

DOVE corriamo domenica?



Per l'ITALIA:
CHALLOILS
via Radicofani 35
00138 ROMA

l'additivo del meccanico

GARE SOPPRESSE Soppressi il Rally di Wiesbaden (camp. europeo piloti, 26-27 maggio), il Rally di Ginevra (camp. europeo piloti, 2-4 giugno), la gara in salita di Bachelierie (18 giugno). Annullate la gara Can-Am a St. Jovite (25 giugno) e la 84 Ore del Nurburgring (15-18 agosto).

CAMBIAMENTI DI DATA ● Rally 999 minuti (6-7 maggio): rinvio a data da destinare ● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile-1 maggio): rinvio a data da de-

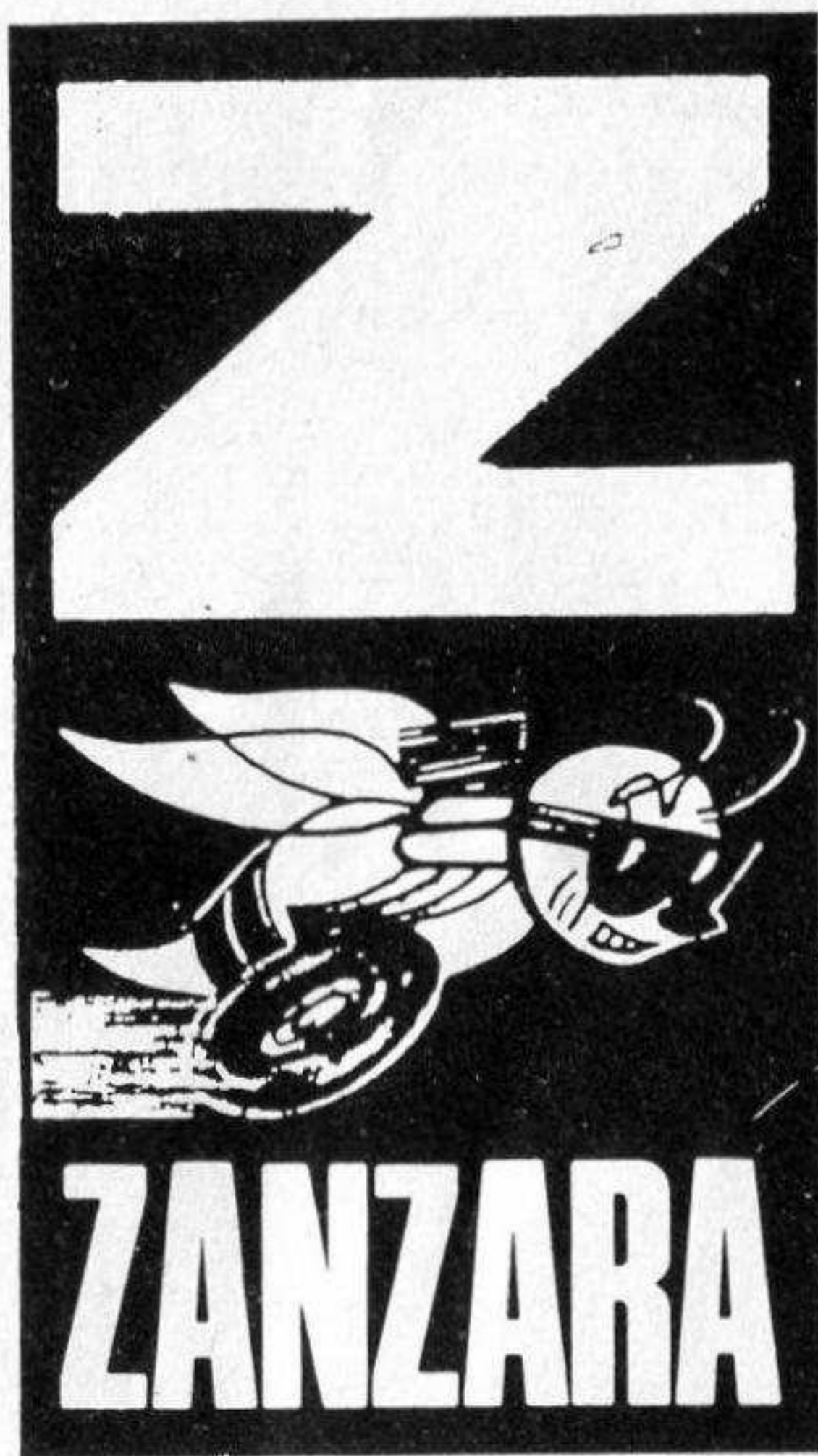
stinare ● Rally dei Tulipani (24-29 aprile): rinvio a settembre ● Autogiro Asparagi - Trofeo Simca: rinvio al 16 luglio ● G.P. Arturo Mercanti (Monza F. 3, 7 maggio) rinvio a data da destinare ● Coppa Primavera a Salerno (9 aprile) rinvio al 1. ottobre. Il Rally dei Mille Laghi (18-20 agosto) è stato anticipato al 4-6 agosto. La Coppa Teramo (7 maggio) è rimandata al 29 giugno. La Coppa Gallenga (7 maggio) rinvio a data da destinare. Coppa d'oro Savona (7 maggio) rinvio a data da destinare. Coppa d'oro Alessandria (7 maggio) rinvio all'8 ottobre. La gara a Vallelunga (11 maggio) è rinvio a data da destinare. La Coppa Città di Volterra (11 maggio) è rinvio a data da destinare.

Maggio

Le corse chiave dal 9 al 14 maggio in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
9-10	Trofeo Giornalisti a Monaco	Principato di Monaco			●●●	Rally	
9-14	Rally BP	Australia			●●●	Rally	
11	Coppa Petrobelli	AC Mantova	Circuito Varano Melegari	Part. ore 14 Arr. ore 18	□ F. F.	Velocità in circuito	
11	Trofeo S. Andrea	AC Vercelli	P.: Vercelli, C.so Salamano A.: Vercelli, C.so Salamano km. 70,300	Part. ore 9,30'31''	●	Regolarità	Maria Cervini (Lancia)
11	Gimkana a Mirano	Scud. Miranese			●	Gimkana	
11	Rallycross Asti	AC Asti			●	Rallycross	
11	St. Antonin	Francia			●	Velocità in salita	Staiano (Tecno) 1'43''3. Record: Rouveyran 1'36'' (1969)
11	Neuchatel	Francia			●	Velocità in salita	Bayard (Tecno) 1'04''2, nuovo record.
11	Corsa del Lussemburgo	Lussemburgo			●	Velocità in salita	
11	Corsa a Monaco	Principato di Monaco	Circuito di Monaco km 3,145	Part. ore 17,30	● F. Renault	Velocità in circuito	
11	Autocross	S. Polo d'Enza			□	Autocross	
12-14	Rally d'Assia	Germania			●●●	Rally	
12-14	Rally del Galles	Inghilterra			●●●	Rally	
13	Corsa a Monaco	Principato di Monaco	Circuito di Monaco km 3,145		●●● Camp. Shell F. 3	Velocità in circuito	Walker (Lotus). Giro più veloce Mohr (Lotus) 1'35''6. Record: Cassegrain (Brahm) 1'33''5 (1970).
13	Trofeo Cadetti	SIAS Monza	Circuito di Monza km 4,25		●	Velocità in circuito	
13-14	Prove a Indianapolis	Stati Uniti	Circuito d'Indianapolis km 4,02		●●●		
13-14	Coppa d'Oro	Austria			●●●	Rally	
13-14	Rallye Polizia	Belgio			●●●	Rally	
13-14	Rallye Salmon	Spagna			●●●	Rally	
13-14	Rally Mont Blanc	Francia			●●●	Rally	
14	G. P. di Monaco	Principato di Monaco	Circuito di Monaco km 3,145		●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	Stewart (Tyrrell) media 134 e 359, nuovo record. Record sul giro: Stewart 1'22''2, media 137,737
14	Alghero Scala Piccada	AC Sassari	Part. al. km. 0,950 strada Villanova Monteleone Arrivo: idem km. 9 Percorso km. 8,50	Part. ore 10 Arr. ore 13	●	Velocità in salita	Amphicar (Abarth) 3'9''4, media 126,035
14	Castell'Arquato Vernasca	AC Piacenza	Part.: Castell'Arquato Arrivo: Vernasca km 9,775	Prove sabato ore 14-18 Part. domenica ore 14	□	Velocità in salita	Noris (Porsche) 4'39''9, me- dia 125,723 nuovo record
14	Coppa Piemonte	AC Torino	Circuito di Monza km 2,405 - 20 giri	Part. ore 13 Arr. ore 17	□	Velocità in circuito	Pilone (Abarth)
14	Trofeo Gandolfi	Scud. S. Giorgio Ferrara	Part.: Lido delle Nazioni Arr.: Ditta Gandolfi San Lazzaro di Savena	Part. ore 8 Arr. ore 12	●	Regolarità	Pertusio (Simca)
14	Coppe USA	Francia	Circuito di Montlhéry km 7,765		●●●	Velocità in circuito	Dépailler (Alpine). Nuovo record: Ethuin 34''9
14	Autocross	AC La Spezia			□	Autocross	
14	Trois Marets	Belgio			●●●	Velocità in salita	
14	Corsa al Nurburgring	Germania	Circuito del Nurburgring km 28,29		●●● T, GT, S	Velocità in circuito	
14	Aerodromo Bremgarten	Germania			●●● F. 3	Velocità in circuito	
14	Eurohill	Germania			●	Velocità in salita	
14	Corsa di Harz	Germania			●	Velocità in salita	
14	Autocross Wolfenbuttel	Germania			●	Autocross	
14	Corsa di Argental	Francia			●	Velocità in salita	
14	Abreschwiler	Francia			●	Velocità in salita	Maublanc (Abarth) 1'00''9, nuovo record
14	Col Bayard	Francia			●●●	Velocità in salita	Mieusset (Pygmée) 3'3''7 nuovo record
14	Corsa a Keimola	Finlandia	Circuito di Keimola km 3,		●●● T	Velocità in circuito	

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



POTERE PILOTI

• In contrapposizione all'ANCAI si è pensato, da parte di un gruppo di nostri corridori, di realizzare in Italia un Sindacato Piloti. Ma pare che il progetto sia stato accantonato, perché si aspetta la trasformazione della GPDA, nella quale ha preso da un mese le redini, con qualifica di direttore-manager, Nick Syrett. Tutti i piloti da Gran Premio iscritti all'Associazione si sono tassati adeguatamente per assicurare lo stipendio del «curatore» dei loro interessi. Poi è stato costituito un C.D., dal quale uscirà a turno annualmente un Presidente (per ora è confermato Bonnier per un anno). I componenti del CD rappresentano ciascuno un Paese (per l'Italia figura de Adamich).

Ora sembra che la GPDA, una volta limitata solo ai piloti da Gran Premio, allarghi la sua struttura associativa, assicurandosi delle «filiazioni» nazionali che permetterà l'iscrizione di tutti i piloti di velocità e rally che dispongono di licenza internazionale. E' pensabile così che, nell'ambito della stessa GPDA, si creino organizzazioni dei vari settori agonistici, diciamo F. 2, F. 3, rally ecc., in grado di rendere sempre più determinante il «peso» dei piloti tramite la loro associazione nello svolgimento della attività sportiva automobilistica.

Il Terzo Potere, accanto a costruttori e organizzatori, a ragione può pretendere di partecipare non solo come consulente occasionale o di comodo per la soluzione dei problemi organizzativi, regolamentari e tecnici, almeno finché questa disciplina agonistica non potrà fare a meno di loro, sostituendoli con dei telecomandi, come anticipava un noto libro di fantascienza: «L'Ultima Ferrari».

• La vertenza Bertone-De Tomaso, per un modello «stilistico» presentato a recenti Saloni, avrebbe trovato uno sbocco. Il disegno della De Tomaso in discussione sarebbe stato brevettato.

• Vittorio VENTURI, il pilota bolognese «poeta» che dimostra delle qualità agonistiche notevoli, anche se la sua particolare ritrosia umana e certe combinazioni casuali ne condizionano agli occhi di molti l'effettivo valore, è entrato nel team Autodelta per l'Europeo Turismo. Correrà al Nurburgring, la 24 Ore di Spa, al Jarama, al Ricard e in Bulgaria con le GTAm oppure con le GTjr.

• Qualcuno avrebbe sentito dire all'ing. Ferrari: «Qualche volta mi piacerebbe discorrere con uno di quei tecnici inglesi della nouvelle vague telaistica, (leggi Bailey, Gardner ecc.), una tecnica che diventa sempre più determinante». E' nota la teoria di alcuni di questi esperti. Il motore Ferrari, proprio perché ha certe caratteristiche di potenza imporrebbe soluzioni di problemi torsionali diversi dalle altre macchine. Perciò le sospensioni esigono attenzioni anche rivoluzionarie.

Rivelazioni di Motoring News su un programma triennale con la March

Tornano i motori CLIMAX in F.1?

La BLMC per ora smentisce

LONDRA - Pochi giorni prima del G.P. di Spagna, in Inghilterra è sorta una notevole agitazione, quando un settimanale motoristico ha pubblicato quanto sembrava essere un grande colpo giornalistico. Si sarebbe detto che fosse un comunicato stampa e pareva confermare le vaghe voci che circolavano in Europa da alcune settimane. Queste voci, se vere, potrebbero rappresentare uno dei più importanti sviluppi nel mondo corsaiolo degli anni settanta: la British Leyland, si dice, tornerebbe alle competizioni in collaborazione con la March e si starebbe mettendo a punto un nuovo motore Coventry Climax di F.1 (per equipaggiare una vettura progettata dalla March) che dovrebbe essere pronta a scendere in pista nel 1975. BLMC e March sarebbero associate nel programma sportivo.

Essendo i dirigenti della March in Spagna, ci è stato possibile avvicinare soltanto il direttore del PR della BLMC, il quale ha dichiarato senza alcuna esitazione che non esiste il minimo fondamento a queste voci. Parlando in tono più che deciso, ha detto: «La BLMC non è assolutamente contraria allo sport automobilistico, ma non ha senso affrontarlo con leggerezza. Per stendere in modo adeguato un programma sportivo, degno di chiamarsi tale, sono necessarie notevoli possibilità e, in questo momento, tutte le nostre sono accentrate sugli sviluppi delle vetture di serie per i prossimi anni. Comunque, anche se tornassimo alle gare, è molto improbabile che si tratterebbe della F.1».

Questo, dunque, l'atteggiamento ufficiale della BLMC. Se si pensa che raramente c'è fumo senza arrosto, quale potrebbe essere l'arrosto che ha suscitato questo nuvolone di fumo? Harry Mundy, un tempo alla Coventry Climax e ora progettista di motori alla Jaguar, parlava recentemente di un progetto per un motore ad alte prestazioni (un 12 cilindri, con tre file di quattro cilindri disposti a freccia). Il settore speciale di messa a punto della BLMC sta ampliando la propria attività, però soltanto nello sviluppo e nel marketing di parti «ad alte prestazioni» per i modelli standard della Casa. Inoltre è stata fornita (gratuitamente si dice) una Rover V8 alla March, con un limitato appoggio nei rallies, rally-cross e gare di gruppo 1.

E' naturalmente possibile che questa notizia sia trapelata prematuramente e che risponda in effetti a imminenti importanti mosse segrete. Ammenoché non sia nata da malintesi o pii desideri.

David Hodges

Altre «fughe» dalla PORSCHE

• La situazione sportiva in casa Porsche diventa ancora più pesante, anche con l'impegno ridotto adesso soltanto alle vetture Can-Am. Il motore 12 cilindri compressore ha assorbito finanziariamente molto per le sue esperienze. Perciò vi sarebbero stati ulteriori giri di vite, tanto che altri tecnici del famoso staff Stoccarda, specie di quelli che si occupavano dei clienti sportivi, hanno lasciato la fabbrica. I problemi Porsche nascono soprattutto dal mercato commerciale. La produzione ha ripreso fiato in Europa ma in America vi sarebbero difficoltà. Adesso si punta molto sui nuovi modelli di cui si parla, coupé tre litri compreso. Oltre la maxi-Porsche, (derivata 917), che resta sempre tra i progetti produttivi di serie, in funzione anti Ferrari e Maserati. L'ing. Ferdy Piech, intanto, pur uscito (tranne come azionista) dalla dirigenza di Stoccarda, continua a essere notato nella sede di Stoccarda. Ha un ufficio dove svolge attività come libero consulente per conto di importanti industrie automobilistiche.

• Il tedesco LOOS, dopo aver giocato in modo strano con gli organizzatori di Imola per la sua McLaren che si era dichiarato disposto a cedere a Merzario, avrebbe voluto (dopo la corsa) che qualcuno convincesse il pilota lasciato a piedi a... correre per lui (col 512 di cui dispone) le altre gare Interserie!

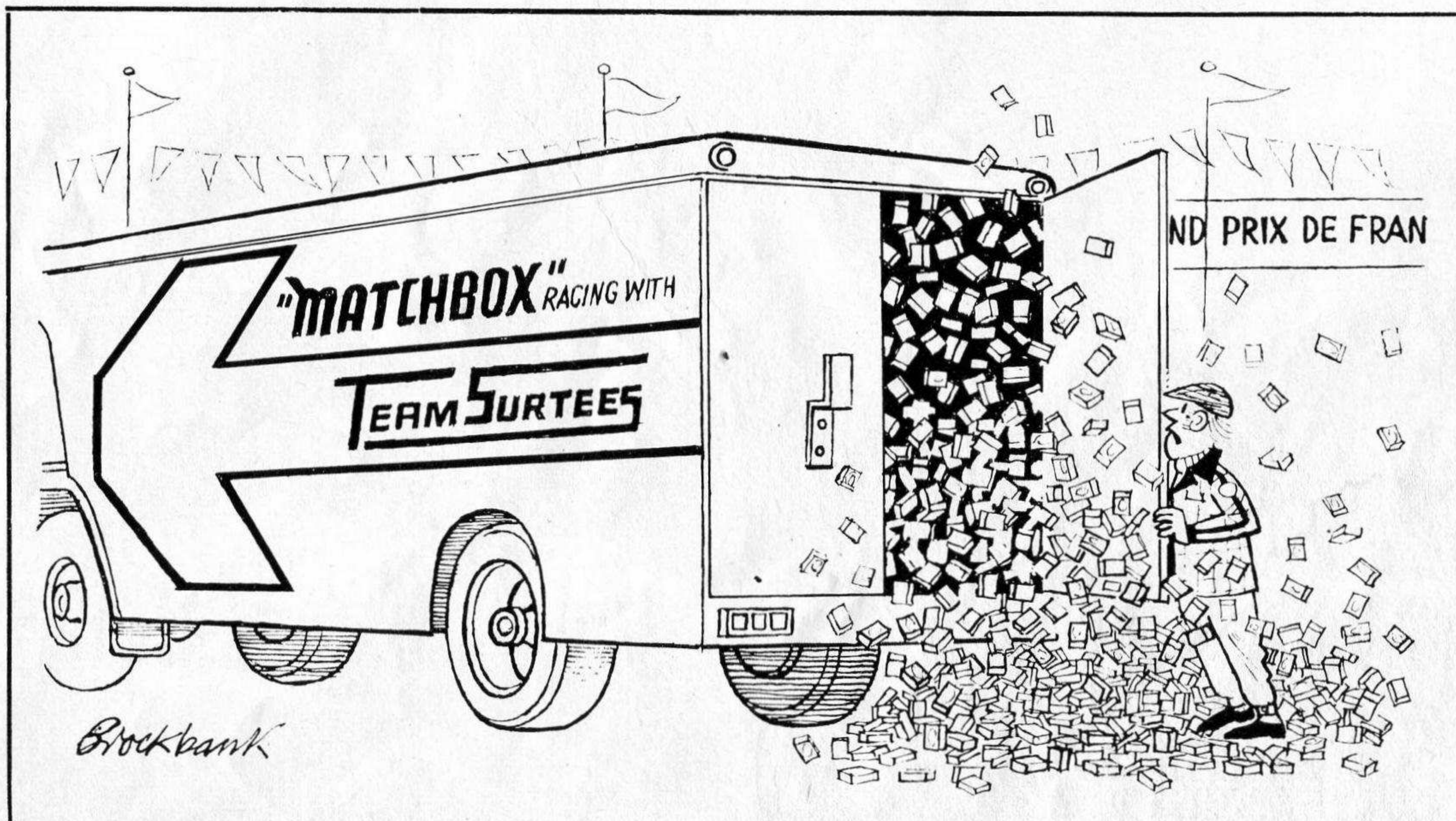
• Un altro mistero è quello della Ferrari Can-Am 7 litri che Luigi Chinetti, con simpatica tempestività, aveva messo a disposizione dall'America appunto per la corsa Interserie di Imola e naturalmente per Merzario. Ma dal servizio clienti di Modena è stato risposto: «Impossibile. La macchina non è pronta!»

