

Da PALERMO con rancore:

nasce un « caso TARGA »?

# Contestato FERRARI

PALERMO - « Le dichiarazioni dell'ing. Enzo Ferrari secondo cui, dal prossimo anno, la Targa Florio si vedrebbe negata la validità del mondiale Marche ci risultano prive di fondamento; crediamo anzi di poter escludere una tale eventualità visto che come organizzatori della manifestazione dovremmo almeno averne sentito parlare ». Queste secche parole dell'avvocato Nino Sansone, presidente dell'Automobile Club di Palermo, pronunciate durante la consueta presentazione dell'ormai imminente 56. Targa Florio hanno « schiarito » l'orizzonte degli sportivi siciliani che domenica mattina avevano letto con perplessità, su un quotidiano palermitano, una dichiarazione rilasciata dal « commendatore » al giornalista siciliano Pietro Rizzo, nel corso dell'inaugurazione della pista di Fiorano, secondo cui uno dei motivi che riduceva l'interesse della Ferrari per la corsa di Florio era da ricercare nella imminente cancellazione della prova isolana dal campionato internazionale marche.

Dopo aver puntualizzato che, contrariamente a queste voci, la Targa Florio sta concretamente « aggiornandosi » per far fronte alle pressanti esigenze delle moderne competizioni automobilistiche sul piano tecnico, agonistico, spettacolare e principalmente della sicurezza, Sansone ha annunciato che il circuito di Paul Ricard, al Castellet, sarà quanto prima meta dei tecnici dell'A.C. Palermo che ha intenzione di realizzare, in un futuro parecchio prossimo, un impianto particolarmente efficiente e selettivo, non lontano dal capoluogo dell'isola.

Sansone ha poi passato in rassegna le probabili partecipazioni di rilievo alla Targa Florio. Fuori la Matra (impegnata con Le Mans come unico obiettivo) e le Lola tre litri (ma Bonnier porterà in Sicilia i due litri che l'anno passato stupirono tutti per l'eccezionale exploit), sarà il risultato di Brands Hatch a far orientare Wyer a una eventuale partecipazione della Gulf-Mirage alla prova madonita. Interpellato a Sebring proprio dall'organizzatore della Florio su una eventuale venuta in Sicilia, Wyer aveva risposto di sapere, per il momento, soltanto « che la macchina era arancio e azzurra... » lasciando aperta quindi la porta a ogni possibile soluzione.

Certamente al via invece l'ALFA ROMEO, con quattro vetture per i piloti Elford, Vaccarella, Marko, de Adamich, Stommelen, Van Lennep, Galli ed Hezemans. Gli uomini di Chiti tenderanno evidentemente il tutto per tutto per portare a casa un risultato di rilievo, un « bis » dello scorso anno, nella gara di campionato che più di ogni altra li avvantaggia sulla Ferrari.

Il « Cavallino », dal canto suo, avrà al via un 312 per la coppia esordiente Munari-Merzario e, quasi certamente, un'altra vettura per Redman e Larrousse. Questa partecipazione è ovviamente condizionata dal risultato di Brands Hatch e dalla ventilata soppressione della 1000 Km di Spa. In questa circostanza si è appreso che già da tempo Ickx e Regazzoni avrebbero chiesto al « Drake » una vettura per la prova siciliana ottenendo però solo una lunga serie di dinieghi.

Fra le novità al regolamento fanno spicco le prove ufficiali suddivise in due sessioni (ma nella stessa giornata, visto che non si può bloccare per due giorni di seguito una strada nazionale) dalle 9,30 alle 12,30 e dalle 13,30 alle 16,30 di giovedì 18 maggio. L'interruzione di un'ora permetterà il recupero delle vetture rimaste eventualmente ferme sul circuito. Dopo le prove ufficiali verrà diramato l'ordine di partenza che vedrà al via soltanto i primi ottanta tempi in assoluto. Una clausola del regolamento consente la qualificazione anche con una vettura di classe e categoria diversa (purché verificata) da quella con cui si è iscritti. Questa soluzione consentirà, per fare un esempio limite, a un pilota di una 312 di prendere regolarmente il via avendo provato, mettiamo per un'avaria alla sua Ferrari, con... un'HF 1,6.

Nei confronti delle Turismo (si è parlato di alcune Ford-Capri ufficiali) gli organizzatori si sono riservati la possibilità di ammettere cinque vetture per classe (dalle 1600 in su) se non si dovesse raggiungere un numero sufficientemente elevato di partenti nelle altre classi.

Notevoli, come di consueto, le misure di sicurezza, con oltre 140 commissari di percorso e con un nuovo impianto radio a onde ultracorte che potenzierà ancora di più il delicato settore dei collegamenti. Le iscrizioni si chiuderanno sabato 29 aprile. La prima vettura partirà domenica 21 maggio alle ore 9.

Giulio Mangano



## Più faticoso per il « Drake » vincere in TV che in pista

« E' un onore per noi assegnare il titolo di campione della domenica sportiva a Enzo Ferrari », così ha commentato Pigna le decisioni della settimanale giuria televisiva. Ci sono volute ben quattro vittorie della Casa italiana per arrivare, finalmente a questo riconoscimento! A dir il vero fino a un terzo della trasmissione PIGNA non aveva ancora detto della vittoria-poker ferrarista; poi il presidente della giuria in studio, il capitano del Genova Rugby ha annunciato il voto a Ferrari, ricordando così al teleman la sua distrazione. Ferrari ha vinto... il titolo con 5 voti, un successo più sudato di quello ottenuto in pista dai suoi piloti. Hanno votato per lui: Cerulli (Gazzetta Modena), Mosca (Gazzetta Sport), Biscardi (Paese Sera) e Cinti (Stampa Sera). Naturalmente ha votato contro l'anti-automobilistico caposervizio sport del « Resto del Carlino » (di Bologna!).

A proposito: ma perché non c'è stato un applauso dopo la proclamazione? Il dispetto (del regista Beneck?) era forse tanto che non è stata accesa la solita « scritta » che dà via libera al battimani?

*La situazione è molto seria: si può anche temere che Enzo Ferrari (soprattutto se le sue 312 P vinceranno anche a Monza e a Spa, toccando così il tetto irraggiungibile dei 120 punti iridati, con tre mesi d'anticipo sulla conclusione reale del Mondiale Marche) decida di disertare addirittura sia la Targa Florio che la 24 ORE di LE MANS, i cui organizzatori negli ultimi due anni non è che abbiano adoperato molta diplomazia col « Drake »!...*

### DALL'INVIATO

BRANDS HATCH - E' stata la più convincente vittoria della Ferrari in questa sua trionfale stagione di corse di lunga lena, per il Campionato mondiale marche; perché il confronto con i più diretti avversari dell'Alfa Romeo è avvenuto su un terreno a questi più favorevole e perché la loro difensiva è stata veramente strenua. Si attendeva, infatti, con impazienza questa 1000 chilometri di Brands Hatch, per avere un quadro definitivo dei valori in gioco, considerando i vantaggi che un circuito a conformazione medio-veloce come questo lasciano ad un telaio del tipo tubolare 33TT3 Alfa Romeo e ai motori ad otto cilindri in generale, nell'eterno gioco delle utilizzazioni. Quindi, le condizioni più ideali per annullare i divari di potenza, una volta raggiunto l'equilibrio dei pesi, e per mettere le due vetture, con la Lola-Ford da terzo incomodo, su un piano tanto più ravvicinato.

Bisogna dire che le tre litri della Casa milanese, si sono presentate qui in condizioni di preparazione davvero eccellenti, tanto da disputare tutta la corsa senza in-



Anche nelle 1000 BOAC  
le ALFA ROMEO  
«ancelle» FERRARI

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

AUTO  
SPORT  
NT

# domenica SPRINT



Nella «doppietta» a catena  
delle 312 P rimane soltanto  
questa amarezza, anche nel  
giorno della vittoria più bella

# Sempre 2 senza 3

## (REGAZZONI senza corrente)

A sinistra, le tre 312 P in fila, poco dopo il via. Guida Regazzoni, che poi dovrà cedere la prima posizione a Ickx, ed infine sarà rallentato da noie di accensione. Terzo è Peterson, mentre più indietro vediamo l'Alfa di Revson e le Lola di Wisell e Craft

convenienti di rilievo e impiegando altresì i motori più potenti di cui potevano disporre. Insomma, il massimo sforzo tecnico che poteva fare nella forma più completa e lodevole. Ma i mezzi sono stati insufficienti dinanzi alla supremazia sfoderata dalla Ferrari; e perdere in questo modo, con tutti gli onori dopo aver dato il massimo, non è degradante e costituisce soltanto uno stimolo importante a progredire.

### Le «quote» dell'ALFA

Ora nel bilancio generale dei valori, bisogna aggiungere che la Ferrari ha fatto sentire il peso della sua compiutezza globale, dall'efficienza dell'autotelaio, alle caratteristiche aerodinamiche alla preparazione e alla organizzazione di corsa nondimeno, in presenza di un certo equilibrio per i pneumatici, con qualche linea forse a favore della Firestone su questo terreno, e tutto sul fattore motore che si finisce per attribuire i meriti maggiori di questo successo.

Perché, se sotto ognuno dei principali punti di vista mol-

te equivalenze si sono avute, la soluzione definitiva l'ha data il livello di potenza dimostrato dalle dodici cilindri modenesi, sia come punta massima, sia come ampiezza di utilizzazione. Il livello ci è parso quello dei 450-460 cavalli fra diecimila e undicimila giri, lo stesso che questo motore metteva in luce un anno fa, quando le doti di tenuta non interessavano come oggi e si puntava tutto sulle prestazioni massime, come è dimostrato dall'andamento dei tempi sul giro dall'anno scorso a quest'anno. Ed è una grossa conquista tecnica riuscire a riproporre questa larghezza di resa in congiunzione con caratteristiche di tenuta alla distanza davvero rimarchevoli. Perciò, le quote comprese fra 434 e 445 cavalli a 9600-9800 giri dei motori Alfa Romeo, pur con tutti i vantaggi nelle utilizzazioni concesse dalle maggiori concentrazioni e delle più favorevoli curve di coppia, non sono bastate a colmare le differenze appunto su un tracciato di meno di 180 km orari di media sul giro come quello di Brands Hatch.

In questi termini essenziali si è ridotta l'aspra contesa Ferrari-Alfa Romeo in questa decisiva prova inglese; è

stato un confronto tecnico di altissimo valore, e se il vincitore esce con tutta la piechezza di una supremazia tecnica veramente globale, va sottolineato la portata di questo trionfo e spiegata proprio dal livello indicato dalle vetture superate. Tanto più che in questo genere di competizioni non valgono le prestazioni in assoluto, quanto la dimostrazione tecnica di insieme, basata sul numero delle macchine portate al traguardo e sulle loro condizioni finali. Ora, la Ferrari ha corso sempre nettamente in testa

**e in ITALIA?**

**24 ORE su 24  
LE MANS  
negli USA!**

• Il programma televisivo più lungo del mondo sarà la trasmissione della 24 ORE DI LE MANS, completa in tutto e per tutto, che andrà in onda nei teatri americani nel prossimo giugno. Il biglietto per tutte le 24 ore, con la possibilità di assentarsi per fare un pisolino e poi tornare, costa circa 15.000.

fino a pochi giri dalla conclusione, con tutte e tre le sue macchine, ridottesi poi a due per il ritardo in cui è incappata quella di Regazzoni-Redman; nondimeno, se la pressione non è stata massima, da parte dell'Alfa Romeo (le cui macchine perdevano circa un secondo al giro) non si può dire che sia mancata, come in altre prove, giacché le macchine milanesi hanno sempre marciato con bella sicurezza alle spalle, salendo alla fine sino al terzo e quarto posto, anche qui con un ritardo per la terza vettura classificata in settima posizione.

Adesso, per guardare al futuro, siamo certi che la invidiabile posizione raggiunta dalla Ferrari (con questa vittoria si è praticamente assicurata il titolo mondiale), con tutte le premesse avute, potrà progredire ulteriormente nella più completa affermazione della scuola tecnica italiana, in un genere di competizioni teoricamente più difficile. Dalla parte avversaria, l'impegno dell'Alfa Romeo è altrettanto grande, con buone prospettive, dopo questa dimostrazione, impegno rivolto ad un'ardua rincorsa, con il vantaggio di imporsi

decisamente al concorso dei costruttori inglesi che non vanno assolutamente sottovalutati.

Proprio oggi che le Lola con motore Ford-Cosworth hanno dimostrato di eguagliare le V8 Alfa Romeo, si presentano anche con una Mirage assai promettente. Infatti, all'esame dei migliori tempi in prova, le Lola-Ford sono apparse più che competitive, per bilanciare assai da vicino le Alfa Romeo in gara, prendendo perfino le prime posizioni nel momento critico dei primi rifornimenti.

### La gloria di WISELL

Dopo l'inseguimento iniziale di Revson alle Ferrari di Regazzoni, Ickx e Peterson, subito attardato Craft da una innocua uscita, era Wisell a sopravanzare l'Alfa Romeo e porsi a 15" dal trio di testa e addirittura a 10" allo scendere della prima ora di gara, per trovarsi al comando durante i primi rifornimenti dei piloti della Ferrari. Una breve gloria, durata sei giri sol-

CONTINUA A PAGINA 22

Enrico Benzing





## BOAC 1000

BOAC International 1000, gara internazionale di velocità e durata valida quale quarta prova del Campionato Mondiale Marche. Circuito di Brands Hatch, di 4.263 metri. 16 aprile

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

tanto, grazie ai minori consumi; anche se poi le macchine sparivano dalla contesa, quella di Craft per la rottura di una sospensione (triangolo inferiore) e quella di Wisell per il cedimento di un ammortizzatore, dopo un rifornimento più lungo del

razionalmente e allo spasimo.

Da parte dell'Alfa Romeo, che pure ha messo in mostra la stessa qualità organizzativa e di assistenza che l'hanno portata l'anno scorso a vincere le tre gare del mondiale marche, viste le differenze di prestazione in gara, non si è troppo insistito in

tutto arrivare la due litri Abarth di Merzario ed Hezemans dopo le sorprendenti performances in prova e dopo l'inizio di corsa altrettanto stupefacente. Infatti, Merzario, che al volante di questa vettura ha brillato più che mai, si è incuneato nei primi giri tra le Alfa Romeo di de Adamich e Galli tallonandole

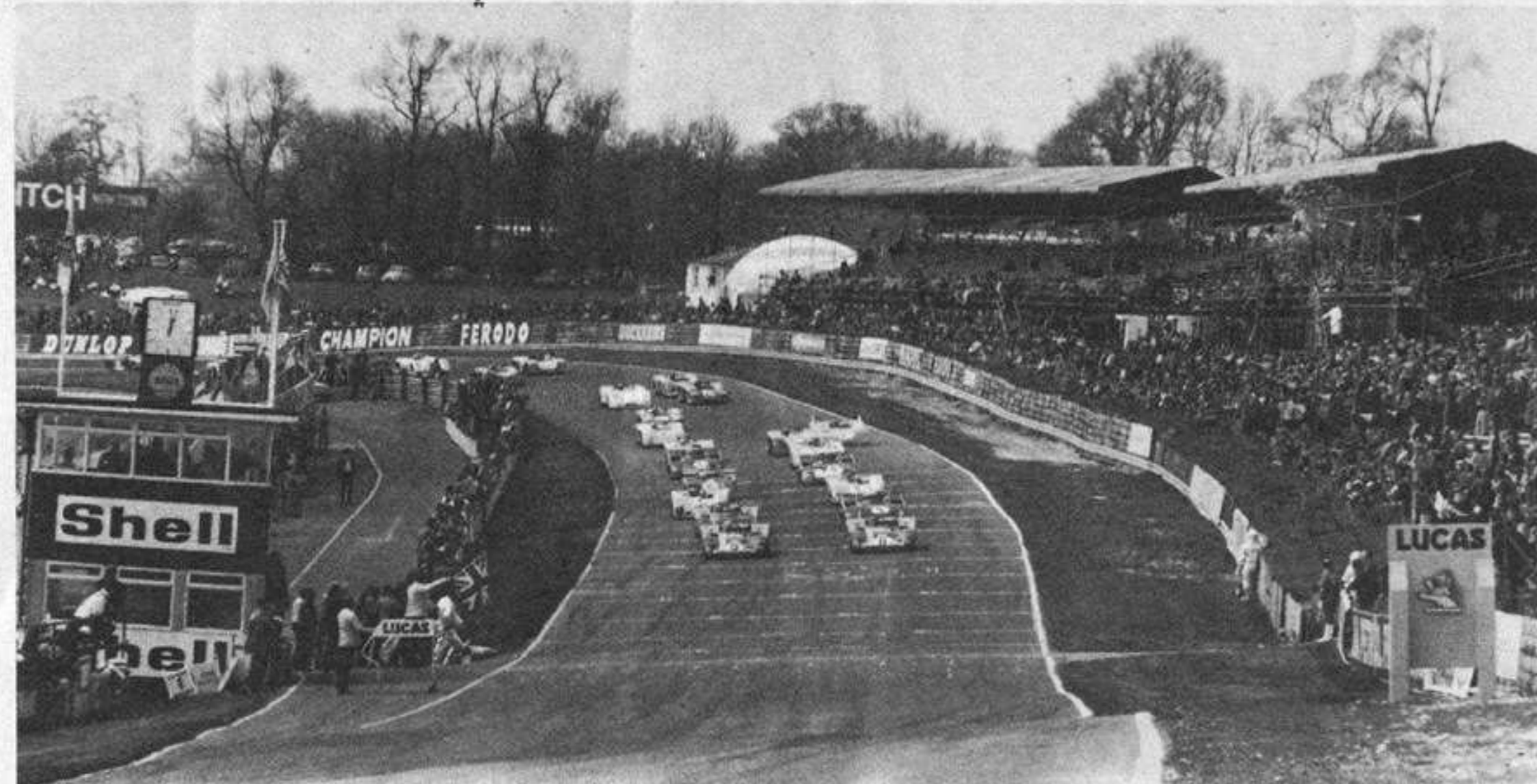
### COSI' (IN 23) AL VIA

Ickx-Andretti (Ferrari 312 P) 1'25"8	Regazzoni-Redman (Ferrari 312 P) 1'25"6
Revson-Stommelen (Alfa 33tt3) 1'28"1	Schenken-Peterson (Ferrari 312 P) 1'27"4
Wisell-Bonnier (Lola T.280) 1'28"5	Craft-Larrousse (Lola T.280) 1'28"3
de Adamich-Elford (Alfa 33tt3) 1'28"9	Merzario-Hezemans (Abarth Osella 2000) 1'28"6
Bell-Van Lennep (Gulf Mirage M6) 1'30"2	Galli-Marko (Alfa 33tt3) 1'30"0
Robinson-Migault (Chevron B.21) 1'32"0	Edwards-Hobbs (Lola T.290) 1'31"4
Josef-Casoni (Porsche 908/3) 1'32"6	Fletcher-Watson (Chevron B.21) 1'32"4
Ettmuller-Frey (Chevron B.21) 1'37"1	Gaydon-Gray (Chevron B.19) 1'34"8
Humble-May (Chevron B.19) 1'38"6	Rieder-Stuppacher (Porsche 908/2) 1'38"2
Bamford-McInerney (Chevron B.19) 1'39"9	Smith-Welpton (Chevron B.21) 1'39"5
Leguellec-Ridehalg (Dulon Porsche) 1'42"7	Lanfranchi-Markey (Gropa BMW) 1'41"1
	Berruto-Ilotte (Fiat Abarth 2000) 1'43"5

Nota: il pilota primo nominato, è quello che ha preso il via.

### BATTUTI I PRIMATI

● sulla distanza: Andretti-Ickx, media 169,170 kmh. Primato precedente: de Adamich-Pescarolo (Alfa Romeo 33-3), media 156,350 (1971).  
● sul giro: Ickx, Peterson, Schenken (Ferrari 312 P) in 1'27"4, media 175,660 kmh. Nella edizione 1971 della 1000 km BOAC, il tempo sul giro in corsa non era stato comunicato. In prova, Regazzoni



Con un paio di minuti di ritardo sull'orario previsto, le vetture si avvicinano alla linea di partenza e quindi scattano all'abbassarsi della bandiera (Attualfoto)

aveva ottenuto lo stesso tempo di 1'27"4. Il nuovo record per le 2 litri è stato stabilito da Merzario (Abarth-Osella) in 1'29"5, media 171,540 kmh.

### COSI' (IN 13) AL TRAGUARDO

1. Andretti-Ickx (Ferrari 312 P) giri 235 in 5.55'27"5, alla media di 169,170 kmh; 2. Schenken-Peterson (Ferrari 312 P) 234 giri; 3. Stommelen-Revson (Alfa Romeo 33tt3) 233 giri; 4. Elford-de Adamich (Alfa Romeo 33tt3) 231 giri; 5. Robinson-Migault (Chevron Ford B21) 220 giri; 6. Regazzoni-Redman (Ferrari 312) 220 giri; 7. Marko-Galli (Alfa Romeo 33tt3) 220 giri; 8. Hobbs-Edwards (Lola Ford 290) 218 giri; 9. Bamford-McInerney (Chevron-Ford B19) 212 giri; 10. Stuppacher-Rieder (Porsche 908-2) 201 giri; 11. Gray-Gaydon (Chevron Ford B19) 199 giri; 12. Ettmuller-Frey (Chevron Ford B21) 191 giri; 13. Ilotte-Berruto (Abarth 2000) 190 giri; 14. Ridehalg-Le Guellec (Dulon LD11) 179 giri.

Classifica Campionato Mondiale Marche (dopo la quarta prova)	BUENOS AIRES 1000 KM	6 ORE DAYTONA	12 ORE SEBRING	1000 KM BRANDS HATCH	TOTALE
FERRARI	20	20	20	20	80
ALFA ROMEO	12	12	12	12	48
LOLA	4	6	6	6	19
PORSCHE	6	4	8	8	19
CHEVRON	8	—	—	—	16
CHEVROLET	—	3	10	—	13

La QUINTA PROVA del Mondiale Marche sarà la 1000 KM DI MONZA, in programma martedì 25 APRILE all'autodromo nazionale di MONZA (Milano)

### Ultima gara sport di Andretti

● Con la rinuncia alla 1.000 Chilometri di Monza, dati gli impegni per partecipare alla gara americana di Trenton, è assai probabile che questa di Brands Hatch sia l'ultima gara dell'anno al volante d'una Ferrari Sport. Infatti, non è certo neppure l'intervento nella prova americana di Watkins Glen.

### Formula Atlantic per « Pagine gialle »

● Il Trofeo « Pagine Gialle » (inglesi) è stato disputato sabato, alla vigilia della 1.000 Chilometri, per le vetture 1.600 della Formula Atlantic, per la disputa di questo campionato. La gara, abbastanza movimentata, con qualche incidente, fortunatamente senza danni per i piloti, è stata vinta dalla March 722 di Vern Schuppan, dinanzi alla Chevron di John Lepp e alla Brabham di Robert Salisbury.

● La MARCH ha confermato che costruisce una vettura sport due litri. Il primo esemplare sarà pronto in luglio.

previsto, a causa di difficoltà di innesto del bocchettone. La Mirage, per contro, non è mai esistita, avendo gareggiato in posizione di centro, dietro perfino alla sorprendente Abarth 2000 di Merzario, messa fuori combattimento troppo presto.

Pure la corsa delle tre Ferrari ha potuto procedere con una precisione veramente da orologeria, sottolineata anche dal fatto che tutte e tre le macchine hanno segnato lo stesso miglior tempo sul giro, nuovo primato, di 1'27"4 a 175,660 kmh di media. Un vero peccato che a Regazzoni, il più rapido in prova, sia mancata la tanto attesa opportunità di vittoria, in seguito ad un sorpasso che l'ha danneggiato, a favore di Ickx, che gli stava nella scia; peccato anche che pur la seconda posizione gli sia stata negata dopo essere stato a 55"8 dal primo ancora a una trentina di giri dalla conclusione, per colpa di una banale avaria all'impianto elettrico, che ha richiesto la sostituzione di una bobina. Altrimenti, sarebbe stato veramente un « en plein » del massimo prestigio, pur considerando che in questo tipo di corse un minimo di perdite deve essere statisticamente previsto.

Ed alla rimarchevole dimostrazione di efficienza, per macchine e piloti, va aggiunto l'importante apporto della preparazione e della organizzazione: non è retorica dire che il contributo dal box è stato enorme, quando si è vista una organizzazione così impeccabile e proficua nei rifornimenti. Basti dire che si è riusciti ad eseguirne uno, ad Ickx, in soli 29 secondi, anche con il cambio di una ruota, un vero primato che non va dimenticato per l'onore che fa all'equipe di tecnici e di meccanici della Casa modenese, impegnati assai

stretto all'abbandono con il motore in disordine: una marcia scappatagli ha portato a un inevitabile fuorigiri, con conseguente cedimento di una valvola. Non prima però di aver segnato il miglior tempo sul giro delle due litri in 1'29"5 a ben 171,540 chilometri orari di media, con grande smacco per gli spe-

ford e Galli e Marko, i quali ultimi hanno dovuto lasciare la formazione nel finale, a causa di un eccessivo consumo delle pastiglie dei freni, a vantaggio della piccola Chevron B21 di Robinson-Migault, che è salita così in quinta posizione assoluta.



Clay Regazzoni e Jacky Ickx hanno fatto la prima parte della gara così

E a questo punto ci domandiamo dove avrebbe po-

stretto all'abbandono con il motore in disordine: una marcia scappatagli ha portato a un inevitabile fuorigiri, con conseguente cedimento di una valvola. Non prima però di aver segnato il miglior tempo sul giro delle due litri in 1'29"5 a ben 171,540 chilometri orari di media, con grande smacco per gli spe-



cialisti inglesi. Alla corsa ha partecipato anche una seconda Abarth due litri, del vecchio tipo con motore a sbalzo e condotta da Berruto-Ilotte. I due piloti italiani hanno disputato una prova assai migliore e sono finiti al 13° posto, dopo una serie di piccoli guai.

