

LEGGETE  
SUBITO

nelle pagine che seguono

MOSS, chi  
era costui



Il pilota  
dal braccio  
d'oro



GUIDA al  
Giro d'ITALIA

il pallottoliere  
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale  
delle corse

a pagina

11 CALENDARIO  
DELLE CORSE

34 MOTORAMA

46 KARTING  
TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI  
rimarremo amici

51 COMPRAVENDITA

● Il primo contatto preGiro d'Italia di Merzario, con la Lancia Stratos, avviene mentre AUTOSPRINT arriva in edicola: lunedì a Casale. Merzario correrà con la vettura meno potente, quella col motore DINO due valvole « Perché — ha detto Florio — è più collaudata ».

● Il segretario della CSAI dott. Saliti ha conquistato a Vallelunga il titolo di campione nel... salto in basso. Alla vigilia del GP Roma F. 2, nell'eseguire un elegante volteggio sul muretto della linea di partenza, è finito nella buca del sottopassaggio delle tribune. Si è fatto un taglio alla tempia (ma adesso è già guarito). Però, perché... non era segnalato il buco? Che cosa capiterà ora alla sottocommissione circuiti e sicurezza?

**M**aretta in Consiglio CSAI per la nota questione del Premio al Costruttore '73. Come sapete, dopo la « rinuncia » di Ferrari l'anno scorso, nei regolamenti pubblicati quest'anno dalla CSAI non figurava nessun Premio, nemmeno nella formula fifty-fifty per costruttori e Scuderie che facevano correre piloti italiani in F. 1. Colpo di scena alla vigilia dell'ultimo G.P. d'Italia a Monza: nel regolamento, torna a figurare la voce « Premio al Costruttore »!

Essa fu inventata vent'anni e passa fa dal Principe Caracciolo per dare un contributo « ufficiale » ACI alla Ferrari. Solo una volta — nel 1957 — i milioni — che furono 20-25 o 50 a seconda i casi — li ebbe

la Maserati, ma Ferrari ottenne lo stesso un... conguaglio.

Non si è mai saputo se l'ultima sortita nel recente regolamento milanese sia stato un errore casuale nel ricopiare il regolamento dell'anno prima del G.P. d'Italia o un'abile mossa. Certo che l'ing. Ferrari, (il quale peraltro, non risulta abbia mai per iscritto rinunciato al Premio al Costruttore come declamò a Salice Terme), per lettera ha chiesto una conferma dell'erogazione per quest'anno. Anzi ha voluto l'assegnazione.

Di qui la maretta. Perché qualcuno nella CSAI ha obiettato, giustamente, che rimettere in atto la contribuzione diventava una presa in giro anche per chi aveva applaudito con entusiasmo le parole di Enzo Ferrari nel Convegno CSAI di Salice. Parole che furono originate, si pensa, anche dalla opportunità di non far erogare pro una azienda Fiat, un appoggio economico che la Casa torinese non può certo considerare essenziale per l'attività sportiva di una consociata.

Ma sembra ci sia poco da fare. La Ferrari anche quest'anno avrà i 25 milioni di Premio al costruttore, nonostante sia stato varato così curiosamente in extremis. Resta un dubbio, quello del regolamento applicato per l'assegnazione, non esistendone traccia nell'Annuario CSAI '73. Ci è stato detto: « Sarà quello del '72 ». Ma col regolamento dell'anno scorso nessun costruttore o scuderia italiana può pretendere il Premio ACI quest'anno! Perché, è scritto chiaramente, che per ottenere il

● Su AUTOSPRINT N. 38, nel servizio post-Monza del nostro L.L.N.I., pubblicavamo una sequenza fotografica che documentava come, nonostante la « farsa » disciplinabox imposta da Hulme e dai vari teams, i box monzesi pullulassero della solita « fauna » di non addetti ad alcun lavoro. Fra le foto, ce n'era una che in realtà stonava. Si riferiva a due ufficiali d'aviazione che, invece, erano fra le poche persone veramente indispensabili. Si trattava infatti del pilota dell'elicottero di servizio e dell'ufficiale medico imbarcato sull'elicottero stesso. E' una precisazione doverosa che teniamo a fare.

● Pare che alla corsa dei Campioni tutti in Porsche Carrera organizzata da Penske negli USA per fine ottobre al posto di Jackie Stewart (che ha promesso di non « mettere più il sedere su una macchina da corsa ») sarà Graham Hill.

● A Parigi la CSI ha recentemente rinnovato le sue cariche. Pare che il francese Balestra abbia fatto manovre d'eccezione per arrivare alla vice Presidenza. E pare che Rogano, officiato da altri a questa candidatura, si sia ritirato spontaneamente.

● Un lettore ci ha chiesto: ma perché da qualche tempo sul quotidiano bolognese che si distingue contro le corse automobilistiche, quasi come quello (d'Ottono) milanese, appaiono brevissimi articoli di Enzo Ferrari?



## Il «giallo» di un Premio

Premio bisogna aver raggiunto almeno 20 punti nella classifica mondiale F. 1. E Ferrari non li ha raggiunti comunque. Come costruttore ne ha 12. Se sommasse i punti di Ickx e Merzario arriverebbe al massimo a 18, pardon a 14, perché

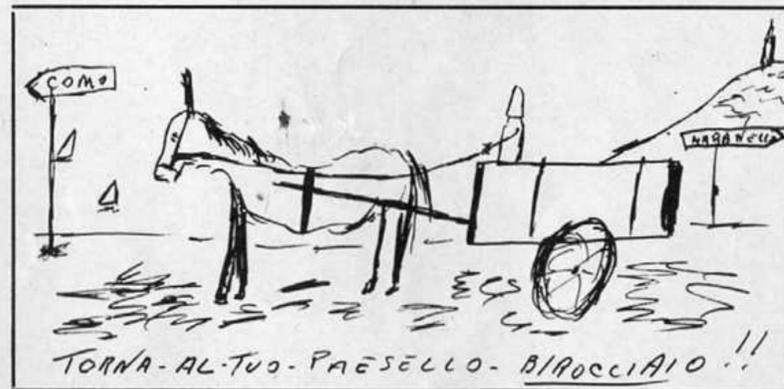
4 di Ickx sono stati presi al Nurburgring con la McLaren.

Ma ci credete voi che questo regolamento verrà rispettato? D'altronde, un Premio per aver mandato via un pilota italiano e averne assunti due con cognomi che ...finisco-

no per vocale, bisogna pur darglielo al Drake, no?

P.S. Pare che in pro di Maranello ci siano anche pressioni (di riconoscenza) da parte della Farnesina (il Ministero degli Esteri), in quanto l'ingaggio di Lauda sarebbe un ottimo cadeau nel quadro di quel « pacchetto » per l'Alto Adige garantito all'Austria.

L'anonimo  
di  
MARANELLO



● Questo disegno con lo sciocco insulto, come nelle più tradizionali lettere anonime, è giunto per posta ad ARTURO MERZARIO proprio il giorno in cui lasciava la Ferrari due settimane fa. Il timbro della lettera (senza firma ovviamente) porta proprio quello dell'ufficio postale di Maranello. E' una lettera perlomeno singolare, almeno se si deve giudicare dal ben diverso umore di quelle che ci sono arrivate in redazione, tutte a favore del pilota comasco, dopo il suo amaro divorzio con la Casa modenese, come le testimonianze d'affetto per Arturo ricevute a Bologna la sera della conclusione del GP al Computer. Un plebiscito nel corso del quale la Ferrari è stata letteralmente messa sotto accusa da tutti i presenti che non hanno esitato a dichiararsi ferraristi delusi e passati all'Alfa perché «...Con certi sistemi non se ne può più... » hanno detto. Manifestazioni anonime come questa del disegno sono uno dei... pregi della liberocrazia attuale. Solo che sembra curioso che questo tipo di espansività anonima si sia manifestata puntualmente contro un pilota italiano che ha deciso di non arrendersi agli ukase di Maranello. Tanto per la storia: ricordate il famoso telegramma (sempre anonimo) saltato fuori alla vigilia della partenza di de Adamich dalla Ferrari? Certo che i passaggi all'ALFA scottano in certi ambienti modenesi...

● Anche l'anno prossimo a Daytona, la prima prova del mondiale Marche '74 si svolgerà sulla distanza di 24 Ore. Anche se né l'Alfa né la Ferrari ci saranno...

● Hanno detto - Mario Poltronieri (anche alla TV): « Lauda è il Fittipaldi austriaco. » E LAUDA (stando a quanto scrive il noto telecronista): « Se la Ferrari va bene posso anche battere il record di Fittipaldi diventando campione del mondo a 24 anni ». (P.S. Forghieri è avvertito: se il record di Emerson non viene battuto sarà solo colpa della B. 4).

● Pare che l'avv. Stochino fremesse agli elogi a cascata espressi da tutti i piloti, specie stranieri, partecipanti al rally di Sanremo, nel corso della premiazione della gara. Una vera FIAMMata di entusiasmo (tanto per... stare al nome del Trofeo) quella di Lampinen e C. Il maxipatron del S. Martino si deve essere sentito sfuggire sotto i piedi l'ambizione di avere il suo rally prova mondiale in alternativa.

● Alla finale FISA di Misano ha assistito il Presidente della CSAI ing. Rogano. E naturalmente non poteva essere incruento l'incontro in quella occasione con i proprietari, dell'autodromo MISANO, ancora avviliti per il calendario di gare ottenuto dalla CSAI. Le rimostranze maggiori sono state naturalmente per i favori invece ottenuti dal Mugello, autodromo che deve ancora entrare in funzione. Pare che sia stato risposto: « Sapete, il Mugello ha San Farnani... »

Marcellino

# Le DATE MONDIALI '74

## FORMULA 1

|              |   |
|--------------|---|
| 13 gennaio   | G.P. DI ARGENTINA (Buenos Aires)          |
| 27 gennaio   | G.P. DEL BRASILE (Interlagos)             |
| 2 marzo      | G.P. DEL SUD AFRICA (Kyalami)             |
| 28 aprile    | G.P. DI SPAGNA (Jarama)                   |
| 12 maggio    | G.P. DEL BELGIO (Nivelles)                |
| 26 maggio    | G.P. DI MONACO (Montecarlo)               |
| 9 giugno     | G.P. DI SVEZIA (Scandinavian Raceway)     |
| 23 giugno    | G.P. D'OLANDA (Zandvoort)                 |
| 7 luglio     | G.P. DI FRANCIA (Digione)                 |
| 21 luglio    | G.P. DI GRAN BRETAGNA (Brands Hatch)      |
| 4 agosto     | G.P. D'EUROPA E DI GERMANIA (Nurburgring) |
| 18 agosto    | G.P. D'AUSTRIA (Osterreichring)           |
| 8 settembre  | G.P. D'ITALIA (Monza)                     |
| 22 settembre | G.P. DEL CANADA (Mosport)                 |
| 6 ottobre    | G.P. DEGLI STATI UNITI (Watkins Glen)     |

## Campionato MARCHE

|              |                         |
|--------------|-------------------------|
| 3-4 febbraio | 24 ORE DI DAYTONA       |
| 7 aprile     | ROAD ATLANTA (USA)      |
| 25 aprile    | 1000 KM DI MONZA        |
| 5 maggio     | 1000 KM DI SPA          |
| 19 maggio    | 1000 KM DEL NURBURGRING |
| 2 giugno     | 1000 KM DI IMOLA        |
| 15-16 giugno | 24 ORE DI LE MANS       |
| 30 giugno    | 1000 KM D'AUSTRIA       |
| 28 luglio    | 6 ORE DI WATKINS GLEN   |
| 15 agosto    | CORSA AL PAUL RICARD    |
| 29 settembre | 1000 KM DI BRANDS HATCH |
| 20 ottobre   | 1000 KM DI BUENOS AIRES |



# DOVE corriamo domenica?



## TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

RAI e TV ci pensano poco allo sport auto. Allora non dimenticate che tutte le domeniche-da-corsa e i giorni delle prove è a vostra disposizione la Speciale Segreteria AUTO-SPRINT. Conoscerete classifiche, tempi, posizioni. Vi invitiamo a chiedere informazioni telegrafiche per consentire alla segreteria di soddisfare tutte le chiamate, specialmente nei giorni delle prove mondiali. Ricordate: basta TELEFONARE allo (051) 46.56.24.

## Campionato MARCHE RALLY

|                        |   |
|------------------------|---|
| 14-17 febbraio         | RALLY DI SVEZIA                         |
| 19-24 marzo            | RALLY TAP (Portogallo)                  |
| 11-15 aprile           | EAST AFRICAN SAFARI (Kenya)             |
| 18-23 giugno           | RALLY DELL'ACROPOLI (Grecia)            |
| 7-14 luglio            | HEATWAY RALLY (Nuova Zelanda)           |
| 2-4 agosto             | RALLY MILLE LAGHI (Finlandia)           |
| 11-15 settembre        | RALLY DELLE ALPI AUSTRIACHE             |
| 3-6 ottobre            | RALLY DI SANREMO                        |
| 16-20 ottobre          | RALLY OF RIDEAU LAKES (Canada)          |
| 31 ottobre/4 novembre  | RALLY PRESS ON REGARDLESS (Stati Uniti) |
| 15-20 novembre         | RALLY DI GRAN BRETAGNA                  |
| 30 novembre/1 dicembre | GIRO DELLA CORSICA                      |

Le corse in calendario dal 26-10 al 4-11-73 in Italia e all'estero

## OTTOBRE

| DATA  | CORSA                                     | A.C. ORGANIZZATORE    | LOCALITA' DI PARTENZA<br>DISTANZA - ARRIVO  | ORARI                        | VALIDITA'   | TIPO DI GARA                        | VINCITORE ASSOLUTO<br>EDIZIONE PRECEDENTE<br>PRIMATI |
|-------|---|-----------------------|---|------------------------------|---|-------------------------------------|--|
| 25-27 | Giro automobilistico d'Italia             | AC Torino             | Part. Torino - Corso<br>Unità d'Italia n. 40<br>Arr. Torino (idem)<br>tot. km 2.000 | ore 7 (25)<br>ore 22 (27)    | ●●●<br>Camp. It. Gr. 4                                    | Gara mista velocità<br>e regolarità | Si effettua per la prima volta                       |
| 25-27 | Rally Wartburg                            | Germania Est          |   |                              | ●●●   | Rally                               |  |
| 26-28 | Rally 1000 Minuti                         | Austria               |   |                              | ●●●   | Rally                               | Pinto-Mancaluso<br>(Fiat 124 Spider)                 |
| 26-28 | XXI Rally di Spagna                       | Spagna                |   |                              | ●●●   | Rally                               | Canallas-Ferrater (Seat 124)                         |
| 27-28 | Salita di Cannes                          | Francia               |   |                              | ●●●<br>T, GT, S   | Velocità in salita                  |  |
| 27-28 | XII Rally di Lugano                       | Canton Ticino         |   |                              | ●●●   | Rally                               |  |
| 27-28 | Corsa al Salzburgring                     | Germania              | Circuito del Salzburgring<br>di km 4,238  |                              | ●●●<br>T, GT, S, F. 3, F. V,<br>F. Super V, F. F.         | Velocità in circuito                |  |
| 27    | Scuola Henry Morrogh                      | Scuola Piloti Morrogh | Autodromo di Casale   |                              | ●●●   | Scuola di pilotaggio                |  |
| 28    | Selezione per Ford-Mexico                 | Scuola Piloti Morrogh | Autodromo di Casale   |                              | ●●●   | Scuola di pilotaggio                |  |
| 28    | Corsa a Goiana                            | Brasile               | Autodromo di Goiana   |                              | ●●●<br>Sport Gr. 5  | Velocità in circuito                |  |
| 28    | Corsa a Riverside                         | Stati Uniti           | Circuito di Riverside<br>di km 5,23   |                              | ●●●<br>Camp. Can-Am<br>e Corsa Campioni<br>F. 1 e F. 5000 | Velocità in circuito                | Follmer (Porsche-Penske)<br>media 197,280            |
| 28    | Rallycross a Tulln                        | Austria               |   |                              | ●●●   | Rallycross                          |  |
| 28    | Salita Gordon-Coussols                    | Francia               |   |                              | ●●●   | Velocità in salita                  |  |
| 28    | Corsa al Paul Ricard                      | Francia               | Circuito del Paul Ricard<br>di km 5,810   |                              | ●●●<br>F. Renault   | Velocità in circuito                |  |
| 28    | 1. Trofeo Campidoglio                     | Gr. Piloti Romani     | Circuito di Vallerlunga<br>di km 1,720  | ore 8<br>ore 17              | ●<br>Gr. da 1 a 5<br>F. Italia, F. 850                    | Velocità in circuito                | Si effettua per la prima volta                       |
| 28    | Rally Coppa Riviera di Ponente XXXIII Ed. | AC Genova             | Part. Torriglia<br>Arr. Torriglia<br>tot. km 280                                    | ore 7 (28)<br>ore 13,30 (28) | ●   | Rally                               | Marzatico (Porsche)                                  |

## NOVEMBRE

|      |                         |             |  |  |          |                |                      |
|------|-------------------------|-------------|--|--|----------|----------------|----------------------|
| 31-5 | Press on Regardles      | Stati Uniti |  |  | ●●●      | Camp. mondiale | Rally                |
| 1-4  | Giro di Algave          | Portogallo  |  |  | ●●●      |                | Rally                |
| 1-5  | Rally Istanbul-Kabul    | Turchia     |  |  | ●●●      |                | Rally                |
| 1-11 | Dulux Rally             | Australia   |  |  | ●●●      |                | Rally                |
| 2-4  | Trofeo Turismo del Fuji | Giappone    |  |  | ●●●<br>T |                | Velocità in circuito |

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



La sala dell'Esso Motor Hotel gremita di spettatori durante la presentazione della finale della «sfida»



# Ecco come il COMPU 2 CAMPIONISSIMI

# ASCARI

## Classifica finale G. P. al COMPUTER

(secondo i punti per il Totosprint)

|               | Monza | Monaco | Nurburg. | Totale |
|---------------|-------|--------|----------|--------|
| 1. ASCARI     | 6     | 10     | 20       | 36     |
| MOSS          | 15    | 15     | 6        | 36     |
| 2. CARACCIOLA | 0     | 20     | 15       | 35     |
| 3. FANGIO     | 20    | 2      | 12       | 34     |
| 4. STEWART    | 8     | 12     | 1        | 21     |
| 5. CLARK      | 12    | 0      | 8        | 20     |
| 6. NUVOLARI   | 2     | 6      | 10       | 18     |
| 7. ROSEMEYER  | 10    | 1      | 4        | 15     |
| 8. FITTIPALDI | 0     | 8      | 2        | 10     |
| 9. RINDT      | 3     | 4      | 0        | 7      |
| VARZI         | 1     | 3      | 3        | 7      |
| 10. WIMILLE   | 4     | 0      | 0        | 4      |

**A**LBERTO ASCARI e STIRLING MOSS, a pari merito, sono i vincitori del « Gran Premio al Computer » di tutti i tempi, un confronto ideato e organizzato dal nostro giornale, ed elaborato dal « cervellone » del Centro di calcolo elettronico interuniversitario dell'Italia nord-orientale di Casalecchio di Reno, all'uopo memorizzato da una équipe altamente specializzata, coordinata dal nostro collaboratore straordinario Roberto Ghini. La classifica che vede nell'ordine, dopo Ascari e Moss, i vari Caracciola, Fangio, Stewart, Clark, Nuvolari, Rosemeyer, Fittipaldi, Rindt, Varzi e Wimille, è apparsa, dopo quella dei G.P. di Monza, Montecarlo e del Nurburgring che servivano come base di confronto, sul terminal installato nei saloni delle conferenze, gentilmente messi a disposizione per l'occasione dalla Direzione dell'Esso Hotel di Bologna.

Due erano i saloni a disposizione di AUTOSPRINT e nonostante il grande spazio concessoci, questo si è dimostrato, ad un certo momento, insufficiente a contenere lo straripante fiume dei nostri lettori che sono intervenuti alla manifestazione. A parte il « fedelissimo » giunto addirittura alle ore 19,20 (il convegno era programmato per le 21,15), già alle 20,30 si poteva registrare il « tutto esaurito »

e gli ultimi arrivati hanno dovuto restarsene in piedi, penzolando sulle spalle dei più previdenti che si erano già sistemati sulle comode poltrone. Del resto tutto ciò era ampiamente prevedibile sia perché gli amici della Domenica Sportiva Radiofonica avevano dato notizia dell'avvenimento e sia perché col G.P. al Computer era stato lanciato un « Totosprint » che porterà al vin-

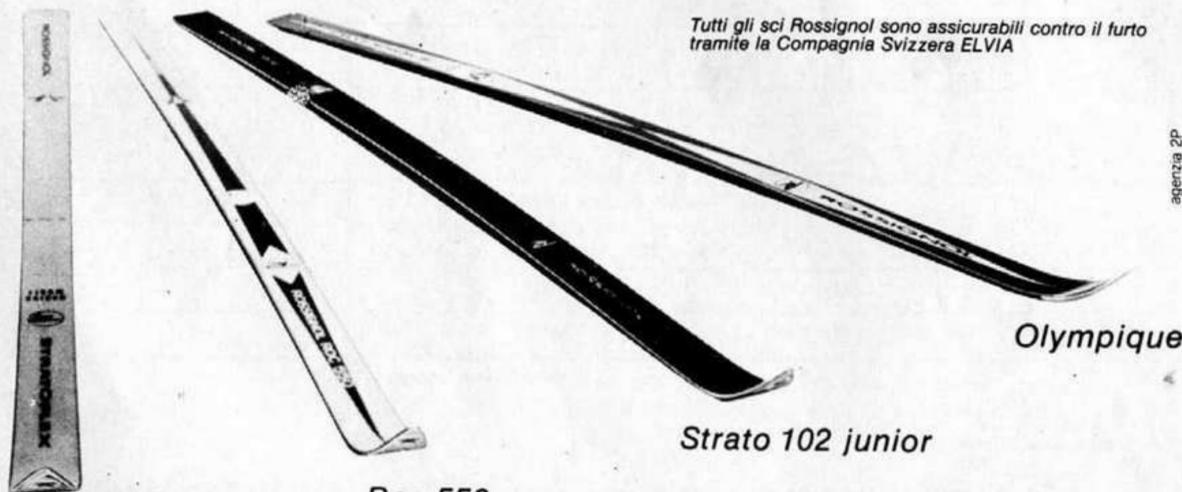
**inutile discutere,  
in pista  
occorrono altri argomenti**

# Rossignol

**ha questi argomenti**

KL1973. L'argomento più veloce del mondo. Su di esso non ammettiamo discussioni. Poi Sapporo e il Campionato del Mondo Professionisti, la Coppa del Mondo e la Coppa Europa con le nostre vittorie. Qui quattro chiacchiere le possiamo anche fare, giusto per illustrarti i motivi tecnici che hanno portato a queste vittorie. Perché alla Rossignol amiamo lo sci. Come amiamo i giovani campioni e le loro vittorie. Non per niente facciamo sci da 65 anni, alla Rossignol.

Tutti gli sci Rossignol sono assicurabili contro il furto tramite la Compagnia Svizzera ELVIA



Strato 102 junior

Roc 550

Stratoflex Racing

riceverete il ricco catalogo illustrato inviando lire 200 in francobolli a:  
NICOLA ARISTIDE & FIGLIO - 13051 BIELLA

**Hanno collaborato**

con **AUTO  
SPRI  
NT**

- Per la « valutazione » dei dodici piloti in gara: Enzo Ferrari, Carlo Abarth, Mino Amorotto, Carlo Chiti, Guglielmo Dei, Huschke von Hanstein, Romolo Tavoli, Nello Ugolini, Giovanni Lurani Cernuschi, Pero Taruffi, Vittorio Ceard, Corrado Millanta, Maxwell Boyd, John Bolster, Paul Frere, Richard von Frankenberg, John Hugenholz, Denis Jenkinson, Enrico Benzing, Franco Lini e Marcello Sabbatini.

- Per la ricerca dei dati: Gabriella Noris.

- Per la memorizzazione dei dati: Roberto Ghini e una squadra di tecnici specialisti.

- Per la elaborazione dei dati: il « cervellone » dell'Università degli studi di Bologna.

- Per la serata conclusiva: il Centro di calcolo interuniversitario di Bologna, la Marlboro World Championship Team, la direzione dell'Esso Hotel.

# TER ha indicato di tutti i tempi **MOSS!**



Dopo la proclamazione della classifica, Marcello Sabbatini apre il dibattito fra pubblico e piloti

## G.P. di MONZA

|                | Punti Computer | Punti per Totosprint |
|----------------|----------------|----------------------|
| 1. FANGIO      | 14.372         | 20                   |
| 2. MOSS        | 13.261         | 15                   |
| 3. CLARK       | 13.241         | 12                   |
| 4. ROSEMEYER   | 13.141         | 10                   |
| 5. STEWART     | 13.043         | 8                    |
| 6. ASCARI      | 12.937         | 6                    |
| 7. WIMILLE     | 12.877         | 4                    |
| 8. VARZI       | 12.401         | 3                    |
| 9. NUVOLARI    | 11.757         | 2                    |
| 10. RINDT      | 11.754         | 1                    |
| 11. FITTIPALDI | 11.737         | —                    |
| 12. CARACCIOLA | 11.636         | —                    |

## G.P. del NURBURGRING

|               | Punti Computer | Punti per Totosprint |
|---------------|----------------|----------------------|
| 1. ASCARI     | 11.942         | 20                   |
| 2. CARACCIOLA | 11.869         | 15                   |
| 3. FANGIO     | 11.859         | 12                   |
| 4. NUVOLARI   | 11.210         | 10                   |
| 5. CLARK      | 11.207         | 8                    |
| 6. MOSS       | 11.192         | 6                    |
| 7. ROSEMEYER  | 11.189         | 4                    |
| 8. RINDT      | 10.817         | 3                    |
| 9. FITTIPALDI | 10.322         | 2                    |
| 10. STEWART   | 10.270         | 1                    |
| 11. VARZI     | 8.461          | —                    |
| 12. WIMILLE   | 8.050          | —                    |

## G.P. di MONACO

|               | Punti Computer | Punti per Totosprint |
|---------------|----------------|----------------------|
| 1. CARACCIOLA | 11.497         | 20                   |
| 2. MOSS       | 11.463         | 15                   |
| 3. STEWART    | 11.134         | 12                   |
| 4. ASCARI     | 10.923         | 10                   |
| 5. FITTIPALDI | 10.889         | 8                    |
| 6. NUVOLARI   | 10.835         | 6                    |
| 7. VARZI      | 10.573         | 4                    |
| 8. RINDT      | 10.512         | 3                    |
| 9. FANGIO     | 10.499         | 2                    |
| 10. ROSEMEYER | 10.438         | 1                    |
| 11. WIMILLE   | 10.417         | —                    |
| 12. CLARK     | 10.026         | —                    |

citore il dono di una Pantera GTS De Tomaso.

Serata, quindi, di un certo «interesse» che poi è diventata ancora più interessante quando, terminata la proiezione del film Marlboro sul campionato mondiale 1972 e la proclamazione dei risultati fornitici dal cervello elettronico, si è aperto «l'AUTOSPRINT parlato», redatto e impaginato lì per lì dai redattori straordinari *de Adamich, Merzario, Munari, Casoni e Cavallari* che con l'avv. *Luca di Montezemolo*, il direttore di corsa bolognese *Paolo Moruzzi*, l'ing. *Bertocchi* e il nostro direttore *Marcello Sabbatini*, sedevano al tavolo della redazione. Corrispondente esterno il pubblico che forniva lo spunto per l'estensione degli articoli.

Ad un certo momento, dopo alcune domande di interesse generale, la situazione ha accennato ad acuirsi per alcune domande «cattive», talché il direttore ha pensato bene di nominare nella persona del nostro *de Adamich* il moderatore (!) del dibattito (diventato però... provocatore). Presa principalmente di mira la Ferrari (e Luca Montezemolo — accolto da grandi applausi — ha saputo diplomaticamente destreggiarsi in quella congerie di accuse più o meno velate), la sua validità tecnica e la sua politica piloti. Al dibattito è evidentemente emerso il fatto che, se alla Ferrari per tutto

quanto ha dato all'automobilismo sportivo si possono anche perdonare determinate defaillances tecniche, assolutamente gli appassionati non la assolvono per il costante rifiuto all'apertura verso piloti italiani. Ora, pare essersi diretto — complice il dirottamento di Merzario (che ha avuto un successo personale) — verso Viale Fermi in quel di Settimo Milanese!

Per esigenze di tempo AUTOSPRINT-parlato ad un certo momento è stato chiuso d'autorità, lasciando inespresse molte domande e mancanti certe risposte. Era logico che fosse così perché, come ha fatto rilevare Marcello Sabbatini, il resto lo si può settimanalmente leggere su AUTOSPRINT. Fra le tante cose che non sono state dette in quella bolgia di fans, e che invece aveva una importanza sostanziale, è che dopo la proclamazione dei risultati al computer, ora resta da proclamare il vincitore della Pantera. Lo spoglio delle schede che sono tantissime, alcune decina di migliaia, avverrà, Ministero delle Finanze permettendocelo, nei prossimi giorni, dieci, quindici, non sappiamo. L'esito sarà comunque pubblicato sul nostro settimanale e il fortunato vincitore del Totosprint riceverà la Pantera GTS in occasione della premiazione dei Caschi di AUTOSPRINT. Gli altri premi saranno anch'essi comuni-

Il collegamento con il cervello elettronico del Centro di calcolo interuniversitario è iniziato esattamente alle ore 21,35 e sullo schermo del terminal, dopo i soliti sibili ultraterreni, hanno fatto la loro apparizione i segni che riportati riga per riga, al termine hanno dato la dicitura perfettamente leggibile di G.P. AUTOSPRINT AL COMPUTER. In quel momento nei saloni dell'Esso Hotel erano presenti oltre 500 persone tutti lettori del nostro settimanale e, quasi sicuramente, partecipanti al totosprint che come primo premio prevede l'assegnazione di una De Tomaso Pantera GTS.

Dopo altre righe indecifrabili, almeno per noi, tutte scritte in lingua inglese (perché, mi ha confesato il tecnico addetto, visto che la «macchina» è stata costruita dagli americani è lecito che essa pensi in lingua anglosassone) e piene di segni convenzionali, ha cominciato a fare la sua apparizione la scheda relativa al G.P. di Monza che, del resto, era già stata resa nota al pubblico.

Nessuna suspense, quindi per questa prima

parte, ma l'attesa, per taluni veramente spasmodica, si è avuto modo di notare, è iniziata quando sul video è apparsa la dicitura G.P. di Monaco. Inutile dire che tale sensazione si è enormemente dilatata dopo la scheda del G.P. del Nurburgring.

In quel momento, tranne il ralista Munari abituato a compilare i radar e quindi perfettamente conscio delle operazioni da fare per ottenere un risultato, tutti pendevano letteralmente dalle... linee del terminal che ha cominciato a scrivere: G.P. AUTOSPRINT AL COMPUTER, poi 1. Ascari-punti 36, e ancora 1. Moss punti 36, quindi Caracciola e via via tutti gli altri sino al nome finale di Wimille.

E' stato in questo momento che Andrea de Adamich ha contestato con una certa insistenza i risultati elaborati dal «cervellone» di Casalecchio, ma il nostro direttore è intervenuto a spiegare i sistemi di votazione, le componenti memorizzate e i coefficienti che ciascuna di queste componenti fornivano per i risultati definitivi.



cati sul giornale e i vincitori li avranno a domicilio.

Il successo di questa serata ci ha indotti a studiare la possibilità che la prossima premiazione del Casco Iridato e Casco d'Oro '73, che culminerà in una grande festa d'addio per Jackie STEWART, possa svolgersi a «porte aperte» per tutti gli appassionati.



Il concorso pronostici abbinato al G.P. al COMPUTER prevede l'assegnazione dei seguenti premi:

1. premio - una DE TOMASO-PANTERA GTS;
2. premio - un viaggio per un Gran Premio europeo 1974 (Firestone);
3. premio - un treno di coperture Cavallino S-1 (Firestone).

Lo scrutinio delle schede è appena iniziato. Annunceremo i nomi dei vincitori alla vigilia della Premiazione dei CASCHI AUTOSPRINT '73, durante la quale si consegneranno i premi.

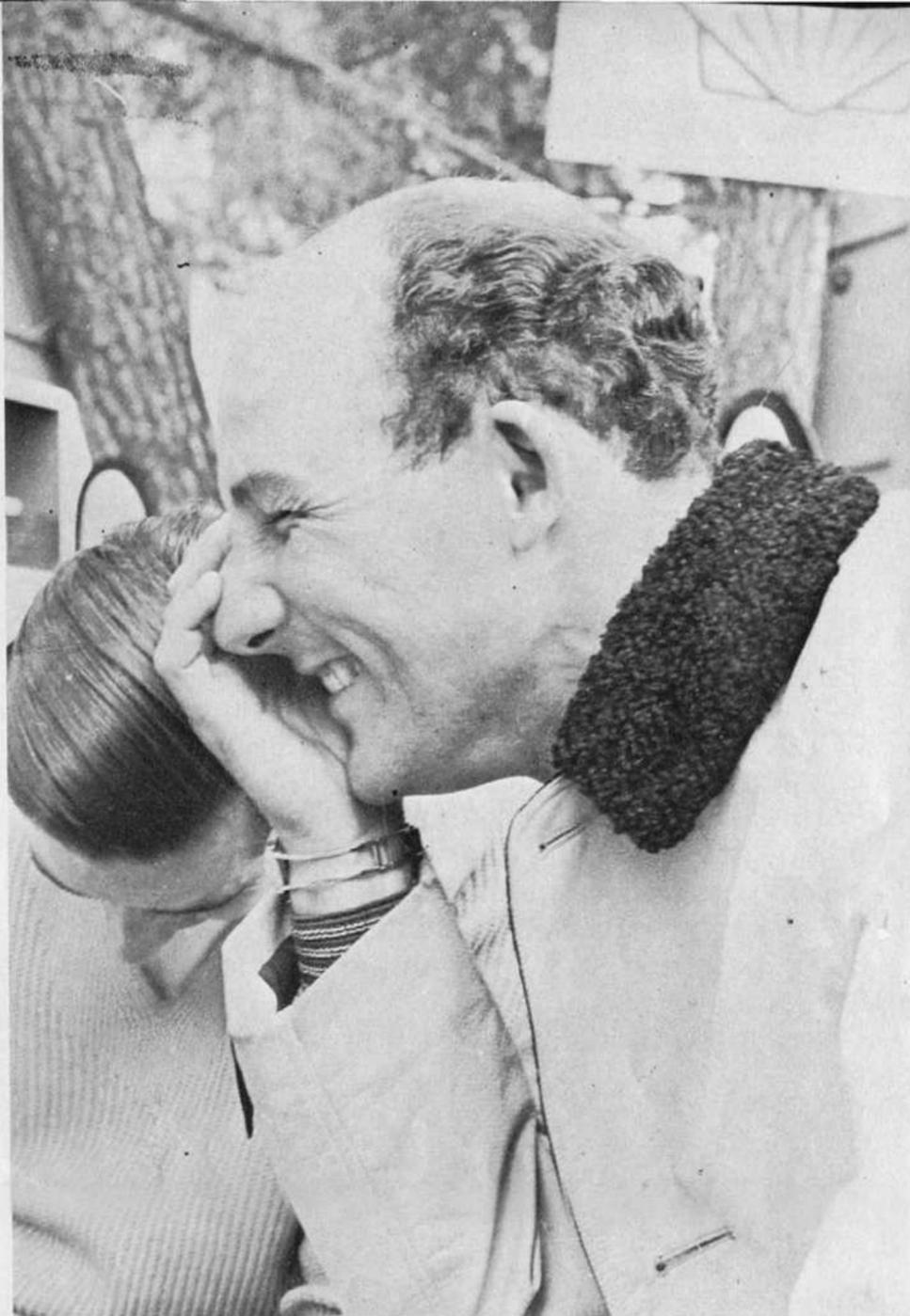
L'altro CAM-  
PIONISSIMO  
(ex aequo) al  
COMPUTER

# MOSS

## ma chi si crede di essere?



Dopo aver smesso di correre, dopo il noto incidente di Goodwood, Stirling Moss rimase nell'ambiente. A sinistra, con Fangio. A destra, intervistatore di Brabham a Montecarlo



### SPECIAL PER AUTOSPRINT

**LONDRA - « Chi crede di essere, Stirling Moss? ». Questa è ancora una delle osservazioni istintive del tassista londinese seccato, quando ritiene che qualcuno voglia dimostrarsi superiore a lui. Non Jim Clark, non Jackie Stewart, bensì Stirling Moss che non corre ormai più da oltre dodici anni. Questa è una dimostrazione valutativa della fama che aveva Moss quando gareggiava e del successo raggiunto in seguito nel mantenere in luce il proprio nome, anche conservando contatti con il mondo delle corse.**

Stirling fu il precursore, sotto tanti aspetti — il prototipo, se preferite — della razza moderna del conduttore. Ammettiamo pure che la sua attività precedette l'era delle liti pubbliche fra organizzatori e concorrenti, delle vetture-pacchetto di sigarette, delle interminabili, irrose discussioni circa le misure di sicurezza, della GPDA e dell'IRPA di Cahier, però si ha l'impressione netta che si sarebbe inserito benissimo nella scena attuale. Fu forse il primo pilota, al di fuori delle gare americane su pista, a rendersi conto del proprio valore quale prodotto da immettere sul mercato ed a sfruttarlo. Fu il primo super-di-vo di lingua inglese.

