

Ormai deciso
in GERMANIA
il mondiale '73

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPORT
NT

domenica SPRINT

Jackie STEWART
« maestro » del
NURBURGRING
col terzo titolo di
campione del mon-
do (ormai è certo)
annuncerà il suo
ritiro dalle corse

Questo fotocolor (a sinistra)
dell'accoppiata Tyrrell, Jackie
STEWART e Francois CEVERT, in
tandem sul traguardo di un Gran
Premio mondiale, è stato scatta-
to in Olanda e vien buono anche
con l'uno-due bis in Germania. E
non basta: ché i due « Gemelli »
Tyrrell sono adesso, sempre in
accoppiata, sul tetto della clas-
sifica del mondiale piloti F.1



Telefoto Nurburgring: è lo stesso Tyrrell che fa festa con Helen Stewart a Francois e Jackie. C'è anche ICKX sul podio, il belga che ottenuta una McLaren per una esibizione « polemica », non è riuscito con la F.1 più vittoriosa fino a 15 giorni fa, a dare lo « schiaffo morale » che sperava alla Ferrari

i Gemini dell'iride

DALL'INVIATO

NURBURG - Ancora doppietta per le Tyrrell, e campionato mondiale 1973 praticamente assicurato a Jackie Stewart. Non vediamo proprio chi possa insidiarglielo, adesso che con questa vittoria al Nurburgring, Stewart ha 15 punti di vantaggio su Cevert e 18 su Fittipaldi. Un vantaggio enorme, tanto più che — appunto — dietro di lui c'è Cevert che sicuramente deve stare agli ordini e dimostrare obbedienza e disciplina.

Questo Gran Premio di Germania, così, ha chiarito molte cose. Ha chiarito le posizioni del campionato, eliminando i contendenti per varie ragioni. Ha chiarito probabilmente l'avvenire di Stewart, che a fine stagione annuncerà il ritiro dalle gare. Ha chiarito, se ve n'era bisogno, che la Ford segue sempre la sua politica di favorire quello che è in testa, per ottenere il massimo risultato. Ha infine chiarito, se ve n'era bisogno, che Jacky Ickx non è per niente responsabile delle pretese manchevolezze di cui era stato accusato.

Che Stewart si ritiri alla fine della stagione, adesso pare proprio che non vi siano dubbi. Certo che non lo dice

nessuno, apertamente, ma gli indizi sono tanti. E così si spiega come Cevert non abbia fatto nulla per attaccarlo sia a Zandvoort sia qui, perché di certo gli avranno imposto una certa tattica che troverà compenso l'anno venturo nella promozione a capofila, specie se a fargli da secondo sarà Depailler come sembra. Infatti la Elf che finanzia la Tyrrell, liberata dal « mostro » Stewart ed avendo in Cevert un possibile successore nella corsa al titolo, intende favorire la crescita di un altro pilota francese, e per il momento il candidato è appunto Depailler.

Una politica razionale, intesa anche in senso nazionalistico. Peccato che da noi non ci sia nessuna Elf in circolazione e che le case petrolifere italiane che spendono qualcosa per lo sport lo facciano soltanto attraverso i caroselli o le scampagnate dette gare di regolarità.

Il chiarimento sulla politica della Ford è stato utile per coloro che non avevano ancora capito come vanno le cose. Noi vi abbiamo parlato molto spesso di una certa « super-razza » di motori Cosworth che ogni tanto fa capolino. I motori Cosworth sono detti Ford perché è la Ford che

Classifica mondiale dopo la 11. prova

	ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONACO	SVEZIA	FRANCIA	TOT. I. PARTE	G. BRETAGNA	OLANDA	GERMANIA	TOTALE
Stewart (Tyrrell)	4	6	9	—	9	9	2	3	42	—	9	9	60
Cevert (Tyrrell)	6	—	—	6	6	3	4	6	31	2	6	6	45
E. Fittipaldi (Lotus-JPS)	9	9	4	9	4	6	—	—	41	—	—	—	42
Peterson (Lotus-JPS)	—	—	—	—	—	4	6	9	19	6	—	—	25
Revson (McLaren)	—	—	6	3	—	2	—	—	11	9	3	—	23
Hulme (McLaren)	2	4	2	1	—	1	9	—	19	4	—	—	23
Ickx (Ferrari-McLaren)	3	2	—	—	—	—	1	2	8	—	—	—	12
Reutemann (Brabham)	—	—	—	—	—	—	3	4	7	1	—	—	8
Hunt (March)	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3	4	—	8
Merzario (Ferrari)	—	3	3	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6
Follmer (Shadow)	—	—	1	4	—	—	—	—	5	—	—	—	5
Beltoise (BRM)	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	2	—	4
de Adamich (Brabham)	—	—	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	3
W. Fittipaldi (Brabham)	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	3
Pace (Surtees)	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	3	3
Lauda (BRM)	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	2
Regazzoni (BRM)	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
Amon (Tecno)	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1
Van Lennep (Iso)	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	1	—	1

ne finanzia la costruzione e lo sviluppo.

La Ford spende quattrini per cercare effetti pubblicitarmente benefici. Ergo: la Ford intende trarre dai suoi investimenti il massimo possibile e da anni, ad un certo punto della stagione, fa in modo che i meglio piazzati nella graduatoria del campionato abbiano la possibilità di correre con una certa tranquillità. E' dal tempo di Clark che questo accade, e quindi per noi non è sorpresa. Quest'anno, oltre alla posizione favorevole acquisita da Stewart dopo il Gran Premio di Gran Bretagna, è intervenuta anche la decisione dello scozzese di abbandonare a fine stagione, a convincere la Ford che l'uomo da appoggiare era lui.

E così da un paio di corse assistiamo alla « passeggiata » tranquilla di Stewart e Cevert, che surclassano tutti. Non sarà molto sportivo, ma è così. Ed è razionale.

Il chiarimento che questa corsa ha offerto a tutti, a proposito di Ickx, è chiarissimo nei tempi e nelle vicende delle prove, ed è chiarissimo nel-

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 20

gara internazionale di velocità valida quale undicesima prova del campionato mondiale conduttori di Formula 1. Circuito del Nurburgring, di 22.835 metri. 14 giri pari a km 319.690. 5 agosto 1973.



G.P. di GERMANIA

COSI' (IN 23) AL VIA

RONNIE PETERSON (Lotus) 7'08"3	JACKIE STEWART (Tyrrell) 7'07"8
JACKY ICKX (McLaren) 7'09"7	FRANÇOIS CEVERT (Tyrrell) 7'09"3
CARLOS REUTEMANN (Brabham) 7'15"1	NIKI LAUDA (BRM) 7'09"9
DENIS HULME (McLaren) 7'16"5	PETER REVSON (McLaren) 7'15"9
CLAY REGAZZONI (BRM) 7'18"2	JEAN-PIERRE BELTOISE (BRM) 7'18"1
HENRI PESCAROLO (Iso) 7'18"8	CARLOS PACE (Surtees) 7'18"8
EMERSON FITTIPALDI (Lotus) 7'19"7	WILSON FITTIPALDI (Brabham) 7'19"1
ROLF STOMMELEN (Brabham) 7'22"2	JOCHEN MASS (Surtees) 7'20"4
MIKE HAILWOOD (Surtees) 7'22"3	JACKIE OLIVER (UOP-Shadow) 7'22"3
MIKE BEUTTLER (March) 7'26"6	HOWDEN GANLEY (Iso) non partito 7'25"1
GEORGE FOLLMER (UOP-Shadow) 7'28"3	GRAHAM HILL (Shadow) 7'27"1
	DAVID PURLEY (March) 7'54"2

COSI' (IN 16) AL TRAGUARDO

1. Jackie Stewart (Tyrrell-Ford). 14 giri in 1.42'03", alla media di 188,050 kmh; 2. Cevert (Tyrrell-Ford) 1.42'04"6; 3. Ickx (McLaren-Ford) 1.42'44"2; 4. Pace (Surtees-Ford) 1.42'56"8; 5. W. Fittipaldi (Brabham-Ford) 1.43'22"9; 6. E. Fittipaldi (Lotus-Ford) 1.43'27"3; 7. Mass (Surtees-Ford) 1.43'28"2; 8. Oliver (Shadow-Ford) 1.43'28"7; 9. Revson (McLaren-Ford) 1.44'14"8; 10. Pescarolo (Iso-Ford) 1.44'25"5; 11. Stommelen (Brabham-Ford) 1.45'30"3; 12. Hulme (McLaren-Ford) 1.45'41"7; 13. Hill (Shadow-Ford) 1.45'45"2; 14. Hailwood (Surtees-Ford) a 1 giro; 15. Purley (March-Ford) a 1 giro; 16. Beuttler (March-Ford) a 1 giro.

BATTUTI I PRIMATI

Sulla distanza: Jackie Stewart, media 188,050 kmh. Primato precedente: Jacky Ickx (Ferrari 312 B2), media 187,700 kmh (1972).

Sul giro: Carlos Pace, il 13. giro in 7'11"4, media 190,600 kmh. Primato precedente: Jacky Ickx (Ferrari 312 B2), in 7'13"6, media 189,600 kmh (1972).

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Peterson	1. giro	distributore d'accensione
Lauda	2. giro	incidente
Follmer	5. giro	uscita di strada (blocco freni)
Beltoise	5. giro	trasmissione
Reutemann	8. giro	motore
Regazzoni	8. giro	motore

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Stewart, Cevert, Ickx, Pace ●●●●● - Mass, Oliver, W. Fittipaldi, E. Fittipaldi, Reutemann, Lauda ●●●● - Regazzoni, Beltoise, Pescarolo, Revson, Stommelen, Hulme, Hailwood ●●● - Beuttler, Follmer, Hill, Purley ●● - Peterson n.c.

La prossima gara sarà il Gran Premio d'Austria, in programma all'Osterreichring il 19 agosto.

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

lo svolgersi della corsa. Ickx ha fatto molte delle cose che è uso fare quando dispone di un mezzo che cammina, e qui ha fatto il massimo possibile per non farsi distanziare dai due della Tyrrell. Vi è riuscito solo in parte, perché lui aveva un Cosworth normale, però è stato comunque il migliore di tutti gli altri.

Oltre che il migliore di quelli che avevano le McLaren i quali, d'altra parte, hanno per loro delle scusanti. Che sono una antipatia spiccata di Hulme per questo circuito troppo serpeggiante, e la poca dimestichezza che ne ha Revson che vi ha corso una decina di anni fa ma che non ha ripetuto spesso la esperienza.

Per tornare a Ickx, comunque, ecco che le sue prestazioni nelle prove e in corsa lo rimettono al giusto posto nella considerazione di tutti, anche di coloro che si erano lasciati un poco imbandolare dalle voci che lo volevano in ribasso e soprattutto responsabile delle prestazioni poco brillanti delle Ferrari.

E' evidente che Ickx le sue qualità le ha ancora, perché su questo circuito non è possibile « bluffare », né sfruttare aiuti esterni. E' quindi evidente che sono le macchine a non aver permesso finora risultati favorevoli. E così, chiarito il caso Ickx, diciamo che questo Gran Premio di Germania ha avuto il merito di far del bene anche alla Ferrari, perché ha dato la misura effettiva di quanto sia necessario lavorare per ritornare nelle prime posizioni.

Anche se falsata dalla presenza dei... «super Cosworth», la corsa è stata un bel duello tra i due Jackie. Stewart scatenato fin dalla prima curva, e Ickx che ha tentato di seguirlo. Cevert, in mezzo, era appunto la pietra di paragone, perché non lo consideriamo ancora alla altezza di Stewart e se ha potuto seguirlo come ha fatto in Olanda è perché davvero doveva avere un mezzo formidabile.

Però la gara non è stata soltanto questo. E' stata anche una magnifica occasione di valorizzazione personale per parecchi piloti che nelle altre corse sono costretti dalle circostanze a ruoli minori. Lo è stata per Carlos Pace, che termina al quarto posto con pienissimo merito avendo sempre occupato la posizione di punta nel gruppetto che si era formato dietro i primi tre. Il giro più veloce della corsa, ottenuto alla fine, rispecchia l'azione del brasiliano, che avrebbe bisogno di una macchina un poco più competitiva.

Come lo è stata per Carlos Reutemann, che finché è stato in corsa era davanti a Pace, di una lunghezza, nonostante che una delle sue gomme avesse ricevuto una gonfiatura diversa dalle altre tre. Gli si è rotto il motore, e si è fermato, ma la prestazione fornita per metà corsa rimane a indicare come Reutemann sia sempre tra gli uomini di punta. Ed anche per

lui vale il discorso fatto per Pace, a proposito di necessità di una macchina migliore.

Un discorso che si dovrebbe fare per parecchia gente, visto che di macchine veramente buone ce ne sono in giro solo tre, attualmente. Per esempio lo si potrebbe fare anche per Oliver, che ha potuto sopperire con la grinta alle manchevolezze evidenti della macchina, troppo palesi nelle altre gare. Oliver ha concluso la gara in buona posizione, compiendo tra l'altro una rimonta spettacolare perché era partito nelle ultime posizioni, e così ha meritato i voti che gli sono venuti dalla giuria del premio «Blanc et rouge Siffert».

Degli altri che in questo G.P. di Germania si sono distinti, dobbiamo dire molto bene Jochen Mass, che ha

avrebbe dovuto essere la sua gara. Davvero peccato, perché come dicevamo era nelle prime posizioni, insieme con Reutemann e Pace, e se l'era meritato. Ha confermato di essere attualmente il più forte della squadra BRM, ed è già qualcosa, anche se le BRM non sono tra le macchine per vincere.

Dal discorso su Lauda si arriva automaticamente al solito discorso sulle gomme. Quelli con le Firestone, anche se non piace a nessuno, speravano che piovesse, perché se a Zandvoort la differenza sul giro era di tre-quattro secondi, qui avrebbe potuto essere abissale. Invece il tempo è stato buono, con addirittura sole splendente alla partenza e soltanto nuvole nel finale, e così le Goodyear hanno permesso a chi le aveva di andarsene rispetto agli altri. Tuttavia un miglioramento c'è stato nel comportamento delle Firestone, e crediamo che siano vicini a ritrovare la competitività che avevano perduta a causa della interruzione di attività che ha fatto smobilitare il reparto sperimentale per qualche mese.

Stommelen, con la Brabham di de Adamich, ha fatto la sua corsa regolare. Ha rallentato ad un certo punto la corsa, perdendo posizioni, ma poi si è ripreso e non si è capito bene cosa avesse la sua macchina nella fase centrale. Oppure lui, che tornava alla Formula 1 dopo tantissimo tempo, ed in più digiuno anche di altre corse, visto che l'attività dell'Alfa Romeo è stata ridotta.

Abbiamo rivisto con piacere Purley in pista, anche se con prestazioni che sono sempre modeste, vista la macchina e dato il suo carattere che ha tendenza a voler fare le cose per gradi prima di rischiare fino ai limiti più alti. E' un fatto positivo, ma che per il momento ne limita l'azione. E' venuto al Ring soltanto sabato, dopo essere stato ai funerali di Williamson in Inghilterra, ed ha ricevuto dalla Irpa il premio «Blanc et Rouge Siffert», prima di iniziare le prove.

Infine ecco Pescarolo, che è tornato a guidare una Iso. Dopo che Ganley è uscito di strada venerdì, pareva che Pescarolo dovesse cedergli la sua macchina, ma invece ha potuto conservarla ed ha terminato la gara abbastanza bene, pur se lui non era del tutto soddisfatto.

Per le macchine, come vedete alle note dei giorni prima della corsa, non ci sono state novità. E non potevano essercene perché il tempo a disposizione dopo l'Olanda era poco. Probabile che ce ne siano in Austria ed a Monza. Staremo a vedere se tra le novità interessanti ci saranno anche le italiane. La Ferrari sta lavorando, e la Tecno non si sa bene quel che voglia fare. Qui non è venuta, sorprendendo tutti e persino la sua cronometrista che stava aspettando macchina e pilota. Davvero una situazione sconcertante, a dir poco.

f. l.

La protesta per i GRAN PREMI ravvicinati

NURBURG. I costruttori della Formula Uno sono tutti abbastanza seccati per la troppa vicinanza che c'è stata delle due gare di Olanda e Germania. In una settimana è stato pressoché impossibile revisionare le macchine come si deve, ed i meccanici hanno dovuto lavorare a fondo per controllare tutto il controllabile.

Interrogato a proposito di questa troppa corta distanza di tempo tra una gara e l'altra, uno dei costruttori ha detto che a suo tempo essi non avevano reclamato credendo che il Gran Premio d'Olanda fosse stato immesso nel calendario solo per una eventualità, ma che non credevano che fosse possibile davvero che la corsa fosse organizzata. Quando poi si sono trovati davanti alla realtà era troppo tardi!

esordito finalmente in Formula 1 con un risultato che è molto buono perché finisce alle spalle... del campione del mondo in carica. Deve ovviamente ancora ambientarsi del tutto con le Formula 1, che sono molto differenti dalle Turismo e dalle F. 2, ma ha le qualità per farlo.

Discorso speciale e più complesso per Niki Lauda. Nelle ultime gare ha compiuto progressi davvero grandi, ed è sempre stato nelle prime posizioni. Anche in questo G.P. andava molto bene, dopo aver fatto grandi cose nelle prove, ma ha avuto la sfortuna di uscire di strada, non sappiamo esattamente perché. Purtroppo per lui si è rotto il polso destro, quello già lesionato in un incidente a Motorsport con la BRM dei pneumatici Firestone, ed ora probabilmente deve rinunciare al Gran Premio d'Austria, che

2 CAMPIONI DEL MONDO 2 MOMENTI «DIVERSI»

FITTIPALDI

lo choc di Zandvoort non l'ha superato: potrebbe pure



Questi due gloriosi, famosissimi caschi integrali sono destinati a restare vuoti, fra non molto? Sembra davvero probabile

RITIRARSI ?

NURBURG - La botta sul guard-rail di Zandvoort ha inciso in maniera molto negativa sul fisico e sul morale del Campione del Mondo, EMERSON FITTIPALDI. Anzi, più sul morale che sul fisico, perché la lussazione al piede destro con i massaggi e le cure non gli fa più tanto male. Emerson ha avuto la possibilità di meditare a lungo sul suo presente e sul suo futuro, e come sempre in questi casi ha avuto la scusa del piede per giustificare psicologicamente a se stesso i pensieri più «neri», da quello di considerare perso il campionato '73, a quello di abbandonare definitivamente il mondo delle corse, dove si hanno tanti onori e tanti soldi, ma anche tanti rischi.

I ragionamenti fatti da Emerson sarebbero questi. Da un lato, la possibilità di correre ancora parecchi anni, specie ora che Stewart pare abbandoni la carriera, racimolando molto di quella fetta pubblicitaria che lo scozzese lascerà libera. La prima mossa sarebbe quella di diventare il «numero uno» della Marlboro, e quindi della Brabham, con cui sembra gli industriali del tabacco abbiano già concluso. Questa sarebbe la soluzione migliore dal punto di vista economico.

D'altra parte, se continua a correre, dopo aver perso nello spazio di 8 giorni un campionato (ma anche Stewart lo aveva perso per l'ulcera, lo scorso anno in Francia) gli occorre una vettura competitiva, e la Lotus, Peterson a parte, sarebbe in grado di garantirla. Infine, terzo aspetto, e più importante, correndo con le vetture attuali Emerson non si sente più tanto sicuro. A Zandvoort ha «realizzato» di aver rotto una ruota e di andare contro il guard-rail senza nemmeno avere il tempo di togliere il piede dal pedale dell'acceleratore. Lo ha detto alla riunione della GPDA:

«Con questi pneumatici, la forza centrifuga che agisce sulla vettura quando perde aderenza è almeno tre volte il peso della vettura». Solo così si spiegano queste uscite di strada violente, brutali, senza che il pilota possa tentare la benché minima correzione. Nessuno ricorda che una volta, nemmeno tanto tempo fa, i piloti facevano centinaia di metri «smanicando», quando avevano anche grosse avarie alle sospensioni.

Questi sono ormai aneddoti, ed invece ora si dice «è stato fortunato, non si è fatto nulla». Ad Emerson, queste riflessioni hanno fatto pensare anche di abbandonare le corse, nel caso che la GPDA o la CSI non intervengano decisamente per migliorare le misure di sicurezza nelle monoposto, riducendo le attuali misure dei pneumatici, ed abolendo spoiler, baffi e tutte le altre diavolerie aerodinamiche. Nessun contratto, dice Emerson, può valere la sua integrità fisica.

E' evidente che, con questi pensieri cupi in mente, Fittipaldi non può rendere al meglio al volante, e non trova la forza ed il mordente per reagire e pensare al campionato ed alle corse con la stessa grinta degli anni scorsi. Passerà i prossimi quindici giorni in convalescenza sulla Costa Brava, e là deciderà se rischiare ancora con le gomme larghe e tutto il resto, ed in questo caso se rimanere fedele a Chapman, oppure quei «lidi» di Ecclestone che suo fratello Wilson gli ha descritto con tanto fervore.