• Per Merzario c'è un altro rammarico. L'ing. Chiti avrebbe messo a disposizione del comasco una... Alfa Romeo 33t3, come ha fatto con Galli in extremis. Ma purtroppo delle macchine tornate da Vallelunga solo una era bene a posto.

• In compenso la Coppa Interserie di Imola ha confermato che lo sport automobilistico non deve più chiedere solo successo di pubblico alla presenza della Ferrari. Possono bastare un'Alfa con Galli, una BRM con Marko più Porsche e McLaren. L'incasso ha superato i 50 milioni lo stesso, pur se a Maranello non si è ritenuto opportuno allineare nemmeno una 312 P sull'autodromo intitolato al figlio dell'ing. Enzo Ferrari.

• Felicissima questa immagine del direttore di corsa di Spa, quando ha assicurato ai giornalisti, in presentazione della 1000 KM belga, di aver intenzione di essere severissimo per l'ammisione delle meno veloci vetture di G. 2. «Sono delle vere chicanes mobili, che i piloti delle macchine veloci debbono evitare con pericolose acrobazie».

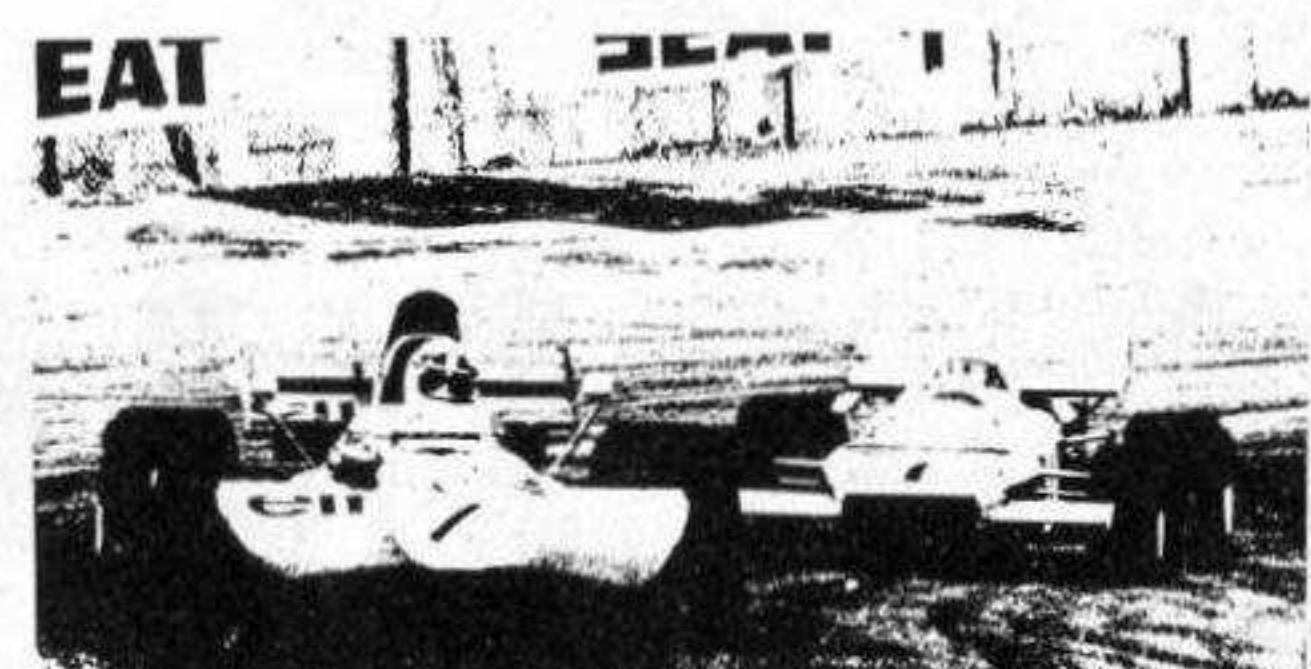
Marcellino



LEGGETE SUBITO

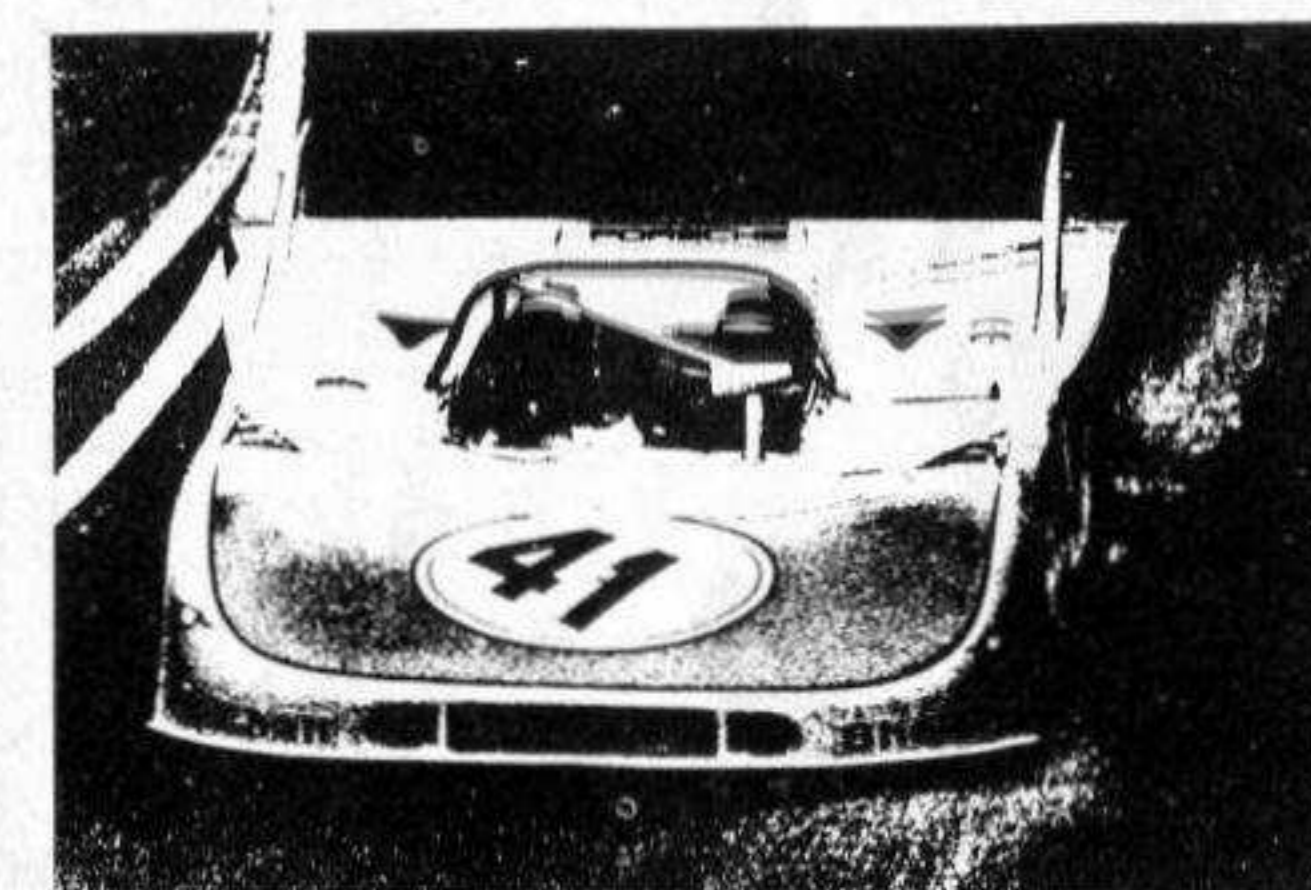
nelle pagine che seguono

La rivoluzione di ANDRETTI



La sorpresa per chi vota

1' ⁷² Automobilissima ⁷²



La PORSCHE per LE MANS

il pallottoliere delle rubriche

domenica SPRINT

il giornale di mezzanotte

a pagina

2 Dove corriamo domenica?

3 ZANZARA

44 TABELLONE delle CORSE

45 KARTING

46 MOTORAMA TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI rimarremo amici

50 INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA

Il monologo **FERRARI**
guastato dal
guaio di **PETERSON**

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica SPRINT



PRIMA

MERZARIO non più «capellone»

costretto da
Regazzoni
sul podio

della 1000 KM belga
(vinta con REDMAN)
a «pagare» subito la
prima vittoria col 312



DOPO

SPA val bene la chioma!

SPA - C'è mancato pochissimo che la Ferrari facesse un « tris » a Spa, a sottolineare il suo assoluto dominio non solo in questa gara, ma in tutte le prove del campionato. Un'inattesa chiazza bagnata, per un'improvvisa pioggia, ha tradito Peterson negli ultimi giri, mentre lo svedese inseguiva Redman per strappargli il comando, e la vettura è finita contro il guard-rail. Le tre Ferrari hanno comunque finito sullo stesso giro, dopo avere percorso mille chilometri attorno al veloce e insidioso circuito belga. Anche se taluni osservano che la Ferrari fa così bella figura perché, tutto sommato, non c'è molta concorrenza, la Casa italiana ha ugualmente dimostrato di valere per lo meno quanto la Porsche, all'epoca in cui il team John Wyer era ritenuto imbattibile, tanto per quanto riguarda le vetture che per l'opera svolta dal team. Se l'anno scorso la Ferrari avesse gareggiato in modo tanto valido, con altrettante vetture, contro la Porsche, è improbabile che la Casa tedesca avrebbe vinto il campionato 1971.

Regazzoni barbiere

In quello di quest'anno la Ferrari è imbattibile e ha dimostrato ancora una volta, nella corsa di Spa, di meritare il titolo.

E' stato un piacere vedere Redman piazzarsi primo con la Ferrari in una corsa di campionato, dopo un anno di scarsa fortuna. A gara finita ha detto: « Pri-

ma o poi la mia fortuna doveva cambiare. Non credevo ai miei occhi, quando ho visto di fronte a me una nuvola di polvere e, avvicinandomi, ho scoperto che in mezzo c'era Regazzoni. Poi, quando è cominciato a piovere a scrosci, verso la fine, ho rallentato pregando che andasse tutto bene fino al termine ».

Intanto, al box, Regazzoni festeggiava la co-vittoria con Merzario aggredendo la capigliatura dell'italiano con un paio di forbicioni, tanto che poco dopo sul pavimento del box c'era un mucchio di capelli, al quale si è poi aggiunto un mucchio ancora più grande, tagliato dalla testa di un meccanico.

Molto meritevoli, in questa corsa, anche John Hine e John Bridges, che hanno ottenuto un ottimo terzo posto, con la Chevron due litri con motore Alan Smith di 1900 cc, staccati soltanto di sei giri dai vincitori e battendo la Gulf-Mirage e la Lola Bonnier T280, che hanno entrambe avuto guai. C'è da aggiungere che prima del guasto più grave, capitato alla Mirage, Hine teneva molto bene il passo. Partita senza provare, dopo modifiche radicali, la Mirage è andata molto meglio, secondo Bell. « Dopo essermi abituato di nuovo entro cinque giri, giravo di 15" più veloce di quanto potessi fare in prova e la vettura andava decisamente meglio. Non andremo alla Florio e passeremo due giorni a provare al Nurburgring, ove speriamo di metterci ad andare veramente bene » ha detto in seguito Bell.

Pare che saranno assenti alla Targa anche le vetture di Bonnier, che si prepareranno a loro volta per Le Mans, come Ferrari, per cui soltanto Alfa e vetture due litri disputeranno questa superstife fra le classiche su strada. Si direbbe che il fascino di questa corsa sia svanito, per le sofisticate vetture sport tre litri di oggi, e che per sopravvivere la gara dovrebbe tornare ad essere una prova per vetture turismo. Sarebbe, del resto, molto più interessante.

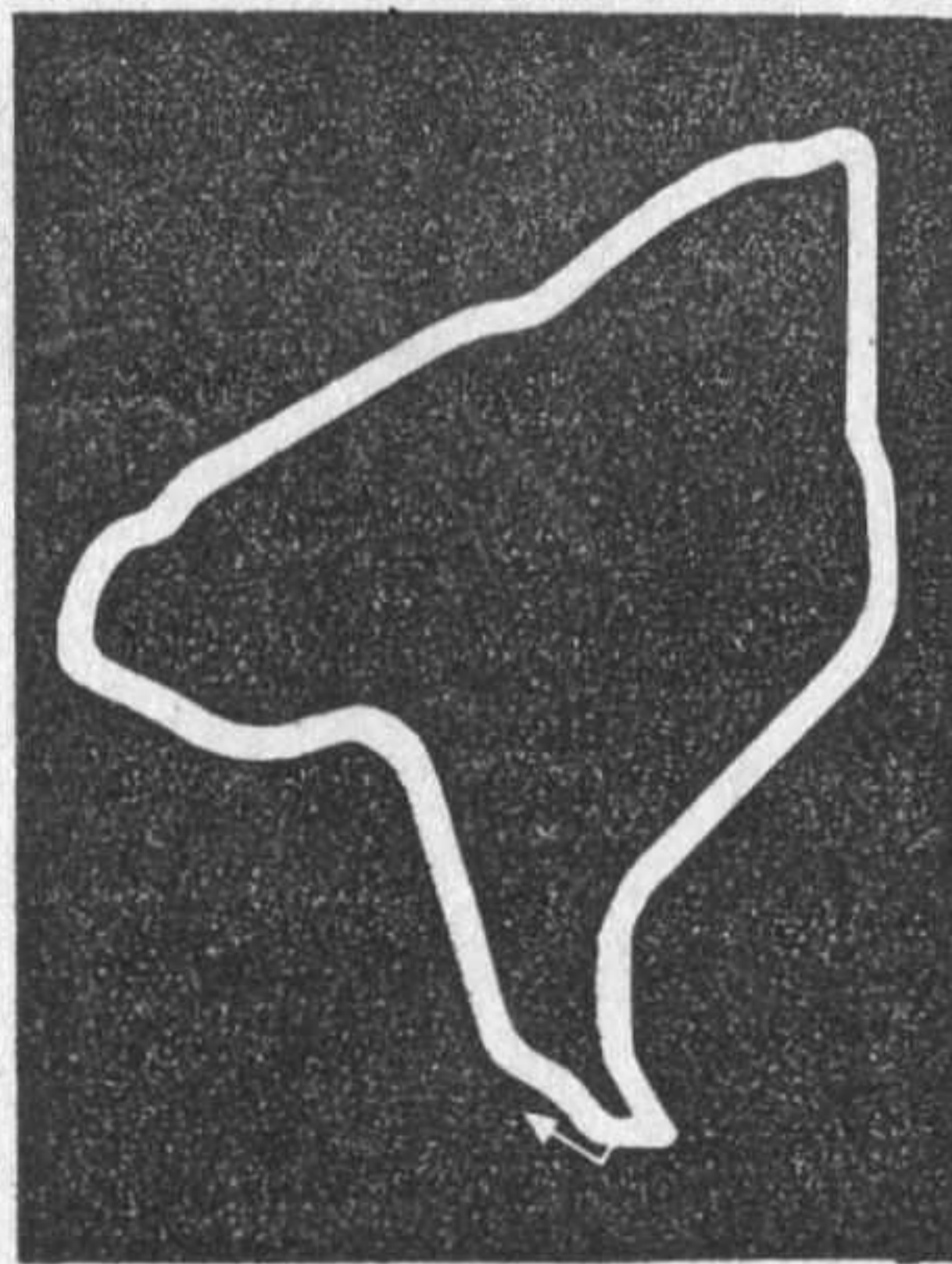
Un titolo meritato

A questo punto si direbbe che le restanti cinque gare del campionato marche offrano scarso interesse ed è corsa perfino voce che la CSI voglia annullarle, anche se pare improbabile che questo accada. Speriamo soltanto che in futuro la gente non ricordi il 1972 « come l'anno in cui la Ferrari non aveva nessuno contro cui battersi » perché, nonostante la mancanza di un'opposizione organizzata, forse nei recenti anni non si è mai avuto un team vincente che si sia maggiormente meritato il titolo. Infatti più dell'abilità tecnica, che tante altre squadre sono in grado di uguagliare, sono stati l'organizzazione e i piloti a portare la Ferrari al punto in cui si trova attualmente.

Jeff Hutchinson

1000 KM. SPA

gara internazionale di velocità e durata valida quale sesta prova del campionato mondiale marche 1972. Circuito di Spa-Francorchamps (Belgio), di metri 14.100 - 7 maggio 1972.