E così, molti anni dopo che la sua carriera ebbe fine contro un terrapieno a Goodwood, Moss è tuttora un nome famoso, come pilota, in tutto il mondo di lingua britannica. Quando trasgredisce, anche di poco, il codice della strada — fatto che succede con una certa frequenza! — in generale la stampa annuncia la notizia con questo titolo «Famoso pilota automobilistico multato».

Oggi Moss è soprattutto un uomo d'affari, che da quando si può giudicare sotto molti aspetti, riscuote ottimi successi, anche se alcune delle sue nume-

rose iniziative hanno avuto risultati dubbi, come, per esempio, quella nel campo del lavaggio automatico per automobili. Entro certi limiti, questo aspetto regola le sue apparizioni alle corse, che sembrano prive di motivo, finché non s'interpreta l'aucume dei suoi ragionamenti. Sarebbe prevedibile vedere la sua scattante figurina fra i personaggi più anziani, alle competizioni più importanti, e invece accade di rado. Per molti anni si dedicò alle gare americane, come direttore corsa per la Johnson's Wax ai suoi tempi della Can-Am, ma quest'anno non ricordiamo di averlo mai visto a una importante competizione inglese (anche se questo non significa che non ci fosse, da qualche parte!). Dove è apparso di recente? Faceva lo starter, con bandiera a scacchi in mano, a una gara minore a Brands Hatch, Hatch, lo scorso 7 ottobre, ma si deve aggiungere che quel giorno c'erano competizioni per Ford Escort, presenti personalità della TV, e che l'occholino fisso delle telecamere trasmetteva nelle abitazioni degli inglesi l'incantevole legame fra Moss e le corse. Una settimana più tardi compiva giri di dimostrazione su una Maserati 250F, in una giornata organizzata dalla Rothmans sul piccolo circuito di Ingliston in Scozia.

Nessuna delle sue attuali attività toglie nulla al semplice fatto che è stato uno dei veramente grandi piloti di tutti i tempi. Si potrà anche nutrire qualche sospetto nei riguardi di un computer, ma in questo caso non si discute con le mete raggiunte. Durante la sua carriera di conduttore, Moss fu sotto certi aspetti il proprio peggior nemico. I suoi impegni in fatto di contratti gli impedivano di pilotare alcune delle migliori vetture del suo tempo, perché le squadre che disponevano di tali vetture correvano con pneumatici «sbagliati», oppure usavano car-

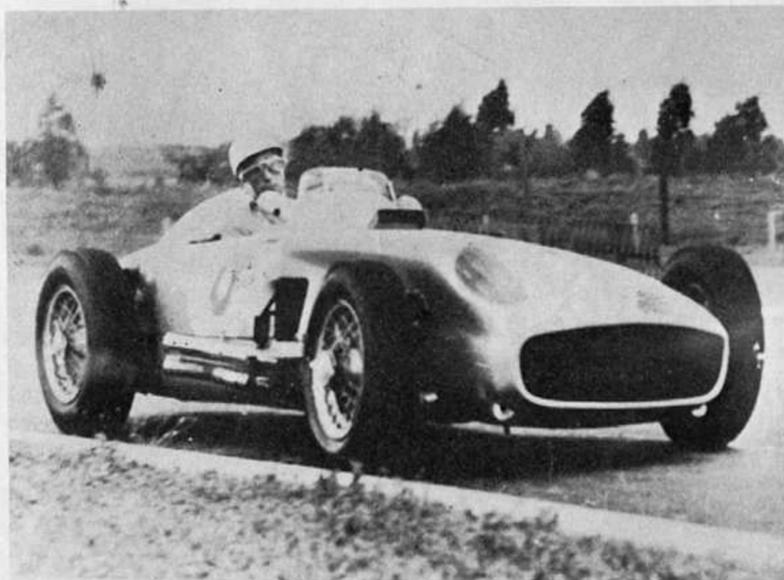
burante «sbagliato» (d'altro canto, i suoi contratti a lunga scadenza con società come la BP devono avergli fruttato bene, quando non svolgeva più una redditizia attività di conduttore). Fra l'altro — antipatia personale, per esempio — questi contratti furono una delle ragioni per le quali non corse mai per Ferrari e una delle ragioni per le quali corse per Rob Walker. E così, nel 1961, finì per pilo-

no trascorso sotto la disciplina di Neubaer pose effettivamente fine a questa fase, perché ogni volta in cui poteva fare a modo suo, la vecchia abitudine rinasceva. I suoi provati meccanici, soprattutto Alf Francis, lo sopportavano con pazienza, ricorrendo spesso al vecchio trucco, appunto dei meccanici, che consisteva nel fingere di appor-tare un mutamento, oppure nel farlo materialmente per poi ri-

spiccava fra la maggioranza dei conduttori i quali pilotavano invariabilmente Cooper Norton, apparendo ogni tanto su ciò che si potrebbe definire «dispositivi», quali le Kieft. A quei tempi, l'Inghilterra produceva pochissime vetture competitive in categorie superiori, con la notevole eccezione della sport Jaguar, e fu soprattutto per questo motivo che trascorsero molti anni prima che Moss fosse visto su una monoposto di primo piano. Era ostinatamente deciso a «correre inglese» ma, a un certo momento, non sperando più di ottenere una buona vettura britannica, comprò una Maserati 250F, nel 1954, e ben presto ottenne il crisma ufficiale della Casa.

Cinque anni prima aveva messo in mostra le sue doti in Italia, al Lago di Garda, quando aveva dato filo da torcere alla Ferrari e ad altre squadre in una gara di F. 2 due litri, pilotando una piccola Cooper con motore JAP di 998 cc, che aveva portato al terzo posto. La folla di Monza, nel 1954, vide veramente quanto fosse maturato, allorché nel Grande Premio fece tremare la potenza delle Mercedes sparendo in distanza con una 250F. Soltanto la sua proverbiale iella permise a Fangio di vincere quella gara per il team tedesco.

La dura realtà, cioè il fatto che unicamente la presenza di Fangio nella squadra Mercedes salvò la Casa dall'umiliazione, nel 1954, convinse Neubaer che per il 1955 era indispensabile poter disporre di un altro pilota di gran classe e così ingaggiò Moss. Già in sé per sé fu una cosa inconsueta, perché l'unico altro pilota inglese a raggiungere simili traguardi dopo la guerra era stato Hawthorn, «afferrato» dalla Ferrari nel 1953, come sarebbe potuto capitare a Moss ancor prima, se lui non avesse in-



Ecco Stirling al volante di una delle Formule 1 leggendarie, la Mercedes W 196, al G. P. di Buenos Aires del '55 vinto poi da Fangio

mettere tutto nel modo che sapevano essere quello giusto. Dopo sorridevano raggianti, quando il loro pilota tornava, avendo coperto qualche giro, garantendo loro che la «sua» modifica aveva fruttato «un secondo a giro, vecchio mio» (quel «vecchio mio» è stato per molto tempo un frasario tipico di Moss).

L'eccezionale abilità di Moss, quale pilota, era evidente ai tempi della vecchia F. 3 di 500 cc, quando perfino in quel campo

David Hodges

CONTINUA A PAGINA 9





# MOSS

## con chi poteva non andare d'accordo?

CONTINUAZ. DA PAGINA 7

sistito nel volere guidare inglese» (sembra di parlare di un secolo fa, non di meno di vent'anni or sono).

Il fatto di stare attaccato ai tubi di scarico della vettura di Fangio durante la stagione 1955 probabilmente servì ad affinare l'abilità di Moss. Con le sport nessuno era più bravo di lui, nemmeno Fangio. Nel 1955 ottenne una delle sue più grandi vittorie, in una edizione della classica Mille Miglia... ma non toccò a noi parlarne ai lettori italiani.

Negli anni successivi ci fu una cosa che non accadde. Moss non diventò mai campione del mondo. Se non altro dopo il ritiro dalle corse di Fangio, la gente nella maggioranza era d'accordo nel pensare che Moss era di gran lunga superiore ai suoi colleghi, un po' come lo sono stati più recentemente Clark e Stewart. Il 1958 fu l'anno in cui andò più vicino alla vittoria nel campionato, che perse per un solo punto. Quel punto venne addebitato a un'ambigua segnalazione dal box della Vanwall in Portogallo: infatti il cartello diceva «Hawthorn REG» e Moss, avendo letto «REG», si avviò alla vittoria con calma, mentre avrebbe potuto migliorare il giro più veloce di Mike, che a quei tempi valeva quale un punto nel campionato.

Fu l'anno che ebbe inizio con una astuta corsa di Moss in Argentina, ove fu aiutato dalla squadra al box Walker. Pilotava una Cooper Climax di 1900 cc, una buffa, sottile vetturella, che faceva uno strano effetto in mezzo alle classiche Ferrari e Maserati. Il circuito aveva una superficie molto abrasiva e le altre squadre erano convinte che sarebbero state indispensabili soste al box per cambiare i pneumatici. Infatti tutte le altre vetture si fermarono perché i pneumatici erano consumati e si ritenne che la sosta di Moss lo avrebbe messo fuori lizza. Stirling, invece pilotò con grande cura, per risparmiare i pneumatici, e al suo box si finse di fare le operazioni necessarie per la sostituzione in modo che nelle altre squadre nessuno si preoccupò. E invece, anche se i pneumatici di Moss erano quasi ridotti alle tele, lui non si fermò e batté Musso tagliando il traguardo con un vantaggio di 2"7. E per Stirling non si trattò di una prestazione d'inconsueta eccellenza. Fu la prima vittoria di Grand Prix per una vettura con motore posteriore, dai tempi delle Auto Union.

Del resto fu Rob Walker a fornire la vettura per le più belle corse di Grand Prix di Moss. Per via delle condizioni dei contratti, di cui abbiamo già parlato, Stirling non aveva molte alternative e nel 1961 doveva pilotare per il team privato di Walker. Quando Rob andò alla Lotus, e venne a sapere che Chapman non gli avrebbe dato i recenti 21, riservati al team Lotus, dovette usare i più vecchi 18. Come se non bastasse, i motori V 6 della Ferrari erogavano circa 30 HP in più dei quattro cilindri Coventry Climax, i soli che le squadre inglesi potessero utilizzare in attesa del V8.

## Il tocco di maestria

Sulla carta, Moss avrebbe dovuto ritenersi fortunato di ottenere un solo punto nella maggioranza delle gare del 1961, ma a Monaco partì dalla posizione al palo, prese il comando già nelle prime fasi e tenne a bada gli attacchi della Ferrari che si susseguivano senza dargli pace. A suo tempo, Moss e Ginther, che non sparivano mai dagli specchietti retrovisori delle Lotus nella seconda parte della gara, ridussero di 3" il miglior tempo delle prove. A prescindere dalla vittoria, Moss diventò il primo pilota che avesse mai vinto per tre volte quella corsa tanto ambita, e per di più tre volte in fila.

E' forse pertinente osservare che ormai i tentativi di Moss, per «migliorare» le sue vetture, erano fatti soltanto marginali? Capi forse che nel primo progetto a motore posteriore di Chapman c'era un tocco di insuperabile maestria? Quando pilotò per la prima volta una Lotus 18 di due litri e mezzo ammise di essere «impressionatissimo, ma non sorpreso» per la sua potenza in curva «Finì

per ridurre il lavoro che svolgevo sulla mia Lotus», disse. Parte del cambiamento era dovuto alla tecnologia nel settore dei pneumatici, perché fu più o meno allora che nacque l'era moderna del pneumatico; qualsiasi pilota che, poniamo, era abituato ai Pirelli agli inizi degli anni cinquanta, ammetterà di avere provato stupore di fronte ai Dunlop che apparvero alla fine del decennio, pneumatici che in curva davano «avvertimenti» di possibili deviazioni di traiettoria mai esistiti prima.

Moss intuì la nuova fase e fu forse il primo a sfruttare al massimo la nuova possibilità di abbordare le curve a forte velocità (il che non significa naturalmente alla massima). Parlando di quella gara a Monaco, ricordava: «Non rammento nessun punto, su novanta dei cento giri, in cui non abbia abbordato una curva al di sotto del mio limite, o frenando in anticipo.» Nelle successive gare del 1961 il 20 per cento di vantaggio che avevano le Ferrari le rendevano imbattibili, poi venne il Nurburgring e un nuovo «trucco» in fatto di pneumatici.

## La frusta per il manico

In prova Moss fu di 6" e mezzo più lento di Phil Hill e la sua Lotus azzurra era in prima fila fra la rossa vettura e la Cooper di Brabham, che montava il primo Coventry Climax V8. Nessun conduttore poteva permettersi quei 6" e mezzo a parità di condizioni, per cui Moss fece una giocata d'azzardo. I tecnici della Dunlop avvertirono tutte le squadre di non usare i loro nuovi pneumatici R5D12, dato che surriscaldavano molto su pista asciutta. Benché il tempo fosse bello al momento del via, aveva piovuto e il circuito in certi punti era ancora umido, sicché Moss partì con pneumatici da bagnato, precedendo le Ferrari. Sempre più spesso gli toccò di cercare i tratti umidi, perfino quelli sporchi d'olio, per salvaguardare i pneumatici, poi, verso la fine, ricominciò a piovere e, come disse poi «ebbi la frusta per il manico». E' un modo semplicistico, di esprimersi, Batté von Trips e Hill per 25", con prestazioni quali al Ring non si erano più viste da quando Nuvolari «castigò» i teams tedeschi con una vettura altrettanto superata e meno potente, nel 1935.

Nel 1962 Moss disponeva di un Coventry Climax V8 e quell'anno avrebbe forse finalmente potuto conquistare il titolo, però era molto consapevole che la sua abilità era ormai a parità con quella del divo rapidamente nascente, Jimmy Clark, che lui definiva semplicemente «un maestro». Come risultò poi, il 1962 avrebbe potuto essere l'ultimo anno in cui Moss potesse conquistare il titolo? Un match fra quei due piloti, su vetture più o meno pari, è una delle più stupefacenti incognite dello sport automobilistico. L'unico conduttore al quale Moss abbia mai ammesso di essere inferiore era Fangio (e probabilmente si tratta di un giudizio sincero) ma la guida brillante di Clark stava soltanto cominciando a fiorire in pieno, mentre la carriera di Moss finiva.

Accadde a Goodwood il lunedì di Pasqua del 1962. Dopo una sosta al box, Moss aveva stabilito un nuovo record sul giro, quando inspiegabilmente la sua Lotus si schiantò contro un terrapieno di sicurezza (!) mettendo in mostra una fragilità di telaio quasi dimenticata in quell'epoca di monoscocche, la vettura si storse nel punto più debole, l'abitacolo. Moss guarì dalle ferite fisiche, però ritenne di non avere forse ritrovato la sottilissima e importantissima perfezione delle facoltà mentali. Il segno concreto era un leggero impedimento nella parola, che sparì quasi completamente col passare degli anni (il naso, visibilmente rotto, è il risultato di un precedente incidente a Spa).

Stirling rinunciò perché non se la sentiva di affrontare la prospettiva di diventare forse un pilota di secondo piano. Non si deve però credere che perché per un certo tempo Hawthorn, Brabham e Hill conquistarono il titolo iridato, Moss non fosse il migliore. In termine di pura abilità di guida, fu il migliore del suo tempo. Era un perfezionista, dominava qualsiasi vettura pilotasse e non aveva mai giornate «no».

Vinse con Cooper, Kieft, Jaguar, Mercedes, Osca, Ferrari, Maserati, Vanwall, Aston Martin e Lotus. Vinse



Moss con la Vanwall vince il Gran Premio di Pescara del 1957, dopo una memorabile battaglia con Musso, quando la Ferrari dell'italiano perse olio dal serbatoio, che andò ad aspergere le ruote posteriori costringendolo ad un fuoristrada senza conseguenze



ad ALBERTO ASCARI era stato dedicato un fascicolo speciale in

AUTO SPINTA mese

n. 9 del maggio '73

anche con una Ferguson a trazione totale. Vinse la 1000 Km del Nurburgring con una Maserati Birdcage (e se si osservano alcune delle saldature dei tubi e i montanti delle sospensioni fatti con lamiera di latta per biscotti, di quelle vetture, ci si rende conto che pilotarne una al Ring richiedeva coraggio, oltre che bravura). Vinse con le Porsche e perfino con le assai poco maneggevoli Lister.

Vinse le gare che rappresentavano realmente una sfida a Pescara, a Monaco (tre volte) al Ring (a parte i Gran Premi, condivise la vettura

vincente alla 1000 Km per quattro volte, di cui tre di fila), vinse la Mille Miglia, onore che possono vantare soltanto due piloti non italiani. E' ironico pensare che la sua ultima vittoria fu ottenuta con una 250 GT, costruita da Ferrari, l'unico costruttore col quale Moss non andava d'accordo. Ci pare di ricordare che una volta si riferì che Enzo Ferrari aveva detto che Moss avrebbe potuto essere campione del mondo nel 1952 o nel 1953, se soltanto avesse potuto ingoiare il suo orgoglio e firmare l'ingaggio che gli era stato offerto.

Si possono trovare la data di nascita e l'albo d'oro di Moss in vari libri, però è preferibile ricordare il casco bianco che s'inclinava da un lato, mentre la vettura abbordava le curve, perché Moss diede sempre il meglio di sé su vetture buone o scadenti. Offriva sempre un esempio ai piloti dei nostri giorni, — che vivevano i tempi della formazione — quando negli anni cinquanta preparava il quadro per i conduttori degli anni sessanta e settanta.

d. h.

## IL NOSTRO LUBRIFICANTE E' MOLTO COSTOSO



## OVVIAMENTE!

Il Mobil SHC è costoso perché non è un olio motore, è il lubrificante. Si basa infatti su un concetto completamente nuovo nel campo della lubrificazione e ha richiesto per essere realizzato studi complessi e notevoli investimenti di tempo e denaro.

Vi spieghiamo subito che cosa c'è di così radicalmente nuovo in questo lubrificante.

Il Mobil SHC è il lubrificante «tuttosintesi», cioè non è stato ottenuto direttamente dall'olio grezzo, ma dalla sintesi di idrocarburi pregiati. I vantaggi che offre nei confronti degli oli tradizionali sono tali che non si può assolutamente parlare di «miglioramento»: si tratta della concretizzazione di un concetto rivoluzionario nel campo dei lubrificanti.

Il principio è molto semplice. L'olio convenzionale è composto da molecole di idrocarburi «buone» e «meno buone». Le buone sono stabili e posseggono una viscosità perfetta, le altre sono deboli, instabili, con basso indice di viscosità e sono proprio queste ultime che condizionano il rendimento dell'olio.

Ne consegue che l'olio ideale dovrebbe contenere solo molecole del primo tipo.

Ci siamo perciò chiesti: visto che non è possibile selezionare le molecole buone dalle altre, perché non tentare di fabbricarle?

I nostri scienziati ci sono riusciti ed hanno ideato un procedimento catalitico che ha consentito di «costruire» questi preziosissimi idrocarburi. Così è nato il lubrificante Mobil SHC.

### Le sue caratteristiche:

1. un indice di viscosità che raggiunge i 220! mentre i migliori oli tradizionali superano a malapena i 190. Inoltre la viscosità del Mobil SHC, va al di là delle comuni classifiche: a temperature bassissime la sua prestazione è migliore della zona 10W e alle alte temperature è superiore alla zona 50W.

2. la provenienza da sintesi del Mobil SHC consente una eccezionale stabilità alle alte temperature ed una notevole resistenza all'ossidazione.

3. mentre gli oli tradizionali contengono paraffina e cera, il Mobil SHC ne è praticamente privo perché sono state selezionate solo le molecole «buone».

### Che cosa significa per il vostro motore

#### 1. PULIZIA

La pulizia del motore dipende dalla stabilità dell'olio alle alte temperature, dalla sua resistenza all'ossidazione e dalle sue proprietà detergenti-dispersive. Tutte le prove hanno dimostrato che in fatto di «pulizia» il Mobil SHC supera facilmente i requisiti più severi.

Con SHC niente depositi, niente accumuli di morchie.

#### 2. PROTEZIONE

Per proteggere il motore è necessario un olio che crei un velo di giusto spessore alle alte temperature e che raggiunga immediatamente tutte le parti del motore alle basse temperature.

Il Mobil SHC con il suo altissimo indice di viscosità 220, garantisce la protezione di tutti gli organi del motore con un velo omogeneo né troppo spesso né troppo sottile.

3. PARTENZA CON TEMPO FREDDO  
Provato in comparazione con un olio speciale per regioni artiche (un olio 5W) il SHC ha fornito una prestazione di gran lunga superiore.

Con SHC la vostra auto partirà al primo colpo anche a temperature di -24°C.

#### 4. PRESSIONE COSTANTE

L'elevato indice di viscosità dell'SHC mantiene la pressione costante anche durante le alte velocità. Non più spia dell'olio accesa sul vostro cruscotto. Non più apprensione per il vostro motore.

#### 5. RIDUZIONE DEL CONSUMO DELL'OLIO

Il consumo dell'olio è soprattutto dovuto alla evaporazione delle molecole leggere ed all'usura delle fasce elastiche dei pistoni. Con Mobil SHC non più molecole leggere, meno usura ed un consumo ridotto dal 20% al 35%. Questo risultato è stato confermato da molteplici prove in laboratorio, nei rallies e su centinaia di autpubbliche.

#### 6. MISCELABILITA'

Infine una proprietà di grande importanza pratica per evitare noie: il Mobil SHC si miscela perfettamente in qualunque proporzione con tutti gli altri oli tradizionali.

Il lubrificante SHC è ora in vendita nelle stazioni Mobil e Aral e nelle migliori autorimesse che distribuiscono prodotti Mobil.

# Mobil SHC il lubrificante "tuttosintesi"



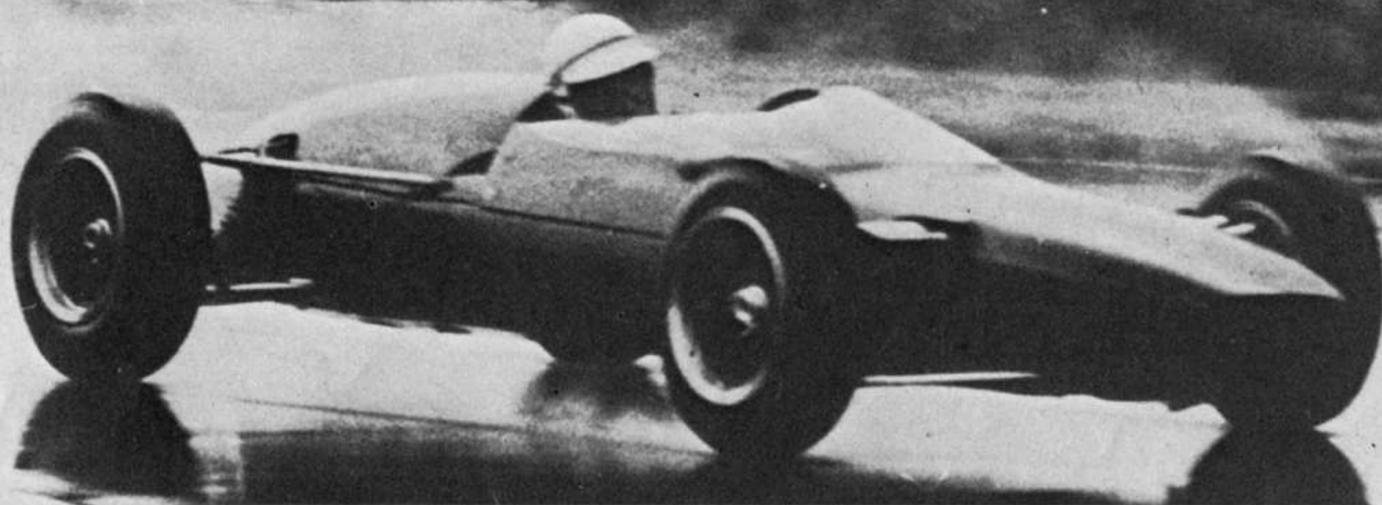
## YOUNG ha inter- vistato STEWART

A destra, Jackie Stewart assieme ad Eoin S. Young durante l'intervista che leggete in queste pagine



Alla vigilia del mortale incidente di Cévert, nelle prove del G.P. degli Stati Uniti, Eoin Young aveva parlato con Stewart a proposito della carriera che gli aveva fatto ottenere tre titoli mondiali e più vittorie di Gran Premio di qualsiasi altro conduttore. Col ritiro del team Tyrrell dalla gara, dopo l'incidente, Stewart ha perso la possibilità di correre il suo centesimo — e ultimo — Gran Premio. Riportiamo qui l'intervista concessa a Young.

## Quando Ferrari non lo volle



Sopra, un giovane e sconosciuto scozzese, di nome Jackie Stewart, inizia la sua carriera con la F.3 Cooper. In basso, Jackie, Paul ed Helen 27 Gran Premi dopo

Jackie, ripensando ai tuoi dieci anni in Formula Uno, quale giudichi il tuo periodo più difficile?

« Probabilmente quello successivo alla morte di Jochen. Dal punto di vista emotivo ero combattuto fra la terribile attrazione delle corse e il dolore provato da persone con cui ero intimo. Non tanto per la perdita di un amico, perché in qualche modo si riesce ad affrontarla, ma per le sofferenze degli altri, delle famiglie tanto vicine a noi, al punto che anche Helen e i nostri bambini venivano coinvolti. »

« In tutta la mia vita di pilota, fu l'unica volta in cui posso sinceramente dire che mi sentivo sconvolto. La morte di Jimmy mi aveva addolorato, ma in certo qual modo era irrealista perché non avevamo mai pensato che Jimmy, potesse avere un incidente, o morire. Per Jochen, invece, era un vero dolore... A quei tempi lavoravo molto ed ero assai giù di morale. Se si ripensa a certe interviste che concessi, soprattutto all'epoca del G.P. del Canada, più o meno, lo si capisce con chiarezza. Questo stato d'animo durò per parecchi mesi. Troppo a lungo, in effetti, dato che si protrasse fino al 1971. Non si trattava soltanto del fatto che pilotavo vetture da corsa e che qualcuno era morto... non era quello, ma piuttosto una cosa in famiglia, che sentivamo molto. »

— Tanta gente ti ha accusato d'infinite cose, in fatto di corse. Come hai giudicato il tuo ruolo in questo campo... ti sentivi un po' come un crociato? Presumibilmente non eri costretto ad assumerti tutti i pesi.

« Non l'ho fatto per vantaggi personali e questo è abbastanza ovvio, tenendo conto del numero di attacchi che mi sono stati sferrati. Ho sentito profondamente la questione della sicurezza e l'ostinazione degli altri nel non accettarla, perché poi l'hanno accettata e ora stanno cominciando a loro volta a lamentarsi sulle misure di sicurezza. Mi rendo conto che se non avessi tenuto duro, tutta la questione sarebbe finita in niente. Penso che oggi avremmo molto meno solidarietà nello sport, nei confronti di quanto è successo. Non credo che avremmo potuto superare gli ostacoli che abbiamo trovato di recente nel campo degli incidenti, se non avessimo mostrato al mondo, al di fuori della stretta confraternita dei piloti, che esisteva un "movimento" teso alla sicurezza in corsa. La faccenda di Indy avrebbe facilmente potuto rovinarci completamente, e così pure i vari altri incidenti. Spero di avere fatto quanto ho fatto per il bene dello sport automobilistico. »

« Ripenso quasi divertito al passato, quando mi leggo alcuni degli attacchi lanciati dalla gente e, dopo, leggo ciò che scrive oggi: si direbbe che si tratti di penne completamente diverse e questo, entro certi limiti, mi fa piacere. E' soddisfacente no-

« I piloti sono delle personalità uniche: sono pochi gli sport dove la personalità e' forte come nell'automobilismo perchè si tratta di uno sport tanto individualista »

tare la consapevolezza che prova un numero maggiore di persone, nei confronti dei rischi, e spero che si possa fare qualcosa in questo senso.

« Fui anche attaccato perché, dopo Moss, fui il primo a gareggiare da professionista, per quanto riguarda gli affari, ma accadde perché ero il primo a farlo in quel modo. Non credo di essermela cavata troppo male anche in quel campo, perché ho creato qualcosa dalla quale oggi trae vantaggio tutto l'ambiente. Non penso di esserne io il motivo, però ritengo che molta altra gente abbia capito che si può fare. »

— Sei tu il responsabile per molti dei progressi nella sicurezza delle corse di Grand Prix. Qual è stato il primo miglioramento per cui ti sei battuto?

« Il mio primo casco era un modello inglese Herbert Johnson, perché lo usava Moss. Era bianco e bellissimo, ma poi mi resi conto che non offriva molta protezione, per cui Paddy Hopkirk mi portò un Bell americano. Dopo, passai alle tute che indossava Bonnier, molto pesanti e scomode per quei tempi; quindi alla biancheria Nomex, alle cinture di sicurezza e ad una serie di altre cose che continuavano a essere messe a punto. »

— Più di qualsiasi altro pilota, sei stato responsabile per fare diventare i conduttori di Grand Prix dei professionisti, degli sportivi che oggi possono aspirare alla ricchezza oltre che alla gloria. In quale momento della tua carriera ti sei reso conto di quanto denaro si poteva guadagnare? Cominciasti a correre per fare quattrini?

« No, è questo il punto. Non potevo permettermi il lusso di gareggiare perché non disponevo di denaro mio. Fino dal principio trovai qualcuno che mi forniva una vettura e la mettevo a punto. Quando ottenni una guida da una scuderia come l'Ecosse, mi pagava le spese più un minimo sul premio e a quei tempi se in un week-end vincevo 25 sterline era un sacco di soldi, perché rappresentavano più di quanto guadagnassi col mio lavoro. »

« Se a quei tempi nessuno mi avesse pagato, non credo che avrei potuto dedicarmi alle corse, non perché dovessi essere pagato per gareggiare, ma perché NON AVEVO UN SOLDO. Quando corsi per Ken nel 1964, alla banca avevo circa 150 sterline. Cominciai a rendermi conto che c'era modo di fare quattrini, correndo, ma non capii che si poteva trattare di molti quattrini, cioè quanto oggi è considerato molto. Se a quell'epoca qualcuno mi avesse detto che le corse mi avrebbero fruttato 5000 sterline l'anno, l'avrei trovato fantastico. Cento sterline la settimana! Incredibile! Dopo, però, vidi il potenziale che esisteva. Quando cominciai con Ken capii che avrei potuto guadagnare da 8000 a 9000 sterline l'anno e, all'improv-

CONTINUA A PAGINA 16 Eoin S. Young





# YOUNG ha inter- vistato STEWART

CONTINUAZ. DA PAGINA 12

viso, si trattava di grosse cifre. Allora non erano in molti a guadagnare somme così, se non dirigenti o persone del genere. Noi, poi, eravamo molto oculati, in fatto di soldi. Helen era un'ottima donna di casa e non vivevamo nel lusso. Andavamo ovunque in macchina, perché volare costava troppo... come accade, del resto, a qualsiasi altro giovane pilota.»

— Prima di pilotare le Grand Prix di Tyrrell passasti tre stagioni con la BRM: fosti tentato di pilotare per qualche altra squadra?

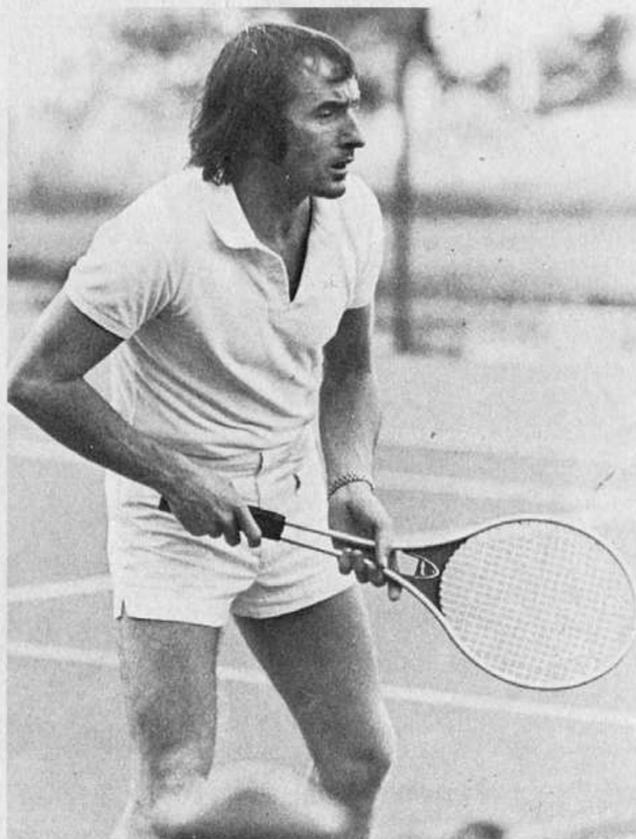
«Mi sarebbe piaciuto correre per Ferrari, perché quella squadra aveva una sorta di alone. Abbiamo avuto differenze di opinione su piccole cose, ma fondamentalmente mi sarebbe piaciuto di correre con Ferrari. Mi sarebbe anche piaciuto andare alla Lotus, invece andai alla BRM perché alla Lotus avevo visto tanti piloti numero due "perdersi" lungo il cammino, per via di ciò, che nella inesperienza di allora, giudicavo dovuto a pressioni interne per giustificare la loro presenza. Mi scoraggiò anche una serie di proposte fattemi dalla Lotus a quei tempi. Continuavano a cambiarle e io pensavo: "Dio buono, vuole dire che mi vogliono a prezzo molto basso." Se mi avessero fatto un'offerta equa fin dal principio, avrei forse accettato di correre con Jimmy, d'altro canto pensavo che andando alla BRM mi avrebbero permesso di progredire. Sapevo che non sarei stato aizzato né da Tony Rudd né da sir Alfred Owen ed era una bella cosa, benché abbia avuto subito una buona stagione, non sentivo di essere "costretto" a fare bene per non farmi scacciare. Furono molto leali, mi appoggiarono al massimo nelle prove e nelle messe a punto di cui avevo bisogno.»