Il quarto «maestro» del RING

NURBURG - Per Stewart e Ickx questa gara era importante, anche perché avrebbe potuto far diventare uno di loro «maestro» del Nurburgring, un titolo che viene attribuito a chi riesce a vincere per tre volte questa gara difficile.

La attribuzione del titolo di «Meister des Nurburgring» è un fatto abbastanza raro, e finora sono stati solo tre i piloti che ne hanno avuto diritto. Essi sono RUDOLF CARACCIOLA, vincitore nel 1926, 1928, 1931, 1932, 1937 e 1939; poi JUAN MANUEL FANGIO, vincitore nel 1954, 1955, 1956; e infine ALBERTO ASCARI, vincitore nel 1950, 1951, 1952.

Teoricamente la terza vittoria è possibile anche a SURTEES e BROOKS, ma entrambi si sono ritirati, e quindi in lizza restavano soltanto ICKX e STEWART che l'ha spuntata. ICKX ha vinto nel 1969 e 1972, mentre le due precedenti vittorie di STEWART risalgono al 1968 e 1971. Con questo successo 1973, lo scozzese diventa il quarto «maestro» del Nurburgring.

un altro G.P. e...

NURBURG - STEWART, al colmo della felicità, accoglie i giornalisti nella roulotte della Tyrrell, seguito come in corsa dal fido Cevert. Lo scozzese appare fresco, mentre Cevert è molto più stanco, ed è per questo che la prima dichiarazione dello scozzese fa sensazione:

«Avevo delle gomme con la miscela più dura di quelle di Francois, e perciò dovevo faticare un po' di più a tenere la vettura in traiettoria. La corsa è stata perfetta, la vettura ha sempre marciato come un cronometro. L'unico che mi ha preoccupato è stato proprio Cevert, che mi spingeva alle spalle costringendomi a non mollare nemmeno per un attimo. Forse ho fatto male io a cedergli il motore che mi ha fatto vincere a Zandvoort, ma lui ha tanto insistito...»

«Ho avuto paura — continua Stewart — quando ho creduto di avere una gomma posteriore sgonfia. Cercavo di vedere negli specchietti, ma se non si ha la vettura perfettamente orizzontale non si vede niente, e qui al Nurburgring trovare un tratto in piano non è facile. Solo al penultimo giro ho guidato veramente come si deve, in un circuito dove tutto è dovuto al compromesso, ed è facile infilare degli errori. Come quando, dopo Adenau, ho affrontato una serie di curve in seconda invece che in terza».

«Ora, comunque, il titolo è ancora più vicino, o questa doppietta fra Olanda e Germania. Non c'è ancora niente di sicuro, perché in quattro corse sia Fittipaldi che Cevert possono farmi ancora delle sorprese. Comunque, chissà che magari un'altra corsa non la vinca io!».

WILSON FITTIPALDI è contento e nello stesso tempo scontento: «La Brabham è andata benissimo, e finalmente ho ottenuto un buon risultato. Mi spiace solo che involontariamente ho portato via un punto a mio fratello, che forse

STEWART

col morale alle stelle può anche far qualche sbaglio, ma

ne avrebbe fatto un uso migliore nella classifica mondiale. A dire il vero ho pensato parecchie volte di alzare il piede e di far passare Emerson, ma negli specchietti vedevo che lui aveva problemi con Mass e Oliver, e perciò temevo che nella sua scia mi superassero anche gli altri due».

ICKX ha ritrovato finalmente il sorriso sulla sua pista preferita: «La McLaren è un'ottima macchina come telaio e come maneggevolezza. Non ho potuto tenere il ritmo delle Tyrrell sia perché Peterson mi ha un po' chiuso in partenza, e poi perché avevo dei rapporti troppo lunghi. Questa del cambio è una scelta che bisogna curare molto con il motore Ford-Cosworth, mentre io ero abituato con il Ferrari che non esige una scelta così minuziosa, e quindi ho trascurato di studiarli sulla McLaren. Questo terzo posto mi tira su il morale, ha voluto dire molto per me. Con Ferrari ci siamo lasciati meglio di quando ci siamo incontrati. Certo, mi è dispiaciuto dover abbandonare il commendatore dopo quattro anni in cui abbiamo diviso i momenti felici ed altri meno felici».

«Spero che i nostri rapporti si mantengano buoni, tant'è vero che se nella presente stagione la Ferrari vorrà che io guidi ancora una sua vettura, io sono pronto a farlo. Potrei farlo anche per il prossimo anno, però vorrei una vettura competitiva, e non so se a Maranello me la possono garantire. Ora andrò per un periodo in vacanza, poi penserò al mio futuro. Ho molte offerte, e debbo decidermi bene, perché non ho intenzione di correre ancora per molto e le ultime due stagioni vorrei farle sempre con la stessa squadra. Non credo comunque che questa squadra possa essere la Lotus, perché non ho molta simpatia per le ruote che si staccano».

Tito Zogli

1. GIRO	2. GIRO	3. GIRO	4. GIRO	5. GIRO	6. GIRO	7. GIRO	8. GIRO
STEWART							
CEVERT							
ICKX							
LAUDA	REUTEMANN	REUTEMANN	REUTEMANN	REUTEMANN	REUTEMANN	REUTEMANN	PACE
REUTEMANN	PACE	PACE	PACE	PACE	PACE	PACE	HULME
REVSON	HULME	HULME	HULME	HULME	HULME	HULME	WILSON
PACE	WILSON	WILSON	WILSON	WILSON	EMERSON	EMERSON	EMERSON
HULME	EMERSON	EMERSON	EMERSON	EMERSON	WILSON	WILSON	MASS
EMERSON	REGAZZONI	REGAZZONI	MASS	MASS	MASS	MASS	PESCAROLO
WILSON	PESCAROLO	MASS	REGAZZONI	REGAZZONI	REGAZZONI	REGAZZONI	OLIVER
BELTOISE	MASS	PESCAROLO	PESCAROLO	PESCAROLO	PESCAROLO	PESCAROLO	REVSON
REGAZZONI	HAILWOOD	HAILWOOD	HAILWOOD	HAILWOOD	HAILWOOD	OLIVER	STOMMELEN
STOMMELEN	STOMMELEN	STOMMELEN	REVSON	OLIVER	OLIVER	REVSON	HILL
PESCAROLO	REVSON	REVSON	OLIVER	REVSON	REVSON	STOMMELEN	PURLEY
HAILWOOD	HILL	OLIVER	STOMMELEN	STOMMELEN	STOMMELEN	HILL	HAILWOOD
MASS	OLIVER	HILL	HILL	HILL	HILL	PURLEY	BEUTTLER
HILL	PURLEY	FOLLMER	FOLLMER	FOLLMER	PURLEY	HAILWOOD	
PURLEY	FOLLMER	PURLEY	PURLEY	PURLEY	BEUTTLER	BEUTTLER	
OLIVER	BEUTTLER	BEUTTLER	BEUTTLER	BEUTTLER			
FOLLMER	BELTOISE	BELTOISE	BELTOISE				
BEUTTLER							

Dal guizzo iniziale di STEWART - Cevert al ritiro di REUTEMANN che «sblocca» PACE scatenatosi a caccia del nuovo record sul giro

Emerson fatica a rimanere sesto!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NURBURG - Sono 22 le monoposto che si allineano per il via del G.P. di Germania, undicesima prova del campionato mondiale piloti. E' assente Ganley, che dopo l'uscita di strada nelle prove di venerdì in cui ha distrutto la sua Iso è ancora dolente per le contusioni al collo.

All'abbassarsi della bandiera del direttore di gara il più lesto è Stewart, mentre Peterson che è in prima fila ha un attimo di ritardo cosicché Cevert dal dietro lo infila, mentre la stessa cosa non può fare Ickx che era anche lui in seconda fila nello schieramento di partenza. Lo svedese della Lotus è il primo a fermarsi dopo nemmeno dieci chilometri di corsa: la sua Lotus, che già al via aveva dei problemi con la pompa della benzina, lo abbandona definitivamente lungo il percorso senza pressione di carburante, probabilmente per una avaria all'impianto elettrico.

Polso rotto per LAUDA

Stewart, tallonato da Cevert, prende subito un buon margine nei confronti di Ickx che è riuscito a distanziarsi da Lauda, Reutemann e Revson che si stanno disputando le piazze di rincalzo. Lo scozzese transita sul traguardo del primo giro con sette secondi e mezzo di vantaggio su Ickx.

Nel corso del secondo giro, mentre Beuttler rientra ai boxes per fare sostituire la gomma anteriore sinistra bucata, Lauda pressato da Reutemann è vittima di una rovinosa uscita di strada in cui riporta la frattura del polso destro.

Sul traguardo, mentre per le

prime tre posizioni non si registra nessun cambiamento, dopo Reutemann passa Pace che ha superato con decisione Hulme ed i due Fittipaldi che procedono di conserva davanti a Regazzoni ed a Mass, che si è districato molto bene dalla coda della gara in cui lottano Hailwood, Stommelen e Oliver, che dispone della Shadow con le sospensioni modi-

perdere il suo abituale sorriso anche perché, mentre la gara procede senza alcun mutamento per le prime cinque posizioni, Regazzoni dimostra di essere in difficoltà con il motore per tenere il ritmo dei Fittipaldi e di Mass che sta cercando davanti al suo pubblico di guadagnarsi un posto fisso in F. 1.

merson, Mass e Regazzoni. Nelle retrovie, Follmer esce disastrosamente di strada nella curva che chiude il rettilineo dietro i boxes. La Shadow striscia sul guardrail e fortunatamente si arresta senza prendere fuoco perché dei sei commissari accorsi nemmeno uno si è ricordato di prendere con sé l'estintore...!

Al termine del sesto giro an-

degli altri, è come una liberazione per Pace che può finalmente girare al meglio delle sue possibilità. La progressione del brasiliano fa cadere ripetutamente il record sul giro: 7'14"4 all'undicesimo giro, 7'13"2 al dodicesimo, 7'11"4 — nuovo record assoluto — al tredicesimo.

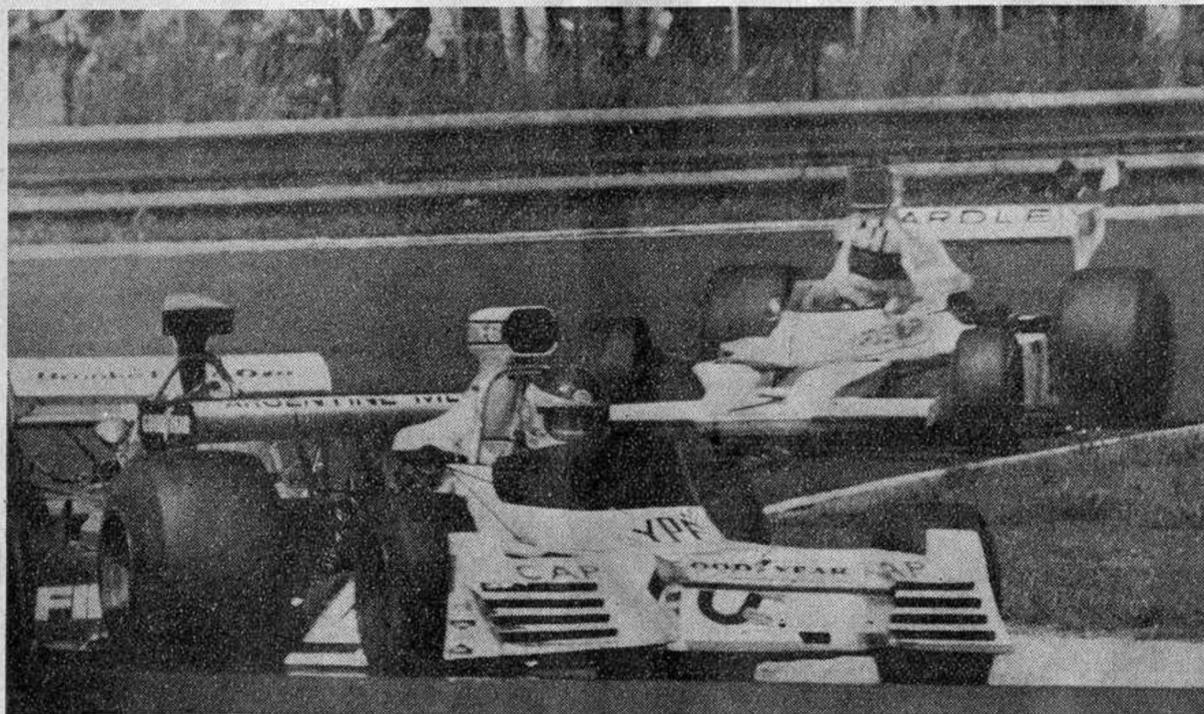
Dietro a Pace dopo che anche Regazzoni si è ritirato all'ottavo giro con il motore rotto, Emerson favorito da Wilson passa in quinta posizione ma la sua pompa della benzina che fa i capricci, funzionando solo fino a 9000 giri, non gli permette di mantenere a lungo la posizione, cosicché Wilson, anche se a malincuore, ripassa il fratello a cui farebbero molto più comodo i due punti e si invola alle spalle di Pace, che da solo al quarto posto attende assieme ai primi tre Stewart Cevert e Ickx, la fine della gara.

Iniettore galeotto Hulme 3 giri ai box

Al dodicesimo giro, mentre Oliver — autore di una rimonta entusiasmante — si piazza alle ruote di Mass che sta cercando di passare Emerson, Hulme per la rottura di un iniettore è costretto a fermarsi ai boxes, cosicché quando riparte è passato dalla nona alla dodicesima posizione, giusto alle spalle di Pescarolo e Stommelen.

Gli ultimi tre giri rimangono senza storia, perché ognuno è pago della posizione raggiunta fatta eccezione per Emerson che deve fare appello a tutta la sua classe per mantenere sul traguardo i pochi metri di vantaggio che ha accumulato nei confronti di Mass e Oliver.

t. z.



Magnifica la lotta inizialmente ingaggiata fra Reutemann, Pace (qui coperto) e Hulme. E' durata fino a che l'argentino della Brabham non ha rotto il motore, così Pace ha avuto via libera per il quarto posto

ficato. Beltoise rientra ai boxes con la gomma posteriore sinistra forata, dopo aver percorso molti chilometri in queste condizioni. Sostituita la ruota, il francese riparte per fermarsi subito dopo con la trasmissione rotta probabilmente in conseguenza dello sforzo sostenuto in precedenza.

Stanley ai boxes comincia a

Al quinto giro perciò, mentre davanti i primi tre badano solo a mantenere la vettura in condizioni tali da arrivare al termine, dietro si assiste al ricongiungimento del gruppo di Reutemann e Pace con quello di Hulme, Wilson, Eche Purley è costretto a fermarsi ai boxes per sostituire la gomma posteriore sinistra sgonfia.

All'ottavo giro, colpo di scena: mentre già nei primi giri uno dei protagonisti, Revson, aveva perso posizioni preziose per un urto contro il guardrail e perciò era costretto a procedere con gli ultimi, si ritira Reutemann con il motore rotto. La scomparsa dell'argentino, che aveva difeso con i denti la sua quarta posizione rallentando anche la marcia

9. GIRO	10. GIRO	11. GIRO	12. GIRO	13. GIRO
STEWART	STEWART	STEWART	STEWART	STEWART
CEVERT	CEVERT	CEVERT	CEVERT	CEVERT
ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX
PACE	PACE	PACE	PACE	PACE
HULME	WILSON	WILSON	WILSON	WILSON
WILSON	EMERSON	EMERSON	EMERSON	EMERSON
EMERSON	HULME	MASS	MASS	MASS
MASS	MASS	OLIVER	OLIVER	OLIVER
OLIVER	OLIVER	HULME	REVSON	REVSON
PESCAROLO	PESCAROLO	PESCAROLO	PESCAROLO	PESCAROLO
REVSON	REVSON	STOMMELEN	STOMMELEN	STOMMELEN
STOMMELEN	STOMMELEN	REVSON	HULME	HULME
HILL	HILL	HILL	HILL	HILL
HAILWOOD	HAILWOOD	HAILWOOD	HAILWOOD	HAILWOOD
PURLEY	PURLEY	PURLEY	PURLEY	PURLEY
BEUTTLER	BEUTTLER	BEUTTLER	BEUTTLER	BEUTTLER

L'altalena in 13 giri



Nella telefoto, l'arrivo vittorioso (il ventisettesimo) di Jackie Stewart



Subito dopo il via, in testa già Stewart e Cevert, seguiti da Peterson che romperà già nel primo giro. Dietro alla Lotus è la BRM di Lauda, che ha al largo la McLaren di Ickx che poi la supererà subito

Con la McLAREN sul bagnato ICKX reuccio delle prove

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NURBURG - Poco nutrita la cronaca delle prove. La lunghezza del circuito è tale che i giri di prova effettivi sono forzatamente pochi e quindi non vi è molto da raccontare. La seconda giornata poi è stata di quasi inattività perché il tempo si è guastato e la pista bagnata ha dissuaso parecchi dal girare, e così di cose da dire ce ne sono poche.

La più interessante ovviamente è data dalla presenza di Ickx sulla McLaren ufficiale in luogo della Ferrari, ed a questo proposito vale la pena di segnalare il fatto dell'ing. Herbert Schmitz, capo della organizzazione. Infatti non appena saputo della notizia ufficialmente, il servizio stampa aveva preparato un comunicato in cui si parlava di clamorosa rottura tra Ickx e la Ferrari, ma Schmitz lo ha bloccato e non lo ha fatto diramare.

«Non sono fatti che ci riguardano», ha detto, «e dobbiamo limitarci ad annunciare che Ickx correrà con la McLaren. Per noi è un fatto positivo, perché la presenza di Ickx contribuisce ad elevare il tono della corsa. Ci spiace che la Ferrari non ci sia perché in Germania essa è molto popolare, ma le faccende tra la Ferrari ed i suoi piloti non ci riguardano».

Le prove della prima giornata hanno avuto due sessioni, nel senso che vi è stata una interruzione di una decina di minuti, come d'altra parte anche nella seconda.

Il fatto più rilevante lo ha offerto appunto Ickx che dopo soltanto quattro giri al volante di una macchina che non poteva conoscere a fondo ha ottenuto un tempo di eccezione. Gli altri sono stati tutti distanziati di parecchio e la cosa ha naturalmente suscitato scalpore. Ci si attendeva che nella seconda parte Ickx facesse meglio, come era logico, ma ne è stato impedito dalla rottura del motore avvenuta mentre stava compiendo il primo giro. Così ha dovuto restare inattivo e ne hanno profittato Stewart, Peterson e Cevert per fare leggermente meglio di lui.

Molto buono Niki Lauda, unico degli altri ad avvicinare i tempi dei migliori, e buono anche Reutemann con la Brabham dotata di alettoncino supplementare. Nella seconda sessione Lauda non ha potuto nemmeno lui tentare di far meglio perché gli si è staccata una piccola lamiera sotto la macchina ed ha dovuto fermarsi proprio mentre stava compiendo il giro veloce. Un incidente a Ganley, che ha provocato molti danni alla macchina, è stata l'unica cosa di rilievo

Tutti i migliori tempi delle PROVE

PILOTA	VETTURA	Venerdì	Sabato
Stewart	Tyrrell-Ford 006/2	7'07"8	7'16"4
Peterson	John Player Special-Lotus 72	7'08"3	7'20"6
Cevert	Tyrrell-Ford 006	7'09"3	7'31"6
Ickx	McLaren-Yardley M23	7'09"7	7'10"3
Lauda	BRM-Marlboro P 160 E	7'09"9	7'17"7
Reutemann	Brabham-Ford BT 42	7'15"1	7'25"3
Revson	McLaren-Yardley M23	7'15"9	8'04"9
Hulme	McLaren-Yardley M23	7'20"8	7'16"5
Beltoise	BRM-Marlboro P 160 E	7'18"1	7'29"8
Regazzoni	BRM-Marlboro P 160 E	7'18"2	7'25"4
Pace	Surtees-Fina TS 14 A	7'18"8	7'56"6
Pescarolo	Iso-Marlboro 1R	7'18"8	7'43"9
W. Fittipaldi	Brabham-Ford BT 42	7'21"4	7'19"1
E. Fittipaldi	John Player Special-Lotus 72	7'19"7	7'20"0
Mass	Surtees-Fina TS 14 A	7'24"4	7'20"4
Stommelen	Brabham-Ford BT 42	7'22"2	7'33"6
Oliver	UOP-Shadow DN 1	7'26"7	7'22"3
Hailwood	Surtees-Fina TS 14 A	7'25"2	7'22"3
Ganley	Iso-Marlboro 1R	7'25"1	—
Beuttler	March 731 G	7'26"6	7'33"0
Hill	Shadow-Embassy DN 1	7'27"1	—
Follmer	UOP-Shadow DN 1	7'32"3	7'28"3
Purley	March 731 G	—	7'54"2

In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza



Bernard Cahier consegna a David Purley il premio Siffert 'rouge et blanc' attribuito dai giornalisti all'inglese per il suo gesto in Olanda

V8eBlogScans

Il sabato il tempo si è messo al brutto ed al mattino pioveva molto. All'inizio delle prove tuttavia la situazione pareva normalizzata, ma in qualche punto la pista era rimasta scivolosa. Per quasi un'ora le macchine hanno potuto girare regolarmente, poi è venuta un poco di pioggia e quasi tutti si sono fermati. Verso la fine la pioggia è stata molto forte, specie verso il Karussell, e qualcuno ne ha profittato per provare le gomme da bagnato. Un testa-coda di Beltoise è stato l'unico avvenimento da segnalare.

