

# DOVE corriamo domenica?



Le corse in calendario dall'1-2-73 al 4-3-73 in Italia e all'estero

## FEBBRAIO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
1-4	Gara d'inverno	Stati Uniti			●●● Dragsters	Velocità in circuito	
2-4	Rally Artico	Finlandia			●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Kinnunen (Porsche)
3-4	Ronde Invernale Chamonix	Francia			●●●	Corsa su ghiaccio	
3-4	Rally Club 600	Spagna			●●●	Rally	
3-4	G.P. India	India			●●●	Velocità in circuito	
4	24 Ore di Daytona	Stati Uniti	Circuito di Daytona km 6,13		●●● Camp. mond. marche	Velocità in circuito	(1971) Rodriguez-Oliver (Porsche) 688 giri, media 175,736. Nuovo record: Donohue (Ferrari) 1'43'', media 212,189.
4	Surfers Paradise	Australia	Circuito di Surfers Paradise km 3,21		●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 58'14''9, media 163,619. Giro più veloce: Matich (STP) 1'08'', media 170,360.
4	Hautes Vosges	Francia			●●●	Velocità in salita	Pozet (Martini) 2'11''7, nuovo record

9-11	Ballyvaughan NORVEGIA	●●●	Rally				
9-11	Rally di Galway IRLANDA	●●●	Rally				
9-11	Rally d'inverno CANADA	●●●	Rally	Perusse-Bartholomew (F.128)			
10	Autosciatoria Roccaraso AC BARI	●	Autosciatoria	Di Capua-Gambardelli (Fulvia)			
10-11	Boucles di Spa BELGIO	●●●	Rally	Andreassens (BMW)			
10-12	Rally Costa Brava SPAGNA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Pinto-Macaluso (Fiat 124)			
11	G.P. del Brasile BRASILE*	●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito				
11	Warwick Farm AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Matich - (Matich) 1.04'05''4, media 152,645. Nuovo record: Gardner (Lola) 1'24''			
11	Circuito di apertura MOZAMBICO	●●●	Velocità in circuito				
15-18	Rally di Svezia SVEZIA	●●● Camp. mond. rallies marche	Rally	Blomqvist-Hertz (Saab)			
16	Citrus 200 STATI UNITI	●●● Stock cars	Velocità in circuito				
16-18	Rally Winterfahrt GERMANIA	●●●	Rally				
17-18	Coppa della Favera AC Padova	● Trofeo rallies naz.	Rally	Pittoni (Porsche)			
18	Sandown Park AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 54'59''4, media 173,546. Nuovo record: McRae 1'02''4, media 178,969			
18	Daytona 500 STATI UNITI	●●● Stock cars	Velocità in circuito	Foyt (Mercury) 3.05'46'', media 259,673			
18	Bocca di Selva Scud. Caserta Corse	●	Autosciatoria				
18	Rally dell'Inferno BELGIO	●●●	Rally				
24	Rally Ruseheim GERMANIA	●●●	Rally				

24-25	Vah AC FERRARA	●●●	Autosciatoria				
24-25	Neige et Glace FRANCIA	●●●	Rally	Darniche-Mahé (Alpine)			
24-25	Basco Navarrese SPAGNA	●●●	Rally	Doncel (Porsche)			
25	Corsa di Adelaide AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Hobbs (McLaren) 1.02'40''5, media 181,477. Giro più veloce: Matich (STP) media 172			
25	Corsa a Vallenga Gentlemen's MC	●	Velocità in circuito				
25	Coppa KNA OLANDA	●	Velocità in circuito				

## MARZO

2-4	Rally San Marino S. Marino	●●●	Rally	Bisulli-Zanuccoli (124 S)			
2-4	Rally Stomil POLONIA	●●●	Rally				
2-4	Rally delle Nevi FINLANDIA	●●●	Rally				
3	GP del Sud Africa SUD AFRICA	●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	Hulme (McLaren) 1.45'4''9, media 189,830 nuovo record. Record sul giro: Hailwood (Surtees) 1'18''9, media 187,246.			
3-4	Rally Greco Turco GRECIA	●●●	Rally				
4	Miller 500 Ontario STATI UNITI	●●● Stock Cars	Velocità in circuito				
4	Trofeo inaugurazione Jarama SPAGNA	●●● T	Velocità in circuito				
4	Autosciatoria Monte Campione Az. Aut. Boario e S. Monte Campione	●	Autosciatoria				
4	Raduno Mulinaccio Ass. Alfa Cure - Firenze	●	Regolarità	Barbera (Fiat 127)			

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



# Tutta la verità della 6 ORE a Vallelunga

Questa scelta (ribadita) è dello stesso Presidente dell'ACI e fa luce anche sul retroscena della democratizzazione promessa a TAORMINA

## Gli uomini «ingiusti»!

● Nei ritagli della Tavola Rotonda dello Sport auto a Montecarlo, si è parlato anche della incredibile 6 Ore sport a Vallelunga. Il tedesco von Hanstein (come forse ricorderete) propose Misano, ha continuato ad esprimere i suoi dubbi e lo stesso dicasi dell'inglese Delamont, dietro il quale in fondo i dirigenti CSAI oggi si trincerano per giustificare l'agibilità della pista romana alle corse sport. Un passo indietro. L'anno scorso quel delegato CSI, con l'ing. Bacciagaluppi e il pilota Westbury, fu appunto nell'autodromo romano e ne sanzionò l'agibilità, (come CSI) sia per le F. 1 che per le maggiori vetture sport. A chi fa notare questo ai componenti la triade ispettiva, qualcuno di loro obiettò: «**Agibile certo, ma nessuno pensava che volessero farci correre una prova mondiale di 6 ore!**». Per tornare agli echi di Montecarlo resta da dire che anche la Matra è preoccupata di questa scelta, mentre il Pontio Pilato di turno, il presidente della CSI Principe Metternich, se l'è cavata dicendo: «**Mahl! Io non conosco Vallelunga e se un delegato italiano la giudica idonea debbo pensare che lo sia!**...». Anche Stewart pare che se la sia cavata dicendo: «**non conosco la pista.**» Certo è singolare questa disinformazione. In fondo, di autodromi in Italia e nel mondo non è che ve ne siano molti! E il meno che si dovrebbe chiedere, soprattutto ai dirigenti dello sport, sarebbe perlomeno quello di conoscerli! E' proprio vero che la crisi del momento è solo del «gap» fra diletantismo e... professionalità!...

La kafkiana vicenda della 6 Ore mondiale a Vallelunga il 25 marzo è giunta, perlomeno, allo scorporamento preciso dell'«altario» delle responsabilità. Quello che si sussurrava soltanto nelle passate settimane, è ormai verità acclarata! E getta una luce nuova anche su recenti vicende della massima dirigenza sportiva.

A volere l'assegnazione a Roma della 6 Ore Marche è stato personalmente il Presidente dell'ACI, avv. Carpi de' Resmini (ex presidente dell'AC Roma), d'accordo in pieno con il Presidente della CSAI ing. Rogano e con il segretario dr. Saliti. Questi, pur da esperti come dovrebbero essere, non hanno avuto il buongusto di esprimere l'ovvio e documentabile dissenso, anche al di là dei propri sentimenti personali verso i responsabili di Imola, perchè la prova sostitutiva della 12 Ore di Sebring (assegnata per recupero all'Italia) fosse aggiudicata alla sede più logica. Ciò per farle avere tutti i crismi della regolarità tecnico-sportiva, senza destinarla a trasformarsi nella prevedibile Lotteria di Primavera sulla pista di un autodromo che, nonostante il miliardo tondo speso, non è certo adatto ad una prova di durata così impegnativa.

Ma tant'è. Il Presidente dell'ACI ha creduto di poter risolvere così il preoccupante tira e molla tra gli AC Roma e Milano per evitare una dilaniante rotazione del G. P. d'Italia F. 1. E ha trovato gli avallatori imperturbabili. Il Presidente della CSAI Rogano prima si è trincerato sulla «trovata climatica» poi, di fronte alle preoccupazioni espresse dall'ing. Ferrari e dall'Alfa Romeo sulla «incredibilità» di una 6 Ore a Vallelunga, ha lasciato capire che «non era dipeso da lui» e che, se gli AC Roma e Bologna si fossero messi d'accordo tra loro per uno scambio, egli avrebbe aiutato il progetto, risolvendo così anche le contestazioni dei maggiori piloti che si venivano delineando.

Fu su questa base che il vice-presidente dell'AC Bologna, signor Luciano Conti, prese contatto con i dirigenti dell'AC Roma, i quali però sono stati onesti e sinceri. Essi

D'altronde la dichiarazione dell'ing. Rogano doveva avere un vizio di fondo, se risulta che — nella riunione dei consiglieri CSAI di sabato 20 gennaio, precedente la conferenza stampa — egli e il segretario Saliti avevano ribadito la scelta di Vallelunga senza possibilità di ripensamento. E la posizione pare fosse stata mantenuta anche di fronte alla richiesta del Presidente della sottocommissione circuiti e sicurezza di mettere a verbale una riserva specifica in proposito, a nome di tutti i componenti di questo organismo.

Da notare, tra l'altro, la coincidente assenza a questa riunione del Presidente della sottocommissione velocità conte Zanon, alcuni membri della quale — come i piloti Nanni Galli e Pianta — avevano anch'essi espresso le loro preoccupazioni, per la scelta di Vallelunga.

Rogano e Saliti erano trincerati sulla frontiera Carpi de' Resmini il quale, tra l'altro, esattamente il giorno prima si era deciso a rispondere (dopo un mese!) a una lettera del Presidente AC Bologna dr. Liguori il quale, in data 23 dicembre 1972, gli aveva esternato l'amarezza e lo stupore dei dirigenti ed appassionati bolognesi perchè Imola era stata ignorata nel recupero della prova mondiale Marche.

Non crediamo di svelare nessun grosso segreto, perchè le frasi testuali della lettera di risposta del Presidente dell'ACI (in data venerdì 19 gennaio 1973) dicono: «... mi rendo conto del desiderio degli sportivi bolognesi di avere una grande gara mondiale sul circuito di Imola. Pur apprezzando le aspirazioni degli sportivi emiliani, non posso che rinviare a quanto il Presidente della CSAI, che ebbe ad assumere questa decisione, ha ampiamente illustrato. A te in particolare, membro del consiglio generale dell'ACI, risulterà ovvia l'opportunità di valorizzare Vallelunga di proprietà dell'Automobile Club d'Italia. Il che non significa che, alle competizioni organizzate dall'AC Bologna e all'autodromo di Imola, non debba essere assicurato il giusto risalto sia sul piano nazionale che internazionale...».

A parte che questo risalto non era stato comunque assicurato nemmeno in precedenza (tanto è vero che il segretario Saliti si è potuto permettere di scrivere ai dirigenti dell'AC Bologna «... non ho reputato opportuno farvi confermare la validità europea della gara F. 2 del primo aprile...») la lettera del Presidente dell'ACI conferma che egli era ben al corrente dell'operazione Vallelunga, anche se ne scarica la responsabilità a Rogano.

Accennavamo in apertura alla luce nuova che questa vicenda getta anche su altri episodi recenti nella dirigenza sportiva. Ci riferiamo alla famosa sortita, avvenuta a Taormina, da parte del presidente Carpi de' Resmini che annunciò il famoso proclama di «democratizzazione».

AUTOSPRINT, verba volant ma scripta manent, volle prendere per oro colato quelle affermazioni e quell'atteggiamento. Demmo il massimo credito alle promesse del Presidente Carpi, anche se nutrivamo dei dubbi. Come quelli che giustamente espresse poi Ferrari, quando dette una collocazione «temporale» a quel discorso sulla promessa di una CSAI elettiva, due giorni dopo averne imposta appena una nuova biennale!

Ma, proprio perchè nessuno dicesse che le posizioni di AUTOSPRINT fossero preconcepite, abbiamo rischiato di passare anche per degli ingenui. L'episodio Vallelunga dimostra che proprio ingenui si era! La convalida è nella stessa formulazione della «Costituente Consultiva», annunciata appena una settimana fa dal Presidente Rogano, evidentemente con l'accordo del suo superiore Carpi. Una Costituente, purtroppo, che a nostro parere e con tutta l'amicizia per i componenti, non esprime il meglio della «saggezza» in materia di sport automobilistico!

La vicenda Vallelunga ormai può seguire pure il suo corso. Roma ha confermato l'effettuazione. Il regolamento è alla CSI. Non ci piace essere i facili saggi del senno di poi. Perciò abbiamo affrontato prima il problema. Però dispiace (e credo che i lettori potranno darcene atto ricordando la appassionata difesa che facemmo dell'autodromo romano, prima in tutta la sua dolorosa vicenda di rilassamento e poi nella vertenza con Ferrari per la sua mancata partecipazione al G. P. F. 1 del giugno scorso) veder questo autodromo trasformato in pedana di orgoglioso potere e in cavia, con i rischi che ciò comporta per la sua definitiva e reale valutazione.

Il problema del rilancio di Vallelunga non è risolto con l'assegnazione di una 6 Ore mondiale di queste caratteristiche. C'è la precisa possibilità di affossarlo definitivamente, per ovvie e intuibili ragioni che anche il più fresco lettore di AUTOSPRINT può immaginare!

Se personaggi, come un Presidente dell'ACI, un Presidente e un segretario di Commissione Sportiva Automobilistica, non sanno o non hanno voluto capirlo, peggio per loro! Una cosa è sicura: al di là di ogni ragionevole considerazione non dimostrano certo di essere gli uomini giusti al posto giusto!

Marcello Sabbatini



L'autodromo di Imola si consola del mancato riconoscimento della sua validità tecnica per ospitare la prova mondiale n. 3 del campionato Marche '73 in Italia, con questo monumento gastronomico davvero insolito. Tutto composto di carne e verdure, e persino salmone e caviale per le tribune, ecco la pista del Santerno come l'ha fantasiosamente ricostruita lo chef Franco Bassi, che ha partecipato con questo «piatto» davvero unico alla dimostrazione svoltasi lo scorso dicembre al «Baglioni» per il Centenario dei Cuochi bolognesi. Per la cronaca lo chef citato cura il ristorante autodromo.

● L'Automobile Club Milano esclude lo spostamento di data della sua 4 Ore europea Turismo. Perciò avremo in Italia una bella coincidenza: 6 ORE mondiale SPORT a Roma e 4 ORE europea TURISMO a Monza (persino con Stewart e Amon in corsal). Proprio un bel modo di non fare concorrenza, visto che Roma si può permettere il lusso di rischiare tanto... (non parlavamo di diletantismo di dirigenti?).  
● Non vi dice nulla che la festa sociale della Scuderia Jolly sia stata fissata per sabato 3 febbraio? La mattina dopo si svolgono le elezioni ANCA...J, (con la lista Facetti-Angiolini imperante). Ma i comizi elettorali non si dovrebbero chiudere 24 ore prima della apertura delle urne?  
● Il braccio di ferro Tecno-Pederzani-Martini continua. La visita della scorsa settimana di David Yorke a Bologna pare avesse lo scopo di «imporre» due meccanici inglesi per la squadra corse alla Tecno («capo» compreso).

hanno detto che a dicembre non si aspettavano certo di vedersi assegnata una gara così impegnativa e si trovarono di fronte all'improvvisa realtà del comunicato di Parigi. A questo punto, però, non se la sentivano di rinunciare (per propria scelta) alla gara, anche se pretendevano dall'ACI che esso ne paghi l'impegno economico direttamente. Comunque, se la CSAI avesse dichiarato non valido tecnicamente l'autodromo di Roma, per ospitare una prova del genere essi avrebbero accettato il trasferimento ad Imola.  
Naturalmente alla CSAI nessuno pensava di perdere la faccia, anche se l'interesse dello sport automobilistico in assoluto avrebbe consigliato un giusto ripensamento, proprio per le preoccupazioni che si possono nutrire ospitando macchine, di così diverse caratteristiche, su una pista come Vallelunga per 300 giri di seguito.  
Ma la preoccupazione, forse, di poter essere chiamati in causa prima o dopo da Ferrari, Alfa o chi altro sia, ha fatto sì che alla conferenza stampa della scorsa settimana il Presidente della CSAI si dichiarasse disponibile per una cosiddetta «mediazione» tra AC Roma e AC Bologna. Ma, vista la risposta iniziale dell'AC Roma, Bologna non aveva altro da chiedere.

● ●

**LEGGETE SUBITO**

nelle pagine che seguono

**Le sfere del potere**

● ●

**Le manovre dei panzer tedeschi**

● ●

**Un grappino col cingolato**

**il pallottoliere delle rubriche**

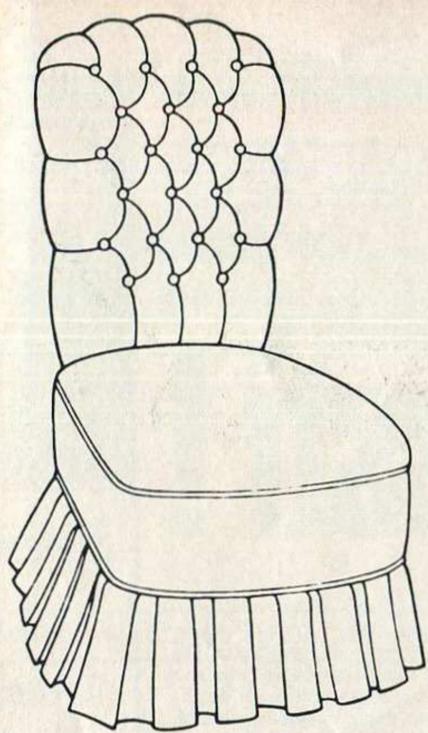
**domenicaSPRINT**

il giornale delle corse

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 3 LA ZANZARA
- 34 KARTING
- 44 TUTTESPRINT
- 46 GIORNALE delle SCUDERIE
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 COMPRAVENDITA

● ●



Ecco **PERCHE' ACCUSIAMO** la **ge-**  
**renza** dell'automobilismo in Italia:  
la piovra della burocrazia sta  
strozzando la vitalità del nostro  
sport. **Bastano due cifre** per dire  
l'assurdità della «macrocefalia» in atto

**In dieci anni i PILOTI sono cresciuti del 65%**  
**le poltrone per i «BUROSAURI» del MILLE%**

**Per CHI**  
**vuol**  
**CAPIRE**

Dal 1962 ad oggi l'automobilismo sportivo italiano ha fatto passi da gigante: i suoi progressi tecnici ed agonistici sono noti a chiunque si interessi, più o meno da vicino, alle vicende di tutti i giorni. Quelli amministrativo-dirigenziali, invece, in attesa della «democratizzazione» auspicata e promessa dal presidente ACI Carpi de Resmini, un po' meno. AUTOSPRINT che ama spezzare il pane della conoscenza (se non della scienza) ai suoi lettori, ha fatto un po' di conti ed è giunto a conclusioni sbalorditive.

Nella sua relazione all'assemblea generale dei soci, del 22 giugno 1963, l'allora presidente ACI Filippo Carracciolo di Castagneto, giunto alla «voce» sport, parlando della CSAI, dei concorrenti e dei conduttori annunciava, per l'anno 1962, i seguenti dati di bilancio:

- licenze di concorrente rilasciate n. 887
- licenze di conduttore rilasciate n. 3070
- componenti della CSAI e consultori n. 10 (avete letto bene, dieci) con un rapporto di un «governativo» per ogni 307 piloti
- somme elargite e spese varie per «promuovere incoraggiare e organizzare l'attività sportiva» L. 700.000.000.

Oggi, anno 1973, prendendo in esame le risultanze

del convegno di Taormina, ai dati più sopra enunciati si possono contrapporre questi:

- licenze di concorrente rilasciate nel 1972 n. 3739
- licenze di conduttore rilasciate nel 1972 n. 5065
- componenti della CSAI, consultori e segretari n. 84 che però ricoprono 109 incarichi per cui il rapporto piloti-governativi passa dai 307:1 del 1962 ai 45:1 attuali.

Come dire che mentre i piloti sono aumentati appena del 65%, i governativi hanno fatto registrare l'aumento «kolossal» del 1000% e più.

Per quanto riguarda le somme spese per le attività sportive, ci si è stabilizzati sulla cifra di 700 milioni senza, per questo, avere trovato la quadratura del circolo; solo che oggi, la maggior parte dei 700 milioni sono spese di funzionamento CSAI e non di promozione sportiva generale. E' pacifico che l'ACI e la CSAI non possono «pagare» lo sport automobilistico per tutti e che non si potrà arrivare a questo neppure con la democratizzazione. Pensiamo, tuttavia, che il modo di spendere dovrebbe andare rivisto, altrimenti l'essere passati dall'orbace alla giacca bleu non sarebbe servito proprio a nulla. Una volta, per dire nel 1962, si dava a quello, scontentando questo, si prometteva molto e si manteneva poco. Ora, è la stessa cosa con l'aggravante che a «governare» sono veramente in tanti. Eccoli:



Solo quest'anno a Taormina si è appreso, ma non dal Presidente Rogano, che il bilancio spese CSAI è a 700 milioni.

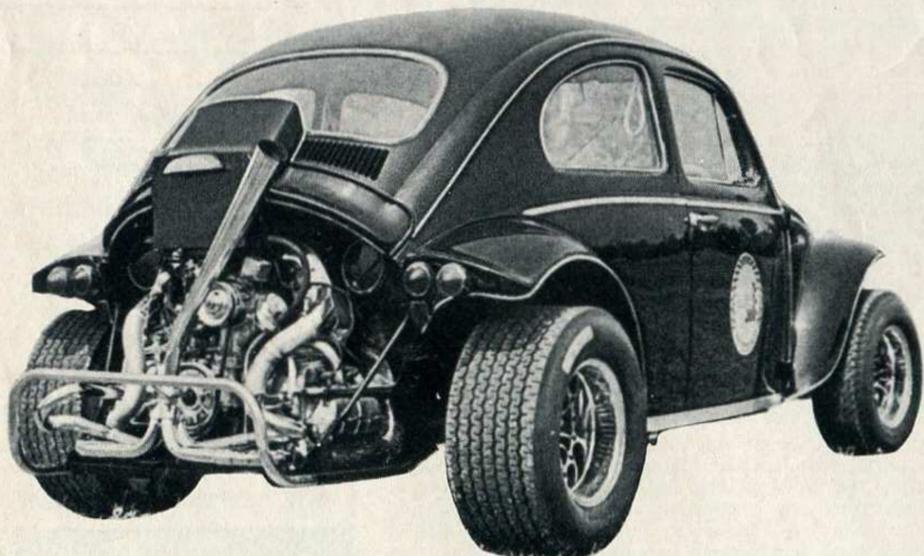
## ALL CARS AUTOZODIACO

Via Nazionale 69 a - 40065 PIANORO (Bologna) - ITALY - Telefono 051-77.74.68 - 69

LA VOSTRA VOLKSWAGEN STA INVECCHIANDO  
RINNOVATELA!  
ECCOVI LA TRASFORMAZIONE

*"California"*

*presso tutti i concessionari VW in Italia*



«REGGITORI» «CONSULTORI» e «SEGRETARI» dello sport automobilistico italiano e loro «PRESENZE» attive

**LEGENDA** - Vel: Sotto-commissione velocità; Rr: Sotto-commissione rallies e regolarità; Tecn: Sotto-commissione tecnica; CeS: Sotto-commissione circuiti e sicurezza; Aut: Comitato studi piano autodromi; OrS: Comitato studi riforma strutture organizzazione sportiva; AC.SA: Comitato studi rapporti AC provinciali e Scuderie; Giur: Comitato studi giuridici; Med: Comitato studi problemi medico-sportivi; Stat: Comitato studi modifica norme statutarie ACI; Contr: Comitato studi erogazione contributi; Gius: Giudice Sportivo; TNA: Tribunale nazionale d'appello.



Il Presidente dell'ACI avv. Carpi

# Tutti gli uomini del RE

## i «REGGITORI»

## i «CONSULTORI»

## i «SEGRETARI»

**Ing. ALBERTO ROGANO:** presidente della CSAI; presidente del Comitato di Studio per la predisposizione del «piano nazionale degli autodromi»; presidente del Comitato di Studio per le proposte di modifica delle norme statutarie dell'ACI; delegato italiano e membro del Bureau permanente della CSI (dove «non mette lingua»). **Totale:** 3 presidenze, 1 rappresentanza internazionale.

**Avv. SALVATORE ALEFFI:** membro della CSAI, presidente della Sotto-commissione rallies e regolarità. **Totale:** 1 presidenza.

**Ing. GIULIO CARCANO:** membro della CSAI, presidente della Sotto-commissione tecnica. **Totale:** 1 presidenza.

**Dott. GIOVANNI GALLO:** membro della CSAI, presidente della Sotto-commissione karting. **Totale:** 1 presidenza.

**Dott. STEFANO MARSAGLIA:** membro della CSAI per l'ANFIA. **Totale:** 1 rappresentanza nazionale.

**Ing. RAFFAELE ZAMBONI:** membro della CSAI, presidente della Sotto-commissione circuiti e sicurezza. **Totale:** 1 presidenza.

**c.te ZANON di VALGIURATA:** membro della CSAI; presidente della Sotto-commissione velocità; presidente del Comitato di Studio per l'erogazione dei contributi ACI-CSAI ai conduttori. **Totale:** 2 presidenze.

**Dott. GIANNI ASQUINI:** presidente del Comitato di Studio per la riforma delle strutture dell'organizzazione sportiva. **Totale:** 1 presidenza.

**Avv. LUIGI STOCHINO:** presidente del Comitato di Studio per i rapporti fra gli AC provinciali e le scuderie automobilistiche. **Totale:** 1 presidenza.

**Dott. GIORGIO LIGUORI:** presidente del Comitato di Studi giuridici. **Totale:** 1 presidenza.

**Prof. EMILIO ROVELLI:** presidente del Comitato di Studio per i problemi medico-sportivi. **Totale:** 1 presidenza.

**Dott. PIERO DINO DINI:** presidente dell'organo «Giudice sportivo». **Totale:** 1 presidenza.

**Consigl. ALFREDO ARIENZO:** presidente del Tribunale Nazionale d'Appello. **Totale:** 1 presidenza.

**Riepilogo:** 13 persone, 15 presidenze, 1 rappresentanza internazionale.

Roberto ANGIOLINI (Vel), Ugolino BECCARINI CRESCENZI (Vel), Franco FEDI (Vel-Tecn), Nanni GALLI (Vel), Piero LARDI (Vel), Ernesto LAZZARETTI (Vel), Ottorino MAFFEZZOLI (Vel-Gius), Massimo NATILI (Vel), Giorgio PIANTA (Vel-Tecn), Vittorio ZANON di VALGIURATA (Vel), Anzio ZUCCHI (Vel-Contr), Giovanni CANAVESE (Rr), Lucio DI PAOLA (Rr), Zeffirino FILIPPI (Rr-Stat), Cesare FIORIO (Rr), Alvaro GOMEZ Y PALOMA (Rr), Alessandro MONCINI (Rr), Adolfo RAVA (Rr), Dante SALVAY (Rr), Mirto VENTURA (Rr), Luigi DELL'ORTO (Tecn), Vincenzo GALMANINI (Tecn), Angelo M. GUERCIOTTI (Tecn), Carlo RIGHI (Tecn-CeS), Elio ZAGATO (Tecn-Contr), Gianfranco AGNOLETTI (CeS), Giuseppe BACCIAGALUPPI (CeS), Roberto BUSSINELLO (CeS), Ugo CAVAZZUTI (CeS), Andrea DE ADAMICH (CeS), Piero CIATTI (CeS), Luciano DE LUCA (CeS), Eugenio DRAGONI (CeS-Aut-Contr), Paolo MORUZZI (CeS), Gianni RESTELLI (CeS), Emilio ROVELLI (CeS), Vittorio CEARD (Aut-Contr), Clemente RAVETTO (Aut), Pier Luigi SAGONA (Aut), Bruno MORETTI (OrS-AC.SA), Benedetto PELLICIONI (OrS-AC.SA), Piero DE ROSSI (OrS), Zeffirino FILIPPI (OrS), Bruno ZAVAGLI (AC.SA), Luigi VARONE (AC.SA), Francesco DESSI (AC.SA), Pierluigi PETRUCCIANI (AC.SA), Salvatore ALEFFI (Giur), Anton L. CECCHINI (Giur), Mario LUCCHETTI (Giur), Mauro MAZZUCCATO (Giur), Bruno PALMA (Giur), Lucio RUBINI (Giur), Gianni AROSIO (Med), Ulrico SACCHI (Med), Giorgio LIGUORI (Stat), Gianni ASQUINI (Stat), Luigi STOCHINO (Stat), Umberto MASSA (Gius), Alessandro BAJ (TNA), Angelo CANDOLINI (TNA), Eugenio DANESE (TNA), Giacomo POCCI (TNA).

**Riepilogo:** 64 persone per un totale di 77 rappresentanze.

**N.B.:** non sono ancora stati eletti i componenti della Sotto-commissione karting.



Il «super» segretario

**Dott. ERASMO SALITI:** segretario generale CSAI; segretario Comitato studi piano autodromi; segretario Comitato studi riforme statutarie ACI; segretario Comitato studi rapporti AC e Scuderie; segretario Comitato studi contributi ACI-CSAI; segretario Comitato studi modifica norme statutarie; componente Sotto-commissione per i regolamenti sportivi della CSI. **Totale:** 7 segretariati, 1 rappresentanza internazionale.

**Dott. ENRICO STABILE:** segretario Sotto-commissione velocità; segretario Giudice sportivo. **Totale:** 2 segretariati.

**Ing. ROBERTO NOSETTO:** segretario Sotto-commissione tecnica; segretario Sotto-commissione circuiti e sicurezza. **Totale:** 2 segretariati.

**Sig. GIUSEPPE CANNIZZARO:** segretario Sotto-commissione rallies e regolarità. **Totale:** 1 segretariato.

**Sig. GIOVANNI GIACCHINI:** segretario Sotto-commissione karting. **Totale:** 1 segretariato.

**Dott. RODOLFO MUGNAI:** segretario Comitato studi problemi medico-sportivi. **Totale:** 1 segretariato.

**Sig.a EDEN POGGI:** segretaria Tribunale nazionale d'Appello. **Totale:** 1 segretariato.

**Riepilogo:** 7 persone, 15 segretariati, 1 rappresentanza internazionale.

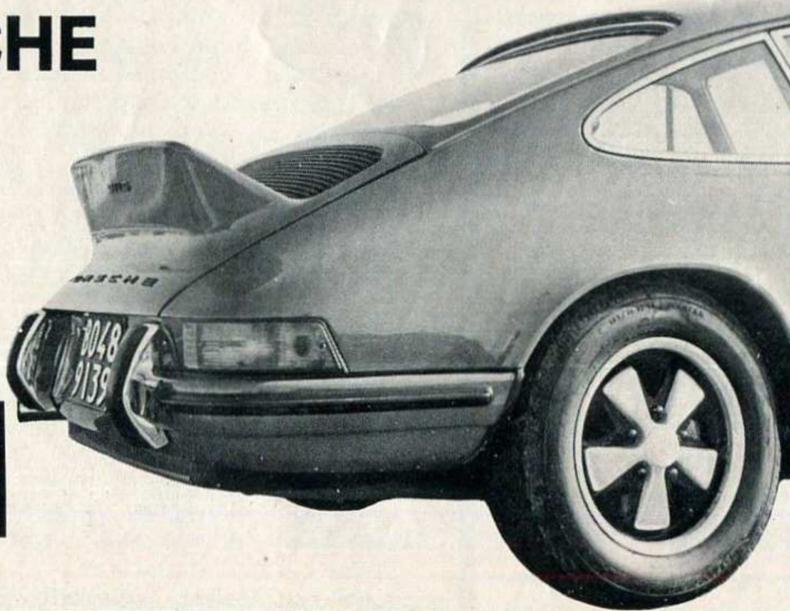
## Cofano spoiler PORSCHE

in vetroresina

si applica in sostituzione di quello normale senza modifiche  
prezzo L. 135.000

**RENO** BOLOGNA  
Racing shop

via Riva Reno 61 tel. 26 55 45



**Conclusione:** fra «REGGITORI», «CONSULTORI» e «SEGRETARI» lo sport automobilistico italiano richiede l'opera di ben 84 persone che ricoprono 109 incarichi, suddivisi in: 15 presidenze, 77 rappresentanze in sottocommissioni o comitati di studio, 15 segretariati e 2 rappresentanze internazionali. A queste dev'essere aggiunta, come abbiamo detto, i componenti (non ancora designati) della sotto-commissione karting e il conte Giovanni Lurani che ricopre le funzioni di «coordinatore» dei rappresentanti italiani (fra i quali anche l'ing. Giuseppe Bacciagaluppi ma a titolo personale) in seno alla CSI.



Documentiamo con questo studio la reale densità già raggiunta in ITALIA con gli impianti agonistici realizzati o in avanzata progettazione: un realistico « PIANO », negli interessi generali, non può prescindere da queste cifre chilometriche

# o di utilità

FERRARA	121
MILANO	126
BERGAMO	136
MASSA CARRARA	136
ALESSANDRIA	154
FORLI'	154
ROVIGO	156
VICENZA	159
RAVENNA	169
COMO	170
NOVARA	171
PADOVA	173
LUCCA	177
PISTOIA	178
PISA	182
VARESE	182
VERCELLI	182
TRENTO	188

## CITTANOVA (Modena)

REGGIO EMILIA	km 19
BOLOGNA	37
PARMA	47
IMOLA	70
FERRARA	85
MANTOVA	94
FORLI'	101
PIACENZA	114
FIRENZE	130
RIMINI	131
CREMONA	144
PISTOIA	146
VICENZA	152
MISANO	154
LUCCA	161
PADOVA	163
BRESCIA	164
PESARO	167
MILANO	178
PISA	180
VENEZIA	193

## MUGELLO (Firenze)

FIRENZE	km 29
PRATO	50
PISTOIA	62
BOLOGNA	86
FORLI'	86
SIENA	99
AREZZO	99
PISA	101
LUCCA	101
LIVORNO	111
RAVENNA	113
IMOLA	113
MODENA	130
FERRARA	134
RIMINI	136
REGGIO EMILIA	149
LA SPEZIA	158
MISANO	164
PARMA	167
PERUGIA	179

## CARRODANO (La Spezia)

MASSA CARRARA	km 37
LUCCA	45
PISA	79
PISTOIA	88
LIVORNO	100
GENOVA	113
PARMA	124
REGGIO EMILIA	139
MODENA	158

FIRENZE	158
PIACENZA	176
MANTOVA	190
BOLOGNA	197
ALESSANDRIA	198

## «DINO FERRARI» IMOLA (Bologna)

MODENA	km 39
FERRARA	47
FORLI'	63
RAVENNA	78
ROVIGO	82
REGGIO EMILIA	84
PARMA	91
PISTOIA	96
MANTOVA	113
PADOVA	124
FIRENZE	127
VERONA	127
LUCCA	139
PESARO	147
CREMONA	149
PIACENZA	155
VICENZA	156
PISA	163
VENEZIA	164
TREVISO	173
LIVORNO	175
SIENA	176
BRESCIA	179
MASSA CARRARA	181
AREZZO	184
ANCONA	186

## MISANO ADRIATICO (Forlì)

RAVENNA	km 27
BOLOGNA	63
PESARO	84
FERRARA	97
FIRENZE	109
MODENA	109
AREZZO	127
REGGIO EMILIA	129
ROVIGO	132
PISTOIA	144
ANCONA	146
PARMA	154
SIENA	172
PADOVA	174
MANTOVA	176
PERUGIA	179
LUCCA	184
MACERATA	190
PISA	190
VERONA	191

## MAGIONE (Perugia)

AREZZO	km 79
TERNI	88
RIETI	117
SIENA	120
VITERBO	121
MACERATA	127
PESARO	136
ANCONA	148
FIRENZE	157
ROMA	176
AQUILA	176
ASCOLI PICENO	176
FORLI'	179
PISTOIA	190
GROSSETO	190

## VALLELUNGA (Roma)

LATINA	km 68
VITERBO	75
FROSINONE	86
TERNI	93
RIETI	97
AQUILA	145
PERUGIA	176
GROSSETO	181

## PUTIGNANO (Bari)

TARANTO	km 87
MATERA	64
BRINDISI	113
FOGGIA	126
POTENZA	144
LECCE	148
COSENZA	301
CATANZARO	389
REGGIO CALABRIA	530

## PERGUSA (Enna)

CALTANISSETTA	km 40
AGRIGENTO	107
RAGUSA	135
CATANIA	140
PALERMO	150
SIRACUSA	165
REGGIO CALABRIA	195
TRAPANI	235
MESSINA	190
CATANZARO via Messina	174+190
COSENZA via Messina	229+190

Al superficiale osservatore può venir spontaneo esclamare che l'Emilia-Romagna è una regione fortunata se può contare su quattro autodromi ma, osservando bene la piantina a raggiera che pubblichiamo, si noterà che tutti questi autodromi, così come gli altri funzionanti in alta Italia, per dirla alla romana « se stanno magnando la pappa en testa ». Infatti, e contempliamo nel contesto anche il non ancora esistente Lombardore e il mini-autodromo di Magione, nel centro-nord Italia vi sono ben dieci autodromi che si intersecano e che operano in un raggio rispettivo di 200 chilometri.

Al centro-sud la situazione è ben diversa. E' altrettanto evidente. Perciò, prima di continuare a tenere in piedi velleitari e disarticolati « PIANI » del genere, sarebbe più opportuno essere più realistici e davvero attenti all'interesse generale dello sport auto e non alla acquiescente soddisfazione di velleitarismi locali o clientelari.

## Unanimità a MODENA per la pista «INDY» e richiesta di urgenza

MODENA - Avvenimenti molto « caldi » tengono costantemente in allarme chi, in questi giorni, si dedica alle vicende dell'automobilismo. La costruzione del nuovo autodromo con pista tipo Indianapolis, la situazione della « De Tomaso automobili », l'ennesimo intransigente comunicato dell'Aero Club che ha ribadito la non disponibilità dell'antico impianto aereo-automobilistico della « Madonnina », sono i fatti salienti della cronaca modenese.

Il sindaco dott. Germano Bulgarelli è senz'altro un uomo fortemente impegnato in questo scorcio di tempo. Passa da un « fatto » all'altro senza un attimo di pausa, cercando di raggiungere la soluzione ottimale in tutte le diatribe. Ha partecipato alla riunione per il nuovo autodromo assieme al presidente dell'Amministrazione provinciale Rossi e agli assessori interessati, all'ing. Ferrari, all'ing. Orlandi e ai rappresentanti della Lamborghini, De Tomaso, Tecno, Stanguellini, al presidente della Modena Corse ed ai rappresentanti del Moto Club cittadini. L'ing. Cavazzuti ha illustrato il progetto già noto accogliendo alcune osservazioni interessanti per la funzionalità dell'impianto e infine è stato diramato un comunicato nel quale, all'unanimità, tutti i partecipanti hanno approvato il progetto e invitato a una rapida realizzazione, motivata con le esigenze delle industrie auto e moto locali anche di un impianto di collaudo.

Poi ha dovuto occuparsi della De Tomaso ed ha avuto un incontro con il costruttore argentino-modenese per cercare di risolvere il ventilato smantellamento della fabbrica e per rassicurare i 186 dipendenti che vedono minacciata la sopravvivenza delle loro famiglie. Tutti conoscono De Tomaso e sanno che se ha promesso qualcosa, sicuramente manterrà. Intanto procede l'allestimento del nuovo capannone ove dovrebbe svolgersi la nuova attività con le Pantera, in attesa di incrementare altre soluzioni.

Tutto questo mentre i giornali riportavano l'intransigente nota dell'Aero Club che ancora una volta ribadiva il suo atteggiamento, chiudendo ogni possibilità di dialogo sul vecchio autodromo.

Ecco quindi i tre punti caldi della città di Modena: un AUTODROMO che si deve chiudere, uno che si deve costruire e un'azienda che si dovrebbe trasferire. Problemi molto gravi che necessitano un'applicazione costante, mentre la cittadinanza sembra estranea al gioco delle parti. Ma chi conosce bene gli « imprevedibili » modenese sa che nulla è più lontano dalla realtà in quanto, al contrario, hanno una maturità tale da saperne valutare ogni sfumatura. Settimana « calda » quindi, ma di fiduciosa attesa per avvenimenti che sono maturi.

m. m.



Mini-autodromo di Magione: la curva più veloce del circuito che immette nel rettilineo d'arrivo. Sullo sfondo le case della cittadina che ha dato il nome all'impianto.

MAGIONE - E' appena nata, la pista di Magione, che già rischia di sollevare una piccola guerra. Niente a che vedere con l'attività agonistica, né con gli intendimenti per la quale è sorta; soltanto per la denominazione, diciamo così, cinematografica che è stata data ai suoi realizzatori: « I magnifici sette ». Alt, amici, visto che prima di voi già altre sette persone sono state così denominate: i consiglieri d'amministrazione della Santamonica S.p.A. che, anche se impiegando più tempo, hanno dato allo sport dell'automobile quel magnifico impianto che è l'autodromo omonimo, in Misano Adriatico. Bisognerà, quindi, mettersi d'accordo e cambiare la definizione, a meno di non accontentarsi di una piccola aggiunta, mettendo dopo « i magnifici sette » l'attributo « junior » lasciando il « senior » ai sette di Misano.

Ma, tornando al mini-autodromo di Magione, come vuole lo si definisca il dott. Lorenzo Tordini, presidente Scuderia Carpine, e per completarne la conoscenza prima del battesimo ufficiale del 22 aprile, diremo che a comporre il suo percorso di 1.650 metri a larghezza costante di dieci metri, concorrono un rettilineo di 450 metri, uno di 380, uno, quello dei box, di 260 e sei curve di vario sviluppo, fra cui la più impegnativa è quella realizzata sul modello della curva « Roma » dell'autodromo di Vallelunga. Accanto ai box troveranno la loro sistemazione la direzione di corsa, la torre per i cronometristi, una sala stampa e un piccolo market di carattere accessoristico, oltre ad alcuni servizi di ristoro.

L'autodromo di Magione è quindi una realtà ed i « magnifici sette junior » — Tordini, Tarpani, Bietolini, Moretti, Capolisi, Mannocchi, Terraduro — che assieme all'arch. Giuliano Carrozza e con la supervisione dell'ing. Bacciagaluppi e dell'ing. Nasetto

hanno realizzato l'impianto, entrando nelle « tana del leone » ACI-CSAI mercé i buoni auspici dell'AC Perugia che ha fatto da trait d'union, attendono ora di potere vedere all'opera su quella pista quegli « amateurs » ai quali l'hanno dedicata consci dell'ormai imminente cessazione delle corse su strada.

La pista magionese giunta a vedere la luce mercé una certa autonomia finanziaria dei realizzatori e il tangibile aiuto della Cassa di Risparmio di Perugia e della Scuderia Carpine, sponsorizzata dalla Ruffo-Maglierie, oltre che per le competizioni iscritte a calendario, sarà a disposizione dei preparatori e dei privati che potranno usufruirne pagando un canone di L. 2.000 orarie. A condizione di associarsi alla Scuderia Carpine (L. 6.000 annuali) che concederà il diritto di provare in pista per un totale di 120 minuti gratuitamente.

Nel quadro della futura attività del mini-autodromo, rientrano anche una prova del campionato italiano motociclistico che si svolgerà il 10 giugno e corsi di guida veloce della scuola di Harry Morrogh: la prima lezione è prevista per i giorni 24 e 25 febbraio (tempo permettendo), altre il 3 e 4 marzo, 17-18 e 19 nonché 24 e 25 marzo. I corsi della scuola Morrogh proseguiranno, poi, in date ancora da stabilire.