Importante è stata la pun-

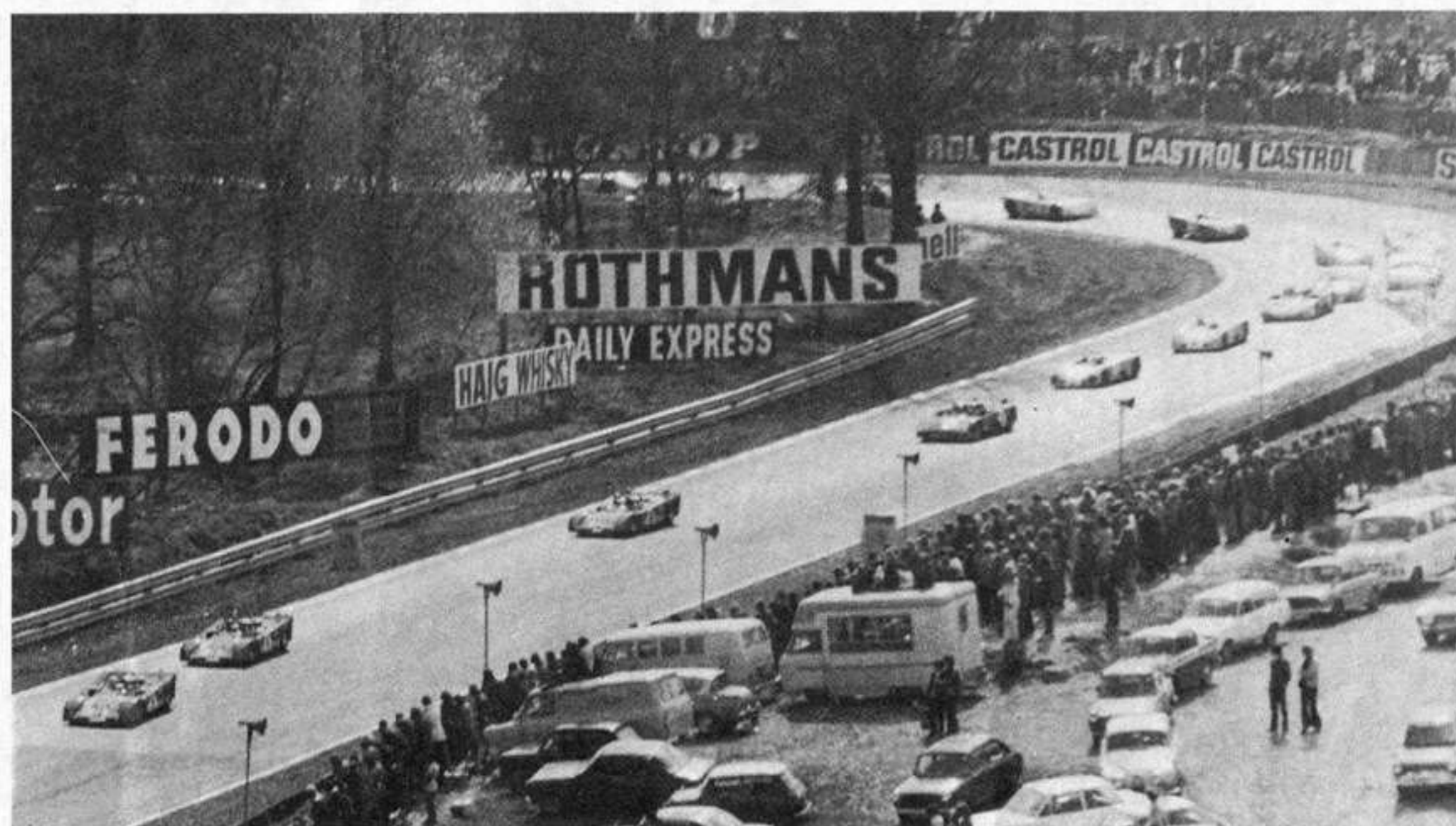
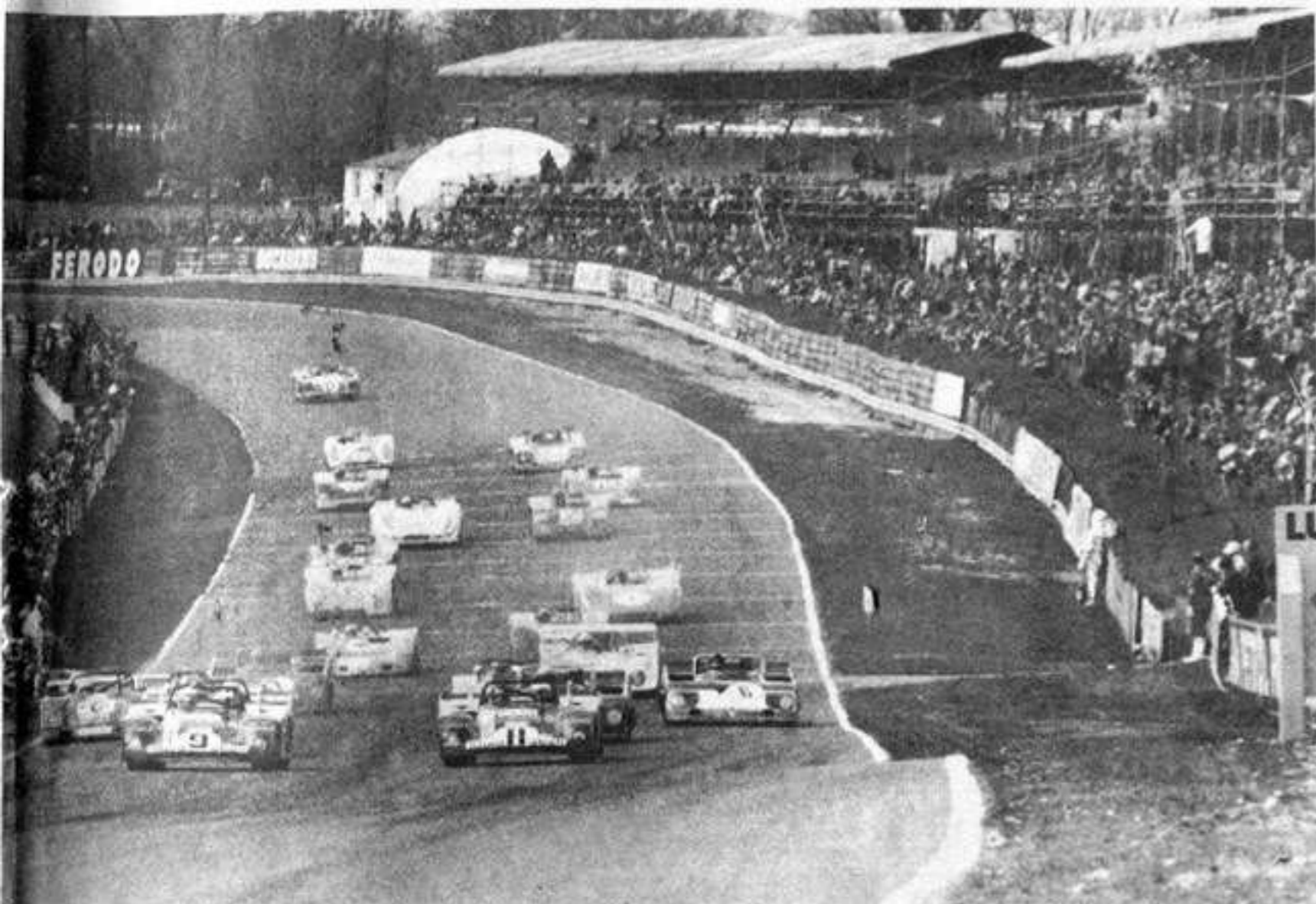
## La MIRAGE non verrà a MONZA

LONDRA - La MIRAGE è stata ritirata dalla Mille Km di Monza, perché si possa procedere ai lavori di sviluppo. E' possibile che venga ritirata anche la squadra Lola di Bonnier, che potrebbe anche dovere rinunciare alle competizioni, per mancanza di patrocinio e di finanze.

● C'è stata una dichiarazione da parte dell'associazione dei costruttori, che si oppongono all'unanimità, alle proposte riguardo alle soste o alle manche nei Grandi Premi, previste per l'anno '73.

Subito staccate le ALFA in prova

# REVSON allo sbaraglio (ma che MERZARIO!)



A destra, ecco uscire dal Druids corner le tre Ferrari di Regazzoni, Ickx e Peterson, seguite dall'Alfa di Revson e dalle due Lola T 280

tata fatta dalla Porsche 908-3 privata, ma con assistenza ufficiale, di Jost, il quale ha chiamato Mario Casoni come compagno di guida; la macchina è stata sempre in coda alle tre litri migliori, anche per scarsa preparazione e per cattiva selezione del cambio. Avrebbe potuto salire parec-

## Cofani lunghi alla « 1000 » italiana

● Sia la Ferrari che l'Alfa Romeo affronteranno le più spiccate caratteristiche veloci della pista di Monza con un sensibile perfezionamento aerodinamico delle carrozzerie. Si monteranno cofani posteriori allungati, del tipo di quelli sperimentati a Le Mans nelle prove preliminari: La Ferrari con il tipo Intermedio, provvisto d'una aletta trasversale di poppa, e l'Alfa Romeo, provando sia il tipo di Sebring, sia quello a doppie alette collaudato sulla pista francese il mese scorso.

BRANDS HATCH - Il punto di partenza per la preparazione a questa sesta edizione della 1000 Chilometri di Brands Hatch è stato abbastanza difficile, a causa della pioggia caduta abbondantemente nella mattinata del venerdì e con progressivo asciugarsi della pista soltanto a pomeriggio avanzato. E, naturalmente, è stato soltanto a questo momento che i primi tempi d'un certo rilievo hanno potuto scaturire, con un significativo 1'28" netti, a 174,470 kmh di media, di Ickx, il quale su terreno bagnato o soltanto umido ha sempre le sue risorse. Con

erano ideali ed anche gli altri ferristi li avevano trovati leggermente lunghi, per cui a tutt'e tre le macchine si decideva la sostituzione degli ingranaggi, con terza, quarta e quinta leggermente più corte. Un'ultima leggera anomalia alle sospensioni posteriori, con facilità di toccare i tempi di fine corsa, veniva facilmente ovviata. L'omogeneità delle prestazioni, detta anche dall'1'29"4 di Peterson, nonostante un brutto testa-a-coda sul rettilineo più lungo, in piena velocità, e dall'1'30"3 di Redman, Schenken non ha compiuto che pochissime tor-

BRANDS HATCH - L'episodio decisivo lo si è avuto soltanto per la scelta del vincitore, in casa Ferrari, data la forte supremazia delle macchine di Maranello: REGAZZONI-REDMAN, ICKX-ANDRETTI o PETERSON-SCHENKEN? Dopo che Regazzoni e Ickx hanno fatto segnare il miglior tempo in prova, partendo in prima fila, era chiaro che la partita doveva risolversi tra questi due piloti. Beninteso, nei primi giri di gara, giacché le superiori prestazioni sfoggiate dall'intera squadra non ammettono lotta in famiglia. Così, era Regazzoni a prendere subito il comando alla partenza, seguito da Ickx come un'ombra; i due piloti hanno compiuto, una sulla scia dell'altro, tutta la fase iniziale, divisi sempre da poche decine di secondi. Era chiaro, quindi, che questa era la posizione acquisita, giacché dopo un'ora di gara soltanto cinque decimi dividevano le prime due macchine.

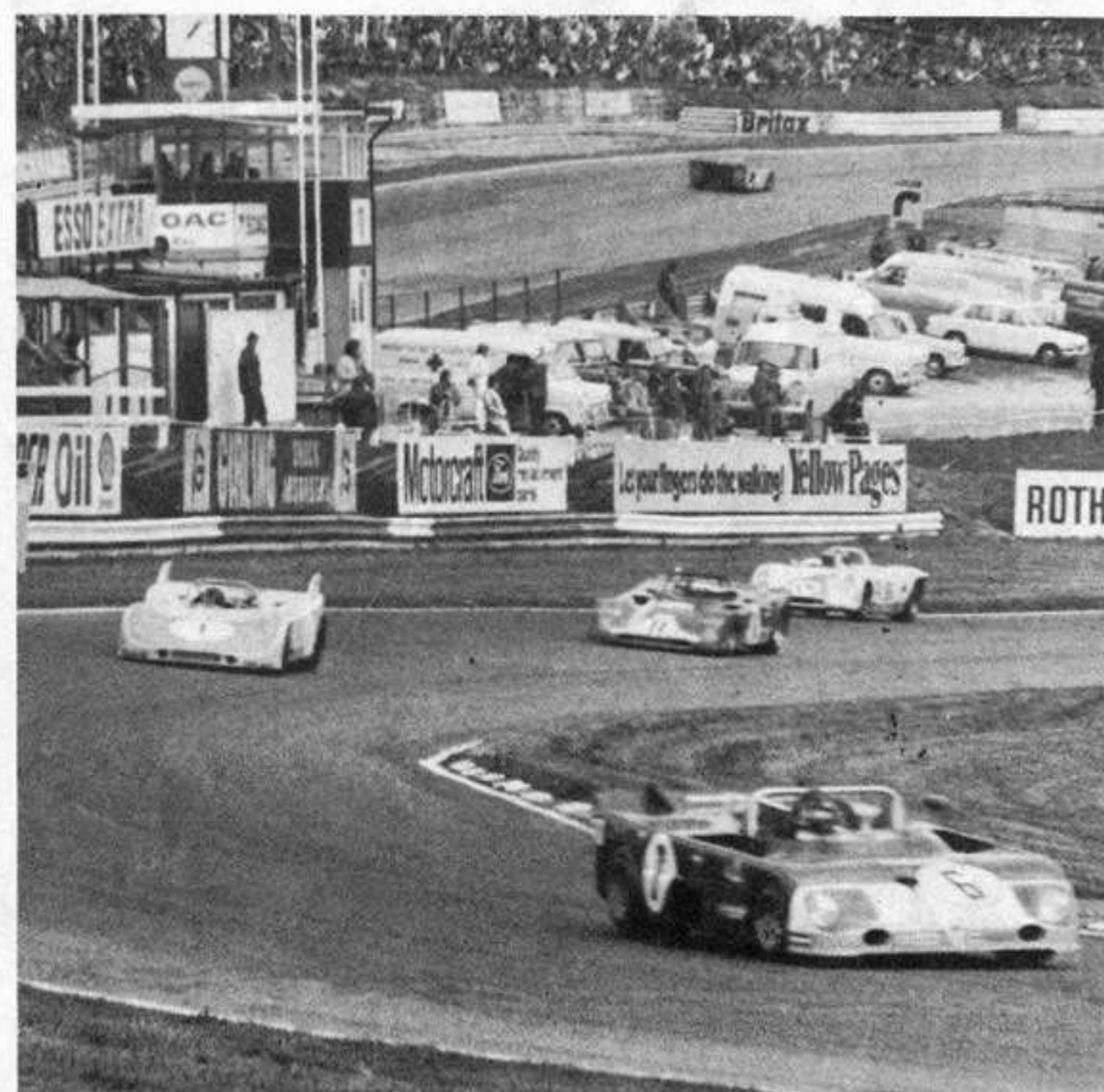
Ma tre giri dopo, allo scadere dell'ora di gara, esattamente al 42. giro, è avvenuto il fatto decisivo, l'episodio determinante: Regazzoni ha faticato molto e superare un concorrente in ritardo (pensate, un concorrente

## Perchè è il MOMENTO-CHIAVE

italiano!) e Ickx l'ha infilato all'interno della curva dietro i box, passando al comando della gara. Da quel momento, tutto era deciso a favore del campione belga, al quale va riconosciuto anche in vantaggio di aver Andretti come coéquipier, per fare veramente la coppia più forte della squadra.

Infatti, poco dopo, fra il 51. e il 53. giro, si sono avute le soste del primo rifornimento e le posizioni erano decise inequivocabilmente. Da quel momento Ickx e Andretti hanno avuto via libera e hanno lasciato il comando soltanto per pochi giri, proprio in seguito ai rifornimenti, che hanno momentaneamente favorito la Lola di Wisell; ma, appena chiusa questa parentesi, più nessuno ha potuto disturbare la marcia trionfale di Ickx-Andretti, che hanno colto così la loro terza vittoria consecutiva (la quarta per la Ferrari) in queste prove del campionato mondiale marche.

Dunque, il 42. giro è stato fatale a Regazzoni: si è trovato dinanzi la piccola Abarth 2 litri di Berruto-Ilotte, condotta dal secondo in quel momento; non è riuscito a compiere un buon sorpasso per un improvviso spostamento della vettura doppiata e ha dovuto frenare e mutare traiettoria, lasciando ad Ickx lo spazio per passare all'interno e assumere il comando. A trenta giri dalla conclusione un guai di accensione ha costretto a due lunghe fermate al box la vettura di Regazzoni-Redman che è scivolato dal secondo al sesto posto.



L'Alfa Romeo 33tt3 di Andrea de Adamich, giunto quarto assieme ad Elford, seguita dalla Porsche 908-3 di Jost, che la guidava assieme a Casoni. Segue Ickx e la Gropa-BMW di Lanfranchi

la stessa vettura, Andretti, piuttosto nuovo a questo circuito, dove ha corso nel '70 in F1, non s'è fatto troppo distanziare, con 1'29"2, mentre tutti gli occhi erano puntati su Regazzoni, il quale ha seguito Ickx fino al livello di 1'28"5. Più in là non s'è potuto spingere, perché il suo motore non glielo consentiva: piccole trafilature d'olio, infatti, ne avevano segnato i limiti di affaticamento ed in serata si provvedeva alla sua sostituzione.

Questo è stato l'unico motore sostituito alla Ferrari tra prove e corsa. Inoltre, i rapporti di trasmissione non

nate, per cui non ha valore il suo tempo; infatti, la macchina era completamente nuova (di costruzione, non di modello) ed è stato affidato a Peterson il compito di seguirne l'intera preparazione.

Alquanto distanziate sono state subito le Alfa Romeo 33TT3, nonostante l'impegno di Revson, il più rapido, con 1'29"6, mentre Stommelen non si trovava a suo agio, anche fisicamente, e restava a quota 1'30"3, contro 1'30"5 di de Adamich, questa volta

CONTINUA A PAGINA 25

l'altro. Poi il sorpasso di Ilotte...

chio la corrente, grazie alla possibilità di salvare un rifornimento; invece il cambio è peggiorato, con rottura anche di un supporto, e la macchina è stata costretta all'abbandono, poco dopo una buona prova compiuta da Casoni.

e. b.



SEI ORE  
senza mai  
altalena  
in testa

## A 50 giri

1. Ickx-Andretti (Ferrari 312P) 1.13'55"2 media kmh 173,08; 2. Regazzoni-Redman (Ferrari 312P) 1.13'55"7; 3. Peterson-Schenken (Ferrari 312P) 1 ora 14'03"; 4. Wisell (Lola T280) 1.14'06"1; 5. Revson-Stommelen (Alfa T33TT) 1.15'08"2; 6. De Adamich-Elford (Alfa T33TT) 40 giri; 7. Galli-Marko (Alfa T33TT) 48 giri; 8. Jost-Casoni (Porsche

## A 100 giri

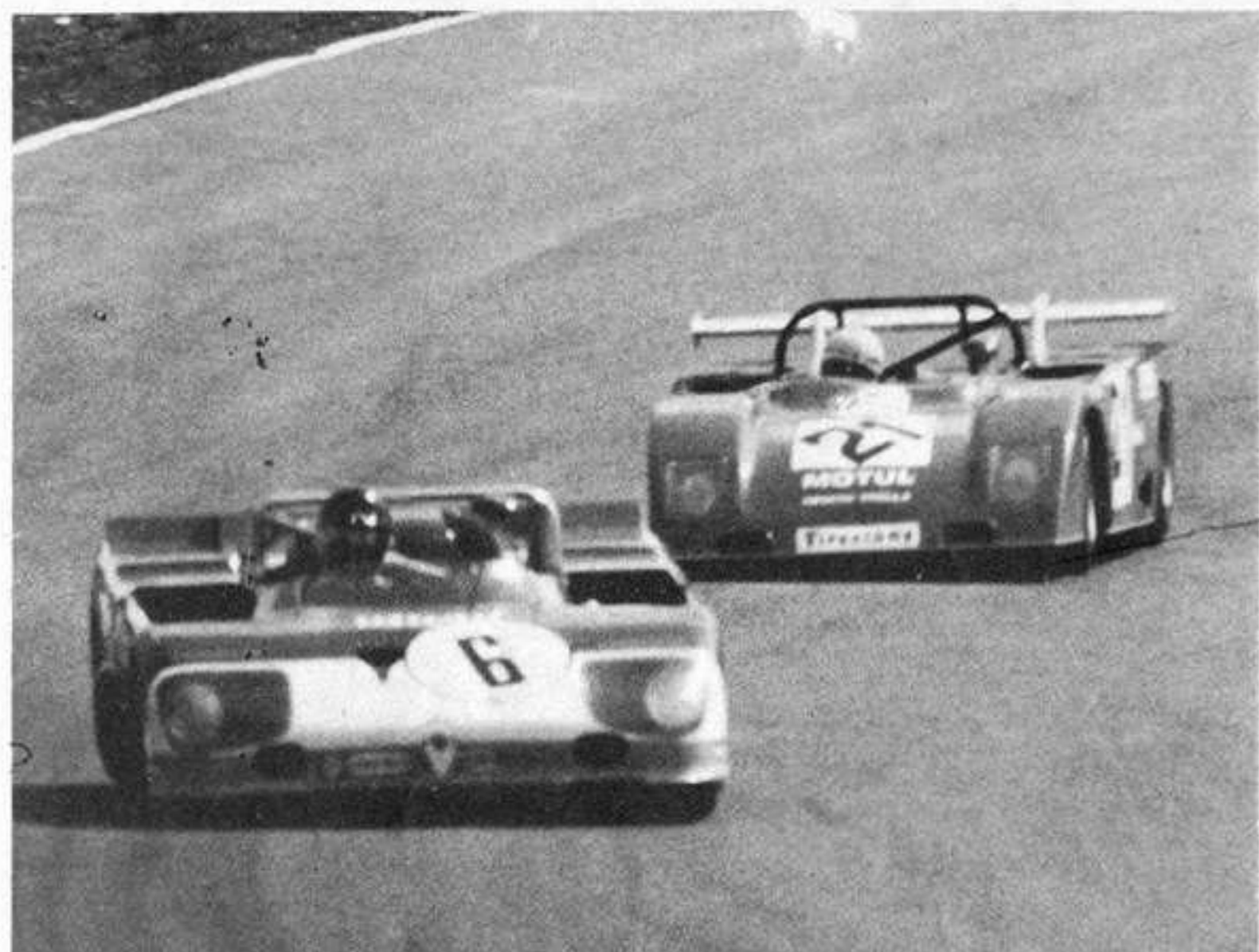
1. Andretti-Ickx 2.29'24"3, media kmh 171,27; 2. Redman-Regazzoni 2.30'; 3. Schenken-Peterson 2.30'06"5; 4. Stommelen-Revson 99 giri; 5. Elford-de Adamich 99 giri; 6. Wisell-Larrousse 97 giri; 7. Marko-Galli 97 giri; 8. Casoni-Jost 96 giri; 9. Edwards-Hobbs 95 giri; 10. Migault-Robinson 93 giri.

## A 150 giri

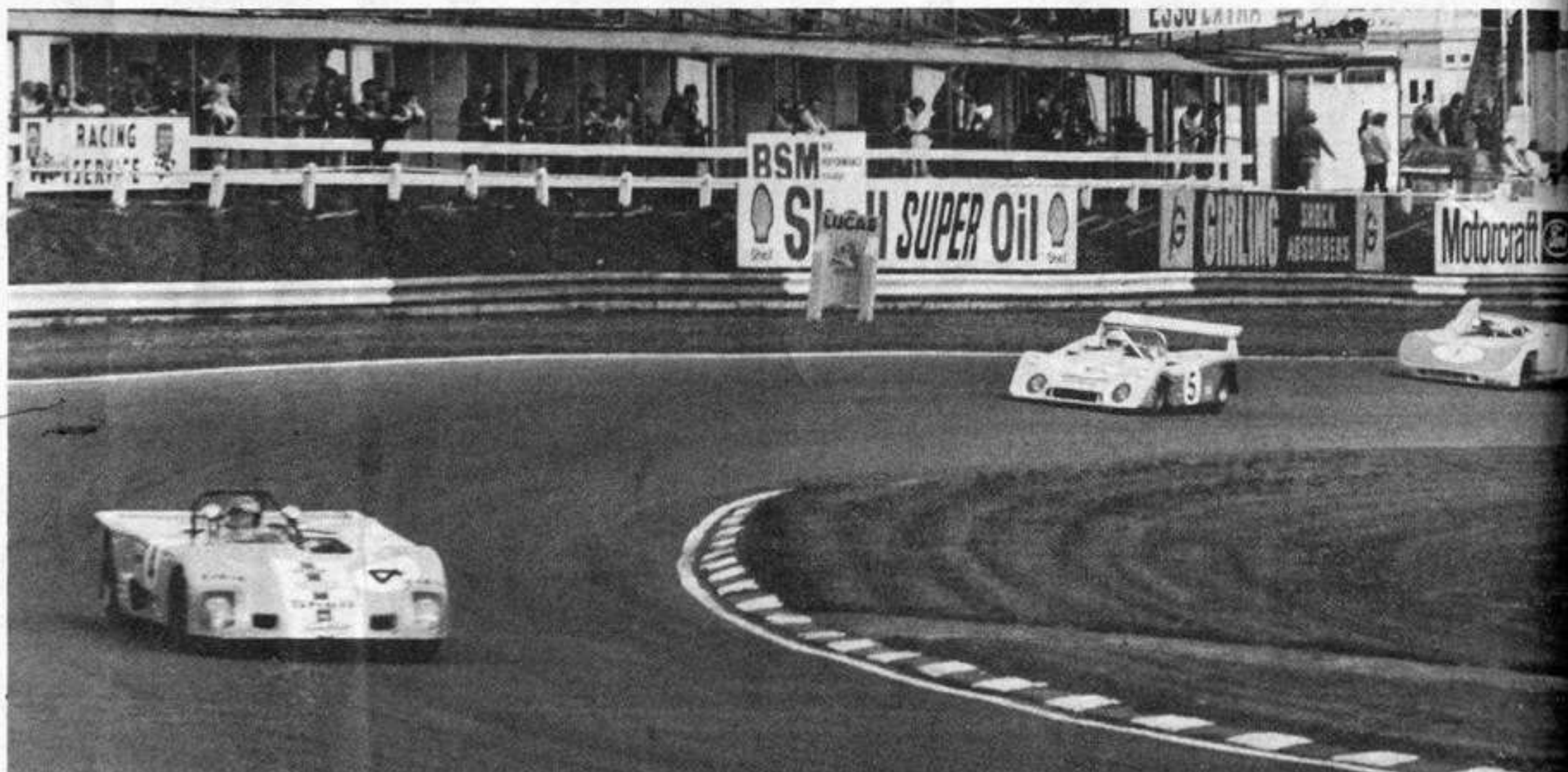
1. Ickx-Andretti 3.44'44"4, media kmh 170,79; 2. Regazzoni-Redman 3.45'40"2; 3. Peterson-Schenken 3.45'51"9; 4. Revson-Stommelen 148 giri; 5. de Adamich-Elford 147 giri; 6. Galli-Marko 145 giri; 7. Migault-Robinson 140 giri; 8. Edwards-Hobbs 138 giri; 9. Bamford-McInerney (Chevron B19) 135 giri; 10. Gray-Gaydon (Chevron B19) 127 giri.