In pista c'è stata soltanto la Iso di Pescarolo, benché alla vigilia si pensasse che il francese sarebbe stato appiedato per cedere la macchina a Ganley. Però Ganley date le condizioni non avrebbe potuto fare tempi abbastanza bassi da qualificarsi con la seconda macchina e poi egli stesso ha preferito rinunciare accusando un dolore ad un piede. Così Pescarolo ha potuto conservare la sua macchina e correre.

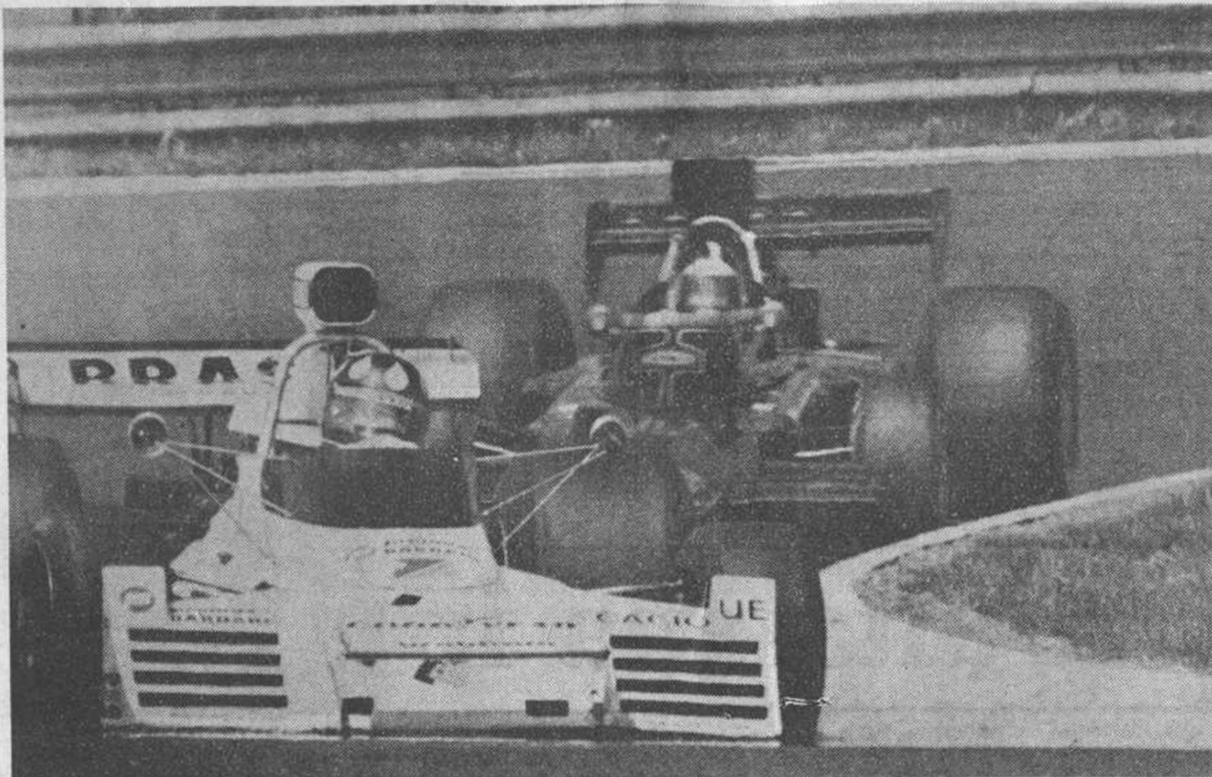
Il miglior tempo assoluto della giornata lo ha ottenuto Ickx, a conferma delle sue qualità. Anche se ciò non gli ha permesso di avanzare nello schieramento di partenza date appunto le condizioni della pista.

f. l.

Un ortopedico (con assistente) per Emerson

NURBURG - Emerson Fittipaldi ha effettuato cure intensive al piede destro lussato nella uscita di strada durante le prove di Zandvoort e si è presentato al Nurburgring in condizioni abbastanza buone. Tuttavia nella prima giornata di prove era ancora preoccupato perché temeva che il piede lo facesse soffrire ed oltretutto gli impedisse la necessaria concentrazione per guidare su questo tracciato tanto difficile.

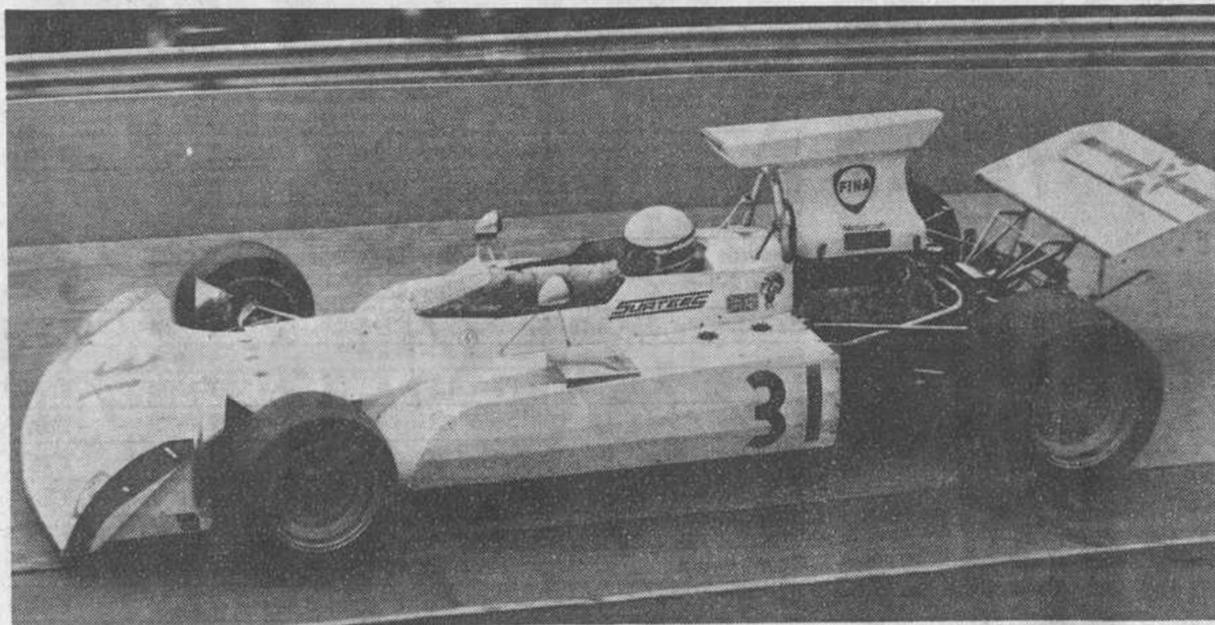
Così per maggior garanzia ha fatto venire da Amburgo uno specialista ortopedico ed un massaggiatore, che subito dopo le prove di venerdì lo hanno sottoposto a cure intensive dirette a far sparire del tutto il gonfiore ed a non fargli provare dolore. Il risultato è stato buono perché il sabato Fittipaldi ha potuto girare bene e senza nessun fastidio, anche se non ha potuto ottenere un gran tempo, date anche le condizioni della pista.



Partiti nella stessa fila, i fratelli Fittipaldi hanno fatto buona parte della corsa assieme, fino a che Emerson non è stato rallentato da noie all'alimentazione. Qui è davanti la BT 42 di Wilson Fittipaldi

● Doveva essere la gara con tre piloti tedeschi al via ma in realtà sono stati soltanto due, perché c'è stata la defezione di Rikki von Opel, che pare abbia trascorso il week-end sulla Costa Azzurra, certo più confortevole che la zona del Ring, come al solito fredda e umida. Così i tedeschi visti in pista sono stati solo due, con Stommelen che ha avuto la Brabham di de Adamich e che l'avrà per altre corse, e con Jochen Mass che così ha potuto davvero esordire in Formula uno, dopo il tentativo di Silverstone che gli è andato male, perché è stato coinvolto nella collisione multipla del secondo giro.

● Curiosità nella disposizione delle macchine alla partenza. Guardate lo schieramento e vedrete come sulla stessa linea siano ad esempio le due McLaren ufficiali di Hulme e Revson, ed anche le BRM di Beltoise e Regazzoni. E sulla stessa linea sono i due piloti tedeschi in gara. La cosa più curiosa è tuttavia data dai fratelli Fittipaldi che anche loro sono sulla stessa linea nello schieramento e che rappresentano un avvenimento perché è la prima volta che Wilson è schierato a fianco di Emerson in una gara di Formula uno, addirittura con un tempo migliore.



Jochen Mass, con la Surtees TS 14 completamente bianca, ha ottenuto un ottimo settimo posto, alla sua gara d'esordio (a parte Silverstone) in Formula 1. Ecco ripreso alla famosa curva del Karussell



L'unica novità tecnica è stato questo alettone montato anteriormente sulle Brabham, e dimostratosi molto efficace a detta dei piloti

VIETATO fumare (alle F.1)

NURBURG - Per effetto della decisione unilaterale delle marche di sigarette che operano in Germania, le macchine che hanno tra gli sponsor delle fabbriche di tabacco si sono presentate prive delle iscrizioni che sono abituali.

La decisione è stata, come abbiamo detto, unilaterale, presa da parte dei fabbricanti di sigarette. Ma in sostanza è stata una decisione che ha voluto anticipare eventuali posizioni del Governo tedesco contro la propaganda del tabacco.

Comunque sia, resta il fatto che le macchine della Lotus, BRM, Iso, sono apparse prive delle iscrizioni «John Players special» e «Marlboro» che sono abituali. Qualcuno ha sogghignato, quando ha visto in Olanda i meccanici della BRM intenti a cancellare il nome Marlboro dal camion; probabilmente hanno usato la vernice e non delle strisce adesive come la Lotus, perché tanto prima o poi questo nome doveva essere cancellato...



Come anche le Lotus e le Iso, la BRM al Nurburgring erano solo.. BRM, senza il nome della casa di sigarette che le patrocina. Ecco Beltoise al box. Il nome Marlboro è sparito dalle tute dei meccanici

Alettone doppio sulle BRABHAM

NURBURG - Unica innovazione tecnica vista sulle macchine del Ring, e non potevano esservene molte dato il poco tempo a disposizione, è stata la comparsa di un secondo alettone sulle Brabham, alettone posto sul muso delle macchine che ha ricordato come sia stata proprio la Brabham ad utilizzare due alettoni sulle sue macchine nel 1969, prima della decisione della CSI di limitare le appendici aerodinamiche.

Questo secondo alettone è stato posto al centro della parte frontale della macchina, in posizione leggermente sopraelevata, ed è costituito proprio da un profilo alare che è sostenuto da due lamiere verticali sulle quali sono i fori per le differenti posizioni di inclinazione.

Secondo i piloti la innovazione è positiva, perché dà alla macchina maggior «pressione» non soltanto all'avantreno ma anche al resto, per effetto del diverso convogliamento dei filetti d'aria.

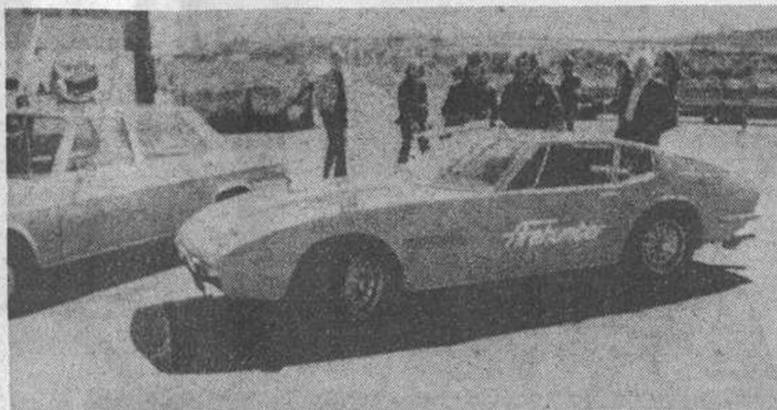
LYNCAR F.1 1974

LONDRA - Giunge notizia che nel 1974 vi sarà un ennesimo «assemblatore» sulla scena del mondiale piloti. Infatti, la LYNCAR, una delle tante marche artigianali inglesi, finora nota unicamente per un suo buon modello di Formula Atlantic, ha in costruzione una Formula 1 che dovrebbe essere pronta per l'inizio del prossimo campionato. Non si conosce ancora il nome del pilota chiamato a pilotarla.

● Si è riunito al Nurburgring il gruppo di lavoro che deve decidere sul futuro Gruppo 6, quello delle macchine Sport prototipo, e da quel che abbiamo saputo la proposta (diventata) italiana, basata sullo studio compiuto dalla Ferrari qualche tempo fa, è stata accettata e sarà adottata come soluzione finale.

Resta ancora da presentare la proposta alla Sottocommissione della CSI, ma da quel che abbiamo udito anche questa sarebbe d'accordo. A rappresentare l'Italia era venuto l'ing. Noretto.

Si profila un serio dissidio in tema di sicurezza tra i protagonisti del circo: **HULME** e **STEWART** delegati a trattare con la CSI



Questa velocissima Maserati, appositamente attrezzata per intervenire in brevissimo tempo sul teatro di un incidente che abbia come fattore dominante il fuoco, e chiamata per le sue caratteristiche « Fire-hunter », lo scorso anno faceva bella mostra di sé sul circuito di Zandvoort. Quest'anno, invece, si è visto che inespugnabilmente, è stata sostituita dall'antiquato « carro dei pompieri ». Ad ogni modo, anche la « Fire-hunter » ha un grave difetto: i suoi « cannoncini lancia polvere » non sono orientabili. Per questa ragione la CEA di Bologna, che ha in animo di allestire (dopo le sue Alfa e Maserati), come « cacciatrici di fuoco » due De Tomaso Pantera, le doterà di cannoncini brandeggiabili su un arco di 300 gradi

I piloti contro i costruttori?

1

« Pompieri » ogni 50 metri

NURBURG - Le emozioni provocate in tutti dagli avvenimenti di Zandvoort hanno avuto delle conseguenze immediate con molte discussioni più o meno ufficiali da parte dei piloti, dei costruttori e dei membri della CSI qui presenti. Anche qualcuno degli organizzatori è stato coinvolto nelle discussioni, che praticamente si sono protratte per i tre giorni della gara.

I piloti si sono riuniti nella « caravan » Texaco, come al solito, ma stavolta non si è trattato della solita routine di ogni Gran Premio. Hanno discusso quel che è accaduto a Zandvoort ed hanno deciso di affidare a Hulme (loro presidente) ed a Stewart, che resta « l'agitatore » principale, l'incarico di andare a discutere poi con i membri della CSI.

Alla riunione collettiva hanno anche partecipato due costruttori, ma hanno tenuto tutti a sottolineare che non si trattava di delegati ufficiali, ma soltanto di rappresentanti inviati in missione « esplorativa ». I due erano Ken Tyrrell e Teddy Mayer della McLaren.

Alla fine è stato emesso un comunicato che praticamente non dice nulla, per cui per sapere le cose effettivamente è stato necessario compiere una intensa opera di sondaggio attraverso tutti i personaggi coinvolti. Da quel che abbiamo saputo, alla CSI è stato chiesto che imponga d'ora in avanti determinate misure generali atte a evitare il ripetersi dei fatti di Zandvoort.

Tra queste alcune sono possibili e sono in atto da tempo su certi circuiti, come il Nurburgring e Imola, attrezzati con vetture veloci dotate di apparecchiature di estinzione e con a bordo persone qualificate. Altre invece sono apparse utopistiche e praticamente irrealizzabili, oltre che proibitive dal punto di vista finanziario.

Infatti una delle richieste avanzate era la dotazione di apparecchiature massicce antifuoco, con personale specializzato, ogni 50 metri di percorso, ed inoltre, alle stesse distanze, delle complete apparecchiature atte a tagliare ed aprire le macchine eventualmente danneggiate in un incidente.

A parte il costo incredibile di tutta questa massa di attrezzature, ed a parte la pressoché impossibile reperibilità di personale addestrato a simili operazioni, la obiezione principale che si può muovere a simile richiesta è che in ogni caso gli interventi non possono essere che lenti e quindi non sufficientemente utili ai fini proposti.

Una proposta altrettanto buona dal punto di vista teorico ma che in pratica sembra irrealizzabile, è stata quella di costituire un gruppo di persone professioniste che si occupino sia dei problemi della sicurezza sia di quelli della condu-

zione delle corse. Un argomento che è già stato trattato in passato e che è naufragato davanti alla realistica impossibilità di attuazione.

I piloti tuttavia avevano parlato, nella loro riunione, anche di altri argomenti che ci sembrano interessanti e che possono davvero offrire possibilità di riduzione delle cause ed effetti degli incidenti. Riguardano soprattutto la concezione delle macchine, almeno in certe parti, perché hanno chiesto (almeno durante la loro riunione) che venga riesaminato il problema degli alettoni e delle altre appendici aerodinamiche, e quello della larghezza dei pneumatici, un problema che finalmente si fa strada anche tra loro, e che noi dibattiamo da tempo.

In sostanza tutti hanno avuto questi contatti, in questi giorni, solo in funzione consultoria, ed è stato deciso di effettuare una nuova riunione a Londra tra una settimana, per vedere quel che è possibile fare.

Quel che da tempo proponiamo, e che pare proprio non venga recepito, è che si torni a macchine da corsa che abbiano più similitudine con le vere automobili, con le loro caratteristiche. Soprattutto lasciare ai piloti lo spazio minimo indispensabile per muoversi, la cui mancanza è proprio la causa degli « intrappolamenti » cui abbiamo assistito negli ultimi anni.

Che proprio non si riesca a convincere i personaggi che fanno le regole del giuoco, di queste semplici verità?

E' un appello che abbiamo lanciato parecchie volte. Adesso lo trasformiamo in una precisa indicazione, che indirizziamo alla nostra CSAI, che deve riflettere sopra. E stia sicura che se porterà avanti questi argomenti, cosa che naturalmente non possiamo fare noi in sede ufficiale, sarà benemerita e otterrà anche quella popolarità che gli sta a cuore.

f. l.

2

Non vogliono rinunciare alle gomme « larghe »

Oltre alla riunione della GPDA coi membri della CSI, ce n'è stata una privata dei costruttori della F.1 e da quel che si è saputo essi sono giunti alla conclusione di non accettare certe proposte fatte dai piloti, quelle di cui abbiamo parlato e che riguardano la eventuale diminuzione delle dimensioni delle gomme.

Non si sono pronunciati sulla eventuale adozione di misure restrittive sulle appendici aerodinamiche ma decisamente contro modifiche delle sezioni dei pneumatici.

Pur se si comprende come i costruttori non vogliono sentir parlare di provvedimenti che li costringerebbero a modificare parecchio le macchine, non riusciamo a capire come una richiesta di questo genere possa essere respinta, perché a nostro avviso è una delle possibili

soluzioni al problema della diminuzione degli incidenti. Una soltanto, perché ve ne sono altre, ma rifiutarla così decisamente ci sembra perlomeno fuori posto.

Naturalmente, il cambiare le dimensioni dei pneumatici comporta il modificare le sospensioni. Però è una cosa senza dubbio intelligente, e non perché ne avevamo parlato noi per primi qualche anno fa. Praticamente è la stessa cosa che è stata fatta nel 1969 quando furono vietati gli alettoni, successivamente regolamentati in modo possibile e decente.

Saremmo curiosi di sapere qual è stata la posizione del rappresentante Ferrari (se pure ve ne è stato uno) sull'argomento.

3

STANLEY direttore sicurezza circuiti!

state così semplici, e sappiamo che la candidatura Stanley è stata sollecitata personalmente dall'interessato, che si è dato da fare per ottenere questo incarico che lo pone adesso in una posizione semiufficiale. Infatti la CSI non ha dato il suo consenso scritto, ma ha semplicemente preso atto del comunicato della GPDA, senza tuttavia attribuirgli valore ufficiale.

Staremo a vedere cosa accadrà, e sarà piuttosto curioso, perché di certo Stanley vorrà far da padrone, per la sicurezza antifuoco, su tutti

i circuiti, mentre riteniamo che saranno pochi coloro che, tra gli organizzatori, vorranno lasciarlo fare a suo modo. Sarà una bella battaglia, da tutte le parti, anche perché i metodi di azione del signor Stanley, già riscontrati a proposito del famoso veicolo ospedale che è in giro per le piste europee, sono conosciuti come quelli del « poco tatto ».

f. l.