Un'ultima notizia riguarda i corsi, già effettuati, autorizzati dalla CSAI per la formazione degli ufficiali di gara e per l'istruzione del personale che verrà addetto ai vari servizi. E' stata anche formata una speciale squadra antincendio! In questo clima quasi idilliaco è nata, dunque, la pista di Magione, l'unica in Umbria visto che da sette anni Spoleto parla della sua senza alcuna speranza di concretizzare il progetto.

Marco Grandini



Si chiude il cerchio delle organizzazioni sulle quali deve far perno la democratizzazione dello sport automobilistico in Italia: dopo la FISA (FederScuderie) e ANCAI (piloti) è nata il 23 gennaio l'A.I.C.A., ASSOCIAZIONE ITALIANA CIRCUITI AUTOMOTOCICLISTICI, che riunisce tutti gli organizzatori italiani che dispongano di autodromi



Da sinistra, l'ing. Enzo Ferrari (Modena), l'ing. Bacciagaluppi (Monza), Fabbris (Casale), Conti e Moruzzi (Imola) all'apertura dei lavori che hanno portato alla immediata costituzione della A.I.C.A.

IMOLA - Su iniziativa dell'Automobile Club di Bologna e con la partecipazione di dieci rappresentanti (su undici) dei proprietari di autodromi che sono anche organizzatori di gare automobilistiche in Italia, si è svolta all'Hotel Olimpia di Imola la riunione costitutiva dell'A.I.C.A. l'Associazione Italiana dei Circuiti

to probabilmente ricevuto dagli organi centrali dell'Automobile Club d'Italia e C.S.A.I., al solito preoccupati di iniziative simili. Eppure è strano, perché mentre si discute tanto di democratizzazione, proprio la nascita di una organizzazione del genere che va a completare la triade, cioè quella che già vede



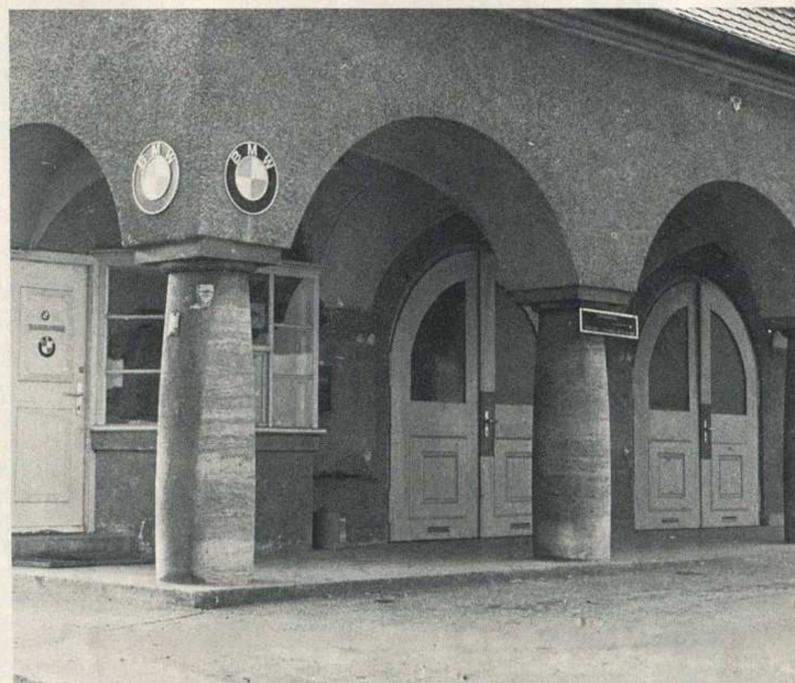
Automotociclistici. «E' una iniziativa necessaria, molto sentita, anzi mi complimento con gli amici di Bologna e di Milano che ci hanno... rubato il tempo — ha detto il dr. Pampaloni direttore dell'AC Firenze — Avevamo anche noi intenzione di promuovere qualcosa del genere ».

Ed è stato questo il parere generale di tutti gli intervenuti, cioè: Casale Monferrato (Castelletti e Fabbris); Fiorano (Benzi e Ghedini); Imola (Conti e Moruzzi); Magione (Biancalana e Morètti); Misano (Bianchini e Piccioni); Modena (Cavazzuti e Enzo Ferrari); Monza (Bacciagaluppi e Tavoni); Mugello (Pampaloni); Pergusa (La Delfa); Varano de' Melegari (Bonzani e Maggi). E' mancato all'appello soltanto il rappresentante dell'Autodromo di Vallelunga, dr. Luciano de Luca, il quale ha telegrafato genericamente una impossibilità che nascondeva, con sconcertante chiarezza, un ve-

riconosciuta, l'ANCAI (Associazione Piloti) e la FISA (Feder-Scuderie) dovrebbe essere accolta positivamente. La discussione, che è durata circa un paio d'ore, sotto la presidenza del signor Paolo Moruzzi (Presidente della commissione sportiva dell'AC Bologna, è stata molto interessante per la convergenza di vedute di tutti i presenti. All'unanimità è stato immediatamente sottoscritto l'impegno per la costituzione associativa, formando immediatamente una commissione composta dai signori Bacciagaluppi, Conti, Fabbris, Pampaloni e Piccioni, i quali daranno vita allo statuto che sarà portato rapidamente all'approvazione dell'assemblea dei soci, martedì 30 gennaio prossimo in una nuova riunione fissata a Bologna dove, presso l'Automobile



CONTINUA A PAGINA 10



# La sfida

**BMW**

Le ambizioni pesanti di Neerpasch

DALL'INVIATO

MONACO - Il 30 ottobre l'ufficio stampa della BMW ha diffuso un comunicato ufficiale annunciando che «per la stagione sportiva 1973 Jochen Neerpasch avrebbe avuto a disposizione una squadra di prim'ordine. A guidare le BMW 3,0 CSL (coupé tre litri a carrozzeria leggera), nelle 12 prove del campionato europeo Turismo, saranno: Chris Amon, Toine Hezemans, Dieter Quester e Hans Stuck jr.».

Era la prima comunicazione, in pratica, sulla costituzione di una squadra ufficiale della BMW, anche se la cosa ormai era di dominio pubblico, ed anche se Neerpasch era stato visto parecchie volte in giro per le strade con addosso il giubbotto blu e bianco della BMW.

Da allora non si sono più avute notizie esatte, e sappiamo che fino alla fine di febbraio non ve ne saranno. Tra circa un mese sarà organizzata una conferenza

stampa, per annunciare il programma preciso della squadra, e per mostrare la sede e le attrezzature della BMW Motorsport GmbH Avremo allora il quadro completo, la fisionomia della BMW corse.

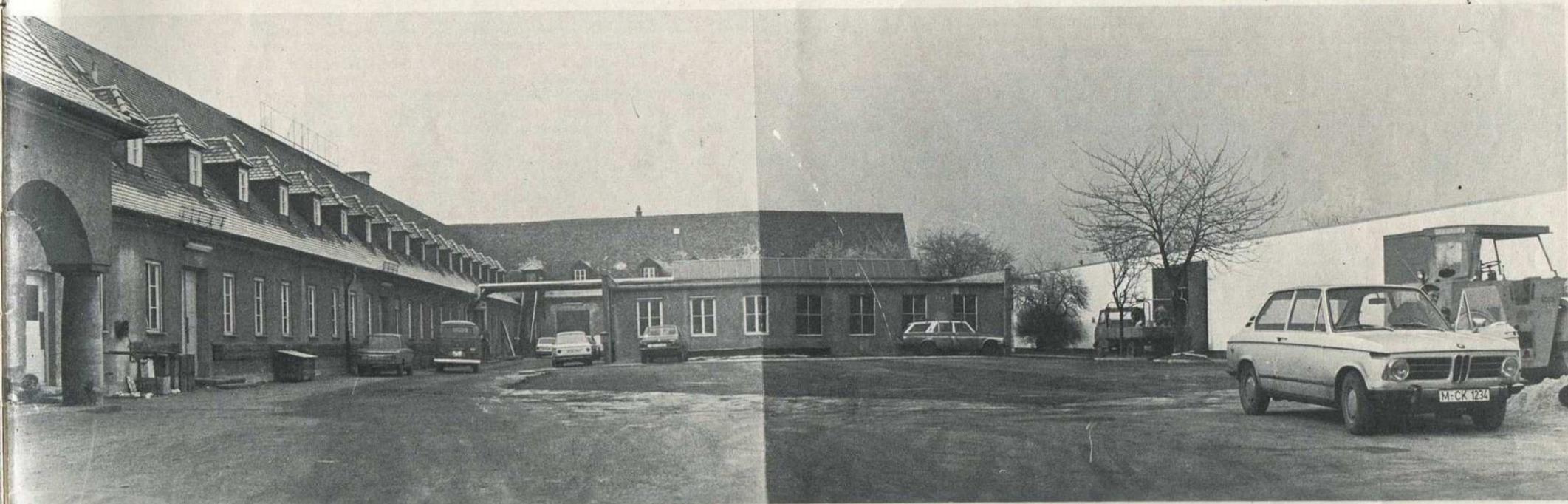
Intanto, tuttavia, anche se non vi possiamo mostrare macchine o attrezzature, possiamo dirvi con precisione cosa farà la BMW, nella stagione 1973, e secondo quali criteri essa ha impostato la sua azione che, non dimentichiamolo, finora era stata svolta dai preparatori privati. I quali hanno dato alla BMW molta gloria, negli ultimi anni, e quindi non meritano di essere messi in disparte in malo modo.

Proprio cominciando dai preparatori Jochen Neerpasch, nel suo nuovo ufficio modernissimo, ci parla dei programmi e delle prospettive che li hanno determinati.

«Contiamo di continuare coi preparatori una collaborazione stretta. Sarà forse difficile agli inizi, perché sia la ALPINA sia la GS TUNING hanno fatto delle macchine loro, e quindi adesso sono in concorrenza con noi, almeno sulla carta. Comunque non saremo certo noi a fare la guerra ai preparatori, perché a noi interessa innanzi tutto che sia una BMW a vincere, se possibile, e non c'importa di quale sia. Penso ad ogni modo che alla lunga quel che faremo noi sarà benefico anche ai preparatori privati, perché certe esperienze le faremo noi e quindi loro si troveranno con molte cose già fatte e che costeranno meno. Perché, vede, lavorare alla BMW è dav-

# Le grandi manovre tedesche

La sede della BMW Motorsport GmbH, a Monaco di Baviera. E' separata dalla fabbrica, ma sempre molto vicina, nel quartiere del villaggio olimpico. La organizzazione interna ha tre separazioni: ricerca tecnica (oltre a quella di Von Falkenhausen in fabbrica) è affidata a Braungart, la preparazione delle macchine a Bein, l'assistenza ai privati a Staudenmaier, che ricordiamo alla Porsche. Ai lati, a sinistra una BMW 3000, a destra una Capri



# dei panzer turismo

vero un piacere, in quanto tutta la gente di questa fabbrica è permeata di tecnica e di passione sportiva, e quindi è molto facile ottenere dalla fabbrica cose che in altre marche sono difficili, perché i tecnici della grande produzione normale non hanno la stessa mentalità.

«Guardi questo nostro reparto: non esisteva, e adesso ci sono 35 persone. Tutte nuove alle corse, senza esperienza, ma è stato facile adattarla, perché alla BMW è come — mi dicono — era all'Alfa Romeo qualche anno fa: tutti sono innanzi tutto appassionati di sport e fieri e gelosi di essere in una fabbrica che ha tradizioni sportive. Anche all'interno tutti ci aiutano, e naturalmente i nostri compiti sono facilitati.»

Il programma di applicazione immediata è chiaro: le corse del campionato Turismo, innanzi tutto. Ne faranno almeno sette, vendendo poi dal come si mettono le cose se è il caso di aumentarle. Poi parteciperanno a qualche gara di durata, nel campionato mondiale marche. Di sicuro a Le Mans ed alla 100 chilometri del Nurburgring, sempre con le 300 coupé. I piloti sono quelli che abbiamo detti.

«Abbiamo voluto un uomo come Chris Amon perché un pilota della formula uno darà tono alle gare turismo, ma soprattutto perché egli ci sarà prezioso. E' un pilota che va molto forte, che conosce le macchine come pochi e che ha un grande rispetto per la meccanica. Ed è uno dei rari che aiutino veramente i te-

cnici a mettere a punto una vettura, per la sensibilità e intelligenza meccanica che possiede. Gli altri li conoscete già, e sono tutti molto buoni. Quindi da questo punto di vista siamo tranquilli.»

Tuttavia, anche se inizialmente gli sforzi saranno concentrati sulle gare di velocità, il programma della BMW prevede anche i rallies, e qualche altra gara particolare. Per i rallies saranno preparate delle macchine agili, quelle del tipo 2002, dotate del nuovo motore a 4 valvole, ed è molto probabile che l'esordio ufficiale avvenga in occasione del Rally dell'Acropoli. I piloti non sono ancora scelti definitivamente, ma ci sarà di sicuro Warmbold, che Neerpasch reputa uno dei più forti della nuova leva. Comunque la presenza 1973 nei rallies sarà più che altro destinata a preparare il 1974. Tra l'altro, se le macchine saranno a posto, è prevista la partecipazione al Tour de France ed al Tour de Corse.

Dal punto di vista tecnico le cose sono abbastanza semplici. Quel che c'è da fare sulle macchine viene determinato dal reparto di Neerpasch, che dispone di tecnici specialisti, ma la maggior parte delle lavorazioni sarà compiuta dalla fabbrica, dal reparto esperienze. Così i due settori avranno la possibilità di trarre benefici reciproci. Naturalmente il montaggio e la manutenzione delle macchine sarà fatto dal reparto corse. Come si vede è un poco quel che accade tra Alfa Romeo e Autodelta.

Il reparto corse tuttavia provederà anche al montaggio dei motori da due litri per le formula 2, da inviare alla March ed ai clienti che avranno delle March, motori alla cui messa a punto il reparto corse avrà contribuito con le prove e talune esperienze.

Neerpasch, oltre alle sue occupazioni che riguardano la fabbrica, ha sempre gli occhi ben aperti sulle corse in generale. E ci spiega come è nato un certo equivoco che riguarda la proposta sul gruppo 5 «silhouette», di cui tanto si parla.

«Credo che sia giunto il momento di ridurre il gap esistente tra le F. 1 e le macchine di serie. Fare qualcosa perché le corse si avvicinino di più alle concezioni originarie. Per questo noi siamo favorevoli a una proposta che riporti le gare di durata, almeno quelle, vicino alla produzione. Permettendo però un largo margine di sperimentazione. Noi pensiamo che si potrebbe decidere una categoria di macchine che abbiano la forma di quelle di serie, ma conservino anche il motore (il blocco) uguale a quello di origine, e nella stessa posizione. Tutto il resto dovrebbe essere libero e in questo modo si avrebbe davvero la possibilità di effettuare esperimenti tecnici validi, partendo da un determinato modello.

«Così come vorremmo, per esempio, che per la Formula 2 cessasse l'obbligo di derivare i motori da quelli di una piccola serie. Finora ciò ha dato come risultato un grande sperpero di

danaro, perché per omologare dei motori da far poi correre in F. 2 sono stati praticamente costruiti apposta certi modelli di macchina, molto costosi. Bastava liberalizzare e non ci sarebbe bisogno di far spendere tanti soldi!»

Idee chiare, ed apprezzabili, come si vede. Tanto più che Neerpasch è contrario nettamente alla interpretazione che del progetto hanno dato gli inglesi, cioè quella della libertà totale che come noi abbiamo indicato porterebbe a veri e propri mostri. Ve la immaginate una macchina dalla forma della Fiat 126 azionata da un motore Ferrari? O una Escort con un bel motore americano da sette litri?

Beh, presentata in questo modo la faccenda «silhouette» diventa interessante.

La BMW, dunque, tornata ad avere una squadra ufficiale, sarà una delle protagoniste della stagione 1973 tra le Turismo. La prima corsa sarà quella di Monza del 25 marzo, la 4 ore. Vedremo quali siano stati i risultati del lavoro compiuto finora, ovviamente compiuto in antagonismo alle Ford Capri, che fino a ieri erano le macchine di Neerpasch.

«Faremo del nostro meglio, dice, ma siamo sempre troppo pesanti, con 970 chili contro 900.»

Lo dice con un tono distaccato, come se in fondo non sia poi tanto grave. E' perché hanno fiducia nella potenza dei loro motori, o perché abbiano già ben in mente quel che possono fare con... un futuro modello?

## FORD

400 cv.  
per le  
CAPRI!

COLONIA - Certo che la partenza di Neerpasch dal reparto corse della Ford ha suscitato un certo scalpore, a metà della stagione 1972. E molti pensavano che con lui se ne fosse andata buona parte della efficienza di questa squadra che ha ottenuto tanti risultati brillanti in poco tempo.

Invece, a guardare bene quel che c'è a Colonia nello «sportabteilung» della Ford, tutto pare riassumersi nel semplice fatto che Michael Kranefuss, che era il braccio destro di Neerpasch, adesso ha cambiato ufficio e sta seduto dove prima c'era l'altro. Per il resto non c'è proprio niente di cambiato. Stessi locali, stesso modo di lavorare preciso e tranquillo della poca gente che costituisce questo reparto, stesse macchine. O quasi.



Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 10

# Serenità per le CAPRI

CONTINUADA PAG. 9

Michael Kranefuss ha raccolto la eredità con molta disinvoltura, e non pare afflitto da problemi di rilievo.

«I problemi sono i soliti — ci dice — che si pongono ogni giorno in tutti i reparti corse del mondo. Cerchiamo di progredire sempre, perché sappiamo che gli avversari non stanno fermi. È dato che oltre a tutto quelli da battere siamo noi, è chiaro che dobbiamo star ancora più attenti».

Sono sempre 25 persone in tutto, a costituire la Ford corse tedesca. 16 meccanici, 1 magazziniere, 1 autista, 2 meccanici non specialisti, una segretaria, tre tecnici e Kranefuss.

## 25 corse nel carnet

Questo gruppetto di persone ha un programma da far rizzare i capelli: 25 corse, partendo dalla 4 ore di Monza del 25 marzo, comprendenti quelle del campionato Europeo Turismo, quelle del campionato tedesco che sta a cuore alla Ford, più la 24 ore di Le Mans e la 1000 chilometri del Nurburgring. E se vi verranno ammesse anche le macchine del gruppo 2, ci sarà anche la Targa Florio. Niente male.

Kranefuss non ne pare però molto preoccupato. Forse perché

sa di avere una buona squadra e di avere delle buone macchine. Come dicevamo quelli da battere sono loro, perché in sostanza le Ford Capri hanno dominato la stagione 1972 e gli altri erano dietro ad arrancare. E adesso le stanno migliorando, le Capri, per cui dovrebbero andar più forte. Quindi...

«Abbiamo ottenuto un buon guadagno di potenza, con ritocchi alle testate e nuovi pistoni. Eravamo a 300 cavalli, qualcosa di più, ed ora siamo arrivati a 320. Però abbiamo scoperto certi problemi di alimentazione, che tentiamo di risolvere con nuove prese d'aria e trombette. Al banco il motore va bene, ma sotto il cofano meno. Stiamo cercando più potenza agli alti regimi, perché per il resto stiamo bene. Un problema è quello della gente che lavora con noi, tutti giovani. Adesso è arrivato un tecnico di valore, che era alla NSU e che ha anche corso. E' Thomas Ammerschlager, che diventa il capo dei nostri tecnici; ma lui ha soprattutto il compito di occuparsi del futuro, dei programmi dal 1974 al 1978».

Implicitamente, dunque, Kranefuss ci svela che per il futuro hanno già programmi ben definiti, ma non c'è verso di cavarli dei particolari Vedremo, anche in funzione di qualche altra notizia interessante saltata fuori durante la nostra visita.

Gli altri due tecnici, anche loro nuovi alla Ford Corse, sono Gert Knözinger, che sovrintende ai problemi di sospensione ed alla preparazione delle vetture per le attività immediate, e Bruno Schutzbach, che ha la responsabilità dei motori. Le macchine sono sempre le Capri RS 3000, ed in ogni gara ve ne saranno almeno due, con Glemser-Fitzpatrick e Birrell-Mass (Mass farà soltanto sei corse, perché impegnato a correre in F. 2 con Sur-

tees). In qualche gara le macchine saranno tre: a Monza, alla Targa Florio, alla 1000 km. del Nurburgring, Le Mans, 6 ore del Nurburgring, 24 ore di Spa, Zandvoort, Paul Ricard.

Nella terza macchina ci saranno piloti della F. 1, piloti in gamba, che però non sono stati ancora definitivamente fissati. Ci sono trattative, ma crediamo che i più probabili siano Peterson Schenken e Hailwood. E questa è già una notizia di rilievo. Per il campionato di Germania correrà Heyer, che ha già fatto buone cose in molte gare.

Niente rallies, ai quali pensa la Ford Inglese con le Escort, e niente Tour de France perché non c'è tempo. L'avventura dell'anno scorso era stata affrontata soprattutto per far piacere a Larrousse, ma la gara è troppo lunga e richiede troppa preparazione.

## La sorpresa è pronta

Così parrebbe che tutto sia tranquillo, a Colonia, che tutto sia già programmato su binari da tran-tran. Invece, come se niente fosse, ad un certo punto viene fuori la notizia grossa, quasi che fosse una cosa da niente: a metà stagione se ci sarà bisogno di sostituire il motore attuale, ci sarà un 6 cilindri da 3400 cc., attualmente in preparazione alla Cosworth.

E lì è chiaro che ci si avvicinerà ai 400 cavalli, che messi sulle Capri da 900 chili fanno un bel rapporto peso-potenza, per una macchina da turismo

Adesso si capisce come tutto sia apparentemente tranquillo, come nessuno abbia l'aria di preoccuparsi molto, a Colonia. La sorpresa l'hanno già preparata ed è quasi pronta!

f. l.

## Le difficoltà dovrebbero diminuire stando ai risultati del RACING SHOW

# Le previsioni sono per un anno «boom»

LONDRA - L'unico festeggiamento inglese ufficiale, per l'ingresso dell'Inghilterra nella Comunità Europea, è stato, come si è già detto, la cavalcata di vetture storiche e veterane, insieme ad altre, da Londra a Bruxelles il 6 e il 7 gennaio. Manifestazione che si è svolta in condizioni malinconiche in fatto di tempo, con freddo e pioggia. Assai più allegro il Racing Car Show, e Graham Hill ha fatto notare che «nelle corse, il mondo è il mercato comune», aggiungendo che, sotto questo aspetto, «l'Inghilterra fa parte dell'Europa da quel dì»...

Tornando al Racing Car Show, forse contro ogni previsione è realmente stata una manifestazione improntata all'allegria, oltre che all'attività, entrambe in contrasto con il precedente salone francese, una mostra piuttosto squallida e malinconica. E' però vero che c'erano alcuni aspetti certamente poco atti a incoraggiare qualsiasi speranza, per il futuro dello sport automobilistico: la grave crisi finanziaria, i radicati interessi personali dei costruttori e degli organizzatori, le frasi che si potrebbero definire tetre delle associazioni di F. 1 e di F. 2 e il brusco choc, dovuto al «licenziamento» di Amon dalla March. Eppure, a livelli meno importanti, si è avuta l'impressione di un «boom» nello sport motoristico, con previsioni di una buona annata in arrivo, senza contare la sensazione ottimistica che le difficoltà si appianeranno.

Ciò che per qualcuno è un guaio, può risolversi in vantaggio per qualcun altro e le vergognose dispute fra le categorie «senior» della FIA mettono in luce le doti, finora non sospettate, di categorie quali la F. 5000 e l'Interserie, perché qui tutta la gente coinvolta — costruttori, organizzatori, concorrenti, piloti e patrocinatori — devono semplicemente lavorare di comune accordo, perché campionato e gare abbiano un minimo di successo. Speriamo che questo atteggiamento costruttivo si spanda verso l'alto...

Allo Show le vendite effettive non sono state molte, eccettuato per categorie come la Formula Ford, perché ormai i costruttori avevano già tante ordinazioni che era necessario passare l'ordine settimane prima, volendo ottenere una qualsiasi nuova vettura messa bene a punto prima dell'inizio della stagione.

A prescindere da un gruppetto di orientali dall'aria grave che osservavano i modelli meno importanti, la Lola per esempio ha rilevato che i clienti più seri erano quelli arrivati in volo dall'America per vedere le vetture già ordinate in precedenza. C'è da dire che qualcuno cercava qualcosa di più sofisticato delle Formula Ford, e fra questi c'era Mike Parkes che, a quanto pare studiava vetture di F. 2 per la Filipinetti.

Nel nostro servizio sullo Show, abbiamo un poco trascurato la March. Quando ci siamo tornati, per un'altra visita, abbiamo trovato tutti piuttosto reticenti sul «caso Amon», però soddisfatti sotto altri aspetti. Il registro delle ordinazioni è assai più nutrito di quanto lo fosse a quest'epoca, lo scorso anno, e quattro sport 73S due litri erano appena state vendute a clienti giapponesi; inoltre la combinazione col motore BMW era soddisfacente e tutti erano particolarmente soddisfatti per l'accoglienza avuta dalla F. 5000, da 73A. Come tutte le nuove March monoposto, ha il radiatore montato anteriormente e, in paragone con la maggioranza delle F. 5000 del passato, ha un aspetto notevolmente compatto e basso. La March F. 5000 usata da Cannon lo scorso anno soffriva di mancanza di potenza, ma questo handicap non dovrebbe apparire nelle definitive vetture 1973. Pare che finora siano state vendute otto 73A, sei negli Stati Uniti, ove l'agente della March, Joe Grimaldi, spera che corra un team March con meccanici di F. 1 disoccu-

pati, dato che quest'anno ci sarà soltanto una F. 1. A proposito, sullo stand della Casa non c'era una March rossa, visto che la 733 è nera, le altre color crema. Le uniche March rosse presenti erano la F. 1 1972 di Peterson, sullo stand Girling, e la F. 2 del campionato Players usata da Lauda, esposta nel gruppo delle vetture principali, a sé stante.

Torniamo per un momento alla F. 5000. I costruttori che espongono hanno, pare, avuto ordini complessivi per 40 vetture ma la McLaren, in passato una delle maggiori Case costruttrici in questo campo, è un fattore ignoto. Ha annunciato un adattamento Chevrolet della M19, ma è incerto il numero delle vetture che verranno costruite, dopo la rottura con la Trojan. Si sa, comunque, che quest'anno verranno costruite più F. 5000 che F. 1 nuove. Si tratta di un settore del mercato molto importante per i costruttori e speriamo che questo si veda nella qualità delle corse.

All'Alfa erano molto soddisfatti per l'interesse dimostrato verso la Montreal, per vedere la quale c'era gente arrivata dall'estero in volo. Quando le domande assumevano un carattere veramente serio, si passava la mano all'ing. Chiti. L'unico dubbio che abbiamo sentito esprimere, riguardava un possibile eccesso nel peso. Tra parentesi, sono arrivati vari clienti per le Montreal «normali», tutti stupiti nel venire a sapere che ce n'era una allo Show!

I cinici si sono divertiti di fronte alla Diablo, una biposto con motore centrale, di aspetto attraente. Perché si sono divertiti? Perché per via di problemi di rifornimento, il motore Maxi BLMC, per il quale la vettura era stata progettata, è stato accantonato e sostituito con un Ford BDA. Prima che si sapesse, la gente giudicava la vettura ciò che avrebbe dovuto essere fino dall'inizio la Ford GT70. La Bohanna-Stables, che la produce, sta costruendo un gruppo di prototipi, ma tutto fa ritenere che la vera e propria produzione dipenderà da un costruttore più importante e già affermato.

Giusto che fosse esposta una SM della Citroen Maserati (vettura che, fra parentesi, ha già corso in gruppo 1) ma veniva fatto di chiedersi perché, in un paese sovraccarico di categorie da corsa, sia stato necessario esporre una MEP X27 Formule Bleu.

Secondo Graham Hill, lo Show «è stato uno dei più riusciti» che lui abbia visto. Aumento nel pubblico, molte nuove vetture in costruzione, grosse somme di denaro che si scambiano di mano (soprattutto negli stands degli accessori, da ruote a caschi) e, nonostante gli ottimi motivi per essere pessimisti, molti indizi che la stagione che sta per cominciare sarà attiva e interessante.

David Hodges

## Un tessuto antifiamma che resiste ai 300 gradi

MILANO - Il problema della sicurezza nelle corse è sempre d'attualità e tutti coloro che possono portare un contributo alla sua soluzione sono sempre i benvenuti. E' ora la volta della ENKA GLANZSTOFF ITALIANA che presenta sul mercato un tessuto realizzato con la nuova fibra chimica PTO dalle eccezionali proprietà ignifughe. Basti dire che resiste a temperature sino a 1.500 gradi centigradi, il doppio del punto di fusione del vetro, e che conserva un forte potere isolante anche dopo prolungata esposizione a raggi termici oltre i 300° C.

Il nuovo tessuto verrà impiegato nella confezione di tute e di abbigliamento professionali assolutamente sicuri e negli arredamenti interni di grandi comunità, ove maggiori sono i pericoli d'incendio.

# Le prime richieste dell'AICA

CONTINUAZ. DA PAGINA 8

Club in via Marconi è stata eletta la sede provvisoria dell'A.I.C.A. L'associazione avrà figura giuridica.

Ha avuto incarico di assolvere le funzioni di segretario il rag. Romolo Tavoni. Egli ha portato all'approvazione dell'assemblea sia il comunicato ufficiale annunciante la costituzione dell'A.I.C.A. e sia i telegrammi indirizzati al presidente dell'A.C.I., avv. Carpi de' Resmini, e alla presidenza della C.S.A.I.

Nel primo, dando notizia della costituzione dell'A.I.C.A. si è precisato «...il riconoscimento statutario dell'A.C.I. e della C.S.A.I. quale unica autorità legislativa dello sport automobilistico».

Nel telegramma all'ing. Rogano si è subito passati ad una richiesta precisa, con dimostrazione dell'immediata intenzione di efficienza pratica di questa organizzazione. E' la richiesta urgente perché l'AICA venga messa a conoscenza delle date definitive CSAI del calendario sportivo italiano, con le indicazioni delle prove nazionali titolate, non ancora comunicate. Si teme che possono figurare delle scelte unilaterali, non armoniche con le naturali esigenze delle sedi (leggi autodromi) che dovranno ospitare le gare, come è spesso accaduto negli anni scorsi.

Nel programma della nuova associazione, molto pratico ed efficace, oltre a prevedere l'adesione all'Associazione Internazionale Circuiti Permanenti, figurano questi scopi di massima.

### Compiti dell'associazione.

1) Coordinare l'attività degli associati in materia di: a) programma delle manifestazioni (categoria di gare e calendario); b) condizioni generali di organizzazione delle manifestazioni (criteri di ammissione e tariffe;

servizi tecnici, sportivi e di sicurezza; procedure di controllo e svolgimento delle gare; mezzi di informazione e propaganda); c) condizioni economiche per l'organizzazione di manifestazioni e uso del circuito per ogni altra attività da parte di terzi; d) condizioni e tariffe delle prestazioni dei circuiti; e) atteggiamento nei confronti di categorie ed organismi esterni, pubblici o privati;

2) informazione degli associati in materia di: a) problemi economici di gestione ed organizzazione; b) mezzi e costi di organizzazione; c) problemi tecnici in genere e relativi alla pista ed agli impianti in particolare;

3) intervento a favore degli associati di tutela dei loro interessi nei confronti di categorie ed organismi esterni, pubblici o privati.

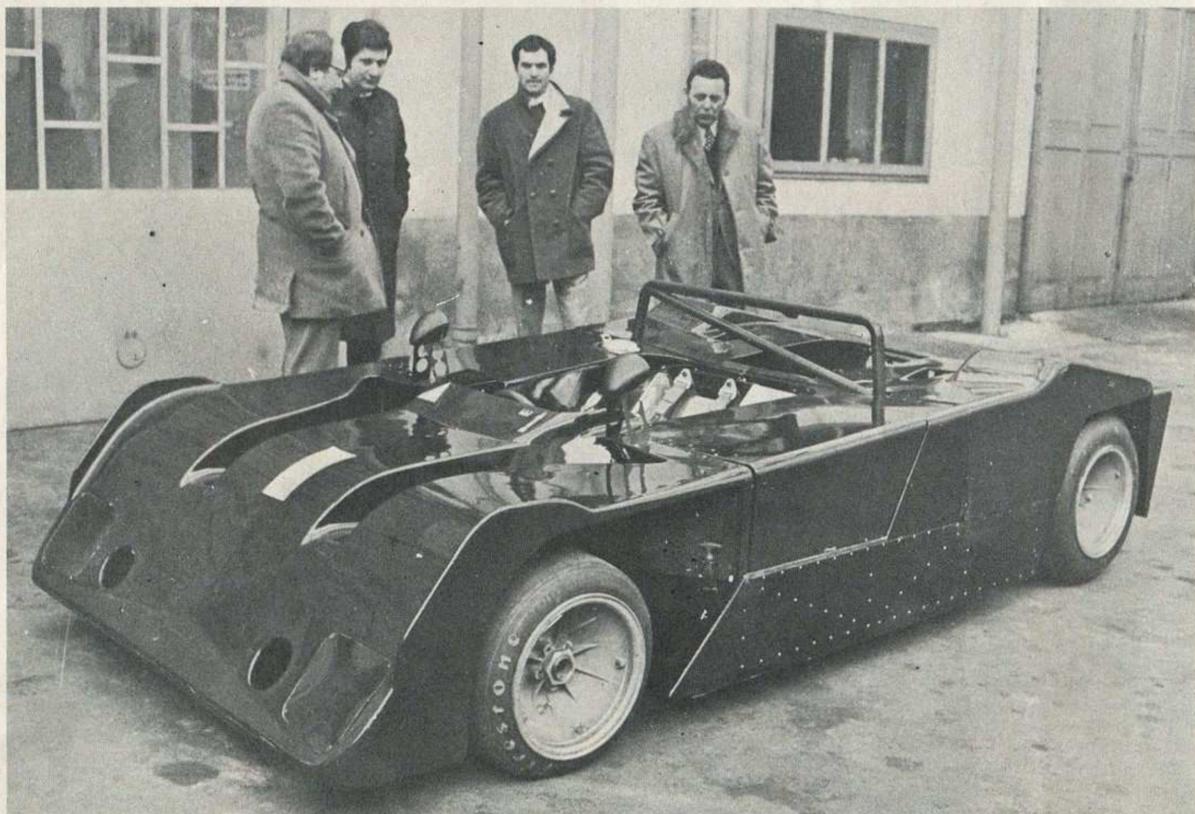
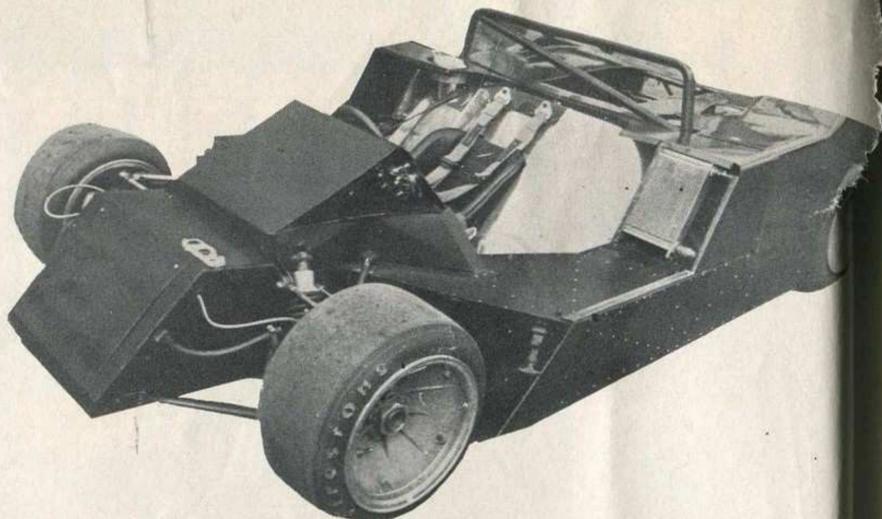
In particolare: prezzi biglietti per gare similari; biglietti e contrassegni di servizio; biglietti gratuiti; ammissione stampa, fotografi, cineoperatori; cronometraggi e comunicazione dati; servizio informazione interno; procedura verifiche e ingresso in pista concorrenti; entrata ed uscita dai box di pista; scambio e addestramento ufficiali di gara; propaganda a mezzo RADIO e TV; propaganda a mezzo stampa.

Tariffe pista: tariffe per varie forme pubblicitarie, particolarmente a mezzo cartelloni e striscioni; accordi nei confronti di ispezioni di: G.P.D.A. - C.S.A.I. - C.S.I. - C.P.V.; consulenza in materia di circuiti e sicurezza; concorrenti, costruttori, piloti, organismi sportivi, amministrativi, pubblici, ecc.

Una volta tanto, come si vede, una associazione nasce con precisi programmi di lavoro e non generiche formulazioni di principi, che nel caso specifico non avrebbero senso. Da solo ciò dimostra che non ci si prefigge scopi se non quello di evitare ancora una gestione di potere sportivo in chiave non professionale e paternalistica nel settore specifico.



Qui sopra, in evidenza le feritoie posteriori dalle quali fuoriesce l'aria che ha attraversato i radiatori. A destra, senza la carenatura la linea anteriore della Gipsy, con il telaio a pannelli chiodati



La Gipsy ha un aspetto un po' inconsueto, con le canalizzazioni dell'aria di raffreddamento che si biforcano ai lati dell'abitacolo. Molto belli i cerchi, su disegno di Guidetti. Questa versione ha il passo medio, che però è facilmente aumentabile grazie alla sostituzione della flangia motore-cambio

**BIELLA** - Una corsa veloce fino a Biella attraverso un paesaggio meteorologicamente scandinavo, una breve attesa insieme al signor Fren, notissimo preparatore piemontese, «artista» nelle medie cilindrate ed esperto anche nelle grosse (suo infatti è il Dino 2000 cc con cui la Gipsy ha corso lo scorso anno) ed ecco arrivare Gian Carlo Guidetti con la sua ultima creatura.

Si tratta di una versione aggiornata della sport «Gipsy» tipo '72, alla quale sono state effettuate diverse modifiche, soprattutto sul passo e sull'aerodinamica. In un primo tentativo si era provato il passo corto (2,20) che si è rivelato poco positivo ai fini della possibilità di controllo della vettura; si è immediatamente ripiegato sul passo relativamente lungo (2,30) e in futuro si proverà anche con 2,35.

La possibilità di effettuare queste prove è intrinseca alla struttura del telaio «all'inglese» della Gipsy: si tratta di un semimonoscocca con pannelli rivettati su telaio in tubi quadri con sottotelaio posteriore amovibile e regolabile. I brancardi laterali hanno per lo più il compito di compendiare la struttura resistente e soprattutto assicurano una efficace «cellula di sopravvivenza» agli urti laterali. Il serbatoio, alle spalle del pilota, è in posizione baricentrica e altrettanto vicini al fatidico asse polare sono i radiatori laterali e il serbatoio dell'olio.

Gli accessori sono organizzati in modo da giacere tutti, in pianta, all'interno delle ruote, sempre per ridurre il momento polare di inerzia, a vantaggio della maneggevolezza nei momenti transitori tra traiettorie diverse. Il motore, sia il Dino che il Cosworth (1300) che altri possono essere flangiati al cambio con speciali distanziali mediante i quali è possibile regolare la posizione del baricentro. Mediante speciali staffe collegate al blocco i motori sono solidali nella parte anteriore e inferiore alla scocca. Nel caso del 2000 è probabile che la scocca finisca al roll-bar e il motore assolva la funzione portante.

Il progetto della Gipsy P 272, che può montare come già detto motori molto diversi, anche pluricilindrici molto bassi e larghi, è tutto opera di Guidetti, un parmense traplantato a Milano, di 34 anni, che tradisce una passione incredibile per le corse attraverso la sua calma conciliante. Frequenti viaggi in Inghilterra e amicizie ai posti giusti gli hanno permesso di

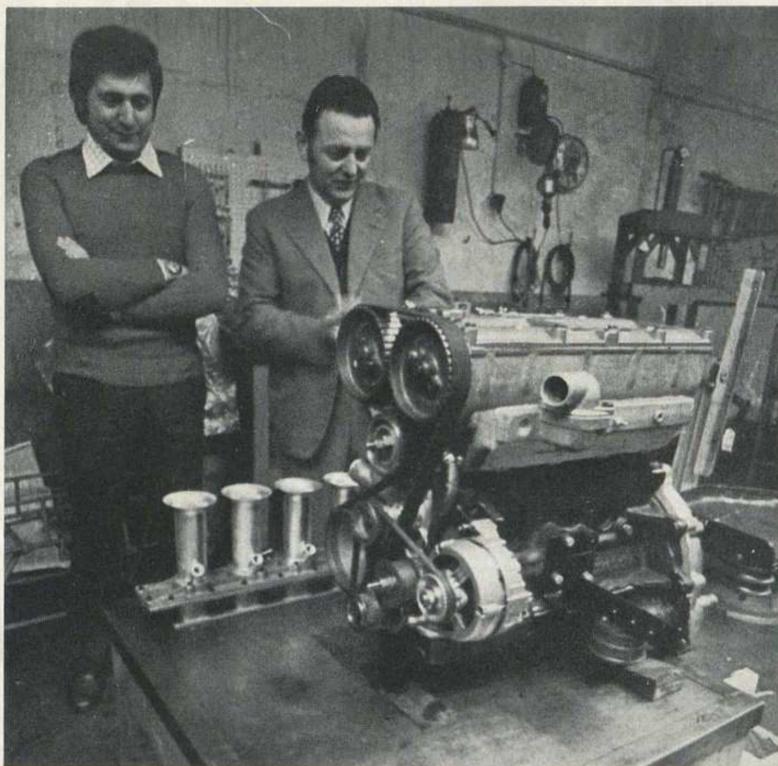
cultivare questo hobby che rischia di diventare qualcosa di anche troppo serio.

I particolari del progetto e della realizzazione tradiscono una cura certosina di tipo anglosassone: i freni anteriori (con i dischi ventilati, e pinze ATE), sono posti all'interno dei montanti in lega di magnesio con mozzi in titanio. La posizione dei dischi favorisce la ventilazione e riduce l'inerzia della sospensione (si era già vista un'applicazione di questo genere sulla Cooper F.1). Per ridurre il braccio a terra, distanza fra l'asse della ruota e il punto di intersezione al terreno della retta passante per le teste snodate del montante (che regola la sensibilità dello sterzo soprattutto in frenata, e i fenomeni di fatica) si è adattata la posizione della testa che collega il triangolo inferiore al montante inclinandolo sino a «copiare» esattamente il vano ricavato nella sagoma interna della ruota. Il braccio a terra risulta così, con cerchio da 10 pollici, di circa 65 mm.