## A 200 giri

1. Andretti-Ickx 5.00'55"2, media kmh 170,07; 2. Redman-Regazzoni 5.01'30"9; 3. Schenken-Peterson 199 giri; 4. Stommelen-Revson 197 giri; 5. Elford-de Adamich 195 giri; 6. Marko-Galli 187 giri; 7. Robinson-Migault 187 giri; 8. Edwards-Hobbs 185 giri; 9. Bamford-McInerney 178 giri; 10. Rieder-Stuppacher (Porsche 908-2) 169 giri.



Ancora de Adamich, con la 3 litri Alfa, che si trascina in scia la sempre più sorprendente 2 litri Abarth-Osella di Arturo Merzario



Reine Wisell, con la Lola, è stato l'unico (ritardando il primo rifornimento) ad andare in testa al posto delle Ferrari. Lo vediamo seguito dalla Mirage di Bell e dalla Porsche di Jost e Casoni

# Solo la LOLA ci ha provato in velocità...

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

**BRANDS HATCH** - La Ferrari ha ottenuto di nuovo un primo e un secondo posto convincenti alla BOAC 1000, con Andretti-Ickx davanti a Peterson-Schenken, e fino all'ultima ora si sarebbe detto che stesse per occupare le prime tre posizioni, in questa gara in cui la squadra di Modena ha nettamente dominato. L'unica sfida, dal punto di vista della velocità, è partita dalle Lola ma non è durata molto e, grazie alla loro resistenza, sono state le Alfa a occupare i due posti successivi. Quinta una Chevron, davanti alle tre vetture Ferrari e Alfa.

Si potrebbero esaminare questi risultati sullo sfondo delle previsioni e delle indicazioni fornite dalle prove. Alcuni grandi « esperti » (si fa per dire) ritenevano, prima della corsa, che l'accidentato tracciato di Brands Hatch avrebbe potuto handicappare le Ferrari, favorendo le Alfa. Addirittura, un pilota della Ferrari ha osservato: « Se le Alfa potranno mai mettersi al nostro passo, accadrà qui ». Invece in prova le Ferrari sono sempre state in testa ed erano anni che in Inghilterra non si vedeva una squadra Ferrari così efficiente e fiduciosa. La perseveranza dello scorso anno, nel lavoro di sviluppo del tre litri, dopo tanta jella, sta veramente dando un dividendo!

## La farfalla impazzita

Schetty ha ammesso che esistevano piccoli problemi, per esempio coi freni nella prima sessione di prove. Il motore di Regazzoni ha suscitato sospetti, tanto che dopo la prima giornata lo si è cambiato, e Andretti ha rischiato di imporre ai meccanici un grosso lavoro, quando è arrivato alla forcella con tutte le ruote bloccate in frenaggio, con la vettura che si dirigeva dritta verso le barriere (senza però arrivarci). Redman ha perso tempo per la farfalla dell'acceleratore bloccata e in seguito ha detto: « Poco piacevole, a Brands Hatch ». Tutte cose trascurabili, se si pensi a quanto s'è visto succedere in passato, e per sottolinearlo facciamo notare che i meccanici della Ferrari hanno avuto tempo da perdere, fra le sessioni del sabato, mentre nelle altre squadre si lavorava di tena attorno alle vetture. Durante la corsa, poi, nell'intervallo fra le ferma-

te al box, i meccanici hanno avuto altrettanto tempo per guardare le numerose belle ragazze presenti sul circuito.

Nelle prime fasi della gara qualcuno ha battagliato un poco con le Ferrari, ma qualsiasi lotta è cessata quando la corsa ha assunto il suo ritmo. Appena si è abbassata la bandiera, Regazzoni ha occupato la posizione di testa, davanti a Ickx e a Peterson e alla fine del primo giro i tre erano seguiti da Revson, Craft, Wisell, de Adamich, Merzario e Galli, coi piloti delle due Lola che insidiavano Revson. Mentre i leaders giravano regolari in 88-89 secondi, la Mirage si è fermata al box, abbandonando il suo decimo posto, per forte surriscaldamento. Dopo Bell è tornato in pista, ma ha coperto un solo giro ed è tornato al box ove i meccanici hanno cambiato il radiatore. In seguito la vettura ha corso a pezzi e a bocconi, quale prolungamento del programma di sviluppo. Al quinto giro i leaders hanno doppiato la lentissima Abarth pilotata da Berruto (ha però portato a termine la gara e si è sempre tenuta distante dalle vetture più veloci), poi anche fra loro hanno cominciato ad aprirsi leggeri varchi. Dietro arrivava Revson, sempre più tallonato da Craft e da Wisell.

Il primo tentativo di Craft, per passare, ha provocato un lieve urto fra Alfa e Lola, tanto che Craft è uscito di pista e ha perso due posizioni. Wisell ha avuto più successo, occupando la quarta posizione al nono giro, per dare poi inizio al lungo inseguimento di Peterson. Craft si è ripreso e ha superato de Adamich, che aveva alle spalle, come se fosse la sua ombra, un Merzario incredibilmente veloce, finché la sua breve gara è finita, dopo diciassette giri, con una valvola rotta. A questo punto la Lola di Edwards ha preso il comando fra le due litri e l'ha conservato a lungo.

Al sedicesimo giro Craft ha superato Revson, perdendo poi subito la posizione (e quindi un'altra, a favore di de Adamich) perché è incappato in un testa-coda. E così Chris ha dovuto riguadagnare terreno e quando ha superato de Adamich si è trovato a 11" da Revson. Alla fine della ventitreesima tornata — cioè dopo quasi cento chilometri — soltanto sette piloti erano sullo stesso giro: Regazzoni, Ickx, Peterson, Wisell, Revson, Craft, de Adamich, Galli, che era settimo, era da poco stato doppiato da Regazzoni, che adesso era tallonato da Ickx.

Piano piano Wisell ha guadagnato terreno su Peterson (dopo ha detto che a questo punto la vettura andava

come non era mai andata prima) che aveva qualche problema di maneggevolezza (« eccessivo sottosterzo » ha poi detto, « mentre in prova era eccessivo il soprasterzo »). Entrambi in questa fase hanno segnato giri più veloci, Wisell in 1'27"9, Peterson in 1'27"6.

L'altra Lola aveva guai seri ed è tornata lentamente al box, ove si è scoperto che si era rotto il quadrilatero inferiore della sospensione posteriore destra. Dopo un po' di lavoro al box, il guasto ha significato l'abbandono. Anche la Mirage era di nuovo nei guai, guai all'accensione che l'hanno fatta fermare, e Bell è tornato al box a piedi. Dopo la vettura è stata riparata — mentre il capo meccanico ormai seccato brontolava « quella poveraccia per ora ha corso per sole undici ore della sua vita » — e quindi ha ripreso la sua « corsa-prova ».

Mentre le Ferrari facevano le fermate di routine per il rifornimento e il cambio di piloti, a 52-53 giri, la Lola ha occupato il comando per un fugace momento, facendo poi una lunga fermata al box per numerosi piccoli guai, alla pompa del carburante e altri. La sosta ha richiesto oltre tre minuti e mezzo, prima che Larrousse potesse tornare in pista (in luogo di Bonnier, che non ha voluto pilotare). E' così finita l'embrionale resistenza opposta alle rosse vetture. Le Ferrari erano al comando, con le Alfa che procedevano a distanza sempre maggiore, e dopo de Adamich ha detto « le vetture son OK, ma... » intendendo dire che non sono abbastanza veloci, ecco tutti.

## Redman barcollante

Alla prima fermata Ferrari c'è stato un piccolo problema, che ha messo a disagio Redman, costretto a pilotare con la cintura di sicurezza attorcigliata in modo da stringergli troppo la gamba, al punto che riusciva a malapena a stare in piedi, quando è sceso dall'abitacolo al successivo cambio di guida. A parte questo, il lavoro al box Ferrari è stato magnifico e i meccanici più rapidi di almeno 10", per i rifornimenti e il cambio piloti.

Quando Larrousse si è fermato per lamentarsi della poca maneggevolezza della Lola, le Ferrari e le Alfa occupavano i posti dal primo al sesto. Wisell è tornato in pista, nono, ma dopo mezz'ora è riapparso al box per confermare i sospetti di Larrousse. I

meccanici non sono riusciti lì per lì a diagnosticare il guasto, ma la vettura è stata ritirata (si è scoperto dopo che il liquido negli ammortizzatori faceva la schiuma e quindi gli ammortizzatori non funzionavano bene). Anche la Mirage ha dovuto sostare di nuovo, e ha iniziato il suo novanta-quattresimo giro mentre la Ferrari copriva il suo duecentodicesimo. Poi si è ritirata anche la Porsche di Jost, dopo centodieci giri, e qualsiasi resistenza nei confronti delle squadre italiane è finita.

## I problemi di Clay

Alla seconda fermata Ferrari al box c'è stato un altro piccolo contrattempo, per il sospetto provocato da una ruota posteriore, e così Regazzoni è ripartito quarto, dietro a Stommelen. Quando è stato il suo turno per fermarsi al box, Schenken si è lamentato della maneggevolezza « scprattutto nelle curve a sinistra ». Intanto Edward-Hobbs sulla Lola hanno dovuto cedere il comando fra le due litri alla Chevron di Migault-Robinson, dopo che Hobbs aveva avuto noie ai freni, aveva fatto un testa-coda e una lunga fermata al box. Ora la Chevron è apparsa per un po' in sesta posizione, mentre l'Alfa di Galli-Marko sostava più volte al box per problemi ai freni. Prima Galli aveva avuto un incidente, che avrebbe potuto avere conseguenze serie, quando la sua vettura e quella di Revson si erano toccate in curva e Revson era finito sull'erba, coi freni bloccati.

Più importante, la serenità della Ferrari ha subito una scossa, quando Regazzoni ha fatto una serie di soste per ritorni di fiamma. La prima è durata 2'45" e quando la vettura è ripartita Schetty discuteva con un commissario, il quale insisteva nel dire che la macchina perdeva olio. Eppure Regazzoni è partito a tutto gas — lasciando traditrici chiazze d'olio sul circuito — per fare però ritorno dopo un giro. Quando il guaio è ricominciato, la vettura ha potuto coprire solo qualche centinaio di metri, a velocità regolare, prima di tornare lentamente al box ove i meccanici si sono messi a lavorare freneticamente attorno all'accensione. Tre Alfa sono passate brevemente in terza, quarta e quinta posizione, poi Marko ha rallentato ed è stato superato da Migault.

Dopo 14' Regazzoni è ripartito, in settima posizione. Ha riguadagnato un posto, dato che Marko procedeva a velocità molto ridotta per arrivare in fondo.

Intanto Andretti e Schenken giravano in modo magnifico, facendo ottenere alla Ferrari la quarta vittoria con i primi due posti. Andretti era felicissimo di avere vinto in Inghilterra per la prima volta, Ickx altrettanto felice di essere stato co-pilota della vettura vincente in questa gara, per la seconda volta. Schenken non ha voluto dirci gran che, se non « leggerete tutto su Autosprint ».

Nelle ultime fasi con van Lennep, la Mirage andava bene, girando in 1'29"8, tempo che conferma le promesse della vettura, quando la messa a punto sarà completata.

David Hodges

## Finalmente ce l'ha fatta DI PALMA nella F. 1 argentina

**CONCORDIA** - Finalmente Luis Di Palma si è tolto la soddisfazione di vincere una corsa di F. 1 nazionale. Da tempo cercava questo alloro che a Concordia non gli è sfuggito in quanto si è fatto sue le tre serie nelle quali la corsa era suddivisa. Il Berta-Tornado, che Di Palma si prepara da solo, non lo ha tradito e già nella prima serie, pur essendo partito male e quindi costretto a riacquistare il disordinato plotone, non aveva difficoltà a vincere superando Bianchi di 4" e Plà di 15"; media 123,004 e giro più veloce a 131,195 kmh.

La seconda serie non era che una copia fedele della prima e Di Palma superava Sancho di 12" e Requejo di 23". Media leggermente inferiore a 122,549 e giro più veloce a 127,358 kmh. Terza serie e nuovo trionfo per Di Palma, ancora più categorico in quanto Plà arrivava a 16" e Favre a 19. Media 119,680 e giro più veloce a 129,870 kmh.

La classifica finale vedeva primo Di Palma con una media generale di 121,726 kmh seguito da Plà, Requejo e Bianchi. In totale hanno terminato la gara 10 vetture. Nella classifica F. 1 del campionato argentino sono in testa Di Palma e Plà con 26 punti, seguiti da Favre (21), Requejo (16), Bianchi e Andretta (5) e da Carubia (3).

a. c. b.

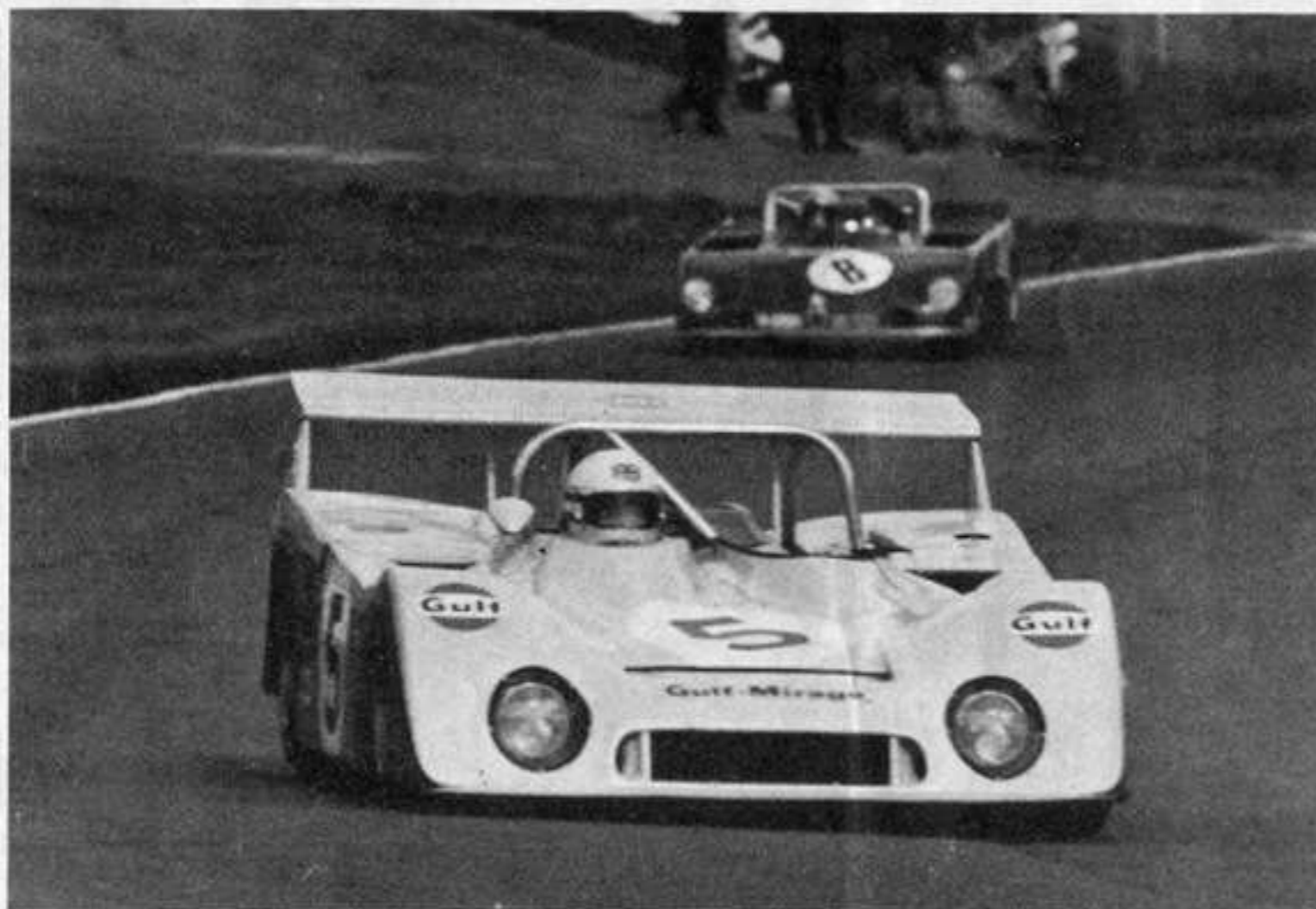


## DALL'INVIATO

**BRANDS HATCH** - La prima annatazione tecnica che vien da fare a Brands Hatch, anche se non la più importante, interessa le nuove disposizioni internazionali per le carrozzerie delle vetture Sport, entrate in vigore il 1. aprile, quindi alla loro prima applicazione. Qui si impongono finalmente parafranghi completi per le ruote posteriori, coprendole fino ad una altezza minima da terra di 20 cm. E per tutte le macchine esistenti la preferenza è stata dell'aggiunta di pan-



## L'evoluzione tecnica

Il profilo alare  
MIRAGE

A sinistra, Derek Bell si reca di corsa a sostituire l'accensione a transistori, avariatisi sulla sua Gulf-Mirage. Questa squadra ha deciso di non venire a Monza. Sopra, ecco Bell con la non ancora molto a punto Mirage-Ford, seguito dall'Alfa Romeo di Revson

gomme per i due usi, differenziando un poco le prestazioni. Tra i particolari di dettaglio, da notare un leggero prolungamento degli spigoli dei parafranghi anteriori delle Ferrari, che fungono da « spoiler » e danno un miglior comportamento della vettura nell'iscrizione della curva. In fatto di prestazioni assolute, dopo un certo equilibrio nell'efficienza dei telai e dopo le note differenze dei motori, l'influenza delle gomme non è stata da scartare, con buone caratteristiche funzionali raggiunte dalle Firestone di 15 pollici, date le basse temperature

nel all'estremità del cofano posteriore, senza alcun rifacimento di carrozzeria, più chiuse, per armonizzare meglio questa norma. Evidentemente, i vantaggi d'un cofano leggero e sottile non vogliono essere perduti da alcun costruttore ed anche la possibilità di avere libertà di evacuazione di aria dietro il gruppo motore-cambio è stata conservata. Quel che conta, comunque, è un grado migliore di sicurezza in caso di pioggia; e lo si è già visto proprio su questo circuito nella prima fase degli allenamenti, su pista bagnata.

Che poi alla Mirage si sia voluto giungere ad un pannello ridotto all'essenziale, incernierato in alto al cofano e mantenuto in posizione da una molla, è apparso eccessivo, anche se ciò avrebbe agevolato i tecnici dei pneumatici nel rilievo delle temperature, pur provocando innalzamenti ampi in velocità, tanto che i commissari non hanno esitato a chiederne il bloccaggio, operato con una asticella. E già che siamo in tema di Mirage, la macchina più nuova della categoria, possiamo aggiungere anche la non convincente altezza dell'ala posteriore trasversale, che superando il metro da terra al maggior angolo di incidenza, fa pensare a qualcosa più di 80 cm. dal punto più basso sospeso della carrozzeria, sia pure all'ingresso, data la discutibile espressione regolamentare, che si differenzia da quella usata per le monoposto. Certo interessanti saranno gli sviluppi di questa macchina proprio dal punto di vista aerodinamico. Specie oggi che nei confronti Ferrari-Alfa Romeo-Lola, sulla base di potenze abbastanza equivalenti, si prendono in considerazione differenze assai lievi di larghezza totale e di ampiezza del « flap » posteriore, nella differenziazione delle velocità di punta, avendosi capacità di accelerazione oltremoderatamente ravvicinate.

Le caratteristiche della pista inglese, tuttavia, non hanno posto che in minima parte l'accento su questo aspetto del problema, che si presenterà in tutta la sua grandezza sui circuiti più rapidi; ha invece riproposto le valutazioni d'un tema di fondo del disegno degli autotelai, con qualche incertezza non tanto sulle ultime teorie relative alla guida più avanzata, quanto sul grado di affinamento di questo disegno.

Certo, dato il susseguirsi abbastanza rapido di queste prove del mondiale marche, non si sono potute avere a Brands Hatch innovazioni di qualche rilievo e tutto rientra in un quadro più ampio di verifica delle soluzioni seguite per un terreno medio-namico, essendo l'unica Sport a ri-

correre ad un profilo alare per le volute deportanze, dopo che la tendenza generalizzata con le Ferrari, Alfa Romeo e Lola è stata quella di ottenere tutto dal disegno della carrozzeria, con le norme frontali e di cofani posteriori che sappiamo e con l'uso di spoiler il più limitato possibile.

Indubbiamente, la strada tecnica del profilo alare ben staccato dal corpo della carrozzeria è sempre allettante, alla ricerca di buoni coefficienti di forma della carrozzeria; ma il conseguimento del compromesso più vantaggioso con la prima soluzione è il più veloce come questo. I fatti importanti restano l'impiego degli stessi motori (intendiamo come livello di potenza) per prove e per corsa, sia da parte della Ferrari che da quella dell'Alfa Romeo, pur con variazioni del tipo di

d'esercizio, con mescole basate sulla B26 per le prove e sulla B28 per la corsa, con opportune variazioni. Le 13 pollici Goodyear, con altri vantaggi per area d'impronta e spessore di battistrada, con le mescole G 31 (e derivate) usate, hanno faticato maggiormente ad entrare in temperatura causando perfino principi di apertura del battistrada.

Quel che è sempre sorprendente è il caso di prestazioni elevate, su tracciati di questo tipo, da parte di vetture di minori proporzioni, come in questo caso proposte dall'Abarth 2000, con motore a quattro cilindri di altissimo rendimento, dati i livelli di 265-270 cavalli a 8.800 giri, accoppiati ad un peso non superiore ai 580 chili.

benz.

## ... e CHITI era contento!

**BRANDS HATCH** - Finita la gara, sul podio Andretti e Ickx con l'immane miss (BOAC, questa volta) e la corona di fiori. Abbiamo parlato con Ickx ai box, perché a tagliare il traguardo è stato il suo compagno, il belga si è detto molto contento della vettura e non poteva essere diversamente. Degli avversari ha detto che mai nessuno li ha impensieriti. Quando riusciamo e se si vuole trovare un motivo di competitività fra piloti, lo si deve cercare fra i tre della Ferrari, perché mai nessuno li ha impensieriti. Quando riusciamo a parlare con Andretti è passato un po' di tempo, Mario è felice come una pasqua, e dice:

« E' questa forse l'ultima gara con la Ferrari sport, perché gli impegni americani mi tengono legato. Ma anche senza di me la Ferrari continuerà a vincere, perché ha una macchina che nessuno può impensierire. Tutto è perfetto nella squadra e le macchine sono una cannonata; non si potrebbe desiderare di meglio ».

Il d.s. Schetty è contento e dispiaciuto nello stesso tempo: contento per la vittoria e l'ennesima doppietta Ferrari, ma scontento per l'immane sfortuna che si accanisce contro Regazzoni.

Nel campo avversario credevamo di trovare muscoli lunghi per la sconfitta senza attenuanti; invece... incontriamo l'ing. Chiti e quando gli chiediamo di dirci il suo parere sulla gara ci dice che... è contento. E' contento del « risultato globale » delle sue 33tt3. Una voce dal folto pubblico che affolla i box dopo le gare, dice: « Gente allegra il ciel Paiuta! ». Chiti guarda, ma non riesce a individuare chi ha parlato.

« Ma — obiettiamo noi — scusi ingegnere, non

doveva essere questo di Brands Hatch il circuito della riscossa Alfa? Non c'era quella storia del misto? ».

Risponde Chiti: « E' vero, ma visto che non è successo, si vede che i piloti non erano in forma; ma penso sia soprattutto una questione di gomme. Le nostre Goodyear non sono adatte per questo circuito. Poi la colpa principale la dò al motore, non motore in se stesso, ma al fatto che gli avversari sono più potenti e hanno motori più moderni ».

« Ma — ribatte il sottoscritto — bugia per bugia, lei dichiara 440 cavalli e la Ferrari 445, la Lola credo 430 e l'Abarth di Merzario 260. Potenze circa uguali, ma che poi si sono rivelate abissali sulla pista! ».

L'ing. Chiti (che mi ha guardato male quando ho detto la « cattiveria » su Merzario) dice che sì, quelle sono le potenze al banco e che forse per terra quelle della Ferrari si esprimono meglio delle sue. Vede però roseo per il futuro, perché ha il 12 cilindri che presto sarà pronto e renderà più competitive le sue vetture e tutto andrà a posto.

Ed ecco Stommelen che sta dirigendosi verso l'albergo. Mi dice che la macchina non va male, manca un po' di potenza. Lui è soddisfatto in linea di massima perché ha dato tutto quello che poteva ed ha « la coscienza pulita ». Quando gli faccio un certo discorso sul suo telaio (speciale in alluminio), chiude in fretta il finestrino della vettura e scappa via facendo stridere le gomme.

cev.