— Si è detto che avresti pensato a ritirarti dopo avere uguagliato il record di Jimmy in fatto di vittorie di Grand Prix, oppure dopo avere guadagnato un milione di dollari in un anno.

«Non sono state citate le mie parole, dicendo questo. Il record di Jimmy per me voleva dire molto e sentivo che avrei provato grande soddisfazione nell'uguagliarlo. Il caso vuole che l'abbia fatto, comunque io partecipo ad ogni gara per vincerla, non mirando a un totale di vittorie. Ho dunque superato il punteggio di Jimmy, però penso sempre che qualsiasi ambizione significa più come ambizione che come raggiungimento di un successo. Adesso non mi dice più tanto, però quando ero arrivato a 22 o 23 vittorie significava veramente molto, perché 25 era più del totale raggiunto da Fangio. Ora, però, che l'ho fatto penso che prima o poi qualcuno mi batterà, per cui... Quanto al milione di dollari, anche queste non sono mie parole. Si "può" guadagnare un milione di dollari... ma non so ancora quale sarà il risultato finale di quest'anno.»

— Ho trovato che James Hunt ha detto una cosa giusta, quando ha scritto che forse stavi perdendo interesse, con un simile record di vittorie, e che non potevi certamente pensare a una ventottesima vittoria con l'entusiasmo col quale volevi vincere a Monza nel 1965. Tyrrell ha sempre detto che l'avidità è necessaria nel carattere di un pilota. Tu pensi che la tua sia più o meno soddisfatta, oppure semplicemente la tua abilità si matura in ogni stagione e le tue prospettive cambiano?

«Il fattore vittoria è sempre uguale. Non c'è nessun rallentamento, ma immagino che adesso per me significa meno perché so che cosa vuole dire vincere. Ottenere la vittoria di un Grand Premio ora non ha il significato che aveva prima, però dipende da quale Grand Prix si vince. Monza quest'anno per me ha significato molto, anche se non ho vinto, e probabilmente ho ricavato dalla gara tanta soddisfazione quanta ne abbia ricavata da qualsiasi altro Grand Premio. Questo perché mi piaceva. Io guido sempre così. Vedi, molti di questi tizi non "sanno veramente" si fanno tante osservazioni, senza molte cognizioni in merito. Il fatto che io sia partito dal fondo e abbia guidato in quel modo non vuole dire che andavo più forte di quanto avrei fatto in qualsiasi altro giorno. E' capitato per caso che a Monza la macchina andava, io andavo e così abbiamo potuto svolgere il nostro lavoro bene. Non pilota mai in modo diverso. In Austria mi sforzai in modo maledetto, non per vincere la gara ma per stare davanti ai piloti che



Fra le cose essenziali per un pilota da G.P. c'è anche la forma fisica. A questo fine, Stewart fa anche del tennis

Chi governa lo sport automobilistico è debole. Non è retto da gente che ne fa veramente parte, ma da persone che ne sono lontane. E questo si deve cambiare.



Alla festa d'addio di Stewart, a Londra, mister Bourke della Ford offre a Jackie un antico orologio d'argento «per i leali servizi resi». Ora però non gli serve più

avevo alle spalle perché quel giorno, su quella pista, e su quella vettura, erano più veloci. Nessuno se n'è accorse, però: mi videro semplicemente occupare una fortunata seconda posizione ed è vero, parlando di fortuna, perché non meritavo più di un terzo posto, coi vari Pace e Reutemann molto più veloci, come indicò lo schieramento. Fu una gara dura, per me. Fare esattamente ciò che feci, senza commettere errori, alla velocità che ero costretto a tenere (parlo di velocità personale) fu davvero duro...»

— Per quale motivo Tyrrell — l'uomo che ti è stato dietro per tre titoli e per 25 delle tue 27 vittorie di Grand Prix — è tanto speciale come direttore di squadra? Ha qualità particolari, che lo rendono tanto efficiente, oppure è bravo come scopritore di talenti?

«Ken è talmente pratico. Secondo me, è questa la sua dote. E' un uomo molto pratico, commento che può essere interpretato male, ma non deve esserlo: ha una mente semplice, cioè non complicata, non piena di piccoli piani subdoli e complessi. Tutto deve essere pianificato nel modo giusto e da lì deriva il successo. Sceglie i meccanici e le squadre con acume, tutta gente solida come la rocca di Gibilterra, gente pratica, senza grilli per la testa. Pochi fra loro fumano o bevono, alludo a cose semplici di questo genere. Non voglio dire che ciò debba essere un criterio di giudizio, però è buffo che siano tutti così conservatori di mentalità ed è un bene.»

— Ken ha sempre detto che, abbandonando le corse, non sapresti come passare il tempo. Quando fosti costretto a sospendere l'attività per via dell'ulcera, ti capitò di farti un'idea di come sarebbe la tua vita dopo il ritiro?

«Quando soffrivo per l'ulcera prendevo molti sedativi, circa dieci compresse al giorno. Ero rimbacillito in modo incredibile e mi piaceva alla follia. Non guardavo neppure la TV, quando trasmetteva una corsa. Ho perso il campionato di tennis di Wimbledon, cosa che non mi succede mai. Stavo proprio bene, però non era un'impressione esatta di ciò che sarebbe accaduto rinunciando alle gare, perché io sono molto attivo, anzi irrequieto in fondo, col cervello sempre in ebollizione.»

— Giudichi questo periodo della tua carriera, quando pensi al ritiro, simile a quello in cui uscisti dal mondo dei tiratori mondiali al piattello per passare alle corse?

«No, perché volevo smettere col tiro al piattello. Ormai non significava più niente per me.»

— Se ti ritirerai, che cosa ti piacerebbe fare, più di ogni altra cosa?

«Per un po' vorrei essere Jackie Stewart, per via dei legami che ho con varie società. Se continuassi per un altro anno, o due, forse il mio punto di vista potrebbe cambiare, perché essendo stato così a lungo nel mondo delle corse, forse vorrei un avvio completamente nuovo nella vita. Non vorrei diventare un fantoccio, vorrei una mia vita, la mia libertà. Non vorrei essere soltanto un cartellino che s'infilava in una macchina. Ho fatto la vita del pilota da tanto tempo che adesso una delle cose più importanti per me è la mia famiglia e non voglio perdere niente di quello che posso godere con lei. Voglio vivere quel settore della mia esistenza in modo molto pieno.»

— E le possibilità di entrare nel mondo del cinema, col libro di Alistair MacLean?

«Si tratta di un insieme di circostanze piuttosto complicato. Ho visto Alistair l'altro giorno e sono sicuro che la cosa si farà, ma l'industria cinematografica è formata di un gruppo di persone molto particolari. Nel programmare questo film ci sono stati certi errori di produzione che mi hanno lasciato dubbioso, ma credo che se potissimo metterlo in cantiere, con un buon team di produzione, m'interesserebbe ancora perché mi piacerebbe fare il tentativo. Voglio dire che potrei non valere molto, ma se si rimane seduti su un muretto con le mani in mano, si può senz'altro essere un simpatico Signor Medio, ma non è il mio modo di fare le cose.»

— Hai spesso detto che nutrivi un profondo rispetto per Clark, sia come pilota che come uomo. In quale modo Jimmy è servito a plasmare il tuo stile?

«All'epoca credo che non ne fossi consapevole. Il mio stile di guida non si è realmente plasmato su quello di Jimmy perché lo stile è una dote naturale che non può essere plasmata, secondo me. Si può imparare dalla gente, ma anche quando correvo in F.3 pilotavo come pilota oggi. Riguardando i volumi di ritagli si possono leggere commenti sulla gara di F.3 a Monaco nel 1964, non dissimili da quelli di gente come Jenkinson e altri che scrive ancora oggi.»

«Penso che Jimmy mi abbia influenzato nel senso che vedevo in lui un pilota "liscio", con la dote di evitare errori e di dare il ritmo alla gara. E' il meglio che io abbia mai imparato da lui.»

CONTINUA A PAGINA 19

In questa settimana le prove continueranno a VALLELUNGA (ma ci sarà Clay Regazzoni)

# Più lenta della Tecno la B.3 di Lauda a Misano

MISANO - Si è mosso anche Enzo Ferrari per vedere all'opera al Santamonica di Misano il nuovo « pupillo » di Maranello, Niki Lauda, che collaudava le due F.1 messegli a disposizione

Abbiamo chiesto a Ferrari che cosa pensasse del nuovo pilota austriaco, ma è stato diplomatico dicendo che « l'ho visto all'opera per troppo poco per poter dare un giudizio, ma ho l'impressione che sia un ragazzo molto serio ». Abbiamo poi chiesto se ci sarà partecipazione alla 9 Ore di Kyalami con la Sport, ma il commendatore l'ha escluso. « Se avessimo voluto parteciparvi non avremmo lasciato libero Merzario di andare a collaudare l'Alfa Romeo ».

Per il prossimo anno la Ferrari punterà tutto — egli dice — sul mondiale di F.1; per le sport a Maranello si aspetta la definizione della CSI sul gr. 6 prima di decidere che cosa fare. Però molti sono convinti che una o due macchine sport parteciperanno, se non a tutte, a diverse gare del mondiale marce nel '74. La conferma viene dalla richiesta di Peterson a Chapman di essere libero per poter correre con Ferrari nella sport, ma il permesso Chapman, per la Ferrari non l'ha dato.

Dopo che il « Capo » se ne era andato, le prove sono continuate, con Lauda che saltava dall'una all'altra F.1, per provare varie soluzioni di gomme. In mattinata l'austriaco aveva fatto

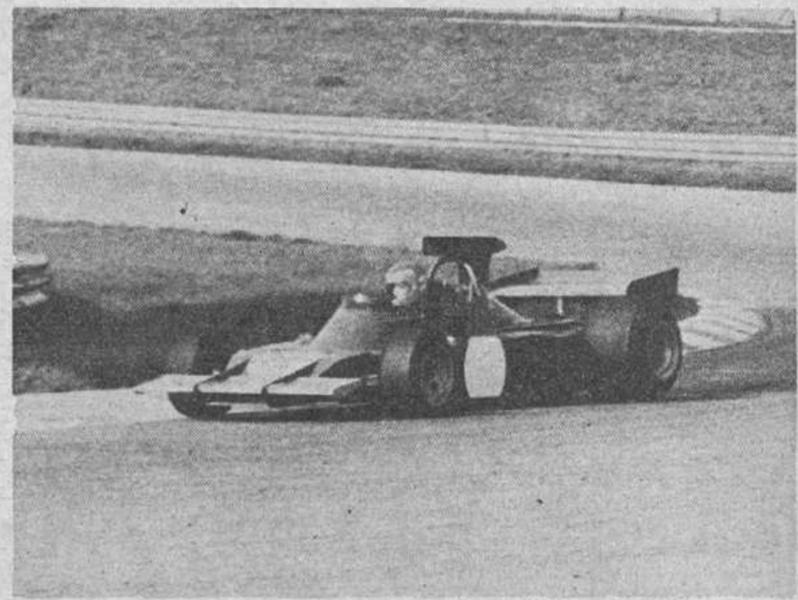
una sessantina di giri per imparare il tracciato a lui nuovo. L'ing. Forghieri gli aveva chiesto se se la sentiva di tirare per cercare di fare i tempi. Avutone conferma, è stato dato il via alle prove vere e proprie. Dall'1'15"/1'16" del mattino i tempi hanno cominciato a migliorare, scendendo rapidamente attorno all'1'14", poi 1'13", fino a realizzare quella che sarebbe stata la migliore performance dell'austriaco in 1'12"9, lontano però di 4 decimi dal miglior tempo ottenuto da Merzario con la B.3, che aveva i radiatori davanti, e che venne

messa da parte perché chiaramente non competitiva. Il tempo di Lauda è anche più lontano dal record ufficiale della F.1 a Misano che appartiene alla Tecno di F.1 con Amon. E ciò significa anzitutto che i miracoli non li fa nessuno, tanto meno Lauda. Oltre che è il motore boxer forse il vero imputato. Le Ferrari che ha collaudato Lauda a Misano, sono sostanzialmente le stesse degli ultimi G.P., con alcune modifiche realizzate dall'ufficio tecnico diretto dall'ing. Forghieri, principalmente alle geometrie delle sospensioni.

La prossima settimana i collaudi continueranno anche con Regazzoni (che era a Brands Hatch per la gara di F. 5000) a Vallelunga.

Quando la Ferrari sarà competitiva, per il prossimo campionato mondiale di F.1, ne saranno costruite cinque: due più un « muletto » andranno alle corse, mentre due rimarranno a casa per essere approntate per la gara successiva. Cioè si avrà quella routine sperimentata già per i motori. I piloti Regazzoni e Lauda, saranno assistiti nel '74 da due equipie di meccanici diversi: una guidata da Cuoghi si occuperà di Lauda, mentre quella guidata da Borsari (resta, nonostante... Forghieri) curerà Regazzoni. I meccanici si alterneranno alle gare e in officina a Maranello, secondo dei turni stabiliti in base alle capacità individuali.

cev.



Verso la fine della scorsa settimana, a Misano, si sono « incrociati » la Ferrari del neo-acquisto Niki Lauda e le Brabham F.2 degli azzurrabili di Dragoni. In alto, Lauda alla « quercia » con la 312 B3. Sotto, l'austriaco parla con Forghieri mentre Duilio Truffo gironzola nei pressi. Oltre a Truffo, erano presenti Giorgio, Flammini, Cerulli e Leoni. Che è di Argenta, e non di Forlì, come tiene a precisare. Sempre a Misano, hanno girato in vista del « Giro » sia Govoni con la Pantera sia Lele Pinto, che ha girato con il buio in vista della prova notturna al Santamonica, a bordo della sua Fiat 124



## La FERRARI passa all'AGIP?

MODENA - L'AGIP, ritirandosi dalle corse la Shell, collaborerà con la « Ferrari »? Sembra che vi siano trattative serie — tramite Fiat — per arrivare a un accordo per quanto l'AGIP su certi mercati all'estero non abbia particolari interessi.

● Sulla pista di FIORANO ci sono due addetti permanenti ai servizi antincendio. Il più anziano è Aldo Toni che è stato Vigile del Fuoco « militare » durante la guerra. Da 22 anni è alla Ferrari. Ha come suo collaboratore Pelloni.

● I nuovi compiti dello staff tecnico Ferrari, dopo la « partenza » dell'ing. Colombo. L'ing. Giorgio Ferrari, l'ing. Caliri e l'ing. Bussi all'ufficio esperienze nello stabilimento di Maranello; Forghieri figura sempre responsabile dell'ufficio ricerche e programmazioni tecniche. Alle corse dovrebbe andare insieme all'ing. Caliri.

« Non siamo dei Cassius Clay, eppure... »



CONTINUAZ. DA PAGINA 16

Dava il ritmo, come ho detto, e metteva tutti fuori lizza per motivi psicologici. Si aspettavano che fosse il più veloce e se in prova non era addirittura il più veloce, o almeno fra i più veloci, tutti pensavano che non stesse facendo sul serio. « Aspettate la gara » dicevano. Lo sentivano veramente. In certo qual modo forse anch'io sono riuscito a fare qualcosa del genere, cioè se riesco a condurre in una gara gli altri sentono di dovere tenere il mio passo. Se vado un poco più piano, tutti vanno più piano... quello che mi segue non mi raggiunge. Se vado un poco più forte, gli altri si adeguano alla mia velocità. »

— Esiste un'analogia situazione psicologica, circa il concetto che fai sempre buone partenze?

« Sono stato fortunato e credo che sia stato Jimmy a infondermi qualcosa, in questo campo. Mi ha certamente aiutato, su questo non c'è dubbio. Essergli stato vicino ha rappresentato un grandissimo vantaggio per me. »

— Sei sembrato sempre completamente dedicato alle corse. Hai molti hobbies?

« Mi meraviglia che tu lo dica, perché probabilmente sono l'unico pilota che si staccava completamente dalle corse, quando ne era lontano. Non ho amici fra i conduttori. Mi piace la sensazione riposante di essere in un ambiente diverso. Non è che non provi simpatia per la gente delle corse, anzi hanno vite brillanti, però ho tendenza a chiedermi perché mai dovrei restringere i miei orizzonti, portando paraocchi. Trovo sbagliato per qualsiasi uomo comportarsi così, perché si finisce per apprezzare la vita entro limiti ristretti. »

« Nel mio caso, desidero starne il più possibile lontano. Mi piace il golf, ma non gioco con piloti; a Ginevra gioco con un certo Ketchum, quello che scrive "Dennis the Menace"; è un tipo simpaticissimo. Poi c'è un cubano, un uomo d'affari molto divertente, oppure dei banchieri (non perché siano banchieri, è il loro lavoro, ma perché mi piace la loro compagnia). Vado spesso a pescare, vado a caccia, gioco sovente a golf, anche a tennis e sto molto in famiglia. Credo di avere molti hobbies. »

— Probabilmente le gare di Grand Prix sono la forma di sport professionistico più disorganizzata del mondo. Che proposte avresti per metterle su un piede più professionistico, dal punto di vista di piloti, stampa, patrocinatori, squadre, organizzatori ecc.?

« Devono tutti reagire di più. I piloti si sono presi le maggiori critiche perché sono delle per-

sonalità. Anzi, sono pochi gli sport dove la personalità è forte come nell'automobilismo. Questo perché si tratta di uno sport tanto individualista. Voglio dire che la gente nel mondo della boxe, per esempio, sa che esistono managers che parlano per i loro pugili, invece nell'automobilismo in complesso i conduttori sanno esprimersi bene, quindi quanto dicono viene citato più spesso; perché sono dei "divi" e perché sono persone un po' strambe, dal punto di vista della società moderna, sono bersaglio di critiche. Se qualcosa non va, dal punto di vista della sicurezza, è colpa dei piloti; se qualcosa non va con i costruttori o gli organizzatori, è di nuovo colpa dei piloti, non delle squadre. I conduttori suscitano ancora un interesse quale non si trova in nessun altro sport. Un uomo come Cassius Clay salta fuori e dice cose esagerate che la stampa ripete, ma nessun pilota ha mai fatto nulla di simile, eppure quanto inchiostro si dedica loro ugualmente! »

E conclude, senza sollecitazione di domanda particolare:

« Secondo me chi governa lo sport automobilistico è debole. Non credo che sia diretto da gente che ne è veramente parte, bensì da persone che ne sono lontane e questo si deve cambiare. Penso che infatti cambierà, deve succedere. E quando avverrà, le cose miglioreranno. Questo sport ha problemi di crescita... è cresciuto così rapidamente, dal punto di vista commerciale, nei passati tre o quattro anni che qualcosa deve soffrirne un po', è naturale. »

e. s. y.

| PILOTI        | Dove erano nel '73    | PROGRAMMI PER IL 1974  |                 |                 |                         |
|---------------|-----------------------|------------------------|-----------------|-----------------|-------------------------|
|               |                       | F. 1                   | Sponsor         | Sport           | Altri impegni           |
| E. FITTIPALDI | Lotus JPS             | MacLaren-Marlboro      | Marlboro-Texaco | Alfa Romeo      | Ford (turismo) ?        |
| HULME         | McLaren-Yardley       | McLaren-Marlboro       | Marlboro-Texaco | —               | Can-Am                  |
| PETERSON      | Lotus JPS             | Lotus JPS              | JPS             | Matra           | F. 2 (Lotus)?           |
| REUTEMANN     | Brabham-Ford          | Brabham-Pagnossin      | Pagnossin       | —               | —                       |
| REVSON        | McLaren-Yardley       | Shadow                 | UOP             | —               | Indy (Penske)           |
| LAUDA         | BRM-Marlboro          | Ferrari                | —               | Ferrari         | —                       |
| BELTOISE      | BRM-Marlboro          | March                  | —               | Matra-Simca     | —                       |
| REGAZZONI     | BRM-Marlboro          | Ferrari                | —               | Ferrari         | —                       |
| GETHIN        | BRM-Marlboro          | BRM                    | —               | —               | —                       |
| ICKX          | Ferrari               | Tyrrell? Lotus?        | —               | Gulf-Mirage?    | BMW (Turismo)           |
| PACE          | Surtees-Fina          | Surtees-Fina           | Fina            | —               | —                       |
| W. FITTIPALDI | Brabham               | —                      | —               | —               | —                       |
| GANLEY        | Iso-Marlboro          | Iso-Marlboro           | Marlboro        | Gulf-Mirage     | —                       |
| HAILWOOD      | Surtees-Fina          | Brabham? Iso? McLaren? | —               | Gulf-Mirage     | —                       |
| BEUTTLER      | March                 | March                  | —               | —               | —                       |
| HILL          | Embassy-Shadow        | Lola-Embassy           | Embassy         | —               | —                       |
| FOLLMER       | UOP-Shadow            | Shadow                 | UOP             | Porsche-Martini | —                       |
| JARIER        | March                 | March                  | STP?            | —               | —                       |
| MERZARIO      | Ferrari               | BRM? Iso?              | Marlboro        | Alfa Romeo      | —                       |
| HUNT          | Hesketh               | Hesketh                | —               | —               | Ford (Turismo)          |
| DE ADAMICH    | Brabham-Pagnossin     | Brabham-Pagnossin      | Pagnossin       | Alfa Romeo      | F. 2 Brabham-Fina       |
| AMON          | Tecno-Martini         | Iso?                   | —               | —               | BMW (Turismo)           |
| PESCAROLO     | Iso-Marlboro          | —                      | —               | Matra-Simca     | —                       |
| VAN LENNEP    | Iso-Marlboro          | —                      | —               | Porsche-Martini | F. 5000 (Lola?)         |
| VON OPEL      | Ensign                | Ensign                 | —               | —               | —                       |
| STOMMELEN     | due corse con Brabham | Brabham?               | —               | Alfa Romeo      | Ford (Turismo)          |
| V. BRAMBILLA  | —                     | Iso-Beta               | Beta            | —               | Abarth 2000             |
| FACETTI       | —                     | (Brescia Corse?)       | —               | Alfa Romeo      | Alfa Romeo (Turismo)    |
| PURLEY        | March                 | March                  | Lec             | —               | F. 5000                 |
| MASS          | Surtees-Fina          | Surtees-Fina           | Fina            | —               | Ford (T) - Surtees F. 2 |
| SCHECKTER     | McLaren-Yardley       | Tyrrell-Elf            | Elf             | —               | —                       |
| DONOHUE       | —                     | Penske?                | —               | Porsche-Martini | Porsche-Penske-Can-A    |
| ANDRETTI      | —                     | Parnelli?              | Viceroy         | —               | Indy con Parnelli       |
| BELL          | —                     | Lola-Embassy?          | —               | Gulf-Mirage     | —                       |

LONDRA - «Planto» di Stanley il boss BRM. Secondo lui Regazzoni lo avrebbe profondamente deluso, credeva che Clay fosse più combattivo!!! Con Lauda, poi, «big Lou» ha un diavolo per capello. Tuona a destra e a manca che porterà Nicki in tribunale, perché l'austriaco aveva un contratto preliminare di due anni con lui che non ha rispettato, andando a firmare con la Ferrari per il prossimo anno. Per il '74 ha incontrato Merzario a Watkins Glen e la trattativa è portata avanti da un italiano che risiede in Inghilterra.

● Sembra che nelle ultime prove al banco i motori 12 cilindri della Matra abbiano fornito la bellezza di 500 CV di potenza. Saputo, Beltoise si è affrettato a proporre i propulsori alla March, con cui correrà il prossimo anno assieme a JARIER. Mosley sembra interessato e ha detto che il motore Matra verrà senz'altro provato e che potrà essere una alternativa al solito Cosworth.

● Chi era presente al Glen giura che mai si era visto Stanley così rosso e arrabbiato come quando un giornalista, che aveva sentito le «voci» sulla possibilità che la BRM il prossimo anno montasse motori Cosworth 8 cilindri, gli è andato a chiedere conferma. «I miei motori 12 cilindri vanno benissimo, perché li dovrei cambiare? Se lei mi deve venire a fare queste domande stupide può restare dove è stato fino ad ora!» ha tuonato Stanley andandosene arrabbiatissimo.

● Per il '74 Regazzoni è probabile non sia più pilota Marlboro. La «Etienne» la casa di confezioni di pellami con cui ha fatto un (lucroso) contratto, ha preteso e pagato per avere l'esclusiva del luganese. Voci di corridoio dicono che l'«Etienne» avrebbe «sganciato» una cifra fra i 30 e i 40 milioni che — con i soldi Heuer (i cronometri) — avrebbe compensato il minor ingaggio avuto dalla Ferrari. Comunque, se i prezzi delle confezioni in pelle aumenteranno...

● Dan Gurney in America aveva offerto a Regazzoni una F. 1, la sua EAGLE, con il motore Cosworth; la Lotus lo voleva ad ogni costo; poi c'era un'altra squadra che avrebbe fatto cambiali false per averlo. Ma Clay ha detto di no a tutti, con par-

# PETERSON potrà correre con la MATRA

ticolare riconoscimento a Gurney, decidendo per Ferrari. Il tempo ci dirà se la sua è stata una scelta giusta o meno.

● Si è detto che il nuovo sponsor per la BRM (vedova Marlboro) nel '74 è la British Airways, la nuova società nata dalla fusione della BEA e della BOAC. Ora, invece, alcune voci raccolte a Londra dicono che potrebbe essere la compagnia di bandiera spagnola, l'IBERIA, che già aveva avuto esperienze pubblicitarie nel campo delle competizioni minori.

● Qualcuno a Roma, durante il recente G. P. di F. 2, venne a dirci che il conte Gregorio Rossi, (Martini) aveva voluto mantenere fede fino in fondo ai suoi impegni sia con la Tecno di Bologna, sia con Yorke (il D.S. imposto dalla Martini alla Tecno) ma che dal 1. gennaio anche Yorke sarebbe stato licenziato. (Se ciò fosse stato fatto prima, i rapporti fra la Tecno e la Martini sarebbero stati migliori, e forse oggi la F. 1 sarebbe una realtà - n.d.r.). Ora si è venuti a sapere che diverse pressioni sono state fatte dalle varie «Martini» sparse per il mondo (in testa la Martini inglese) perché il rapporto con la Tecno continuasse. Nonostante tutto pare che la contropartita pubblicitaria sia stata superiore a qualsiasi previsione. Interpellato Pederzani a Bologna, questi avrebbe risposto con un secco «no»,

confermando la sua lettera dopo il G.P. di Monza, con cui dava disdetta (a termine di contratto) al rapporto con la Casa di vermout torinese.

● Alla Lotus è confermato che la JPS rimane, mentre potrebbe essere che anche la Texaco non abbandoni la nera monoposto. Tuttavia Chapman ha interpellato l'amministratore della Martini Marchese Di Suni per vedere se la Casa di vermout fosse interessata ad essere il secondo sponsor. Dopo ventiquattro ore la risposta è stata no. Come unico sponsor se ne poteva parlare, ma secondi, no. E tutto è andato a monte.

● L'accoppiata AMON+Yorke, che tanti guai ha procurato alla Martini e alla Tecno nel '73, sembra rimanere unita anche per il '74 in F. 1. Il nuovo accordo sarebbe questo: una nuova monoscocca sempre disegnata da Powell (come la Martini che non ha mai corso) con cui correrà Amon e Yorke sarà il DS. Il motore sarebbe il solito Cosworth, poi appena pronto si utilizzerebbe il 12 cilindri che l'ing. Woods sta approntando. Però c'è anche Williams che vorrebbe il neozelandese.

● Per ora l'impegno agonistico della Martini per le corse '74 è limitato alla Porsche, ma «voci» dicono che anche la Brabham di F. 1 interesserebbe molto l'appassionato Gregorio. Contatti in questo senso sarebbero

● Se è vero quello che dice l'ing. Ferrari che il prossimo anno non ci sarà neppure il solito «contatto tecnico» per le gare sport, perché Peterson ha chiesto a Chapman il permesso di fare alcune gare sport con la Ferrari? Comunque il manager inglese ha negato a Ronnie l'OK, dicendogli che può correre nelle gare sport con chi vuole, ma non con quelle Case che sono impegnate anche nel mondiale di F.1. Pensa la possibilità di correre con il «cavallino» Ronnie si è rivolto al «gallo» francese: il prossimo anno farà molto probabilmente alcune gare con la Matra.

● Nel più grande segreto Peterson ha provato lo scorso mese a Silverstone la nuova Lotus di F.1. Essa ha molti punti di contatto con quella disegnata da Giugiaro (di cui AUTOSPRINT pubblicò in esclusiva un disegno alcuni mesi fa). La macchina, a detta di chi l'ha vista, è molto piccola e assomiglia ai moderni «cunei» di Indy. Non la si dovrebbe vedere però in pista prima di aprile-maggio del prossimo anno.

già avvenuti con Ecclestone. Nel «giro» ci dovrebbe essere anche la F. 1 per de Adamich. Cioè Martini-Pagnossin potrebbero garantire a Ecclestone i soldi che cercava per la Squadra «unica» di Reutemann.

● Nell'intervallo fra il G.P. del Canada e quello degli USA, Chapman e Fittipaldi sono venuti in segreto in Europa e si sono intrattenuti in un albergo londinese a discutere d'affari. Chapman voleva che Fittipaldi restasse con lui, e sarebbe stato disposto a pagarlo personalmente (avendo da scegliere fra tre grosse ditte come sponsor per il '74). Ma Emerson non ha ceduto. Anche se in quel momento anche lui giurava di non aver ancora firmato per la McLaren. Il più grosso scoglio sarebbe stato, a seconda di amici del brasiliano, sempre il dispetto per la segnalazione dai box di Monza a Peterson per la gara decisiva mondiale. Anche Peterson a Londra, interpellato nello stand Lotus dove faceva il P.R., ha dichiarato che sarebbe stato felicissimo d'aver ancora Emerson come compagno di squadra il prossimo anno. Ma in quanto alla storia di Monza, un suo sorriso era abbastanza significativo...

● Il giovedì precedente al G.P. USA, Chapman interpellò Scheckter per averlo in squadra il prossimo anno. Il sud africano chiese 24 ore di tempo ma, dopo aver telefonato anche a Maranello, decise improvvisamente di

● Secondo i pettegolezzi che circolano a Londra, le LOTUS F. 1 (o meglio John Player Special) l'anno prossimo correranno di nuovo coi Firestone e i loro serbatoi saranno ancora una volta pieni di benzina Shell. Verrebbe fatto di pensare che, nonostante le prestazioni tutt'altro che brillanti delle Texaco Star, la Texaco abbia avuto un ragionevole utile dal suo investimento nella Lotus, quindi il suo abbandono, a meno che non sia parte di un grosso piano, sembra un poco strano. A proposito, alla Texaco costò 40.000 sterline per indurre Chapman a lasciare la Shell, ma si può tranquillamente scommettere che Colin non si prenderà cifre del genere in fatto di benzine nel 1974!

● Pare che da quando, nel «rimescolo» STP, GRANATELLI ha un ruolo non da dirigente, intende patrocinare vetture per conto suo, probabilmente nelle gare USAC come è già stato del resto detto. Si prevede che la MARCH possa annunciare fra breve un patrocinio francese per il programma di F. 1 1974.

● DUCKWORTH, molto magro dopo una recente malattia, dice di non avere piani per dare più potenza al motore DFV l'anno prossimo. Pensa a un progetto per un nuovo due litri, ritenendo che anche se la F. 2 crollerà ci sarà sempre un buon mercato per quel tipo di motore.

● McRAE conferma che Penske ha comprato la sua officina, per utilizzarla come il Centro Penske europeo. A quanto pare McRae ha deciso che preferisce fare il pilota anziché il costruttore, però continuerà a tenere le sue vetture in quell'officina.

firmare per... la Tyrrell! Chapman c'è rimasto molto male, perché faceva affidamento sulle doti di combattività del sud africano.

● Ickx è ancora disoccupato, anche se il belga ebbe a dichiarare tempo fa che già da tempo aveva firmato per una squadra con cui correre nel '74. Con Scheckter già sicuro alla Tyrrell, l'unica possibilità che il belga corra con la squadra di Ken, è che la ELF (che sponsorizza la squadra e che pagava per il povero Cevert), decida, invece di dare i soldi per un francese, di darli per un belga. Intanto Jacky telefona giornalmente a Tyrrell...

● Se l'operazione ELF-ICKX non dovesse andare in porto la seconda guida della Tyrrell potrebbero essere o DEPAILLER o LARROUSSE. Per Ickx c'è chi dice che andrebbe a fare compagnia a Fittipaldi nella scuderia McLaren (Marlboro), mentre Hulme correrebbe come McLaren-Yardley. (Combinazione però che ha già portato alla rottura di REVSON, decisi per la SHADOW tutta americana, ora, con Follmer).

● Prima del G.P. Roma F. 2, la Surtees aveva provato con Pace e lo stesso costruttore la nuova F. 1 per il '74. I risultati sarebbero stati soddisfacenti, anche se per noie diverse sono stati fatti solo pochi giri.

**corsa in calendario  
c'è sempre ma  
ILOTI a tener banco**

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

**AUTO  
SPRINT**

**domenica SPRINT**

All'ESTORIL, dove JARIER ha concluso in bellezza la stagione F. 2, il n. 1 brasiliano non ha solo confermato il passaggio alla McLAREN

# FITTIPALDI ammette: «Farò qualche corsa sport con l'ALFA»



Questa foto risale al G.P. Canada F. 1, quando ancora Emerson Fittipaldi giurava di non aver firmato per la McLaren-Marlboro. Ma questa Helena Fittipaldi che si intrattiene così a Mosport con Teddy Mayer, dirigente della McLaren, era di per sé già una conferma. E poi le bugie le dicono i giornalisti?