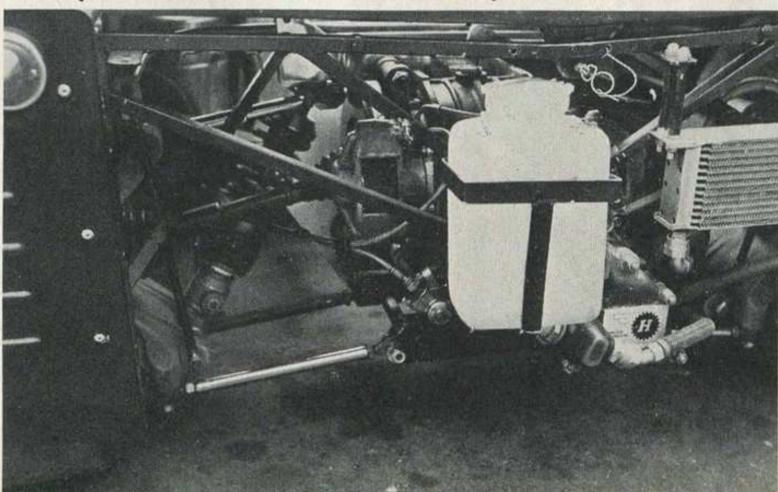
Le ruote sono state disegnate dallo stesso Guidetti e sono molto belle, componibili mediante elementi modulari conici in lega al magnesio; e la vettura monta cerchi da 13"x10" con gomme da 20" di diametro anteriori e 13x14 con gomme da 23" (Firestone) posteriori. Anche i montanti posteriori sono interessanti in quanto a disposizione di cuscinetti: l'asse ruota nonostante la larghezza del cerchio passa all'interno dei due cuscinetti. I cuscinetti usati sono di grande diametro a rulli conici.

I freni posteriori sono a lato del cambio, uno Hewland F.G. 400. La sospensione è classica a triangoli sovrapposti anteriori e posteriormente, oltre i due tradizionali puntoni verso l'avanti, vi sono in basso due puntoncini in luogo del triangolo rovescio. La carrozzeria, molto compatta e che sarà ulteriormente abbassata, ricorda vagamente la Shadow Can-Am con due grosse prese d'aria Naca ai lati dell'abitacolo tipo Ferrari. L'aria calda è evacuata da due grosse feritoie ai lati del motore.

Il muso è a «semicucchiolo» e sarà associato in futuro ad un alettone posteriore. Sono state sperimentate delle speciali molle in gomma Mollin-gom (tedesche, usate per macchinari industriali come fine-corsa), che hanno mostrato grandissimi vantaggi perché davano la sensazione, a parità di ri-



Sopra, il preparatore biellese Nazzeno Fren (a destra) contempla il Ford BDA 1300 che utilizzerà sulla Gipsy. Qui sotto, il retrotreno della Sport di Guidetti con bracci inferiori paralleli e freni al centro



**GUIDETTI** (alleato a **FREN**)

presenta la **GIPSY 1973**

# La nuova zingara

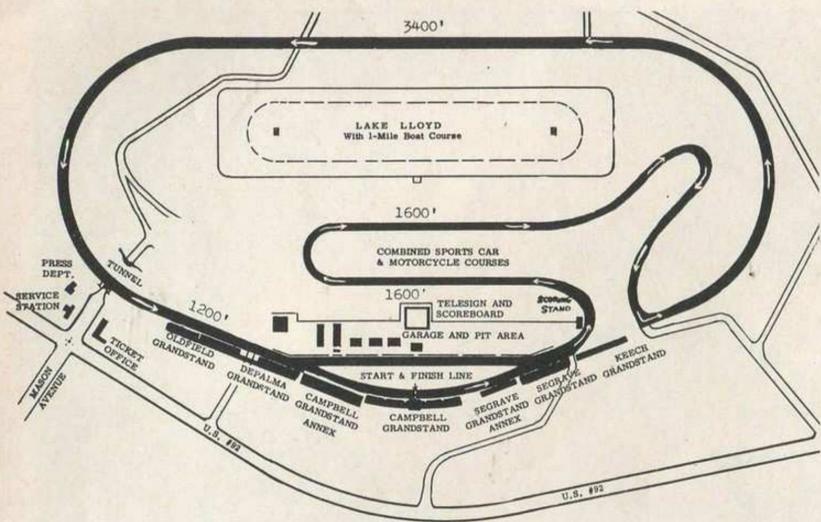
gidezza, di permettere alle ruote «di copiare la strada perfettamente» dice lo stesso Guidetti. Unico guaio, la facilità al surriscaldamento.

I programmi per il '73 del Team Gipsy sono di partecipare all'Euro 2000 con una vettura più competitiva possibile, per la quale si è in attesa di scegliere definitivamente il motore e non sono da trascurare sorprese «pluricilindriche». Per questa vettura si sta perfezionando un accordo interessante per cui per ora anche il nome del pilota è «top secret». Una vettura semi-ufficiale parteciperà al Campionato Italiano con un motore Cosworth BDA 1300, 80,98x63,5 derivato dal Formula Atlantic 1600 a carter in ghisa, venduto in kit dalla Cosworth e completamente riveduto e «rifocillato» da Nazzeno Fren che — si intende — farà la elaborazione e la messa a punto di tutti i motori della Gipsy nella sua bella officina di Biella.

Di motori 1300 ve ne saranno tre ufficiali a iniezione Kugelfischer (170 Hp a 10.500, utilizzazione da 6.500). Completamente rivisto è l'attacco del volano all'albero motore ora a 12 bulloni, così pure è stata rivista la struttura della distribuzione e altri particolari tipo pistoni, bielle, albero... e lubrificazione. Il costo ai privati sarà di 3.000.000. La GIPSY con motore 1300 sarà commercializzata a 7.500.000. Verranno costruiti diversi telai e quello attuale sarà destinato ad un servizio tipo «Rent-a-Car» propulso dal motore Dino 2000 che ha corso quest'anno, opportunamente rinfrescato. La vettura con questo motore è adatta sia alla pista e soprattutto alla salita. (il Dino eroga 220 HP a 8.500).

Per la categoria 1300, che si prospetta una delle più interessanti, Guidetti sarebbe disposto molto favorevolmente ad aiutare un giovane pilota valido a patto che si impegni di effettuare tutto il campionato. I collaboratori di Guidetti nella realizzazione della Gipsy sono Giuliano Laurenti, un bolognese esperto in carrozzeria e aerodinamica, Giorgio Milani, bustocco Capo Meccanico assistenza corse, e Patrizio Cantù esperto tecnico formulista. Guidetti si è riservato di rivelare i vari accordi ed i nomi dei piloti fra breve tempo in occasione di una prova a Casale della sua macchina. Vi è anche un interessante programma Formula Ford in cantiere.

**Giorgio Rossotto**



## La 24 ORE DAYTONA

La 24 ORE DI DAYTONA BEACH, prima delle undici prove del Mondiale Marche 1973, partirà alle ore 15 (ore 21 italiane) di sabato 3 febbraio 1973. Avrà termine dopo 24 ore, alle 15 di domenica.

Il costo dei biglietti varia da un massimo di 15 dollari (9.000 lire circa) per i posti sopra i box, a 10 dollari (6.000 lire circa) per le tribune non numerate e 7 dollari (4.000 lire circa) nel «prato».

Per l'occasione della 24 ore mondiale, il circuito di Daytona si è potenziato con la costruzione di due nuove tribune ai lati della linea d'arrivo, sull'ovale, per un totale di 5600 nuovi posti a sedere.

Un campionato come il Mondiale Marche 1973, che sulla carta si annunciava interessantissimo, avrà negli USA un inizio inconsueto. A parte infatti i problemi che hanno impedito l'effettuazione della 12 ore di Sebring anche nella diversa «sede» di Road Atlanta (e la corsa verrà recuperata proprio in Italia), il Mondiale Marche esordisce a Daytona Beach, in Florida, in una maniera un poco diversa dal solito.

La mancanza delle vetture sport 3 litri italiane, Ferrari ed Alfa, entrambe protagoniste dello scorso campionato, è stato un «colpo» che gli organizzatori della manifestazione hanno accusato, tanto da darne un riscontro polemico nel manifesto della gara. In esso, come avrete visto, compaiono delle vetture Gran Turismo, come una «prefigurazione» di quello che sarà il campionato nel '74, ma che sta anche a dimostrare come a Daytona non considerino «degne» di rappresentare un richiamo né Matra, né Lola, né Gulf-Mirage, le marche che verosimilmente si daranno battaglia per la vittoria finale.

Sulla carta, Matra e Mirage sono le più accreditate. Le sport francesi, dello stesso modello, rinnovato, che ha vinto la 24 Ore di Le Mans, partono con grosse ambizioni ed hanno in Cevert e Beltoise i piloti di punta. Molte chances anche per la nuova squadra Gulf-Mirage, che oltre a Hailwood, Ganley, Watson

e Bell potranno contare su Mario Andretti. Molto interessante sarà la lotta nelle GT, con in prima fila le Porsche Carrera preparate da Penske per Mark Donohue, le Ferrari Daytona, le Chevrolet Corvette.

Quanto alla Ferrari, come saprete, non è andata considerando troppo onerosa la trasferta. Lo avrebbe fatto per almeno 30.000 dollari, che però le sono stati rifiutati. L'Alfa non si è neppure mossa, stante il ritardo nella preparazione delle nuove 3 litri 12 cilindri. Certo, per le case italiane e la Ferrari in particolare questa battuta d'arresto non sarà facile da «digerire» in termini di punteggio. Chiunque guadagni i 20 punti iniziali, la Ferrari dovrà sudare per recuperare. Vincendo sempre le ci vorranno almeno 4 gare (cioè 80 punti) per superare il vincitore di Daytona nell'ipotesi che questa marca si piazzasse sempre seconda alle spalle della Ferrari.

## Cinque anni di storia - vincitori delle prove mondiali MARCHE

### Campionato mondiale marche 1967-1972

#### 24 ORE DI DAYTONA

- 1967 Bandini-Amon (Ferrari) km 4.082 a 170,055 kmh
- 1968 Elford-Neerpasch-Siffert-Stommelen (Porsche) km 4.065 a 171,664 kmh
- 1969 Donohue-Parsons (Lola) km 3.835 a 159,725 kmh
- 1970 Rodriguez-Kinnunen (Gulf-Porsche) km 4.438 a 184,825 kmh
- 1971 Rodriguez-Oliver (Gulf-Porsche) km 4.219 a 175,702 kmh
- 1972\* Andretti-Ickx (Ferrari) 6 ore a 199,773 kmh

#### 12 ORE DI SEBRING

- 1967 Andretti-McLaren (Ford) km 1.999 a 166,290 kmh
- 1968 Herrmann-Siffert (Porsche) km 1.982 a 164,938 kmh
- 1969 Ickx-Oliver (Gulf-Ford) km 1.999 a 166,306 kmh
- 1970 Giunti-Vaccarella-Andretti (Ferrari) km 2.074 a 172,629 kmh
- 1971 Elford-Larrousse (Porsche) km 2.175 a 181,286 kmh
- 1972 Andretti-Ickx (Ferrari) km 2.167 a 179,419 kmh

#### 6 ORE DI BRANDS HATCH

- 1967 Spence-Hill (Chaparral) km 899,672 a 149,765 kmh
- 1968 Ickx-Redman (Gulf-Ford) km 929,519 a 154,399 kmh
- 1969 Siffert-Redman (Porsche) km 967,893 a 161,253 kmh
- 1970\* Rodriguez-Kinnunen (Gulf-Porsche) a 148,269 kmh
- 1971\* de Adamich-Pescarolo (Alfa Romeo) a 156,346 kmh
- 1972\* Andretti-Ickx (Ferrari) a 169,138 kmh

\* Distanza gara 1000 km

#### 1000 KM DI MONZA

- 1967 Bandini-Amon (Ferrari) a 198,502 kmh
- 1968 Hawkins-Hobbs (Gulf-Ford) a 190,296 kmh
- 1969 Siffert-Redman (Porsche) a 206,305 kmh
- 1970 Rodriguez-Kinnunen (Gulf-Porsche) a 232,597 kmh
- 1971 Rodriguez-Oliver (Gulf-Porsche) a 235,251 kmh
- 1972 Ickx-Regazzoni (Ferrari) a 170,457 kmh

#### 1000 KM DI SPA

- 1967 Ickx-Thompson (Gulf-Mirage) a 193,273 kmh
- 1968 Ickx-Redman (Gulf-Ford) a 198,196 kmh
- 1969 Siffert-Redman (Porsche) a 227,174 kmh
- 1970 Siffert-Redman (Gulf-Porsche) a 240,400 kmh
- 1971 Rodriguez-Oliver (Gulf-Porsche) a 249,024 kmh
- 1972 Redman-Merzario (Ferrari) a 233,385 kmh

#### TARGA FLORIO

- 1967 Hawkins-Stommelen (Porsche) a 108,720 kmh
- 1968 Elford-Maglioli (Porsche) a 111,085 kmh
- 1969 Mitter-Schutz (Porsche) a 117,440 kmh
- 1970 Siffert-Redman (Gulf-Porsche) a 121,479 kmh
- 1971 Vaccarella-Hezemans (Alfa Romeo) a 120,031 kmh
- 1972 Merzario-Munari (Ferrari) a 122,436 kmh

#### 1000 KM DEL NURBURGRING

- 1967 Schutz-Buzetta (Porsche) a 145,373 kmh
- 1968 Siffert-Elford (Porsche) a 152,935 kmh
- 1969 Siffert-Redman (Porsche) a 162,460 kmh
- 1970 Elford-Ahrens (Porsche) a 164,970 kmh
- 1971 Elford-Larrousse (Porsche) a 171,358 kmh
- 1972 Peterson-Schenken (Ferrari) a 166,676 kmh

#### 24 ORE DI LE MANS

- 1967 Gurney-Foyt (Ford) km 5.235 a 218,003 kmh
- 1968 Rodriguez-Bianchi (Gulf-Ford) km 4.447 a 184,922 kmh
- 1969 Ickx-Oliver (Gulf-Ford) km 4.996 a 208,204 kmh
- 1970 Attwood-Herrmann (Porsche) km 4.606 a 191,937 kmh
- 1971 Marko-Van Lennep (Porsche) km 5.334 a 222,218 kmh
- 1972 Pescarolo-Hill (Matra) km 4.690 a 195,413 kmh

#### 1000 KM DI ZELTWEG

- 1969 Siffert-Ahrens (Porsche) a 186,290 kmh
- 1970 Siffert-Redman (Gulf-Porsche) a 195,477 kmh
- 1971 Rodriguez-Attwood (Gulf-Porsche) a 198,067 kmh
- 1972 Ickx-Redman (Ferrari) a 201,865 kmh

#### 6 ORE DI WATKINS GLEN

- 1968 Ickx-Bianchi (Gulf-Ford) a 176,185 kmh
- 1969 Siffert-Redman (Porsche) a 178,969 kmh
- 1970 Rodriguez-Kinnunen (Gulf-Porsche) a 189,556 kmh
- 1971 de Adamich-Peterson (Alfa Romeo) a 181,253 kmh
- 1972 Ickx-Andretti (Ferrari) a 176,008 kmh

#### 1000 KM DI BUENOS AIRES

- 1971 Siffert-Bell (Gulf-Porsche) a 186,193 kmh
- 1972 Peterson-Schenken (Ferrari) a 173,739 kmh

## Questi i primati da battere

(circuito completo m 6.130)

24 ORE: Rodriguez-Kinnunen (Porsche 917) 724 giri alla media di 184,419 kmh (1970)

Giro più veloce: Siffert-Redman (Porsche 917) in 1'47"1 alla media di 208,103 kmh ('70)

6 ORE: Ickx-Andretti (Ferrari 312P) 194 giri alla media di 186,644 kmh (1972)

Giro più veloce: non comunicato dai cronometristi

Primato sul giro: Donohue (Ferrari 512 M) in 1'41"25 alla media di 218,189 kmh (1971)

## Le «stock-car»

hanno ricominciato

a RIVERSIDE

## DONOHUE Matador su Allison

RIVERSIDE - Il versatile Mark Donohue, famoso sui catini come sui percorsi stradali, ha ottenuto la sua prima clamorosa vittoria nella categoria «Nascar» - Stock car - al volante di una Matador bianco-rosso-blu. Il successo ha premiato la classe del biondo pilota del New Jersey il quale, oltre alla Coppa prestigiosa, ha portato via 12 (oltre 7 milioni di lire) dei centomila dollari in palio, dopo una gara combattuta e contrastata dai più noti assi della categoria.

Donohue, che lo scorso anno vinse la 500 Miglia d'Indianapolis, ha preso il comando al 158. giro e per 33 volte è passato dinanzi ai 55 mila spettatori con un leggero vantaggio, che poi è divenuto di circa due giri, su Bobby Allison il numero uno della Nascar, per premi vinti, della scorsa stagione. Il successo di Donohue assume più valore in quanto la sua «Matador», preparata da Roger Penske è di soli 6000 cc di cilindrata rispetto alla Chevrolet di Allison di 7 litri. Ed era la prima volta che questo genere di macchina partecipava ad una competizione simile, ma la classe del pilota di Penske ha avuto il sopravvento sugli altri specialisti soprattutto sulla parte ovale asfaltata.

Vale la pena di ricordare che alla vigilia della «Winston Western 500», David Pearson aveva conquistato la prima posizione di partenza girando sul circuito di 4180 metri alla media record di 178,404 kmh. Pearson era al volante di una Mercury 1971 curata dai famosi fratelli Woods. Richard Petty, Bobby Unser e Donohue erano partiti dalla terza fila mentre Bobby Allison figurava in seconda posizione, avendo ottenuto la media di 177,193 kmh.

La giornata calda metteva subito vittime famose, compreso David Pearson e Bobby Unser, ma Allison teneva duro sino al 154. giro allorché veniva espulso la bandierina gialla che rallentava i concorrenti sino al 158. giro. In quel momento Donohue si piazzava in prima posizione con molta autorevolezza e lentamente consolidava il distacco tra l'entusiasmo degli spettatori.

La prossima importantissima 500 Miglia Stock car avrà luogo il 18 febbraio a Daytona in occasione della «Daytona Week» dopo la «24 Ore» per il mondiale marche. Per quella gara sono in lizza tutti i più grandi assi della categoria ed altri della USAC. Il monte premi sarà di oltre 250 mila dollari, pari a oltre 147 milioni di lire.

Adriano Manocchia

WINSTON WESTERN 500 - Prima del campionato NASCAR stock car - Riverside, 20 gennaio 1973.

#### LA CLASSIFICA

1. Mark DONOHUE (Matador) alla media di kmh 165,174; 2. Bobby Allison (Chevelle) a 1 giro; 3. Ray Elden (Dodge 72) a 5 giri.

# PUMA GT

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



Per risposta  
inviare L. 200  
in francobolli

Parafanghi in vetroresina  
al prezzo  
cadauno di L. 13.400

Dopo i rallysti  
e le «Formula 1»  
tocca alle Sport

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

AUTO  
SPORT  
NT

# domenica SPRINT



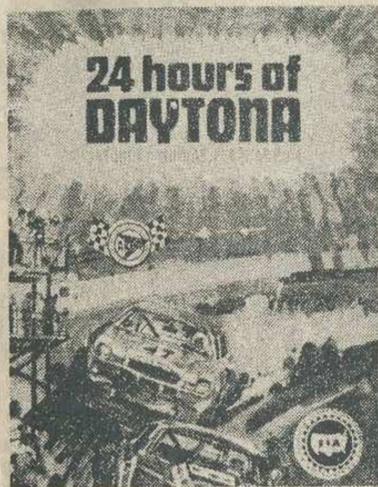
IL « MONTE AMARO »  
da pagina 28

# MONDIALI atto 1°

## questi i protagonisti a DAYTONA

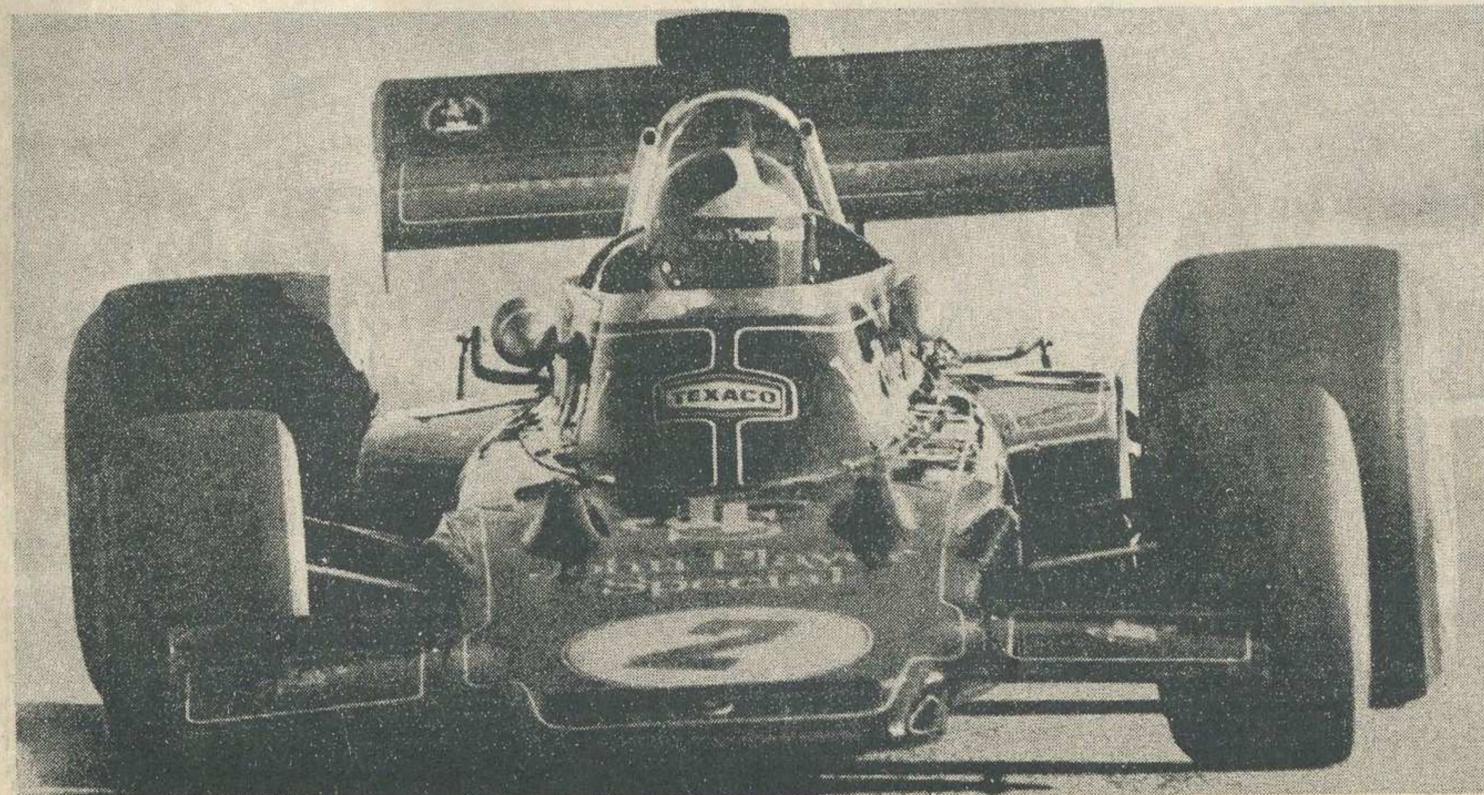


Il « mondiale » si presenta  
da pagina 20



N.	PILOTI	VETTURA	
1	Derek Bell - Mike Hailwood	Gulf-Mirage Mk 6	
2	Howden Ganley - John Watson	Gulf-Mirage Mk 6	
3	J. P. Beltoise - François Cevert Henry Pescarolo	Matra-Simca 670	
5	Dave Heinz - Bob McClure Bob Johnson	Chevrolet Corvette	
6	Mark Donohue - George Follmer	Sunoco Porsche Carrera	
7	Clay Young - Eddie Johnson	Chevrolet Camaro Z-28	
8	Tom Nehl - Steve Durts	Chevrolet Camaro Z-28	
9	Ray Kessler - Ric Panch Wilbur Pickett	Chevrolet Camaro Z-28	
10	Bill Barber - Charlie Kemp	Chevron B 23	
11	Tony De Lorenzo - Mo Carter	Chevrolet Corvette	
12	Jean-Louis Lafosse - Reine Wisell	Lola T 282	
14	Bob Christiansen - John Trembley	Chevrolet Camaro	
15	Mike Keyser - Tony Adamowicz Bob Beasley	Porsche 911 S	
16	Peter Kirill - Russ Norburn - Bill Bean	Porsche 911 S	
17	Vince Gimondo - Bill Dingman	Chevrolet Camaro Z-28	
18	Robert Buchler - Pete Harrison	Ferrari Dino	
19	Otto Stuppacher - Harry Bytzek Bert Kuehne	Porsche 908-2	
20	piloti da designare	Ferrari GTB 4	
21	Luigi Chinetti - Bob Grossman	Ferrari GTB 4	
22	Claude Ballot Lena Jean-Claude Andruet	Ferrari GTB 4	
23	Tony Adamowicz - Milt Minter	Ferrari GTB 4	
24	Fred Von Buren - Guillermo Rojas Hector Rebaque	Ford Escort	
25	Bert Everett - John Buffum Wilbur Pickett	Ford Escort	
27	Ernie Shaw - Norman Mosher Al Straub	vettura da designare	
28	Bill Simpson - Gary Belcher	Chevrolet Corvette	
29	Ralph Nosedo - Ray Mummery	Chevrolet Camaro	
30	Guido Levetto - Mario Levetto Ara Dube	Chevrolet Camaro	
31	James Locke - Bob Bailey	Porsche 911 S	
33	John McComb - David Dooley	Ford Mustang	
34	Jerry Thompson - Ike Knupp Mike Murray		Chevrolet Corvette
41	Ray Gage - Jim Grob		Lotus-BMW
43	David Helmick - John O' Steen		Porsche 911 S
47	Tim Chitwood - Joe Chitwood		Chevrolet Camaro
48	John Greenwood - Bob Johnson		Chevrolet Corvette
49	Ron Grable - Don Yenke		Chevrolet Corvette
50	piloti da designare		Chevrolet Corvette
51	Klaus Selbert - Marvin Shoenfeld Robert Klempel		Porsche 911
52	Hugh Kleinpeter - James Gammon Tom Shelton		Chevron B 23
54	John Fitzpatrick - Erwin Kremer Wird Nachgenannt		Porsche 911 S
55	Tiny Lund - X		Pontiac Firebird
56	Reinhold Jost - Sepp Greger		Porsche 911
57	Tony Fischhaber - Dieter Schmid		Porsche 908-3
58	Andrew Carduner - Jacques Bienvenue		Porsche 911 S
59	Peter Gregg - Hurley Haywood		Porsche Carrera
61	Robert Stoddard - Frant Harmstad Pat Keating		Porsche 914-6
62	Bob Bergstrom - Jim Cook		Porsche 911
64	Robert Baechle - Roger Pierce Roger Burdick		Chevrolet Corvette
66	Al Cosentino - Craig Fischer Bill Bean		Fiat-Abarth
73	Dale Kreider - Rick Silvers Paul Toppin		Triumph GT 6
75	Larry Bock - Carl Shafer Gene Harrington		Chevrolet Camaro Z-28
77	George Stone - Bruce Jennings Mike Downs		Porsche 911 S
78	Jacques Groleau - Gordon Johnson		Datsun 240 Z
80	John Elliot - Bill McDill		Chevrolet Camaro
87	Houghton Smith - Bert Gafford		Chevrolet Camaro
88	Edwin Abate - William Cuddy		Porsche 910
89	Mike Tillson - Alvan Holbert Dieter Oest		Porsche 911 S
93	Bobby Fischer - Tom Gloy		Chevron B 16
95	Bobby Clark - X		Datsun 510
96	José Rodriguez - Reinaldo Almeida		Chevrolet Camaro
99	Horacio Alvarez - Diego Fables		Porsche 911 S
94	Steve Ross - Bob Mitchell Dave Houser		Chevrolet Camaro

BUENOS AIRES - Di forza il campione del mondo della LOTUS JPS ha vinto in ARGENTINA la prima prova mondiale F. 1 1973



# Il pugno chiuso di « FITTI »





gara internazionale di velocità valida quale prima prova del Campionato Mondiale Piloti di Formula 1. Autodromo Municipale di Buenos Aires, Argentina, di 3345 metri, 96 giri pari a km 321,120. Tempo sereno, temperatura calda, spettatori oltre 100.000. 28 gennaio 1973.

# G. P. di Argentina



## COSI' (IN 19) AL VIA

EMERSON FITTIPALDI (Lotus-JPS) 1'10"84	CLAY REGAZZONI (BRM-Marlboro) 1'10"54
JACKIE STEWART (Tyrrell) 1'11"03	JACKY ICKX (Ferrari) 1'11"01
FRANÇOIS CEVERT (Tyrrell) 1'11"46	RONNIE PETERSON (Lotus-JPS) 1'11"06
DENIS HULME (McLaren-Yardley) 1'11"70	JEAN-PIERRE BELTOISE (BRM-Marlboro) 1'11"48
MIKE HAILWOOD (Surtees) 1'12"13	CARLOS REUTEMANN (Brabham) 1'12"08
WILSON FITTIPALDI (Brabham) 1'12"31	PETER REVSON (McLaren-Yardley) 1'12"22
ARTURO MERZARIO (Ferrari) 1'12"54	VIKI LAUDA (March) 1'12"39
NANNI GALLI (Iso-Marlboro) 1'13"97	CARLOS PACE (Surtees) 1'13"85
MIKE BEUTTLER (March) 1'15"15	JEAN-PIERRE JARIER (March-STP) 1'14"27
HOWDEN GANLEY (Iso-Marlboro) 1'15"29	

## COSI' (IN 10) ALL'ARRIVO

1. Emerson Fittipaldi (John Player Special-Lotus 72), 96 giri in 1.56'18"22, alla media di 165,688 kmh; 2. Cevert (Tyrrell-Ford) 1.56'22"91; 3. Stewart (Tyrrell-Ford) 1.56'51"41; 4. Ickx (Ferrari B 2) 1.57'00"79; 5. Denis Hulme (McLaren-Yardley) a 1 giro; 6. Wilson Fittipaldi (Brabham-Ford) a 1 giro; 7. Regazzoni (BRM-Marlboro) a 3 giri; 8. Revson (McLaren-Yardley) a 4 giri; 9. Merzario (Ferrari B 2) a 4 giri; 10. Beuttler (March) a 6 giri.

## I NUOVI PRIMATI

Sulla distanza: Emerson Fittipaldi, media 165,688. Primato precedente: Jackie Stewart (Tyrrell) media 161,463 (su 95 giri, G.P. di Argentina 1972). Sul giro: Emerson Fittipaldi, il 96. giro in 1'11"22, media 169,107. Primato precedente: Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) in 1'13"66, media 164,497 kmh. (G.P. Argentina 1972).

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Jarier	84. giro	distacco radiatore destro
Beltoise	79. giro	rottura motore
Ganley	79. giro	rottura sospensione
Peterson	67. giro	lubrificazione
Lauda	66. giro	pressione olio
Reuteman	16. giro	avarìa alla frizione
Pace	10. giro	rottura sospensione
Hailwood	10. giro	rottura sospensione
Galli	1. giro	rottura cinghia pompa benzina

## LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Emerson Fittipaldi ●●●●● - Ickx, Cevert, Regazzoni ●●●● - Stewart, Peterson, Revson, Merzario, Beltoise, Reutemann, Lauda, Jarier, Hulme, Beuttler, Wilson Fittipaldi ●●● - Ganley, Pace, Hailwood, Galli non classif.

## LA CLASSIFICA MONDIALE DOPO LA PRIMA PROVA

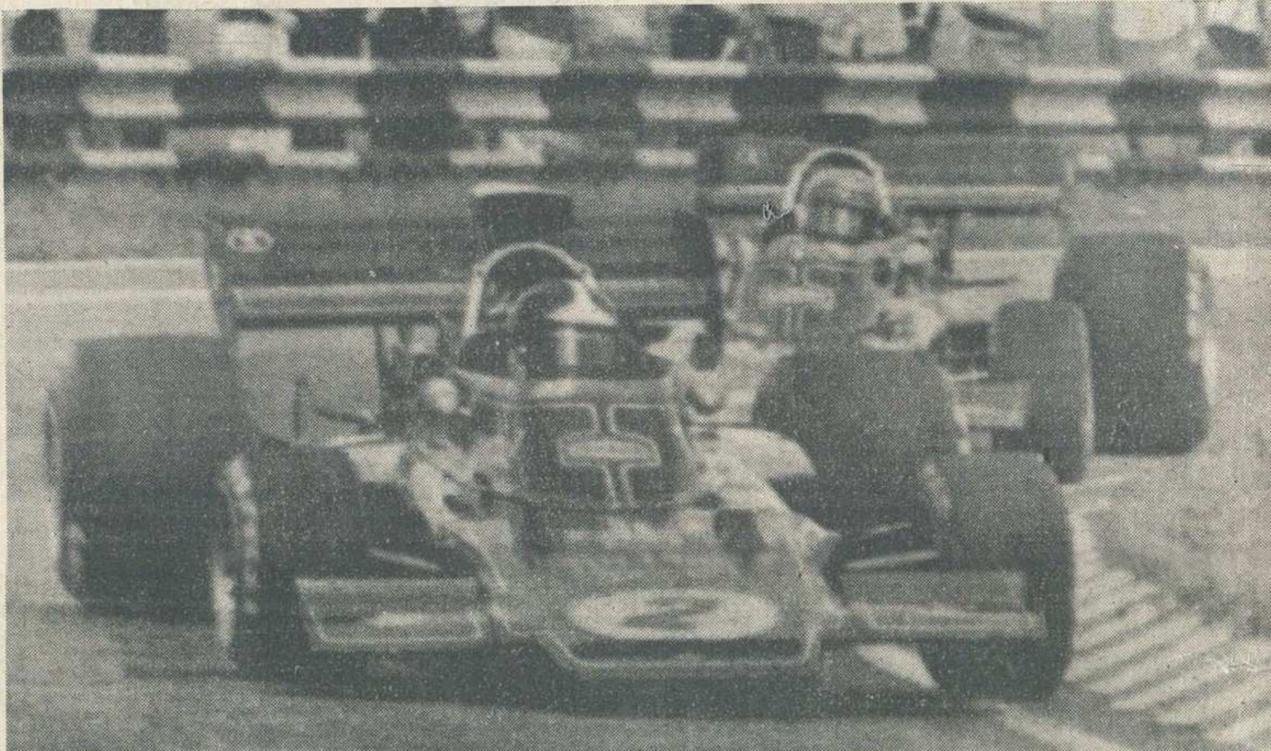
1. Emerson FITTIPALDI punti 9; 2. François CEVERT 6; 3. Jackie STEWART 4; 4. Jacky ICKX 3; 5. Denis HULME 2; 6. Wilson FITTIPALDI 1. La seconda prova sarà il Gran Premio del Brasile, in programma ad Interlagos (San Paolo) l'11 febbraio.

BUENOS AIRES - Stavolta insieme con l'entusiasmo per la vittoria di Emerson Fittipaldi, dobbiamo dirvi del nostro entusiasmo anche per un servizio che raramente ci è capitato di riscontrare così buono ed efficiente. Se Autosprint ha potuto avere in tempo e con tanta dovizia, nonostante la differenza di fuso orario e la tardissima ora di svolgimento del Gran Premio di Argentina, tutto quello che vedete su queste pagine, un grazie davvero sincero lo dobbiamo allo straordinario servizio di trasmissione che l'Ente nazionale telecomunicazioni argentino - ENTEL - ha predisposto sul circuito. Nessuna chiamata telex o telefonica da noi compiuta ha avuto attese, e proprio in pochi secondi abbiamo avuto dall'altra parte dei cavi la nostra redazione. I lettori che hanno telefonato in redazione mentre il G.P. era in corso hanno potuto avere informazioni proprio per questo.

## Spettacolare inizio del mondiale

piloti: REGAZZONI subito lepre, rallentato da una gomma sgonfia; poi la grande bagarre fra le Tyrrell e la LOTUS, mentre ICKX fatica per concludere al quarto posto

# Per 30 giri Jackie



# poi EMERSON si

### DALL'INVIATO

BUENOS AIRES - E' stata una delle corse più emozionanti degli ultimi tempi. Una rincorsa quasi come quella favolosa di Fangio, che era qui a vedersi lo spettacolo, e forse ricordava i particolari di quell'ormai storico premio di Germania del 1957 che lo vide vincere la corsa superando nelle ultime fasi le Ferrari di Hawthorn e Collins.

Una corsa come quella bonaerense è davvero tale da consacrare un campione, se pur ve n'era bisogno per Emerson Fittipaldi che ha conquistato il suo titolo in modo regolare l'anno scorso. Osanna a Fittipaldi, e davvero lo merita! Ha saputo ancorare l'attenzione di tutti ed ha saputo suscitare anche in noi incalliti suiveurs delle corse un entusiasmo che non ci prendeva da tanto tempo.

Anche noi, ai bordi della pista, abbiamo fatto davvero il tifo per lui, come le migliaia di brasiliani che hanno gremito i posti migliori del circuito di Buenos Aires.

Ed il tifo abbiamo comincia-

to a farlo quando, per decine e decine di giri, abbiamo visto come Fittipaldi lottasse col pugnale in bocca per conquistare il posto che gli compete, e ne era costantemente impedito da Stewart che non lo lasciava passare, perché davanti c'era Cevert e — come accade — Stewart si era trasformato in guardiano del primato che il compagno aveva ottenuto.

Una cosa che non si dovrebbe fare ma che spesso si fa e che si capisce, anche perché Stewart potrebbe dire che tanto il campione del mondo era Fittipaldi e quindi se voleva passare che tentasse di farlo, che lui certo di favori non ne faceva!

Non sappiamo se lo ha detto o pensato, ma vedi caso è esattamente quello che ha detto Regazzoni al Nurburgring l'anno scorso quando Stewart inveiva per la manovra ostruzionistica che lo svizzero compiva, secondo lui, e che ricorderete è finita con Stewart fuori pista.

E' stato Stewart a farlo qui a Baires, e certo non si può dire che lo abbia fatto in modo scorretto, limitandosi a

non favorire Fittipaldi e quindi a proteggere il compagno e contemporaneamente il suo secondo posto, che in ogni caso avrebbe portato sei punti togliendoli all'avversario.

E' durata una trentina di giri, questa situazione, una trentina di giri con Fittipaldi a puntare il basso muso del-

### I migliori tempi sul giro

E. FITTIPALDI	1'11"22
C. REGAZZONI	1'11"46
J. ICKX	1'11"90
J. STEWART	1'11"94
F. CEVERT	1'11"97
R. PETERSON	1'12"07
J.P. BELTOISE	1'12"09
P. REVSON	1'12"37
D. HULME	1'12"54
C. REUTEMANN	1'12"98
N. LAUDA	1'13"07
W. FITTIPALDI	1'13"08
C. PACE	1'13"57
M. HAILWOOD	1'13"75
A. MERZARIO	1'13"88
J.P. JARIER	1'14"25
H. GANLEY	1'15"15
M. BEUTTLER	1'15"18

**BUENOS AIRES** - Questa Temporada è un gran trionfo degli argentini sotto tutti gli aspetti: politico, economico e sociale. Il fatto di avere le vetture di F. 1 sul loro circuito significa aver vinto una battaglia condotta fino alle estreme conseguenze; era necessario superare ogni ostacolo e portarla fino al traguardo perché così imponeva l'attuale situazione argentina.

Il «no» deciso dal presidente Lanusse alla corsa aveva portato lo scompiglio nelle file degli organizzatori: si trattava di superare un «no» secco presidenziale che non ammetteva replica. Sono quindi entrati in campo i giornalisti, una lotta ai ferri cor-

ti contro coloro che si opponevano alla corsa, non per un partito preso contro la Temporada, ma per una mancanza di conoscenza dei fatti e dei risultati.

Il presidente Lanusse sapeva solo che la Temporada anteriore era costata 400 milioni di pesos pari a circa 200 milioni di lire italiane e davanti ad una situazione politica instabile e pericolosa aveva finito col dire di no preferendo alla corsa un ospedale o delle case popolari. Il suo ragionamento era giusto, perfetto sotto un profilo politico, ma non aveva calcolato i riflessi negativi dell'immagine dell'Argentina all'estero, specialmente in Brasile; non avevano i suoi

consiglieri compreso che la cancellazione della corsa non sarebbe mai stata vista sotto un aspetto economico, politico.

Che tutti, ripeto tutti, avrebbero pensato che in fondo quello che proibiva la corsa non era tirare la cinghia per farla, ma la paura dei rapimenti dei corridori, la situazione politica nervosa e inquieta che avrebbe potuto far pensare a situazioni caotiche e non dominabili internamente. Poi i brasiliani avevano tutto l'interesse che l'Argentina perdesse la sua data del campionato.

L'Europa specialmente avrebbe considerato questa «débacle» come la conferma che Lanusse

ha la sedia presidenziale che gli trema sotto ed era quindi necessario effettuare la corsa costi quel che costi. E quando Lanusse ha conosciuto i cinque punti fattigli giungere dal collega Merlo che gli chiarivano l'effettiva situazione della corsa e le sue implicazioni all'estero, non ha avuto dubbi ed ha dato ragione ai giornalisti che una volta tanto uniti, hanno lottato duri e tenaci affinché la corsa avesse luogo.

