevole, anche tra i giornalisti. Perché è un ex giornalista il portavoce del team JPS che, insieme a Parnell della BRM, ha reso noto la presa di posizione dei costruttori inglesi F. 1 di disertare il G. P. italiano se Chapman rimane con la spada di Damocle del rinvio a giudizio per la tragedia di Rindt nel '70. Ma forse per gli inglesi è tanto lontana l'idea che la loro magistratura possa mettere sotto accusa un costruttore di macchine sperimentali per una avaria, da pensare subito alla... repressione poliziesca.

Ma tant'è. Stavolta non si tratta di sfuggire o meno a un interrogatorio. Stavolta c'è un processo bell'e buono in piedi. E una sentenza dibattimentale (che già da adesso si può prevedere in contumacia perché Chapman in Italia non lo rivedremo tanto facilmente) soltanto potrà chiudere questa amara vicenda. E' una faccenda grave. Già diciassette anni fa, nell'appuntamento tragico di Guidizzolo, avvenne qualcosa di simile. Fu l'anno dell'ultima Mille Miglia e de Portago ebbe un incidente con la sua Ferrari per lo scoppio di una gomma. Ferrari in persona, come responsabile della squadra, fu indiziato di responsabilità penale per «aver

adottato un tipo di gomma non idoneo». Come si vede una ipotesi ancora più pericolosa di quella addebitata a Chapman, responsabile — dice l'inquisitore — come costruttore per l'avaria di un semiasse.

In entrambi i casi, comunque, è una ipotesi seria e pericolosa, che dovrebbe veder schierati anche gli organi responsabili dello sport internazionale a difesa di certe situazioni. Dicono giustamente gli inglesi: prendete il caso di Kyalami. A Stewart non è accaduto nulla; però gli si ruppero i freni. E Tyrrell — se fosse accaduto in Italia — poteva essere ritenuto responsabile del peggio! Ma perché si pensa che un costruttore le macchine le faccia apposta sbagliate?

Certo che, si faccia o meno a Monza (e questo lo sapremo quando sarà sciolto il dubbio delle varianti, che il Comune pare ormai deciso a negare) l'ipotesi di una diserzione da parte dei costruttori stranieri non va presa alla leggera. Per esempio già le prossime gare di F. 2, il Gran Premio Lotteria (sempre ammesso si faccia nell'autodromo monzese) o la stessa gara europea F. 2 di Misano del 22 luglio, quanti costruttori decideranno di affrontarla? E in particolare le nuove Lotus-Texaco F. 2, che sono già state iscritte con Fittipaldi e Peterson, si può pensare che Chapman decida di mandarle lo stesso, con quel po' po' di «grana» che gli è capitata addosso?...

• Il Convegno di mezzo anno della CSAI quest'anno si svolgerà in giugno al fresco marino di Rimini.

• Un elicottero, volando a bassa quota, ha spedito quasi fuori strada al Nurburgring la Ford Capri di Glemser. Era un apparecchio del servizio di pronto intervento!...

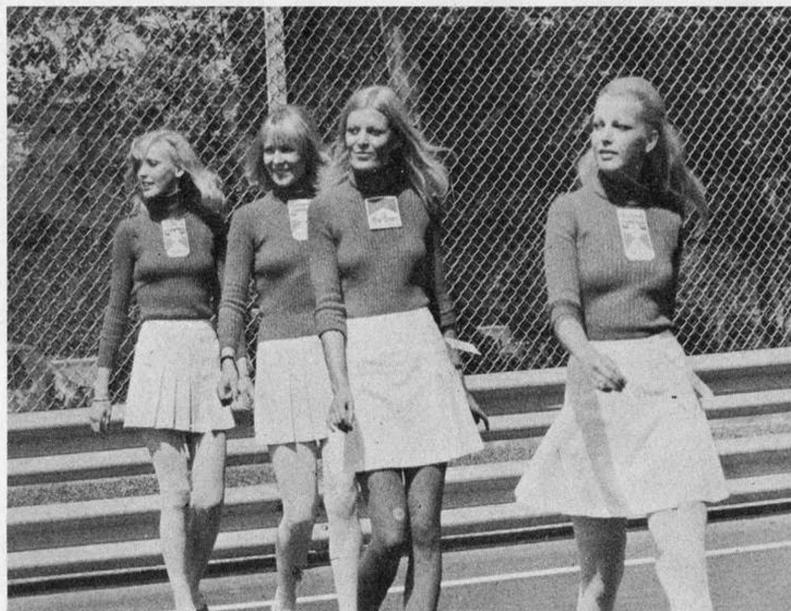
• Merzario ha dovuto compiere il suo secondo turno nella 1000 tedesca senza guanti. Perché Pace ha sbagliato ed è rientrato al box con un giro di anticipo. Risultato: dei vistosi calli!

• Ancora una spicciola dal famoso circuito tedesco. Quest'anno, grazie al magnifico sole, anche la prova Marche ha avuto spettatori oltre le abitudini. La polizia ha contato oltre 60 mila vetture. Calcolando due persone a macchina (ipotesi stretta) si hanno già 120mila presenze. Se però si aggiunge, sempre a detta della Polizia, che per la prima volta hanno portato più gente gli autobus che le macchine private... si capisce come i proprietari del Nurburgring possano permettersi certe spese di sicurezza e di miglioramento servizi (tribuna anfiteatro compresa).

• L'ANCAI avrebbe fatto un elenco di 20 nomi per Eugenio Dragoni indicando a suo parere i giovani piloti «papabili» per la selezione sperimentale di giovani piloti. Pare che sempre la stessa organizzazione avrebbe suggerito di non prendere troppo alla lettera la voce «giovani».

• Dragoni intanto stringe i tempi. Vuol riguadagnare il tempo perduto. Ha riannodato le fila del piano già fatto; il vero problema è però ottenere motori efficienti dai Pedrazzani, sommersi da richieste.

• Il salario dei piloti. Sapete quanto hanno guadagnato Merzario-Pace col loro 4. posto nella 1000 Km Vallelunga, come premio di arrivo? 23 mila lire, letto bene 23.000.



Le bionde vichinghe (le due di mezzo sono finlandesi) che mietono cuori, tra piloti e C., sulle piste di tutto il mondo. Con argomenti del genere chi non fumerebbe... se non altro i calumet dell'amore?

• L'addetto al ricevimento dello Sport Hotel tribune al Nurburgring si affannava a domandare: «ma Ickx è del gruppo Matra o della Ferrari?» Che sia una anticipazione per il 74?

• Matrimoni in vista, in ambientazione corsaiola. Con una gentile fanciulla inglese, si sposa il 7 giugno a Roma Tony Palma, figlio dell'ex consigliere d'amministrazione della Ferrari dr. Palma e noto finanziere della Capitale. Il 21 luglio si sposa poi, in Francia, Cristiano Rattazzi, il giovane nipote degli Agnelli e anche ottimo pilota prima che gli studi lo chiamassero a specializzazioni di studio ad Harvard. Cristiano ha scelto una bella ragazza brasiliana: Sonia del Carril (e in Brasile, presso la nuova Fiat, inizierà il suo lavoro).

• Chissà perché l'Alfasud modellino scala 1:25 di una casa di giocattoli appare già a 2 porte mentre quella a formato naturale che per ora si può acquistare dalle filiali Alfa e prodotta a Pomigliano esiste solo nella versione a 4 porte?

• Non serve più Bernacca per dirci che il tempo va al bello estivo. Basta entrare a Milano, Firenze, Roma o Bologna in autostrada. E' il momento dei lavori in corso per prepararci probabilmente alle code di chilometri e chilometri. Visto mai non bastassero quelle causate dalle macchine, che naturalmente col bel tempo aumentano l'affollamento sulle strade.

• Quello sfaldamento dell'asfalto monzese, all'inizio della variante junior ha dell'incredibile. Ma come mai proprio adesso?

• L'AC Firenze avrebbe già chiesto il Gran Premio d'Italia F. 1 per il '74 al Mugello. Ma, per favore, ing. Borracci: prima costruitelo l'autodromo!...

• Quello che non si capisce: perché solo a Imola non si disputano gare dei campionati Ford. Che siano di F. FORD o della serie Mexico...

• La gara Can-Am di Donnybrooke, che aveva la data provvisoria del 24 giugno, è stata tolta dal calendario, come pure la WV Gold Cup, che si doveva correre nello stesso giorno, sul medesimo circuito. Lo ha annunciato Cameron Argetsinger, direttore per il settore corse dello SCCA. Il motivo consiste nei ritardi nel concludere le trattative finanziarie fra la direzione del circuito e il patrocinatore della gara. Argetsinger ritiene che anche se le trattative andassero a buon fine nei prossimi giorni, ormai non si sarebbe più in tempo.

• Anderstorp, nuovo circuito svedese, sarà la sede del 1. Gran Premio Svezia F. 1 (e poi la CSI dice che ci vuole una corsa organizzata prima di serie internazionale per ottenere certe prove mondiali!) Il tracciato non è inedito, ma il complesso sì, anche se non è tutto finito (l'albergo — che ospiterà tutti — sarà inaugurato alla vigilia del 17 giugno). Regazzoni, con la BRM, è stato tra i primi ad andare per un assaggio lassù. Prove di gomme Firestone. Non è che ne sia rimasto entusiasta. Ci spiegava al Nurburgring: «E' una pista d'atterraggio di aerei. C'è un rettilineo di 700 metri dove si raggiungono i 240 all'ora; tutto piatto, prati di uscita ma anche un po' di guard-rail. Le curve tutte a raggio uguale e tutte da seconda. La quarta e la quinta si mettono solo una volta. Quel che è sconcertante, più di Montecarlo, è che la partenza si svolge da una parte e i boxes sono da un'altra.»

Marcellino



## TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

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



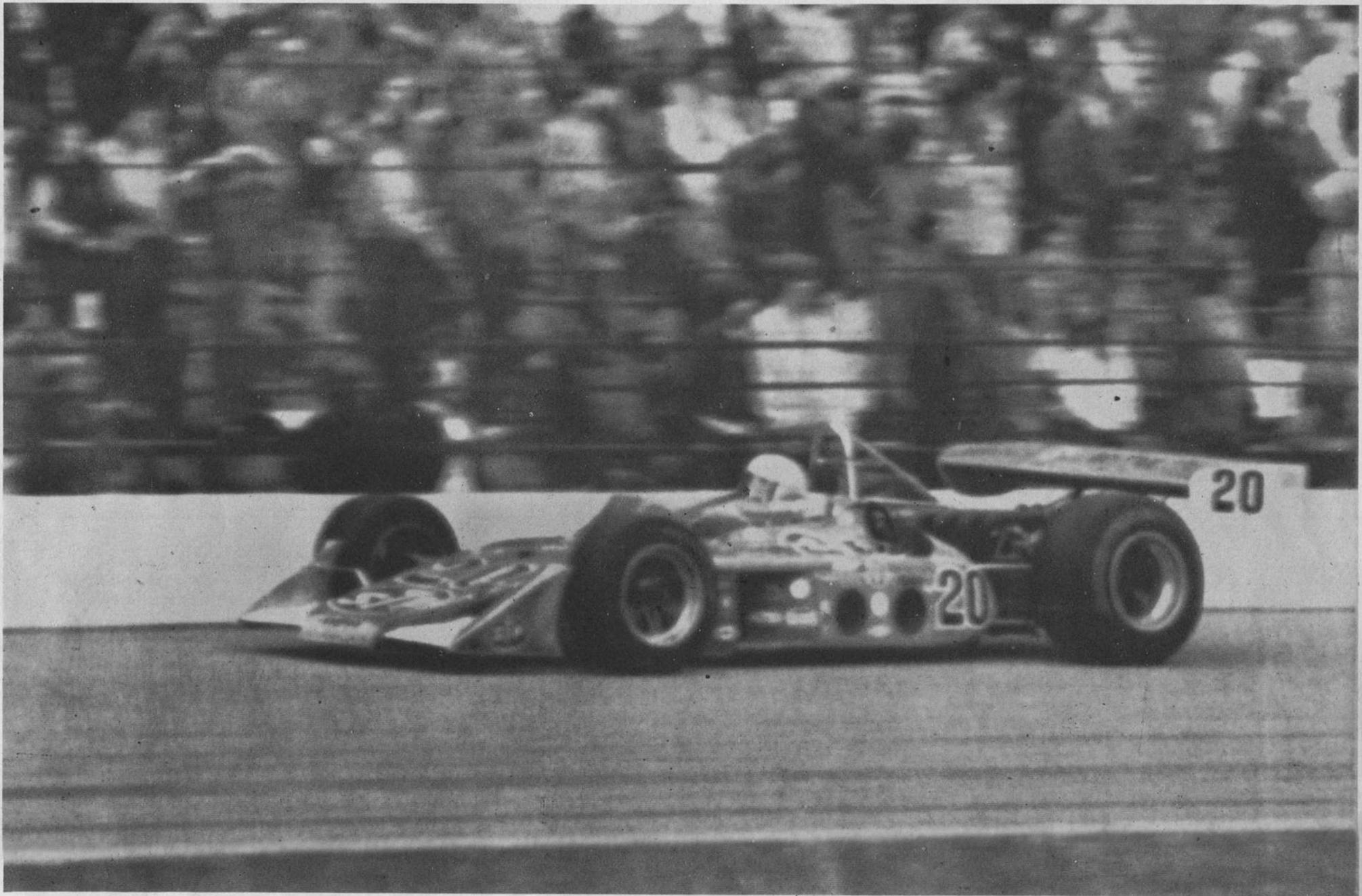
**GARE SOPPRESSE** ● Rally di Ginevra (4-6 maggio) ● Targa Meneghina (6 maggio) ● F. 1 a Oulton Park (13 maggio) ● F. 2 a Jarama (13 maggio) ● Trieste-Opicina (20 maggio) ● G.P. Brno (20 maggio) ● F. 2 a Thruxton (28 maggio) ● Garessio - S. Bernardo (29 giugno) ● F. 2 a Nogaro (30 settembre) ● Coppa delle Alpi (15-20 ottobre).