## Tutti i tempi delle due giornate di prova

Pilota	Vettura	venerdì	sabato I	sabato II
REGAZZONI	Ferrari 312 P	1'28"5	1'26"6	1'27"0
ICKX	Ferrari 312 P	1'28"0	1'26"8	1'31"8
ANDRETTI	Ferrari 312 P	1'29"2	1'27"0	1'28"2
PETERSON	Ferrari 312 P	1'29"4	1'27"4	1'30"0
REDMAN	Ferrari 312 P	1'30"3	1'28"0	1'29"9
REVSON	Alfa Romeo 33tt3	1'29"6	1'28"5	1'28"1
CRAFT	Lola-DFV T 280	1'38"8	1'30"3	1'28"3
WISELL	Lola-DFV T 280	1'36"8	1'28"5	1'59"0
MERZARIO	Abarth-Osella 2000	1'31"7	1'28"6	—
STOMMELEN	Alfa Romeo 33tt3	1'30"3	1'28"9	1'28"8
DE ADAMICH	Alfa Romeo 33tt3	1'30"5	1'30"3	1'28"9
SCHENKEN	Ferrari 312 P	1'39"0	1'29"2	1'30"5
LARROUSSE	Lola-DFV T 280	1'34"8	1'30"6	1'29"2
ELFORD	Alfa Romeo 33tt3	1'31"3	1'29"9	1'29"7
MARKO	Alfa Romeo 33tt3	1'30"9	1'30"0	1'31"2
VAN LENNEP	Mirage-DFV M6	1'36"2	1'30"2	1'30"7
HEZEMANS	Abarth-Osella 2000	1'32"8	1'30"4	1'30"9
BELL	Mirage-DFV M6	1'38"2	—	1'30"6
GALLI	Alfa Romeo 33tt3	1'32"6	1'30"8	1'31"1
HOBBS	Lola-FVC T 290	1'33"9	—	1'31"4
EDWARDS	Lola-FVC T 290	—	—	1'32"7
MIGAUT	Chevron-Ford B21	1'32"0	—	1'32"0
ROBINSON	Chevron-Ford B21	—	—	1'35"2
WATSON	Chevron-Ford B21	—	1'33"7	1'32"4
FLETCHER	Chevron-Ford B21	—	1'34"6	1'34"4
JOST	Porsche 908-3	1'36"6	—	1'32"6
CASONI	Porsche 908-3	1'48"4	—	1'36"8

## CONTINUAZ. DA PAGINA 23

in coppia con Elford, il quale dopo un semi testa-a-coda alla curva retrostante i boxes, restava a 1'31"3, e contro i tempi di 1'30"9 e 1'32"6 di Nanni Galli, quasi del tutto digiuno di questa pista, sulla quale non ha mai fatto che pochi giri di prova, correndo praticamente soltanto nel '67. Largamente impreparate le Lola T280 e l'ancor nuova Mirage, che è rimasta ferma lungo il percorso per mancanza di benzina ed ha successivamente lamentato una avaria all'apparecchiatura d'alimentazione ad iniezione, sono state le vetture di due litri a segnare prestazioni di rilievo. Soprattutto la nostra Abarth 2000, che con Merzario ha segnato un sorprendente 1'31"7 e con Hezemans un significativo 1'32"8; quindi con la Lola T290 di Hobbs che ha superato addirittura, con 1'33"9, la Lola T280 di Larrousse, con 1'34"4 e la stessa Mirage-Ford, che ha girato in 1'36"2 con van Lennep.

Naturalmente, era sulle prove del sabato che tutto l'interesse si puntava, nella definizione migliore dei valori in gioco e con ottime condizioni di pista, in due turni d'allenamento, al mattino e nel primo pomeriggio. All'Alfa Romeo si provvedeva a cambiare i motori di tutt'e tre le vetture, trattandosi di unità che avevano già

alle spalle molti chilometri, dopo lunghe prove, anche a Sebring; inoltre, si perfezionava la messa a punto generale dei telai e si montavano rapporti più corti soltanto sulle macchine di Galli-Marko e di de Adamich-Elford.

Ma le distanze dalle Ferrari venivano conservate quasi esattamente, giacché era Regazzoni a scatenarsi, con un ottimo 1'26"6 a 177,290 kmh di media, limitato da Ickx con 1'26"8, da Andretti con 1'27" netti, da Peterson con 1'27"4, e da Redman con 1'28" netti, mentre il solo Schenken è rimasto a 1'29"2, per aver girato pochissimo, grazie alle sue conoscenze del circuito.

Poi, nell'ultimo turno di prove, gli uomini della Ferrari si sono limitati agli ultimi preparativi con pieno di benzina e rodaggio di gomme e pastiglie freni e la sola puntata a 1'27" di Regazzoni. Tutto questo come indice di preparazione metodica, che l'ing. Caliri ha curato con la sua solita precisione.

In campo avversario, invece, si sono avute progressioni continue ed anche tempi strappati proprio nella fase conclusiva: ancora con Revson allo sbaraglio, più veloce dell'Alfa Romeo, sceso fino a 1'28"1, ma con avanzata sensibile delle Lola-Ford, cin 1'28"3 di Craft e 1'28"5 di Wisell. E soprattutto con un 1'28"6 di Arturo Merzario, che con la piccola Abarth 2000 ha veramente lasciato tutti a bocca aperta; una prestazione che parla a favore delle qualità raggiunte da questa macchina, contro le decantate due litri inglesi, ma che pone in risalto anche le doti del nostro guidatore, su un circuito di queste difficoltà. E dire che tra le ultime progressioni c'erano da considerare quelle di Stommelen, sceso a 1'28"8, di de Adamich a 1'28"9, di Larrousse a 1'29"2 e di Elford a 1'29"7. La Mirage cominciava anch'essa a trovare il ritmo, con 1'30"2 di van Lennep e 1'30"6 di Bell, mentre la Porsche 908-3 di Jost e Casoni otteneva 1'32"6 con il tedesco e 1'36"8 con l'italiano, alla sua prima esperienza a Brands Hatch. La miglior due litri inglese riusciva la Lola T290 di Hobbs con 1'31"4, mentre con un' Abarth 2000 si sono presentati anche Berruto e Ilotte, i quali hanno segnato tempi rispettivamente di 1'47"9 e 1'43"5, meritandosi la qualificazione.

e. b.

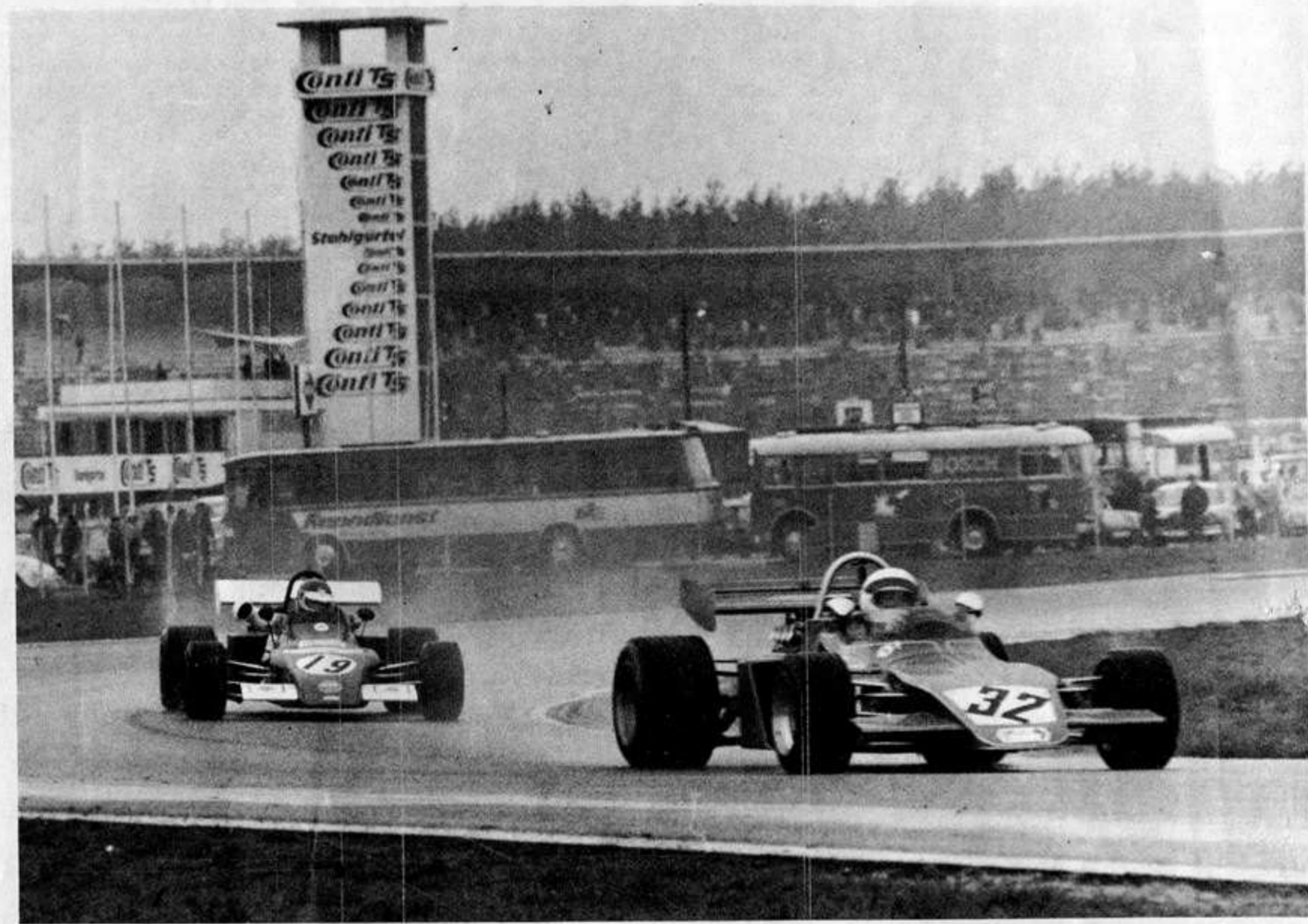
● Fra gli iscritti all'International Trophy di Silverstone c'è anche GRAHAM HILL e si sospetta che l'iscrizione sia arrivata dopo un'energica attività « politica » dietro le quinte. Chi ha mollato? Ecclestone della MRD o gli organizzatori, che a Pasqua rifiutavano ancora di accontentare le richieste in fatto di premio di partenza? E' possibile anche che Graham piloti la nuova Brabham F. 1 ed anche possibile che alla gara di Silverstone si veda il debutto della BRM P180. Secondo l'elenco degli iscritti ci sarà anche la Williams Politoys, ma la realtà delle tre iscrizioni si vedrà soltanto sullo schieramento di partenza. Le vetture iscritte per la gara di F. 3 sono oltre settanta, fra le quali tre Alpine ufficiali e, dopo lo scorso anno, sarà interessante vedere come se la caveranno contro le squadre inglesi, decise a vendicarsi per la loro sconfitta nel trofeo d'Europa a Thruxton.





Due francesi ai primi posti  
nella terza prova dell'Europeo  
sempre in crisi per i motori

# TUTTO BLU CON JAUSSAUD



Jean-Pierre Jaussaud, con la Brabham BT38, ha vinto la gara di Hockenheim, imponendosi in entrambe le serie. Nella foto, eccolo seguito dalla March 722 di Kazato (Foto NORIS)

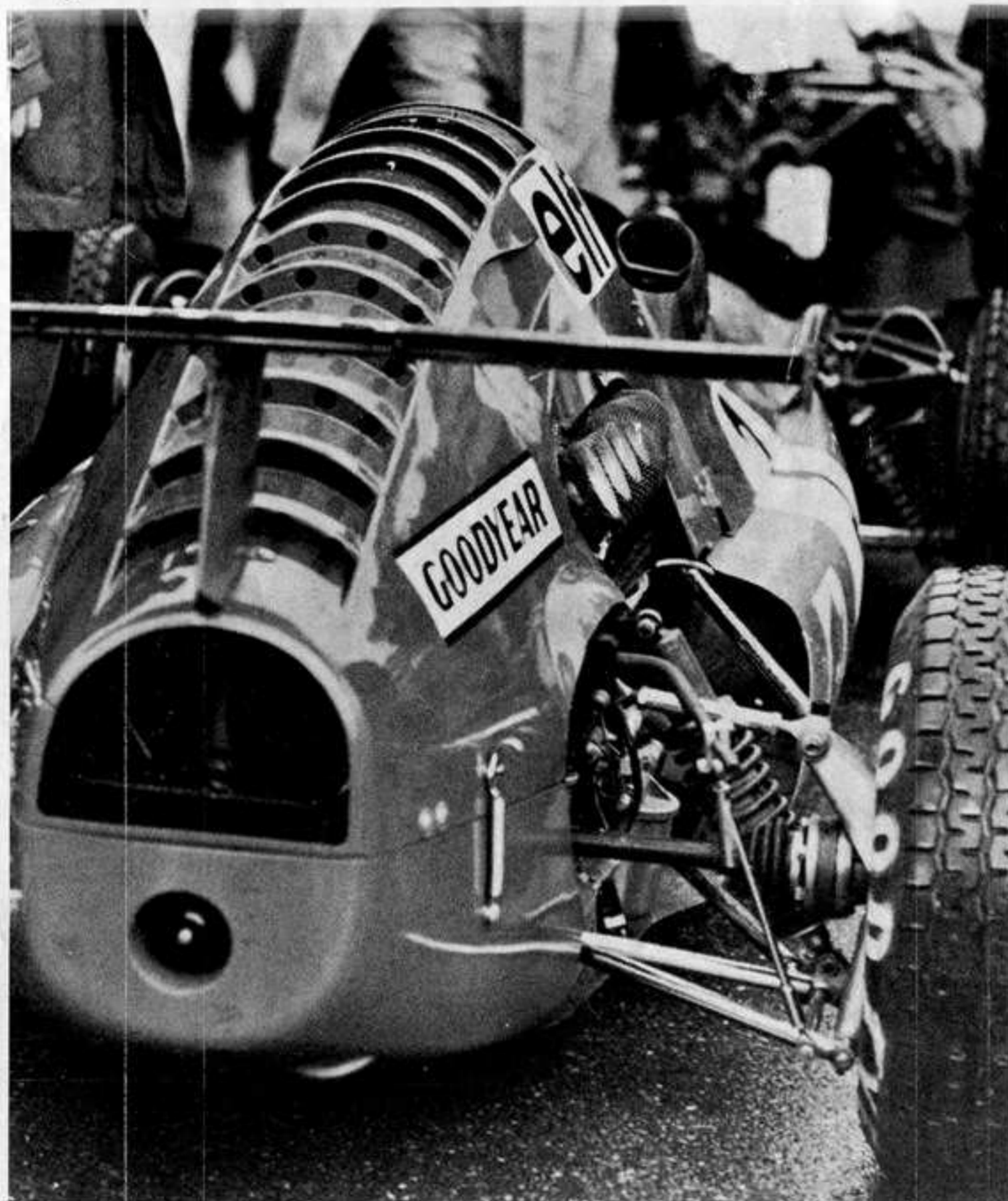
## SPECIALE PER AUTOSPRINT

**HOCKENHEIM** - «La vittoria più bella per me è stata quella in F. 3 a Montecarlo, ma quella di oggi è certamente la più importante». Questo dice Jean-Pierre Jaussaud, un pilota che noi italiani conosciamo per il suo valore da tanti anni, da quando veniva a dominare le gare di F. 3 a Monza con le prime gloriose Tecno. Jaussaud lo ricordiamo anche perché proprio a Monza ha passato la tappa che certamente ha influito più negativamente sulla sua carriera di pilota: il famoso incidente multiplo che coinvolse una decina di vetture nel Lotteria del 1968 e da cui uscì come il più seriamente infortunato. Finalmente oggi la sua costanza di riemergere lo ha premiato, dopo che già lo scorso anno si era visto sfumare alcuni risultati quasi conquistati; è riuscito a prevalere nettamente alla guida della Brabham BT 38 che con il motore Hart e le inedite Firestone B 32 che si sono dimostrate costantemente al livello della migliore efficacia.

Jaussaud ha avuto anche il merito di riuscire a portare al traguardo la sua macchina dopo una gara costantemente di attacco condotta con l'intenzione di emergere fin dalle prime battute, quando una cattiva partenza lo aveva ritardato ancora di più di quanto avesse potuto fare un mediocre tempo in prova ottenuto sul bagnato.

E non è un merito da poco se si considera che i motori continuano a rompersi e i guasti si sommano sulle macchine più preparate.

Tornare a parlare della crisi dei motori e delle complicazioni che questa F. 2 maggiorata ha portato con sé sarebbe inutile, visto che non si fa altro da quando la stagione ha avuto inizio. Ma è doveroso riconfermare che al pauroso aumento dei costi e della necessità di mezzi, corrispondono ancora soprat-



Rinnovate nelle sospensioni, le Elf F. 2 hanno fatto il loro debutto in gara con Depailler, comportandosi molto bene. Ad Hockenheim, l'aerodinamicità di questa monoposto si è rivelata importante

to roture. Il commento di Emerson Fittipaldi, che per la prima volta quest'anno vedeva una gara, è eloquente:

«Non sembra più la Formula dello scorso anno tanto impegnativa ed interessante anche per il pubblico! Dopo i primi giri non c'è più nessuno: speriamo che qualche cosa cambi presto.»

In queste condizioni il Campionato d'Europa non riesce a prendere una fisionomia: Lauda resta il principale protagonista perché, oltre a rimanere quello con più punti, anche oggi ha dimostrato di poter guidare con autorità finché è stato in corsa. Dalla promessa dello scorso anno il giovanissimo austria-

co è diventato una certezza, anche se in questa occasione poteva contare sul potentissimo Cosworth 1930 che di solito è privilegio di Peterson. Per il resto della classifica provvisoria, Jaussaud è passato al secondo posto insieme a Morgan che qui non si è visto e gli altri hanno così pochi punti da non poterli considerare un reale privilegio per l'avvenire.

Resta quindi ancora molto da fare per i più autorevoli contendenti al titolo e cioè Hailwood, Fittipaldi, Pace e lo stesso Reutemann che è ormai certo di ritornare in gara a Crystal Palace.

Tornando alla gara, oltre che di Jaussaud si deve par-

lare di Beuttler e Wolleck che non si sono dati respiro lottando vicini per tutti i quaranta giri delle due manche e finendo nell'ordine dopo che il francese aveva accusato un calo di motore nelle ultime battute. Altro motivo d'interesse il positivo esordio della Elf F. 2, che solo una questione di politica aziendale Renault non fa chiamare Alpine, alla guida di Depailler. L'incisivo francese l'ha tenuta a lungo anche in testa ed è stato costretto a fermarsi per una perdita d'olio quando era secondo assoluto. La profilatura della carrozzeria si è dimostrata particolarmente vantaggiosa su questo percorso tanto veloce e, come lo stesso Depailler ci diceva alcuni mesi fa, presenta anche il vantaggio di rendere molto difficile agli altri lo sfruttamento della scia. Anche se la macchina dovrà essere messa a punto ulteriormente per quanto riguarda la tenuta in curva, resta comunque il risultato del giro più veloce.

Se è stata una giornata fortunata per i francesi, non si può dire altrettanto per i nostri colori: Brambilla si è visto solo in prova perché i Fiat-Dino, seppur promettenti buone prestazioni, sono ancora deboli, tanto che ne ha rotti due ed ha dovuto rinunciare a prendere il via. Francisci, invece, ha fatto una corsa molto bella, sicuramente superiore a quella di Thruxton in cui era finito quinto. Stava lottando per il quarto posto assoluto quando, a un terzo della seconda manche è stato costretto ai box dalla rottura del tubo del manometro della benzina: con due giri persi ha dovuto accontentarsi dell'ottava posizione. L'ormai tradizionale sfida Firestone-Goodyear si è risolta in questa occasione a favore della Firestone. E' stato un successo completo perché anche Beuttler montava coperture di questa marca, ma non si deve dimenticare che l'insidia maggiore alla vit-

toria di Jaussaud è proprio venuta dalle nuove B 32 che la Casa americana aveva messo a disposizione sua e di pochi altri. Come già a Mallory dove il tipo era però il B 26, le gomme posteriori hanno accusato impressionanti sfaldature nella parte interna, tanto che Jaussaud ha dovuto prudentemente rallentare verso la fine. Solo una settimana fa dicevamo che la Firestone voleva mantenersi fedele alla politica di un solo tipo di gomme per tutti i clienti: oggi, tra varianti d'asciutto e da pioggia, ne ha portati forse più della stessa Goodyear!



Ottima la gara di Francisci, costretto al primo posto per un'avaria alla sua Brabham verso la metà della seconda manche

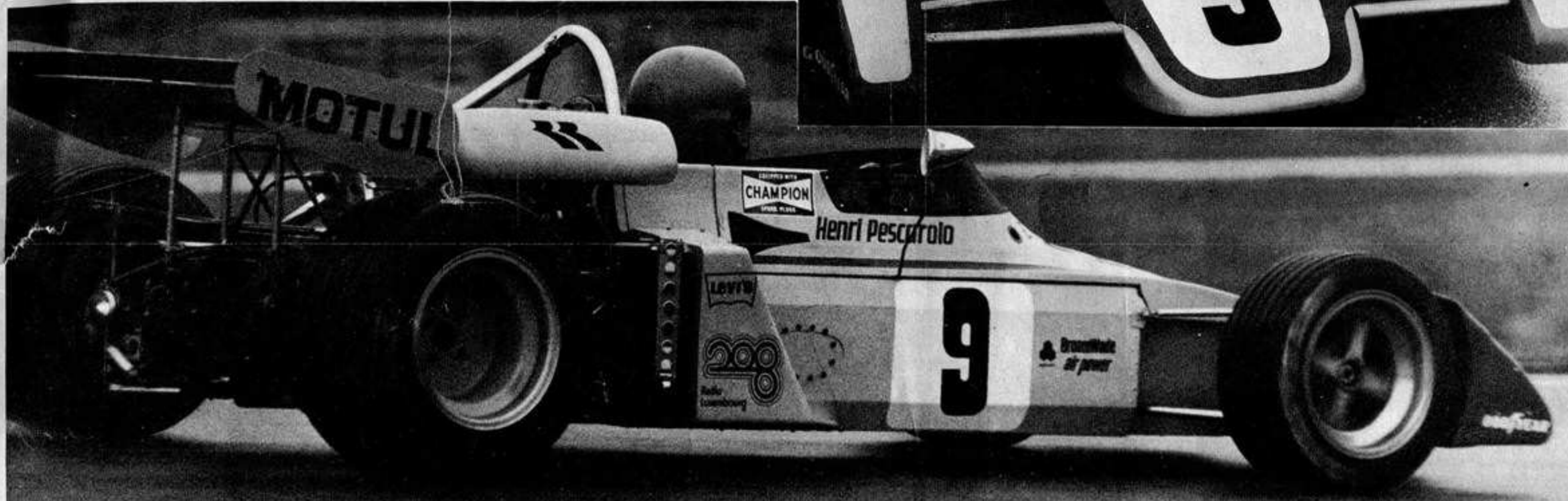
**HOCKENHEIM** - Alla terza prova di Campionato Europeo di F. 2, sono in 33 a presentarsi per sette diverse marche. Ci sono dodici March e dodici Brabham dei modelli '71 e '72. La March-STP è rappresentata ufficialmente da Lauda, leader della classifica del Trofeo e dal tedesco Jochen Mass che guida la macchina di Peterson impegnato a Brands Hatch. Sulla March 722 anche Cévert per Coombs, Jarier per il team Arnold diretto dall'italiano Angeleri e Beuttler, Kazato, Lunger, Perrot, Wilkins, Purley. Con le 712 lo svizzero Korda e Tino Brambilla che fa esordire la macchina Beta spinta dal motore Dino 6 cilindri a V.

Le BT 38 Brabham sono due per il team Rondel con Pescarolo e Wolleck, due per il team Asca con Jaussaud e Potocki e quelle di Fittipaldi, Scott, Belso e il nostro Francisci. Con le 36 sono Binder, Terbeck, Wingfield e Graham Hill che, in attesa della nuova 38 ha riverenciato la vecchia di uno smagliante arancione coprendola con la pubblicità del suo nuovo sponsor



## WISELL in F. 2 con la GRD

LONDRA - E' deciso che WISELL, correrà in F. 2 con una GRD272 del Team Baltzar, con la maggior parte del patrocinio offerta dalla Firestone Svezia. La vettura sarà preparata e seguita da Derek Wild, uno dei direttori della GRD che in passato fu meccanico di Jim Clark. Si prevede che la prima gara di Wisell sarà quella di Pau e il pilota prevede di partecipare a otto o dieci prove della formula, durante la stagione. Fin'ora le GRD si erano fatte notare per la loro assenza, soprattutto perché i motori Amon, che dovevano montare, cedono con monotona regolarità appena cominciano le prove e questo significa che anche il programma di sviluppo per il telaio è in ritardo. A Thruxton, infatti, le Pygmée montavano motori Pygmée e non gli Amon, come avrebbero dovuto.



Pescarolo aveva un ottimo motore, ma si è rotto. A proposito del team Rondel, c'è da dire che il ritorno di Reutemann potrebbe avvenire già al Crystal Palace. In alto, il nuovo musetto sperimentato dalla Rondel sulla Brabham BT38 del pilota francese Henri Pescarolo

l'amaro Jagermeister. Il B.E. Team ha portato le sue tre Pygmée per Pace, Dal Bo e Duarte; è riapparsa la GRD di Ikuzawa ed esordisce quella dello svizzero Salomon.

C'è solo la Surtees-Matchbox di Hailwood, perché Surtees sta preparando la sua per il Gran Premio che andrà a correre in Giappone, mentre esordisce la terza TS10 costruita, guidata dall'argentino Ruesch, che oltre che dall'J.P.F. è finanziata dalla Cooperativa argentina ai produttori di carne (non ci sono limiti alla pubblicità...)

Il Malaya Garage ha iscritto la Leda-Tui per Hawthorne e finalmente esordisce in corsa la Elf 367, sotto l'ala organizzativa di Coombs alla guida di Depailler. La macchina è sostanzialmente quella che si è vista nelle due prove del Ricard e, rispetto alla F. 3 dello scorso anno ha il baffo allungato di due centimetri e le sospensioni anteriori ridisegnate. Il telaio è in tubi notevolmente rinforzato rispetto a quello destinato alla Formula minore.

marsi per la rottura della campana della frizione. Anche l'altra Surtees, quella di Ruesch, si ferma subito senza olio nel cambio mentre Duarte entra ai box a motore spento e si ritira. Hill arriva lentamente con il motore zoppicante: si tratta solo del morsetto della batteria lento e può ripartire.

Il secondo passaggio chiarisce un po' la situazione perché Lauda è sempre primo ma Pescarolo ha portato la sua Brabham davanti a Mass. Beuttler è quarto con un leggero vantaggio rispetto a Cévert, Wolleck, Depailler, Pace, Kazato e Scott che costituiscono il secondo gruppo. Più indietro Jaussaud e Jarier che sono risaliti molto dal fondo dello schieramento in cui erano relegati dai tempi ottenuti in prova sul bagnato. L'attacco di Pescarolo alla prima posizione continua ed al quarto giro il fran-

tura della Elf di Depailler ad apparire al comando seguita da Pace, Jaussaud (che ha preso contatto), Wolleck e Beuttler. Il contemporaneo arresto dei due primi è casuale: a Mass si è infatti rotta la frizione ed a Lauda la pompa della benzina. Tutto da rifare dunque per quelli rimasti in corsa, perché si sono già fermati Fittipaldi, Dal Bo, Kazato, Salomon e Lunger ed altri navigano attardati. Francisci corre con ritmo e guadagna posizioni. E' undicesimo ma salirà ancora fino a riprendere lo stesso Cévert, sempre alle prese con il motore, e classificarsi sesto.