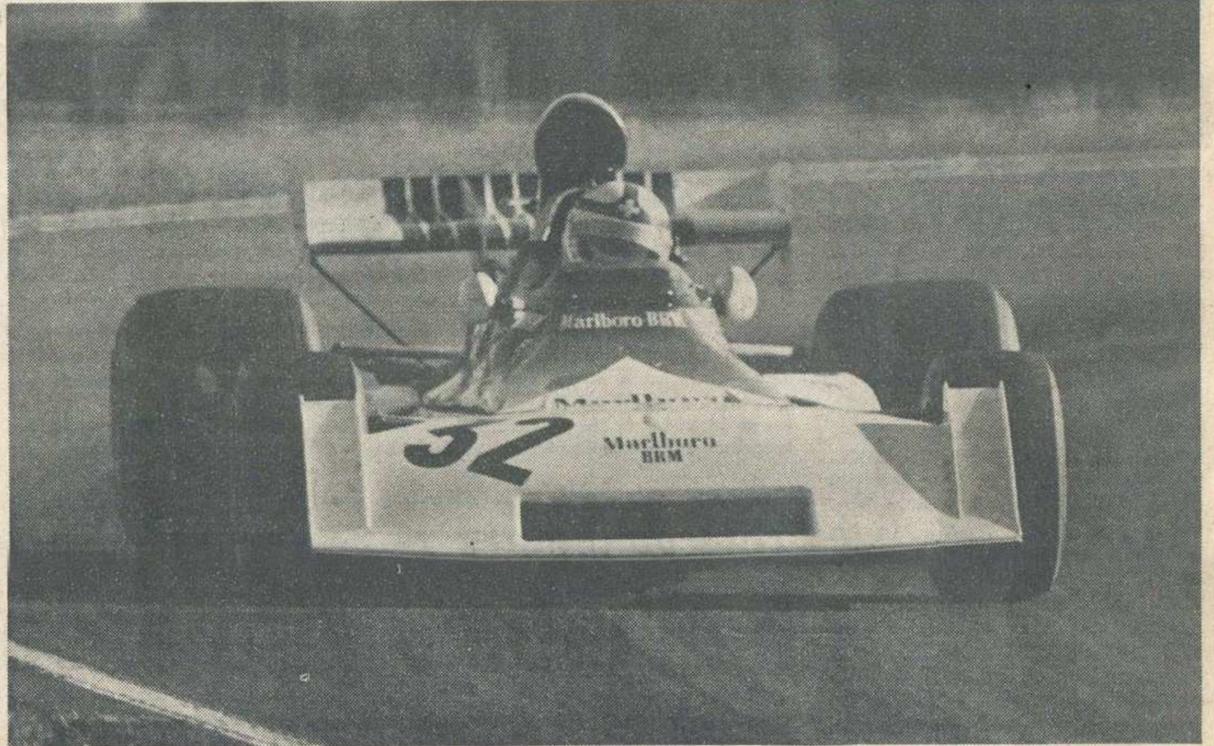
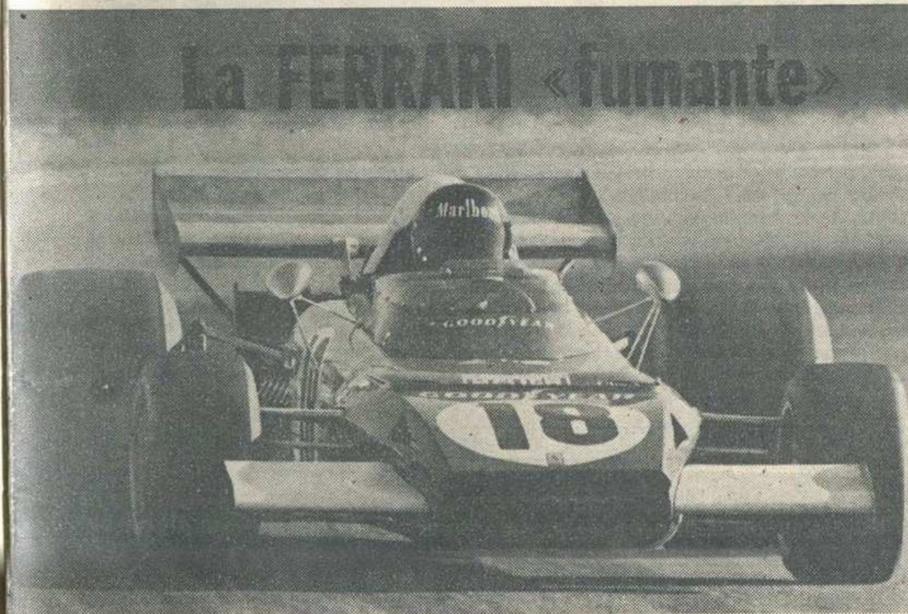
Sono saltati fuori subito, così d'acchito, quei soldi tanto attesi, l'Argentina ha potuto far fronte agli impegni internazionali in tempo per effettuare la corsa, mentre gli addetti sono

tornati sul circuito per pulirlo bene, perché il tempo non ammetteva dilazioni e stringeva sulla data della corsa. L'appoggio delle ditte private è stato massiccio, salvando una situazione che sembrava dolorosamente perduta per gli argentini.

Le spese sono state controllate da una amministrazione feroce che non ha lasciato buchi finora, gli incassi rasentano i 50 milioni di lire, un terzo della spesa che si considera fattibile per la corsa, ed infine i corridori sono di nuovo qui assieme ai loro bolidi.

Augusto C. Bonzi

# ha fatto «muro» per CEVERT



A sinistra, nella prima parte della gara, Fittipaldi, che alla vigilia veniva «quotato» dai bookmakers 7-4, era rimasto invischiato nel gruppo. Eccolo seguito da Peterson. Qui sopra, Ickx ha rotto il motore fresco nelle prove ed ha corso con un propulsore stanco. A destra, Regazzoni è stato fermato da una gomma sgonfia

# è tuffato in strepitoso sorpasso

la Lotus contro le ruote della Tyrrell, ad alzare di tanto in tanto il braccio a pugno, e talvolta a indice puntato per mostrare ai commissari che l'altro non lo lasciava passare. Finalmente ce l'ha fatta, e deve un poco ringraziare Merzario, complice involontario, perché è stato nel doppiare l'italiano che la fulminea e davvero eccezionale rapidità di riflessi di Fittipaldi ha fatto intravedere lo spiraglio per riuscire a mettere le ruote davanti a quelle dello scozzese.

Da allora è stato, quello che abbiamo visto, davvero entusiasmante. Mancavano soltanto una quindicina di giri alla fine e davanti c'era sempre Cevert con quasi quattro secondi di vantaggio. Fittipaldi si è buttato nella più rabbiosa rincorsa che abbiamo mai vista e in cinque giri era alle ruote di Cevert. La gente, tutta la gente, impazziva per lui e quelli che erano nelle gremmitissime tribune erano tutti in piedi, e quelli che erano al centro del circuito correvano da una all'altra parte per vedere i passaggi nelle due posizioni visibili.

Lui è rimasto incollato a Ce-

vert per altri due giri, ed era chiaro che il francese tentava di ripetere quello che a Stewart era riuscito per tanto tempo. Per Cevert era ancora più importante poiché poteva significare la seconda vittoria in un Gran Premio e poteva rinverdire una gloria che stava appannandosi anche a casa sua.

Ha tentato ma non vi è riuscito e credo proprio che oggi non sarebbe riuscito a nessuno di farlo.

C'era ancora da doppiare qualcuno, e stavolta era Regazzoni. Fittipaldi ha colto anche qui il momento favorevole, ed ha rischiato e lo abbiamo visto tuffarsi nella breve discesa in mezza curva che precede il tornante prima delle tribune. Certo, deve aver usato tutto il suo coraggio, tutta la sua abilità per riuscire nella manovra, ma abbiamo visto che il «periscopio» della Lotus sopravanzava quello della Tyrrell ed abbiamo capito pur senza vederlo che a mezza curva Fittipaldi sarebbe stato in testa.

Quando sono sbrucati dall'altra parte, seminasposti dall'erba alta, era la presa d'aria

nera della Lotus davanti a quella della Tyrrell e da allora, negli ultimi giri, è stata la cavalcata trionfale, con la gente che lo applaudiva ed i brasiliani che impazzivano e cominciavano la conta del ritmo di samba, e gli argentini che eran con loro, e noi tutti che eravamo felici.

Perché Fittipaldi questa gara l'ha davvero meritata, ed è giusto che l'abbia vinta, essendo stato sempre in prima fila ed avendo poi dovuto recuperare i pochi secondi che nella parte centrale della corsa aveva dovuto perdere per aver dovuto ceder terreno in una di quelle fasi convulse che caratterizzano i sorpassi in una serie di curve lente. Ne avevano profittato Cevert e Stewart, Cevert rimasto in testa solo dopo che Regazzoni, primo al via e primo davvero con bella autorità durante la prima parte di corsa, aveva ceduto perché la sua macchina non andava più tanto diritta.

Ecco perché, quando Fittipaldi ha recuperato e si è messo alle costole di Stewart, ci si attendeva che, nella leale maniera dei campioni, lo scoz-

zese gli desse strada. Si era a meno di metà gara, e tutto era ancora da fare. E da allora in poi abbiamo visto, invece, una delle più pure manovre di ostruzionismo proiettivo, con Stewart a tenersi il Fittipaldi dietro le spalle incurante di come la gente potesse pensarla.

Qualche volta, ma pochine, anche i commissari si sono accorti dei tentativi di Fittipaldi di passare, e qualche volta hanno acceso le luci blu. Ma forse il sole (la scusa potrebbe essere buona) ha impedito a Stewart di vedere i segnali? Fatto sta che ci son voluti una trentina di giri almeno perché finalmente, e con la complicità involontaria di Merzario come abbiamo detto, la Lotus nera ancor più annerita e diventata opaca per il tanto olio raccolto dietro la Tyrrell, passasse.

Si era al settantaquattresimo giro. E davanti Cevert aveva quattro secondi di vantaggio, qualcosa di più. Il giro dopo il distacco era sceso a tre secondi, poi a due, poi a uno, e infine al 79. giro la macchina nera aveva raggiunto quella blu.

Due giri ancora dietro e all'81. giro il capolavoro, compiuto nella curva a ritorno ma ampia che precede i box. Un passaggio spettacolare e via, decisamente, con immediato vantaggio sul francese. Irresistibile, Fittipaldi, e sempre più veloce, col tempo primato all'ultimo passaggio, quello davanti alla bandiera a scacchi ed al berretto in aria di Colin Chapman che al gusto della vittoria sta rifacendo l'abitudine, quella che aveva tanto piacevolmente (per lui) preso al tempo di Clark.

Osanna a Fittipaldi, dicevo, e credetemi che se lo merita. Però bravissimo anche a Regazzoni, che ha confermato il suo giro primato in prova con il primo posto in gara fino a che tutto è andato bene. Gli si è sgonfiata poco a poco una gomma e infine ha dovuto fermarsi a cambiarla, ma fino a quel momento egli aveva impresso alla corsa il suo ritmo, staccando tutti e molto bene.

La sua macchina, come an-

Franco Lini

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

che lui pensava, non era eccezionalmente buona, perché il circuito di Buenos Aires non è l'ideale per la BRM, ma certo sommando le doti del mezzo a quelle della sua combattività e classe, ne è venuto fuori un inizio di corsa che la gente del suo clan e quella del suo sponsor ha potuto gustare appieno. Quella della gomma che si sgonfia è una disavventura che può capitare, ma in valore intrinseco Regazzoni merita di essere posto sul piano del Fittipaldi campione del mondo, per quello che ha fatto oggi.

Lo merita anche Ickx, anzi per Ickx si deve fare un discorso a parte e speciale. Il belga ha avuto la disavventura che conoscete leggendo la cronaca delle prove, col motore nuovo previsto per la sua macchina che si inceppa appena messo in moto. Una disavventura che ha coinvolto anche Merzario. Ebbene, nonostante il motore vecchio di uso, che certo non poteva essere all'altezza degli altri, Ickx è stato nel gruppello di testa fin che ha potuto e poi ha comunque fatto meglio di tanti altri, compresi Hulme e Revson con le McLaren.

Sul finire della gara, Ickx ha dovuto davvero pensare per giungere fino in fondo, con la macchina che lasciava grossi sbuffi di fumo ad ogni decelerazione-accelerazione, temperature e pressioni che andavano sui segni rossi. Ma ha tenuto duro ed ha portato la macchina al quarto posto, un risultato che deve essere considerato molto buono e che (anche se ovviamente non può essere accolto come un successo) diventerà importante in seguito. I punti del campionato del mondo saranno davvero difficili da conquistare quest'anno, e questi che Ickx mette in tasca sono proprio da considerare importanti.

f. l.

## FITTIPALDI in Inghilterra per la LOTUS F.2

**BUENOS AIRES** - Con il morale alle stelle per la bellissima vittoria di Fittipaldi al GP d'Argentina Chapman e compagni attaccheranno in questi giorni le prime prove con la nuova F. 2. Il motore Lotus Jensen, preparato alla Novamotor è già arrivato in Inghilterra ed è già stato montato sulla nuova monoscocca a disposizione per le prime prove: dall'Italia è già partito Gianni Pedrazzani, artefice di questo nuovo propulsore con destinazione Inghilterra, dove potrà collaborare durante queste prime prove su strada. I primi test li svolgerà David Walker, ma certamente sarà Emerson Fittipaldi in persona, appena potrà partire dall'Argentina, che porterà a termine i collaudi.

## Rubato all'AMS un nuovissimo motore COSWORTH 1600

Nella notte di domenica 21 la AMS, a Pontecchio, ha ricevuto la visita dei ladri. Ladri esperti, evidentemente, poiché hanno rubato un nuovissimo motore Armaroli-Cosworth 1600 preparato per Anastasio, con ben 239 CV, un paio di cambi completi ed altre cose, per un totale di circa 7 milioni di lire.

# Da due ore prima del via la festa brasiliana

**BUENOS AIRES** - Alle 14, ora Argentina, l'autodromo è completamente pieno; non entra uno spillo: dimostrazione indiscutibile dell'enorme favore che gode questo sport. Le tribune sono completamente piene, non vi è possibilità di movimento perché anche i corridori sono occupati e davanti alle tribune la gente improvvisa con cassette di bevande piccole tribune per poter vedere qualcosa. Una tribuna è occupata per tempo da un folto gruppo di brasiliani che si infittiscono col passare delle ore, una enorme bandiera verde gialla viene spiegata e resiste per alcune ore all'ingresso della gente che vuole posto; poi a malincuore deve essere ripiegata per evitare

conati di violenza repressi a malapena.

I brasiliani, scesi in forze con tutti i mezzi, si calcola siano circa 10.000, vogliono festeggiare il loro idolo campione del mondo che oggi difende il titolo nella prima corsa mondiale. Vogliono gridare il loro entusiasmo e ogni tanto, quando gli altoparlanti passano musica brasiliana, si accendono balli e movimenti collettivi che ricordano il loro «Carnaval».

Anche la sala stampa è invasa da giornalisti, la maggior parte capelloni, che per poter lavorare bene si fanno prestare un poco di spago per raccogliere i capelli dietro a coda di cavallo. La lotta per le macchine per scrivere e per quelle telex è indub-

biamente feroce perché vi è in tutti un'ansia di dire e di scrivere che fa veramente paura. Il Brasile entra nella lotta per la supremazia continentale con tutto; una gran parte di magliette o portano l'effigie di Emerson, o direttamente la bandiera brasiliana: è una sfida a tutti che non ammette discussioni.

Sembra tutta retorica, ma bisogna vivere questo entusiasmo nettamente sudamericano che non ha, credo, precedenti nel mondo. E' l'apertura di un mondo nuovo che si affaccia prepotentemente sulla vecchia Europa, però solo con i suoi uomini di avanguardia e non ancora con mezzi tecnici che verranno con il tempo. L'Argentina, all'epoca dei trionfi consecutivi del suo

Fangio, non aveva queste dimostrazioni collettive che vogliono significare una rivincita del nuovo mondo sul vecchio, il quale, tuttavia, ha l'esperienza e la tecnica, frutto di anni di lavoro. Si vive in un ambiente euforico, però bello, di gente allegra e tesa solo nella speranza della vittoria del loro idolo.

La presenza di Fittipaldi annulla Stewart che difende con eroico entusiasmo il suo passato, fa sembrare più piccolo Reutemann.

Anche gli italiani sono presenti, ma senza l'entusiasmo di dieci anni fa, quando uno striscione tricolore era lungo tutta una tribuna. Ora è tutto sudamericano.

Augusto C. Bonzi

## La corsa

## degli altri

# MERZARIO e GALLI, quante noie!

**BUENOS AIRES** - Arturo Merzario ha avuto una vigilia piuttosto movimentata, con la disponibilità della macchina limitata già nelle previsioni dal fatto che le vetture disponibili erano solo due e che naturalmente Ickx aveva la precedenza nella scelta e quindi doveva prima provarle entrambe. Questo lo si sapeva e lo sapeva anche Merzario. Era quindi rassegnato ad attendere il suo turno e fin qui non vi erano cose non previste.

Quello che purtroppo per lui è accaduto nella giornata di venerdì, quando il motore nuovo montato sulla macchina di Ickx si è rifiutato di funzionare, ha però aggiunto al già poco tempo disponibile per prendere confidenza con macchine e tracciato, la aggravante rappresentata dalla necessità per Ickx di essere in pista, il che ha reso indisponibile la macchina di Merzario anche per la prima ora di prove del secondo giorno.

A parte l'effetto sul morale, che è stato naturalmente poco felice, materialmente ciò ha reso impossibile per Merzario di prepararsi in modo almeno decente. E in gara ha dovuto sia fare apprendistato sulla macchina che era stata adattata inizialmente a Ickx e non aveva potuto essere messa a posto per lui, e apprendistato del circuito nello stesso tempo. Si è battuto benissimo, fino a che la bocca del radiatore non si è riempita completamente di erba e cartaccia, e le temperature del suo motore non hanno raggiunto limiti da febbre.

Ha però finito la gara con un crescendo di stile e di traiettorie logiche, in mancanza di un crescendo di tempi reso impossibile appunto dalle condizioni di temperatura del motore. In sostanza, è stata una prova positiva, per Merzario, e vedrete che andrà sempre meglio.

CONTINUA A PAGINA 34

f. l.

## Telecomandata a perfezione dai boxes la corsa del campione iridato Nell'ultimo giro anche il record di «FITTI»

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

**BUENOS AIRES** - Una gara senza dubbio stupenda con partenza fulminea di Regazzoni alla corda ma appaiato per almeno cinquecento metri con Stewart e Fittipaldi, a quanto mi è sembrato perché l'ho dovuta vedere da un posto basso e il gruppetto era molto unito e molto... polveroso.

Una corsa che ha visto un rush impressionante di Regazzoni che nel curvone in fondo ha preso decisamente la testa con l'intenzione di mettere molta strada fra lui ed il secondo.

Infatti, al 10 giro era ancora in testa con l'10 su Cévert che combatteva con una grinta veramente encomiabile, e lo dirà la stupenda corsa che ha fatto. Dietro, Fittipaldi annullava lo svantaggio che aveva su Peterson e si sistemava in un terzo posto, mentre chi sembrava si trovasse a disagio era Stewart, superato anche da Beltoise. Il tempo di corsa non faceva naturalmente pensare alle prove, dove quell'10'54 di Regazzoni gli dava di diritto quel primo posto che aveva in gara.

Ickx, forse sorpreso dal via tanto irruente, e qualcosa lo deve aver fatto soffrire per quello che poi racconteremo, occupava al 10. giro il 7. posto; già Nanni Galli era fermo sul circuito fuori corsa, mentre Ganley faceva solo cinque giri ma poi rientrava. Stewart in ogni modo si toglieva il gusto di un giro più veloce alla media di 166,198.

Anche i successivi dieci giri erano un dominio assoluto di Regazzoni, che al 20 giro era seguito sempre da Cévert, che recuperava, a soli 85 centesimi di distacco, poi veniva Fittipaldi a 1'42, Peterson a 2'05, Stewart a 3'28, Beltoise a 5'89, Ickx a 10'76. La speranza argentina, Reutemann, navigava con evidenti difficoltà tanto, che al 16. giro spariva dal circuito, mentre entravano al box Beutler, Ganley, Pace e Hailwood. Ganley ripartiva poco dopo e poteva continuare la corsa. Al 20. giro la media era di 166,098, mentre Stewart manteneva il giro più veloce.

Al 16. giro Merzario che non era molto a suo agio sul circuito e cercava di andare avanti alla meglio,

passava con attaccato al motore un pezzo di plastica che sembrava, nel suo luccicare, una perdita di olio, poi lungo i box lo perdeva.

Al 24. giro Stewart riusciva a superare Peterson, e si insediava al quarto posto iniziando l'offensiva contro Regazzoni che perdeva terreno a vista d'occhio: infatti quei 300 metri di vantaggio venivano «mangiati» lentamente e il plotone si accorciava con un accumularsi di vetture che facevano pressagire molto presto dei cambiamenti.

Si giungeva infatti al 28. giro quando il plotone, molto unito, vedeva Cévert passare d'autorità al comando e allontanarsi di colpo come se avesse aperto una fisarmonica.

La temperatura aiutava intanto pubblico e corridori con 25-36 gradi, temperatura veramente gradevole anche se sulla pista i gradi erano 42,5. Regazzoni perdeva ancora terreno, il suo motore sembrava dire di no, infatti al 31. giro Stewart passava al secondo posto superando sia Regazzoni che Fittipaldi e si lanciava all'inseguimento di Cévert. La coppia della Tyrrell sembrava voler correre verso un trionfo sonoro in coppia, mentre al 35. giro veniva doppiato Merzario dai primi. La sua corsa era coraggiosa, ma si notava che la sua vettura non era all'altezza delle altre. Al 35 giro Cévert riprende quella distanza che gli era stata guadagnata da Stewart e il plotone di testa si allunga di nuovo mentre Fittipaldi e Peterson fanno una corsa intelligente.

Al 40. giro Cévert continua in testa con una corsa metodica e coraggiosa, seguito da Stewart a 1'88 da Fittipaldi a 2'63, da Peterson a 5'92, da Regazzoni già distanziato a 14'95, da Beltoise a 15'63, da Ickx a 19'68. Merzario è al 12. posto, mentre Beutler ha due giri di distacco e Ganley ne ha undici. Il giro più veloce passa a Fittipaldi alla media di 167,415 kmh e a sua volta la media è di 167,34.

La corsa continua con allungamenti strani, poi i corridori si riuniscono in un gruppetto denso. I ritardatari entrano a giocare, specie nel misto, sulla corsa e Regazzoni si fa notare per un sorpasso in velocità nel curvone dopo i box quando entra senza togliere il piede fra due ritardatari e li passa al centimetro. Cévert continua la sua corsa imperturbato, a volte si

ha l'impressione che sia Fittipaldi che Stewart facciano fatica a seguirne il ritmo, anche se si comincia a comprendere la tattica intelligente del brasiliano campione del mondo che fa una corsa di attesa che darà poi i suoi frutti. Infatti è molto bene guidato dai box che gli indicano in varie riprese di non forzare.

Al 50. giro Cévert ha un vantaggio di 2'16 su Stewart, 2'65 su Fittipaldi, 6'59 su Peterson, 27'19 su Ickx che continua la sua corsa ma perde lentamente terreno 32'25 su Revson, 33'99 su Regazzoni che continua a perdere distanza in evidenti difficoltà, da Beltoise a 34'47, Hulme a 35'92. Wilson Fittipaldi è a 54'29, e Lauda a 1'06'21. Merzario mantiene un solo giro e frazione di svantaggio, esce dai box Jarier, Beutler con la sua gialla March continua in corsa nonostante un forte svantaggio. La media è di 167,345, e il giro più veloce non è stato ancora superato.

Si entra così nella seconda metà della corsa, e in testa sempre con una certa distanza viaggiano tranquilli Cévert, Stewart, Fittipaldi che comincia a pigiare un poco di più l'acceleratore e diminuisce a vista d'occhio la distanza che lo separa da Stewart, il quale si accorge che la nera macchina del brasiliano gli va lambendo la coda. Si ferma intanto Regazzoni e rimane un poco di tempo ai box per cambiare un pneumatico e ripartire al 59. giro ormai tagliato completamente fuori dalla lotta.

La corsa si è stabilizzata con Cévert in testa e Fittipaldi che è nella scia di Stewart, alcune volte fa alzare in piedi gli spettatori ma poi non riesce a superare il suo rivale e gli rimane in coda. Al 65. giro Cévert ha un vantaggio di 1'54 su Stewart, 2'17 su Fittipaldi, 19'88 su Peterson, 31'04 su Ickx, 38'60 su Revson, 53'84 su Hulme, 58'97 su Beltoise, che pure ha perduto molto del viore iniziale. Con un giro di svantaggio sono Wilson Fittipaldi, Lauda e Merzario, che ha perduto un'altro giro però si difende con una gara regolare e sincera. Regazzoni tenta l'ultimo colpo e supera il record del giro a 167,998, segno che i suoi guai erano solo di gomme, ma sarà il canto del cigno. Beutler e Jarier seguono in ritardo.

La media di Cévert è di 165,477, media che cala lentamente come si ve-

de per la logica stanchezza dei motori. Nei giri seguenti, il terzetto di testa si allunga e accorcia secondo le curve con i ritardatari a volte in mezzo e Stewart viaggia con Fittipaldi a ruota. Le bandiere brasiliane cominciano ad ondeggiare fino a che al 76. giro Stewart non regge all'attacco di Fittipaldi che lo supera (grazie anche a Merzario) fra il tripudio del pubblico che è tutto un grido.

Fittipaldi dimostra subito che ha tenuto la sua macchina a freno, finora, e si stacca decisamente prendendogli metri su metri in un crescendo impressionante. Già è facile capire che dal box è partito l'ordine di attaccare per vincere e Cévert deve vedere negli specchietti il campione del mondo avvicinarsi come un... bolide.

Avevano dimenticato di dire che al 66. giro Peterson cede a Ickx, che trova cammino facile per il quarto posto. Anche lui negli ultimi giri si avvicinerà a Stewart fino a quasi 200 metri, ma la fine è troppo vicina per permettergli di battersi per il terzo posto. Gli ultimi giri sono un capolavoro del campione del mondo, che si capisce che passerà Cévert ma non lo fa subito, come un gatto che gioca col topo fa soffrire pubblico e avversari tanto la sua corsa è sicura.

Esattamente a dieci giri dalla fine, la zampata giunge inesorabile, già sul curvone il tentativo di Fittipaldi fa alzare la gente, ma Cévert riesce ancora una volta a resistere ma sul misto non viene perdonato. Cévert non si vuol convincere che effettivamente la nera macchina è davanti a lui e se ne va.

Gli ultimi giri non hanno storia, Fittipaldi se ne va al 90. giro e i 2'19 che lo divideranno da Cévert sul traguardo sono dimostrativi della sua capacità di guida. Stewart perde terreno anche per la lotta fra Fittipaldi e Cévert e arriva a 22'91 e a soli 11" da lui vi è Ickx.

Arriva la bandiera finale quando alcune macchine, due esattamente, ferme ai box, ripartono praticamente sulla chiusura, e Fittipaldi taglia il traguardo con la mano in alto salutato da un enorme grido di giubilo. Si saprà poi che avrà segnato proprio in quest'ultima tornata il giro più veloce!

a. c. b.

BUENOS AIRES - Una giornata splendida ha premiato i giornalisti ed il loro affanno nel vedere la corsa, un sabato veramente bello, con un cielo azzurro... mediterraneo.

Quando mancano pochi minuti alla fine delle prove la temperatura (alle 22,15 italiane) è di 47,3 gradi sulla pista, temperatura ambiente 30,3 gradi con una umidità del 58 per cento e un vento di 3 km. orari, cioè una brezza. I corridori durante la corsa non dovranno subire temporali probabili e si calcola che durante la corsa la temperatura ambiente non supererà i 25 gradi.

Una finale incandescente quella degli ultimi minuti di prove: quando l'orologio marcava cinque minuti alla bandiera finale sono partiti dai box almeno dieci vetture con tutti i «big». Ganley è uscito dal retro dei box e invece di farsi spingere dai meccanici ha cercato di infilarsi verso la porta dei box in un polverone sollevato nel cortiletto ed obbligando la gente a fuggire per evitarlo. Poi gli si è spento il motore ed è rimasto alquanto sconcertato in mezzo al pubblico che lo guardava con molta curiosità. Finalmente è riuscito ad entrare in pista seguito subito dopo la Nanni Galli che cercava anche lui qualcosa nell'ultimo minuto.

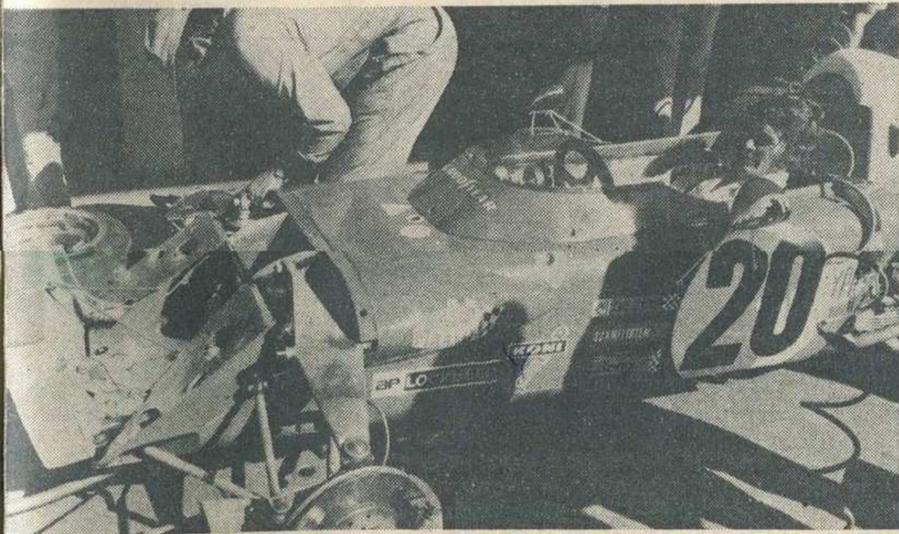
Una «fuga» generale quindi dai box

per cercare di migliorare ancora i tempi, e si sono visti i soliti «trenini», in quanto fino a quel momento le macchine avevano provato molto distanziate una dall'altra. Una lotta sul filo del tempo quando la bandiera che chiudeva le prove di questa Temporada cominciava ad agitarsi.

A parte leggette i risultati di questa lotta degli ultimi minuti fra Fittipaldi, un Regazzoni scatenato e desideroso di una affermazione sia pure parziale, e Stewart e Ickx. Fra gli italiani Merzario è finalmente partito quando la sua macchina da n. 20 con una «T» di fianco si è trasformata in 20 solamente e l'altra di Ickx è passata ad avere invece del 20 il numero 18, mentre Galli ha avuto i suoi problemi da risolvere per poter camminare con un certo brio.

Molta gente sulle tribune, la pista leggermente sporca alza un tenue velo di polvere specie all'uscita dai box. Imponente il servizio di sicurezza con un notevole spiegamento di ambulanze e vigili del fuoco con camioncini dotati di schiumogeni situati nei punti vitali. Ha fatto da direttore dell'entrata in pista il pilota argentino Pairetti, il quale deve certamente aver sentito invidia per i suoi colleghi che gli passavano a pochi centimetri.

a. c. b.



Durante le prove, Arturo Merzario ha fatto più da spettatore che da interprete. Eccolo al box, intento a spurgare i freni, in uno dei rari momenti in cui ha potuto disporre della sua B2 numero 20

## Ma quanti giri di allenamento!

	VENERDI'		SABATO		TOT.
REGAZZONI	22	15	19	17	73
STEWART	38	27	27	30	122
FITIPALDI E.	31	15	30	32	108
ICKX	29	30	—	25	84
CEVERT	30	33	22	32	117
LAUDA	27	19	5	20	71
REUTEMANN	22	14	7	28	71
PACE	20	6	14	—	40
HAILWOOD	27	11	26	21	85
BELTOISE	20	18	18	15	71
FITIPALDI W.	31	23	27	29	110
PETERSON	12	—	34	29	75
MERZARIO	34	1	—	29	64
REVSON	10	24	11	—	45
JARRIER	26	24	23	31	104
BEUTTLER	36	26	27	20	109
GALLI	10	—	15	20	45
GANLEY	8	—	18	5	31
HULME	1	24	4	24	53

Molto istruttiva la tabella che qui presentiamo, riporta i giri di pista compiuti da ognuno dei piloti del Gran Premio di Argentina in ciascuna delle quattro sessioni di prove ufficiali effettuate.

Con 122 giri Stewart ha effettuato praticamente un gran premio e mezzo, ma nonostante l'accanimento non è riuscito a far meglio di Ickx, Fittipaldi e Regazzoni. In contrapposto il meno favorito avendo potuto girare davvero poco è stato Merzario che ha

effettuato solamente 26 giri. Infatti la tabella coi dati forniti dagli organizzatori è falsata dal fatto che nella prima giornata a Merzario sono stati attribuiti i giri compiuti dalla sua macchina sulla quale era però Ickx. Tolti appunto quei 34 giri e tolti altri cinque giri dal totale di 29 che figurano nella ultima sessione di prove, sempre effettuati da Ickx, a Merzario restano i 26 che sono stati giri effettivamente compiuti, che sono davvero pochini.

## «Guerra» dell'ultimo quarto d'ora nelle prove

	VENERDI'		SABATO	
CLAY REGAZZONI (BRM-Marlboro P 160)	1'11"53	1'11"58	1'11"62	1'10"54
EMERSON FITIPALDI (Lotus-JPS 72)	1'11"87	1'11"18	1'11"87	1'10"84
JACKY ICKX (Ferrari 312 B2)	1'12"52	1'11"57	1'12"91	1'11"01
JACKIE STEWART (Tyrrell-Ford 005)	1'11"72	1'11"31	1'11"53	1'11"03
RONNIE PETERSON (Lotus-JPS 72)	1'14"08	—	1'11"87	1'11"06
FRANÇOIS CEVERT (Tyrrel-Ford 006)	1'13"36	1'12"06	1'12"36	1'11"46
JEAN-PIERRE BELTOISE (BRM-Marlboro 160)	1'13"88	1'11"77	1'12"12	1'11"48
DENIS HULME (McLaren-Yardley M 19)	1'27"41	1'11"88	1'15"69	1'11"70
CARLOS REUTEMANN (Brabham-Ford BT 39)	1'13"49	1'12"66	1'15"24	1'12"08
MIKE HAILWOOD (Surtees-Fina TS 14 A)	1'13"79	1'13"59	1'13"84	1'12"13
PETER REVSON (McLaren-Yardley M 19)	1'14"21	1'12"22	1'12"79	—
WILSON FITIPALDI (Brabham-Ford BT39)	1'14"06	1'13"78	1'13"04	1'12"31
NIKI LAUDA (March-STP 721 G)	1'13"37	1'12"55	1'13"79	1'12"39
ARTURO MERZARIO (Ferrari 312 B2)	1'14"10	1'17"48	—	1'12"54
CARLOS PACE (Surtees-Fina TS 14 A)	1'13"76	1'12"80	1'13"13	—
NANNI GALLI (Iso-Marlboro FX3b)	1'17"81	—	1'16"37	1'13"97
JEAN-PIERRE JARRIER (March STP 721 G)	1'15"37	1'15"05	1'14"64	1'14"27
MIKE BEUTTLER (March-Ford 721 G)	1'15"98	1'15"30	1'15"91	1'15"15
HOWDEN GANLEY (Iso-Marlboro FX3b)	1'19"62	—	1'15"36	1'15"29

in neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza.

## La prodezza di Regazzoni

BUENOS AIRES - Quattro sessioni di prova in due giornate, il venerdì e il sabato, con intervallo di un'ora tra una sessione e l'altra di ogni giornata.

Nel tabellino che vedete a parte potete rilevare la massa di attività svolta da ognuno dei piloti, interessante perché dice come le varie macchine fossero efficienti ma anche perché è indicativa di certe situazioni che si sono verificate. Infatti il «primo assoluto» nella attività in pista è stato Stewart, il quale ovviamente non lo ha fatto al solo scopo di stancarsi ma pressato dagli avvenimenti. La sorpresa che Regazzoni e la BRM avevano preparata ed attuata ha infatti convinto Stewart a provare e riprovare a lungo, nel tentativo di arrivare a tempi migliori.

Naturalmente, vi è stato chi non ha potuto in ogni caso fare quello che voleva, per indisponibilità della macchina, come è stato il caso per Merzario, Galli, Ganley, Peterson. Nelle prime prove del venerdì, quelle che come è logico sono soprattutto servite ad adattare le macchine alla pista (anche se una parte del lavoro era stata compiuta già nella sessione non ufficiale del giovedì), non è accaduto nulla di particolare tranne la dimostrazione che le Brabham avevano dei rapporti inadatti e che sulle BRM i limitatori di giri (quelli che interrompono l'accensione al regime previsto) non funzionavano a dovere, cominciando ad agire a sbalzi prima del limite fissato.

Una innocua uscita di strada nel prato da parte di Regazzoni con conseguente danneggiamento di una ruota, è stato l'unico fatto rilevante di questa sessione. Da notare che Merzario ha effettuato una diecina di giri poi ha ceduto la macchina a Ickx che doveva scegliere tra le due. Ed anche i pochi giri compiuti da Merzario non potevano essere molto fruttiferi poiché non poteva adattare la macchina al suo stile, cosa che avrebbe dovuto fare il giorno seguente.

Nella seconda sessione del venerdì sono entrati in pista anche Galli e Ganley ma per pochissimo. Infatti sulla macchina di Galli si è rotto il traversino che sostiene gli ammortizzatori e che è posto sopra il cambio, dimostrando che era necessario provvedere ad un irrobustimento. La macchina di Ganley aveva una perdita ad un serbatoio del carburante e quindi era stata subito

fermata. Così appunto per la necessità di provvedere a rendere più resistente la traversa le due Iso sono rimaste ferme.

Problemi per le Surtees, che non sono riuscite ad avere una buona aderenza del treno posteriore e che quindi non riuscivano a sfruttare il motore nelle uscite di curva.

Tra i poco fortunati anche Ronnie Peterson, sulla cui macchina si è bloccato il cambio quasi subito a causa di un errore della Hewland. Pare che abbiano utilizzato un bulloncino troppo corto in una fissazione di una parte scorrevole e che quindi il giuoco interno abbia provocato guai.

Le Brabham sono apparse stranamente poco stabili con molto effetto sovrasterzante, cioè con tendenza a sbandamenti del treno posteriore verso l'esterno. E gli aggiustaggi fatti compiere da Reutemann e Wilson Fittipaldi non hanno eliminato il fenomeno anche se si è attenuato. Erano piuttosto sorpresi, perché le prove effettuate a Interlagos avevano dato risultati molto migliori.

I motori delle McLaren avevano qualche guaio non ben identificato e quindi Revson e Hulme non hanno potuto far molto. Naturalmente il miglior tempo ottenuto da Regazzoni alla fine della prima sessione aveva messo in allarme tutti i maggiori che si sono dati da fare.

Il sabato, la temperatura esterna era aumentata rispetto a quella decente del venerdì e quindi fare tempi di eccezione diventava difficile. Tuttavia, come sempre accade, è stato durante questa giornata che si sono registrati i tempi migliori validi ai fini dello schieramento di partenza.

In pista quasi tutti per la prima sessione ma non Merzario. Tutti avevano messo sulle macchine dei motori freschi, anche la Ferrari naturalmente. Ed è stato il motore nuovo della macchina di Ickx a cedere, appena messo in moto, per il blocco delle pompe di recupero dell'olio.

Così Ickx ha dovuto prendere ancora la macchina che era prevista per Merzario e girare con quella, mentre i meccanici provvedevano a smontare il motore fresco per rimontare quello già usato che avevano appena tolto. Il lavoro è stato compiuto con una bella celerità e per la seconda sessione Ickx ha potuto avere la macchina e Merzario ha finalmente potuto salire sulla sua

cominciando il lavoro di messa a punto che naturalmente è stato approssimativo.

Infatti Merzario, come Galli d'altra parte, aveva da risolvere anche il problema della conoscenza del percorso, non avendo mai girato sul tracciato piccolo che serve per il Gran Premio. Le esperienze precedenti di Merzario e Galli erano state effettuate con le macchine sport sul circuito grande molto veloce. Una piccola uscita di strada di Galli, senza conseguenze, ha ancora ritardato il toscano che ha dovuto fermarsi per far pulire la macchina nella quale era entrata dell'erba.

Una leggera collisione tra Beltoise e Beuttler, conseguente ad un testa-coda compiuto da Beltoise appena superato Beuttler, ha poi ritardato anche queste due macchine. Guai alle Surtees, perché Pace ha rotto subito il motore e quindi non ha potuto girare.

Sulle BRM si è notato come le macchine di Beltoise e di Regazzoni avessero un rollo piuttosto accentuato, ma i piloti ci hanno poi detto che preferivano averle così perché con barre stabilizzatrici più dure le macchine erano meno guidabili.

Negli ultimi venti minuti delle prove, come sempre accade in quella che abbiamo definito «la guerra dell'ultimo quarto d'ora», vi è stata la solita frenetica attività alla ricerca del tempo eccezionale per lo schieramento di partenza, e così sono stati registrati i tempi che vedete come definitivi per la qualificazione, con Regazzoni che è riuscito a staccare Fittipaldi di tre decimi di secondo e con Ickx che ha fatto meglio di Stewart. In fondo la prestazione più rilevante deve essere considerata proprio quella di Ickx perché la sua macchina non era certo la migliore.

Per effetto della rottura delle pompe sul motore nuovo, alla Ferrari non restava altra scelta che far partire Ickx con il motore già usato per le prove, un rischio inevitabile ma che in sostanza non sembrava grande perché il motore pareva perfetto in tutto, temperature e pressioni.

f. l

● REGAZZONI non correrà in Formula 2 come pareva previsto. Sembra che mister Stanley non gradisca che lui vada sulle March, e poi pare anche che di «grano» ce ne fosse troppo poco da quelle parti...

## Acquistato il biglietto anche dal nostro ambasciatore

● Anche l'ambasciatore d'Italia Theodoro De Rege ha acquistato il suo biglietto ed è venuto a fare il tifo per i piloti ferraristi. Fa piacere a tutti questa presenza ufficiale.

● BUENOS AIRES - Una delle cose che preoccupavano un poco l'Automobil Club argentino era la paura che molte entrate venissero falsificate, specie quelle che costavano circa 7.500 lire. Infatti sono state stampate tutte in forma tanto semplice che ogni falsificazione era possibile, valga il caso di una scuderia molto nota che ha fatto fotocopie dei permessi di entrata ai box con l'automobile e nessuno si è accorto della differenza.

● Una vera tempesta erano le mosche, che dovrebbero annunciare pioggia, e hanno disturbato a tutto andare rendendo la vita impossibile durante le prove.

● Notato il miglioramento di umore di Ickx, il quale, considerato sempre un corridore molto «acido», dimostra di aver cambiato carattere. Infatti una bella ragazza di un canale della televisione ha voluto fargli una intervista e gli ha detto che era a digiuno di automobilismo. Ickx, con un invidia

● Da notare che l'Argentina si sviluppa in forma rapida, e finalmente prende coscienza di essere una nazione all'altezza di quelle europee. Per la prima volta abbiamo visto un agente di polizia con un cartello vistoso sull'uniforme che dice testualmente: « si parla l'italiano » vuol dire che già abbiamo gli agenti interpreti ed è un passo avanti con la politica turistica che vuole instaurare l'Argentina, che ha estrema necessità di valuta pregiata.

● Una pulizia accurata è stata effettuata alla pista, quella poca terra che ristagnava è stata spazzata via perché quel «famoso» punteggio dei piloti continua a tenere in allarme tutti quanti. Bisogna riconoscere che tutti qui hanno un sorriso aperto, nessun gesto di fastidio anzi una cordialità senza precedenti. Gli argentini sono sempre molto cordiali, ma quando vi sono in ballo gli stranieri si fanno in quattro. Vi deve essere pure di mezzo l'ordine tassativo di «essere cordiali» ad ogni costo e tutti sorridono...

● Molta gente sulle tribune, per le prove si può dire che una terza parte era occupata sotto un sole che picchiava abbastanza forte, anche se la temperatura era mite. Certamente stare di pomeriggio sotto quel sole non deve essere piacevole, ma una tortura, ma gli argentini non si volevano perdere lo spettacolo del «mostri» dell'automobilismo.

● Un problema è sorto nelle prove: certi numeri delle vetture si scollavano perché male attaccati: era il caso di Beltoise che ad un certo momento sfilava in pista ed i cronometristi chiedevano affannosamente chi poteva essere quel pilota con il casco color madreperla che passava. Eppure, è un casco che gli argentini devono ricordare molto bene.

● Molto scoraggiato Nasif Estefano: dopo una stagione non favorevole e dopo aver perduto il campionato argentino praticamente nella ultima corsa di TC, si è visto rifiutare anche un muletto dalle scuderie partecipanti. Aveva a disposizione uno sponsor con circa 45 milioni di lire, che voleva una vettura. Ottenendola lo avrebbero appoggiato anche nella corsa di Interlagos e in Europa. Invece non ha avuto l'occasione ed è rimasto a piedi, logicamente con una rabbia che gli usciva da tutti i pori.

a. c. b.

● Durante il Gran Premio degli USA dell'ottobre scorso il tecnico della Marel, TRAMONTI, aveva scherzosamente posto un'etichetta «Magnet-Marelli» sulla macchina di Stewart, e naturalmente tutti avevano preso la cosa allegramente, anche se alla Tyrrell si erano affrettati a levarla. Però non l'hanno gettata via, come pareva, ma l'avevano riappiccicata nella parte interna della macchina, sotto la colonna dello sterzo, con l'intenzione di levarla non appena a casa e poi attaccarla nel reparto corse, come accade spesso. Solo che con quella etichetta nascosta Stewart ha poi ottenuto il risultato che sapete, e da allora per scaramanzia i meccanici inglesi non hanno più voluto staccarla, come fosse un talismano. Come si vede, anche gli inglesi sono sensibili a... certe cose, anche se non bisogna dimenticare che nello staff della Tyrrell c'è quel Giachino Ramirez, messicano, che essendo stato molto in Italia deve aver preso le nostre abitudini.