COSI' (IN 29) AL VIA

Ickx-Regazzoni (Ferrari 312P) 3'20"4	Redman-Merzario (Ferrari 312P) 3'23"5
Peterson-Schenken (Ferrari 312P) 3'25"4	Larrousse-De Fierlant (Lola-Ford T280) 3'28"9
Jost-Kaushen (Porsche 908-3) 3'36"9	Bell-Van Lennep (Mirage-Gulf-F. M6) 3'42"5
Hine-Bridges (Chevron B21) 3'49"8	Lepp-Gray (Chevron B21) 3'51"8
Muller-Chasseuil (De Tomaso Pant.) 3'55"9	Robinson-Migault (Chevron B19) 3'57"4
Dupont-Bodin (Chevron B19) 4'04"3	Smith-Waipron (Chevron B21) 4'04"5
Jacquemin-Deprez (De Tomaso Pant.) 4'05"4	Humble-May (Chevron B21) 4'07"2
Ertl-Pankl (BMW 2800 CS) 4'07"8	Tuerlinx-Stalpaert (Chevol. Camaro) 4'07"8
Kramer-Fitzpatrick (Porsche 911 S) 4'09"6	B. Lena-Rouveyrant (Ferrari GTB 4) 4'10"5
Twaites-McInerney (Chevron B21) 4'11"1	Christiansen-Heyer (Porsche 911 S) 4'11"8
Raymond-Collier (Daren Mk3) 4'11"8	Haldi-Cheneviere (Porsche 911 S) 4'13"0
Heavens-Garton (Chevron B21) 4'16"1	Grauls-Hoffman (Chevrolet Corvette) 4'18"5
Heyer-Petzler (Mercedes AMG) 4'20"9 (non partiti)	Schikentanz-Steckoning (Porsche 911 S) 4'22"3
Sindel-Rang (Porsche 911 S) 4'23"0	Ridehalgh-Le Guellec (Dulon LD 11) 4'23"7
Josa-Miki (Chevron B21) 4'30"3	

COSI' (IN 18) ALL'ARRIVO

1. Ferrari 312 P (Redman-Merzario) 71 giri in 4.17'19"1, media 233,429 kmh; 2. Ferrari 312 P (Ickx-Regazzoni) 70 giri; 3. Chevron B 21 (Hine-Bridges) 65 giri; 4. Gulf-Mirage M6 (Bell-Van Lennep) 64 giri; 5. Lola-Ford T 280 (Larrousse-De Fierlant) 64 giri; 6. Chevron (Humble-May) 60 giri; 7. De Tomaso Pantera (Jacquemin-Deprez) 59 giri; 8. Porsche 911 S (Kramer-Fitzpatrick) 59 giri; 9. Chevron B 21 (Twaites-McInerney) 55 giri; 10. De Tomaso Pantera (Muller-Chasseuil) 53 giri; 11. Porsche 911 S (Christiansen-Heyer) 50 giri; 12. Ferrari 312 P (Peterson-Schenken) 56 giri; 13. Porsche 911 S (Sindel-Rang) 55 giri; 14. Dulon LD 11 (Ridehalgh-Le Guellec) 55 giri; 15. Chevron B19 (Dupont-Bodin) 53 giri; 16. Chevron B 21 (Heavens-Garton) 48 giri; 17. Daren Mk3 (Raymond-Collier) 46 giri; 18. Ferrari GTB 4 (Gallot-Lena-Rouveyrant) 44 giri.

Giro più veloce: Jacky Ickx (Ferrari 312 P) in 3'20"7, media 252,914 kmh.

Imbattuti i primati sulla distanza: Porsche 917 (Rodriguez-Oliver) 71 giri in 4.01'09"7, media 249,069 kmh (1971); **sul giro:** Pedro Rodriguez (Porsche 917) in 3'14"6, media kmh 260,842 (1971)

Vincitori di categoria gruppo 5 Sport: Ferrari 312 P (Redman-Merzario);

gruppo 4 GTS: De Tomaso Pantera (Jacquemin-Deprez);

gruppo 2 TS: nessun classificato.

Giro più veloce Gran Turismo: Muller (De Tomaso Pantera) in 3'55"3, media 215,724 kmh.

Le posizioni nei momenti - chiave

20. giro

- 1 Redman - Merzario (Ferrari) 1.09'06"5, media kmh 244,832
- 2 Ickx-Regazzoni (id.) 1.09'36"8
- 3 Peterson-Schenken (idem) 1 ora 11'19"3
- 4 Bell-Van Lennep (Mirage Ford) 1.11'50"2
- 5 Larrousse-De Fierlant (Lola-Ford) a 1 giro
- 6 Hine-Bridges (Chevron) a 1 giro

35. giro

- 1 Redman - Merzario (Ferrari) 2.00'44"4, media kmh 245,237
- 2 Ickx-Regazzoni (Idem) 2 ore 01'10"
- 3 Peterson-Schenken (idem) 2 ore 02'22"2
- 4 Bell-Van Lennep (Mirage) a 2 giri
- 5 Hine-Bridges (Chevron) a 2 giri
- 6 Larrousse-De Fierlant (Lola) a 3 giri
- 7 Muller-Chasseuil (De Tomaso) a 5 giri

50. giro

- 1 Ickx-Regazzoni (Ferrari) 2 ore 53'32"9, media kmh 243,736
- 2 Redman-Merzario (Idem) 2 ore 55'37"4
- 3 Peterson-Schenken (idem) a 1 giro
- 4 Hine-Bridges (Chevron) a 4 giri
- 5 Larrousse-De Fierlant (Lola) a 5 giri
- 6 Bell-Van Lennep (Mirage) a 7 giri
- 7 Muller-Chasseuil (De Tomaso) a 8 giri

Le emozioni tutte dalle FERRARI

(con una gomma bucata e un incidente)

Le 312 a 11 mila sfiorano i 320 orari

DALL'INVIATO

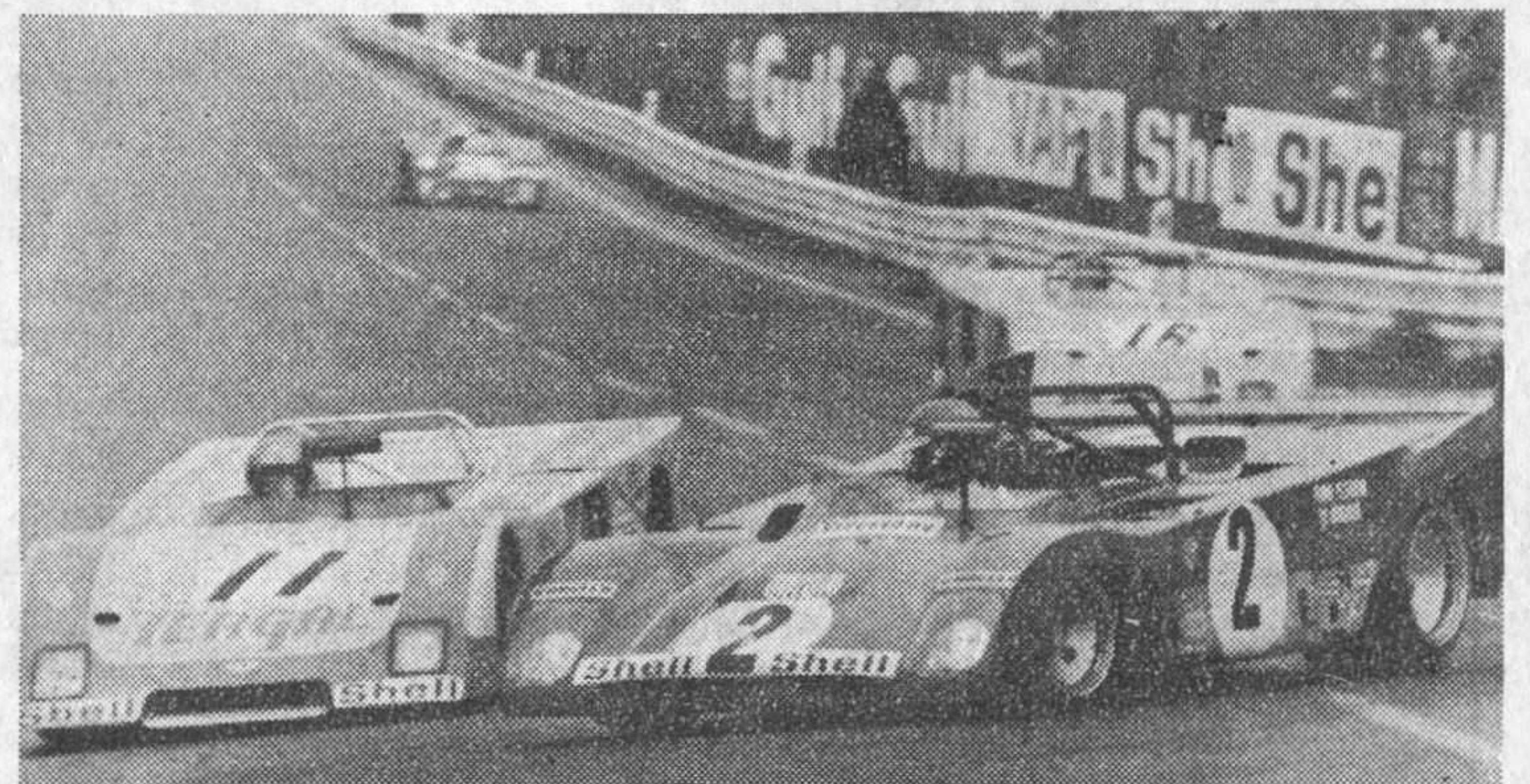
FRANCORCHAMPS - Anche senza avversari degni, la vittoria della Ferrari nella 1000 KM di Francorchamps, non è stata facilissima: una gomma bucata da Regazzoni, e conseguenti danni al serbatoio dell'olio, ed un incidente di Peterson, al sopraggiungere della pioggia, hanno impedito che tutto filasse liscio come un olio e che le nostre velocissime macchine si potessero produrre in una magnifica prova d'accademia, su questo impegnativo terreno d'alta velocità. Nondimeno, questa prova di superiorità schiacciante è rimasta intatta e le due Ferrari ai primi due posti, con il battesimo vittorioso di Redman e di Merzario, hanno ribadito tutte le precedenti dimostrazioni fornite dall'inizio di questo Campionato Mondiale Marche, dove ogni corsa è stata una grande vittoria e dove la nostra marca può conservare la prima posizione nella graduatoria sempre a pieno punteggio, una peculiarità finora sconosciuta, perfino negli anni di continua affermazione della Porsche. S'è giunti al punto che, con le defezioni dell'Alfa Romeo e della Matra e con il grado di competitività ancora troppo basso delle Lola e Mirage, i tecnici della Ferrari si sono presentati alla partenza di questa prova belga molto rattristati: «Se vinciamo», diceva l'ing. Caliri, «è una vittoria poco significativa, perché non abbiamo avversari forti da bat-

tere; se capita qualcosa alle nostre macchine, facciamo una brutta figura...»

Ma un significato tecnico preciso la corsa l'aveva anche per la solitaria fortissima «equipe» della Ferrari: quello di correre contro il cronometro, impegnandosi al conseguimento di tempi e di medie altissimi, su un circuito tanto significativo, a completamento d'una annata di trionfi. Ed una preparazione sempre più

nunciata, è più vicino che mai.

Questi obiettivi sono stati raggiunti appieno dalla «grande Ferrari '72» e le dimostrazioni fornite a Francorchamps sono state veramente superbe: basti il particolare delle velocità di punta, che in gara sono state perfino superiori a quelle ottenute in prova, dopo che tutte e tre le macchine, nei giorni precedenti spinte a 10.800 giri in quinta, hanno ripetuta-



Hine, terzo assoluto con la Chevron B21 2000, «punta» Peterson

intensa al «match» conclusivo di Le Mans, dove pure si parla il linguaggio dell'alta velocità. Ora che s'è trovata una somma di caratteristiche aerodinamiche di rilievo, con il nuovo cofano posteriore, detto «intermedio», a coda più bassa con profilo alare terminale, l'obiettivo della 24 ore francese, dinanzi alle nuove condizioni di gara con diverso equilibrio fra velocità pura e settore a conformazione mista più pro-

mente corso al ritmo degli 11.000 giri, che hanno fatto salire la velocità massima da 312 a quasi 319 kmh, risultato quanto mai significativo, con le potenze ed i caratteri aerodinamici in questione.

Tolto questo impegno e questo risultato tecnico importantissimi, la corsa è vissuta soltanto su un duello in famiglia fra i tre equipaggi: soltanto nei primi giri di corsa la Lola di Larrousse è riuscita ad impegnare la più

La classifica MONDIALE MARCHE

	1000 Km. Baires	6 Ore Daytonà	12 Ore Sobring	1000 Km Brands Hatch	1000 Km Monza	1000 Km Spa	TOTALE
FERRARI	20	20	20	20	20	20	120
ALFA ROMEO	12	12	12	12	—	—	48
PORSCHE	6	4	8	1	15	3	37
CHEVRON	8	—	—	—	—	12	22
LOLA	4	6	6	3	—	8	27
CHEVROLET	—	3	10	—	—	—	13
DE TOMASO	—	—	—	—	8	4	12
TONDELLI	—	—	—	—	6	—	6

● La prossima gara mondiale è la TARGA FLORIO in programma in Sicilia il 21 maggio.

L'altalena della cronaca

Dai 2 turni di REDMAN (al comando molto presto) ai guai LOLA - MIRAGE



Una bella soddisfazione, per Arturo Merzario, una vittoria alla sua prima corsa «vera» con la 312 P. Ecco alla stretta curva della Source, l'unica veramente lenta di Spa. Merzario ha avuto anche un voto nel referendum per il «campione della Domenica Sportiva» assegnato a Raimondo D'Inzeo

lenta delle tre vetture, quella di Peterson-Schenken, superandola dall'8. giro al momento dei primi rifornimenti, cioè al 18. giro. Ma è stato un attacco limitato e scontato dalla reazione che anche questa macchina avrebbe dato subito dopo, con il passaggio da Schenken a Peterson alla guida. Peggiorata dal fatto che la sosta della Lola è stata tanto più lunga, di 2'04" contro quelle della Ferrari, comprese fra 1'04" e 25". Da quel momento, infatti, incidenti a parte, è finita l'avventura della pur veloce macchina inglese spinta dal V8 Ford-Cosworth. Dalla Mirage nulla da temere, per evidente impreparazione, mentre anche la Porsche 908-3 di Jost non è mai stata veramente in lizza, bloccata da impreviste avarie.

Nella lotta in famiglia, era chiara la supremazia della copia Ickx-Regazzoni, dopo che il campione belga ha avuto un travolgente inizio, durante il quale ha saputo stabilire un nuovo primato per le tre litri di ben 3'20"7 a 252,914 km orari di media. Ickx e Regazzoni sono apparsi subito irraggiungibili, pur trovandosi un eccellente comportamento di Redman e di Merzario, che hanno saputo seguirne il ritmo, a debita distanza. Leggermente meno rapida la terza vettura, a causa dei primi giri iniziati da Schenken. E Redman, lo sappiamo dalle prove sostenute negli scorsi anni, dove vinse per ben tre volte in coppia con il compianto Siffert e con lo stesso Ickx, è un pilota

particolarmente redditizio su questo circuito.

Poi, tutto è stato lasciato agli eventi di corsa: la più lunga fermata di Ickx al primo rifornimento, la successiva fermata di Regazzoni, che ha consentito a Redman di prendere il comando: il successivo rabbioso inseguimento del belga e l'infortunio di Regazzoni, con una gomma forata proprio all'inizio del 54. giro, che l'ha costretto a procedere lentamente fino al box e quindi ad una sosta di ben 5'18" a causa di danni prodotti anche al serbatoio dell'olio. Sono questi eventi che hanno facilitato il successo di Redman e di Merzario, che pure sono stati autori d'una prova superlativa. Contro Ickx e Regazzoni, tempi alla mano, non c'era nulla da fare: ma l'imprevisto svolgimento della corsa ed il ritmo sostenuto dei due antagonisti, hanno dato un volto nuovo ed hanno portato al successo un equipaggio tanto meritevole.

Redman riconciliato con la vittoria, dopo tanti successi con la Porsche e Arturo Merzario al primo grande riconoscimento, in una prova di Campionato Mondiale, per di più su un circuito che poco conosce e che meglio chiarisce il suo magnifico impegno. Del resto, appare di per sé significativo che Redman e Merzario, con la loro eccellente esibizione, abbiano sempre saputo tenere a debita distanza uomini come Peterson e Schenken, sempre alle spalle anche quando lo

svedese, notoriamente veloce, si stava impegnando nel recupero con un buon inseguimento.

L'incidente che l'ha eliminato al 56. giro, è avvenuto dopo il terzo rifornimento, per cui tutto lascia intendere che non avrebbe potuto sovvertire le posizioni, nonostante la ventina di secondi di distacco, in quanto non sarebbe stata permessa dai boxes una lotta in famiglia troppo accesa proprio negli ultimi giri di gara.

Infine, detto delle prove delle uniche due antagoniste, Lola e Mirage, che hanno potuto riprendere la corsa in grave ritardo e terminare alla meno peggio, va sottolineata ancora una volta l'eccellente prova sostenuta dalla Pantera De Tomaso-Ford, questa grossa Gran Turismo che è ormai in grado di lottare con molte Sport. Per merito del bravissimo Muller, la nostra macchina era salita fino in quarta posizione assoluta, dopo aver segnato il giro migliore in 3'55"3 a 215,724 kmh di media, nuovo record della categoria. Alla fine, un quarto posto assoluto non sarebbe stato negato a questa macchina, se proprio negli ultimi giri non si fosse trovata senza benzina. Le dimostrazioni che ha saputo dare, nondimeno, rendono inequivocabili e ben visibili gli ultimi progressi, con tante prospettive per i prossimi cimenti, specie sui circuiti più adatti alle sue possibilità velocistiche.

Enrico Benzing

FRANCORCHAMPS - Lo schieramento, con due macchine per fila, avviene con 28 concorrenti: in prima fila le due Ferrari di Ickx-Regazzoni e Redman-Merzario, con le prime guide al volante per il primo turno, quindi in seconda fila, la Ferrari di Schenken e la Lola di Larrousse, dinanzi alla 908-3 Porsche di Jost e alla Mirage di Bell, quindi le più rapide due litri e la prima delle GT, la «Pantera» di Muller. Le condizioni, ottime in mattinata, vanno leggermente peggiorando e al momento della partenza, alle ore 13, il cielo si fa molto nuvoloso: pista asciutta e gomme «slick» soltanto sulla Mirage, intermedie per tutte le altre vetture. Dallo schieramento manca la sola Mercedes AMG di Heyer.

Ickx e Schenken scattano al segnale della partenza, mentre Redman è superato da Jost: al centro dello schieramento, avvio caotico, con una Porsche 911 S persino avviata a spinta, con rischio di investimento del meccanico da parte delle macchine che seguivano. Ickx compie il primo giro in 3'28" con 5"5 su Redman, che balza in seconda posizione, dinanzi a Schenken: quarta — staccata — la Lola di Larrousse, dinanzi a Jost, Bell, Hine, Lepp, Migault, Muller, Jacquemin, Dupont, Fitzpatrick e gli altri. E' chiaro che Ickx vuol fare subito l'andatura, con una serie di tornate molto veloci, subito sul piede di 3'22" e con un giro addirittura in 3'20"7 a 252,914 km. orari di media, che resterà insuperato per tutta la corsa. Così, 10"3 tra Ickx e Redman al 3. giro, 14"4 al 7. e 33" al 13. giro.