Gli ultimi giri sono una lotta tra Depailler e Jaussaud: né Wolleck né Beuttler riescono a tenere il loro passo e l'unico veramente in grado di metterli d'accordo, il brasiliano Pace si ferma con il motore rotto quando è secondo. Depailler riesce a stare primo per cinque giri, ma poi Jaussaud lo passa pre-

ndere il via nella prima serie.

Depailler parte molto lentamente e Jaussaud prende la testa con facilità, tanto che alla fine del primo giro il suo vantaggio è sensibile. Si capisce che per Depailler qualche cosa non va perché l'Elf sbanda in modo anormale e fa anche una escursione sul prato perdendo il secondo posto a vantaggio di Beuttler. Quarto è Wolleck, quinto è Cévert e sesto Francisci. Al secondo giro il vantaggio di Jaussaud è ancora aumentato, mentre il suo antagonista Depailler deve prendere la via dei box a causa di una perdita d'olio che imbratta i dischi dei freni posteriori rendendoli praticamente inefficienti. Anche Cévert è in difficoltà e il giro dopo è costretto a fermarsi definitivamente. Lauda, che è partito riproponendosi di riguadagnare almeno un punto (« ci sono stati Campionati vinti per un solo punto... », diceva) sta risalendo fortis-

## COSI' (IN 31) AL VIA

### 1. serie

LAUDA (March 712) 2'08''0 Gy. Cos. BDF	WILKINS (March 722) 2'24''3 Gy. Felday
MASS (March 722) 2'08''7 Gy. RES	DAL BO (Pigmée MDB17) 2'28''4 Fir. Pygmée 930
CEVERT (March 722) 2'10''3 Gy. Hart	PURLEY (March 722) 2'29''5 Fir. RES (non part.)
WINGFIELD (Brabham BT36) 2'12''7 Fir. Felday	RUESCH (Surtees TS10) 2'30''5 Fir. Hart
SCOTT (Brabham BT38) 2'13''5 Gy. Cos. BDE	JARIER (March 722) 2'32''3 Fir. Cos. BDE
BRAMBILLA (March 712 Dino) 2'13''8 Fir. Dino (non part.)	DUARTE (Pygmée MDB17) 2'36''7 Fir. Pygmée 1800
DEPAILLER (Elf 367) 2'14''1 Gy. Hart	W. FITTIPALDI (Brabham BT38) 2'48''2 Fir. Felday
PERROT (March 722) 2'17''1 Fir. Cos. BDE	PACE (Pigmée MDB17) 2'25''3 Fir. Pygmée 930
PESCAROLO (Brabham BT38) 2'08''2 Gy. Cos. BDF	JAUSSAUD (Brabham BT38) 2'29''4 Fir. Hart
HAILWOOD (Surtees TS10) 2'08''8 Fir. Hart	FRANCISCI (Brabham BT38) 2'30''4 Gy. Cos. BDE
BEUTTLER (March 722) 2'10''7 Fir. RES	HILL (Brabham BT36) 2'31''5 Gy. Felday
WOLLECK (Brabham BT38) 2'12''9 Gy. Cos. BDE	BINDER (Brabham BT36) 2'34''1 Fir. FVA (non part.)
KAZATO (March 722) 2'13''7 Fir. Broadsped	IKUZAWA (GRD 272) 2'41''2 Fir. Cos. BDE
BELSO (Brabham BT38) 2'14''1 Gy. Steal	KORDA (March 712) 2'50''8 Fir. FVA
LUNGER (March 722) 2'14''2 Gy. RES	POTOCKI (Brabham BT38) 2'58''2 Fir. Felday (non p.)
SALOMON (GRD 262) 2'21''2 Fir. Cos. BDE	

Nota - Cos., BDE = 1790 cc  
Cos. BDF = 1930 cc  
Fir. = Firestone  
Gy. = Goodyear

MEMORIAL JIM CLARK MARTINI GOLD CUP - gara internazionale valida quale terza prova del Campionato Europeo conduttori di Formula 2 - Circuito di Hockenheim, 16 aprile 1972

### LE CLASSIFICHE

1. serie (20 giri pari a km 135,7)  
1. Jaussaud (Brabham BT38) in 42'36''9, alla media di 191,2 kmh; 2. Depailler (Elf 367) 42'41''3; 3. Wolleck (Brabham BT38) 42'42''7; 4. Beuttler (March 722) 42'43''; 5. Perrot (March 722) 43'52''1; 6. Francisci (Brabham BT38) 44'07''7; 7. Cévert (March 722) 44'09''2; 8. Belso (Brabham BT38) 44'57''1; 9. Wingfield (Brabham BT36) a 1 giro; 10. Ikuzawa (GRD 272) a 1 giro; 11. Wilkins (March 722) a 1 giro; 12. Hill (Brabham BT36) a 2 giri.

Giro più veloce: Depailler in 2'06'', media 194,0.

### 2. serie

1. Jaussaud (Brabham BT38) in 42'47''3, media 190,4; 2. Beuttler (March 722) 42'54''5; 3. Wolleck (Brabham BT38) 43'01''1; 4. Mass (March 722) 43'21''7; 5. Jarier (March 722) 43'47''4; 6. Perrot (March 722) 44'11''3; 7. Wingfield (Brabham BT36) 44'30''; 8. Wilkins (March 722) 44'32''8; 9. Belso (Brabham BT38) 44'33''9; 10. Lunger (March 722) a 1 giro; 11. Ikuzawa (GRD 272) a 1 giro; 12. Francisci (Brabham BT38) a 2 giri.

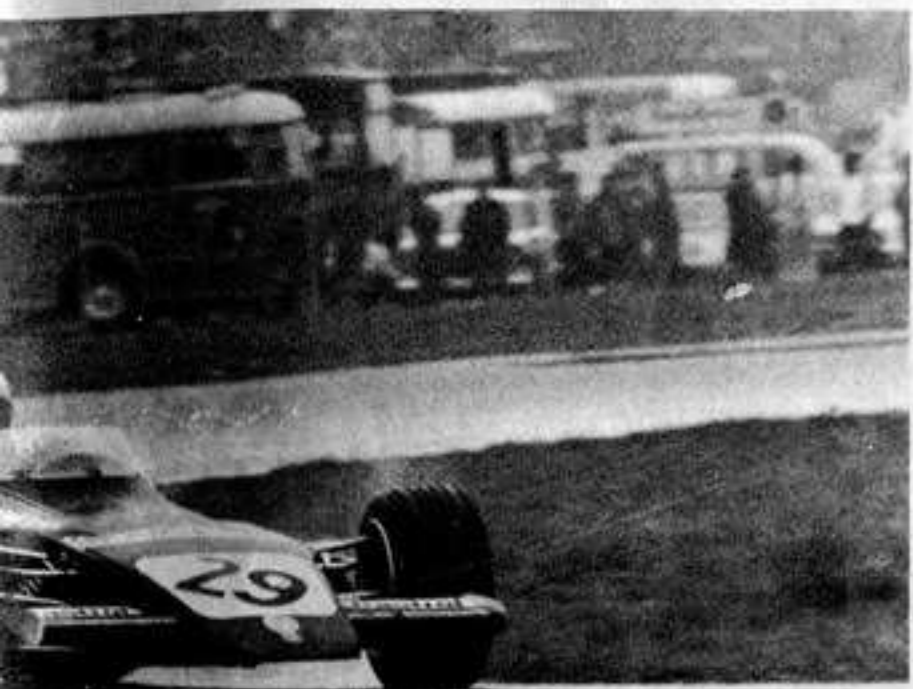
Giro più veloce: Lauda in 2'06''3.

### Finale per somma dei tempi:

1. Jaussaud (Brabham BT38) che compie i 40 giri in 1 ora 25'24''2; 2. Beuttler (March 722) 1.25'37''5; 3. Wolleck (Brabham BT38) 1.25'43''8; 4. Perrot (March 722) 1.28'05''3; 5. Belso (Brabham BT38) 1.39'31''; 6. Wingfield (Brabham BT36) a 1 giro; 7. Wilkins (March 722) a 1 giro; 8. Francisci (Brabham BT38) a 2 giri; 9. Ikuzawa (GRD 272) a 2 giri.

Classifica Campionato europeo di F. 2 (dopo 3 prove)

Lauda p. 15; Morgan e Jaussaud 9; Dal Bo e Beuttler 6; Reutemann, Francisci, Wolleck, Perrot 4; 4. Scheckter 3; Hailwood e Belso 2; Wingfield 1.



Un debutto eccellente quello di Mass, (foto a destra) che disponeva addirittura della March-STP ufficiale di Ronnie Peterson.

### 1. SERIE

## Undici giri le speranze di LAUDA

Con il sistema lanciato abituale di Hockenheim, partono in ventisette per la prima serie, di venti giri, del Trofeo che la Martini mette in palio in memoria di Jim Clark. La prima linea è occupata da Lauda e Pescarolo alle cui spalle sono Mass, Hailwood, Cévert, Beuttler e via via gli altri. Contro le previsioni, Lauda riesce a prevalere su Pescarolo nella disputa della prima curva e alla fine del giro sono le due STP March di Lauda e Mass a tenere il comando davanti al francese. Beuttler è subito dietro, mentre Hailwood che lo seguiva è costretto ad entrare nel prato ed a fer-



cese supera Lauda. Un giro dopo, però Lauda è ancora davanti e, dopo due, addirittura solo perché la Brabham del francese rientra ai box con un rumore pauroso che segna la fine del motore. Dietro a Lauda c'è Mass, anche lui solo, perché Beuttler è stato riassorbito dal gruppetto degli inseguitori Wolleck, Pace e Depailler. Jaussaud, intanto, è riuscito a superare Scott e Cévert il cui motore non riesce a superare i 7800 giri in nessuna marcia, ed è proteso al contatto con il quartetto che lo precede.

Il solito vantaggio di Lauda aumenta ancora nei giri successivi e Mass gli fa da perfetto alfiere con sorrisi difficilmente contenuti da parte dei responsabili del Team. Se Lauda vincesse, oltre tutto, sarebbero altri nove punti per il Campionato e un'ipoteca al titolo non trascurabile. Invece all'undicesimo giro non sbucano dal bosco né il primo né il secondo ed è la caratteristica profila-

potentemente e conduce in testa gli ultimi tre. Depailler comunque non si dà per vinto e all'ultimo giro tenta l'infinita in frenata alla fine del lungo rettilineo. Non gli riesce, si gira, ma riparte così in fretta da mantenere la seconda posizione in volata su Wolleck e Beuttler. Quinto è Perrot davanti a Francisci, Cévert e Belso.

### 2. SERIE

## FRANCISCI settimo

Sempre con tempo asciutto si schierano in 9 per la seconda parte della gara. Francisci è in terza fila dietro alla Brabham di Jaussaud, la Elf di Depailler, la Brabham di Wolleck e la March di Beuttler. Si schierano anche le due March di Lauda e Mass, ed anche Binder e Potocki che non erano riusciti a

simo, tanto da arrivare fino alle spalle del leader. Anche Mass va molto forte ed è alle spalle di Wolleck e Beuttler

In questa fase Francisci è costretto ai box per la rottura del tubo del manometro della benzina e riparte con due giri di ritardo. Aveva superato Perrot che così rimane tranquillo in quarta posizione assoluta. Come si poteva prevedere, Jaussaud non accetta la lotta con Lauda, ormai fuori gara per il primo posto assoluto e si lascia facilmente superare. Passando davanti ai box, fa segni evidenti che la tenuta di strada è cattiva. E' infatti iniziato lo sfaldamento delle gomme che potrà essere constatato solo alla fine. Siamo a metà manche quando il motore di Lauda cede, per cui Jaussaud deve limitarsi a controllare i suoi due scatenati inseguitori Beuttler e Wolleck per completare la vittoriosa fatica.

Gabriela Noris



## BRAMBILLA rompe i due «DINO»

HOCKENHEIM - L'incidente ha influito sul regolare svolgimento della sezione di prove di venerdì che, in definitiva, è stata quella decisiva perché l'unica con il terreno asciutto. Vi hanno preso parte solo venti piloti, (gli altri 13 sono arrivati solo al sabato). Lauda che per l'occasione dispone del «super» Cosworth 1930 usato normalmente da Peterson, segna il miglior tempo con 2'08"0 (superiore di un secondo al record della F. 2, 1600 però) precedendo di due decimi Pescarolo che sulla Brabham del Rondel ha montato anche lui il 1930 Cosworth lasciato disponibile da Reutemann. Sorprendentemente terzo l'esordiente Jochen Mass a cui la March ha messo a disposizione la macchina di Peterson, che è riuscito a sopravanzare di un decimo Hailwood con la Surtees. Poi Cévert, che continua ad usare la March in attesa che la Elf superi brillantemente la fase di collaudo affidata a Depailler.

Finalmente esordisce Tino Brambilla con March-Dino: le prestazioni sembrano promettenti ma una valvola cede dopo appena tre giri e Tino deve accontentarsi del 13. tempo. Francisci entra a prove iniziate, e quasi subito si verifica l'incidente di Hawthorne per cui il suo tempo di 2'30"4 non è neppure indicativo. Durante queste prove Purley rompe il motore ed è costretto a rinunciare perché non dispone di una unità di scorta.

Sabato, diluvio! Una pioggia studiata ad arte per cadere violentissima durante in due turni previsti e interompersi durante l'intervallo. Nel turno del mattino scendono in pista solo in tredici perché gli altri sperano in una schiarita pomeridiana e Lauda si conferma il più veloce anche se con 20" in più al giro rispetto all'asciutto. Nel pomeriggio si preparano in ventotto, dietro al grande cancello che immette alla pista, ma gli organizzatori, con un comportamento indefinibile, lasciano tutti in attesa, seduti in macchina al freddo sotto alla pioggia, per oltre un'ora e mezza. La ragione è il rifacimento di un tratto di guard-rail abbattuto poco prima da una vettura turismo.

Questa volta Hailwood è il più veloce e Pace lo segue a solo un decimo benché alla sua prima e unica sezione di prove. Oltre a Pace provano solo sul bagnato anche Dal Bo, Duarte, Fittipaldi, Hill, Ikuzawa, Jaussaud, Ruesch, Jarier, Binder, Korda, Wingfield e Potocki, che

HAWTHORNE (alla curva CLARK) è morto  
come SALVATI: si è infilato nel guardrail

## «Mi aveva segnalato di passare» racconta stupito TERBECK

HOCKENHEIM - Il terzo appuntamento europeo con la F. 2 ha avuto un inizio infelice con l'incidente che, nelle prove di venerdì, ha causato la morte del ventottenne neozelandese Bert Hawthorne. Questo pilota, anche se un nuovo acquisto della F. 2, avendo esordito a Thruxton con la Leda-Tui, era un professionista con l'esperienza maturata in F. 3, e con il secondo posto nel Campionato 1971 della F. B in USA.

«Io seguivo di una trentina di metri la macchina di Hawthorne», dice Terbeck, l'altro protagonista della drammatica collisione «quando nella lunga curva veloce dopo la prima chicane (proprio nel bosco che fu fatale a Clark) ha fatto segno di passarla con la destra. Erano alcuni giri che stavamo vicini e io non ho pensato al perché mi lasciasse superare. Poi, quando la mia ruota anteriore gli è arrivata all'altezza dell'abitacolo, la sua macchina ha stretto improvvisamente verso di me. Eravamo in quinta e appena ci siamo toccati sono stato catapultato in alto ricadendo molto più avanti. Non riesco a capire cosa possa essergli successo, perché sapevo che ero lì e il suo spostamento è stato brusco e non naturale.»

E' impossibile fare ipotesi; certo che Hawthorne stava girando molto forte, tanto da aver segnato lo stesso tempo di 2'10"3 che ha permesso a Cévert di piazzarsi in seconda fila, e la decisione di rallentare non è escluso che sia dipesa da qualche cosa che sembrava non funzionare. Il fatto che la Leda-Tui fosse una macchina nuova in F. 2 non vuole dire molto: il suo costruttore, Alain McCall, che ha fatto una importante esperienza alla McLaren, aveva avuto modo di collau-

darne le soluzioni lo scorso anno in una positiva stagione di F. B. Ma se a questo punto si deve fermare la cronaca, purtroppo triste, non si può tacere che la gravità delle conseguenze è dipesa ancora una volta da una cattiva messa in opera del doppio guard-rail. Nel punto dove la macchina ha trovato l'impatto, la fascia inferiore era molto più alta da terra dei sette centimetri prescritti alla CSI.

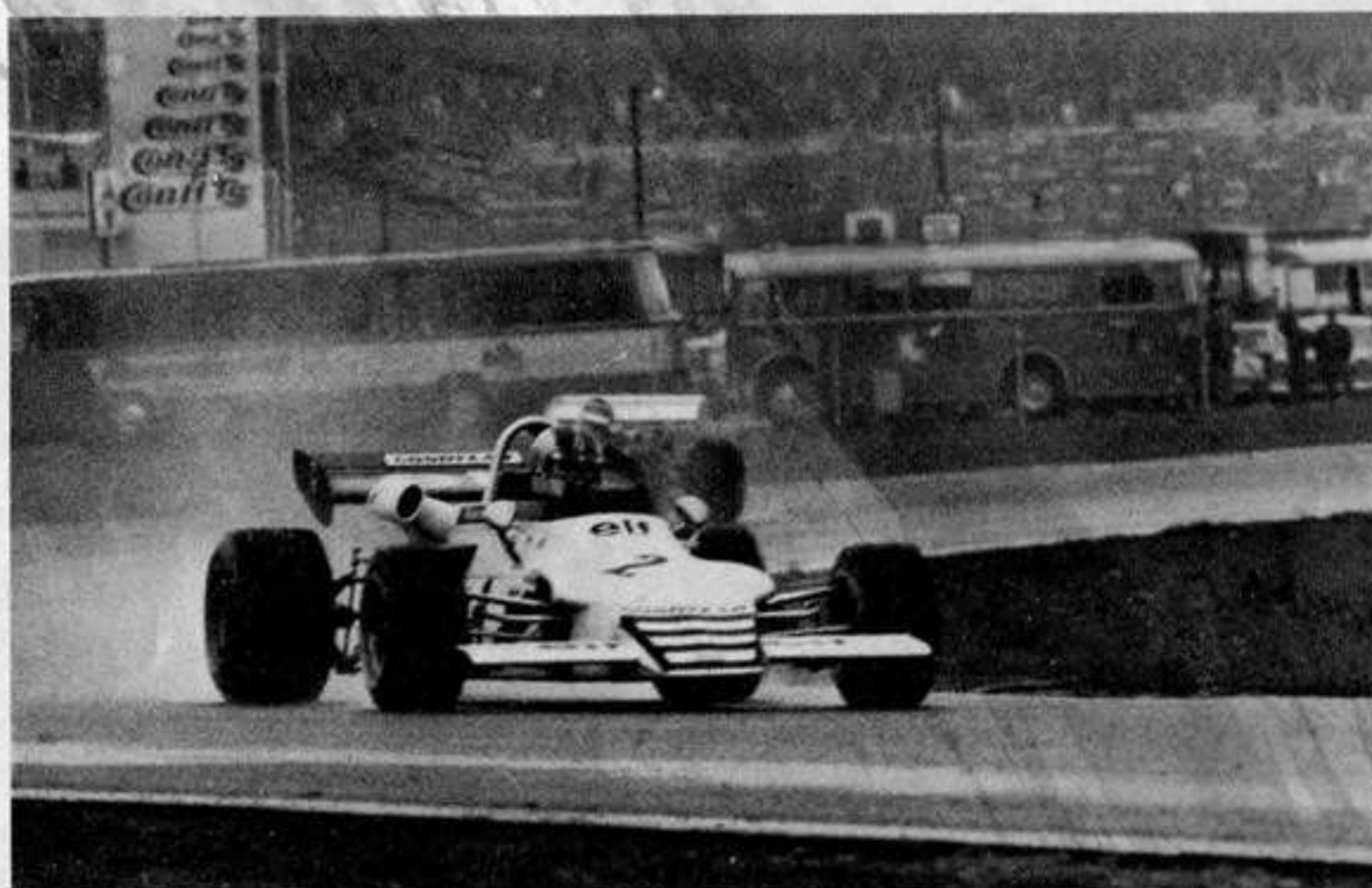
Ad aggravare le cose la fascia superiore sporgeva di alcuni centimetri rispetto all'altra per cui, quando la ruota anteriore della Leda ha urtato, ha fatto da leva sollevando la parte superiore sporgente, mentre il musetto — del tipo BRM — si è infilato sotto l'altra. Il guard-rail si è così alzato e la macchina prima di arrestarsi si è infilata sotto e ha divelto ben sei paletti di sostegno della barriera. Naturalmente, l'impatto è stato subito fatale.

Contrariamente a quello che molti hanno detto, il principio di incendio che si è verificato dopo è stato minimo e di nessuna conseguenza; piuttosto i soccorsi sono stati clamorosamente lenti, tanto che Lauda, dopo due volte che passava sul luogo dell'incidente, si è sentito in dovere di fermarsi ai box per sollecitare l'intervento dell'autambulanza. Naturalmente (e purtroppo, come al solito, dopo) i piloti si sono riuniti per fare precise richieste circa il rispetto dell'altezza minima del guard-rail ed un maggior numero di addetti ai soccorsi. Cévert, che si è fatto portavoce, ha anche prospettato l'eventualità di un rifiuto a correre nel caso le richieste non fossero state accolte.

g. n.



Il debutto del Dino V6 di Brambilla è stato promettente, anche se il propulsore si è dimostrato troppo fragile. Infatti ne ha rotti due



François Cévert non è stato molto fortunato neppure lui: ha dovuto battergliare nelle posizioni di centro a causa del suo motore

finiscono nell'ultima parte dello schieramento. Verso la fine, Cévert rompe il motore. Tutto si svolge regolarmente se si esclude questa rottura di Cévert e quella del secondo Dino di Brambilla che è costretto a caricare la macchina e ritornare a casa ancor prima della corsa.

g. n.

## Il programma del team BETA

MONZA - Ernesto e Vittorio Brambilla, oltre trent'anni di attività sui circuiti fra tutti e due, parteciperanno alle gare dell'Europeo F. 2, per i colori della «Beta Utensili». Presentazione ufficiale del team mercoledì scorso da parte del ragioniere Della Beta che ha illustrato ai giornalisti i nuovi rapporti che intercorrono tra la ditta da lui rappresentata ed i conosciuti fratelli monzesi. Tino e Vittorio, com'è noto, montano sulle due March 712 i motori Dino-Fiat 6V che dalla scorsa stagione hanno elaborato. La potenza dichiarata è dell'ordine

dei 240 CV a 11.000 giri, il che ha permesso a Tino di girare sul tracciato junior monzese in tempi intorno ai 52". Sembra che per il motore Dino-Fiat siano scomparsi i problemi della lubrificazione con l'adozione della nuova coppa, così come quelli relativi alla tenuta della testa realizzata in rame proprio dalla Beta.

L'accordo Beta-Brambilla che si basa sul pagamento di tutte le trasferte oltre a determinate somme relative alle classifiche riportate, non impedirà alla Beta di continuare l'assistenza alle vetture rally del Jolly Club, assistenza iniziata in modo più che soddisfacente al rally di Sicilia.

● Anche se l'osso rotto della sua caviglia è stato riassetato con successo, in una clinica di Londra, vedendo Reutemann, una settimana dopo l'incidente, si ha l'impressione che sia ottimista, prevedendo di potere riprendere a gareggiare presto quanto spera. Ha l'aspetto debole e le visite non dovevano durare nemmeno cinque minuti. Reutemann non ricorda quasi nulla, dell'incidente.

## PEARSON un «ribelle» negli stock-cars

DARLINGTON S.C. - David Pearson che si era aggiudicato la «pole position» nelle prove di qualificazione ha vinto la «Rebel 400» di Darlington nella Carolina del Sud, distaccando di un giro il favoritissimo Richard Petty partito in terza posizione a bordo della sua fiammante STP.

La corsa è stata abbastanza veloce malgrado piccoli incidenti che hanno richiesto l'intervento della bandiera gialla con il risultato di ridurre di molto la media. Buddy Baker, vincitore della passata edizione, a metà corsa ha dovuto abbandonare dopo aver urtato il muro di cinta in seguito ad incendio del motore, senza gravi conseguenze. Anche l'inglese Jackie Oliver che ha scelto questo genere di corse «perché sono utili a prepararsi alle corse di durata» è rientrato nei box senza i freni ed ha dovuto abbandonare.

Il vincitore ha guadagnato circa 16 mila dollari (oltre 9 milioni di lire)

degli 83 mila in palio, ma soprattutto molto prestigio specie se si pensa che la sua Mercury — curata dai prestigiosi fratelli Wood — era leggermente inferiore di potenza rispetto alle vetture di Richard Petty e compagni.

Il circuito di Darlington è alquanto vecchio e le curve sopraelevate, malgrado siano state ritoccate, non consentono alte velocità ed in alcuni punti la macchina tende a schizzare fuori. «Un piccolo errore di giudizio» ha commentato il vincitore, «e sei contro il muro». I 30 mila spettatori hanno assistito ad una corsa combattuta che però si è risolta favorevolmente per i piloti «minori», eccezion fatta per Pearson e Petty.

a. m.

REBEL 400 - Gara per stock-car - Darlington speedway - 293 giri - 15 aprile 1972.

### CLASSIFICA

1. David PEARSON (Mercury), media 193,806 kmh; 2. Richard Petty (Plymouth) a 1 giro; 3. John Fresson (Dodge) a 8 giri; 4. Benny Parson (Mercury) a 9 giri; 5. James Hylton (Mercury) a 10 giri.

Molte novità tecniche

## La MAZDA rotante e l'alettone «128»

SALISBURGO - La seconda prova del campionato Turismo Europeo riserva agli appassionati una succosa novità, cioè la presenza di una vettura con motore a pistone rotante. Precisamente si tratta della giapponese Mazda. La vettura, un coupé RX, monta un Wankel messo a punto direttamente dalla casa in Giappone. La preparazione è stata seguita modificando i collettori di ammissione e di scarico ed inoltre la cura particolare è stata dedicata anche al rotore, alleggerito e ridisegnato.

La Mazda, che monta un carburatore orizzontale Weber 48 DBA viene omologata per il peso di 800 kg ed attualmente allo stato attuale delle esperienze il motore eroga una potenza aggirantesi intorno ai 210 HP.

Una vettura parteciperà al campionato Europeo della montagna e due invece correranno nel campionato Turismo, con un programma più intenso di quello visto un paio di stagioni fa.

Questo programma sportivo della casa giapponese verrà curato dalla concessionaria svizzera Blanc e Petsch. La stes a che ha già fatto partecipare la RX alla gara di apertura dell'Euromontagna della Ampus.