Carlos Reutemann si prepara al via con la Brabham « Intermedia » con i nuovi serbatoi e siglata BT 39, in attesa della nuova BT 42



Carlos Pace ha debuttato non molto felicemente con la Surtees TS 14, che ha avuto molti guai di assetto come il compagno Hailwood

● Un buon numero di costruttori argentini ha visitato i box per cercare di capire qualche «segreto» ai mostri sacri dell'automobilismo mondiale. Sono rimasti come sempre a bocca aperta ed hanno detto chiaramente che le loro vetture non hanno nulla assolutamente in comune con queste. Molto ammirata la Surtees che sarebbe il primo esemplare della «moda» 1973 e che dovrebbe anticipare la linea delle altre. I locali ammettono che mai potranno arrivare a costruire una cosa simile con una tecnica tanto sofisticata che in ogni modo è frutto di molti anni di tenace esperienza.

● Anche le gomme sono state molto ammirate soprattutto le Goodyear arrivate per la Ferrari da Kyalami che hanno un nuovo disegno per la pioggia. Con la sete di gomme che c'è in Argentina i costruttori locali vi hanno lasciato gli occhi e il cuore.

● Ammiratissima la organizzazione di Ken Tyrrell e dei suoi. La gente si soffermava davanti al suo box a guardare ammirata l'ordine che regna in questo settore e la perfetta sincronizzazione dei movimenti dei meccanici.

bile sorriso, gli ha risposto: « Se lei non sa parlare di automobilismo non importa, io posso parlare di qualsiasi altro argomento », e si è messo a sua disposizione per rispondere alle domande.

● Grande ansietà degli argentini per il punteggio che danno i piloti nella classifica degli autodromi: hanno fatto di tutto per poter organizzarsi bene ed i giornalisti che praticamente hanno vinto la «battaglia della Temporada» continuavano ad insistere affinché la organizzazione fosse perfetta sotto tutti i punti di vista per poter portare l'Argentina in testa alla classifica. Ci tengono molto e sperano di riuscirci.

● Hulme ha dimostrato subito di non ammettere indisciplina: nella prima sessione di prove, che doveva essere senza pubblico, è stato informato che Peterson era uscito in pista alle 17,30, cioè quando le prove dovevano essere terminate. Infatti, togliendo un cavalletto Peterson era entrato abusivamente mentre contemporaneamente Hulme era fermato. Minacciava subito un reclamo poi tutto tornava tranquillo.

## La SHADOW in Sud-Africa

LONDRA - La Shadow F. 1 debutterà al GP del Sud Africa e il programma di prove proseguirà al Ricard, nei primi giorni di febbraio, quando è previsto che Follmer piloterà la vettura per la prima volta. Il team ha calcolato che il costo per correre in Argentina e in Brasile avrebbe superato le 20.000 sterline (circa 28 milioni di lire). Dato che le vetture non erano state provate a fondo, si è ritenuto che la spesa non fosse giustificata. Inoltre il tentativo di trovare un patrocinio locale, in Sud America, non ha avuto successo. Tra parentesi, due fra i migliori meccanici hanno abbandonato il team UOP Shadow.

Intanto durante l'annuncio di una gara turismo per beneficenza, che GRAHAM HILL organizza riservata a vari altri sportivi come giocatori di calcio, alpinisti e centauri, il pilota ha confermato che compra una Shadow (sottolineando « non UOP ») però è stato restio a fornire altri particolari, finché gli accordi per il patrocinio non saranno conclusi. Fra i conduttori che parteciperanno alla gara di cui si è detto, ci sarà anche Phil Read ma, per lui, sarà l'unica perché il contratto con la MV Agusta lo tiene impegnato.

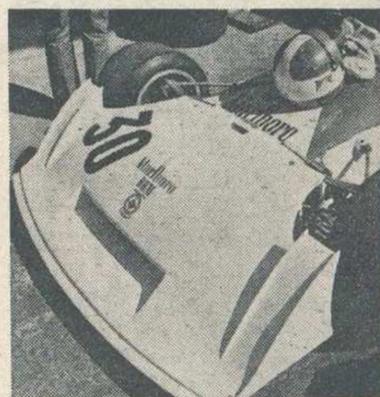
Graham Hill è intanto fra i quattordici piloti di primo piano che hanno già aderito (con la Shadow) alla Corsa dei Campioni F. 1. A quanto pare le squadre sono più che pronte ad accettare condizioni modeste, per questa corsa non di campionato. Sembra che ora la GPI tenti di trattare separatamente con le squadre, per le gare di campionato.

## 7 circuiti per il GIRO d'ITALIA

E' stato ormai varato il «Trofeo delle Regioni», quella manifestazione che l'AC di Torino ha messo quasi alla chetichella in calendario e che sfrutterà una formula simile a quella del Tour de France.

Nella sua stesura definitiva, il «Giro d'Italia» sarà molto più simile appunto al Tour de France di quanto non si pensasse in un primo tempo, ed infatti è stato tolto dal calendario rallies e messo in quello della velocità.

Esso sarà articolato su almeno 7 gare in circuito ed un certo numero di salite, e per evitare inutili concomitanze (che potrebbero sottrarre anche graditissimi protagonisti) è stato spostato avanti di una settimana rispetto alla data in calendario precedentemente, cioè dovrebbe essere ora dal 21 al 28 ottobre.



La BRM aveva portato tre P 160, quelle di Regazzoni e Beltoise erano però molto modificate nell'aerodinamica, specie nel frontale, come si nota a sinistra. Le BRM sono in attesa dei nuovi motori

## I rombi da pioggia



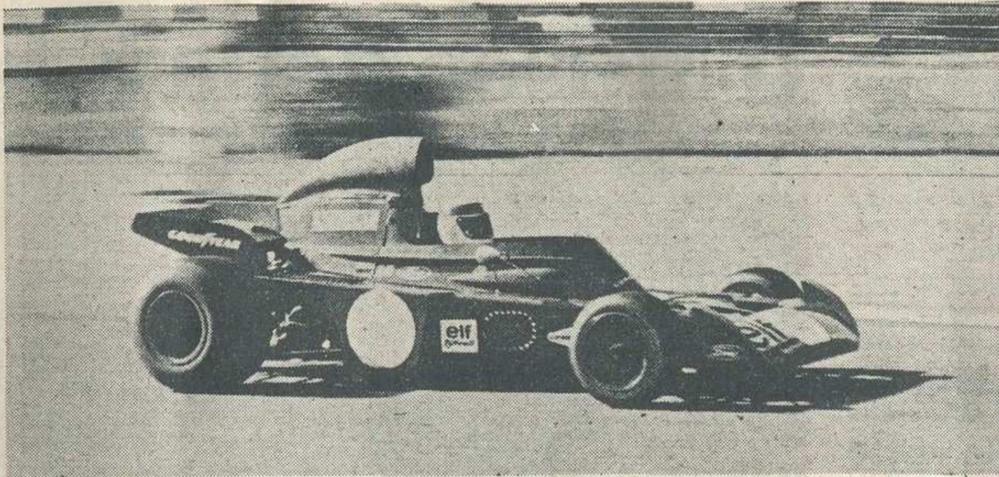
Novità nelle GOMME ce ne sono poche, almeno ufficialmente. Per la prima volta il clan della Firestone fa la figura del parente povero rispetto a quello numerosissimo della Goodyear, ma ciò non significa che la FIRESTONE sia rimasta indietro sul piano tecnico, anzi parrebbe che abbia ben recuperato terreno visto che Regazzoni ha potuto ottenere dei tempi veramente di valore assoluto.

La GOODYEAR ha portato qui delle nuove gomme da pioggia, con un disegno originale costituito da grossi tasselli a rombo ricavati dal fatto che queste gomme hanno delle larghe e profonde sca-

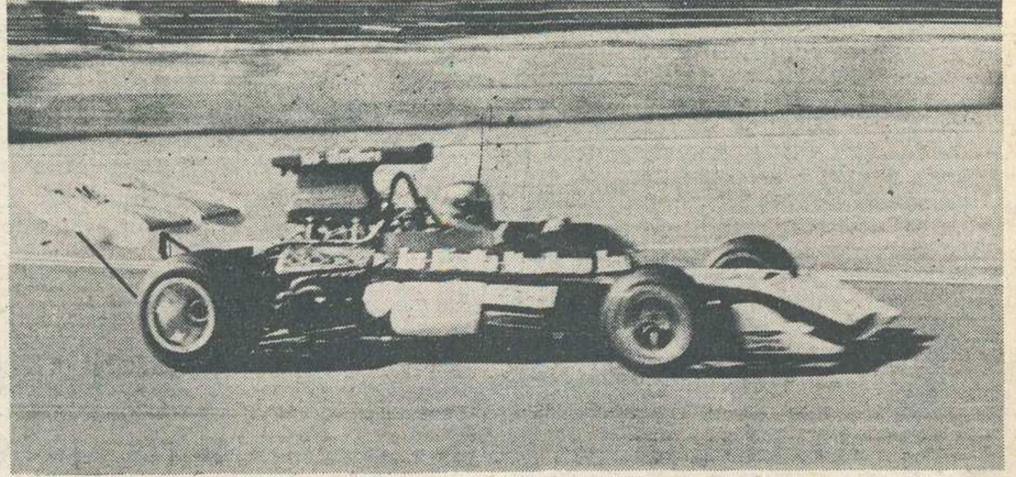
nalature longitudinali e delle altrettanto larghe e profonde scanalature trasversali che però non sono perpendicolari ma leggermente in diagonale con direzione inclinata verso la parte posteriore del senso di marcia, in modo da avere un canale di drenaggio dell'acqua che la raccoglie dall'interno e la convoglia all'esterno.

● Nei giorni scorsi EMERSON FITTIPALDI si è risposato... sempre con la moglie Helena. Si era già sposato in Inghilterra, ma per le autorità brasiliane quelle nozze non erano valide.

● Dopo Surtees e Hailwood, si parla di un altro centauro inglese che passerebbe alle quattro ruote: BARRY SHEENE. Ventitreenne, ha già vinto il campionato inglese 125 nel 1969, 1970 e 1971.

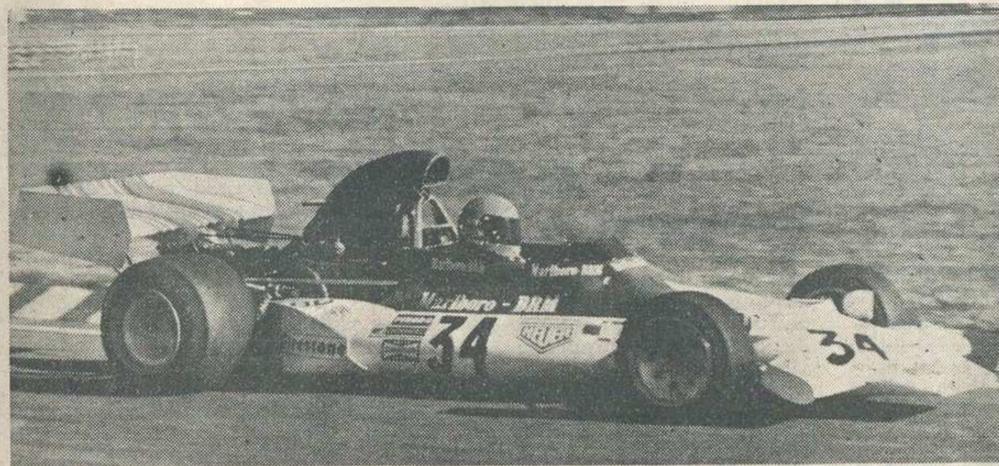


Jackie Stewart, ripreso durante le prove preliminari di giovedì con la sua Tyrrell 005. Anche questa Casa è in attesa di un modello nuovo, che avrà i freni al centro

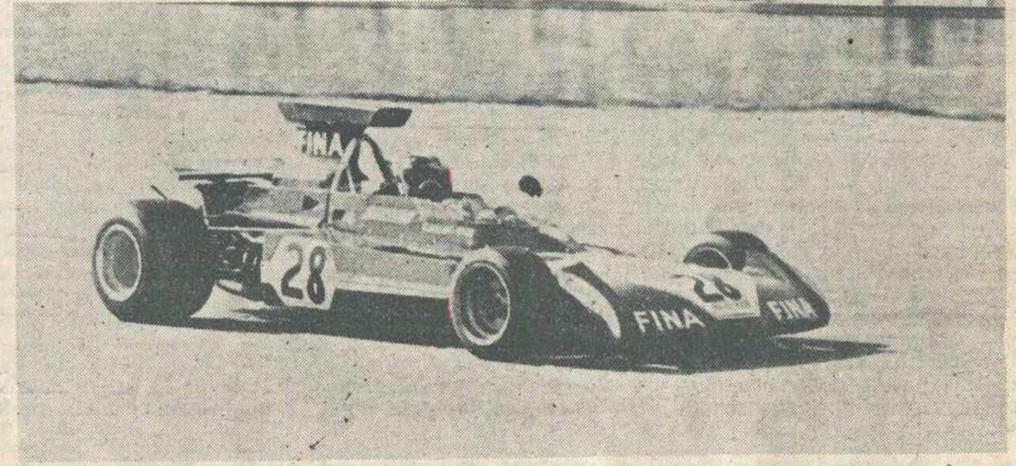


Nanni Galli è stato particolarmente sfortunato: prima dei guai di telaio gli hanno impedito di provare per bene, poi in gara ha fatto appena un giro con la sua Iso-Marlboro

# Per ora sono cambiate così...



La BRM di Niki Lauda era una via di mezzo, conservando il frontale noto delle P 160 ma presentando alcune modifiche posteriori, nella zona dei radiatori olio laterali



Ripresa in prova, ecco nuovamente la Surtees-Fina di Carlos Pace. Le Surtees hanno accusato entrambe le sospensioni, che ne hanno frenato sia le prove che la corsa

## DALL'INVIATO

**BUENOS AIRES** - Poiché le disposizioni riguardanti i nuovi regolamenti per la Formula uno entreranno in vigore soltanto dal primo aprile, è chiaro che le gare precedenti il Gran Premio di Spagna debbono essere considerate di transizione, e quindi non ci si aspettava che qui in Argentina vi fossero delle novità tecniche di gran rilievo. Tuttavia, abbiamo già visto parecchie cose interessanti che possono essere considerate come anticipazioni delle soluzioni che si vedranno sulle macchine che compariranno nelle gare future.

Della **ISO-RIVOLTA-MARBORO** abbiamo già dato una descrizione completa, e qui le due macchine sono ovviamente venute tali quali erano state presentate. Si è verificata una rottura alla traversa posta sopra il cambio e che sostiene gli ammortizzatori, e quindi è stato necessario provvedere ad un rinforzo di questo particolare, ma in sostanza per ora nulla di cambiato, anche perché è noto come sia in costruzione la vera Iso-Rivolta che esordirà tra non molto.

Alla **BRM** hanno costruito due macchine nuove per Regazzoni e Beltoise sempre del modello P 160 ma con modifiche alle sospensioni ed alla aerodinamica anteriore, ottenuta con un nuovo muso largo a forma di unghia, simile a quello della Porsche Can-

Am. Questa forma assicura un migliore raffreddamento, e si sapeva che le BRM ne avevano bisogno. I motori montati sulle tre macchine che corrono qui sono già stati incrementati rispetto alle ultime gare ma non sono ancora quelli nuovissimi preannunciati da Louis Stanley come aventi 25

Gran Premio del Sud Africa, è stata modificata la sospensione posteriore con nuovi bracci e con la adozione del portamozzo utilizzato per le Formula due, che ovviamente sono più leggeri. Anche la geometria generale è stata modificata, ma non lo si vede ad occhio, naturalmente.

vista in Spagna, e che sarà siglata BT 42. Per ora, la vettura quindi ha una sigla di transizione, cioè BT 39. La parte anteriore delle Brabham è uguale a quella vista alla fine del 1972 con il muso appuntito e gli alettoncini posti sulla parte superiore del muso.

tura della macchina che non permette variazioni importanti della geometria, per le quali occorrerebbe modificare addirittura il telaio. Le modifiche alle Ferrari si sono rivelate buone, tanto è vero che Ickx e sceso di circa due secondi rispetto ai tempi ottenuti l'anno scorso sullo stesso circuito. Naturalmente tuttavia sarà soltanto con la nuova macchina che si avranno innovazioni importanti e decisive.

Le **SURTEES** erano molto simili a quella vista per la prima volta a Monza ma con ulteriori modifiche anche esterne (ai serbatoi) che debbono essere considerate quelle definitive per la stagione, ovviamente nei limiti di quanto possano essere definitive le scelte per le monoposto in continua evoluzione.

Sulle **TYRRELL** la novità importante è rappresentata dalla definitiva adozione dei freni anteriori posti all'interno della carrozzeria, risultato di una serie di prove effettuate in modo convincente e che hanno indicato come la soluzione prevista da Derek Gardner sia affidabile. Un altro passo avanti nella evoluzione di queste macchine, e che può indicare come sulla macchina nuova che è in preparazione sia prevista questa disposizione dei freni.

Niente di rilevante sulle **LOTUS** che sono come erano in America, almeno secondo le dichiarazioni dei responsabili.

f. l.

Le vetture sono state pesate tutte prima della partenza, con l'avvertenza che all'arrivo possono essere soggette ad altra pesatura. Ecco i pesi verificati prima della corsa:

	kg
LOTUS JPS di Fittipaldi	628
LOTUS JPS di Peterson	628
TYRRELL di Stewart	596
TYRRELL di Cevert	592
BRABHAM di Reutemann	630
BRABHAM di W. Fittipaldi	603
McLAREN di Hulme	615
McLAREN di Revson	587
FERRARI di Ickx	590
FERRARI di Merzario	579
MARCH di Beuttler	626
MARCH di Jarier	578
SURTEES di Hailwood	619
SURTEES di Pace	619
BRM di Beltoise	614
BRM di Regazzoni	603
BRM di Lauda	605
ISO di Galli	615
ISO di Ganley	617

Ricordiamo che quest'anno il peso minimo per le Formula 1 è di 575 Kg. La differenza fra le due Brabham BT 39 di Reutemann e di Wilson Fittipaldi è dovuta al differente cambio. Il primo montava un FG 400 convenzionale, mentre Wilson, che aveva il nuovo più leggero, confessava di non notare alcuna differenza funzionale con quello del suo compagno.

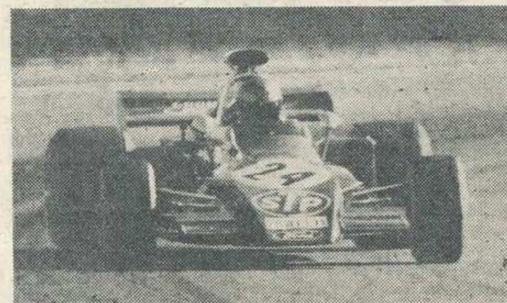
cavalli di più che nel 1972. La macchina di Lauda è una del tipo 160 originale e cioè senza nessuna modifica nemmeno in aerodinamica.

Le **McLAREN** hanno continuato la loro evoluzione ed in attesa di far esordire la macchina nuova, probabilmente al

Le **BRABHAM** hanno già adesso la scocca dotata delle strutture deformabili esterne ai serbatoi, e la loro forma ne risulta leggermente più squadrata e panciuta ma in limiti molto ristretti. Stanno preparando anche loro una macchina nuova che forse sarà

Le due **FERRARI** che sono state portate in Argentina sono delle B 2 con pochissime variazioni, anche se in definitiva importanti. Differenti gli alettoncini anteriori e quello posteriore e qualche modifica alle sospensioni ma forzatamente limitata dalla strut-

## La più « magra »



La Formula 1 presente a Baires più leggera era la March 721 G del debuttante Jarier

MONACO - Diventata frenetica, con l'aggiunta continua di tante gare, l'attività sportiva automobilistica ha perduto quella che nel corso dell'anno veniva definita la stagione di riposo. La stagione di riflessione, di preparazione, non esiste più, fagocitata dal calendario. E così i protagonisti veri delle corse, impegnati dappertutto, non hanno tempo e modo di occuparsi molto da vicino delle cose che dovrebbero interessarli, delegando altri personaggi, non sempre interpreti fedeli. Per questo avvenimento come quello che

si è registrato a Monte Carlo nei giorni scorsi, con la «Tavola rotonda» indetta dall'A.C. Monaco, deve essere salutato con piacere, avendo appunto permesso a gente qualificata ed esperta per conoscenza diretta dei problemi, di esprimersi personalmente.

Anche se c'è da avanzare qualche riserva sulle idee di taluni dei personaggi, quindi, questo avvenimento è stato un fatto positivo, esemplare di come dovrebbero essere sempre condotte le discussioni.

Merita un altro rapporto la TAVOLA ROTONDA dello SPORTAUTO a Montecarlo che rispecchia anche le varie posizioni nell'acuirsi dei contrasti tra GPI e costruttori

## CHAPMAN e TYRRELL «veto» all'accordo?

Prima di entrare nel merito delle varie opinioni espresse a Montecarlo, mette conto notare che, da certe posizioni espresse in sede di TAVOLA ROTONDA, si è avuto conferma che sono TYRRELL e CHAPMAN i più irriducibili sulle massime richieste dell'Associazione F. 1 agli organizzatori di Gran Premi. Pare che nemmeno la «mediazione» di Ferrari con quel «conteggio aumenti di un costruttore-tipo», sia servita. I due «boss» inglesi, fidando di essere i patron di Fittipaldi e Stewart, non accetterebbero alcuna riduzione nelle richieste. Ferrari avrebbe invece dalla sua, con tanto di firma, tutti gli altri costruttori, italiana TECNOCOMpresa. Ora bisognerà vedere cosa accadrà, dopo il Brasile, corsa il cui contratto di ingaggio era particolare facendo «spese a sé» in blocco con l'Argentina. Erano circolate voci, avallate dall'Associazione F. 1, che anche per il Sudafrica l'accordo era già stilatero, esulando da quello delle gare europee. Ma la notizia apparsa su alcuni giornali sulla possibilità di ingaggio per Kyalami anche di monoposto Formula INDIANAPOLIS, oltre che F. 5000, lascia in piedi l'ipotesi della necessità di un accordo complessivo per tutte le 12 prove mondiali dopo quelle sudamericane. E le monoposte delle altre maxiformule sono lo spauracchio degli organizzatori.

A Monaco i temi discussi sono stati quelli di fondo della Formula Uno, e successivamente quelli delle macchine del campionato del mondo marche. E come si vedrà dalle discussioni tra le varie parti sono uscite cose di parecchio interesse.

Per esempio quando si è parlato di come propagandare maggiormente le gare, e quindi attrarre maggior gente, sono state presentate parecchie idee, soprattutto da parte della G.P.I., la associazione degli organizzatori, ma quel che è stato interessante è che alla fine tutti si sono dichiarati concordi nella necessità di giungere presto ad un accordo tra organizzatori e concorrenti, accordo a lunga durata, per evitare che si ripetano le situazioni incresciose vissute negli ultimi tempi.

In sostanza si è detto che «i panni sporchi si lavano in casa», ed a questo proposito Graham Hill ha citato una recente frase di un dirigente della Ford, che ha affermato come la Ford non sarà più tanto legata allo sport se continuano le spiacevoli storie di recente attualità. Hill ha anche parlato del ricevimento, da parte di Nixon, di oltre 150 persone dello sport automobilistico, affermando che è questo genere di avvenimento che può far del bene alle corse. Ed ha perfettamente ragione, diciamo noi. Anche perché in ultima analisi è quello che andiamo dicendo da tanto tempo. Anche a proposito di coloro che pur di trarre benefici personali dimenticano tutto quello che è possibile fare per il bene comune.

L'avvenire, ma soprattutto i costi della F. 1, hanno tenuto occupati i partecipanti alla tavola rotonda in modo piuttosto vivace. Il principe Metternich ha ricordato come si dovesse discutere dell'avvenire, non delle vicende attuali, e ciò ha evitato in parte che le discussioni si fossilizzassero sulle posizioni di antagonismo che esistono tra due gruppi. A nome della GPI il signor Treu ha tentato di esaminare i costi attuali delle F. 1, dividendoli in due quarti: quelli necessari allo sviluppo delle macchine, e quelli normali di conduzione delle squadre. Ed ha affermato che sono questi costi «operativi» che bisogna tentare di ridurre.

Probabilmente Treu ha appoggiato le sue affermazioni con gli argomenti che gli sono stati forniti, qualche giorno prima, da un costruttore italiano (leggi Ferrari). E si sa che con Ferrari il risultato di una analisi veramente accurata ha dato un aumento del 24 per cento per il 1973 rispetto al 1972.

Molto meno, quindi, del 100 per cento che i costruttori F. 1 pretendono di avere dagli organizzatori. Anche se questo specifico argomento era

fuori tema, trattandosi di cose attuali, è stato comunque molto interessante ascoltare.

E' ovvio infatti che gli organizzatori europei si avvarranno dei risultati dello studio della Ferrari, nella battaglia che li oppone in questo momento ai concorrenti. E poiché Ferrari sembra disposto ad accettare, appunto, quel 24%, se non addirittura meno, è evidente che il fronte delle squadre ne sarà quanto meno incrinato.

### I costi della MC LAREN

Comunque di interessante c'è stata, da parte di Phil Kerr della McLaren, una disamina percentuale dei costi di gestione di una squadra di F. 1, che sono naturalmente validi anche per l'avvenire. Essi sono:

— Costruzione macchina	14%
— Manutenzione motore	13%
— Spese generali	12%
— Salari	13%
— Spese logistiche	14%
— Acquisti materia e spese di funzionamento	34%

Una domanda di Treu su questo 34% ha fornito una risposta di Kerr piuttosto curiosa, perché egli ha ripetuto in pratica le voci precedenti. Comunque, trattandosi di percentuali, egli ha anche precisato che questo 34% rimarrebbe tale, insieme con i costi del personale e le spese generali, nel caso di qualsiasi formula. Vale a dire che una bella fetta delle spese è valida per ogni squadra, anche non di F. 1.

E qui ci sarebbe voluta una domanda abbastanza ovvia: visto che ciò è vero, come mai le squadre di F. 2, F. 3, G.T., Turismo, non hanno le stesse pretese di quelle della F. 1? Eppure esse sopravvivono, e abbastanza bene!

Kerr, che rappresentava la F. 1 association insieme con Tyrrell, ha poi parlato della formula, affermando che essa non è mai stata tanto buona come da quando è a 3000 cc. Tuttavia dati i livelli raggiunti essa chiede oggi sempre maggiori spese, per essere competitiva, anche se in futuro i costi di sviluppo non saranno più tanto alti come in passato. I 3000 cc sono buoni, ma se si andrà avanti oltre il 1975 occorrerà una nuova generazione di motori, il che renderebbe possibile un cambiamento, che potrebbe interessare gli americani.

A questo proposito si sono udite cose un poco curiose, come una proposta di usare motori derivati dalla serie!

Ai costruttori ha risposto la CSI, attraverso l'inglese Delamont, tipico uo-

mo da assemblee, perché capace di stancare parlando a lungo per... non dir niente. Argomenti buoni, ma già utilizzati dalla G.P.I. quali il fatto che se è vero che le macchine sono costate più care per le modifiche imposte dalla sicurezza, è altrettanto vero che le stesse ragioni hanno portato ad enormi spese per i circuiti.

Interventi di Hill e di Stewart, entrambi molto decisi nell'affermare che è indispensabile giungere ad un accordo valido per parecchio nel tempo, in modo da avere una certa stabilità che permetta di programmare con tranquillità.

Stewart, uomo d'affari razionale, ha comunque affermato che è necessario portare la conduzione delle attività sportive su basi economiche solide. Solo così si possono ottenere risultati positivi. Ad un certo punto Stewart affermò: «chi non sarà capace di metter ordine in casa propria sarà tagliato fuori».

Chiara affermazione, che però è facile rivoltare contro chi la pronuncia, perché anche i piloti debbono rendersi conto di come non sia possibile andare sempre più al maggior guadagno. I limiti debbono esserci anche per loro.

Intervento dell'ing. Martin: i conti della F. 1 Association sono forse validi per quelli che usano motori Ford e cambi Hewland, ma totalmente diversi per coloro che si fanno tutta la macchina (Ferrari, BRM, Tecno, Matra) che hanno pesanti costi di ricerca, non diluibili su molti motori, e su molti cambi.

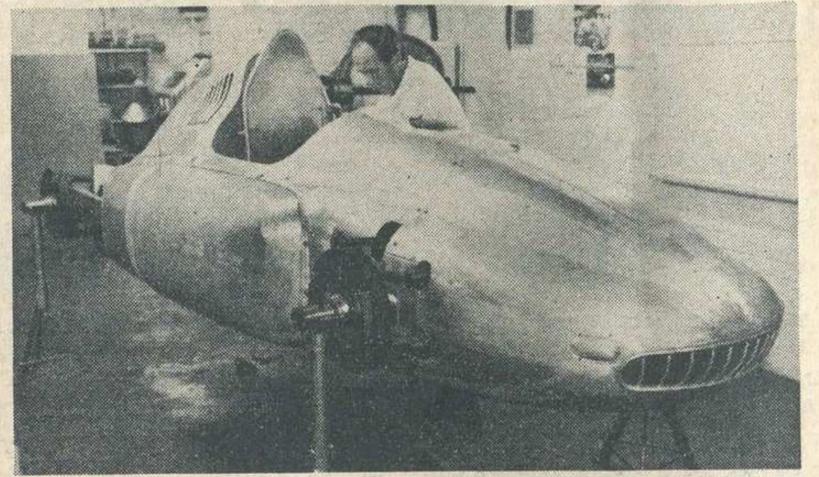
Il problema costi e introiti ha avuto altre fasi e interventi, ma con argomenti da dialogo tra sordi. Ad un certo punto i delegati della CSI hanno «rimproverato» ai costruttori di far le macchine troppo care, con utilizzo oneroso di materiali costosi.

Un nostro intervento ha puntualizzato il fatto che chi corre lo fa per tentare di vincere, e quindi sfrutta tutte le possibilità che i regolamenti gli offrono. E che sta quindi a chi fa i regolamenti, cioè alla CSI, fare in modo che ci siano dei limiti.

Al che Stewart ha aggiunto che al punto in cui si è giunti è diventato necessario che siano i professionisti ad occuparsi di ogni aspetto dello sport, come non accade attualmente. USCIRE DALL'EQUIVOCO

Qualche considerazione: tutto questo fa risaltare l'esistenza di un grosso equivoco di base. C'è chi intende lo sport ad alto livello come una attività agonistica (piloti) legata strettamente alla ricerca tecnica (costruttori). In questo caso i bilanci da trarre sono di un certo genere, perché il conto perdite è diminuito dalla sperimentazione di soluzioni da trasfe-

## Il Museo della F. 1



DONINGTON - La Collezione Grand Prix di Tom Wheatcroft verrà inaugurata il 16 marzo. Più di 50 vetture verranno esposte agli inizi, ma nei mesi successivi se ne aggiungeranno molte altre. «Diva» dello show è la ventiquattrenne Cisitalia-Porsche tipo 360 di un litro e mezzo, che Wheatcroft scoprì in un garage privato in Svizzera e che ora è valutata a oltre 40 milioni di lire.

Accanto alla Cisitalia ci saranno vetture Grand Prix, da una Cottin et Desgouttes francese del 1911, alla prima Grand Prix azionata da turbina: la Lotus-Pratt & Whitney del 1971. Poi intere «famiglie» di Lotus, BRM, Cooper, Porsche e Maserati. Di particolare interesse una Cosworth a trazione sulle quattro ruote che non ha mai corso, la Derby Maserati a trazione anteriore del 1935, la primissima Brabham, Lola e March e perfino la Bentley più veloce che sia mai esistita, con motore di otto litri con doppi compressori. Si tratta di una delle tante vetture non di Grand Prix esposte, che però non fa parte della collezione principale, per ora di cinquanta esemplari.

Il Museo di Donington ha anche il vantaggio di essere facilmente raggiungibile, essendo vicino all'aeroporto dell'East Midlands e non lontano da grandi centri quali Leicester, Derby e Nottingham. Se, poi, andrà in porto il piano per rendere agibile il circuito di Donington Park, il Museo rappresenterà un interesse notevole per chi andrà alle corse.

rire prima o poi alla serie. E' il caso tipico della Ferrari. Oppure la presenza nelle gare serve altri interessi, che in ultima analisi rappresentano un profitto per i benefici che offre sul piano del prestigio (è il caso Matra).

C'è però chi intende le corse soltanto come attività fine a se stessa, e le macchine soltanto come il mezzo indispensabile ad ottenere lo scopo, che è quello di far danaro.

E' chiaro che le due correnti ragionano con presupposti troppo differenti perché possano andar d'accordo; ed è altrettanto chiaro che è indispensabile uscire da questo equivoco. Spetta al governo sportivo, adesso e una volta per tutte, decidere quale via scegliere definitivamente. Per uscire da questo equivoco.

Noi siamo per lo sport-tecnico, che certo ha molte più attrattive.

Sulla sicurezza si è ancora discusso a lungo e il presidente della associazione circuiti ha fatto rilevare come molte proposte non siano state accolte. Ribadito il concetto che debbono essere le macchine ad adottarsi ai circuiti, non viceversa, ha parlato ancora della necessità di riportare le macchine a forme più vicine alla automobile.

Replica di Stewart: riconoscere che i soldi spesi per migliorare i circuiti sono stati davvero tanti, ma che i circuiti debbono progredire, se vogliono sopravvivere. Per esempio a Indianapolis le condizioni di sicurezza sono buone, coi muri esterni. I muri costano, d'accordo, ma possono diventare supporti per la pubblicità. Comunque è d'accordo che ogni modifica della formula che possa incrementare le prestazioni deve essere scoraggiata.

### Le corse di notte

Incrementare i servizi sanitari, perché potrebbe accadere qualche guaio grosso. Ed organizzare soccorsi e comunicazioni veloci; a questo proposito Stewart ha citato il caso di Marko, ripetendo le accuse a suo tempo formulate, anche se successivamente era stato dimostrato che erano infondate, nei confronti degli organizzatori di Clermont-Ferrand. Stewart ha anche auspicato che la OSI faccia rispettare le regole disciplinari, colpendo chi le trasgredisce, chiunque esso sia. Beh, noi lo sosteniamo da sempre, ma la GPDA finora non ci era sembrata molto sensibile...

Tyrrell, per i costruttori, ha sostenuto che si debba giungere a macchine che abbiano una vera e propria

«cellula di sopravvivenza» per il pilota, e che ci sono ancora molti miglioramenti da apportare. Secondo i costruttori la riduzione delle gomme (sezione) non porterà a far macchine più sicure, al contrario!

Noi diciamo, però che sul piano sportivo porterà a valorizzare di più i piloti migliori.

L'argomento sicurezza ha portato a discutere di tutte le corse, non solo di quelle F. 1 e l'ing. Colombo ha fatto notare come siano pericolose le corse che si svolgono anche di notte, per la fatica, i sorpassi, ecc.

Stewart ha proposto che i piloti abbiano più riposo e von Hanstein (CSI) ha fatto rilevare che di corse di 24 ore ora ne restano solo due, e che tra poco esse saranno riservate alle Turismo e GT.

Come se i piloti di queste categorie fossero diversi!!

Il tempo dedicato al futuro del Gruppo 5, cioè al campionato mondiale marche, è stato fruttifero. Ha permesso ai costruttori, e si trattava proprio di costruttori, di dire quel che pensano, direttamente. E così il portaparola ing. Martin, ha potuto far sapere che i costruttori sono contrari alla abolizione delle sport-prototipo per far posto alle macchine di produzione, almeno apparenti.

Ha detto che il campionato marche deve essere fatto da macchine che rappresentino la punta più avanzata del progresso, e che la scalata alle potenze specifiche è utile e non deve essere arrestata.

I prototipi non sono delle F. 1 camuffate, ma delle vere automobili, con tanti problemi simili a quelli della produzione. Quindi i costruttori vogliono che le macchine attuali continuino. Ed a questo proposito l'ing. Severi dell'Alfa Romeo ha voluto far rilevare come siano state le esperienze dei prototipi del 1966 a dar vita alla Montreal ora di serie, che ha il motore allora usato in corsa.

Il parere della sottocommissione della CSI è quello noto: portare il campionato mondiale verso le macchine di produzione. Nello stesso tempo raggruppare in una unica categoria le attuali gruppo 5 e 7.

Posizioni antagoniste, come si vede, ma che finora non avevano trovato occasione di esprimersi di fronte. Non sappiamo quello che ne uscirà effettivamente, ma almeno ora alla CSI non possono più fingere di ignorare quel che pensano i veri costruttori! I quali sono stati molto decisi, soprattutto nell'affermare che è davvero assurdo pretendere di gettar via del materiale che è costato danaro e tempo, e che comincia solo adesso a svilupparsi.

ROMA - Mentre questo numero di AUTOSPRINT viene terminato di stampare, lunedì pomeriggio si riunisce a Roma il Consiglio Esecutivo dell'Automobile Club d'Italia. Una seduta molto importante anche per lo sport, con sul tappeto argomenti dei quali si è ripetutamente discusso in queste ultime settimane. Prima fra tutte l'approvazione del progetto che prevede un accordo con l'AGIP, l'azienda petrolifera di stato. In sostanza i soci ACI godranno nuovi sconti grazie al conferimento delle pompe benzina degli AC all'AGIP. Le percentuali di ristorno andranno sia agli AC locali che all'ACI centrale. Quest'ultimo devolvrebbe una fetta sostanziosa, pare UN MILIARDO, come abbiamo scritto, al finanziamento diretto del settore sportivo, sotto il controllo della nuova, ma non troppo, democratizzata «CSAI (o come altro si chiamerà).

Nella stessa occasione, l'ing. Rogano presenta all'approvazione del comitato esecutivo il progetto definitivo dell'autodromo di Modena, nella versione «alla Ferrari» in senso stretto. Cioè, non si è neppure accolta la proposta della sottocommissione circuiti e sicurezza CSAI che voleva una variante nell'anello di alta velocità del «fagiolo» proposto da Ferrari.

Quanto prima dovrebbe essere appaltata un'asta per l'esecuzione del progetto in un massimo di 12 mesi, alla quale partecipa anche la «Fiorano S.p.A.» la società che ha costruito e gestisce l'autodromo privato della Ferrari. Come è noto, rispetto al miliardo e 200 milioni del primo progetto «stradale» si parla ora di una spesa di 700 milioni.

Infine, l'esecutivo si pronuncia riguardo al progetto della «nazionale» di piloti italiani che leggete accanto, nei particolari.

Si dà il caso che, una volta di più, le notizie ufficiali di una certa importanza la CSAI le dirami il lunedì, il giorno in cui esce AUTOSPRINT. Non è un caso, naturalmente, e non vi abbiamo mai dato soverchia importanza. Anche perché non siamo abituati ad attendere i comunicati stampa per informare tempestivamente i nostri lettori sulle novità del mondo automobilistico ed italiane in particolare.

Puntualmente, il «caso» si è verificato anche in occasione dell'importante decisione presa dalla CSAI e

ratificata dal consiglio esecutivo dell'ACI, riguardante la costituzione della «nazionale» italiana piloti di cui si è molto parlato in queste ultime settimane. Il comunicato stampa CSAI viene diffuso lunedì 29 gennaio, ma le notizie le leggete ora ugualmente sul nostro giornale che doveva essere «castigato». E' le leggerete forse con qualche particolare in più. Tutto sommato, i «riguardi» che la CSAI ha per AUTOSPRINT sono un incentivo per il nostro lavoro.

# Diventano 120 i MILIONI per

## la «NAZIONALE della Mutua» CSAI

Il regolamento della  
6 ORE a PARIGI

Sufficienti  
22 macchine  
per la CSI?

ROMA - Un breve comunicato stampa redatto dall'Ufficio Pubbliche Relazioni dell'Automobile Club di Roma conferma che la 6 Ore mondiale data all'Italia in sostituzione della gara prevista a Sebring sarà disputata a Vallelunga; l'autodromo «scelto» dal presidente della CSAI, ing. Rogano.

Superati gli ultimi dubbi e le critiche di quegli stessi costruttori italiani che avrebbero avuto tutto da guadagnare da una terza prova del mondiale Marche in Italia, dopo Monza e la Targa, e che invece ora temono una clamorosa battuta d'arresto per le caratteristiche del circuito romano, l'AC Roma ha fatto partire i regolamenti ai vari enti interessati.

I punti essenziali del regolamento, rimesso alla CSI per l'approvazione, sono questi:

- saranno ammesse al via 15 vetture Sport e 7 Gran Turismo, un totale di 22 macchine quindi che si dovranno qualificare in base ai tempi delle prove
- non vi sono distinzioni di numero di vetture nell'ambito dei due gruppi ammessi (cioè gruppo 4 e gruppo 5). Pertanto, le 2 litri si dovranno qualificare, ma mai come a Vallelunga esse saranno ai livelli delle 3000.
- Le iscrizioni si chiuderanno alle ore 18 del giorno 16 marzo, mentre le verifiche avverranno a Vallelunga dalle ore 9 alle 12,30 di venerdì 23 e di sabato, 24 marzo.
- Le prove ufficiali avranno luogo venerdì 23 e sabato 24 dalle ore 14 alle ore 17. La gara avrà inizio domenica 25 marzo alle ore 10,30 e si concluderà alle 16,30.
- La dotazione di premi è complessivamente di lire 4.500.000, non molto consistente, cioè, per una prova mondiale.

La nuova operazione CSAI per il rilancio del «pilotismo» nazionale si chiamerà «Squadra Azzurra» (e non, per esempio, Squadra Italia poiché già c'è la scuderia Italia che ce l'ha). La Nazionale del volante coinvolge una decina di piloti, ed ai nomi che già avete letto nella nostra anticipazione della settimana scorsa, e cioè FRANCIA, RAGAILOLO, GIORGIO, FLAMMINI, CERULLI, MARTINI ci sono da aggiungere anche MANTOVA, CICOZZI e FONTANESI. Anche qui, come nel regolamento della Formula Italia, c'è un vincolo di giovinezza (non oltre 25 anni) che si vorrebbe far rispettare (forse per la... lunghezza del piano nel tempo), un vincolo anche piuttosto basso che non tutti alla fin dei conti rispettano. Francia, ad esempio, ne sarebbe fuori ma forse per questo è nato il premio «retrattivo» della monoposto F. 3 destinata al vincitore del Trofeo di Formula Italia.

Il commendatore Eugenio Dragoni è il «commissario unico» di questa squadra, un Valcareggi pre-Messico, con facoltà decisionale assoluta anche se è affiancato da Ottorino Maffezzoli (oltre i consigli aiulici di Roberto Angiolini). Dragoni ha concluso nei giorni scorsi il suo lavoro preparatorio, convocando uno ad uno i prescelti e trattenendoli in lunghissimi colloqui (oltre 3 ore ciascuno) che, oltre alle intenzioni ed alle aspettative dei piloti, hanno avuto come tema il ricordo di alcuni piloti del passato alle «dipendenze» (sugli attentati!) di Dragoni, come Scarfiotti, Bordini, Baghetti, nonché i suoi 6 anni di gestione della direzione corse Ferrari.