• Sulla Daytona privata di Ickx, qualcuno ha provveduto ad appiccicare, accanto alla decal con il cavallino rampante, anche un adesivo con la scritta Yardley-McLaren. Il belga ha cercato di strapparla, ma non ci è riuscito: temeva di rovinare la vernice.

• La GIRLING incrementerà le proprie capacità di produzione di freni e frizioni in conseguenza della scadenza di alcuni brevetti in Germania. Attualmente sono clienti della Girling le fabbriche Mercedes, Ferrari, Peugeot, Simca, Alfa Romeo, Maserati e Volkswagen.

• Secondo Revson, non c'è differenza tra i circuiti americani e quelli europei per quanto riguarda la professionalità dei commissari di percorso.

• I programmi della HONDA prevedono un incremento alla produzione di auto; per questa ragione e per un investimento di 25 miliardi di yen, (oltre 50 miliardi di lire) è stata lanciata una offerta pubblica di azioni della società.

Gli assenti (più o meno) ingiustificati del NURBURGRING

Lord HESKET e TECNO come MARANELLO

DALL'INVIATO

NURBURG - Dalla lista originale degli iscritti sono stati in realtà depennati parecchi concorrenti che non si sono visti alle prove. Le due macchine della Ferrari sapete tutti perché non erano qui, così come è intuibile che la March non abbia potuto esserci con (Jarrier) dato che la sua macchina ufficiale è stata distrutta nell'incendio di Zandvoort.

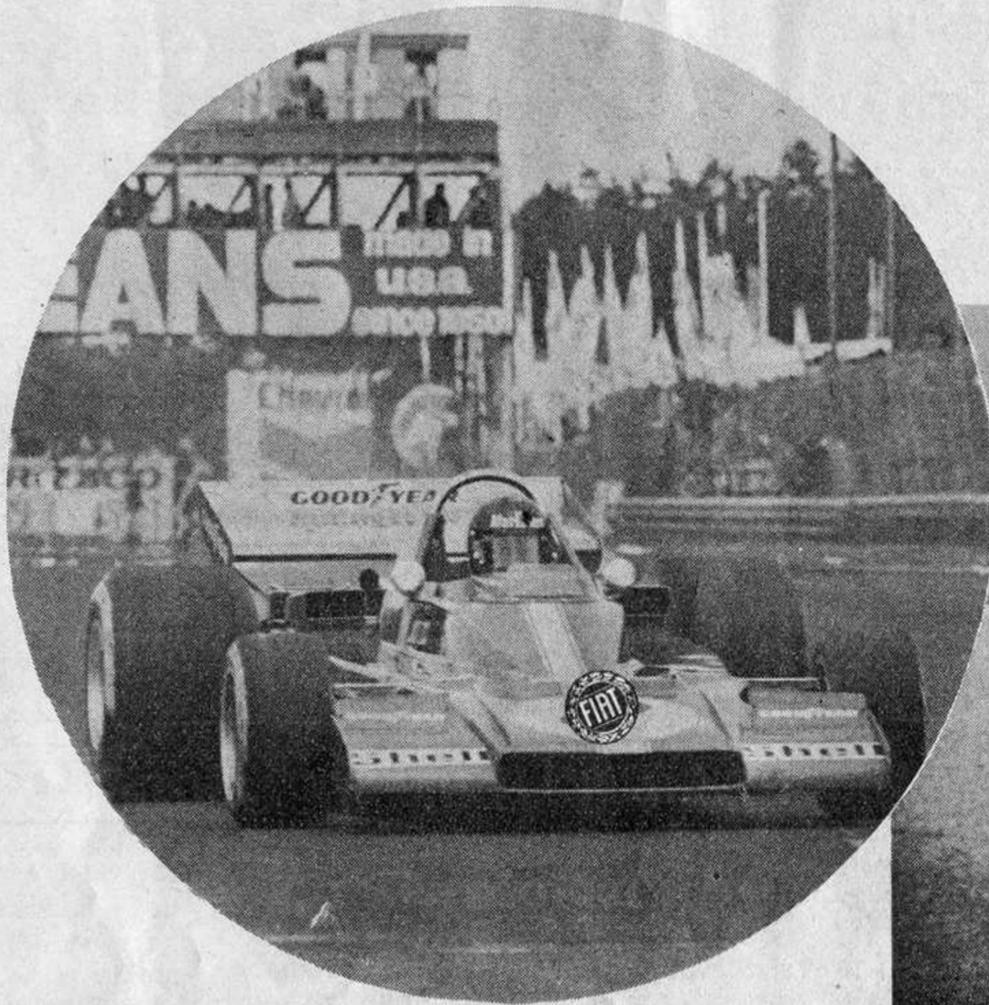
Le defezioni dell'ultimo momento e che restano un poco misteriose riguardano la March della Heskett Racing, quella che guida Hunt, e la Tecno. Per quanto riguarda invece la Ensign, la necessità di rivedere la struttura del telaio che si è incrinato a Zandvoort spiega la decisione di non venire. Per la Heskett Racing la ragione ufficiale della non presenza in Germania è da ricercare in una lettera scritta agli organizzatori prima del Gran Premio d'Olanda, e nella quale si dice che il pochissimo tempo tra la gara olandese e quella tedesca non permetteva la revisione del motore.

Le Tecno invece non ha dato nessuna notizia di sé e non si è presentata, semplicemente. Persino la segretaria-cronometrista, Michele Dubosc, che è venuta al Nurburgring regolarmente, non era stata avvisata della defezione, e così ha impiegato il suo tempo a cronometrare i piloti della Brabham.

Per quanto riguarda la Ferrari le cose sono un poco più complesse. In effetti la Ferrari figurava regolarmente sull'elenco inviato dalla Formula One Association il 10 luglio e per gli organizzatori non era che una squadra iscritta come le altre. Invece mercoledì mattina agli organizzatori è giunto un telex da Maranello nel quale si dice che la Ferrari è spiacente di non poter iscriverne le sue macchine. A parte la data, cioè il mercoledì (il telex è stato spedito nella notte tra martedì e mercoledì) che appare un poco tardiva, il testo del telex fa nascere un quesito che non è ozioso: se la Ferrari dice di non poter iscriverne le sue macchine, che valore deve avere la lista ufficiale inviata dalla F. 1 Association?

Fino ad ora infatti le iscrizioni venivano fatte appunto collettivamente attraverso la segreteria della associazione che raggruppa tutte le squadre concorrenti, il che sottintende una delega data da tutte le squadre. Se invece la Ferrari usa il termine « non possiamo iscriverne le nostre macchine » questo significa che considerava ancora non iscritta la sua squadra. Beh, ci pare che sia qualcosa di poco chiaro, non vi pare?

f. l.



Jacky Ickx, dalla Ferrari alla McLaren. Sopra, il belga con la non fortunata B3 di Colombo-Ferrari-Caliri, a destra con la M23 al Nurburgring, che gli ha fruttato però solo un terzo posto

Il cavallino

Quando AUTOSPRINT la scorsa settimana arrivò nelle prime edicole bolognesi il lunedì pomeriggio, con la notizia della possibilità che Jacky Ickx pilotasse una McLaren al Nurburgring, il corridore belga era già arrivato a Modena. Il suo arrivo era preventivato, anche se con qualche giorno di ritardo, perché la settimana precedente invece di lui era giunto un certificato medico! Però nessuno nel clan Ferrari si aspettava che Ickx venisse per tagliar corto alla sua sempre più difficile collaborazione.

E fu il Giacomo in persona ad anticiparlo al giovane avvocato Luca di Montezemolo, che di questi tempi cerca di pilotare la difficile barca dei buoni rapporti Maranello-Torino, nella procella delle impennate del « Drake ». Sceso nello stesso albergo dell'« assistente speciale », il Canalgrande nel centro di Modena (guardacaso di proprietà del costruttore rivale più « odiato » da Ferrari, Alessandro de Tomaso), Ickx si affrettò a cercare il protetto dell'avv. Agnelli e lo mise al corrente subito delle sue intenzioni. Cioè arrivare a un chiarimento risolutivo dei rapporti. Magari anche a prezzo di una « rimessa » finanziaria da parte del belga.

Fu proprio su questa base che, si giura, il giorno dopo, martedì 31 luglio 1973, si arrivò a una risoluzione del rapporto, tre anni dopo la ritrovata collaborazione. Le bocche sono ermetiche in proposito. C'è chi giura che Ickx superasse largamente i cento milioni nel contratto annuale con la Ferrari, ma di certo — col meccanismo del pagamento rateale periodico — non è che li avesse presi già tutti. Perciò, se si è arrivati all'improvvisa anticipata soluzione, c'è da scommettere che chi ha dovuto rinunciare è stato il belga. Perché questa era chiaramente nelle scorse settimane la ragione per cui Ferrari, pur polemicizzando contro il suo pilota, pensava da parte sua a rispettare rigidamente le norme contrattuali. (« Seconda F. 1 » a disposizione, anzitutto).

Dopo l'abboccamento di lunedì sera a cena, con Luca di Montezemolo, Ickx arrivò nella tarda mattinata successiva a Maranello. Lo si vide un attimo in pista a Fiorano, ma senza alcuna intenzione di far prove; scambiò qualche parola con Merzario, col quale però non divise il tavolo a pranzo al ristorante aziendale « Il Cavallino ». Lì c'era anche Ferrari, nella sua sala riservata, ma non si sognò di invitare al proprio desco quello che tra poche ore sarebbe stato un altro suo ex pilota. Una digestione abbastanza pesante per tutti, quella che seguì. Perché dalle due e mezzo del pomeriggio fin verso le sei passate, nell'ufficio personale del Presidente, poi, in fabbrica, i due « nemici » si trovarono di fronte con i « cuscini » del direttore generale ing. Dondo, del responsabile tecnico ing. Colombo, dell'amministratore rag. Della Casa e dell'ufficiale avv. Montezemolo.

Si vede che la trattativa andò per le lunghe. Ma forse più della

Come finirà alla Ferrari il interrogativo, dopo il di le incomprensioni perma generoso sperare di MER



trattativa furono le recriminazioni ad incrociarsi. Pur se alla fine tutti ebbero quello che volevano. Ferrari difarsi di Ickx senza rimetterci soldi; Ickx essere lasciato libero subito di correre con la McLaren in Germania, dove sperava di prendersi magari una sucrosa rivincita immediata, puntando a quel terzo successo sulla pista tedesca che gli avrebbe fruttato il titolo di « maestro » (poi invece appannaggio di Stewart).

Ci deve essere voluta tutta la loquace abilità del giovane legale da un mese a Maranello, per indirizzare comunque il risultato di questa fatica su quel comunicato, che ha fatto poi scalpore per la incredibilità delle sue frasi. Quelle così collettivamente mielate da trarre in inganno clamorosamente qualche giornalista, specie i più preoccupati di guadagnarsi le simpatie dell'intrattabile boss di Maranello.

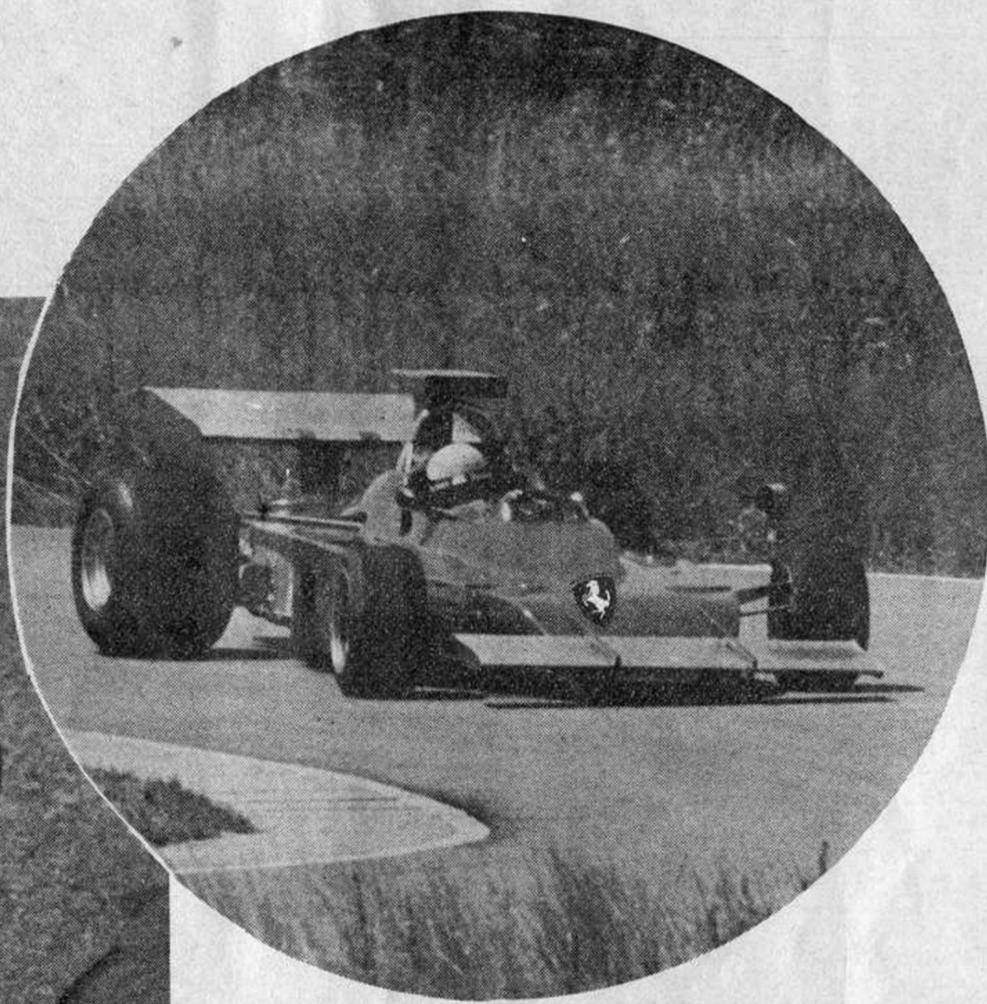
Eccolo, questo saporoso simbolo di coesistenza pacifica, che farebbe invidia, per la sua stesura, alla strumentale incomprensibilità di un politico impegnato ai limiti dell'equilibrisimo tanto di moda nel gioco delle correnti. Vale la pena rileggerlo e incorniciarselo:

« Avendo la Ferrari deciso di non partecipare alle corse per un periodo indeterminato, il signor Jacky Ickx si è dispiaciuto di dover considerare questa situazione come pregiudizievole all'accordo che lo legava fino al 31 dicembre '73. Nel corso di un'amichevole incontro l'accordo stesso è stato risolto oggi con un'intesa di reciproca soddisfazione. A Jacky Ickx che ha dato alla Ferrari cinque anni di collaborazione, la Casa è lieta di testimoniare l'apporto determinante offerto in tante vittoriose occasioni, sia nella F. 1 che nei prototipi. Se in un prossimo futuro, la Ferrari riprenderà l'attività, Ickx si è dichiarato d'accordo a pilotare nelle restanti corse del campionato mondiale '73 ».

E Ickx diventava così un capitolo chiuso. Anche se si cominciava certamente già a pensare sul come giustificare, tra qualche settimana, l'eventuale ritorno alle gare della monoposto rossa certamente senza alcuna intenzione di affidarla al belga. Ma per fertili fantasie come quelle che allignano a Maranello, non sono questi i problemi! Piuttosto spuntava qualche altra preoccupazione. Non si trattava di decidere la sorte della nuova B.3 modificata da Forghieri e Rocchi (che in pista a Fiorano con Merzario continuava a fare notevoli progressi, oltre il limite di un secondo). La possibilità di tentare la carta del Nurburgring ormai era saltata. Non si poteva certo attuarla, ora che con Ickx la rottura era avvenuta con quelle giustificazioni lette!

Quello che preoccupava, piuttosto era quanto avrebbe potuto fare Jacky in Germania, su quella pista prediletta, con la monoposto appena giudicata la più efficace della stagione '73! E nei tre

FERRARI? L'inquietante in-
vorzio lampo con ICKX
menti con TORINO e il
ZARIO, non trova risposta



Qui sopra, Arturo Merzario continua, a Fiorano, le prove con la monoposto B3 riveduta e corretta dallo staff di Forghieri e Rocchi. Gli « stemmi » sono una... esemplificazione maliziosa

storno...

giorni di prove e gara, è stato un « all'erta » continuo a Maranello per conoscere notizie dalla Germania! Quando Ickx il primo giorno fece subito la prodezza e poi il secondo col bagnato si ripeté addirittura più veloce, più di un viso sbiancò. Si confermava cioè che erano le Ferrari a mancare di competitività, anche se il pilota aveva perso la voglia.

Domenica sera, c'è da scommetterci, per la prima volta qualcuno a Maranello ha fatto tifo per Stewart e ha gioito stavolta per la sua ennesima vittoria. E, andata come è andata, la consolazione sarà stata totale. Perché un Ickx terzo al Nurburgring, a 40 secondi da Stewart, su una pista dove l'anno scorso con la disprezzata B.2 aveva surclassato tutti, ha finito di riportare un po' d'ossigeno alla decisione presa di giubilare il pilota n. 1.

Se Ickx ha ottenuto un terzo posto con la macchina che nei due Gran Premi di inizio luglio dettò legge, e sul circuito preferito, vuol dire proprio che Stewart e Cevert gli sono più bravi! E perciò, aver rinunciato a lui, non è poi quel dramma che si temeva da Torino potesse essere sollevato. Specie se, al cambio, mancando un Fittipaldi, un Peterson, un Reutemann, si finirà per avere tra le braccia addirittura un Jarier, un Amon, o perlomeno (speriamolo) un Regazzoni.

Ma non basta questo palliativo del Nurburgring per sanare una situazione aziendale alla quale non si vede via d'uscita. Forghieri, che ha fatto certo un bel lavoro sulla nuova B.3, scalpita per riprendere le redini tecniche; l'ing. Colombo che lo sostituì due anni fa, con quell'aria difficile che tira in seno alla Fiat per trovarsi magari una diversa sistemazione (metti in Spagna alla SEAT), non vede perché debba essere giubilato così su due piedi. In fondo nel 1972 risultati ne ottenne, anche se quest'anno ha bruciato tutto, con i suoi fedeli Caliri e Giorgio Ferrari. Magari adesso rimpiange la maniera come il sintonizzato partner Schetty si è fatto mettere fuori gioco, anticipando il suo ritorno in Svizzera.

Il confronto è diventato insanabile anche perché non ci sono stati tentativi per ammorbidire le diverse posizioni. Il machiavellico divide et impera deve aver consigliato male un po' tutti, col risultato che, dallo staff inferiore, il confronto è cresciuto a quello maggiore. Con il contratto di « società » firmato a suo tempo che glielo permette, Enzo Ferrari ha rivendicato a sé tutte le opportunità decisionali, e quindi la situazione è in una condizione di stallo che riecheggia, dal punto di vista dirigenziale, quella che fa incredibile la vicenda del quotidiano romano « Il Messaggero » con i due direttori responsabili.

Dov'è per questa vicenda l'uscita di sicurezza? Se lo chiedono tutti gli appassionati. Ma la risposta appare sempre più impossibile ad aversi. In questi giorni dovrà pur essere definito il programma '74. La B. 3 modificata in Austria bisogna che la facciano

pur correre. Altrimenti si dovrà rinunciare a Monza. Perché al G.P. d'Italia la Ferrari ormai può andare solo essendo giustificata a vincere! Delle sport non si parla più. Pare che di 312P in efficienza vi sia rimasta solo quella modificata. Le altre prendono già la strada dei musei. Come dire che alla prova decisiva in Argentina si è già rinunciato, lasciando sin da ora il titolo alla Matra, pur nella aleatorietà di un concreto risultato diverso.

I regolamenti tecnici CSI, dal canto loro continuano a confondere le prospettive. Una nuova F. 1 è già pronta sul tavolo dell'ufficio studi. Pare sia stata realizzata addirittura... al computer, ora che ci sono quei terminali nel reparto progettazione di Fiorano. E c'è pronta anche una sport nuova! Ma tutto sta a vedere cosa capita con quel progetto silhouette. E poi ci sarà quella omologazione di cento teste 4 valvole dalla Lancia per i motori DINO. Anche quelle potrebbero venir buone per qualche iniziativa.

Tutto buono, tutto ambizioso, tutto possibile. Ma, in concreto, al momento c'è poco. Dominano i fattori umani. Di piloti è certa solo ormai l'acquisizione di REGAZZONI e JARIER. Il che significa che Merzario, se gli va bene, avrà la solita « speranza » di F. 1 e la guida nel mondiale Marche. Un po' poco per l'unico pilota italiano, tra l'altro quest'anno il migliore della squadra sport Ferrari. E poi tutte quelle ore passate a collaudare? Ma, si sa, la riconoscenza non è un pane che si vende molto in Italia di questi tempi! Merzario comunque stavolta, come leggete accanto, ha soluzioni alternative per difendersi!