Le corse in calendario dall' 8-6 al 15-6-73 in Italia e all'estero

### GIUGNO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
8-9-10	3. Rally 4 Regioni	AC Pavia	Pavia - Piazza Castello Salice Terme	ore 19 (8) ore 9,30 (10)	●●● Camp. it. rallies	Rally	Paganelli-Russo (Fiat 124 S)
8-10	Rally Cormorana	Polonia			●	Rally	
9-10	24 Ore di Le Mans	Francia	Circuito di Le Mans km 13,640	ore 16 (9) ore 16 (10)	●●● Camp. mond. marche	Velocità in circuito	Pescarolo-Hill (Matra) media 195,472 nuovo record. Record sul giro: Van Lennep (Lola) 3'46''9, media 216,413
9-10	24. Coppa Sila	AC Cosenza	Celico - Montescuro - km 15,100	ore 16 (9) ore 10 (10)	●●● T, GT, S	Velocità in salita	Facetti (Abarth) 8'34''2, me- dia 105,877 nuovo record
9-10	Trofeo Rododendri	AC Torino	Torino - Via Filadelfia Torino - Via Filadelfia	ore 22 (9) ore 6 (10)	● Trofeo rallies naz.	Rally	Testoni (Lancia Fulvia)
10	Corsa a Mosport	Canada	Circuito di Mosport km 3,950		●●● Camp. Can-Am 1. prova	Velocità in circuito	Hulme (McLaren) 1.46'40'', media 178,080. Giro più ve- loce: Revson (McLaren) 1' 15''2, media 189,451
10	Corsa a Nivelles	Belgio	Circuito di Nivelles km 3,724		●●● Trofeo europeo F. 2	Velocità in circuito	Si disputa per la prima volta
10	Trofeo Santamonica	Santamonica Spa	Autodr. di Santamonica km 3,488	ore 15 ore 19	●●● Trofeo Rothmans F. 8000 Sport 1. e 2. div.	Velocità in circuito	Si disputa per la prima volta
10	8. Tolmezzo-Verzegnis	AC Udine	Tolmezzo Verzegnis	ore 10,30 ore 18	● T, GT	Velocità in salita	« Noris » (Porsche 908) in 3'42''8, media 100,180
10	Corsa a Casale	Aut. di Casale	Autodromo di Casale M. km 2,460	ore 9 ore 18	● F. 3 Camp. it., F.F., Mexico	Velocità in circuito	
10	Bressanone-S. Andrea	AC Bolzano - Fiat Bressanone	Bressanone - Loc. Millan S. Andrea - km 5	ore 10 ore 15	● Gr. 1, 2, 3, 4, 5	Velocità in salita	Borri (Porsche) 3'46''1 me- dia 79,611 nuovo record
10	Corsa a Vallelunga	Vallelunga SPA	Autodromo di Vallelunga km 3,200	ore 9,30 ore 19	● GT Speciale F. Italia, F. 850	Velocità in circuito	
10	Rampa da Covilha	Portogallo			● T, GT, S, F. 2, F. W, F. F.	Velocità in salita	
10	Corsa di Wunstdorf	Germania			●●● T, GT, 3	Velocità in salita	
10	Rhein / Ruhr - Pokal	Belgio	Circuito di Zolder km 4,220		● T, GT	Velocità in circuito	
10	Lone Star 500	Stati Uniti - Texas	College Station		●●● Stock cars	Velocità in circuito	Petty (Dodge) 250 giri, me- dia 232,042
10	Slalom Bruchsal	Germania			● T, GT	Slalom	
10	Corsa di Echelette	Francia			● T, GT, S	Velocità in salita	
10	Hautes-Vosges	Francia			● T, GT, S	Velocità in salita	Pozet in 2'11''7, nuovo record
10	Springnationals Ohio	Stati Uniti			●●● Dragster	Velocità in circuito	
10	Rally Barum	Cecoslovacchia			●	Rally	
11	Ring Djursland	Danimarca			●●● T, F. F.	Velocità in circuito	
11	Slalom Kirchberg	Lussemburgo			●●● T, GT, S	Slalom	
14	Trofeo Cadetti Agip V prova	SIAS Monza	Autodromo di Monza km 2,405	ore 21,45 ore 24	● F. Monza	Velocità in circuito	Ragaiolo (RGB) in 28'22''2, media 101,727
14-15	Rally Internazionale della Stampa	AC Trento - Gruppo Giornalisti Sportivi del Trentino	Levico Terme Levico Terme	ore 8,30 (14) ore 18 (15)	●●●	Rally	

LEGENDA: ●●● = Internazionale; ●● = nazionale e part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »



## Altalena record di 3 giorni

500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS - gara internazionale valida per il Campionato USAC. Autodromo di Indianapolis, USA, 30 maggio 1973 (disputata su 332 miglia).

### LA CLASSIFICA

1. Gordon Johncock (Eagle-Offy-STP), che compie i 133 giri pari a 332 miglia in 2.05'27", alla media di 255,853 kmh; 2. Bill Vukovich (Eagle-Offy Sugarpipe Special); 3. Roger McCluskey (McLaren-Offy Hopkin); 4. Mel Kenyon (Eagle-Foyt Atlanta Falcon); 5. Gary Bettenhausen (McLaren-Offy Sunoco); 6. Steve Krisiloff (Kingfish-Offy Norton); 7. Lee Kunzman (Eagle-Offy Airway Lloyds); 8. John Martin (McLaren-Offy); 9. Johnny Rutherford (McLaren-Offy).

Posizioni al 50.º giro: Savage, Al Unser, Donohue, Johncock, Vukovich, Bobby Unser, Grant, McCluskey, Mosley, Rutherford, Kunzman.

Posizioni al 100.º giro: Johncock, Al Unser, Donohue, Vukovich, Bobby Unser, Grant, McCluskey, Mosley, Rutherford, Kunzman.

### Classifica del campionato USAC

1. Bill Vukovich punti 1250; 2. Johncock 1240; 3. McCluskey 1015; 4. Bettenhausen 940; 5. Kenyon 860; 6. Al Unser 700; 7. Mosley 565; 8. Kunzman 490; 9. Andretti 480; 10. Rutherford 440.

**INDIANAPOLIS** - Indubbiamente questa 57. edizione di Indianapolis passerà alla insegna dell'anacronismo, del bizzarro.

Mai, nella storia del catino dell'Indiana, si sono succeduti tanti casi che hanno fatto esplodere la pazienza dei 300 mila spettatori i quali, lentamente, giorno per giorno, hanno disertato i posti in tribuna che è rimasta come una carcassa smembrata, inerte, punteggiata da qualche migliaio di spettatori, inzuppati letteralmente sino alle ossa, ma decisi ad assistere a questa corsa indiatolata il cui destino sembrava riposare nelle mani di un folletto giabolico che scaricava maligni spruzzi d'acqua.

Per citare il lavoro compiuto dagli inservienti della pista, basti dire che mercoledì mattina quando il cielo s'era divertito a rovesciare su Indianapolis cateratte d'acqua, 24 furgoncini hanno girato sulla pista per asciugare il fondo, riuscendo a far ciò in 2 ore e mezza.

Ma sull'Indiana e stati vicini gravavano nubi tempestose, ed i dirigenti titubavano e rinviavano ogni decisione.

Dopo tre giorni d'attesa, dicevo, buona parte degli spettatori era andata via, ma la corsa doveva avere il suo svolgimento costi quel che costi, senza però

dimenticare la sicurezza dei concorrenti.

Lunedì, dopo un ritardo di un'oretta circa, il plotone aveva preso il via salutato da un coro esultante. Ma alla prima curva, David (Salt) Walther, il più giovane dei 33 partenti, sbandava sfiorava il muretto, s'innalzava come un aereo, rasentava i grossi cavi d'acciaio posti a rinforzo della rete, spruzzava getti di carburante incendiato su un gruppo di spettatori, bruciando in malo modo dieci persone. La macchina quindi tornava in pista, e come una palla rimbalzava più volte.

Walther veniva portato prontamente all'ospedale con il polso fratturato e bruciature alla mano sinistra di terzo grado e bruciature varie di primo grado. La corsa veniva sospesa immediatamente e mezz'ora dopo la pioggia dava il suo crisma mandando a casa gli immusoniti spettatori. Sull'incidente, i pareri di tecnici e piloti sono discordanti tra loro. C'è chi afferma che A.J. Foyt avrebbe tentato un « forcing » costringendo Walther ad appoggiarsi al muretto (per questo motivo, la commissione ha punito Foyt con 100 dollari di multa), altri dicono che il pilota dell'Hoio avrebbe perso una ruota, ma sono pure congetture e sol-

tanto quando Walther uscirà dall'ospedale si potrà sapere con esattezza i particolari moventi che hanno causato l'incidente.

Il giorno successivo, martedì 29, lo schieramento veniva riformato all'ora prevista, ed il via è stato dato regolarmente non ostante il tempo fosse plumbeo e la pioggia minacciasse di cadere. Infatti, le vetture erano appena scattate quando, alla terza curva, venivano investite da uno scroscio di pioggia.

Nuovamente la direzione corsa esponeva la bandiera rossa, ed anche questa seconda partenza andava a vuoto. Successivamente, la pioggia cessava ed il tempo sembrava in grado di reggere, tanto che tutti erano con-

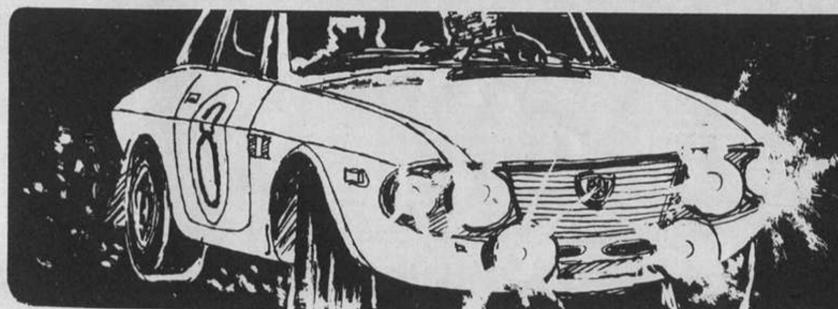
vinti che mister Engler desse di nuovo il via. Ed invece, l'anziano direttore di gara lasciava passare questa « chance », ed il via non veniva più dato, e sarebbe stato quello buono poiché infatti il tempo si è tenuto bello.

Mercoledì, infine, dopo una mattinata grigia e che non faceva presagire nulla di buono, una schiarita metteva in condizioni la corsa di partire. Questa è stata la terza volta nella storia di Indianapolis che la corsa è stata rinviata, nel 1915 e nel 1967 oltre che quest'anno, ma mai era accaduto che il rinvio si protrasse per tre giorni. E' questo l'unico record di questa edizione numero 57, nata evidentemente sotto una cattiva stella.

## Mai così veloci in qualificazione

**INDIANAPOLIS** - Lo schieramento della « 500 » era decisamente il più veloce nella storia dello « speedway » e anche quello che presentava una maggior parità di « meriti ». La media complessiva dei trentatré concorrenti è stata di 309,515, con, cioè, un aumento complessivo di km 13,95 su quella dello scorso anno.

Nel 1972 Bobby Unser ottenne la posizione al palo, con la Olsonite Eagle, alla media di kmh 315,326, mentre quest'anno le prime quattro vetture sono stati più veloci. Le previsioni ante-gara davano come favorito Gary Bettenhausen, con la Sunoco McLaren di Penske, però molti puntavano anche sul vincitore dello scorso anno, Donohue, con la Sunoco Eagle di Penske. Strano a dirsi, Rutherford, non era tenuto in troppa considerazione, fra i possibili vincitori, dato che a Indianapolis non è mai arrivato in fondo alla gara.



QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE ...

# MAZDA

LAMPADE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedetele presso i migliori elettrauto



500 MIGLIA  
ridotte dalla pioggia  
a sole 332

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

AUTO  
SPRINT

# settimana SPRINT

## Tra rinvii ed incidenti la più sofferta INDY degli ultimi anni

# il GJ-man di Granatelli

La Eagle-STP di Gordon Johncock sfreccia vittoriosa sul rettilineo di arrivo. Questa è la seconda vittoria per il team di Granatelli. A destra, Gordon Johncock, vincitore di questa 500 Miglia « mutilata » dalla pioggia. Sotto a destra, volano i rottami della vettura di Savage dopo l'urto al 57. giro

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

INDIANAPOLIS - Vittoria dolce-amara dei colori rosso arancione della STP di Andy Granatelli che ha conquistato, per la seconda volta, il prestigioso alloro di Indy. E' stato Gordon Johncock a ridare il sapore della vittoria all'italo-americano di Chicago, che nel 1969 abbracciò baciando Mario Andretti il pilota che aveva reso reale un sogno accarezzato per oltre 20 anni.