**BALOCCO** - Non ostante fosse presente alla pista sperimentale dell'Alfa Romeo, a Balocco, Arturo Merzario non è ancora riuscito a mettersi al volante della Sport che sarà la sua vettura nel MM 1974. Infatti, mercoledì scorso, dapprima si è avariato subito il motore sulla vettura con cui era sceso in pista Stommelen, poi è accaduto che Facetti è arrivato lungo alla stessa curva dove era uscito tempo fa Zeccoli, rovinando l'avantreno. Fatto sta che, per ora, Arturo è rimasto a guardare, anche perché agli inizi di questa settimana viene subito impegnato nelle prove della Stratos 2 valvole con la quale sta per prendere il via nel Giro d'Italia. Sono sorti così impedimenti alla prevista trasferta Alfa alla 9 Ore di Kyalami che, uniti ad altri problemi, (tenuta del boxer 12 cilindri) hanno fattoscartare definitivamente all'Autodelta

## L'ALFA non va a KYALAMI

la trasferta sudafricana. (Ci sarà solo la Gulf Mirage con Hailwood-Bel che faranno anche molte prove per il '74).

Per quanto riguarda i programmi della prossima stagione, la squadra Sport dovrebbe essere formata da **STOMMELEN-DE ADAMICH e MERZARIO-FITTIPALDI**, il quale, come leggete in altra parte del giornale, farà probabilmente qualche gara Sport con la vettura milanese. Quando non sarà disponibile, Emerson avrebbe voluto

farsi sostituire dal fratello Wilson, ma all'Alfa sono più propensi a servirsi di Carlo Facetti. Pertanto, quando non ci sarà il brasiliano, Merzario farebbe coppia con Stommelen e de Adamich con Facetti.

Ridotto invece l'impegno Alfa Romeo nel Campionato Turismo. La pratica impossibilità di omologare una versione alleggerita dell'Alfetta ha fatto rientrare molti progetti, non ostante le ottime prove del motore 4 valvole. Ad ogni modo, qualche gara sarà possibile farla, con Merzario e Facetti. Quanto a Stommelen, il tedesco ha firmato per tutta la stagione con la Ford. Sarà in coppia con Fitzpatrick, mentre Hezemans (passato al... nemico) sarà con Glemser e Mass, forse, guiderà con Fittipaldi, che ha lasciato uno spiraglio anche per la Ford Capri nelle strette maglie del suo impegno in Formula 1 con la McLaren.

**ESTORIL** - Schenken è stato l'animatore delle prove F. 2 all'Estoril (la gara che poi dominerà Jarier), ma al contrario del solito, il ruolo di protagonista non è dipeso dal suo ben conosciuto «humour», anzi. C'è stato infatti il curioso imbarazzo successivo alle congratulazioni che tutti gli facevano per la assunzione alla Lotus come secondo di Peterson in Formula uno: «Non è vero» si affannava a dire lui «sono qui dispostissimo ad avere un contratto ma purtroppo non ho firmato e non ho avuto neppure contatti completi. Non so come questa voce sia arrivata ai giornali inglesi ed agli altri...». La tendenza era di non credergli, ma poiché le notizie hanno sempre il loro rovescio c'è stata una indiscrezione proveniente da bocca infallibile a rendere incredibile la posizione curiosa di Schenken: Ickx avrebbe chiesto alla Marlboro la sospensione del suo contratto personale con la casa di sigarette americana.

Quale altra ragione per rinunciare ad un gruzzoletto di milioni, praticamente regalato, se non quella di entrare a far parte di un team sponsorizzato da un'altra marca di sigarette? E questa casa potrebbe essere la John Player più che la Embassy, visto che chi è al corrente della notizia si trova molto vicino sia alla Marlboro che alla John Player.

Con ancora molto dolore al piede Emerson Fittipaldi, venuto all'Estoril per non deludere il pubblico che lo aspettava, ma solo da spetta-

tore: «Non posso guidare: con le macchine da corsa lo sforzo e la posizione lo fanno gonfiare e poi mi fa male senza migliorare. Per questo non correrò più quest'anno, neppure in Brasile: devo essere perfettamente a posto per la stagione 1974. Questa è la conseguenza del fatto che non sono stato fermo subito dopo l'incidente, e con la stagione che comincia a gennaio, se non sto in riposo adesso, potrei trascinare il problema. Salirò di nuovo su una macchina da corsa in dicembre, al Ricard, per fare test con la McLaren.

«L'anno prossimo correrò solo in Formula uno: non escludo però di poter guidare qualche volta l'Alfa o la Ford da turismo, ma senza contratti troppo vincolanti perché il mio obiettivo è solo la formula uno. Mi concentrerò quindi su tutti i test e le prove necessarie prima di ogni gara piuttosto che prendere impegni troppo stretti anche in altre formule».

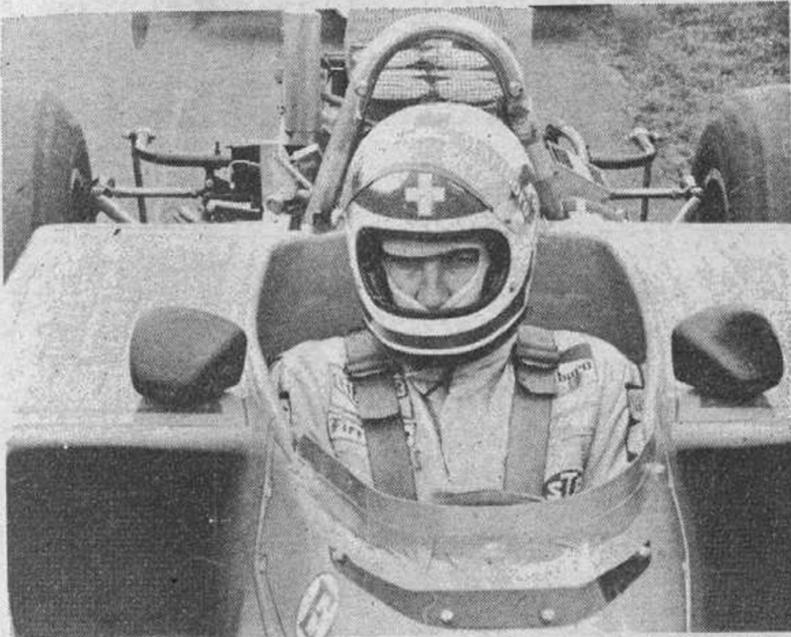
A proposito di McLaren e della macchina Yardley per Revson a fianco delle due Marlboro-Texaco di Fittipaldi ed Hulme, pare che la cosa sia risolta: Revson ha firmato per la Shadow e se ne va. Ora tocca alla Yardley, eventualmente, far valere i suoi diritti che le avrebbero garantito ancora un anno in Formula uno con la casa inglese.

g. n.

### Tre italiani in Formula 1 con FIORELLI?

**LONDRA** - Avremo una squadra di Formula 1 composta quasi solo di piloti italiani? Sembrerebbe di sì. In questi giorni sono in Inghilterra Dario Fiorelli (il manager della Scuderia Italia) e Gianni Pedrazzani (della Novamotor) quanto mai decisi ad acquistare, soldi alla mano, quattro vetture di Formula 1. La squadra sarebbe diretta da Fiorelli, che si occuperebbe anche dei telai, mentre la Novamotor curerebbe i propulsori Ford 8 V, già prenotati alla Cosworth. Per i piloti, questi i nomi: **FRANCISCI, GAGLIARDI, MOHR e PICA**. Per i telai pare si sia deciso per le monosceche March. Solo che Fiorelli le vorrebbe già per il Sud America, cosa assai improbabile. Vedremo a breve scadenza quali potranno essere gli sviluppi di questa iniziativa. Il pallino di Fiorelli in F. 1 risale all'anno scorso... (I. C.).

La cronaca del G.P. F. 2 all'ESTORIL a pagina 24



Clay Regazzoni è corrucciato, a bordo della sua Lola T 330 di Formula 5000. Forse, già prima della gara, non si aspetta granché dalla corsa. A destra, il vincitore Edwards supera la March 73 A di Baker

## 26 forature nelle prove! (e SANTO rischia grosso)

BRANDS HATCH - Una ottima stagione di F 5000 si è conclusa con un finale adeguato, in questa gara che si potrebbe definire scintillante, vinta brillantemente da Guy Edwards, dopo che Holland aveva condotto per buona parte della distanza, con quattro piloti in lotta quasi ininterrotta. Per questa ultima competizione di F. 5000 della stagione si è avuta una iscrizione eccellente, con 26 vetture sullo schieramento. Per quasi tutte le prove ufficiali la pista era bagnata o umida. Il numero di forature del team Shellsport è stato di ben 26, in tre gare, e la fragilità dei pneumatici a due tele creava un'ansia generale, in certi casi addirittura collera; comprensibile guardando una sezione tagliata da uno di questi pneumatici, al punto che c'era chi voleva sottoporlo all'ente internazionale perché lo esaminasse. Una foratura, con immediato rovinio dei pneumatici ha causato l'incidente di Santo nella prima sessione, ma la vettura per fortuna è stata fermata da barriere in rete metalliche riportando soltanto lievi danni («Grazie a Dio non c'era una barriera Armcò, in quel punto» — ha detto Santo dopo. Gli ha fatto eco il direttore della squadra, Epstein, dicendo: «Non soltanto avrei perso la vettura, se ci fosse stata l'Armcò, ma probabilmente avrei perso un pilota»).

Guai anche per Evans, che ha avuto una foratura, e per McInerney quando il motore della sua Lola ha cominciato a perdere abbondantemente olio prima che il pilota avesse completato un giro col tempo cronometrato. Gethin ha detto: «La mia frizione non andava», (sgradevole su una pista resa scivolosa da olio e umidità) mentre Regazzoni ha detto che gli piacevano tanto la F. 5000 che la sua Lola. La sospensione della vettura non era però assolutamente adatta alle gobbe di Brands Hatch per cui alla fine della sessione Clay aveva segnato soltanto il quindicesimo miglior tempo. Forse è stato meglio così, perché altre squadre hanno commentato che la Lola modificata in America era piuttosto illegale, per quanto riguardava per esempio l'alettone posteriore.

Il più veloce è stato Holland con la Trojan T101 (tempo 1'37"8) nella prima sessione, poi Lunger che ha perseverato per ventitre giri segnando il miglior tempo di 1'39", quindi Edwards (1'41"4), Dean (1'42"), Evans (1'32"4) e Belso che ha girato più di tutti (ventisei tornate) per ottenere 1'42"4, Pilette ha «lavorato» per 25 giri segnando 1'42"8, tempo uguagliato da Santo prima dell'incidente. Gethin era ben staccato, con 1'45", mentre Regazzoni è riuscito a segnare soltanto 1'48"8. Nessun altro è sceso sotto 1'1'50".

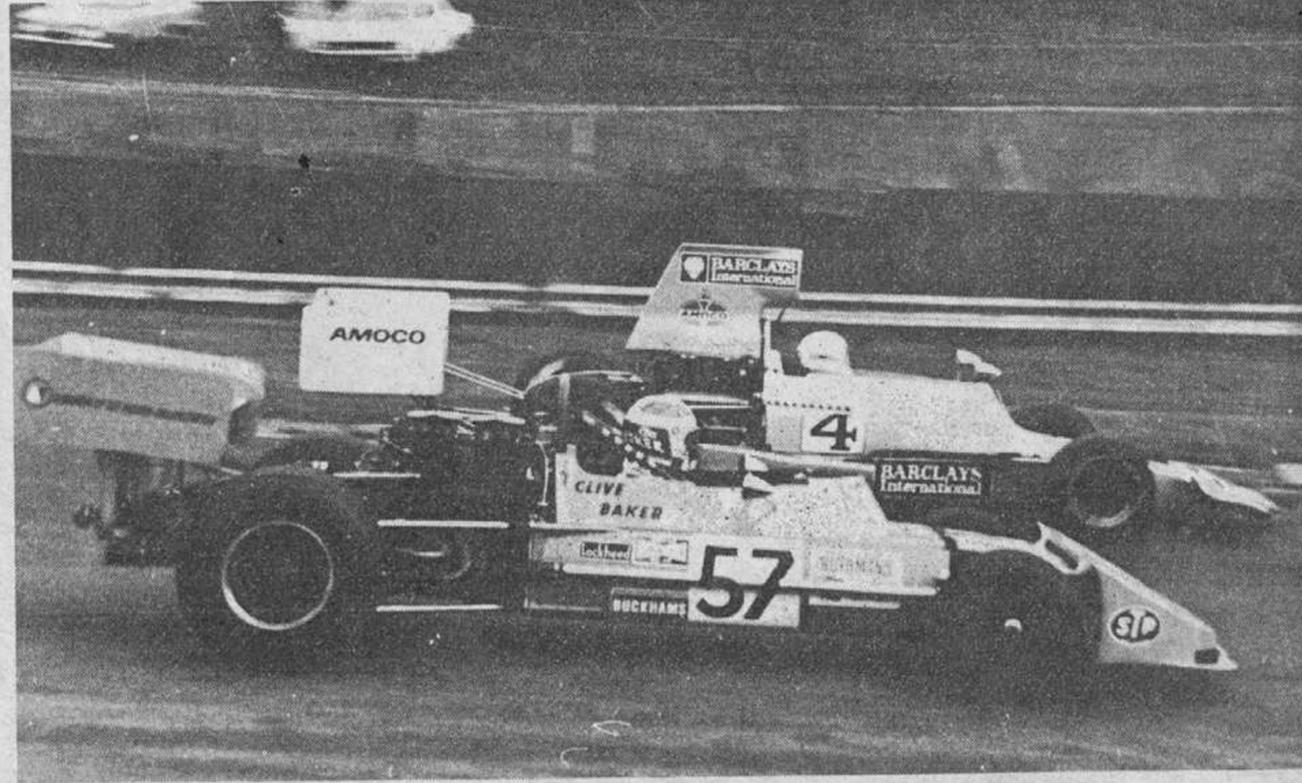
Mentre stava per iniziare la sessione pomeridiana la pioggia sembrava imminente e i piloti erano preoccupati, mentre rottami di vetture di Formula Ford venivano raccattati qua e là sul circuito. Appena la pista è stata sgomberata si sono tutti precipitati sulle vetture e nella maggioranza sono riusciti a segnare buoni tempi, prima che cominciasse veramente a piovere. Notevole il miglioramento di Pilette, che ha ottenuto la posizione al palo in 1'34"2. Santo, dimentico dell'incidente del mattino, ha migliorato il suo tempo, segnando il terzo più veloce. Regazzoni è sceso a 1'42", cioè è rimasto il quindicesimo.

Per le prove non cronometrate del mattino brillava il sole e intanto un pubblico abbastanza numeroso cominciava ad arrivare (non si può dire altrettanto per quello della finale della vigilia, del campionato di F.3 della Casa rivale di sigarette). E' apparsa un'altra vettura, che si è qualificata per partire dal fondo dello schieramento, cioè la nuova GM2 di McRae, un'elegante macchina nera che secondo Graham imita la Eagle anche se la sua concezione pare avere punti di contatto con la ISO. McRae ha detto che era arrivata in ritardo perché la vigilia vi si stava ancora lavorando attorno.

d. h.

L'ottimo pilota delle sport 2000 ha vinto bene nella corsa di chiusura delle maxiposto

# Più felice per Edwards che per «REGA» la 5000



## Duelli senza respiro e brivido-GETHIN

BRANDS HATCH - La gara era a partenza mobile, con schieramento a due per due e le vetture, come si è detto, erano ventisei. Pilette ha fatto una partenza mediocre, mentre Holland prendeva la testa, seguito da Ashley e da Lunger che è partito in modo brillante. Dopo venivano Watson, Evans, Gethin e Belso. Al primo giro Watson ha superato Lunger, poi Gethin faceva altrettanto nei confronti di Evans e di Lunger. Regazzoni ha completato la prima tornata al quindicesimo posto, per cui nonostante l'ovvia potenza del motore a iniezione, la vettura chiaramente non era competitiva (mentre la gara proseguiva, Clay doveva ricordare spesso la sua stagione con la BRM). I ritardatari Baker, con una March veramente poco brillante, e Kayes sono incappati contemporaneamente in un testa-coda alla forcella. Al terzo giro grosso incidente di Gethin, che si è però allontanato a piedi dalla Chevron. Dopo ha detto con aria avvilita: «Ho trovato una chiazza di bagnato sotto il ponte». Per breve tempo Pilette ha occupato il quarto posto, ben presto minacciato e poi superato da Ashley. Edwards ha cominciato a prendere il ritmo dopo avere coperto due giri con prudenza, per vedere se si era danneggiato qualcosa, quando aveva urtato un'altra vettura alla prima curva; McRae a questo punto ha deciso che la sua macchina andava abbastanza bene perché non fosse necessario limitarsi a passeggiare in fondo, per cui ha preso a sferrare un attacco a Regazzoni.

La possibilità di vincere il campionato è svanita per Belso al quinto giro, quando il pilota è andato frettolosamente al box con un piccolo principio d'incendio dovuto a olio che usciva dal carter crepato. Un solo giro più tardi Edwards, che era risalito velocissimo in mezzo al gruppo, ha

superato sia Regazzoni sia Thompson, in un solo giro, mentre Dean strappava la sesta posizione a Evans. Intanto Trevimmer aveva urtato, con la Connew, i cui undici giri in questa gara sono il massimo che abbia mai coperto!

In testa stava prendendo vita una lotta fantastica, mentre Holland respingeva uno dopo l'altro gli attacchi di Watson (il quale dopo ha detto: «In curva ero più veloce, ma la vettura di Keith era assai più calda della mia»). Il duello si è poi protratto per tutta la gara. Ashley era molto vicino — spesso il terzetto procedeva muso contro coda — ed Edwards risaliva veloce. A proposito, non dimentichiamo Regazzoni, che ha portato via il decimo posto a van Lennep, però quando l'olandese rallentava per sovrastare al box con noie ai pneumatici. Appena Ashley si è reso conto che

### Così (in 26) al via

1. fila: Pilette (Chevron) 1'34"2; Holland (Trojan) 1'35"0. 2. fila: Santo (Lola T330) 1'38"2; Ashley (Lola T330) 1'36"8. 3. fila: Edwards (T330) 1'36"8; Lunger (Trojan T101) 1'36"8. 4. fila: Watson (Trojan T101) 1'37"8; Gethin (Chevron) 1'38"0. 5. fila: Lennep (Lola T330) 1'38"2; Craft (Chevron) 1'38"6. 6. fila: Dean (Chevron) 1'39"2; Evans (Trojan T101) 1'40"0. 7. fila: Thompson (Chevron) 1'41"2; Belso (Lola T330) 1'42"0. 8. fila: Regazzoni (Lola T330) 1'42"0; Russell (McRae GM1) 1'46"8. 9. fila: Robinson (McLaren M18) 1'48"8; McInerney (Lola T330) 1'49"8. 10. fila: Knight (Kitchmac) 1'52"0; Moore (McLaren M10B) 1'52"4. 11. fila: Featherstone (Lola T190) 1'53"8; Luyandijk (McLaren M18) 1'57"0. 12. fila: Trimmer (Connew) 1'59"8; Kayes (McLaren M14A) 2'03"2. 13. fila: Baker (March 73A) 2'39"4; McRae (McRae GM2).

la vettura di Edwards si faceva più grande nel suo specchietto retrovisore, si è messo a sferrare una serie di attacchi ai leaders, ma con scarso successo. Più indietro Dean ha portato via il quinto posto a Pilette, e McRae ha attaccato Evans per occupare il settimo, riuscendo a superarlo in frenaggio alla forcella. Ora Regazzoni ha fatto la sua prima sosta al box, con la pressione del carburatore che non andava. Al ventiduesimo giro Edwards ha ridotto il record a 1'24"8, ha superato Ashley, ha abbassato ancor più il record, a 1'24"6, e si è affiancato a Watson. Due tornate più tardi era in seconda posizione, ma Bolland lottava per tenere a bada questa nuova minaccia, mentre Watson ed Ashley facevano di tutto nel non staccarsi dai due.

Altra fermata al box di Regazzoni, che si lamentava della maneggevolezza della vettura; è ripartito diciassettesimo e intanto McRae era costretto al ritiro per rottura di un ammortizzatore, dopo aver dato però alla sua vettura un debutto davvero promettente. Ashley è uscito dalla lotta, quando ha dovuto fermarsi per una foratura. E' ripartito, ma alla prima curva ha fatto una testa-coda.

Al trentesimo giro Edwards è finalmente riuscito a passare al comando, e alla tornata successiva, si era già creato un vantaggio di cento metri, mentre Watson continuava ad attaccare incessantemente Holland per la seconda posizione. Un altro dei leaders, Pilette, è uscito di scena quando il suo motore ha esalato l'ultimo respiro in una nuvola di fumo. Questo ha significato che se Dean ce l'avesse fatta a finire secondo, avrebbe strappato il titolo a Teddy, però le probabilità che succedesse sembravano lontane, dato che i tre piloti davanti a Dean erano piuttosto staccati. Ormai Santo era passato in quinta posizione.

La corsa non ha visto altri mutamenti negli ultimi giri. Edwards ha corso in modo brillantissimo, aiutato forse da nuovi «speciali» pneumatici (quei Goodyear dovevano avere una mescola molto tenera, perché anche a basse temperature quelli anteriori si sfaldavano). Secondo e terzo Holland e Watson, i quali in fondo avrebbero anche loro meritato di vincere. Pilette dal box ha visto Dean piazzarsi quarto, così il titolo del belga era assicurato.

Un magnifico finale per questa bella stagione della F. 5000 e tutto fa prevedere che l'anno prossimo sarà ancor meglio.

d. h.

TROFEO ROTHMANS - Gara di velocità in circuito per vetture di F. 5000 - Brands Hatch, 21 ottobre 1973.

LA CLASSIFICA (45 giri)

1. Edwards (Lola T330) 1.04'47"2, media kmh 177,73; 2. Holland (Trojan T101) 1.04'58"8; 3. Watson (Trojan T101) 1.04'64"59; 4. Dean (Chevron B24) 1.05'17"6; 5. Santo (Lola T330) 44 giri; 6. Thompson (Chevron B24) 44 giri; 7. Robinson (McLaren M18) 44 giri; 8. Evans (Trojan T101) 43 giri; 9. Craft (Chevron B24) 43 giri; 10. Knight (Kitchmac) 42 giri; 11. Van Lennep (Lola T330) 42 giri; 12. Regazzoni (Lola T330) 42 giri; 13. Moore (McLaren M10B) 41 giri; 14. Luyandijk (McLaren M18) 41 giri. Giro più veloce: Edwards 1'24"2, media kmh 182,34, nuovo record.

CLASSIFICA FINALE CAMPIONATO ROTHMANS

1. Pilette punti 136; 2. Dean 133; 3. Holland 116; 4. Thompson 114; 5. Edwards 102; 6. Belso 97; 7. Lunger 95; 8. Gethin 65; 9. Evans 64; 10. Van Lennep 59. Concorrenti campionato: 1. Shellsport p. 206; 2. Anglo American 186; 3. Team VDS 160.

# Motori meno potenti a INDY!

**INDIANAPOLIS** - Mentre andiamo in macchina, il Consiglio Direttivo della United States Auto Club (USAC) è riunito in sessione speciale onde stabilire le caratteristiche che dovranno essere adottate dalle vetture Formula Indy per il 1974.

Stando a quanto ci riferisce Jap Cadou, addetto stampa dell'ovale, i dirigenti della Federazione sembrano decisi a ridurre sensibilmente la potenza dei motori, rinforzando la scocca e l'abitacolo dei piloti i quali non avranno più alla destra del bolide il serbatoio di carburante, il cui quantitativo verrà ridotto moltissimo. I dirigenti americani sono fermamente convinti che la Formula USAC edizione 1974 sarà molto più sicura e non dovrebbe registrare incidenti luttuosi come quest'anno.

Intanto i lavori sul «catino» dell'Indiana proseguono alacremente, aiutati da un clima mite, e si prevede che i lavori verranno portati a termine prima dell'inizio della stagione invernale. Numerose innovazioni sono state apportate alla pista.

Tra questi l'ampliamento del 25 per cento della zona dei box, oltre ad innalzare sino ad un metro circa i muretti di protezione lungo il rettilineo, eliminando, con l'erezione di due altri muretti supplementari, circa 500 posti situati nella zona immediatamente dietro la rete protettiva, dove avvenne, lo scorso Memorial Day, l'incidente che coinvolse Salt Walter il cui carburante rese cieche due ragazze e ustionò una dozzina di spettatori. Nel prossimo numero vi daremo maggiori dettagli sui cambiamenti e modifiche adottati dalla Federazione USAC.



Tony Brise, dopo il Lombard ha vinto anche il John Player F.3

## Ha vinto più che nettamente la finale J.P. F.3 TONY BRISE subito solo!

**BRANDS HATCH** - Tony Brise ha condotto dal principio alla fine nell'ultimo round del campionato John Player di F.3, aggiudicandosi così il titolo. La gara non è stata un finale interessante della serie, in parte perché già nei primi giri Brise si è creato un immenso distacco, sugli altri, guidati da Leclère. Molti piloti avevano deciso di partire con pneumatici intermedi o da bagnato e invece la pioggia, pur minacciando di cadere, non si è poi vista.

Le iscrizioni hanno forse superato le aspettative degli organizzatori, ma non era stato predisposto che si corressero delle manche sicché un buon tempo in prova era essenziale, per ottenere un posto sullo schieramento di 35 vetture. Naturalmente i più ansiosi di fare bene erano i cinque piloti che potevano ancora ottenere la vittoria al campionato. Un fattore che ha complicato è stato che le prove si sono svolte quando la pista era bagnata o umida, mai asciutta, e tutti i conduttori mancavano di recente esperienza sul lungo circuito di Brands Hatch, che non

za seri però per acccontentare le riserve) Wilds, la cui March è stata non si sa bene come riparata in tempo perché il pilota occupasse poi il suo posto in ottava fila. Lella Lombardi

**CORSA DI F.3 - Gara di velocità in circuito, valevole per il campionato John Player di F.3 - Brands Hatch, 20 ottobre 1973.**

### LA CLASSIFICA

1. Brise (March 733 Holbay) 48'26"2, media kmh 158,49; 2. Wood (March 733 Novamotor) 48'28"; 3. Taylor (March 733 Holbay) 48'28"6; 4. Ethuin (Martini MK12 Vegantune) 48'44"6; 5. Perkins (Brabham BT41) 48'45"; 7. Laffite (Martini MK12 Holbay) 49'16"6; 8. Roberts (March 733 Novamotor) 49'28"4; 9. Teleco (March 733 Novamotor) 49'28"4; 10. Paoli (Martini MK12 Holbay) 49'40" e 6. Giro più veloce: Wood, 1'33"4, media kmh 164,34.

**CLASSIFICA FINALE DEL CAMPIONATO**  
1. Brise punti 123; 2. Jones 121; 3. Wood 119; 4. Laffite 112; ecc.

Jones si sferravano una «privata» lotta australiana alle spalle di Ethuin, quindi un varco sempre più largo fino a un gruppo più grande di vetture le cui posizioni cambiavano di continuo. I più in vista, in questo gruppo, erano Laffite e Andersson, che passando dietro ai boxes si sono sfiorati; hanno continuato però, non avendo evidentemente riportato danni.

Tre tornate più tardi alla vettura di Andersson si è staccato il quadrilatero anteriore, mentre passava sulla linea di partenza e la vettura ha urtato violentemente la barriera Armo. I principali duellisti del gruppo erano ora Roberts e Laffite, che per il resto della gara non hanno quasi cessato di battersi, o con qualche interludio di pugni agitati, finché nelle ultime fasi Roberts ha urtato l'attardato Serpaggi, il che gli ha fatto fare un testa-coda per il quale è arretrato.

Kuwashima ha forzato per occupare il secondo posto, mentre il terzo che inseguiva Brise doppiava Wunderink. Il giapponese ha poi segnato il giro più veloce, dopo di che ha perso interesse nella corsa. Sono così rimasti Wood e Taylor che stavano accorciando, pianissimo il varco di Brise. Ethuin faceva una corsa solitaria, poi veniva Jones; gli bastava occupare il quinto posto per garantirsi il titolo, ma lentamente il suo motore ha perso potenza, oltre al fatto che il pilota aveva la visiera appannata, sicché Perkins l'ha raggiunto, l'ha superato e, come è poi risultato, gli ha tolto due punti di vitale importanza.

La corsa è continuata senza punti di particolare spicco, Wood e Taylor non sono riusciti a fare nulla contro Brise, Ethuin ha perso terreno nei confronti di entrambi mentre doppiava dei ritardatari e per poco non è stato raggiunto da Perkins. Jones e Laffite hanno concluso più o meno soli, poi Roberts e Teleco, che hanno tagliato il traguardo affiancati.

David Hodges

## Non basta il record in Gr. 2 a GARDNER

**BRANDS HATCH** - La principale gara di contorno a quella di F.5000 è stata il Trofeo Simoniz, probabilmente l'ultima corsa del gruppo 2 che si correrà in Inghilterra, ove l'anno prossimo impererà il gruppo 1 1/2. Ha preso la testa Gardner, segnando un nuovo record di categoria in 1'37"8, alla media di 156,98 orari, ma poi è incaputo in un testa-coda, avvolto in una grande nuvola di fumo provocato dalla gomma («Mi toccava fare il testa-coda oppure urtare una vettuolina giapponese e cacciarla in mezzo ai ce-spugli», ha poi detto). Da quel momento ha condotto Muir con l'Alpina BMW, vincendo alla media di 151,91 orari, davanti a Rose che pilotava una sorprendente Escort RS di due litri. Terzo Gardner, poi le Escort scandinave di Emanuelsson e Kemilainen.

C'è poi stato il Trofeo Jack Brabham, round finale del campionato 1973 di Formula Ford, vinto da Sid Fox su Hawke alla media di 148,80.

● Per il futuro, Tony Brise rimarrà fedele alla March. Non sembra esserci nulla di vero nel suo ventilato ingaggio da parte della Lotus-JPS, che pare invece orientata per il team F.1 su Morgan o Pryce. Quanto a Brise, forse farà la F.2 oppure la F. Atlantic, il cui ciclo di gare 1974 sarà molto probabilmente coperto da un patrocinio JPS, oppure la F.5000.

● La Elf ha già deciso per Serpaggi e Leclère: faranno la F.2 con le Elf-Hart, anche perché la mancanza di un buon motore Renault in 2 litri tarperà le ali alla Alpine-Renault di Formula 3.

Nella corsa dei Campioni

## FOYT seccato di sostituire STEWART

**NEW YORK** - Gli organizzatori del «Race of Champions», che vede coinvolto Roger Penske, interessato a «lanciare» i prodotti da lui rappresentati, hanno accusato il colpo.

Il ritiro dalle gare automobilistiche di Jackie Stewart indubbiamente ha spinto molti desideri da parte degli sportivi della California che attendevano di vedere, finalmente, lo « scozzese volante » impegnato in una gara della costa pacifica.

Il « Los Angeles Times », che organizza la gara, ha tentato di creare interesse all'avvenimento pubblicando profili, articoli personali dei protagonisti e finalmente, dopo una serie di incontri, discussioni e promesse, è stato pubblicato il nome del pilota che sostituirà Jackie Stewart sarà il texano A.J. FOYT al volante della Porsche che era stata assegnata a Stewart.

L'asso di Indy non è apparso troppo lieto « Perché — afferma — sono stato preso all'ultima ora per sostituire qualcuno. Gli è stato fatto capire che sostituiva il « migliore », ma la lusinghiera proposta non ha fatto sorridere eccessivamente. Strano l'assenteismo dell'interesse da parte della stampa della costa atlantica. Soltanto due lacconici comunicati, e un commento che suona così:

Corsa dei Campioni? o piuttosto una gara basata soltanto sugli interessi di due o tre ditte coinvolte nell'avvenimento?

Qualcuno ha infine suggerito che se il sostituto doveva essere preso, esso dovesse essere Jody Scheckter che sostituirà lo scozzese nel team Tyrrell-Ford.

PEARSON campione stock-car 1973

## CARAMBOLA (e una valvola) pro PEARSON

**ROCKINGAM** - La quindicesima tappa del Campionato Nascar, penultima prova in programma, è stata conquistata da David Pearson su Mercury alla media bassissima di 188 kmh a causa di un incidente che ha coinvolto cinque macchine.

Al tredicesimo giro, infatti, Johnny Barnes alla curva numero due piroetava e quattro macchine sopraggiungenti lo urtavano terminando contro il muro di protezione senza gravi conseguenze.

Tra questi, il neo-campione nazionale Nascar, Benny Parson, che distruggeva la parte posteriore della sua Chevrolet. Rientrato ai box i meccanici riparavano la macchina in appena un'ora ed il pilota rientrava in gara terminando molto indietro, tanto per finire con onore e vincere, come detto, il campionato 1973.

Alla vigilia, osservando le prove di qualificazione, tutto lasciava credere che Richard Petty, lo « strapagato » pilota della STP avrebbe fatto valere la sua classe. Infatti la sua Dodge rosso-blu si qualificava prima, girando alla media di 217,600 kmh, seguito da David Pearson a 2 centesimi di secondo, Donnie Allison, Bobby Allison, Benny Parson.

Al via, sotto un sole primaverile, presenti 50 mila spettatori che facevano del circuito un grappolo umano variopinto, David Pearson scattava ed assumeva subito il comando. Il duello si delineava subito e tra i più ardentissimi apparivano Buddy Baker e Cale Yarborough, il vincitore della 500 Miglia di Charlotte sempre nella Carolina del Nord. Richard Petty con una valvola difettosa ha cercato di tener testa ai primi ma al 133. giro doveva fermarsi per la rottura di una camme.

Da questo momento si verificano alcuni cambi di « leadership » per sorte ai box onde compiere il rifornimento, ma Pearson che si avvaleva della spettacolare bravura dei fratelli Woods, rientrava in lizza per la prima posizione che assumeva di nuovo a tre quarti dalla fine e la teneva saldamente, dando anche un sostanzioso distacco a Buddy Baker che pur lottando strenuamente non ha retto al « train » scatenato del vincitore.

Al trionfatore della 500 Miglia di Rockingam sono andati quasi 18 milioni di lire, mentre a Benny Parson è stata consegnata la Coppa di Campione che ha già conquistato a prescindere dal risultato che si avrà il 4 novembre a Dallas nel Texas quando si correrà la 500 Miglia.

Lino Manocchia

**ROCKINGAM 500, CAROLINA DEL NORD - Gara del Campionato NASCAR Stock cars - 21 ottobre 1973.**

### LA CLASSIFICA

1. David Pearson (Mercury) che gira alla media di kmh 188,321; 2. Buddy Baker (Dodge); 3. Cale Yarborough (Chevrolet); 4. Bobby Allison (Chevrolet); 5. Donnie Allison (Chevrolet)



A Brands Hatch si è svolta anche una singolare gara «staffetta» fra squadre composte di una automobilista (c'era anche la Lombardi), un podista ed un ciclista. Ecco un podista ed un ciclista al «cambio»

era più stato usato dopo la Corsa dei Campioni. Alcuni d'oltre Manica non conoscevano affatto questo circuito, compresa Lella Lombardi che fin'ora ha corso soltanto su quello corto e ha infatti avuto qualche problema nelle curve, che affrontava per la prima volta.