Ma anche i piloti servono poco se le macchine non ci sono. E per avere le macchine occorrono anche stanziamenti adeguati. Quest'anno Ferrari, richiamandosi al contratto con la Fiat, per essere lui a decidere nelle questioni della Gestione Sportiva, senza che il « socio » eserciti diritti di veto, si è rifatto alla cifra prevista dall'accordo, raddoppiata dalla percentuale stabilita in funzione dell'attività del reparto commerciale, che giustifica così l'esistenza della squadra corse.

Ed è proprio questo che alla Fiat non hanno digerito, per dirla una buona volta, delle nostre polemiche. Perché loro dicono che la Ferrari ha avuto quello che ha voluto. E, tra l'altro, il budget anche quest'anno è stato superato. E ci hanno fatto capire che la Ferrari potrebbe avere anche di più, se il gioco valesse la candela! Ma ci dovrebbero essere garanzie, speranze, prospettive tecniche adeguate per arrivare a risultati certi. Come dire, cioè, che adesso al vertice di Torino quelle prospettive non si reputa ci siano!

Se le cose stanno proprio così, l'interrogativo iniziale minaccia di rimanere senza risposta ancora per un bel po'. E nemmeno rifarsi ad una suggestiva (e coincidente) immagine del Pascoli, può servire a orizzontarsi...

V8eBlogScans

Marcello Sabbatini

Per il 1974 però
 le offerte restano!

MERZARIO rinuncia agli USA per l'Austria

NEW YORK - Una telefonata al vostro corrispondente da parte di Bill France, presidente degli Speedways di Daytona e Talladega in Alabama, per un poco non rendeva realtà il lungo sogno di Arturo Merzario di venire a correre negli USA con vetture Stock americane.

Il presidente della NASCAR-Stock, chiedeva a Merzario di presentarsi martedì al circuito triovale per farsi preparare il sedile e quindi iniziare le prove in vista della 500 Miglia Wiston Grand National del 12 prossimo.

Il modenese, dopo la telefonata del cronista che lo informava delle clausole dell'ingaggio, rispondeva che avrebbe dovuto interpellare l'ing. Ferrari. Immediatamente si capiva che Merzario non sarebbe venuto in America. Conosciamo troppo bene le arie di fronda che spirano a Maranello, specie dopo la vicenda ICKX. Ventiquattro ore dopo infatti, Arturo inviava un telex col quale ringraziava dell'offerta ma faceva presente l'impossibilità di essere libero per il 12 prossimo. Si intuisce che a Maranello debbono avergli garantito la presenza a Zeltweg con la B. 3 modificata nel G.P. Austria del 19 agosto. Comunque, diceva Merzario, speriamo di risentirci presto per le altre proposte sia di fine stagione che per l'anno prossimo.

L'osservatore personale della STP avrebbe riferito a Don Andy che Merzario « va forte, è coraggioso, ci sa fare » per cui a settembre si prospetta sempre più la chance della prova dei « pneumatici » sull'ovale veloce di Ontario in California a bordo di un « supergiocello » Eagle di Bignotti (concittadino di Arturo) che il pilota italiano potrebbe guidare ad Indy, sempre che a Maranello non gli si intralci la strada.

« Per noi, la questione non è chiusa » ha detto Jim Foster, direttore della pubblicità e vice presidente dello Speedway. « Appena Merzario ci darà il segnale, noi partiremo. »

Ma tant'è. Svanita la classica 500 Miglia di Talladega, vi sono ancora cinque belle gare in programma ed una basterà per far intervenire Merzario il quale, come ha fatto a Watkins Glen, saprà conquistare il cuore anche degli americani del « Deep South » del Sud, perché Arturo « ci sa fare ».

Lino Manocchia

La giornata «internazionale» a Thruxton

Euro CARRERA BALLOT quasi a 100

SPECIALE PER AUTOSPRINT

THRUXTON - Una volta di più dominio della Porsche nella corsa di Thruxton valida per il campionato europeo Gran Turismo. Vittoria di Claude Ballot-Lena, che ha preceduto di 13" Claude Haldi. Prima delle vetture non-Porsche, ed anche unica vettura non-Porsche al via, la Ferrari Daytona di Peter Brown, finito al decimo e ultimo posto.

Nessuna delle De Tomaso Pantera iscritte ha partecipato alla corsa. Quella di «Gero» ha rotto il motore in prova, mentre quelle di Moretti e di Olivar non sono state finite in tempo per la corsa.

Quanto alla Fulvia di Bruno Beccaro, ha rotto il cambio nelle prove. Ballot-Lena aveva conquistato la prima posizione al via con il tempo di 1'25", con Schickentanz (1'25"4) e Keller (1'25"8) con lui nella prima fila. Seguivano poi Haldi (1'26"4), Ekberg (1'26" e 8), Bonomelli (1'28"), Loos (1'28"6) e Birrane (1'28"6). Solo 15 erano le vetture alla partenza.

Inizialmente ha condotto la corsa Haldi, ma Ballot-Lena lo ha superato al 5. giro, e non è stato più seriamente impensierito per il resto della gara. Dietro Haldi, Schickentanz e Keller davano spettacolo con un bel duello ravvicinato, per il terzo posto, men-

Campionato Europeo GT dopo 6 prove

	NURBURGRING	MONTLHERY	IMOLA	NIVELLES	ESTORIL	THRUXTON	TOTALE
BALLOT-LENA	20	20	12	15	10	20	97
SCHICKENTANZ	—	15	15	20	15	12	77
HALDI	15	—	6	10	12	15	58
KELLER	10	—	—	—	20	10	40
HANZLER	—	10	8	6	6	—	30
SIMONSEN	12	—	—	—	8	8	28
PARKES	—	—	20	—	—	—	20

tre Bonomelli, saldamente quarto fino al 10. giro, usciva di strada senza danni personali, come pure Birrane e Klauke.

Nella gara Formula 3, netta vittoria nella finale di Leclere, con l'Alpine-Renault, a 147

CORSA A THRUXTON - Gara internazionale valida per il campionato europeo Gran Turismo - 5 agosto 1973.

LA CLASSIFICA

1. Claude Ballot-Lena (Porsche Carrera RSR), 40 giri pari a 151,66 km in 1.07'42"2, media 134,410 kmh; 2. Haldi (Porsche Carrera RS) 1.07'55"; 3. Schickentanz (Porsche Carrera RS) 1.08'13"4; 4. Keller (Porsche Carrera) 1.08'17"4; 5. Simonsen (Porsche Carrera) a 2 giri; 6. Cheneviere (Porsche Carrera) a 2 giri. Seguono altri 4 classificati. Giro più veloce: Ballot-Lena, in 1'38"4, media 138,740 kmh

e 86 kmh di media, che ha condotto dall'inizio alla fine. Secondo e terzo altri due francesi, Ethuin (Martini) e Serpaggi (Alpine), fuori dalla lotta Wood e Friedrich. Da notare che Leclere, nei soli 37,9 chilometri di corsa, ha inflitto ben 24" al secondo arrivato.

Quattro piloti sono stati eliminati in un incidente al primo giro, sembra per la rottura del cambio della March di Wilds, che è stato urtato da Brise. Degli italiani, Giorgio Francia ha portato la sua Brabham BT 41 della scuderia Mirabella al 12. posto, mentre la Lombardi non è partita poiché il suo Novamotor è in restauro.

David Hodges

CHAMROUSSE da «europeo»

Crollano records ma non MIEUSSET

GRENOBLE - Come al solito sempre ben organizzata dall'ASAC del Delfinato, la corsa in salita di Chamrousse presenta il vantaggio di conservare, malgrado l'anzianità, un eccellente nastro d'asfalto; se a ciò si aggiunge la rispettabile larghezza della sede stradale e l'efficacia dei dispositivi di sicurezza messi in opera lungo i 17,200 chilometri del tracciato (con un dislivello di oltre 1300 metri), si può concepire il suo successo sempre in aumento. Duecentoventi concorrenti erano alla partenza di questa corsa che conta su un coefficiente 16 e pertanto che attira tutti i veri specialisti della montagna.

Jimmy Miesuset ha messo tutto in ordine sin dalle prove, battendo il suo stesso record stabilito lo scorso anno (7'44") di più di 11". Maublanc secondo miglior tempo era a 12". Sempre fedele alla sua March dotata di un motore Ford-Cosworth 2 litri, Miesuset sperava di abbattere il muro dei 7'30" il che avrebbe rappresentato una media di oltre 138 kmh. Sfortunatamente l'asfalto era scivoloso verso la vetta in seguito a chiazze d'olio, e il doppio campione di Francia, attualmente capofila nel campionato europeo, non ha potuto fare meglio di 7'37"47, del resto largamente sufficiente visto che il secondo Maublanc è stato cronometrato in 7'45"45 e Yves Martin, terzo, in 7'49"88.

Il miglior tempo fra i protagonisti lo ha fatto registrare Henry Bayard con la sua Lola-BMW Schnitzer (quella che abitualmente pilota Larrousse), aggiudicandosi la quarta posizione davanti ad uno stupefacente Guy Dhotel la cui BMW-Ford sembra infine essere a punto. Una grossa sorpresa ha fornito Marners, partecipante al challenge Simca-Shell che ha fatto registrare un ottimo 8'18"18 piazzandosi al 9. posto assoluto. Essendosi disputata in eccellenti condizioni di tempo, la corsa in salita di Chamrousse ha confermato la sua reputazione che potrebbe permettergli di figurare fra quelle valide per il campionato europeo della montagna, visto che voci allarmanti stanno correndo sulla corsa del Mont Ventoux ove ancora lontano dall'essere compiuto è il rifacimento del manto stradale.

J. R. Jaubert

CORSA IN SALITA DI CHAMROUSSE - Km 17,200 - Grenoble, 29 luglio

CLASSIFICA

1. Miesuset (March) 7'37"47 (nuovo record); 2. Maublanc (Chevron B 25) 7'45" e 45; 3. Y. Martin (McLaren) 7'49"88; 4. Bayard (Lola-BMW) 8'00"43; 5. Dhotel (BRM-Ford) 8'02"08; 6. Lachaud (Chevron B 25) 8'06"28; 7. Stalder (Lola T 292) 8'09"50; 8. Damaisin (Chevron B 25) 8'11"75; 9. Marners (Grac-Simca) 8'18"18; 10. Jauney (BBM-Simca) 8'19"

d. h.

I nuovi agenti della LOLA per l'EUROPA

HUNTINGDON - Bill Bradley che agli inizi degli anni '60 fu un pilota della Lola e che ha sempre mantenuto i contatti con la società, essendone uno dei dirigenti, nei suoi piani di espansione sta ora costruendo uno stabilimento nei pressi di Stoccarda. La nuova ditta «Bill Bradley Racing GMBH» sarà quindi l'agente europeo della Lola e presso la stessa i clienti Lola potranno ottenere tutta l'assistenza che sino ad ora veniva prestata dalla casa madre. I direttori sono Paddy O'Grady e Peter Beyer. L'indirizzo: Franzardoldstrasse 34, Schmiden/Stuttgart.

SILVERSTONE inondata: stop 5000

SILVERSTONE - Quando già le vetture di Formula 5000 partecipanti a questo round del Rothmans Trophy erano schierate, la corsa è stata annullata per le tremende condizioni atmosferiche. Una pioggia che non cessava dalle prove aveva inondato il circuito, rendendo non solo impossibile la guida nei rettili, ma assolutamente impossibile la visibilità dietro alle colonne d'acqua sollevate dalle grosse ruote, per coloro che seguivano.

Una decisione democratica, senza precedenti, ma ineccepibile, presa dalla grande maggioranza dei piloti, due soli dei quali hanno votato per l'effettuazione della corsa. Si trattava di una gara un poco sperimentale, poiché avrebbe dovuto svolgersi sul tracciato «club» del circuito di Silverstone, che misura 2.580 metri ed il cui record, di 52"2, non è stato neppure avvicinato in prova, date le condizioni della pista.

Nelle qualificazioni, il più veloce era stato Steve Thompson, con la Chevron, in 57" netti, seguito da Holland (Trojan), in 57"2, e da Ghetin con la Chevron, che completava la prima

fila con un tempo di 57"4. Seguivano Ashley (Lola) 57"4, Oxtan (Begg) 57"6, Van Lennep (Lola) 57"6, Dean (Chevron) 58"4, Evans (Trojan) 58"4, Edwards (Lola) 58"6, Craft (Chevron) 59"0, Pilette (Chevron) 59"0, McRae (McRae) 59"0, Green (Trojan) 59"6, Santo (Lola) 60"2, Lunger (Trojan) 61"2.

Dopo alcuni giri di riscaldamento, si è formato lo schieramento, ma i piloti hanno ottenuto un primo rinvio di mezz'ora. Poi, hanno fatto alcuni giri a velocità sostenuta, incontrando delle condizioni assolutamente terribili, specie per i primi giri in gruppo. Infatti, anche semplicemente con un solo concorrente davanti, colui che seguiva non riusciva a vedere neppure i cartelli di avvicinamento ai punti di frenata. Quindi, la riunione dei piloti e la decisione, molto saggia, di non correre, sperando che la gara venga recuperata al più presto in condizioni migliori.

Esordienti a sorpresa a Curitiba

CURITIBA - Sorpresa anche nella seconda prova della Coppa Souza Cruz per vetture turismo con le vittorie di Alfredo de Mattos nella classe A (fino a 1600 di cilindrata) e di Nelson Silva nella classe C (oltre 3000 cc), in quanto i due vincitori sino allo scorso anno prendevano parte soltanto a gare per «esordienti». Rientra invece nella normalità la vittoria di José Asmuz nella classe B (oltre 1600 fino a 3000 cc).

COPPA SOUZA CRUZ - Curitiba - 3 giugno 1973

Classe A (fino a 1600 cc) - 1. Alfredo de Mattos, in 1.00'15"64; 2. Faustini, s.t.; 3. Chemin; 4. Moganés; 5. «Gigante» Ferreira; 6. Terra; 7. Esbroglie; 8. Slaviero; 9. Boeckel a 1 giro; 10. De Almeida a 1 giro (tutti su VW).

Classe B (da 1601 a 3000 cc) - 1. José Asmuz (Opala) in 59'47"75; 2. Prado (Opala); 3. Volpi (Opala); 4. Vita (Opala); 5. Costa (FNM).

Classe C (oltre 3000 cc) - 1. Nelson Silva in 59'36"79; 2. Landi; 3. Castro Prado; 4. de Lamare; 5. Alves (tutti su Opala).

BURRIT si calma e vince

MOSPORT PARK - Il ventiquattrenne Dan Burritt ha vinto la seconda prova del Campionato Bulova canadese, al volante della Titan MK6 Formula Ford. E' stata una lieta sorpresa, soprattutto perché Dan Burritt ci aveva sempre abituato a gare irruenti, pericolose, ma che fatalmente si concludevano sempre con testa-coda o con uscite di strada che gli impedivano di cogliere quella vittoria tante volte più che meritata. Burritt si è presentato a questa prova completamente trasformato e, pur conservando quella sua decisione tanto caratteristica, ha saputo piazzare lo spunto decisivo al momento giusto.

Tutto l'opposto di Burritt è il campione 1972 Luke de Sadeleer che mai ha gradito le mischie, attendendo che gli avversari pericolosi si eliminassero l'un l'altro prima di scattare verso il traguardo. Quest'anno le cose si presentano alquanto più difficili in quanto parecchi giovani sono «cresciuti» e sembrano decisi a rendere

la vita dura al campione anche se questi può avvalersi di una Titan di tipo recentissimo. Sono questi, oltre a Dan Burritt, Bom Beyea, John Scratch, Clive Raymann e Richard Messier.

g. g.

GARE A MOSPORT PARK - Seconda prova del campionato Bulova.

LE CLASSIFICHE

Formula Ford - 20 giri

1. Dan Burritt (Titan Mk6); 2. Beyea (Crossle 25F) a 28"; 3. De Sadeleer (Titan Mk6) a 32"; 4. Decker (Titan Mk6) a 47"6; 5. Moore (Hawe D12B) a 47"9.

Giro più veloce: Burritt in 1'32"7, media 181,999 (nuovo record per vetture Formula Ford).

Turismo di serie - Classe B - 20 giri

1. Werner Gudzus (BMW 2002 ti); 2. Lambke (Datsun 510) a 5"9; 3. Comacchio (Fiat 124 coupé) a 14"; 4. Butler (Datsun 510) a 28"4; 5. Muir (Vauxhall Viva) a 2'24"3. **Giro più veloce:** Gudzus in 1'43"2, media 163,439

● **RICHARD PETTY** al volante della sua Dodge ha vinto la 500 Miglia di Pocono per stock-car, raggiungendo così la 153.esima vittoria della sua carriera. Egli ha coperto la distanza alla velocità di 213,712 kmh, regolando nell'ordine Hartmann, pure su Dodge, McCluskey, A. J. Foyt e Nelson.

● La coppia **JORGE-DA SILVA**, al volante di una Plymouth Barracuda, ha vinto il Rally del Messico, lungo 2.200 chilometri. In un primo tempo erano stati classificati primi Salas-Zoldo, ma in seguito a revisione delle classifiche sono stati retrocessi al secondo posto.

● **PAULA MURPHY** la signora più vittoriosa nel mondo delle corse per dragster ha vinto anche a Santa Pod, correndo alla velocità di oltre 320 kmh.

● Il piano quinquennale di ristrutturazione della **PIRELLI** è stato giudicato abbastanza favorevolmente dai sindacati che hanno accettato di discuterlo. Rispetto ad un recente passato v'è da notare che ora i rapporti fra sindacati e Pirelli sono meno tesi.

● Problemi economici per il rally dell'ISCCA «PRESS ON REGARDLESS». La Total Oil ha cessato il suo generoso patrocinio e si dice che siano state interpellate ben 300 Case per ottenere i fondi necessari per organizzare la corsa. Per ora si è avuta una sola offerta dalla Cooper Tyres e non basta.

● **JOHN HUGENHOLTZ**, da venticinque anni direttore del circuito di Zandvoort, (ma che non era direttore di corsa del G.P. d'Olanda) dovrebbe andare in pensione in settembre. Può darsi che i tragici, recenti avvenimenti rendano la notizia del tutto superflua, ma non si sa ancora quali provvedimenti saranno presi nei confronti del circuito olandese.

● E' probabile che il ricco canadese **GEORGE EATON** piloti una March patrocinata dalla Marlboro nel GP del Canada a Mosport. Il telaio sarà quello usato in Europa da Purley.

● E' possibile che in settembre si organizzi una gara del **TROFEO ROTHMANS** di F. 5000 per sostituire quelle annullate a Misano e a Zandvoort.

Sì all' INTERSERIE

(ecco gli sconti per Misano)

MISANO - La gara INTERSERIE che era stata posta in calendario per il 29 luglio, sarà recuperata dall'Autodromo di Santamonica il 19 agosto. L'ottenuta agibilità per il loro impianto ha permesso ai responsabili della pista di Misano di dare il via all'organizzazione della gara per le «grosse» gruppo 7, che nel Campionato Interserie si inserisce fra le due gare di Hockenheim del 15 luglio e del 30 settembre. La data del 19 agosto era in un primo tempo quella dell'Interserie a Keimola, alla quale gli organizzatori finlandesi hanno rinunciato.

Nella stessa giornata del 19 agosto, l'Autodromo di Santamonica recupererà quella gara per il campionato italiano F. 3 che era già in calendario a Misano il 1.º luglio.

Domenica 19 agosto, all'Autodromo SANTAMONICA di Misano Adriatico, gli appassionati dello sport dell'automobile avranno modo di assistere ad una delle gare più interessanti ed emozionanti della stagione motoristica misanese. Saranno, infatti, di scena i «mostri» dell'INTERSERIE, ovvero le vetture del Gruppo 7 — vetture da corsa biposto — cioè quei prototipi senza alcuna limitazione di cilindrata, né restrizioni nei sistemi di costruzione del propulsore.

Su quei bolidi che, forti dei loro 1.000 e passa cavalli, lanciati in piena velocità possono raggiungere medie favolose, gli sportivi potranno ammirare le doti di guida di **Leo Kinnunen** (due volte campione INTERSERIE), di **Willi Kauhsen** (attuale capofila nella classifica del campionato europeo), **George Loos**, **Ernst Kraus**, **Reinhold Jost**, **Helmut Keleners**, **David Hepworth**, **Kaye Griffith**, come dire tutti i più quotati piloti della serie, nonché quel grande campione che è **Vic Elford**, il quale nell'ultima gara di Hockenheim ha letteralmente sbaragliato il campo in virtù della sua classe anche se alla guida di un mezzo leggermente meno potente.

Orbene anche in questa occasione la collaborazione fra **AUTOSPRINT** e la **SANTAMONICA S.p.A.** diviene operante per cui in virtù di questa collaborazione **Soci del Club e lettori di AUTOSPRINT** potranno godere di speciali facilitazioni sui prezzi di ingresso all'autodromo adriatico.