Ma Larrousse preme alle spalle di Schenken e riesce a prendere la scia della terza Ferrari al 6. passaggio, quando ormai 58" lo dividono dal primo. Riesce a salire al terzo posto all'ottavo giro, dopo aver girato in 3'23", mentre alle sue spalle le posizioni restano invariate. Si fermano al box Heavens, Pankl, Raymond e Migault, il quale deve cambiare una ruota anteriore.

Le sorprendenti PANTERA

Il primo a rifornirsi, al 14. giro, evidentemente partito a serbatoio leggero è Bell, imitato un giro dopo da Jost, il quale deve aver seguito la stessa teoria. E' allo scadere d'una ora esatta di corsa che si ferma la prima Ferrari per il rifornimento: è quella di Ickx, che aveva più di 40" su Redman e un minuto e mezzo su Larrousse e Schenken. Ma la sosta di Ickx è più lunga del previsto: 1'06" perché si richiede la sostituzione d'una gomma posteriore, sostituzione imprevista, che ha trovato impreparati anche gli uomini della Firestone. Perciò, con soste più brevi (di 22" e 27") guadagnano le altre 312P, e può passare al comando Redman, il quale resta al volante, all'evidente scopo di guadagnare terreno: Regazzoni, sostituito di Ickx, lo segue a 30", mentre in terza posizione risale la terza Ferrari di Peterson-Schenken, a causa d'una sosta più lunga della Lola, di ben 2'04", richiedendosi anche il cambio delle ruote posteriori.

Quindi, dopo i primi rifornimenti, le posizioni si stabiliscono, con Redman-Merzario al comando, che dopo

25 giri hanno 37" su Ickx-Regazzoni, 2'09" su Peterson-Schenken e 3'15"5 sulla Mirage di Bell-Van Lennep, i soli a non essere doppiati. Infatti, Jost, tre giri dopo la sua fermata per il rifornimento, si deve fermare nuovamente, con il motore seriamente avariato che lo costringe all'abbandono. Alle spalle, all'inseguimento, Larrousse-De Fierlant, dinanzi alle due litri Hine-Bridges, Lepp-Gray e Robinson-Migault, e alle sorprendenti «Pantera» di Muller-Chasseuil e Jacquemin-Deprez. La macchina di Redman-Merzario riesce a doppiare la Mirage al 29. giro, momento in cui la Lola è nuovamente ferma, per la sostituzione d'una gomma. Esce di pista, fortunatamente senza danni, Lepp. Non tutto fila alla perfezione per la Mirage che deve compiere una rapida sosta al 30. giro. La media generale è di 244,832 a questo punto.

MERZARIO e le gomme

Si giunge, così, rapidamente alla seconda ora di corsa ed al secondo rifornimento degli uomini di testa. Redman-Merzario hanno 31" su Ickx-Regazzoni, i quali hanno guadagnato terreno, e 1'50" su Peterson-Schenken: doppiati Bell-Van Lennep e Larrousse-De Fierlant ancora leggermente sopravanzati dalla Chevron di Hine-Bridges. Il primo a compiere il secondo rifornimento, al 35. giro, è Redman, che cede la macchina a Merzario: ma la sua sosta è la più lunga, a causa della necessità di cambiare le gomme, con la perdita di 1'04" compresi i tempi di decelerazione e accelerazione. Ciò consente a Ickx, con perdita di appena 45" di ripartire assieme a Merzario e staccarlo subito dopo i primi chilometri di corsa. Allora, alla fine del 36. giro, Ickx-Regazzoni tornano a condurre a 245,273 km. orari di media, con 9" di margine su Redman-Merzario, che salgono a 19" al 38. passaggio, mentre Peterson-Schenken sono a 1'56".

Inalterate le posizioni alle spalle, con la Mirage al quarto posto, mentre Larrousse-De Fierlant riescono ad acciuffare Hine-Bridges per effettuare il superamento al 39. giro, quando qualche goccia comincia a cadere nella parte alta del circuito. Una prova veramente superlativa è compiuta dalla De Tomaso di Muller-Chasseuil, che sale al settimo posto assoluto, dinanzi a Humble-May, all'altra «Pantera» di Jacquemin-Deprez, a Dupont-Bodin e a Twaites-McInerney, che precedono la Ferrari Daytona GT di Ballot-Lena e la Porsche 911 S di Kremer. Un grosso mutamento alle spalle: al 42. passaggio la Mirage di Bell-Van Lennep è ferma al box, con il motore in disordine, e un giro soltanto più tardi la Lola fa rifornimento. Ma al 45. giro è nuovamente al box: un sasso ha urtato l'avantreno, rompendo il serbatoio del liquido freni: la macchina resta ferma per ben otto giri, tanto quanto è richiesto per una completa riparazione.

Ickx-Regazzoni accelerano continuamente, staccando Redman-Merzario e

e. b.

CONTINUA A PAGINA 22

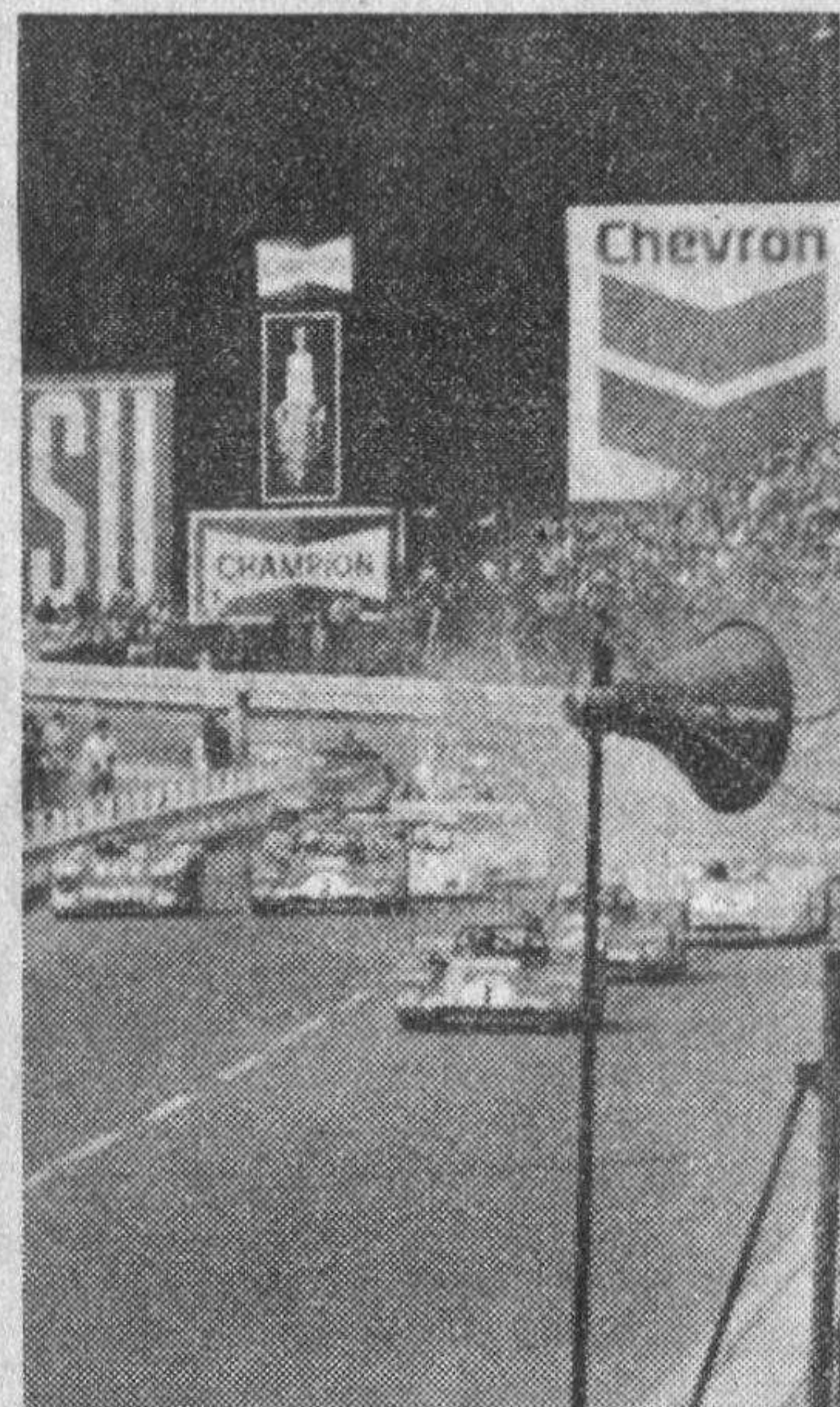


CONTINUAZ. DA PAGINA 21

Peterson-Schenken rispettivamente di 56" e 1'51" al 40. giro, e 2'07" e 2'22" al 45. Mentre i guai incontrati dalla Mirage e dalla Lola fanno salire al quinto posto assoluto la De Tomosa di Muller-Chasseuil, alla bella media generale di 204.390 km. orari, dopo che lo svizzero ha saputo segnare un tempo notevole sul giro, di ben 3'56"6.

La corsa sembra perfettamente risolta dopo il terzo rifornimento, con Ickx-Regazzoni nettamente al comando, dopo essere riuscito a doppiare tutt'e due le altre Ferrari. Il rifornimento avviene al 53. giro, in 1'10", con cambio di gomme e l'equipaggio riprende in testa, dinanzi a Redman-Merzario e Peterson-Schenken che hanno potuto fruire di soste più brevi, dovendo soltanto fare benzina. Ma ecco il grosso colpo di scena: mentre è al volante Regazzoni, una gomma posteriore si buca, proprio all'inizio del 54. giro. Il pilota deve fare tutto il giro a bassa velocità e quando giunge al box si dovrà fermare per ben 5'18" in quanto la carcassa ha danneggiato anche il serbatoio dell'olio. Riparte alla guida Ickx, mentre Redman-Merzario sono automaticamente primi, con 21"5 su Peterson-Schenken.

Come non bastasse la retrocessione di Ickx-Regazzoni a due giri, ecco un nuovo guaio: qualche goccia torna a cadere, più intensamente verso Malmédy, e Peterson, al 56. giro piomba in una curva tremendamente bagnata, poco dopo la salita dell'Eau Rouge: la segnalazione dei commissari non può evitargli una grande sbandata ed



Subito «via» le Ferrari 312

una forte strisciata contro il «guard-rail», con macchina semi-distrutta fuori combattimento, pur con il pilota fortunatamente indenne.

Dietro alla Ferrari di Redman-Merzario resta soltanto quella di Ickx-Regazzoni, con un nuovo inseguimento negli ultimi giri, sotto una pioggia intermittente. Tutto ormai è deciso e le posizioni non possono essere capovolte sino alla fine. Bell-Van Lennep e Larrousse-De Fierlant, dopo le lunghe soste hanno potuto riprendere, riacciuffando la spavalda De Tomaso di Muller-Chasseuil, pur sempre dietro alla Chevron di Hine-Bridges un vero peccato è l'abbandono proprio a pochi chilometri dal traguardo, della De Tomaso di Muller, rimasta bloccata sul percorso per mancanza di benzina.

Il merito del successo nella GT resta a Jacquemin-Deprez, settimi assoluti, con la seconda De Tomaso in campo. Apoteosi finale per la Ferrari e grandi festeggiamenti per Redman, che ha conquistato così la sua prima vittoria per la nostra marca, e del bravissimo Merzario, il quale, per mantenere la parola data all'ing. Ferrari, di farsi tagliare i capelli alla prima affermazione, cercava un parrucchiere già ai boxes.

e. b.

Aerodinamica e gomme, temi tecnici

Un «brevetto» di PETERSON le cinture elastiche

FRANCORCHAMPS - Innovazioni tecniche, da questa «1000 Chilometri» di Spa-Francorchamps, è inutile aspettarsene: è una prova di transizione, con la sola Ferrari al vertice, forte della magnifica posizione di supremazia acquisita, con la rinuncia momentanea dell'Alfa Romeo e della Matra e con il solo antagonismo delle Lola e Mirage con motore V8 Ford-Cosworth. Quel che riesce tecnicamente importante è il completamento della macchina sul piano dell'alta velocità, con obiettivi puntati sempre su Le Mans, ed una progressione soprattutto della Mirage M6, una macchina destinata in futuro ad avere ruoli crescenti fra le tre litri.

Così, da parte della Ferrari, gli ottimi risultati ottenuti con il nuovo cofano posteriore, detto «intermedio» e impiegato per la prima volta a Monza, fanno pensare alla opportunità di trarre vantaggi anche nella prossima versione Le Mans della vettura, nei confronti di quella coda lunga, troppo poco sperimentata nelle prove preliminari alla Sarthe, e di efficienza ancora incerta. Questa coda intermedia, con piano del cofano abbassato e con eccellente comportamento del profilo alare trasversale all'estremità, potrebbe rivelarsi migliore anche a Le Mans, ora che bisogna cercare un diverso compromesso tra caratteristiche aerodinamiche, per le velocità di punta sul lungo rettilineo, e caratteristiche di deportanza per il nuovo e più accentratore settore misto. Gli esperimenti e le ultime prove di Francorchamps potrebbero avere buon gioco.

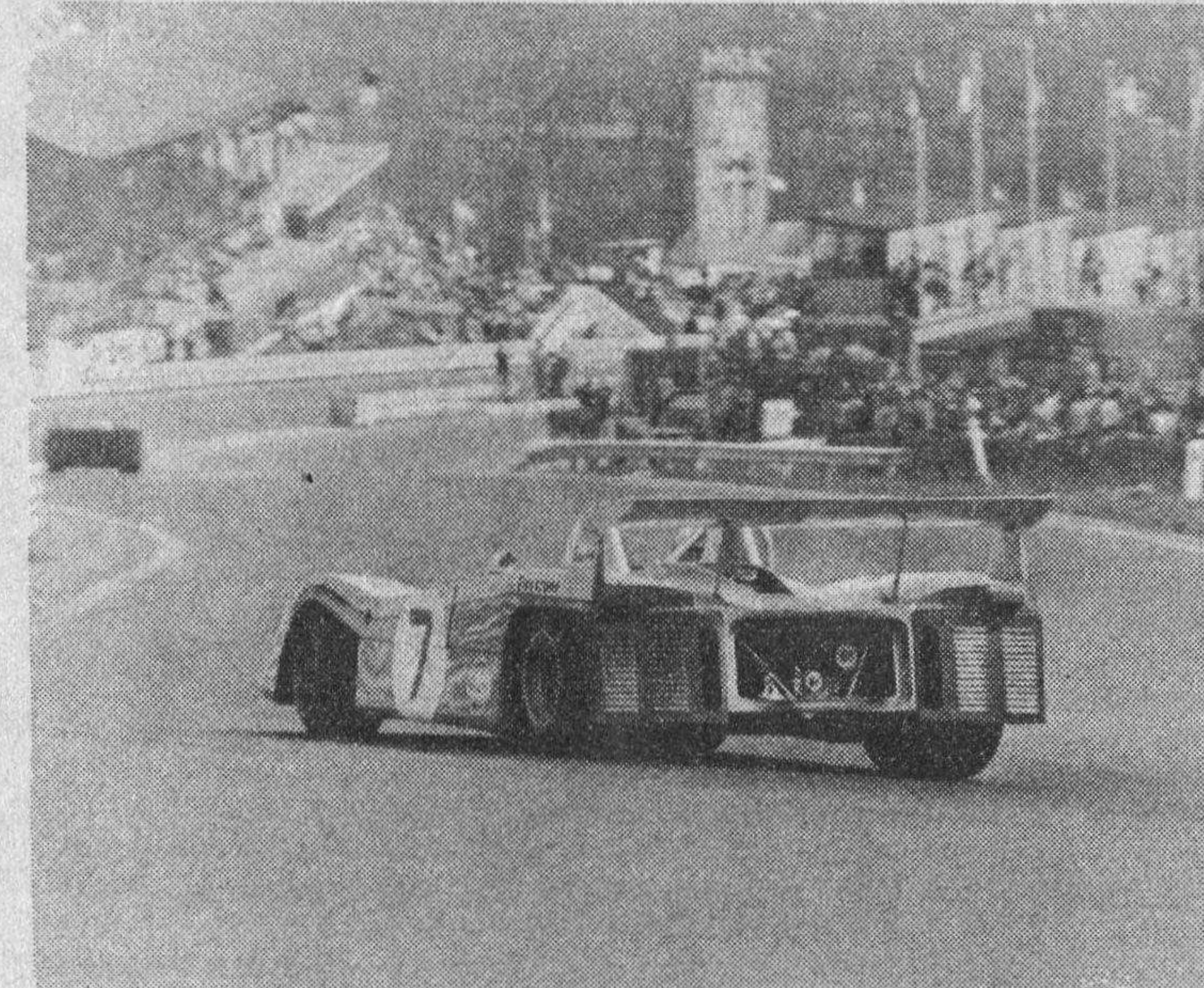
Altro fatto rimarchevole riguarda le gomme: sono state provate le B33 Firestone oltre alle B24, sia «slick» che intermedie, con battistrada scolpita. A parte la preferenza per la prima miscela, già usata a Sebring e a Monza, il comportamento migliore lo si è avuto dalle intermedie, anche con asfalto asciutto. Ciò si spiega con il particolare tipo di circuito, velocissimo, ma assai ondulato, quindi con esigenze di assetto e di aderenza molto particolari. Infatti, la gomma «slick», a parità di costruzione e di miscela, ha rivelato una guida più dura e nervosa, tutt'altro che favorevole alle difficoltà di questo tracciato; con le intermedie, la guida è riuscita meno impegnativa e più morbida, a



La Ferrari di Regazzoni mentre supera, alla Source, la Pantera di Jacquemin-Deprez, settimi assoluti



Sopra, Brian Redman con la 312 P vincitrice seguito dalla Lola di Larrousse, che è stata pericolosa solo all'inizio. Sotto, pur con molte traversie la Mirage-Gulf di Bell-Van Lennep è arrivata quarta



tutto vantaggio del miglior grado di stabilità della vettura nelle curve più veloci, e si possono prevenire improvvisi mutamenti.

Vi è stata anche un'altra piccola novità nel clan Ferrari. Peterson, per rendere ancora più rapidi i cambi di guida, ha escogitato un sistema di elastici che tengono sempre le cinture di sicurezza in posizione sempre pronta per un aggancio velocissimo. Naturalmente, l'idea dello svedese è stata giudicata buona, e generalizzata su tutte e tre le Ferrari. Così, appena un pilota balza dall'abitacolo non deve più perdere tempo a cercare gli attacchi delle cinture, ma li trova subito, a lato del sedile, guadagnando altri secondi.

Senza alcuna innovazione da parte della Lola, qualche ritocco lo si è avuto sulla Gulf-Mirage: è stata provata una nuova ala posteriore, sempre sostenuta dalle due pinne laterali di deriva, ma con dimensioni decisamente minori e in posizione sensibilmente più bassa. Ciò anche in ossequio al regolamento che, come avevamo osservato a Brands Hatch, non ci sembrava del tutto rispettato.