La posizione al palo è stata ottenuta da Ian Taylor in 1'42"2, tempo ben superiore a quello del record, com'era del resto da prevedere in quelle condizioni. Accanto alla sua March c'era quella di Brise e Tony aveva bisogno di partire bene e di correre bene, essendo stato squalificato per le sue dubbie tattiche a Mallory Park la settimana prima. La prima fila era completata da Leclère su Alpine, il quale però andando allo schieramento ha fatto l'errore di montare pneumatici da bagnato. In seconda fila Kuwashima su March e il leader del campionato, Jones, su GRD. In terza Perkins, poi Wood e via via tutti gli altri.

Le file erano dieci, con spazi vuoti per riserve se fosse sorta l'occasione, che poi non c'è stata perché un numero insufficiente di piloti ha avuto incidenti (il migliore, fra le riserve, cioè Cudini, sarebbe partito dalla settima fila). Fra quelli che hanno invece avuto incidenti, (non abbastan-

è partita dalla tredicesima, col tempo di 1'52"1.

Al via Leclère ha preso il comando che è però durato poco perché Brise l'ha superato, mentre Perkins balzava in terza posizione, essendo partito dalla terza fila dello schieramento. Brise ha superato Leclère di forza, prima che fosse stato coperto il giro iniziale, poi ha subito cominciato ad aprirsi un varco, mentre al termine della tornata Taylor e Kuwashima capeggiavano il gruppo che lottava per superare Leclère. Non ci sono riusciti fino al terzo giro, e ormai Brise era sparito in distanza. Da quel momento Leclère è sempre arretrato e del nutrito gruppo soltanto Ethuin e Laffite sono stati, se pure vagamente, vicini ai leaders, dato che anche Max, il quale in principio era quinto, era rimasto indietro, per poi ritirarsi avendo montato pneumatici sbagliati.

Lella Lombardi era più o meno in fondo e non ha cercato di forzare, ma stava per raggiungere Wunderink quando ha dovuto abbandonare con noie allo sterzo e ai pneumatici. Henton, Nordstrom e Wilds sono tutti incappati in testa-coda, sparendo di scena. La gara si è dunque assestata con Brise praticamente solo. Dopo venivano Taylor, Kuwashima, Wood, in un gruppetto compatto; Perkins e

Il sempre generoso francese March ha dedicato il suo nuovo successo portoghese al... cambiamento d'idea Ferrari

# La «bella» di JARIER

**ESTORIL** - Se questa gara dell'Estoril, arrivata in coda del calendario e senza validità europea, doveva essere la «bella» di tutta la stagione, lo è stata. E' stata la bella per Jarier e per la sua March che con questo ottavo trionfo su tredici gare disputate sono stati i veri protagonisti del 1973.

Dire che Jarier ha dominato come al solito, dire che la sua March è stata perfetta come sempre, dire che la sua grinta e la decisione con cui ha vinto non hanno dato ansie perché ormai si sa che Jarier le gare le prende con la forza e non con l'astuzia, sarebbe ripetersi, ma come lodare allora questo pilota che ha fatto suo il campionato europeo con una volontà esemplare e che si è guadagnato un posto tra i grandi per i risultati che è riuscito ad ottenere in un solo anno?

Il sabato era dispiaciuto perché la Ferrari gli ha preferito altri — che strano, proprio a lui che è un ottimo collaudatore — ma dopo la gara aveva ritrovato quella sicurezza che il duro colpo di Maranello gli aveva un po' tolta: «Mi chiameranno nel 1975, ne sono convinto».

Così la stagione è finita con Jarier sul podio, e questo è giusto, ma è finita portando anche altre note positive a conferma che dalla formula due devono uscire nuovi campioni ogni anno. Gli uomini scoperti nel 1973, oltre a Jarier, sono stati certamente due: Vittorio Brambilla e Jaques Coulon. E proprio questi due piloti sono stati gli antagonisti più tenaci di Jarier ancora una volta, sebbene in questa occasione abbiano dovuto rinunciare ai vantaggi che le gomme Firestone avevano portato nelle più recenti gare. Anzi sono state proprio le gomme a tagliare le ali ai due piloti più brillanti di questa fine anno, per cui Jarier si è potuto mettere da conto un gruzzolo di secondi certamente più sostanzioso di quello che avrebbe potuto essere.

«Le gomme davanti non tenevano nulla e poi anche il motore, lo stesso di Vallelunga senza revisione per il troppo poco tempo, non era più lo stesso. Peccato, una gara che non dice niente, avrei preferito finire in un altro modo», borbottava Vittorio, meno soddi-

## PRIMA MANCHE

**COULON**

«spunta»

**KUROSAWA k. o.**

**ESTORIL** - Con Emerson Fittipaldi a fare da mossiere ed il presidente del Portogallo, Gaetano, in tribuna, si allineano i sedici previsti dopo la defezione delle due Elf.

Coulon è più svelto di Jarier che, con una prima lunga, non può sfruttare un felice scatto. Coulon prende anzi un poco di margine e sembra volersene andare visto che, alle spalle di Jarier, Vittorio Brambilla è già in difficoltà, per delle gomme troppo dure che rendono la guida molto difficile. Il primo giro, per via delle condizioni cattive della pista sporcata dalle gomme della mattinata, è pieno di imprevisti. Si gira e sbatte Kurosawa che va ad infilarsi sotto una tripla rete di protezione e si ferma col radiatore rotto.

Si gira e sbatte leggermente anche Stuck, che deve fermarsi al box per cambiare il musetto danneggiato. Coulon passa primo e Jarier accusa una cinquantina di metri di ritardo. Il francese è davanti a Vittorio Brambilla e Stommelen, che ha sorpreso bene Wilson Fittipaldi, solo sotto alle spalle anche del sorprendente giapponese Takahara che farà una bella gara. Kazato, Lepp, Bourgoignie e gli altri seguono in gruppo. Roos, finalmente partito, è ultimo ma nel corso del secondo giro va a sbattere due paletti dopo di dove era finito Kurosawa.

Il vantaggio di Coulon su Jarier col passare dei giri invece di farsi più consistente si riduce: il pronostico che voleva avvantaggiare le Firestone sulle Goodyear non si avvera e, anzi, sono proprio i piloti con queste gomme a trovarsi più a proprio agio, così Jarier, subito ripreso, va all'attacco dell'avversario ed al sesto dei trenta giri lo passa con decisione alla fine del rettilineo.

Come Coulon, anche Vittorio soffre i guai delle gomme: perde secondi e deve cominciare a tenere conto del fatto che dietro di lui c'è uno Stom-

melen niente affatto remissivo. Wilson Fittipaldi, che aveva passato Takahara, è costretto al box da una gomma a terra che viene sostituita sotto la direzione di Emerson. Riparte con un giro di ritardo ma dopo una rimonta tenacissima riesce a finire questa prima manche in settima posizione. Takahara, ventiduenne ed alla sua prima esperienza su di una monoposto tanto impegnativa, sceso da un posto controlla bene Kazato mentre c'è lotta tra Salomon, Bourgoignie, Gubelmann e Cabral.

Con Jarier tranquillo in testa le cose perdono un po' di interesse: il campione d'Europa guadagna infatti una decina di secondi in pochi giri mentre Brambilla è indietro di circa quindici con Stommelen sempre più vicino. La fase centrale della gara ha proprio nel duello Vittorio-Stommelen le sue parti più belle. Poi il tedesco, benché gli si sia semidistaccato il convogliatore d'aspirazione, supera la March dell'italiano proprio davanti al box per arrivare terzo. Purtroppo Takahara non può mantenere il suo brillante quarto posto per il cedimento del motore così è Kazato a salire quinto davanti a Bourgoignie, Cabral, Wilson Fittipaldi e Gubelmann.

Poi, proprio nell'ultimo giro, sempre per le difficoltà di guida date dalle Firestone e dalla sabbia portata sull'asfalto dal vento, Bourgoignie si gira e sbatte mentre Kazato va dritto e rompe il muso. Per sua fortuna il giapponese riesce a ripartire in tempo per mantenere il quinto posto mentre Bourgoignie è irrimediabilmente fermo per cui Cabral strappa un inaspettato sesto posto.

## SECONDA MANCHE

**STOMMELEN**

(3) si salva dal reclamo

La seconda manche è povera di concorrenti: dodici, dei quali ben otto con la March BMW. Al via c'è un «giallo» che passa inosservato

**G.P. DELL'ESTORIL - Gara internazionale di velocità in circuito per vetture della F. 2 - Lisbona, 21 ottobre 1973.**

### LE CLASSIFICHE

1. manche: 1. J.P. Jarier (March 732) 30 giri in 48'54"48, media 160,096 kmh; 2. Coulon (March 732) 49'21"90; 3. Stommelen (Brabham) 49'33"44; 4. V. Brambilla (March 732) 49'43"97; 5. Kazato (GRD 273) a 1 giro; 6. Cabral (March 732) a 1 giro; 7. W. Fittipaldi (Brabham) a 1 giro; 8. Gubelmann

(March 732) a 1 giro; 9. Bourgoignie (GRD 273) a 3 giri; 10. Stuck (March 732) a 4 giri. **Giro più veloce:** Jarier in 1'36"64, media 162,044 kmh.

2. manche: 1. Jarier, 30 giri in 48'38" e 73; 2. Coulon 48'44"84; 3. V. Brambilla 48'45"39; 4. Stommelen 48'47"04; 5. Kurosawa 49'21"60; 6. W. Fittipaldi 49'34"81; 7. Stuck 49'40"20; 8. Gubelmann a 1 giro; 9. Kazato a 2 giri; 10. Salomon a 2 giri; 11. Saure a 2 giri; 12. Cabral a 3 giri. **Giro più veloce:**

Jarier in 1'35"87, media 163,346 kmh. **CLASSIFICA FINALE** (giri 60 km 261) 1. Jarier (March-BMW) in 1.37'33"21, media 160,527 kmh; 2. Coulon (March-BMW) 1.38'06"74; 3. Stommelen (Brabham-Hart) 1.38'20"48; 4. V. Brambilla (March-BMW) 1.38'29"35; 5. W. Fittipaldi (Brabham-Wood) a 1 giro; 6. Gubelmann (March-BMW) a 2 giri; 7. Kazato (GRD-Cosworth) a 3 giri; 8. Cabral (March-BMW) a 4 giri; 9. Stuck (March-BMW) a 4 giri.

sfatto del solito per un quarto posto ormai diventato un po' poco per le sue ambizioni.

«Ho sbagliato le gomme, ho voluto mettere le più dure senza provare e mi sono trovato con la macchina completamente diversa. Me lo merito, non si dovrebbe mai toccare la macchina dopo le prove. Ho anche ammorbido un po' la barra anteriore col risultato di andare peggio, un altro errore che non dovevo fare...». Sbuffava Coulon con un muso lungo che non siamo abituati a vedere in un arrivato secondo. Si è abituato bene anche lui...

Cosa dire del resto, rimanendo in fase di bilancio? Sicuramente il motore Ford, malgrado il risultato di Stommelen, è decisamente battuto dal BMW ed il numero di March spinte dall'unità tedesca presenti in questa gara e nella parte alta della classifica sono un fatto che non potrà non influire sulle scene '74. Infatti tutti parlano già di correre col motore tedesco nella prossima stagione ed alla testa del gruppo dei piloti con questa intenzione ci sono i giapponesi, che si stanno moltiplicando rapidamente.

Questa volta ne è arrivato uno nuovo, Noritake Takahara, un giovanissimo rampollo di ricca famiglia che va molto forte e lo ha fatto capire a tutti fino a quando è stato in gara. Nel 1974 sarà certamente qui. Fortissimo ancora una volta anche Kurosawa che si è ripreso una bella soddisfazione nella seconda manche dopo essere uscito subito nella prima. Segno anche che le gomme giapponesi Bridgestone non sono poi tanto da meno rispetto a quelle americane.

A chi è mancata ancora la soddisfazione di un risultato da podio — meno male che c'è stata la corsa di Misano a sollevargli lo spirito — è stato Wilson Fittipaldi, arrivato quinto ma attardato da una foratura. Per avere miglior fortuna non gli è servita neppure la presenza di Emerson che è arrivato al circuito con i pantaloni rossi e la camicia a righe bianche e rosse dicendo: **Ti do tre secondi per rispondere: cosa mi manca sulla camicia?** Facile, ne basta uno: lo stemma Marlboro e quello Texaco. Guarda caso tutti e due gli sponsor McLaren di Emerson hanno questi colori. C'è da credere che l'aspirante campione del mondo '74 abbandoni ormai i classici pantaloni neri e camicia gialla che ricordavano tanto il nero e oro Lotus.

## COSI' (IN 18) AL VIA

|  |  |
|--|--|
| JARIER<br>(March-BMW 732)<br>1'35"65       | COULON<br>(March-BMW 732)<br>1'35"70       |
| V. BRAMBILLA<br>(March-BMW 732)<br>1'36"31 | W. FITTIPALDI<br>(Brabham BT40)<br>1'36"53 |
| STUCK<br>(March-BMW 732)<br>1'37"13        | KUROSAWA<br>(March-BMW 732)<br>1'37"23     |
| KAZATO<br>(GRD 273-BDG)<br>1'37"38         | STOMMELEN<br>(Brabham BT40)<br>1'37"42     |
| JABOUILLE<br>(Elf 2-Hart)<br>1'37"97       | SALOMON<br>(March-BMW 732)<br>1'38"03      |
| ROOS<br>(GRD 273-Hart)<br>1'38"23          | SCHENKEN<br>(Elf 2-Hart)<br>1'39"01        |
| TAKAHARA<br>(GRD 273 Rac. S.)<br>1'39"08   | CABRAL<br>(March-BMW 732)<br>1'40"14       |
| BOURGOIGNIE<br>(GRD 273 Broad)<br>1'40"92  | LEPP<br>(Chevron B25)<br>1'40"96           |
| GUBELMANN<br>(March-BMW 732)<br>1'44"03    | SAVRE<br>(March-BDE 722)<br>1'46"37        |

non partiti: Jabouille e Schenken

**ALPINE distrutta  
(per avaria)**

**illegale SCHEKEN**

**ESTORIL** - A parte l'essere oggetto dell'interesse generale per le «misteriose» offerte della Lotus, Schenken ha movimentato gli allenamenti di questa gara conclusiva (non di campionato) della stagione europea di Formula 2. Egli disponeva in questa occasione, per la prima volta, della fortissima Elf 2, la macchina usualmente guidata da Depailler ancora immobilizzata dal gesso. Insieme a Jabouille, Schenken era certamente l'unico uomo Ford a poter contrastare il gruppo delle March-BMW anche se Wilson Fittipaldi con la Brabham-Wood si è poi dimostrato molto rapido.

Invece le cose erano destinate ad andare proprio male a Tim, che dopo un paio di giri delle prove di sabato è rientrato al box accusando una strana vibrazione. Guarda, guarda, ma non si trova nulla e viene rimandato in pista. Passa un giro ed il portamozzo posteriore sinistro della Elf 2 si spacca proprio nel velocissimo curvone in discesa dopo i box. Botte violente da una parte e dall'altra della pista, ma per fortuna il poderoso telaio in tubi Alpine non si deforma e la macchina finisce completamente distrutta col pilota indenne.

Schenken parla subito del portamozzo, in realtà sono rotti tutti e due ed un esame, dopo le tante botte prese, è difficile. Certo non è lo stesso inconveniente che ebbe Depailler ad Hockenheim: allora si rompe un semiasse, uniche parti intatte della Elf in questa occasione. Comunque sia, tanto per stare dalla parte del sicuro, Coombs ritira anche Jabouille e così la stagione per le Elf finisce avara di soddisfazioni come è sempre stata.

In margine all'incidente di Schenken c'è da dire qualche cosa sul circuito: a pochi mesi dalla sua inaugurazione, l'Estoril è oggi completamente mutato ed il suo percorso è stato allungato da 2700 metri a 4350 con tutta una serie di curve in

salita ed in discesa che ricordano vagamente Vallelunga, ma più in difficoltà. Malgrado la validità del tracciato, le misure di sicurezza passiva, come i guard-rail, sono però del tipo più contestato, vicinissimi alla pista e quindi pericolosi. Buoni, invece, i mezzi di soccorso.

E dopo questo cosa poteva succedere? Facile da dire: Jarier ha fatto il miglior tempo mentre Coulon e Vittorio Brambilla gli sono stati vicinissimi. Per Jarier però fare il tempo è stato meno facile del pronostico: dopo un dominio iniziale di Wilson Fittipaldi, finito poi quarto assoluto a poco più di un secondo dal leader, era toccato a Vittorio Brambilla ed a Coulon il ruolo di contendenti alla «pole position». Ancora una volta le Firestone sembravano più a posto delle Goodyear perché i due, senza mescole speciali, erano a livelli altissimi mentre Jarier faticava. Poi è arrivato il «tempone» del campione d'Europa che ha messo tutto in chiaro.

I problemi di gomme Goodyear li ha accusati Stuck con l'altra STP March: «Non mi trovo bene anche se il circuito mi piace. La macchina va via da tutte le parti e mi sono girato più volte, forse anch'io non sono ancora in forma dato che questa è la mia prima gara dopo i quindici giorni passati a letto per via dell'incidente stradale che ho avuto in Germania...». Per questo, Stuck ha faticato a mettere dietro il forte giapponese Kurosawa con l'altra March e le gomme Bridgestone.

Un po' in difficoltà anche Stommelen, con la Fina-Brabham di De Adamich. Malgrado un nuovo alettonico a minima incidenza e forte deportanza, opera del perfezionista Gianfranco Bielli, la macchina non è arrivata al livello di quella di Wilson durante le prove ufficiali sebbene poi, in quelle libere si sia dimostrata molto veloce. Nel tentativo di fare il tempo Stommelen si è anche girato ed ha leggermente toccato:

«E' un circuito con la sabbietta portata dal vento, per cui si deve guidare nelle traiettorie delle altre auto come quando la pista si asciuga dopo la pioggia. Nella curva che immette al box sono uscito da queste traiettorie, girandomi».

**Gabriela Noris**

# Strepitoso SCOLA che polverizza il record di GILIBERTI sulle rampe di IGLESIAS (meno valida l'organizzazione)

## E' sparita una macchina in corsa!



In una Vallelunga «bardata» di paglia per la gara motociclistica, Mario Casoni ha provato la Pantera che guiderà con «Gero» a Kyalami

## Una Pantera «cattiva» per CASONI e GERO

**VALLELUNGA** - Superati gli ultimi ostacoli burocratici, è ormai certo che la coppia «Gero»-Casoni prenderà parte alla prossima 9 Ore di Kyalami con una De Tomaso Pantera G. 4. La macchina sarà quella che la Scuderia Jolly Club ha affidato nella corrente stagione a «Gero» e che è stata curata a Roma da Gianfranco Bardelli. Mario Casoni avrà dunque un autunno piuttosto impegnato perché prima della gara sudafricana prenderà parte al Giro d'Italia con un Pantera semiufficiale e pare che il problema più grosso sia quello di non superare i 4200 giri durante i trasferimenti, perché con i silenziosi il grosso 8V oltre a quel regime si spegne. Reduce proprio da una sgambata a Varano per gli allenamenti al giro, il pilota finale si è trasferito a Vallelunga il giovedì mattina dove era atteso da «Gero» e Bardelli, oltre che naturalmente dalla Pantera appena uscita da una attenta verifica.

Si è trattato insomma di una prima presa di contatto con la macchina che presenta alcune differenze nella distribuzione della potenza e nell'assetto rispetto a quella solitamente guidata da Casoni. In vista della gara lunga Bardelli ha cercato

ancora una volta di migliorare la lubrificazione, realizzando dei nuovi canali che mandano una maggiore quantità di olio alle bronzine di biella. Inoltre la macchina è stata «incattivita» con l'aggiunta di due proiettori Carello di profondità perché la gara prevede tre ore di guida notturna.

Purtroppo non è stato possibile provare a lungo perché al mattino la pista era riservata ai motociclisti iscritti alla 500 km. e nel pomeriggio si tenevano i corsi dell'ACI per gli istruttori di guida.

Alla 9 Ore la macchina sarà assistita dalla Organizzazione Barilelli mentre la De Tomaso contribuirà alla trasferta inviando un meccanico ed uno stock di ricambi. Questo nuovo sodalizio tra «Gero» e Casoni dovrebbe continuare anche l'anno prossimo con la partecipazione, sempre con la Pantera del Jolly e l'assistenza di Bardelli, ed alcune gare di Campionato Marche ed a quelle dell'Euro-GT che si disputano in coppia. Al contrario, nelle gare brevi, Casoni dovrebbe guidare una Pantera curata dalla stessa Casa modenese.

d. b.

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

**IGLESIAS** - L'automobilismo sportivo ha vissuto un appuntamento esaltante nelle strade sarde dove si è svolta la 9. Coppa Città di Iglesias, gara di velocità in salita, valida per il Trofeo italiano della montagna gruppi 4 e 5, con un duello serrato tra Scola e Giliberti. L'ha spuntata con vero merito Scola che al volante di una March-BMW ha coperto i km 6,700 in 4'01"3 alla media oraria di km 99,362, polverizzando il precedente record detenuto da Giliberti con 4'05"1. Un exploit cui può essere dato il vero valore solo da chi conosce i tornanti che da Iglesias portano a San Giorgio, e difficilmente ripetibile.

E' certo che non si può dire che Scola non sia stato impegnato o che il lotto dei concorrenti fosse poco qualificato. Basti pensare ai due secondi scarsi che dividono il vincitore dal secondo arrivato Giliberti e al valore di piloti come Barraco e lo stesso Locci, il portacolori degli sportivi sardi, che si è aggiudicato un ottimo terzo posto con una Chevron B23.

Ci pare doveroso parlare ora dell'organizzazione della corsa che, nonostante il grande spiegamento di forze dell'ordine e di segnalatori, è stata piuttosto lacunosa, non tanto per il ritardo iniziale ormai abituale, ma piuttosto per una interruzione della gara quasi al termine, durata un'ora e mezzo, per la spazzatura lungo il percorso di una vettura partita e mai arrivata; interruzione che ha creato numerose difficoltà causate dai numerosi spettatori i quali, ritenendo che la gara fosse finita, si erano riversati in massa sulla sede stradale.

Nonostante tutto ciò, la corsa ha avuto un successo indiscutibile, giudizio che viene convalidato dalla notevole partecipazione di piloti della penisola e della stessa isola e dall'affluenza di un pubblico valutato in circa trentamila persone.

La parola ora alla cronaca. Oltre un centinaio di concorrenti partecipa alle prove ufficiali del sabato e, causa alcuni incidenti, solo poco più di settanta si qualificano per la gara. Si comincia alle 11,30 di domenica, con circa un'ora di ritardo sul previsto. Nel gruppo 1 non c'è altro da segnalare se non la vittoria nella classe 1150 di «Sandro» e nella 1300 GT di serie di «Kivas». Nel gruppo 2 nelle classi 500, 600 e 700 sono risultati rispettivamente vincitori «Barbarossa», che ha interrotto l'egemonia di Fraghi, Dettori e Tornatore. Nella classe 1300 invece si è imposto Farris, che pare ormai aver lasciato l'organizzazione per tornare nel mondo delle corse, e nella classe 2000 vittoria di Murro, uno dei numerosi portacolori della Battaini Corse.

Nel GT speciale classe 1300 vittoria di Bologna contrastato validamente da Palmas, mentre nelle 1600 si sono dati sempre battaglia Di Rienzo e «Il Brizzolato» che hanno terminato nell'ordine la corsa con il secondo distanziato di tre secondi.

Nel gruppo delle sport, infine, Barraco con l'AMS ha sbaragliato gli avversari nella classe 1300, portando a termine una prova eccellente che l'ha visto al quarto posto assoluto. Infine nella classe 2000, Scola, che aveva già fatto un ottimo tempo in prova, ha confermato il suo stato di grazia aggiudicandosi la corsa.

Gianna Deidda

## Un cacciatore facilita DI GIOIA nel rally Salento

**LECCE** - Prima di partire per il Giro d'Italia, Michele Di Gioia ha collaudato nel migliore dei modi la nuova fiammante Porsche Carrera sulle aspre e tortuose strade del 7. Rally del Salento, cogliendo una quasi inaspettata affermazione. Indubbiamente disponeva del migliore mezzo tra tutto il lotto dei concorrenti ma non era certo facile tenere a bada i tanti cavalli erogati dalla vettura tedesca, non certo avvantaggiata sui difficili percorsi delle prove speciali di questo rally che riprendeva a svolgersi dopo oltre dodici anni di sospensione.

I solerti organizzatori (Scuderia Piloti Salentini e Automobile Club di Lecce), non potevano disporre per la configurazione geografica della Puglia meridionale su strade montane, hanno scovato con abilità nell'entroterra salentino delle strettissime e contorte mulattiere piene di sassi e di buche per tutte e dieci le prove speciali.

Tutte le vetture sono state così

sottoposte ad un collaudo difficilissimo come d'altronde l'abilità dei vari rallyisti, giunti in Puglia con l'idea di trovare qualche cosa di diverso e forse di più facile. Il favorito d'obbligo della vigilia era il bravissimo pilota locale Gigi Tommasi che sino alla settima prova speciale del resto conduceva la gara su Di Gioia, ma improvvisamente si vedeva la strada sbarrare a metà percorso, da un'auto di un cacciatore, che non si sa come si trovava in mezzo alla prova nonostante la strada fosse stata chiusa al traffico, e così perdeva preziosissimi secondi.

Innervositosi poi e vedendo Di Gioia recuperare secondo su secondo nell'ottava e nona prova, nell'ultima prova comprometteva definitivamente ogni chance di vittoria andando a cozzare contro uno dei tanti murettili di pietra.

Alle spalle di questi due, Cavallucci, Stoppato e Giammarini, si scatenavano nel soffiarsi l'un l'altro il terzo posto assoluto. Il Cavallucci purtroppo

ne faceva le spese sfasciando il differenziale e ritirandosi alla fine della quinta prova speciale. Per soli due secondi, Giammarini pur con le sospensioni in disordine precedeva il temerario e bravissimo Stoppato che d'altronde aveva affrontato la gara senza navigatore. De Angelis su Opel Ascona, regolare come sempre precedeva il sorprendente leccese Cioffi su Abarth Berlina 1300 al sesto posto.

Vito Lattanzio

**7. RALLY DEL SALENTO** - Gara nazionale sprint - Lecce, 20-21 ottobre 1973.

### LE CLASSIFICHE

1. Michele Di Gioia (Porsche Carrera) penalità 29,16; 2. Tommasi (Alpine Renault 1600) p. 29,33; 3. Giammarini (Lancia HF 1600) 30,58; 4. Stoppato (Fiat 125) 31,00; 5. De Angelis (Opel Ascona) 32,15; 6. Cioffi (A.R. Giulia 1300) 32,45; 7. Sticchi (Fiat 128) 33,50; 8. Artini (Skoda) 34,12; 9. Bianco (Mini

Minor) 35,37; 10. Taralli (A 112) 36,07; 11. Balestra (Lancia HF) 36,43; 12. Leone (Audi 80) 37,59; 13. Tamborrino (Fiat 127) 39,34; 14. Amoroso (Fiat 128 coupé) 39,56; 15. Scudieri (Ford Escort) 40,25; 16. Annarita Marzo (Mini Cooper) 40,33; 17. Marazzia (Fiat 124) 42,47; 18. Lattanzio (Lancia Montecarlo) 42,47; 19. Contaldi (Simca 1300) 45,07; 20. Leone (Simca 1300) 50,19; 21. Valentino (Lancia HF 1600) 50,35.

### VINCITORI DI CLASSE

**GRUPPO 1**  
Classe 1000: 1. Luigi Bianco (Mini Minor). Classe 1150: 1. Paolo Artini (Skoda). Classe 1300: 1. Massimo Cioffi (Alfa 1300). Classe 1600: 1. Arturo Stoppato (Fiat 125).

### GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Vito Lattanzio (Lancia Montecarlo). Classe oltre 1300: 1. Michele Di Gioia (Porsche Carrera).

### GRUPPO 2

Classe 1300: 1. Carlo Marazzia (Fiat 124). Classe oltre 1300: 1. Gigi Tommasi (Alpine Renault 1600).

**COPPA CITTA' DI IGLESIAS** - Gara di velocità in salita valida per il Trofeo della Montagna - Iglesias, 21 ottobre 1973.

### LE CLASSIFICHE

#### CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Domenico Scola (March BMW) 4'01" e 3, media kmh 99,362; 2. Giliberti (Lola) 4'03"2; 3. Locci (Chevron B23) 4'23"4; 4. Barraco (AMS 1300) 4'25"6; 5. Di Rienzo (A.R. GTA 1600) 4'28"1; 6. «Il Brizzolato» (A.R. GTA 1600) 4'31" e 2; 7. Bologna (Fulvia Sport) 4'31"4; 8. Murru (A.R. GTAm) 4'38"4; 9. Palma (Fulvia Sport) 4'38"4; 10. Poloni (A.R. GTAm) 4'40"3; 11. Tabacco Bay (A.R. GRUPPO 1

Classe 500: 1. Jo Mura (Fiat 500) 6'35" e 5, media kmh 60,620; 2. De Villa (Fiat 500) 6'52"7; 3. Sulas (Fiat 500) 7'01"7; 4. Muglia (Fiat 500) 7'18"2.

Classe 600: 1. Gianni Sias (Fiat 126) 6'26"2, media kmh 62,082.

Classe 1000: 1. «Sandro» (Abarth A 112) 5'22"8, media kmh 74,275; 2. Loch (Fiat 127) 5'27"1; 3. Vacca (Abarth A 112) 5'31"1; 4. Serra (A 112) 5'30"1; 5. Filippi (Mini Cooper) 5'41"3; 6. Santacruz (A 112) 5'41"8.

Classe 1150: 1. Bruno Sias (Fiat 128) 5'20"1, media kmh 74,668; 2. Poggi (Fiat 128) 5'30"1; 3. Lucca (Fiat 128)

Classe 1300: 1. «Kivas» (Simca Rally) 5'13"8, media kmh 76,405; 2. Pisano (Fiat 128 coupé) 5'23"3; 3. Giordano (Fiat 128) 5'36"1; 4. Cardenia (Fiat 128)

Classe 2000: 1. Mastroni (A.R. GT) 5'41"6, media kmh 70,187.

**GRUPPO 2**  
Classe 500: 1. Gianni Barbarossa (Fiat 500) 5'28"1, media kmh 73,075; 2. Fraghi (Fiat 500) 5'29"9; 3. Ragus (Fiat 500) 5'36"3; 4. Maiola (Fiat 500) 5'44"9; 5. Cambilargiu (Fiat 500) 5'45"1; 6. Nonnis (Fiat 500) 6'03"1.

Classe 600: 1. Dettori (Fiat Giannini) 5'13"1, media kmh 76,576; 2. Pola (Abarth) 5'18"4; 3. Angius (Fiat Giannini) 5'46"2; 4. A. Tola (Abarth) 7'02"7.

Classe 700: 1. Tornatore (Abarth) 5'11" e 3, media kmh 77,019; 2. Passino (Fiat Abarth) 5'15"5; 3. Vacca (Fiat Abarth)

Classe 850: 1. Claudio Ferretti (Abarth) 5'11"4, media kmh 78,178; 2. Santi (Abarth) 5'25"5.

Classe 1000: 1. Deledda (Fiat 127) 5'25"7, media kmh 73,614; 2. Orrù (BMLC 1000) 5'27"1; 3. P. Vittorio Farris (Fiat 127) 5'32"8; 4. Gangi (Mini Cooper) 5'38"2; 5. Bolacchi (A 112) 5'49"1; 6. Trincas (A 112) 5'55"3.

Classe 1300: 1. Sergio Farris (A.R. GTA) 4'43"6, media kmh 84,541; 2. Diaz (A.R. GTA) 4'45"3; 3. Deiana (A.R. GTA) 4'45"5.

Classe 1600: 1. Giovanni La Mantia (A.R. GTV) 4'50"2, media kmh 82,619; 2. Mura (A.R.) 4'52"1; 3. A. Tola (A.R. GTV) 4'59"3; 4. Froghieri (A.R. GTV)

Classe 2000: 1. Antonio Murru (A.R. GTAm) 4'34"3, media kmh 87,408; 2. Poloni (A.R. GTAm) 4'40"3; 3. Tabacco (A.R. GTAm) 4'41"5; 4. Viridis (A.R. GTAm) 4'53"7.

**GRUPPO 3**  
Classe 1000: 1. Paolo Cossù (Fiat Grand Prix) 5'38"2, media kmh 70,914.

Classe 1300: 1. Ignazio Canzula (Lancia Fulvia) 5'22"6, media kmh 74,321; 2. Ferraro (Lancia Fulvia) 5'41"2.

**GRUPPO 4**  
Classe 1300: 1. Erasmo Bologna (Fulvia Sport) 4'31"4, media kmh 88,342; 2. Palma (Fulvia Sport) 4'38"4; 3. Rosalia Benny (Fulvia Sport) 5'07"5; 4. Pezzella (Abarth OTS) 5'07"7.

Classe 1600: 1. Di Rienzo (A.R. GTA) 4'28"1, media kmh 89,463; 2. «Il Brizzolato» (A.R. GTA 1600) 4'31"2; 3. Gazole (Fulvia HF) 4'52"2; 4. Pruneddu (A.R. GTA 1600) 4'59"4.

Classe oltre 2000: 1. Giuseppe De Gregorio (Pantera De Tomaso) 4'52"8, media kmh 81,885; 2. Mameli (A.R. Montreaux) 5'23"5.

**GRUPPO 5**  
Classe 1300: 1. Salvatore Barraco (AMS 1300) 4'25"6, media kmh 90,305; 2. «Gian Jack» (Abarth 1300) 5'03"7; 3. Battistoli (Prototipo) 5'06"9; 4. Centonze (AMS) 5'15"5.

Classe 2000: 1. Domenico Scola (March-BMW) 4'01"3, media kmh 99,362; 2. Giliberti (Lola) 4'03"2; 3. Locci (Chevron B23) 4'23"4; 4. Pugliese (AMS 1600) 4'49"2; 5. Puxeddu (A.R. GTA

Rimesso in discussione nel TROFEO CAMPAGNOLO il finale del Trofeo rally tricolore: chi proteggerà Pelganta a Genova?

# Nemmeno gli arabi fermano POLESE

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

**RECOARO** - Decisamente per Polese è di nuovo un momento-sì come lo fu due anni addietro quando con la sua Alpine era sempre il favorito d'obbligo. Anche a Vicenza, al via del primo fortunatissimo Trofeo Campagnolo, i pronostici erano tutti per lui nonostante la presenza di due agguerritissimi avversari come Bacchelli ed il suo diretto rivale in campionato, Pelganta.

Ma di rivali questa volta per Polese non ce ne erano perché sulle strade di casa (che in quest'ultima settimana aveva ripassato con una costanza incredibile toccando il tetto incredibile di 530 litri di carburante consumati in ricognizioni — in questi chiari di luna (arabi) — con la sua R8 muletto) ha corso con una decisione addirittura disarmante per tutti lasciando agli altri solo la lotta per la piazza d'onore.