Presentando, quindi, questo tagliando alle biglietterie del **SANTAMONICA Soci del Club e lettori di AUTOSPRINT**



potranno godere dei seguenti prezzi ridotti:

TRIBUNA L. 4.000
(intero 5.000)

PRATO L. 2.500
(intero 3.000)

Una originale corsa-della-verità organizzata da **PENSKE** negli USA con tre campioni del mondo contro tre vincitori di **INDIANAPOLIS (STEWART - FITTIPALDI - HULME e Bobby UNSER - JOHNCOCK - FOYT ecc.)**

Sfida degli assi (su Carrera)

con 80 milioni di spettatori

Per la Nascar
PETTY batte
i piloti USAC

POCONO - Il Sud ha battuto il Nord. La NASCAR ha sconfitto la USAC. E' stata una vittoria molto significativa e il trionfo di Pocono — famoso per la 500 Miglia del primo luglio — è stato il campo di battaglia tra i piloti rappresentanti la NASCAR e quelli appartenenti alla USAC per le Stock Car.

Ha vinto, come era da prevedersi, **Richard Petty** il quale sin dalla vigilia aveva fatto scatenare un finimondo di proteste poiché gli organizzatori avevano concesso all'asso della STP quattro mila dollari di ingaggio affinché partecipasse a questa 500 miglia spettacolare. E lo spettacolo non è mancato. Una volta sceso in campo, l'allampanato pilota della Carolina ha fatto valere la sua classe guidando la Dodge rosso-azzurra alla media di 132,178 miglia orarie, un record per le Stock Car, oltre 212 kmh.

La gara ha assunto momenti di suspense, specie nel secondo arco di gara quando al 122.º giro, mentre **Petty** sorpassava **McCluskey (USAC)** il pneumatico anteriore della macchina di **Larry Moore** esplodeva e faceva finire il mezzo contro il muro. Dall'urto **Moore** riportava la frattura del braccio destro.

La bandiera gialla, non solo faceva scendere la media, ma permetteva a **McCluskey** e **Butch Hartman** di avvicinarsi lentamente ed al momento in cui la luce verde appariva rilanciando il plotone, i due della USAC si erano portati a ridosso del vincitore che al 137.º giro, mentre marciava a 280 kmh riportava la sfrangiatura di una gomma che costringeva l'asso del Sud a rientrare al box per alcuni minuti.

NEW YORK - Soltanto un cervello multiforme quale quello di **Roger Penske** poteva pensare ad una simile idea ardita e rivoluzionaria. Soltanto il costruttore della Pennsylvania poteva generare tanta «elettricità» negli ambienti automobilistici, che nel prossimo futuro potrebbe mettere in moto tutta una serie di manifestazioni addirittura nuovissime ed interessanti.

Eccovi il succo della «faccenda Penske». Il costruttore, associato con la Porsche, ha scritturato per il 27 ottobre prossimo nientemeno che **Jackie Stewart**, **Emerson Fittipaldi** e **Denis Hulme**, tre campioni del mondo della Formula Uno, che competeranno con gli assi di Indianapolis **Bobby Unser**, **Gordon Johncock** e forse **A. J. Foyt** se il texano si muoverà dalla posizione presa circa l'ingaggio.

A questi sei assi, **Penske** opporrà tre campioni della categoria Stock: **Richard Petty**, **David Pearson** — che ha vinto nove delle ultime dieci gare in programma — e **Bobby Allison**. Per la categoria Can-Am **Penske** include **Mark Donohue** (vincitore anche di Indy edizione '72), **Peter Revson** e **George Follmer**.

Le gare avranno inizio il 27 ottobre, week-end della Can-Am a Riverside in California, in tre manche di 40 minuti ciascuna da disputarsi il 27 e 28 ottobre. In base ai punti conquistati, sei piloti verranno eliminati e sei si qualificheranno per la borsa di 6.500 dollari, circa 4 milioni di lire (al primo). La quarta corsa si svolgerà il 15 febbraio durante la «settimana della velocità» sul circuito di Daytona Beach.

I piloti guideranno tutti la medesima vettura: una Porsche Carrera che **Stoccarda** preparerà tutte alla medesima stregua e verranno «curate» esclusivamente da un team che **Stoccarda** invierà appositamente. I

Ripartito a razzo, **Petty** riprendeva la gara distaccato di quasi un miglio. La fortuna però stavolta, era dalla sua parte. **Tony Bettenhausen** compiva un testa-coda al 166.º giro, **Petty** lo evitava miracolosamente e magistralmente e s'infilava tra **McCluskey** e **Hartman** e riconquistava quasi un miglio sulla coppia con un forcing spettacolare.

«Debbo la vittoria alla mia Dodge che è stata più veloce nel finale ed ha risposto perfettamente, inoltre la mia "Crews" è stata più veloce

e perfetta di quella USAC» ha detto il vincitore dopo l'arrivo.

A. J. Foyt che si trovava in quinta posizione, durante la bandiera gialla sorpassava il «Pace Car» e veniva penalizzato di un giro. **Foyt** ha interposto appello.

Al vincitore sono andati 11 mila dei 60 mila dollari in palio. Gli organizzatori hanno ridotto da 75 a 60 il monte premi poiché hanno dovuto fare concessioni prima della gara, come detto, creando numerosi malumori. Della quaranta macchine in gara, soltanto 20 arrivate al traguardo,

piloti potranno soltanto indicare la posizione e grandezza del sedile.

«In questo modo», dice **Penske** ad **Autosprint**, «nessuno dirà che **Stewart** ha la macchina migliore o che **Bobby Unser** vince perché guida una **Aquila Bianca**». Qui si si vedrà insomma, chi veramente è il grande campione. **Penske** aveva in mente di includere anche **Mario Andretti** ed **Al Unser** fra i 12 campioni, ma il ferreo contratto che lega **Mario** alla **Firestone** non ha consentito al costruttore americano di arricchire la lista dei nomi celebri.

Del resto, chi organizza la gara è la **Goodyear** che paga la maggior parte delle spese, facendo trasmettere la settimana dopo, in televisione, su scala nazionale (80 milioni di telespettatori) l'intero programma, che la «International Management Group» filmerà con l'approvazione della **SCCA (Sport Car Club of America)**. Questo è stato possibile, per la forte amicizia che lega **Penske** alla **Goodyear** e alla **Porsche** la quale, è logico, dal duello dei «massimi» piloti trarrà immensi benefici reclamistici.

Il monte premi totale per la gara di Riverside è di 25 mila dollari, mentre quello di Daytona è di 65 mila dollari. Comunque, tutti i concorrenti, vincitori o perdenti, verranno compensati con mille dollari extra ciascuno a prescindere dal loro piazzamento.

L'operazione «eliminazione» è alquanto complessa e verrà risolta a mezzo del computer che renderà tutto il lavoro più semplice e pratico. Sarà uno «show» superlativo, nuovo ed interessante, ma comunque la mettiamo, sarà senza dubbio uno «show» di **Penske** dal cui cervello è scaturita, io credo, un'idea veramente originale.

Lino Manocchia

molte di esse sono state costrette ad abbandonare per l'eccessivo calore che ha «sballato» molti motori.

I. m.

500 MIGLIA POCONO RACEWAY - gara velocità Stock Car USAC e NASCAR - Pocono 29 luglio 1973

LA CLASSIFICA
1. Petty (Dodge) che gira alla media di 132,178 miglia orarie; 2. Hartman (Plymouth); 3. McCluskey (Chevrolet); 4. Stott (Mercury); 5. Darnell (Chevrolet); 6. Nelson (Dodge); 7. Foyt (Chevrolet).

Anche sul TERMINILLO sfreccia la MARCH dell'asso pigliatutto della montagna

Ancora una volta, la decima, Mauro Nesti fa suo l'assoluto in una cronoscalata, quest'anno. Eccolo a Rieti, con la March-BMW 2 litri

NESTI 10

SPECIALE PER AUTOSPRINT

RIETI - Se continua di questo passo, Mauro Nesti rischia veramente di «congelare» l'attenzione degli appassionati delle gare in salita che ormai non devono lambiccarsi il cervello per pronosticare il nome del vincitore assoluto. Gli addetti ai lavori poi sono nei guai perché non sanno proprio più quale nuovo aggettivo coniare per il pilota di Pistoia che, a buon diritto e con la ragione dei risultati, può ormai allungare la lista dei vari «re della montagna» italiani, legando il suo nome a quello dei vari Tadini, Govoni, Lualdi, Scarfiotti, ecc.

Il suo momento di grazia non si discute perché otto successi consecutivi partano da soli, però è necessario aggiungere che la sua March-BMW, così come Nesti assieme ai suoi meccanici è riuscito a mettere a punto, sembra fatta apposta per le salite. Soprattutto nel motore che, se non ha più potenza degli altri, ha tuttavia una coppia eccezionale consentendo l'uso di rapporti che gli altri nemmeno si sognano. A fine gara Nesti non ha voluto rivelare il rapporto della quinta velocità che in una salita così veloce era importantissimo. Pare comunque che avesse una quinta da 192 kmh, superiore di circa 15 kmh a quella montata dagli avversari.

Quando poi le cose cominciano ad andare per il verso giusto si sa che anche la fortuna non lesina i propri favori. Questa volta Nesti ha avuto la grossa fortuna di partire primo di tutte le 2000 G. 5 e, vista l'abbondante dose di olio che la sua March ha lasciato per la strada in omaggio ai propri avversari, il fatto ha avuto una importanza pressoché decisiva. Intendiamoci. Il pilota della Cebora probabilmente avrebbe vinto lo stesso e su questo nessuno degli avversari ha avuto da recriminare, tuttavia i distacchi non si sarebbero certamente misurati nelle decine di secondi.

A farne le spese è stato proprio il più valido avversario di Nesti, l'ormai «eterno se-

condo» Franco Pilone, che partito con l'Abarth-Osella immediatamente alle sue spalle, poco dopo il primo tornante si è trovato in un vero lago di olio, segnalato bene finché si vuole dai commissari, ma sul quale non c'era proprio niente da fare. Con questo si spiegano i 22 secondi di distacco e gli altri tempi falsati di Scola ed Anastasio. Quest'ultimo era alla guida della AMS portata al debutto da Cerulli nella 6 Ore romana e poi abbandonata per il noto incidente occorso all'ing. Simonetti. Anastasio

fiata» non solo ha vinto la classe 1600 con la Chevron ma è risultato anche terzo assoluto. A proposito di questa classe non comprendiamo perché si insistesse nell'affermare che Santamarianova guidasse una Chevron, dal momento che si trattava di una Abarth con motore a sbalzo (ex «Gianfranco», se non andiamo errati). Nardari invece, vecchia volpe, preferiva emigrare nella solitaria 3000, anche se il propulsore del suo Chevron era solo un malandato Ford 1780.

Ancora tra le Sport è da

il campo dei partenti era piuttosto interessante, comprendendo molti pistaioli in attesa della ripresa di campionato. Comunque anche le GT se non erano molte erano piuttosto buone. A cominciare dalla Porsche 911 (Orlando. R.) del torinese Fossati che vinceva la oltre 2000 con un buon tempo, pur se inferiore di appena 1"1 al tempo di Paolo Monti (Alpine-Giada) che non faticava ad aggiudicarsi la classe inferiore. Nella 1600 tra uno stuolo di GTA 1600 (di gara in gara si assiste ad una vera rinascita

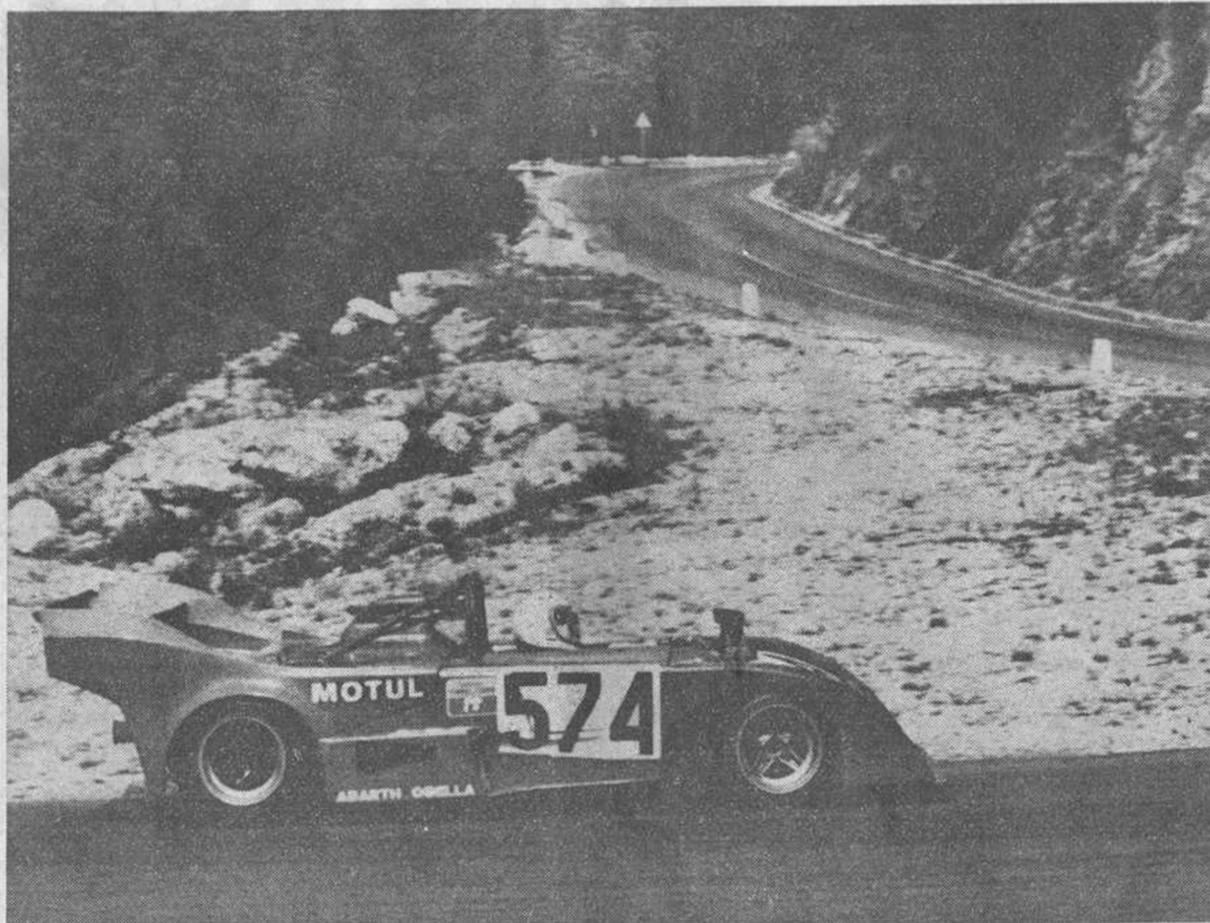
tra le 1300 si riscontrava l'unico reclamo della giornata. Tuttavia fin nella tarda serata i commissari non rilasciavano dichiarazioni sui nomi dei piloti. Tra le 1000 Pezzella abbassava il suo record del '72 di ben 35".

Infine le Turismo, dove occorre subito mettere in luce il significativo tempo di Litrico che con l'Alfa 1300 toglieva quasi 10 secondi al record di Turizio. E' stata una corsa rabbiosa quella del catanese perché proprio a Rieti nel '72 si affievolirono le sue speranze sul campionato italiano. Sotto il record personale Ricci (BMW-Sprint-Car) nella 1600 e vittoria di Cipriani nella classe superiore. Tra le 1150 Romeo Galmozzi con la solita 128 autopreparata era il primo pilota della giornata a valicare il muro dei 110 di media mentre nelle 1000 il parmense Piacentini con l'Abarth ex-Tambauto curata da Cevenini continuava la sua collezione di primi posti nelle salite di mezza Italia, ormai praticamente sicuro del suo Trofeo della montagna.

Discreto il tempo di Curatolo (Abarth-Poggi) nelle 850 e sorpresa tra le 700 dove tra i due litiganti Gattafoni (Giannini autopreparata) e «Piero» con una Giannini di Vaccari che aveva tutta l'aria di avere qualche cosa di sperimentale, emergeva la Giannini di Proietti (Falessi). Nella 600 altra vittoria dell'ormai solito (in salita) «Gintonic» con una macchina di Lanini e tempo quasi incredibile di Laganà (Castelli) nella classe più piccola dove un'altra sorpresa era il secondo posto del «nuovo» Raghitta (Sassa di Sassari).

Al sabato si era svolta una gara riservata ai Gruppi 1 e 3 non valida per il «Challenge FISA». Alle verifiche di ufficio molte macchine erano trovate irregolari dal sempre scrupoloso Caneschi. Per finire due parole (meritate) di prammatica sull'organizzazione curata dall'AC Rieti. E' stata semplicemente perfetta. Tutto è filato assolutamente liscio con orari rispettati e nessuna interruzione durante tutta la corsa.

Daniele Buzzonetti



Franco Pilone, con l'Abarth Osella, è giunto una volta di più secondo assoluto, in una delle gare che conosce meglio. A sua giustificazione, il molto olio lasciato sul tracciato proprio da Nesti...

era entusiasta sia del telaio che del motore Armaroli e Negrini ma assai meno dei due testa-coda sul «filler» che hanno rallentato la sua marcia.

Nesti poi con il suo olio oltre che fare un involontario piacere a se stesso lo ha fatto anche al suo amico Morelli che in virtù dei tempi alti fatti segnare dopo l'«innaf-

segnalare l'exploit di Gianni Varese nella 1300, dove con la Lola-Abarth segnava un ottimo 7'22"5 che, pur superiore di 4" al suo record del '72, gli permetteva di occupare il sesto posto assoluto. Nella 1000 infine nessuna difficoltà per «Jokrisa Pier».

I Gruppi 2 e 4 erano validi per il Trofeo della montagna e soprattutto tra le Turismo

di queste macchine) il sempre volitivo Nataloni (Lancia HF-Facetti) non si lasciava impressionare, pur non riuscendo ad abbassare il record di Bigliuzzi dello scorso anno. Per soli quattro decimi la cosa non riusciva nemmeno a Bersano (Alpine-Varese) vincitore tra le 1300. Buona in questa classe la prova di Runfolà (Lancia Z-Giani). Sempre

Il polemico «pistoiese volante» si è lasciato andare a qualche confidenza

«Ma perché solo adesso si sono accorti di me?»

PISTOIA - Aprile 1972; ad Imola durante lo svolgimento della gara Interserie, un noto pilota assiste al passaggio dei bolidi dalla terrazza dei box. E' serio, assorto, quasi malinconico. Un amico lo vede, lo saluta, domanda quello che sta facendo e, ad una risposta evasiva, dice che è pronto ad aiutarlo. Nella vita gli incontri più strani avvengono così. Così è stato per il pilota della terrazzada box imolese, Mauro Nesti, in procinto di piantare tutto, deciso a non rinnovare la licenza per correre, visto come si erano messe le cose, fino a quel momento.

Eccezionale «escalation»

Tante promesse (anche di alcune Case ufficiali), ma nessuna mantenuta. Il «pistoiese volante», come qualcuno lo chiama qui in Toscana (adesso), fu presentato al signor Generali, ed al rag. Landuzzi, della Cebora, e da quel giorno la sua vita è totalmente cambiata; una escalation eccezionale. Vedete un po' voi; ormai certo tricolore della Montagna, e addirittura Europeo per i gruppi 5 e 7, classe 2000. Abbiamo iniziato così questo servizio sul pilota toscano (ed italiano), che in questo momento è sulla cresta dell'onda, l'uomo che affronta con coraggio e decisione, ma soprattutto con semplicità, gare titolate europee, contro avversari dal nome grosso.

Già da tempo volevamo fare

una «chiacchierata» con Nesti, ma i suoi impegni lo tenevano lontano da casa per molto tempo. Finalmente una sera libera, e già a discutere ma principalmente a mettere in chiaro alcune cose che da qualche tempo lo lasciano un tantino scontento. «Devi sapere — inizia Nesti —, che ora sono in molti a dirmelo che sto camminando forte. Ebbene, io sono sempre andato forte, e questo senza presunzione. Basta guardare le gare degli anni passati, e vedrai che i tempi da me realizzati mi danno ragione. Pensa nel '71, alla Cesana-Sestriere, con una AMS 1000 feci un 5'24"6 lasciando dietro di me Bonomelli su Porsche 2000 5'29"4, Cerulli, AMS 1000 5'34"1, Varese Lola Abarth 1300 5'37"1. Questi dati non li rammento per cattiveria, ma solo per dire quello che in passato sono riuscito a fare. Ed ancora; nel '70, con la barchetta Abarth 1000, su 13 gare, 12 vittorie; nel '71 con l'AMS su 14 gare, 13 vittorie. Per finire, ti dirò anche che nella Trento-Bondone del '71, ancora con l'AMS 1000, il mio tempo fu di 11'56" netti. Ebbene quest'anno, Soria su Abarth 1000, sempre al Bondone ha fatto 12'48"09, Varese Lola 1300 12'11"43, Boeris su Chevron 1600 Ford 12'08" e 84, tutti tempi questi che certa gente vorrei conoscesse meglio».