E' stato merito del pilota, ma soprattutto della preparazione del bolide da parte del « supermeccanico » Giorgio Bignotti, il quale ha calibrato la Eagle-Offenhauser in maniera stupenda consentendogli di tenere una media di oltre 280 kmh per oltre 30 giri e conquistare un minuto e 28 secondi su Bill Vukovich che ha combattuto riuscire a rimontare il distacco. Per il comasco di Indianapolis questa è la sesta vittoria ad Indianapolis; infatti Bignotti ha vinto nel 1961-64 con A.J. Foyt, nel 1966 con Graham Hill, nel 1970-71 con Al Unser ed ora si innesta nell'Albo d'Oro dei record con un primato invidiabile. Bignotti

che aveva lasciato la Parnelli Jones allo scadere del campionato 1972 era passato alla Petroleum Special con i piloti Swede Savage, Gordon Johncock ma a pochi giorni dalla grande corsa subentravano i dollari di Don Andy Granatelli il quale aggiungeva alla scuderia anche Graham McRae, sempre su Eagle Offy.

La vittoria della STP doveva però essere offuscata da un incidente che colpiva il giovane Swede Savage — già protagonista di un pauroso volo circa 3 anni fa in California quando era con Dan Gurney — proprio quando il californiano era al comando.

Si girava, al 58. passaggio, alla media di 290 kmh. Savage si trovava alla curva numero quattro, prima del rettilineo centrale, quando la macchina, probabilmente troppo lanciata, scivolava di fianco, urtava il muro e scoppiava innalzando fiamme e alte spinte. Subito soccorso dai vigili del fuoco che domavano le fiamme, Savage è stato ricoverato all'ospedale metodista, che emetteva il seguente bollettino:

Condizioni gravi, tibia fuori dei tessuti, gamba sinistra fratturata e bruciatore alle braccia e alle mani. Savage

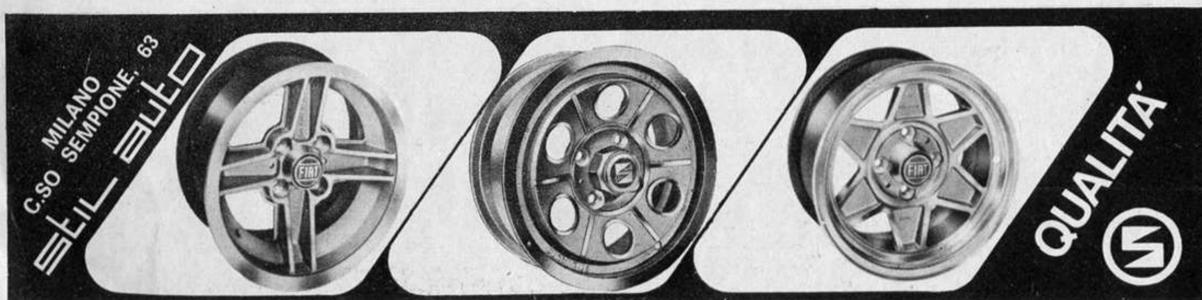
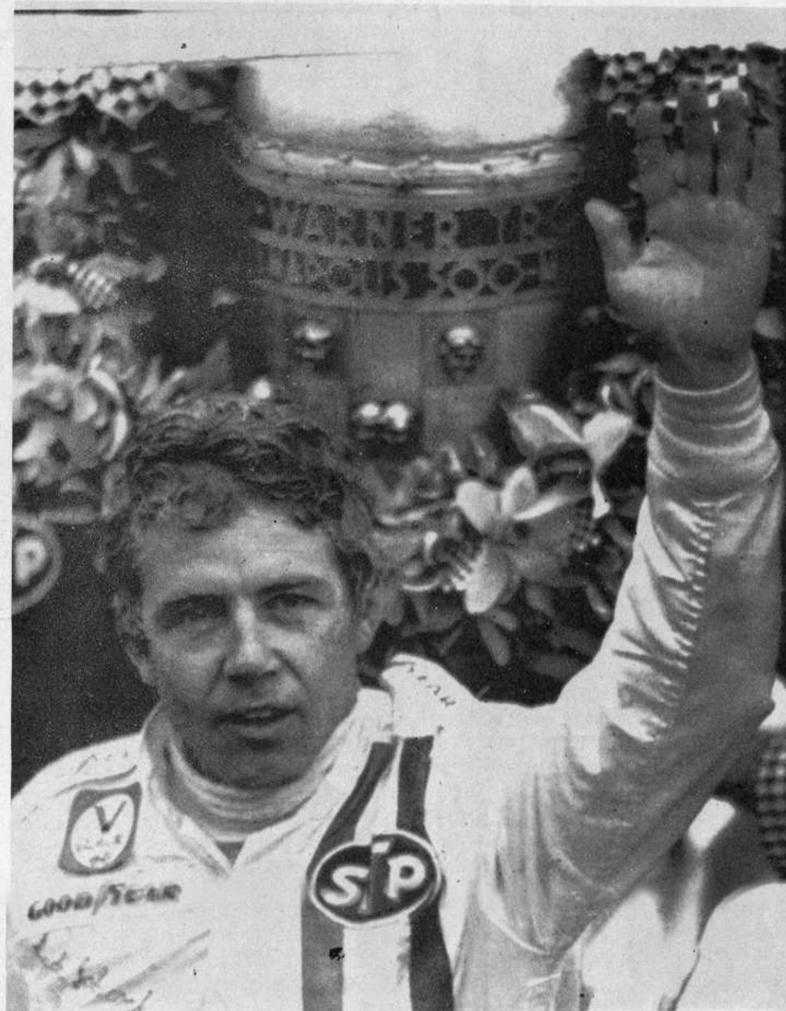
indossava la nuova tuta che evidentemente ha funzionato. In quanto il pilota è rimasto tra le fiamme per almeno 20 secondi ed il corpo non è stato toccato affatto, forse per il sistema di spuma speciale che cosparge il corpo del pilota al momento dell'urto.

Contemporaneamente, lungo i box, mentre il meccanico, Armando Terran, della Scuderia Granatelli, correva verso il luogo dell'incidente, veniva investito da un furgone dei vigili che accorreva a soccorrere, e rotolava una diecina di metri simile ad una bambola lanciata via da un ragazzino dispettoso. Il meccanico è stato investito dinanzi ai nostri occhi, vicino al box di Mario Andretti. Prontamente soccorso, spirava però immediatamente.

E' stata una giornata passata all'insegna delle disgrazie. un fotografo, da un piano della torre d'osservazione, essendosi sporto troppo, cadeva compiendo un volo di circa 9 metri, sopra le poltrone sottostanti dove, per fortuna non sedevano spettatori.

Lino Manocchia

CONTINUA A PAGINA 8





CONTINUAZ. DA PAGINA 7

La corsa, se non fosse stato per gli incidenti sarebbe stata interessante, avvincente, ed ha dimostrato come un bolide non deve possedere soltanto la potenza ma deve poter reggere sulla lunga distanza, e l'ecatombe di macchine lo ha confermato: su 32 partenti, soltanto nove hanno tagliato il traguardo, tra i ritirati nove hanno accusato noie all'albero motore, mentre cinque hanno dovuto abbandonare per rottura dei pistoni, segno evidente di esasperazione meccanica.

«Ciò avviene specie agli inizi», spiega Mario Andretti. «La macchina al momento dello scatto sembra un missile che potrebbe effettuare stacchi paurosi, tanto che è difficilissimo tenerla in pugno.»

E vediamo di riassumere i 133 giri, pari a 332 miglia, percorsi dai nove arrivati, in quella che è stata la più sofferta Indy degli ultimi anni e che non ha potuto vedere svolte tutte le 500 miglia causa un ritorno della pioggia che ha fermato a 332 il «contamiglia». Nonostante la forzata riduzione la gara è stata ritenuta conclusa a tutti gli effetti.

Sino alle 14,30 (locale) il cielo aveva fatto pensare ad un terzo rinvio della gara. Gli spettatori avevano abbandonato gli spalti (ma ritornavano appena venivano allineati i bolidi in pista) quando il sole faceva capolino.

Alle 15, finalmente il via. Bobby Unser scattava seguito da Mark Donohue e Mario Andretti. Il pilota di Nazareth però, non aveva la fortuna al-

la sua e al terzo giro, mentre tentava il sorpasso di Donohue sentiva il motore cedere per la rottura di un pistone, proprio come avvenne nel '68. Certamente, in questa corsa, il team della Parnelli Jones, non ha avuto troppa fortuna.

Dopo l'incidente di Savage, la gara veniva sospesa, e trascorreva circa un'ora prima che lo starter facesse ripartire il gruppo dei superstiti. Al Unser in testa tirava, lottando col fratello Bobby, mantenendo saldamente in pugno il comando sino al 71. giro, quando un pistone saltava e costringeva il secondo pilota di Parnelli a lasciare.

Al 99. giro, Joe Leonard, per perdita di carburante e rottura di una ruota abbandonava con visibile disappunto della Scuderia Parnelli Jones che ha speso per costruire il modello di Maurice Phillippe, circa mezzo milione.

Dopo il ritiro di Al Unser, Gordon Johncock si piazzava in prima posizione e reggera sino in fondo, grazie, dicevano, al «gioiello» preparato da Giorgio Bignotti.

Per lo sforzo compiuto durante questo periodo di tempo, l'aquila bianca di Bobby Unser, al 103. rientrava definitivamente al box per rottura dell'albero motore, mentre A. J. Foyt, che si era fermato al 40. giro per noie all'albero motore, prendeva la macchina di George Snider, e giungeva al 116. passaggio per ritirarsi per guasto alla trasmissione.

La bandiera gialla è stata sventolata quattro volte tanto che la media è scesa a 161,765 miglia, pari a circa 260 kmh ed infine, a pochi giri dal termine, sfiorava le 159 miglia.

La vittoria di Johncock premia il lavoro intelligente della squadra Bignotti in coppia con i fratelli Granatelli, i quali hanno avuto sotto la loro ala il neozelandese Graham McRae, ritiratosi al 101. giro per rottura del compressore.

Partenza e rifornimenti i punti-chiave della polemica

# Si incrina il mito della sicurezza di INDY

INDIANAPOLIS - Non ostante i molti rinvii, questa 57. edizione della famosa 500 miglia è stata una corsa entusiasmante, ma punteggiata da incidenti che hanno reso un tantino amara la vittoria e che puntano il dito ammonitore verso i dirigenti della USAC i quali dovranno abbandonare certe posizioni testarde ed antiquate onde rendere questa 500 miglia meno veloce, ma forse più spettacolare, e nel contempo più sicura.

Altrimenti tutto il primato sulla sicurezza delle corse USA andrà a farsi benedire.

In un'era in cui le 200 Miglia sono diventate familiari ai cavalieri del brivido, la partenza tre per tre è divenuta pericolosa. Più sicura, forse meno spettacolare, sarebbe invece, la partenza in fila indiana, in base ai risultati di qualificazione che consentirebbe alle macchine più veloci di scattare avendo dinanzi una pista capace di accogliere quattro macchine appaiate.

Un altro dettaglio che i dirigenti della USAC dovranno rivedere attentamente è il sistema di qualificazione. Se un bolide veloce non si qualifica il primo giorno (e ciò perché questo avviene a mezzo estrazione di numeri, come nelle corse di cavalli) deve, spesso, rimanere in mezzo o in fondo al gruppo e al momento del via, resta invischiato tra gli «slow» che spesso sono i «Rookie», ed i meno esperti in questo genere di corse.

Certo che Indianapolis, oggi come oggi, pur essendo il non plus ultra per premi, organizzazione e precisione, dovrà rivedere attentamente molti punti se vorrà evitare, negli anni prossimi, disgrazie più funeste.

Ma sino dalla vigilia la maggioranza dei piloti aveva messo le mani avanti, sostenendo che le 200 miglia all'ora sono solamente un numero, neppure così importante in confronto alla vittoria finale. In una rapida carrellata compiuta nella «Gasoline Alley», la strada più segreta di Indianapolis, dove sono conservati e curati i 33 bolidi qualificati, abbiamo ascoltato questi pareri.

Peter Revson: «Personalmente preferisco le gare di Formula 1, ma il mio sogno è di poter vincere una 500 miglia, che considero la corsa più im-

portante. E' come vincere una guerra dopo aver perso alcune battaglie. Quanto alle alte velocità, sono del parere che l'anno prossimo qualcuno dovrà rivedere il regolamento di queste vetture, altrimenti il rischio è eccessivo.»

Dan Gurney: «Io credo che le corse ad Indy fossero più eccitanti quando si correvano a 40 chilometri all'ora di meno. Come costruttore penso che la velocità non sia il solo fattore predo-

minante di una gara. Senza dubbio per il '74 si dovranno rivedere molte cose.»

Denis Hulme: «Quest'anno non ho partecipato, ma ho avuto il compito di essere il «crewman» di Revson, quello che deve controllare che tutto sia in ordine prima della corsa. Un ruolo più difficile della guida in corsa. La velocità? Senza dubbio qui ad Indy si corre troppo forte.»

A.J. Foyt: «E' pazzesco. Le turbolenze che si creano nella mischia a queste velocità sono pericolosissime. Pollard sicuramente è volato via a causa di un colpo di vento. Gli attuali alettoni complicano la tenuta in presenza di vento.»