Voi ricordate che in due occasioni precedenti AUTOSPRINT aveva dato notizia della «struttura» del PIANO. Tutto concorda. Anche se qualcosa è cambiato. Anzitutto il complessivo economico. Lo stanziamento iniziale era previsto in 70 milioni, ma DRAGONI ha chiesto (e si è irrigidito) una cifra molto superiore. E l'ha ottenuta: precisamente 120 milioni, erogazione portata alla ratifica del Consiglio Esecutivo ACI.

Intanto sono già state acquistate in Inghilterra due Formula 2 usate, modello Brabham BT 38 (che non sembrano però essere quelle usate dal Team Rondel nella stagione '72). Si tratta di vetture notoriamente non facili ma capaci di ottime prestazioni. Sono dotate di motori di 1800 e sono state pagate 8.500.000 lire l'una. Fra non molto, dovrebbero essere dotate di un motore di scorta ciascuna.

La gestione tecnico-meccanica del Team è stata affidata ad una officina lombarda diretta dal fantasioso Alain Siccardi, il tecnico italo-francese attualmente impegnato con le sue Formula 2 SM e con esperienze telaistiche in Gran Bretagna. Siccardi si occuperà

dell'assistenza e della manutenzione delle due Brabham, curandone anche il trasporto sui circuiti di allenamento.

Il programma azzurro prenderà il via quanto prima, e — senza coinvolgere in questo primo anno gli impegni dei vari piloti interessati — prevede delle sedute di allenamento, o meglio di «selezione» nei vari circuiti italiani, Vallelunga, Misano ed altri. La prima selezione si avrà sulla pista romana. Dragoni si è anche informato sulle disponibilità di prova a Imola, che lui giudica il più idoneo a qualificare i piloti. E' escluso che i «magnifici 10» utilizzino per questi allenamenti selettivi altre vetture, non monoposto, come Abarth-Osella o Ferrari 312, anche se non è improbabile che la CSAI ottenga da Ferrari di poter effettuare delle sedute di allenamento a Fiorano, sfruttandone l'impianto cronometrico ultraperfezionato, anche col video di controllo.

Dopo il tirocinio in Italia (mai con partecipazioni a gare), i selezionati saranno portati sui principali circuiti esteri sedi di gare dell'Europeo Formula 2, come il Nurburgring, Thruxton, Brands Hatch, all'uopo affittati e nei quali proseguiranno le indagini del selezionatore e giudice unico Dragoni. Anche questa è stata una richiesta precisa di DRAGONI: dovrà scegliere io e solo io, senza inframmettente! Finalmente (saremo ormai alla fine del '73) salteranno fuori due nomi, i due nomi dei piloti che prenderanno parte all'Europeo Formula 2 del 1974 con due vetture nuove, e che nelle intenzioni della CSAI saranno poi «offerti», allenati (anche nel fisico, con ginnastiche mattutine e cose del genere) e smaltizzati, uno alla Ferrari ed uno all'Alfa, nella speranza che le due massime case italiane abbiano voglia o necessità di servirsene.

Non è escluso, sempre che la «selezione» metta in luce immediatamente i più adatti, che Dragoni si convinca a fare correre qualcuno alla fine della presente stagione, in qualcuna delle gare di chiusura, nel qual caso si anticiperebbe l'acquisto delle vetture nuove (o quanto meno se ne acquisterebbero altre due) per permettere gli allenamenti e le gare contemporaneamente. Le monoposto «usate» continueranno invece ad essere adoperate.

Negli obiettivi della CSAI la «squadra Azzurra» composta da Dragoni e dai due piloti da lui scelti dovrebbe utilizzare, nella stagione '74, vetture mosse da motori Novamotor Lotus-Jensen. (Ecco che torna fuori il progetto LOTUS...) In tal senso sono già stati allacciati contatti con i fratelli Pedrazzani, che in questo caso curerebbero direttamente l'assistenza dei loro motori.

COMMENTI? Uno solo: siamo sempre stati (e saremo sempre) contrari a questo genere di confronti a freddo, fra giovanotti che dovrebbero essere amici e che finiranno per detestarsi con l'obiettivo di una stagione in F. 2 e di un lancio che ci auguriamo sinceramente non sproporzionato alle loro reali capacità.

Gli unici confronti che valgono sono quelli che si fanno in corsa. E soprattutto le minestre allungate tanto nel tempo in uno sport simile sono controproducenti. I casi sono due: o siamo convinti di avere in Italia dei piloti degni dei loro colleghi europei, ed allora l'unica cosa è farli gareggiare il più spesso possibile senza gli occhi di nessuno addosso pronti a togliere loro la macchina se perdono una ruota: oppure ci rassegnamo a pensare che abbiamo dei piloti mediocri, ed in questo caso non vi è allenamento in grado di farne dei campioni. Anche se dura un anno. L'unico risultato sarà quello di aver «inventato» nuove poltrone dirigenziali e speso 120 milioni sia pure con una aggiornata evoluzione di quella tendenza sociale tutta particolare che affligge l'Italia, che ci regalerà anche questa «NAZIONALE della MUTUA CSAI»!...

● JAMES HUNT debutterà in F. 1 alla Corsa dei Campioni con la Surtees TS9B del Hesketh Racing. Parteciperà ad altre gare di F. 1 non di campionato e verrà iscritto ad alcuni Grandi Premi forse con una Surtees TS14.

● JODY SCHECKTER piloterà la Chevron B24 di Taylor in F. 5000. Parteciperà alle gare inglesi d'inizio di stagione, prima di concentrarsi sulla serie americana.

● GERBER non correrà per il Team Rondel di F. 2 e pare che il contratto non fosse effettivamente mai stato firmato. Potrebbe correre con una Brabham di F. 2 privata.

● La GRD, alla conclusione, farà correre soltanto una F. 2 ufficiale, dato che Walker e Sutcliffe sono usciti dalla squadra, per mancanza di patrocinio.

«Giù il cappello» gridavano i francesi dopo lo show iniziale dell'«AGOSTINI dei rallies»: ma poi le speranze italiane vennero annullate dalla «seconda», galeotta di MUNARI e dalla deludente non competitività delle FIAT mentre la contestazione del BURZET avviliva lo stesso contenuto della gara, comunque conquistata dalla supremazia tecnica delle ALPINE

MONTECARLO - Per noi, è stato un «Montecarlo» amaro. Amaro e stucchevole. Amaro per la banale eliminazione d'un Munari, che ha dato proprio qui l'esatta dimensione della sua classe, e per la deludente incompetitività, termine bruttino ma di moda, della Fiat 124 Rally, nonostante l'impegno dell'Abarth e pur dinanzi ad un tipo di incidente che, per Waldegaard, il grande Waldegaard, può fare il paio con quello del numero uno della Lancia. Stucchevole per i brutti fatti del Burzet, che hanno notevolmente minato, se ancora ce n'era bisogno, l'artificiosa struttura di questo Rally, giunto alla sua 42. edizione, da tempo vacillante, ma sempre sostenuta da una sfolgorante facciata.

Ne hanno fatto le spese i concorrenti privati, cioè quegli entusiasti, italiani ed europei in generale, che hanno saputo progredire di anno in anno e che affrontano questa impresa con dispendio e sacrificio tali, per cui non si ammettono trattamenti di tanta superficialità. Non siamo più al tempo in cui tutto possa essere preso con leggerezza, in cui basti preoccuparsi dei «big» per salvare la corsa, senza badare minimamente a privati insignificanti.



Nell'ultima corsa di prestigio con l'Alpine, Andruet con la fida «cerbiatta» Petit, si è presentato alla Lancia battendo uno scatenato Andersson e soprattutto tenendo testa, fin che è rimasto in gara, all'incontenibile Munari. Nel '73 affiancherà proprio il «Drago» sia nei rallies che in prove di velocità

# ANDRUET riscatta un «MONTE» amaro

## DALL'INVIATO

Oggi tutto è cambiato sensibilmente: anche il rally di grande levatura poggia su una massa importante, per attrezzatura e capacità. E l'opinione pubblica generale è stata molto scossa da questi fatti: se tanto forte è stata la reazione dei concorrenti esclusi al Burzet, pur condannando ogni forma di eccesso e di violenza, tutti hanno compreso che qualche torto deve pur essere stato fatto ad essi dagli organizzatori. Specie considerando che i più accesi non erano i soliti italiani passionali, portatori di vari «slogan», bensì i nordici, i tedeschi, gli scandinavi e gli stessi francesi, financo i monegaschi. Né gli organizzatori avrebbero mai fatto una concessione di iscrizione gratuita per il '74, nemmeno con il 90 per cento delle ragioni in serbo.

Ciò che addolora tanto, perché il momento non è certo favorevole ad una rapida evoluzione del rally, per far fronte alle odierne esigenze e per raggiungere una più moderna espressione: quasi, nonostante l'impegno degli organizzatori per migliorarne la formula, diventa impossibile correre anche in Francia, per ostilità delle autorità e delle forze di polizia.

Ma guardiamo anzitutto alla corsa. Era la corsa dell'Alpine, oggi indubbiamente la miglior macchina da rally di questa impostazione, dopo la rinun-

cia della Porsche, in cui innovazioni hanno badato in massima parte ad ovviare agli errori tecnici dell'anno scorso, con un motore di maggiore cilindrata, che, senza grossi aumenti di potenza di punta, presentasse maggiori coppie e più ampie utilizzazioni, e con un cambio di maggiore solidità, in una parola una efficienza tecnica ed una affidabilità accresciute. Con uno spiegamento di forze davvero impressionante, per assistenza, numero e levatura di piloti, per cinque macchine ufficiali e tre assistite.

Chi avrebbe potuto infrangere questa potenza? La Lancia con le sue giubilate ma gloriose «Fulvia» HF, che alla vigilia non entravano nemmeno nei pronostici della stampa specializzata internazionale? La Fiat, nonostante l'evoluzione d'una macchina ancora troppo legata all'utenza, nonostante gli incrementi del motore 1.800 cmc., e la raggiunta solidità d'autotelaio? Si temeva soltanto la Ford, sulla scorta di ineccepibili considerazioni tecniche, giacché in una berlina di limitate proporzioni, leggera e sperimentata qual è la «Escort» s'è messo un motore addirittura di «Formula 2», il più potente, seppure il più sofisticato, dello schieramento, con una organizzazione cospicua.

Invece cosa succede? è ancora una solitaria macchina italiana, quella Lancia che per taluni usurpò il successo d'un anno fa, con quel Munari, di cui sembra-



Timo Makinen, sempre molto spettacolare, ha dato a tratti l'impressione di poter infastidire la supremazia finale delle Alpine. Una serie di incidenti fortuiti ed anche un certo calo di ritmo lo hanno però handicappato notevolmente. Appare ormai «vecchio»

va essersi dimenticati nei pronostici della vigilia, a balzare in testa alla corsa, prima affiancandosi alla più veloce delle Ford e poi tutta sola contro la compagine dell'Alpine-Renault.

Su un piano strettamente tecnico, dinanzi a tante forze, noi stessi non avevamo troppe ragioni di tranquillità; ma quanto a fiducia in Munari, questo sì: ne avevamo da vendere, avendone conosciuta da vicino la tremenda evoluzione di questi ultimi due anni ed avendo dimostrato anche analiticamente, l'anno scorso, che a Montecarlo non aveva usurpato proprio nulla, né dinanzi a Waldegaard e Larrousse, né davanti ai migliori dell'Alpine.

Quest'anno è venuta la riprova più convincente, che ha definitivamente aperto gli occhi agli esperti di tutta Europa: «Chapeau pour Munari!» esclamò la notte del Burzet il d. s. dell'Alpine Cheinisse, gran competente, ex pilota e tecnico capace. E' un'espressione, «tanto di cappello», da parte degli avversari, che sintetizza il livello raggiunto dal nostro campione. Sì, in silenzio, fino all'esplosione della notorietà d'un anno fa, la Lancia ha creato un grande campione, oggi inequivocabilmente uno dei più forti al mondo in questa specialità, velocista, tecnico, completo nella guida nordica, su ghiaccio e neve. E, quasi senza che gli sportivi italiani se ne accorgano, abbiamo un «grande», l'Agostini del rally, l'hanno subito battez-



**MONTECARLO - Sandro MUNARI ha commesso un involontario, ma determinante errore di guida, sulla neve a S. BARTHELEMY, ed è uscito di strada. Ma che corsa stava disputando! Una cosa da far accapponare la pelle!**



Nonostante nelle prime prove alcuni tifosi francesi gli tirassero contro palle di neve per mostrare come fosse ancora vivissimo il disappunto per il suo successo dello scorso anno, Munari ha fatto registrare sempre tempi eccezionali. Il suo ritiro è avvenuto proprio nella prima prova veramente favorevole alle Fulvia, quando avrebbe potuto iniziare, in difesa, la fase decisiva della gara

zato i francesi. E il Rally è una specialità importante, seria, completa, appassionante, moderna; ha il solo difetto di non potersi disputare come e dove si vorrebbe, dati i livelli della motorizzazione d'oggi.

Più in particolare, Munari ha imposto la sua classe proprio alla prima difficoltà di questo 42. Rally monegasco, che s'era rinnovata con una prova selettiva alla conclusione dei più snelli percorsi di concentrazione. Alla pari con Mikkola, altro specialista completo, ma che disponeva della più potente vettura del lotto, con ottime gomme da neve, in una prova in cui la potenza poteva essere ben utilizzata. Perciò possiamo dire che il sorprendente pilota della Lancia sia partito decisamente in testa. Poi, sull'altro terreno veloce della prima prova del percorso comune, a Pont de Miolans, scatenate le Alpine, Munari s'è preso soltanto 21" da Mikkola e altri 17" nella seconda prova di Laborel, per un totale di 38". Una difensiva strenua e commovente, che ha gettato nella depressione gli uomini dell'Alpine.

Fino al capolavoro del Burzet, terza prova, nella neve e nella tempesta più tremenda, in condizioni da fiaccare anche il più pazzo dei nordici. Ebbene, Munari ha dato 1'38" a Mikkola, trovando solo in Therier, poi atardato da un incidente, e nel generoso Pinto, altra grossa promessa italiana, e nel classico An-

dersson, qualcuno capace di seguirlo a 13"-32". Munari è in testa, questa volta completamente solo, con 34" su Therier e 39" su Andersson, i quali l'hanno leggermente sopravanzato a Le Moulinon.

Ma quando s'è tornati sulla neve di S. Bonnet, nuovo primato di Munari, che riacciuffa le due Alpine, per superarle non appena trova il terreno che preferisce, cioè l'innevamento della strada al cinquanta per cento. A Cime du Mas torna a condurre, con 6" su Therier e 43" su Andersson, per crollare nel più banale degli incidenti, ormai di mattina, a S. Barthelemy. Un vantaggio lieve, d'accordo; ma che poteva essere conservato, se non accresciuto, nelle prove successive, con terreni favorevoli al suo stile, alle sue risorse e a quelle dell'intramontabile «Fulvia». Come sarebbe stato, del resto, per la prova complementare.

### Un'impresa stupefacente

Poi vi sono stati maneggiamenti delle classifiche, penalizzazioni date e tolte, soprattutto per Andruet, per cui questa sequenza potrebbe essere leggermente diversa, tanto da lasciare un lieve vantaggio al francese al momento del ritiro di Munari. Tali manipolazioni, tuttavia, non sono state perfettamente comprese

e, dopo tanta dimostrazione, siamo certi che Munari avrebbe saputo offrire ancora qualche sorpresa prima della fine della corsa.

E' finita male: una seconda che non è entrata o che è uscita appena innestata — non è troppo sicuro nemmeno Munari — sortendo da una stretta curva, ai limiti impressionanti a cui stava correndo, e la sbandata è stata inevitabile, finendo sui bordi nevosi. La sfortuna sta nella mancanza di aiuti per rimettere la macchina in carreggiata, data l'ora. E' finita l'impresa più stupefacente degli ultimi rallies. Ed è una parentesi che si chiude, giacché alla «Fulvia» resta un'attività limitata, in attesa della «Stratos», che oltre a Munari guiderà proprio il suo più forte avversario del momento, Andruet, a cui è facile predire una grossa carriera, dopo questi successi e quelli precedenti dei Giri di Francia e di Corsica del 1972.

Per la Fiat, un bel progresso c'è stato e l'abbiamo già sottolineato; non basta, tuttavia, giacché se le buone potenze ci soddisfano (ma la Casa torinese pensava di non vendere 500 esemplari d'una due litri autentica?), occorre un maggior grado di leggerezza, oltre a migliori capacità di scelta dei mezzi da sfruttare in ogni prova. Chiamare Waldegaard è stata la migliore iniziativa, ma anche un bell'impegno e una grossa ambizione. Lo svedese ha corso benissimo nella pri-

ma prova selettiva, prendendo soltanto 31" da Munari e Mikkola, ma è un po' crollato ai Miolans e al Laborel, complici anche le gomme non perfettamente scelte. Spettava al Burzet dire una parola attendibile; ma qui è stata la sfortuna a decidere, con la macchina di Darniche di traverso, il soccorso, l'incomunicabilità con il co-pilota e l'idea di seguire alla cieca Makkinen, che l'aveva raggiunto, volando poi su un dosso.

Con una vettura tecnicamente inferiore, ha saputo tener testa alle più dotate Alpine e Ford solo con la sua enorme classe. Era impegnato nella più ardua delle imprese, fuori da tutti i limiti. Era al comando (prima delle manipolazioni di classifica) e avrebbe concluso il percorso comune in testa, solo, contro quelle fortissime squadre e contro tutti i più celebrati specialisti.

Così, Munari è stato brutalmente messo fuori combattimento: un errore da nulla, una marcia che non è entrata, in una corsa tiratissima, con migliaia di chilometri e decine e decine di settori di pura velocità su terreni difficilissimi. E uno degli imprevedibili dello «stradismo». Come quello di Waldegaard.

La vittoria dell'anno scorso, per Munari non è nulla a confronto con la superba esibizione offerta quest'anno, con la stessa mac-

## la marcia ... lunga del «Drago»

china, che non era più competitiva già un anno fa. Questa volta Sandro ha dimostrato a tutti inequivocabilmente di essere oggi tra i più forti piloti da rally al mondo, riuscendo a battere tutti i campioni della specialità in condizioni di evidente inferiorità. E Cheinisse, direttore sportivo dell'Alpine, vero intenditore, ha esclamato, entusiasta e ammirato: «A Munari, tanto di cappello!»

Alla fine del percorso comune, ne siamo certi — e lui stesso ha lasciato mercoledì Montecarlo con questa convinzione, Munari sarebbe stato ancora al comando della corsa, perché stava imponendosi nella settima prova ed avrebbe trovato le condizioni a lui



CONTINUA A PAGINA 30

### PINTO per un secondo!

C'è da rallegrarsi, nondimeno, della superba prova fornita da Pinto, che sta raggiungendo un grado di completezza di primissimo ordine, come ha dimostrato sia nelle prove più veloci, sia in quelle più difficili: terzo assoluto al Burzet! Ci vogliono fior di doti! E le differenze da Waldegaard, in tre «speciali» sono state di 7"-9", pur con diverse gommature. E' il nostro eroe numero due di Montecarlo. Settimo assoluto è un buon risultato; con un po' più di fortuna e con migliori mezzi, avrebbe potuto fare ancora meglio. Per un secondo su Kallstrom, campione consumato, in un «rush» finale denso di orgoglio, è una conclusione davvero soddisfacente.

Peccato che Paganelli, tradito dal cambio, non abbia mai potuto essere praticamente in

gara (e ci attendiamo molto anche da questo pilota), mentre Barbasio, disavventura a parte, è partito un po' sfiduciato. Noi siamo i primi a sostenerlo, avendone conosciuta l'intelligenza e le capacità; ma anche lui dovrà ritrovare gli incentivi d'un tempo. Ballestrieri no, è un lottatore irriducibile, e ha corso sempre al suo standard, uscendo bene al Laborel e al Burzet, prima di rimetterci un giunto in un innocuo incidente.

Dei privati, dopo il fattaccio dell'Ardeche, ogni discorso sarebbe ozioso; tuttavia, tra i non esclusi Pianta stava disputando un'ottima prova, prima di incappare in un incidente che avrebbe potuto avere gravi conseguenze. Forse una esagerazione; c'era qualcosa da dimostrare. Perazio e Pittoni-Serena hanno portato a termine la prova, un bel risultato, che molti invidiano. E se spiacevolissima, quanto iniqua, è stata per tutti i 140 l'esclusione del Burzet, in particolare il fatto colpisce per il bravo Rubbieri, che è stato proprio l'ultimo a non poter proseguire e quindi il primo fuori gara. E perché sino a quel momento erano in buona posizione Tacchini, Quarti, Gerbino, Avenoso, Parpinelli, Ambrogetti, Franchi, Rombolotti, Bernocchi e altri. Chissà, poteva essere il «Montecarlo» della massiccia affermazione dei nostri «rallymen» privati, in continua ascesa.

Enrico Benzing

## IL PERCORSO

## «COMUNE»

Dal primo  
«blocco»  
per KERN...

circa, dopo le precipitazioni della nottata. Sono gli uomini dell'Alpine, Therier e Andruet a scatenarsi subito, segnando entrambi un tempo di 19'18". Ma la Ford di Mikkola, con 19'25", resta al comando della corsa, assommando 32'54", con 21" di margine sulla Lancia di Munari, il quale ha coperto il tratto di Miolans in 19'46", a causa delle sfavorevoli condizioni di innevamento. La seconda Ford perde terreno: Makinen (19'49") ha incontrato noie di motori, precisamente alla carburazione e nella graduatoria generale avanzano Andruet (33'20") e Therier (33'25"). Da sottolineare le ottime prestazioni degli altri uomini della Alpine, Andersson con 19'26", Piot con 19'29", Nicolas con 19'32" e Darniche con 19'33", lasciano Lampinen a 19'43", Kallstrom a 19'44" e

«Ascona», quella di Kullang con 16'11" e quella di Nasenius, con cambio automatico, in 16'22", tenendo nella morsa Waldegaard (stesso tempo) e Therier, con 16'13". Bene Pinto, con 16'29", ma un po' indietro Barbasio, con 16'59". Mikkola e Munari sono ora divisi da 38", mentre Andruet preme a 43" e a 45" s'è issato Andersson, dinanzi a Therier, Nicolas, Ballestrieri, Makinen, Piot, Lampinen, Kallstrom, Darniche e Waldegaard.

L'invasione  
sul BURZET

Quindi, sul Burzet, innevato al cento per cento, si ha un'invasione del pubblico sulla strada della terza prova

mentre Makinen è in difficoltà, al livello di 40'08". Sempre più sorprendente la corsa di Larrousse, che con un tempo di 41'12" sale al 14. posto assoluto, al comando della categoria turismo di serie Gruppo 1. Barbasio, con 42'15", passa 19. in graduatoria assoluta.

Un incidente blocca la prova a metà svolgimento: è la macchina di Fritzingler a restarne vittima, mentre altre disavventure si hanno per Waldegaard, Lampinen e Kallstrom, quest'ultimo con un semplice ritardo. Per colpo di sfortuna, all'arrivo al Burzet, Munari è stato costretto ad investire la macchina di Ragnotti: la radio aveva assalito il monegasco, per le consuete interviste ed è incredibile come si sia lasciata la macchina in mezzo alla strada, attornata dal pubblico. Tutto,

Porsche e di una BMW, coinvolgendo poi una quindicina di vetture. Quindi, l'invio di tre mezzi di soccorso ed il bloccaggio definitivo della prova, con i restanti 140 concorrenti fermi alla partenza. Un fatto veramente incredibile, per la serie di errori, che esaminiamo separatamente, e per il modo stesso con cui i diritti dei concorrenti sono stati offesi.

Come non bastasse, un gran guazzabuglio si ha per i tempi delle prove speciali, incolpando errori di trasmissioni dei dati. Citiamo soltanto il più clamoroso, quello che riguarda Andruet, al quale soltanto all'indomani della prova è stato riconosciuto un tempo di addirittura 38'10", di per sé incredibile, come s'è detto, che lo porta



Ecco quanto è rimasto dell'Alpine del tedesco Kern, protagonista di un pauroso volo conclusosi per il suo secondo, uscito dal lunotto anteriore, con le fratture di una clavicola e di una gamba



Per Waldegaard il «Monte» è durato troppo poco. Fermo per spostare Darniche a Burzet, lo svedese è ripartito alle spalle di Makinen ma in un dosso ha preso il volo ed è finito nella neve fresca (ATTUALFOTO)

MONTECARLO - Il percorso comune, primo vero atto pregnante di questo 42. Rally di Montecarlo, si è concluso mercoledì in mattinata, con il pieno successo dell'Alpine, dopo una spiacevolissima eliminazione di Munari, ma soprattutto dopo fatti che minano decisamente le nostre strutture sportive.

Un po' più lungo che nel '72, 1.653 contro 1.537 km., poi abbreviato, è stato affrontato, con partenze durante l'intera mattinata di martedì, da 224 concorrenti dei 242 arrivati dalle concentrazioni al Principato, dopo alcune rinunce e talune esclusioni. Con ben 45 concorrenti italiani privati, dei 74 iscritti alla prova. Com'è noto, il percorso comune di quest'anno evita la Chartreuse, e questa è l'unica grossa novità, giacché per il resto si battono strade conosciute. Le prove speciali dovevano salire da otto a nove, ma in pratica dieci, essendone una sdoppiata in due tratti, per un complesso di 266 km., contro i precedenti 275 km., ma le ultime due sono state soppresse, come vedremo. I concorrenti affrontano la prima prova cronometrata dopo un centinaio di chilometri, la classica Pont de Miolans-S. Auban, di 25 km., prova innevata per l'80%

Ballestrieri a 19'52". All'ottima prova di Larrousse con l'Alfa 2000 di serie Gruppo 1 (20'23"), Yanno eco le negative risultanze degli uomini della Fiat, che hanno usato una chiodatura troppo leggera: Waldegaard è stato sacrificato a 20'32" e Pinto a 20'39", mentre Paganelli, in seguito alle noie al cambio lamentate all'arrivo a Montecarlo, è stato costretto all'abbandono; veramente un duro colpo di sfortuna per il simpatico pilota romagnolo. I ritiri sono già cospicui: tra questi Brambilla-Bettoni, e Morra-Ferri, Schon-Baj, Lenti-Floruzzi, Zagari-Berenghi, Milesi-Chiarva, Haupt-Ravagnati.

Ed eccoci alla seconda fatica di 20 km., Laborel-Montauban, innevata al cinquanta per cento, che si disputa in senso inverso rispetto al '72. E' Mikkola a reagire, con un significativo 15'45", contro la pressione della Alpine e soprattutto di Andersson, che guadagna terreno, con 15'49", contro 15'55" di Nicolas. Munari trova un terreno più favorevole e tiene spavaldamente testa al veloce Andruet, entrambi con 16'02", mentre è il generoso Ballestrieri a farsi valere, con 16'04". Da segnalare l'avanzata delle



Hannu Mikkola è stato uno dei protagonisti del percorso comune. L'ultima notte ha risentito più di tutti delle condizioni ottimali del fondo stradale e, non essendo lui un velocista, non ha riottenuto quei tempi che, incredibilmente, aveva fatto segnare sulla neve

dinanzi alla strabiliante prestazione di Munari e scombussola la classifica. Naturalmente, l'andamento della prova lo seguiamo attraverso i tempi e le classifiche di volta in volta comunicati, per lasciare ogni correzione alla fine.

Da segnalare la buona prova di Giorgio Pianta, con un tempo di 50'52"; il pilota milanese, in coppia con Chicca Lurani, si difende strenuamente, con la Opel Ascona Gruppo 1, sia pure con un certo ritardo.

La quarta prova, le Moulinon-Antraigues, di 38 km., è tutta a favore delle Alpine, date le condizioni delle strade quasi del tutto asciutte; solo le Ford avrebbero potuto contrastare la marcia, ma il calo di queste macchine è sensibile. E' il solito Darniche a passare all'attacco, con un ottimo tempo di 27'46", contro 29'12" di Munari, il massimo che il numero uno della Lancia abbia potuto dare. Nel mezzo, tutti gli uomini dell'Alpine, da Andruet con 28'06" a Andersson con 28'09", Therier con 28'18", Piot con 28'27" e Nicolas con 28'28". Onorevole anche l'esibizione di Ballestrieri, con 29'29" e di Pinto, con 29'44". Questo settore rivoluziona la classifica; ma se Andersson e Therier riescono a prendere il comando, divisi da 4" appena, Munari, terzo, non perde più di 24", pressato a 1" da Andruet, mentre Nicolas è a 1'06" dal primo. L'avanzata di Piot relega Ballestrieri all'8. posto, dinanzi a Makinen e Pinto. Un vero peccato che i fatti del Burzet abbiano bloccato tutti i concorrenti alle spalle dei fortunati 60 che sono riusciti a transitare in tempo; tra questi, tutti i concorrenti privati italiani, ad eccezione di Pianta, che con un 32'51" al Moulinon è in ascesa, Pittoni Serena, con 36'18" e Perazio, con 35'59". Nella classifica generale, Pianta è 41., Perazio 45. e Pittoni Serena 54. Una penalizzazione di 3" viene inflitta a Andruet, il quale viene arretrato in decima posizione.

L'errore  
di MUNARI

La quinta prova è ancora nell'Ardeche: S. Bonnet-Riotord, tutta innevata di 20 km. Ritorno di Munari (14'51") e di Makinen (14'56"), mentre le Alpine procedono compatte, con 15" netti di Andruet, 15'05" di Therier e Andersson, 15'22" di Nicolas, 15'24" di Darniche e 15'28" di Piot. Con questo nuovo «exploit», Munari riduce il proprio distacco a 10" da Andersson, che conduce con 4" sul compagno Therier, mentre Nicolas è a 1'33" e Mikkola a 2'03". Fuori combattimento è Barbasio, in seguito a gravi noie di alimentazione ed inceppamento della pompa della benzina. D'un incidente è stato vittima Perazio: ha urtato la spalla d'un ponte, ma ha potuto procedere senza gravi danni.

Per l'ambulanza  
fermi in 140

Il citato incidente della Ford Capri del tedesco Fritzingler, in cui è rimasto ferito ad un braccio e ad una spalla il co-pilota Schons, è stato l'atto decisivo d'un tremendo «caos» sul Burzet, pur preceduto da un ritardo iniziale ingiustificato e dall'indisciplina generale. La prova è stata interrotta per l'invio d'una ambulanza, mentre già si formava un imbottigliamento, per l'intraversarsi d'una

speciale: ne consegue un ritardo di un'ora ed un accorciamento del percorso di 20 km., di trasferimento con l'eliminazione del tratto da Valles-Bains, per non accrescere i ritardi. Il settore cronometrato Burzet-Burzet è di 45 km. Nelle condizioni più tremende, è finalmente Munari a sferrare il suo poderoso attacco, riuscendo nettamente il migliore del lotto: 38'28", un tempo miracoloso, sul Burzet innevato, per cui non crediamo al successivo accreditamento fatto ad Andruet il giorno dopo. Non solo, ma approfittando d'una cattiva prova dello spavaldo Mikkola (40'06"), il campione della Lancia passa decisamente al comando della corsa, prendendosi il lusso di infliggere ben 34" al migliore degli uomini della Alpine, Therier, il quale è passato secondo assoluto, con una prova in 38'41", cioè 13" più dello splendido Munari. Il Burzet, inoltre, è la prova della verità anche per il commovente Pinto: terzo miglior tempo in 38'53", davvero stupefacente, che lo porta d'acchito all'8. posto in graduatoria generale. Un duro colpo per il grosso della squadra Alpine-Renault, con Andersson (39'00"), Andruet e Nicolas (39'30") praticamente sullo stesso piano. Anche Ballestrieri ha compiuto una prova di rilievo, con 39'40", che lo porta a ridosso di Nicolas nella classifica assoluta, sempre in settima posizione. Qui, visto il distacco tra Munari e Therier, s'aggiunga che Andersson, salito al terzo posto ai danni di Andruet, segue il leader a 39" e al quarto posto è scivolato Mikkola, a 1' esatto di ritardo, a sua volta con 7" su Andruet. Degli altri concorrenti, da rilevare le buone prestazioni di Aaltonen con 39'44", di Fall con 40'08", di Nasenius con 40'09",

però, s'è risolto con qualche ammacatura e qualche fanale rotto, che ha potuto essere sostituito, data la presenza di Cesare Florio con i meccanici, quasi provvidenziale.

L'incidente di Waldegaard, invece, è avvenuto a metà del falsopiano, in una zona completamente deserta; già poco prima lo svedese s'era trovato Darniche di traverso ed è sceso a dare man forte al francese per rimettersi in strada, se non che appena ripresa la corsa, (la neve aveva bagnato l'«interphon» con il suo co-pilota) correva senza informazioni nella tempesta. Raggiunto da Makinen, l'ha seguito per non perdere altro tempo. Ma su un dosso, accecato dalla neve ha compiuto un gran volo, cadendo con una brutta sbandata, che ha portato la Fiat fuori strada. In mancanza di aiuto, per rimetterla in carreggiata, l'abbandono è stato inevitabile. Per Lampinen, poi, s'è saputo che è stato il motore a cedere, con l'azzerarsi della pressione dell'olio.

## Il momento-chiave

CONTINUAZ. DA PAGINA 29

più favorevoli nell'ottava, con cinque chilometri asciutti e il resto di neve e ghiaccio, con quei tratti in discesa dove lui è veramente irraggiungibile da chiunque altro, siano Waldegaard, Andruet, Mikkola o Therier, oggi i più quotati.

Infatti, nonostante le penalizzazioni che sono state aggiunte e poi tolte ad Andruet ed i cosiddetti errori di trasmissione dei tempi delle prove ufficiali (la penalizzazione, invece, inflitta a Therier, un minuto buono è rimasta!), alla resa dei conti, esaminando le cifre definitive, si nota che alla fine della sesta prova Munari conduceva con 6" su Therier e 37" su Andruet e 43" su Andersson.

Solo con le ultime manipolazioni della classifica, Andruet si sarebbe trovato a quel momento con 2.39'10", contro 2.39'48" di Munari, una differenza di 38" che avrebbe imposto un controllo ben più attento di ogni modifica di classifica apportata all'indomani del percorso comune, mentre Therier, con 2.39'54", aveva 6" di ritardo.

Infatti, tutti sono concordi nel ritenere che al massimo si sarebbe dovuto togliere ad Andruet i famosi tre minuti di penalizzazione stradale, per infrazioni che forse non ha veramente commesso; ma senza le altre manipolazioni del Burzet e di S. Bonnet, nulla avrebbe tolto Munari dal comando, con i vantaggi sopra citati.

Abbiamo con Munari veramente il più completo pilota da rally, di statura mondiale; battuto dal suo stesso slancio e dalla sfortuna, ma consacrato definitivamente campione. Questo il verdetto di Montecarlo.

Per la sesta prova, nel cuore della nottata, si va verso la Cime du Mas, partendo da S. Jean en Royans, sulla distanza di 36 km., su strade innevate per un buon cinquanta per cento. Torna alla carica Andruet, con un tempo di 27'37", e soltanto Munari e Mäkinen gli possono resistere strenuamente entrambi con un 28' netti, contro 28'12" di Therier. Qui Pinto torna al livello dei migliori, con 28'19", tenendo a bada Nicolas (28'24"), Mikkola (28'28") e Piot (28'30"). Andruet, considerando gli errori di cronometraggio e quella penalizzazione rivelatasi inesistente (o condonata?), dovrebbe essere già al comando della corsa, anche se la classifica vede momentaneamente ancora primo Munari, con 6" su Therier e 43" su Andersson.

Nuova è la settima prova, a S. Barthelemy, di 36 km., tutta innevata, con molto ghiaccio e massime chiodature. E' qui che Munari incontra la sua disavventura: stava disputando una corsa tiratissima, solo, con le sue enormi risorse contro la compagine dell'Alpine, quando è incappato in un incidente. Una marcia entrata male o non entrata affatto, all'uscita da una curva strettissima, ed una sbandata, finendo sui cumuli di neve laterali. Nulla di grave, se la zona non fosse stata deserta, alle quattro del mattino, senza alcuna possibilità di aiuto per rimettere la macchina in strada. Fine della bella avventura.

### I commandos a DIGNE

Darniche copre il tratto in 30'56", lasciando a 31'10" Andruet, a 31'18" Andersson e 31'35" Mäkinen. Andersson supera Therier nella graduatoria generale, anche se Andruet, dietro a Nicolas, dovrebbe alla fine essere al comando, per i citati motivi.

Quindi, l'ottavo test è breve, su 16 km., da S. Apollinaire a Savines,

## La « prova complementare »

# ...alla sfida terribile della notte «BLU» (e la mini-gioia FIAT)

MONTECARLO - La prova complementare Monaco-Monaco, di oltre 670 km, nella nottata tra giovedì e venerdì, s'è conclusa con lo scontato trionfo dell'Alpine, che ha piazzato tre macchine ai primi tre posti, con Andruet, Andersson e Nicolas. Tracciato invariato, con sette prove speciali, disputato dai 51 concorrenti restanti in gara, con partenze a partire dalle 18,30, ancora Darniche a fare da battistrada. Subito si disputa la prima prova speciale, a 16 km dalla partenza: è sul tratto di 18 km dalla Madone de Gorbio al Col des Banquettes. Andruet, che inizia il circuito con 1'44" e 3'06" di vantaggio rispettivamente sui compagni di marca Andersson e Nicolas, bada bene a non forzare l'andatura in questo primo tratto cronometrato, su strada completamente asciutta. Ed è proprio Andersson a cercare la rincorsa, con un tempo di 15'22", contro 15'30" di Darniche, 15'32" di Nicolas e 15'33" di Therier. Andruet si accontenta di 15'41". Staccati i difensori della Ford,

di Larrousse con 22'20", dietro al 22'15" di Nicolas e al 22'19" di Andersson, meglio di Andruet (22'30"), Aaltonen (22'31"), Piot (22'32") e Fall (22'46"), mentre Pinto è rimasto a 23'04" e Mäkinen è scivolato addirittura a 27'20", per incidente. Nella classifica generale, si accorciano ancora d'un soffio le distanze da Andruet: Andersson è a 1'14" e Nicolas a 2'42", mentre il ritorno di Mikkola ridà all'uomo della Ford la quarta piazza, ai danni di Therier. Retrocede di molto (10. posto) Mäkinen, con un passo avanti per Piot, Pinto, Aaltonen e Kallstrom. Larrousse, con il suo « exploit » sul Turini si prende il lusso di strappare a Darniche la dodicesima posizione. Qui, Pianta incappa in un brutto incidente ed è costretto all'abbandono.

Per Pianta s'è trattato d'una paurosa uscita: una veloce curva, a tre km dal via, in cui è arrivato molto lungo, come sembra, oppure, secondo l'impressione del forte pilota milanese, su un'improvvisa lastra di ghiaccio,



## (per far coppia con MUNARI)

La notizia del passaggio di ANDRUET alla Lancia con un contratto che lo lega per due anni senza nessuna concessione rallistica ad eccezione del Tour de France (sempre che non vi corrano anche le G.5, perché allora ci sarebbe anche la Stratos) è stata il duro contraccolpo per i fans d'oltralpe entusiasti dal successo monegasco finalmente tornato tutto francese.

E' una notizia che i bene informati conoscevano da tempo, ma che alla Lancia non avevano mai ufficializzato « per non mettere in difficoltà Andruet sia davanti al pubblico che in seno alla squadra Alpine in vista del Montecarlo » — come ci ha detto Cesare Fiorio subito dopo il ritiro di Munari — ed Andruet non si può proprio dire che abbia tradito i propri colori, correndo sempre con un impegno, specie quando Munari era scatenato davanti a tutti, che non può che fargli onore. Adesso sarà tutto della Lancia, e non a mezzo servizio come si temeva e come soprattutto non avrebbe mai accettato Fiorio abituato da sempre a pretendere il massimo dai suoi piloti. Le poche gare con l'Abarth o con la Ferrari Daytona di Pozzi saranno possibili soltanto quando gli impegni Stratos lo permetteranno e saranno soltanto attività marginali.

Andruet (32 anni, già campione di Francia dei rallies nel 1968 e campione europeo conduttori nel 1970) correrà le gare all'estero in coppia con la sua attuale coéquipiere « Biche » artefice con lui dei suoi più recenti eccezionali risultati, mentre in Italia (nei rallies dal fondo « possibile » cui correrà la Stratos) sarà con Sodano.

La sua carriera è iniziata praticamente nel 1965 quando si pose all'attenzione di tutti vincendo il Criterium degli aspiranti. Da quell'anno sono iniziati praticamente tutti i suoi più autorevoli successi e la sua fama di corridore eclettico, capace di condurre al limite vetture estremamente diverse dalle formule alle più tipiche vetture da rallies quali le berline Alpine o le R8 Gordini.

Nel '72 (alternando velocità a rallies) si è aggiudicato il Tour de France e la classifica GT a Le Mans alla guida della Ferrari Daytona, il Tour de Corse, la Ronde Cevenole, la Lyon Charbonnières, e il rally del Var con le Alpine 1600 e 1800.

Nel '73 ha iniziato col successo di Montecarlo ed è passato alla Lancia. Un grosso affare indubbiamente.

cav.

Alla guida dello spider Fiat, Sergio Tacchini stava compiendo una corsa favolosa, anche lui però, causa l'alto numero di gara, si è dovuto fermare inopinatamente a Burzet. Adesso è uno dei più accesi fautori dell'Associazione Italiana Rallisti Dilettanti che dovrebbe tutelare gli interessi dei « privati »

anche qui con molta neve e ghiaccio, e ancora una miglior prova di Darniche, in 14'43", pure d'un solo secondo meglio di Andruet, alle cui spalle Mikkola segna 14'48", Aaltonen 14'58" e Andersson 14'59". E qui praticamente si pone fine al percorso comune, giacché i concorrenti sono stati raggiunti dagli esclusi del Burzet, i quali hanno deciso di arrestare la corsa, in segno di protesta ai gravi fatti. L'ultima doppia prova è stata annullata dagli organizzatori e a Digne è stato fatto l'ultimo controllo, invitando i concorrenti a rientrare liberamente al Principato. Sono state tentate anche scappatoie e strade di arroccamento; ma i contestatori, formando dei veri e propri « commandos » hanno bloccato ogni strada, fermato i concorrenti, spesso anche con manovre di spegnimento tipo polizia. Una triste conclusione della prova, con gli arrivi a Montecarlo dei 53 concorrenti rimasti in lizza nella tarda mattinata di mercoledì, in un'atmosfera carica di tensione. 51 sono i concorrenti classificati, tra cui, oltre al nono assoluto Pinto, degli italiani soltanto Pianta 35., Perazio 47. e Pittoni Serena 48. Con vero rincrescimento per il bravo Rubieri, escluso per una posizione soltanto!

e. b.

● Jean Claud Andruet, semi-capellone, s'è rasato a zero i capelli prima della partenza. Scaramanzia? La versione ufficiale è: infilarsi e togliersi continuamente il casco crea minori disagi.

● Pronostico di Piot prima della partenza: « Avremo tre Alpine ai primi tre posti ». E' stato l'unico ad azzeccarla veramente.

Mäkinen e Mikkola, incredibilmente accreditati dello stesso tempo di 16' e 04", contro l'ottimo 16'08" di Pinto, 16'11" di Piot e 16'28" di Larrousse, sempre al comando del Gruppo 1, con la sua Alfa Romeo GTV 2000 perfettamente di serie. In gara sono anche Pianta (17'49"), Perazio (19' e 05") e la Pittoni-Serena (20'11").