Chiediamo poi a Nesti notizie dell'acquisto di una Lola 292. «In effetti la vettura è stata comperata da Morelli insieme con la Cebora, ma posso dire sin da ora che la userò pure io, sia nelle ga-

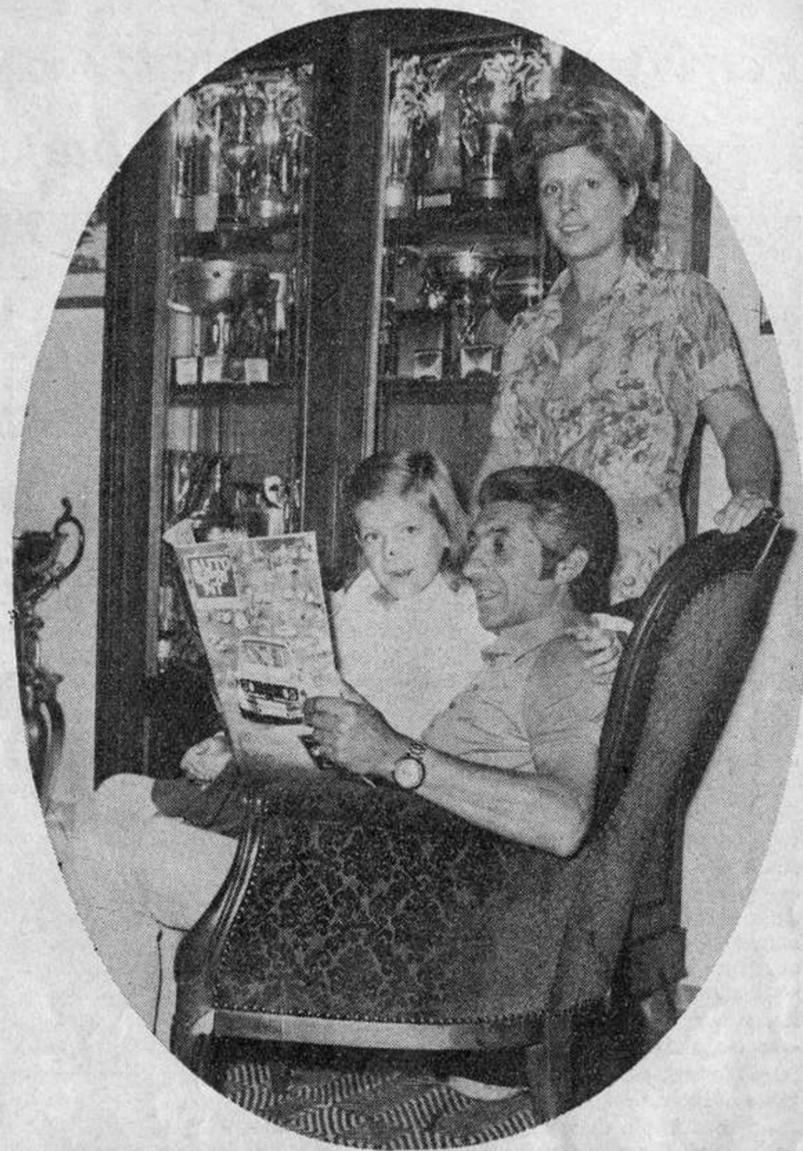
re in salita che su pista. Si hai capito bene, in pista. Mi è sempre piaciuto questo genere di competizione, e ricomincerò proprio da Imola, nella 500 AUTO-SPRINT, poi andrò al Mont Ventoux. Devo dirti anche che sulla Lola, monterò un motore di Armaroli-Negrini 2000 Ford, e ti assicuro si tratta di una vera bomba; Armaroli stesso me lo ha confermato e ci credo».

Una domanda la facciamo noi; la March BMW, come si comporta?

«La vettura è buona, ma tanto difficile da guidare; è una macchina prettamente pistaiole, ma devo confessare che a questo punto sono riuscito a prenderci la mano assai bene. Pensa che ad ogni gara, essa richiede una regolazione tutta particolare, ed a questo proposito debbo ringraziare Renzo Catinai, e Paolo Remo Digani, due ragazzi (lavorano nell'officina che Nesti ha a Bardalona) i quali prima di ogni gara curano la vettura con una meticolosità quasi certissima».

Festeggiamenti per il «Toscanaccio»

La «chiacchierata» continua alla presenza della signora Anna moglie del pilota, la figlia Alessandra, la madre signora Rina (la più accesa tifosa del figlio), il padre Mario, e infine il signor Laguidara presidente della Scuderia S. Paul di Siracusa e di cui Nesti fa parte. Laguidara ha elogiato le



Mauro Nesti si ripassa i tempi ed i record, quelli suoi e quelli degli avversari, assieme alla figlia Alessandra ed alla moglie signora Anna

prove di Nesti dicendo «che a Siracusa siamo fieri di avere questo "toscanaccio", tanto da essere intenzionati al termine della stagione agonistica ad organizzare dei festeggiamenti in grande».

Poi Nesti si lascia andare a qualche confidenza; «Sai che la BMW sembra intenzionata a darmi un motore da 272 cv, contro i 265 di quello che monto adesso?; questo per ringraziarmi dei risultati finora ottenuti». E il toscano sorride maliziosamente. «E sai anche che il signor Generali ed il rag. Landuzzi della Cebora, (e dalle vostre colonne vorrei ancora una volta ringraziarli), hanno fatto un pensiero per il 3000 prototipo?; vedi è il mio chiedo fisso e credo di poter arrivare il prossimo anno anche a questo.

Adesso mi trovo bene con il 2000, ma qualche volta all'uscita dei tornanti sento che avere dei cavalli in più non mi dispiacerebbe proprio».

Poi il discorso cade su come Nesti prova la messa a punto della vettura, visto che di piste in Toscana, niente da fare, in attesa del Mugello. «Sai dove sono costretto a provare la March? Sulla salita del monte Oppio, la statale che porta all'Abetone. Pensa a che rischio mi metto, ma per forza di cose devo fare così!».

Chi conosce queste strade può benissimo capire come il «Pistoiese Volante», ami questo difficile sport, tanto da rischiare per la messa a punto della vettura su una strada statale.

Nedo Coppini

COPPA BRUNO CAROTTI, RIETI-TERMINILLO - Gara internazionale di velocità in salita - Rieti, 4-5 agosto 1973.

LE CLASSIFICHE TURISMO GR. 1

Classe 1000: 1. Paolo Compagnoni (A. 112) 10'27"7; 2. Campanella (A. 112) 10'29"1; 3. Ceci (A. 112) 10'32"1.
Classe 1150: 1. Matteo Vasta (Fiat 128C) 9'32"5; 2. Salvatori Attilio (Fiat 128C) 9'40"1; 3. Lorenzoni (Fiat 128C) 9'52"2.
Classe 1300: 1. Alvaro Salvatori (Fiat 128) 9'24"4; 2. «Cargo» (Simca R2) 9'33"8; 3. De Santis (Simca R2) 9'47"3.
Classe 1600: 1. Nino Campani (A. Romeo GTJ) 9'12"2; 2. Gentile (A. Romeo GTJ) 9'21"7; 3. «Rubio» (A. Romeo GTJ) 9'42"6.
Classe 2000: 1. Mauro Galassetti (A. Romeo 2000) 8'50"4; 2. «Roan» (A. Romeo 2000) 9'08"4; 3. Aglietti (A. Romeo 2000) 9'16"2.

TURISMO GR. 3

Classe 1300: 1. Bruno Ripani (Lancia Fulvia HF) 9'11"2; 2. Chianucci (Lancia Fulvia HF) 9'22"1; 3. Proietti (Fiat X1/9) 9'35"1.
Classe 1600: 1. Bruno Bocconi (Renault Alpine) 8'22"5; 2. Righetti (Renault Alpine) 8'46"6; 3. Ciferri (Fulvia HF) 9'48"1.
Classe 2000: 1. Guido Laschi (Opel GT) 9'36"8; 2. Bianchi (W-Porsche) 10'03"7.
Classe oltre 2000: 1. Edoardo Govoni

(Pantera) 8'18"7; 2. Scopigno (Porsche 2400) 8'24"5.

SQUALIFICHE GRUPPO 1

1000 - Compagnoni: Interruttore staccadynamo.
1300 - De Santis: Ammortizzatori Koni con staffa non consentita; «Cargo»: idem.

GRUPPO 3

1300 - Ripani: Carburatori Fulvia S. alleggerimenti attacchi balestre e mancanza cuffie balestre ant.
1600 - De Vito: Coppia conica e getti massimo.

TURISMO GRUPPO 2

Classe 500: 1. Vincenzo Laganà (Fiat 500) 9'56"6, media 91.134 kmh; 2. Raghitta (idem) 10'19"2; 3. Fragni (Fiat Giannini) 10'22"9; 4. Mensi (Fiat 500) 10'23"4; 5. Licciulli (Fiat 500) 10'26"7; 6. Ciarcellutti (Fiat 500) 10'27"5; 7. Pasetti (Fiat 500) 10'33"8; 8. Rotti (Fiat 500) 10'41"3; 9. Palombo (Fiat Giannini) 10'45"7; 10. «Shaft» (Fiat 500) 11'29"6; 11. Gentile (Fiat 500) 11'52"2; 12. «Ragus» (Fiat Giannini) f.t.m.; 13. «Gastone» (Fiat 500) f.t.m.
Classe 600: 1. «Gin Tonic» (Fiat Giannini) 9'37"6, media 94.103 kmh; 2. Sbrilla (Fiat Giannini) 9'48"8; 3. Bellini (Fiat Abarth) 10'00"3; 4. Greco (Fiat Giannini) 10'01"7; 5. Fracassini (Fiat Giannini) 10'02"7; 6. Santarsieri (Fiat Giannini) 10'

05"5; 7. Dettori (Fiat Giannini) 10'09"9; 8. Angius (Fiat Giannini) 10'31"4; 9. Orzali (Fiat Abarth) 10'52"2; 10. Raffaello (Fiat Abarth) f.t.m.; 11. Bolognesi (Fiat Abarth) f.t.m.

Classe 700: 1. A. Proietti (Fiat Giannini) 9'12"9, media 93.316 kmh; 2. Gattafoni (Fiat Giannini) 9'14"9; 3. «Piero» (Fiat Giannini) 9'23"5; 4. Bifulco (Fiat Abarth) 9'56"8; 5. Nocchi (Fiat Abarth) 10'08"6; 6. Gasperini (Fiat Giannini) 10'11"8; 7. Rafanelli (Fiat Abarth) 10'57"5.

Classe 850: 1. Roberto Curatolo (Fiat Abarth) 9'01"7, media 100.339 kmh; 2. «Swig» (Fiat Abarth) 9'09"9; 3. Viotto (Fiat Abarth) 9'21"5; 4. Franchi (Fiat Abarth) f.t.m.

Classe 1000: 1. Luigi Piacentini (Abarth) 8'36"4, media 105.261 kmh; 2. Larini (Abarth) 10'05"2; 3. Carlo (Morris C) 10'09"9; 4. Turano (Fiat Abarth) f.t.m.
Classe 1150: 1. Romeo Galmozzi (Fiat 128) 8'11"1, media 110.713 kmh; 2. Aquilini (Fiat 128) 8'41"2; 3. «Pepito» (Fiat 128) 9'01"1; 4. Valentini (Fiat 128) 9'03"7; 5. Zagari (Fiat 128 GLS) 9'22"8.

Classe 1300: 1. Marco Litrico (A.R. GTA) 7'49"9, media 115.666 kmh; 2. Capponi (A.R. GTA) 8'06"2; 3. Arlini (Fiat 128) 8'16"1; 4. Perego (A.R. GTA) 8'31"8; 5. Capra (Cooper) 9'31"1; 6. Bernecci (Gordini) f.t.m.

Classe 1600: 1. Riccardo Ricci (BMW 1600) 8'12"5, media 110.381 kmh; 2. Gar-

baccio (Ford) 8'27"6; 3. Cattaneo (Ford) 8'38"1; 4. Lavecchia (A.R. GTV) 8'43"3; 5. Mura (A.R. GTV) 8'46"4; 6. Froggeri (A.R. GTV) 8'54"4; 7. Minelli (A.R. GTV) 9'06"2; 8. Olis (A.R. GTV) 9'09"8; 9. «Rara» (A.R. 1600) 9'25"1; 10. Laage (Opel Ascona) f.t.m.; 11. «Catia» (Fiat 124 CS) f.t.m.; 12. Iacoangeli (A.R. GTV) f.t.m.

Classe 2000: 1. Federico Cipriani (BMW) 7'59"4, media 113.597 kmh; 2. Sacchini (A.R. GTAm) 8'06"9; 3. Daverio (A.R. GTAm) 8'33"7; 4. Virdis (A.R. GTAm) 9'04"2.

GRAN TURISMO SPECIALE

Classe 1000: 1. Rosario Pezzella (OTS Abarth) 8'58"4, media 100.958 kmh; 2. Spiga (OTS Abarth) 9'12"7.

Classe 1300: 1. Aldo Bersano (Renault Alpine) 8'04"1, media 112.313 kmh; 2. Runfola (Lancia Fulvia) 8'10"6; 3. Deiana (Renault Alpine) 8'40"9.

Classe 1600: 1. Germano Nataloni (Lancia Fulvia) 7'55"2, media 114.382 kmh; 2. Fiegl (A.R. GTA) 8'04"6; 3. Di Rienzo (A.R. GTA) 8'07"7; 4. Tarasconi (A.R. GTA) 8'12"1; 5. Galiano (A.R. GTA) 8'42"4.

Classe 2000: 1. Paolo Monti (Renault Alpine) 7'33"5, media 119.863 kmh; 2. Tarpani 8'33"5.

Classe oltre 2000: 1. Giuseppe Fossati (Porsche 2500) 7'32"6, media 120.120 kmh; 2. Nardini (Porsche 911) 7'41"7.

SPORT GR. 5

Classe 1000: 1. «Jokrisa» (AMS) 7'54"1, media 114.654 kmh; 2. Sarti (AMS) 8'06"2; 3. Davico (AMS) 8'48"8; 4. Sebastiani (AMS) f.t.m.

Classe 1300: 1. Gianni Varese (Lola AB) 7'22"5, media 122.838 kmh; 2. Poiano (Abarth) 7'45"9; 3. Barberio (Lola AB) 7'50"3; 4. Solinas (Abarth 1300) 8'16"7; 5. Vallati (Fiat 128) 8'43"6.

Classe 1600: 1. Giovanni Morelli (Chevron) 7'07"1, media 127.866 kmh; 2. Pellegrino (Chevron) 7'18"4; 3. Santamarina (Abarth) 7'33"3; 4. Savoldi (Abarth Osella) 7'45"6.

Classe 2000: 1. Mauro Nesti (March-BMW) 6'19"8, media 142.217 kmh; 2. Pilone (Abarth Osella) 6'41"5; 3. Scola (March-BMW) 7'05"6; 4. Anastasio (AMS 2000) 7'28"2; 5. «Mascaleros» (Porsche) 7'59"4.

Classe 3000: 1. Mario Nardari (Chevron) 7'23"1, media 122.672 kmh; 2. «Mici» (Lola Ford) 7'29"9; 3. Berruto (Fiat Abarth) 7'38"2.

CLASSIFICA GENERALE: 1. Mauro Nesti (March-BMW) 6'19"8, media 142.217 kmh; 2. Pilone (Abarth Osella) 6'41"5; 3. Morelli (Chevron) 7'05"1; 4. Scola (March-BMW) 7'05"6; 5. Pellegrini (Chevron) 7'18"4; 6. Varese (Lola AB) 7'22"5; 7. Nardari (Chevron) 7'23"1; 8. Anastasio (AMS 2000) 7'28"2; 9. «Mici» (Lola Ford) 7'29"9; 10. Fossati (Porsche 2500) 7'32"6.

Per l'autodromo ennese si comincia a temere il peggio: solo il pubblico può fare il miracolo

PERGUSA da salvare

ENNA - Se non avverranno fatti nuovi e se, soprattutto, il pubblico siciliano non dimostrerà con la propria presenza e quindi col proprio apporto economico l'interesse per queste manifestazioni, è assai probabile che la ormai imminente « stagione motoristica ennese » imperniata sulle due gare di Pergusa (Euromarche 2000 e Formula Due) possa essere l'ultima di una serie iniziata parecchi anni addietro e portata avanti, fino ad oggi, pur fra mille difficoltà, dagli organizzatori ennesi. Questo il grido di allarme venuto fuori nel corso di un incontro fra la stampa e l'ing. Mingrino.

Dopo aver brevemente presentato le due gare di Ferragosto e del 26 agosto, Mingrino, che appariva visibilmente amareggiato, ha detto di ritenere « che si stia attuando da parte del Nord nei confronti del Sud una politica distruttiva del nostro sport ». A sostegno della propria tesi Mingrino ha ricordato che dopo i numerosi « siluri » alle corse in salita (che presentano obiettivamente un elevato grado di pericolosità ma sono state per il Mezzogiorno l'unico sbocco alla passione agonistica) è venuta meno la Targa Florio, la « nostra Targa Florio, la quale era e rimane sempre la più importante, affascinosa e favolosa gara che si svolgesse in Sicilia ».

La corsa siciliana, dopo la riunione CSI di Indianapolis, sembrava costretta a trasferirsi dalle Madonie a un qualsiasi autodromo italiano, visto che erano state assegnate all'Italia due prove di Mondiale Marche, una la Mille Chilometri di Monza e un'altra, che doveva essere proprio la Florio, in un qualche circuito. « Ora invece — ha continuato Mingrino — in sede di calendario '74 definitivo, si scopre che l'Italia ha solo una prova: addio Targa Florio ».

Infine un terzo punto che ha rafforzato la sua impressione di politica distruttiva nei confronti del Mezzogiorno è un telegramma arrivato da Milano e così concepito: « Autoclub Enna - per autodromo Pergusa, attenzione Rino Mingrino, presidente Autoclub - Stop - Informato soppressione gara Formula tre programmata per cinque agosto prossimo venturo circuito Pergusa nome sportivi CSAI e mia personale esprimo più vivo rammarico - Stop - Poiché siffatte decisioni contraddicono politica sviluppo sportivo sono spiacevole dover far presente che di ciò sarà tenuto conto fine assegnazione gare titolate FIA et determinazione eventuali speciali contributi - Saluti Alberto Rogano Presidente CSAI - Milano ».

Mingrino ha quindi detto di aver subito risposto a

Rogano provvedendo a mandare copia del telegramma della CSAI e della lettera di risposta al presidente dell'Automobile Club d'Italia Carpi de' Resmini, ma di non aver avuto ancora alcuna risposta. « Non è ancora la guerra — ha detto Mingrino — ma lo sarà se non avremo al più presto una risposta dall'ingegner Rogano alle nostre osservazioni, anche perché se è vero che abbiamo annullato la gara di F. 3, benché io parlerei piuttosto di rinvio invece che di annullamento visto che se il pubblico risponderà alle due prossime gare metteremo ugualmente in cantiere più avanti la prova di F. 3, è altrettanto vero che a quattro giorni dalla data di chiusura delle iscrizioni avevamo solo cinque adesioni! ».

Mingrino ha quindi evidenziato che una così limitata adesione (mentre per regolamento dovevano essere almeno 25) smentisce Rogano che dice di parlare a nome degli sportivi, cioè dei piloti. Appena venuta a conoscenza del telegramma della CSAI, la Commissione Sportiva dell'AC Enna si è riunita d'urgenza ed ha espresso con un comunicato inviato personalmente all'ingegner Rogano, il proprio disappunto per la forma e il contenuto del messaggio.

Mingrino ha poi ricordato come l'atavica abitudine del pubblico siciliano a non pagare un biglietto per assistere alle manifestazioni, mette seriamente in forse il futuro di Pergusa, costretta a vivere esclusivamente sui contributi dei vari enti le cui quotazioni sono ferme ancora a quelle del 1964.

La possibile soluzione può venire solo dall'apporto del pubblico. Quest'anno, con le tribune coperte e dotate di ogni confort, capaci di 6000 posti panoramici e senza alcun pedaggio per le auto è un biglietto di sole 2000 lire (3000 per il G.P. del Mediterraneo) si spera di mettere insieme quei 25 milioni che possono rimettere in sesto il bilancio della manifestazione, altrimenti per il futuro sarà problematico mettere ancora su gare tanto prestigiose.

A conclusione si è parlato di un quasi certo stanziamento della Cassa per il Mezzogiorno (450 milioni). Infine il direttore di corsa, dottor La Delfa, ha fatto presente che come già l'anno scorso i problemi della sicurezza verranno affrontati con impegno totale e così ci saranno in pista un elicottero, tre ambulanze, sei cannoni antincendio (tre montati sulle velocissime Maserati della CEA), 100 estintori chimici lungo il percorso (uno ogni 50 metri) con relativo operatore.