Accanto a questa novità esclusiva, Salisburgo ha dato modo di vedere per la prima volta in gara la famosa BMW «della discordia», il 3 litri coupé messo a punto da Broad in Inghilterra. La vettura che come noto ha raffreddato i rapporti tra il preparatore e la Ford e che forse sotto sotto è stata la prima direttiva da Monaco di Neerpasch, non era ancora la 3.0 CSL presentata a Ginevra, dato che l'omologazione non dovrebbe arrivare prima di luglio. Pertanto, vita ancora facile per le Capri nella terza divisione considerato il peso di questa 3.0. Il motore di Fitzpatrick preparato a Monaco dalla casa ha circa 330 HP a 8200 giri.

Piccola novità anche in casa Ford G.B. La Escort, infatti, montava nuovi alberi a cammes, e con questo accorgimento si è migliorato il regime di coppia aumentando la potenza intorno ai 3000 giri.

Il rendimento è risultato però inferiore al limite massimo dei 9000.

Motore e scarichi nuovi sulla BMW 3 litri di Schnitzer. Le nuove soluzioni hanno permesso di raggiungere il «tetto» dei 340 HP a 8200 giri.

Immutate invece le GTA Junior, mentre le 128 coupé di Parkes presentavano un robusto alettone anteriore per migliorare la tenuta. Sulla 128 berlina Parkes ha sperimentato le Firestone B24 a profilo basso utilizzate lo scorso anno in F. 1 e attualmente sulle Lola 2 litri della Filipinetti.

e. z.

## Un pò tutti

SALISBURGO - Appuntamento della seconda prova dell'Euroturismo sul rinnovato circuito di Salisburgo. I lavori richiesti dalla GPDA ai responsabili del Salzburgring sono stati tutti completati. In pratica, sono stati spostati i box e sono stati messi doppi guard-rails lungo tutto il percorso.

Due sessioni di prova per ciascuna delle divisioni, nella sola giornata di sabato. La pista nella mattinata presenta alcuni tratti umidi per la pioggia caduta abbondantemente nella notte. Tuttavia tutti i concorrenti della prima divisione, i primi a scendere in pista, montano pneumatici slick da asciutto. Il pericolo è di fare qualche sbandata sui curvoni da affrontare ad alta velocità. Il primo a constatarlo è Dona.

Per il resto delle prove, perciò, la prudenza consiglia tutti gli altri e i tempi non sono di rilievo. Il migliore delle 1300 è «nonno» Facetti, che gira in 1'32"7. Bravo come sempre, il milanese fa vedere a tutta la nidiata dei pulcini Autodelta come bisogna guidare per contenere la mi-



Tra pioggia e neve, paura e presunzione decidono a SALISBURGO

# Un regalo di PARKES alle GTAjr e un altro dell'ALFA alla BMW

**TROFEI D'AUSTRIA**, gara internazionale per vetture gruppo 2 valida per il Campionato Europeo Turismo - Salisburgo, 16 aprile 1972.

## LE CLASSIFICHE

1. divisione: 1. Carlo Facetti (Alfa Romeo GTAJ) che compie i 50 giri in 1'40"73, media di 149,250 kmh; ora 25'21"73 alla media di 149,250 kmh; 2. Wendlinger (Alfa Romeo GTAJ) a 1 giro; 3. «Paco» (Alfa Romeo) a 1 giro; 4. Larini (Alfa Romeo) a 2 giri; 5. Donà (Fiat 128) a 2 giri; 6. Grano (Fiat 128) a 2 giri; 7. Lafosse (Fiat 128 berlina) a 3 giri; 8. Boucher (NSU) a 5 giri; 9. Rudolph (NSU) a 6 giri; 10. Regwart (Alfa Romeo GTAJ) a 6 giri.

**Giro più veloce:** il 27. di Facetti in 1'40"73, media 151,480 kmh.

2. divisione: 1. Ertl (BMW 2002) che compie i 75 giri in 2 ore 12'22"12, media 144,03 kmh; 2. Birrell (Escort) a 2 giri; 3. Derflinger (GTAm) a 3 giri; 4. Manhalter (BMW 2002) a 3 giri; 5. Akersloot (Escort) a 6 giri; 6. Brun (Mazda) a 6 giri; 7. Eggenberger (BMW 1600) a 6 giri; 8. Kowarick (BMW 1600) a 6 giri; 9. Lang. (BMW 1600) a 9 giri; 10. Germann (BMW 1600) a 24 giri.

**Giro più veloce:** Ertl in 1'38"4, 155,01 kmh.

3. divisione: 1. Glemser (Capri 2800 RS) che compie gli 80 giri in 2 ore 11'06"88, alla media di 155,9 kmh; 2. Stuck (Capri) 2.11'34"94; 3. Fitzpatrick (BMW 3000) a 1 giro; 4. Pankl (BMW 3000) a 3 giri; 5. Hoyer (BMW 3000) a 3 giri; 6. Peltier (BMW 3000) a 4 giri.

**Giro più veloce:** Glemser in 1'34"7, media 161,10.

## Tempi di qualificazione

1. divisione: Facetti (Alfa Romeo GTAJ) in 1'30"8; Donà (Fiat 128) 1'33"7; Picchi (Alfa GTAJ) 1'33"8; «Paco» (Alfa GTAJ) 1'34"0; Mineif (128 berlina) 1'34"2; Wendlinger (Alfa GTAJ) 1'35"0; «Enzo» (Alfa GTAJ) 1'35"1; Larini (Alfa GTAJ) 1'35"3; Trivellato (Fiat 128) 1'35"9; «Girasole» (Fiat 128) 1'36"4; Grano (Fiat 128) 1'37"6.

2. divisione: Birrell (Escort) 1'26"5; Akersloot (Escort) 1'28"0; Ertl (BMW 2002) 1'29"9; Derflinger (GTAm) 1'30"3; Eckemberger (BMW 2002) 1'30"8; Manhalten (BMW 2002) 1'30"8; Brun (Commodore) 1'33"3; Germann (BMW 2202) 1'34"4; Heinz (GTAm) 1'35"0; Schnabl (Escort) 1'37"6.

3. divisione: Stuck (Capri) 1'23"2; Glemser (Capri) 1'23"2; Oester (BMW 3000) 1'23"9; Pankl (BMW 3000) 1'24"3; Peltier (BMW 3000) 1'26"4; Hoyer (BMW 3000) 1'27"6; Fitzpatrick (BMW 3000) 1'27"6; Adenylhal (Capri) 1'30"5; Gerny (BMW 3000) 1'32"9; Rosselli (Opel Commodore) 1'36"2.

## Campionato Europeo Turismo Marche Classifica dopo la 2.a prova

I divisione: 1. Alfa Romeo p. 40; 2. Fiat p. 8; 3. NSU p. 3.  
II divisione: 1. Ford p. 35; 2. BMW p. 28; 3. Alfa Romeo p. 24; 4. Mazda p. 6.  
III divisione: 1. Ford p. 40; 2. BMW p. 27; 3. Alfa Romeo p. 10.

## FACETTI lascia l'ALFA (non ce la fa più con CHITI!)

● Carlo Facetti, diciannove anni di corse sulle spalle, lascia non le corse ma l'Alfa Romeo. Dopo anni e anni di promesse, di umiliazioni e bocconi amari subiti in silenzio (ultimo il veto ad andare a Brands-Hatch, permesso accordato invece a Hezemans) Carlo «non ce la fa più» con l'ing. Chiti. Fare la chioccia ai pulcini non gli sembra giusto visto che poi deve anche rischiare per non far fare brutte figure alle vetture del biscione. Andrà in Inghilterra a fare il collaudatore presso qualcuno che lo stima anche se ha il famoso «passaporto verde». Naturalmente continuerà a correre e ovviamente al livello delle sue possibilità.

## prudenti nelle prove

naccia 128. Lo seguono «Paco» in 1'34"6, Picchi in 1'34"7, Donà in 1'35"0. Quinto Larini sull'ultima GTAm Junior ufficiale.

Nella seconda divisione dopo il «forfait» delle GTAm ufficiali, le Escort non hanno più nulla da temere. Birrell, con la vettura messa a punto a Boreham, è il più veloce in 1'26"5 seguito dall'olandese Akersloot in 1'28"2 con una Escort privata. Terzo con 1'29"9 il neo-acquisto della BMW-Alpina, il tedesco Ertl messi in luce con una GTAm nel campionato dello scorso anno. Con una GTAm privata si inserisce al quarto posto l'altro tedesco Derflinger in 1'30"0.

Nella terza divisione, molta attesa per la BMW messa a punto in Inghilterra da Broad e affidata al suo solito pilota, Fitzpatrick. Noie alla pompa della benzina limitano però le possibilità dell'inglese. Il miglior tempo rimane perciò alle due Capri della Ford Colonia. Glemser e Stuck, seguiti al box per l'ultima volta da Neerpasch, realizzano lo stesso tem-

SALISBURGO - Tutta la scienza meteorologica di Bernacca non sarebbe sufficiente a descrivere l'incredibile situazione atmosferica che ha caratterizzato la seconda prova del Campionato europeo per vetture da turismo in programma al circuito austriaco di Salisburgo. Una vera e propria bufera di neve con nebbia e temperatura sotto lo zero è stata il corollario in cui i settanta protagonisti di questa gara hanno dovuto muoversi.

La pista di Salisburgo, già contestata lo scorso anno dalla GPDA per la sua eccessiva pericolosità, ha scritto con questa corsa un'altra pagina nera della sua breve storia. I piloti all'unanimità avevano chiesto di poter sospendere la gara o perlomeno di poter ridurre il numero dei giri in programma. Ma l'ineffabile «boss» del Salzburgring, Loewinger, con l'eterno sigaro in bocca, ha mantenuto con teutonica freddezza inalterato il programma. Buon per lui che il buon senso dei piloti e forse anche l'obiettività impossibilità del fare «numeri» in quelle condizioni ha impedito alla fine di lamentare conseguenze e strascichi.

Stabilito che il vero protagonista della giornata salisburghese è stato il tempo, ne deriva logicamente che ogni altro motivo tecnico agonistico e spettacolare è passato in seconda linea. Comunque, anche con i vetri appannati, i tergicristalli sottoposti ad un test di durabilità, le temperature dei motori e delle gomme lontane dal loro livello ottimale, qualcosa nel bianco scenario è riuscito ugualmente a stupire. Innanzitutto l'atteso duello nella prima divisione tra i due big dell'industria automobilistica italiana, Fiat ed Alfa Romeo, ha subito un inaspettato rinvio. Infatti anche se al via tra le due Alfa GTAJ di Facetti e Picchi si era inserita la 128 coupé di Donà, la battaglia non ha avuto modo di esistere. Il motivo va ricercato tutto in un'assurda

e incredibile decisione del D.S. della Filipinetti Parkes. L'«ingegnere», come ora pretende di essere chiamato, rinchiuso nel suo mito «io ero alla Ferrari», non ha saputo trovare come Neerpasch la necessaria umiltà per adeguarsi al mondo del turismo.

Quindi, non ascoltando nessuno, ha deciso di mettere sulla vettura di punta, quella di Donà, le gomme «intermedie» anziché quelle da bagnato, riservando l'ampia scelta tra Firestone e Dunlop da bagnato, di cui la Filipinetti dispone, alle vetture di Lafosse e Grano. Gli uomini della Casa Alfa non credevano ai propri occhi quando hanno visto la 128 di Donà «calzata» in quella maniera. Il duello pronosticato pertanto si è risolto come sempre in una lotta in famiglia tra gli uomini dell'Autodelta. Tuttavia, in base a quello che Donà e le altre 128 hanno saputo fare in prova, c'è da credere che nel futuro la vita per la GTAJ non sarà più tanto facile. Anche perché a Settimo Milanese, visto il futuro regolamento di queste competizioni, si è deciso di mollare un po' la corda.

A riprova, si è avuto il forfait della GTAm 2000. La paura delle Escort ha spinto gli uomini dell'ing. Chiti a non considerare che nelle corse può succedere di tutto: anche che la «monoposto vestita», preparata a Boreham, può accusare delle noie ai tergicristallo. Della fortunata combinazione, a Salisburgo si è avvantaggiata la BMW 2002 di Ertl, una vettura vecchiotta e già fuori concorso lo scorso anno. Il proverbio dice «gli assenti hanno sempre torto». L'Alfa GTAm ora si trova in queste condizioni. A fine campionato questi nove punti prendibili alla Escort per il meccanismo dei punteggi, potrebbero avere la loro importanza nel duello a distanza Alfa Romeo-Ford che si combatte nelle tre divisioni. Soprattutto perché le Capri sono ancora troppo superiori alle BMW 3 litri. Il coupé alleggerito che a Monaco hanno allestito in tutta fretta difficilmente potrà essere omologato prima del mese di luglio.

Cadono così le possibilità per Fitzpatrick e gli altri della BMW di poter contrastare il passo ai campioncini che la Ford si ritrova in casa. Alludiamo alla giovane rivelazione Stuck. Il figlio del grande campione d'anteguerra, destinato a ripercorrere la strada di Mass, ha offerto nell'atmosfera nibelungica di Salisburgo un saggio delle sue notevoli capacità di guida. Purtroppo un imprevisto calo di potenza al motore a due giri dal termine lo ha costretto a regalare il successo al compagno di squadra Glemser. Tuttavia, con soli ventun anni alle spalle e il bagaglio di classe di cui è in possesso, Stuck potrà nel futuro aggiudicarsi molti successi.

## Tito Zogli

● L'ing. Macario dell'Assistenza clienti dell'Alfa Romeo, ha contestato il prezzo della GTAm apparso su AUTOSPRINT nel servizio «Mia cara turismo». L'Autodelta cede la vettura ad eventuali clienti a «solo» 8 milioni e non 9 come da noi pubblicato. Prendiamo atto, anche se rimane da vedere se un gruppo 2 turismo adattata alle competizioni, a 8 milioni è a buon mercato.

● Immane ormai a tutte le gare il comandante Radicella, «Jumbo» come lo chiamano gli amici. Fra un volo e l'altro, pur di non uscire dal «giro», si accontenta anche di fare lo spettatore. Conoscendolo crediamo che farebbe più bella figura al volante di una vettura. Se qualcuno volesse ricordarsene Mario sarebbe disposto anche a subire un «dirottamento». Naturalmente nelle adiacenze di una pista.

● Neerpasch, prima di andarsene dalla Ford, ha programmato il lancio di un nuovo astro nel mondo dei piloti. Dopo Jochen Mass, che con l'aiuto della Ford dovrebbe essere in F. 1 in un paio d'anni, è ora la volta dal ventunenne Hans Stuck. Il figlio del noto campione d'anteguerra, un metro e 85 di altezza sta dimostrando una disposizione alla guida eccezionale, come più volte da AUTOSPRINT rilevato, parte

quest'anno nell'Euroturismo con le Capri. Nel contempo farà la F. 3 con la vettura di Mass dell'anno scorso. Poi, nel '73, F. 2 mentre Mass andrà in F. 1; e poi nel '74 (sempre che tutto vada bene) anche per Stuck la F. 1. Quasi come l'Autodelta, vero ing. Chiti? Vedi Picchi coi prototipi o Rinaldi lasciato a casa da Salisburgo per far correre la «promessa» Facetti.

## Dal poker «1300» alla beffa STUCK

SALISBURGO - Alle ore undici, per la gara riservata alla prima divisione, cioè alle vetture fino a 1300 cc, si allineano ventiquattro macchine. Non fa in tempo a presentarsi alla partenza l'italiano «Enzo», in quanto la partenza stessa è stata anticipata di circa mezz'ora senza che gli organizzatori avessero avvertito i concorrenti. Vane sono le rimostranze del nostro pilota a cui non viene consentito di allinearsi. Donà, che con la 128 coupé è riuscito nelle prove a inserirsi tra le due GTAJ di Facetti e Picchi, perde subito ogni possibilità causa le gomme, avendogli Parkes montato quelle intermedie anziché quelle da bagnato.

Facetti e Picchi prendono subito il largo; seguono «Paco», Wendlinger e Larini, staccato Donà. Alle spalle di Donà si mette in luce il tedesco Mineif con la 128 berlina preparata da Trivellato. Dietro il tedesco, intanto, si disputa la lotta tra le 128-Trivellato pilotate dallo stesso Trivellato e da «Girasole» e la 128 coupé della Filipinetti condotta da Grano.

Le condizioni atmosferiche rendono molto difficile la guida a tutti i piloti. Infatti, sul veloce tracciato di Salisburgo i sorpassi diventano sempre più problematici per la visibilità praticamente ridotta a zero dal turbino di neve che soffiava in senso contrario a quella della corsa. Picchi riesce a superare, verso il ventesimo giro, Facetti approfittando di un sorpasso un po' complicato all'entrata del curvone che porta al rettilineo del box. Il romano comunque pochi giri dopo è costretto al ritiro per un incidente che nella storia delle corse d'automobili difficilmente si ripeterà. Infatti la neve accumulata nella presa d'aria aerodinamica, impedisce il raffreddamento del motore che di conseguenza si rompe. «Nonno» Facetti a questo punto si pone come solo obiettivo quello di mantenere le distanze con il tedesco Wendlinger che corre con una GTA privata.

Alle spalle dei due primi in classifica, intanto, sono gli altri due piloti dell'Autodelta «Paco» e Larini; staccati seguono i due della Filipinetti, Donà e Grano, anche perché Trivellato è fermo al box per la rottura di un manicotto, «Girasole» è fermo sul percorso per un'uscita di strada e Mineif è fermo per la rottura della frizione. Stancamente e con molti patemi d'animo i pochi superstiti arrivano al traguardo dei cinquanta giri. Più o meno tutte le vetture portano sulla carrozzeria i segni di toccate o tamponamenti causati dalla scarsa visibilità.

Nell'intervallo tra le due gare riservate al Campionato europeo turismo si svolge una gara per Formula Ford e nel pomeriggio scendono in pista le vetture della seconda e terza divisione. L'inclemenza del tempo sfiora ormai limiti impossibili. La concitata riunione con Levinger, che i piloti hanno richiesto per la sospensione della gara, non ha avuto successo. Sulla linea di partenza si assiste ad una strana pantomima di Quester che, dopo aver girato in prova con la vettura n. 32 ed essersi aggiudicato il terzo tempo, si presenta in pista col la n. 44, una BMW sempre del Team Schnitzer, e sulla 32 prende posto Hoyer. Con la complicità dello scarso pubblico presente Quester insiste in questa decisione, ma alla fine i commissari riescono a fargli prendere posto sulla sua macchina.

Il «divo» locale però non è fortunato in quanto la 32, subito al via, non va in moto. All'abbassarsi della bandiera, mentre gli altri sfilano, in favore di Quester si assiste ad un altro incredibile episodio: la vettura infatti viene avviata a mano e con la spinta di alcuni meccanici va in moto. Quester perciò parte molto distanziato.

In testa al gruppo delle ventiquattro macchine fino a 2000 cc e oltre 2000, si mette subito il giovane Stuck con la Capri della Ford Colonia; lo tallonano Glemser e Fitzpatrick. L'inglese cerca disperatamente, con la pesante BMW 3 litri della Broadspeed, di tenere il passo delle Capri ma lentamente è costretto a perdere contatto anche da Glemser. Alle spalle dei primi tre sale subito la Escort 2 litri della Ford inglese pilotata da Birrell, segue poi il gruppo compatto delle BMW tre litri di Pankl, Hoyer, Quester, Peltier e l'Escort di Akersloot. Verso il fondo naviga l'unico italiano presente, il toscano Rosselli, che ha portato in gara la Opel Commodore preparata da Conrero.

Al 12. giro Birrell è costretto a fermarsi per l'imperfetto funzionamento dei tergicristallo. Infatti, con la neve si forma sul parabrezza uno strato di ghiaccio che sottopone l'accessorio ad un duro lavoro. Sui frontoni di tutte le vetture si forma una pesante crosta di ghiaccio e di neve che rende particolarmente fantascientifico lo scenario delle vetture impegnate in questa gara. I contorni della pista ovviamente sono tutti bianchi e coperte di neve. Una pesante coltre di nebbia ci avvolge e i piloti si trovano in grande difficoltà. Al 16. giro si ferma anche Rosselli per un imperfetto funzionamento del motore.

Stuck continua nella sua veemente azione e riesce a mettere una decina di secondi tra sé e il suo inseguitore Glemser. Nel frattempo si fermano le BMW di Quester e di Gerney con le sospensioni in disordine per una toccata sul guardrail. Più o meno tutte le vetture sono costrette a fermate al box per il disassessamento dei vetri e il controllo dei tergicristalli. Fra queste anche la Mazda RX3 a pistone rotante che debutta in questo campionato e che si comporta molto brillantemente. Infatti all'arrivo occuperà la sesta posizione assoluta. Un risultato notevole per una due litri.

A pochi giri dal termine, mentre ai boxes Ford Neerpasch si prepara a congratularsi col suo nuovo pupillo Stuck con la corona di alloro in mano, si ha l'ultimo incredibile colpo di scena. Per un calo di potenza il giovane tedesco è costretto notevolmente a rallentare il ritmo tanto che Glemser, che pure aveva dovuto fermarsi per alcuni secondi al box (al solito: i tergicristalli), recupera lo svantaggio e passa a condurre passando per primo sulla striscia del traguardo. Il vantaggio accumulato da Stuck nei confronti della BMW di Fitzpatrick permette tuttavia al ventunenne figlio dell'asso della Mercedes di mantenere la seconda posizione. Il barbuto Ertl, nel frattempo, approfittando delle disavventure della Escort, riesce a inserire al primo posto della seconda divisione la sua BMW 2002 Alpina, conquistando per la Casa tedesca un successo davvero insperato.





## Il romano si aggiudica col G.P. CAMPAGNOLO a MONZA la sua prima corsa Formula 3 con una volata «ciclistica» su FONTANESI

All'abbassarsi della bandiera a scacchi Carlo Giorgio alza il braccio in segno di vittoria: il suo duello con l'amico Fontanesi, durato tutta la finale, si è risolto a suo favore negli ultimi cento metri

# GIORGIO 1<sup>o</sup>

MONZA - Sarà stata l'atmosfera ciclistica che già si respirava in autodromo dal primo pomeriggio a condizionare la volata finale tra i due protagonisti di questo 3. G.P. Campagnolo, volata che è stata preceduta da un autentico surplace. Non è che Fontanesi e Giorgio si siano fermati, magari in bilico con la frizione: sta di fatto che nel rettilineo opposto a quello delle tribune il pilota che era davanti, Fontanesi, ha veramente rallentato sperando che il suo amico Carlo Giorgio lo superasse e imboccasse per primo la parabolica. E' noto infatti che chi per primo imbocca la parabolica tira la volata a quello che è a ruota: ed è successo proprio così, e Fontanesi si è fatto bruciare inevitabilmente dalla bianca Brabham, in una volata molto corretta.

Il problema delle scie, nonostante si corresse per la prima volta qui a Monza con la nuova

strozzatura da 23 mm, non si è attenuato minimamente. «La potenza è ancora troppo poca» ha detto scherzosamente Carlo Giorgio: il resto lo fa la pista, per cui era da prevedersi che tutto si sarebbe risolto in volata, e le volate sono sempre una incognita. Sia Giorgio che Fontanesi hanno disputato una gara bellissima, alternandosi al comando senza ostacolarsi per tutti i 31 giri: a un certo punto hanno addirittura rallentato l'andatura, lasciandosi avvicinare da Bignami che stava rinvenendo molto forte (suo il giro più veloce, proprio in questa fase). Di rilievo anche la prova regolare di Bodini, terzo classificato, davanti a Pesenti Rossi: bella la volata poi per il sesto posto fra Colombo e Vittorio Brambilla, che niente ha potuto fare con l'Alfa Romeo, indubbiamente inferiore da questa corsa rispetto ai Ford.

Fra le novità gradite di questa prima prova del campionato italiano anche il debutto di molti giovani, provenienti da formule minori, che si sono comportati con onore. Alludiamo ai vari Bignami, Bodini, Colombo, Giudici e Lenzini, tanto per citare quelli giunti alla finale, e i primi passi di una nuova vettura italiana, ancora creazione del volitivo Aquilino Branca, sorella per fattura a quella con la quale Giovanni Salvati al suo debutto fece trionfare proprio a Monza. Le Branca anche se non entrate in finale per motivi banali, hanno dimostrato in sede di prove ufficiali, di essere delle ottime creazioni, per nulla inferiori alle Brabham BT 35, o GRD inglesi che vanno ora per la maggiore e tutto ciò che riempie di soddisfazione, in un momento in cui lo sport automobilistico italiano è in netto rilancio.

### LE BATTERIE

#### Quel filo di PICA

MONZA - Pochi minuti prima delle 14, orario stabilito come inizio delle gare pomeridiane, erano tutti col naso all'aria, facendo congetture di vari tipi sui nuvoloni che si rincorrevano e che per tutta la mattina avevano scaricato la solita dose da alluvione sul tracciato monzese. In prima fila le due Brabham BT 35 di Pica e Pesenti Rossi, che cambia all'ultimo momento le gomme per montare pneumatici slick: dietro di loro l'altra Brabham di Bianchi e la Branca di Gaudenzio Mantova, sorprendente debuttante proveniente dalla F. Ford.

Non si schiera Doneda, che ha rotto in prova il suo Ford Delta: durante le prove un frammento di valvola gli è entrato nella pompa dell'olio bloccandola e provocando la fusione delle bronzine di banco. Al suo posto entra la prima riserva, Carlo Scarambone, al volante di una Chevron blu con bordi oro che ci ricorda una delle più note vetture di F.1. Tutti hanno gomme slick, tranne Mantova, Provolo, Pianta e Scarambone che montano intermedie: Bignami ha una soluzione anomala con anteriori intermedie e posteriori da acqua, Lenzini addirittura quattro gomme plogia.

Pianta si schiera in ritardo: alle 14 però il gruppetto delle sedici vetture parte per il giro di ricognizione. Subito il primo colpo di scena: non si schiera Pica, vittima di una disavventura veramente banale. Accusa il distacco del filo elettrico che porta la corrente alla pompa benzina: forse inflandosi nella monoposto lo ha involontariamente staccato, sta di fatto che per questa sciocchezza perde ogni possibilità di entrare in finale.



Una fase della seconda batteria vede in testa alla variante Junior Fontanesi, davanti a Grassi e Giorgio. Grassi, autore di una bellissima rimonta passerà tra breve a condurre, prima di sbattere

Scatta subito in testa Pesenti Rossi, seguito da Bianchi, «Gero» Bignami e Colombo: Mantova brucia la frizione in partenza ed è subito al box, dai quali ripartirà poco dopo con rabbia, fermandosi poi in variante contro il guard-rail, con il portamozzo post sinistro completamente fuori uso.