E' bloccata prima della salita la Datsun di Aaltonen, per guai di scappamento, conclude con 18'03", a cui si aggiunge il ritardo al controllo. Nella graduatoria generale, scende a 1'25" il ritardo di Andersson dal leader e a 2'57" quello di Nicolas, mentre la cattiva prestazione di Mikkola fa guadagnare un posto a Therier: quattro Alpine al comando, dinanzi alle due Ford, mentre il ritardo di Aaltonen consente a Pinto di salire dal nono all'ottavo posto assoluto, e Darniche si riprende scavalcando Larrousse. Incidente al monegasco Robini: senza danni ai piloti, dopo una collisione con una vettura che procedeva in senso inverso.

### Bocca aperta per LARROUSSE

Per il secondo « rush », i concorrenti affrontano per la prima volta il classico Turini, da Le Moulinet a La Bollene, di 23 km, in condizioni abbastanza buone, pur con neve per circa il 50%, oltre a quella gettata dagli spettatori sulla strada. Stupefacente esibizione della Lancia di Kallstrom, con 21'50" e ripresa di Mikkola, con 22'12"; ma quel che lascia veramente a bocca aperta è l'incredibile tempo

quando già era a limiti tiratissimi per terreno asciutto; fatto è che la macchina ha urtato la roccia ed è capotata, pur senza causare ferite al pilota ed alla co-pilota Chicca Lurani, salvo lievi contusioni.

### MAKINEN senza ruota

Ed eccoci alla prima scalata alla Couillole per la terza prova cronometrata, da S. Sauveur a Beuil, di 24 km, con qualche tratto ghiacciato, nella discesa finale. La prova ha avuto una breve interruzione per la caduta d'uno spettatore in prossimità della partenza, con necessità di inserimento sul tracciato d'una lettiga. Impressionante ritorno di Mäkinen, con un tempo di 18'40", di stretta misura su Andruet, che ha fatto segnare 18'41", contro 18'45" di Nicolas, 18'47" di Andersson e 18'49" di Darniche. Mikkola è rimasto un po' al disotto del suo standard, con 19'01", dinanzi a 19'04" di Therier, 19'18" di Piot, 19'22" di Fall, 19'25" di Aaltonen e 19'30" di Pinto, che ha sopravanzato di 5" Kallstrom. Posizioni invariate alla sommità: Andruet conduce sempre con 1'20" di margine su Andersson, 2'46" su Nicolas e 3'50" su Mikkola. Dietro a Therier e Piot risale Mäkinen, settimo assoluto, precedendo Pinto, Aaltonen, Kallstrom, Fall, Darniche e Larrousse, i quali si sono ancora scambiati la posizione nella graduatoria assoluta.

Una penalizzazione fa retrocedere Aaltonen addirittura al 24. posto. Mäkinen, invece, ha perso una ruota, nel

citato incidente, ed ha subito poi ben due forature, che l'hanno fatto scendere sensibilmente nella graduatoria generale.

Per la quarta prova, di 23 km, si torna sul Turini, da Le Bollene a Moulinet, in condizioni eguali a quelle precedentemente incontrate. Fatto saliente è la foratura di Andruet, già da un paio di prove in difficoltà, con un tempo di 22'47", quando Piot si scatenava con un 21'34", Nicolas con 21'51" e perfino Fall emerge con 21' e 54", dinanzi a Mikkola e Mäkinen. Kallstrom continua sullo slancio e riesce a superare Pinto nella « generale », grazie a un 22'10" contro 22' e 31" del rivale della Fiat. Passa perciò a condurre la corsa Andersson, con 55" su Nicolas e 1'05" su Andruet. Mikkola, Therier e Piot mantengono le loro posizioni, mentre l'ultima disavventura di Mäkinen fa salire Kallstrom e Pinto rispettivamente al settimo e ottavo posto assoluto.

Siamo nel cuore della notte, quando si profila il quinto circuito, per la seconda volta sulla Couillole, da S. Sauveur a Beuil, per un tratto di 24 km, sempre con settori ghiacciati. Si assiste ad un rabbioso ritorno di Andruet, in una accesa rivalità con Andersson, con una veemente volontà di affermazione. L'« enfant chéri » della massa degli sportivi francesi compie questa prova in 18'24", ma non c'è un confronto diretto con Andersson, in quanto lo svedese, come se la sorte avesse voluto ripareggiare la situazione, incappa in una foratura e conclude con appena 19'09". Tutti i migliori sono al disotto del 19', specie Nicolas, che eguaglia bravamente

la prestazione di Andruet, per Mäkinen con 18'29", Therier con 18'39" e Darniche con 18'51". Alle spalle, Pinto, con 19'18", stacca di un solo secondo Kallstrom, mentre la ripresa di Mäkinen gli permette di superare Larrousse. Andersson conduce ancora, ma i 55" son diventati 10" su Nicolas e 1'105" su Andruet s'è ridotta a soli 20".

Battaglia decisiva sul Turini, al terzo passaggio, per la sesta prova, di 23 km da La Bollene a Moulinet, con tratti innevati e la necessità di buone chiodature, dell'ordine di 300 chiodi. Nella sorpresa generale, è Mäkinen a segnare il miglior tempo, con 21'25", contro 21'29" di Piot (la prova dell'orgoglio) e 21'40" di Mikkola. Andruet conclude in 21'46", ma il compagno-rivale Andersson resta a 22'20", per cui il gioco è fatto: il francese torna in testa, com'è stato fino a metà prova, con un margine ancora di 14" sullo svedese, mentre Nicolas passa terzo a 21" appena. Staccato Mikkola, mentre Piot, con la bella prova, ha ragione di Therier. Sempre furibonda la lotta Lancia-Fiat tra Kallstrom e Pinto, questa volta con prevalenza del primo: 21'48" contro 22'18", date le favorevoli condizioni del terreno.

Ed eccoci all'ultima prova decisiva, veloce, su asfalto perfettamente asciutto, alle prime luci del venerdì mattina: è la Madone de Gorbio di 18 km, tiratissimi, con gomme « racing ». E chi doveva imporsi se non Andruet, più giovane e più spiccatamente velocista? Nondimeno la contesa è stata

CONTINUA A PAGINA 32

CONTINUAZ. DA PAGINA 31

assai serrata, giacché anche Andersson s'è impegnato all'estremo delle sue notevoli risorse e i due litiganti hanno concluso con i due migliori tempi, il francese con 15'11" e lo svedese con 15'23": 12" che hanno permesso ad Andruet di concludere con 26" di vantaggio questo 42. rally monegasco. Anche Nicolas, volendo, era in lizza per il successo; ma è rimasto senza benzina proprio all'ultima prova, compiuta in 16'25", sicché ha concluso al terzo posto con 1'35" di distacco.

La seconda feroce contesa è quella tra Pinto e Kallstrom: ovviamente sul terreno asciutto e sul piano della pura velocità l'italiano è insuperabile; ecco, infatti, un tempo di 16'08", il terzo assoluto, che ha lasciato veramente tutti allibiti, mentre Kallstrom è restato a 16'48".

Per il resto, tutte posizioni acquisite e invariate, con Mikkola quarto, a 50" dalla terza Alpine, dinanzi a Therier e a Piot, mentre Fall, Darniche e Makinen hanno concluso dietro a Kallstrom. Di Larrousse, tredicesimo assoluto, primo del gruppo 1, dopo una prova, più che superlativa, ci si è accorti solo alla fine d'una serie di errori di classifica, che l'hanno relegato al 19. posto. Nasenius, che avanzava spietatamente, Kullang, Wollek e Ragnotti sono emersi nel finale. Un ritiro spiacevole è stato quello della Pat Moss, alla sesta prova, per avaria, mentre da ammirare sono le risultanze finali di Fiorentino, Lagniez e Henry. In tutto, 46 macchine sono giunte al Principato e tra queste anche quelle degli italiani Perazio, 40. assoluto, e Pittoni-Serena, 42. assoluta, mentre Giorgio Pianta, nonostante l'abbandono, grazie ai suoi tempi, resta classificato al 50. posto.

benz.

**Le classifiche prove «speciali»**

**PERCORSO COMUNE MONACO-VAL LES BAINS-URIAGE-MONACO**

Pont-des-Miolans-Saint-Auban (25,5 km)  
1. Therier e Andruet 19'13"; 3. Mikkola e Andersson 19'25"; 5. Piot 19'29"; 6. Nicolas 19'32"; 7. Darniche 19'33"; 8. Lampinen 19'43"; 9. Kallstrom 19'44"; 10. Munari 19'46".

Col de Pertz (30 km.)  
1. Mikkola 15'45"; 2. Andersson 15'49"; 3. Nicolas 15'55"; 4. Munari e Andruet 16'2".

Burzet-Burzet (46,5 km.)  
1. Munari 38'28"; 2. Therier 38'41"; 3. Pinto 38'53"; 4. Andersson 39"; 5. Andruet e Nicolas 39'20"; 7. Ballestrieri 39'40"; 8. Aaltonen 39'44"; 9. Mikkola 40'6"; 10. Makinen e Fall 40'8".

Le Moulainon-Antraigues (38 km.)  
1. Darniche 27'46"; 2. Andruet 28'6"; 3. Andersson 29'9"; 4. Therier 28'18"; 5. Piot 28'27"; 6. Nicolas 28'28"; 7. Munari 29'12"; 8. Mikkola 29'25"; 9. Ballestrieri 29'29"; 10. Makinen 29'30".

Saint-Barthelemy - Saint-Michel-des-Portes (36 km.)  
1. Munari 38'28"; 2. Therier 38'41"; 3. Pinto 38'53"; 4. Andersson 39"; 5. Kallstrom, Andruet e Nicolas 39'30"; 8. Ballestrieri 39'40"; 9. Aaltonen 39'44"; 10. Mikkola 40'6".

Saint-Barthelemy-Saint-Michel-des-Portes (36 km.)  
1. Darniche 30'56"; 2. Andruet 31'10"; 3. Andersson 31'11"; 4. Makinen 31'25"; 5. Piot 31'42"; 6. Nicolas 31'43"; 7. Mikkola 32'2"; 8. Aaltonen 32'8"; 9. Therier 32'43"; 10. Larrousse 33'5".

Chorges-Savines (16 km.)  
1. Darniche 14'43"; 2. Andruet 14'44"; 3. Mikkola 14'48"; 4. Aaltonen 14'58"; 5. Andersson 14'59"; 6. Nasenius 15'11"; 7. Piot, 15'14"; 8. Therier 15'16"; 9. Nicolas 15'22"; 10. Kallstrom 15'30".

**CLASSIFICA DOPO IL PERCORSO COMUNE**

1. Andruet-«Biche» (Renault Alpine) 3.23'4"; 2. Andersson-Todt (Renault Alpine) 3.26'48"; 3. Nicolas-Vial (Renault Alpine) 3.28'10"; 4. Mikkola-Porter (Ford Escort) 3.28'29"; 5. Therier-Callewaert (Renault Alpine) 3.28'38"; 6. Makinen-Liddon (Ford Escort) 3.29'25"; 7. Piot-Marnat (Renault Alpine) 3.29'43"; 8. Aaltonen-Eeaster (Datsun 240Z) 3.32'1"; 9. Pinto-Bernacchini (Fiat) 3.33'17"; 10. Kallstrom-Billistam (Lancia) 3.33'58".

**Prova complementare Monaco-Monaco Col de la Madone (18 km.)**  
1. Andersson 15'22"; 2. Darniche 15'30"; 3. Nicolas 15'32"; 4. Therier 15'33"; 5. Andruet 15'41"; 6. Mikkola 16'4"; 7. Makinen 16'4"; 8. Pinto 16'8"; 9. Piot 16'11"; 10. Wollek 16'22".

**Col du Turini (23 km.)**  
1. Kallstrom 21'50"; 2. Mikkola 22'12"; 3. Andersson 22'19"; 4. Larrousse 22'20"; 5. Andruet 22'30"; 6. Aaltonen 22'31"; 7. Piot 22'32"; 8. Nicolas 22'35"; 9. Fall 22'46"; 10. Darniche 22'49".

**La Couillole (24 km.)**  
1. Makinen 18'40"; 2. Andruet 18'41"; 3. Nicolas 18'45"; 4. Andersson 18'47"; 5. Darniche 18'40"; 6. Mikkola 19'1";

7. Therier 19'4"; 8. Piot 19'18"; 9. Fall 19'22"; 10. Aaltonen 19'25".

**Col du Turini (23 km.)**  
1. Piot 21'34"; 2. Nicolas 21'52"; 3. Fall 21'54"; 4. Makinen 21'56"; 5. Mikkola 21'58"; 6. Aaltonen 22'8"; 7. Kallstrom 22'10"; 8. Therier 22'17"; 9. Wollek 22'21"; 10. Andersson 22'22".

**La Couillole (24 km.)**  
1. Andruet 18'24"; 2. Nicolas 18'24"; 3. Makinen 18'29"; 4. Therier 18'39"; 5. Darniche 18'51"; 6. Mikkola 18'52"; 7. Piot 18'56"; 8. Aaltonen 18'59"; 9. Andersson 19'9"; 10. Pinto 19'18".

**Col de Turini (23 km.)**  
1. Makinen 21'25"; 2. Piot 21'39"; 3. Mikkola 21'40"; 4. Fall 21'45"; 5. Andruet 21'46"; 6. Kallstrom 21'48"; 7. Wollek 21'49"; 8. Kullang 21'57"; 9. Aaltonen 21'58"; 10. Therier 22'14".

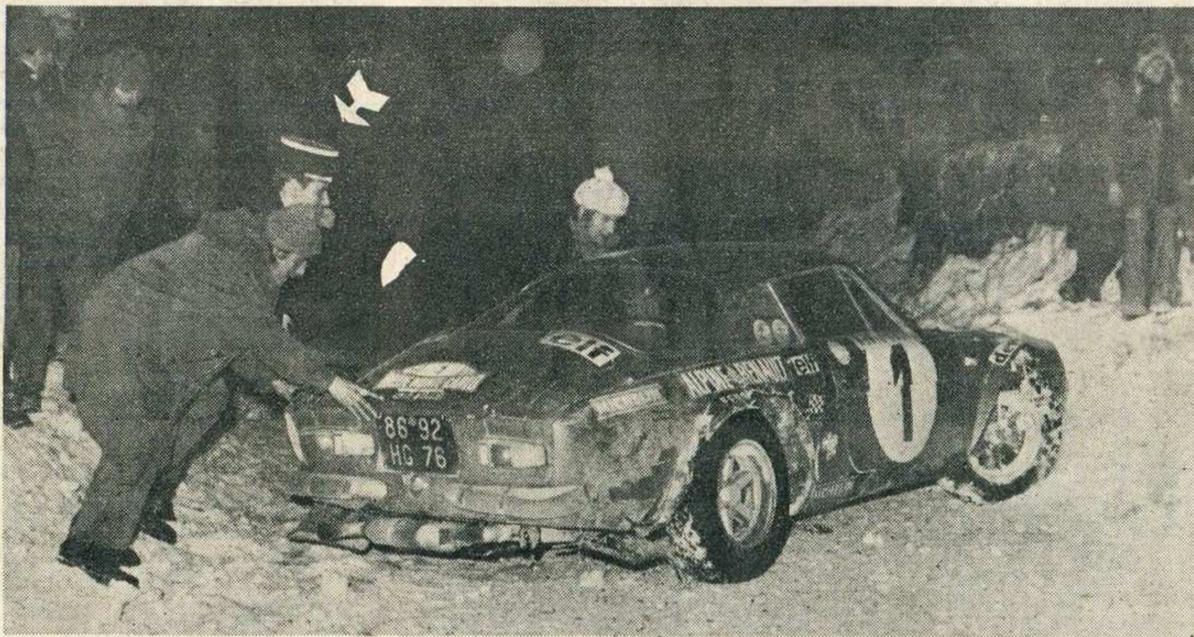
**Col de la Madone (18 km.)**  
1. Andruet 15'11"; 2. Andersson 15'23"; 3. Pinto 16'8"; 4. Piot 16'9"; 5. Mikkola 16'13"; 6. Therier 16'20"; 7. Makinen 16'25"; 8. Nicolas 16'25"; 9. Darniche 16'31"; 10. Aaltonen 16'38".

**42. RALLY DI MONTECARLO - Prima prova valida per il campionato mondiale marche rallies - Monaco, 19-27 gennaio 1973.**

**CLASSIFICA FINALE GENERALE**  
1. Andruet-«Biche» (Alpine Renault) 5.42'04"; 2. Andersson-Todt (Alpine Renault) 5.42'30"; 3. Nicolas-Vial (Alpine Renault) 5.43'39"; 4. Mikkola-Porter (Ford Escort RS) 5.44'29"; 5. Therier-Callewaert (Alpine Renault) 5.46'01"; 6. Piot-Marnat (Alpine Renault) 5.46'02"; 7. Pinto-Bernacchini (Fiat 124 Rally) 5.52'14"; 8. Kallstrom-Billistam (Lancia HF) 5.52'15"; 9. Fall-Wood (Datsun 240Z) 5.

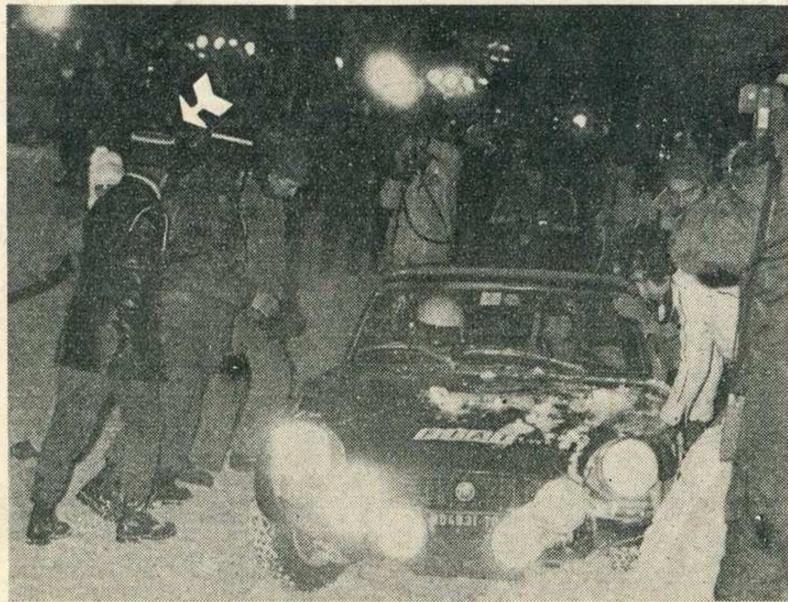


Abbasso gli italiani!



55'57"; 10. Darniche-Mahé (Alpine Renault) 5.57'08"; 11. Makinen-Liddon (Ford Escort RS) 5.57'51"; 12. Nasenius-Cederberg (Opel Ascona) 6.02'36"; 13. Kullang-Andersson (Opel Ascona) 6.05'37"; 14. Wollek-Thimonier (Alpine Renault) 6.06'37"; 15. Ragnotti-Jaubert (Renault 12G) 6.10'57"; 16. Sclater-Davenport (Ford Escort) 6.11'20"; 17. Hainbach-Bleibinger (BMW 2002 TI) 6.11'31"; 18. Aaltonen-Easter (Datsun 240Z) 6.14'43"; 19. Larrousse-Delferier (Alfa R 2000GTV) 6.15'33"; 20. Tambay-Marion (Renault 12G) 6.18'22"; 21. Fiorentino-Gelin (Simca Rally) 6.19'08"; 22. Henry-Thiry (Alpine Renault) 6.21'25"; 23. Ballot Lena-Morenas (Alpine Renault) 6.23'33"; 24. Chasseuil-Baron (BMW 2002 TI) 6.29'17"; 25. Greder-Duclos (Opel Ascona) 6.30'19"; 26. Lagniez-Renier (Alfa R 2000GTV) 6.32'31"; 27. Russling-Weiss (Alpine Renault) 6.32'40"; 28. Osterberg-Edenring (Opel Ascona) 6.34'26"; 29. Dolk-De Jong (Opel Ascona) 6.47'18"; 30. Laurent-Marche (Daf 66) 6.48'27"; 31. Patkovic-Svarcer (Renault 12 R) 6.57'36"; 32. Vineis-Peri (Alpine Renault) 6.58'58"; 33. Springer-Mehmel (Opel Ascona) 7.05'59"; 34. Hoepfner-Vanoni (Alpine Renault) 7.07'42"; 35. Mucha-Zyszkowsky (Polski Fiat) 7.14'57"; 36. Kridel-Brandenburger (BMW 2002 TI) 7.17'39"; 37. Sigurdson-Sager (Saab V4) 7.18"; 38. Hommel-Bork (Wartburg) 7.24'55"; 39. Smorawinski-Zembrzuski (BMW Alpina) 7.39'12"; 40. Perazio-Rossi (Lancia Fulvia) 7.41'06"; 41. Bien-Wojtyna (Polski Fiat) 8.17'38"; 42. Pittoni-Keefer (Lancia Fulvia) 8.18'14"; 43. Depnic-Guyomard (Simca 1100, S) 8.58'54"; 44. Johansson-Toorell (Opel Ascona) 9.09'14"; 45. Rohrl-Berger (Opel Commodore) 10.11'01"; 46. Gudladt-Erbach (Porsche 911 S) 10.30'59"; 47. Pat Moss-Crellin (Alpine Renault) 10.40'23"; 48. Walter-Lier (Porsche 911 S) 13.19'43"; 49. Tuschy-Eibel (Fiat 128 coupé) 13.21'41"; 50. Pianta-Lurani (Opel Ascona) 13.30'36"; 51. Robini-Tchine (Audi NSU 80) 14.39' e 24".

Insidiosissimo come sempre, il Turini trae in inganno anche i piloti più esperti - Sopra vediamo Darniche arrivare lungo ed innevarsi - Tra i più pronti a soccorrerlo c'è un gendarme, lo stesso (come documenta la foto sotto) che impedirà poi agli italiani di aiutare Pinto, fermo in un'analogua situazione pochi attimi dopo - L'italofobia di certi francesi aveva già mostrato le sue esagerazioni due giorni prima, a Pont de Miolans, quando alcuni avevano dato fuoco ad una nostra bandiera tricolore, picchiando poi un ragazzo che cercava di impedirlo



Le notizie

del «dopo»

Se ne va anche ANDERSSON (con Toyota)

- Andersson, che correrà in Svezia con la Lancia ed inizierà subito gli allenamenti con un muletto per riprendere la mano alla trazione anteriore, inizierà dal rally TAP la sua collaborazione con la giapponese Toyota in veste di pilota e di direttore sportivo. All'uopo sta addestrando una squadra di meccanici svedesi.
- In Svezia ci sarà anche Waldegaard, ma sarà alla guida di una Volkswagen 1600 che gli è affidata dalla filiale svedese della Casa tedesca.
- Sempre in Svezia correrà anche Lindberg che sarà alla guida di un 124 spider Rally ufficiale anziché di una Fiat 125 Svenska come comunicato in un primo tempo.
- La Pirelli ha già pronti i nuovi pneumatici per affrontare la battaglia svedese senza chiodi. Si tratta di una nuova gomma (siglata al momento con due bolli bianchi) che dovrebbe andare all'incirca come un buon pneumatico da neve gommato con 120 chiodi.
- Grossa novità in casa Fiat. Dal Rally di S. Martino correrà un nuovo pilota certamente non meno assistito degli altri. Si tratta di Sguazzini junior.
- Il programma di Kallstrom verrà definito dopo il Rally di Svezia. Per il baffuto svedese occorre almeno un primo od un secondo posto altrimenti la Lancia potrebbe abbandonare la lotta per il mondiale.
- La sottocommissione Rallies si riunirà a S. Martino per discutere dei fatti accaduti a Burzet e sul come ovviare in casi analoghi.
- Sta per nascere anche l'Associazione Piloti Rallies italiana. Il programma potrebbe venire definito in occasione della premiazione della Tre Gazzelle. Uno dei più accesi sostenitori della sua utilità è Sergio Tacchini, il più scottato a Burzet.
- Decisamente ingiusto il trattamento della General Motors nei confronti di Pianta. Mentre tre vetture ufficiali sono state affidate a piloti svedesi, a lui, che per due anni ha vinto con le Opel, è toccato pagarsi tutto.
- Rossi, il navigatore di Perazio, ha corso tutta la notte con 39 di febbre.
- Falletti, il copilota di Ormezzano sulla Fiat ufficiale di G. 1, andrà presto militare. Durante il C.A.R. lo sostituirà Bertollo che lo scorso anno correvà con Ceccato.
- E' molto probabile che entro il '73 Orlando Dall'Ava (che meriterebbe un G. 4 e non un G. 3 come sembra imporgli Angiolini) convoli a giuste nozze con la graziosa Graziella.
- Alla vettura di Pinto, tra il percorso comune e il percorso complementare, è stato sostituito il differenziale.
- Perazio, il solito fantastico gentleman, si è fermato due volte nel corso della settima prova speciale del percorso comune. La prima per cercare di aiutare Ballestrieri, la seconda per Munari. Ed in ciascun caso non ha mancato di raccontare ad ognuno le sue disavventure...
- Prima del prossimo Rally dell'Elba si correrà un minirally riservato ai giornalisti. Organizzato da Bettoja ha già il suo favorito: si tratta di Baffo Silecchia.
- Al C.O. di Le Moulainon, Therier non si avvede dei cronometristi, li passa ed arriva all'inizio della P.S., a questo punto resosi conto dell'errore torna indietro, ripassa davanti al tavolo, fa manovra e ripassa regolarmente timbrando l'ora di passaggio. Nessuno gli ha riscontrato alcuna infrazione...
- Eisender correrà ancora due corse nel '73 con Lindberg: l'Alpenfahrt e il RAC. Per il resto darà una mano a Maruffi. Anche lui.

Carlo Cavicchi



C'era da aspettarselo! Larrousse anche quest'anno ha offerto una prestazione fantastica portando al traguardo con tempi spesso d'eccezione l'Alfa GTV della SOFAR. Purtroppo alla fine tutta una serie di penalizzazioni l'hanno relegato al 19. posto assoluto, sempre comunque primo del gruppo uno, il turismo di serie. Un eloquente invito all'Alfa a continuare con più impegno sulla strada dei rallies

## Documenti del «giallo»

# 25 milioni di RANIERI per tacitare gli esclusi

MONTECARLO - L'esclusione ingiusta ed offensiva dei 140 concorrenti regolarmente arrivati a Burzet ed in attesa di prendere il via regolarmente per la terza prova in programma è stata giustificata dai commissari sportivi con questo comunicato:

«La Commissione Sportiva informa del bloccaggio per cause naturali e accidentali della terza prova Burzet-Burzet ha preso le seguenti decisioni:

1 Tentare con tutti i mezzi di liberare la strada al fine di far continuare la corsa con tutta regolarità.

2 Alle 23,30 la strada non è ancora aperta, pertanto viene deciso per ragioni di sicurezza, considerate le quattro ore e mezzo di ritardo sull'orario previsto e considerato lo scadere dei permessi concessi dalle varie prefetture e la mancanza di servizi di polizia, di cessare le partenze dei concorrenti restanti che debbono partire da Burzet.

3 La Commissione Sportiva decide che in concorrenti bloccati per ragioni atmosferiche non possono continuare il Rally, ma entrino comunque in una classifica che fa parte integrante del Rally di Montecarlo.»

Quindi niente da fare in particolare per il tedesco Rack (piazzato tra i primissimi) e per i nostri Tacchini e Quarti pure nei primi posti.

In risposta l'Associazione Piloti da Rallies, riunita con la presidenza di Simo Lampinen, ha comunicato quanto segue:

MONTECARLO - I deplorabili fatti del Burzet hanno trasformato questo 42. Rally di Montecarlo in un «giallo» di terz'ordine, in linea con i tempi che viviamo. Motivi di sicurezza, hanno strombazzato gli organizzatori. Ed è vero, oggettivamente, nella stretta parentesi d'un fatto isolato. Ma quanti errori non sono stati commessi prima di giungere a questo fatto? E quanto offensivo è stato il loro comportamento verso i circa 140 danneggiati?

Infatti, nella conferenza-stampa di mercoledì sera, il giovane presidente dell'A.C. Monaco, Michel Boeri, di biennale esperienza, figlio del noto presidente di qualche anno fa, assieme a Taffe, Ferry e Viano della C.S., hanno subito inquadrato la situazione in questi termini. La macchina di Fritzingher accidentata, con Schons da trasportare all'ospedale, e le quindici vetture circa imbottigliate, per l'intraversamento d'una Porsche e d'una BMW in quella che tutti hanno definito una pista di bob.

Più che sospendere la prova, che altro fare giudiziosamente? E fin qui gli organizzatori sono dalla parte della ragione; la sicurezza anzitutto. Se da queste Porsche Caudine non si passa è inutile insistere; e se un ritardo eccessivo sulla tabella di marcia si aggiunge, in una corsa su strada

come questa, sopportata dalla autorità, ci si deve arrendere. Ricordiamo un caso molto analogo in una Sei Giorni motociclistica di molti anni fa, nel fango di un canale; ma si presero poi ben altre decisioni, di assoluta equità sportiva.

Dove gli organizzatori crollano è sull'antefatto e sulla conclusione della vicenda. Difatti, il primo concorrente per l'ardua prova dell'Ardeche doveva prendere il via alle 17,11; in quel momento le condizioni atmosferiche stavano precipitando; la tempesta doveva scatenarsi un'ora dopo, ma la sua gravità era già largamente preannunciata. E' qui che gli organizzatori, conoscendo le tremende difficoltà del Burzet, dovevano decidere la soppressione della prova, com'era stato soppresso poco prima il settore di Vals les Bains, dopo i ritardi provocati dall'incidente di Kern ai Miolans. Lampinen, presidente dell'associazione dei rallymen, avrebbe detto apertamente ai commissari l'opportunità di evitare la prova, osservando l'evolversi delle condizioni atmosferiche, sulla scorsa delle sue preziose esperienze. Non è stato ascoltato ed è stata una grave leggerezza, questa, per gente di tale esperienza, con la bellezza di duecento macchine da far passare! Subito c'è stato un ritardo di 36' prima di dare inizio

alle cronoscalate; si dice a causa dell'incidente della prima prova, ma in realtà perché la strada era già pericolosamente intasata dalle macchine degli spettatori.

Se imperdonabile è il primo errore, di evitare la prova, date le condizioni e l'impossibilità di garantire lo svolgimento a duecento (qui gli organizzatori sono stati superati dagli avvenimenti) concorrenti tutti con pieni diritti, gravissimo è il secondo errore: quello di aver permesso, responsabile anche la gendarmeria, a macchine di semplici spettatori, sprovviste di chiodi e di catene, di salire sul Burzet nell'imminenza della prova. Lo stesso Cesare Fiorio, finita la ricognizione, quasi non riusciva più a scendere al punto di partenza. Non solo, ma il ritardo di 36' ha consigliato altri di scendere e complicare ulteriormente la delicata situazione.

Terzo gravissimo fatto: taluni concorrenti privati, quelli che poi hanno causato il «carambolage» e l'imbottigliamento, e segnatamente una Porsche e una BMW di due tedeschi, sono saliti con gomme senza chiodi. Ma come, se ad un comune automo-

benz.



CONT. A PAGINA 34

GIORGIO PIANTA cronista  
dall'abitacolo (...rovesciato)

## Con i PIERINO-spia inutili i radar POLIZIA

MONTECARLO - E' finito anche il «Montecarlo» 1973, con le Alpine sugli allori e tutti gli altri nella polvere... anzi nel polverone, come il sottoscritto! Finalmente «è uscito di strada anche il Pianta». Non ho scusanti, ho solo forzato un po' le note e ho voluto fare una SDW invece di SDV! (Ormai penso non vi sia bisogno di traduzione, sapete già tutto sulle note).

Ma procediamo con ordine. Il via per Montecarlo per il percorso comune è dato in clima di fiducia e serenità. Tutti vogliono arrivare a Montecarlo di nuovo, anche se il famosissimo astrologo-cantante-pilota Trombotto aveva predetto: «e se non arrivasse nessuno?». Nella prima prova speciale, quella di Pont-des-Miolans, la «Serena nazionale» alias Serena Pittoni, ricordandosi forse delle parole di sincera ammirazione che avevo avuto nei riguardi della sua guida, ha voluto ricambiarli abbracciando due piccole piante fortunatamente senza gravi conseguenze.



Visto come si è ridotta la macchina, poteva finir peggio per Pianta e la Cica Lurani, che all'inizio del Turini sono incappati in una rovinosa uscita di strada. Della loro Ascona di utilizzabile resta oramai il solo propulsore, per la scocca niente da fare, non merita neanche di riportarla in Italia ridotta come è ridotta dopo l'urto

Procediamo con la «gendarmeria» che ci «radarizza» inflessibile. I concorrenti tempestivamente avvertiti dagli spettatori con enormi cartelli (500 metri radar) transitavano davanti alle apparecchiature a 15 km all'ora! Offrendo cioccolatini agli esterefatti gendarmi!

E giungiamo al Burzet! Nome e località che verrà immortalato nei libri di storia, come un caposaldo della nuova auto-contestazione! Già il sottoscritto trovò difficoltà nel passare rimanendo bloccato per dieci minuti a causa di un estivo sudafricano che voleva salire con le racing! Ostacolato poi dal n. 62, tale Thierry Sabine che pare essere all'oscuro di ogni rudimento di lealtà sportiva e di normale educazione. Dopo il numero 90 il vuoto, anzi un frappé di neve e d'auto.

Gli organizzatori dalla lontana Montecarlo, non conoscendo esattamente la situazione, invece di annullare la prova del Burzet ed il conseguente controllo orario di Le Moulinon, fanno sapere ai bloccati che per loro il rally finisce lì. Purtroppo gli esclusi che avevano in quel preciso istante ragioni da vendere per ottenere soddisfazione dagli organizzatori, spinti ed esasperati dai soliti tre o quattro «extra-parlamentari» si sottraggono alla legge sportiva contestando violentemente e tentando con mezzi quasi «criminali» di bloccare i rallisti superstiti (vedi Lele Pinto costretto fra campi ed arbusti) passando così nel torto.

E' vero che hanno ottenuto l'iscrizione gratis per l'anno prossimo, ma mi chiedo quanti di questi signori riavrebbero la licenza internazionale se le autorità competenti agissero secondo la legge sportiva e con il giusto rigore. Mi dispiace dire questo, ma alcuni colleghi che si trovavano fra gli esclusi hanno agito senza riflettere ed in modo errato per il futuro del nostro sport.

Ma la piaga più grossa mi è apparsa al momento del ritiro: lasciata la macchina accidentata sul bordo esterno della strada, onde non intralciasse gli altri concorrenti, l'ho chiusa dopo avere tolto gli effetti personali ed i caschi. Quando i meccanici di Conrero sono andati a recuperare la vettura, «gli sciacalli», perché solo così possono essere chiamati, l'avevano resa un relitto, asportando (dopo aver rotto il cristallo anteriore) twinmaster, fari, cinture (tagliate con una cesoia e quindi inservibili anche ai ladri), interfono e danneggiando gli oggetti non estraibili.

Il fatto più grave, e che può essere significativo per la nazionalità di questi esseri immondi, è stato il furto del libretto di circolazione ed il bollo: non penso che i francesi circolino con libretti italiani.

Per noi è stato un Monte «amaro» anche se la superiorità delle Alpine è stata messa in forse dal magnifico exploit di Sandro Munari, che fino al ritiro, aveva tutte le carte in regola per rifare il «colpaccio»: forse anche il bravo Sandro, per fare quei tempi, avrà dovuto fare diventare velocissime le curve veloci meno! Inoltre abbiamo avuto la conferma di un grande Pinto arrivato ad un grado di rendimento elevatissimo, sia nella guida che in giudizio meccanico.

Il più felice del rally era senz'altro Perazio (ai posteri «Speedy») che vincendo la sua classe ha così coronato un sogno.

Chiudo con una nota frivola: la mia co-pilota ha scoperto dopo il rally di essersi innamorata, non di me s'intende, ma di un barbuto cantante della nuova generazione che l'ha seguita fedelmente durante la nostra avventura.

Giorgio Pianta

## ROLLINSON riesce a farcela nel « pattinaggio » a TERETONGA

# Una foratura tradisce POSEY

SPECIALE PER AUTOSPRINT

**TERETONGA** - Una pioggia scrosciante quattro giri dopo il via, ha fatto diventare il circuito di km. 2,57 un grande pista di pattinaggio. Già prima era caduta un po' di pioggia, che aveva indotto Rollinson, Posey, McCormack, Takahara e Pederson a partire con pneumatici da bagnato. McRae montava slicks scanalati, ma tutti gli altri avevano pneumatici da asciutto.

All'inizio ha preso la testa Stewart, seguito da McRae, da Thompson, da Bartlett, da Match, da Posey e da Rollinson. Poi, quando è cominciata la pioggia, al quarto giro, Stewart (con pneumatici da asciutto) è stato costretto a rallentare ed è stato superato da Thompson, che sul rettilineo era senz'altro il più veloce. Al termine della quarta tornata, con l'inizio della pioggia, le posizioni erano le seguenti: Thompson, Stewart, McRae, Posey, Bartlett, Rollinson, Match, McCormack, Brown, Pederson, Radisich, poi, distaccato, Takahara.

Thompson ha condotto per nove giri, ma poi la pioggia ha bagnato l'impianto di accensione della Chevron Chevy, costringendo il pilota a sostare al box. A questo punto ha preso il comando Posey. Intanto, al settimo giro, Radisich su McLaren era incappato in un testa-coda alla forcella e ha attraversato la barriera in rete metallica; illeso, però fuori gara. Anche Match ha fatto due paurosi testa-coda, entrambi alla curva Castrol, durante i primi dieci giri, poi è andato al box e si è ritirato al tredicesimo giro per foratura.

La veloce curva Castrol, a destra, ha dato noie a tutti i concorrenti. Al settimo giro Oton, Match e Brown sono tutti incappati contemporaneamente in testa-coda, però per fortuna senza toccarsi. Al decimo giro idem per Match, Stewart e Oton. Stewart, che era arretrato avendo pneumatici da asciutto, è andato al box alla dodicesima tornata per cambiarli e ha perso due giri, prima di tornare in pista in ultima posizione. La sua rimonta è stata il punto saliente della gara. Guidando come un disperato, ha risuperato tutti, e, lottando coi denti, è risalito per concludere poi la gara terzo assoluto, staccato però ancora di un giro rispetto a Rollinson e a Posey. Formando la sua migliore prova finora, nella Coppa Tasmania, Posey ha condotto fino al trentesimo giro, e intanto numerosissimi concorrenti andavano al box per montare pneumatici da pioggia. Stewart ha sostato al dodicesimo giro, dopo un secondo testa-coda, Brown al ventiduesimo, Bartlett al ventitreesimo, McRae e Oton entrambi al ventiquattresimo.

La fermata di McRae si è svolta in mezzo alla confusione, perché quando il leader della Coppa Tasmania è arrivato al box, i suoi meccanici erano incerti se montare slicks speciali di 13 pollici, con scanalature, rendendosi conto che per farlo occorreva resistere tutta la sospensione posteriore. McRae è rimasto al box per circa sei giri, mentre si cercava di risolvere il problema, e quando è tornato in pista con pneumatici da bagnato di 15 pollici, non aveva più nessuna possibilità di successo.

Al trentesimo giro Posey è arrivato al box con aria che usciva dal pneumatico anteriore di sinistra. Dato che non erano disponibili pneumatici di scorta da bagnato, è stato immessa al-

tra aria in quello che perdeva e Posey è tornato in pista dopo circa 30". A questo punto conduceva Rollinson e Posey si è subito buttato all'inseguimento dell'inglese, dal quale lo separavano 15". La caccia di Posey, per ottenere la posizione di testa, e l'attacco di Stewart dal fondo del gruppo sono stati i momenti più emozionanti della gara.

Al quarantaduesimo giro, mentre occupava la quarta posizione, Takahara ha fatto un testa-coda con la sua Brabham due litri, nella curva di destra che precede il rettilineo. Ha così dovuto cedere la posizione a McCormack, che stava facendo una corsa molto regolare.

Pilotando in modo che si può soltanto definire meraviglioso, Posey ha strappato la posizione di comando a Rollinson al cinquantunesimo giro, ma purtroppo al cinquantaseiesimo una foratura l'ha di nuovo costretto a sostare al box. Questa volta i meccanici erano pronti ed hanno rapidamente cambiato la ruota, rispedendo Posey in pista, ma ormai Rollinson, si era avvantaggiato e, benché la sua vettura avesse ritorni di fiamma, Posey non è riuscito a raggiungerlo.

E così è stato Rollinson a tagliare il traguardo, ottenendo la sua prima vittoria nella Coppa Tasmania 1973, di fronte a un Posey pieno di grinta il quale ha concluso la sua prima gara della Tasmania al secondo posto, talonato da Stewart che ha ottenuto un meritatissimo terzo posto.

Thomas Floyd

**CORSA DI TERETONGA** - Gara internazionale di velocità in circuito, valevole per la Coppa Tasmania, 28 gennaio 1973. **LA CLASSIFICA**

1. Rollinson (McRae) 1.13'47"7; 2. Posey (Surtees TS11) 62 giri; 3. M. Stewart (Lola T330) 61 giri; 4. McCormack (Elfin Repco) 61 giri; 5. Takahara (Brabham BT36) 60 giri; 6. Thompson (Chevron B24); 7. Brown (Lola T300); 8. Bartlett (Lola T300); 9. Oton (Begg Chevy); 10. McRae (McRae).

Giro più veloce: Stewart 1'41"1, nuovo record.

**CLASSIFICA DELLA COPPA TASMANIA DOPO QUATTRO PROVE.**

McRae punti 21; Rollinson 15; McCormack 12; Brown 10; Match 9; Thompson 9; Posey 6; Oton 4; Stewart 4; Takahara 2; Pederson 2; Dunlop 2; Smith 1. *Barrett 3*

## McRAE in prova sempre più veloce

**TERETONGA** - Nelle prove della gara, vinta da Rollinson, il più veloce era stato McRae, con un giro in 54"5, tempo che gli ha fatto ottenere la posizione al palo nell'ultima sessione, su pista asciutta. Durante il week-end faceva freddo e tirava vento.

Secondo miglior tempo quello di Max Stewart su Lola in 54"9, terzo Kevin Bartlett su Lola in 55"3. Il venerdì, nelle prove non ufficiali, Match aveva pilotato la vettura di Bartlett, dando poi utili consigli nei riguardi delle sospensioni. Ha poi segnato il quarto miglior tempo in 55"4, ma ha dovuto interrompere le prove per la rottura della quinta marcia, che ha spaccato il rivestimento della scatola del cambio.

## POSEY va « a soldi »

**TERETONGA** - Il più recente cliente per Mark McCormack è SAM POSEY. « Sam il silenzioso », che non senza giustificazione dice di essere stato derubato del titolo di « Rookie dell'anno » a Indianapolis. Sam ritiene di avere ottime probabilità di vincere la « 500 » entro i prossimi cinque anni (l'unica dote che gli manca è la modestia) e aggiunge che i servizi della McCormack gli saranno molto utili per aiutarlo a investire i suoi guadagni e a sfruttare la sua fama...

Anche Revson è uno dei clienti della McCormack, e in febbraio parteciperà a uno spettacolo televisivo in Florida, che tratterà di una forma speciale del decatlon.