Mario Andretti: «Penso che per il 1974 l'USAC dovrà prendere una decisione, o ridurre le cilindrata e quindi le potenze per correre su questi ovali oppure mettere un limite alle appendici aerodinamiche.»

La commissione di sicurezza dovrà anche concedere molti litri in più (quest'anno hanno aumentato il quantitativo di cento litri) se vorranno che i 33 bolidi terminino la corsa, in prossime occasioni. Infatti, con i consumi attuali, se una macchina gira a 193 miglia orarie e le bandierine gialle non interverranno, quel bolide si fermerà al 195. giro per mancanza di carburante. Gli esperti ammettono che per poter compiere i 200 giri intorno all'ovale di 2 miglia e mezza, bisogna marciare a 187-189 miglia all'ora.

Teddy Mayer, il team-manager della Gulf-McLaren, calcolando il consumo diceva: «Quest'anno faccio i calcoli su un consumo di un gallone per ogni 1,55 miglia (3 litri e 700 per ogni 2 chilometri e mezzo circa), cioè più della scorsa stagione poiché la potenza del motore è aumentata. Se scenderemo fino a 1,52 miglia per gallone ce la faremo, ma con meno di 1,52 miglia saremo nel goal.»

Mayer ha fatto notare che, benché la quantità del carburante concesso per ogni vettura sia stata aumentata, gli ultimi 30 litri sono quasi impossibili da «pescare» dal serbatoio al box, per cui in realtà la quantità totale di carburante utilizzabile non supera i 337 galloni, cioè circa 1270 litri.

I. m.

## JOHNCOCK

### quotato 8 a 1

Queste le quotazioni dei «bookmakers» alla vigilia di Indianapolis:

Bobby Unser (Eagle-Offy)	3 a 1
Jerry Grant (Eagle-Offy)	15 a 1
Mark Donohue (McLaren-Offy)	3 a 1
Gary Bettenhausen (McLaren-Offy)	5 a 1
Al Unser (Parnelli-Offy)	8 a 1
Joe Leonard (Parnelli-Offy)	12 a 1
Mario Andretti (Parnelli-Offy)	7 a 2
Bobby Allison (McLaren-Offy)	20 a 1
Peter Revson (McLaren-Offy)	10 a 1
Johnny Rutherford (McLaren-Offy)	15 a 1
Swede Savage (Eagle-Offy)	10 a 1
Gordon Johncock (Eagle-Offy)	8 a 1

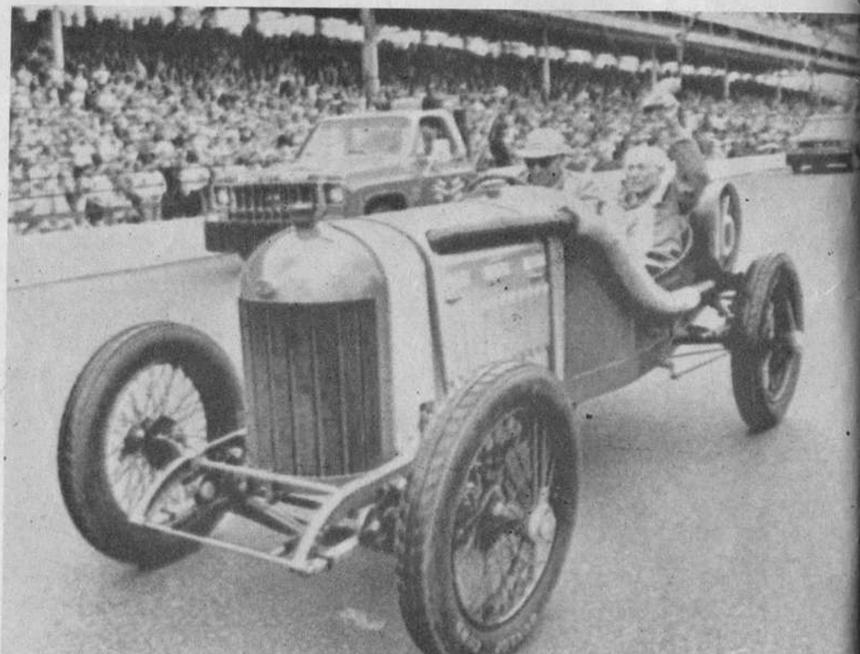
# MASIDEF

s.r.l.

MILANO  
Via Caprera 4  
tel. 02/49.00.50  
telex 31140

offre pezzi originali  
Porsche:

- bielle e bronzine al titanio per 911
- alberi a cammes per Carrera 6
- alberi motore per Carrera 10
- collettori di aspirazione per 911 S e 911 T
- spoiler anteriori e posteriori originali
- cerchi originali in lega 6 x 15 - 7 x 15
- distanziali in l. l. 26 mm
- sporkit per 911 T e 911 S
- alberi a cammes speciali per S90, SC e 912



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



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



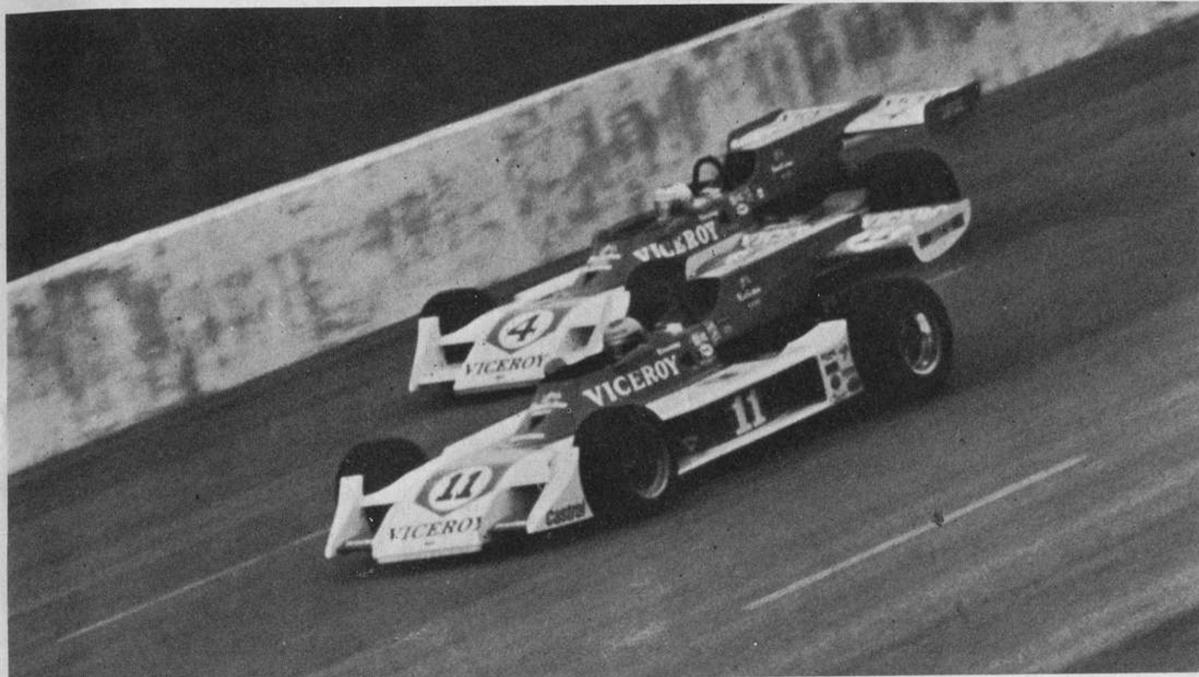
GALLERIA  
DEI CAMPIONI



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



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



Veramente poca fortuna per il «superteam» di Parnelli Jones. Tutte e tre le vetture, di Andretti, Unser (nella foto) e Leonard sono state costrette al ritiro in questa edizione che è stata una delle più corte della storia di Indy con 332 miglia, superata solo da quella del 1916 che fu corsa su 300 miglia

## Proposte USAC per «fondere» le formule

INDIANAPOLIS - Mercoledì scorso, approfittando della presenza ad Indianapolis dei rappresentanti della FIA, alcuni dirigenti della federazione USAC hanno portato le loro proposte per l'unificazione delle due formule, la F. 1 e la USAC, onde dar vita ad un campionato mondiale vero e proprio per il monoposto più sofisticate.

E' stato Frank Del Roy, o meglio Francesco Giuseppe De Rosa, oriundo di Avellino ed attualmente direttore tecnico della USAC, a presentare le proposte degli americani:

«Noi vogliamo fortemente questa fusione, che può avere luogo se la FIA accetterà queste proposte. I bolidi tipo Indy subiranno innanzi tutto una riduzione nelle dimensioni degli alettoni ed anche nella cilindrata. Il nostro progetto è quello di ridurre il limite di cilindrata dei motori sovralimentati a 2000 cc, ed il limite dei motori aspirati a 4500 cc. Le nuove vetture dovranno adottare un serbatoio di sicurezza consistente in un contenitore di capacità ridotta a 180 litri circa contenuto in un involucro più grande con l'intercapedine riempita di speciale schiuma antincendio. Un serbatoio di questo genere, su standard proposti dalla USAC, è in fabbricazione presso la Firestone.

La struttura delle macchine verrà integrata da

INDIANAPOLIS - Tra gli ospiti d'onore, di Indy l'ottantatreenne René Thomas, (che vediamo a sinistra sfilare con la sua Delage) vincitore della 500 miglia del 1913, il settantacinquenne Peter De Paola, Piero Taruffi, ad Indianapolis con la moglie ospiti della General Motors.

Taruffi è stato oggetto di mille attenzioni da parte del proprietario dello «Speedway», Tony Hulman, che gli ha trovato una camera nel solitamente superaffollato Motel vicino alla pista, ed è rimasto letteralmente scioccato quando Hulman gli ha offerto di prendere posto nella Cadillac apri-corsa.

Fra le illustri personalità del mondo automobilistico presenti ad Indy, citiamo Roger Penske, che proprio in questi giorni ha acquistato lo «Speedway» del Michigan, sul quale si ripropone di dare il via ad una serie di manifestazioni, a partire dal 14 giugno prossimo, riservate a gare USAC, Stock-Car, SCCA e F. 5000.

Da Daytona è giunto Bill France senior, con il suo public relation man Jim Foster, il quale ci ha annunciato un nutrito programma per vetture Stock soprattutto sull'ovale di Talladega, in Alabama.

una sorta di gabbia sopra l'abitacolo, costituita da un'armatura in tubi simile a quella delle vetture Stock.

Sempre riguardo alla sicurezza, qui ad Indianapolis ci sono tre piloti, Garry Bettenhausen, Swede Savage e Gordon Johncock che utilizzano una speciale tuta antincendio simile a quella adottata dagli astronauti, che internamente contiene una schiuma antincendio che preserva il pilota dal fuoco diretto, preparata dalla ILC Industries di Dover, nel Maryland. Anche Stewart si è interessato per avere una di queste speciali combinazioni.

E quale è stata la contropartita richiesta dai dirigenti USAC ai loro colleghi della FIA? Innanzi tutto, rendere le monoposto «europee» più solide e pesanti. Una vettura USAC pesa dai 670 a 700 chili, mentre le Formula 1 anche un quintale di meno. Quindi eguagliare le potenze raggiunte in USA soprattutto con l'uso del compressore.

Ogni anno, si pensa che almeno tre o quattro fra i migliori piloti americani parteciperanno alle principali gare europee (vanno tenute presenti le enormi spese di trasporto oltre oceano), mentre verrà completamente aperta la porta ai piloti europei i quali potranno beneficiare dei maggiori ingaggi e premi in uso in America.



Il sistema di collegamento radio fra piloti ed il box si è ormai generalizzato ad Indianapolis. Nella foto, una vettura sfreccia a 350 kmh di fronte al suo tecnico con la cuffia che tiene il collegamento

Come la CSAI «vede» i calendari '74

## Due prove per nazione salveranno la TARGA?

INDIANAPOLIS - Mentre si attendeva che il cielo greve di nuvole si decidesse ad usare clemenza con i 300 mila spettatori, cosa che poi non è accaduta, abbiamo discusso con il presidente della CSAI, ing. Rogano, della riunione FIA che avrebbe avuto luogo all'indomani sul lago Monroe, alla periferia di Indianapolis.

«Esistono molti problemi di indole generale — ha detto Rogano — Il primo verte sull'allargamento del calendario delle gare, consentendo così ad ogni nazione di organizzare due gare valide per il Mondiale Marche. Noi italiani faremo tutto il possibile per fare prevalere questa tendenza, facendo sì che l'allargamento del calendario ci consenta di riconcentrarci sulla Targa Florio.»

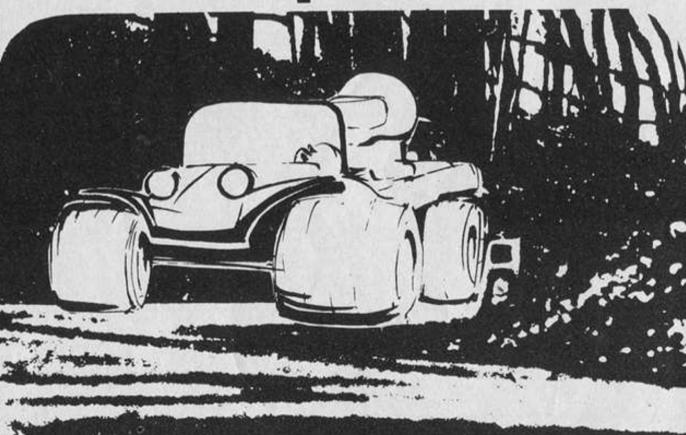
— Se avrete il calendario allargato, la Targa allora potrebbe non subire interruzioni?