Anche Scarambone, per evitare un concorrente in mezzo alla pista, sbatte in variante, per cui continuerà la gara col musetto sbertucciato. Al secondo e terzo passaggio sempre sicuro in testa Pesenti Rossi: alla sua ruota sempre Bianchi, «Gero» e Bignami. Si ferma al box Minozzi: anche lui porta segni di contatti sul

musetto e si ritira, mentre Bianchi affianca Pesenti. Immediatamente dietro a questi quattro un altro terzetto composto da Colombo, Brambilla e Lenzini, che si alternano di giro in giro. La corsa prosegue senza colpi di scena: al comando sempre Pesenti, mentre Bignami perde qualche posizione. E' evidente comunque che in questo gruppo, col continuo sorpassarsi, si finisce col disturbarsi a vicenda. Poi qualcuno si mette di traverso, per cui chi ne approfitta è Vittorio Brambilla, che sfruttando saggiamente alcune scie riesce a portarsi al comando al dodicesimo giro. Rimanono nella sua scia «Gero» e Bianchi: a breve distanza Pesenti.

Intanto si era fermata al box la Branca di Giorgio Pianta, anch'egli vittima di un inconveniente banale: si era allentato il bulloncino che collega l'asta di comando del cambio con il rinvio, proprio sulla scatola finale. Pianta, che aveva continuato solo con tre marce, si fermerà vista l'inutilità di un inseguimento.

A partire dal diciassettesimo passaggio Brambilla prende un lieve margine di distacco, mentre alle sue spalle infuria la battaglia fra Bianchi e Pesenti. La batteria si conclude con Brambilla con circa due secondi di vantaggio: la volata per il secondo posto è ad appannaggio di Bianchi, che precede «Gero» e Colombo.

#### FONTANESI da solo

Con decisione saggia il direttore di gara, viste anche le precarie condizioni del tempo, convoca i partenti dieci minuti prima del previsto: in questo modo si guadagnano dieci minuti preziosi. Tutti presenti per questa seconda batteria che vede in prima fila Fontanesi e Carlo Giorgio, che precedono Bodini e Cinotti. Le gomme sono quasi tutte slick, tranne Giorgio, «Pibo» e la Lombardi che montano le intermedie. Al via il più veloce è Giorgio, ma all'entrata della variante Fontanesi è già in testa. Non parte Vittorio Venturi: gli si è staccato un filo dello spinterogeno, che gli fa perdere due giri.

Al secondo passaggio passano sulla linea del traguardo affiancati in quattro: Fontanesi, Giorgio, Cinotti e Bodini, poi leggermente staccati Pesca e «Pibo». Dopo due giri il quartetto si è spezzato in due: Fontanesi e Giorgio, Cinotti e Bodini, mentre risale molto bene Luigino Grassi, con la Tecno che vinse due volte il titolo italiano con Picchi e Naddeo. E difatti al sesto giro Grassi passa a condurre: la sua macchina è molto scorrevole, il motore fresco e potente. All'ottavo giro è di nuovo in testa

Fontanesi, seguito da Grassi e Giorgio: poi vengono Bodini, Cinotti, Giudici, «Gimax», Piazzi, la Lombardi e Pesca che si è girato.

Al decimo giro l'incidente di Grassi: il romano alla seconda curva della variante mette una ruota posteriore sul prato e non riesce a evitare un testa-coda, con conseguente collisione contro il guard-rail. Da questo giro Fontanesi se ne va da solo e concluderà la batteria con 10" su Carlo Giorgio. Si piazzano anche per la finale Bodini, Cinotti, Giudici, «Gimax», Pesca e Piazzi. «Pibo» giunge solo undicesimo quasi senza freni: ha perso molto tempo in parabolica, dove prima di lasciarlo ripartire dalla sabbia dove era finito lo hanno tenuto fermo a lungo. Vittorio Venturi si era fermato per la rottura di un pistone o di una valvola: in parabolica erano finiti anche Battistello e Willy Geiss, che per non urtare Pesca in testa-coda sbatteva rovinando la ruota posteriore sinistra.

#### LA FINALE

Alle 16,15 partenza per l'attesa finale: tutti montano gomme slick, per la maggioranza i Firestone YB 24. Non viene ammesso allo schieramento «Gero», la cui Quasar, al termine della batteria era stata pesata e risultava otto chili al di sotto del limite: al suo posto partirà Spreafico. Ancora una volta abbiamo un ritardatario allo schieramento: è la volta di Carlo Giorgio, che all'ultimo momento si presenta, quando già era pronta a prendere il suo posto Lella Lombardi.

Dopo il giro di ricognizione (Giudici non riesce a muoversi) scattano all'unisono: Fontanesi entra però primo in variante. Così al primo giro le posizioni sono le seguenti: Fontanesi, Giorgio, Cinotti, Bodini, Bianchi, Brambilla, Pesenti, Bignami, «Gimax», Colombo.

#### BIGNAMI cede per i «doppiati»

Al secondo passaggio conduce Giorgio: anche Bodini si scambia con Cinotti, mentre Brambilla guadagna una posizione. Ai boxes Piazzi, che si ritira, mentre Giorgio e Fontanesi se ne vanno assieme. Dietro di loro un terzetto composto da Bodini, Cinotti e Brambilla, poi Bignami e Bianchi: questi sette si mescolano ad ogni giro. Al nono passaggio Cinotti è al box: qualcosa ha ceduto, forse un iniet-

STAR G.T.  
6.50 x 14

ALFA



RUOTE IN  
LEGA LEGGERA

STIL auto

20149 MILANO  
C.SO SEMPIONE 63 TEL. 335.823

IL MARCHIO CHE  
GARANTISCE LA QUALITÀ





Appena arrivato, consegnato il casco alla moglie, Giorgio riceve le congratulazioni del comm. Campagnolo. Il romano era per la prima volta al volante della Brabham BT35 del Jolly Club. Sotto: in questa scomoda posizione, tra l'altro con un'altro concorrente che sembra centrarlo, è Aldo Maggi, all'entrata di parabolica. Attaccati ai freni Giudici e «Gimax», che passeranno all'esterno

**GRAN PREMIO CAMPAGNOLO** - Gara internazionale di velocità in circuito per vetture della Formula Corsa 3 valevole come 1. prova del Campionato italiano - Autodromo di Monza, circuito Junior, 16 aprile 1972.

#### LE CLASSIFICHE

**Prima batteria** (20 giri, km 48,100): 1. Vittorio Brambilla (Birel-Alfa) in 19'29"7, media 148,037 kmh; 2. Bianchi (Brabham-Ford BT35) 19'31"5; 3. Pesenti Rossi (Brabham-Ford BT35) 19'31"6; 4. «Gero» (Quasar-Ford) 19'32"1; 5. Colombo (Brabham-Ford BT35) 19'41"1; 6. Bignami (Brabham-Ford BT35) 19'44"2; 7. Lenzini (Tecno-Ford) 19'44"4; 8. Lange (March-Ford 713) 19'58"3; 9. Spreafico (GRD-Alfa) 20'22"4; 10. Provolo (Brabham-Ford BT35) a 1 giro; 11. Scarambone (Chevron-Ford) a 1 giro; 12. Pianta (Branca-Ford) a 2 giri; 13. Pica (Brabham-Ford BT35) a 4 giri; 14. Mantova (Branca-Ford) a 18 giri; 15. Minozzi (Gozzoli-Ford) a 19 giri; 16. Zucchi (Brabham-Ford BT35) giri 0.

Alle verifiche post-gara, il 4. arrivato «Gero», è stato trovato sotto peso, quindi tolto dalla classifica.

**Giro più veloce:** il 15. di Pica in 55"3, media 156,564 kmh.  
**Seconda batteria** (20 giri, km 48,100): 1. Luigi Fontanesi (Tecno-Ford) in 18'39"7, media 154,648 kmh; 2. Giorgio (Brabham-Ford BT35) 18'29"7; 3. Bodini (Tecno-Ford) 18'53"4; 4. Cinotti

(Brabham-Ford BT35) 19'04"8; 5. Giudici (Brabham-Ford BT28) 19'15"6; 6. «Gimax» (Brabham-Alfa) 19'27"4; 7. Pescia (Brabham-Alfa BT35) 19'31"8; 8. Piazzi (Brabham-Ford BT28) 19'33"2; 9. Lombardi (Lotus-Ford) a 1 giro; 10. Maggi (Branca-Ford) a 2 giri; 11. «Pibo» (Tecno-Ford) a 3 giri; 12. Grassi (Tecno-Ford) a 10 giri; 13. Venturi (Tecno-Alfa) a 13 giri; 14. Geiss (Brabham-Ford BT35) a 19 giri; 15. Pesce (Tecno-Ford) giri 0; 16. Battistello (Brabham-Alfa BT28) giri 0.

**Giro più veloce:** il 19. di Fontanesi in 54", media 160,333 kmh.

**Finale** (giri 31, km 74,555):

1. Carlo Giorgio (Brabham-Ford BT35) in 28'19"6, media 157,918 kmh; 2. Fontanesi (Tecno-Ford) 28'19"8; 3. Bodini (Tecno-Ford) 28'21"4; 4. Pesenti Rossi (Brabham-Ford BT35) 28'21"6; 5. Bignami (Brabham-Ford BT35) 28'22"3; 6. Colombo (Brabham-Ford BT35) 28'41"8; 7. V. Brambilla (Birel-Alfa) 28'41"8; 8. Pescia (Brabham-Alfa BT35) 29'07"6; 9. Bianchi (Brabham-Ford BT35) a 1 giro; 10. Lange (March-Ford 713) a 1 giro; 11. Spreafico (GRD-Alfa) a 1 giro; 12. Lenzini (Tecno-Ford) a 6 giri; 13. «Gimax» (Brabham-Alfa) a 9 giri; 14. Cinotti (Brabham-Ford BT 35) a 23 giri; 15. Piazzi (Brabham-Alfa BT28) a 29 giri; 16. Giudici (Brabham-Ford BT28) giri 0.

**Giro più veloce:** il 20. di Bignami in 53"6, 161,529 kmh. nuovo record.

**COPPA ARISTON** - Gara nazionale di velocità in circuito per vetture della F. 850, valevole per il campionato italiano - Monza, 16 aprile 1972

#### LE CLASSIFICHE

**1. batteria (giri 18, Km 43,290)**

1. Augusto Del Giovane (Del Giovane) in 21'29"2, media kmh 120,893; 2. Ragaiole (Biraghi) 21'53"8; 3. Di Martino (Lucky) 22'18"3; 4. Fossati (BWA) 22'22"5; 5. Daccò (BWA) 22'23"1; 6. Tomassini (Lucky) 22'29"1; 7. Zorzi (Monteverde) a 1 giro; 8. Avati (Maco) a 1 giro; 9. Zago (BWA) a 1 giro; 10. Balliva (Tecno) a 1 giro; 11. Pasquetto (AMS) a 1 giro; 12. Giglio (Giglio) a 5 giri; 13. Callegari (Giuliani) a 5 giri; 14. Paparusso (Paparusso) a 15 giri; 15. Gariboldi (Lucky) a 17 giri.

**Giro più veloce:** il 12. di Del Giovane in 1'10"2, media 123,333 kmh.

**2. batteria (giri 18, km 43,290)**

1. Franco Bosio (BWA) in 22'56"9, media 113,184 kmh; 2. Predaroli (De Sanctis) 23'00"7; 3. Guanziroli (BWA) 23'13"3; 4. Caporelli (Fide) 23'32"5; 5. Cerulli (De Sanctis) 23'48"9; 6. Prati (Prati) 24'01"8; 7. Maselli (AMS) 24'10"1; 8. Taroni (Biraghi) 24'15"1; 9. Scopigno (De Sanctis) a 1 giro; 10. Fidotti (De Sanctis) a 1 giro; 11. Cavagni (Barelli) a 1 giro; 12. Rampinini (BWA) a 2 giri; 13. Lattuada (De Sanctis) a 4 giri; 14. Mammini (Selene)

**Giro più veloce:** il 3. di Bosio in 1'14"8, media 115,748 kmh.

**Finale (Giri 20, km 48,100)**

1. Augusto Del Giovane (Del Giovane) in 23'52"1, media 120,904 kmh; 2. Ragaiole (Biraghi) 23'57"2; 3. Tomassini (Lucky) 24'17"1; 4. Predaroli (De Sanctis) 24'29"6; 5. Daccò (BWA) 24'31"4; 6. Di Martino (Lucky) 24'31"7; 7. Bosio (BWA) 24'37"1; 8. Avati (Maco) 24'43"3; 9. Cerulli (De Sanctis) 24'44"2; 10. Fossati (BWA) 24'48"2; 11. Zago (BWA) 25'05"4; 12. Taroni (Biraghi) a 1 giro; 13. Guanziroli (BWA) a 1 giro; 14. Caporelli (Fide) a 1 giro; 15. Prati (Prati) a 1 giro; 16. Scopigno (De Sanctis) a 2 giri.

**Giro più veloce:** il 5. di Del Giovane in 1'09"9, media 123,862 kmh.

**Classifica Campionato Italiano F. 850 (dopo la terza prova)**

1. Ragaiole p. 18; 2. Francia, Callegari, Del Giovane p. 9; 5. Tomassini p. 6; 6. Daccò p. 5; 7. Zorzi, Guanziroli, p. 4; 9. Giglio, Predaroli p. 3; 11. Gnesato p. 2; 12. Fidotti, Rosolen, Di Martino p. 1.

La partenza della gara più divertente della giornata, la gara ciclistica. E' stata vinta da Avati: si riconoscono nella foto Paganelli, Pianta, Manzoni, Bodini, Giudici e Zanetta



Fra i rientri, più graditi nella famiglia della F. 3 quello del romano Marcello Gallo, che per l'occasione avrebbe dovuto correre con la nuova GRD della scuderia Italia. Solo che non sono arrivati alcuni pezzi (tubo di scarico e bullonerie varie), così la bella GRD è rimasta sui cavalletti (foto sopra) a far mostra di sé nel box. Accompagnato dalla moglie (ora meglio nota come campionessa di motoslitte) e dagli amici Liliana e Italo Cantero, Gallo si è limitato a fare panchina, ripromettendosi di scatenarsi a Montecarlo



tore o una molla valvola, che lo costringono a dare forfait. Al decimo giro queste le posizioni: Fontanesi, Giorgio assieme, poi Bignami, Pesenti, Bodini, Bianchi, Brambilla.

Mentre i due battistrada si alternano al comando, dando forse l'impressione di battersi continuamente, si fa sotto molto bene Bignami: per il sesto posto lottano ruota a ruota Colombo e Vittorio Brambilla. E si giunge al diciottesimo giro, quando Bianchi si appoggia in variante con una gomma e per controllare gli eventuali danni si ferma un attimo ai box: riparte subito dopo, ma perderà la bella posizione. Al ventiseiesimo passaggio Fontanesi, Giorgio e Bignami sono uno in fila all'altro: ma il sorpasso di alcuni doppiati ostacola il terzo di questi, che perde il contatto.

Suspense per la volata: Fontanesi entra primo in parabolica e si fa bruciare da Giorgio che approfitta della scia ed esce al momento giusto: Bodini è terzo, davanti a Pesenti e Bignami, mentre nella volata Colombo-Brambilla è il più giovane che ha la meglio. A pochi giri dalla fine si era fermato Lenzini che stava conducendo una gara regolare al volante della Tecno ex Carlo Giorgio per la rottura del cavo dell'acceleratore.

**Leopoldo Canetoli**

## Questi i tempi di qualificazione

Con questi tempi nelle prove, si erano qualificati in F. 3:

Luigi Fontanesi (Tecno 71 Novamotor) 54"1; Pino Pica (Brabham BT35 Nova) 54"2; Carlo Giorgio (Brabham BT 35) Nova) 54"2; Alessandro Pesenti (Brabham BT 35 Nova) 54"5; Alceste Bodini (Tecno 71 Novamotor) 54"5; Giuseppe Bianchi (Brabham BT 35 Nova) 54"6; Sandro Cinotti (Brabham BT 35 Nova) 54"6; Gaudenzio Mantova (Branca Novamotor) 54"7; Luigi Grassi (Tecno 69 Nova) 54"8; «Gimax» (Brabham BT 28 Alfa) 54"9; Alberto Colombo (Brabham BT 35 Nova) 54"9; Adelmo Bignami (Brabham BT 35 Nova) 55"1; Luigi Battistello (Brabham BT 28 Alfa) 55"2; Vittorio Venturi (Tecno 71 Alfa) 55"2; «Gero»

(Quasar Novamotor) 55"2; Vittorio Brambilla (Birel Alfa) 55"3; Gianni Giudici (Brabham BT 28 Nova) 55"4; Fernando Spreafico (GRD Alfa) 55"4; Cesare Doneda (Lotus 69 Delta) 55"9; Aldo Maggi (Branca Novamotor) 55"9; Paolo Minozzi (Gozzoli Novamotor) 56"1; Wilhem Geiss (Brabham BT 36 Nova) 56"1; Lorenzo Lenzini (Tecno 71 Novamotor) 56"1; «Pibo» (Tecno 69 Novamotor) 56"1; Giuseppe Piazzi (Brabham BT 28 Nova) 56"2; Bruno Pescia (Brabham BT 35 Alfa) 56"6; P. Giorgio Provolo (Brabham BT 35 Nova) 56"6; Libero Pesce (Tecno 69 Nova) 56"6; Giorgio Pianta (Branca Novamotor) 56"6; Andrea Zucchi (Brabham BT 35 Holbay) 56"8; Lella Lombardi (Lotus Novamotor) 56"8; Heinz Lange (March 713 Nova) 57"2.

## 18 italiani al Gran Premio Montecarlo F.3

Dopo l'impresa di Giancarlo Naddeo nel 1971, il Gran Premio di Montecarlo di Formula 3 attira magnificamente tutti i piloti italiani i quali, con maggiore o minore convinzione, rimuginano tutti il classico «Se l'ha fatto lui, perché non dovrei riuscirci anch'io?». E pertanto, le nostre più agguerrite compagnie nazionali hanno iscritto in massa i loro piloti all'importante appuntamento monegasco. Il Jolly Club ha iscritto PESCIA, COLZANI, CAVAGNI, CINOTTI, ZANETTA, LENZINI, GIORGIO, «GERO» ed altri, mentre PIANTA andrà con la Branca iscritto a mezzadria fra il Jolly e l'Ala d'Oro. Non è stata da meno la Scuderia Italia, con dodici piloti fra cui, naturalmente, VITTORIO BRAMBILLA, PICA, BIANCHI, BIGNAMI, GALLO. Inoltre, si sono iscritti FONTANESI, VENTURI, BODINI, COLOMBO, la LOMBARDI ed altri ancora.

Tutto ciò è molto bello, e gli italiani «rischiano» di essere la voce più consistente nel sempre nutritissimo elenco di iscritti a quel vero e proprio «campionato mondiale in prova unica» che è la gara di Montecarlo per le monoposto della terza formula. Tutto sta a vedere se gli organizzatori della gara li accetteranno tutti, dato che



Impegnato sulla vettura di sua costruzione, Del Giovane alla parabolica. Il pilota preparatore ha sbaragliato il lotto con sicurezza

— per la prevedibile affluenza di piloti — essi si possono permettere il lusso di «scegliere» i piloti da ammettere alle qualificazioni. Non ostante questa selezione, che probabilmente farà qualche vittima, i nostri piloti hanno le carte in regola per fare bella figura. E chissà che quest'anno non ci scappi il primo posto!

I. c.

## CERULLI pensa anche alla F. 3

Gino De Sanctis, lasciato il team «Passatore» e Ciccozzi, si è trovato un nuovo «pupillo» in Francesco Cerulli Irelli. L'ha provato a Vallelunga con una sua F. 850 e l'ha fatto debuttare a Monza (anche se non con grande fortuna). Pare che a giugno lo farà correre in Formula 3, comunque Cerulli farà tutte le gare del campionato 8 e mezzo, pur continuando con la AMS 1000 che ora ha dotato di un Cosworth SCA da 130 CV scovato da Brambilla. Ora Gino è direttore tecnico dell'officina Val Corteno di Roma, che si preoccupa anche dell'assistenza della 850 e della futura F. 3 di Cerulli.

## AVATI su 2 ruote

MONZA - Correrè in bicicletta fa bene alla salute. Per tutti, anche per i piloti d'automobile che si sono sfidati su tre giri del «junior» di Monza in occasione della disputa del Premio Campagnolo F. 3. Gianni Avati ha messo in fila tutti precedendo gli accaniti Pesenti Rossi e Vittorio Brambilla che non sapevano darsi pace della sconfitta. Come Campari, quando nell'aprile del 1932 venne battuto dallo «sfilatino» Nuvolari. Uno soltanto era contento pur essendo arrivato ultimo: Giorgetto Pianta, «maglia nera», che si fregava le mani e gridava a squarciagola: «Sarò diminuito di almeno un paio di chili!»



## Quasi nel diluvio le 850 indisturbato Del GIOVANE

MONZA - In mattinata si è corsa la Coppa (ammortizzatori) Ariston, valida come terza prova del campionato italiano. Il tempo è veramente squalido: piove, pista bagnata, vuote (alle 9 di mattina) le tribune. Non si schierano per la prima batteria Gnesato e «Lucas», vittime di un furto di alcuni pezzi la sera precedente la gara, e Benigni.

Zorzi va subito in testa e mantiene un cospicuo distacco per undici giri: a quel punto passa a condurre Del Giovane, che rimarrà in testa fino alla fine. Zorzi rompe il motore all'ultimo giro: secondo si piazza Oreste Ragaiole.

Per la seconda batteria si prepara il diluvio: in prima fila due macchine di Alloni, le BWA di Guanziroli e Bosio, mentre non si schiera Redaelli in seconda fila. Scatta Guanziroli e conduce per una tornata, ma già al secondo giro passa a condurre Bosio, che rimarrà al comando fino alla fine. Per la finale la pioggia si dirada: ci

si attende una lotta fra Del Giovane, preparatore romano e Oreste Ragaiole, idolo delle F. Monza, ma Ragaiole lascia subito il comando all'avversario, che dal quarto giro se ne va indisturbato. La corsa quindi procede monotona, con Ragaiole saldamente al secondo posto: lotta per la quarta posizione, dal momento che Tomassini è incontestabilmente terzo. Dopo testacoda diversi la spunta Predaroli, davanti a Daccò e Di Martino, che prendono così altri punti per il campionato italiano.

●L'EAST AFRICA è preoccupata per l'ingente numero di incidenti stradali, in sproporzione con l'esiguo parco circolante (meno di 200.000 unità). E' stata dunque varata una campagna di sicurezza, in cui è proposto tra l'altro di costruire piste per pedoni e ciclisti, a fianco delle strade.



Più difficile del previsto il Criterium

# Darniche davvero tutto...alpino

SPECIALE PER AUTOSPRINT

GRASSE - E' capitato raramente che Bernard Darniche e l'Alpine siano stati altrettanto minacciati, alla partenza di un rally. Altrettanto raramente, la loro vittoria può essere stata così netta e indiscutibile. Nonostante il cedimento delle molle della sospensione, prima della fine del percorso, il pilota ha imposto la sua berlinetta 1800 alleggerita in tutte le prove a cronometro, concludendo la gara con oltre 4' di vantaggio su Chasseuil, che ha fatto un autentico exploit fisico, al volante della pesante e troppo potente Ford Capri.

E' indubbio che il tracciato molto sinuoso del Criterium Alpino, per un totale di ottocento chilometri di cui cinquanta di prove a cronometro, favoriva l'Alpine, tanto più che pioggia e anche neve, sulla sommità dei colli, aumentavano maggiormente la già esistente, naturale selettività. Se le condizioni atmosferiche, sorprendenti in questa stagione, rendevano insormontabile il compito delle Ford, restavano però Simca CG e Ligier. La Simca CG aveva puntato sullo spider, più leggero e meno ingombrante, che montava un motore di 2200 cc a doppia accensione. La potenza dichiarata si aggirava sui 180 HP. Per un motivo rimasto inspiegato, il motore si è rifiutato ostinatamente di salire oltre i 6000 giri/min. e Fiorentino non poteva fare di meglio che tentare di limitare lo scarto. Alla conclusione si è rotto il cambio, a meno di due ore dall'arrivo, mentre il pilota era secondo, a più o meno 3' dal leader.

Per la Ligier JS2, che era già stata sottoposta a un migliaio di chilometri di prove su quel difficile terreno, il Criterium faceva parte del programma per la messa a punto. Piot poteva contare su 310 HP per 750 kg, ma aveva la scatola del cambio normale, troppo lunga. Nonostante un ritiro prematuro, per una causa minore (attacco del motore dissaldato) Piot ha avuto modo di fare intravedere le possibilità della Ligier JS2, segnando il secondo poi il terzo tempo scratch.

Saliba pilotava un coupé Simca CG «MC» di 2200 cc, prestato dalla Chrysler France, e ciò spiega come mai i suoi tempi migliorassero di ora in ora, concludendosi con un notevole quarto posto. Essendo stato scoperto il motivo del cattivo funzionamento dei motori Ford alla Lyon-Charbonnières (candele e rego-

laggio dell'accensione) Chasseuil e Vinatier disponevano di tutta la potenza del sei cilindri: secondo posto per Chasseuil, terzo per Vinatier, che dopo una partenza prudente ha rapidamente assunto il ritmo necessario. La dimostrazione complessiva è stata probante.

Henry ha avuto problemi in fatto di disponibilità di pneumatici, problemi che lo hanno handicappato soprattutto al Col de la Couillole, mentre Pantiatci, per il quale la gara segnava il vero ingresso in campo internazionale (ingresso del resto dai risultati senz'altro onorevoli) aveva noie di frenaggio.

Dal canto suo Andruet, dopo una corsa senza storia, metteva in evidenza la superiorità dell'Alfa 2000 nella turismismo di serie, e anche il suo valore intrinseco. La vettura si è infatti piazzata settima. Vittoria di Jullien nel gruppo 3, davanti a Sabine che era stato a lungo in testa prima di forare due volte. La Coppa delle Dame è andata a Christine Dacremont, che ha preceduto Marianne Hoepfner.

J. R. Jaubert

CRITERIUM ALPINO - Rally internazionale - Grasse, 16 aprile 1972.

LA CLASSIFICA

1. Darniche-Mahé (Alpine) 3.53'46"; 2. Chasseuil-Baron (Ford Capri) 3 ore 57'59"4; 3. Vinatier (Ford Capri) 4 ore 02'45"8; 4. Saliba-Blaise (Simca CG) 4.03'15"5; 5. Pantiatci-Salles (Alpine) 4.05'38"; 6. Henry-Hugon (Alpine) 4 ore 07'46"2; 7. Andruet-Biche (Alfa) 4 ore 10'30"4; 8. Gamet-Gamet (Opel Ascona) 4.12'16"3; 9. Jullien-Pellegrini (Alpine) 4.17'21"4; 10. Guillet-Hubert (Alpine) 4.17'21"4; 11. Sabine-Huret (Porsche) 4'18'00"6; 12. Rouvier-Lemoin (BMW) 4.19'47"8.