E a tutto questo s'è aggiunta una più ampia sperimentazione di pneumatici: infatti, la Firestone ha fornito a questa macchina diversi tipi di mescole ed anche di dimensioni. Dopo le prove con le B30 di 15 pollici di diametro, con le B34 intermedie, è stata sperimentata la nuova gomma di 13 pollici, finora collaudata soltanto nella Formula 1, con miscela B33 e battistrada liscio. La prova è stata proficua e le caratteristiche funzionali sembrano meglio adattarsi ai caratteri della macchina, a cui sono state accoppiate con il tipo di gomme anteriori aventi un battistrada più largo.

Infine, dopo l'ottima prova di Monza, qualche ritocco è stato apportato alle Pantera, specie per sospensioni e assetto, e le prestazioni sono riuscite certamente migliori.

Non al « limite » le prove per la pista imperfetta

FRANCORCHAMPS - Le due giornate di prove per la 1000 Chilometri di SPA-Francorchamps si sono alla fine ridotte ad una soltanto, quella del venerdì, giacché la prima sessione di giovedì è stata fortemente ostacolata dalla pioggia, anche se l'asfalto è andato in parte asciugandosi verso la conclusione della giornata. L'occasione è stata propizia per predisporre un assetto da pioggia per le macchine: ma per tutti i concorrenti sono bastati pochi giri, e qualche tempo di rilievo è scaturito soltanto alla fine della seduta, al migliorare della condizione del circuito.

Tra le particolarità da rilevare vi è il fatto che per questa corsa non si fa la variante di Malmédy (attuata unicamente per la F. 1 del 1970) e che il limite del 140 per cento dei tempi di qualificazione è stato portato al 127 per cento dagli organizzatori, con tempo massimo d'ammissione di 4'42", in considerazione della lunghezza del circuito.

Così nella prima giornata di prove,

ché Redman che è sempre stato ad un livello invidiabile di prestazioni su questo terreno, ai tempi della Porsche, — ha saputo spingersi a 3'23"5 e Peterson a 3'25"5, quanto basta per staccare inesorabilmente la sempre temibile Lola di Larrousse, il quale si alterna con De Fierlant: ma il francese, dopo un tempo di 3'28"9 non ha insistito, non disponendo d'un motore di scorta ed avendo già disputato, quello usato, le prove e la corsa di Monza.

Molto di più ci si attendeva dalla ancor nuova Mirage-Ford di Bell e Van Lennep: ma la macchina ha lamentato parecchie noie e difficoltà di messa a punto, con continue soste, per variare molle e ammortizzatori, provando anche nuovi tipi di pneumatici. Van Lennep ha compiuto anche un pauroso testa-coda poco dopo la salita, limitando i danni a qualche rigatura alla carrozzeria; e Bell non ha potuto andare oltre 3'42"5. In questo



ICKX fa rompere la CAMARO

Jacky Ickx si era « scaldato », il sabato, dando spettacolo nella gara Turismo con questa BMW 3.0 CS preparata da Schnitzer. Il belga ha ottenuto un magnifico giro veloce in 4 minuti netti

Questi i tempi delle due giornate di prova

n. di gara	piloti e vetture	giovedì	venerdì
1	Ickx - Regazzoni (Ferrari)	3'38"9	3'20"4
3	Redman - Merzario (Ferrari)	3'41"5	3'23"5
2	Peterson - Schenken (Ferrari)	3'35"4	3'25"4
8	Larrousse - De Fierlant (Lola)	3'57"4	3'28"9
9	Jost - Kauhsen (Porsche)	4'24"3	3'36"9
7	Bell - Van Lennep (Mirage)	4'11"2	3'42"5
11	Hine - Bridges (Chevron)	3'49"8	—
10	Lepp - Gray (Chevron)	4'13"2	3'51"8
43	Muller - Chasseuil (Pantera)	3'55"9	—
30	Robinson - Migault (Chevron)	4'21"9	3'57"4
27	Dupont - Bodin (Chevron)	4'33"3	4'04"3
18	Smith - Welpton (Chevron)	5'07"0	4'04"5
42	Jacquemin - Deprez (Pantera)	4'05"4	—
17	Humble - May (Chevron)	4'46"7	4'07"2
62	Ertl Pankl (BMW)	4'07"8	—
40	Tuerlinx - Stalpaert (Camaro)	4'09"5	—
55	Kremer - Fitzpatrick (Porsche)	4'25"6	4'09"6
45	Ballot Léna - Rouveyran (GTB 4)	4'10"5	—
16	Twaites - McInerney (Chevron)	4'57"4	4'11"1
52	Christiansen - Nolte (Porsche)	4'11"8	—
23	Raymond - Collier (Daren)	4'42"6	4'11"8
47	Haldi - Chenevière (Porsche)	4'23"6	4'13"0
15	Heavens - Garton (Chevron)	4'50"4	4'16"1
56	Grauls - Hoffman (Corvette)	4'18"5	—
60	Heyer - Petzler (Mercedes)	4'20"9	—
54	Schikentanz - Steckoning (Porsche)	—	4'22"3
53	Sindel - Rang (Porsche)	4'38"7	4'23"0
25	Ridehalgh - Le Guellec (Dulon)	4'23"7	—
12	Josa - Miki (Chevron)	—	4'30"3

In neretto, il tempo valido per lo schieramento di partenza.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

COPPE DI SPA - Gara internazionale di velocità per vetture Turismo - Spa, 6 maggio 1972.

LE CLASSIFICHE

Oltre 2000: 1. Tuerlinx (Chevrolet Camaro) 46'29"3, media kmh 181,981; 2. Beillien (Ford Capri) 48'55"4; 3. Bogaerts (Ford Capri).

Giro più veloce: Tuerlinx, 4'34"4, media kmh 184,985.

2000: 1. Bertinchamps (Alfa Romeo GTV) 48'57"3, media kmh 172,811; 2. « Pedro » (BMW 2002 TII) 49'37"4; 3. De Jamblinne (Alfa Romeo GTV) 49'38"1.

Giro più veloce: Bertinchamps 4'52"2, media kmh 173,716.

1300: 1. Noe (Alfa Romeo GTJ) 48'43"3, media kmh 156,275; 2. Engels (Alfa Romeo GTJ); 3. Lambert (Renault Gordini).

Giro più veloce: Noe 5'19"9, media kmh 158,674.

GRUPPO 2: 1. Ickx (BMW Schnitzer) 1.00'44"9, media kmh 208,892; 2. Peltier (BMW Schnitzer) 1.01'58"3; 3. Bourgoignie (Ford Capri) 1.02'05"8; 4. Franck (Ford Capri) 1.02'22"2; 5. Gaye (BMW 3000 CS) 1.04'29"5.

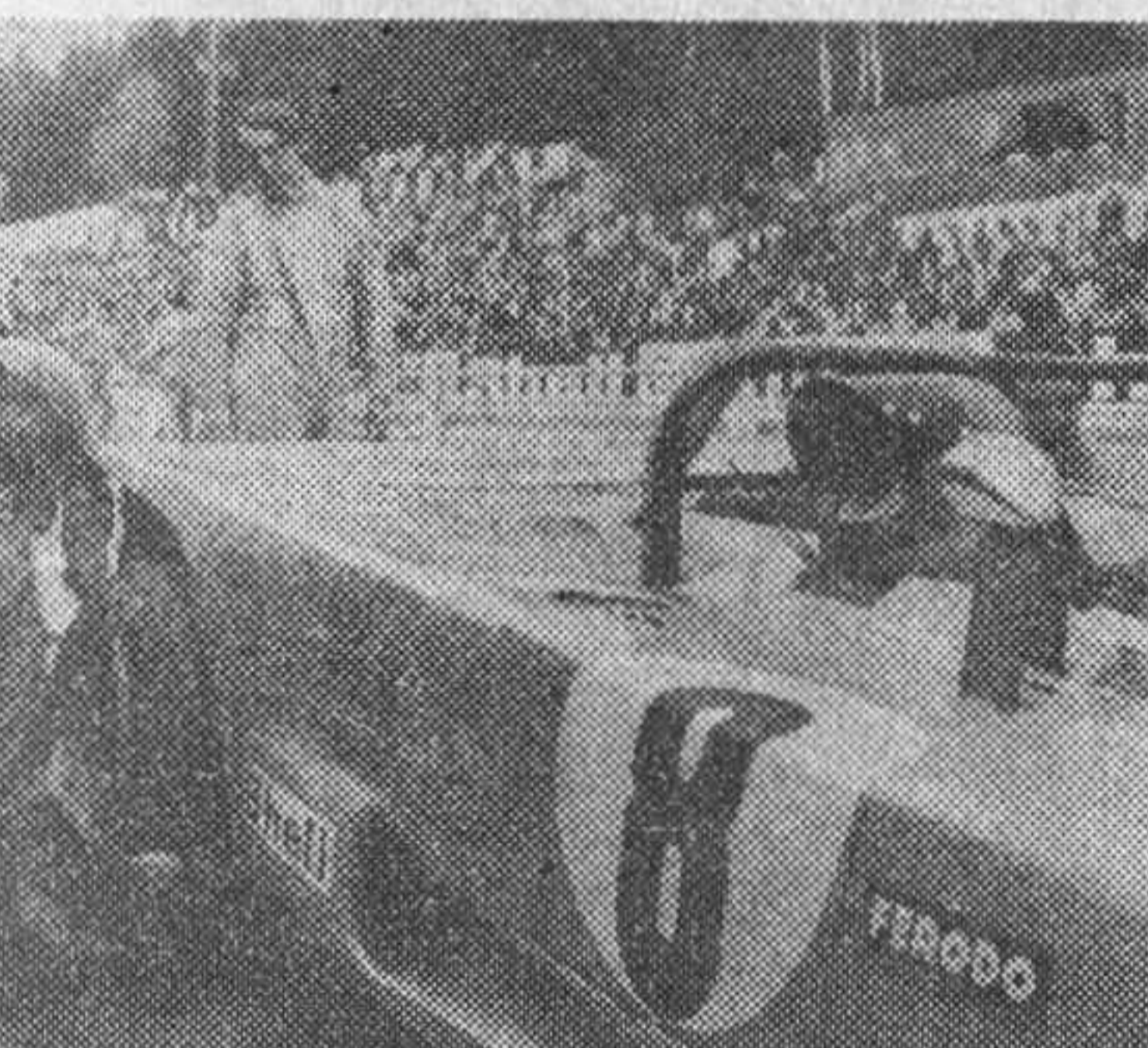
Giro più veloce: Ickx (BMW Schnitzer) 4', media kmh 211,500.

FRANCORCHAMPS - Alla vigilia della 1000 Chilometri si sono disputate le Coppe SPA, per vetture turismo dei gruppi 1 e 2. Nel primo raggruppamento, con l'assoluta della grossa Camaro di Tuerlinx, si sono registrati due significativi successi parziali dell'Alfa Romeo, nella classe 2000 con la GTV di Bertinchamps e nella 1300 con la GT Junior di Noè, tutti concorrenti belgi. In questa prova s'è avuto un incidente molto spettacolare, ma fortunatamente senza danni: la Gordini di Jacobs è volata giù dalla scarpata, nel bel mezzo della salita dopo l'Eau Rouge, dopo aver urtato il guard-rail: il pilota ne è uscito perfettamente incolume.

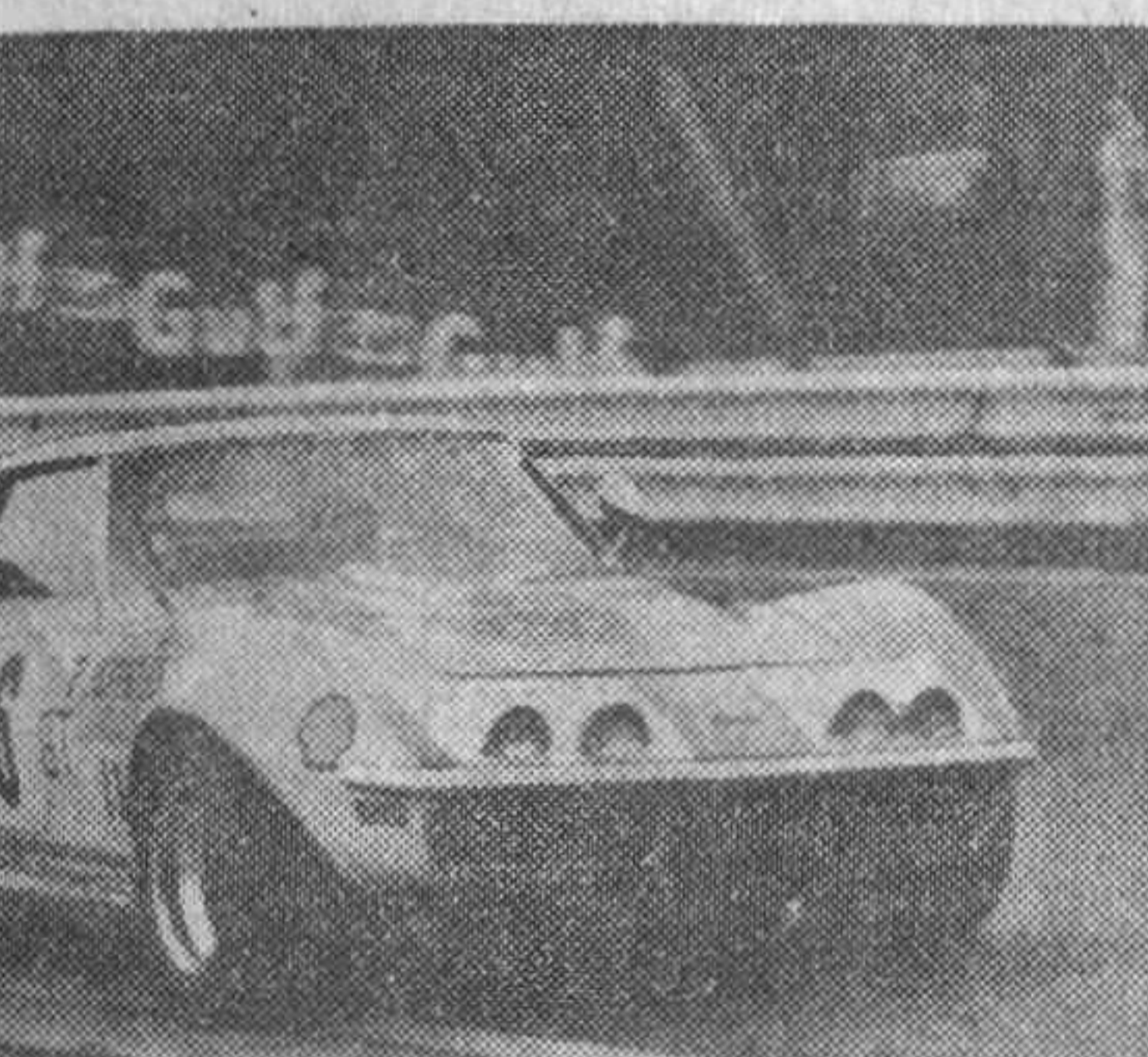
Molto interessante la corsa del gruppo 2, per l'eccellenza delle macchine in campo e per la presenza di Jacky Ickx, con una potentissima BMW tre litri preparata da Schnitzer. Ickx infatti, dopo aver girato nelle ultime prove in 4'03"8, nuovo record delle turismo, ha disputato una prova in crescendo, con un giro più rapido dell'altro, fino al nuovo record assoluto della categoria. Ickx è stato disturbato dalla Camaro di Grauls, che dopo un inutile inseguimento ha rotto il motore. Ed il successo della BMW di Schnitzer sulle Ford Capri è stato completato anche dal secondo posto di Peltier, a rispettosa distanza dal campione belga.



Hans Heyer ha fatto solo le prove della 1000 Km con la grossa Mercedes AMG 6.3 litri. Poi in gara è partito con la Porsche 911 S di Christman, giungendo quarto della GT e undicesimo assoluto



Sopra, un cambio di pneumatici alla Lola di De Fierlant, mentre Larrousse osserva le operazioni. Sotto, la Corvette di Hoffman-Grauls non ha impensierito le De Tomaso nella Gran Turismo



i tempi sul giro sono restati necessariamente alti ed hanno avuto un valore soltanto largamente indicativo, con il 3'35"4 di Peterson il 3'38"9 di Ickx, dopo tre giri appena e il 3'41"5 di Redman, mentre Schenken, Regazzoni e Merzario compivano pochissimi giri, per di più nel momento peggiore, sotto la pioggia. La stessa Lola-Ford di Larrousse, con 3'57"4 era l'unica macchina, assieme alle Ferrari, a stare al disotto dei quattro minuti, limite che è stato varcato dalla Mirage-Ford di Bell, con 4'11"2 e dalle altre vetture, comprese le migliori due litri.

Soltanto dalla seconda giornata di allenamenti sono scaturiti valori più attendibili, anche se non nelle condizioni ideali, poiché nel bel mezzo della seduta qualche goccia è tornata a cadere e la pista s'è asciugata soltanto alla fine. Perciò, l'ottimo tempo della Ferrari di Ickx (il belga, tutti sanno, su questo tracciato è inarrivabile), di 3'20"4 a 253,929 km. orari di media, non è un limite massimo, ma in condizioni veramente perfette potrebbe essere suscettibile di miglioramento. Ciò che è davvero sorprendente, se consideriamo che il primato delle poderose cinque litri Porsche 917 dell'anno scorso, con il compianto Rodriguez, e di 3'14"6 a 260,842 km. orari di media, mentre il migliore tempo della 312 Ferrari d'un anno fa, ad opera dello stesso Ickx, era di 3'22"2; questi sono i termini degli ultimi progressi.

L'equilibrio delle tre macchine italiane in lizza, anche se Regazzoni, Merzario e Schenken non hanno potuto girare a lungo e nella forma migliore, resta ugualmente elevato, giac-

modo è stato superato dalla sempre sorprendente Porsche 908-3 di Jost e Kauhsen, che ha concluso con 3'36"9.

E qui finisce tutto lo schieramento della tre litri, assenti Alfa Romeo e Matra. Nondimeno, il salto verso le due litri, meglio dotate non è altissimo, se la Chevron B21 di Hine e di Lepp hanno ottenuto rispettivamente 3'49"8 e 3'51"8 e le Chevron B19 di Robinson e di Dupont, e la B21 di Smith, hanno concluso con 3'57"4, 4'04"3 e 4'04"5. Fra queste macchine hanno potuto inserirsi bene le De Tomaso-Ford « Pantera », con il significativo tempo di 3'55"9 di Muller, il quale corre con Chasseuil, e il 4'05"4 di Jacquemin in coppia con Deprez.