Adesso la classifica del trofeo dei rally nazionali è nuovamente in forse e Pelganta non è più tanto sicuro di farcela come poteva sembrare qualche domenica addietro; molto dipenderà allora dal comportamento della squadra corse Lancia che potrebbe rientrare nella lotta già da domenica prossima, a Genova, facendo partecipare addirittura due macchine, con Ballestrieri e Pregliasco, col chiaro scopo di togliere al pilota della Renault molte delle possibilità di fare un altro primo assoluto capace di compromettere quasi del tutto le speranze torinesi.

Ma se la corsa vicentina ha rimesso in discussione il Trofeo, ha anche chiuso definitivamente il discorso G. 1 già praticamente vinto da Pittoni in quanto Zandonà, pur ottenendo una prestazione di tutto rilievo, non è riuscito a conquistare nemmeno un punticino capace di riaccendere una anche minima speranza.

E col G. 1, anche il G. 3 ha adesso una seria ipotesi, quella di Canè che, ottenendo un terzo posto « tattico », favorito dalla « panne » di Bacchelli decisa in scuderia (Fiat e Lancia è evidente fanno scuola), può adesso guardare con una certa tranquillità alle prossime gare dove sarà Boretto, bravissimo e molto sfortunato in questa corsa, a dover attaccare a tutti i costi.

In compenso per Canè sembrano riaprirsi le polemiche per la sua qualifica di esordiente: Tabaton, nell'interesse del suo socio di scuderia, Montaldo, intende infatti ricorrere alla CSAI giudicando irregolare la posizione del bolognese. Comunque finirà, non ci stancheremo mai di ringraziare la sottocommissione rallyes per aver deciso la nuova regolamentazione (sugli esordienti) che entrerà in vigore il prossimo gennaio limitando la qualifica solo e soltanto a coloro che avranno staccato la prima licenza nel corso dell'anno.

Dicevamo più sopra dei due più diretti rivali di Polese, Pelganta e Bacchelli (c'era anche Fasan, ma si è fermato subito col cambio rotto), il primo

pur impegnandosi al massimo, non ci è parso sul suo standard abituale (forse anche per non aver provato troppo il percorso di gara, come ha tenuto a sottolineare) in più è stato attardato a Valstagna da una foratura che gli ha tolto anche le ultime speranze, il secondo, al contrario, viaggiava sempre di potenza, ma un errore in un bivio durante una prova speciale, e poi la rottura del cambio, con la sola quarta marcia utilizzabile (eccezionale pertanto il suo tempo a Valstagna), l'hanno privato delle poche speranze che la gran forma di Polese poteva lasciargli. In ultimo, il gioco di squadra, l'ha relegato in un quinto posto che non testimonia con equità la sua prestazione vicentina.

Nel Gran Turismo di serie, la lotta si è subito ristretta tra Canè, Boretto ed il locale Casarotto. Correndo al solito con molta bravura e grande prudenza (salvare la macchina innanzitutto, perché il campionato è tanto lungo) Canè ha tratto i maggiori vantaggi perché Boretto, proprio nel corso del controllo tiratissimo di Monte Paù, che si rivelerà decisivo in quasi tutti i duelli, ha rotto un tubo dei freni ritardandosi e compromettendo molto di tutto quanto si era costruito con tutta una stagione di ottimi risultati. E sempre in questo controllo ha perso il gruppo anche Casarotto che pur riuscendo a precedere di 8" Canè nella somma dei tempi delle prove speciali, si è fatto battere di ben 18" solo in questo tratto accontentandosi comunque di un quarto posto assoluto decisamente invidiabile.

Nel turismo di serie la lotta sembrava alla vigilia molto più appassionante anche se l'ipoteca di Svizzero pesava un poco su tutti. Purtroppo il pilota della Opel è uscito di scena poco prima di metà gara per una malaugurata picchiata (proprio lui che di norma non sbatte mai) ed è venuto fuori Zandonà (sempre fortissimo nella sua Valstagna) non ha avuto difficoltà a battere il solito tenacissimo Baron, un sorprendente Zanrosso e Baggio al contrario decisamente sottotono. Della partita c'erano anche Monaco e Rossi, due piloti che di regola danno il meglio di loro stessi in gare di più lunga durata. Il loro risultato è stato invece piuttosto lusinghiero soprattutto se si considera che Monaco debuttava con l'Abarth 1800 (per il momento ancora quasi di serie) e che Rossi ha avuto continuamente problemi di assetto.

Il nono posto assoluto di Pittoni, a nostro avviso, conferma ancora una volta che il « manico » può molto, perché portare tra i primi l'X-1/9 ci sembra veramente un'impresa rilevante. Meno eclatanti del previsto piuttosto le prove di Biasuzzi e Barboni, ma la rottura sin dalla partenza dell'alternatore del primo, e le cattive condizioni fisiche del secondo, giustificano abbondantemente il risultato, mentre chi proprio non si giustifica è Ponti, addirittura indegno (e pensare che è veramente bravo) con l'ex HF di Ambrogetti con cui è riuscito anche nell'incredibile impresa di ferirsi ad un occhio con un sasso scagliato dalle sue stesse ruote anteriori

Carlo Cavicchi

g. r.

## 1. RALLY CAMPAGNOLO - Prova valida per il Trofeo dei rally nazionali - Recoaro, 20-21 ottobre 1973.

### CLASSIFICA GENERALE

1. Pietro Polese (Alpine R) 1.04'22"
2. Pelganta (HF 1600) 1.07'12"2;
3. Canè (Porsche 911 S) 1.08'58";
4. Casarotto (HF 1600) 1.09'08";
5. Bacchelli (Abarth 1800) 1.09'14";
6. Monaco (Abarth 1800) 1.09'46";
7. Rossi (Fiat 124 SS) 1.10'35";
8. Zandonà (Opel Ascona) 1.10'53";
9. Pittoni (Fiat X1/9) 1.11'45";
10. Baron (Opel Ascona) 1.11'51";
11. Biasuzzi (HF 1600) 1.12'09";
12. Barboni (HF 1600) 1.12'27";
13. Zanrosso (Fiat 124 ST) 1.12'27";
14. Baggio (Fiat 124 ST) 1.12'29";
15. Marchio (HF 1600) 1.12'36";
16. Serena Pittoni (HF 1600) 1.13'05";
17. Bonato (HF 1600) 1.13'30";
18. Borsetto (BMW 2002 ti) 1.13'49";
19. Bompani (Opel Ascona) 1.13'50";
20. Tognana (Fiat 124) 1.14'12";
21. Ponti (HF 1600) 1.14'29";
22. Sola (Abarth 1800) 1.15'15";
23. Lisino (Simca Rally 2) 1.15'56";
24. « Baffo » (Porsche 911 S) 1.16'29";
25. Grskovich (HF 1600) 1.16' e 30";
26. Scapin (HF 1600) 1.16'32";
27. Baldacci (Simca Rally 2) 1.16'42";
28. Cantelli (HF 1600) 1.16'44";
29. Giovanardi (HF 1600) 1.16'46";
30. Michielon (HF 1600) 1.17'09";
31. Pantaleoni (128 C) 1.17'16";
32. Bettega (128 C) 1.17'34";
33. Bedin (Innocenti Cooper) 1.17'39";
34. Taufer (Fiat 124 B) 1.17'51";
35. « Manolo » (Abarth Rally) 1.17'53";
36. Muratori (Fiat 124 SS) 1.17'56";
37. De Besi (HF 1600) 1.18'23";
38. Augustin (Opel Ascona) 1.18'27";
39. Cumini (Mercedes 250/8) 1.18'44";
40. Curtol (128 C) 1.18'59";
41. Tormene (Opel Ascona) 1.19'01";
42. Di Stasi (Simca Rally) 1.19'10";
43. Imeri (Fiat Abarth) 1.19'18";
44. Michelucci (R 12 Gordini) 1.19'24";
45. Cavicchiolo (Ford Escort) 1.20'11";
46. Blizzotto (Fiat 124 SP) 1.20'21";
47. Sparpaglione (HF 1600) 1.20'33";
48. Gariboldi (128 SL coupé) 1.20'46";
49. Scalabrini (128) 1.20'48";
50. Albano (HF 1600) 1.21'14";
51. Moia (A. 112) 1.21'32";
52. Ceccato (Fiat 127) 1.21'57";
53. Meloni (Fiat 128) 1.22';
54. Brocchi (Opel Ascona) 1.22'09";
55. Bof (Fiat 128) 1.22'11";
56. Da Schio (Fiat 128) 1.22'40";
57. Marini (HF 1600) 1.22'43";
58. Bettella (Fiat 128) 1.22'45";
59. Spiller (Fiat 127) 1.23'39";
60. Daniels (Fulvia coupé) 1.23'43";
61. Cornelli (A. 112) 1.23'44";
62. Scattolin (Fiat 127) 1.24'57";
63. Michieli (HF 1600) 1.25'12";
64. Rimondi (Opel Ascona) 1.25'21";
65. Baroschi (Simca Rally 2) 1.25'23";
66. Dall'igna (Fiat 127) 1.25'36";

## LE PROVE SPECIALI

- P.S. TIMONCHIO - Km 5 in 6'** - 1. Polese (Alpine) in 6'22"; 2. Pelganta (HF 1600) e Bacchelli (Abarth 1800) a 14"; 4. Boretto (HF 1600) a 16"; 5. Sansone (HF 1600) a 17"; 6. Casarotto (HF 1600) a 19"; 7. Svizzero (Opel Ascona) a 20"; 8. Biasuzzi (HF 1600), Canè (Porsche 911 S) e Monaco (Abarth 1800) a 24"
- P.S. FAEDO Km 2,500 in 3'** - 1. Polese in 4'12"; 2. Bacchelli a 10"; 3. Pelganta a 11"; 4. Canè e Fano (Porsche 911) a 19"; 6. Svizzero a 20"; 7. Boretto a 21"; 8. Biasuzzi a 22"; 9. Zandonà (Opel Ascona), Montaldo (HF 1600) e Rossi (124 spider) a 24"
- P.S. CAMPOGROSSO Km 5 in 6'** - 1. Polese in 7'2"; 2. Bacchelli a 16"; 3. Pelganta a 35"; 4. Monaco a 47"; 5. Canè e Montaldo a 51"; 7. Casarotto a 52"; 8. Barboni (HF 1600) a 53"; 9. Rossi a 54"; 10. Boretto a 55"
- P.S. PASSO XOMO Km 9 in 11'** - 1. Bacchelli in 11'57"; 2. Polese a 2"; 3. Pelganta a 14"; 4. Monaco a 24"; 5. Boretto

- a 25"; 6. Casarotto a 35"; 7. Canè a 36"; 8. Zandonà a 40"; 9. Pittoni (Fiat X 1/9) a 42"; 10. Baron (Opel Ascona) a 43"
- P.S. PEDESCALA - Km 5 in 5'** - 1. Polese in 7'09"; 2. Pelganta a 24"; 3. Bacchelli a 36"; 4. Rossi e Casarotto a 42"; 6. Monaco a 47"; 7. Canè a 49"; 8. Boretto a 52"; 9. Barboni a 53"; 10. «Baffo» (Porsche 911 S) a 59"
- P.S. MONTE PAU - Km 3,200 in 4'** - 1. Polese in 6'14"; 2. Pelganta a 5"; 3. Canè a 19"; 4. Bacchelli a 22"; 5. Casarotto a 25"; 6. Rossi e Zandonà a 29"; 8. Boretto e Monaco a 31"; 10. Pittoni e Zanrosso (124 ST) a 34"
- P.S. VALSTAGNA - Km 5 in 6'** - 1. Polese in 6'58"; 2. Casarotto a 3"; 3. Bacchelli e Canè a 14"; 5. Marchio (HF 1600) a 17"; 6. Zandonà a 18"; 7. Baron a 21"; 8. Barboni, Rossi Bonato (HF 1600), Ponti (HF 1600) e Zanrosso a 24"
- P.S. PASSO XOMO (inverso) km 9 in 11'** - 1. Polese in 12'; 2. Pelganta a 4"; 3. Monaco a 23"; 4. Canè a 25"; 5. Casarotto a 28"; 6. Biasuzzi a 32"; 7. Pittoni a 39"; 8. Rossi a 45"; 9. Zandonà a 48"; 10. Tognana (124 ST) a 53"

## Ballestrieri tricolore di autocross

**VILLAGRANCA** - Ultima prova del Trofeo Vitaloni-Yasaki ed ennesima vittoria di classe e assoluta del super Ballestrieri, dimostratosi un vero specialista di questo « acrobatico » genere di gare. L'ottimo Amilcare su Lancia HF Marlboro ha conquistato il titolo di autocross senza che alcun avversario, invero, abbia saputo o potuto impensierirlo. Altro nome da non dimenticare in questa giornata finale è quello di Alberto Montagna che, su prototipo tubolare autocross (con l'aiuto dei fratelli) a motore Lancia Flavia a iniezione, ha dato spettacolo con la sua guida da formulista pulita e inconsueta sulle tormentate piste di autocross.

La gara più combattuta è stata quella dei prototipi derivati dalla serie, decisa in due manche e finale, che ha visto il duello, in famiglia, tra Negro il quale, in testa, si ferma per la perdita di una ruota, e Amerio, con vittoria finale di Brusaschetto, sempre dei Draghi Rossi, e vittoria nel Trofeo del bravo Zooca, tutti su 500 DKW. Sospense nella classe fino a 1000 con principio d'incendio di una vettura, spento con un

briciolo di affanno a estintore e « a terra ». Vince Fissore che è primo anche nel campionato, mentre Carena si era ribaltato in un contatto violento con lui, però senza danno.

Nella 700 finalmente primo il bravo Della su 700 Corazza, che precede Ferrari, primo nel campionato. Nella 1300 primo è Tortone mentre Crismani, pure rompendo il motore, prevale nel Trofeo. Nella 1600, infine, Amerio vince gara e trofeo precedendo Olocco e Boccardo. Prima delle dame la Luchino, di una costanza proverbiale.

Un lancio di paracadutisti, tra cui una fanciulla finita fuori bersaglio senza danno, ha movimentato l'intervallo.

g. r.

## La scomparsa di COSTANTINI

**ROMA** - Il 7 ottobre scorso si è spento Mario Costantini, ex-presidente di quella famosa Scuderia Campidoglio romana che sotto la sua direzione era divenuta una delle più attive d'Italia. Costantini aveva anche rivestito la carica di consigliere e di presidente della Federazione Italiana Karting. Al figlioletto ed ai familiari, anche se in ritardo le più sentite condoglianze di AUTOSPRINT.

Sfida (quasi polemica) tra piloti e proprietari

## CASALE ecologico

(si corre in bici)

**CASALE MONFERRATO** - Forse in attesa che la « questione » aperta dal sindaco di Pontestura si chiarisca, a Casale hanno intanto corso in bicicletta. Si è trattato di una gara diciamo così « sociale », infatti era riservata agli azionisti della società dell'autodromo di Casale, che così, fra una pedalata e l'altra, avranno avuto modo di consultarsi sulla faccenda che, al momento attuale, è in fase di stallo.

Di nuovo, c'è da dire che da tempo esiste il progetto di una super-strada su una direttrice Milano-Cuneo, con svincolo per l'autodromo, e quindi ponte sul Po vicino all'autodromo stesso, super-strada che dovrebbe venire realizzata fra poco e che passerà vicinissima a Pontestura, legando maggiormente il comune ora protestatario alle sorti economiche della pista di Morano.

Quindi è probabile che i rumori della pista, magari attutiti scientificamente con pannelli antirumore, si diluiranno con i rumori della super strada in progetto.

Per la cronaca, la gara « ecologica » e silenziosa, svoltasi su 10 giri della pista per complessivi chilometri 24,600, è stata vinta di Piero Rossino, che ha dimostrato di andare altrettanto forte in bici come in Formula Monza. Secondo è giunto Nebiolo, terzo il presidente Donna, quarto Prete mentre solo quinto è arrivato il favorito Re, di cui si dice si sia allenato per una settimana di seguito Sesto l'amministratore Pagliani, settimo Mazzotta ed ottavo Castelletti. In tutto, hanno preso parte alla manifestazione cinquanta partecipanti.

g. r.

## PERTUSIO di centesimi nel « S. Giorgio »

**FERRARA** - Con lo svolgimento del 7. Trofeo San Giorgio-B.P. la Scuderia San Giorgio ha posto termine alla sua attività sportiva del 1973. La manifestazione, alla quale hanno partecipato ancora una volta i più noti regolaristi italiani, era basata su una serie di prove esclusive di precisione, che hanno impegnato a fondo fin dall'inizio tutti i concorrenti.

Dopo lo svolgimento di questa prova già si delinea quella classifica che avrebbe subito solo leggere modifiche con lo svolgimento delle due prove successive. Piero Pertusio, insettosi al primo posto fin dall'inizio della gara, si è dovuto però difendere dall'attacco di Santorum e Garraffa che lo hanno sempre seguito con pochi centesimi di scarto, classificandosi rispettivamente al secondo e terzo posto assoluti. Ancora una volta, fra le dame si è imposta Luigina Imerito, ormai si cura vincitrice per il secondo anno con scettivo del trofeo femminile della regolarità.

**7. TROFEO S. GIORGIO-BP** - Gara nazionale di regolarità Ferrara, 21 ottobre 1973.

### LE CLASSIFICHE

- Conduitori**  
1. Piero Pertusio (Fulvia) 7'9"; 2. Santorum (Fulvia) 8,4; 3. Garraffa (Fulvia) 9,0; 4. Nosenzo (Fiat 128) 9,3; 5. Pavanello (Fulvia) 10,1; 6. Gibelli (Fulvia) 11,4; 7. Donini (A. 112) 12,1; 8. Menichetti (Fiat 128) 12,3; 9. Borghesio (Fulvia) 14,5; 10. Panerai (Fulvia) 14,8; 11. Calcatelli (Fulvia) 15,9; 12. Garimberti (Fulvia) 17,5; 14. Alessi (Fulvia) 17,8; 14. Testoni (Fulvia) 19,4; 15. Pancaldi (A. 112) 20,0; 16. Prandi (Fulvia) 20,1; 17. Adamo (Fulvia) 20,5; 18. Cavoli (Fiat X 1/9) 21,6; 19. Tognoli (Fulvia) 20; 20. Simonini (Fulvia) 26,7; 21. Vicini (Fulvia) 33,7 (per lo spareggio 8,2); 22. Crippa (Fulvia) 33,7 (per lo spareggio 17,0); 23. Rossi (A. 112) 34,9; 24. Cassola (Fulvia) 35,2.
- Conduatrici**  
1. Luigina Imerito (Fulvia) 10,3; 2. Castillet (Fulvia) 12,6; 3. Fava (Fulvia) 14,0; 4. Raimondi (Fiat 127) 14,9; 5. Poggiali (Fulvia) 16,0; 6. Gatti (A.R. GTJ) 19,4; 7. Menichetti (Fiat 128) 19,7; 8. Mancina (Fulvia 1300) 20,3.

L'Associazione Circuiti pone la CSAI di fronte alle sue responsabilità per il '74

# Senza contributi, niente corse tricolori!

Nella sua più recente riunione, svoltasi a Bologna martedì 16 ottobre, la AICA (Associazione Italiana Circuiti Automotociclistici) ha preso in esame particolarmente i calendari internazionali e nazionali per la stagione agonistica ormai imminente. Tutti i rappresentanti — mancavano solo PERGUSA e VALLELUNGA — sono stati d'accordo nel condizionare la messa a disposizione dei propri impianti, per le prove dei campionati nazionali, al ripristino dei contributi CSAI che la commissione sportiva assegnava in passato, in conto degli oneri imposti sotto forma di premi in denaro.

E' una riserva importante, e deriva dai sempre maggiori oneri che i proprietari o gestori degli autodromi, che sono spessissimo anche gli organizzatori delle gare, sono chiamati a sostenere soprattutto con le crescenti richieste di migliorie o modifiche ai fini della sicurezza.

E' vero che in tanti casi molto c'è da fare, ma è altrettanto vero che spesso gli impianti vengono ingiustamente chiamati in causa per disgrazie che — secondo il parere dell'AICA — sono da imputarsi anche all'estrema esasperazione dei mezzi meccanici.

In questo senso, l'AICA ha fatto proprio un esposto presentato alla CSI da parte della AICP (Associazione Internazionale Circuiti Permanenti), nel quale si ribadisce l'urgente necessità di rivedere l'intera impostazione tecnica delle attuali vetture da competizione.

Pertanto, come già l'AICP ha fatto in campo internazionale, la AICA ha chiesto alla CSAI di specificare quali saranno i provvedimenti che intende assumere, nelle prossime riunioni

CSI, affinché venga accelerata questa ristrutturazione tecnica.

La CSAI, quindi, è stata posta di fronte a delle domande precise da parte dell'associazione nazionale circuiti. La quale ha tutta l'intenzione di farsi ascoltare, dato che comincia ad avere un certo peso nel panorama sportivo nazionale. L'ottenimento di un numero maggiore di prove con titolo europeo e mondiale, per il '74, ne è una freschissima dimostrazione.

Infine è stato deciso che l'AICA prenderà direttamente accordi con la Ford per i suoi cicli di gare in Italia, in modo da garantire una uniformità di trattamento ed un calendario più elastico.

## ...se ne parlerà a Milano nel Convegno Consultivo

MILANO - In vista del prossimo Convegno delle Commissioni Sportive, che si svolgerà a Mantova il 5 e 6 dicembre prossimi, (che sarà tutto dedicato al nuovo Statuto Democratico) la CSAI indice una riunione consultiva per le ore 15,30 di lunedì 5 novembre, presso l'A.C. di Milano in corso Venezia 43. Poiché il convegno di Mantova sarà interamente dedicato alla riforma delle strutture organizzative del nostro sport, la riunione consultiva sarà dedicata più a decidere i problemi generali, con particolare riferimento ai problemi dei settori agonistici. Tutti gli interpreti del nostro sport sono caldamente invitati a partecipare: titolari di scuderie, preparatori, piloti, commissari, giornalisti.

## Si collauderà nel... PACIFICO la F.2 sei cilindri

PARIGI - La Commissione Sportiva Internazionale della FIA si è riunita la settimana scorsa a Parigi per eleggere i nuovi componenti del bureau. Essi sono: PRESIDENTE: Alfons-Paul von Metternich (Germania); VICE-PRESIDENTI: Charles Moran (USA), Pierre Ugeux (Belgio) e Sture Agvald (Svezia); COMPONENTI: Pierre de Toledo (Svizzera), Lord Camden (Gran Bretagna), Jean-Marie Balestre (Francia) e Alberto Rogano (Italia).

Nella stessa riunione, sono state prese alcune decisioni, fra le quali l'istituzione della presenza di un delegato della CSI ad ognuna delle prove 1974 valide per i campionati piloti e marche. Inoltre, è stato creato un campionato Formula 2 del Pacifico, con prove sui circuiti neozelandesi, australiani e giapponesi, che si svolgerà alla fine del 1974. A questo campionato saranno ammesse monoposto dotate del motore della Formula 2 internazionale che andrà in vigore nel 1976, cioè motore libero con un massimo di 6 cilindri e capacità massima di 2 litri. Si tratta in pratica di un'ottima occasione per i costruttori di sperimentare in gara i propulsori che diventeranno obbligatori nell'europeo F. 2 un anno dopo.

La CSI si riunirà nuovamente dal 10 al 15 dicembre prossimi e studierà una nuova regolamentazione concernente l'accesso ai box ed alle zone di decelerazione dei giornalisti.

● Il Gruppo Piloti Romani, che con il Gentlemen's Motor Club si è alternato ad organizzare da «privato» le gare a Vallelunga, è riuscito dopo qualche traversia a mettere in cantiere la sua ultima gara stagionale, che si svolgerà domenica 28 sul piccolo di Vallelunga. La gara, completamente autofinanziata, si chiamerà «COPPA CAMPIDOGGIO», e sarà valida per i Trofei della Formula Italia e della Formula 850. Inoltre vi saranno gare per i gruppi da 1 a 5.

## Si chiamerà ASCARI l'autodromo modenese?

MARZAGLIA - Si nota già un certo lavoro preparatorio sull'area destinata alla costruzione del nuovo autodromo Marzaglia; c'è una scavatrice e una sonda per sondaggi sullo stato idrico del terreno che da queste parti è percorso da ruscelletti. Si vuole, dunque, accertare la solidità e il grado di umidità dell'area prima di costruirvi la pista. E mentre si registrano i primi segni per le tante auspicate realizzazioni, ecco che molte iniziative vanno delineandosi, prima fra tutte quella delle attività collaterali che interessano gli abitanti della zona. Chi sta progettando di aprire nuovi negozi, cercando di anticipare altre richieste che possono venire anche da fuori provincia e non mancano coloro che sono pronti per chiedere la concessione dei parcheggi (forse saranno affidati a una cooperativa locale), del bar, del ristorante. E si pensa di costruire un albergo di una cinquantina di camere, con possibilità di ampliamento se le cose andranno bene. E naturalmente gli esercenti di Marzaglia stanno esaminando la possibilità di adeguare i loro negozi; c'è chi chiederà la licenza per la rivendita dei giornali, chi vorrà prevenire richieste per articoli e abbigliamento sportivi.

Ma c'è un altro argomento che interessa e in questo caso saranno altri a pronunciarsi: quale nome sarà dato

all'autodromo di Marzaglia? In linea generale si è orientati per quello di Alberto Ascari che, praticamente, si rivelò e conquistò i titoli mondiali con le macchine modenesi. E pare che si sia sulla strada giusta. L'autodromo «Alberto Ascari», allora? C'è chi insiste per il nome di Claudio Sandonino, vincitore di molte gare quali la Coppa delle Alpi, ideatore del record del Miglio ecc. E' stato anche uno dei figli di Sandonino, Mario, presidente del Circolo della Biella a scriverci: «Chissà se papà — precisa Marione — potrà essere ricordato! Almeno collocassero una testimonianza della sua opera! Qualche merito credo, la nostra famiglia ritengo l'abbia acquisito; io sono stato con Canestrini un sostenitore del "Giro d'Italia", poi interrotto per diverse ragioni. A Modena, quando era in attività il vecchio autodromo non mancava la Coppa Sandonino».

Non spetta certamente a noi avanzare candidature, ma ci sembra che il nome, indiscutibilmente di grandissima preferenza, sia quello di Alberto Ascari, che a Modena colse il suo primo successo con la Maserati il 28 settembre del 1947. Nella primavera del '49 Ascari venne a Modena per festeggiare col suo maestro Villorosi i successi ottenuti con le Maserati in Sudamerica. Nella hall dell'Albergo Italia — oggi

Real Fini — Villorosi prendendoci da parte e ci disse: «Vedi, quello là, diventerà campione del mondo». Naturalmente quello là era Alberto, vestito di blu scuro, tutto compito per quella che era la sua festa. Il giorno dopo Villorosi venne da noi, al giornale, e ci comunicò che lui e Alberto avevano deciso di passare alla Ferrari.

Ci sarà poi la scelta del direttore; Nello Ugolini, oggi onoratissimo pensionato, ci sembra il più idoneo e da accettare a occhi chiusi; crediamo vada bene a tutti: a Ferrari, Maserati, Alfa Romeo, Stanguellini, De Tomaso, presso i quali ha trascorso la sua carriera di direttore sportivo-cronometrista. Qualche voce è arrivata per Romolo Tavoni.

● L'ing. Nicola Macario direttore generale della «Valtellina Racing Team» ci ha confermato che Mike Parkes continuerà a collaborare come direttore della «ex-Filipinetti». «Parkes — ha detto — non può distaccarsi da questa sede alla quale è affettivamente legato. In pratica poi quelle che abbiamo sono le sue macchine.» Da altra fonte risulta non sarebbe escluso un rientro di Parkes alla Ferrari con quale mansione non è dato di sapere.

● Il Conte Giovanni Volpi di Misurata ha chiesto 80 milioni per la Ferrari «Testa rossa» che ha fatto par-

te del parco macchine della «Serenissima». La vettura è in perfette condizioni, non sembra reduce dai trionfi di Sebring (1961 Phill Hill - Gendebien), di Le Mans (1961 Phill Hill - Gendebien), di Sebring ('62 Serenissima-Bonnier-Bianchi), di Clermont Ferrand (1963 Serenissima-Bandini-Abate), di Reims (1963 Serenissima-Abate), della Ollon Villars (63 Vaccarella-Serenissima). Ma, intanto, la «Testa rossa» svolge ugualmente una sua funzione che è quella di culla per la nascita di covate di gattini. Infatti, da qualche tempo, i sedili sono il più comodo asilo per gli amori del gatti e per i lieti eventi.

● Il 3-4 novembre, la Scuderia Modena Corse organizzerà il «Trofeo Motore fuso», una gimkana nazionale di velocità che si svolgerà sul kartodromo di Carpi. Tutti vi potranno partecipare.

● Alessandro De Tomaso per le moto, come sapete, pare sufficientemente coperto. Ma potrebbe dar luogo a qualche altra sorpresa nel settore auto. E si crede di sapere che non sarebbe estraneo a qualche concentrazione. Non facciamo nomi (per ora), ma la cosa è possibile. E, aggiungiamo, anche per quanto riguarda l'accessoristica. Perché si può essere certi che nel nuovo stabilimento di Modena, già in funzione, vi sono impianti che prevedono la estensione a lavorazioni specializzate, mentre sulla vasta area sono previsti nuovi fabbricati.

Mario Morselli

### Europei in sordina

GIAPPONE - Corsa Monte Fuji - Gara di velocità in circuito

1. Kazato (Chevron), media kmh 200,873;  
2. Tanaka (March); 3. Pescarolo (March).

Aperto alle vetture sport fino a due litri, questo Gran Premio ha visto in mezzo ai giapponesi due «grandi» europei, Pescarolo e Schenken. Pescarolo non ha potuto brillare con la sua March ed è arrivato staccato di due giri, mentre Schenken ha dovuto abbandonare per guasto.

### Non si è spaventato

FRANCIA - Col de l'Orme - Gara di velocità in salita

1. Rua (March-BMW) 7'21"2, nuovo record.

Con la March ex di Joliat Rua ha vinto dopo avere segnato il miglior tempo in prova, battendo poi in gara il record detenuto da Staiano, anche se un altro concorrente lo aveva ostacolato. Secondo Lachaud su Chevron, terzo Pozet pure su Chevron.

### Prima edizione, grosso pubblico

FRANCIA - Corsa di Ottange - Gara di velocità in salita

1. Maublanc (Chevron) 49"9.

Prima edizione della gara, il pubblico accorso era di qualche diecina di migliaia di appassionati. Prevista la vittoria di Maublanc, sul tracciato molto tormentato, davanti a Henry su Lola.

### Spagnolo fra le pecore

FRANCIA - Rally Bayonne Côte Basque - Rally

1. Fiorentino-Gelin (Simca).

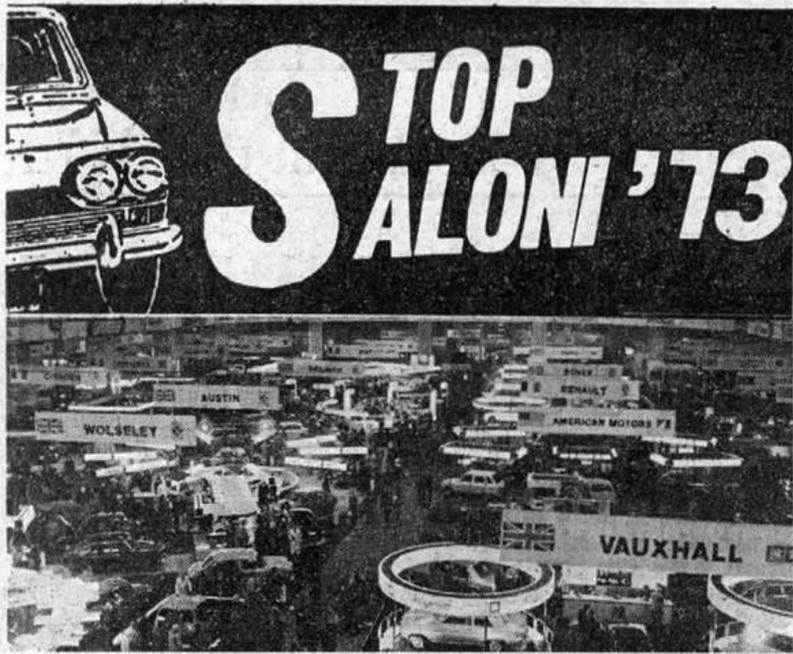
Trentatré vetture al via, in mezzo alle intemperie, che hanno reso la gara molto dura. Parecchi i ritiri e lotta per la vittoria fra Fiorentino, Fréquelin e lo spagnolo Canelas che avrebbe certamente occupato il terzo posto, se non si fosse perso in mezzo a un branco di pecore!

### La carica dei cento

FRANCIA - Rally du Gard - Rally

1. Rouby-Martin (Alpine).

Percorso di km 510, su strade tormentate, e con 238 km di prove speciali. Lotta a coltello con esito a lungo incerto. Cento concorrenti al via.



## Una sorpresa è venuta dalla LANCIA

Nello stand Ford del Salone di Londra, di cui vediamo una panoramica a sinistra, il centro dell'attrazione non era una vettura, ma un uomo: Jackie Stewart, che posava paziente con la Tyrrell-Ford con cui ha vinto il suo terzo campionato del mondo. Stewart è stato gentilissimo e alla fine ha dichiarato: «Più faticose le pubbliche relazioni che correre un G.P.»



# Il giallo di LONDRA

SPECIALI PER AUTOSPRINT

LONDRA - «Le autorità inglesi sono troppo remissive nei confronti della concorrenza automobilistica che ci viene dal Giappone, bisogna imporre un freno all'invasione dei mezzi del Sol Levante...». Con questa accusa Lord Stokes, il gran capo della British-Leyland, ha fatto il punto sulla crisi dell'industria automobilistica britannica, (che è ancora ai livelli di dieci anni or sono) durante il Salone di Londra che ha aperto i battenti il 17 ottobre, inaugurato dalla principessa Anna d'Inghilterra.

Lord Stokes era molto «arrabbiato» in particolar modo con la NISSAN che produce la DATSUN e che, con un aumento delle sue vendite del 100 per cento, è passata addirittura al secondo posto nelle vendite dietro al colosso British-Leyland, scavalcando la Ford e la Vauxhall.

Invocando l'intervento delle autorità il n. 1 della più grossa concentrazione automobilistica inglese ha chiaramente fatto capire che l'industria automobilistica britannica, una volta culla dell'aristocrazia dell'auto, è in piena crisi. Diverse sono le ragioni: dalla mancanza di idee nuove e di rinnovamento nelle sue linee, alle agitazioni di carattere sindacale che hanno bloccato la produzione; oltre all'annoso problema delle autostrade e di conseguenza del traffico veloce e rapido fra le grandi città che praticamente non esiste in Gran Bretagna.

Nei primi otto mesi del '73 l'industria britannica ha prodotto 1.235.695 autoveicoli contro 1.155.593 prodotti nel periodo del '72. Le vetture inglesi immatricolate nei primi 8 mesi del '73 sono state 905.581 contro le 885.447 del corrispondente periodo del '72.