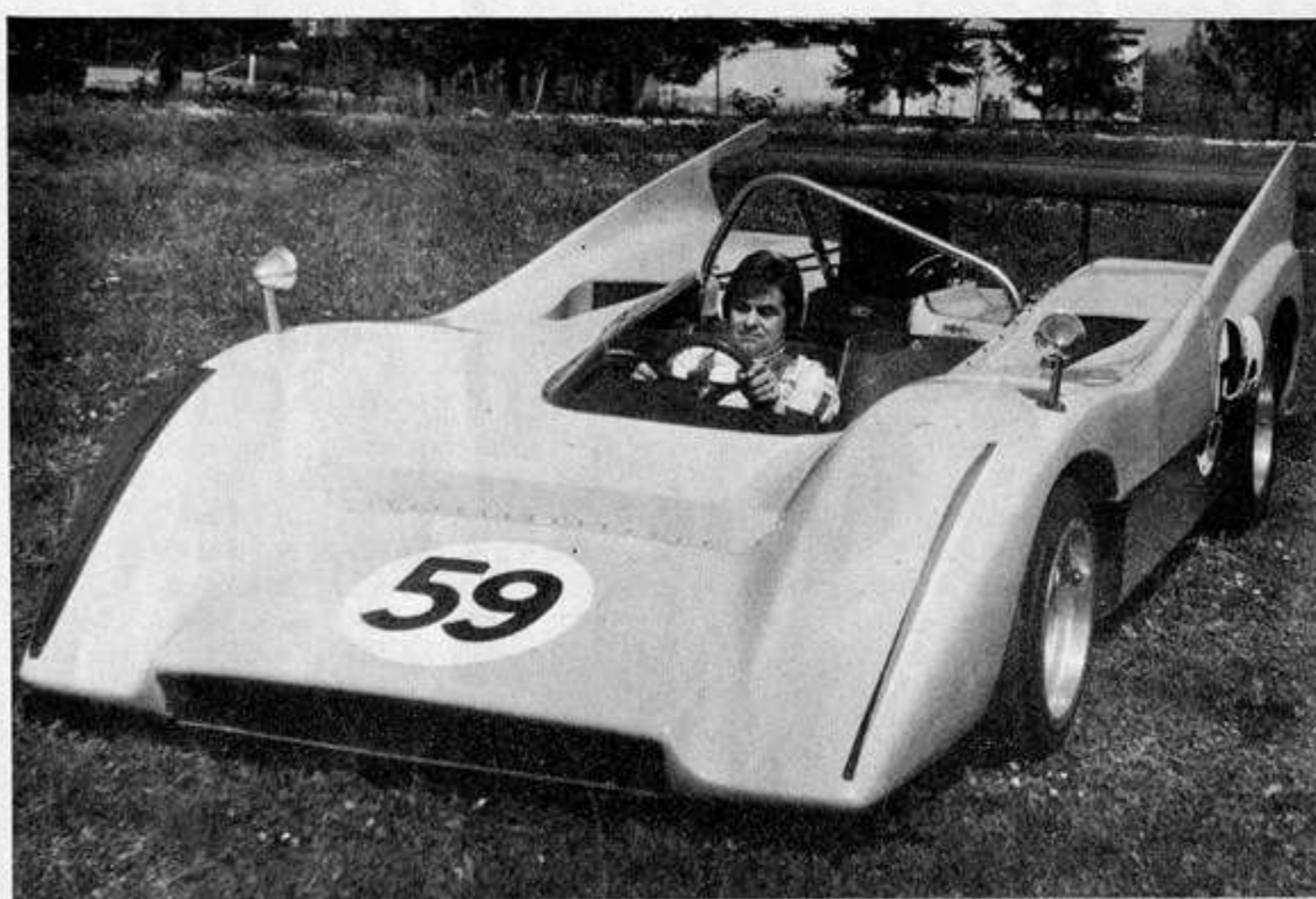
• La minaccia di chiusura che sovrastava il circuito di Thruxton è « sospesa ». Per ora è stato deciso che la pista potrà essere usata per 21 giorni all'anno, ma non è ancora stato ottenuto il permesso per costruire edifici permanenti.

Combattutissimo il CRITERIUM rallistico belga

## ADRIANSEN onora BIANCHI

CHARLEROI - Il Criterium Lucien Bianchi, che si organizza in Belgio in memoria del pilota scomparso, è stato vinto da Adrianssen-Daemers su BMW 2002. Si tratta di una prova difficile, valevole per il campionato belga dei rallies, e consiste in un percorso di collegamento con tre tappe speciali e di sette tratti di 70 chilometri, con 18 tappe a cronometro.

Praticamente Adrianssen non incappava in nessuna penalizzazione stradale, imponendosi per di più in 15 delle 18 tappe speciali. Si può dunque dire che il suo nome s'iscrive nell'albo d'oro della corsa per meriti nettamente superiori a quelli degli avversari. Adrianssen ha ulteriormente migliorato la propria posizione nella classifica del campionato belga, che capeggiava con



## La McLaren di HULME per TONDELLI a IMOLA

TORINO - Il parco macchine e piloti dell'Interserie, campionato europeo di super-mostri da ottomila e passa di cilindrata, si è arricchito di due nuovi nomi: una McLaren M8D da 8100 cc 700 HP di potenza ed Eris Tondelli il noto pilota torinese, rappresentante ufficiale della Chevron per l'Italia. La vettura è stata ceduta dalla Casa in base ad un particolare accordo che prevede per Tondelli i premi e per la McLaren gli ingaggi. Il torinese, che sarà coadiuvato nella messa a punto della macchina dai fratelli Volta, ha raggiunto l'accordo tramite Bennet della Chevron che non ha potuto ancora approntare il 3000 con il quale il pilota dovrebbe prendere parte ad alcune gare del mondiale marche.

## Anche cantanti e indossatrici per il Gran Premio Roma F.1

Vent'anni dopo le corse F.1 tornano a Roma. I dirigenti dell'A.C.R. hanno definitivamente deciso l'effettuazione del G.P. Repubblica Italiana il 18 giugno a Vellelunga, nella data lasciata libera dal soppresso G.P. d'Olanda. La corsa, non valida per il mondiale piloti, ha già ottenuto l'adesione della Ferrari con i due suoi piloti ICKX e REGAZZONI. Piuttosto, a proposito della gara romana, si parla di una clamorosa novità: l'intervento di due « sponsor » (uno sarebbe addirittura la « Rinascente ») che, oltre evidentemente assicurare un fondo-ingaggi adeguato, utilizzerebbero la domenica agonistica per alcuni intermezzi mondano-artistici di particolare eclatanza: cioè una sfilata d'alta moda e show di notissimi cantanti (Mina e Celentano?) negli intervalli!

• Ci sono state, per il circuito di SILVERSTONE, proposte per nuovi boxes e parco macchine. Se i lavori saranno svolti, la pista inglese sarà alla pari col circuito Paul Ricard, sotto questi aspetti, e finalmente le squadre avranno le agevolazioni che trovano già al di là della Manica. La realizzazione dei lavori dipende in gran parte dall'industria, che è stata invitata a contribuire alle spese, comprando e prendendo in affitto locali sovrastanti i boxes, da adibire a uso pubblico. La strada dei boxes

sarà divisa dalla pista mediante una vasta area, in cui saranno sistemati gli impianti per il rifornimento in modo che siano ben lontani dai boxes veri e propri.

• I lavori per il completamento dell'AUTODROMO DI PERGUSA, cioè la costruzione di due varianti, l'installazione di guard-rail e la rifacitura del manto stradale, così come ha disposto la CSI, sono stati appaltati a Enna sabato scorso. Si prevede che i lavori stessi avranno inizio entro una settimana.

## LIEGI-MOSCA-LIEGI per l'annullamento della 84 ORE Nurburgring?

La Maratona della strada, cioè la 84 Ore del Nurburgring, in calendario per il 15-18 agosto, non si farà. La ragione sta nel fatto che la pista, in quel periodo, è stata prenotata dalla Honda, e per una confusione nella richiesta delle date gli organizzatori belgi non hanno avuto la possibilità di effettuarla nei termini previsti. Anche per questa ragione, gli organizzatori stanno pensando ad un « ritorno » della loro manifestazione sulle strade (una volta si svolgeva sul percorso Liegi-Sofia-Liegi), ed infatti pare che nel 1973, con il patrocinio del giornale belga « Les Sports », la Maratona torni su strada su un percorso Liegi-Budapest-Mosca-Liegi.

## L'AC NAPOLI non voleva il rally Campania!

NAPOLI - Nella notte fra il 24 e 25 aprile si svolgerà il primo rally nazionale « Coppa città di Napoli ». Sarà un giro della Campania che toccherà i cinque capoluoghi di provincia; partendo da Napoli, passerà per Caserta, Benevento, Avellino e Salerno, facendo, quindi, ritorno a Napoli. La partenza verrà data da Piazza del Municipio, in pieno centro cittadino, alle ore 22,30 mentre l'arrivo è precisato per le ore 9,30 alla Mostra d'Oltremare, dopo avere percorso circa 400 km lungo i quali sono inserite sei prove speciali. Si tratterà di una esperienza tutta nuova per i piloti, ma anche per gli organizzatori che hanno dovuto fare quasi tutto da soli visto lo scarso aiuto prestato dall'Automobile Club di Napoli. Ad ogni modo i colleghi del quotidiano « Roma » hanno affrontato tutti gli scogli dell'organizzazione in modo superlativo, mentre all'A.C. Napoli si continuava a dire « Mah, forse il rally non si farà ».

## Doppio « fuoristrada » a Montemurlo il 23 a Bracciano il 25

MONTEMURLO - Il Club Nazionale Fuoristrada e le associazioni ad esso aderenti sono tutto un fervore di attività; al raduno « jamboree » indetto per domenica 23 aprile in quel di Montemurlo, si è aggiunta una nuova manifestazione che avrà luogo, due giorni dopo, a Bracciano. Gli organizzatori e i dirigenti del club nazionale si sono pertanto preoccupati di permettere ai soci la partecipazione alle due manifestazioni, usando, per il trasferimento dei mezzi, delle autocicogne messe a disposizione da uno dei fuoristradisti. Il programma completo sarà dunque il seguente: 23 aprile: raduno jamboree a Montemurlo con escursioni e prove varie (alle ore 19 dello stesso giorno i veicoli fuoristrada verranno caricati sulle « cicogne »); 24 aprile: partenza per Bracciano, ricognizione del percorso e visita alla mostra dei veicoli fuoristrada; 25 aprile: ore 9 inizio prova fuoristrada con termine alle 14. La premiazione avrà luogo alle ore 14,30 mentre la partenza per il ritorno verrà data alle ore 17.

## Il 3. « Fuoristrada » rinviato al 14 maggio

BOLOGNA - Validissimi motivi e imprevedibili concomitanze hanno indotto i membri del consiglio del Club Nazionale a rinviare al 14 il « 3. Trofeo Internazionale Fuoristrada » già in calendario per il primo giorno di maggio. Tale rinvio offrirà sicuramente agli organizzatori la possibilità di perfezionare i contatti in corso con alcune associazioni estere che avevano, in certo modo, preannunciato la loro partecipazione.

• Il calendario del « Trofeo Lupa di Roma », organizzato dal Gentleman's Motor Club e riservato alle vetture dei gruppi 1-2-3-4-5, ha subito una variazione: la seconda gara del trofeo in calendario per domenica 23 luglio, è stata anticipata a LUNEDI' 1. MAGGIO. Come è noto le competizioni del Trofeo Lupa di Roma sono gare nazionali.

André Royez

CRITERIUM LUCIEN BIANCHI - Rally internazionale - Charleroi, 16 aprile '72.

LA CLASSIFICA

1. Adrianssen-Daemers (BMW 2002) in 1.16'24"4; 2. Rieu-Bourguignon (BMW 2002) 1.21'17"9; 3. Chavan-Lovens (Datsun) 1.22'26"8; 4. Vanderschrick-Delferrier (Porsche) 1.22'42"7; 5. Hollebecq-Debuschère (NSU) 1.26'29"7; 6. Didi-Charly (Fiat 124) 1.26'57"7; 7. Vandebosch-Maes (BMW 2002) 1.27'33"4; 8. Sonveau-Destat (Datsun) 1.28'17"1; 9. Van Coillie-Fonsny (Datsun) 1.29'17"1; 10. Smith-Russell (Alpine) 1.29'17"1.

Jacquemin e Andy. Questa gara gli ha permesso di passare nettamente in testa, dato che i suoi due avversari non erano presenti.

Dopo una battaglia avvincente, Jean Paul Rieu, che era pure al volante di una BMW 2002, occupava la seconda posizione; la battaglia si era svolta con la Porsche di Vanderschrick, con la Datsun di Chavan e... con la NSU di Hollebecq, il quale doveva poi occupare la quinta posizione in classifica, battendo alcuni favoriti e, comunque, buon numero di vetture più potenti.

Gli inglesi Smith-Russell su Alpine 1600, Lipton-Booth su Datsun e Maslen-Jensen su Escort sono stati i soli stranieri a portare a termine la gara. La pioggia e, a momenti, addirittura il nevischio, non hanno cessato di ca-



Classifica Trofeo Rallies nazionali dopo la 5.a prova	COPPA FAVERA	CESENA*	VERONA	SAVONA	SIENA	TOTALE
PITTONI	20		17	15	20	72
MARZATICO	14			20	17	51
FASAN			14	14	12	40
CAVRIANI	15				14	29
RAVAIOLI	11				15	26
RIGONI	12					25
BACCHELLI			20			20
POLESE			12	8		20
BARBONI				13	7	20
HAUPT			9	5	5	19

\* Classifica in attesa di conferma ufficiale.



Consalvo Sanesi su Alfa Discovolante al via della terza edizione della «1000 Miglia Storica» allestita dal Veteran Car Club di Padova

## Venti «nonne» (su 57) non al traguardo della «1000 MIGLIA» storica

PADOVA - «Prato della Valle» era addobbato a festa e migliaia di spettatori, grandi e piccoli, lo affollavano per ammirare le 57 vetture pronte a prendere il via per la terza edizione della «1000 Miglia storica», l'affascinante rievocazione di una indistruttibile leggenda, voluta dal presidente del Veteran Car Club, Giulio Dubbini. Cinquantasette vetture sulle quali si è polarizzata l'attenzione del pubblico di mezza Italia, allorché in gruppo o separatamente sono «sfrecciate» sulle strade una volta percorse con altro rombo nei motori. E Brescia, Bologna, Firenze, Siena, Roma le hanno accolte con aria di festa, quasi chiudendo gli occhi per rivedere su quei «ferri» i leggendari Nuvolari, Varzi, Compagnoni, Pintacuda, Biondetti, Borzacchini e tanti altri.

Venti delle cinquantasette partite hanno esalato un sospiro di stanchezza lungo il percorso, quasi chiedendo scusa alle altre per non potere, in compagnia, terminare quella esaltante fatica. Un successo, un successo che si rinnova da tre anni e che è augurabile possa ripetersi ancora per lungo tempo. Il Veteran Car Club, l'AC Padova, la Fina, l'EPT e il comune di Padova, la Fiat e l'Alfa Romeo si sono rese ancora una volta meritevoli del ringraziamento degli sportivi che non possono dimenticare il rombante casorello che una volta li faceva stare svegli una notte e un giorno, al sole ed alla pioggia, in attesa del passaggio della «1000 Miglia».

## Tris di CANE' a Varese

VARESE - Con il terzo successo consecutivo nella terza prova del Trofeo Nazionale della Regolarità, «Trofeo Città di Varese», Giuliano Canè ha confermato ulteriormente di essere al momento di gran lunga il più forte e costante fra i regolaristi, e nulla di merito può togliere al vincitore il fatto che la gara, in particolare per i tempi imposti alle varie classi, ponesse un poco in svantaggio i concorrenti delle oltre 1300. D'altra parte è comprensibile come sia difficile per gli organizzatori accontentare un po' tutti. Certo è che in complesso l'Automobile Club Varese è riuscito ad affrontare una gara molto bella, difficile e tirata al punto giusto. Al secondo posto Garraffa è stato il migliore delle «svantaggiate» oltre 1600 seguito da Barbera (che ha avuto il merito d'inserire una 128 Fiat nell'olimpo quasi incontrastato delle Fulvia) e dalla sempre più convincente Luigina Imerito ancora una volta dominatrice fra le dame. Un poco in ombra Pavanello partito piuttosto male ed autore di una gara nervosa e sfortunata.

g. m.

TROFEO CITTA' DI VARESE - Terza prova del trofeo nazionale della regolarità - Varese, 16 aprile 1972.

### LE CLASSIFICHE

1. Giuliano Canè (Fulvia 1300) p. 9,6; 2. Garraffa (Fulvia 1600 HF) p. 12,8; 3. Barbera (Fiat 128 Rally) 18,5; 4. Luigina Imerito (Fulvia 1300 coupé) 18,7; 5. «Mimmo» (Fulvia 1300 coupé) 18,8; 6. Pertusio (Fulvia 1600 HF) 18,8; 7.

## Un duello in pattuglia risolto da PITTONI a SIENA

# MARZATICO due punti «sotto»

SIENA - Cinquanta chilometri all'ora può essere una media da fare sorridere i vari Andretti, Stewart, Ickx, Regazzoni e compagni, padreterni della velocità, ma si è dimostrata un vero banco di prova per uomini e mezzi che hanno partecipato al secondo «Rally Linea Mobili» svoltosi quasi interamente sotto la pioggia che ha disturbato non poco i concorrenti. Il risultato della gara che vedeva in lizza molti tra i più forti rallyisti nostrani, è stato incerto fino all'ultimo per la lotta tra i piloti della Lloyd Adriatico. Articolata su quattro prove speciali da ri-

petersi due volte, la gara, diciamo subito, ha regolarmente confermato le promesse della vigilia marciando sempre sul metro dell'interesse e dando una nuova prova delle possibilità nei nostri giovani rallyisti.

La classifica, come in tutti i rally, è maturata lentamente con le conferme dei migliori, i quali, quasi tutti, non hanno mancato al nuovo appuntamento. La battaglia dunque è stata sempre incerta e ha fatto sperare fino all'ultimo chi era stato tradito nella parte iniziale. Due soli secondi, poco più che un battito di ciglia, hanno permesso al-

correnti scendono notevolmente. Il roddaggio è superato, Pittoni segna 2'49" seguito da Ravaoli con 2'50", Marzatico e Fasan 2'51". A Montelupo è ancora Pittoni a segnare il miglior tempo (5'17") davanti a Fasan e Ravaoli, mentre alla prova successiva di Vagliagli, Marzatico con 5'08" precede Pittoni (5'10"), Cavriani e Fasan (5' e 11"). Nell'ultima prova speciale di Cetinale è Ravaoli a far registrare il miglior tempo con 2'06".

Carlo Burlando

### Le 8 prove speciali

P.S. A - Vallerosa - Km 2,500, tempo imposto 2'42": 1. Pittoni 2'46"; 2. Pregliasco 2'49"; 3. Marzatico 2'51"; 4. Tony 2'51"; 5. Fasan 2'51".  
P.S. B - Montelupo - Km 4,250, tempo imposto 5'06": 1. Tony 5'13"; 2. Marzatico 5'18"; 3. Bacchelli 5'18"; 4. Pittoni 5'21"; 5. Fasan 5'21".  
P. S.C - Vagliagli - Km 4,250, tempo imposto 5'06": 1. Polese 5'07"; 2. Marzatico 5'09"; 3. Fasan 5'09"; 4. Pittoni 5'11"; 5. Cavriani 5'12".  
P.S. D - Cetinale - Km 1,650, tempo imposto 2'00": 1. Marzatico 2'02"; 2. Pittoni 2'04"; 3. Ravaoli 2'05"; 4. Cavriani 2'07"; 5. Biasuzzi 2'08".  
P.S. A-1: 1. Pittoni 2'49"; 2. Ravaoli 2'50"; 3. Marzatico 2'51"; 4. Fasan 2'51"; 5. Battistini 2'52".  
P.S. B-1: 1. Pittoni 5'17"; 2. Fasan 5'19"; 3. Ravaoli 5'19"; 4. Marzatico 5'19".  
P.S. C-1: 1. Marzatico 5'08"; 2. Pittoni 5'10"; 3. Cavriani 5'11"; 4. Fasan 5'11".  
P.S. D-1: 1. Ravaoli 2'06"; 2. Marzatico 2'07"; 3. Pittoni 2'07"; 4. Haupt 2'08"; 5. Fasan 2'09".



Dopo i successi nei Rallyes «lunghi», le Fiat 128 coupé stanno comprendendo anche nelle gare nazionali. Ecco quella di «Black»-Righi, con visibili i segni di una «toccata» nella parte anteriore destra

l'alfiere della Lloyd Adriatico, Leo Pittoni di aggiudicarsi questa seconda edizione della gara senese; solo due punti lo separano all'arrivo dal compagno di scuderia Marzatico che si è però battuto come un leone, alzando bandiera bianca soltanto dopo 300 chilometri di gara.

Alle spalle dei due alfieri della Lloyd Adriatico si sono piazzati Ravaoli e Cavriani che vanno sempre più migliorando l'alto livello raggiunto in questa specialità. L'Opel Manta, preparata da Conrero, fa sensazione ottenendo il 5. tempo assoluto con il giovane Rizzi del Team Peg.

Già dalle prime battute si delinea tutta la storia della gara. Fin dal primo passaggio della prova speciale Vallerosa, Pittoni mostra subito la sua grinta con un 2'46" seguito da Pregliasco 2'49", Marzatico, Tony e Fasan con 2'51", mentre Polese ancora una volta con la Alpine Renault ferma alla dogana di Marzago aggredisce troppo letteralmente la prova toccando contro uno spuntone di roccia. Montelupo, seconda prova speciale, vede l'exploit di Tony che segna il bellissimo tempo di 5'13" seguito dai 5'18" di Marzatico e Bacchelli e 5'21" di Fasan e Pittoni. E siamo a Vagliagli. Si scatena Polese sopravanzando la muta con uno stupendo tempo di 5'07".

La prova successiva a Cetinale, fa registrare il miglior tempo assoluto di Marzatico con 2'02" davanti a Pittoni con 2'04". Seguono poi Ravaoli con 2'05", Cavriani con 2'07" e Biasuzzi con 2'08".

Eccoci per la seconda volta a Vallerosa: i tempi di quasi tutti i con-

RALLY LINEA MOBILI - Quinta prova del Trofeo dei Rallies Nazionali - Siena 16 aprile 1972.

### CLASSIFICA

1. Pittoni (Porsche 911 S) p. 57; 2. Marzatico (Porsche) p. 59; 3. Ravaoli (HF 1600) p. 82; 4. Cavriani (R. Alpine) p. 91; 5. Rizzi (Opel Manta) p. 110; 6. Fasan (Alpine R.) p. 127; 7. Biasuzzi (HF 1300) p. 136; 8. Franchi (A.R. 1750) p. 139; 9. Zandonà (Alpine R.) p. 149; 10. Sansone (HF 1600) p. 154; 11. Barboni (HF 1600) p. 159,12; 12. Bulfoni (HF 1600) p. 159,2; 13. Haupt (HF 1600) p. 163; 14. Presotto (Gordini R 12) p. 165; 15. Brai (Opel Kadett) p. 175; 16. Perazzo (Fiat 124 Spider) p. 176; 17. Lipizier (HF 1600) p. 179; 18. Pezzoni (HF 1600) p. 181; 19. Pittoni Serena (HF 1600) p. 189; 20. Baron (Gordini R8) p. 198; 21. Giusto (Fiat 128) p. 203; 22. Di Porcia (Opel Kadett) p. 212; 23. Ponti (HF 1600) p. 220; 24. Rettore (Alpine R.) p. 221; 25. Moncini (Fiat 128 C) p. 225; 26. Battistini (Alpine R.) p. 228; 27. Calore (Gordini R. 12) p. 237; 28. Albano (HF 1600) p. 241; 29. Felisi (Fiat 124 Spider) p. 246; 30. De Marco (Fiat 124 Spider) p. 252; 31. Novarese (Gordini R 8) p. 254; 32. Pilla (Fiat 128 Rally) p. 260; 33. Facetti (HF 1600) p. 261; 34. Venturino (Opel Kadett) p. 263; 35. Salvadori (Fiat 128) p. 265; 36. Fochi (HF 1600) p. 270; 37. Tesi (A 112) p. 276; 38. Aguzzoni (Gordini R 12) p. 280; 39. Bartoletti (Fiat 128 Rally) p. 282; 40. Pirovano (AR Giulia Super) p. 286; 41. Finessi (Fiat 128 Rally) p. 290; 42. Vogt (Porsche) p. 298; 43. Bompani (Fiat 128) p. 305; 44. Monaco (Fiat 125 S) p. 312; 45. De Rossi (128 coupé) p. 319; 46. Vago (128 coupé) p. 323; 47. Mattio (HF 1600) p. 330; 48. Ardzizon (HF 1600) p. 334,6; 49. Salvatori (Fiat 127) p. 338; 50. Coli (Fiat 127) p. 342. Seguono altri 47 arrivati.

## CORRIERE CORSE

### MANIFESTAZIONE

### CLASSIFICA

### SINTESI DELLA CORSA

### Un anno per uno

FRANCIA - Corsa di Bagnols-Sabran Gara di velocità in salita

1. Daumet (Abarth) 15'1"6 nuovo record; 2. Van Diepen (F. libera); 3. Planchet (Porsche)

Tutti i records sono stati battuti. Assente Rouveyran, è stato Daumet (secondo lo scorso anno) ad aggiudicarsi la vittoria, migliorando di 3" il record appunto di Rouveyran.

### Koob vince in casa

LUSSEMBURGO - Corsa di Lorentzwiler. Gara di velocità in salita.

1. Koob (Brabham) 1'3"4; 2. Obrist (Brabham); 3. Binnington (March).

Tempo piovoso che non ha però impedito a circa quattromila spettatori di essere presenti alla bella vittoria di Koob, che ha battuto di 3" Obrist.

### Dopo le donne

LUSSEMBURGO - Giro del Lussemburgo. Rally

1. Koob-Linden (BMW)

Vittoria facile per Koob, davanti a «Christine» su Alpine, che ha vinto la categoria turismo speciale.