«Esattamente. L'Italia avrà ancora la Targa come prova Mondiale, anche se da disputarsi in un luogo diverso dall'attuale circuito stradale. Sarà una battaglia difficile, ma se non otterremo l'aumento delle gare in calendario non tralascieremo di lottare affinché la Targa ritrovi il posto che tradizionalmente le spetta.»

— Cosa pensa delle proposte di unificazione fra Formula 1 e Formula USAC fatte dalle USAC stessa?

«Sono del parere che per raggiungere un accordo di massima le due parti debbano scendere a patti relativamente al problema tecnico principale, cioè l'uso del compressore voluto dagli americani e l'alimentazione atmosferica come insegna la scuola europea. Se si trovasse un accordo su questo, l'unificazione si potrebbe quasi dare per scontata. Ad ogni modo, ci vorrà ben più di una riunione per arrivare ad un accordo soddisfacente per tutti.»

## auto mirage dune-buggy



... vi accompagna

nelle ore più belle delle vostre vacanze ...

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

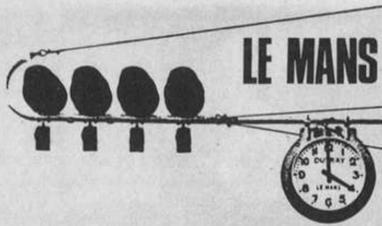
**automirage**

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



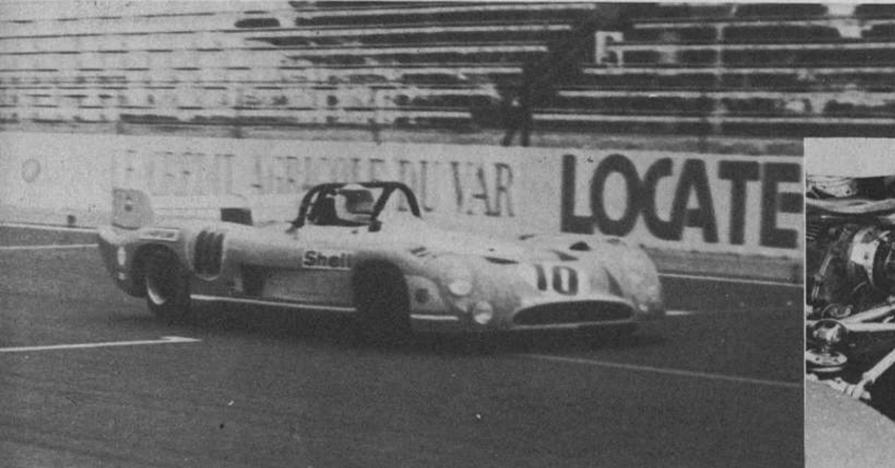
I cuscinetti FAG hanno volato in tutti i progetti Gemini e sono arrivati sulla Luna con Apollo 15, Apollo 16, Apollo 17... e non erano cuscinetti speciali ma cuscinetti di normale produzione di serie



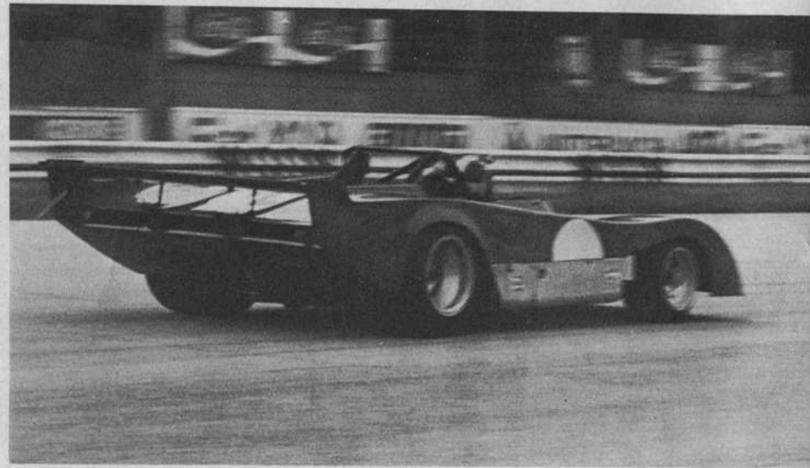
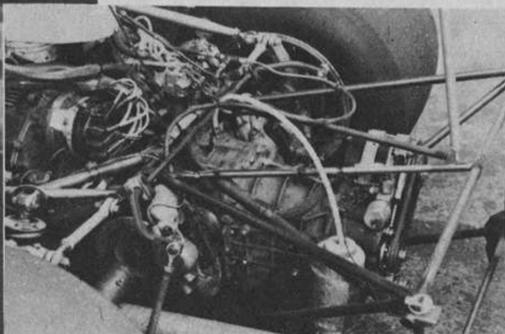


Dopo due anni «mediocri» torna la maxi-suspense per la 24 ORE

# Un cambio e un giunto



Matra (a sinistra) e Ferrari si stanno preparando per la 24 Ore di Le Mans. Sotto, il nuovo cambio per risolvere i problemi della Matra con questo organo



## I conti in tasca al MONDIALE

Con la vittoria del Nurburgring (e con quel secondo posto utile in quanto congela i punti nei riguardi degli avversari), la Ferrari ha messo una grossa ipoteca sulla riconquista del campionato mondiale marche. Le gare da disputare sono ancora quattro: **24 Ore di Le Mans, 1000 KM dell'Osterreichring, 6 Ore di Watking Glen e un'altra 1000 KM** che era in calendario a Buenos Aires, ma che sembra debba avere luogo a Interlagos. Ammettendo che in tutti e quattro le gare restanti abbiano regolarmente luogo, come potrà essere alla fine la situazione?

Le Case che ancora possono vantare titoli sulla conquista del campionato sono sol-

stessa cosa accadrebbe anche con una sola vittoria e due terzi posti, se Matra e Porsche si aggiudicassero almeno una vittoria ciascuna.

Per la Matra il discorso diventa un po' più difficile anche se i risultati che potrà conseguire nelle quattro prove ancora da disputare possono essere tutti utili. Dovrebbe vincere almeno tre delle restanti prove andando così a punti 139 con la Ferrari soltanto a 130. Per la Porsche, che deve eliminare tre dei risultati conseguiti nel primo gruppo di sei gare, le cose sono ancora più difficili in quanto per diventare campione del mondo le prove da vincere sarebbero addirittura quattro.

# decideranno Le Mans?

## I NUMERI di gara (anche delle RISERVE)

Campionato Mondiale Marche	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

Le prossime gare valide per l'assegnazione del Campionato Mondiale Marche sono: la **24 Ore di Le Mans** il 9 e 10 giugno; la **1000 Km dell'Osterreichring**, il 24 giugno; la **6 Ore di Watkins Glen** il 21 luglio; la **1000 Km di Buenos Aires** il 21 ottobre.

tanto tre: Ferrari, Matra e Porsche, essendo le altre irrimediabilmente tagliate fuori. La Ferrari comanda ora la classifica con 95 punti e per essere matematicamente sicura della riconquista dovrebbe vincere due prove classificandosi terza in un'altra. Sombrirebbe, in tal caso, 140 punti validi, cioè un totale irraggiungibile dagli altri. Ma la

Vediamo infatti: Ferrari - con due vittorie e un secondo posto, punti 140; con una vittoria e due secondi posti, punti 135; con tre secondi posti, punti 130. Matra - con tre vittorie e un secondo posto, punti 139; con due vittorie e due secondi posti, punti 134; con una vittoria e tre secondi posti, punti 129. Porsche - con quattro vittorie, punti 135;

SPORT 3000	
1 Schon-Canonica	Lola T282
2 Blancpain-Jost	Porsche 908
3 Fernandez-Haldi	Porsche 908
4 Ortega-Hougen-Merello	Porsche 908
5 Cadenet-Craft	Duckhams-Ford
6 X-X	
7 Lafosse-Wisell	Lola T292
8 Bell-Ganley	Gulf Mirage
9 Bellwood-Watson	Gulf Mirage
10 Beltoise-Cévert-Florentino	Matra Simca
11 Pescarolo-Larrousse	Matra Simca
12 Jaussaud-Jabouille	Matra Simca
14 Dépailler-Wollek	Matra Simca
15 Ickx-Redman	Ferrari 312 P
16 Merzario-Reutemann	Ferrari 312 P
17 Pace-Schenken	Ferrari 312 P
18 Laurent-Delalande	Ligier JS2
19 Ligier-X	Ligier JS2

SPORT 2000	
21 Maublanc-Mieusset	Chevron B23
22 Touroul-Rouget	Porsche 910
23 X-X	Lola T292
24 X-X	Lola T292
25 Dupont-Blancpain	Chevron B23
26 Ikuzawa-Dal Bo	Sigma MC
27 Juncadella-De Bagration	Chevron B23
28 Henry-Stalder	Lola T290

GTS OLTRE 3000	
29 Greenwood-Jenko	Chevrolet Corvette

**Le riserve** SPORT  
57 Poirot-X (Porsche 908/3) - 58 Wicky-X (Porsche 908/3) - 59 de Cadenet-X (Duckhams-Ford) - 60 Facetti-Pam (Alfa 33tt3) - 61 Rouveyran-Migault (Lola T282) - 62 X-X (Ligier JS2) - 63 Loos-X (Porsche 908) - 64 Clark-X (Chevron B23) - 65 Locatelli-Martin-Massimo (ACE) - 66 Le Guellec-Uriarte (Chevron B23) - 67 Cyprien-Berthelot-Robinson (Grac MT16).

30 Greder-Beaumont-Pignard	Chevrolet Corvette
31 Vinatier-Chasseuil	Pantera
32 Wicky-Rousselot	Pantera
33 Green-Corner-Moore	Ferrari 365 GTB4
34 X-X	Ferrari 365 GTB4
35 Max-Ethuin-Compain	Ferrari 365 GTB4
36 Guitteny-V	Ferrari 365 GTB4
37 X-X	Ferrari 365 GTB4
38 Baillet-Lena-Elford	Ferrari 365 GTB4
39 X-X	Ferrari 365 GTB4
40 Dolhem-Serpaggi	Ferrari 365 GTB4

GTS 3000	
41 Selz-Wetsch	Porsche Carrera RS
42 Mazzia-X	Porsche Carrera RS
43 Quist-Krumm-Zink	Porsche Carrera RS
44 Zbinden-X	Porsche Carrera RS
45 Kremer-Keller	Porsche Carrera RS
46 van Lennep-Muller	Porsche Carrera RS
47 Chasseuil-X	Porsche Carrera RS
48 Follmer-X	Porsche Carrera RS
49 Egreteaud-Lagniez	Porsche Carrera RS

TS OLTRE 3000	
50 Amon-Stuck	BMW 3000 CSL
51 Hezemans-Quester	BMW 3000 CSL
52 Mattij-X	BMW 3000 CSL

TS 3000	
53 X-X	Ford Capri 2600 RS
54 Birrell-Heyer	Ford Capri 2600 RS
55 Glemser-Fitzpatrick	Ford Capri 2600 RS
56 Geurie-X	Ford Capri 2600 RS

**GTS**  
68 Johnson-Gable (Chevrolet Corvette) - 69 Aubriet-Depnic (Chevrolet Corvette) - 70 Heinz-X (Chevrolet Corvette) - 71 X-X (Pantera) - 72 Manfredini-X (Pantera) - 73 X-X (Ferrari Daytona) - 74 Mésange-X (Ferrari Daytona) - 75 X-X (Porsche Carrera RS) - 76 Haldi-Blank (Porsche Carrera RS) - 77 Geedhem-X (Porsche 911/S) - 78 Sage-X (Porsche Carrera

RS) - 79 Pasolini-Pooky (Porsche Carrera RS) - 80 Buchet-Thiry (Porsche 911/S) - 81 Bonomelli-Pianta-Pica (Porsche Carrera RS) - 82 Kausen-X (Porsche Carrera RS) - 83 Koob-X (Porsche Carrera RS) - 84 Bouchet-Guérin-Jonet (Porsche 911/S) - 85 Edwards-Grant (Datsun 240Z).

**TURISMO SPECIALE**  
86 X-X (BMW 3000) - 87 Brailleur-Henceval (BMW 3000).

### Gli orari delle prove ufficiali a Le Mans

Mercoledì 6 giugno: dalle ore 18 alle 23.

Giovedì 7 giugno: dalle ore 20 alle 24.

con tre vittorie e un secondo posto, punti 130.