Ma il grido d'allarme viene dalle immatricolazioni di auto d'importazione.

ne, che sono il 26,7 per cento del mercato e che sono passate dalle 270.146 del '72 a 330.114 dei primi otto mesi di quest'anno.

Oltre alle già dette auto giapponesi (Datsun e Toyota), hanno avuto un notevole incremento anche le vendite di auto d'oltre cortina, (Unione Sovietica, Cecoslovacchia e Germania dell'Est); che hanno venduto in 8 mesi oltre 20.000 unità, il 200 per cento dello stesso periodo di 8 mesi del '72.

Il perché di questo boom delle auto d'importazione è chiaramente da ricercare innanzitutto sulla pronta disponibilità del prodotto sul mercato, mentre le auto inglesi bisogna aspettarle anche dei mesi, e dalla ricca dotazione di accessori che in particolar modo i giapponesi danno di serie sui loro prodotti in rapporto al prezzo.

Un'altra delle ragioni ventilate su questa «esterofilia» degli inglesi verso prodotti non nazionali è forse da ricercare anche nella scarsa affidabilità che può dare un'auto prodotta in condizioni di lavoro instabili per scioperi vari che da diverso tempo stanno martoriando anche l'industria britannica. In questo momento ne sta subendo le conseguenze la Chrysler bloccata da agitazioni.

Tempo fa, in una conferenza stampa, Henry Ford II criticò la qualità delle auto della sua Casa costruite in Gran Bretagna e portò come esempio le vendite in USA delle Ford-Capri, dove quelle prodotte in Germania incontrano più il favore del pubblico di quelle prodotte nella fabbrica inglese di Halewood.

Un Motor Show quello che ha aperto le sue porte a Earl's Court, nato in mezzo alle polemiche e alle agitazioni, un Salone che ha ben poco da dire in



Hanno messo due samurai di guardia allo Stand Toyota. Forse i rappresentanti della Casa giapponese, che fa grossi affari in Gran Bretagna, erano preoccupati per le dichiarazioni di Lord Stokes...



Sopra, la «Minissima» da città della BLMC ha il motore Mini 850 automatica ed un'unica porta di accesso posteriore. Sotto, la «Aquila» della British Styling a confronto con l'Austin-Maxi da cui deriva



fatto di novità che interessano il grande pubblico, solo migliorie, e aggiornamenti per tutti i prodotti, per questo salone che va ricordato come il primo dopo l'entrata della Gran Bretagna nel MEC.

La «novità» che ci interessa più da vicino ci viene dalla LANCIA che esponeva nel suo stand oltre alla Beta Coupé, alla Beta, e alla Flavia una «FULVIA COUPE' 3» che è stata chiamata a sostituire la «1.3 S». Nella nuova Fulvia coupé 3, la meccanica e il motore restano invariate, lievi modifiche alla griglia del radiatore e alle cornici dei proiettori che sono nere mentre prima erano cromate. L'interno ha un nuovo volante di forma diversa e di minor diametro, gli schienali anteriori sono più avvolgenti e hanno il poggiatesta incorporato, tappeti in moquette, lunotto termico e tante altre piccole ma importanti migliorie. Oltre al «coupé 3» la Lancia ha messo in produzione anche una «versione Montecarlo» che ha una dotazione di accessori più ricca della 3.

Recentemente l'ing. Gobatto aveva dichiarato, mentre si parlava del nuovo coupé Beta, che la Fulvia coupé, era per lui come una «figlia», e ha dimostrato l'attaccamento a questo modello che ha dato tante soddisfazioni sportive e no alla casa torinese immettendo sul mercato questo modello aggiornato, che in pratica vuol dire che la Fulvia non cesserà di essere prodotta almeno fino al '75. Il prezzo delle due versioni sono rispettivamente di 2.175.000 per il «Coupé 3» e di 2.250.000 lire per l'allestimento «Montecarlo». Le consegne avranno inizio immediatamente.

Le case inglesi avevano scelto Francoforte per lanciare le loro novità così la Jaguar aveva fatto vedere i suoi coupé in Germania, e qui a Londra c'era il coupé già visto ma con il motore 12 cilindri di 5300 cc, la Vauxhall che aveva anche essa già presentato la nuova serie MAGNUM, ha proposto un modello sportivo denominato Firenze, con il motore di 2300 cc, con una velocità massima che sfiora i 200, e che raggiunge con partenza da fermo i 100 all'ora in 8".

La Ford ha presentato la sua COR-

### Un «DINotto» già più veloce

LONDRA - Appena presentata la DINO 308 GT4, disegnata da Bertone, che verrà commercializzata a partire dal prossimo anno, alla Pininfarina è già pronta la versione «SPRINT» della stessa macchina, che almeno dicono i bene informati è molto bella ed avveniristica, due posti secchi, molto aerodinamica, velocità all'ordine dei 260 all'ora, e dovrebbe sostituire al suo apparire l'attuale Dino 246 GT.

# L'intramontabile coupé



Un'altra «ripulita», ed ecco tornare come nuovo il coupé Lancia Fulvia 1300. Ora si chiama coupé 3, e fra le migliorie notiamo, nella foto sopra, quelle riguardanti l'interno. I sedili hanno il poggiatesta



A sinistra, la nuova AC con motore posteriore da 3 litri esposta al Salone di Londra. Sopra, la stessa vettura vista da dietro. Il motore è centrale. Sotto, la Scorpion, una piccola sportiva con sezione centrale monoscocca in acciaio con motore Hillman Imp da un litro, progettata da Tom Killeen (Foto CEVENINI)



TINA E, che non verrà importata in Italia, nelle versioni berlina e Station Vagon, la ROVER ha aumentato la cilindrata della sua 2000 portandola a 2200 cc, mentre sempre dalla British Leyland abbiamo visto la versione speciale della MARINA 1800 TC che è stata ribattezzata «Marina Jubilee».

L'industria italiana era presente con le nostre tre massime Case: della Lancia abbiamo già detto, mentre anche la Fiat e l'Alfa Romeo espongono tutta la loro gamma di vetture. La FIAT sul mercato inglese ha ottenuto in questi ultimi due anni notevoli risultati con il 2,5% del parco totale immatricolato ed il 10% del parco d'importazione. La Fiat-England, che ha sede a Brentford, vende nel Regno Unito tutte le vetture della gamma Fiat, Fiat-Seat, ed è imminente l'accordo per vendere anche le Fiat-Polski. La nostra massima casa automobilistica è nelle prime posizioni fra le marche estere vendute in Gran Bretagna con oltre 55.000 vetture.

Anche l'ALFA ROMEO sta attraversando un momento, particolarmente felice in Inghilterra, dopo che l'Alfasud è stata definita «la miglior vettura a trazione anteriore finora esistita» le vendite della casa sono notevolmente aumentate, e si prevede che le sue vendite saranno raddoppiate nel '74.

MASERATI e DE TOMASO con un mercato normale erano presenti con tutta la gamma dei loro prodotti ad Earl's Court, mentre un discorso a sé



L'aggressivo frontale deportante della Vauxhall Firenza di 2300 cc

va fatto per la FERRARI, che il concessionario inglese colonnello Hoare (lo stesso che una decina d'anni fa propose a Maranello un giovane pilota di nome Stewart... e che, come nelle migliori tradizioni, venne rifiutato), vende ad un ritmo impressionante. Lo stand della Casa del cavallino era letteralmente gremita dai clienti invitati del colonnello che alla sera ha poi offerto una grande cena in un tipico locale londinese.

Grande successo ha ottenuto il nuovo DINO 308 GT4 disegnato da Bertone, e la solita BB, di cui sono stati stilati oltre 60 contratti. Anche Stewart l'ha ammirato molto. Le vendite

della Ferrari in Inghilterra sono molto alte, all'incirca 600-700 vetture all'anno quasi il 20% della intera produzione, un successo quello della casa modenese che non tende a diminuire nel tempo, anche se le vittorie sportive sono solo dei ricordi.

I carrozzieri nostrani erano rappresentati dalla PININFARINA, che ha ottenuto presso i «BIG» della British Leyland un successo con il rifacimento della Jaguar XJ 12. Lord Stokes ne è rimasto entusiasta, ed ha chiesto all'ing. Carli, assente l'ing. Pininfarina perché ammalato, di lasciare la macchina in Inghilterra per vederla e studiarla bene, in vista di una possibile

serie da fare in un prossimo futuro.

Anche GIUGIARO era presente nello stand della Karmann con il suo ASSO DI PICCHE, che sta sempre di più convincendo i tecnici dell'AUDI e della Karmann che vorrebbero produrla in serie con qualche lieve modifica.

L'industria inglese era presente con qualche novità delle piccolissime industrie, come l'AC che ha portato a Earl's Court un coupé a due posti con motore centrale di tre litri di cilindrata, che sostituisce la 428 AC che aveva un motore di 7000 cc. L'AC è una monoscocca molto piccola, con fari retrattili e con il centro del tetto asportabile, sospensioni indipendenti, freni a disco sulle quattro ruote, cambio Hewland 5 marce, la sua velocità è all'ordine dei 200 all'ora.

La British Styling, una società sovvenzionata dalla British-Leyland che cura lo «stile» delle macchine, ha proposto un «AQUILA» derivata dall'Austin Maxi. La vettura è caratterizzata da un frontale molto tagliente, da quattro larghe porte, più uno sportellone posteriore. L'interno è molto comodo e ben disegnato, mentre l'insieme della vettura è un po' tozzo. Il motore è un quattro cilindri trasversale di 1748 cc, il cambio è a 5 marce, mentre le sospensioni sono indipendenti, non è stata dichiarata la velocità, perché il British Styling ha dichiarato che la vettura è solo uno studio.

La BRITISH-LEYLAND ha esposto nel suo stand la «MINISSIMA» la vettura da città nella sua genesima interpretazione, questa volta made in England.

E' forse la più reale delle vetture da città che in tutti questi ci sono state propinate. E' stata voluta da Lord Stokes, che ha detto: «siamo molto interessati al futuro della circolazione nelle grandi città. Questa Minissima è il primo passo per cercare di risolvere il problema».

La «Minissima» è una realizzazione di Bill Towns, che ha utilizzato le componenti di base della Mini 850 automatica. La vetturessina che è 76 cm più corta della Mini è molto compatta, e colpisce soprattutto per l'unico sportello d'entrata che è posteriore. Il motore è di 848 cc, che sviluppa 38 CV din a 5250 giri, il cambio è automatico, e il comfort è assicurato dalle sospensioni indipendenti, i pneumatici sono della misura 165 x 10.

Con questo di Londra si è chiuso l'ultimo dei saloni della stagione '73, era il primo da che l'Inghilterra è entrata nel MEC. Ma ha deluso come hanno deluso tutti i saloni quest'anno. Ora guardiamo al futuro, a Ginevra. E fra un anno Torino, dove già fin da adesso si dice che sarà un successo per le molte novità che interessano il grande pubblico (con FIAT, Lancia e Alfa che faranno la parte del leone).

Giancarlo Cevenini

# Notizie RALLY a tutto SPRAY

ROMA caput mundi (anche rallystico) infastidisce gli organizzatori monegaschi: ed allora...

## MARANELLO sulla strada del «MONTE»

L'Automobile Club di Montecarlo ha pubblicato il nuovo regolamento del prossimo Rally, quest'anno non più valido per il campionato marche per una incredibile decisione della C.S.I., ma decisamente più interessante perché aperto anche ai prototipi stradali come la Stratos e la Ligier.

La novità più grossa riguarda il percorso di concentrazione che partirà da Monaco. Come ricorderete lo scorso anno Roma ebbe il massimo dei partenti, un grossissimo successo che testimoniava ampiamente del boom della specialità nel nostro Paese; erano anni che si chiedeva che anche gli italiani, sempre tra i più numerosi al «Monte» avessero la possibilità di passare sulle strade di casa.

Quest'anno, allora, a Montecarlo hanno studiato una «furbata» per riconquistare i piloti italiani ed hanno predisposto un percorso quasi esclusivamente sul nostro territorio in netta concorrenza con quello di Roma perché i partenti da Monaco attraverseranno soltanto l'Italia Centro-Nord, mentre quelli che prenderanno il via da Roma passeranno soprattutto al Sud.

Ma, essendo la maggioranza dei rallyisti tutta del Nord, è ovvio che la preferenza verrà accordata al via monegasco ed è proprio questo l'obiettivo che gli organizzatori si sono prefissi.

Eccovi comunque i due itinerari: MONTECARLO - Pinerolo - Omegna - Lecco - Cremona - Maranello (forse perché la corsa è aperta ai prototipi stradali) - La Spezia - Piombino - Grosseto - Arezzo - San Marino - Cavarzere - Novara - Gap; ROMA - Rieti - Popoli - Campobasso - Vieste - Potenza - Benevento - Grosseto - San Marino - Cavarzere - Novara - Gap.

A Gap ci sarà il concentramento di tutti gli equipaggi che a questo punto dovranno affrontare tre prove speciali: Ancelle - La Batie Neuve (14 km.), St. Esteve - Sault (29 km.) e Jabron - Chateauxvieux (10 km.).

I primi 180 della classifica verranno poi ammessi al percorso comune ed al solito i primi 60 all'ultima notte.

### La FIAT rinuncia agli USA

Alla Lancia avevano ragione sostenendo che in tutti i casi il campionato italiano non si sarebbe deciso fuori dall'Europa e che pertanto Ballestrieri doveva correre non tatticamente bensì con il massimo impegno alla ricerca di un risultato di prestigio. La Fiat infatti non andrà negli Stati Uniti per il Press On Regardless dove pure era già iscritta con due macchine per Aaltonen e Paganelli. Si tratta di una decisione dell'ultima ora motivata ufficialmente dalla certezza matematica di non poter più conquistare il titolo mondiale (vinto dall'Alpine), ma le vere ragioni sono da ricercare nel classico «tagliare la testa al toro».

E' noto infatti che Verini, partecipando alla gara americana, avrebbe adesso buone probabilità di assicurarsi il titolo italiano ed è ovvio che sia il pilota che i suoi superiori siano piuttosto sallecitati dall'idea di concludere positivamente il lungo inseguimento, tantopiù che tutta una somma di fattori li ha messi di fronte a questa possibilità.

Ma c'è quell'accordo ad alto livello ed è giusto restare ai patti tantopiù che alla fine dei conti è stato un accordo molto positivo per gli appassionati che hanno potuto così gustarsi a Sanremo una lotta serratissima tra i due protagonisti anziché registrare una forzata ennesima corsa da «ragioniere» di Ballestrieri.

Non partecipando in nessun modo al «Press On Regardless» si toglie comunque ogni possibilità di ripensamento per una eventuale sostituzione di Verini con Paganelli o Aaltonen e si dormiranno (forzatamente) sonni tranquilli.

Il campionato italiano resta comunque aperto, almeno sulla carta, perché in Europa si corrono ancora due prove mondiali: il R.A.C. in Gran Bretagna e il Tour de Corse.

### DOLOMITI eccoci!

Ricordate il Rally delle Dolomiti di cui anticipammo già il percorso in occasione del Convegno estivo della CSAI? Ebbene, nonostante le smentite che subito gli organizzatori si affrettarono a comunicare, è adesso certo che si farà ed è già noto anche lo sponsor della manifestazione: il Lloyd Adriatico di Trieste.

## Il mercato piloti rally

Se ci fosse, nel calcio, un mercato piloti, adesso saremmo in piena campagna trasferimenti. Anche se tutto coperto da un certo mistero, sono già molti, infatti, quelli che hanno idee ambiziose per la prossima stagione.

Già in sede di commento al Rally di Sanremo abbiamo anticipato che la Simca il prossimo anno abbandonerà il G. 1 per passare al G. 2; i due piloti di quest'anno, Trucco e Besozzi, dovrebbero venire riconfermati.

Anche l'Opel correrà ufficialmente in G. 2 con due macchine una delle quali sicuramente (e giustamente ci sembra proprio) per Brai, mentre l'altra potrebbe venire affidata a Ormezzano sempreché il pilota biellese non preferisca aspettare un eventuale recupero da parte della Fiat.

Anche la Lloyd dovrebbe modificare la sua linea di condotta non riservando più le sue vetture ufficiali alla Fiat, ma affiancando anche tre Porsche una delle quali per Pittoni e le altre due per Canè e De Echer.

Ma il prossimo anno sarà l'anno della Stratos e questa nuova vettura dovrebbe già avere due sicuri acquirenti, Sciacchia e Pelganza. Anche la Beta coupé interessa comunque molto e tra i tanti ci ha fatto anche un pensiero serio Vanni Tacchini, mentre con la Beta berlina, magari nel turismo preparato, dovrebbe correre Ambrogetti.

### Le GOMME dove e quando

|                                   | FIAT     |           |       |        |         | LANCIA        |          |            |
|-----------------------------------|----------|-----------|-------|--------|---------|---------------|----------|------------|
|                                   | Barbasio | Paganelli | Pinto | Verini | Bisulli | Ballestrieri  | Lampinen | Pregliasco |
| SANREMO alla partenza             | CN       | CN        | MS    | MS     | CN      | CN            | CN       | CN         |
| MOLINI DI TRIORA prima P.S. 2     | MS       | CN        | MS    | MS     | CN      | MS            | MS       | MS         |
| REZZO prima P.S. 3                | MS       | MS        | MS    | MS     | MS      | MS            | MS       | MS         |
| BIVIO PER RANZO prima P.S. 5      | MS       | 5C        | MS    | 5C     | MS      | 5C            | 5C       | 5C         |
| NAVA prima P.S. 7                 | RAIN     | RAIN      | RAIN  | RAIN   | RAIN    | Dunlop racing | CN       | CN         |
| COLLE S. BERNARDO dopo P.S. 7     | MS       | MS        | MS    | MS     | MS      | MS            | CN       | CN         |
| GARESSIO prima P.S. 8             | CN       | MS        | MS    | MS     | MS      | CN            | CN       | CN         |
| GARESSIO dopo P.S. 8              | MS       | MS        | MS    | MS     | MS      | MS            | MS       | MS         |
| BAGNASCO prima P.S. 10            | MS       | MS        | MS    | MS     | MS      | 5C            | 5C       | 5C         |
| MALLARE dopo P.S. 11              | MS       | MS        | MS    | MS     | MS      | MS ant.       | 5C       | 5C         |
| GARESSIO prima P.S. 13            | MS       | MS        | MS    | MS     | MS      | CN/MS ant.    | CN       | CN         |
| GARESSIO dopo P.S. 13             | MS       | MS        | MS    | MS     | MS      | MS            | MS       | MS         |
| MALLARE dopo P.S. 16              | MS       | MS        | MS    | MS     | MS      | MS            | MS       | MS         |
| GARESSIO prima P.S. 18            | MS       | MS        | MS    | MS     | MS      | CN            | CN       | CN         |
| COLLE S. BERNARDO prima P.S. 19   | RAIN     | RAIN      | CN    | RAIN   | RAIN    | RAIN          | CN       | CN         |
| NAVA dopo P.S. 19                 | MS       | MS        | MS    | 5C     | MS      | MS            | MS       | MS         |
| RANZO prima P.S. 22               | MS       | MS        | MS    | MS     | MS      | MS            | MS       | MS         |
| COLLE S. BARTOLOMEO prima P.S. 24 | CN       | CN        | CN    | CN     | CN      | CN            | CN       | CN         |
| MOLINI DI TRIORA prima P.S. 25    | CN       | CN        |       | CN     | CN      | CN            | CN       | CN         |
| SANREMO fine prima tappa          | MS       | MS        |       | MS     | MS      | MS            | MS       | MS         |
| <b>SECONDA TAPPA</b>              |          |           |       |        |         |               |          |            |
| BIVIO PIGNA prima P.S. 2          | CN       | CN        |       | CN     | CN      | CN            | CN       | CN         |
| MOLINI DI TRIORA prima P.S. 3     | CN       | CN        |       | MS     | CN      | MS            | MS       | MS         |
| PIEVE DI TECO prima P.S. 4        | RAIN     | RAIN      |       | RAIN   | RAIN    | CN            | CN       | CN         |
| PIEVE DI TECO dopo P.S. 4         | RAIN     | RAIN      |       | RAIN   | RAIN    | Dunlop racing | CN       | RAIN       |
| ISOLABONA prima P.S. 7            | MS       | MS        |       | MS     | MS      | MS            | MS       | MS         |
| PIGNA prima P.S. 8                | CN       | MS        |       | CN     | CN      | MS            | MS       | MS         |
| MONTALTO prima P.S. 9             | RAIN     | RAIN      |       | RAIN   | RAIN    |               | CN       | RAIN       |
| PIEVE DI TECO prima P.S. 10       | RAIN     | RAIN      |       | RAIN   | RAIN    |               | CN       | RAIN       |
| PIEVE DI TECO prima P.S. 11       | CN       | CN        |       | MS     | MS      |               | MS       | CN         |
| MOLINI DI TRIORA prima P.S. 12    | RAIN     | RAIN      |       | CN     | CN      |               | CN       | CN         |

### Come si leggono i SIMBOLI di questa tabella



MS

Si tratta del Cinturato H MS 35 bollo rosso. Con un disegno tipo neve è particolarmente adatto per un uso su strade con ghiaia, sassi, fango e sterrato in genere.



5C

Si tratta del Cinturato H MS 35 5C bollo rosso. Ideale per un impiego su strade non asfaltate con fondo molto accidentato e su sterrato in presenza di molto fango.



CN

Si tratta del Cinturato CN 36 S80 bollo rosso. E' un pneumatico molto adatto per un impiego su strade asfaltate, asciutte o bagnate.



RAIN

Si tratta del Supersport S 10 Rain. E' un pneumatico racing per un impiego sul bagnato sia su strade asfaltate sia in circuito.

### La prima pista-rally

Il prossimo 1 novembre, a Gropello vicino a Pavia, verrà inaugurata la prima Pista Rally italiana. L'iniziativa è di alcuni privati molto vicini all'ufficio sportivo del locale Automobile Club, che sono interessatissimi a lanciarla come la novità del prossimo '74.

In effetti dovrebbero esserci molti consensi da parte dei rallyisti italiani perché il percorso (che misura poco più di un chilometro) si differenzierà nettamente da quelli del Rallycross o dell'Autocross essendo molto meno accidentato grazie ad un sottofondo asfaltato sopra al quale è stata sistemata molta terra ben pressata.

Gli scopi degli «inventori» sono sia quello di organizzarvi delle gare ad inseguimento (tre per volta da tre punti diversi) mantenendo le caratteristiche dei rallyes che quelle di permettere allenamenti, specie nel periodo invernale quando la pista sarà innevata o ghiacciata.

Alla prima gara, che sarà ad inviti, hanno già dato l'adesione tre vetture Lancia ufficiali e tre Fiat, mentre per altri sei equipaggi gli organizzatori stanno adesso vagliando alcuni nomi.

La pista ha una larghezza variabile tra i 14 e i 22 metri ed il pubblico verrà sistemato sui gradoni di terra (ad anfiteatro naturale) che restano ai margini.

### L'associazione rallyisti (nostri)

In occasione del Rally di Sanremo, i piloti presenti, circa una cinquantina,

hanno fondato l'A.P.R. (Associazione piloti di rallyes) che opererà in campo nazionale analogamente a quanto già viene per l'R.P.A. internazionale.

La necessità di avere una propria associazione era particolarmente sentita dalla quasi totalità dei piloti che non hanno mai trovato nell'ANCAI una giusta collocazione, oltretutto il desiderio è diventato sempre più insistente dopo i fatti del Burzet dopo quest'anno a Montecarlo.

I primi soci (che possiamo considerare fondatori) hanno votato come presidente Alcide Paganelli, come vice presidente Sergio Barbasio e Gianni Bossetti (in rappresentanza dei privati). Come segretari sono stati eletti Ninni Russo, Federico Ormezzano e Maurizio Ambrogetti (sempre per privati). E' stato inoltre deciso che le cariche resteranno in vigore fino al prossimo Sanremo. L'associazione si riunirà in ogni rally internazionale e tutti potranno prendere la parola. Il compito dell'associazione sarà infatti quello di portare avanti nei confronti della CSAI e degli organizzatori anche la volontà dei piloti, soprattutto per quello che riguarda la scelta dei percorsi e l'ubicazione dei controlli cercando di evitare sempre attraversamenti inutili di paesi o fine-prova inutilmente pericolosi. Resta chiaro che la collaborazione con la Sottocommissione rallyes si intende sempre, nei limiti del possibile, fattiva.

Tutti i piloti di rallyes possono associarsi scrivendo a Federico Ormezzano, Pray Biellese; la quota di associazione è di L. 5.000.

A che punto siamo arrivati in tema di assistenza pneumatici nelle squadre ufficiali

# La girandola delle gomme

## Rilevamento gommature alla partenza

| Marca di pneumatici | Pirelli | Kleber | Michelin | Dunlop | Ceat | Goodyear | Ricostruite | Totale |
|---------------------|---------|--------|----------|--------|------|----------|-------------|--------|
| LANCIA FULVIA       | 16      | 6      | —        | —      | —    | —        | —           | 22     |
| LANCIA BETA         | 1       | 1      | —        | —      | —    | —        | —           | 2      |
| BMW 2002            | 2       | —      | —        | 1      | —    | —        | —           | 3      |
| FIAT 124 Sp.        | 14      | —      | —        | 1      | —    | —        | —           | 15     |
| FIAT 128            | 13      | 4      | —        | —      | 1    | 1        | 3           | 22     |
| FIAT 125            | 1       | —      | —        | —      | —    | —        | 1           | 2      |
| OPEL ASCONA         | 4       | 10     | 3        | —      | —    | —        | —           | 17     |
| OPEL KADETT         | —       | —      | —        | —      | —    | —        | 1           | 1      |
| FORD ESCORT         | 2       | 1      | —        | —      | —    | —        | —           | 3      |
| FORD CAPRI          | —       | 1      | —        | —      | —    | —        | —           | 1      |
| ALFA ROMEO          | —       | 1      | —        | —      | —    | —        | —           | 1      |
| RENAULT ALPINE      | —       | —      | 3        | —      | —    | —        | —           | 3      |
| RENAULT GORDINI     | —       | 2      | —        | —      | —    | —        | —           | 2      |
| AUTOBIANCHI A112    | 3       | 3      | —        | —      | —    | —        | —           | 6      |
| CITROEN             | 1       | —      | —        | —      | —    | —        | —           | 1      |
| INNOCENTI MINI      | —       | —      | —        | —      | —    | —        | 1           | 1      |
| SIMCA RALLY         | 1       | 2      | 1        | —      | —    | —        | —           | 4      |
| SIMCA 1100          | 1       | —      | —        | —      | —    | —        | —           | 1      |
| TOTALE              | 59      | 31     | 7        | 2      | 1    | 1        | 6           | 107    |
| PERCENTUALE %       | 55,1    | 28,9   | 6,5      | 1,9    | 0,9  | 0,9      | 5,6         | 100    |

Normalmente è il Rally di Montecarlo il rally più famoso per i continui cambi di gomme. Quest'anno però anche il Rally di Sanremo, con il suo percorso che variava di prova in prova alternando continuamente terra ad asfalto e prove con fondo misto, non è stato da meno e la scelta del pneumatico adatto è stato uno dei problemi più grossi che i tecnici delle varie case ed i piloti hanno dovuto affrontare.

Delle quattro Case presenti, una montava esclusivamente pneumatici Michelin (l'Alpine), altre due (Fiat e BMW) esclusivamente pneumatici Pirelli, la Lancia infine prevedeva alla quasi totalità di coperture Pirelli un'alternativa saltuaria con i racing slick della Dunlop che Ballestrieri preferiva in determinate condizioni di fondo asciutto. Per darvi un'idea il più completa possibile dell'enorme mole di lavoro che i meccanici della Pirelli e delle varie case hanno dovuto affrontare vi presentiamo a fianco un prospetto quanto mai semplificato di quello che significa (anche solo da questo punto di vista) l'assistenza in un rally.

In esame abbiamo preso i cinque equipaggi Fiat ed i tre Lancia, e di tutti oggi vi diamo tutti i tipi di gomme montati nell'arco della gara e tutta la sequenza dei cambi.

Lo schema è molto utile per «leggere» anche le scelte fatte da alcuni piloti sia in base alle proprie caratteristiche di guida che agli ordini in quanto a tattica di gara da adottare.

Vediamo ad esempio che all'inizio, in una prova mista asfalto-terra, tre Fiat, Barbasio, Bisulli e Paganelli hanno messo gomme da asfalto (i CN) mentre Pinto, Verini e tutte le Lancia hanno montato il tipo neve (MS). In particolare si può vedere come in tutte le prime prove Pinto sia stato sempre più prudente mentre come ha operato diversamente nel momento del suo deciso attacco ai primi posti fino al ritiro.

Si può poi notare anche come Lampinen sia sempre il pilota Lancia con le gomme meno scorrevoli, e questo in conseguenza della sua «scuola» nordica poco abituata a pneumatici da asfalto.

Resta da notare poi che la Fiat, ed in sottordine anche la Lancia, han-

no usufruito per tutto l'arco della gara dell'assistenza diretta dei furgoni Pirelli, mentre all'Alpine questo compito è stato svolto dalle macchine dell'assistenza della Renault.

Ancora riguardo all'Alpine occorre dire che i pneumatici montati erano esclusivamente di due tipi, l'M-S (neve) e il T.5 (semiracing) ed in particolare che quest'ultimo è stato adottato praticamente sempre nell'ultima notte con la sola esclusione della prova del Gouta (che si faceva tre volte).

Per finire, una nota «quantitativa»: le gomme a disposizione della Fiat per il Sanremo erano ben 500.

Carlo Cavicchi

## Le classifiche di classe a Sanremo

### GRUPPO 1

Classe II: 1. Leporaci-Massa (Fiat 128); 2. Geninatti-Piacenza (Autobianchi A 112); 3. Mattio-Riolfo (Fiat 128 C); 4. Lazzati-Maglierini (Fiat 128).

Classe III: 1. Galletto-Torassa (Fiat 128 C); 2. Rigazzi-Forlani (Fiat 128 Rally); 3. Chiappori-Rossi (Fiat 128 C); 4. Quaciari-Di Muzio (Fiat 128 C); 5. Paletta-Raimondo (Fiat 124).

Classe V: 1. Dorche-Pallanca (Opel Ascona); 2. Errani-Thimonier (Opel Ascona); 3. Stefi-Rivani (Opel Ascona); 4. Sipahi-Sipahi (BMW 2002); 5. Pianetta-Denino (Opel Ascona).

### GRUPPO 2

Classe III: 1. Ameglio-Bordero (Renault Gordini); 2. Iccudrac-Aldeg (Fiat 12 C); 3. Rossi-Dinasso (Fiat 12 C); 4. Brion-Stuani (Fiat 128 C).

Classe V: 1. Baucè-Visconti (Opel Ascona); 2. Illicher-Bocca (Opel Ascona); 3. Gamenara-Pisciotta (Renault); 4. Benelli-Mazzoni (Opel Ascona); 5. Chianea-Chianea (Opel Ascona).

### GRUPPO 3

Classe II: 1. Ferraris-Vigo; 2. Del Prete-Gigli; 3. Pons-Vinotto; 4. Muscionico-Muscionico; 5. Pinato-Rossato (tutti su Lancia Fulvia).

### GRUPPO 4

Classe I: 1. Pregliasco-Garzoglio; 2. Lampinen-Sodano; 3. Morielli-Zammunaro; 4. Ballestrieri-Maiga; 5. Bossetti-Maccarino (tutti su Lancia Fulvia).

Classe II: 1. Therier-Jaubert (Alpine Renault); 2. Verini-Torriani (Fiat 124 Rally); 3. Nicolas-Vial (Alpine Renault); 4. Bisulli-Zanucoli (Fiat 124 Rally); 5. Barbasio-Scadini (Fiat 124 Rally).

# "E' diventata la mia ragazza. Non cambierà idea per pochi brufoli, ma..."

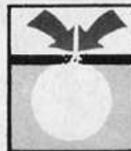
"Ora ho una ragazza che mi interessa e voglio rompere definitivamente con i brufoli. Colpa: sono io che voglio liberarmi dai complessi di pelle e farle una sorpresa. Ne ho provate tante per mandare via i brufoli, ma senza risultati. All'inizio li tormentavo con le mani, e l'irritazione si estendeva sempre di più. Poi ho tentato con vari rimedi che mi consigliavano amici, ma niente. Ho provato anche a curare maggiormente l'alimentazione eliminando i cibi grassi, a stare di più all'aria aperta, e per un certo periodo ho smesso di fumare. Qualche risultato l'ho ottenuto, ma non soddisfacente. E se prima mi impegnavo scarsamente, ora che ho "lei" voglio farla finita per sempre. Un rimedio decisivo ci deve ben essere, un rimedio che sia una risposta al mio problema". (Adriano M. - Frosinone)



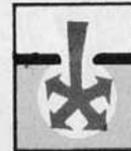
## Clearasil crema ti aiuta a combattere i brufoli.

Una risposta al tuo problema c'è se anche tu collabori.

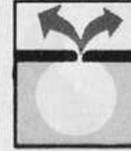
Continua il ritmo di vita sana che avevi iniziato, ma soprattutto impegnati in un'azione più decisa usando Clearasil. E' una crema che agisce in profondità e asciuga il brufolo alla radice. Clearasil contiene quattro sostanze che si combinano in modo da svolgere tre azioni fondamentali per l'eliminazione dei brufoli:



Il resorcinolo si combina con lo zolfo eliminando le cellule morte alla superficie del poro ostruito, che è causa dell'irritazione.



Il resorcinolo si combina con altri componenti per combattere le eventuali irritazioni.



La bentonite si combina con lo zolfo e genera un composto in grado di controllare la produzione di sebo e asciugarne l'eccesso, che è all'origine della formazione di brufoli e punti neri.

Con Clearasil la tua pelle migliora giorno dopo giorno. Ma bisogna essere costanti, e non stancarsi ai primi tentativi se si desiderano risultati completi.