Infine, la grossa novità è costituita dalla tre litri BMW Alpina di Ertl e Pankl, che, pur essendo del gruppo 2, ha lasciato tutti a bocca spalancata, con un limite di 4'07"8 che si lascia alle spalle i migliori tempi (4'09"6 di Kremer) delle stesse Porsche 911S del gruppo 4. Ma anche la Mercedes AMG di Heyer non è stata troppo da meno, pur con un motore di quasi sette litri, e con 4'20"9 rivela un'ottima preparazione in vista della prossima « 24 Ore » Turismo. E, naturalmente, il raffronto va fatto anche con la prestazione di Jacky Ickx ottenuta con una BMW Schnitzer più potente sempre gruppo 2 nell'ambito della Coppa di SPA: al volante di questa tre litri, il campione belga ha girato in gara in 4 minuti netti, a ben 211,500 km. orari di media, che vale a confermare la graduatoria dei valori.

benz.

IMOLA - Il pubblico di Imola ha assistito a una corsa appassionante, nella quale Helmut Marko ha suscitato simpatia, dopo avere ripetutamente lottato per farsi largo nel gruppo, vincendo la seconda manche con la sua BRM P167 dalla preparazione scadentissima. La vettura è riuscita soltanto a partire nella prima manche e nella seconda non è mai andata veramente bene. Bisogna aggiungere che, per di più, Marko ha coperto meno di dieci giri in prova, in cui segnare un tempo di 1'31"61, anche se la maggioranza della gente al box lo aveva cronometrato col tempo più veloce di 1'30".

Dopo la seconda manche, vinta comodamente davanti a Kelleners, Marko si è dimostrato molto modesto di fronte agli applausi della folla. «La vettura continuava a non andare bene — ha detto — perché la bassa pressione del carburante causava dei ritorni di fiamma e, dopo avere preso la testa, ho rallentato. Ho però vinto facilmente, per cui mi pare proprio che l'Interserie non valga gran che!»

In poche parole, Marko ha potuto segnare il giro più veloce della gara, in 1'27"7, vincendo la seconda manche con poca fatica, pilotando una vettura che ha quasi due anni di vita, contro Porsche e McLaren nettamente superiori, i cui motori e i cui telai sono assai migliori, in rapporto alla BRM che viene fatta gareggiare, più che altro, come una operazione d'importanza più che secondaria. «La vettura c'è, è lì che non fa niente, per cui tanto vale farla correre finché può fruttare quattrini.» Il concetto è questo. Non si sono praticamente fatti lavori di sviluppo, da quando la vettura partecipò alle gare Can-Am dello scorso anno.

Troppo pesante la PORSCHE « 10 »

Come mai, dunque, una cosa simile è stato possibile? L'unica risposta logica è questa: Marko è un pilota migliore degli altri e, anche se le vetture sono ottime, nessuno fra questi conduttori è in grado di sfruttarle in pieno. Una possibile eccezione è Leo Kinnunen, che per ora non ha però ancora messo in luce il potenziale che ci si aspetta da lui, con la Porsche ufficiale. Purtroppo nella prima gara di Imola c'è stato un guasto a una valvola, mentre il pilota cercava il modo di superare la « larga » McLaren di Kelleners, quindi il pubblico non ha avuto la occasione di vedere — che figura poteva fare il finlandese, nei confronti di Marko.

In prova Kinnunen avrebbe dovuto essere il più veloce, invece non ha migliorato il tempo di Kelleners, ma forse il netto eccesso di peso della sua vettura coincide con questa apparente mancanza d'interesse. Il suo orgoglio non ne ha però sofferto, perché quando, per il tramite del suo interprete, gli è stato chiesto perché non ha ancora imparato a parlare l'inglese (uno dei motivi per i quali lasciò il team Porsche-JW nel 1970), ha risposto: « Diventerò talmente bravo che la gente dovrà imparare il finlandese per parlarmi. » Speriamo che scherzasse. Comunque è stato lui a non volere la Porsche compressore a IMOLA. Pare non si trovi con questa guida diversa, tipo turbina.

Kelleners è forse il pilota di quest'anno che dimostra di avere fatto più progressi. Non c'è dubbio che la McLaren M8F che pilota ora gli si adatta meglio della grossa March 717. Come al Nurburgring, anche a Imola è stato disturbato per tutto il week-end

Dopo lo spettacolo entusiasmante di IMOLA l'INTERSERIE cerca uno « sponsor » per la sfida combinata con la CAN - AM

Questa PORSCHE col «tettuccio» per Casoni a LE MANS



Reinhold Jost, dopo la bella prova a Monza, si è onorevolmente comportato anche ad Imola, in mezzo alle grosse vetture Interserie. Pare certo che lo stesso Jost, in coppia con Mario Casoni, voglia correre la 24 Ore di Le Mans con la sua 908-3 Porsche dotata di carrozzeria chiusa e più filante

da noi all'impianto del carburante; la vettura non era in grado di funzionare bene senza i serbatoi quasi pieni, pur necessitando di soltanto metà del carburante che portava. È stato il fatto che il motore gli si è spento a provocare il suo testa-coda nella prima manche, testa-coda che gli ha fatto cedere il comando a Kauhsen.

Fra le manche si è scoperto che il serbatoio posteriore di sinistra generalmente vuoto per quella breve distanza, si era riempito perché una valvola non teneva. Le chances di Kelleners di ottenere la vittoria assoluta, battendo Kauhsen con un vantaggio abbastanza forte nella seconda manche, sono svanite dodici giri prima della fine, quando Kauhsen lo ha piano piano raggiunto, dopo che la sua frizione aveva cessato di funzionare.

Kauhsen è stato un vincitore fortunato, dato che la sua vettura non ha fatto che emettere fumo per via di un tubo dell'olio che perdeva, come era successo in prova. Come unico commento, ha detto che aveva una 5. troppo corta, mentre la velocità aumentava e lui stava nella scia di un altro, sul rettilineo, a circa 330 orari. « Salivo a 8800, anziché ai normali 8400 — ha detto, ma non è stato l'unico a commettere questo errore.

Un altro imbarazzo per i piloti delle più grosse vetture Interserie era l'Alfa tre litri di Nanni Galli, che non ha faticato a superare la Porsche 917 di Ernst Kraus, il quale, benché si trattasse della sua prima vera gara con quella vettura, e benché si sia piazzato terzo, non era veloce quanto avrebbe dovuto essere, tenendo conto della macchina che pilotava. Forse, come Michel Weber, migliorerà durante la stagione. Weber, che lo scorso anno pilotava la Porsche 917 Gesipa, era presente in pista ma non ha potuto partecipare alla gara, per via di una recente operazione alla schiena. Fa tuttora parte della « Gesipa Rivets » e ha in programma di fare gareggiare una squadra di due vetture nel 1973, o forse anche alla fine di questa stagione, con Reinhold Jost sulla seconda macchina. Intanto lui, Jost e Mario Casoni hanno intenzione di correre insieme a Le Mans, con una versione speciale chiusa della 908/3, con lunga, veloce sezione di coda.

Questa versione viene costruita dalla Porsche e sarà fatta correre nella gara dalla « Meccanici Porsche in vacanza », e non come vettura ufficiale, a quanto pare. Se andrà tutto bene, potrebbe essere ancora in lizza molto tempo dopo che i motori di F. 1 sono andati a farsi benedire. Si dice che il patrocinio per questa vettura provenga dalla « Siffert Automobiles », dalla Dunlop, dai freni ATE e dalla Shell.

La signora si è stancata

Il primissimo campione Interserie, Jurgen Neuhaus, era patrocinato dalla Gesipa Rivets, sulla Porsche 917, ma alla fine del 1970 perse il patrocinio per un disaccordo. L'anno scorso trovò una ricca patrocinatrice, la signora Uschi Heckersburch, ma a quanto pare anche lei ha finito per annoiarsi e attualmente la vettura è in vendita e Neuhaus è appiedato.

Come si è detto, la nuova McLaren M8F con motore Mercedes è stata una grande delusione; il motore senza compressore, usato nella gara, erogava circa 150 HP in meno dei migliori Chevrolet. Paio

Jeff Hutchinson

CONTINUA A PAGINA 35

no probabili i piani per montare un compressore per Silverstone e si dice che sarà Hulme a provare e a pilotare la vettura, anche se supponiamo che Denny vorrà esaminarla a fondo, prima di accettare. Acqua penetrata nell'impianto dell'olio ha causato l'incrinatura di una testa cilindro, mettendo la vettura fuori gara. Un difetto che il compressore non farebbe che aggravare, annunciando guai ancora più grossi per questo audace progetto.

Poiché il G.P. di Spagna era in concomitanza con la gara, uno dei problemi era rappresentato dalla mancanza di personale BRM per occuparsi della vettura Interserie. Normalmente se ne occupa Tony Southgate, ma ora ha passato la mano al progettista Mike Pilbeam, che è del tutto nuovo al compito di direttore corsa. E' entrato alla BRM da poche settimane, dopo avere lasciato la squadra di progettisti della Surtees, e ora si direbbe che parte del suo nuovo lavoro consista nell'occuparsi della vettura Can-Am per il resto della stagione. Se non riuscirà a organizzare meglio le cose in futuro, (cioè portare la vettura sullo schieramento prima che venga alzata la tabella e fare in modo che la macchina sia in pista prima dell'inizio delle prove) potrà dirsi fortunato se Marko piloterà di nuovo la vettura.

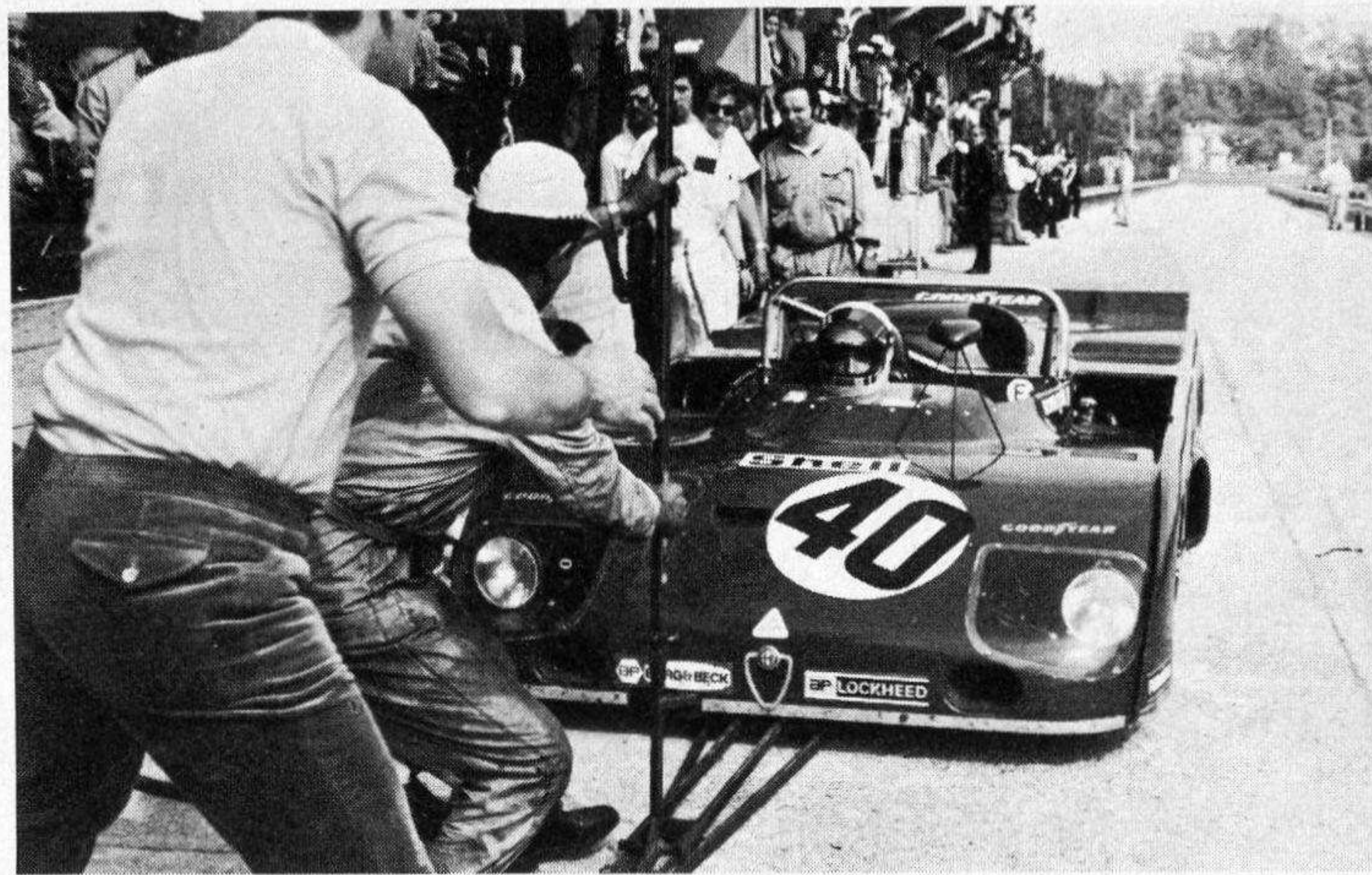
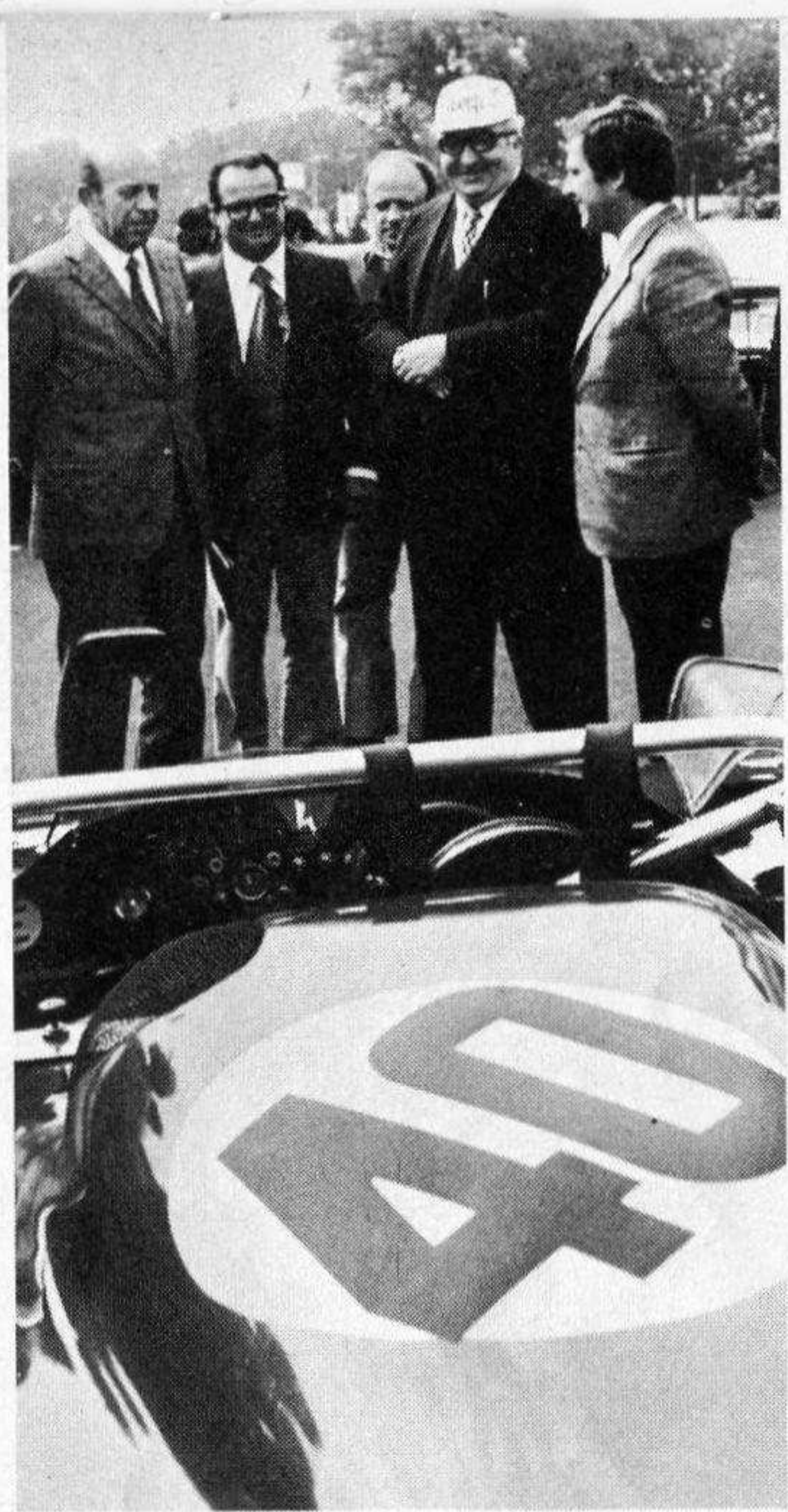
Mario Casoni si è fatto onore con la Lola, prima che il motore cedesse, anche se non ne ha parlato bene. « Il telaio si piega e la macchina non va in modo abbastanza soddisfacente, non credo che la piloterò di nuovo se non si potrà migliorarla » — ha detto — Forse avrebbe dovuto fare uno scambio di vetture con il ricco francese Régis Fraissinet che il lunedì, al risveglio, ha deciso che una partita a golf a casa, cioè a Aix-en-Provence, sarebbe stata più piacevole di una corsa; è infatti salito sulla sua Rolls-Royce ed è partito dopo la prima colazione. Una storiella che vale quasi quanto quella di Rob Walker, che si fermò al box per mettersi in abito da sera, all'imbrunire, durante una delle sue prime partecipazioni alla gara di Le Mans. « Erano bei tempi, e si direbbe che non siano completamente finiti. »

Ancora una volta la March 717, che non ha ancora corso da quando l'ha comprata l'austriaco Stefan Sklenar, è arrivato durante il week-end e aveva un aspetto ancora peggiore di quanto avesse al Nurburgring. Questa volta non è neanche scesa in pista, prima di venire trainata via dalla Iso Grifo del suo proprietario, verniciata nello stesso colore giallo. Può senz'altro accadere che a Silverstone non venga neppure tolta dal furgone.

Il compressore a Silverstone

Sembra che Jost si stia proprio mettendo in luce, con la sua Porsche 908/3, che dopo il secondo posto a Monza è andata bene pure a Imola anche se ha dovuto correre con pneumatici intermedi non adatti. La Goodyear non dava assistenza, in questa gara, e la Firestone non aveva pneumatici nuovi adatti, per cui Jost non disponeva di slicks. Era pericoloso, tentare con la pista calda e i pneumatici che surriscaldavano, ma il pilota ha giocato d'azzardo e gli è andata bene: si è piazzato sesto, ma ha finito la corsa con un pneumatico quasi ridotto a zero.