E in questi calcoli abbiamo eliminato, pessimisticamente, per la Ferrari la conquista di un qualsiasi punto a Le Mans. Proprio nella vigilia di Montecarlo, Tim Schenken (unico pilota libero della squadra) ha compiuto i collaudi decisivi del 312P coda lunga. Le prove di Monza, dopo 3600 km

avevano messo in luce il rinnovato problema del giunto che fece rinunciare alla corsa lo scorso anno. Un miglioramento c'è stato ma la «Frendenberg» ha dovuto fornire un tipo di giunto ancora più resistente. In quel giunto (Ferrari) e nel cambio Porsche per le MATRA (oltre il problema motori) è tutto il quiz pronostico della 24 ORE '73.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
CEVERT 7'26"5	7'26"5						7'23"4	7'20"3	sostit 39" SOLE BELTOISE							sostit 23" SOLE REDMAN						
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
ICKX a 7"4	11"3	-12"4	-15"7	-16"2			-16"7		sostit 42 ICKX	-21"3	-21"4	-24"3	-55"7		SOLE MERZARIO	-55"				-46"	-38"	-36"
	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2										
MERZARIO a 2"6 da ICKX	a 2"6 da ICKX		a 18"9 da ICKX				a 19"2 da ICKX	a 28" da ICKX	SOLE PACE	a 1" da ICKX	a 47"7	a 52"6										

Vetture sportive  
**FERRARI**  
**MASERATI**  
**LAMBORGHINI**  
**PORSCHE**  
**DE TOMASO**

Sports cars sales and service

**Sports Cars** s.a.s.

di DROGO & VASSALLO

41100 MODENA via Emilia ovest 800  
 telefono (059) 33 03 69

scafi da diporto

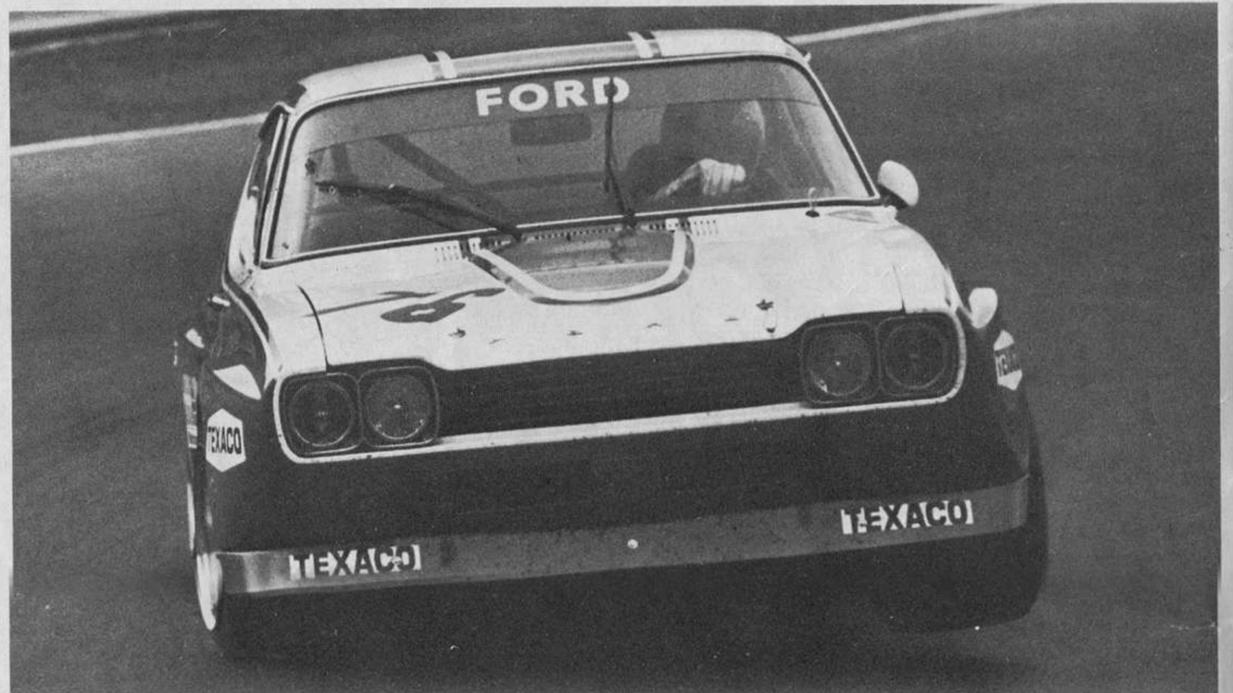
Qualcuno, dopo il Nurburgring avrebbe chiesto a Ferrari un suo giudizio sul finale da « guerra in famiglia » del Nurburgring, la corsa che ha forse dato alle 312 P di Maranello i venti punti decisivi per il bis mondiale Marche. La risposta del « Drake » pare sia stata abbastanza salata pur senza entrare nel merito della domanda dato l'interlocutore: « Ho preso atto che la deludente 312 P sperimentale sia stata in grado nel finale della corsa tedesca di offrire al pilota anche le risorse per poter vincere ».

L'affermazione, non confermata, del boss di Maranello era ad usum delphini. Non tanto per assolvere Merzario (avete letto nel numero scorso il richiamo di Ferrari ai principi di sempre della

squadra quando « il fuoco è cessato ») quanto per ricordare certe affrettate giubilazioni della 312 P modificata, che come vi abbiamo spiegato è stata in realtà all'origine della cosiddetta « alzata di ingegno » di Merzario.

Il CONTAGIRI che vi proponiamo sopra, con l'altalena delle tre vetture protagoniste al Nurburgring, la Matra di CEVERT-BELTOISE (4) e le FERRARI (1) di Ickx-Redman e (2) di Merzario-Pace, vi dà il quadro più esatto della situazione, i reali distacchi progressivi, i momenti chiave dei cambi e risolve il quiz del famoso discorso 37. giro.

Nella tabella leggete anche i nomi dei piloti alla guida nei vari giri, e si scopre perché Merzario abbia giocato la carta del recupero dopo aver visto,

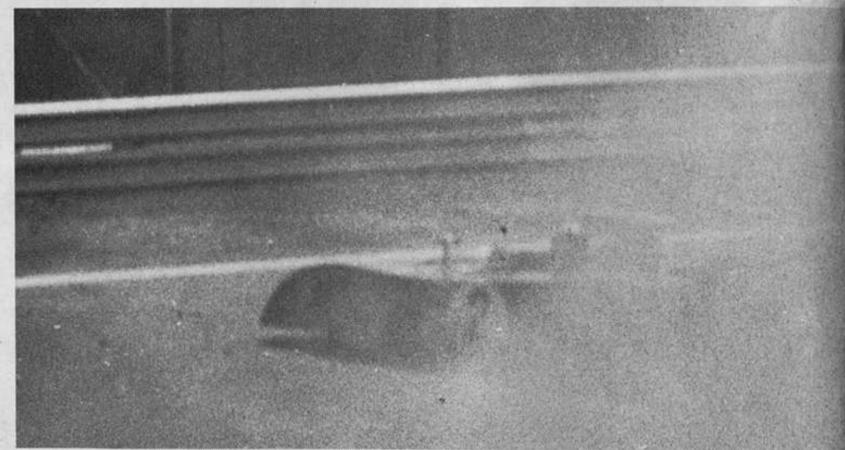


Le Ford Capri hanno dato una lezione severa alle BMW, tanto che Neerpasch ha deciso di tirare i remi in barca in attesa di sfoderare la « bomba » con alettone. C'erano 10" a giro tra i due rivalissimi « mostri » tedeschi del Turismo. E von Stuck in corsa è finito fuori strada per tentare di tenere il passo di Mass e Birrell (che poi ha finito con Fitzpatrick 6. assoluto). Non ce l'ha fatta però contro la Porsche Carrera Martini di Muller-Van Lennep, anche se — come la foto mostra — l'impegno era al... sollevamento di ruote! Al team Ford è andato il record dei boxes: cambio piloti e rifornimento in 17 secondi! (23 secondi impiegati per la Ferrari di Ickx e 21 per la Porsche di Muller!) (ATTUALFOTO)

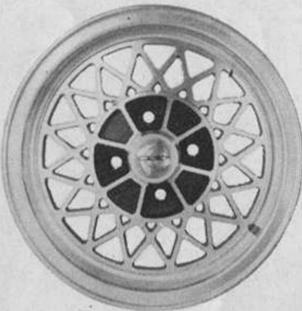
## Un boxer MATRA

NURBURGRING - Un Ickx scanzonato quello visto in Germania. Nel giorno delle ultime prove, prima ancora che sapesse del « regalo » del tempo minimo 7'15"5 da parte dei cronometristi, si esibiva nel suo abituale numero di acrobata, camminando sulle mani a testa in giù: « Mi preparo per una nuova professione il giorno che non avrò più una Ferrari da guidare » diceva tra il serio e il faceto e tra un bacetto e l'altro ad una delle tante fans.

● Un giudizio dello svizzero sull'Alfa Romeo: « La macchina come telaio e aerodinamica è ottima, migliore della Ferrari. Forse perché la posizione centrale del gruppo motore-cambio la rende più equilibrata. Invece la Ferrari ha quel cambio pesante che rimane più spostato all'indietro ed è forse tra le componenti di quel sollevamento dell'anteriore che accusa, a danno della tenuta di strada. Ora però Merzario mi dice che con la soluzione Forghieri-Rocchi nella distribuzione dei pesi, la 312 P è diventata neutra. Il problema dell'Alfa è il motore. Giriamo a 10.800 contro i 12.000 della Ferrari. E ciò vuol dire cavalli ». Regazzoni non l'ha detto, ma evidentemente la 33tt12 ha ancora la malattia di gioventù nel boxer 12 cilindri. Accusa gli stessi problemi, all'incirca, che aveva due anni fa il simile propulsore Ferrari. L'« acqua alta », e le noie alle valvole. In più c'è quella storia del paraolio frizione che succhia via tutto il liquido, gettandolo addirittura sulle ruote posteriori, come è avvenuto a de Adamich.



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



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



**A. BENZONI & C.**

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



Sono sempre più numerose le vittorie ottenute con proiettori CIBIE nelle gare più impegnative, soprattutto in quelle che mettono a dura prova i mezzi meccanici: rallyes, corse prototipi, gare di durata.

Con la potenza e la sicurezza dei « profondità » e dei « fendi-nebbia » Cibiè, i più famosi piloti dispongono di quel « margine in più » che consente di primeggiare nonostante le difficoltà del percorso e la guida notturna.

Questo è il collaudo più severo e più probante della qualità e delle caratteristiche costruttive CIBIE: una dimostrazione di quella superiorità che per l'automobilista significa maggiore sicurezza.



**PROJECTEURS**

**CIBIE**

**CAMPIONE DEL MONDO**





Una foto molto significativa di quello che era lo stato d'animo di Kinnunen e Kauhsen, dopo l'Interserie a Silverstone vinta da Willy

Quel giorno di Silverstone quando KAUHSEN e KINNUNEN si sono ignorati sul podio e le gare di contorno piacquero di più

# I mali INTERSERIE

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Quest'anno in Inghilterra siamo stati fortunati. Il tempo, sui nostri circuiti, non potrebbe certamente essere stato sempre definito «discreto», neanche da parte dello spettatore più ottimistico, ma in compenso nessuna corsa internazionale potrebbe essere stata definita «monotona» dal più pessimistico. Questo fino alla prima manche della corsa Inter-serie a Silverstone il 20 maggio. Sarebbe bastata per indurre lo spettatore anche più entusiasta a guardare piuttosto gli uccelli che volavano in cielo...

Per fortuna, con l'involontario aiuto di David Hepworth, la seconda manche è invece risultata uno splendido duello all'ultimo sangue fra Kauhsen e Kinnunen. Hepworth? Ha intralciato Kinnunen proprio quando sembrava che il piccolo finlandese stesse per aggiudicarsi la gara, intralciato al punto da fare bloccare le ruote della sua vettura per una frenata troppo violenta, sicché è passato avanti Kauhsen.

Da quel momento Kinnunen si è lanciato in un pazzo inseguimento, anche se gli bastava starsene tranquillo dietro a Kauhsen, per vincere per somma dei tempi. I tempi sul giro hanno più o meno raggiunto quelli della F. 1 e si è vista una «vera gara». La lieve collisione fra le due Porsche alla curva di Copse, a destra, verso la fine della competizione, ha segnato l'unico vero sforzo compiuto da Kinnunen per passare avanti, ma il suo furore post-gara non era giustificabile. Kauhsen conduceva, abordando la curva, si è mantenuto in traiettoria e lo scopo di Kinnunen era di costringerlo a rinunciare mediante sistemi coercitivi. Il finlandese era rabbioso, con le labbra serrate, quando è sceso dall'abitacolo in se-

## L'Aston Martin batte Maserati e Ferrari

Come accennato nel commento sulla gara Interserie a Silverstone, quelle di contorno sono state, tutto sommato, più divertenti. Neil Carner si è aggiudicato la veramente divertentissima competizione per vetture storiche con un'Aston DBR1/300 alla media di 161,08 chilometri orari su pista bagnata, davanti a Willie Green con la sua Maserati 250F e a Dowell su Ferrari Testa Rossa. Poi c'è stata quella Formula Atlantic, vinta da Nicholson su Lyncar alla media di kmh 192,65, seguito da Malloch e da Vandervell entrambi su March. Si è trattato di una corsa combattutissima, la prima di questa formula che si sia svolta a Silverstone. Già dopo la prima curva Nicholson si era creato un buon vantaggio, e intanto la Brabham di Cyd Williams e la

March di Purley erano già malconce dopo un bell'urto contro il terrapieno, appunto alla prima curva. Svenuto, Purley è stato portato via in ambulanza e sul suo casco c'erano tracce di pneumatico, dato che la Brabham di Williams era passata sopra la March.

Nicholson ha continuato verso la vittoria e anche verso proteste, perché gli altri concorrenti ritenevano che la sua vettura fosse «indecentemente» veloce. Battaglia furibonda per la seconda posizione, nella quale ha avuto la meglio Malloch su Vandervell, e lotta altrettanto feroce per il quinto posto, toccato poi a Choullarton, davanti a Sallsbury. Nicholson ha anche stabilito un nuovo record di categoria in 1'26"6.

guito, ma la minaccia degli organizzatori di privarlo del premio in denaro, se non avesse accettato il trofeo, ha fatto miracoli!