Torna ad ENNA MERZARIO sull'ABARTH

Tra i « papabili » ci sono poi Jarier, Hezemans, Elford, Peltier e Serblin con le March-BMW. Sarà come si vede una « Coppa Città di Enna » davvero memorabile che promette uno spettacolo superiore a ogni precedente edizione.

Discorso analogo, ma a un livello ancora superiore, per il G.P. del Mediterraneo di F. 2 che avrà al via quattro piloti classificati FIA, dal campione del mondo in carica Emerson Fittipaldi con la Texaco Star al suo compagno di squadra, lo scatenato svedese Ronnie Peterson, da Mike Hailwood con la Surtees a Carlos Pace, anche lui con la vettura di « Big John ».

Certamente al via poi, in caccia di punti di campionato, Vittorio Brambilla (March), Wilson Fittipaldi (Brabham), Jochen Mass (Surtees) e Gabriele Serblin (Brabham-Fina). Trattative a buon punto anche per le Chevron di Morgan e Gethin, per le ELF di Depailler e Jabouille, per le March di Jarier, Coulon, Vandervell, Gubelmann e Schaffer, per le Pygmée di Migault e Dal Bo, per le GRD di Kazato, Bourgoignie e Gunnarson oltre che per le Motul M1 di Beltoise, Pescarolo, Wollek, Jaussaud, Schenken e Pryce.

Anche per questa, che in definitiva resta il « clou » della stagione, e che si correrà per somma dei tempi delle due manches di 30 giri, ci sono tutte le premesse per assistere a una gara « monstre » che non farà certamente rimpiangere quelle degli anni passati, dai tempi degli epici duelli tra Jim Clark e Jo Siffert alle più recenti ma non meno maiuscole prestazioni dei vari Stewart, Rindt, Ickx, Hill, Courage, tutti nomi che a Pergusa hanno fornito splendide prestazioni contribuendo a rendere famoso il circuito siciliano.

Giulio Mangano

Ci si è consolati così sull'AMIATA della rinuncia alla corsa in salita

Fratelli regolaristi tra... sole e luna

GROSSETO - Per consolarsi in parte della mancata effettuazione della velocità in salita sul Monte Amiata, già in calendario il 6 maggio e rimandata poi al prossimo anno (motivo di ciò la scarsa collaborazione di enti interessati), l'AC di Grosseto ha organizzato una prova di regolarità riservata ai tesserati, come esperimento di una manifestazione che si tenterà di inserire nel calendario sportivo 1974, al fine di organizzare almeno una gara nella Maremma.

E' nata così la prima edizione del « Trofeo del Sole e della Luna », in quanto disputato fra il pomeriggio e la notte di sabato e domenica scorsa, su un percorso decisamente impegnativo per un totale di 260 chilometri, suddiviso in due giri di 130 l'uno; a decidere la gara tratti speciali su percorsi sterrati. Non quindi una gara in famiglia, ma una prova generale per l'anno prossimo.

Una quarantina sono stati i concorrenti che hanno preso il via suddivisi in quattro classi e raggruppamenti di cilindrata: dalle Fulvia HF, alle « Dune Buggy », alle Mini, Alfa, Fiat 124 e 128 coupé ed anche 500. Ma il percorso mette subito a dura prova vetture e piloti e via via col passare dei chilometri diminuiscono i rimasti in gara, mentre per altri si avvicina il limite del tempo massimo. Alla fine dei due giri, soprattutto quello notturno ha impegnato i partecipanti, solo 22 equipaggi sono stati classificati. Nel corso dell'ultimo giro un guasto a Poli ha provocato la ripetizione di una prova speciale e così la manifestazione è finita tardissimo.

Il successo è andato a una coppia di fratelli grossetani, Emilio e Maurizio (questo come navigatore) Chigiotti, su una Mini Cooper, che hanno preceduto Marco Fabbri su una sorprendente Dune Buggy Automirage che è riuscita a tenere il passo ed a superare auto con ben altre caratteristiche.

Dopo essersi ritirato dall'attività agonistica, RICCARDO SUNI, già presidente della Milano Corse, si ripresenta sui campi di gara in veste di responsabile del settore commerciale della TESAK di Firenze, un'industria che da anni produce orologi elettronici. Il suo compito è quello di propagandare un nuovo contasecondi elettronico digitale sul tipo di quello adottato da Pregliasco sulla Lancia-Marlboro, un visore che dovrebbe semplificare molto il lavoro del copilota in tutte le gare di rallies e regolarità. Il contasecondi è munito di tre pulsanti per l'avvio, lo stop e l'azzeramento, comunque telefonando a Milano all'8.394.934, Suni sarà ben lieto di dare più ampie spiegazioni.

E' una indicazione di quanto avrebbero potuto fare le « pulci » se si fosse incoraggiato il loro aspetto sportivo invece di quello esibizionista, fatto che avrebbe assicurato anche un futuro più roseo di quello che si può ora intravedere.

Tornando alla gara, questa è vissuta soprattutto nella lotta fra Chigiotti e Fabbri: quest'ultimo era in testa a metà gara, ma non ce l'ha fatta a resistere alla rimonta di Chigiotti che ce l'ha fatta per sei penalità in meno. Nelle altre classi successo di Cei su Fiat 500, di Fabbri nella 1000-1300 sull'Automirage di Marchetti su Fiat 124 coupé nella oltre 1300.

Fra le compagini in gara si sono distinte la « Morelli », la « Rima », la « Nuova Grosseto », gruppi di appassionati dai quali dovrebbe sorgere probabilmente entro l'anno una nuova scuderia, la prima del grossetano, per dare vita ad attività agonistica.

Marco Grandini

« 1. TROFEO DEL SOLE E DELLA LUNA », gara di regolarità chiusa dell'AC Grosseto, 4-5 agosto 1973.

LA CLASSIFICA

1. Emilio Chigiotti (Mini Cooper 1000) pen. 30; 2. Fabbri (Automirage VW) pen. 36; 3. Penni (Mini Cooper) pen. 64; 4. Picchiotti (Simca) pen. 67; 5. Cei (Fiat 500) pen. 149. Seguono con maggiori penalizzazioni nell'ordine: Fazzari (Lancia Fulvia); Andreucci (Mini Cooper); Giomini (Volkswagen); Chiozzi (Fiat 500); Niccolini (A. 112); Marchetti (Fiat 124 Coupé); Focacci (Mini Cooper); Ridi (Fulvia); Nelli (Fiat 128 Coupé); Moscatelli (Fiat 128 Coupé); Giusti (Fiat 128 Rally); Conte (Renault 1300); Ciaffarafa (Renault R8/S); Ferretti (Fiat 128 Rally); Picchiotti (Fiat 500); Geri (NSU Prinz); Meoni (Fiat 850 Abarth).



La MITROPA CUP, anche se restano ancora due gare da disputare, ha già delineato il suo probabile vincitore nel tedesco Rack. Ben difficilmente infatti nei restanti Rally di S. Marino di Castrozza (31 agosto - 1 settembre) e Bavaria (21-23 settembre) il secondo classificato, il tedesco Berger, e tantomeno il nostro Ambrogetti che è quarto potranno sperare di raggiungerlo.

Se sarà Rack allora in vincitore è indubbio che ci troviamo di fronte ad un salto (in basso) qualitativamente non indifferente se pensiamo che le ultime due edizioni sono state vinte dai nostri Sandro Munari-Mario Mannucci e Lele Pinto-Gino Macaluso, ma questo è infatti il rischio di tutti i campionati.

Con qualche piccante retroscena le (fin troppo) selettive Valli Piacentine

La banda del «taglio»

PIACENZA - «Scusi le interessa mica una scorciatoia?». Così un giovane di Travo, con spiccato senso degli affari, si è presentato a diversi concorrenti impegnati nelle ricognizioni ante-gara. Allora, dopo gli spacciatori di droga ed i contrabbandieri di sigarette e radioline giapponesi, abbiamo adesso anche gli spacciatori di «tagli in speciale»: quale quindi il terreno più ideale della famosa Pietra Parcellara che già a questo proposito divenne famosa negli scorsi rally di Pavia e di Sanremo? Morale: gli organizzatori si sono visti costretti a ridurre il percorso della stessa dai diciassette chilometri previsti ai miseri tre disputati. Si è corso cioè sino alla prima ombra di bivio, dopodiché ognuno era libero di «arrangiarsi» per arrivare al C. O. di Mezzano Scotti.

● Altra grossa novità degna di nota per l'ingegno del suo inventore, è stata quella di un possessore di 128 Fiat che, smanioso di mettere in mostra le sue velleità velocistiche, si è esibito, durante lo svolgimento della prima prova speciale, in una magnifica discesa contromano tra i clacson plaudenti dei concorrenti via via incrociati, con magnifica virata finale e risalita questa volta pochi metri davanti l'Opel di Reda, decisamente entusiasmato ed onorato da cotanto «apripista».

● A dare un certo tono alla manifestazione aveva indubbiamente contribuito il ritorno un po' nostalgico ma sempre degno di interesse del patron dell'Autosport, Dal Monte. Distrattamente però la mancanza del navigatore (forse per ragioni di masse distribuite) gli

è costata cara essendosi il nostro confuso sulla strada da prendere prima della terza prova, con inevitabile «taglio» di un controllo e piante di disperazione del suo primo ed unico grande tifoso: Giorgio, il meccanico play-boy del Jolly Club.

● A Piacenza l'organizzazione è stata perfetta con la pubblicazione delle classifiche addirittura in anticipo sull'orario previsto. Unico grosso neo (che rischia di diventare regola da qualche tempo a questa parte) la mancanza di premi d'onore per i vincitori (almeno) di classe. Forse che gli organizzatori sono convinti che uno venga a buttare un'automobile giù per un greppo attirato esclusivamente dalle 40.000 lire che nella migliore delle ipotesi potrà guadagnare?



Canè, terzo al Rally di Piacenza, si è già matematicamente assicurato il titolo esordienti per il 1973 ed è assieme a Boretto, Ardizzoia e Sansone tra i favoriti per la conquista della coppa CSAI G. 3

Classifica ufficiosa della Mitropa Cup 1973

	MARTHA	HESSEN	SEMPERIT	UDINE	TOTALE
1. RACK (D)	15	19	18	21	73
2. BERGER (D)	—	18	24	—	42
3. MEHMEL (D)	11	6	13	10	40
4. AMBROGETTI (I)	12	—	14	12	38
5. RUSSLING (A)	13	—	20	—	33
6. WITTMANN (A)	13	—	13	—	26
7. BALLESTRIERI (I)	25	—	—	—	25
7. DEEHNELT (D)	7	18	—	—	25
9. ZOCKL (A)	12	—	12	—	24
9. ROHRL (D)	24	—	—	—	24

Tra l'altro proprio la Mitropa 1973 era iniziata molto bene per noi con il successo di Ballestrieri-Maiga primo al Martha Rally e tutto faceva pensare che alla Lancia puntassero anche a questo campionato, poi i troppi impegni di Ballestrieri (che in quel periodo si trovava a condurre anche il campionato italiano rallies e il trofeo dei rallies nazionali) l'hanno costretto a lasciare ed è venuto così alla ribalta Rack, pilota dalle doti di certo non eccelse ma ottimamente assecondato dal suo ottimo mezzo, la Porsche Carrera 2700, che gli permette sempre «sicuri» piazzamenti.

Rack sarà anche al via del Rally di S. Martino, con la sua vettura ancora più potente grazie alle ultime modifiche, dove è ben deciso a puntare all'assoluto.

Tra P. P. il g. 3 BILLIA

PIACENZA - Due baffetti da moschettiere, una Fulvia G.3, poche corse ma con una tendenza a vincerle, questo è Gianfranco Billia il vincitore del 3. Rally delle Valli Piacentine, una gara estremamente selettiva caratterizzata da oltre il 50% di ritirati. Doveva essere una corsa riservata esclusivamente alla lotta tra Pelganta e Polese, i due più seri candidati alla conquista del Trofeo dei rallies nazionali, ma la realtà si è mostrata subito molto diversa con Pelganta costretto ad un ritardo irreperabile già alla seconda prova speciale (causa la rottura del cavo dell'acceleratore) e Polese fermo poco dopo col cambio a pezzi. Si sono scatenati così i G.3, gli stessi che stanno battendosi sin dall'inizio di stagione senza un attimo di respiro, con il solo Pittoni a fa-

re da incomodo con la sua 124 ST sempre prodigiosa in questo tipo di gare. Ci ha provato subito Sansone ed appariva il più vivace, ma un'uscita di strada galeotta nel controllo tiratissimo di Bivio Montalbero lo ha praticamente tolto dalla lotta, poi è stata la volta di Canè che proprio nel suddetto controllo ha bastonato tutti i rivali, e via via quella di Ardizzoia, Biasuzzi, Boretto e Billia. Quest'ultimo è stato sicuramente il più incisivo ed il più continuo e non a caso a lui è finita la prima piazza, ma senza una grossissima ingenuità poteva puntarvi seriamente anche Boretto, probabilmente oggi come oggi, il più in forma di questo agguerritissimo lotto.

«3. RALLY NAZIONALE DELLE VALLI PIACENTINE» - Piacenza, 5 Agosto 1973.

CLASSIFICA GENERALE

1. Gianfranco Billia (H.F. 1.6) 1.15'41"; 2. Pittoni (Fiat 124) 1.16'13"; 3. Canè (Porsche) 1.16'22"; 4. Boretto (H.F. 1.6) 1.16'24"; 5. Pelganta (H.F. 1.6) 1.17'10"; 6. Ardizzoia (H.F. 1.6) 1.18'10"; 7. Barboni (H.F. 1.6) 1.19'01"; 8. Presotto (Opel 1.9) 1.19'39"; 9. Mondino (Opel) 1.20'19"; 10. Reda (Opel 1.9) 1.27'35"; 11. Carnino (H.F. 1.3) 1.28'14"; 12. Beretta (A.R. GT) 1.28'24"; 13. Marengo (H.F. 1.3) 1.29'01"; 14. Torriani (Opel 1.9) 1.29'17"; 15. «Stefy» (Opel 1.9) 1.30'12"; 16. «Eolo» (H.F. 1.6) 1.30'19"; 17. Marengo (H.F. 1.3) 1.30'50"; 18. Galante (H.F. 1.6) 1.30'53"; 19. Zuccarello (Fiat 128) 1.31'06"; 20. Spiez (BMW) 1.32'57; 21. Brocchi (Opel 1.9) 1.33'22"; 22. Saettoni (Opel 1.9) 1.34'06"; 23. Crismani (H.F. 1.3) 1.34'35"; 24. Brambilla (Fiat 128) 1.34'46"; 25. Airolti (H.F. 1.6) 1.38'24"; 26. Tirrotti (Fiat 125) 1.40'22"; 27. Cardarelli (Fiat X1/9) 1.40'55"; 28. Sassone (Fiat 127) 1.41'35"; 29. Scmandulli (H.F. 1.3) 1.41'42"; 30. Codognelli (H.F. 1.6) 1.43'34"; 31. Galesi (Opel 1.9) 1.45'15"; 32. Parisi (A. 112) 1.45'30"; 33. Achilli (Fiat 124) 1.45'55"; 34. Roccatò (NSU 1000) 1.49'16"; 35. Ciravegna (A. 112) 1.55'56"; 36. De Vito (Fiat 850) 2.00'02"; 37. Chiari (Fiat 128) 2.01'10"; 38. Baroschi (Simca R2) 2.02'55".

CLASSIFICHE DI CLASSE

G. 3 Unica: 1. Billia (HF 1600); 2. Canè (Porsche 911S); 3. Boretto (HF 1600) 4. Ardizzoia (HF 1600); 5. Galante (HF 1600).

G. 2-4/1600: 1. Pelganta (HF 1600); 2. Barboni (HF 1600); 3. «Eolo» (HF 1600); 4. Spiez (BMW 1600); 5. Tirrotti (Fiat 125S).

G. 2-4/1300: 1. Carnino (HF 1300); 2. Marengo E. (HF 1300); 3. Marengo D. (HF 1300); 4. Zuccarello (Fiat 128C); 5. Crismani (HF 1300).

G. 1/2000: 1. Pittoni (Fiat 124ST); 2. Presotto (Opel Ascona); 3. Mondino (Opel Ascona); 4. Reda (Opel Ascona); 5. Beretta (A.R. GT 2000).

G. 1/1300: 1. Bareschi (Simca Rally 2); 2. Chiari (Fiat 128).

G. 1/1000: 1. Sassone (Fiat 127); 2. Parisi (A. 112); 3. Ciravegna (A. 112); 4. De Vito (Fiat 850S).

G. 2/1150: 1. Roccatò (NSU 1000).

Finale FISA a MISANO o Vallelunga

SIENA - Nella sua ultima riunione il consiglio direttivo della FISA ha discusso le sedi di svolgimento della semifinale e della finale del «Challenge FISA '73». Per la semifinale, seppure con qualche riserva, sembra verrà scelto l'autodromo di Magione. Per la finale, vista la quasi inagibilità del nuovo autodromo del Mugello, la scelta potrà cadere su Misano o Vallelunga. Nel corso della riunione è stato pure deciso che la segreteria FISA resterà chiusa per ferie dal 13 al 24 agosto.

Il «guaio» è proprio successo al primo passaggio dal controllo già citato: il radar prevedeva infatti il transito su un tratto di strada estremamente dissestato o, in variante, quello su un tratto molto migliore ma decisamente più lungo. Nel dubbio, unico ad agire così, Boretto ha scelto questa seconda alternativa che si è risolta con un ritardo al controllo nell'ordine di circa 30 secondi rispetto alla media degli avversari più diretti e di circa un minuto nei confronti del duo Canè-Pittoni. Inutile quindi il secondo giro senza risparmio (e questa volta anche il settore più vantaggioso in quel controllo) agli effetti del primo posto, ma pur sempre utilissima la quarta piazza finale ai fini del campionato adesso definitivamente circoscritto (il G.3 s'intende) a lui, Canè, Ardizzoia e Sansone, l'unico ancora a digiuno di punti nel secondo gruppo di gare.

Canè a Piacenza, nonostante fosse partito convinto di non piazzarsi nemmeno nei primi dieci per le condizioni del fondo che non favorivano di certo i limiti «economici» della sua vettura, ha ottenuto il suo miglior risultato stagionale ritrovando forse la voglia di continuare a battersi, la stessa che ultimamente sembrava l'avesse abbandonato con la certezza della conquista del titolo «esordienti» dove unico in grado di contrastarlo si è rivelato Montaldo, presente anche in questa gara dove però ha preferito ritirarsi dopo aver pagato un ritardo eccessivo al solito controllo causa la foratura di un pneumatico. Ardizzoia per contro, nonostante la sua gara sia stata regolare e nulla più per uno col suo temperamento e le sue grandissime possibilità, appariva alla fine pago del risultato ottenuto promettendo fuochi e fiamme per le due prossime corse in calendario, entrambe sulle strade di casa sua.

C'era in gara, come già accennato, anche Biasuzzi al rientro dopo il pauroso incidente di Cremona, ma è apparso (ovviamente si obiet-

terà) piuttosto sotto tono ed al momento del ritiro per la rottura di un semiasse aveva ben poche possibilità di classificarsi più in su del quinto posto assoluto.

Nel G.1 di lotta neanche ombra: il dominio del duo Pittoni-Special T è oramai scontato tantopiù che Zandonà (fermo a Piacenza con la frizione bruciata) rischia di passare di moda se non riesce a riingranare la marcia dell'inizio di stagione quando mieteva successi in ogni dove. Addirittura, Pittoni punta adesso sempre più insistentemente al risultato assoluto ed a metà gara al comando della corsa c'era lui seguito da Canè e da Billia.

Dal Pittoni marito, alla Pittoni moglie: Serena a Piacenza è stata splendida con tutta una serie di tempacci capaci di intimidire quasi tutti gli avversari (ivi compresi diversi dei già succitati) e proprio quando pensava di classificarsi nelle primissime piazze è arrivata la mazzata «abituale»: la pompa della benzina si è rifiutata di fare il proprio dovere allineandosi con le sue consorelle da tempo montate sulle vetture del Jolly Club.

Non deve comunque passare inosservata la gara di Pelganta perché se è vero che alla fine è finito solo quinto, è anche vero che senza quell'inconveniente dell'acceleratore avrebbe sicuramente vinto pronto ad offrirci la puntuale riconferma delle sue qualità velocistiche. Per lui niente di compromesso tantopiù che Polese non arrivando ha riproposto l'annuale enigma delle Alpine sempre fortissime ad inizio stagione quanto delicate e meno competitive via via che si avvicinano le ultime gare.

La classifica ricorda anche Barboni, handicappato sin dalla prima speciale dal cedimento degli ammortizzatori posteriori, Presotto e Mondino gli ultimi due del gruppetto dei primi nettamente distanziati da tutto il resto degli arrivati anche se Reda merita di venire citato se non altro per essere arrivato secondo degli esordienti.

Carlo Cavicchi