Pare quasi certo che dopo l'insuccesso del motore di 5000 cc di



A sinistra, « ecco il mio gioiello », sembra dire l'ing. Chiti ad Anzio Zucchi rimirando la 33tt3 Alfa arrivata in extremis ad Imola per Nanni Galli. Sopra, ecco il pilota pratese dell'Alfa al box per cambiare la ruota anteriore destra, nel corso della prima manche



Helmut Marko si è comportato in maniera eccezionale, se si pensa che la sua BRM era una delle vetture meno aggiornate dell'Interserie

Kinnunen, il finlandese utilizza a Silverstone il compressore, che inoltre favorisce questo tipo di motore; intanto la Porsche ha prodotto quattro motori di 5400 cc, due dei quali sono partiti per gli Stati Uniti, destinati a uno spider 917 iscritto per Ritchie Ginther dal concorrente polacco Wassak Pollack.

L'associazione Interserie è ben consapevole della mancanza di conduttori competitivi per pilotare le attuali vetture e, in questo mo-

mento, si sta sforzando ancora di più per creare una sfida fra i piloti dell'Interserie e della Can-Am, con gare in Europa e negli Stati Uniti, una Euro-Can Am cioè, questo se si troverà un patrocinatore. Una soluzione del genere servirebbe per garantirsi buoni piloti per queste gare, ammesso che i premi fossero abbastanza alti, conferendo all'Interserie l'interesse di cui necessita nel campo dei piloti.

j. h.

NEW YORK - Quali sono le possibilità per la Can Am di fondersi con la « Interserie » in Europa, nell'immediato futuro? Questa è la domanda rivolta ad un dirigente la Federazione automobilistica che governa la « Canadian-American race ».

« Poche, anzi nessuna. Senza offendere alcuno, debbo dire che noi siamo ricchi e purtroppo in Europa sono poveri. Mi riferisco ai monte premi, alle piste inadeguate, ai sistemi organizzativi che frenerebbero i piloti americani e le Case a trasferirsi in Europa. »

Che dire dei piloti europei?

« Potrebbero venire a competere, sempre con macchine eguali alle nostre, ma chi pagherebbe loro le trasferte? E' un sogno. Forse tra dieci anni ne riparleremo. »

Intanto si rivede, o meglio si risente « Don Andy Granatelli », magnate della STP, scomparso dalla circolazione allo scadere della passata stagione agonistica, tornato alla ribalta a Riverside, in California, allorché firmò il favoloso contratto di un milione di dollari con i due superassi delle « stock car » Richard Petty e Buddy Baker. Questi ultimi, purtroppo, dopo la prima vittoria in territorio californiano, hanno dovuto accontentarsi nelle grosse gare del sud di posizioni nella retroguardia.

« Quando non va, non va », ha commentato Buddy Baker domenica passata a Darlington nella Carolina del sud. Evidentemente lo spericolato pilota « stock » si riferisce ai continui contrattamenti in cui sono incappati in questi ultimi tempi. Sembrava strano che il « patito » della formula Indy se ne stesse tutto buono a Chicago. A Phoenix è stato il grande assente, a Trenton non è apparso, ma stamane, con un comunicato pomposo e nel contempo accorato, Andy Granatelli ed i fratelli Vincent e Joe hanno annunciato che per il « Memorial Day » la STP sarà presente sul catino dell'Indiana con una Lola Ford. Questa nuova vettura, creata dal disegnatore Eric Broadley, dopo il varo del nuovo re-

golamento sulla cilindrata per le vetture USAC, non è stata ancora collaudata.

« Avevamo progettato due superbolidi tipo Wankel, ma il regolamento della USAC ha bandito anche questo genere di macchina come fece per la turbina. Avremo sì e no 15 giorni per provare, cambiare tutto ».

I Granatelli modificheranno il Lola Ford applicando un motore Novi V8 « turbocompressore » al quale applicheranno uno chassis tutto particolare.

« Contiamo di provare e di qualificarci per la 500 miglia di Indianapolis il 14 e 15 maggio, ma sarà difficile. Probabilmente riusciremo a piazzarci la settimana seguente ». Piloterà la nuova vettura STP Lola-Ford Art Pollard, il medesimo pilota che negli anni 60 provò per primo la turbina STP.

« Sarà un miracolo se riusciremo a piazzarci subito. La macchina è nuova e non so quali modifiche dovranno essere apportate. Comunque avremo una macchina di riserva, una convenzionale Lola-Ford forse a INDY. »

Per i Granatelli, dunque, quest'anno poche speranze di vittoria. « Mister 500 » rugge in silenzio, ma si prepara alla grande vendetta.

l. m.

finalmente la sicurezza per tutti!



omologato 1971 approved by new york state and u.s.i. - z 901 code



8 splendidi colori rosso giallo nero arancio blu bianco argento verde
3 misure - small medium large
completo di visiera colorata di ricambio

AUTOSPRINT

in collaborazione con lo Shop Car 33 di Milano via Plinio 33 presenta ai suoi lettori

il casco dei campioni
il campione dei caschi
il casco integrale omologato super imbottito sicuro elegante finemente rivestito materiali collaudati in numerose competizioni

L. 26.000 comprese le spese postali
prezzo speciale per i soci del club:
L. 24.000 comprese le spese postali
richiedetelo ad **AUTOSPRINT** specificando misura e colore pagherete al postino alla consegna

Merita un appoggio l'autocross di BOTTAGNA

LA SPEZIA - Giornata faticosa martedì 25 sulla pista di Bottagna per la manifestazione interprovinciale di autocross, trofeo Rinaldo Parmigiani sulla pista di Bottagna: pioggia, fango, eccitazione non solo per i concorrenti, ma anche per i duemila appassionati che hanno assistito alle corse. Le nostre orecchie cercano di rimandare i rumori assordanti dei motori che vediamo lanciarsi su un terreno pessimo cosperso di pozzanghere, con la melma che fa affondare le nostre scarpe fino ad inghiottirle, mentre spruzzi di fanghiglia ci cadono da tutte le parti. Ci si sporca, i ritiri si susseguono, il vento gelido di tramontana penetra nelle ossa, ma nessuno impreca, anzi notiamo che Keuforia fa sorridere. I concorrenti gareggiano con tenacia e superano le difficoltà di una pista già appesantita dalla pioggia abbondante caduta nella mattinata. Un motore s'incepisce, qualcuno esce di strada e gli amici partecipano all'evidente rammarico del pilota. E' uno spettacolo avvincente, entusiasmante ed ora siamo convinti (ma non ne avevamo bisogno) che se nella nostra provincia l'Automobile Club locale desse una mano — vulgo palanche — ai bravi ragazzi della Genova Corse che stanno costruendo a loro spese la pista di Carrodano il pubblico affluirebbe in folla, ma... purtroppo ai reggitori dell'AC spezzino manca la passione, sono solo e purtroppo degli « esattori ».

L'autocross è una nuova disciplina che richiede soprattutto tenacia ed abilità tecnica. Per questi motivi sia Marziano Canepari nel gruppo uno, che Palmieri Carozzo nel gruppo 2 e Odino Lusenti nel gruppo speciale hanno vinto da dominatori: la loro spiccolatazza integrata da uno stile eccellente sono stati i fattori determinanti dei loro successi. Nelle curve più secche, sui dossi, dove altri si avventano con rabbia Canepari, Carozzo e Lusenti riflettevano, rallentavano, guidando docilmente il loro mezzo meccanico per poi lanciarsi con sicurezza nei tratti più agibili.

c. b.

LE CLASSIFICHE

Gruppo 1: 1. Canepari Marziano in 3'49"7; 2. Prampolini 3'54"9; 3. Ferrari 4'06"5; 4. Battistoni 4'12"4; 5. Mammi 4'22"5; 6. Viviani 4'28"7; 7. Gianneloni 4'42"2.

Gruppo 2: Carozzo Palmieri in 3'42"5; 2. Terenzi 4'15"7; 3. Filippi in 4'25"8; 4. Giovannini in 4'42"1; 5. Carli in 4'49"5.

Gruppo speciale: 1. Lusenti Odino in 3'26"8; 2. Fontanili in 3'39"3; 3. Tessari in 3'55"4; 4. Carozzo in 4'44"1.

Per una coppa l'YPF non finanzia più la TEMPORADA argentina

BUENOS AIRES - A quanto sembra un piccolo « incidente » durante l'ultima Temporada ha provocato l'allontanamento del Club YPF dalle corse internazionali. Si sarebbe trattato di questo: alla consegna dei premi ai vincitori, una coppa doveva essere consegnata al pilota dal presidente di YPF, un generale dell'esercito in attività invece per un errore di un funzionario la coppa venne consegnata dal sindaco di Buenos Aires, causando le ire del presidente YPF che non esitava a dar per finita l'organizzazione delle corse da parte dell'ente statale petrolifero.

Infatti, in questi giorni, le

autorità del Club Atletico Rafaela, cioè gli organizzatori della già conosciuta corsa argentino-nordamericana Rafaela-Indy, hanno confermato all'Automobil Club Argentino, la loro intenzione di organizzare le corse della Temporada. Quindi per l'anno 1973 hanno chiesto date per il 7, 14 e 21 gennaio, facendo presente che, dette corse avrebbero luogo nell'Autodromo di Buenos Aires e nel nuovo autodromo di Balcaray, dove si è svolta la gara di inaugurazione con le vetture Sport.

Si calcola per il momento, di far effettuare la corsa F. 1 e quella Sport con punteggio per il campionato del mondo

piloti e marche, ma si dice pure che il Club Atletico Rafaela preferirebbe non effettuare la gara delle Sport in quanto il fatto di saltare un anno non significherebbe perdere la gara con punteggio mondiale, che sarebbe quindi ripresa nel 1974. Nessuna spiegazione a questo desiderio degli organizzatori, ma tutto fa pensare che l'attuale crisi argentina e il fatto di non aver il potenziale economico che ha YPF, abbia portato a pensare a una sola gara, cioè quella di F. 1 che sarebbe la più interessante per gli argentini, in quanto nessun pilota locale potrebbe presentarsi con vettura sport nel tentati-

vo di opporsi a un trionfo europeo e tanto meno Berta che sembra si sia ritirato nell'eremo di Alta Gracia dove lavorerebbe, dicono, a tutto spiano, dopo aver rifiutato sdegnosamente l'apporto promessogli dal governo argentino, fidandosi più dei privati.

Lo stesso Club Rafaela intanto ha inviato in Nordamerica un suo rappresentante per combinare i dettagli della prossima Rafaela-Indy che avrebbe valore per il campionato USAC. La gara avrebbe luogo il 3 dicembre, prossimo nel catino di Rafaela e sarebbe l'ultima gara 1972 dell'USAC

Augusto C. Bonzi

Tre a tempo pari in F. 3 a ZANDVOORT

ZANDVOORT - La prova olandese del campionato Shell di Formula 3 è stata vinta da Mike Walker su Ensign, dopo una gara che ha avuto momenti esaltanti. La prima prova, resa difficile da un terreno molto bagnato, ha visto la bella partenza di Colin Vandervell che montando vecchi Firestone per il bagnato riusciva ad avvantaggiarsi su tutti. Rompeva però un ammortizzatore uscendo di pista. A quel punto si accendeva una battaglia eccitante tra Mike Walker, Williamson e Tom Price che terminavano la prova affiancati sulla linea del traguardo. L'ordine di arrivo era Walker, Williamson e Price, ma il tempo accreditato era il medesimo per tutti e tre.

Le emozioni non erano finite. Nella seconda prova i tre protagonisti della prima, partivano subito in testa a tutti, dando vita ad un duello incertissimo. Fino a due giri dalla fine non si potevano assolutamente fare previsioni. A questo punto però cedeva Williamson e poco dopo Price, disturbato da un avversario doppiato sbandava e per poco non usciva di strada. Via libera quindi a Walker che andava a vincere con 6" di vantaggio su Williamson.

Corsa a Zandvoort, gara internazionale valida per il Campionato Shell di F. 3, 1. maggio 1972.

La classifica: 1. Mike Walker (Ensign); 2. Roger Williamson (GRD); 3. Bob Evans (March); 4. Bernard Vermilio (Lotus); 5. Stan Matthews (March); 6. Russell Walld (March).

Nella «26 ORE» di BAIRES primo trionfo delle 128

BUENOS AIRES - Finalmente una bella corsa, densa di emozioni e alla portata di tutti coloro che avessero desiderato buttarsi lungo un circuito a fare i piloti da corsa. La « Maratona delle 26 ore APAT » si è svolta all'autodromo municipale di Buenos Aires e due erano le categorie di vetture ammesse: fino a 1300 (ovvero Fiat 128 e Renault 12) e da oltre 1300 fino a 2000 (cioè Peugeot 404 e 504 e Fiat 1600). La corsa non era facile: partenza tipo Le Mans, quattro ore di guida per turno, velocità minima 100 kmh pena bandiera nera, ecc. Ma ciò che v'era di bello, era quel clima di festa con i box organizzati per la lunga corsa, le rinfrescate, attrezzate per il « riposo del guerriero », grandi mangiate di carne ai ferri e copiose bevute, il tutto condito dalla musica dei motori a pieno regime.

La corsa è stata molto interessante per l'entusiasmo dei piloti e degli spettatori e il trionfo della Peugeot 504 sulla Fiat 1600 nella categoria superiore è stato ripagato dalla sonante vittoria delle 128 che hanno lasciato la prima Renault al decimo posto. Una specie di incontro Francia-Italia con mezzi argentini, ed un pareggio di vittorie con un punto di vantaggio per la Fiat 128.

Grossi nomi e nomi sconosciuti in gara. Sessantasei vetture al via dopo una rapida selezione che ne ha eliminate circa 40 perché poco veloci. Inutile dare dettagli della lunga corsa. Vale invece la pena di raccontare gli episodi curiosi che si sono verificati quale, ad esempio, quello che ha avuto per protagonisti i fratelli Carballo, Restati senza alcuna marcia avanti, decisamente hanno innestato la retromarcia e con quella hanno fatto mezzo giro del percorso, tuttavia nel senso della gara. Sono stati squalificati, ma hanno interposto reclamo in quanto nessun regolamento vieta a un concorrente, purché rispetti il senso di marcia, di compiere il percorso a marcia indietro. Sono pendenti altri reclami.

Durante le 26 ore di corsa il consumo delle gomme è stato veramente notevole, anzi impressionante: vi sono stati concorrenti che ne hanno cambiate fino a cinque treni completi. Molte rotture di parabrezza (specie nelle Fiat 128), salti nelle cinghie di trasmissione e cambi di batterie. Se si dovesse, al termine della gara, stilare una classifica generale, si troverebbero tre 504 ai primi tre posti seguite da 128 e altre 504 debitamente interpolate.

Augusto C. Bonzi

MARATONA DELLE 26 ORE APAT - Autodromo municipale di Buenos Aires - Gara riservata alle vetture turismo

CLASSIFICHE

Classe C (da oltre 1300 fino a 2000 cc) 1. VALLASCANI-IBARGUREN (Peugeot 504) giri 599, media 121,187 kmh; 2. Perkins-El Orejano (Peugeot 504) a 4 giri; 3. Mayorga-Lopez (Peugeot 504) a 9 giri; 4. Gomez-Bonanno (Peugeot) a 14 giri; 5. Caballero-Castagna (Peugeot) a 17 giri; 6. Vigarelli-Brenner (Peugeot) a 17 giri; 7. Rusciti-Alcuaz (Peugeot) a 18 giri; 8. Arana-Arana (Peugeot) a 32 giri; 9. Romeo-Santangelo (Fiat 1600) a 36 giri; 10. Pinilla Saz-Lavena (Peugeot) a 37 giri.

Giro più veloce: Mayorga-Lopez in 2'23"6, media 131,912 kmh.
Classe B (fino a 1300 cc): 1. SASSI-GAZZI (Fiat 128), giri 587, media 118,201 kmh; 2. Monguzzi-Guiral (Fiat 128) a 2 giri; 3. Garavaglia-Garavaglia (Fiat 128) a 3 giri; 4. Busto-Busto (Fiat) a 4 giri; 5. Barcelò-Massei (Fiat) a 13 giri; 6. Campa-Bragadinnipo a 21 giri; 7. Sopena-Figuera (1. dei giornalisti) Giro più veloce: Garavaglia-Garavaglia, in 2'31"7, media 124,869.

DI PALMA divorzio da BERTA

ALLEN - Seconda prova del campionato Sport. Gli argentini si rallegrano perché a Brands Hatch nella Mille Chilometri BOAC sono presenti solo 16 vetture, mentre ad Allen ve ne sono 10. Vuol dire che anche su campo mondiale vi è crisi di vetture per una gara del campionato marche. In ogni modo da notare, nonostante tutto, qualche carrozzeria « moderna » che copre almeno la poca potenza e la fragilità di questi mostri locali. Il nome di un vincitore? Facile a dirsi: Luis Di Palma che non ha rivali in questo momento, sia nella sua tecnica di guida che per la potenza dei suoi Tornado che si prepara da solo dopo aver abbandonato Berta. Certamente una superiorità schiacciante.

Prima batteria: corsa dura fra Di Palma e Pauloni che con il Chevrolet, pur essendo un pilota che si sta facendo lentamente, non esita a dar battaglia. Ma questo non significa che Di Palma possa prendergli il giro su 20.

La seconda batteria, su quindici giri, vede Di Palma di nuovo trionfatore ad una media alquanto inferiore cioè 134,164 seguito da Pauloni che viene distaccato di 30". La terza batteria invece vede la debacle di Di Palma che ha problemi di alimentazione e di temperatura dell'acqua.

CORSA AD ALLEN - Campionato Argentino vetture Sport - Circuito di Allen mt. 3.650

Prima serie: 1. Luis DI PALMA (Tornado) in 31'35"7, media 138,629 kmh; 2. Pauloni (Chevrolet) a 1 giro; 3. Pozuetta (Tornado) a 2 giri; 4. Del Rio (Tornado) a 2 giri.

Seconda serie: 1. Luis DI PALMA (Tornado) in 24'28"00 media 134,264 kmh; 2. Pauloni (Chevrolet) 24'58"2; 3. Plano (Chevrolet) 25'28"9; 4. Perkins (Tornado) 25'46"9.

Terza serie: 1. H. PLANO (Chevrolet) in 25'05"7, media 130,264 kmh; 2. Pauloni (Chevrolet) 25'23"2; 3. Ternengo (Chevrolet) 25'52"6; 4. Di Palma (Tornado) 26'21"1.

Classifica finale per somma dei tempi: 1. Luis DI PALMA (Tornado) ore 1.22'24"8, media 132,866 kmh; 2. Pauloni (Chevrolet) 1.22'18"1 a 1 giro; 3. Perkins (Tornado) a 3 giri; 4. Pozuetta (Tornado) a 4 giri; 5. Del Rio (Tornado) a 5 giri.

Regolarità turistica col TROFEO RIALTO

Poker di CANE' a VENEZIA

VENEZIA - Incontrarsi tra amici, scambiare le proprie idee, visitare luoghi di interesse turistico, questi i motivi che hanno dominato la gara di regolarità Rialto, trofeo Amoco, manifestazione giunta quest'anno alla sua settima edizione. E' anche vero che qualcuno dei partecipanti bada solo alla classifica, ma questi, ha affermato un concorrente, sono antipatici. Gratta gratta, ciò che emerge da una giornata trascorsa tra persone che hanno la stessa passione è di servirsi dell'automobile per percorrere strade pittoresche e poi magari concludere il tutto nei saloni del casinò municipale del Lido di Venezia in abito da sera.