Il terzo e il quarto, Loos e Kraus, hanno corso regolarmente, però in modo che non aveva nulla di entusiasmante, mentre Willie Green ha di nuovo messo in luce la sua stoffa, portando al quinto posto una McLaren di un modello che non aveva mai guidato prima; inoltre nella seconda manche aveva due sole marce che, per di più, Green riusciva a ingranare con fatica. La prospettiva di vedere Willie regolarmente alla guida di una moderna vettura da corsa offre grandi promesse (piloterà una nuova Trojan T 101 nelle gare di F. 5000; la macchina è pronta, ma Green vuole svolgere un completo programma di prove, prima di scendere in pista per una gara). Il povero Pillette ha dovuto lottare con una vettura che non andava... e questo è un discorso che ci sembra di avere già udito.

Quanto al resto, è meglio dimenticarlo. Nessuno biasima gli organizzatori perché hanno accettato iscrizioni di piloti di Club, per completare il numero (non è un complimento per l'Interserie, il fatto che un conduttore come Kaye Griffiths si sia, piazzato ottavo assoluto), ma tenendo conto del modesto schieramento la gente, nella maggioranza, riteneva che si sarebbe dovuto far correre anche le due litri. La Chevron, per esempio, ci teneva perché altrimenti gli spettatori inglesi non avrebbero avuto la possibilità di vedere vetture sport di due litri, quest'anno. Notate bene, una Chevron due litri avrebbe potuto essere una «presenza» imbarazzante per certi iscritti della madre patria... stando ai tempi di prova, si sarebbe qualificata per il quarto posto nello schieramento!

In compenso è stata invece ottima la gara per veterane, come pure quella della Formula Atlantic, di cui parliamo in altra parte del giornale (a

questo proposito, Purley è già stato dimesso dall'ospedale, avendo soltanto una lievissima commozione cerebrale, ma è senz'altro uno specialista nel trovare guai) senza contare la gara del gruppo 1, irta d'incidenti. Sul veloce circuito di Silverstone, questa corsa ha quasi inevitabilmente visto in testa le Chevrolet Camaro, finché non si sono «afflosciate», però la competizione è stata animata in tutti i campi — anche nel gruppo delle Moskvitch che si trovava in fondo — soprattutto per i bei duelli fra BMW e Capri. Ha infatti vinto Spice su Capri, davanti a Lanfranchi su BMW, dopo la fine dei motori Camaro. L'Alfa non ha potuto partecipare, a proposito, perché nelle corse inglesi del gr. 1 i regolamenti impongono pneumatici stradali, mentre quelli della GTV di Roger Clark (Michelin X, pare) avevano chiare origini corsaiole.

Tutto questo sembra probabilmente denigratorio, nei confronti dell'Interserie, piuttosto simile a un articolo che scrivemmo dopo la stessa gara

svoltasi l'anno scorso a Silverstone. Non abbiamo nulla contro questa categoria come tale, ma il fatto che sia molto, molto costosa se organizzata come si deve le crea automaticamente un handicap e non si possono certo prevedere miglioramenti con le proposte Can-Am. Si ha l'impressione che non sia del tutto onesto, presentarla al pubblico come una serie di competizioni a carattere internazionale. La situazione sarebbe forse diversa, se ci fosse più competitività? Un paio di binomi pilota-vettura veramente buoni, cioè lontani dalla mediocrità, non basta per offrire al pubblico una vera gara...

David Hodges

## Non in regola nella F. FORD REVELLO (motore)

VALLELUNGA - Verifiche a sorpresa dopo lo svolgimento della gara di Formula Ford di due domeniche fa a Vallelunga. Infatti, a seguito delle verifiche tecniche sui motori dei primi tre classificati, il secondo arrivato Renzo Revello, su Gozzoli, è stato tolto di classifica. Sul suo motore sono state riscontrate dal verificatore Galliani irregolarità ai bilancieri, alle cammes ed al volano.

Il primo ed il terzo, «Lucas» su BWA-Alloni e Ciccozzi su Dulon-Pirola, avevano invece i motori perfettamente in regola. Pertanto, la classifica del Campionato CHEVRON di FORMULA FORD dopo 5 corse è la seguente:

CICCOZZI (Dulon Pirola) 33; Monguzzi (BWA Pirola) 22; «Lucas» (BWA Alloni) 22; Zorzi (Pirola) 16; Daccò (BWA Alloni) 10; Caglioni (BWA Alloni) 4; Misini (Lotus) 4; Zampatti (BWA Alloni) 3; Marelli (BWA Holbay) 3; Sterzel (Delta MK 2) 3; Revello (Gozzoli) 2; Vairani (Matta) 2; Aurienna (Tecno) 1; Sassi (Delta Mk 2) 1.

## CORRIERE CORSE

### MANIFESTAZIONE

### CLASSIFICA

### SINTESI DELLA CORSA

#### F. 3 molto agitata

FRANCIA - Corsa a la Chatre - Gara di F. 3

1. Perkins (GRD) 52'40"7; 2. Béguin (Martini); 3. Laffitte (Martini). Giro più veloce: Laffitte 35"8, media kmh 127,407. Record: Brise (Brabham) 35"7, media 127,764 (1972).

La gara è stata falsata da vari incidenti. Pochi i concorrenti e prima manche abbastanza interessante per la lotta tra Laffitte, Paoli, Ethuin e Perkins. Poi Béguin urtava Guittény alla forcella, presto imitato da Perkins che faceva altrettanto con Ethuin, nello stesso punto. Ethuin proseguiva, ma il quarto posto che occupava all'arrivo risultava nullo, per squalifica perché il pilota era stato spinto per ripartire. Diluvio nella seconda manche, molte noie all'accensione, primo arrivato Paoli, poi squalificato per vettura non rispondente ai regolamenti, con conseguente vittoria di Perkins.

#### Brasile in vista

INGHILTERRA - Corsa di F. 3 - Gara valevole per il campionato Forward Trust

1. Roberts (GRD) media kmh 139,48; 2. Friedrich (March); 3. Ginn (GRD).

Notevole gara del nuovo brasiliano Friedrich, che ha corso la sua prima gara su pista asciutta, da quando è arrivato in Europa. Era la prima volta in cui gareggiava a Brands Hatch e soltanto 1/5 di secondo lo staccava dal vincitore, col quale ha sempre duellato.

#### Soltanto 1"1 di scarto

FRANCIA - Corsa di Abreschwiler - Gara di velocità in salita

1. Badan (Kitchiner) 59"9, media kmh. 126,273; nuovo record.

Restando sotto il minuto, fatto mai successo fin'ora, Badan ha vinto però di poco davanti a Henry su Lola (1"1).

#### Presunzione punita

FRANCIA - Corsa dell'Anguille - Gara di velocità in salita

1. Terrien (Martini) 1'41"8, nuovo record.

Bourdon ci sperava, ma non è riuscito con la sua Tecno a vincere questa gara per la terza volta, anche se nella prima salita aveva stabilito un buonissimo tempo.

#### Non tutti gli anni

FRANCIA - Corsa di St. Romain - Gara di velocità in salita

1. Pignard (Brabham) 1'34"; 2. Martin (McLaren); 3. Bayard (Abarth). Record: Martin 1'26"7 (1972).

La corsa è stata avversata dal maltempo e si è decisa nella seconda salita su terreno asciutto. L'anno scorso aveva vinto Martin, che questa volta ha dovuto cedere il passo a Pignard.

#### Senza speranza

FRANCIA - Corsa di Angoulême-Sers - Gara di velocità in salita

1. Coaraza (March) 1'19"1.

Nonostante la pioggia battente, il pubblico era numeroso, ma i piloti non avevano speranze di migliorare il record.

#### Non una ma ben due

FRANCIA - Corsa di Bournezeau - Gara di velocità in salita

1. Pignard (Brabham) 37"4.

Il record detenuto da Martin, in 38"6, è stato battuto due volte, prima da Badan su Kitchener, in 38"4, poi da Pignard, che lo ha stabilito nella seconda salita.

#### Tremarella per niente

FRANCIA - Corsa di Bellegarde - Gara di velocità in salita.

1. Maublanc (Chevron) 1'37"26; 2. Lachaud (Pygmée); 3. Malun (March).

Favorita dal bel tempo, la corsa ha visto arrivare all'ultimo momento l'iscrizione di Lachaud, con scarso piacere di Maublanc per il quale rappresentava un temibile avversario. Comunque Maublanc, dopo avere segnato il miglior tempo nella prima salita, nella seconda lo ha migliorato stabilendo un nuovo record. Quello precedente era detenuto sia da Bayard che da Daniel, in 1'37"70.

#### Muro poco alto

FRANCIA - Corsa di Murs - Gara di velocità in salita

1. Stalano (Grac) 4'6"; 2. Péchalre Pygmée); 3. Xiberras (Sib). Record: Daniel 4'1"6 (1972).

Non è facile raccontare anche una breve storia di questa gara... che non ha avuto storia. Stalano ha fatto una passeggiata, pur senza migliorare il record.



## Ancora così scatta in Argentina la 24 ORE

# Da «infarto» la più lunga gara turismo a BUENOS AIRES

## Squalificata la Fiat vincente (per il cambio)

Le partenze tipo «Le Mans» sono sempre spettacolari. Ecco quella della gara turismo «24 Ore di Apat»

### Borsa di studio per l'Europa al canadese 1° in F. FORD

### Gli allievi di MORROGH a caccia di una LOTUS



Giorgio Comacchio, il pilota italo-canadese che al volante di una Fiat 124 sport-coupé si è brillantemente affermato fra le turismo di serie nella 1. gara del campionato Bulova, a Mosport Park

**MOSPORT PARK** - E' cominciata a Mosport la stagione automobilistica sportiva canadese 1973 con la prima delle sette prove del Campionato Bulova per vetture di Formula Ford e turismo di serie fino a 2500 cc. Grazie al grande successo che questo campionato ha riscosso l'anno scorso, suo primo anno di vita, con una partecipazione media di 60 piloti per la formula Ford e 40 per le turismo, molte ditte hanno dimostrato il loro interesse mettendo a disposizione premi in denaro che vanno dalle 110 mila lire per gara offerti dalla BMW, alle 60 mila della Fiat, Valvoline, Steed e le 30 mila della Champion, NGK e altre.

La direzione della pista di Mosport, in cambio dell'aiuto che riceve da parte del personale di sicurezza della CASC Ontario, provvederà ad una borsa di studio di oltre 4 milioni di lire per il vincitore della F. Ford perché questi possa, nel 1974, competere in Europa; questo, con la speranza di un possibile vivaio per le formule maggiori.

Passando ora alla gara, Luke De Sadeleer, vincitore di questo stesso campionato nel 1972, ha vinto alla guida della Titan Mk6C, che porta i colori della Victor di Milano, dopo una gara molto accorta, come infatti gli è abituale, ma soprattutto, grazie alla spiccatezza di Bruce McInnes (Winkelman) e John Scratch (Feret MK3C) ambedue eliminati a metà gara per incidente, mentre si trovavano al comando. De Sadeleer, partito in ventunesima posizione a causa di un guasto meccanico che non gli ha consentito di portare a termine le prove, non ha avuta nessuna difficoltà a rimontare, riuscendo a prendere il comando dopo 12 giri ossia dopo il ritiro di Scratch e McInnes.

Nelle turismo di serie ennesima vittoria di Giorgio Comacchio con la Fiat 124 coupé. Verso il termine della stagione 72 la Fiat dell'italiano dimostrava chiaramente di non aver abbastanza cavalli per combattere le più agguerrite BMW e Datsun, ma ora le cose sembrano essere cambiate; inoltre, con l'aggiunta di alcune Alfa Romeo statunitensi ora che queste sono state escluse dalla Trans-Am, la battaglia si presenta molto dura.

**Gilberto Gatto**

**VARANO MELEGARI** - Henry Morrogh ha tenuto a Varano Melegari la prima delle sue gare-club nel nord Italia, affidando il parco macchine della sua scuola ai propri allievi. Naturalmente, si tratta di gare propedeutiche ma non per questo meno impegnative o spettacolari. Fra l'altro, al miglior allievo Morrogh dà la possibilità di gareggiare in campionato con una Formula Ford Lotus, quindi l'agonismo non era fuori luogo.

Fra coloro che si sono distinti, oltre ai vincitori delle varie manches, da segnalare i debuttanti Ronconi e Peruzzi ed il sempre più promettente Lodola, che però ha avuto noie meccaniche. Il prossimo appuntamento con le gare Club di Morrogh è fissato per il 23 giugno a Vallelunga.

**Prove addestrative della scuola di pilotaggio Morrogh - Varano Melegari, 10 giri del circuito - 20 maggio 1973**

**1. prova:** 1. Roger Gruet (Lotus F. Ford) 10'59"; 2. Giovanni Giordanino (De Sanctis F. Ford).

**2. prova:** 1. Giorgio Albera (Lotus F. Ford) 10'44"8; 2. Paolo Traini (Lotus F. Ford).

**3. prova:** 1. Felice Bertoni (Lotus F. Ford) 10'30"8; 2. Stefani Prandi (Lotus F. Ford).

**4. prova:** 1. Giovanni Capillo (Lotus F. Ford) 10'24"; 2. Paolo Ronconi.

**5. prova (pilotti privati su proprie vetture)** - 1. Gustavo Fava (Dulon F. Ford) 10'6"8; 2. Francesco Sal (F. Italia) 10'11"2.