Clearasil è venduta in farmacia in due tipi:

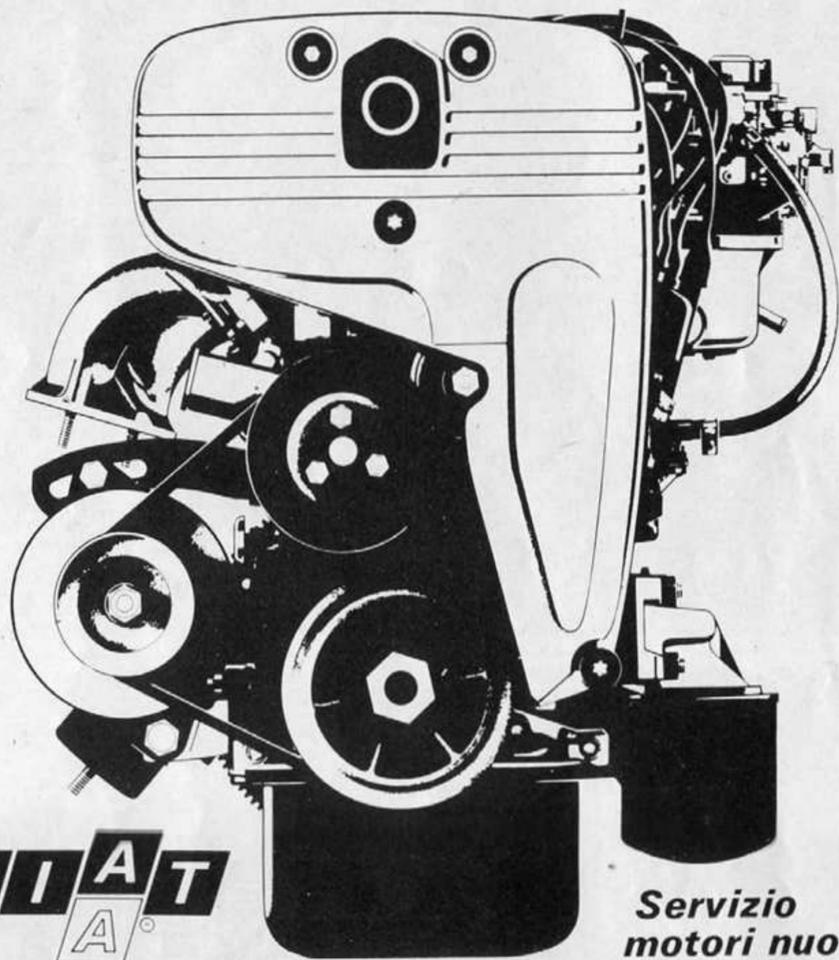
Clearasil color pelle che nasconde i brufoli mentre svolge la sua azione, Clearasil bianca che agisce invisibilmente sulla pelle.

L'efficacia è identica.



# State pensando di far revisionare il motore della vostra Fiat?

Il Servizio motori nuovi della Fiat vi offre la possibilità di scegliere fra motori completi, semicompleti e alleggeriti: il vostro meccanico di fiducia vi aiuterà in questa scelta dopo la diagnosi delle parti ancora buone, recuperabili dal vostro motore. Con il Servizio motori nuovi della Fiat avete il vantaggio di poter far eseguire il lavoro presso qualunque officina di autoriparazione in Italia, con la sicurezza del "nuovo di fabbrica" e con la garanzia scritta di 6 mesi della Fiat.



**Servizio motori nuovi**

per rivederle così non occorre essere fotografi, basta scegliere gli obiettivi giusti dimostrazioni pratiche

## PHOTO-DISCOUNT

Milano Piazza De Angeli 3 - Novara Corso Cavour 9 - Concesio (BS) La Rinascente

C-50 MILANO SEMPIONE 63

QUALITÀ

Un affare di famiglia per la squadra

**PARNELLI** il campionato americano

## Per 20 punti UNSER campione USAC davanti ad ANDRETTI

**INDIANAPOLIS** - Al Unser, a bordo di una Viceroy-Ford ha vinto l'ultima tappa valevole per il campionato USAC «Midget» su fondo battuto, e grazie ai 200 punti conquistati in questa gara si è anche accaparrato il campionato nazionale dinanzi a Mario Andretti.

L'asso di Nazareth, che sino alla gara precedente era primo in classifica, ha dovuto fermarsi al 30. dei 100 giri sull'ovale, da non confondersi con quello famoso della 500 Miglia, per il pessimo rendimento del motore rimasto con sette pistoni, essendosene bruciato uno durante le prove. Comunque, Andretti ha concluso il campionato in seconda posizione a 20 punti dal compagno di squadra, ma non ha incassato nulla dei 25 mila dollari in palio (circa 15 milioni di lire), 13 mila dei quali sono andati al vincitore.

Alla vigilia, Gregg Well aveva ottenuto la prima posizione di partenza con Al Unser al fianco ed Andretti nell'immediata retrovia, e quando i 24 piccoli mostri — capaci di sfrecciare alla velocità di 240 kmh — sono partiti è iniziato un appassionante duello tra Well e Unser, tallonati da Kunzman e Johnny Parson, due altri assi di Indy.

Dopo 40 giri A.J. Foyt iniziava un «rush» per rimontare le sei posizioni, mentre Jim Mc Elrigh urtava il guard-rail senza conseguenze ed era costretto a ritirarsi. Lo stesso faceva Andretti il cui motore era andato in fumo, togliendo ogni speranza all'ex vincitore di Indy. Dopo pochi giri, Foyt si portava in quarta posizione, mentre si verificava un colpo di scena. Well rimaneva senza freni ed era costretto al ritiro cedendo così il passo ad Unser che assumeva il comando tenendolo saldamente e senza sforzo sino alla fine, quando terminava anch'egli privo di freni.

Intanto, le posizioni di testa subivano mutamenti. Unser inseguito da Parson, Kneppen, A.J. Foyt e Bigelow resisteva, ma a tre quarti di gara anche Foyt doveva ritirarsi col suo motore che ansima e Bigelow passava quarto e quindi terzo per il ritiro anche di Kneppen guadagnando in tal modo abbastanza punti per finire in classifica finale in terza posizione dietro Unser ed Andretti.

La «Hoosier 100» di Indianapolis che ha luogo due vol-

te all'anno sull'ovale a fondo battuto di questa città dell'Indiana, ha richiamato sotto un sole tiepido d'autunno oltre 50 mila spettatori. Tra gli iscritti figurava anche Merle Bettenhausen che 4 mesi fa perse il braccio destro in un incidente di corsa ed ora guida con un meccanismo quasi simile a quello di Mel Kenyon. Anche suo fratello Gary, famoso nella Indy 500, non è riuscito a qualificarsi per la rottura di una sospensione anteriore.

I. m.

«HOOSIER 100» - Dirt Track, valevole per il Campionato USAC.

### LA CLASSIFICA

1. Al Unser (Viceroy-Ford) che gira alla media di 150,720 kmh; 2. Johnny Parson a 15"; 3. Tom Bigelow a 23".

## Un Euro campionato anche per le vetture storiche?

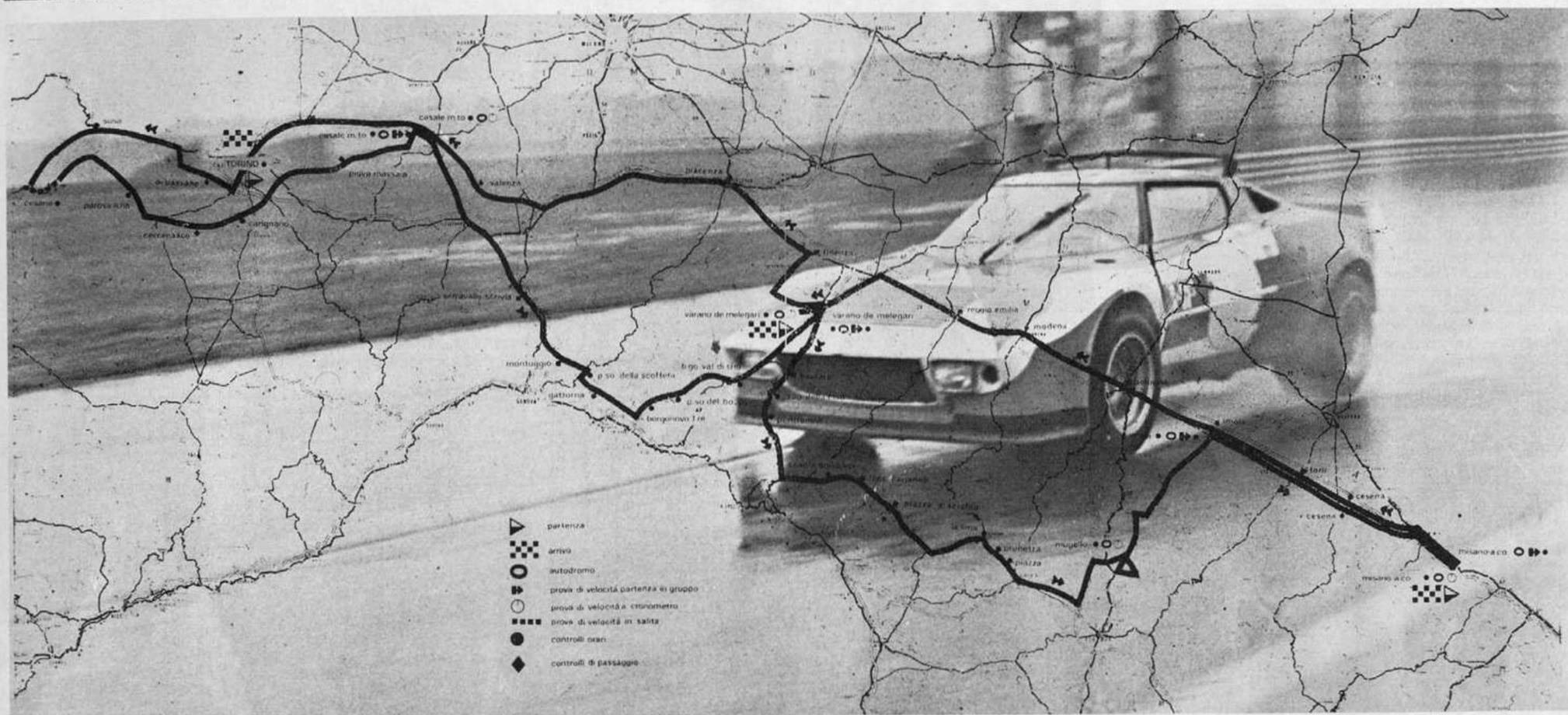
**LONDRA** - Per mancanza di spazio, non abbiamo dato il resoconto sull'ultima prova del campionato per vetture storiche, svoltosi a Silverstone dopo il Tourist Trophy. Tra parentesi, si è trattato dell'ultima corsa storica patrocinata dal JBC. L'anno prossimo la serie ci sarà di nuovo, con patrocinio però diverso, mentre pare che la JBC possa interessarsi ad altri aspetti delle corse. Ci sono molte pressioni perché si organizzino competizioni di questo genere soprattutto in Germania e in Spagna, e gli spagnoli, a quanto sembra, sono disposti a dare ottime garanzie per l'organizzazione di due prove.

Tutti quelli che hanno assistito al TT, e hanno visto Charles Luca su Maserati 250 F occupare il quinto posto, strappandolo a Willie Green su Maserati Birdcage, proprio nella velocissima curva di Woodcote (e sono pochi i piloti di F.1 che tentano simili exploits) sapranno perché queste gare per «storiche» sono tanto divertenti. Prima di avventurarsi in altri paesi, però, gli organizzatori vogliono essere assolutamente sicuri di quello che fanno.

Per tornare all'ultima gara JBC di quest'anno, Neil Corner ha condotto dal principio alla fine con la sua meravigliosa monoposto Aston Martin segnando un giro veloce in 1'39"2 alla media di kmh 170,95 (come abbiamo detto altre volte, non si tratta certamente di calmi giretti dimostrativi!). Così facendo, Corner si è aggiudicato il campionato 1973 e dopo tutti aspettavano con ansia il party per la premiazione, che è sempre il punto saliente del monotono autunno inglese!

d. h.

# STRATOS-Lancia-Dino e LIGIER-Maserati, MERZARIO e Vittorio BRAMBILLA: ai vertici della sfida



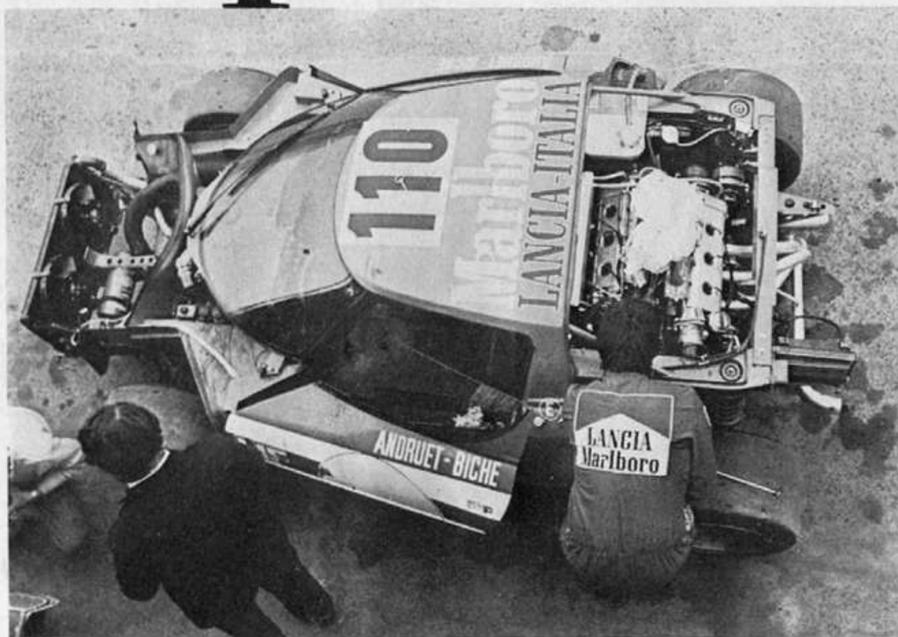
## minuto per minuto

Con due vetture e due equipaggi eccezionali ciascuna, Lancia, Fiat e Maserati rinnoveranno (anche per... interposta marca) una sfida di sapore nostalgico nella modernissima « chiave » del Giro Automobilistico d'Italia, che partirà dal Museo dell'Automobile di Torino, in corso Unità d'Italia, alle ore 7 di giovedì 25 ottobre.

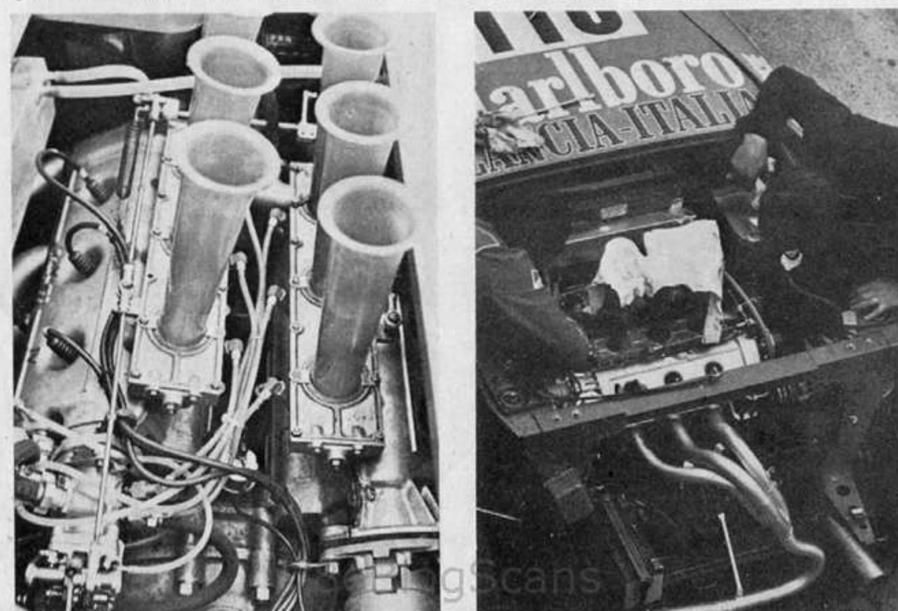
La prima vettura a prendere il via sarà la Lancia-Marlboro Stratos n. 528 di Arturo Merzario e Piero Sodano, seguita dalla 527, la Ligier-Maserati JS2 di Vittorio Brambilla-Marcello De Niederhausern. Prima sarà la volta della prima Fiat gruppo 5, la 526 spider 124 con motore 4 valvole 2 litri di Lele Pinto e Arnaldo Bernacchini. L'altra Fiat 2 litri sarà affidata a Giorgio Pianta-Pino Pica, l'altra Stratos (quella il nuovo motore a 4 valvole) a Claude Andruet-« Biche », mentre la seconda Ligier sarà per il velocissimo francese Guy Chasseuil in coppia con il fido Baro. Completano la categoria « prototipi stradali » la Porsche Carrera dei coniugi Bonomelli e l'interessante Alpine A 310, preparata da Varese per Davico-Varese.

Nella settimana che ha preceduto la corsa si sono nel frattempo infittiti i test delle vetture protagoniste nei vari teatri di gara. La più attiva è stata la Lancia, che ha dapprima portato la sua Stratos « muletto » a 2 valvole a Varano, dove l'« indigeno » Andruet ha girato facilmente sul piede di 56". Poi, la squadra torinese si è spostata a Casale, per il collaudo su pista del nuovo motore a 4 valvole che eroga 280 CV a 9000 giri contro i 250 a 8000 del 2 valvole. La nuova testata è stata realizzata dall'equipe Lancia diretta da Tonti con la supervisione di un certo Forghieri...

Ospite d'onore il neo-amministratore delegato della Lancia, ing. Sguazzini, sia Claudio Maglioli che Andruet si sono alternati sulla vettura, ma solo Maglioli è riuscito a fare una ventina di giri sull'asciutto, arrivando facilmente a 1'10" (il limite del 2 valvole) pur tirando solo 8200 giri. Sempre a Casale, si è poi presentata la



La settimana scorsa, a Casale, la Lancia ha collaudato il nuovo motore Dino a 4 valvole per cilindro. Sopra, ecco la vettura « spogliata » durante le messe a punto. Sotto, due viste delle nuove testate a 4 valvole con le quali il motore 2400 ha ora 280 CV. Sarà Andruet ad avere questo motore



squadra Ligier al completo. Unico neo, la... mancanza delle Ligier, non ancora pronte. Così, Brambilla e Chasseuil hanno familiarizzato con la pista girando con le Merak al seguito. Successivamente, i collaudi pre-gara sono stati fatti a Misano. Le vetture sono le stesse del Tour, con motore 3 litri V6 a quattro valvole per cilindro, e circa 335 CV.

Quanto alla Fiat, anche se la gestazione delle spider-4 valvole è più lunga del previsto, sono confermati due esemplari di questo « prototipo stradale » per Pianta-Pica e Pinto-Bernacchini. Giorgio Pianta, dopo i lunghi collaudi a Misano, è stato recentemente a Varano dove ha girato attorno ai 58", mentre sul circuito adriatico si è visto anche Pinto, che ha girato a lungo con la sua vettura per imparare la pista.

Nelle altre categorie, dove la lotta per il primato non sarà meno avvincente — e ci sono vetture in regola per aspirare a posizioni di classifica assoluta —, da notare la costituzione in extremis della classe 2000 gruppo 2, che così vedrà al via le due GTAm di Venturi-Cané e di Maggiorelli-Falorni e l'attesa Opel Ascona-Conrero di Colzani-« Rudy ».

Si tratta di una Ascona appositamente approntata per la velocità, con modifiche radicali nell'assetto (sostituzione di tutti i tasselli elastici delle articolazioni con giunti sferici, adozione di un parallelogramma di Watt al retrotreno, eccetera) ed un motore ad iniezione da 225 CV. La vettura, con assetto da ritoccare ed un motore muletto da 200 CV, ha girato a Casale in 1'14" circa, lasciando entusiasta Colzani.

Estremamente interessante, poi, si annuncia la « battaglia » nelle Gran Turismo. Com'è noto, il Giro per questa categoria è valido per il campionato italiano. Con tutte le riserve che si possono fare (e sono già state fatte) per questa scelta, resta da dire che la validità per i punteggi crea un ulteriore motivo di interesse alla corsa

CONTINUA A PAGINA 44



Nella tabella qui sotto riprodotta troverete l'elenco degli iscritti al Giro d'Italia aggiornato ad una settimana dalla partenza. L'ordine dell'elenco è quello secondo cui gli equipaggi prenderanno il via, a partire dalle ore 7 di giovedì, ad un minuto di intervallo l'uno dall'altro. Come si può notare, la prima cifra del numero di gara sta ad indicare la categoria di appartenenza: 5 sta per gruppo 5, 4 per gruppo 4 e così via. Classe per classe è indicato, in riferimento ad ognuna delle prove di velocità, il record preesistente. Negli spazi si potranno segnare le prestazioni di ciascun equipaggio.

# GIRATE queste pagine di **AUTO SPRI NT** seguirete il **GIRO** prova per prova minuto per minuto



A Casale, alle prove della Lancia Stratos, c'era anche l'ing. Squazini, che ha sfidato stoicamente la pioggia per essere vicino ai suoi nuovi « uomini da corsa ». Eccolo con Andruet, Maglioli e C. Fiorio

| NUMERO DI GARA     | PILOTI                       | SCUDERIA                 | VETTURA             | GIOVEDÌ 25                           |                                       | VENERDÌ 26                          |                                      | SABATO 27                            |                                      |                                       |                                      |
|--------------------|------------------------------|--------------------------|---------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|
|                    |                              |                          |                     | 8.54<br>CESANA<br>(salita)<br>10.400 | 12.50<br>CASALE<br>(25 giri)<br>2.460 | 7.00<br>VARANO<br>(6 giri)<br>1.800 | 14.25<br>IMOLA<br>(15 giri)<br>5.050 | 20.00<br>MISANO<br>(6 giri)<br>3.488 | 7.00<br>MISANO<br>(15 giri)<br>3.488 | 14.05<br>VARANO<br>(20 giri)<br>1.800 | 20.25<br>CASALE<br>(1 giro)<br>2.460 |
| <b>GRUPPO 5</b>    |                              |                          |                     |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| Classe oltre 1300  |                              |                          |                     |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 528                | Merzario-Sodano              | HF squadra Corse         | Lancia Stratos      | 4'59"4                               | 1'10"0                                | 55'3                                | 1'37"0                               | 1'17"9                               | 1'17"9                               | 55'3                                  | 1'10"0                               |
| 527                | Brambilla V.-De Niederhauser | Ligier                   | Ligier JS 2         |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 526                | Pinto-Bernacchini            |                          | Fiat 124 spider Ab. |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 525                | Bonomelli-Bonomelli          | Bonomelli Squadra Corse  | Porsche Carrera RS  |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 524                | Andruet-« Biche »            | HF squadra Corse         | Lancia Stratos      |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 523                | Chasseuil-Baron              | Ligier                   | Ligier JS 2         |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 522                | Pianta-Pica                  |                          | Fiat 124 spider Ab. |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 521                | Davico-Varese                | Torino Corse             | Alpine A 310        |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| <b>GRUPPO 4</b>    |                              |                          |                     |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| Classe oltre 2000  |                              |                          |                     |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 547                | Casoni-Minganti              | Scuderia Nettuno         | De Tomaso Pantera   | 5'26"7                               | 1'10"4                                | 56'6                                | —                                    | 1'29"6                               | 1'29"6                               | 56"6                                  | 1'10"4                               |
| 456                | Borri-Amighini               | Brescia Corse            | Porsche Carrera     |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 455                | Benvenuti-Runfola            | Jolly Club               | Porsche 911 S       |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 454                | Brambilla P.-Gottifredi      |                          | Porsche             |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 453                | « Tambauro »-« Pooky »       | Brescia Corse            | Porsche             |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 452                | Coggiola-Mussato             | Nord-Ovest               | Porsche Carrera     |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 451                | Tore-Migliarini              | Conero Corse             | Porsche 911 T       |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 450                | Micangeli Mau.-Pietromarchi  |                          | Ferrari Daytona     |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| <b>Classe 2000</b> |                              |                          |                     |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 444                | Schon-« Vagabondo »          | Giada Corse              | Alpine Renault      | 5'37"9                               | 1'19"7                                | 58"8                                | —                                    | 1'34"2                               | 1'34"2                               | 58"8                                  | 1'19"7                               |
| 443                | Dal Ben-Besonzoni            | Mirabella Mille Miglia   | Fiat 124 spider     |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 442                | Paleari-Monti                | Giada Corse              | Alpine Renault      |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 441                | Berruto-Bertoncino           | Brescia Corse            | Porsche 911 S       |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 440                | Torasso-Camella              | Scuderia Rododendri      | Opel GT             |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| <b>Classe 1600</b> |                              |                          |                     |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 435                | Pozzo-Galimberti             | Monzeglio squadra Corse  | Alfa Romeo GTA      | 5'49"0                               | 1'14"6                                | 58"1                                | —                                    | 1'34"1                               | 1'34"1                               | 58"1                                  | 1'14"6                               |
| 434                | Balocco-Galasso              | Scuderia Città dei Mille | Alfa Romeo GTA      |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 433                | Fusar Bassini-Invernizzi     | Autolodi Corse           | Alfa Romeo GTA      |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 432                | Mussa-Martino                | Scuderia Nord-Ovest      | Alfa Romeo GTA      |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 431                | Ottomano-Petrucci            | Scuderia Nettuno         | Alfa Romeo GTA      |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 430                | Goi-X                        |                          | Alpine Renault      |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| <b>Classe 1300</b> |                              |                          |                     |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 404                | Artina-Librizzi              | Brescia Corse            | Alpine Renault      | 6'00"4                               | 1'16"6                                | 1'00"7                              | —                                    | 1'36"1                               | 1'36"1                               | 1'00"7                                | 1'16"6                               |
| 403                | Rombolotti-Ricci             | Giada Corse              | Alpine Renault      |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 402                | Manz-Hendrichs               | Quaker State Racing Team | Lancia Fulvia HFR   |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 401                | Bonfanti-Monti               | Scuderia Città dei Mille | Fiat X 1/9          |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| <b>GRUPPO 3</b>    |                              |                          |                     |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| Classe oltre 1600  |                              |                          |                     |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 339                | Govoni-Angelelli             | Modena Corse             | De Tomaso Pantera   | —                                    | 1'22"2                                | 1'11"5                              | —                                    | 2'01"7                               | 2'01"7                               | 1'11"5                                | 1'22"2                               |
| 338                | Fossati-« Ginxi »            | Torino Corse             | Porsche Carrera     |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 337                | Ilotte-Delle Piane           |                          | Porsche Carrera RS  |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 336                | Gallo-Martignoni             | Jolly Club               | De Tomaso Pantera   |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 335                | Di Gioia-Gargano             |                          | Porsche Carrera RS  |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 334                | Parpinelli-X                 |                          | De Tomaso Pantera   |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 333                | Marazzi-Corradetti           | Scuderia Nettuno         | Porsche Carrera     |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 332                | Micangeli Mar.-Pizzacannella |                          | Porsche Carrera     |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |
| 331                | Le Masson-Bellini            | Biella Corse             | Porsche 914         |                                      |                                       |                                     |                                      |                                      |                                      |                                       |                                      |

I due principali aspiranti all'assoluto sono com'è noto Giovanni Borri, che correrà con la sua Porsche Carrera-Bonomelli in coppia con il neo-campione turismo, Rino Amighini, e Silvio Artina che sarà in coppia con Alberto Librizzi sulla Alpine Renault 1300 da oltre 150 CV che Monzeglio gli sta amorevolmente preparando.

Per il titolo, vince Borri se: 1) vince la sua divisione; 2) Artina non vince la prima divisione. Vince Artina se: 1) vince la sua divisione e Borri non vince la seconda divisione. Una residua possibilità resta anche a Sergio Rombolotti, che sarà in gara con Gianfranco Ricci con l'Alpine-Giada. Rombolotti può aggiudicarsi il titolo vincendo la prima divisione senza che né Ar-

tina né Borri prendano punti.

Molto dipenderà anche dalle assistenze, poiché non bisogna dimenticare che ci sono anche le penalità stradali e le difficoltà implicite di una gara senza troppo respiro. Per fare un esempio. La Monzeglio Squadra Corse, che in gara avrà l'Alpine di Artina-Librizzi e la GTA di Pozzo-Galimberti (altra coppia da tenere d'occhio), disporrà di ben quattro vetture al seguito.

Un'assistenza adeguata alle sue ambizioni avrà anche la De Tomaso Pantera gruppo 4 iscritta dalla scuderia Nettuno per Casoni-Minganti, che assieme alle Alpina-Giada 1800 di Schon-«Vagabondo» e Monti-Paleari divide gli onori del pronostico nella GT. Salvo sorprese che — come nelle altre categorie — sono sempre possibili in una gara come questa.

# Il carnet-calendario del GIRO d'ITALIA

**GIOVEDÌ 4 ottobre** chiusura delle iscrizioni

**MERCOLEDÌ 24**

ore 9-12 verifiche tecnico-sportive

ore 15-19 prosecuzione verifiche

**GIOVEDÌ 25**

ore 7 inizio partenze prima tappa (Torino-Varano Melegari)

ore 8,54 inizio partenze prova Cesana-Sestriere

ore 12,50 arrivo a Casale Monferrato, prova di velocità, 20 giri ogni raggruppamento

ore 21 arrivo a Varano Melegari

**VENERDÌ 26**

ore 7 prova di velocità a cronometro, 6 giri, a Varano Melegari. Partenza seconda tappa (Varano-Misano)

ore 12,10 arrivo a Scarperia

ore 14,25 arrivo a Imola, prova di velocità, 10 giri per ogni raggruppamento

ore 20 arrivo a Misano Adriatico, prova a cronometro notturna, 6 giri.

**SABATO 27**

ore 7 prova di velocità a Misano, 15 giri ogni raggruppamento. Partenza terza tappa (Misano Adriatico-Torino)

ore 14,05 arrivo a Varano, prova di velocità 20 giri per raggruppamento

ore 20,25 arrivo a Casale Monferrato, prova a cronometro notturna, 1 giro

ore 22,10 arrivo a Torino

**DOMENICA 28**

ore 11 premiazione

| Classe 1600                   | 4R Lloyd Adriatico       | Alpine Renault       | 1'25"3 | 1'04"11 | 1'43"4 | 1'43"4 | 1'04"1 | 1'25"3 |        |        |
|-------------------------------|--------------------------|----------------------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 311 Pittoni-Pittoni           | Alpine Renault           | Alpine Renault       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 310 Regis-Perotto             | Scuderia Rododendri      | Alpine Renault       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 309 « Winchester »-Marcello   | Piave Jolly Club         | Alpine Renault       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 308 Cullati-Ramolino          | Torino Corse             | Alpine Renault       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 307 Bocconi-Giustri           | Giada Corse              | Alpine Renault       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 306 Belli-Giorgi              |                          | Alpine Renault       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 305 Crovella-Boltri           | Torino Corse             | Alpine Renault       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 304 Casubolo-Minella          | Scuderia Rododendri      | Alpine Renault       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 303 Pinato-Geninatti          | Racing Club 3 Gazzelle   | Lancia Fulvia        |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 302 Giovanardi-Papperini      | Scuderia Nettuno         | Alpine Renault       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 301 Bersano-« Gianfranco »    | Brescia Corse            | Alpine Renault       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| <b>GRUPPO 2</b>               |                          |                      |        |         |        |        |        |        |        |        |
| <b>Classe 2000</b>            |                          |                      |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 233 Colzani-« Rudy »          | Conrero squadra Corse    | Opel Ascona          | 5'42"5 | 1'16"0  | 1'30"9 | 1'30"9 | 2'01"8 | 1'00"3 | 1'16"0 |        |
| 232 Venturi-Cané              | Scuderia Nettuno         | Alfa Romeo GTAM      |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 231 Maggiorelli-Falorni       | Piloti Senesi-Morandi    | Alfa Romeo GTAM      |        |         |        |        |        |        |        |        |
| <b>Classe 1600</b>            |                          |                      |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 224 Ricci-Mezzetti            | Firenze Corse-Biondetti  | BMW 1600             | 6'09"3 | 1'19"2  | 1'01"9 | 2'11"7 | 1'37"6 | 1'01"9 | 1'19"2 |        |
| 223 Campani-Gualtieri         | Scuderia Tricolore       | Alfa Romeo GTJ       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 222 Parlamento-Tali           | Torino Corse             | Alfa Romeo GTV       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 221 « Rara »-« Gimmy »        | Squadra Piloti Romani    | Alfa Romeo GTJ       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 220 Rosso-Beluardo            | Casale Corse             | Renault R 12 Gordini |        |         |        |        |        |        |        |        |
| <b>Classe 1300</b>            |                          |                      |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 206 Bigliuzzi-Massai          | Piloti Senesi-Morandi    | Alfa Romeo GTA       | 6'03"2 | 1'17"0  | 59"9   | 2'07"7 | 1'34"3 | 1'34"3 | 59"9   | 1'17"0 |
| 205 Cibir-Tallia              | Biella Corse             | Fiat 128             |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 204 Ghislotti-Caio            | Scuderia Città dei Mille | Alfa Romeo GTA       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 203 Ravasio-Rossino           | Casale Corse             | NSU TT               |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 202 Palmas-Di Muzio           |                          | Innocenti Cooper     |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 201 Lorenzelli-Collorafi      | Team '971                | Alfa Romeo GTA       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| <b>GRUPPO 1</b>               |                          |                      |        |         |        |        |        |        |        |        |
| <b>Classe 2000</b>            |                          |                      |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 143 « Mici »-Maggiore         | Torino Corse             | BMW 2002 TI          |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 142 « Igor »-Grassetto        | Scuderia Patavium        | Alfa Romeo GTV       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 141 Pezzali-Torlori           | Scuderia S. Michele      | Alfa Romeo GTV       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 140 Magri-« Clent »           | Scuderia Nettuno         | BMW 2002 TI          |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 139 Ferrero-Luzzatto          | Team '971                | Alfa Romeo GT        |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 138 Mignot-X                  |                          | Opel Ascona          |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 137 Torelli-Sibillo           | Scuderia S. Michele      | Opel Ascona          |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 136 Bisio-Paroli              | Pantere Lucchesi         | Alfa Romeo GTV       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 135 Pallavicini-Vanoli        | Formel Rennsport         | BMW 2002 TI          |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 134 Selvatici-Boari           | Scuderia Nettuno         | Alfa Romeo GTV       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 133 Girondi-Liprandi          | North West               | Fiat 125 S           |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 132 Piazzari-Taroni           | Scuderia Del Lario       | Alfa Romeo GTV       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 131 Perrotta-Giordano         | Scuderia Borzacchini     | Alfa Romeo GTV       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 130 Herren-Imberty            | Ecurie de Geneve         | Opel Ascona          |        |         |        |        |        |        |        |        |
| <b>Classe 1300</b>            |                          |                      |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 114 Truci-Cesarini            | Piloti Senesi-Morandi    | Alfa Romeo GTJ       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 112 Mercandino-Salussolia     | Torino Corse             | Simca Rallye         |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 111 Tenchini-Bergamaschi      | Mirabella Mille Miglia   | Fiat 128 coupé       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 110 Negro-Verdoja             | Torino Corse             | Simca Rallye         |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 109 Ghidini-Ferrari           | Mirabella Mille Miglia   | Alfa Romeo GTJ       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 108 Riccitelli-Riccitelli     | Scuderia Marche          | Simca Rallye         |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 107 « Antonio Nieri »-Bartoli | Torino Corse             | Fiat 128 coupé       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 106 Gatta-Balboni             | Scuderia Nettuno         | Simca Rallye         |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 105 Fiorito-Pischedda         | Scuderia Rododendri      | Fiat 128 coupé       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 104 Aimasso-Prato             | Team '971                | Simca Rallye         |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 103 Trombetti-Gatti           | Nord-Ovest               | Fiat 128 coupé       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 102 Lutman-Percossi           | Merano Corse             | Fiat 128 coupé       |        |         |        |        |        |        |        |        |
| 101 « Pierino »-« Bernardo »  | Scuderia Vesuvio         | Fiat 128 coupé       |        |         |        |        |        |        |        |        |