Sul piano tecnico la competizione è piaciuta ed è stata molto impegnativa. Lei sei prove speciali hanno costituito il clou di questa seconda prova del campionato triveneto di regolarità, dopo la 9. edizione dell'autoscioria delle Dolomiti organizzata dall'AC Trento. A detta dei concorrenti le più tirate sono state quelle del Teolo e precisamente la seconda e la quarta in località Schivanola dove in pratica i partecipanti hanno percorso un breve tratto della popolarissima gara in salita Tre Ponti-Castelnuovo passata ormai nell'album dei ricordi e la terza e quinta prova disputata su sterrato in località Rocollo di Castelnuovo. Giuliano Canè del Jolly Club Mario Angiolini di Milano ha colto il suo quarto alloro della specialità ponendo così

una valida ipoteca sulla conquista del titolo tricolore di regolarità.

Rimarchevole la partecipazione degli esordienti, di quei piloti cioè che hanno ottenuto la licenza sportiva per la prima volta nel 1971 o 1972 e per i quali era prevista una classifica speciale. Ventuno sono stati i classificati dei quali una decina al loro esordio. Ha vinto la classifica speciale Giorgio Sala della Scuderia Trentina con un decimo e sei centesimi di scarto su Enrico Ferrario della « Milano Corse ». Da rilevare che nel « Rialto-Amoco » si sono viste in lizza anche una Fiat 500 ed una Citroen Diana 4, i cui conduttori non si sono classificati ultimi dimostrando che ci si può divertire anche con delle normalissime vetture di piccola cilindrata.

Tra gli affezionati dell'« Amoco » figura un gruppetto di piloti abruzzesi capeggiati dal farmacista Teodosio Antonelli di Teramo e che gareggia per la scuderia Apulia e composto da altri tre medici e precisamente Elio Petrelli, Raffaele Garzia ed Enzo Febo appartenenti alla squadra sportiva dell'A.C. di Chieti. Il dott. Antonelli, conosciuto anche con il nomignolo di Teo ci ha detto: « L'Amoco è un incontro di classe al quale è un vero peccato mancare. »

Attilio Trivellato

Gara di regolarità « RIALTO » - 7. Trofeo AMOCO - 29 aprile 1972

CLASSIFICA GENERALE

1. Canè p. 9; 2. Santorum 11,8; 3. Imerio Luigina 12,8; 4. Fava Angela 16; 5. Barbera 16,5; 6. Pavanello 16,9; 7. Gibelli 17,2; 8. Faldini 17,7; 9. « Mimmo » 19,4; 10. Calogera 19,6; 11. Garraffa 23,3; 12. Poggiali Maria Cristina 25,5; 13. Comis 25,7; 14. « Checco » 26,3; 15. Gatti Diomira 27,5/9; 16. Borghese 27,5/7; 17. Castillett Argentina 30,5; 18. Magistri 31; 19. Sala 31,6; 20. Ferrario 33,2; 21. Di Capua 34,4; 22. Nosenzo 36; 23. Ajomone 36,8; 24. Birolli 42,7; 25. Franchi 44; 26. Bruscato 46; 27. Fontana Tina 46,4; 28. Peretti 50,4; 29. Trovatore 50,9; 30. Garzia 52,6; 31. Pitrelli 53,7; 32. « Villi » 58,2; 33. Testoni 58,5; 34. Censabella 61,9; 35. Bonini 66,2; 36. Adamo 67,6; 37. Crippa 70,2; 38. Bonomi 101,9; 39. Bridi Gabriella (Trentina) 102,4; 40. Venturi 103,1; 41. Corà Celadon Luisa 119,6; 42. Mascetti 122,9; 43. Steffe 126,4; 44. Iudicello 140,1; 45. Ghersi 153,7; 46. Bovi 154,2; 47. Pedrotti 165,8; 48. Mendel Enrica 166,9; 49. Trettel 170,5; 50. Antonelli 190,7; 51. Danieleto 190,9; 52. Bortoletti 201,1; 53. Cammarota 214,4; 54. Grandi 244,2; 55. Cobe 310,5; 56. Suni 339,2; 57. Mazzola 427,1; 58. Contaldi 453,5; 59. Febo 536,8; 60. Pogacini 626,9; 61. Sorgo 1045,7; 62. Chiozzotto 2803,1.



Due Fiat 128 si inseguono all'autodromo municipale di Buenos Aires nel corso della Maratona 26 Ore APAT. E' in testa la vettura di Sassi-Gazzi che poi risulterà vincitrice della sua categoria



Gianni Novara fuma nervosamente mentre i suoi meccanici cercano di riparare un guasto all'avantreno della sua 128. Ancora pochi giri di corsa poi l'avventura finirà per lui prematuramente

Il rallycross nei boschi

BRA - Si è svolta sul campo di rallycross di America dei Boschi di Bra, una vivace edizione del Trofeo Città di Bra sulla pista in terra battuta di 1500 metri con una sessantina di concorrenti e molto pubblico. Al mattino eliminatorie su tre giri valevole il tempo migliore su un giro, al pomeriggio i cinque migliori di ogni classe si disputano la finale su dieci giri. Il percorso è molto movimentato con fondo difficile per continue piogge e in particolare una forte discesa da brivido è il punto più selezionante del circuito.

Nella classe sino a 500, 1. è Rapello, nella 850, 1. è Negro della scuderia Draghi Rossi di Asti su 500 motore DKV 800 due tempi tre cilindri, preparata da Brusaschetto e Trincherio di Portocomaro. E' lo stesso pilota che ha favorevolmente impressionato alla Cerrina con una CRM DKV.

Nella 1000 prima è Carena sulla stessa Abarth 1000 sulla quale aveva a suo tempo fatto un assoluto alla Cerrina.

Antonio Mano ha vinto la sua classe e ha fatto l'assoluto con un 128 Rally ottenendo il buon tempo di 10'40"4 su dieci giri.

Nella 1600, primo è Milanese su Fulvia HF, Isoardi con un'Alpine che a lungo è stato in testa si è giocato tutto, piazzamento e vittoria, nella famosa discesa ribaltandosi più volte, per fortuna senza conseguenze.

Nella classe oltre 1600, primo è Strop-

piana su Giulia 1750, in questa classe era presente anche una enorme Ford Farlen.

Visto il successo di questa edizione è probabile che gli organizzatori organizzino più avanti un campionato Italiano di Rally Cross su quattro prove.

1. RALLY CROSS DEI ROERI - Trofeo Città di Bra - 30 aprile.

LE CLASSIFICHE

Classe fino a 500 cc.: 1. Rapello in 12'57"2; 2. Deila; 3. Marengo; 4. Lo Pristi; 5. Delfino.

Classe 850 cc.: 1. Negro 10'59"9; 2. Donato; 3. Trombetti; 4. Raballo; 5. Mosele.

Classe 1000 cc.: 1. Carena in 10'55"1; 2. Tarasco 11'15"3; 3. De Stefano 11'19"8; 4. Marengo 1'39"4; 5. Picatti 10'46"7.

Classe 1300 cc.: 1. Mana (Abarth 1000) 10'40"4; 2. Iorio 11'29"2; 3. Ghivarello 11'78"8; 4. Marengo; 5. Del Piano.

Classe 1600 cc.: 1. Milanese (Fulvia HF) 11'21"2; 2. Bona 11'21"5; 3. Marengo 11'26"1; 4. Luchino 12'00"4; 5. Isoardi.

Classe oltre 1600: 1. Stroppiana (Giulia 1750) 11'58"1; 2. Boglione 12'37"2; 3. Morosini 12'37"9; 4. Maggiora; 5. Morosini.

Pista scuola a BRASILIA in attesa dell'autodromo

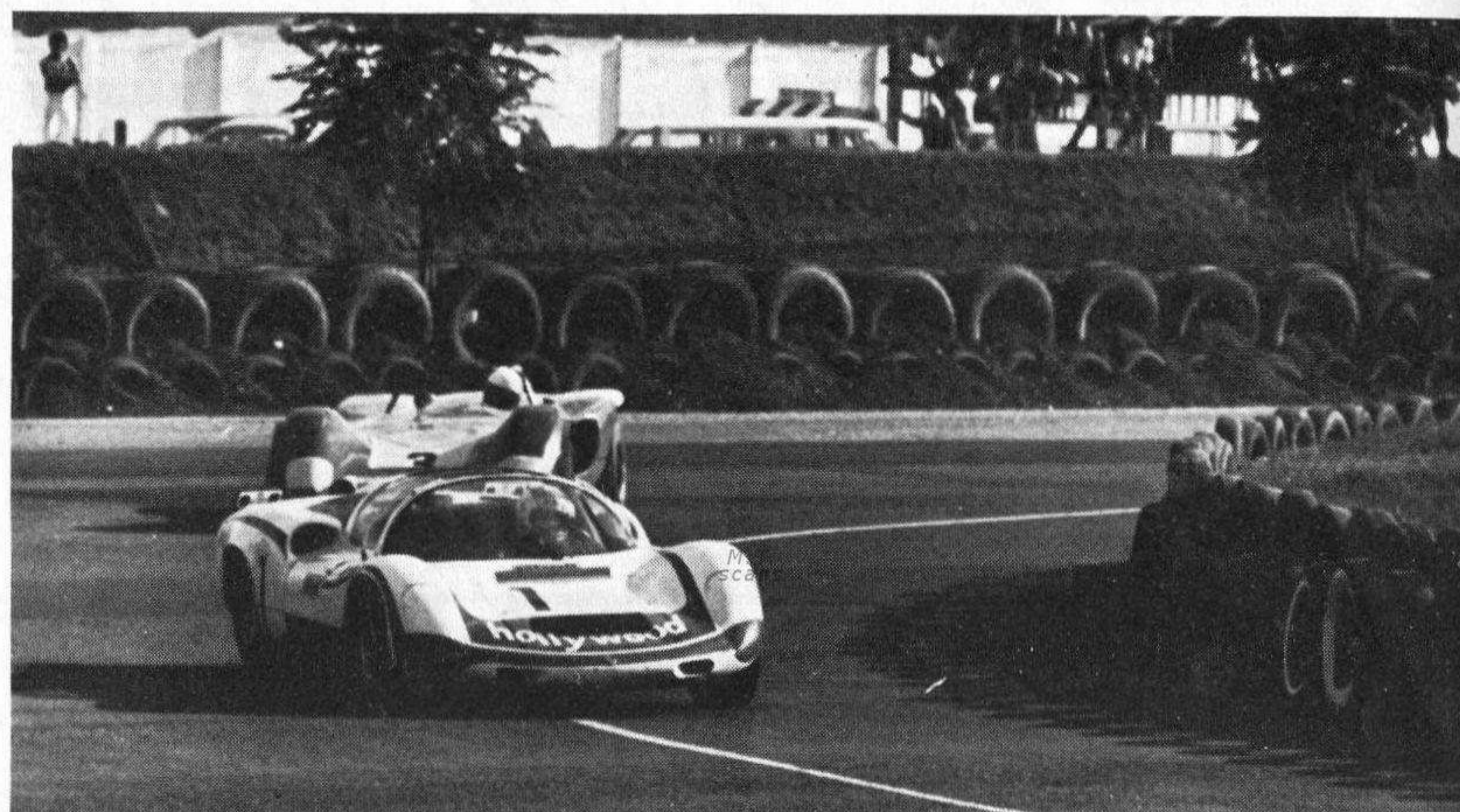
BRASILIA - Duemilacinquecento metri di percorso, molte curve, poca sicurezza e bassa velocità, sono le caratteristiche dell'autodromo « provvisorio » di Brasilia inaugurato dal presidente della federazione automobilistica del distretto federale, maggiore Fabio Lima. « Una pista scuola per tutti, in attesa dell'autodromo definitivo che verrà costruito nel prossimo futuro ». Ha detto il presidente nel momento della cerimonia ufficiale e prima di dare il via alla prima serie di gare che si sono svolte lungo l'arco di due giorni.

Ha vinto, con tre affermazioni dei suoi piloti Anisio Campos, Alex Dias Ribeiro e Luizinho Pereira a bordo di vetture Porsche 910, la scuderia Hollywood che in tal modo ha fatto la parte del leone. Il primo vincitore sulla nuova pista è stato Anisio Campos che in seguito non ha potuto difendere le sue chances a causa di un guasto al motore. Lo hanno in certo qual modo vendicato, nella seconda giornata, i due compagni di scuderia aggiudicandosi le serie in programma con netto vantaggio sugli altri competitori.

Un pubblico numerosissimo ed entusiasta ha presenziato le due giornate di gara, impazzendo di gioia allorché, dopo la sconfitta di misura riportata nella seconda batteria, il pilota di casa Alex Dias Ribeiro con una gara intelligente e valorosa distanziava Clovis Ferreira, Antonio de Matta e « Minho » altri idoli locali.

Il Rally S. MARINO a metà novembre

La difficile collocazione del Rally di S. Marino nel calendario dei rally internazionali pare finalmente aver trovato soluzione. Infatti, come si ricorderà, questo rally che avrebbe dovuto aprire la stagione 1972 era « saltato », per alcune concomitanze ed altre ragioni non chiarissime. La ricerca di una data non è stata facile, e gli organizzatori sammarinesi si erano orientati verso il termine della stagione. Si era pensato in un primo tempo al 4-5 novembre, ma si è voluto evitare una concomitanza con il Tour de Corse dato che si vogliono a S. Marino alcuni dei prevedibili protagonisti e quindi si è optato per i giorni 11 e 12 novembre.



BRASILIA - Una delle Porsche 910 della scuderia Hollywood, guidata da Anisio Campos, tiene a bada il prototipo Opala di Basilia che non riesce ad uscire dalla scia. Nell'autodromo provvisorio di Brasilia pneumatici piantati nel terreno sostituiscono i guard-rails

Per far disputare la prima gara '72

Due metri di neve « spazzati » a MOSPORT

MOSPORT PARK - Forse un po' prematura (per le condizioni atmosferiche in Canada) si è aperta a Mosport la stagione agonistica 1972 dopo che, gli spazzaneve nella settimana avevano lavorato alacremente per liberare il tracciato da cumuli di neve, che in punti superavano i due metri e mezzo. La gara d'apertura è toccata ancora una volta alla F. Ford che, assieme alle turismo di serie fino ai due litri e mezzo di cilindrata ha dato il via alla prima delle sette prove per il campionato finanziato dalla Bulova Watch Company con più di 10.000 dollari di premi.

Undici vetture hanno preso il via nelle prime manches, con Hugh Cree (Lotus Holbay 69F) al comando seguito molto da vicino da Toni Sacco (Crossle 16F) e quindi più distaccati Ron Rogers (Titan Mk.6), Peter Findlay (Titan Mk.6), Lance Leonelli (Lola T200) e quindi tutti gli altri.

Al settimo giro, 5 secondi separano Cree da Sacco mentre, Benny Canella (Lotus 61M) viene doppiato, e ai box si fermano Doug Hoy (Climax Royale RP3) e Findlay.

Nella seconda batteria, ancora undici i partenti, con Robert Beyea (Hawke DL2A) al comando per i primi quattro giri e costretto poi al ritiro per un guasto meccanico mentre seguono: Dan Burritt (Titan 71), Terry Douglas (Palliser Winkelmann), Doiato Ziccardi (Crossle 16F) e via via gli altri.

Al quinto giro, ritiratosi Beyea, prende il comando Burritt con Douglas lanciato all'inseguimento infatti, mentre il distacco fra i due a questo punto è di 9 secondi al decimo giro verrà ridotto a 3 secondi, Douglas perderà poi il contatto al tredicesimo giro per un'uscita di strada ma riuscirà però a mantenere la seconda posizione.

Per la finale, 17 vetture si presentano al via e sarà ancora Hugh Cree a prendere il comando incalzato a ruota sia da Terry Douglas che da Dan Burritt, Wayne Stinson e Toni Sacco. Sarà infatti Toni Sacco a dimostrare una formidabile grinta con la Crossle ormai vecchia di due anni, riuscendo a mantenere l'andatura

dei primi tre per tutta la corsa.

Nella gara riservata alle Turismo, assente al via Dave Johnson (Ford Capri) per lo scoppio del motore durante le prove, Giorgio Comacchio (Fiat 124 S coupé) sembrava destinato a ripetere la serie di vittorie dell'anno scorso, senonché proprio all'ultimo giro è stato tradito dalla frizione.

Nonostante questo, la corsa è sempre stata molto movimentata con le prime quattro macchine ossia Comacchio, Rod Bremner (Cooper S), Nick Barnes (Cooper S) e Don Sobering (Morris Cooper S) a non più di un secondo fra tutti quattro.

Gilberto Gatto

CORSE A MOSPORT - LE CLASSIFICHE Formula Ford - 1. batteria, 15 giri pari a Km. 59,770: 1. Hugh Cree (Lotus Holbay 69F) in 25'55"8, media di 147,35 kmh; 2. Toni Sacco (Crossle 16F) 26'10"6; 3. Ron Rogers (Titan Mk. 6) 28'13"6; 4. Lance Leonelli (Lola T200) 27'53"5; 5. Benny Canella (Lotus 61M) 27'54"6.

Giro più veloce: Toni Sacco in 1'42"4 media 139,09 kmh.

2. batteria, 15 giri: 1. Dan Burritt (Titan 71) in 25'34"8, media di 139,23 kmh; 2. Terry Douglas (Palliser Winkelmann) 25'47"6; 3. Wayne Stinson (Crossle) 26'08"0; 4. Luke DeSadeleer (Hawke DLB21) 26'08"1; 5. Donato Ziccardi (Crossle 16F) 26'34"1.

Giro più veloce: Terry Douglas 1'39"8 media di 142,71 kmh.

Finale, 20 giri pari a Km. 79,60: 1. Terry Douglas (Palliser) in 33'43"0, media di 139,61 kmh; 2. Dan Burritt (Titan 71) 33'44"2; 3. Wayne Stinson (Crossle) 33'45"9; 4. Lorne Progosh (Titan Mk. 6) 34'05"0; 5. Toni Sacco (Crossle 16F) 34'05"7.

Giro più veloce: Dan Burritt 1'38"8, media 143,288 kmh.

Turismo di serie, 20 giri pari a Km. 79,60: 1. Rod Bremner (Austin Cooper S) 37'28"5; 2. Don Sobering (Morris Cooper S) a 3"9; 3. Giorgio Comacchio (Fiat 124 S. Coupé) a 5"; 4. Nick Barnes (Austin Cooper S); 5. Klaus Bartels (BMW 2001 TL).

AEROSTUDIO BORGHI



Foto da Auto Sprint

L'OLIO

MOTUL

CONTINUA A VINCERE

TROFEO IGNAZIO GIUNTI

2^a PROVA CAMP. EUROPEO MARCHE
1^o TOINE HEZEMANS (ABARTH-OSELLA)
SCUD. CANON-MOTULOSELLA