**BUENOS AIRES** - Autodromo di Buenos Aires, 24 ore di corsa senza respiro, in un inseguirsi affannoso di 66 macchine qualificate, con la presenza delle Fiat 128, Renault 12, Fiat 125 e Peugeot 504, le grandi rivali delle corse di Turismo Nazionale argentino. Una corsa da infarto più per gli spettatori che per i piloti. Bisogna tenere presente che gli iscritti a questa 24 ore erano 178 e i posti al via solo 66. Cioè dovevano essere eliminati 224 piloti e 112 vetture. E l'eliminazione è stata senza meno uno spettacolo. La partenza tipo Le Mans era tutto un poema. Salvo due vetture che partivano a razzo (ed erano due Fiat 125 coupé) le altre si ammicchiavano come in una sera d'estate davanti a un semaforo. Passavano da tutte le parti, sull'erba e fuori e vi era da fare accapponare la pelle.

Una bella gara, viva, palpitante, da infarto specie per i vincitori che poi vincitori non sono stati. Una gara molto bella come banco di prova di queste macchine che sono le stesse che vediamo correre per le strade

**24 ORE APAT VETTURE IN - Buenos Aires circuito n. 12.**

**CLASSIFICA FINALE**

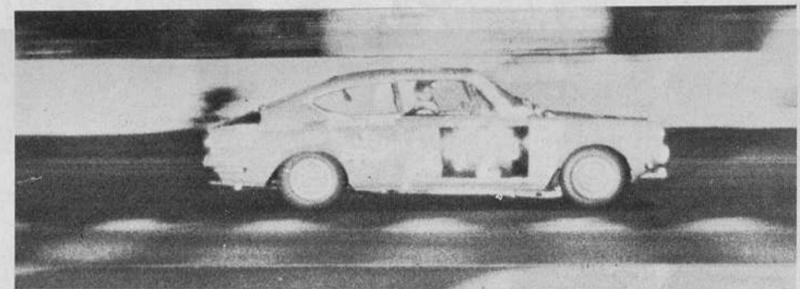
**Classe B da 851 a 1.300 cc - 1.** Lascu-Daray (Fiat 128) giri 588 alla media di 137,555; **2.** Guiral-Guiral (F. 128) giri 587; **3.** Cano-Cano (Fiat 128) 585 giri; **4.** Carlomagno-Agorio (Fiat 128) 581 giri; **5.** Massey-Recalde (Renault 12) giri 577; **6.** Mendoza-Rocha (Fiat 128) giri 571; **7.** Hintermeister-Macias (Fiat 128) giri 568; **8.** Bianchi-Piazza-Macri (Fiat 128) 559 giri; **9.** Barcelò-Nunez (Renault 12) giri 550; **10.** Rizzutto-Larrocca (Fiat 128) giri 540.

**Classe C da 1301 a 2000 cc - 1.** Mayorga-Lopez (Peugeot 504) giri 629 alla media di 147,847; **2.** Zunino-Fernandino (Fiat 125) giri 627; **3.** Di Nezio-Bonamici (Fiat 125) 625 giri; **4.** Castanon-Alonso (Peugeot) 504 614 giri; **7.** Lustig-Bertrand (P. 504) 595 giri; **8.** Caldarella-Caldarella (Fiat 125) giri 583; **9.** El Gitano-Fiseti-Gomez (P.504) 560 giri; **10.** Pirollo-La Fuente-Furt (Fiat 125) 551 giri; **11.** Goicochea-Dieguez (P.504) giri 548; **12.** Repida-Diaz-Meyer (P.504) giri 523; **13.** Maggi-Figueras (P. 504) 509 giri.

di Buenos Aires, vinta dalla coppia Cacho Fangio-Pachelo, ma per poche ore, perché la loro 125 coupé è stata messa fuori gara alle verifiche in quanto il cambio non era quello di serie. Il d.t. della concessionaria Fiat, che aveva in gara alcune macchine ufficiali, ha riconosciuto la giustezza delle verifiche ed ha spiegato che l'equivoco è nato dal fatto che attualmente la Fiat 125 monta un nuovo cambio ancora non omologato dalla CADAC e che tale cambio era stato montato sulla vettura vincente in sostituzione di quello rotto in prova. Di qui la squalifica ed il crollo di una vittoria tanto faticosamente conquistata. Insomma una notizia da infarto dopo una corsa combattuta coi denti stretti.

la gomma sinistra davanti. La macchina usciva di pista e si infilava in mezzo a un mucchio di tronchi d'albero, tagliati e con un bel fuocherello. La vettura si fermava proprio lì e le porte non si potevano aprire perché impedito dai tronchi; allora Alonso non aveva rimedio e per salvarsi dal fuoco che prendeva rapido avvio, usava l'apertura superiore del tetto.

Alla partenza 15 Fiat 125 e 25 Peugeot 504. All'arrivo 6 Fiat e 8 P 504. Un dato interessante per coloro che seguono le Fiat. In ogni modo il trionfo finale, sulla carta, delle P 504 non era totale in quanto due 125 si insediavano nei posti d'onore Nella categoria inferiore vero trionfo FIAT con quattro 128 ai primi posti.



Questa è la Fiat 125 coupé seconda arrivata nella 24 ore di Baires

La vittoria andava quindi alla Peugeot 504 di Mayorga-Lopez, due grandi nomi, che si trovano inopinatamente con la corona d'alloro sulle spalle. La Fiat aveva poi grandi problemi con le pastiglie dei freni e pure Fangio-Pachelo perdevano nove minuti per cambiarli e nonostante «vincevano» dimostrando una certa superiorità della Fiat 125 sulla P 504. Una corsa con i suoi lati belli e brutti, senza incidenti rimarchevoli, ma con un lavoro da parte dei meccanici veramente ammirevole. Unico caso da raccontare: il Peugeot di Alonso-Castanon, in una virata nel curvone, soffriva il dechappaggio del

## Estefano fa tris in «carrettera»

**TANDIL** - Quarta gara del campionato turismo carrettera e terza vittoria di Nasif Estefano e quindi quarto trionfo consecutivo delle Ford Falcon che sembrano anche quest'anno non avere rivali. La corsa si è svolta nella zona di Olavarría in quanto i tandilensi, pur di correre la loro TC hanno fatto i bagagli ed hanno chiesto a prestito un circuito stradale. Circa quaranta macchine al via per correre sui 523 km e mezzo della gara e naturalmente un avvio veloce che rapidamente distanziava le macchine su larghe distanze, salvo le prime che batteggiano a stretto gomito, dopo un'ora di ritardo a causa del pubblico che ingombrava la sede stradale. Poi finalmente lo scatto Sasif in testa e Pinin Gradassi con le candele impastate passava con un motore che suonava strano e andava molto lento. Monguzzi con un rush violento riusciva a prendere testa e sembrava mettere in pericolo la supremazia fordista.

Negli ultimi dodici giri i colpi di scena si avevano in continuazione, Monguzzi, che aveva ripresa la testa, cominciava a perdere potenza al motore e si fermava per fare rifornimento perdendo 30 secondi netti, mentre Nasif Estefano ne perdeva solo 15 e poteva così ritornare in testa e non aveva difficoltà a terminare vittorioso.

**VUELTA DE TANDIL - Circuito stradale di Olavarría 523,5 km su 30 giri: CLASSIFICA**

**1.** Nasif Estefano (Ford) in 2.44'24"9 alla media di 191,040; **2.** Angel Monguzzi (Dodge GTX) 2.46'17"4; **3.** R. Marinovich (Chevrolet) 2.47'10"5; **4.** J. C. Iglesias (Ford) 2.48'26"8; **5.** «Hermanos Suarez» (Dodge Polara) 2.49'23"9; **6.** R. Iglesias (Ford Falcon) a 1 giro; **7.** Giustozzi (Dodge GTX) a 1 giro; **8.** Pontonero (Dodge GTX) a 1 giro; **9.** Bianchi (Torino) a 2 giri; **10.** Traverso (Torino) a 2 giri; **11.** Gradassi (Ford Falcon) a 2 giri.

**Giro più veloce:** Monguzzi alla media di 195,153 kmh.  
**Campionato argentino TC:** Nasif Estefano 61, C. Marinovich 25, R. Marinovich 24, Monguzzi 22, Gradassi 21, J. C. Iglesias 14, H. Suarez 11, M. Boero 6.

**Augusto C. Bonzi**

## GARCIA VEIGA tra la polvere

**RAFAELA** - Sono tornato sul conosciuto catino di Rafaela, dove una volta i bolidi Indy tentavano di far vedere alta velocità e purezza di dinamica, sono tornato per vedere questa volta gli argentini correre la loro 500 Miglia che praticamente diventava una prova solo di «manici» in quanto molte delle vetture belle e brutte, strane e moderne portavano il motore Berta Tornado. Si trattava quindi di vedere quale aveva qualche cavallo in più e quale pilota aveva più confidenza con la pista, veloce e come sempre piena di gente ansiosa di vedere la corsa e, magari, qualche botta contro il guard-rail, per rendere la corsa più interessante. Che poi vicesse Nestor Garcia Veiga se non destino, era una cosa già scontata in quanto, fra lui e Di Palma sin dall'inizio della stagione, soltanto uno dei due poteva vincere. Ed era Garcia Veiga a cogliere la vittoria soprattutto, ben sapendo che il circuito di Rafaela non si adatta a Di Palma, non perché questi non abbia la capacità di vincere, ma per quella muffa che prende un corridore su un certo circuito che si diverte, come una bella donna, a farlo soffrire e a negarsi. Naturalmente erano presenti, oltre ai corridori, tutti i componenti la «creme» argentina, cominciando dal «quintuplo» Fangio ai corridori di midget, contenti di vedere all'opera i big del F. 1 nazionale.

In totale 24 macchine schierate in fila da tre, due, tre, con alla corda Ternengo che aveva girato alla media di 240,926, secondo i cronometristi

locali. Vi era un buon numero di macchine fiammanti e pure piloti nuovi; come quel Carlo Ternengo, fratello di Giorgio, che correva per la prima volta e partiva... alla corda. Roba da circuiti. Al via tutti dietro la macchina pilota e Di Palma in testa. Cinque giri e Marito Garcia è definitivamente al box; altri cinque giri e Requejo sbanda, una gomma urta il guard-rail e anche lui è fermo; dopo altri cinque giri e rientrano Prono e Tantera. Insomma un Rafaela che non scherzava con gli uomini.

Poi Di Palma cedeva il posto al Ternengo giovane, che aveva tutto il diritto di andare in testa in questa sua prima gara. Vi era un uruguai-

**500 MIGLIA DI RAFAELA - Autodromo di Rafaela di 4.624 metri.**

**1.** Garcia Veiga (Berta Tornado) in 3 ore 42'174, 174 giri alla media di kmh 217,189; **2.** Giorgio Ternengo (Berta Tornado) a 1 giro; **3.** Barragan (Pianetto Dodge) con 156 giri; **4.** Guimard (Trueno Chevrolet) 154 giri; **5.** Cuvertino (Cenci-Chevrolet) 147 giri; **6.** Alonso (Berta Tornado) 147 giri; **7.** Fernandino (Rico-Chevrolet) 146 giri; **8.** Favre (Pian Ford) 145 giri; **9.** Sancho (Bravi Chevrolet) 145 giri; **10.** Recalde (Berta Tornado) 132 giri; **11.** Lopez (McLaren Ford) 126 giri.

**Giro più veloce:** G. Ternengo, media 236,814 kmh.  
**Classifica del campionato argentino F. 1** Garcia Veiga punti 69, Di Palma 57, G. Ternengo 25, Prono 16, Pla 13, Barragan 13, Guimard 8, Monguzzi 5, Sotto 5, Cuvertino 5, Recalde 5, Stramazzo 3.

no, Bianchi, che dava tono di internazionalità alla corsa (al posto degli americani), ma, rotti due motori, la corsa rimaneva nettamente nazionale per gli argentini... Vi era anche il solito colpo di scena con una vettura che andava pazzo per la pista carambolando come al biliardo e luce gialla. Qui i primi frenavano, gli ultimi andavano all'ammasso ed era come se si dovesse dare un'altra partenza, con le macchine tutte di nuovo allineate. Mentre il serpente tornava ad allargarsi, Del Rio e Balangione uscivano di pista e Monguzzi sostituiva Ternengo in testa.

Ma non durava molto la tranquilla situazione: arrivavano nel gruppo, come in una volata di ciclismo, Di Palma, Garcia Veiga, entrava in testacoda, Di Palma lo passava mentre Ternengo finiva sopra il guard-rail e per la giovane promessa la gara era finita.

Poi Monguzzi si fermava definitivamente e Garcia Veiga effettuava il rifornimento. Di Palma accusava problemi al motore e fatto ancora qualche giro si arrendeva. In testa Garcia Veiga, mentre tutti risentivano la troppa polvere sul circuito, con in corsa ancora nove macchine. Ancora rifornimenti, entrate al box, uscita dei pompieri per un principio di incendio, molta luce gialla che frenava tutti, ed anche la media, ed infine Garcia Veiga che porta un Tornado alla sua prima affermazione a Rafaela, seguito da Giorgio Ternengo e dal resto che vedrete nella classifica.