LE CONTINUAZIONI DALLE FAGINE PRECEDENTI

## ♥ Merzario si consola col 9° posto

C'era anche Nanni Galli, e anche per lui le traversie nelle prove sono state parecchie. Ve le raccontiamo a parte. In gara, addirittura, non è riuscito a terminare il primo giro, fermandosi a metà circuito senza alimentazione, perché gli si è rotta la cinghia dentata che aziona la pompa del carburante. Non si può certo dire che la sua sia stata una esperienza molto felice, ma anche le esperienze infelici contano. Non è certo una consolazione, ma a guardar bene le cose la prima avventura con la nuova squadra non è del tutto negativa, perché la macchina anche se ha bisogno di messa a punto, non è male, eppoi si sta preparando quella nuova e anche per Galli potrebbe esserci qualche cosa di buono più avanti.

Chi ha sorpreso, e date le premesse dobbiamo dire che ha fatto cose molto buone, è stato Cevert, che ha avuto una partenza molto felice e che è stato sempre nella posizione migliore. Secondo fino a che Regazzoni ha potuto stare in testa, Cevert ha poi condotto la gara molto bene, staccando persino Stewart e gli altri ovviamente, dato che Stewart gli faceva da parafulmine. Non sappiamo fino a che punto Stewart agisse volontariamente, come freno per gli avversari, ma comunque ha permesso a Cevert di avvantaggiarsi, e quando di Tyrrell in testa ce ne sono state due si vedeva bene che era il francese ad andar meglio.

Si è tuttavia visto che, una volta liberatosi di Stewart, Fittipaldi gli era superiore e quindi il suo secondo posto è giusto, perché una graduatoria simile corrisponde proprio a quello che la pista ha detto.

Ronnie Peterson ha esordito con la Lotus, e ha esordito bene. Buono durante le prove anche se non ha potuto girare molto e se non aveva ovviamente la stessa dimestichezza di Fittipaldi su questa macchina, in gara è stato sempre dietro il compagno e quindi ha praticamente fatto delle cose eccellenti. Sulla sua macchina tuttavia si è prodotto uno di quei guai che chissà perché capitano sempre alla seconda Lotus e quasi mai alla prima. Mancanza di lubrificazione, con grippaggio del motore, e quindi abbandono quando era quarto e visto come sono andate le cose poteva magari finire secondo o terzo. Peccato per lui ma certo adesso alla Lotus sanno di poter contare su un altro uomo di primo piano, come d'altra parte era prevedibile.

E' andato bene anche Beltoise, ma la differenza di efficacia tra lui e Regazzoni la si è vista subito ed in fondo la sua posizione era quella giusta. Anche lui ha poi avuto i suoi guai fermandosi, e così alla BRM è mancata la soddisfazione di almeno un piazzamento, tanto più che Niki Lauda con la vecchia non ha potuto far molto e poi ha abbandonato.

Chi ha un poco deluso è stata la McLaren, perché Hulme e Revson non hanno mai saputo far meglio di Ickx, anche se le loro macchine debbono essere considerate migliori della vecchia 312 B 2 che il belga aveva. Forse Hulme



François Cevert ha sperato a lungo di ripetersi nella vittoria di un G.P. Per lui, comunque, 6 punti che forse alla vigilia non aspettava

non era in giornata ma nemmeno Revson è stato attaccante come suol fare. Probabile che le noie delle prove non fossero tutte scomparse.

Delle Surtees non si può dir molto. Gli aggiustaggi delle sospensioni che erano chiaramente poco felici durante le prove sembravano migliorati durante gli assaggi compiuti al mattino, ma in realtà le macchine avevano una tenuta di strada aleatoria. Hailwood ha compiuto un mezzo testa-coda proprio a metà del primo giro e poi è ripartito rimontando molte posizioni, ma non ha durato molto perché alla uscita di una curva nella parte mista proprio dove aveva sbandato al primo giro, è di nuovo finito fuori strada e stavolta con la macchina inservibile.

Probabile che abbia ceduto la sospensione dato che per la stessa ragione si è fermato anche Pace che ha compiuto il suo stesso numero di giri. Certo che le Surtees sono fatte bene ma qualcosa è da rivedere nella loro struttura attuale. Lo stesso per le Brabham, che hanno avuto delle difficoltà notevoli di messa a punto in prova e che in gara non hanno potuto far molto nonostante l'impegno di Reutemann e Wilson Fittipaldi. Reutemann ha dovuto abbandonare mentre Fittipaldi finisce al sesto posto conquistando un punto per il campionato. Ma non si può dire che siano stati davvero brillanti, e non per colpa loro.

C'era infine, la March dell'esordiente Jarier e a voler essere onesti si può dire che la sua prestazione è stata onesta ed apprezzabile sia perché la macchina in fondo è quella che è, e nemmeno Peterson riusciva a farla andar forte l'anno scorso, sia perché da uno che viene sbattuto di colpo nella formula 1 non si può pretendere che stia alla pari dei migliori, tanto più che le sue esperienze precedenti non erano poi tanto di alto livello.

Mike Buttler, anche lui con la March, ha fatto la sua corsa senza pretese ed è ultimo dei classificati. In verità ci è sembrato migliorato rispetto all'anno scorso e forse anche per lui sarebbe necessaria una nuova macchina per giudicarlo.

Queste sono le considerazioni doverose per quelli che erano in corsa, per tutti. Dovevamo farle, ma davvero credeteci, in questa occasione bisognerebbe parlare soltanto di Emerson Fittipaldi, del capolavoro ammirevole che ci ha offerto. E' stata proprio una giornata di quelle che verranno ricordate a lungo, per tanto tempo e da tanta gente. Una di quelle che rischiano di diventare leggende, proprio come il famoso Nurburgring '57 di Fangio.

Siamo felici di aver visto quel che è accaduto.

Franco Lini

## ♣ Monte... giallo documenti

bilista s'impone l'uso delle catene per superare un passo innevato, si lasciano partire per una prova di velocità concorrenti sprovvisti e non attrezzati? Questa è una leggerezza imperdonabile, vera causa di incidenti che si possono facilmente evitare. Anche Waldegaard ha avuto un incidente, dopo essersi trovato Darniche di traverso ed essere sceso ad aiutarlo; ma senza causare danni alla corsa.

Giunti a questo frangente, nel pieno della tempesta (Perazio, uno degli ultimi a passare, ci ha confessato che le raffiche di vento erano veramente paurose), che restava da fare se non sospendere tutto? Ma sono gli errori che a questa situazione hanno condotto a non potersi perdonare.

Ebbene, i concorrenti bloccati, sono rimasti incolonnati per quattro ore e mezza, come in un gigantesco intasamento autostradale. E quando gli organizzatori dicono che alle 23 ancora la strada non era liberata, non avranno creduto certo di dire una cosa meritata... In un'ora si liberano le due macchine che hanno congestionato le altre dodici, specie disponendo di tre trattori da neve! Spettatori permettendo. Una latente prova di incapacità.

Rubieri, un pilota esperto e capace, ma anche un uomo comprensivo ed equilibrato, una esemplare figura di rallyista serio, con il quale abbiamo a lungo discusso l'accaduto, era il primo degli esclusi. E quando la strada è stata liberata, non ha trovato più nessuno, sentendosi dire che era fuori corsa e che nessun controllo era più autorizzato a verificarne il suo passaggio.

Questo offende i diritti sportivi di 140 concorrenti: essere tenuti fermi fino alle 23,30 in stato di neutralizzazione della tabella di marcia, per poi sentirsi dire di essere tutti fuori corsa. A parte la irregolarità della procedura, giacché la neutralizzazione, una volta aperta, va chiusa. E a parte la comunicazione fatta soltanto a pochi.

L'indignazione è chiaramente immaginabile e comprensibile; certamente dobbiamo deplorare i fatti successivi, con l'arresto della corsa a Digne, i « comandos » veri e propri per bloccaggio delle strade e dei concorrenti passati dal Burzet, una volta ridiscesi nell'Ardeche, il mattino. Sono stati gravissimi fatti di violenza, fino a portare all'indomani all'arresto e alla prigione il francese Marquet. Ma quante attenuanti e quali esasperazioni provocatorie! Giustamente era preoccupato l'avv. Aleffi, rappresentante della nostra CSAI, specie come precedente sportivo.

Qualcuno, però, deve insorgere in difesa di questi sportivi veri, così gravemente offesi e fatti oggetto di tanta iniquità. Le riunioni di piloti si sono succedute; hanno chiesto aiuti legali; hanno sporto reclami che sono stati rigettati dai commissari, hanno fatto istanze di riparazione, almeno con il rimborso della cospicua tassa di iscrizione, di ben 150.000 franchi, cifra che consentirebbe a chiunque di organizzare, certamente meglio, un grande rally, prova del campionato mondiale della specialità. No alla violenza; ma una difesa energica è sacrosanta. Che se ne fanno quegli sfortunati concorrenti d'una platonica classifica aggiornata a Montauban? Ci vuole altro.

Un rally di questa portata, con questi interessi di case in lizza e con questo volume di concorrenti privati, oggi giorno attrezzati e capaci, richiede ben altri impegni e ben altre garanzie. Ben più sportiva sarebbe stata la soluzione d'un tempo medio per tutti, con la continuazione della gara, correndo ai ripari con le prove successive. Così, è stata solo leggerezza, sprovvedutezza ed iniquità, per nulla giustificate dall'accaduto. Probabilmente, oltre ai 51 classificati alla fine del percorso comune, non tutti i 140 bloccati al Burzet avrebbero potuto figurare, dopo un'aspra selezione; lo sport, nondimeno, ha le sue regole inderogabili. Da quanti anni non si auspica l'avvento d'un bel numero di concorrenti privati in grado di affrontare con pienezza il Rally più decantato? Ora che il nucleo c'è, non solo italiano ma europeo, è così che lo si frustra?

Infine, se gli organizzatori, temendo gravi reazioni anche per la prova complementare del giovedì notte, hanno promesso agli esclusi l'iscrizione gratuita al Rally dell'anno venturo, qualche colpa si finisce con l'ammetterla. Accettando la decisione, i piloti, rappresentati dal francese Roger Vallet, hanno dato infine una manifestazione di maturità e di civismo, garantendo di desistere da ogni azione. Ora non vanno delusi sul piano dell'equità sportiva.

# L'altra faccia del BRASILE da corsa

che cosa c'è oltre FITTIPALDI PACE ecc.



Emerson Fittipaldi non aveva forse bisogno di diventare Campione del Mondo per entrare nel cuore dei ragazzini brasiliani, ma certamente il titolo ne ha aumentato la popolarità in maniera eccezionale

S. PAOLO, gennaio - E' come se giocassero a foot-ball con le porte quadrate, non si può avere altra sensazione a vederli correre con quelle mostruose Volkswagen che rispondono ad un regolamento tanto libero da poter essere dimenticato, oppure con quei prototipi brasiliani nati più dall'estro che dalla tecnica. Corse strane con macchine diversissime e così particolari che in Europa verrebbero accettate a mala pena nei meeting di Club inglesi, costituiscono l'ossatura dell'automobilismo brasiliano di oggi. Un automobilismo così diverso dal nostro per regolamenti e tipo di corse da far domandare come possano esserne usciti piloti che si chiamano Emerson e Wilson Fittipaldi o Carlos Pace. Altro che foot-ball con le porte quadrate!

«Noi siamo preoccupati di proporre nuovi piloti di livello internazionale che possano seguire Emerson Fittipaldi, Wilson e Pace. Sappiamo di non aver merito se il Brasile ha tre campioni di Formula Uno perché loro si sono fatti da soli, andando in Europa e guadagnando la posizione che occupano oggi. Adesso la responsabilità di creare nuovi piloti è nostra, una responsabilità che significa

poter mandare in Europa giovani già pronti, formati sui nostri circuiti, per affrontare le corse internazionali con maggiore esperienza» questo è il pensiero del generale Eloy Menezes, presidente della Confederacao Brasileira de Automobilismo, recente erede dell'importante carica e personaggio molto vicino all'eminenza grigia brasiliana, il ministro dell'interno Delphinetto, ed allo stesso presidente Medici.

Un uomo però che vuole assolvere nel modo migliore il suo compito: «L'automobilismo in questo momento è in grande sviluppo da noi: non c'è dubbio che si tratti del secondo sport brasiliano dopo il calcio e che l'interesse sia in aumento. Però abbiamo enormi problemi da risolvere: oltre a quello di creare piloti, che è un po' la conseguenza di tutti gli altri, esiste la necessità di sviluppare il programma degli autodromi, di creare delle formule da corsa che interessino e di facilitare la partecipazione del pubblico alle corse».

Problemi. Noi che viviamo nel Paese dei problemi, che li discutiamo, li dibattiamo, li tavolarotondeggiamo, li referendumiamo e così via senza mai risolverli, potremmo pensare che lo sviluppo dell'auto-

# Dalle corse - gioco dei bambini il termometro della passione



Questi sono delle specie di karts, con motori industriali a raffreddamento forzato e frizione centrifuga, carenati anche a somiglianza di monoposto «vere». La partenza, tipo Le Mans, avviene in una minipista alla periferia di San Paolo dove, evidentemente, si corre con qualsiasi tempo

mobilità brasiliano richiede ancora molte parole, invece: «Prevediamo che in due-tre anni il Brasile abbia cinque autodromi di classe internazionale. Si tratterà di impianti dislocati nei principali Stati in cui è diviso il Paese. Oltre a quelli esistenti di San Paolo, Taruma e Curitiba entro il prossimo anno verranno completati gli impianti di Minas Jeras, Belo Horizonte e Brasilia e nei prossimi due quello di Rio de Janeiro ed il secondo di Brasilia che è già in costruzione. Si tratta di progetti portati avanti dai Governi dei diversi Stati, spesso con l'intervento di privati nella costruzione, per rispondere alla richiesta di piste alla quale non si può più far fronte con improvvisati circuiti cittadini».

## Automobilismo a due volti

L'entusiasmo per l'automobilismo è genuino e spontaneo: «Il popolo e soprattutto le autorità si stanno interessando sempre di più all'automobilismo. Era una tendenza che esisteva già prima della vittoria di Emerson ma che ora è evidentissima. Questa è una delle ragioni per cui nel '73 potremo avere una gara di Campionato Mondiale oltre a molte altre iniziative per incrementare il nostro sport».

E' questione di tempo e non sentiremo più parlare solo delle Temporade ad Interlagos. Quello invece di cui non si sente parlare è «dell'altro» automobilismo brasiliano, quello che si svolge durante tutto l'anno, prove mondiali e temporada di F. 2 a parte, l'automobilismo «calcio con le porte quadrate» per intenderci.

«Qui in Brasile non è come in Argentina dove le corse sono tanto sviluppate da consentire l'esistenza di un gruppo di piloti sotto contratto delle Case che guadagnano più che a venire a correre in Europa» dice Emerson Fittipaldi a proposito dei problemi dello sport brasiliano «qui si corre ancora con

l'entusiasmo degli appassionati e basta. Troppo poco perché le corse diventino di livello tale da richiamare il pubblico con continuità. Chi corre per conto suo lo fa per se stesso e non per il pubblico ed in queste condizioni anche gli organizzatori non hanno troppo spazio entro cui muoversi. Secondo me il lancio dell'automobilismo in Brasile dovrebbe essere fatto attraverso una partecipazione diretta delle case costruttrici brasiliane che dovrebbero investire direttamente del denaro nello sport. Basterebbe fare come in Argentina ed applicare una tassa di 10 cruzeiros (1000 lire) per ogni auto venduta da destinare allo sport, per avere subito un intervento delle case con i loro modelli di serie e di conseguenza corse spettacolari per il pubblico.»

Emerson guarda in maniera concreta al problema, ormai è un uomo con mentalità europea che conosce il meccanismo che muove gli sport: i soldi. Non si preoccupa neppure del fatto che gli facciamo notare il pericolo di un isolamento di tipo argentino dove è vero che si corre molto e bene, ma è anche vero che se un pilota vuole arrivare in Formula Uno deve ricominciare il cammino europeo partendo da formule minori.

E' una formula internazionale importante istituita in Sud America non l'avete pensata? La Formula 3, per esempio, in modo da permettere scambi internazionali a parità di auto ed uno sviluppo più omogeneo che consenta anche un contatto tecnico con l'Europa.

Eloy Menezes: «Stiamo pensando a questo problema perché sappiamo che esiste ed è fondamentale. La nostra Formula Ford è quella più vicina all'Europa ma i motori che usiamo sono brasiliani e, in effetti, la differenza c'è ed è anche grossa. Si tratta di una formula nazionale in pratica che presenta anche l'inconveniente di avere quasi tutti i telai della stessa marca. Ora stiamo interessandoci attivamente all'attuazione della

Formula SUDAM che potrebbe aiutare...».

Antonio Carlos Scavone: «Io e la TV Globo abbiamo portato in Brasile le formule europee nelle Temporade degli ultimi anni e per questo sappiamo l'importanza di sviluppare una formula internazionale almeno a livello Sud Americano. Il problema che abbiamo qui è quello dei costi di importazione per cui, più che ad una Formula Tre riportata esattamente dall'Europa, abbiamo aderito al progetto della Formula SUDAM che è simile a quello della nuova Formula Tre 2000 ma richiede motori di produzione locale che costano molto meno e sviluppano anche l'interesse dei costruttori nazionali».

La Formula SUDAM — monoposto di 1600, 1800 o 2000 cc con diverso peso minimo a seconda dei livelli di cilindrata, quattro cilindri, motori derivati di serie di produzione argentina, brasiliana, peruviana o venezuelana, con strozzatura di 24 mm all'aspirazione e dimensioni e caratteristiche del telaio uguali a quelle della Formula Tre internazionale — è ormai al vaglio della CSI e la sua attuazione è certa entro breve termine. Pfundner, vicepresidente della CSI, è stato re-



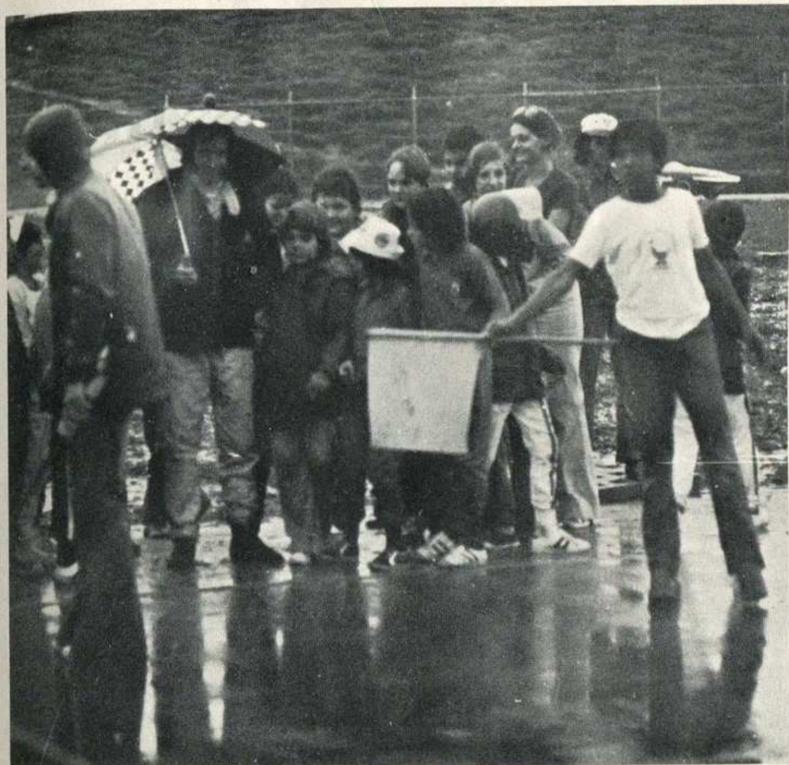
## FITTI IS FABULOUS



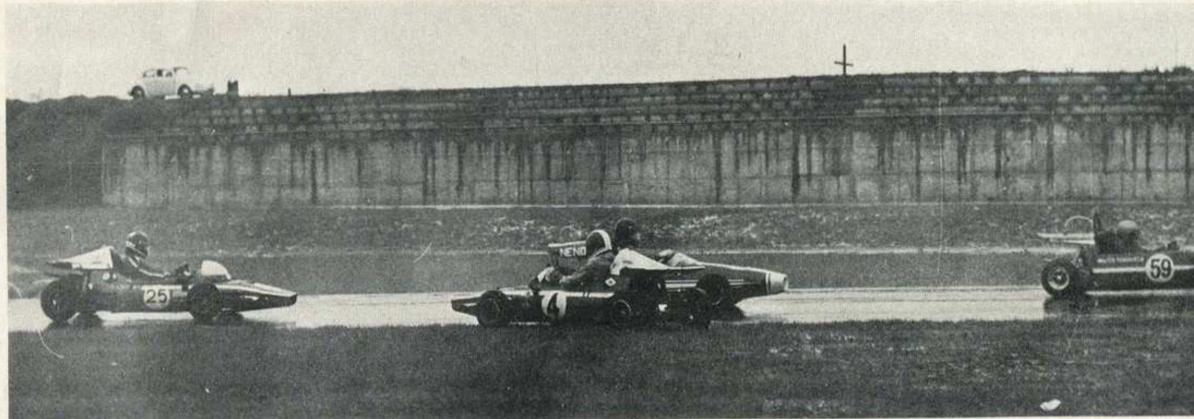
Qui sopra, il manifesto che annunciava la mostra di vetture sportive e di formula intitolata a Fittipaldi non aveva mezze misure quanto a aggettivi...

A destra, l'enorme coppa messa in palio dalla Bardahl per i vincitori della «Mille Miglia» brasiliana. Nell'iscrizione, si garantisce «gloria immortale» ai vincitori di questa manifestazione





Qui sopra e a destra, alcune fasi della gara, cui ha dato particolare lustro la presenza di Emerson in persona. I giovani pilotini si sono molto emozionati, ed anche per questo, oltre che per la pioggia, i testa-coda non sono mancati. Come si nota, alcune vetture somigliano molto alle Ferrari B2. La passione accomuna bianchi e neri



centemente in Brasile per finalizzare alcuni aspetti regolamentari ed ora il progetto è da considerarsi operante.

«Stiamo costituendo una società per la costruzione di vetture della Formula SUDAM qui in Brasile» prosegue Scavone «è una società con capitale al 55% della TV Globo ed al 45% della March. Produrremo una macchina monoscocca dello stesso tipo delle auto che la March produrrà per la F. 2 e F. 3. Importeremo alcuni pezzi mentre la maggior parte, monoscocca inclusa, verrà prodotta qui in Brasile sui disegni che la March produrrà per la F. 2 e F. 3. Importeremo alcuni pezzi mentre la maggior parte, monoscocca inclusa, verrà prodotta qui in Brasile sui disegni che la March ci farà avere. Per i pezzi importati il Governo ha acconsentito ad una deroga particolare alla Legge che attualmente limita in modo che possiamo mantenere i costi agli stessi livelli europei. I motori che useremo invece saranno di produzione brasiliana: Chrysler 1800, Chevrolet ed ora anche l'Alfa Romeo 2000 Brasile. Per le gomme, Firestone e Goodyear si sono impegnate a studiare il problema in modo da poter avere gomme racing senza gli aggravati della dogana.»

### Prodotti nazionali

Se il Campionato SUDAM partirà nel '74 cosa accadrà fino ad allora?

In Brasile si corre in un modo strano: ci sono le auto del gruppo 3, una sorta di turismo preparato che consente praticamente ogni libertà. Sono ammesse esclusivamente vetture di produzione brasiliana e le grosse Chevrolet Opala hanno facilmente ragione dei numerosissimi Maggiolini VW, elaborazioni della vettura brasiliana più diffusa ed economica.

Poi il Gruppo 4, vetture sport di produzione nazionale e con motore brasiliano senza limite di cilindrata. Sono una trentina in tutto il

Paese, spesso rudimentali anche se nettamente migliorate rispetto ad un paio d'anni fa quando le vedemmo per la prima volta. La realizzazione migliore è quella di Avallone, una grossa biposto del tipo Can-Am ottenuta partendo dalla Lola T142 di Formula 5000 di cui riprende le sospensioni. Avallone ha realizzato già alcune di queste auto: «Ho cominciato utilizzando i pezzi della Lola che avevo guidato nella stagione europea quattro anni fa. Anche il telaio è ispirato a quello di questa marca benché sia costruito interamente in Brasile. Le macchine che vendo montano il motore Chrysler V8 di 5000 cc prodotto in Brasile ma chi vuole può scegliere anche altri propulsori. L'anno prossimo produrrò anche una 2000, sempre come adattamento brasiliano della Lola».

Poi ci sono gare per i gruppi 5 e 7 che rispecchiano il regolamento internazionale e dove le auto che gareggiano sono di importazione. Per via delle tasse il parco è piuttosto modesto: una Porsche 908 (quella venuta anche in Europa per la prova mondiale di Zeltweg, patrocinata dalle sigarette Hollywood), una 907, una 333 Alfa, un paio di Lola 2000 e qualche altra macchina meno recente. Per il gruppo 7 la situazione è ancora più indefinita e non si va oltre un'Avallone con motore Chevy 7000 di importazione ed ad una macchina costruita dall'ex pilota Chico Landi. Molto poco in definitiva tanto che le gare sono spesso unificate tra gruppo 4, 5 e 7.

«Purtroppo hanno eliminato il gruppo 2 turismo» lamenta Piero Gancia, italiano di sentimenti tanto da rimanere legato alla scuderia Jolly Club ma oramai brasiliano di fatto, «quando avevamo qui le GTA Alfa e prima ancora le Giulia TI Super si vedevano veramente corse di livello europeo. Oggi hanno vietato le macchine di importazione e con la sola produzione nazionale non si ha uno spettacolo adeguato.»

Di fronte a tanta incertez-

za cosa può fare il pubblico? Il Brasile è un Paese di entusiasti, è il Paese del samba dove il ritmo degli eventi si vuole sentirlo dentro per partecipare. E' il Paese dove gli urli della folla coprono quello dei motori — unico per mia esperienza — quando un pilota di casa vince. E' un Paese arrivato all'automobilismo da poco, dove subito si è vinto il Campionato del Mondo, ma dove manca ancora una automobile alla portata di tutte le famiglie (il Brasile non ha ancora avuto una macchina per tutti come è stata da noi la Fiat 600 degli anni cinquanta).

«Qui credono veramente che basti andare in Inghilterra a fare la Formula Ford per diventare Campioni del mondo.»

Povero Emerson, la seconda volta che ci ha ripetuto questa convinzione non era felice. In un box di Interlagos, in un giorno in cui non aveva vinto.

«Bisogna vincere, non pensano che i miei avversari sono dei Campioni. E' quasi come se credessero che tutto sia molto più facile di quello che in effetti è. Oggi sono andato forte come forse non avevo mai guidato ad Interlagos, ho anche rischiato molto, eppure nessuno si è accorto perché non potevo sta-

re in testa e credo che il pubblico sia rimasto deluso.»

Questo pensiero, raccolto a caldo subito dopo una delle gare della Temporada, non rispecchia certo quello che Fittipaldi ben sa del suo pubblico. Rispecchia invece uno stato di cose molto delicato: in Brasile ci sono i Campioni (ma corrono quasi sempre in Europa e non bastano radio-cronache e televisione a fare capire completamente la fatica dei loro successi), presto in Brasile ci saranno gli autodromi (ma noi sappiamo quanto è difficile averli se si vogliono far funzionare), ci sarà anche un parco macchine interessante, di tipo europeo (queste però forse un po' meno presto). Manca invece il pubblico dell'automobilismo. Quello che abbiamo visto alle ultime tre Temporade e quello che c'era alla gara di Formula Uno non era pubblico, era folla accorsa ad applaudire i campioni brasiliani. Una folla che è contenta solo se vince il pilota di casa e che è difficile richiamare sulle piste se il campione non c'è.

Eloy Menezes: «Non crediamo che l'automobilismo possa superare il calcio come popolarità, ma gli andrà sempre più vicino».

Ascoltando Menezes viene

da pensare che l'automobilismo brasiliano sia in una situazione molto particolare: si trova come quelli che cominciano a costruire una casa partendo dal tetto (il Campionato del Mondo vinto in questo caso) ed allestiscono una sottile impalcatura tutta attorno per non far vedere che le fondamenta mancano ancora.

Potremmo concludere anche qui, cavandocela benissimo, visto che il problema non è nostro. Invece vogliamo dire qualche cosa in più, una in particolare: in Brasile ce la faranno.

### I tricicli alla TV

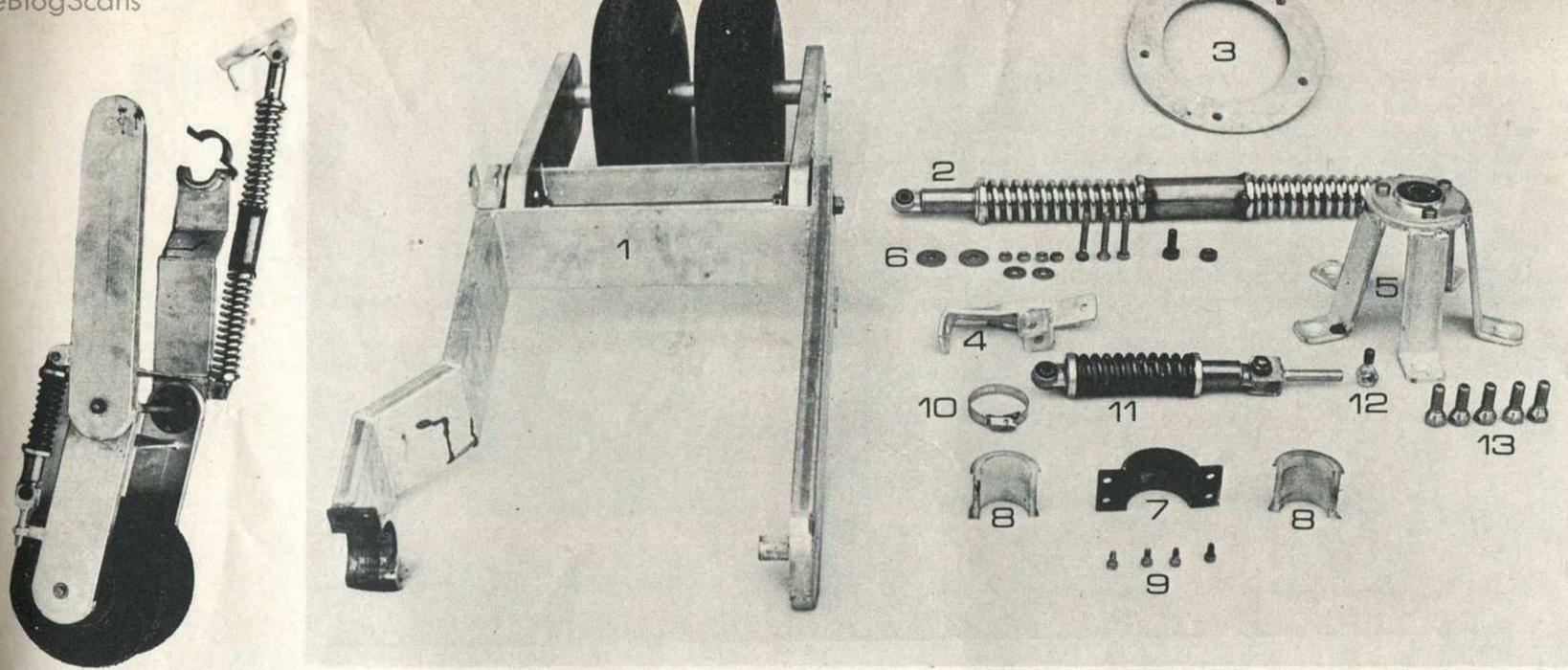
Tra le tante ragioni che lo fanno credere vogliamo citarne una che per spontaneità costituisce l'esempio migliore: la passione dei ragazzi e perfino dei più piccoli «carioca» per le corse. Una passione che sta prendendo posto nel cuore dei giovani alle tradizionali partite di calcio giocate sui campetti improvvisati ovunque o sulle lunghe spiagge oceaniche. Per rendersi conto di come facciano le cose sul serio bisogna vedere le corse delle mini-auto sulla pista di kart di San Paolo, coi ragazzini impegnatissimi con tanto di caschi e tute, sui loro piccoli prototipi spinti da motori di 150 cc monocilindrici. Bandiere regolamentari, schieramenti di partenza secondo i tempi in prova, gare in qualsiasi condizione, pioggia scrosciante inclusa, corona e giro d'onore per il vincitore hanno in questo automobilismo minore la stessa importanza che occupano in quello professionistico.

Come se non bastasse dietro a queste giovani leve ne sono già pronte altre, quelle dei piccolissimi che a buon diritto hanno ottenuto di fare organizzare gare per tricicli. Non è uno scherzo: corrono rispettando regolamenti precisi, vengono ripresi alla televisione e sulle tutine o sui caschetti spesso hanno il nome di Fittipaldi.

Gabriela Noris



Qui sopra, un prototipo alla brasiliana. Lo styling lascia un po' a desiderare. A sinistra una pilotessa in erba ed un gommista già... adulto



A sinistra, il braccio snodato completo, pronto per essere applicato e una panoramica dei pezzi componenti un singolo braccio. Sotto, l'evoluzione completa dell'applicazione prevede il montaggio di pattini, o sci anteriori, che sono in collaudo

# Col... grappino si guida meglio il «cingolato»



## SPECIALE PER AUTOSPRINT

**CORTINA D'AMPEZZO** - C'era da immaginarselo che gli amici dell'Autozodiaco, dopo il convincente successo dei loro dune-buggies non si sarebbero fermati alla sola utilizzazione della pulce, ma avrebbero continuato a sperimentare i veicoli più «strani» per rimanere al passo con le varie mode o per mettere in pratica i loro fantasiosi sogni. E non potevano quindi limitarsi a una vetturella che trovasse il suo limite nelle dune sabbiose delle estati più assolate: non potevano non sentire il richiamo del fuoristrada, che ormai sta prendendo una gran parte di amanti della solitudine e di sentieri poco battuti. Per di più l'inverno si presentava alle porte: da tutto ciò è nata l'idea di trasformare l'ormai camaleontica dune-buggy (oltre che vetturella da spiaggia, pulce delle dune, è stata anche modificata a mezzo anfibio!) in un vero e proprio gatto delle nevi, dotato di cingolatura atta a superare pendii e discese come prima solo pochi mezzi particolarmente specializzati potevano fare. In pochissimo tempo si sono realizzati i primi prototipi: già al Salone di Torino faceva bella mostra una cingolatura aggressiva.

Siamo stati i primi ad avere a disposizione una di queste vetture e la nostra prova su strada è servita agli stessi costruttori quale ennesimo collaudo: non ci siamo infatti limitati a poche centinaia di metri sulla neve, ma abbiamo usato il mezzo per circa quindici giorni percorrendo quasi un migliaio di chilometri (non tutti con i cingoli, ovviamente) in situazioni diverse. Abbiamo scelto la zona dolomitica perché eravamo certi di trovare una discreta consistenza nevosa, memori anche degli scorsi anni, quando veramente un mezzo del genere sarebbe stato la manna del cielo: ma invece niente, pochissima neve, e per di più oltre i duemila metri.

Non ci siamo comunque scoraggiati per questo: i passi erano sufficientemente ricoperti per cui abbiamo studiato un itinerario circolare che da Cortina, salendo fino al passo Falzarego ci portasse attraverso la Valparola (che in genere è chiusa nella stagione invernale, almeno fino a Pasqua) in Val Badia, poi attraversando ancora il passo di Campolongo, oltrepassata Corvara ci riportasse ai piedi del Falzarego, dalla parte di Arabba, per poi risalire il medesimo valico e ritornare verso la base.

La partenza è stata senza problemi: ci avevano fornito, a scanso di spiacevoli contrattempi, una vettura dotata di due batterie, per cui la messa in moto era assicurata in ogni caso. Bardati di tutto punto (tutto il giro l'abbiamo fatto senza i fianchetti della cappottina, quindi esposti alla temperatura che non superava di certo i zero gradi) abbiamo attaccato le prime rampe del Falzarego partendo da Pocol, dove già la neve molto dura, o meglio il ghiaccio copriva tutta la sede stradale.

Dopo i primi metri davanti agli alberghi, dove i cingoli trovando qualche macchia d'asfalto produceva-

no un rumore da carro armato, saliti i primi tornanti abbiamo trovato qualche rettilineo e qui abbiamo lanciato subito il mezzo. Sulla neve era diventato silenziosissimo: abbiamo subito raggiunto una velocità sui 40 kmh, innestando fino la terza marcia e probabilmente saremmo riusciti a mettere anche la quarta se la colonna ininterrotta di macchine ce lo avesse permesso.

Quindi una velocità superiore ai 50 orari si poteva anche toccare: bisognava stare molto attenti però poiché le gomme anteriori nel nostro caso prive di chiodo o catene, avevano una direzionalità limitata a cau-

sa delle profonde carreggiate create dai mezzi con catene. Consigliabile quindi non spingersi a tali velocità, a meno che la strada non sia perfettamente liscia: in tutti i casi bisogna stare attenti ai tornanti, che vanno presi con una certa cautela altrimenti l'avantreno tende ad andare per i fatti suoi. I cingoli invece non hanno problemi: mordono la neve battuta con decisione, sollevando un leggero pulviscolo, per cui è consigliabile per lunghi tratti mantenere la cappottina, anche se i larghi parafranghi posteriori servono abbastanza a riparare dalla neve. Con il motore 1200 strettamente di serie quasi tut-

to il passo si può percorrere in seconda, tranne i tornanti, a meno che non si debba stare in colonna per il traffico.

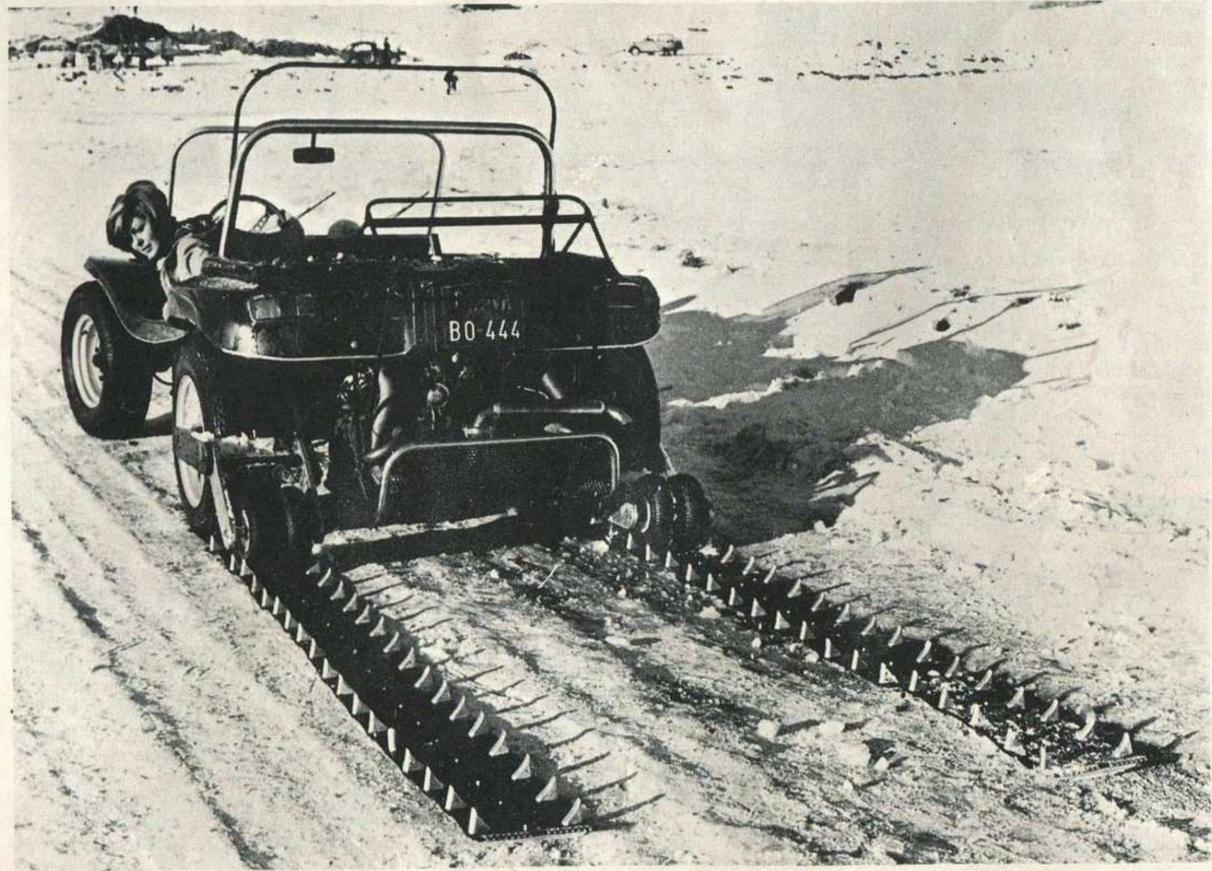
Superiamo con facilità il Falzarego e ci inoltriamo nello stretto budello (la strada è aperta quasi per una sola carreggiata, però con molte piazzole) che porta in Valparola. Lo scenario di questo sconosciuto passo è a pochi noto: poche macchine per fortuna vi transitano e diverse volte siamo costretti a entrare nella neve per far passare auto che scendono e probabilmente sono più in difficoltà di noi. In tutti casi i tedeschi, che incontriamo in maggioranza, ci ringraziano della cortesia rimanendo nello stesso tempo ammirati per la novità del mezzo e la capacità dello stesso di uscire dai mucchi di neve nei quali ci cacciamo.

Spuntino rapidissimo e riprendiamo: la strada è ancora tanta e cerchiamo di non rientrare con troppo buio, non tanto per la luce quanto per evitare il freddo tremendo che col calar del sole scende su questi paesi. Anche il Campolongo si rivela una passeggiatina per bambini per il nostro mezzo: ci fermiamo una ennesima volta a controllare lo stato dei cingoli e soprattutto per regolare l'ammortizzatore esterno. E qui troviamo i primi segni di lieve cedimento: abbiamo perso un paio di denti di contenimento del cingolo sinistro e ci accorgiamo che alcuni bulloni che li trattengono non sono perfettamente avvitati.

Per maggiore sicurezza quindi diamo una passatina a tutti i bulloni, che fino al termine del nostro giro non risentiranno più dell'inconveniente. Naturalmente lo faremo presente ai costruttori, che per tutti i modelli seguenti prenderanno provvedimenti acciocché ciò non si verifichi più.

Calano rapidamente le tenebre che ci sorprendono in cima al Falzarego, dove ci fermiamo ancora per sgran-chirci le gambe: a dire il vero la posizione di guida non affatica eccessivamente, la posizione del sedile avvolgente è soddisfacente, ma la scusa è buona per bersi un altro bicchierino di grappa. E così tonificati scendiamo di nuovo a valle, con i fanali accesi e questa volta senza particolare traffico: forse rincuorati dalla impossibilità di fare cattive figure proviamo a scendere compiendo qualche curva azionando i freni manuali che agiscono indipendentemente sulle ruote posteriori. Bè, anche questa è una maniera per curvare: ma noi vi consigliamo sempre di usare il volante...

Leopoldo Canetoli



Applicare il nastro cingolato è semplice: quando avrà abbracciato la circonferenza della ruota, passando naturalmente dietro al doppio ruotino, lo si potrà agganciare piegando il braccio su sé stesso con un crick. Poi si allenterà il crick e nello stesso tempo si dovrà registrare l'ammortizzatore